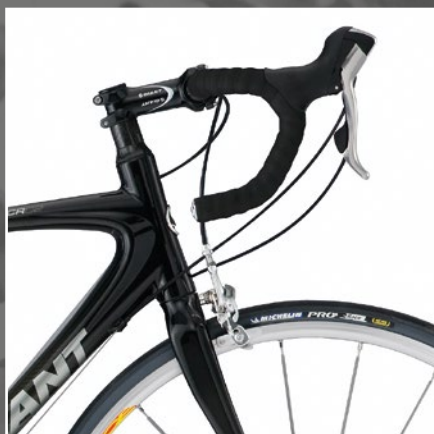


James Witts, Mark Storey



Bike MANUÁL

Kompletní údržba a servis
jízdního kola



HORSKÁ, SILNIČNÍ I MĚSTSKÁ KOLA
KOMPONENTY **SHIMANO**, **SRAM** A **CAMPAGNOLO**

Světový bestseller!
Prodáno přes milion výtisků!

Obsah

1 Výběr kola

- Kola pro dospělé 6
- Nastavení správného posedu 14
- Dětská kola 15
- Učíme děti jezdit na kole 17

2 Pravidelná údržba a opravy

- Názvy komponentů a dílů 20
- Nářadí a nástroje 23
- Jak používat nářadí 26
- Měsíční kontroly 28
- Rychlá kontrola před jízdou 29
- Demontáž vypleteného kola z rámu 30
- Péče o pláště a vypletená kola 32
- Výměna plášťů 34
- Bezdušové pláště 36
- Oprava defektu pláště a duše 38
- Péče o řetěz a pohonný systém 40
- Čištění kola 42
- Rychlé mazání 44

3 Brzdové systémy

- Typy brzdových systémů 48
- Kontrola a mazání 50
- Brzdy typu V 52
- Brzdy se dvěma čepy 54
- Montáž nových brzdových lanek a bovdenů 55
- Brzdová lanka a bovdeny vedené vnitřkem rámu 57
- Montáž a nastavení nových brzdových špalíků 58
- Brzdové páky 60
- Kotoučové (diskové) brzdy 62
- Hydraulické kotoučové brzdy 64
- Brzdy u kol BMX 68
- Brzdy v náboji kola 69

4 Pohonný systém

- Komponenty 72
- Péče a kontrola 74
- Čištění a kontrola řetězu 76
- Demontáž a výměna řetězu 78
- Řetěz u kola s pevným převodem 82
- Montáž nových bovdenů a lanek pro ovládání převodů 84
- Bovdeny a lanka pro ovládání převodů vedené vnitřkem rámu 87
- Seřízení přehazovačky a přesmykače 88
- Renovace či výměna přehazovačky a přesmykače 92
- Kazeta, bloky a jednotlivé pastorky 96
- Převodníky a kliky 100
- Demontáž převodníků a klik 102
- Měníče převodů 108
- Středová složení 110
- Převodové systémy v náboji zadního kola 116





5 Kontaktní body

■ Bezpečnostní kontrola	126
■ Řídítka a představce	128
■ Rukojeti a omotávky	132
■ Sedla s upevněním k sedlovce	134
■ Sedla s upevňovací objímkou	136
■ Pedály	138

6 Vypletená kola

■ Demontáž nábojů kol	146
■ Mazání a nastavení nábojů kol	148
■ Zapouzdřená ložiska pro náboje kol	150
■ Centrování vypleteného kola a výměna drátů	152

7 Rámy, vidlice, řízení a odpružení

■ Materiály a design rámu	156
■ Bezpečnostní kontrola	158
■ Demontáž, výměna a nastavení hlavového složení	160
■ Demontáž a oprava odpružené vidlice	164
■ Odpružené rámy	168
■ Nastavení kola s odpružením	170

8 Bezpečnost, zabezpečení a příslušenství

■ Přilby	174
■ Zabezpečení kola	175
■ Bezpečné oblečení	176
■ Osvětlení kola	177
■ Oblečení a doplňky	178
■ Držáky na kola	181

PŘÍLOHY

■ Odstraňování potíží	184
■ Běžné velikosti plášťů	186
■ Utahovací momenty	186
■ Standardy u středových složení (šlapací středy)	187
■ Standardy u hlavových složení	187
■ Glosář	188
■ Rejstřík	192





1

VÝBĚR KOLA



Kola pro dospělé

Než si koupíte kolo, položte si základní otázku. Kde a jak na něm chcete jezdit? Mnoho lidí si při prvních známkách jara pořídí nové kolo, které však po počátečním nadšení skončí v garáži nebo zahradní kůlně, protože jeho majitel velmi rychle zjistí, že si koupil nesprávnou velikost nebo nevhodný typ kola. Pokud jste cyklistickým nováčkem, zvažte, zda by předtím, než utratíte své těžce vydělané peníze, nebylo lepší si kolo nebo i několik různých kol nejprve vypůjčit a projet se na nich tzv. na zkoušku.

