

komponenty ovlivňující ovládání kola i pocit z jízdy

## Chtějte víc, lad'te dál

Řečeno poslopností článků v tomto čísle (a vlastně již i v předchozím), můžete mít dobře nastavený posed laickou metodou, můžete jej dokonce vypilovat ještě vědeckěji, mohli jste i zvolit optimální zdvih svého biku, a přesto pořád zůstává drobná nespokojenost s nastavením kola. Je to možná i nejistota v pasážích, kde byste ji uvítali, ať už jde o sjezd, zatáčku či výjezd, nepohodlí, byť vaše záda i partie pod nimi o něj žádají, a podobně. Něco špatně identifikovatelného, snad abstraktního, přesto tolik hmatatelného.

Dobrý pocit z jízdy a jistoty z ovládání biku v různých podmínkách je pestrá mozaika, a jako takový žádá, aby každý střípek, z něž se skládá, byl na svém místě a nepřečníval či nenechával otvor. Tvar výsledného díla ovlivňujeme my sami výběrem komponentů. Aby bylo co nejlepší, je dobré vědět, co který komponent může přesně nabídnout ve svých různých variantách.

Vzhledem k roztočivosti jízdních stylů a očekávání jednotlivých cyklistů od bikování se nechystáme na následujících řádcích ušít uni-

formu, která nám všem bezvadně padne, to je zhola nemožné. Chtěli bychom jen na jednom místě shrnout poznatky z terénu pro lepší orientaci v různých provedeních různých komponentů. Nacházíte je po kouscích v testech kol, nyní budou všechny na jednom místě. Jen, prosím, mějte na paměti, že vždy vše souvisí se vším a třeba jen krátký představec sám o sobě z neohraného biku hvězdu trailu neudělá.

Rudolf Hronza

Foto: Giant a Robyn Trnka

### řídítka



Mezi dvěma verzemi tohoto komponentu hoří v současnosti lýtý boj – v terénu i v diskuzích cyklistů, která řídítka zvolit, která budou lepší. Která tedy? Když se horské kolo narodilo, bylo vybaveno širokánskými řídítky – aby také ne, když tato měla původ u motocyklů. Následovalo přechodné období, jemuž naopak vládli úzký rovný rozměr. Tak by možná mluvil zarytý příznivec tzv. vlašťovek, širokých řídítek, téměř standardu současnosti. Jenže ne všechno je zlato, znáte to, většinou vždy výhody chodí spolu s nevýhodami, jen v různém poměru. Zřejmě pro-

to nebudou rovná užší řídítka nikdy zapomenuta i přesto, že vlašťovky se hojně objevují už i na sportovních modelech biků. Nejde přitom ani tak o lomení, tedy zvednutí řídítek, které pouze napřimuje pozici jezdce, ale o samotnou šíři a úhly lomu – to ony ovlivňují ergonomii úchopu. Širší provedení přináší lepší ovladatelnost kola, větší páku při záběru při jízdě ze sedla, lepší stabilitu. Bike s vlašťovkami je klidnější, protože trajektorie ruky při zatáčení je delší.

Užší parametr pak je výhodnější z pohledu efektivity využití síly při záběru vsedě, na druhou stranu někteří závodníci upřednostňují širší řídítka hovoří o snazším dýchání. Rovné verze jsou znamením možné nižší pozice jezdce, vlašťovky naopak předzvěstí vzpřímenějšího posedu, ale také mnohdy ergonomicky lepšího tvaru z pohledu zá- pěstí. Z uvedeného plyne zřejmé – vlašťovky mají větší opodstatnění u technických disciplín a běžného XC ježdění (parametr 680-700 mm je ale už pro XC příliš, přesto je někdy k vidění, standard leží kdesi

okolo 630-650 mm), většina sportovců a závodníků však zřejmě raději sáhne po úzkém a rovném modelu (ačkoliv takových 560 mm je již zbytečný minimalismus).

## představec



Délka představce není tolik frekventovaným problémem rozhodnutí, ovšem i zde narazíte na pojetí jízdy. Krátké provedení přináší mimo předpokladu větší tuhosti a tím okamžitého přenosu povelů také snazší ovladatelnost celku – čím je představec delší, tím na její mrštnosti ubývá. Finální spokojenost však vždy vychází ze „součtu“ šířky řídítek a délky představce, jedno od druhého nelze zcela oddělit. U kol s rámem se živější geometrií (zejména díky více postavené vidlici a kratší zadní stavbě) dokáže delší představec nepatrně zklidnit vedení stopy, ovšem s rizikem, že od určité délky bike spíše ztratí na ovladatelnosti či stabilitě (záleží však na celkových parametrech a vybavení celku).

