

43RIDE

magazyn
rowerowy

(10) marzec 2010

NR. ISSN: 1899-766X



Dostępny bezpłatnie na stronie www.43RIDE.com

Zdjęcie: *Michał Niewdana*
Rider: *Krzysztof „Generał” Kuś*



Zawartość 43RIDE

Zdjęcie na okładce:
Zdjęcie: *Tomasz Rakoczy*
Rider: *Szymon Godziek*

(10) marzec 2010

www.43RIDE.com

3	Wstęp
5	Fotoklatka
	<i>Aktualności</i>
10	Kalendarz zawodów 2010
11	Obozy rowerowe - przegląd oferty
13	Timing Days
14	Modern Freeriders
16	Omen Vigo 2010
22	Trek Ticket
	<i>Ludzie, wywiady</i>
26	Kamil Knapieński - fotograf
30	Aaron Chase - biografia
35	Yannick Granieri - go big or go home!
41	Young Gun - Sławek Łukasik
	<i>Relacje, miejscówki</i>
44	Bike Snow Slalom
48	Targi Rowerowe - fotorelacja
51	Cupa Cetatilor - zawody DH w Rumunii
57	Enduro Majówka 2009
68	Z wizytą we Francji - Les 2 Alpes
75	Haffell Bike Park
	<i>43RIDE testuje</i>
81	Pedały NS Aerial
82	Klocki hamulcowe UNEX
83	Answer - mostek, kierownica i chwyt
86	Kaski Met Kaos i Parachute
89	Old Stuff: Buty Sidi '98/99
90	Test czytelnika: Banshee Wildcard
	<i>Serwis</i>
94	Odkręcić nieodkręcalne
95	Nowe futro Norki
	<i>PROradnik</i>
98	Stres... z czym to się je?
102	Koniec

Po zlodowaceniu nie pozostał już prawie żaden ślad. Wiosna to początek sezonu, a jak przychodzi wiosna i początek sezonu, to My dostarczamy Wam wiosenny numerek magazynu rowerowego 43RIDE. To już 10 numer!! Tutaj należą się wielkie podziękowania dla wszystkich, którzy w jakikolwiek sposób przyczynili się do powstania, przetrwania i trwania 43RIDE.

Zanim zaplanujesz wolny czas na majówkę, wakacje i inne takie tam, zapoznaj się z propozycją na wycieczkę Enduro po Beskidzie, na FR w Les2Alpes czy też jazdę po norweskim Hafjell Bike Parku. Jak to już zwyczajem naszym bywa zahaczyliśmy o ciekawe postacie: Aaron Chase, Yannick Granieri, Kamil Knapiński i przyszłość polskiego DH Sławek Łukasik. Wszyscy oni tworzą wybuchową mieszankę w naszym 43RIDE.

Jak często spotykał Cię stres? Jak sobie go rozpracować? Dowiesz się w PROradniku. Nowe futro Norki? Któż nie chciałby go zobaczyć? Naszym testom poddały się klocki hamulcowe UNEX, kaski Met Kaos i Parachute, mostek/kierownica/chwyty ANSWER, pedały NS. Nowym rozdziałem w Naszym Magazynie jest OLD STUFF – mam nadzieję, że znajdziecie tu dużo kultowych i ciekawych części, które funkcjonują do dnia dzisiejszego. Ponadto w wiosennym numerze 43RIDE znajdziecie również: kalendarz zawodów, przegląd obozów rowerowych, Timing Days, Modern Freeriders, Omen Vigo, Trek Ticket, Bike Snow Slalom, Cupa Cetatilor - zawody DH w Rumunii, i na koniec małą poradę jak odkręcić nieodkręcalne rzeczy w rowerze.

Zbyszek Nowicki - 43RIDE

Zapraszamy również do odwiedzenia
naszych profili na:

Myspace

Facebook



Dziękujemy wszystkim za możliwość wykorzystania ich słów i obrazów! To dzięki Wam mogliśmy stworzyć ten numer 43RIDE. Pamiętaj, TY również możesz pokazać coś innym! Jeżeli chcesz podzielić się ciekawymi materiałami, skontaktuj się z nami! Czekamy na materiały do końca maja 2010. Następny numer 43RIDE ukaże się pod koniec czerwca 2010.

SMOLNA GRILL CONTEST DH#4

SOPOT, SMOLNA
18.04.2010



FreeStajnia

ROZKŁAD JAZDY

9 45-10 45 - ZAPISY
12 - START ZAWODÓW
16 - ROZDANIE NAGRÓD

WPISOWE 15 ZŁ - WLICZONE UBEZPIECZENIE
GRILL DO DYSPOZYCJI, A GŁODNEGO NAKARMIMY
WIĘCEJ INFO NA WWW.FREESTAJNIA.PL

FOTO: PAPO.OWNLOG.COM, PAWEŁ KLIMEK, PLAKAT: KRASUCCI.LECH@GMAIL.COM, LECH KRASUCCI

Zapraszamy na imprezy:

Brighter

Klub **Grawitacja**
ul. Browarna 6

PREMIERA
15 kwietnia
(czwartek)

Start: 19:00

Wstęp: 5zł



RYS

43RIDE

PRODUCED BY NEW WAVE CINEMA STARRING GARETT BUEHLER FEATURING MIKE KINRADE, MITCH CHUBEY, KURT SÖRGE, JAMES DOERFLING, GRAHAM AGASSIZ, MATT BROOKS, DANGEROUS DAN & MIKE LAUDRUM, MIKE HOPKINS, CASEY GROVES, AND PAUL VAN VELZEN. MUSIC BY ZUKU, LONG WALK SHORT DOCK, SUBTXX, C.AARME, ULTRA PULVERIZE. DISTRIBUTED BY VAS ENTERTAINMENT 800.727.6689 PHOTO JEREMY CESA RIDER MITCH CHUBEY



dh-zone.com



DAKINE

WORTH



PATRONAT PREZYDENTA
MIASTA SOPOTU

NaszeMiasto.pl



WARTA

Milk bike



UCI



fotoklatka



zdjęcie: **Michał Niewdana**
rider: **Krzysztof „Generał” Kuś**

fotoklatka



zdjęcie: **Michał Chodkowski**
rider: **Johannes Fischbach**
Crankworx Whistler, Dual Slalom

fotoklatka



zdjęcie: **Piotr Seweryn**
rider: **Konrad Porochniak**

fotoklatka



zdjęcie: **Damian Rzodkiewicz**
rider: **Jacek Rzodkiewicz**
Les 2 Alpes, Francja

fotoklatka



zdjęcie: **Tomasz Rakoczy**
rider: **Justyna „Tina” John**

Kalendarz zawodów 2010

Aktualizowany na bieżąco!
43RIDE.com/kalendarz-2010

Kwiecień

- 9-11 Solny Downhill, Bochnia - solnydownhill.pl
- 10-11 Vienna Air King, Wiedeń - vienna-air-king.at
- 14 Puchar Czech 4X - 1 runda, Praha Polis.13
- 15-18 Festiwal Sea Otter Classic, Monterey - seaotterclassic.com
- 24 Puchar Polski 4X - 1 runda / 4X Festina Night Race, Szczawno Zdrój - mtb-anna.eu
- 24-25 Puchar Polski DH - 1 runda / Diverse DH Contest #1, Stożek, Wisła