Dlouhá léta na trhu kol pro dospělé dominovala silniční kola s velikostí vypleteného kola 27 palců (700c). Nástup horských kol s rozměrem výpletu 26 palců v polovině sedmdesátých let minulého století tuto dominanci změnil a prodeje horských kol rychle překonaly počty tradičních kol pro dospělé. V posledních letech zažíváme zvýšený zájem o takzvaná hybridní kola (mnohdy označovaná jako „městská kola“ nebo „kola pro dojíždění do práce“), která jsou opatřena koly o rozměru 700c a pláště pro náročný provoz. (Viz příloha v zadní části této příručky, kde naleznete vysvětlení k velikostem plášťů a vypletených kol). Mezi relativní novinky patří horská kola s velikostí vypletených kol 29 palců, sněžná kola a silniční kola v provedení „aero“. Množství typů a provedení je někdy až matoucí, ale na druhou stranu si můžete vybrat to právě kolo právě pro své potřeby a zájmy.

Závodní (silniční) kola

Jak naznačuje již samotný název, jde u silničního kola především o co nejvyšší rychlost. Geometrie tohoto kola nutí cyklistu, aby zaujal sportovní pozici. Proto bude hlavová trubka strmější než u kola pro vytrvalostní jízdu, rozvor bude spíše kratší a naopak řídítka budou hodně vpředu, aby cyklista mohl doslova zalehnout na rám svého stroje. Silniční kolo je také tužší, aby lépe přenášelo sílu, a to i za cenu menšího pohodlí, zatímco výběr převodů je zaměřen spíše na optimální využití výkonu než pohodlovou jízdu krajinou.

Moderní silniční kola jsou často vybavena kombinovanými pákami pro brzdění a řazení (označované jako „duální páky“). Tradiční oblouková řídítka pro silniční kolo (tzv. berany) poskytují cyklistovi několik možných úchopů, přičemž v nejspodnější poloze cyklista zaujímá efektivní aerodynamickou polohu.



Vytrvalostní (silniční) kola

Jedná se o poměrně nový typ silničního kola, který nabízí komfortnější geometrii rámu než kolo závodní. Vytrvalostní silniční kolo je tedy určeno pro pohodlnou jízdu, kterou lze umocnit i použitím širších plášťů. Konstrukce vytrvalostního silničního kola je zaměřená na větší pohodlí, a je proto ideální pro náročné a delší vyjíždky. Vytrvalostní silniční kola mívají také delší rozvor, tedy delší vzdálenost mezi osami vypletených kol, což přispívá k větší stabilitě kola v přímém směru. Obecně se tato kola vyznačují vyšší polohou řídek, než je tomu u tradičních silničních závodních kol, takže dochází k menšímu namáhání zad a krku cyklisty. Taková změna geometrie vede k mírně horší poloze z hlediska aerodynamiky, ale výhodou je mnohem větší pohodlí zejména při delších vyjíždkách.





Tradiční horská kola jsou často vybavena odpruženou přední vidlicí pro pohodlnější jízdu mimo silnice.

Horská kola

Horská kola jsou nabízena v mnoha velmi různorodých provedeních. Některá jsou velmi rychlá, tedy jsou navržena pro rychlou jízdu méně náročným terénem, naopak horská kola na opačném spektru jsou navržena pro sjezd a poradí si s extrémním sklonem a velkými překážkami, ale jsou prakticky nepoužitelná pro jízdu po rovině. Jejich tuhá geometrie a pláště o velkém objemu jsou navrženy tak, aby pohlcovaly přírodní i uměle vytvořené nerovnosti. Horská kola jsou opatřena odpruženou přední vidlicí nebo i odpružením zabudovaným do rámu.

Rámy horských kol se běžně vyrábějí z karbonu, hliníku, oceli a titanu. Horská kola dnes již standardně mají kotoučové brzdy a prodávají se s různými rozměry vypletených kol podle cílového určení. Horská kola se v minulosti vyráběla především s průměrem vypletených kol 26 palců. Dnešním standardem se však stále víc stává rozměr 27,5 palců (650b). Výrobci experimentují také s větším průměrem vypletených kol, a sice 29 palců (to je stejná velikost jako 700c pro silniční kola), neboť větší kola lépe překonávají překážky, ale mají vyšší hmotnost a setrvačnost. Tato kola se stala standardem díky lepší trakci a vyšší rychlosti.

V posledních letech se začínají prosazovat i tzv. sněžná kola (fat bikes). Jak naznačuje již samotný název, jsou horská kola tohoto typu vybavena pláště o šířce 3,8 palce nebo i více, a jejich praotci jsou výrobci cyklistických rámu z Aljašky, kteří potřebovali široké pláště pro jízdu po sněžných pláních. Nápad se ujal a sněžná kola se prodávají ve velkém.

Existují také horská kola určená pro sjezd, tzv. downhill. Ta jsou obecně těžší a robustnější než tradiční horská kola, protože jsou navržena pro jízdu z kopce v mimořádně náročném terénu s mnoha skoky, srázy, kameny a jinými překážkami. Přední a zadní odpružení pak umožňuje dosahovat při sjezdu odpružených zdvihů až 200 mm a zvládat tak velmi náročný terén.

Sněžná kola jsou v podstatě horská kola s velmi širokými pláště. Původně byla navržena pro jízdu na sněhu.



Kola pro sjezd v terénu jsou vybavena přídavným odpružením pro lepší tlumení rázů.



