

43 RIDE

nr 1/2008



WEJŚCIE

To wiem na pewno, niebyło łatwo ☺.

Pierwsza w Naszym kraju taka forma przekazu przygotowana przez Riderów dla Riderów.

Zamknięta w jedną całość dostępna bezpłatnie ze strony www.43ride.com

Cel wydawałoby się był prosty, zebrać ludzi którzy sami jeżdżą, mają pasję, kochają to co robią w wolnym czasie, bez specjalnych ozdóbników językowych napisać o tym, ubrać to w zdjęcia i przekazać dalej innym ich słowa, obrazy

- prawdziwy klimat „jeżdżących inaczej”.

Udało się!

W 43RIDE znajdziesz wiele ciekawych zdjęć (niee zawsze super ;)), opisy tras, miejscówek, sprzętu, wywiady , itp., itd.

43RIDE nie jest tworem armii ludzi, która siedzi za biurkiem i studiuje katalogi przepisując kolejne parametry jakichś tam sprzętów, retuszujących zdjęcia, siedzących w specjalistycznych programach graficznych.

43RIDE istnieje dzięki nadesłanym materiałom przez raiderów z całej Polski . Każdy bez względu na wiek, płeć itp. może brać udział w tworzeniu, czego przykładem jest ten pierwszy numer!

Żeby nie rozpisywać się więcej - po prostu oglądaj i czytaj.

Zapraszam do współpracy w przyszłości.

Zbyszek Nowicki
www.43ride.com

Zdjęcie na okładce NS Bikes
Autor zdjęcia: Chris Benny
www.chrisbennyimaging.com

ZAWARTOŚĆ 43RIDE

- 002 - Wejście
- 003 - Zawartość
- 004 - Fotoklatka
- 006 - PRO/pozycje
- 008 - QVO VADIS Szczyrk
- 011 - MIKE KINRADE - wywiad
- 017 - DOUBLE - test
- 021 - LEOgang
- 025 - Avalanche - widelec DH i damper
- 036 - SMX - zimowy rower
- 042 - RS DOMAIN 302 - warto?
- 044 - Sk8tpark Białystok
- 048 - Pogaduchy ze Szwedem
- 056 - Wyrobisko - miejscówka
- 060 - Fotografia
- 064 - JWRZ session '07
- 069 - Antigravity 3 - Unhinged
- 072 - Gdynia Dębowiec - 400m
- 075 - Kolaboranci - to już koniec.

43RIDE

Zdjęcie NS Bikes
Autor zdjęcia: Chris Benny
www.chrisbennyimaging.com



Zdjęcie: Karol Bereśniewicz / miejsce: gdzieś nad morzem / www.freestajnia.pl



Zdjęcie: Piotr Kabat / miejsce: Dębowiec, Bielsko-Biała, Marcin Gmerek / www.bullshit.ovh.org

PRO/pozycja



Kask do DH/FR na 2008. Zbudowany na bazie wielu lat doświadczeń z projektowania i produkcji najlepszych na świecie kasków do motocrossu. Detale: 11 otworów z przodu i z tyłu tworzące kanały wentylacyjne, niska waga, wymiowane wkładki, skorupa wykonana z włókien Kevlar®owych, karbonowych i szklanych, nowe malowania.



Nowy kask 661EVO dostępny w pięciu atrakcyjnych malowaniach plus wersja karbonowa.



Można odchudzić swoje 888 lekkim mostkiem 170g firmy Sun Line pod kierownicę 31.8mm z możliwością zaadoptowania na 25.4mm. Obrabiane maszynowo CNC.



Nowością są ochraniacze na kolana EVO. Wykorzystują innowacyjną technologię D3O. Integralną częścią tych ochraniaczy są wkładki z materiału polimerowego Wykorzystującego ścieśnianie się molekuł w pierwszej fazie uderzenia. Ochraniacze te są miękkie i elastyczne,



doskonale dopasowują się do ciała rowerzysty, a w momencie uderzenia twardnieją.

PRO/pozycja



SPANK

Obroż przeznaczona do najcięższych zastosowań. 40mm szerokości rozciąga oponę do jej najlepszych warunków trakcyjnych. Jedna z najmocniejszych obroż dostępných na rynku. Zapleć koło i zapomnij. Jeździ na niej sam Ryan Barrecloth.

Materiał: Aluminium 6061-T6
Rozmiar: 26" i 24"
Szerokość: 40mm
Głębokość 25mm
Łączenie: Nitowana
Profil: Oohbah Reverse Well
oraz BeadNip
Ilość szprych: 32
Kolor: Czarny, biały lub zielony
Waga: 700g

Roller simple 20

Nowa piasta NS na 2008
Świetna waga 168 g
Kolor anod. czarny lub
czerwony, 32 lub 36 otw.



Kask 661 posiada system szybkiego dopasowania rozmiaru Orbit Micro Fit, bardzo komfortowy, idealnie dopasowuje się do każdego kształtu głowy, technologia inmold, adapter dla elektronicznego wyposażenia, szary styropian, siatka przeciw insektom, możliwość zainstalowania lampki na pokrętle, elementy odblaskowe, różne kolory waga: 280 g. 20 otworów wentylacyjnych,



Kask firmy FOX w technologii In-mold do jazdy typu enduro/all mountain. Skorupa w kształcie BMX'owego "orzeszka", ze spoilerem z tyłu i daszkiem. Dłuższy tył oferuje dużo większą ochronę niż klasyczny kask do XC. Spełnia standardy CPSC, CE: EN 1078, AS/NZS 2063. Detale: 20 otworów wentylacyjnych, regulacja rozmiaru z tyłu, technologia In-mold, pianka EPS, regulacja pasków, niska waga, wyjmowane wkładki, dostępne różne kolory.

Pięknie wyfrezowany CNC czarny mostek. Idealnie dopasowany do kierownicy Bitch Stick. Zaokrąglone krawędzie i schowane śrubki aby chronić Twoje kolana i klejnoty. Materiał: ALuminium Zirconium Długość: 50mm Średnica mocowania: 31.8 / 25.4 Kolor: Czarny anodowany z frezowanym CNC logiem. Waga: 200 gram





QVO VADIS SZCZYRK

Tekst: Wiktor Zemanek

Zdjęcia: W. Zemanek / K. Bednarz

Kolarze zjazdowi są nową grupą turystów, którzy pojawili się w Szczyrku i do których lokalna społeczność jeszcze się nie przyzwyczaiła. Miejscowi uważają ich za ...



Szczyrk, oddalony 350km od Warszawy, 250km od Łodzi i 66km od Katowic to druga po Zakopanem najbardziej oblegana górska miejscowość turystyczna w Polsce, a zarazem pierwsza na liście wśród kolarzy zjazdowych. Ze względu na górę Skrzyczne i postawiony na niej wyciąg krzeselkowy ściąga z roku na rok coraz większe rzesze Downhillowców.

Ponad 700m przewyższenia, różnorodność stopniów trudności „Tras” i mnogość ścieżek, czynią tę górę jedną z najbardziej atrakcyjnych miejscówek w środkowej Europie. Lecz nie myślcie, że wszystko tak kolorowo wygląda. Skrzyczne, mimo iż jest z pewnością najlepszą górą w Polsce do uprawiania Downhillu, nie jest pozbawione problemów. Jeżdżąc na Skrzycznym można się spotkać z bardzo dużą antypatią miejscowej ludności do zjazdowców. Częste grodenie dostępnych ścieżek, zastawianie pułapek na rowerzystów powoduje wiele wypadków, które i tak nie odstrasżają zjazdowców od tej góry. Kolarze zjazdowi są nową grupą turystów, którzy pojawili się w Szczyrku i do których lokalna społeczność jeszcze się nie przyzwyczaiła. Miejscowi uważają ich za intruzów, twierdząc że niszczą przyrodę i inne elementy infrastruktury turystycznej.

Podobna rzecz miała się ze snowboardzistami ok. 12 lat temu, kiedy zaczęli pojawiać się na stokach narciarskich. Ich również nie wpuszczano na wyciągi, wyzywano od najgorszych, zarzucano niszczenie stoków i powodowanie niebezpiecznych sytuacji. Jednak czasy się zmieniają, a snowboardzisci zostali zaakceptowani, w niczym nie są gorsi od narciarzy. Przyjmowani na kwatery z otwartymi ramionami, po prostu powiększyli grupę turystów, którzy są w końcu głównym dochodem Szczyrku i innych górskich miejscowości.

Zjazdowcy mogli by wypełnić lukę w sezonie letnim, gdyby tylko władze i ludność przejawiały zainteresowanie rozwojem turystyki rowerowej. Mowa tu o budowie profesjonalnych tras zjazdowych, co rozwiązałoby wiele problemów powstałych z pojawieniem się downhillowców na Skrzycznym. Ułatwiłoby to ruch turystyki pieszej, gdyż rowerzyści często jeżdżą po szlakach pieszych właśnie ze względu na brak odpowiednio przygotowanych tras do zjazdu.

W 2006 roku powołane zostało Nuestro Mundo, pierwsze stowarzyszenie downhillowe w Szczyrku. Instytucja ta ma na celu walkę o rozwój infrastruktury downhillowej na górze Skrzyczne. Organizowane były spotkania z władzami miasta Szczyrk, z Nadleśnictwem czy głównym właścicielem wyciągu krzeselkowego, czyli Centralnym Ośrodkiem Sportu. Problem był przedstawiany każdej instytucji z osobna, jak również odbyło się spotkanie wszystkich zainteresowanych stron, które tak naprawdę nic nie dało.

Ustalono tylko, że problem jest i trzeba go rozwiązać, ale nikt nie podjął się żadnych działań. Nadleśnictwo wyraziło definitywny sprzeciw wobec budowy tras zjazdowych w lesie, kierując piłeczkę w stronę COS i tras narciarskich. Trasy narciarskie również byłyby dobrą alternatywą, jednak Dyrekcja COS twierdzi, że rowerzyści zniszczą nartostrady. Burmistrz poparł projekt, jednak niestety tylko na poparciu się skończyło. Rada Miasta nawet nie raczyła odpisać na pismo, więc projekt budowy Bike Parku Skrzyczne leży gdzieś w szufladzie i czeka na lepsze dni.



Rok 2008 zapowiada się pod znakiem jazdy na dziko, chociaż COS spojrział w końcu na rowerzystów przychylniejszym okiem. Dotarły do nas informacje o zamontowaniu haków na rowery na wyciągu krzeselkowym, informacja ta została potwierdzona przez samego wicedyrektora COS. Na horyzoncie pojawiło się słońce dla Szczyrkowskiego downhillu. Miejmy nadzieję, że kolejne lata przyniosą więcej pozytywnych wieści. Możliwe, że organizowane w 2008r zawody jednej z Edycji Pucharu Polski i Mistrzostw Polski ukażą władzom, że downhill to nie tylko samobójcze zjazdy, ale przede wszystkim dyscyplina sportowa, którą należy rozwijać i promować, na dodatek właśnie w Szczyrku.



MIKE KINRADE

Wszyscy jesteśmy wolni, jeśli tego chcemy.
Zawsze jest coś, co będzie Cię w jakiś sposób
chciało ograniczyć. Moją ucieczką jest rower.

Wywiad poprowadził: Tomek Stefaniak
Zdjęcia : Steve Romaniuk /
Red Bull Rampage /
Devinci.

Mike Kinrade

Dla wszystkich, którzy nie wiedzą... czy mógłbyś się przedstawić, kim jesteś i jak zarabiasz na chleb?

No, przedstawianie się nigdy nie wychodzi mi zbyt dobrze. Mike Kinrade, wiek: 26, pochodzenie: Nelson, BC i lubię rozwalać rowery.

Chciałbym zapytać o Twoją przeszłość, o początek niekończącej się przygody z rowerami?

Moja podróż zaczęła się dawno temu, zawsze byłem z rowerami. Mam zdjęcie jako pięciolatek, na którym próbuję na dużej prędkości, bez kasku zarzucić tyłem, trzymając mój mały tyłek przy ziemi i wyprodukować masę kurzu. Spędzałem cały czas na kręceniu, między lekcjami jeździłem wokół szkoły a nauczyciele wydzielali się na mnie.

Kiedy miałem 9 lat moi rodzice kupili mi piękny rowerek w neonowych barwach i zaraz ustawiłem kilka skoczni z drewna na opał.

To były pierwsze testy jak daleko mogę się posunąć. Później poznałem Dylana Tremblay, miałem wtedy 13 lat, pokazał mi kilka szlaków i wtedy mnie wzięło. Zacząłem używać roweru mojego ojca, rozmiaru 21" (w tej chwili jeżdżę na 16,5"). Razem z Dylaniem zrywaliśmy się z lekcji, żeby budować traski i jeździć. Kolejnym rowerem był full Squish i wtedy zacząłem zajmować się tym na poważnie. Zaczęliśmy robić te wszystkie filmy z MPF (biznes filmowy Mike'a) i reszta jakoś się potoczyła dalej.

Jak opisałbyś swoje uczucia o byciu wolnym? Wszyscy jesteśmy wolni, jeśli tego chcemy. Zawsze jest coś, co będzie Cię w jakiś sposób chciało ograniczyć. Moją ucieczką jest rower.

Większość ludzi nie wie, że jesteś weteranem w produkcji filmów (za obiektywem, a nie przed) i jesteś odpowiedzialny za MPF Productions. Ile miałeś lat kiedy zacząłeś? Jakieś 17 lat.

Czy posiadasz jakieś wykształcenie w tym kierunku?

Tak, ukończyłem kierunek, który dotyczył produkcji multimedialnych.

Co próbujesz przedstawić i przekazać w swoich produkcjach?

Jak wiele radochy można odnaleźć w jeździe rowerem. To bardzo prosta formuła. Możesz zrobić naprawę świetny i nowatorski film z wieloma wątkami i historyjkami, ale przekaz jest zawsze ten sam: jazda rowerem to najlepsza sprawa na świecie, a ludzie ciągle chcą to oglądać, więc dajesz im to.)

