BIKETRIAL REVUE

MAGAZÍN ZE SVĚTA BIKETRIALU A CYKLOTRIALU | ČÍSLO 27 | LISTOPAD 2015

BRNĚNSKÉ FINÁLE

ÚVODNÍK

Závodní sezona 2015 už opravdu končí. Kromě Sport Lifu zbývá ještě 21. 11. Trial Cup v Horšovském Týně a 5. 12. Mikulášské poježdění v Olomouci, ale to je opravdu všechno. Pořadatelé závodů letos odvedli obrovský kus práce a všem jim za to patří veliký dík. Která z těch soutěží byla podle vás ta „nej“? Napište nám svého vítěze do redakce (klub@biketrial-olomouc.cz). Je jedno, jestli jste se jí účastnili jako jezdec, doprovod nebo divák, je jedno, jestli se jela podle BIU nebo UCI pravidel – víte, že na to si my nehrajeme.

Výsledky ankety zveřejníme v příštím čísle.

RJ

SPORT LIFE BRNO

Letos již podvanácté vyvrcholí biketrialová sezona indoorovým závodem na brněnském Výstavišti. Je to trochu paradox: biketrial se definuje jako venkovní sport, čím dál větší důraz se klade na 100 % přírodní tratě, jezdci si právem pochvalují závody v Březové u Sokolova, Blansku nebo Kutné Hoře – a když se pak na konci roku udělá anketa (jednu takovou vypisujeme v úvodníku tohoto čísla), který závod sezony byl nejlepší, tak skoro pravidelně vyhrává právě „Sport Life“. Čím to?

Závod na Sport Lifu byl od začátku koncipován trochu jinak, než běžné závody. Méně sekcí – některé roky třeba jen čtyři, jindy šest. To je dáno omezeným prostorem a také nutností všechen materiál přivézt a poskládat. Exhibiční charakter tratí – jednou z počátečních ambicí závodu na výstavišti bylo předvést náš sport veřejnosti a ne "trápit" jezdce. Uvolněná atmosféra - v mnohých kategoriích bývá o vítězi rozhodnuto dříve, než na posledním závodě, takže jezdci mohou jet opravdu pro diváky a na pohodu, případně si vyzkoušet start ve vyšší kategorii. Finálové jízdy – komentované odpolední finále už není součást seriálu a účastní se jej vybraní jezdci, takže je na co koukat. Postupem let si biketrialová komunita zvykla brát „Sport Life“ i jako místo setkání, jakýsi mejdan na zakončení sezony. Přijíždějí jezdci, které jsme v seriálu už několik let neviděli, nechybí účastníci ze Slovenska nebo Polska.

Přítomnost diváků, jezdivé sekce na jednom místě, atraktivní prvky (proslulý umělý vodopád chyběl snad jen jednou), živý komentář, finále... Aniž bychom to před těmi dvanácti lety tušili, dnes to víme: závod na Sport Lifu byl po mnoho let jediným UCI závodem u nás. To je samozřejmě myšleno v nadsázce, na výstavišti se vždy závodilo podle BIU pravidel (jiná zde tenkrát ani nebyla) a platí to i dnes, ale celkový charakter závodu má skutečně blíž k stylu, který známe ze světa UCI. (pokračování na straně 2) »

VAŠEK KOLÁŘ MÁ NOVOU PARTNERKU

Za bulvárním titulkem se skrývá seriózní zpráva. Francouzská šampionka a pátá jezdkyně v UCI rankingu **Manon Basseville** podepsala na konci října dvouletou smlouvu s firmou Monty a stává se tak Vaškovou **týmovou partnerkou** v partě továrních jezdců legendární španělské značky. Pro Manon je to další meta v její strmé kariéře. Teprve sedmnáctiletá Francouzka se mezi špičkou ženského trialu objevila před dvěma lety. V roce 2014 vyhrála národní šampionát a o rok později ji vzal pod svá ochranná křídla Giacomo Coustellier, který ji zařadil mezi mladé naděje v klubu Fabregues. Jeho slova o novém talentu se potvrdila, Manon Basseville letos dvakrát postoupila do finále UCI Světového poháru a na světovém šampionátu obsadila páté místo. V týmu továrních jezdců Monty kromě ní a Vaška najdeme také Iona Areitia a Luciena Leisera. «