Maj

- 1-2 Puchar Świata 4X - 1 runda, Houffalize - uci.ch
- 1-2 iXS Swiss Downhill Cup - 1 runda, Monte Tamaro - ixsdownhillcup.com
- 1-2 Puchar Polski DH - 2 runda, Czarna Góra
- 6-8 Bike Hall Contest, Trutnov - bikehallcontest.com
- 8 3DH Cup - 1 runda, Meziboří u Litvínova - 3dhcup.com
- 15-16 Puchar Świata DH/4X - 1/2 runda, Maribor - uci.ch
- 21-24 Dirtmasters Festival, Winterberg - dirtmasters-festival.de
- 22 Puchar Polski 4X - 2 runda, Chorzów
- 22 Enduro Trophy, Bielsko Biała - endurotrophy.emtb.pl
- 22-23 iXS German Downhill Cup - 1 runda, Winterberg - ixsdownhillcup.com
- 23 Puchar Czech DH - 1 runda, Krupka u Teplic
- 29-30 iXS European Downhill Cup - 1 runda, Innerleithen - ixsdownhillcup.com
- 29-30 Puchar Polski DH - 3 runda / Diverse DH Contest #2, Zar, Międzybrodzie Żywieckie

Czerwiec

- 4-6 Austrian King of Dirt, Linz - akod.at
- 5 3DH Cup - 2 runda, Rokytnice Nad Jizerou - 3dhcup.com
- 5-6 Puchar Świata DH/4X - 2/3 runda, Fort William - uci.ch
- 11-12 **Mistrzostwa Europy 4X**, Willingen - uci.ch
- 12-13 II Memoriał im. Marka Dunata, Skrzyczne, Szczyrk
- 12-13 iXS European Downhill Cup - 2 runda, Verbier - ixsdownhillcup.com
- 19-20 Puchar Świata DH/4X - 3/4 runda, Schladming - uci.ch
- 19-20 iXS German Downhill Cup - 2 runda, Ilmenau - ixsdownhillcup.com
- 23 Puchar Czech DH - 2 runda, Špindlerův Mlýn
- 26-27 iXS European Downhill Cup - 3 runda, Leogang - ixsdownhillcup.com
- 27 Puchar Czech DH - 3 runda, Klinovec

Lipiec

- 3-4 iXS European Downhill Cup - 4 runda, Bischofsmais - ixsdownhillcup.com
- 3-4 Puchar Polski DH - 4 runda / Puchar Wierchomli, Wierchomla
- 4 Puchar Czech 4X - 2 runda, Mladá Boleslav
- 10 **Mistrzostwa Polski 4X** / Puchar Polski 4X - 3 runda, Rybnik
- 10-11 iXS German Downhill Cup - 3 runda, Rittershausen - ixsdownhillcup.com
- 10-11 Puchar Polski DH - 5 runda / Diverse DH Contest #3, Palenica, Szczawnica
- 11 Mistrzostwa Czech DH, Velká Karlovice
- 17 3DH Cup - 3 runda, Monínek - 3dhcup.com
- 17-18 iXS Swiss Downhill Cup - 2 runda, Wierhorn - ixsdownhillcup.com
- 17-18 **Mistrzostwa Polski DH** / Puchar Polski DH - 6 runda, Czarna Góra
- 24 Enduro Trophy, Czarna Góra - endurotrophy.emtb.pl
- 24-25 Puchar Świata DH - 4 runda, Champéry - uci.ch
- 24-25 iXS German Downhill Cup - 4 runda, Bad Wildbad - ixsdownhillcup.com
- 29.07-1.08 Crankworx Colorado - crankworx.com
- 31.07-1.08 Puchar Świata DH/4X - 5 runda, Val di Sole - uci.ch

Sierpień

- 7 Puchar Polski 4X - 4 runda, Szczawno
- 7 Enduro Trophy, Brenna - endurotrophy.emtb.pl
- 7-15 Kokanee Crankworx, Whistler - crankworx.com
- 8 Puchar Czech 4X - 3 runda, Tošovice
- 13-15 XIV Festiwal Rowerowy, Szklarska Poręba - festiwalrowerowy.pl
- 14-15 iXS European Downhill Cup - 5 runda, Spizak - ixsdownhillcup.com
- 21 3DH Cup - 4 runda, Jiřetín Pod Jedlovou - 3dhcup.com
- 21-22 iXS European Downhill Cup - 6 runda, Pila - ixsdownhillcup.com
- 21-22 Zawody DH, Laworta, Ustrzyki Dolne
- 28-29 **Mistrzostwa Polski Dirt Jump** Dig-Nitty MTBMX Dirt & Outdoor Park - dig-nitty.info
- 28-29 Puchar Świata DH/4X - 6 runda, Windham - uci.ch
- 28-29 iXS Swiss Downhill Cup - 3 runda, Crans Montana - ixsdownhillcup.com
- 28-29 Puchar Polski DH - 7 runda / Diverse DH Contest #4, Chelm, Myślenice
- 31.08-5.09 **Mistrzostwa Świata DH/4X**, Mt. Saint Anne - uci.ch

Wrzesień

- 4 Puchar Polski 4X - 5 runda, Bydgoszcz
- 9 Enduro Trophy, Świeradów - endurotrophy.emtb.pl
- 11-12 iXS European Downhill Cup - 7 runda, Chatel - ixsdownhillcup.com
- 18-19 Puchar Czech 4X/DH - 4 runda, Pec pod Sněžkou
- 25 3DH Cup - 5 runda, Jablonec Nad Nisou - 3dhcup.com
- 25-26 iXS German Downhill Cup - 5 runda, Thale - ixsdownhillcup.com

Październik

- 2-3 iXS Swiss Downhill Cup - 4 runda, Bellwald - ixsdownhillcup.com

Obozy rowerowe 2010

Przegląd oferty obozowej w nadchodzącym sezonie.

Początek sezonu to idealny moment, aby zaplanować wakacyjny wypad w ciekawe miejsce. W związku z tym postanowiliśmy przyrzeć się temu co oferują nasze rodzime firmy. Obozy rowerowe to popularna metoda spędzenia czasu z rowerem. Przy okazji możemy się czegoś nowego nauczyć, podpatrzeć, no i poznać nowych znajomych. A wszystko to pod okiem doświadczonej kadry instruktorskiej. Przyjrzyjmy się bliżej, gdzie, z kim i kiedy możemy wybrać się pojeździć.



Firma Dig-Nitty została założona stosunkowo niedawno przez wielokrotnego Mistrza Polski w Dircie, Michała „Nypla” Jasińskiego. Firma Michała ma już za sobą debiutancki obóz, który odbył się w tą zimę w Białymstoku - notabene, wszyscy wrócili zadowoleni. W skład kadry instruktorskiej weszli m.in. Nypel, Marek „Maro” Łebek czy Janek Pietruczuk. Na chwilę obecną trwa dogrywanie wszystkich szczegółów i niestety nie możemy podać zbyt wielu konkretów. Wiemy jedynie, że planowany termin to początek lipca, a obóz będzie nastawiony na park i dirt.

Strona internetowa: dig-nitty.info



GRAVITY CAMP

Gravity Camp to najmłodsza firma na rynku organizująca obozy rowerowe. Za jej powstanie odpowiada Michał „Schodek” Chodkowski, który wcześniej współpracował z Totalbikes. Poza Schodkiem wsparcie kadrowe zapewnią takie osoby jak Tomek Jezierski, Jonasz Rożdżyński, Michał Mucha, a jeśli chodzi o dirtowców to wystarczy wymienić osoby Waldka Kiebańskiego czy Marka „Maro” Łebka. W planach obozowych są także gościnne wizyty kilku innych znanych osób ze sceny DH/FR czy dirt. Warto także zaznaczyć, że Gravity Camp jako jedyny posiada w swojej ofercie obóz typowo slopestyle'owy, który ma się odbyć w Ustrzykach Dolnych w nowo budowanym bike parku.

