BIKETRIAL REVUE

MAGAZÍN ZE SVĚTA BIKETRIALU A CYKLOTRIALU | ČÍSLO 17 | LEDEN 2015

ÚVODNÍK

Kdo si myslí, že zima je pro trial mrtvé období, ten se mýlí a toto číslo Revue nabité novinkami je toho důkazem. Do roku 2015 vstupuje biketrial se změnami ve vedení BIU i v mezinárodních pravidlech, na jaro je připravena celá řada zajímavých trialových akcí a z Asie přišla jedna velmi dobrá zpráva – Sticky se vrací.

Do nového roku vám přejeme hodně dobrých zpráv a málo trestných bodů.«

RJ

ZIMNÍ ZÁVOD OLOMOUC 24. 1. 2015

Stejně jako v minulých letech ani letos nebude chybět halový zimní závod. Biketrial klub Olomouc vás zve v **sobotu 24. ledn**a do areálu Fortu IV. v Bystrovanech, kde bude připraveno 4 až 5 kontrolních úseků obtížnosti od nejmladších začátečníků (promesa) po minimy plus odpoledne volná modrá a červená. Soutěž se pojede na 3 kola, start mládeže v 10 hodin, startovné 200 Kč, čaj a polévka v ceně. Licence nejsou potřeba. Více informaci najdete na webu www.biketrial-olomouc.cz «

FUN TOWN.cz

sponzor tohoto vydání

NEBOJTE SE EXHIBICE

Biketrial je atraktivní sport a nepřekvapí proto zájem o různá exhibiční vystoupení. Řada současných i bývalých špičkových jezdců nabízí trialovou šou na profesionální úrovni. Exhibice, které můžeme nabídnout s mládežnickým klubem, se s těmito nacvičenými vystoupeními většinou nemohou měřit. Přesto i předváděcí akce dětí z klubu může být zajímavá jak pro jezdce, tak především pro diváky.

Důvodů, proč kromě tréninků, závodů a brigád věnovat čas navíc ještě exhibicím, je několik. Většina klubů dostává různou podporu a exhibice na akci města nebo jiného sponzora je příležitostí ukázat, k čemu byly tyto peníze využity. Zároveň ukážeme lidem, že existuje sport jménem „biketrial“ a že to není to, co se jezdí po u-rampách. Možná tím přilákáme nové děti do klubu. Anebo přímo nového sponzora? V neposlední řadě je exhibice přínosem i pro naše jezdce, kteří se mohou pochlubit a ukázat, co umí.

Není proto potřeba se bát nabídku vystoupení odkývnout. V tomto článku se pokusíme dát několik tipů, jak na to a čemu se raději vyhnout. Berte je jen jako inspiraci, ne návod, protože každá exhibice je trochu jiná. Jiná je atmosféra mezi diváky, jiné je složení klubových jezdců, kteří zrovna v den akce můžou přijet, k dispozici jsou jiné překážky a tak dále.

1. Domluvte si dostatečný **prostor** a zajistěte **překážky**. Buď je dodá zákazník, nebo jsou v místě nějaké přirozené překážky (lavičky, odpadkové koše, schody…), nebo si musíte přivézt vlastní. V tom případě počítejte s časovou rezervou na transport a pozor na různá povolení k vjezdu, parkování a podobně. Jaký bude povrch, po kterém se bude jezdit? Kluzká dlažba někde ve výstavní hale, travnaté hřiště nebo asfaltové parkoviště před obchoďákem?

2. Zjistěte si také předem, co za exhibici klub dostane. Pro partnery klubu může být předváděčka třeba za koláče a občerstvení, pro obec na fakturu, pro firmy za sponzorský příspěvek – anebo zadarmo, když to děláme jako propagaci našeho klubu a našeho sportu. Pak nezbude, než čokoládu pro jezdce koupit ze svého.