Takto vypadaly sekce na Sport Lifu v roce 2005

SPORT LIFE

» (*dokončení ze strany 1*) I přes stálou oblíbenost u jezdců je v posledních letech občas slyšet názor, že by neškodilo stávající formát soutěže obměnit. Zatímco sobotní MČR mívá spád a napětí korunované exhibičním finálem, nedělní přebor mládeže působí občas jaksi až ospale. Letos se navíc modré tratě jedou už v sobotu, takže diváci, kteří se zastaví u biketrialu v neděli, sice uvidí velkolepé překážky z předchozího dne, ale převážná část jezdců je bude pouze objíždět. Krátce po nedělním poledni navíc mají malí jezdci většinou dojeto a pracně vybudované tratě osiří - stejně, jako stály opuštěné v pátek, kdy veletrh začínal. Jednou z možností, jak toto změnit, je vyčlenit Sport Life ze seriálu MČR a ponechat jej jako volné exhibiční závody. S vlastními pravidly a s možností ukázat biketrial divákům po celou dobu trvání veletrhu. «

KARBONOVÉ DÍLY: VYPLATÍ SE?

Značka inPulse přichází s novým modelem kompozitních nábojů pro ráfkové brzdy. Kombinují hned několik materiálů. Ložisková pouzdra a příruby jsou z hliníkové slitiny Al 6061, osa a pastorek je z pevnějšího Al 7075 a střední část tubusu náboje z karbonu 3K. Výrobce udává následující hmotnost: přední náboj 89 g, pár nerezových šroubů M6x30 s podložkami 19 g. Zadní náboj 126 g, šrouby 19 g, pastorek včetně zajišťovací matice 25 g. Cenu za kompletní sadu přední + zadní náboj výrobce uvádí 149 EUR (4.170,- Kč). Přinášíme srovnání s klasickými náboji:

Výrobce	typ	Materiál	Přední náboj	Zadní náboj	Pastorek (15z)	Hmotnost celkem	Cena celkem
inPulse	Race Carbon 135 mm	Kompozit	108 g / 49 EUR	145 g / 100 EUR	25 g / v ceně Al 7075	278 g	149 EUR / **4.170,- Kč**
Clean	No Disc 116 mm	Al 7075 T6	83 g / 2.100,- Kč	138 g / 2.450,- Kč	19 g / 850,- Kč Al 7075 T6	**240 g**	5.400,- Kč
Rockman	No Disc 135 mm		98 g / 1.550,- Kč	167 g /2.300,- Kč	19 g / 850,- Kč Al 7075 T6	284 g	4.700,- Kč
Bonz	H100 + H135	Al 7075 T6	90 g / 1.750,-Kč	168 g / 3.490,- Kč	43 g / 445,- Kč	301 g	5.685,- Kč
Trialtech	SL + SL 135	Al 7075 T6	83 g / 1.590,-Kč	174 g / 1.980,- Kč	20 g / 699,- Kč Al 7075 T6	277 g	4.269,- Kč

Použití karbonu u **nábojů** tedy na výslednou hmotnost nemá příliš vliv, což příliš nepřekvapí. Zajímavé je ale cenové porovnání – sada nábojů inPulse může být zajímavou alternativou. Podobně zanedbatelná je úspora hmotnosti **brzd** s karbonovými páčkami. Výraznější odlehčení lze dosáhnout u těch dílů, kde je kompozitní materiál použitý v celém rozsahu, jako například **řídítka**: hliníková váží kolem 330 gramů při ceně cca 1.600,- Kč, karbonová mají hmotnost 210 g a zaplatíte za ně dvojnásobek (kolem 3.100,- Kč). Ještě výraznější rozdíl, jak cenový, tak hmotnostní, je u přední vidlice. Na 20“ kolo pořídíte **hliníkovou vidlici** za cenu 2.600,- až 4.700,- Kč při hmotnostech 635 až 875 g (přitom nejlevněji vychází právě nejlehčí vynikající Echo SL), karbonová vás vyjde na trojnásobek: Rockman Carbon 20“ stojí 8.500,- Kč při váze 415 g, Bonz stojí dokonce 11.000,- a váží 520 g. U ostatních trialových **komponent** (ráfky, kliky) se zatím s karbonem nesetkáváme.