Horská kola s rozměrem 29 palců (jako toto od značky Specialized) nabízejí lepší trakci a vyšší rychlost.



Aerodynamická silniční kola

Aerodynamická silniční kola jsou jedním z nejnovějších produktů průmyslového vývoje. Jsou navržena s extrémně štíhlým a aerodynamickým profilem tak, aby rozrážela vzduch efektivněji než běžná silniční závodní kola s obloukovými řídítky. Lepší aerodynamiky je dosahováno díky použití úzkých nebo aerodynamicky tvarovaných trubek namísto běžných trubek kruhového průřezu, speciální uříznuté sedlové trubce, integrovaným brzdám a také vedením lanek a bovdenů vnitřkem rámu. Aerodynamická silniční kola jsou často vybavena také vypletenými koly s vysokými ráfky, které rovněž zlepšují aerodynamiku.

Aerodynamická silniční kola, jako např. model Air 9.8 od firmy Boardmann, rozrážejí vzduch s minimálními ztrátami.



Triatlonová a časovkářská silniční kola

Časovkářská (TT) a triatlonová silniční kola jsou vlastně původním zdrojem inspirace pro kola aerodynamická. Jsou navržena s podobnými křivkami a prvky s cílem maximálně zlepšit aerodynamiku při rychlé jízdě. Sedlová trubka těchto kol je strmější, aby bylo těžiště cyklisty posunuto víc dopředu a aby cyklista mohl zaujmout pozici, která přináší nejlepší možnou aerodynamiku. Tato extrémně aerodynamická poloha se testuje ve větrných tunelech, aby byla výrazně aerodynamičtější než při standardním posedu. Aerodynamická (časovkářská) řídítka ve spojení

s extrémně aerodynamickou geometrií rámu vedou u tohoto speciálního kola k horší ovladatelnosti, takže tyto stroje jsou vhodné spíše pro speciální triatlonové nebo časovkářské závody než pro běžnou jízdu či hromadné závody. Časovkářská kola a triatlonová kola jsou si velmi podobná, i když triatlonové speciály mívají zabudovány nádobky pro nápoje např. v horní rámové trubce. Všimněte si, že čím je kolo aerodynamičtější, tím méně je pohodlné a vhodné pro delší vyjíždky (pro triatlonové a časovkářské speciály to platí dvojnásob).



Triatlonový speciál od značky Specialized je vybaven integrovaným nápojovým systémem, který umožňuje cyklistovi pomocí hadičky doplňovat tekutiny při zachování maximální aerodynamiky.

Cyklokrosová kola

Z větší vzdálenosti vypadají cyklokrosová kola velmi podobně jako silniční závodní kola, ale při bližším pohledu odhalíme několik drobných, ale přesto významných rozdílů. Prvním rozdílem jsou mírně širší pláště s výrazně hrubším vzorem, které zvyšují přilnavost a stabilitu při jízdě v terénu. Dále si všimneme větší vzdálenosti mezi pláštěm a rámem, což umožňuje lépe zvládat blátivý terén. Kotoučové brzdy se již pomalu stávají standardem, protože při jízdě v terénu jsou účinnější než brzdy ráfkové. Převody cyklokrosového kola jsou také lehčí, aby bylo možné snáze překonávat větší odpor půdy v terénu.

Cyklokrosová kola na první pohled vypadají podobně jako silniční závodní kola, ale několik drobných rozdílů je činí odolnějšími vůči blátu a nečistotám.



Kola pro šterkové a dlážděné cesty a do lehkého terénu (gravel bikes) mají mnoho prvků kol cyklokrosových, ale jsou lépe uzpůsobena pro delší vyjížďky.



Kola pro šterkové a dlážděné cesty

Jestliže se domníváte, že rozdíl mezi cyklokrosovým a silničním závodním kolem je malý, pak rozdíl mezi cyklokrosovým kolem a gravel kolem je ještě mnohem menší. Spočívá hlavně v tom, že gravel kolo není určeno pro závody, ale pro delší vyjížďky do smíšeného terénu. Gravel kolo je opatřeno očky pro montáž blatníků a nosičů. Geometrie rámu je u gravel kola méně přímá a víc zaměřená na uvolněnou a pohodlnou jízdu. Tato kola lze osadit širšími plášti a širokým rozsahem převodů v zájmu klidnějších a delších vyjížďek.

Kola s pevným převodem

Kola s pevným převodem nejsou opatřena volnoběžkou v zadním náboji, takže jízda bez šlapání není možná. Někteří cyklisté jsou z těchto kol zoufalí, jiní je milují. Ať tak či onak, mají i tato kola své výhody. První rozdíl či výhoda spočívá v tom, že na tradičních kolech s volnoběžkou se v průměru 10–30 % jízdy „vezete“ bez šlapání. U kola s pevným převodem není jízda bez šlapání vůbec možná, takže váš nervový a svalový systém musí pracovat mnohem intenzivněji. V praxi tak hodina strávená na kole s pevným převodem odpovídá přibližně dvěma hodinám na silničním kole. Protože kolo s pevným převodem není vybaveno systémem řazených pastorků, je jeho údržba jednodušší. Kolo s jedním převodem je v podstatě stejné, ale je vybaveno volnoběžkou v zadním náboji. Mnohá kola tohoto typu jsou opatřena tzv. oboustranným nábojem zadního kola (flip-flop), který umožňuje provozovat kolo jako stroj s pevným převodem, nebo jednoduše otočit zadní kolo a využívat volnoběžkou vybavený pastorek na druhé straně.