Strona internetowa: gravitycamp.pl

Wisła Stożek

- typ obozu: DH, FR, Enduro
- 1 termin: 26 czerwiec - 3 lipiec
- 2 termin: 3 - 10 lipiec
- 3 termin: 10 - 17 lipiec
- 4 termin: 17 - 24 lipiec
- 5 termin: 24 - 31 lipiec

Laworta, Ustrzyki Dolne

- typ obozu: DH, FR, slopestyle
- 1 termin: 7 - 14 sierpień
- 2 termin: 14 - 21 sierpień



totalbikes.pl

Totalbikes, to firma o ugruntowanej pozycji na rynku. Główną postacią Totalbikes jest Wojtek „Diabeł” Koniuszewski. Co można o Diabie napisać? Jest licencjonowanym instruktorem kolarstwa UCI, ma za sobą ponad 150 startów w zawodach krajowych i międzynarodowych, a przy okazji zdobył kilka tytułów, m.in. Mistrz Polski w DH, kat. Masters (2007 i 2009). Szkolenia rowerowe prowadzi od 2007 roku, a oferta obozowa jest jedną z najciekawszych na rynku.

Strona internetowa: totalbikes.pl

Białystok

- typ obozu: dirt, park, 4X
- 1 termin: 26 czerwiec - 3 lipiec
- 2 termin: 3 - 10 lipiec
- 3 termin: 10 - 17 lipiec
- 4 termin: 17 - 24 lipiec

Czarna Góra

- termin: 10 - 17 lipiec
- typ obozu: DH
- obóz przygotowujący do Mistrzostw Polski w Downhillu

Whistler, Kanada

- termin: 27 lipiec - 17 sierpień
- typ obozu: DH, FR

- wyjazd do mekki kolarstwa górskiego, czyli Whistler Bike Park w Kolumbii Brytyjskiej w Kanadzie

Myślenice

- termin: 22 - 28 sierpień
- typ obozu: DH
- obóz przygotowujący do finału Pucharu Polski w Downhillu

Planowane weekendowe szkolenia:

- 1 termin: 7 - 9 maj
- 2 termin: 14 - 16 maj
- 3 termin: 3 - 6 czerwiec
- 3 termin: 10 - 12 wrzesień



Firma Bike Camp zajmuje się organizacją obozów rowerowych od 5 lat (najdłużej ze wszystkich), a za ich organizację odpowiada Biuro Turystyki i Rekreacji Azymut. W skład kadry instruktorskiej wchodzi m.in. Krzysiek „Chuzio” Kosmowski, Marcin „Ślimak” Maślak czy Mateusz „Chudy” Grochal. Swoją ofertę obozową opierają głównie na wyjazdach do zagranicznych miejscówek, a w planach jest także, tzw. „Video Coaching”.

Strona internetowa: bike-camp.pl

Saalbach, Leogang - Austria

- termin: 5 - 15 lipiec
- typ obozu: DH, FR, 4X, dirt
- 4 dni w Leogang
- 4 dni w Saalbach Hinterglemm
- obóz od 15 lat

Kluskowce

- termin: 19 - 26 lipiec
- typ obozu: DH, FR, trial
- obóz od 13 lat

Livigno, Włochy

- termin: 27 lipiec - 5 sierpień
- typ obozu: DH, FR, dirt
- obóz od 15 lat

Winterberg, Niemcy

- termin: 6 - 15 sierpień
- typ obozu: DH, FR, 4X, dirt
- obóz od 15 lat

Szpindlerowy Młyn, Czechy

- termin: 18 - 25 sierpień
- typ obozu: DH, FR
- obóz od 15 lat

W ofercie są także szkolenia i wyjazdy na zagraniczne zawody, m.in.:

- Festiwal IXS Winterberg, Niemcy
- IXS Špičák, Czechy
- IXS Leogang, Austria



Timing days

Tekst i zdjęcie: TimingDays.pl

Timing Days podpatrzyłem w Anglii, od chłopaków z Racers Guild w Cannock Chase (racersguild.co.uk). Temat jest prosty: lokalne ekipy trenują i jednocześnie ścigają się na swoich traskach. Zabawę umiła pomiar czasu, w wersji mini są to max dwa zegary z radiowym automatycznym nastawianiem, stopery oraz krótkofalówki. Każdy z uczestników dostaje godzinę, o której musi stawić się na starcie. Po wystartowaniu obsługa mety odpala stoper, a po dojechaniu delikwenta do mety przyciskamy stop

na stoperze i mamy dosyć dokładny pomiar czasu. Ważna jest współpraca na linii start-meta oraz czuwanie zawodników kiedy jest ich kolej. Timing Days jest fajne, bo jest tanie, lokalne i proste w organizacji.

Obsługa to minimum 2 osoby, do tego trzeba doliczyć dwa zegary po 35 pln, dwa stopery po 15pln, walkie takie (min. 2 sztuki) oraz długopis i kartkę. W wersji high-end komputer :)

Co to daje? Trening techniczny, przygotowanie do startu (wielu gości spała się na zawodach, to im może pomóc), zdrową rywalizację (nie ma miejsc). Ogólnie dzięki temu wiesz czy dana technika lub linia faktycznie poprawiają czas przejazdu, możesz podpatrywać kolegów itp. itd.

Oficjalna strona: timingdays.pl
Zdjęcia: blackmountain.pl

Modern Freeriders

Rozmawiał: **Zbyszek Nowicki**

Zdjęcia: **archiwum MDR**



Zbyszek Nowicki: *Powiedz nam coś na temat Modern Freeriders.*

Oskar Macuk: Modern Freeriders to ekipa riderów jeżdżących totalnie dla fun'u, budujących odjechane przeszkody i chcących zmienić oblicze polskiego FR.

Dlaczego Modern Freeriders?

Dlatego Modern, ponieważ zwykły freeride kojarzy się z Kanadą i north shorem, a Modern FR to połączenie wszystkiego co się wiąże z extreme MTB, czyli street, dirt, downhill i wszystko inne.

No nieźle, ale powiedz, co skłoniło Cię do założenia MDR?

Pomysł takiej ekipy siedział mi w głowie już od dawna, ale dopiero teraz coś mnie natchnęło, żeby ten plan wprowadzić w życie. Miałem już dość polskich lans riderów i straszego szufladkowania tego sportu. Zawsze kiedy gdzieś się pojawiałem i jeździłem z jednymi chłopakami w lesie, a z „rurkensami” na dirtach czy z bmx'owcami na strecie, to nikt nie potrafił mnie sklasyfikować i przyjąć do odseparowanej „grupy”.

Ok, ale co to ma wspólnego z MDR?

Właśnie bardzo dużo, ponieważ siedząc w maju w gipsie, postanowiłem zrobić team, ale nie taki „UgaBuga Racing Team”, tylko totalnie wolny freeridowy team, nagrywający niezależne produkcje, budujący własne trasy, jeżdżący na odjechane wyjazdy i co najważniejsze, łączący wszystkie rodzaje MTB od strefy przez slopestyle aż po downhill.



Jaki jest cel założenia takiego teamu?

Jak widzisz w Polsce jest dużo freeriderów, lecz są oni porzuceni po całym kraju. Przy zakładaniu tego team'u miałem na myśli zrzeszenie wszystkich naprawdę zajebych kolesi, pod względem charakteru, zachowania, ale też jazdy. Chcemy śmigać w górach, w tych samych koszulkach, aby ludzie, którzy nas otaczają, zobaczyli że nie przyjechali do nich żadni „UgaBuga Racing Team” lub „Rurki fajki lans”, tylko grupka dobrych fajnych kolesi, którzy świetnie się bawią, na strecie jak i w lesie.