3. Nezbytné je **ozvučení**. Pokud je exhibice v rámci větší akce (dětský nebo sportovní den, dožínky…), je většinou aparatura k dispozici – jinak je to problém, bez ozvučení nebude z celé exhibice nic. Dobrý spíkr s mikrofonem naopak může zachránit i slabší sportovní výkon. Nemáte v klubu nikoho, kdo by si troufl mluvit do mikrofonu? Zkuste, jestli není na akci moderátor, který by to „odmluvil“ za

vás. Když není ani ten, pusťte aspoň hudbu.

4. Domluvte si na začátku s jezdci, co kdo bude **předvádět**. Ty méně zdatné nechte něco předvést na začátku, ty lepší využijete v druhé části exhibice. Každý ať jezdí jen to, co bezpečně zvládá. Jestli na tréninku nezajede tři palety, nemá smysl, aby na exhibici zkoušel pět. Raději projet hezky jednodušší překážku, protože běžným divákům stejně připadá složité cokoliv od dvou palet nahoru.

5. Snažte se udržet **tempo** a spád. Opakované pokusy o přejetí překážky jsou na nic. Dva pokusy a dost, víc ne. Exhibice by taky neměla být příliš dlouhá, patnáct, maximálně třicet minut je tak akorát. Rozmyslete předem, jak budou „čísla" řazena za sebe, aby jejich atraktivita narůstala. Nám se osvědčilo následující řazení (ale neberte to jako dogma): nejprve na zahřátí přejezdy nízkých překážek do výšky cca tří palet, kde se uplatní všichni. Potom ukázky rovnováhy, následně přeskoky do dálky z jednoho štosu palet na druhý s tím, že je postupně odtahujeme od sebe. Slabší jezdci postupně vypadávají. Určitě nelze vynechat „panáka", tam se opět můžou zapojit všichni, buď jako panáci na zemi, nebo přeskočit aspoň ruku či nohu „dobrovolníka" na zemi. Pak výskoky nahoru, opět je možné začít od tří palet, což dají skoro všichni a postupně zvyšovat na pět, sedm, osm – podle toho, jakého nejzdatnějšího jezdce ten den mezi sebou máme. Vrcholem jsou přeskoky přes ležící lidi. Kdo si netroufá skákat z rozjezdu po zemi, až skáče s hromádky palet – bezpečnost na prvním místě!

6. Zapojte **diváky**. Navázat kontakt s obecenstvem je úplně nejdůležitější. Vyzvěte je, ať povzbuzují. Najděte mezi nimi dobrovolníka (nebo někoho, kdo se málo aktivně brání) a vtáhněte jej do hry. Může dělat překážku, přes kterou jezdci přeskakují. Nebo může aktivně soutěžit s nimi v přeskakování z palety na paletu – on snožmo, jezdci na kole. Stejně tak výskoky z místa na palety. Jen pozor na sportovně vypadající mladé muže, na každé exhibici se najde nějaký, který dovede skočit z místa osm palet nahoru! ☺ Pro takové případy mějte po ruce nějaké odměny – samolepku nebo jiné propagační předměty, případně sladkosti.

7. Do mikrofonu mluvte tak, ať je to **slyšet**. Představte každého jezdce jménem, případně doplňte jeho věk a největší sportovní úspěchy, ale nezahlťte diváky informacemi – mají se hlavně dívat, ne poslouchat. Encyklopedické pojednání o tom, co je biketrial, jak vznikl a jak přesně zní soutěžní pravidla na exhibici také nepatří – dvě věty a dost. Naopak se nebojte hecovat jezdce, použít vtip nebo tvrdit divákům, že „pět palet – to už je pořádná výška, sám jsem zvědav, jak tam vyskočí". Informace o tom, že kolo nemá sedátko je zbytečná (to vidí), že je lehoučké nevidí, tak jim to řekněte. Že stojí třicet tisíc raději nevykládejte, pokud nechcete, aby po akci nějaké kolo zmizelo někde v davu.