Na kole s pevným převodem není možná jízda bez šlapání, proto je každá projížďka na něm fyzicky náročným cvičením.



Hybridní kola

Jak název naznačuje, jedná se o spojení tradičního silničního kola a kola horského tak, aby vzniklo kolo vhodné pro jízdu po městě nebo pro každodenní dojíždění do práce. Většina těchto strojů je vybavena vypletenými koly v rozměru 700c se širšími ráfky a s pláštěmi 700 × 32, i když některé modely využívají vypletená kola o velikosti 26 palců s úzkými pláštěmi (1,9 palce nebo menší), které jsou opatřeny hladkým nebo polohladkým vzorem.

U levnějších modelů se používají ocelové (případně hliníkové) rámy, které jsou osazeny přehazovačkou u zadního náboje a brzdami typu V. Modely střední třídy obvykle mají kotoučové brzdy ovládané suchými bowdены, odpruženou přední vidlici a zeslabené (odlehčené) rámové trubky. Špičkové modely jsou osazeny speciálními zapouzdřenými převody v zadním náboji, hydraulickými kotoučovými brzdami a kvalitní odpruženou vidlicí.

Díky vzpřímené poloze cyklisty, rovným řídítkům a schopnosti hladce překonávat drobné výmoly a nerovnosti vozovky jsou tato kola ideální volbou pro každodenní dojíždění do práce. Lze je také prakticky využívat pro nákupy nebo jako lehká turistická kola, protože řada těchto modelů umožňuje snadnou montáž nosičů a brašen.



Turistická kola

V mnoha ohledech jsou turistická kola vlastně závodními koly pro těžký provoz, ale s mírnější geometrií rámu a s řadou přidavných upevňovacích bodů na rámu, které umožňují montáž nosičů a brašen. Tradiční turistická kola mají oblouková řídítka („berany“), jiná mají naopak rovná řídítka, která známe z kol horských, nebo vysoká speciálně tvarovaná řídítka. Některá moderní turistická kola používají 26 palcová vypletená kola z kol horských, aby dokázala zvládnout jakýkoliv terén. Pro cyklistu, který se chce vydat na cestu kolem světa, je první volbou na míru vyrobený ocelový rám, protože ten je možné opravit takřka kdekoliv.

Toto turistické kolo je vybaveno zadním nosičem brašen, blatníky a ocelovým rámem. Všimněte si také vypletených kol s 36 dráty, které poskytují značnou nosnost pro cyklistu a všechna jeho cestovní zavazadla.

Skládací kola

Obliba skládacích kol stále roste (podobně jako kol elektrických), neboť jejich komfortnost a rozumná cena lákají mnoho příznivců. Tyto stroje samozřejmě nedosahují rychlostí svých silničních protějšků, protože mají vypletená kola o velikosti pouhých 16 nebo 20 palců, ale silniční kolo zase nemůžete složit do úhledného balíčku a vzít si ho do autobusu. Když kolo složíte a uděláte z něj zavazadlo, bude vás zajímat jeho hmotnost. Protože složené kolo budete často přenášet, musí být co možná nejlehčí. Nízká hmotnost však obvykle zvyšuje pořizovací náklady.

Toto skládací kolo značky Bickerton na vás udělá dojem převodovým systémem, blatníky a nosičem brašen.



Elektrokola

Elektrická kola (akumulátorová elektrokola) si získávají stále větší popularitu po celém světě. Například v Nizozemsku v současnosti každé páté prodané kolo obsahuje elektromotor. Myšlenka je docela prostá: baterie (často umístěná na spodní rámové trubce) napájí motor, který začne pohánět kolo, kdykoliv mu k tomu dáte pokyn. Musíte sice pořád šlapat do pedálů, ale motor vám pomůže při jízdě proti větru nebo do kopce. Elektrokola jsou ideální pro dojíždění do práce a nalezneme je ve všech cenových kategoriích.

Elektrokola si získávají stále větší popularitu zejména u lidí, kteří denně dojíždějí do práce.



JAKOU VELIKOST KOLA ZVOLIT

Volba správné velikosti jízdního kola byla poměrně snadná v dobách, kdy měla všechna kola jednoduchý trojúhelníkový rám a víceméně vodorovnou horní rámovou trubku. Výrobci určovali velikost rámu podle vzdálenosti šlapacího středu od středu spodního sedlového šroubu (nebo od vrcholu sedlové trubky). Délka horní trubky se v takovém uspořádání zvětšovala přímo úměrně k délce trubky sedlové. Jakmile jste věděli správnou velikost kola, bylo (víceméně) snadné přejít od jednoho výrobce k jinému bez obavy, že byste narazili na rozdílné chápání základních rozměrů.