Jak myślisz, pomysł wypali?

Wydaje mi się, że już powoli wypala. Wielu moich znajomych mówiło, że bez żadnego sponsora nic nie wyjdzie. Pomyślałem, że jak się chce, to można zrobić bardzo wiele. Siedząc w gipsie zaczynałem robić stronę internetową, myślałem dużo nad tym pomysłem. Myślę, że w 2010 roku osiągniemy wiele i że jeszcze o nas usłyszycie.

Jeśli podoba się wam pomysł, to możecie uzbroić się w koszulkę MDFR, informacje na modern.freeriders@gmail.com



Nowości 2010

Omen Vigo

Tekst: **43RIDE**

Zdjęcia: **Marcin Wróbel** - frupel.ownlog.com

„Tony papieru, przegrzanych procesorów i nieprzespanych nocy w poszukiwaniu każdego milimetra, ale efekt końcowy jest istnie szatański.”



Projekt OMEN zjawiał się na polskich trasach zjazdowych niczym grom. Od początku wzbudził spore zainteresowanie, szczególnie tym, że rama w całości została zaprojektowana i zbudowana w Polsce. Pod projektem podpisuje się zawodnik/konstruktor **Roman Pyrkosz**. Prace nad ramą rozpoczął ponad 2 lata temu kiedy to po raz pierwszy wystartował na rowerze złożonym na ramie własnej konstrukcji. Wyobraźnia zadziałała do tego stopnia, że cały ten omen przelał się na papier. Roman pracował już wcześniej nad kilkoma innymi swoimi projektami, między innymi nad ramą z gearboxem, lecz tym razem postanowił urzeczywistnić swoje marzenie o własnej racingowej konstrukcji... a potem to już tylko życie projektem. Tęcza papieru, przegrzanych procesorów i nieprzespanych nocy w poszukiwaniu każdego milimetra, ale efekt końcowy jest istnie szatański.



Prototypowy Vigo Concept przeszedł całosezonowe testy na zawodach downhillowych w Polsce i na różnych trasach Czech i Słowacji. Zaowocowało to drobnymi zmianami geometrii oraz całkowicie przeprojektowanym wahaczem, który umożliwia montaż mniejszych zębatek i zwiększyła się znacząco jego sztywność. I w ten oto sposób na światło dzienne wyjrzała finalna wersja racin-gowej ramy Omen Vigo na 2010 rok.

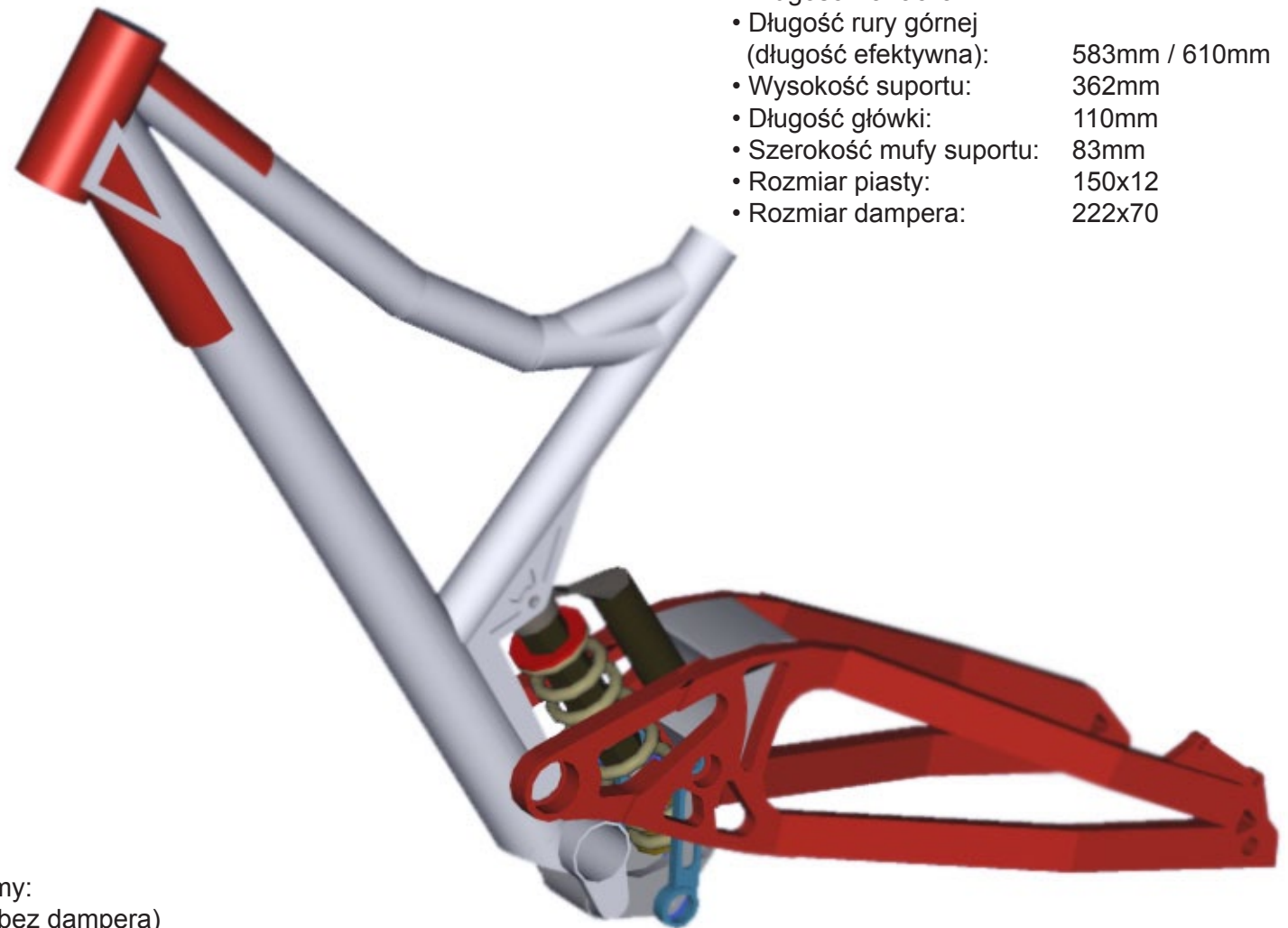
Na nowym Vigo, o tytuł mistrza polski w DH, będzie walczył między innymi **Wojtek Foks**, choć jak podaje projektant Omen'a trwają rozmowy z kilkoma innymi zawodnikami.





Dane techniczne

- Rozmiar ramy: 15" / 16,5"
- Kąt główki: 65 stopni
- Kąt rury podsiodłowej: 71 stopni
- Baza kół: 1149mm / 1176mm
- Długość wahacza: 442mm
- Długość rury górnej (długość efektywna): 583mm / 610mm
- Wysokość suportu: 362mm
- Długość główki: 110mm
- Szerokość mufy suportu: 83mm
- Rozmiar piasty: 150x12
- Rozmiar dampera: 222x70




Cena ramy:
3600 zł (bez dampera)
4950 zł (z damperem Elka Suspension Stage 5)

W komplecie jest zintegrowany napinacz Mozartt, zapasowy hak przerzutki i oś tylnego koła. Jest również opcja z doбором własnej szaty graficznej.