8. Včas exhibici **ukončete**. Pokud máte předváděčku na větší akci, většinou za vámi už čeká další program, ale i jinak je dobré v nejlepším přestat. Určitě se sluší ještě jednou vyjmenovat všechny jezdce, poděkovat, a pokud je na to prostor, pozvat zájemce pro další informace, letáček nebo k vyzkoušení trialového kola – samozřejmě už někde stranou od pódia. «

VALNÁ HROMADA BIU

Mimořádná valná hromada BIU, která se konala 6. prosince v Praze, schválila řadu novinek. Kromě volby na uvolněné posty v prezidiu odsouhlasila také změny v technických pravidlech pro sezonu 2015 v souladu s „Novou vizí", o které jsme informovali v Revue číslo 13. Vrací se tak například rozdělení na 20" a 26" kola pro kategorie elite a senior, zkracuje se čas na možné podání protestu z 30 minut na 15 po dojezdu posledního jezdce, v kategorii femine se pro věk 15 a více zvyšuje koeficient až na hodnotu 1,5... Těch změn je mnohem více a budeme se jim věnovat v některém z příštích čísel. Bohužel v některých případech se zdá, že namísto zjednodušení přinášejí spíše opak. Ke změnám došlo i na organizační úrovni – jako důsledek plánovaného sloučení BIU a EBU přechází již nyní část dosavadních aktivit EBU na BIU, která tak bude pořadatelem jak Mistrovství Evropy, tak Evropského poháru.

Složení nového prezidia BIU: Hiroshi Hirano (JAP) - prezident BIU, Libor Musil (CZE) – viceprezident, Giuliano Gualeni (ITA) - organizační ředitel, Josep Abant (CAT) - prezident technické skupiny, Scott Wilson (GBR) - zástupce jezdců, Štefan Pčola (SVK) - člen technické skupiny, Radim Kakáč (CZE) - člen technické skupiny, Rafa de la Torre (ESP) - finanční a kontrolní výbor, Alain Remy (FRA) - finanční a kontrolní výbor.«

RÁFKOVÉ BRZDY FRENO ELITE

Před rokem 2010 vládla trialovým brzdám německá značka Magura se svou slavnou ráfkovou **HS33**, kterou postupně zdokonalovala. Poslední dvě inovace si ale nezískaly důvěru zákazníků – kompozitní páčky vnímají jezdci jako méně tuhé, navíc jsou křehké a ve výsledku méně účinné. O dva roky později se objevila na trhu alternativa – čínská značka Racing Line s brzdami inspirovanými modelem HS33 z roku 2005, které nabídly kvalitu nejvyšší úrovně.

Nyní přichází další mimořádně zajímavá novinka, tentokrát z Tchaj-wanu. Zvěsti o ní se nejprve šířily po sociálních sítích a dnes konečně vstupuje na trh. Její jméno je Freno a nabízí brzdovou páčku velmi podobnou té, které vyvinula Racing Line a navíc plně kompatibilní s brzdami HS33.

Zde je potřeba udělat malou vsuvku o čínské filozofii. Pokud vymyslíte něco, co je skutečně povedené, hezké, žádané a tak dále, není ze strany Číňanů většího ocenění, než že váš produkt okopírují. Vyjadřují tím úctu a obdiv k vašim tvůrčím schopnostem. Přijměme proto tuto skutečnost jako fakt a užívejme si světa, v němž je pod různými jmény dostupných mnoho identických produktů.

Přesto výrobce zdůrazňuje, že se jedná o nový výrobek. „Naše brzdové páky připomínají Racing Line, ale není to Racing Line! Návrh a výroba jsou 100% našim dílem. Ten, kdo páčku vyzkouší na kole, ihned pochopí, že je to zcela nový produkt." Novou brzdovou páčku Elite již začal zkoušet třeba Laszlo Hegedus. Značka Freno (mimochodem, „freno" znamená španělsky „brzda") se chystá v roce 2015 expandovat na evropský trh s kompletní nabídkou brzdových páček, hadiček a brzd. Více na www.frenobike.com.