Příchod horského kola s jeho šikmou horní rámovou trubkou a nástup tzv. kompaktního silničního kola tuto jednoduchou rovnici narušil. Když k tomu připočteme zavedení hlavového složení typu Ahead (umožňuje snadnou výměnu představce) a velmi dlouhých sedlovek (až 300 mm), stává se stanovení správné velikosti kola docela složitou záležitostí. Mnozí výrobci přestali udávat velikosti rámu vázané na konkrétní rozměry a nyní prostě označují svá kola jako „malá“, „střední“ a „velká“ a dále doporučují výšku cyklisty pro každou velikost rámu.

Pro cyklisty, kteří vycházejí z velikosti rámu, uvádíme níže tabulku rozměrů. V tabulce uvádíme velikosti rámu pro horské kolo (MTB) a pro silniční kolo (R). Vždy je však lepší nechat si poradit v místní cyklistické prodejně, kde mají předváděcí kola, která si můžete vypůjčit nebo pronajmout třeba i na celý den. Poplatek za pronajmutí vám obvykle vrátí, pokud si pak v prodejně nějaké kolo skutečně zakoupíte. Pro cyklistickou prodejnu by však bylo velmi nepraktické, aby udržovala předváděcí kola pro všechny nabízené modely, nemůžete tedy očekávat, že právě ta vaše bude mít na skladě závodní silniční kolo s karbonovým rámem ve velikosti XXL!

VELIKOST RÁMU (MTB)	VELIKOST RÁMU (R)	VNITŘNÍ VÝŠKA NOHY
15 palců	38 cm	61–74 cm
16 palců	41 cm	63,5–76,5 cm
17 palců	43 cm	66–79 cm
18 palců	46 cm	68,5–81,5 cm
19 palců	49 cm	71–84 cm
20 palců	51 cm	73,5–86,5 cm
21 palců	54 cm	76–89 cm
22 palců	56 cm	78,5–91,5 cm
23 palců	59 cm	81–94 cm

TRIATLONOVÉ KOLO

Časovkářská (TT) a triatlonová kola jsou navržena pro co nejvyšší rychlost. Proto mají aerodynamický design, časovkářská řídítka, aerodynamická vypletená kola a nízkou přední stavbu. U časovkářského kola má správná velikost naprosto zásadní význam, neboť je podmínkou pro zaujetí co nej aerodynamičtější pozice při jízdě, což je velmi důležité zejména při závodech na delších tratích.

Výška cyklisty	Velikost rámu
148–152 cm	47–48 cm
152–160 cm	49–50 cm
160–168 cm	51–53 cm
168–175 cm	54–55 cm
175–183 cm	56–58 cm
183–191 cm	58–60 cm
191–198 cm	61–63 cm

HYBRIDNÍ KOLA

Hybridní kola se obvykle používají na dojíždění do práce nebo pro rekreační jízdy. Mnohdy se jedná o stroje ve stylu horského kola, avšak s hladšími a užšími plášti. Nebo vypadají jako silniční kola, ale mají rovná řídítka. Při výběru hybridního kola je třeba si dobře rozmyslet, zda budete jezdit převážně po silnici nebo v terénu.

Výška cyklisty	Velikost rámu
148–158 cm	13–14 palců
158–168 cm	15–16 palců
168–178 cm	17–18 palců
178–185 cm	19–20 palců
185–193 cm	21–22 palců
193–198 cm	23–24 palců

Dámská kola

Dámská kola se dříve vyznačovala chybějící horní rámovou trubkou a zakřivenou dolní rámovou trubkou. Tento elegantní holandský styl dámského kola je i nadále oblíbený, ale nyní jsou již všechny typy přizpůsobeny speciálním potřebám dívek a dam.

Silniční kola pro cyklistky se dnes označují jako WSD (Women Specific Design, tzn. navrženo speciálně pro ženy). Zatímco kdysi leniví výrobci pouze nalakovali kola růžovou barvou, jsou dnešní kola s označením WSD vybavena kratšími horními rámovými trubkami, což kompenzuje menší velikost ženského trupu, a naopak delší sedlovou trubkou, která zohledňuje proporcčně delší ženské nohy. Kliky mohou být rovněž kratší a horská kola mohou mít i speciálně nastavené odpružené vidlice. U dámských silničních kol se také můžete setkat s vypletenými koly o velikosti 650c namísto obvyklých 700c, která používá většina silničních kol.

Vždy se ale vyplatí důkladně prostudovat katalogy výrobců, protože speciální dámské modely se liší od pánských pouze o několik málo milimetrů. Nebo se může jednat o rám shodný s pánským kolem, ale opatřený kratším představcem, speciálním dámským sedlem a kratšími klikami. A samozřejmě je každé správné dámské kolo nalakováno „dámským“ barevným odstínem. Může se docela dobře stát, že za tyto drobné úpravy požaduje výrobce či prodejce neúměrně navýšenou cenu, takže mnohdy je levnější koupit pánské kolo a nechat si na něm vyměnit např. sedlo a představce, než platit vyšší cenu za model označený jako WSD.

Klasický dámský rám je však stále vhodnou volbou pro mnoho žen. Kontinentální (holandská) kola jsou často vybavena zapouzdřeným řetězem, světly napájenými dynamem, převody v zadním náboji a protišlapnou brzdou v zadním náboji (tzv. torpédem). I když tato kola nejsou vhodná pro dlouhé vyjíždky, dobře poslouží při jízdě na kratší vzdálenosti nebo po městě.