Wiadomo, że jesteś zaangażowany w projekt Baldface Lodge, czy możesz powiedzieć coś więcej, o co w tym chodzi?

Jeśli kiedykolwiek słyszałeś o catskiing lub heliskiing w odległych, odosobnionych miejscówkach, to jest to ta sama zabawa tyle, że robisz to latem z rowerem.

Naszym celem jest stworzyć najlepsze miejsca dedykowane MTB z najlepszymi oraz największymi drogami alpejskimi w świecie. Chcemy podążać za riderami, którzy chcą robić takie rzeczy korzystając z unikalnego i wolnego od ludzi środowiska. Baldface to w istocie następny krok dla miejscówek MTB. „NIEBO”





Chciałbym pogadać o Red Bull Rampage, jakie jest Twoje zdanie na temat zniknięcia tej imprezy. Dlaczego zrezygnowano z tego (czy chodzi o strach, co ludzie zrobią kolejnym razem)? Brakuje mi RBR i tego, co dawało nam więcej niż cokolwiek innego. Jazda po wielkich górach to esencja MTB. Dopóki nie jeździsz w górach nie możesz powiedzieć o sobie, że jeździsz rowerem górskim i nie ma znaczenie czy to jest XC, DH albo Freeride (jak to definiuje się dziś). Nazywa się to „Mountain Biking” z jakiegoś powodu i nie można się z tym spierać. Rampage uzmysłowił ludziom jak kurewsko obłądny może być ten sport, a także pomógł nam zdobyć szacunek i rozgłos wśród innych dyscyplin. Żadna inna impreza nie skupiła uwagi globalnych mediów na Freeriding i tam pokazała wszystkim nowy rodzaj kolarza górskiego obracającego wszystko w pył. To prawdziwe nieszczęście, że już nie ma tego, ale nie można bazować na jednym wydarzeniu, które motywowałoby zawodników do katowania siebie i rozwijania swoich umiejętności. Rampage spełnił zadanie, do którego został stworzony i pozostawił trwałe ślady. Ja nie skończyłem, kiedy zrezygnowano z tego wielkiego wydarzenia. Właśnie to zainspirowało mnie do podróży dalej w góry i odkrywania tego, co świat może zaoferować takiemu riderowi jak ja i jak dotąd jeździłem po szlakach, o których inni mogą tylko pomarzyć.

Wróćmy teraz do filmów, możesz coś powiedzieć o Kranked 7, następnym dziele Collective, czego powinniśmy, a może nie powinniśmy się spodziewać;)? Radical Films stara się wykorzystać większość swej energii na solidne uchwycenie prawdziwego oblicza MTB i nie próbuje pokazać tego czym ono nie jest. Kranked 7 skupia się bardziej na stylach jazdy, które tworzą współczesny obraz MTB i pozostaje w silnym związku z tymi korzeniami. Bjorn (Enga) to oldskulowy hipis, który mieszka w Kootenays (obszar BC, z którego pochodzę), a życie jest tam bardzo proste i pozwala realizować swoje ambicje. To jest anti-popowa kultura wśród filmów MTB. Co do projektu Collective, to za wiele nie wiem na ten temat, ale dwie ostatnie produkcje były niesamowite, więc jestem przekonany, że trzecia będzie równie dobra. Jedną rzeczą jaką wiem, to tyle, że Romaniuk nie będzie tam obecny, tak więc prawdopodobnie nie będę tego oglądał. HAHAHAHA! Żartuję sobie...



Twój idealny dzionek...

To proste,
„Obudzić się w nowy dzień z moją dziewczyną, we dwójkę spędzamy czas z naszymi przyjaciółmi ujeżdżając nasze ulubione trasy, wieczorem jakiś szalony planik zdjęciowy do filmu, kilka piwek, jakieś dobre zakończenie w nocy zanim zasnę, a potem powtórzyć to następnego dnia”.

Czy możesz opowiedzieć jak układa się Twoja współpraca z Devinci?

Devinci to bardzo czyste przedsiębiorstwo jeśli chodzi o produkcję rowerów na większą skalę. Ludzie, którzy tam pracują są tacy jak ja. Jazda rowerem tkwi głęboko w ich korzeniach.

Właściciel, Felix, jest bardzo aktywny w rowerowej społeczności i jeździ dużo (pomimo, że jest to szosa, nie mam nic przeciwko niemu). Jeździ po Kanadzie i zbiera fundusze dla chorych dzieciaków.

Dla mnie najbardziej uderzające jest to, że tak bardzo pasjonują się tworzeniem rowerów i kochają to niezmiernie. Są zajebiście dobrzy w tym co robią. Zapytali mnie jaki rower byłby dla mnie idealny, ja im opowiedziałem o wszystkim, a 3 miesiące później trzymałem go w rękach i był to najbardziej wypaśny bike na jakim kiedykolwiek jeździłem. Lekki, mocny, szybki, zwinnie, radzi sobie ze wszystkim i zbudowano go w moim kraju. Ich nowe rowery są w tej chwili najlepszymi na rynku. Ręce opadają, żadnych pytań.

Jakie są Twoje cele na ten rok? Będę skupiał się na pozostaniu w górach i poszukiwaniu dziewiczych miejsc, żeby dodać je do swojej listy nieodkrytych i nieujeżdżonych linii. Kocham jeździć w górach. Czuję się tak daleko od cywilizacji i całkowicie „wolny”. Uwielbiam wrzucać rower na plecy i wspinać się godzinami na jakiś szczyt, który ma ok. 4000 m n.p.m. i leży wyżej o 2500 m niż miasto u podnóża góry.

Mówiłem już, że nie mogę nasycić się jazdą po lasach BC i budowaniem nowych szlaków i linii. Jebać to, nie wiem jakie są moje cele, po prostu w tym sezonie mam zamiar rozwalić mój rower w kawałki, a reszta jakos wyjdzie z czasem sama.

Może cos chcesz dodać od siebie na koniec?

Za każdym wspaniałym facetem stoi jeszcze wspanialsza kobieta i rower poniżej.

Zdjęcia robione przez najlepszych fotografów, zarówno z Polski jak i zagranicy -Tomasza Rakoczego, Wacława Klempa, Michała Zdybła, Arka Jankowskiego, Mateusza Trzcíńskiego , Sterlinga Lorence'a, Iana Hylandsa i Yoricka Carroux.

Kalendarz jest wydrukowany na bardzo wysokiej jakości błyszczącym papierze o gramaturze 200g w formacie 2x24x34cm.

Są tam wbite daty wszystkich najważniejszych imprez w grawitacyjnym MTB na sezon 2008.



Zamówienia przyjmowane są na info-hcfr@o2.pl. W tytule wpiszcie "Kalendarz HCFR 2008" a w treści podajcie dane do przesyłki (Imię, Nazwisko, adres, kod i ew. tel. kontaktowy). W mailu podajcie też jak chcecie odebrać kalendarz (odbiór osobisty na terenie Gdyni, wysyłka pocztowa czy odbiór w sklepie rowerowym DROP w Gdańsku Osowej. Cena kalendarza: 35 zł za sztukę. Jeżeli jesteście z po za Trójmiasta a też chcielibyście kalendarz do przelewu doliczcie koszty wysyłki. Maile piszcie dopiero po wykonaniu przelewu.





AARON CHASE

Green River, Utah
- NW08



PHOTO: SERENA WOOD/COMPASS

Transition Double - test

Transition Double powstał z myślą o fanach hardtaili, którzy chcieliby posiadać choć odrobinę skoku z tyłu, nie zmieniając przy tym diametralnie geometrii ramy. Double został zaprojektowany tak, że posiada cechy typowe dla fulla oraz geometrię sztywniaka.

Rynek małych fulli jest równie mały jak one same, jednak wraz z rozwojem slopestyle'u zwiększa się także zapotrzebowanie na małe

zawieszono rowerki.

Bezpośrednim konkurentem Double'a jest m.in. Kona Cowan DS.

Jak w praktyce, wyszło to firmie, która robąc rowery myśli o specjalnych potrzebach ich użytkowników? Czy rama warta jest wysokiej ceny - 3400 zł - którą musimy zapłacić, aby stać się właścicielem "kręgosłupa" małego fulla?

BUDOWA

Transition Double zbudowany jest na zasadzie klasycznego 1-zawiasu. Przełożenie zawieszenia wynosi 2.36 i w sumie daje 90 mm skoku przy zastosowaniu dampera 6.5"x1.5" (165 mm x 3.81 mm). Rama dostępna jest w dwóch rozmiarach: short i long. Jedyną różnicą występującą pomiędzy tymi dwoma wersjami to długość górnej rury (odpowiednio 546 i 565 mm), natomiast rozmiar ramy jest taki sam dla obu wersji i wynosi 14". Długość tylnych widełek to 414 mm, a kąt główki wynosi 68.5 stopnia. Z tyłu zmieścimy oponę o maksymalnym rozmiarze 2.5", co jest wartością zupełnie wystarczającą dla zastosowań Double'a. Mufa suportu w standardzie 73 mm, główka 1 1/8", sztyca 27.2 mm. To tyle w kwestii numerków...

Jak to się ma do hardtaila? Wersja short ma geometrię zbliżoną do ramy Author A-Gang 24:00 (model '06), z taką różnicą, że ma dłuższe widełki o 25 mm, a główka ramy przesunięta jest o 1-2 cm w przód.

WYKONANIE

Na pierwszy rzut oka rama przytłacza swoimi gabarytami. Na szczęście jest to tylko złudzenie optyczne. Wahacz posiada sporo elementów CNC i jest zbudowany z rur o prostokątnym przekroju, co niestety ujemnie wpływa na jego wagę sprawiając, że jest po prostu ciężki. Jednak w połączeniu z elementem łączącym (oczywiście wycinany CNC) wahacz z damperem i górną rurą zyskujemy bardzo sztywną konstrukcję przy rozsądnej wadze. Punkt obrotu wahacza został przesunięty bardzo blisko mufy suportu dzięki czemu zmniejsza się wpływ pedalowania na pracę zawieszenia. Inną wadą



wahacza, a raczej rur, z których jest wykonany, jest brak możliwości nabycia odpowiednio dużej osłonki neoprenowej, której nie trzeba było by zbyt mocno naciągać na wideły, aby chronić ramę przez zabójczym łańcuchem. Gdy już o łańcuchu mowa, to niestety nie zrobimy tutaj single speeda. Nie ma osi obrotu na suportcie, co dla wielu może być ogromną wadą. Dodatkowo musimy zwrócić uwagę na szerokość wahacza, który sprawia, że zalecana jest oś suportu o długości 118 mm. Waga ramy oscyluje w granicach 3.5 kg (wg producenta - bez dampera). Moja waga łazienkowa firmy "krzak" pokazała wartość 3.4 kg razem z damperem Marzocchi Roco Air. Transition wyrabia swoje ramy w tajwańskich fabrykach. Spawy są grube i solidnie wykonane co w połączeniu z ogromnych rozmiarów gussetem za główką ramy, sprawia, że rama budzi zaufanie. Kolejną rzeczą, do której mógłbym się przyczepić są... przelotki na górnej rurze. Niby wszystko jest ok, ale drugą parę przelotek można było umieścić troszkę bliżej rury podsiodłowej. W obecnym ustawieniu pancerzyki potrafią trzeć o element łączący wahacz z górną rurą co w konsekwencji może prowadzić do ich przecierania.

Nie jest to dokuczliwe, ale istnieje... Niestety sytuacja z przelotkami troszkę pogorszyła się w modelu '08. Osobiście umieścił bym je w zupełnie innych miejscach (bliżej rury podsiodłowej i główki ramy), aby uniknąć tarcia o element CNC.





ZAWIESZENIE

Należę do osób, którym nigdy nie sprawiała problemów przesiadka z dirtówki na zjazdówkę, lecz na własność jest to mój pierwszy fullik. Oceniając to okiem hardtailowca - to zawieszenie w ogóle nie pracuje! Niby się ugina, ale to dopiero przy lądowaniu, a gdy szaleję po korzonkach, to czuję się jak na sżywniaku. O co tu biega? Przesiadłem się z powrotem na sżywniaka i... kurde, to zawieszenie jednak działa, czuję się jak na brxie. Wnioski? Mimo, że podczas jazdy nie odczuwamy pracy zawieszenia to - ku naszemu zdziwieniu - ono naprawdę pracuje. Oczywiście nie jest to praca jak w "dużych fullach" typu BottleRocket, Stinky czy VpFree, ale

jednak jest. Z racji tego, że pracy nie czuć, to nie istnieje takie pojęcie jak bujanie zawieszenia - plus. Przy lądowaniu nie odczuwamy efektu cofania korb, więc chyba też nie jest źle. Oczywiście jest też klasyczna wada jednozawiasowego zawieszenia, czyli blokowanie się zawieszenia przy wciśniętym hamulcu. W Double'u jest to o tyle dobre, że czujemy jakbyśmy lądowali na zwykłym hardtailu. Tylko po co nam taki mały skok? Lądując na dużej hopie z tylnym kołem na krawędzi lądowania ten mały skok się przydaje... i to bardzo! W skrócie pracę zawieszenia można określić jako "pracuje wtedy kiedy musi". Według mnie jest to największa zaleta małego fulla, ponieważ sprawia to, że rama jest bardzo uniwersalna.



Słówko o damperach...