	Freno Elite	Racing Line	Magura HS33 2014	Clean T13
Hmotnost kompletní brzdy	neuvedeno	221 g + špalky 33g	464 g pár	64 g (pouze páčka)
Průměr pístku páčky	14 mm	14 mm	14 mm	13 mm
Seřizování	TPA kolečko	TPA kolečko	TPA (kolečko)	kolečko
Náplň	Minerální olej	Minerální olej	Minerální olej	Minerální olej
materiál těla / páčky	CNC obráběný hliník 6061 T6	CNC obráběný hliník / hliník	Kompozit / hliník	Al 7075 T6

STICKY LITE SE VRACÍ

Zatímco za trialové rámy značky Koxx a komponenty Try All se po krachu firmy rychle našla řada náhradníků, tak vynikající pneumatiky Try All zůstávaly stále bez nástupce. Jak se tenčily skladové zásoby a z obchodů rychle mizely poslední kusy, přibývaly vrásky na čele jezdců. Čím „trajolku" nahradit? Váhání mezi Monty ProLite a Maxxisem je nyní u konce – přichází pneumatika **OBR 19x2,5**! Singapurská firma OBR (Own By Riders) dokončuje poslední testy pneumatiky navržené právě na základě nepřekonatelné Try All Sticky Lite. Stejný designér, stejná fabrika, stejná kostra a stejná směs, pouze vzorek prošel inovaci. Zadní pneumatika ze směsi tvrdosti 45A s hmotností 820 g by měla být k dispozici ještě před začátkem sezony. Předobjednávat ale můžete už dnes na **www.FUNtown.cz**, do 15. 1. 2015 za sníženou cenu 1000,- Kč (standardní cena bude 1250,- Kč). «

BERLIN BICYCLE WEEK 2015

Sotva skončila jedna sezona, už se plánuje nová. Kalendáře mezinárodních i domácích soutěží získávají pevné kontury – akcí na rok 2015 je ale plánováno tolik, že není možné stihnout všechny. Jedna zajímavá akce je naplánována v termínu 16.-22. března v Německu pod názvem Berlin Bicycle Week – celotýdenní oslava cyklistiky ve všech jejich podobách. Výstava, kinosál, tržiště, kongres a hlavně soutěže všeho druhu: cyklokros, bmx, fixies, silničky, slowbiking, bikepólo – mezi tím vším nebude chybět ani Trial Cup.

Spolupráce trialistů s BerlinFahrradschau začala v roce 2011, kdy zde proběhlo několik ukázek jako doplňkový program výstavy. Bylo ostudou německého hlavního města, že se v něm dosud nekonaly žádné závody – změnila to až premiéra Berlin Trials Cupu v roce 2014. Skvěle připravené sekce v celém výstavním areálu přilákaly nejen přední domácí jezdce (Dominik Oswald, Lukas Krell a další), ale i jezdce z Belgie a Polska. V Německu není trial tolik známý jako ve Francii nebo ve Španělsku a soutěž, kterou mohlo sledovat neuvěřitelných 17.000 návštěvníků veletrhu tak byla obrovskou propagací tohoto sportu. Na letošním druhém ročníku přislíbily účast hvězdy formátu Danny MacAskilla. Své umění budou moci předvést na tratích umístěných na nádvoří STATION-Berlin a přilehlých pozemcích. Více informací na webu www.berlinbicycleweek.com.

BERLIN BICYCLE WEEK

GIRL POWER!