Pro mnoho žen bývá největším problémem výběr dostatečně pohodlného sedla. V posledních letech se na trhu objevují speciální sedla určená právě pro ženy. Tato sedla jsou obvykle širší v zadní části a celkově kratší. Často jsou opatřena gelovým obložením pro zajištění měkké a pohodlné jízdy (tedy aspoň teoreticky). Měkké sedlo totiž ne vždy znamená pohodlné sedlo. Zkušenější cyklisté preferují spíše sedla tužší. Jednou z možností je dát si pro začátek na tvrdší verzi kvalitního dámského sedla gelový potah a postupně zkoušet kratší jízdy bez této změkčovací pomůcky. V každém případě bude nalezení pohodlného sedla vždy věcí osobní preference.

Dobré dámské kolo, jako např. tento model od firmy Liv, se vyznačuje speciální dámskou geometrií a komponenty.





Toto dámské závodní kolo s malým rámem je vhodné pro zkušené cyklistky, ale pokud nemáte na pracovišti speciální šatnu se sprchou, tak na něm rozhodně nedojíždějte do práce.

Toto klasické dámské kolo v „retro“ stylu se tak trochu vrací do minulosti.



Podobně jako u pánských sedel je nabídka dámských sedel velmi rozmanitá. Sedlo vlevo je určeno spíše pro závodní účely a zkušenější cyklistky, zatímco sedlo vpravo je vhodnější pro rekreační jízdy. Jak jsme již zmínili, je výběr sedla do značné míry věcí osobní preference.



Individuální nastavení kola



1 Posunutí sedla směrem dozadu může vytvořit víc „míst“ pro cyklistu, ale zároveň změní posed a polohu těla vůči pedálům.



2 Kvalitní brzdové páky lze seřídit tak, abyste na ně snadno dosáhli.



3 Nastavitelné představce vám umožní „doladit“ polohu těla při jízdě. Je však třeba vědět, že tyto představce nejsou vhodné pro jízdu v terénu.

Nastavení správného posedu

Předpokládejme, že jste si koupili kolo správné velikosti. V dalším kroku je třeba provést drobná seřízení a nastavit optimální posed a polohu pro jízdu. Cyklistu, který si nezvolil správnou velikost kola nebo nemá nastavený správný posed, poznáte na silnici či v terénu snadno, a není jich málo. Někteří cyklisté při pohledu ze zadu „pumpují“, tedy jejich boky se kolébají na sedle ze strany na stranu, protože mají příliš velké kolo nebo moc vysoké sedlo. Jiní cyklisté se pro změnu „bouchají koleno do brady“, protože mají kolo moc malé nebo sedlo moc nízké.

Vedle nepohodlí může nesprávný posed a poloha těla na kole vést i ke zraněním, a to zejména kolenních kloubů a vazů. Jak tedy lze nastavit kolo pro optimální polohu a posed? Provětrejte internet a najdete spoustu různých návodů, jak docílit optimálního nastavení posedu, ale pokud můžete, nechte si kolo raději nastavit od odborníka.

Kvalifikovaný odborník vezme do úvahy vaše individuální potřeby, anatomii a cyklistické cíle. Například, jestliže chcete napodobit aerodynamický posed anglického jezdce Chrise Froomea při časovkářské etapě, budete muset na kole sedět úplně jinak, než když jste si právě zakoupili své první kolo s otevřeným rámem, na které se chcete pohodlně posadit a projíždět se po městě. Profesionál posoudí vaši ohebnost a sílu, změří vám délku končetin a v případě potřeby doporučí i protetické pomůcky. Taková konzultace vás může přijít i na několik tisíc korun, ale věřte, že jsou to dobře vynaložené peníze.

Pokud jste však dostatečně zruční a pečliví a důkladně se seznámíte se správným postupem, můžete úpravy nastavení kola provést i svépomocí. Doporučujeme metodu označovanou jako 109 %. Tento vědecky ověřený vzorec říká, že optimální výška sedla pro neefektivnější záběr do pedálů je 109 % z tzv. vnitřní výšky nohy. Změřte prostě délku své nohy od podlahy k rozkroku. Měření proveďte ve vzpřímeném stoji s patami u sebe a bez bot. Z naměřené hodnoty spočítejte 109 % (tedy $1,09 \times$ naměřená hodnota) a takto zjištěná délka musí být nastavena mezi vrchní hranou sedla a pedálem, který se nachází v dolní úvratí. Takže pokud máte vnitřní délku nohy 81 cm, musí být vzdálenost mezi pedálem v dolní úvratí a vrškem sedla asi 88 cm.

Poté je nutné nastavit předozadní polohu sedla. Sedlo je vždy ve zcela horizontální poloze. Nejprve nastavte výšku sedla a sedlovou svorku umístěte do středu sedlových ližin.

Posadte se na kolo, opřete se ramenem o stěnu a otočte klikami tak, aby se nacházely přesně v horizontální poloze. Pomocí olovnice zkontrolujte, zda se česka vašeho kolena nachází právě nad středem předního pedálu. Pokud tomu tak není, posuňte sedlo podle potřeby dopředu nebo dozadu.