W Transition Double miałem styczność z trzema damperami: Manitou Split RPA Air, Fox Van R Coil, Marzocchi Roco R Air. Na początek trochę o Manitou. Opierając się na relacji kolegi Qaja (który także posiada TR Double) - Manitou nie działało. Może była to wadliwa sztuka, może coś się tam zablokowało, ale efekt był taki, że dopiero gry rama przyjęła dość spore uderzenie to damper raczył

zapracować, a że było to uderzenie dość mocne, to damper dobijał. Po zmianie na Foxa Qajo stwierdził, że damper jest ok, lecz przy tak małym przełożeniu i skoku rama, po prostu nie wyrabiał z progresją i tym samym również często dobijał. W walce pozostało jedynie Roco i po przejeździe na nim mamy w Warszawie dwa Double i obydwa działają z damperem Roco Air. Nie ma problemów

takich jak z Manitou, nic się nie blokuje i jest na tyle progresywny, że nawet "lekkie" dobiecie dampera jest nie odczuwalne - no chyba, że polecimy z 2m na płaskie, to wtedy zahuczy aż miło (sprawdzone). Można powiedzieć, że Roco jest wręcz stworzone dla tej rama. Na małych nierównościach spisuje się bardzo dobrze, a w momencie pełnej kompresji dobiecie jest dość miękkie.

...i sztućcach przednich

Jako, że było troszkę o zawieszeniu, to będzie i o czymś co ugina się z przodu. Tutaj pole do popisu mieliśmy mniejsze, ale... Rock Shox Pike 409, Marzocchi Dirt Jumper 3 '06 oraz Marzocchi 4X '07. O tym ostatnim nie napiszę zbyt wiele, ponieważ w użyciu jest dopiero kilkanaście godzin, więc pozostaje napisać słówko o RS i DJ. Pierwsza i w zasadzie jedyna kwestia.



Do tej ramy nie wolno wsadzać nic ponad 110-120 mm skoku z przodu! Po prostu nie wolno! Przy maksymalnym ustawieniu Rock Shox'a na 140 mm, rama traci wszystkie swoje zalety i łapie "dziwne" kąty. Optimum jest ustawienie takie jak w DJ, czyli 100 mm, ew. 95 mm RS. Przy tej wartości skoku jeździ się najprzyjemniej i rama zachowuje swoją zwrotność i zrywność.

...no to i o kołach

Kolejna przestroga - nie pakujcie tu kół w rozmiarze 24". Owszem będzie się jeździło fajnie, ale na prostej drodze przy korbie 175 mm mamy dużą szansę złamać palce o chodnik. Rama jest projektowana dla rozmiaru 26", więc przy tym rozmiarze pozostaniemy, tym bardziej że różnicy na Double'u w jeździe pomiędzy 24" i 26" po prostu nie czuć. A jeśli nie czuć różnicy, to po co brać małe koła??



JAZDA

Jako, że Transition Double jest zaprojektowany dla dirtowców, więc powinien wręcz idealnie spisywać się na wszelkiego rodzaju hopkach. I tak jest w rzeczywistości. Wszędzie tam, gdzie potrzebne nam są cechy hardtaila, to je otrzymujemy. Podczas rozpędzania się nie buja nas we wszystkie strony, więc nie musimy też więcej pedałować. To, że jest to full ujawnia się dopiero przy lądowaniu. Na hardtailu lądujemy, wciskamy i lecimy dalej. Tutaj niestety trzeba wziąć poprawkę na to, że coś nam się pod nogami ugięło i musimy troszkę mocniej wcisnąć rower, mocniej dopompować. Jednak mamy też do czynienia z sytuacją, że minus jest plusem, ponieważ gdy nie dolecimy do lądowania, to zawieszenie zawsze nam troszkę wybierze, a w przypadku hardtaila może być słabo :)

Na dirtach Double czuje się jak ryba w wodzie, bez problemu można wykonywać na nim wszystkie triki. Nawet rotacje nie są dla niego przeszkodą. Rama jest bardzo zwinna i zrywna, można powiedzieć że wręcz idealna. W skrócie - jedzie tam gdzie chcemy i jedyną rzeczą, którą musimy się przejmować jest to jaki trik wykonać w powietrzu. Jednak dirtówką pojedziemy także na street, a czy full nadaje się do streetu? No niestety z tym jest średnio, ale dla chcącego nic trudnego. Aby to udowodnić oddałem rower w ręce kilku streetowców i patrzyłem jak sobie dają radę. Oczywiście musieli wziąć poprawkę na ugięcie zawieszenia, ale wszelkie 180-ki czy bunny barspin po chwili przyzwyczajenia zaczęły wychodzić jak należy. W mieście możemy poszaleć także na wszelkiego rodzaju dropach i gapach, więc jak się na tym spada?

Do spadania potrzeba jednak troszkę techniki, ponieważ brakujące centymetry zawieszenia musimy w jakiś sposób uzupełnić. Więc jeśli ktoś potrafi, to oczywiście w ramach rozsądku sobie pospada. Można powiedzieć, że w mieście na Double'a nie ma mocnych. W zasadzie jest tak w praktyce, ponieważ poszalejemy i na hopkach, i na gapach oraz dropach. Firma Transition w opisie roweru podaje także informację, że w oparciu o tą ramę można zbudować całkiem fajną maszynkę do wyścigów czwórkami, jednak sprawdzenie tego w praktyce dla mnie oznaczałoby śmierć, ponieważ nie potrafię latać na tego typu torach. Podsumowując, jeśli chcecie mieć coś do szaleństw w mieście, to Double jest do tego idealny. Posiada najlepsze cechy hardtaila i fulla, a do tego jest porządnie wykonany.

Model 2008

W 2007 rama Transition Double zadebiutowała na rynku. Z własnego (i kolegi) doświadczenia wiem, że jest to bardzo dobra i przemyślana konstrukcja. Oczywiście nie jest to produkt idealny i swoje wady ma, lecz są one na tyle mało istotne, że w zasadzie nie wymagają interwencji. Jedyną rzeczą, która zmieniła się w nowym modelu, to sposób mocowania dampera. Rocznik 2007 posiada mocowanie dampera do dolnej rury (np. Dangerous Mike FR), a w modelu 2008 mocowanie dampera zostało zaadaptowane ze starszego brata, czyli Transition BottleRocket - do rury górnej.

Plusy:

- zwrotna, zwinna
- pracuje wtedy kiedy musi
- porządnie wykonana
- bardzo sztywny wahacz
- uniwersalne zastosowanie


Minusy:

- wysoka cena
- brak osi obrotu wahacza na suporcie
- ciężki i szeroki wahacz
- słaby wytrzymałościowo lakier

Testował: Tomasz Profic

Zdjęcia: Adam Woźniak
Igor Kępiński





SEdgang - Tekst/Zdjęcia - Zbyszek Nowicki

Spokojna, wakacyjna wioska 80 km na południowy zachód od centrum miasta Salzburg. Restauracja, bar, sauna, solarium, masaże, stacja kolejowa od "Saalfelden" 7 km i połączenie autobusowe.

Leogang (786 - 1914 m.n.p.m) położone jest w pobliżu masywów górskich, sporty wodne w Zell am See 22 km, tenis, pole golfowe 18 dołków w Saalfelden 7 km, 4 inne pola golfowe w promieniu - 20 km, jazda konna, kilometry szlaków pieszych itd. Ale nie te atrakcje skłoniły mnie od odwiedzenia tego miejsca.

Po wstępnym opisie można by pomyśleć że to niczym nieróżniące się od pozostałych austriackich górskich wiosek gdzie jest nienagannie

przyszyta trawa, pola jak od kątomierza, domy w stylu niepowtarzalnym przyozdobione tysiącami kwiatów ale jest to coś, to coś to bikepark pod patronatem KONA.

To on jest tym magnesem, który przyciąga wielu sobie podobnych ludzi w jednym celu jakim jest nieustający uśmiech gdy wszystko to o czym dotychczas się słyszało stoi przed tobą i samemu można przekonać się jak się bawiać inni w rowery. No i jesteśmy, stoimy na dużym

parkingu, wyciągamy rowery, ostatecznie sprawdzanie sprzętu i udajemy się w kierunku wyciągu, odnajdujemy kasy.

Patrząc na ceny dochodzimy do wniosku że kupujemy karnet całonocny bez limitu wjazdu. Mając karnet idziemy na wyciąg, po drodze mijamy sklep rowerowy i nie możemy przejść obojętnie nie zaglądając do środka



Sklep jak przystało na sklep w bikeparku ma wypożyczalnię rowerów w tym przypadku KONA, tak że jak ktoś jadąc zapomni maszyny lub z jakiejś innej przyczyny innej nie może zabrać roweru na miejscu spokojnie to załatwi, dobrym pomysłem jest możliwość wypożyczenia ochraniaczy i kasku FF których jest tyle że wystarczyłoby na wyposażenie legionu rzymskiego. Serwis w tymże sklepie jest, czyli można tam dokonać podstawowych napraw ale polecam zabrać jeżeli macie możliwość już z PL klocki hamulcowe i inne przedmioty tzw. szybkiego zużycia.

Sklep raczej nastawiony na sprzedaż odzieży(FOX, OAKLEY, SOMBRIO), kasków, ochraniaczy i w małym stopniu części, a samym serwisie raczej podstawowe naprawy(regulacja przerzutek, wymiana klocków, centrowanie kół) czyli jak stara zasada głosi - „ jeżeli nie wiesz na kogo możesz liczyć to licz na siebie” - i tego trzymajmy się przy temacie serwis na miejscu.

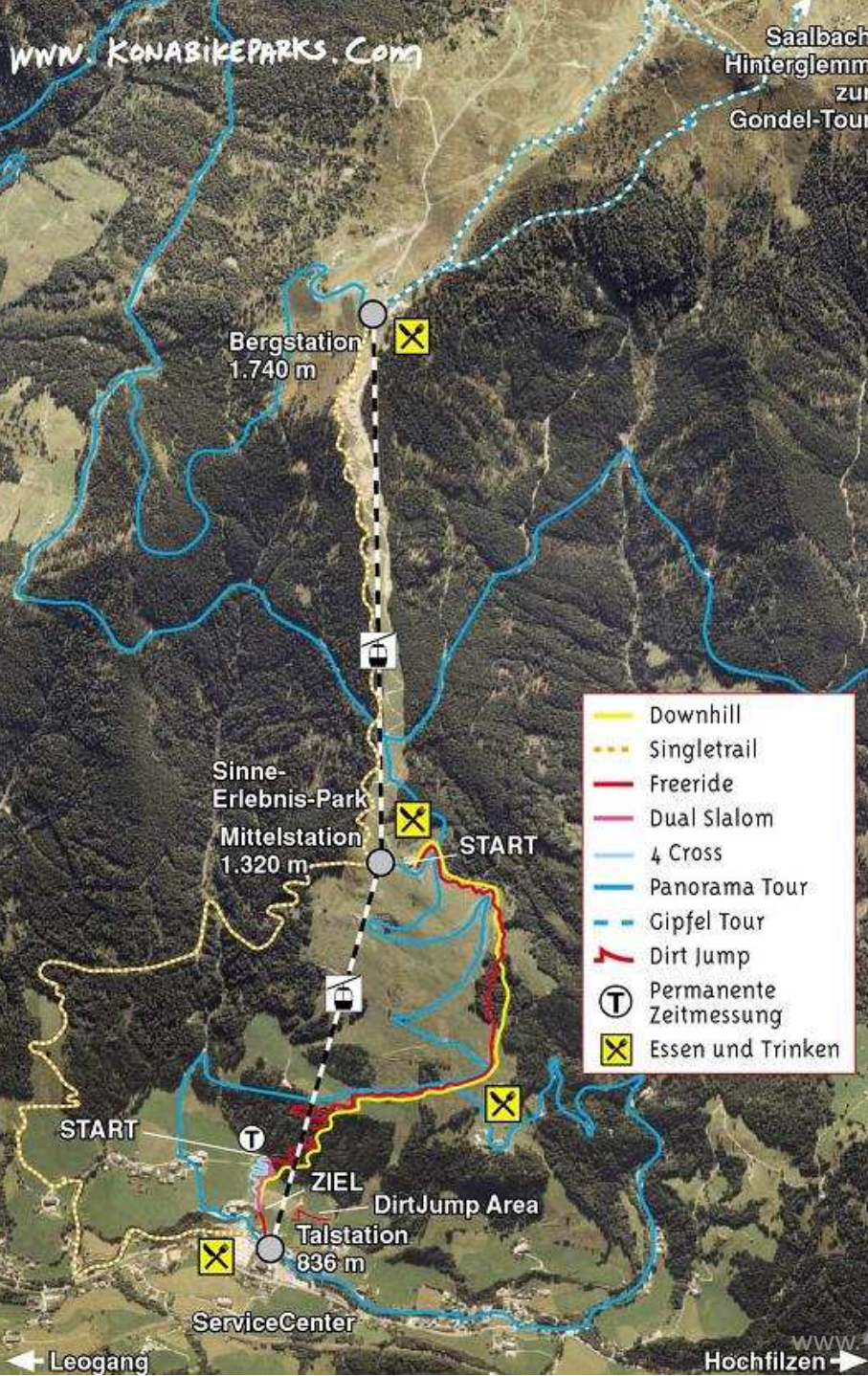
Ale tyle o sklepie bo nie do sklepu przyjechaliśmy. Po schodkach do góry i jesteśmy przy bramkach a przy nich świetnie pomyślane drewniane rynny po których wprowadzamy rowery jednocześnie odbijając kartę w czytniku i już jesteśmy przy wagonikach, obsługa wyciągu pomocna (trudno się do tego przyzwyczać;)) i jazda do góry. Sam wyciąg ma dwie stacje, my zgodnie z sugestią miejscowej rowerzystki udajemy się na samą górę aby rozkoszować się singletrackiem.