Sečteno a podtrženo: karbonové díly vám mohou ušetřit oproti standardnímu hliníku i více než půl kila hmotnosti, ale každý gram vás bude stát 12 korun. Pokud byste chtěli uspořit dalšího půl kila, běžte do **celokarbonové** Monty M5, kde rám váží pouhých 1126 g oproti běžným 1400 – 1600 g u hliníkových rámů. Uspořený gram vás ale v tomto případě vyjde na více než 50 Kč, neboť cena rámu je přes 35 tisíc. «

ŠROUBEK A VROUBEK

Těm starším z vás by mohl nadpis tohoto článku správně připomenout dva všehoschopné mechaniky z knížek o Neználkovi. Přesně tak, protože kromě toho, že snahou příspěvku je, abyste nebyli Neználci, tak se navíc skutečně obrací především na ty starší z vás - myšleno tedy na rodiče v roli doprovodu mladých jezdců. Jinými slovy, opět jednou se budeme věnovat technické stránce kola a jeho údržbě, tentokrát v polních podmínkách.

Pokud se něco pokazí během tréninku a není to banalita jako píchlá duše, následuje většinou odjezd domů a oprava v klidu a pohodlí dílny či garáže, případně předání kola do cykloservisu. Jenže co když nás porucha dostihne během soutěže? Velmi dobře si pamatuji závod, kdy Lukáš Janka nejprve píchl kolo, pak přetrhl řetěz a když už se zdálo, že bylo smůly dost, tak rozlomil volnoběžku doslova na dvě půlky. Položil jsme proto dvěma zkušeným mechanikům - rodičům otázku, jaké nářadí s sebou pro tyto příležitosti nosí v batohu na závodech?

„V batohu doprovodu nesmí chybět náhradní duše. Stačí jedna o rozměru 20x2,1. Je to sice duše pro plášť na přední kole, ale v nouzi lze bez problému použít i na širokém zadním kole. Dále by nemělo chybět lepení, alespoň jedna montpáka a pumpa. A samozřejmostí je sada inbus klíčů a torx na utažení brzdových kotoučů“, odpověděl na dotaz Tomáš Pochtiol. Doprovází jezdce juniorské kategorie, kde kolo dostává zabrat již o něco víc než u těch nejmladších, takže dodává: „Je dobré mít s sebou i nýtovač řetězu a spojku řetězu správné šířky. Pokud ale vznikne závažnější problém, tak se stejně valí spravovat do auta.“

Pro srovnání nakoukněme do batohu Štefana Nagye. Na závodech dělá servismena hned dvěma jezdcům, Markovi v kategorii poussin a Mišovi v promese. „V ruksaku mám čistou vodu, čistou hadru, pumpu, inbusy 4 a 5 mm a mentosky“, prozradil Štefan. Stejně jako Tomáš v případě závažnější poruchy spoléhá na opravárenské zázemí v autě. Zdůrazňuje také přípravu před závodem. Kromě kontroly, vyčištění, seřízení a promazání věnuje pozornost i naplánování cesty a dopředu přemýšlí dokonce o tom, kde bude parkovat. „Čím blíž je auto zaparkované u sekcí, tím méně nářadí je potřeba v batohu“, vysvětluje. V autě vozí téměř kompletní dílnu: inbus klíče, šroubováky podle typu šroubů použitých na kole, lepení, montpáky, stahovák na kliky, klíč na povolení / utažení středového složení, stahovák volnoběžky, sadu nástrčných klíčů (gola), centrovací klíč, kleště kombinačky, štípačky, klíč francouzák a také ostrý nůž. „Líbilo by se mi mít jednu samostatnou bednu nářadí do auta a druhou nechávat doma v dílně a nemíchat nářadí mezi sebou“ - inu, to by se asi líbilo každému, ale jak Štefan správně dodává, není to zrovna laciný špás, zvláště když pořizujete kvalitní nástroje. Dá se to řešit i seznamem vybavení

nalepeným na vnitřní straně víka, podle kterého vždy před závodem cestovní bednu zkontrolujete. Jen tak máte jistotu, co s sebou máte či nemáte.