Po správném nastavení sedla přejdeme k nastavení řídítek. Nastavení řídítek výrazně závisí na typu kola a na zamýšleném způsobu jízdy. Pokud je kolo vybaveno hlavovým složením typu Ahead, pak můžeme výšku upravit přidáním nebo odstraněním podložek pod představcem. Pokud je kolo opatřeno tradičním představcem s vnitřním rozpěrným klínem (trnem), je třeba tento centrální šroub před nastavením výšky povolit a poté nastavit optimální polohu řídítek. Je mimořádně důležité, abyste představce po seřízení opět důkladně utáhli a zkontrolovali ještě před započítím jízdy. Aby vaše jízda byla bezpečná, musíte bez problémů dosáhnout na brzdy a řazení. V případě jakýchkoliv pochybností se poraďte s kvalifikovaným mechanikem. Pro pohodovou jízdu do místní samoobsluhy bude vhodná takřka vzpřímená poloha těla, pro agresivní jízdu v terénu se budete muset naklonit dopředu tak, aby část vaší váhy působila na přední kolo. Tím zlepšíte trakci a ovládání předního kola.

U klasického silničního závodního kola s obloukovými řídítky bude poloha cyklisty podstatně nižší a mnohem aerodynamičtější, když uchopíte oblouková řídítka za jejich spodní část. V této poloze máte hlavu skloněnou dolů. Uvědomte si však, že i na závodním kole strávíte většinu času s rukama na horní části řídítek, tedy s dlaněmi těsně za kryty brzdových a řadicích pák. V této poloze budou vaše záda svírat s plochou silnice úhel asi 45°. Samozřejmě vše záleží na vašich osobních preferencích. Mnozí silniční cyklisté preferují při jízdě po rovině mírně vzpřímenou polohu, a naopak při sjezdu se posunou na sedle dozadu a zalehnou nad rám.

U mnoha cyklistů bude optimální nastavení posedu a polohy při jízdě vyžadovat další drobné úpravy polohy řídítek, představce a sedla, pro které neexistuje žádné exaktní ani rychlé pravidlo. Své optimální nastavení poznáte podle toho, že vyhovuje vašemu konkrétnímu stylu jízdy.



S bříškem chodidla na pedálu bude noha mírně ohnutá. Cyklista na obrázku používá speciální nášlapné pedály a na svých botách má speciální klipy (tzv. kufry). Tím je zajištěno, že se bříška chodidel vždy nacházejí na správném místě.



Improvizovaná olovnice nám může pomoci najít optimální předozadní polohu sedla.

Dětská kola

Kola pro děti se rozlišují spíš podle velikostí vypletených kol než velikostí rámu. Niže uvedená tabulka může sloužit jako hrubé vodítko pro velikost kola podle věku dítěte. Největší chybou, které se dopouštějí rodiče při nákupu prvního kola pro své dítě, je pořízení příliš velkého kola ve víře, že jejich potomek „do toho už nějak doroste“. Nic nebrání dětem v jízdě na kole víc, než příliš velké kolo. Ano, dítě zcela jistě do velikosti kola doroste a kolo mu pak perfektně sedne, ale do té doby ho jízda na něm natolik otráví, že už na něj možná nikdy nenasedne.

U malých dětí začínáme s koly pro nácvik rovnováhy – viz strana 17. Poté přicházejí na řadu kola s velikostí vypletených kol 14 a 16 palců, která jsou mnohdy vyráběna poněkud omezeně, jejich komponenty jsou levnější, ale jsou funkční a při základní údržbě vydrží přiměřeně dlouho. Zvláštní pozornost věnujte u těchto kol třmenovým brzdám, protože dětské ruce často nemají dost síly pro jejich ovládání, pokud jsou bovdeny opotřebované a čepy brzd jsou špatně nastavené nebo nedostatečně namazané.

Čím větší je dětské kolo, tím víc se podobá modelům pro dospělé cyklisty. Modely BMX (bicycle moto-cross) s vypletenými koly o velikosti 20 palců bývají nejrobustnější a vyhovují dětem od devíti let i dospělým. Jejich konstrukce s jedním převodem také výrazně zjednodušuje a usnadňuje údržbu. Kola s velikostí vypletených kol 24 palců jsou vhodná také pro dospělé osoby menšího vzrůstu. Dražší modely bývají osazeny kvalitními komponenty. Pokud má dětské kolo postupně přecházet do rukou mladších sourozenců, pak zvažte, zda si nepřiplatit za dražší a kvalitnější model.

Snažte se nekupovat dětem designová a módní kola. Pro větší velikosti vypletených kol je stále nejlepší volbou jednoduchý konzervativní trojúhelníkový rám. S výjimkou nejdražších modelů se také vyvarujte kolům s odpružením, protože ta bývají často špatně zpracovaná a těžká.



Odstrkovadlo (odrážedlo), na kterém si dítě osvojí rovnováhu při jízdě na dvou kolech.