Obserwując z wagonika co nas może czekać nawet nie zauważyliśmy a już byliśmy na drugiej stacji. Wysiadamy, napawamy się widokiem i jazda, a raczej z mojej strony próba jazdy, gdzie ten singletrak? Inaczej sobie wyobrażałem singletraka oglądając chociażby ROAM, a tu miazga początek, profile, a potem pionowy odcinek w dół po kamieniach (przypomniał mi się Szczyrk) z trawersem, musimy ominąć słup kolejki linowej a potem na szczęście skręca w las i tam być może jest ta ścieżka filmowa wymarzona, ale nie nie, dalej odcinek raczej techniczny-pionowy, korzenie, uskoki, zakręty, doprowadził nas w jednym kawałku do stacji pośredniej.

Ulga połączoną z radością wstąpiła we mnie na znak zakończonego jak to koleżanka z bratniego kraju opisała singletraka (przewyższenie 420m)





Ze stacji pośredniej mamy do wyboru kontynuację tego odcina dalej lub do wyboru trasę FR lub DH (2,3km-480m przewyższenia), wybór prosty ponieważ początek jest wspólny dla obu tras więc jedziemy, w pewnym momencie trasy rozchodzą się, DH w dół, FR prosto dalej, wybieramy FR jadąc tą trasą można w

wielu momentach zmieniać opcje zjazdu łącząc ją odcinkami z trasą DH bo obydwie trasy w kilku miejscach łączą się. Zjazd z w/w tras można zakończyć na torze 4crossowym z którego możemy zjechać wprost na taras gdzie jest stojak na rowery i knajpa gdzie możemy uzupełnić utracone płyny.



Siedząc na ławie uzupełniając płyny i oglądając mapkę zauważyłem że z drugiej stacji to nie singletrack, ale trasa o nazwie HANG MAN- uffffff, trasa DH to SPEEDSTAR a trasa FR to FLYING GANGSTER, jest jeszcze Panorama Tour ale nie miałem szczytu jej testowania. Wszystkie trasy są przejezdne dla każdego bez względu na stopień zaawansowania (jeżeli ja to przeżyłem to ty też dasz rade). a centralnym placu pod wyciągiem znajduje się Dirt Jump Park oraz North Shory . Cena karnetu na jedną dorosłą osobę to koszt 28,50EUR (im więcej dni tym trochę taniej)- za tą cenę masz wjazdy przez cały dzień, ponadto gdyby zdarzyło się że jest pogoda błotna na miejscu masz możliwość umycia roweru (nieodpłatnie), obsługa wyciągu bardzo miła, wręcz pomocna i niema czegoś

takiego że twój rower i ty jesteście „zabrudni” żeby wsiąść do wagonika! Dlaczego odwiedzić warto to miejsce? Odpowiedź jest banalna, bez względu na to jaki nasz rower, jaki prezentowałeś/aś poziom przed przyjazdem na pewno wyjedziesz z tego miejsca z lepszymi umiejętnościami i bogatszy/a o estetyczne doznania. W okolicy znajdują się również szlaki do uprawiania XC, Enduro które prowadzą górami do pobliskich miejscowości. Sezon rowerowy bikeparku zaczyna się w maju, wchodząc na stronę www.bikepark-leogang.com możesz dowiedzieć się min. jaką dokładnie imprezą otwiera się sezon, jak dojechać, o noclegach i wiele innych cennych informacji, ale żadne informacje i zdjęcia nie zastąpią tego co możesz sam tam przeżyć.

TEST Avalanche

Tekst: Marcin Gromala
Zdjęcia: Marcin Gromala, Mariusz Sojka

Avalanche Downhill Racing jest firmą założoną w 1998 roku przez właścicieli C Cycles i WTE Racing, którzy żywcem wprowadzili do kolarstwa ekstremalnego technologie z motocrossu. Craig Seekins wraz z Ericiem Woldem z wieloletnim doświadczeniem zawodnika NORBA oraz z szesnastoma latami pracy na najwyższej klasy obrabiarkach CNC, stworzyli firmę, która ma oferować najlepsze amortyzatory rowerowe na Świecie.

Firma Avalanche zasłynęła z amortyzatorów przednich MTN-8 oraz damperów MTN-3 na których startował między innymi Lars Tribus. Avalanche Downhill Racing szczyci się tym, że każdy wyprodukowany przez nich amortyzator od 1998 roku jest w pełni sprawny.

W 2004 wprowadzono na rynek nową linię amortyzatorów z serii **DHF** dostępnych w różnych konfiguracjach. W tej serii znajdziemy widelce przeznaczone do DH Racing (DHF7, 8 St i Ti) oraz do cięższych zastosowań (DHF 7,8 Hk).

Budowa - na zewnątrz

Amortyzator wyglądem przypomina widelec MX. Jak wszystkie widelce produkowane przez Avalanche, DHF 7 ma budowę upside down. Całość wykonana z wysokiej klasy stopów aluminium obrabianych CNC. Wszystkie elementy są anodowane. Dolne golenie mają średnicę 37mm i są pokryte teflonem, górne -s 43mm. Półki, pięknie wycięte metoda CNC, przykręcane są czterema śrubami do górnych goleni oraz jedną do rury sterowej. Aluminiowa oś 20mm jest ściśnięta w hakach za pomocą czterech śrub. Na prawej goleni od góry mamy do dyspozycji regulator tłumienia odbicia, a od dołu, regulator tłumienia dobiecia (po 22 kliknięć). Do haków dokręcone są plastikowe osłony zabezpieczające golenie dolne. Na lewym haku wyfrezowano mocowanie zacisku hamulca w standardzie IS. Skok DHF 7 to 180mm. Można zamówić dodatkowe pokrywy górnych goleni przedłużone o 1/2 cala (bez dopłaty). W zestawie otrzymujemy headlock do sterów.





Wewnątrz

W lewej goleni znajduje się sprężyna (w naszym przypadku stalowa). W prawej goleni znajduje się serce DHF czyli tłumik olejowy z hydraulicznym systemem anty-dobiciowym. Poprzez różne kombinacje ustawień podkładek i sprężyn możemy Avalanche idealnie ustawić pod swój styl jazdy. Warto też podkreślić że każdy widelec Avalanche w momencie zamówienia jest indywidualnie zaworowany (DH lub FR) oraz dobrany pod wagę ridera.

W obu goleniach jest otwarta kąpiel olejowa zapewniająca niesamowicie płynną pracę. Poprzez wysokość słupa oleju możemy wpłynąć na progresję pracy widełca. Wszystkie tuleje ślizgowe pokryte są teflonem. W widełcu tym zastosowano najwyższej klasy uszczelki firm ARS i NOK żywcem wzięte ze sceny MX.



Test

Widelec ustawiony był pod osobę o wadze 70kg i zaworowany pod DH Racing. Waga nie powali nas na kolana ale jest przyzwoita jak na tak masywna zabawkę (3.8kg). Założenie testu było proste: ściganie i treningi DH przez cały sezon 2007. Po otrzymaniu DHFa byliśmy pod wrażeniem jego pięknego wykonania. Po zamontowaniu go w rowerze pierwsza rzecz na jaka zwróciliśmy uwagę to ogromny zakres skreću (prawie 90stopni) oraz bardzo wysoka sztywność jak na widelec upside down. DHF od początku uginał się bardzo płynnie, mimo iż miał się jeszcze dotrzeć.



W ramie mieliśmy do kompletu damper Avalanche Woodie więc zestaw był ze sobą idealnie zgrany.

Ustawiliśmy regulatory tłumienia odbicia i dobiecia. Pierwsze jazdy potwierdziły nasze oczekiwania. Pochłania absolutnie wszystko. Swoją pracą odbiega od większości amortyzatorów do DH. Nasz egzemplarz miał dosyć wąski zakres regulacji tłumienia ale za to bardzo precyzyjny. Widelec pracował bardzo liniowo a pod koniec czuć było utwardzanie Si,ę za które odpowiada system poduszki olejowej (niedoloty :). Dzięki swojej sztywności świetnie prowadzi się w zakrętach. Jego niska wysokość całkowita również wpływa

na bardzo stabilne prowadzenie przedniego koła.

Dzięki kąpielii olejowej temperatura nie ma praktycznie żadnego wpływu na jego prace. Na jego nie wpływają prace także warunki pogodowe. Widelec zaliczył kilka startów w całkowitym błocie i po wyczyszczeniu go z zewnątrz nie zauważyliśmy nawet najmniejszej zmiany w jego pracy. Każdy widelec Avalanche ma gwarancje bezobsługowości przez 2 pełne sezony. W sumie amortyzator ten wystartował w 12 zawodach DH w Polsce i Słowacji i pracuje tak identycznie jak podczas pierwszych jazd. Pod koniec sierpnia zauważyliśmy lekkie stukanie w lewej goleni podczas odbicia.

Po odkręceniu górnej pokrywy i ugięciu widelca okazało się, że sprężyna była trochę za luźno dokręcona.

Dokręciliśmy nakrętkę odpowiadającą za napięcie wstępny i po kłopotcie. Widelec zaliczył różnego rodzaju gleby. Przy mocniejszym uderzeniu ma tendencje do skręcania półek co zdarza się w przypadku upside downów.

Przez cały sezon DHF nie zawiódł ani raz. Jedyna wada to chyba nie najniższa waga, ale naszym zdaniem nie odczuwamy jej podczas jazdy. Zwolennicy niskiej wagi zawsze mogą nieco skrócić plastikowe osłony widelca :)

Podsumowanie:

Świetny sprzęt dla ludzi szukających czegoś indywidualnego i bez obsługowego. Za cenę 3700 PLN otrzymujemy niesamowicie pracujący widelec, z możliwością tuningu pod własny styl jazdy. Czego chcieć więcej...

Testerzy:
Bartek Talaga
Paweł Matuszyński
Maciej Bochenek

www.zumbi.pl



zumbi
Handmade in Poland

Michał Sliwa
ZUMBI Team Rider

www.43k.com

Fot. Michał Turczyk

TEST Avalanche

Tekst: Marcin Gromala
Zdjęcia: Marcin Gromala, Mariusz Sojka

Avalanche Woodie

Firma Avalanche zasłynęła z legendarnych amortyzatorów przednich MTN-8 oraz damperów MTN-3 na których startował między innymi Lars Tribus. Avalanche Downhill Racing szczyti się tym że każdy wyprodukowany przez nich amortyzator od 1998 roku jest w pełni sprawny. Lżejszą wersją słynnego MTN-3 został DHS. Woodie jest wersją DHSa ze zbiorniczkiem zamontowanym bezpośrednio do obudowy amortyzatora.

Budowa zewnętrzna

Damper składa się z obudowy ze stopu aluminium obrabianej CNC o średnicy 30mm do której dokręcony jest potężnych rozmiarów zbiornik wyrównawczy. Tłok dampera stanowi 12.5mm pręt z utwardzanej i chromowanej stali. Na jego końcu dokręcone jest gniazdo do mocowania dampera z regulatorem tłumienia odbicia.

Regulator szybkiej

o regulacji wolnej kompresji jest wkręcony w obudowę dampera. Jako opcję Avalanche produkuje regulatory z niezależną regulacją szybkiej i wolnej kompresji. Na końcach Woodiego znajdują się tulejki mocujące wykonane z niespotykanej w tym zastosowaniu stali nierdzewnej uszczelnione o-ringami gwarantujące długą żywotność.



Budowa wewnętrzna
Sercem Woodiego jest zawór umożliwiający przepływ oleju umieszczony na końcu stalowego tłoka. Dodatkowo przepływ ten jest zwiększany lub zmniejszany poprzez odpowiednią kombinację cieńkich wyginających się pod ciśnieniem przepływu blaszek. Te blaszki właśnie decydują o tak zwanym zaworowaniu tłumika i jego charakterystyce (DH, lekki FR, ciężki FR). Jest to sprawdzona technologia zycem wzięta z MX. Zbiornik wyrównawczy kryje w sobie gumową membranę w kształcie stożka oddzielającą olej od azotu. Jest to kolejne typowo motocrossowe rozwiązanie. Poprzez zastosowanie membrany praca dampera pomimo zmian temperatury oleju pozostaje niezmienną. Wszystkie uszczelnienia pochodzą od Showa. Woodie swoimi bebechami nie różni się niczym od swojego starszego i droższego brata DHSa jednak nie do każdej ramy będzie pasował jego wilki zbiornik. Na stronie Avalanche Downhill Racing znajduje się tabela w której znajdując naszą ramę możemy upewnić się czy pasuje.

Test

Dampery testowe otrzymaliśmy ustawione pod system zawieszenia z progresją w zakresie 1:3.25 - 1:2.8 odpowiadający zakresowi ramy ZUMBI F-44. Wybraliśmy zaworowanie typu DH racing oraz dodatkową niezależną regulację szybkiej i wolnej kompresji dobicia. Jeden damper ustawiony był pod osobę o wadze 70-75kg drugi 60-65kg. Woodie był używany w zestawie z przednim amortyzatorem również od Avalanche model DHF 7 st. Rowery złożone na tym zawieszeniu były używane przez cały sezon 2007 w zawodach i treningach DH. Regulacje dampera pozwalają na niesamowicie dokładne ustawienie. Najpierw ustawiliśmy odpowiedni SAG w granicach 30% skoku. Później zabraliśmy się za regulację tłumienia. Niebieskie pokrętło odpowiada za regulację szybkiej kompresji (nagłe dobicie). Regulator ten ustawia się kluczem 9mm obracając go w prawo lub w lewo. Kręć w prawo wyraźnie zwiększamy progresję zmniejszając możliwość dobicia. W lewo zaś amortyzator pracuje bardziej liniowo. Płaskim srubokrętem regulujemy wolną kompresję czyli wpływ pedałowania na pracę tłumika. Jeśli na trasie jest dużo pedałowania to warto wkręcić tą regulację prawie do końca. Jeśli trasa jest bardziej stroma i najeżona przeszkodami to warto pozostawić tą regulację wykręconą zwiększając czułość pracy. Co do tłumienia powrotu to regulator można ustawić w 22 pozycję. Nasz ustawiliśmy na 3 kliknięcia w prawo od pełnego wykręcenia. Po zamontowaniu tłumika w ramie i pierwszych parkingowych ugięciach damper zachęca nas do prawdziwego testu. Pierwsze jazdy odbyły się po nowej trasie DH w Myślenicach na górze Chelm. Tłumik zachwyił wszystkich testerów niesamowicie płynną pracą.