Waga ramy w wersji polerowanej wynosi 3,7 kg bez dampera. Omen Vigo będzie posiadał bardzo lekki zintegrowany napinacz, również polskiej produkcji, Mozartt o całkiem odmiennym sposobie mocowania niż jest to w przypadku innych marek. Skok zawieszenia również uległ zmianie - obecnie wynosi 207mm i współpracuje z damperem 222x70mm. Będą dostępne dwa rozmiary ramy S/M 15" oraz M/L 16,5".

Waga całego roweru (jak na zdjęciach) to 17,2kg, ale po zmianie paru komponentów można osiągnąć 16,5kg, co jest bardzo dobrym wynikiem i z pewnością pozwoli urwać cenne sekundy na trasie.





Z tego co się dowiedzieliśmy, trwają już prace nad nowym modelem, który ma się pojawić w przyszłym sezonie, lecz szczegóły są jeszcze w fazie „top secret”.

Wszelkie odnośnie ramy pytania proszę kierować na freerider79@o2.pl, a wkrótce zostanie odpalona oficjalna strona www.omenracing.pl



Nowości 2010

Trek Ticket

Tekst: Mariusz „Rudy” Zuchowski

Zdjęcia: Wojtek „Perwol” Walter

Trek Ticket Singature, praktycznie rzecz biorąc, to każdy rower na tej ramie będzie customem, więc prezentowana tutaj maszyna jest tylko jednym przykładem z milionów możliwości.

Nie będę rozpisywać się tutaj na temat części, są one wszędzie dostępne i wszyscy wiedzą co jak działa. W tym tekście chodzi o ramę ;) Muszę się pochwalić, że jest to jedyny egzemplarz w UK i jeden z około czterdziestu w całej europe, więc rama jest naprawdę rzadka. Dzięki pociągnięciu za odpowiednie sznurki u gości z Treka udało mi się ją zamówić i po kilku tygodniach oczekiwania oto jest...



Pierwsze co rzuca się w oczy, to powiększone rury i wielka główka z systemem E2 (tapered). Do tego dochodzą grube horyzontalne haki z wbudowanymi napinaczami i hakiem przerzutki. Całości dopełnia 10mm ośka. Jak można się domyśleć z tego opisu, cholerstwo jest niesamowicie sztywne i przy tym całkiem lekkie. Nie sądzę, abym miał kiedykolwiek okazję jeździć na sztywniejszym hardtailu niż ten. Niestety nie mogę tego powiedzieć o widelcu, ale w końcu jest to wideł do XC i przy wadze 1.5kg nie można spodziewać się wielkiej sztywności. Docelowo trafi tutaj Fox 831 i z pewnością dopełni on ramę.

Osobiście jeżdżę 4X, trochę pump tracków i torów bmx-owych, więc moje wrażenia są powiązane tylko z tymi stylami. Dzięki niesamowitej sztywności ramy, każde naciśnięcie na pedały przekazywane jest prosto na koło i nie ma tam jakiegoś wyginania się, a w efekcie straty energii. Niestety nie mogę powiedzieć tego o moich kołach (zestaw również do XC), ale nie mogę na nie narzekać, bo w końcu nie zostały do tego stworzone. Piasty DT kręcą się jak oszalałe i w sumie jest to bardzo szybki komplecik do ścigania (polecam!).

Mały opis techniczny

rama: **Trek Ticket Signature long**
amortyzator: Fox F100 Remote (bez poplocka)
koła: Bontrager RL
opony: Bontrager XR1 Team Issue 2"
korby: Shimano XT + zębatka Gamut Race 34t
napinacz: Gamut P20
przerzutka: Shimano Ultegra 6700 SS
manetka: Shimano Saint
kasetka: Shimano Dura Ace 11-21, bez 3-ch zębatek

łańcuch: Shimano Dura Ace
pedały: Shimano DX SPD
hamulce: Shimano XT Ti 160/140mm
mostek: Bontrager Rhythm Pro 50mm
kierownica: Bontrager Big Earl 50mm rise
szytka i siódło: Bontrager Rhythm Pro + Bontrager RL
gripy: Lizard Skin EastStCycles.com ltd edition

waga całości: **11,5 kg**





Trek Ticket został zaprojektowany z myślą o widelcach o skoku 80/100mm. Przy moim widelcu (100mm) rower super skręca, wręcz nie lubi jeździć prosto. Kocha ciasne, techniczne, bardzo szybkie zakręty i sprinty, nie miałem jeszcze tyle zabawy na żadnym innym rowerze. Gdybym jeździł dirt/street, to z pewnością dałbym widelec o skoku 80mm, co uczyniłoby ten rower jeszcze bardziej zwinnym.

Jeśli chodzi o cenę... Niestety w UK rama jest niedostępna w tym roku, a mój zakup to „wspomagany” deal :) Podziękowania dla mojego szefa z *EastStCycles.com* i chłopakom z Treka UK (cena w USA to około 980\$ ~2800pln).

Na sam koniec zostawiam pytanie: czy warto płacić takie pieniądze za aluminiowego hardtaila? Definitywnie i bez zastanowienia TAK. Jeśli ktoś będzie miał możliwość i fundusze, niech się nie zastanawia tylko kupuje. Z całą pewnością ramka jest warta tych pieniędzy w 100%.

Let the force be with you! ;)



Fotograf

Kamil Knapiński

Tekst i zdjęcia: *Kamil Knapiński* - kamilknapiński.pl





Witam, nazywam się Kamil Knapiński. Mam 18 lat i spokojnie, nie denerwujac się, odliczam kolejne dni do maja (matura JUPI :]).

Fotografią zajmuję się już prawie 4 lata. Zaczęło się od poczciwej hybrydy Canona S2 IS, następnie było pierwsze lustro - Canon 350D, a teraz biegam sobie po lesie z 40D. Na początku (czasy 2-3 klasy gimnazjum) fotografowałem samoloty na lotniskach i wysokościach przelotowych. Gdy trafiłem do LO poznałem Maćka o wiele mówiącym pseudonimie „Świrku” :D.

Można powiedzieć, że to On zabrał mnie pierwszy raz do lasu by porobić rowerowe zdjęcia. No i tak zaczęła się moja przygoda z całym światem bocheńskich bikerów, których z tego miejsca pozdrawiam - Liber, Bbakus, Mati, Proca, Troll, Frycio, Joncek, Kaczka i inni :P

Poza fotografią lubię także - coś niesamowitego :D - jeździć rowerem, głównie w poszukiwaniu ładnych widoczków i krajobrazów.





Kończąc życzę sobie i wam szybkiego
nadjeścia wiosny i zielonego lasu.

Dziękuję :]

Strona www Kamila:
kamilknapiński.pl

Aaron Chase^{bio}

Tekst: Tomasz Profic, Red Bull Photofiles

Zdjęcia: John Gibson - gibsonpictures.com, Ian Hylands - ianhylands.com,

Lukas Kane - lukaskane.com, /Red Bull Photofiles



Aaron Chase jest jednym z weteranów freestyle'u na rowerach górskich. Od prawie dekady jest osobą, która ciągle podnosi poprzeczkę wyżej i wyżej, a dodatkowo wyznacza trendy w budowaniu tras i rowerów. Odkąd Aaron został profesjonalistą tuż po ukończeniu szkoły doczekał się aż trzech różnych rowerów sygnowanych jego nazwiskiem. Teraz gdy ma już 32 lata wciąż pokazuje, że jest jednym z najlepszych zawodników w tym biznesie.