Podobně to vidí i Tomáš Pochtiol: „V autě s sebou standardně vozím nářadí na rozdělání celého kola. Hlavně stahovák na kliky a středové složení je potřeba vozit jako povinnou výbavu. Po dlouholetých zkušenostech vím, že se může rozlomit cokoliv.“ Svatá pravda. Tím se dostáváme k další důležité otázce - jaké náhradní díly s sebou na závody vozit?

U jednodenních závodů Tomáš doporučuje mít s sebou náhradní duše, řetěz, napínáky řetězu, brzdové destičky a kotouče, náhradní kliky s namontovanou volnoběžkou a středovou osu. Chybět by neměla ani odvzdušňovací sada a brzdová kapalina. U vícedenních závodů nebo do zahraničí (MS, ME) pak vozí kompletní náhradní kolo, které v případě nutnosti slouží jako zdroj náhradních dílů.

SHRNUTÍ:

DO BATOHU inbusy, duše, lepení a pumpa.

DO AUTA brzdy, volnoběžku, řetěz, nýtovačku, stahováky, pedály.

Štefan Nagy namísto odvzdušňovací sady raději vozí kompletní naplněné brzdy, jinak je seznam náhradních dílů podobný: podle typu brzd kotouče a destičky nebo brzdové špalky, vymezovací podložky k brzdám pro seřízení, řetěz, nýtovačka, spojka řetězu, duše, volnoběžka, špice, niple a důležité jsou také plastové zátky do řídítek. K tomu ještě pár doplňků: čisticí sprej na brzdy, WD 40, lepicí páska (izolačka) a zdrhovací pásky. Za sebe bych doplnil ještě náhradní pedály a rovnačku kotouče.

Že se dají v polních podmínkách provést i poměrně náročné opravy, ilustruje historka z mistrovství světa 2014. Vašek Kolář zde doslova pár minut před startem zlomil během rozjíždění vidlici. Naštěstí s sebou vozí náhradní. Než ji stihl vybalit, seběhl se kolem jeho kola houf mechaniků z českého týmu, demontoval ulomené torzo, odkudsi se vynořila pilka na železo k seříznutí krku nové vidlice, chybějící svěrák nahradily čtyři páry silných rukou. Za patnáct minut bylo kolo opět připraveno k jízdě a Vašek tak mohl úspěšně pokračovat v boji o titul světového šampiona.

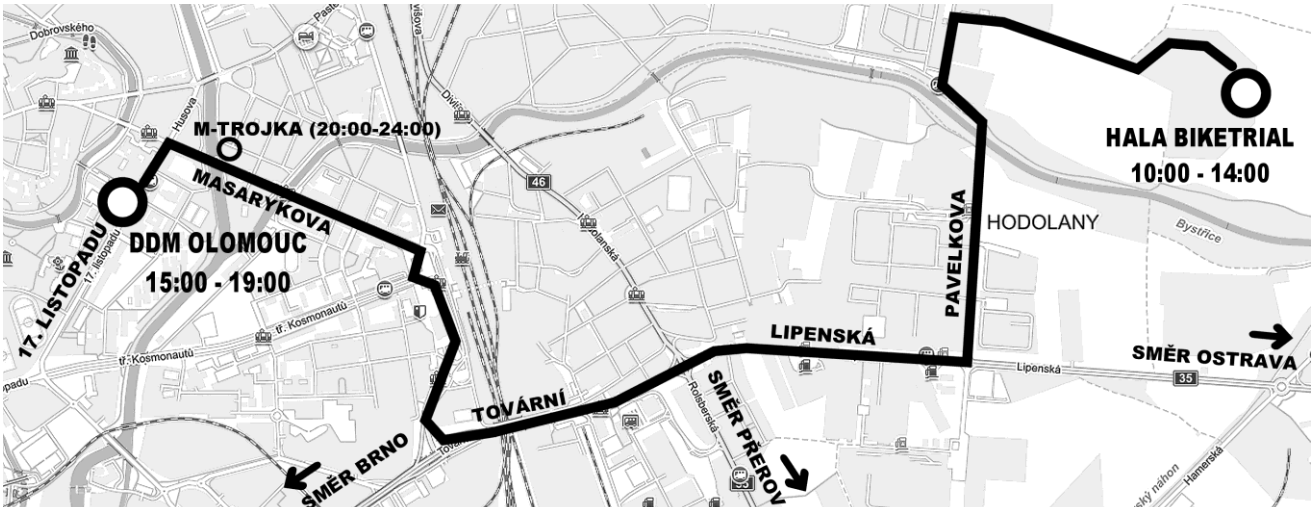
Potvrzují se tak slova Tomáše z naší ankety: „Štěstí přeje připraveným a jsem rád, že tyto věci na závodech používám jenom výjimečně“. Přejeme totéž i vám.