Kilka przeszkód na trasie jest lekko mówiąc łatwo dobijająca zawieszenie więc ustawiliśmy szybką kompresję prawie na maksa przez co ani razu nie dobiłmy zawieszania. Trasa w górnym odcinku ma sporo odcinków do pedałowania i czuć było świetne przyspieszenie roweru z Woodiem na pokładzie. W sumie damper wystartował w 12 zawodach w Polsce słowackim Ride Cupie i nie mieliśmy z nim ani jednego problemu. Ani nie zauważyliśmy wpływ temperatury oleju na jego pracę pomimo jazdy na tak długich trasach jak np Donovaly. Mały minus za jego wagę 1150g ze stalową sprężyną. Dla lubiących lekkie rowery zawsze można zamówić Woodie z tytanową sprężyną.

Podsumowanie
Damper dla zawodników i ludzi szukających coś indywidualnego. Najwyższej klasy wykonanie trwałość i działanie stawiają ten damper najwyżej w hierarchii. Mógłby być trochę lżejszy ale w końcu nie jest to sprzęt do kolarstwo szosowego w którym liczy się każdy gram.
Testerzy:
Bartek Talaga
Paweł Matuszyński
Maciej Bochenek



FreeStajnia

Tekst: Piotr Kwiecień
Zdjęcia: Karol Bereśniewicz



Stowarzyszenie liczy ok. 30 osób, obie płcie traktujemy poważnie więc mamy też w ekipie kilka dziewczyn, tak samo jest z przekrojem wiekowym - najmłodszy z nas ma 13 lat a najstarszy już przekroczył 40stke. Mamy w teamie całe rodziny - rodziców i dzieci. Znamy się wszyscy bardzo dobrze - od dawna jeździmy razem, pracujemy. Pomysł na powstanie już legalnego stowarzyszenia powstał całkiem niedawno bo na jesień zeszłego roku. No i wzięliśmy się do pracy - bardzo pomógł nam Pan Jacek Podgórski z Wydziału Kultury, Sportu i Turystyki miasta Sopotu.





Najważniejsze są szczerze chęci których nam nie brakuje :)

Największym sukcesem jest dla nas otrzymanie od władz miasta ośmiu hektarów lasu pod bikepark, miejsce jest bardzo dobrze ulokowane i w zasadzie dobrze znane Trójmiejskim rowerzystom.

Oczywiście sami dbamy o porządek, wygląd i estetykę - sami zajmujemy się wywozem nieczystości, naprawa przeszkód na torach. Nie zagrażamy ani spacerowiczom, ani przyrodzie :)

Mamy w planach zorganizowanie już legalnych zawodów, choć musimy jeszcze troszkę poprawić tor oraz czekamy na decyzje miasta w sprawie konkursu podmiotów zabiegających o wsparcie w zakresie zabezpieczenia medycznego które podczas zawodów jest niezbędne.

Planów i pomysłów mamy jeszcze wiele np.: organizowanie imprez rowerowych, przejazdów, festynów.

Mamy nadzieje ze uda nam się wypromować w jakimś stopniu rowerowe sporty grawitacyjne które niestety w Polsce nie są jeszcze zbyt dobrze rozpropagowane. Cieszymy się ze młodzież może spędzać czas nie siedząc na ławce pod blokiem ale aktywnie w lesie na świeżym powietrzu. Cieszymy się również ze nasze zaangażowanie w sprawę zostało dostrzeżone i w końcu udało się coś zrobić - trójmiasto doczekało się pierwszej legalnej „miejscówki”.



Wszelkie informacje na temat spotkań czy organizowanych imprez znajdziecie na naszej stronie www.freestajnia.pl

North Legion SMX - zimowe szaleństwo

tekst: Łukasz Pocięcha zdjęcia: North Legion



Z roku na rok coraz więcej rowerowych zapaleńców wybiera zimową alternatywę dla 2 kółek. Mowa tu o produkcie **North Legion SMX**, który stworzył nowy trend oraz stał się popularną dyscypliną sportową. Najszybciej rozwijającym się sportem akcji na świecie jest dzisiaj kolarstwo górskie. SMX daje możliwość przeniesienia wszystkich elementów tego sportu w zimową scenerię. Wiele kurortów zimowych zdało sobie już z tego sprawę i zapotrzebowanie na SMX i związane z nim imprezy cały czas rośnie. Sądzymy, że już niedługo SMX stanie się powszechnym widokiem na większości stoków.

SMX, czyli **Snow Moto Cross** to zupełnie nowe rozwiązanie 'odwiecznego' problemu: jak przenieść rower na ośnieżone stoki gór. Jako efekt kilkuletnich poszukiwań i badań pretenduje do miana ostatecznego rozwiązania tego problemu i tym samym do miana nowej dyscypliny sportów zimowych! SMX narodził się w najbardziej naturalnym środowisku jakie można sobie wyobrazić dla sportów zimowych: zimnej i białej Norwegii. W 2006 roku SMX otrzymał I nagrodę w prestiżowym konkursie innowacyjnych produktów ISPO BrandNewAward 2006 za Najlepszy Produkt



CARVINGOWE SKRĘCANIE

Sercem North Legion SMX jest w pełni amortyzowana **rama Parallel Motion Frame**, która pozwala na wykonywanie doskonałych skrętów, zarówno w stojącej jak i siedzącej pozycji. Wykorzystanie trzech nart carvingowych ze stalowymi kantami jest również nowym rozwiązaniem, i nadaje SMX'owi unikalne możliwości skręcania zarówno na przygotowanych stokach, jak i dzikich trasach. Te cechy pozwalają również na zabawę SMX'em na halfpipe. Dostępne są narty o różnych szerokościach.

BEZPIECZNY I ŁATWY TRANSPORT WYCIĄGIEM

Konstrukcja ramy SMX i przyrząd do transportu orczykiem sprawiają, że transport różnymi rodzajami wyciągów jest bezpieczniejszy i łatwiejszy, niż innego rodzaju istniejących snowbike'ów. Jest to łatwe do zrobienia bez potrzeby ściągania rękawic w mroźne dni. Jest on łatwy do zamontowania i odczepienia, i wypina się automatycznie jeżeli rider straci kontrolę lub spadnie z SMX w czasie jazdy wyciągiem. W połączeniu z funkcją awaryjnego zatrzymania, to rozwiązanie zapewnia doskonałe bezpieczeństwo, przez co SMX może być bezpiecznie obsługiwany i jest przeznaczony dla użytkowników już od 12-ego roku życia.

PATENT

Podstawą North Legion SMX jest amortyzowany paralelogram, na który producentowi - firmie North Legion, został przyznany patent, 26 Sierpnia 2005 roku.

ZATRZYMYWANIE I BEZPIECZEŃSTWO

Budowa oparta na 3 nartach daje rewelacyjną stabilność, a testy pokazały, że North Legion SMX potrzebuje krótszego dystansu do pełnego zatrzymania niż snowboard, przy różnych prędkościach. Na SMX zatrzymujesz się podobnie jak na nartach. Jeżeli rider straci kontrolę w czasie jazdy po stoku, funkcja awaryjnego zatrzymywania zostanie uruchomiona, dzięki czemu SMX nie oddzieli się od rider'a i nie stanie się potencjalnym zagrożeniem na stoku.



UNIKALNE CECHY SMX

Prawie wszystkie funkcje North Legion SMX są unikalne. Poniżej wymienione jest kilka ważniejszych nowych funkcji, które dostajesz wraz z SMX'em:

- Doskonała zdolność skręcania na ubitym stoku i na dzikich trasach - zarówno w stojącej jak i siedzącej pozycji.
- Pozwala na wykonywanie praktycznie każdego triku rowerowego/motocross na stoku, dużych hopach i halfpipe.
- Budowa oparta na 3 nartach zapewnia optymalną kontrolę podczas lądowania, skoków, a także pozwala wykonywanie fakie (jazdy tyłem) podczas najazdu na hopę i lądowań.
- Cechuje go łatwość i bezpieczeństwo transportu na wszystkich rodzajach wyciągów. Nasz przyrząd do transportu wyciągiem jest zaprojektowany tak, aby automatycznie się uwolnić w przypadku spadnięcia ridera z SMX'a.
- Pełne zawieszenie daje optymalną kontrolę przy dużych prędkościach oraz chroni ramę i przede wszystkim Ciebie, przy skakaniu z uskoków.
- North Legion SMX jest wyposażony w pełną amortyzację i może być wychylony w bok do 50 stopni. Nazwaliśmy nasz pierwszy model „Merc” jako skrót od Najemnik (Mercenary)





LOTY I TRIKI

Z pełnym zawieszeniem i stabilnością zagwarantowaną przez budowę opartą na 3 nartach, naprawdę można dać czadu na dużych hopach i na halfpipe. Pegi przymocowane do ramy umożliwiają kontrolę nad SMX w powietrzu i wykonywanie trików w pozycji stojącej. Funkcja awaryjnego zatrzymania jest kolejnym innowacyjnym wynalazkiem unikalnym w North Legion SMX, i została ona stworzona, również, aby ułatwić wykonywanie niektórych trików BMX/FMX. Konstrukcja nart umożliwia również lądowania i skręcanie podczas fakie (jazdy tyłem). Back-flipy, 360-tki, tailwhipy, supermany i wszystkie inne triki są łatwe w wykonaniu na North Legion SMX.

NIE TYLKO EKSTREMALNIE

SMX to produkt skierowany także do ludzi którzy nie uprawiają z różnych przyczyn sportów zimowych i nie mają co ze sobą zrobić na stoku, kiedy rodzina albo przyjaciele wpadają w białe szaleństwo. W przeciwieństwie do nart i deski nauka jazdy na SMX jest szybka i prosta - po prostu intuicyjna. Co ważniejsze jazda na SMX jest bezkontuzyjna, co czyni SMX idealnym rozwiązaniem dla osób które mają problemy z kolanami, kostkami, czy chociaż nadgarstkami, które są najbardziej narażone na kontuzje na nartach i desce.

SMX jest skierowany nie tylko do rowerzystów, ale także do narciarzy i snowboardzistów chcących spróbować czegoś nowego.



Jeżeli chcecie SMXa na test i znaleźć w nim nowego „przyjaciela” skontaktujcie się :
lukasz@northlegion.pl
Z tego co się orientujemy istnieje też możliwość wypożyczenia sprzętu na dłużej.

Zbyszek Nowicki

RS Domain 302 coil

Zdjęcia i Test: Sławek Machaczek

Dane techniczne:

Skok: 180 mm

Sprężyna: stalowa

Tłumienie: hydra coil 2

Golenie dolne: magnezowe

Korona: aluminium 6061T6

Rura sterowa: stal chromowana

Golenie górne: stal

Waga: 2857 g

DOMAIN - jest to pierwszy amortyzator przeznaczony do freeride.

Głównym celem konstruktorów było otrzymanie amortyzatora o znacznym skoku i wytrzymałości (sztywności).

Zdecydowano się na zastosowanie elementów stalowych (golenie górne i rura sterowa). Dodatkowo zwiększono średnicę goleni do 35 mm. Na przekór konkurencji zaopatrzone go w system tłumienia hydra coil 2 co pozwala na pełną kontrolę jazdy.



Budowa:

Domain do najbardziej skomplikowanych nie należy, w lewej goleni posiada sprężynę stalową zaś w prawej tłumik hc2. Od dołu amortyzatora możemy regulować tłumienie powrotu, a wewnętrznie tłumienie kompresji. Co nie jest zbyt funkcjonalne, ale wystarczy ustawić raz a dobrze i jazda. Całość znajduje się w magnezowych goleniach dolnych, oraz stalowych górnych. Które na dole

połączone są grubą 20mm sztywną osią, po środku potężną podkową, a na górze fenomenalną półką.

Disign amortyzatora niektórym się podoba, a niektórym nie. Srebrne górne golenie sprawiają, bardzo pozytywne wrażenie zaś dolne czerwone wyglądają bardzo pancernie.

Wrażenia z jazdy:

Amortyzator sztywnością i kulturą pracy potrafi zaskoczyć wielu swoich użytkowników, można go ustawić pod każde warunki: techniczne kręte trasy z dużą ilością korzeni, kamieni oraz innego świństwa połyka bez problemu, a także dropy i gapy czyli szeroko pojęty freeride. Praca amortyzatora jest po prostu niesamowita, widelec pracuje wtedy kiedy trzeba, a nie jak marzocchi które jest najlepsze do uginania w miejscu.

Domain nie pozwala zmęczyć się naszym rękoma i mimo swojego sporego skoku, oraz przeznaczenia nie buja.

Obsługa:

Widelec bardzo prosty w użytkowaniu, nawet przy pokrętle tłumienia mamy rysunek. Bardzo pożyteczną rzeczą jest sztywna oś na szybkozamykacz, ponieważ nie musimy mieć przy sobie imbusa żeby zdjąć koło, dobrym patentem są wcięcia w dolnych goleniach, które naprowadzają nam piastę tak, że koło trzyma się w amortyzatorze tam gdzie być powinno nawet bez osi. Jego serwis jest po prostu banalny: odkręcamy korki oraz dwie śruby od dołu, wylewamy olej, czyścimy; wlewamy nowy, wszystko skręcamy i powinno być ok.

Podsumowanie:

W internecie przeczytałem wiele opinii że amortyzator łamie się i pęka, to byli chyba teoretycy którzy nie wiedzieli domaina na oczy, ponieważ widelec charakteryzuje się potężną budową, która jest niesamowicie sztywna i wytrzymała. Osobiście polecam ten amortyzator dla osób które chcą używać swojego roweru do wszystkiego zaczynając od enduro kończąc na downhillu.