W 2008 roku Aaron i kilku innych zawodników zorganizowali ciekawy road trip w północnych Stanach. Zajrzeli do każdego bike parku, na lokalne miejscówki i skateparki, aby pojeździć i odkryć nowe miejsca. Co odróżniało ten wypad od innych? Aaron i spółka przemieszczali się na motorach Harley Davidson, podczas gdy reszta ekipy jechała vanem z przyczepą z całym sprzętem.

„To było niesamowite doświadczenie. Jeździliśmy i spędzaliśmy czas z mnóstwem lokalnych riderów, świetnie się przy tym bawiając. Wciąż jestem zafascynowany tego typu wypadami i mam nadzieję, że uda się to jeszcze kiedyś powtórzyć.”

Aaron Chase urodził się w 1978 roku w New Hampshire i tam też dorastał. Zafascynował się tym sportem po obejrzeniu filmu z legendą freeride'u Hans'em Rey'em. Wiele otarć i upadków później, jego rodzice w końcu się złamali i kupili młodemu Aaron'owi rower trialowy. Chase szybko wdarł się na rowerową scenę mając zaledwie 15 lat, zdobywając dobrą reputację w takich dyscyplinach jak trial, cross-country czy dual slalom.





Kiedy Aaron skończył 20 lat był już gotowy na większe wyzwania. W 2000 roku przeszedł na zawodowstwo, a także zdobył mistrzostwo Stanów Zjednoczonych w downhill'u oraz dual slalomie. Wygrał także sporo imprez racingowych z serii NORBA. Jednak ściganie się nie wystarczało i Aaron równolegle rozwijał swoje umiejętności trialowe, aż w końcu zainteresował się stosunkowo nową dyscypliną, tzw. „speed trial”. W 2002 roku przyjaciele namówili go do startu w „speed trialu” na festiwalu Sea Otter Classic, gdzie ostatecznie zdobył złoty medal pozostawiając w pokonanym polu, m.in. ojca trialu, Jeff'a Lenosky'ego.

Kariera Chase'a rozwijała się bardzo szybko. Wygrywał wiele imprez, m.in. Toronto Round Hous Rumble czy Rye Big Wheels Park Competition (2003 rok). Jego unikalny styl i łączenie różnych sposobów jazdy doprowadziły do tego, że był faworytem przed zawodami Red Bull Bike Battle w 2003 roku. Na tej dość specyficznej imprezie, łączącej trial, park, street i dirt jumping, Aaron pokazał, że jest najlepszy i kombinacjami grindów, gapów, backflipów czy 360-ek wygrał zawody. Warto też wspomnieć, że Aaron Chase jako pierwszy wykonał hand plant'a na rowerze górskim. W 2007 roku szczęście opuściło jednak Aaron'a. Podczas zawodów z serii Nissan Qasqhai w Newcastle spadł z north-shore'a i złamał kręgosłup. Po ponad pół roku intensywnej rehabilitacji Aaron wrócił do jazdy na rowerze.

Dzisiaj, Aaron zmienił swoje cele. Już nie startuje we wszystkich zawodach, lecz skupia się na rozwoju swoich umiejętności. *„Ściganie się jako pro i starty w trialu sprawiły, że jestem rozpoznawalny, ale to wszystko było szaleństwem, aby zdobyć jakąś nagrodę. Pozostali nie stoją w miejscu i ciągle trzeba pracować nad sobą, aby nie zostać w tyle. Można o tym mówić przez cały rok i wciąż nie będzie dość. Scena racingowa jest zabójcza, ale nie jest aż taka wspaniała.”*

Po wielu latach kariery Aaron skupił się bardziej na pokazywaniu tego sportu i pomaganiu w jego rozwoju. Wspiera wszelkie imprezy, które są tego warte, ale także przygotowuje grunt pod nowe style, które ludzie mogą chcieć oglądać. Poza jazdą na rowerze, Aaron zajmuje się także reżyserką i produkcją filmów rowerowych. Stoi na czele Don Hampton's DH Productions, firmy odpowiedzialnej za takie filmy jak seria Chain Reaction czy The Killing Time, które stały się już klasyką. Jednym z jego ostatnich filmów jest Bang Bang (2008 rok), gdzie wspólnie ze swoim przyjacielem, Cameron'em McCaul'em, dokumentuje kilkutygodniowy wypad do europy na zawody Nissan Qasqhai Challenge. 2009 rok, to z kolei cała seria krótkich filmików z serii ChaseLife, kręconych głównie za pomocą headcam'a i pokazujących ciekawsze momenty z życia Aaron'a. Chase aktywnie udziela się jako konstruktor. Wspólnie ze swoim głównym sponsorem – firmą Cannondale – wciąż pracuje nad nowymi rozwiązaniami technicznymi, a co za tym idzie, ciągłym udoskonalaniem rowerów górskich.

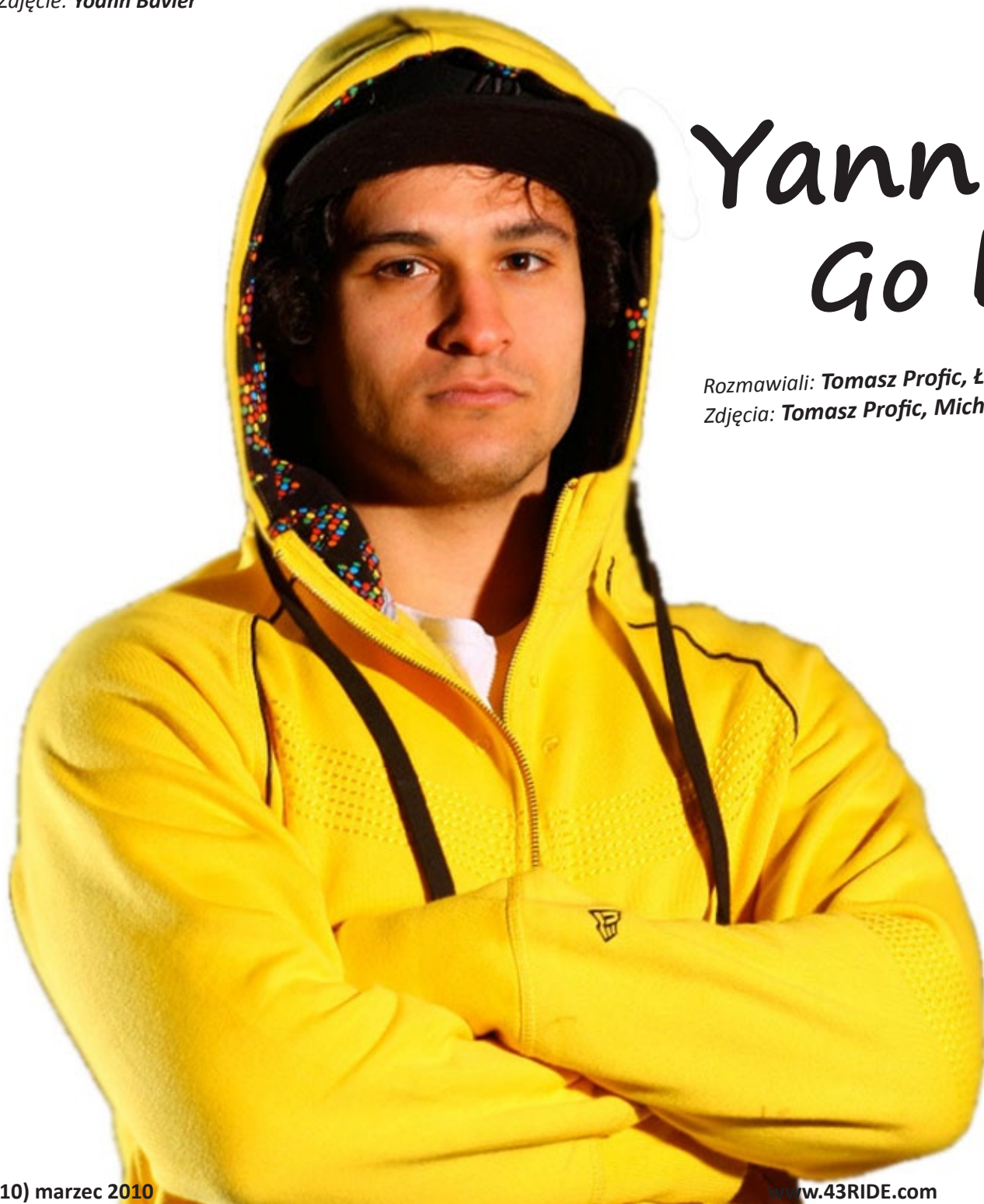
„Rzeczy, które teraz robię, mają za zadanie wnieść nasz sport na wyższy poziom. Próbujemy robić wiele podobnych rzeczy do snowboard'u. – duże dropy, loty i wallride'y. Zawody slopestyle'owe czerpią z tego pełnymi garściami i łączą wszystkie te elementy w całość. Jest to bardziej widowiskowe dla wszystkich, widzów, filmowców czy magazynów rowerowych. To jest coś, na co zwykły gość może popatrzeć i z pewnością mu się to spodoba. Tak samo jest z Red Bull Rampage, który odbywa się na pustyni w Utah. Po prostu wybierasz najbardziej hardcore'ową linię i lecisz! A jeśli uda Ci się wcisnąć też jakiś trik, to nawet lepiej.”