Menší obsazení ženských kategorií netrápí jenom biketrial a cyklotrial. Se zajímavým nápadem, jak přilákat více dívek na start cyklistických soutěží, přišli němečtí pořadatelé seriálu RAD RACE. Pod názvem „2 za 1" nabízí každé dívce, která se přihlásí do závodu, možnost přivést si s sebou druhého startujícího libovolného pohlaví, který bude mít startovné zadarmo. To není špatný nápad! Nezkusíme něco podobného i u nás? «

KOLÁŘ NASTUPUJE K MONTY

Do sezony 2015 vstupuje Vašek Kolář na novém kole – opouští značku Chorrillas, na které získal tituly mistra světa i Evropy v roce 2014 a vrací se ke značce Monty jako tovární jezdec této biketrialové legendy. Kromě jezdeckého týmu Monty inovovala i své oficiální stránky www.monty.es, nový moderní design webu spolu s novým designem modelů kol 2015 jsou jasným signálem, že kola Monty rozhodně nepatří do starého železa! (nebo spíše hliníku…) «

ZIMNÍ HALY 2. DÍL

Přehled zimních hal z minulého čísla doplňujeme ještě o halu v **Brně**. V letošním roce ji najdete v průmyslovém areálu MBNS na adrese Křižíkova 68f. Potkat v ní můžete kola, jednokolky i motorky a chcete-li se domluvit na tréninku, volejte Aleše Kosíka, telefon 777 887 064. Více info také na facebooku „**Trial in Brno**". «

OZONYS DAYS 2015

Buthiers, malá vesnice kousek od Paříže, je mezi trialisty opravdovým pojmem. Firma Ozonys navazuje na bohatou tradici zdejších soutěží a podniků a ve dnech 4. - 5. dubna zde pořádá své Ozonys Days 2015. Na své si přijdou vyznavači streetového ježdění i čistě přírodních terénů ideálních pro trial. «

KATEGORIE SUPER ELITE ☺

GEOMETRIE RÁMŮ

Rám jízdního kola je strojírenský výrobek, a když dáte strojaři do ruky metr, zahltí vás spoustou naměřených rozměrů. Je ale pravda, že každý člověk je jinak vysoký a má jinak dlouhé nohy či ruce a pokud bude mít kolo sobě odpovídající velikosti, bude se mu na něm jezdit lépe. Na druhé straně, zvyknout se dá na všechno, rekreační cyklista může hodit tyto starosti za hlavu a radovat se z hezkého výletu. Sportovec však nikoli!, přikazují nám výrobci a u MTB kol proto udávají kolem třinácti rozměrových parametrů – od délky štangle (pardon, „horní rámové trubky“) po úhel sklonu sedlovky. Řada parametrů jde navíc „doladit“ podložením představce, vysunutím sedlové trubky atd.

Biketrialista to má jednodušší, sedlovka zmizela již před lety a nyní některým kolům schází i horní rámová trubka, takže ze všech těch čísel nás zajímají jen čtyři.

WB (**w**heel **b**ase) – vzdálenost středů kol. Pohybuje se dnes u 20“ rámů kolem **1000 mm**, u 26“ kol je délka kolem 1080 mm. U dětských rámů je WB samozřejmě menší (například 922 mm u SpeedRace Kid), pro vzrostlé dospělé existují prodloužené „long“ rámy. Čím menší WB, tím je kolo obratnější a snáze prokličkuje mezi překážkami, ale zase je náchylnější k přepadávání dopředu nebo dozadu.

CS (**c**hain **s**tain) – délka zadní stavby. Měřeno od osy středového složení po zadní osu. Dlouhá zadní stavba bude dělat potíže při snaze postavit bike na zadní. Zkracovat CS ale jde zejména u 26“ kol jen natolik, aby se do zadní stavby vešlo kolo i s širokou pneumatikou a proto se málokdy liší od hodnoty **350 mm** u 20“ kol a 380 mm u 26“.