Plusy:

- dość niska waga jak na takiego potwora
- banalny serwis i obsługa
- niska cena
- możliwość ustawienia go idealnie pod siebie
- ładny disigne

minusy:

- bardzo niski i przy większym fullu odpada
- wewnętrzna reg.kompresji



Tajna miejscówka na końcu świata.
1,5 godziny samochodem z Białegostoku,
5 godzin z Warszawy.
Wie o niej tylko 6 osób z powyższego zdjęcia :
Papież, Fatpig, Trphoto, Nefro, Tomson, Kiryk.
Przesmyk pomiędzy jeziorami, drewniane wybitcie
dwumetrowej szerokości ,zjazd ziemny 5,5m dalej.
Wyboista górka-zjazd.
2 noce w przyczepie, 37 godzin, budowy,
6 kursów codziennie łódką na drugi koniec jeziora,
5 godzin jazdy.
Chyba nie trzeba nikomu podpisywać, że zdjęcia
zrobił oczywiście niedościgniony TRPhoto!
Więcej fot na www.krkochrona.com

A person wearing a red helmet, a blue t-shirt, and blue jeans is riding a bicycle on a wooden ramp. The ramp is part of an indoor skatepark with a white curved ceiling and several circular lights. The word "Sk8park" is written in a cursive font on the ceiling.

Sk8park

„Siemanko! Jako, że to pierwszy numer tego internetowego zina potrzebujemy czegoś konkretnego na początek! Niewątpliwym konkretem będzie krótka charakterystyka niedawno otwartego, białostockiego sk8parku.

Mieści się w starych wojskowych halach, bardzo blisko centrum Białegostoku. Sk8park zawiera 2 funbox'y w rytmie, half-bowla, spine, hip, bardzo długi quaterpipe z vert wallem po jednej stronie, do tego gąbki, wallride'y i duży rozpęd na boxy. Praktycznie co weekend ktoś do nas wpada pośmigac w nowym miejscu więc nie bądź gorszy! Papież kieruje do Was parę słów!
Maciek Bagiński



Siema!! Obyczajnie moje foty zrobione przez Maćka Bagińskiego. Myślę że są bardzo zachęcające i myślę że to miejsce wam się spodoba. Są tu dwa funboxy w rytmie więc jest bardzo fajna zabawa. Może to nie samo co dirt, ale to zawsze coś na zimowe wieczory. Nowy basen z gąbkami dla pragnących uczyć się grubych sztuczek. Nie zrażajcie się niskim sufitem na zdjęciach! Jest wystarczająco dużo miejsca na większość ewolucji :) Zapraszam serdecznie do skate parku GARAŻ,, Bartek Obukowicz





UWAGA - Aby jeździć w sk8parku musisz posiadać KASK i OCHRANIACZE!



Skatepark GARAŻ jest wynikiem zaangażowania i ciężkiej pracy białostockich bmxowców.

Wstęp jest płatny i wynosi 5zł

Za tą kwotę możesz jeździć "cały dzień,"

Skatepark mieści się w Białymstoku przy ulicy Węglowej.





Piotr Szwedowski

Ciężki uraz, śmierć kliniczna, śpiączka,
ostatnie namaszczenie, definitywnie widzę sprawy inaczej.

Pyta: Zbyszek Nowicki
Odpowiada: Piotr Szwedowski
Zdjęcia : Wacław Klemp



27 wiosen na karku, tatuaże, nietuzinkowy styl bycia, pierwszy lanser RP, bezwątpienia osobowość z którą rozmowa to przyjemność, pozytywne nastawienie, jest chyba jednym z niewielu którzy żyją wg własnych zasad w RP, nie do końca logicznych, nie patrząc na to co się dzieje dookoła realizuje w miarę możliwości swoje projekty. Piotr Szwedowski SZWED, zamieniłem z nim kilka zdań na różne szarpane tematy.

Kiedyś powiedziałeś „że w Polsce piłkarze drugiej i trzeciej ligi siedzący na ławkach rezerwowych i padający na murawę, gdy ktoś ich muśnie w koszulkę normalnie utrzymują się ze sportu. W Polsce trzeba być piłkarzem koszykarzem albo Małymem żeby to był zawód.” - dalej tak uważasz?
Generalnie tak, jest wielu wspaniałych sportowców w Polsce, którzy odnoszą wielkie sukcesy w bardzo ciężkich dyscyplinach które nie polegają na udawaniu że boli i maja z tego tyle ze szkoda gadać, zna ktoś takie nazwisko jak KRZYSZTOF NEUGEBAUER co zrobił dla polskiego karate jakie ma osiągnięcia ile treningu i starań i jak to porównać do tych piłkarzy w pasemkach,

Gdzie wg Ciebie tkwi problem braku zainteresowania mediów, sponsorów itd. dyscyplinami nazwijmy to "innymi,?
Inne znaczy niszowe, niszowe znaczy nie dochodowe,

Czyli niema w Polsce chęci i możliwości promowania sportowego trybu życia innego niż piłka nożna, koszykówka itp.

Chyba nie ma zrozumienia w Polsce dla takich pasji, ludzie się pukają w czoło skoro ktoś połamany był 24 razy i nadal chce cisnąć mocno, druga sprawa, że może brakuje u nas asa światowego, przykładowo nikt by się tak nie jarał skokami gdyby nie Małysz, nie byłoby bani na formułę 1 gdyby nie Kubica. Promowanie sportowego stylu życia np. piłka czy koszykówka polega u nas na tym żeby obejrzeć w tv mecz i reklamę, kupić na następny mecz to reklamowane piwo, a outdoorowy styl życia wymaga więcej starań.



Powróćmy do 2006 roku, medialny powrót, wsparcie sponsorów, wielki projekt filmowy, możliwości startu w Polsce i za granicą, wszystko to co wymarzyłby sobie każdy raider, i ... kontuzja na Adidas Slopestyle - pech? brawura? Uff, na 2006 rok złożyły się dwie złe sprawy, zapowiadało się git, ale pierwsza sprawa kręgosłup (upadek podczas Adidas Slopestyle), druga to opcje rodzinne, z plecami było tak że od końca czerwca do końca września nic nie mogłem robić.

Po swoim przykładzie widzisz że kontuzje są nieodłącznym elementem, może dlatego przegrywają "inne" dyscypliny z masowymi sportami?


Nie rozumiem słowa przegrywać, nie przegrywają nie rywalizują, poza tym trudno nazwać je po prostu dyscyplinami, to jest jakiś sposób na życie, na wyładowanie się, pasja, nie chciałbym zamykać tego w ramy dyscyplin i sportu bo to szerszy temat jest generalnie life style całego.

Tzn. że można cały tydzień od rana do wieczora zapracowywać się żeby w week wyrwać się i poczuć się wolniejszym?, a może strach przed kontuzjami ogranicza ludzi żeby chociaż spróbować? Dokładnie tak ma być, tylko promowanie mtb nabrało złego kierunku, wielkie gapy, dropy, wyczynowe dh, to odciąga masowego klienta, typowy target ok35 lat, wyższe wykształcenie i sporo kaski do tego żeby kupić mtb wbić się do fury i po prostu pojeździć po górach, to samo mówi Jay właściciel Banshee, że slope, dirt, dh jest max i total ale to jest bardzo wąski segment rynku mało kto chce tak jeździć, przeciętny człowiek się przestraszy, bo nie chce być połamany, woli po prostu sobie pojeździć po lesie, po górkach,

Slopestyle umrze?, wygra czysty freeride?

Slop to wypas dla firm, dobry materiał dla mediów, ale to jest taka duża bania, jak na wszystko czasem jest moda, był 4x, dirt, teraz slope, to jest normalne.

Dla mnie osobiście freeride to coś więcej niż jeżdżenie po zamkniętej trasie, i nie chodzi o to że ktoś wygra czy przegra, chodzi o to żeby jeździć i mieć z tego frajdę.

A mountain biker wearing a red t-shirt, blue jeans, a white helmet, and gloves is performing a wheelie on a rocky trail. The rider is leaning forward, balancing on the back wheel of a grey mountain bike. The trail is made of dirt and rocks, and is flanked by high, craggy stone walls. Green bushes and trees are visible in the background under a clear blue sky.

Czyli namawiamy wszystkich którzy mają opory do spróbowania aby zabrali się w góry i bez względu na to co się mówi często o kontuzjach rowerowych po prostu spróbowali i poczuli freeride? Pewnie , na nartach więcej ludzi sie łamie a i tak masa ludzi jeździ i jeździ , nie można na wszystko patrzeć przez pryzmat urazów , jeżeli jest sie ostrożnym to sie nie skończy jak ja ;) , ale fakt w górach na biku jest łatwiej sie uszkodzić niż przed tv ;)



Ok, twoja obecność w 2007 roku na scenie rowerowej to raczej jej brak - t o wynik kontuzji rowerowych? czy też inne zajęcia?

3 sprawy ,1-jakoś zawody itp. mnie nie jarały w 2007 ,2- sprawy domowe 3- mega wypadek

Coś o mega wypadku, co się stało?

Generalnie wjechałem w drzewo na quadzie jadąc z mega prędkością , finał prawny jest taki że mam 5 lat w zawieszeniu, a jeżeli chodzi o moje zdrowie to było ciężkawe,

Ciężki uraz, szpital, dostałeś drugie życie, widzisz niektóre sprawy inaczej?

Ciężki uraz, śmierć kliniczna, śpiączka , ostatnie namaszczenie , definitywnie widzę sprawy inaczej

Co w takim razie najbardziej się zmieniło w drugim życiu ?

Po wypadku dużo bardziej szanuje fakt że mogę jeździć , cieszy mnie nawet zwykły manual , trenuje 2 razy więcej niż kiedykolwiek , mam mega determinację i wiem że nigdy, nigdy nie można się poddawać.

Twoim guru jest lub był Shoun Palmer czy to jakoś wpłynęło na kierunek Twojego życia? On raczej dobrym przykładem do nie jest? :)
Jest jak Bóg i pytanie zawiera odpowiedz (hehe)

Bóg nie daje takiego przykładu
Mój daje

Poleciłbyś go komuś?
Raczej nie, wydaje mi się że to moja bratnia dusza jest ;)



Odchodząc od tematu bogów, powiedz co Piotr w 2008 roku planuje?
Zmieniło się bardzo dużo w moim życiu , pozyskuje nowych sponsorów ,
chce jeździć więcej niż kiedykolwiek , zima smx lato mtb i być mega szczęśliwy.

Przeniosłeś się z Łodzi do Krakowa, jak spostrzegasz zmianę ?
Z Łodzi na miesiąc do Wrocławia, teraz Kraków , ludzie hmmm ... ,
żenię się w sierpniu,, tu więc ludzie ok., miejscówki to dopiero poznaje
ale kur..ka nie ma niestety dużych dirtów

W którym wg ciebie kierunku pójdzie FR
Zdecydowanie w stronę jazdy po górach i kierunku przykładowo" glentress ,, ,
w Szkocji przygotowana cała góra pod rowery, różne skale trudności,
freeride to nie tylko barspin z dropa to po prostu wolna jazda tak o sobie
dla frajdy na mtb w górach

Czego brakuje w PL żeby zrobić taką miejscówkę jak w Szkocji?
Współpracy leśników z rajderami, z urzędami, z właścicielami ziemi ,
tak naprawdę to szerszego zaangażowania i chęci,

Ale skoro nie ma zrozumienia władz, leśników, urzędów itd. to kto w Polsce ma się
tym zająć i czy warto wogóle w PL coś takiego robić?
U nas generalnie chyba nie ma zajawy na sport i aktywność w wolnym czasie
chodzi też o kasę taki szkot jest w stanie sobie kupić rower, kask itd. wbić się
w auto i po pracy bujnąć na ścieżkę, zjechać dwa razy, wypić bronka na dole
i wrócić do domu u nas mało kto może pozwolić sobie na hobby i pasję.



Czyli co? niema osób chętnych do korzystania z takich miejsc i dlatego ich niema w PL? a może brak tych miejsc powoduje ze niema ty osób?)

Myślę ze wszystko naraz

Dlaczego brak nam sukcesów na scenie światowej w DH , FR, 4X , ?

Długi temat w 3 słowach, chodzi o to że u nas nie ma takich warunków i nie ma zawodowstwa, zawód syn pomaga wybić sie w kraju, ale na arenie międzynarodowej to nie wystarcza , nie ma u nas race bmx gdzie startują 5 latki itp., itd.

Będziesz w 2008 startował w zawodach czy raczej FR?

Kurde, jest mega zajawa na dual slalom ostatnio bym sobie w tym zastartował jak by coś było u nas czy w kraju obok, a tak to na zawody mtb mi podjar zgasał, bo jak sie z tego kasy nie ma, to jest hobby, a z hobby trza mieć funn a jakos z tego nie mam zabawy

Ciężkie jest życie freeraidowca, masz jakiś pomysł co robić żeby być nim jak najdłużej?

nie uciekać na motocyklu czy quadzie przed policją po pijaku, i..., dużo siłowni i jeżdżenia na rowerze, freeride planuje aż do starości robić, więc zamierzam dzień w dzień teraz katować bika,

Czy w 2008 na Banshee?

Tak, Banshee będzie raczej do końca mojego jeżdżenia, Banshee for life, jak byłem roz..bany, max mi pomagali, 22 pride jest jak rodzina, teraz czekam na nowego bika , wogóle Banshee to jest zajawa , poprzez swoją osobę promują Banshee, ale to działa w tym przypadku globalnie, obszerniej niż kiedykolwiek w moim jeżdżeniu miałem

Miałeś okazję pojeździć prawie po wszystkich miejscówkach w Polsce, na którą powróciłbyś najchętniej?