MARION PORCHER – DOBRÉ ZPRÁVY

Letošní série UCI Světového poháru v trialu byla bohužel poznamenána vážným úrazem francouzské závodnice Marion Porcherové na úvodním podniku v květnu v Krakově. Postupně přicházely opatrně dobré zprávy a minulý měsíc se Marion ukázala mezi přáteli v trialparku. Zatím sice stále ještě s vozíkem, ale zároveň s úsměvem a ve formě. Má za sebou náročnou cestu, ale cíl už je na dohled a doufáme, že už je jen otázkou času, kdy se postaví zpět na … kolo ☺ Stále držíme palce!

POZVÁNKA NA VOLNÝ ZÁVOD MIKULÁŠSKÉ POJEŽDĚNÍ 5. PROSINCE

Biketrial klub Olomouc vás všechny zve na Mikulášské poježdění, které se koná – kdy také jindy? – 5. prosince v hale na Fortu IV. v Bystrovanech u Olomouce. Napáskovány a našipkovány budou 4 sekce pro 4 kategorie: růžovky / promesa, poussin, benjamin a minime. Obtížnost si ale bude moci každý zvolit volně podle sebe bez ohledu na věk – na co si troufne a čeho se nebojí, lehčí nebo těžší. Volněji budou pojata i pravidla. Rozhodčí vám sice budou počítat každé šlápnutí tak, jak jste zvyklí, ale občas na vás budou čekat i různá překvapení ☺ Start soutěže není pevně stanoven, bude mezi desátou a dvanáctou hodinou, až přijedete, tak odstartujete. Občerstvení (polévka, párky, čaj) zajištěno. Teple se oblečte (hlavně rodiče), naše nová hala luftuje trošku více než ta minulá. Odpoledne po závodě navazuje v 15 hodin slavnostní galaodpoledne s vyhlášením letošních Cyklotrialových her mládeže v sále Domu dětí a mládeže v Olomouci, třída 17. listopadu 47 (přejezd autem cca 10-15 minut).



SEZONA 2015 OBRAZEM

KUTILŮV KOUTEK – MAGURA 4x4

Problémy s brzdami? Už jste vyzkoušeli magury, hope, xt a dokonce i čínské rudé draky a pořád to nebrzdí, jak byste potřebovali? Řešeni nabízíme v našem kutilském koutku. Pět let stará fotka vidlice s dvojicí Magur HS33 je dnes samozřejmě už jen pro úsměv, kvalitní špalky (například Heatsink, které můžete koupit třeba v e-shopu www.funtown.cz) a dobře zbroušený ráfek nabízí zcela postačující brzdný účinek i při standardní montáži ☺

Zcela opačný přístup zvolil na svém novém biku David Herka – lankové véčko opravdu není to, co bychom dnes očekávali na přední vidlici elitního jezdce. Bude zajímavé sledovat, jak se toto netradiční pojetí Davidovi osvědčí.

CLEAN VERZE 2.0

Tento měsíc do Česka dorazil první kus Clean trials X1.1. Abel Mustieles je už ale o krok vpředu a věnuje se naplno přípravě verze X2.0. Podle zveřejněných fotgrafií testovacího prototypu se hlavní změny odehrávají v zadní stavbě. Systém pružinového napínáku je přejatý od značky Crewkerz, se kterou Clean spolupracuje. Crewkerz umístil uchycení napínáku pod zadní vidlici – tím sice zachovává robustní patku, zároveň ale snižuje spodní řetězovou linku. Clean proto odvážně vyfrézoval pouzdro pro napínák přímo do patky. Uvidíme, zda toto řešení přežije testovací jízdy a dostane se až do sériové výroby, která je plánována již na příští rok.

Biketrialová revue, číslo 27 Vydal Biketrial klub Olomouc, Budovcova 3, 779 00 Bystrovany, IČ 750 95 581 v listopadu 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.

Olomoucký kraj
OLOMOUC
UAMK
dům dětí a mládeže olomouc
STAVES