Patrząc w przyszłość, to jest prawdziwa misja Aarona – eksploracja nowych miejsc, jazda i czerpanie z tego jak największej przyjemności. „W racing’u jest tylko pierwsze miejsce, każde inne to porażka. Freestyle to po prostu dużo większa frajda z jazdy i to mi się podoba!”





Yannick Granieri Go big or go home!

Rozmawiali: **Tomasz Profic, Łukasz Koper**

Zdjęcia: **Tomasz Profic, Michał Chodkowski, Yoann Bavier**

- Czy mógłbyś krótko przedstawić się naszym czytelnikom?

Siema, nazywam się Yannick Granieri, mam 23 lata, pochodzę z Francji i mieszkam w Lyonie.

- Na początek standardowe pytanie: kiedy i jak zacząłeś jeździć na rowerze?

Zacząłem jeździć na BMX, gdy byłem mały. Jeździłem wkoło domu i do szkoły. W ogóle to był rower mojego brata, więc kiedy oddał mi go, to byłem bardzo, ale to bardzo zadowolony.

- W zeszłym roku wystartowałeś w Crankworx w Whistler, jak wrażenia z rajy dla rowerzystów?

Whistler to wspaniałe miejsce dla rowerzystów i z pewnością każdy to potwierdzi. W tym roku planuję tam wrócić na Crankworx i mam nadzieję, że nie stanie się nic co mi w tym przeszkodzi.

- Jakie masz plany na obecny sezon?

Mam zamiar wystartować praktycznie wszędzie gdzie się da. Europejskie imprezy obowiązkowo, do tego kilka startów w USA i Kanadzie, np. Claymore Challenge czy Crankworx Colorado, Kokanee Crankworx Whistler, więc w praktyce będę wszędzie... oczywiście jeśli tylko dam radę ;)



- Pierwszy start w 2010 masz już za sobą. Trzecie miejsce w White Style robi wrażenie, gratulacje!

Dzięki!! Wciąż nie mogę uwierzyć w to, że wskoczyłem do pierwszej trójki, a sama impreza była super! To moje pierwsze podium w międzynarodowych zawodach i jestem z siebie dumny z tego powodu.

- A jak wrażenia z trasy w Leogangu?

Hopy i w ogóle przeszkody były ogromne i wyglądały na bardzo trudne, ale po kilku próbnym przejazdach stały się łatwe. Śnieg sprawiał, że było ślisko między lądowaniem, a następnym wybiciem i większość z nas czasami driftowała ;) Jednak śnieg sprawiał, że ta impreza była bardzo zabawna, a uczucie gdy lecisz te ogromne przeszkody jest po prostu nie do opisania. Poziom i rozmiar podnosi się z imprezy na imprezę i myślę, że to jest to! Rozwijamy się, wciąż idziemy do przodu, po prostu kocham to!

- Poprzedniej zimy zrobiło się o Tobie głośno za sprawą 25-metrowego backflipa na śniegu. Kto wpadł na ten pomysł?

To było bardzo zabawne doświadczenie. Goście z **26IN.com** zapytali mnie czy chciałbym polatać na rowerze po snowparku w Les 2 Alpes, a ja odpowiedziałem: „*jasne, zrobmy to!*”. Gdy przybyliśmy na miejsce, zacząłem od małej (12m) hopy, gdzie zrobiłem kilka trików, ale zacząłem się nudzić, a w końcu jeden ze snowboardzistów powiedział: „*hej stary, myślisz że masz wystarczająco duże jaja, żeby skoczyć tą dużą hopę?*”, po kilku sekundach namysłu odparłem: „*jak dużą?*”, „*jakieś 20 metrów lotu*”. Chwilę pomyślałem nad tym i stwierdziłem: „*zrobmy to!!*”. Gdy podeszliśmy bliżej, sprawdziłem rozmiar gapa... „*o ja pier****ę! to jest ogromne! co ja tu do cholery robię?*”. Prawie posikałem się ze strachu, ale w końcu spróbowałem. Założyłem gogle i krzyknąłem: „*ride or dieeeeeeeee!*”. Pierwszy lot był... za daleko. Wyłożyłem się i poleciałem gdzieś na śniegu... Druga i trzecia próba, to był atak na flipa, ale włożyłem w to zbyt dużo energii i przekręciłem. Czwarta próba zakończyła się sukcesem: „*woooow, 25 metrowy backflip na śniegu!!!*”. Ogólnie dobra zabawa, ale w momencie, gdy wylądowałem, pomyślałem, że mogłoby to być większe, ponieważ uczucie podczas lotu jest super, ale nie wystarczyło mi... chcę więcej!!!

- Chcesz pobić jakiś kolejny rekord w tym roku?

Tak, myślę nad tym, aby pobić mój własny rekord, ale wciąż szukam jakiegoś 40-metrowego gapa na śniegu, ale nie jest to proste. Więc jeśli ktoś ma jakiś pomysł... zostawcie mi wiadomość na moim Facebook'u!





- Wróćmy do zawodów. Noc przed zawodami: ostra impreza i wielki kac czy grzecznie idziesz spać i z rana jesteś pierwszy na trasie?

W noc przed dużą imprezą zawsze wychodzimy z naszymi dziewczynami w miasto, żeby sprawdzić co się dzieje ciekawego. Myślę, że pierwsze stwierdzenie bardziej mi pasuje, ale nigdy nie upijam się, żeby mieć wielkiego kaca, a już na pewno nie będę pierwszy na trasie, nie nawidzę tego ;)

- Whisky czy wódka?

Zdecydowanie wódka!!

- Co wg Ciebie jest lepsze: duże loty czy techniczne trialsy?

Powiedziałbym, że oba, ale to zależy od mojego nastroju. Jeśli mam ochotę na spokojną jazdę i fun z kumplami, to poszedłbym na trailsy, ale gdy chcę przygotować się do zawodów, to ogromne hopy będą lepsze.