Kurde tego jest tyle uffffffff , trójmiasto za różnorodność tras , zatokę , HCFR , i wspaniałe wspomnienia , Karkonosze bo tam nauczyłem sie jeździć na rowerze górskim i wychowałem sie w tych górach, a ec 4 dirt bo mi na maxa leżał i spędziłem na nim 2 lata po 6 h dziennie

Wiesz ze są ludzie którzy mówią ze więcej się lansujesz niż jeździsz, chciałbyś im coś na koniec przekazać/powiedzieć?

Teraz na pewno sie więcej lansuje niż jeżdżę bo jeszcze nie mogę jeździć, trzeba pamiętać ze bez lansu nie ma awansu, ale zły lans boli do końca życia - „never ever give up”!!

Są jacyś ludzie którzy są dla Ciebie wzorem / przykładem / natchnieniem?

Shaun Palmer , Ghost Rider i przede wszystkim moja naręczona Sylwia i David Bailey (mistrz MX z USA, który w 1987 miał wypadek, paraliż, w 2000 wygrał na wózku Iron Man, a w 2006 spełnił marzenie życia, po torze z synem jeździł, latał z nim na MX będąc sparalizowanym na przystosowanym motocyklu)

Na koniec pozostaje Tobie życzyć zdrowia, pozdrów kobietę i thx za pogaduchę. „never ever give up”!!!!



JORDIE LUNN

photo: harokz.com

27° SPROCKET CHUNKER
...ISLAND STYLE

ROCK SOLID
ROOTS
* ROCK SOLID *

Sambria

always worth a visit™






WYROBISKO

Tekst: Bartek Krzysztoń

Zdjęcia: Tomasz Rakoczy

Kiedy po raz pierwszy zobaczyłem zdjęcia z Wyróbiska, nie mogłem uwierzyć, że takie miejsce znajduje się w Polsce. Pierwsza myśl jaką mi przyszła do głowy to legendarne Utah. Wyróbisku w Tarnowskich Górach śmiało możemy nadać miano polskiego Utah.



Kiedy po raz pierwszy zobaczyłem zdjęcia z Wyrobiska, nie mogłem uwierzyć, że takie miejsce znajduje się w Polsce. Pierwsza myśl jaka mi przyszła do głowy to legendarne Utah. Wyrobisku w Tarnowskich Górach śmiało możemy nadać miano polskiego Utah.

Miejsce to znajduje się w południowej Polsce, obok Katowic między Bytomiem, a Tarnowskimi Górami. Jest to ogromna nieczynna już kopalnia dolomitu. Na rowerach zaczęto tam śmigać jakieś 4-5 lat temu, a pierwsze hopki zostały usypane ok. 2 lata temu przez miejscowych riderów. W tym sezonie odbyliśmy małą wycieczkę właśnie w to miejsce, był to nasz ostatni trip w tym sezonie.

Po 1,5 godzinnej podróży samochodem znaleźliśmy się na miejscu. Do wyrobiska prowadzi nas wyboista droga z czerwonej ziemi, co tworzy unikalny klimat rodem z kanadyjskich produkcji freeride'owych. Po paru minutach wylania nam się czerwony skalisty krajobraz, wielka czerwona dolina. Gdzie nie spojrzę rodzą się rozmaite pomysły na wykorzystanie tego miejsca do jazdy. Patrząc daleko przed siebie, na drugi koniec wyrobiska widać duże urwisko z piaszczystym lądowaniem, bliżej nas po lewej stronie znajduje się niewielki gap (ok. 1,5x4m), tuż obok niego jest mniejszy drop, który można polecieć w zależności od rozpędu (od 1m do 3,5m).

Patrząc dalej po prawej stronie rzuca się w oczy długa wąska grań po której można zjechać starannie wybierając linię, po której mkniemy w dół, patrząc trochę dalej znajduje się świetne miejsce do zrobienia przyzwoitego road gapa (ok.4m x 5m) tyle, że trzeba jego budowie poświęcić cały dzień roboty. W centralnej części wyrobiska znajduje się kilka hop- od małych 3 metrowych do największej z nich 11 metrowej przelotówki, na którą trzeba się rozpędzić przez około 60m, cały czas kręcąc, żeby dolecieć do stromej części lądowania. Ziemia w wyrobisku jest bardzo dobra, do budowy. Usypane wybiecia są bardzo odporne na deszcz i inne niszczenia.



W tym miejscu nawet dirtowcy znajdują coś dla siebie. Usypany jest tu średniej wielkości dirt z 3 metrową dziurą, z ładnym wybicciem i szerokim lądowaniem. Z rozpędem też niema problemu- wystarczy podejść na pobliską skarpe. Tuż obok na skarpie widać długie i strome lądowanie od sporego dropa, z tego co pamiętam ma jakieś 4-5m wysokości, może więcej. W drugiej części wyrobiska (patrząc od góry- prawa strona) znajdują się wielkie, głębokie rowy wypłukane przez wodę, kręty zjazd między dwoma czerwonymi ścianami to zajebista sprawa, można też zjechać po wąskiej grani, w dole mając dwa duże rowy.

W tym miejscu znajduje się też drop z lądowaniem w jednym z rowów, jeżeli wystarczająco szybko się na niego najedzie można polecieć nawet 8m w dół, jednak teraz jest on w gorszym stanie, ponieważ lądowanie się znacznie spłaszczyło.

Niestety po 3 godzinach jazdy w tym magicznym miejscu, zaczął padać deszcz i pojechaliśmy do domu, opisane powyżej miejsca stanowią tylko 30% całego wyrobiska. To miejsce kryje w sobie dużo możliwości, wszystkiego nie da się opisać tak dokładnie, ani oddać wrażeń jakie wywołuje to miejsce, po prostu trzeba zobaczyć to samemu.

Sądzę, że póki co, jest to jedna z najlepszych freeride'owych miejscówek w Polsce. Potencjał tego miejsca jest nieograniczony, jest to prawdziwy plac zabaw dla freeriderów, możliwości tego miejsca są ogromne, tylko trzeba poświęcić temu trochę czasu, warto też zabrać ze sobą łopatę, być może was zainspiruje to niesamowite miejsce i uda się wam odkryć jakiegoś fajnego dropa..

Jak dojechać?.

Wyjeżdżamy z Bytomia drogą nr. 11 w kierunku Tarnowskich Gór, po prawej stronie mijamy market Real, za jakieś 3-4km należy skręcić w lewo z drogi głównej, jechać przez ok. 700m i odbić w lewo i cały czas prosto po wyboistej drodze i jesteśmy na miejscu.



A person wearing a helmet and goggles is riding a red motorcycle on a dirt path through a forest. The rider is leaning forward, and the background is filled with tall trees and dense foliage. The lighting is bright, suggesting a sunny day.

FOTOGRAFIA

Nacisnąć spust to przecież żadna sztuka.
Zatem jak się robi "pro" zdjęcia i dlaczego to jest sztuka?

Tekst/Zdjęcia: Wacław Klemp

Dobre zdjęcie to klucz dobrej reklamy. Obok świetnego zdjęcia nie przejdzie nikt obojętnie. Zrobić je jednak - to często już nie tak łatwo jak by się mogło wydawać.

Byśmy 'na serio' mogli zacząć rozmowę o tym - jak zrobić dobre zdjęcie rowerowe, musimy poznać podstawy fotografii. Tak jak ze wszystkim bywa - fotografia to specjalizacja, która wymaga często lat doświadczenia, by osiągnąć cel.

Osobiście zaczynałem na lustrzance analogowej (jeszcze w dzieciństwie).

Później nadszedł pierwszy cyfrak-compact, a tuż po nim lustrzanka cyfrowa.

Ileż to zużytych rolek filmu, megabajtów ... Zanim tak na prawdę zacząłem robić satysfakcjonujące mnie zdjęcia. Fotografia - to nie przypadek, to realizacja wcześniejszych założeń, zamiarów, to niemalże projekt.

Pytacie często: "Jak robić dobre zdjęcia rowerowe?" . Zatem ...

Dzisiaj skupmy się nad - fotografią sportową.

Poza klasycznymi podstawami : umiejętnością kadrowania, ekspozycji, kompozycji itp. musimy zdać sobie sprawę , że ten rodzaj fotografii, wymaga znacznie szybszego sprzętu. Dotyczy to : "szybkostrzelnosci" aparatu (ilość naświetlanych klatek na sekundę), szybszej synchronizacji z lampą

błyskową, prędkości (krótkość) błysku lampy oraz prędkości pomiarów obiektywów. Za tymi wymaganiami kryją się niestety wysokie koszty.

"Szybkostrzelnosc" jest przydatna przy robieniu zdjęć sekwencyjnych, czyli robiąc zdjęcia z prędkością (np. 8 klatek na sekundę) , uzyskujemy osiem zdjęć z riderem, które następnie w postprodukcji komputerowej składamy w jedną całość.

Szybkostrzelnosc spełnia się także w sytuacjach gdzie liczy się moment. Robimy, założymy kilkadziesiąt klatek pod rząd , a potem spokojnie możemy wybrać jedno trafione, to najbardziej dla nas idealne ujęcie. Jest to na prawdę fajna sprawa.



Przejdźmy teraz do sprzętu.

Potrzebny nam będzie aparat (korpus -body) z manualnym ustawianiem parametrów (czas migawki, przesłona oraz ogniskowa). Pamiętajcie jednak, jeśli decydujecie się już na inwestycje w sprzęt, to robienie przez Was zdjęć musi być w 100% świadome i zamierzone. Jeśli zaś chodzi o markę, możliwości jest wiele, prym jednak wiodą Canon i Nikon - (bo to do nich dostaniecie każdy obiektyw, a u konkurencji bywa z tym różnie).

Większość profesjonalistów korzysta z Canonów - bo to ta firma przez wiele lat dzierżyła pałeczkę pierwszeństwa w rozwoju technologii cyfrowej. "Szkló", czyli obiektyw, to nieodzowna część fotografii. Bez optyki nie ma zdjęcia. Tu mamy do wyboru, do koloru - mnogie możliwości.

Generalnie dobry fotograf ma kilka obiektywów w plecaku np. do (zdjęć makro, portretów, szeroki kąt, teleobiektywy różnej maści). Każdy z nich jest wyspecjalizowany i daje całkiem odmienne efekty. (Jeżeli jakieś hasło, termin fachowy jest Wam nie znany zajrzyjcie do Góglu :) Kupowanie zooma o dużym zakresie zawsze wiąże się z jakąś stratą jakości bądź osiągnięć. Stałoogniskowe obiektywy i zoomy o niewielkim zakresie są najlepszym wyborem, bo są one też często "jasnymi obiektywami" - co podwyższa nam możliwości robienia zdjęć w gorszych warunkach oświetleniowych.

Czas na światło. Lampa służy nam pomocą w złych warunkach oświetleniowych, bądź w wyeksponowaniu ridera. Zwykła lampa błyskowa nie zdaje egzaminu. Potrzebujemy lamp z bardzo krótkim czasem błysku (cena ich jest dość wysoka, ale zdjęcia bardziej efektowne). Oprócz możliwości regulowania mocą lampy można często regulować skupieniem światła, a kształt odbłyśnika też często ma znaczenie.

Sterowanie tymi parametrami, odległością, kątem ustawienia lampy (lub kilku lamp) - to jest dopiero zabawa.

Dużo tego no nie?

Zdziwi Was pewnie fakt, że plakaty te największe i najładniejsze robi się aparatami na film, a nie cyfrówkami !

Cyfra jeszcze długo nie przegoni analogu jeśli chodzi o oddawanie kolorów. Przewagą jej jest nieograniczona możliwość robienia zdjęć.



Przykładowe zestawienie sprzętu profesjonalisty:

- Canon Eos 1D MarkII (korpus) - ok..14000zł
- obiektyw szerokokątny - ok..3000zł
- obiektyw portretowy - ok..4000zł
- obiektyw długogniskowy - ok..7000zł
- 2 lampy - ok..3000zł
- światłomierz - ok..2000zł
- statyw - ok..1000zł
- aparat średnioformatowy Hasselblad z obiektywami - ok. 8000zł

Plecak już pełen - a teraz go pilnuj ! Bo takie inwestycje to już poważna sprawa.

Trzeba mieć pasję.

Kiedyś słyszałem fajną historyjkę o fotografie i kucharzu :

Przychodzi światowej sławy fotograf do restauracji i zamawia sobie wykwintne danie cenionego lokalnie kucharza.

Po zjedzeniu podchodzi kucharz, mówiąc że to zaszczyt gotować dla takiego mistrza.

Mówi mu: - "Panie, musi pan mieć bardzo dobry aparat". Fotograf milczał.

Podziękował za pyszne danie i odpowiedział:

- "Wyborne jedzenie pan gotuje, musi pan mieć świetne garnki,„

I tak to jest - dobry fotograf robi zdjęcie na okładkę nawet z pudełka od butów i kartki papieru fotograficznego. Sprzęt jest bardzo przydatny szczególnie jeśli chcemy się z tego utrzymywać, albo konkurować z innymi zawodowcami.



Ale liczy się też pasja i talent. Nie mając kasy, a posiadając te dwie cechy też mamy szansę, czego dowodem jest np.: konkurs Redbull Illume 2006, w którym wygrała praca, która mogła być zrobiona właśnie Zenitem z lombardu za 100zł. Powodzenia.



JWRZ SESSION

Tekst & Fotki Piotr Kabat

Mroźny poranek, wszystko leniwie budzi się do życia. Rozpościerająca się mgła przysłania górzisty krajobraz, przed oczami ukazują się drzewa oskubane z liści, wraz ze zbliżaniem się do celu rysują mi się kontury gór. Po kilkunastu minutach wdrapywania się na jedno ze wzniesień zabloconymi szlakami, mogę w końcu odetchnąć. Rzucam rower gdzieś na ziemię razem z kaskiem i ochraniaczami, zdejmuję i rozpakowuje plecak- kamera, statyw, kasetki i jeszcze inne graty.