VELIKOST VYPLETENÝCH KOL	VĚK
14 palců	2 až 5
16 palců	5 až 7
20 palců	7 až 9
24 palců	9 až 11
26 palců	víc než 11

Kola 24 palců

Tato kola jsou již mnohdy vybavena zadním vícenásobným pastorkem, přehazovačkou, zapouzdrěnými ložisky a slitinovými ráfky, v podstatě se jedná o zmenšenou verzi kola pro dospělé. Díky šikmé horní rámové trubce a dlouhé sedlové trubce tato kola vyhoví poměrně velkému rozsahu výšek cyklisty. Nejvyšší modely jsou vybaveny hlavovým složením typu Ahead, brzdami typu V a indexovanými přehazovačkami.



Kola BMX

Toto je 16 palcové kolo BMX, ale většina BMX kol má 20 palcová kola. Díky velkoobjemovým plášťům a vypleteným kolům s 36 dráty (nebo se 48 dráty pro náročnější zátěž) snesou tato kola opravdu hodně. Jsou skvělou volbou pro nácvik jízdy v terénu či skoků, ale nejsou vůbec vhodná pro delší vyjíždky.



Kola 14 palců

Často se ve spojení se stabilizačními kolečky jedná o první kola mnoha dětí. Stabilizační kolečka demontujte, jakmile dítě získá větší jistotu.



Kola 16 palců

Tato kola se mohou prodávat se stabilizačními kolečky, ta však potřebují pouze děti, které ještě nezískaly dostatečnou jistotu. Některá z těchto kol mohou mít šest nebo sedm převodů. Jsou vhodná pro krátké rodinné výlety.



Kola 20 palců

Jsou vhodná pro chlapce a dívky od věku sedmi let. Může se jednat o kola s jedním převodem nebo s přehazovačkou.

Učíme děti jezdit na kole

Dlouhá léta mnozí z nás učili jezdit děti na kole dle následujícího postupu: posadili jsme dítě na tříkolku, pak na kolo se stabilizačními pomocnými kolečky a jednoho dne jsme stabilizační kolečka odmontovali. Tato cesta k osvojení cyklistiky je stále dobrá. Avšak v posledních letech se stále častější pomůckou pro nácvik cyklistických dovedností stávají odstrkovadla.

Odstrkovadlo je v podstatě kolo bez pedálů, převodů a řetězu, na kterém se malé dítě odstrkuje nohama. To znamená, že namísto nácviku šlapání, se dítě jako první naučí držet rovnováhu a brzdit v jednom, takže při přechodu na šlapací kolo jsou děti již schopné držet rovnováhu.

Existuje mnoho typů odstrkovadel, přičemž jejich nejdůležitějším parametrem je velikost rámu. Velký rám nebude vhodný pro malé dítě a naopak malý rám nebude zábavný pro dítě starší. Dále musíte zvážit možnosti nastavení sedla.

Přesto platí, že i při využití odstrkovadel může být skok při přechodu na šlapací kolo bez stabilizačních koleček příliš velký. V té chvíli přicházejí na řadu dětská kola se stabilizačními kolečky. Ta přinášejí dítěti důvěru a umožňují mu věnovat se řízení a brzdění bez obav o udržování rovnováhy. Odhadnout, kdy demontovat stabilizační kolečka, však může být docela oříšek. Ten správný okamžik může nastat ve chvíli, kdy dítě už dokáže ujet na kole kratší vzdálenost bez toho, aby se stabilizační kolečka dotýkala země.

Nejlepším místem pro osvojení jízdy bez stabilizačních koleček je mírný travnatý svah. Sklon svahu musí být dostatečný k tomu, aby se kolo pohybovalo i bez šlapání. Ideální je, když svah končí mírným protisvahem, který v případě potřeby malého cyklistu opět zastaví.

Postavte dítě nohama pevně na zem (v případě potřeby posuňte sedlo dolů), a požádejte ho, aby zdvihlo nohy a nechalo jet kolo dolů po mírném svahu. Nejlepší bude, když ho budete při jízdě dolů doprovázet s rukou pod sedlem, ale sedla se přitom nebudete dotýkat. Sedlo chytněte a kolo přidržte v případě, že by hrozil pád. Jakmile získá malý cyklista větší jistotu, požádejte ho, aby nechal nohy na pedálech. Nakonec ho nechte i šlapat do pedálů.

Jakmile dítě získá dostatečnou jistotu, můžete sedlo zvednout do správné polohy. Nyní je třeba s ním natrénovat základy řízení a ovládání kola. Musí se naučit zastavit na určené čáře a projíždět mezi řadou kuželů. Když se dítě při jízdě zlepšuje, zkracujte vzdálenost mezi kužely. Pokud jste spokojeni s tím, jak kolo ovládá, je čas poučit ho o jízdě na silnici. Začněte na klidné silnici mezi obytnými domy a vždy jeďte na kole za ním, ne příliš blízko, ale vždy v dosahu.

Na závěr potřebují všichni novopečení cyklisté poučení o silničních pravidlech. A nezapomínejte, že dítě musí mít při jízdě na kole vždy přilbu!



Od malého cyklisty důsledně vyžadujte nošení přilby, a to zejména při úvodním nácviku jízdy.





2

PRAVIDELNÁ ÚDRŽBA A OPRAVY

