

První setkání s lehokoly

Lehokola pro mne byla zcela neznámým slovem až do února 2001, kdy vyšel v Cykloturistice první díl seriálu „Kola zvaná ležatá“. Lehokola mne uchvátila. Sedl jsem k internetu a hledal informace.

Pan Nakládal

České zdroje mne přivedly na www.lehociped.cz, kde jsem od jejího provozovatele zjistil pouze, že jakýsi pan Nakládal z Brna vyráběl lehokola, ale dnes už je ve věku, kdy stavby lehokol zanechal. Pokusil jsem se tedy najít něco v angličtině podle slovníčku v téže Cykloturistice, který uváděl další pro mne zbrusu nové slovo: recumbent. A vyhledávač na mne vychrlil množství stránek, které se ostře dělily na dvě kategorie.

Superstroje versus nadšenci

V té první byla nádherná, vynikajícími komponenty osazená lehokola opatřená krásným lakem. Byla a jsou ovšem vysoko nad mé možnosti díky neskutečně vysokým cenám. Lehokolo v Evropě začíná na cca 1500 markách, ale standard je něco okolo 3000 a v USA jde o minimálně cca 650 a standardně asi 2000 dolarů. To pochopitelně obrátilo moji pozornost o to prudčeji k druhé skupině lehokolových stránek z vyhledávače. Na obrázcích na druhé skupině webových stránek s lehokoly byly roztodivné stroje často podivných tvarů a se šílenými mixy komponent. Vysoká cena lehokol a také asi jejich špatná dostupnost na trhu totiž nese jako svou kladnou stranu mince obrovské množství domácích stavitelů. A tito stavitelé se rádi pochlubí svými díly prostřednictvím webových stránek. Stahoval jsem další a další obrázky a začal ve mně pomalu klíčit plán zkusit si postavit lehokolo. Ne všechny stroje totiž vypadaly podivně, spousta z nich mohla směle konkurovat svým nablýskaným příbuzným z webů výrobců. Ke každé kategorii lehokol, krátká (SWB Short Wheel Base), dlouhá (LWB Long Wheel Base), kompakty (CLWB Compact Long Wheel Base) nebo nízká (LowRacer tj. nízké lehokolo pro závodění) lze najít na stránkách domácích výrobců (homebuilders) velmi dobrá kola včetně nákresů a někdy i plánů na výrobu. Stránky jednotlivých projektů jsou velmi často opatřeny i deníky ze stavby a prvních jízd.

Jak moc nesvařovat

Hledal jsem co nejjednodušší způsob, jak si postavit svoje vlastní lehokolo. Z obrázků jsem se přikláněl k SWB designu lehokola, a tak jsem v záplavě nejrůznějších plánů vybíral takhle krátká a studoval úhly a postupy, až jsem narazil na geniálně jednoduchý způsob, jak si to zkusit bez spasování jednotlivých trubek a velkého množství svarů a tedy nutnosti platit vysokou sumu za svaření od kvalifikovaného odborníka. Velké množství projektů lehokol je založeno na konverzi bikrosového kola. Umožňuje to vyhnout se pochybnostem o bezpečnosti kola připojením předstunutého šlapání k ověřenému rámu. Hlavní zatížení od sedícího jezdce nese původní nezměněný bikros.

Konstrukce rámu a vedení řetězu

K rámu bikrosu se vpředu přivaří část rámu silničního kola. Bikrosová kola jsou ovšem stavěna jako velmi živě reagující na řízení, a proto je pro lepší ovladatelnost a klidnější řízení vhodné rám bikrosu otočit vzhůru nohama. Dosáhne se tím méně strmého úhlu hlavové trubky a tedy i příhodnějšího sklonu přední vidlice. U svého kola jsem tento postup bohužel nepoužil, našel jsem jej až poté, co kolo bylo dávno hotovo. Je užitečné si dobře naplánovat úhel přední stavby, aby pokud možno zůstal řetěz na tahové straně zcela volně rovně bez nutnosti použít kladku a umožnil použít pouze trubkové vedení řetězu obvyklé u evropských lehokol. Při správné konstrukci lehokola plastová trubka na tahové straně pouze leží na řetězu vlastní vahou a

chrání nohavice jezdce před umazáním od řetězu. Řetěz tedy (přestože přenáší celou sílu uvádějící kolo s jezdce do pohybu) trubku neprořezává o žádnou hranu a pouze jí volně probíhá. Spodní trubka sice řetězu určuje dráhu a převádí jej vrchem přes přední vidlici, ale řetěz jí pouze probíhá a nepřenáší už žádnou velkou sílu. Pokud konstrukce neumožňuje ponechat řetěz na tahové straně rovný, je třeba vhodně umístit kladku. Kladek je třeba volit co nejmenší množství, neboť se snadno mohou stát slabým místem kola. Většina domácích stavitelů (ale i mnoho sériových výrobců lehokol) používá jako kladky koleček pro skateboard nebo inline brusle s vyfrézovanou drážkou (nejméně náročný postup je např. vyfrézovat ji pomocí pilníku a elektrické vrtačky).

Řídítka

Při troše štěstí a nenáročnosti lze použít původní řídítka, pouze otočená vzhůru nohama. Vznikne tím spodní řízení. Není to ovšem díky zcela opačným úhlům bikrosových řídítek nijak ergonomické řízení. Z tohoto důvodu a z jakési obecné sympatie jsem se rozhodl pro stavbu kola s horním řízením. Rozdělil jsem proto klasický představec pro horské kolo pasující do přední vidlice na dva kusy a pomocí objímky původně upevňující řídítka jsem pahýl představce nastavil duralovou trubkou. Do její vrchní strany je upnut původní bikrosový představec držící další kus duralové trubky sloužící jako řídítka. Řídítka lehokola slouží pouze pro řízení, neleží na nich žádná váha jezdce, a je tedy možné na ně použít i běžně dostupné trubky.

Sedačka

Nejjednodušší sedačky doma stavěných lehokol jsou většinou tvořeny dvěma kusy překližky polepenými molitanem. Ta moje se od nich moc neliší. Jedná se o hliníkový plech trhacími dutými nýty přinýtovaný na duralový obdélníkový nosník ohnutý přes trn. Celek je polepen dvěma vrstvami karimatky a s pomocí původní sedlovky a jednoduché plechové objímky přišroubován k rámu.

Pocity z jízdy

Velmi nezvyklé je zpočátku „autobusové řízení“, kdy nohy stále míří kamsi rovně a přední kolo zatáčí někde pod nimi. Chvilku jsem se to musel učit. Kupodivu i při pevně nijak neodpružené sedačce je jízda velmi pohodlná. Ale hlavně je ježdění na lehokole zábava. Člověk si musí zvyknout na obrovskou pozornost, kterou budí. Najednou na vás mává a směje se spoustu úplně cizích lidí.

Ladislav Bláha