Po rozstawieniu sprzętu siadam na mokrej, ubłoconej ziemi i czekam na resztę teamu JWRZ.. Wbrew pozorom nie jest to żadna normalna pora do jazdy, nie jest to Listopad czy inny jesienny ciemny miesiąc, który by pasował do opisu, a Styczeń. Rozpoczynamy nowy sezon rowerowy, a może nawet nie kończymy poprzedniego bo tej zimy nie było ani śladu śniegu, więc i rozgraniczenia pomiędzy dwoma sezonami.



BULLSHITPRODUCTIONS



Po kolejnych kilkunastu minutach czekania dociera reszta rajderów, jeszcze chwila opierniczania się i trzeba się zabrać za jazdę. A więc wszyscy ubierają się w swoje przeszycie zapachem fiolków ochraniacze, hełmy, rękawiczki i w cokolwiek co tam jeszcze mają i za chwile już wszyscy są na szczytcie singletracka razem ze swoimi rowerami. Żeby być szczerym motywacją do jazdy średnia- błoto, mróz odcinający dopływ krwi do kończyn, większość przeszkód po wielu deszczach i okazjonalnie śniegu (!) nie jest taka jaka powinna być. W takich sytuacjach (lub gdy mam pełno w portkach przed jakimś ogromnym gapem) zawsze jest wymówka-kręcenie.

W związku z kamerowaniem jest kilka standardowych rozkmin- z fisheyem czy bez, jak tak to na statywie czy bez. Jak się już podejmie decyzję(nie koniecznie idealną) to pozostaje jeszcze problem- jakie ujęcie. Jak i to się wymyśli to pozostaje kwestia zgrania wszystkiego. Może nakamerowanie nie wydaje się trudne, bo nie jest. Ale jak się do tego poważnie próbuje podejść i jakieś sensowne ujęcie zrobić to sytuacja się trochę komplikuje. W każdym razie, odpalam kilkuletniego grata jakim jest moja kamera. Następnie ustawiam czas możliwie jak najmniejszy.. hmm 1/300 może być, z przesłoną nie kombinuje za bardzo. Las to kolejny przeciwnik kamerzysty (choć większość miejscówek właśnie tam się znajduje)



O tej porze roku akurat nie ma problemu, ponieważ światło jest jednakowe i wbrew pozorom dużo lepsze niż w lecie ze względu na brak liści na drzewach. Następna rzecz to porozumienie się z rowerzystą stojącym na górze trasy z operatorem kamery na dole. Na ogół polega to na wrzasku w stylu: "Nakuuuu*wiaj!!!!!!". Bywają również różne komentarze od innych rajderów, w stylu: "szatan!!!!". Rowerzysta bierze sobie to na ogół do serca chyba że nagle pojawi się jakaś nieoczekiwana przeszkoda np. niezauważony wcześniej patyk który wkręcił się w szprychy. Gdy wszystko jest w porządku i gotowe, gdy bohater nagrania poprawił gogle i ochraniacze na piszczele, gdy zapiął kask rusza w końcu z miejsca.

W sytuacji gdy wie, że jest kamerowany chce się pokazać jak najlepiej. Pedaluje, pochyla się, jak tylko umie w bandach stara w miarę stylowo pokonać wszystkie przeszkody na trasie. W tym czasie próbuje uchwycić to na taśmie filmowej z jak najlepszym efektem końcowym. Raz wyjdzie lepiej raz gorzej, a raz w ogóle(np. zapomnę o przycisku record) co może być irytujące zarówno dla skoczka jak i kamerzysty. Gdy wszystko wyjdzie prawidłowo, "puszczam" następnego rajdera i dzieje się to samo.



BULLSHITPRODUCTIONS



Abym mógł wystąpić również częściowo w filmie, daję komuś najbardziej odpowiedzialnemu w ekipie kamerę. Różnie to bywa z kręceniem w teamie, jedni mają większy zmysł artystyczny a drudzy mniejszy, a więc nie zawsze najlepiej to wychodzi. Najważniejsze jest to, że jednak każdy chce dać od siebie jak najwięcej i się stara. Pod koniec takiej sesji w JWRZ gdy wszyscy są wystarczająco usatysfakcjonowani/zmęczeni/poobijani pakujemy manatki i wracamy. W sumie to zawsze najgorzej jest z zapakowaniem statywu który wystaje z plecaka i obija się o hełm na mojej głowie żłobiąc w nim nie fajne dziury niszcząc tym samym design owego kasku nad którym ktoś spędził niejedną noc w pocie czoła.

Po powrocie do domu pierwszą czynnością jest zawsze obejrzenie nakręconego materiału i zrzucenie go na dysk. Powyżej opisałem jeden z wielu dni w czasie których kręciliśmy film JWRZsession. Jeśli się nastawiliście na jakąś niesamowitą produkcję po przeczytaniu tego tekstu to dobrze bo znaczy, że spełnił swoją funkcję, ale czy jest taką produkcją to raczej wątpliwe... Zresztą pozostawiam to do waszej oceny, ponieważ pojawił się w internecie . (www.bullshit.ovh.org).

Antigravity 3 - Unhinged - recenzja

www.unhingedthemovie.com

Tekst: Patryk Abramski

Zdjęcia: unhingedthemovie



Kilka miesięcy wpadł mi w ręce film „Antigravity 3-Unhinged” i do tej pory codziennie, albo co drugi dzień, na dzień dobry i na dobranoc go oglądam co doprowadza moją piękniejszą, drugą połówkę do szału. Film w swojej istocie przypomina skrzyżowanie doskonałego Roam z Earthed 3. Sama światowa czołówka rowerowego zjazdu pokazuje jak jeżdżą na luzie i nie w stylu „popatrzenie jaki robimy hardcore” tylko „jak pięknie robimy hardcore i wszystko to przy rewelacyjnie dobranej i idealnie wkomponowanej muzyce. Film rozpoczyna się pokazem umiejętności braci Neethling w RPA. Z wyjątkiem kilku poważniejszych masywów skalnych to teren wydaje się

dość płaski tym bardziej zadziwia fakt pochodzenia z tego kraju tak znamienitych zjazdowców. Ciekawe, bardzo kamieniste sekcje kończą się często nad samym oceanem. Hardcorowy downhill zakończony surfingiem? Brzmi bajecznie.... W kolejnej części pojawia się 2-krotny mistrz świata Fabien Barel i przyznam, że jest to jedna z moich ulubionych sekcji. Osobiście jestem jego wielkim fanem i to nie tylko ze względu na umiejętności, ale też bardzo podoba mi się osobowość tego sportowca. Na wstępie raczy nas wypowiedzią o miłości do kolarstwa górskiego „to główny powód dla którego to robię - pasja do jazdy nawet bez startów w zawodach jest dla mnie najważniejsza,

kocham mieć głowę pełną ognia, „pełen gaz”, po prostu kocham pędzić koło drzew przez skały na trasie, którą trudno jest pokonać na nogach”. Fabien pokazuje co rozumie przez te słowa na swojej rodzimej trasie w Peille koło Nicei we Francji, a następnie w San Remo we Włoszech. To co unikalne to, że oprócz rasowego DH na zjazdowce Stab mamy również pokaz co możemy zrobić na rowerze enduro. Pomiędzy astralnymi sekcjami DH Barel dosiada Howlera i wymiata na nim dokładnie jak powiedział „na pełnym gazie”.

Riders

Andrew & Jont Neethling - Pietermaritzburg, Cape Town RPA

Fabien Barel - Nice, France, San Remo Italy

Damien Spagnolo, Mickael Pascal - Les Sybelles, France

Grand Fielder, Lance McDermott

Rich & Ralph Jones

Steve Peat, Marc Beaumont Schladming, England,

David Vazquez, Thomas Braithwaite

Oscar Saiz Grandvalira Bike Park, Andorra

Greg Minnar

Scott Beaumont

Ben Reid, Glynn O'Brien - Belfast, Ireland, Wales,

Matti Lehtikainen - Nice, Schladming,





Trzecia część to francuski team Qbikes czyli Damien Spagnolo, Mickael Pascal. Na pięknych single trackach Les Sybelles we Francji pokazują nam wesołą, luźną jazdę w górach. Trasy, które przejedzie dziewczyna czy żona każdego z nas powiecie (może właśnie czasami o to chodzi, czyli urlop w górach też na rowerze). No tak tylko ta szybkość. Chłopaki robią to na takim speedzie, że my sobie przejeździemy na rowerach enduro, a oni nawet ładnie tłumiąc na zjazdówkach skaczą w dal może nawet.....kilkanaście metrów.



O kolejnej części czyli pokazie Granda Fiedlera i Lance'a McDermott'a nie czuję się na siłach wypowiadać. Odsyłam np. do Maćka czy Kraji z którymi jeździłem w Leogangu. Jedyne co mogę napisać to raczej nie mamy do czynienia z takimi wariatami jak Andrew Lacondeguy, ale nawet taki laik jak ja jeśli chodzi o slopestyle zauważy, że rasowo wymiatają i lecą non stop 36, backflipy z Xupami, a nawet front flipy.





Na kolejnej części mamy Richa & Ralpa Jones'a. Zawsze cudownie było oglądać miękką jazdę Bobalonga. Na downhillowych miejscówkach Szkocji zasuwa z ogromną prędkością na swoich Glorkach. Super ogląda się wyjątkowo strome sekcje w lesie.

Następnie...na kolana i czapki z głów. Wielki mistrz Steve Peat i sceny z pucharu świata w Schladming, a potem pokaz luźnej jazdy na miejscówkach w Anglii. Jakikolwiek dalszy komentarz uważam za całkowicie zbędny. Po chwili wtóruje mu dobry kolega Marc Beaumont. Nic tylko oglądać. Poziom próbują utrzymać na trasach koło Barcelony hiszpański mistrz David Vasquez. Atmosfera się rozkręca. Następnie...NIE!!! Nie będzie następnie!!! Nie chce mi się już pisać. Ten film trzeba obejrzeć. Ale nie na „oglądarze” z 15-toma rowerowymi kolegami i przy piwie tylko samemu. A wtedy nie można usiedzieć w domu. Chcę jeździć!!! Chcę w góry!!! (a tu za oknem w Wawie śnieg, piż....i w ogóle pogoda po wuju ;)).

Dopowiem jeszcze, że w dalszej części filmu wielcy mistrzowie DH jak Greg Minnar (sceny z RPA i z Fort William UK), Matti Lehtikainen (sceny też w Peille i San Remo jak Barel, ciekawe porównanie), Scott Beaumont, Ben Reid i inni.


Film dla mnie rewelacyjny i wnosi nową jakość. Każdemu miłośnikowi freeridu i DH gorąco polecam.





Gdynia Dąbrowa - 400 metrów

Tekst & Zdjęcia: Hc Squad

A person wearing a black long-sleeved shirt and dark pants is in a forest, leaning over a green and black mountain bike. The person is holding a helmet. The forest floor is covered with fallen brown leaves and some green grass. Several tree trunks are visible in the background.

Traska typu miniDH od długości 400m zbudowana przez miejscowych riderów. Rozpoczyna się przyjemnym singletrackiem najeżonym korzonkami i dołkami. Zakręt w prawo , lewo i malutki dropik (drabinka) około 1 metra. Banda w lewo , korzonki i zakręt w prawo po którym zaliczamy bardzo przyjemny gapik tzw step down.



Następnie znowu kamyczki, korzonki i sekcja ciasnych ostrych zakrętów: lewo prawo, lewo prawo, potem kawałek prostej i wjeżdżamy w mini wąwozik z którego wyskakujemy na zakręcić w lewo. Na końcu mała chłopcuzka i koniec traski.



Wydawca:

43RIDE jest częścią
strony www.43ride.com

43RIDE

Założa **43RIDE**:

- Zbyszek Nowicki
- Tomek Stefaniak

Kontakt: info@43ride.com

gg: 9579049

Tel : 880185292

Kolaboranci załogi **43RIDE** (kolejność przypadkowa) ;

- Tomasz Rakoczy tommysuperstar@o2.pl
- Wacław Klemp www.hcfr.pl
- Piotr Kabat www.bullshit.ovh.org
- Mariusz Sojka www.dh-zone.com
- Marcin Gromala
- Wiktor Zamanek www.nuestro-mundo.pl
- Maciek Bagiński www.trl.pl
- Bartek Talaga
- Paweł Matuszyński www.zumbi.pl
- Maciej Bochenek
- Patryk Abramski
- Bartek Krzysztoń www.villagerevolution.com
- Łukasz Pociecha
- Grzegorz Gromadzki www.hcsquad.pl
- Piotr Kwiecień www.freestajnia.pl
- Sławek Machaczek www.frmtb.pl
- Tomasz Profic www.tompro.eu

Dziękujemy wszystkim za możliwość wykorzystania ich słów, obrazów,
co umożliwiło Nam zebranie tego w jedną całość i stworzyć 1 numer 43ride,

NASTĘPNY NUMER **43RIDE**

Pojawimy się w okolicy Marca/Kwietnia tego roku.



W następnym numerze niewykluczone że pojawią się tematy min:

- odwiedzimy fabrykę...
- PRO/pozycje
- Sabrina - boys, boys, boys ...
- obozy rowerowe - czy warto?
- na majówkę ;)
- sesja rozbierana ...
- nowe miejscówki
- nowe zdjęcia
- ciekawi ludzie
- i wiele innych tematów.

Pamiętaj że TY również możesz przekazać coś innym,
Czekamy na twój wkład ☺.

Przedruk i wykorzystanie w jakiegokolwiek formie bez
wcześniejszej zgody **43RIDE** są zabronione.

43RIDE nie stanowi oferty w rozumieniu prawa i jest publikowane
jedynie do celów informacyjnych.

43RIDE jest darmowym biuletynem do strony www.43ride.com