NOVÉ KATEGORIE BIU

Poussin	7-9 let
Benjamin	10-12 let
Minime	13-15 let
Femine	7 a více let, koeficienty*
Junior	16-18 let
Senior 20“	19 a více let
Senior 26“	19 a více let
Elite Femina	15 a více let
Elite 20“	18 a více let **
Ëlite 26“	18 a více let **

* koeficienty 1,0 (7-9 let); 1,1 (10-12 let); 1,3 (13-15 let); 1,5 (15 a více let)

** výjimečně 17 let po schválení technickou komisí na žádost národního delegáta

HA (**h**ead **a**ngle) – úhel sklonu hlavového složení. U běžného kola ovlivňuje takzvanou „stopu“ a schopnost kola držet směr při jízdě. U biketrialového kola, kde o „jízdu“ tolik nejde, ovlivňuje HA stabilitu kola. Při velkém úhlu (svislá vidlice) bude stání na kole mnohem obtížnější než s více položenou vidlicí (menší HA). Hodnota se víceméně ustálila na čísle kolem 71° a není proto předmětem bouřlivých diskuzí mezi jezdci.

BB (**b**ottom **b**racket rise) – nadvýšení středu. Na rozdíl od předchozího je BB parametr, který se v posledních letech nejvíce proměňuje. S nadsázkou lze říct, že pomocí pravítka změříte BB a hned víte, kdy byl rám vyroben. Klasické jízdní kolo má střed umístěný níže než jsou osy kol – pomáhá to stabilitě při jízdě. Horská kola pro dosažení větší průchodnosti terénem mají střed vyšší, ale stále se nachází **pod** úrovní os, hodnota BB je tedy záporná kolem -40 mm (někdy se udává také měřená od terénu). Ze stejného důvodu mají trialová kola střed ještě výše, tedy **nad** spojnicí os. Proč během pár let BB narostlo z původních +30 až +50 mm na dnešních +**70 až +90 mm**? Důvody jsou dva. Jednak samozřejmě další zvýšení průchodnosti kola terénem (i když řada jezdců zapomíná, že překážka jde sjet a raději ji seskočí), druhý důvod je rozvoj 26“ kol. U těch už kvůli velikosti ráfku nelze více zkracovat CS a zvýšení středu pomáhá tento hendikep dohnat – a jezdci si na „vysoké“ kolo rychle zvykli a přenesli tento trend i do 20“ rámů.

Výběr vhodné geometrie rámu proto závisí na zvyklostech toho kterého jezdce, ale i tady platí, co bylo napsáno výše – zvyknout se dá (skoro) na všechno. Navíc má jezdec možnost „doladit“ geometrii volbou různě dlouhého a skloněného představce, jeho vypodložením a různým natočením prohnutých řídítek. Kromě toho jsou k dispozici i kliky různých délek (160 – 180 mm). «

HASHTAGG OPEN LAB

Většina solidních výrobců trialových rámů má v nabídce dětské rámy – ať je to Monty s modelem „207“, Play, Echo a Speedrace se svými modely nazvanými nepříliš duchaplně „Kid“ – a nově také firma Hashtagg doplňuje svůj dospělý model Raijin dětským rámem OPEN LAB. Rám je určený pro děti s výškou do 160 cm, má navářky pro ráfkové brzdy (rozteč šroubů 85 mm odpovídá HS33) a je prvním z nové řady OPEN. **Geometrie**: WB 933, CS 349, BB +55, hmotnost 1520 g včetně ližiny a šroubů. Materiál Al 7005 T6. «

FUN TOWN .cz
www.funtown.cz

Rám Clean X1
1400 g **WB**1010 **CS**350 **BB**+85 **HA**72°
Doporučená MOC 16.000,- Kč

Biketrialová revue, číslo 17 Vydal Biketrial klub Olomouc, Budovcova 3, 779 00 Bystrovany, IČ 750 95 581 v lednu 2015 jako propagační materiál. Dotazy, příspěvky, náměty posílejte na adresu klub@biketrial-olomouc.cz. Telefonický kontakt: +420 721 048 805. Jakékoliv reprodukce textů nebo fotografií jsou možné jen se svolením autorů. Více informací najdete na www.biketrial-olomouc.cz.