Efektivita využití síly pak je vyšší u nataženějšího posedu než u vzpřímeného. Pro závodní posed je navíc důležitá i aerodynamika (což je ale u MTB relativní) – v pozici ležícího střelce vystavujeme větru mnohem menší plochu než s vypjatým hrudníkem a roztaženými rukama.

## výška řídítek

Dalším faktorem pracoviště jezdce je výška řídítek. Je dána ať už stavbou rámu, tak především množstvím podložek pod představcem a úhlem jeho sklonu, přidává se tvar řídítek (lomená vs. rovná). Větší počet podložek pod představcem se negativně projevuje především u silničních kol, u lehkých vidlic s kompozitovým krkem – tato partie se více kroučí při silovém záběru. U horských kol toto není patrné. Extrémně vysoko umístěná řídítka však snižují stabilitu kola, „jen“ vysoko umístěná řídítka pak mohou ubírat z výjezdových dovedností biku – přední kolo je až příliš odlehčeno, zvedá se (zvláště u nevhodně zpracované geometrie rámu), vyžaduje po jezdci dokonalejší práci

s těžištěm. Opět ale nezáleží jen na tomto parametru – pozice jezdce může být například posunuta více vpřed úhlem sedlové trubky a vše je jinak, kolo nemá ve výjezdu problémy. Naopak nízko umístěná řídítka jezdce položí do aerodynamičtější pozice, jsou mnohdy lepší pro výjezd, ale naopak snižují ovladatelnost celku ve sjezdech (příliš zatížená přední partie).

Výška posedu bývá spojována také s pohodlím – vzpřímeně rovná se komfortně, a to já chci! Je však chyba lávky myslet si, že toto je obecné pravidlo. Vzpřímený posed je komfortnější pro kratší výlety, pro delší již tak ne. Jednak jsou více zatěžovány sedací partie (hmotnost jezdce není příliš rozložena nad celé kolo), jednak páteř trpí otřesy více než v předklonu, kdy může lépe „pružit“. Čím je ale jezdce déle v předklonu, tím více je pro změnu namáhána krční páteř. A co víc – jiná situace je u hardtailů, kde je dobré tyto aspekty brát v potaz, jiná u fullů, které o komfort i zdraví našich údů, kloubů a kostí dokáží pečovat o poznání lépe.

## rohý



Po sérii pro kolo zásadních faktorů přichází malé odlehčení v podobě nástavců na konce řídítek, cyklistický rohý. Jejich přínos je zřejmý – rozšíření možností úchopů, úleva rukám, možná lepší záběr při jízdě vestoje. Rozdíl krátké a dlouhé je také očekávatelný – větší variabilita i jistota, že ruka nesjede z rohu třeba při přejetí nerovnosti. Po všech zkušenostech můžeme doporučit jedině – nešetřete deset gramů a raději zvolte model alespoň s nějakým zahnutím a určitým profilem. Úchop bude jistější a bezpečnější. Další poznatek zní: Našli jste v rozích smysl, jsou pro vás nepostradatelným pomocníkem? Pak zapomeňte na klíšé, že na vlastovkách se rohy nevozí.

## tloušťka gripů

Tenisté, squashisté a další –isté možná řeší vliv tloušťky držadla na kvalitu a jistotu úderu, u cyklisty jde o subjektivní pocit a dávku



pohodlí. Důležitá je jen bezpečnost – ruka by na povrchu měla držet, prsty dostatečně obepnout grip. A ten by se neměl protáčet na řídkách ani v dešti. Naše jediné doporučení tedy zní: ať závodník či enduro rider, nejlepší jsou gripy s pojistnými objímkami!

## sedlo



U sedla řešíme nejčastěji šířku a míru polstrování. Širší sedlo možná vypadá pohodlněji, ono tedy i je, protože nabízí větší opěrnou plochu, ale pozor při technickém stylu ježdění – může znesnadňovat změny pozic a přesun zadku nad zadní kolo a zpět. Není divu, že sjezdová či FR sedla se rozšiřují zepředu dozadu pravidelně a nejsou bůhvíjak široká.

Širší sedlo lze doporučit při vzpřímenějším posedu na kole právě pro větší styčnou plochu s pozadím a tedy pro lepší rozložení hmotnosti. Úzké sedlo potom naopak nevádí při nataženém nízkém posedu, kdy je těžiště nad rámem lépe rozprostřeno.



Mnohá sedla lákají vysokým polstrováním, abyste pak po hodině dvou jízdy zjistili, že se paříte více než jindy, že měkký povrch spíše tlačí, protože nedrží tvar a žmoulá se pod zadkem, či se prosedne až na skelet. Možná pak jimi zbytečně opovrhnete – stačí však jen jiný výrobce a vše může být jinak. Každopádně platí: výši polstrování vybírat s rozumem.

Otázkou samou pro sebe jsou protiskluzové prvky na sedlech ať už v podobě perforovaného materiálu, tak třeba výšivek. Je dobré, když je vaše pozice v sedle stabilní, ale na druhou stranu by vám nemělo být bráněno v drobných změnách posedu v závislosti na úseku, který právě v sedle „zpracováváte“.

Kapitolou poslední jsou otvory, které by měly ulevit citlivým partiím. Zde je každá rada drahá, platí jediné: dobře zkoušet. Okraje otvorů mohou být příliš tvrdé a tlačit, příliš měkké a také tlačit, otvor nemusí tvarově vyhovovat zrovna vám, i když kamarád si jej nemůže vynachválit. Stejně tak rušivým elementem mohou být i špatně provedené švy. V neposlední řadě do pocitu ze sedla promlouvá i použitý materiál – umělý se nikdy nevyrovná kůži.

## sedlovka



V podstatě dvě varianty (drobné zahnutí trubky a přímý zámek Thomsonu je kombinací obojího) tohoto komponentu dávají volbu 50:50. Rovná sedlovka zkrátí posed, tím jej může napřímit. Současně se ale těžiště jezdce posunuje více dopředu, mění se jeho pozice vůči šlapacímu středu – to může mít negativní vliv především na využití síly (ale pozitivní pro lepší zatížení předku). Posed na špičce sedla, přeženeme-li přirovnání, je typický pro časovkářské speciály, kdy jezdci šlapou více pod sebe. Je to velmi efektivní pozice pro vyvinutí síly, ovšem nikoliv pro dlouhodobé nasazení. Záleží však hodně na stavbě rámu, neplatí obecně, že rovná sedlovka je problém – přijde na to, do jakého celku je včleněna ku spolupráci. Zahnutá sedlovka pak má lepší předpoklady přinést komfortu, lépe pružit. Ještě více ale z tohoto pohledu záleží na zvoleném průměru sedlovky – 31,8 mm nikdy nebude pracovat tolik jako 27,2 mm. Že to je hezké, ale rám kvůli tomu měnit nebudete? A co třeba redukce, levné a lehké, jež umožní použít užší sedlovku?

## brzdy

Brzdy jsou jedněmi z hlavních jmenovatelů dobré ovladatelnosti biku. Ponechme nyní stranou jasnou potřebu dostatečného výkonu a citlivosti a soustředme se na tvar pák. Pokud je nepovedený, zvitězí rozpačitý pocit z brzd i nad dokonalou funkčností. To je sice pravda, ovšem lidské tělo má zázračnou schopnost rychle se adaptovat. Nicméně třeba brzdy, které můžete dostatečně jistě ovládat jedním prstem a zbývajícími kontrolovat kolo a jeho vedení stopou, jsou k nezaplacení. Na tomto místě musíme zmínit i brzdové a řadicí páky Shimano Dual Control – jejich pohyblivost citelně ubírá z jistoty ovládnutí a vedení kola. Není zřejmě náhoda, že se „DC“ na sériových kolech objevuje méně a méně.

## pláště

Vše může být nastaveno, jak má, odpružení skvěle fungovat, ale veškerá jistota zmizí se špatným kontaktem kola se zemí skrze pláště. Pokud jste si dali tolik práce s naladěním celku, nezapomeňte ani na správný tlak v duších (raději nižší než vyšší), volbu odpovídajícího vzorku, ale třeba i šíře. Jestli ona nejistota i v lehkém sjezdu nepochází spíše od přehuštěných jednadevitek než od úzkých řídítek.