- Co myślisz o obecnych trendach w świecie rowerowym? Zmieniłbyś coś?

Obecnie uwielbiam wszystko, wszyscy goście są super, a w dodatku cholernie zabawni i za to ich lubię. W zasadzie czuję się jak w jednej wielkiej rodzinie! Z kolei zawody zaczynają być trochę nudne, ponieważ wciąż mamy taką samą trasę: drop, 2-3 hopy na wprost. To jest do dupy, nie robimy zawodów dirtowych, ale zawody na rowerach górskich, więc przydałoby się trochę zakrętów, hipów, kamieni czy drewnianych przeszkód. Nie lubię prostych tras.

- W zeszłym roku organizowałeś własne zawody...

Tak, to były zawody slopestyle'owe „Alp'in Slopestyle” w Les 2 Alpes i chciałem tam zrobić coś innego. Zacząłem od pump track'u na zboczu, super techniczny, żeby w ogóle zacząć. Następnie duży road gap do skracającego lądowania, na wprost przelotówka, a potem 15 metrowy hip. Potem step-up - step-down, spine, quarter pipe in a sam koniec ogromny step-down... kurde, to była trasa!! Niestety impreza nie odbyła się przez cholernie złą pogodę :(...ale mam nadzieję, że w tym roku wszystko wyda!

- Masz jakieś inne ekstremalne hobby poza rowerem?

Jasne! Motory, tramp-bike, kite, deskorolka, snowboard, narciarstwo... ogólnie to wszystkiego po trochu!

- Najważniejsza dla Ciebie rzecz to dobry rezultat czy fun z przyjaciółmi?

Zdecydowanie dobra zabawa z przyjaciółmi, nic tego nie zastąpi!

- Niedawno podpisałeś kontrakt z Commencal'em. Na jakich rowerach będziesz jeździć?

Commencal robi naprawdę dobre rowery, ekipa odpowiedzialna za nie, to naprawdę super goście, no i w końcu Commencal jest „prawie” francuski ;) Do mojej dyspozycji będę miał model Absolut Titanium, który będzie moją maszyną na dirt, a na slopestyle mój wybór padł na Absolut SX - nie miałem jeszcze okazji na nim pojeździć, ale wygląda bosko i nie mogę się doczekać, aby na nim polatać.





- Czy wiesz coś o Polsce, albo naszych riderach?

Głupio mi powiedzieć, ale... nic a nic... ale z chęcią przyjechałbym do Polski na jakiegoś tripa, żeby pojeździć z miejscowymi. Musimy coś takiego zorganizować!

- Na zakończenie, czy chciałbyś coś dodać od siebie?

Jasne! Dzięki za wywiad, super się rozmawiało! Oczywiście dziękuję sponsorom, mamie, tacie i mojej dziewczynie za wszelkie wsparcie. Mam nadzieję, że może uda się zorganizować jakiś mały trip po Polsce, no i nie zapominajcie, że najważniejsze w tym interesie jest czerpanie radości z jazdy!! Po prostu: „go big or go home!!!”. Dzięki!!

- Dzięki za rozmowę!!

Ciekawe linki:

- [Profil Yannicka na Facebook.com](#)
- [25-metrowy backflip \(youtube.com\)](#)
- [Yannick Granieri 2009 edit \(vimeo.com\)](#)



Zdjęcie: **Łukasz Dobranowski**

Stawek Łukasik

Young Gun

Rozmawiała: **Justyna John**

Zdjęcia: **Łukasz Dobranowski,**
Paweł Sotkowski

- **Justyna John:** Jak rozpoczęła się Twoja przygoda z downhill'em?

- **Sławek Łukasik:** Zawsze lubiłem jeździć na rowerze i często jeździłem. W ostatnie dni szkoły (około 4 lata temu) wybrałem się do lasu i spotkałem kilka osób na rowerach budujących nową trasę... Trochę pogadaliśmy i na drugi dzień wybrałem się tam ponownie. Zacząłem jeździć coś z nimi. Nadeszły wakacje, przyjeżdżałem codziennie w to miejsce, spędzając całe dni na budowaniu i jeździe.

- **Pierwsze zawody?**

W 2008 r. postanowiliśmy wybrać się na zawody w Myślenicach. Potraktowałem je dość poważnie, lecz w niedzielę zabrakło nam numerków startowych i nie zdołaliśmy się zapisać. Żałowałem, że nie zapisałem się w sobotę. Postanowiłem, że jak tylko będzie okazja, to pojedę na inne zawody. Mój pierwszy udział w zawodach był w Wierchomli, na której miałem pierwsze miejsce po kwalifikacjach, lecz w finałowym przyjeździe złapałem kapcia z przodu i skończyłem na 15 miejscu. Ostatnia runda była w Kasinie i tam dopiero wszystko poszło w miarę ok - zająłem 2 miejsce w kategorii hobby hardtail.



YOUNG GUNS



YOUNG GUNS



- Co powiesz nam na temat minionego sezonu?

Miniony sezon był dla mnie w miarę udany . Większość zawodów zakończyłem miejscem na podium. Miałem trochę problemy z rowerem, który się psuł, ale jakoś udawało się go naprawiać.

- Jakież specjalne przygotowania do sezonu 2010?

Hm... Chodzę na siłownię trzy razy w tygodniu... Staram się jak najwięcej czasu jeździć na rowerze, a gdy wyjdę wcześniej ze szkoły od razu jadę do lasu coś poćwiczyć .

- Masz jakieś plany wyjazdowe?

W nowym sezonie chciałbym wystartować w większości zawodów w Polsce i mieć jak najlepsze miejsce. Chciałbym też przejechać się na jakiś Puchar Świata i zobaczyć jak ścigają się najlepsi i samemu spróbować.



- Zapewne razem z resztą teamu RMF Pepsi Max ;) Jak to się stało, że jeździsz razem z Aramem i Maćkiem w jednym zespole?

To, że ja i Aram jesteśmy w teamie RMF jest głównie zasługą Rafała Wypióra, z którym często jeździłem w pobliskim lesie i to on pomógł nam dostać się do teamu. Gdyby nie on, to zapewne drugi sezon jeździłbym na hardtailu. Bardzo się cieszę, że będę mógł jeździć z Jodą i Aramem.

- Po ulubionych miejscówkach?

Moją ulubioną miejscówką jest krakowski Trupi Las, bo mieszkam bardzo blisko i dojazd na miejscówkę nie zajmuje mi nawet 5 min ;) ..ale bardzo mi się podoba w Wierchomli - fajny klimat, tyle że trasy są trochę płaskie i dosyć łatwe. Podoba mi się też Żar, trasa jest fajna, szybka i przyjemna.

- Jak ocenilibyś trasy w Polsce?

Myślę, że trasy w Polsce nie są złe. Jedyne co można zmienić, to zakręty tuż przed metą, na prostą długości około 100m, aby była możliwość kręcenia na maxa ;) I trochę mniej polanek na trasie.

- Jak wygląda sprawa Twojego sprzętu?

W tym sezonie jeździłem na DC Pitbul z 66 rc2x. W sezonie 2010 będę jeździł na ramie Mondraker Summum z Fox-em 40. Bardzo się cieszę z tego roweru i nie sądziłem, że będę miał kiedykolwiek aż tak dobry sprzęt.

- Czy masz jakieś inne zainteresowania poza rowerem?

Nie mam innych zainteresowań. Cały czas spędzam na jeździe lub przeglądaniu stron rowerowych.

- Dzięki za rozmowę!



Bike Snow Slalom

Czarna Góra
w obiektywie...

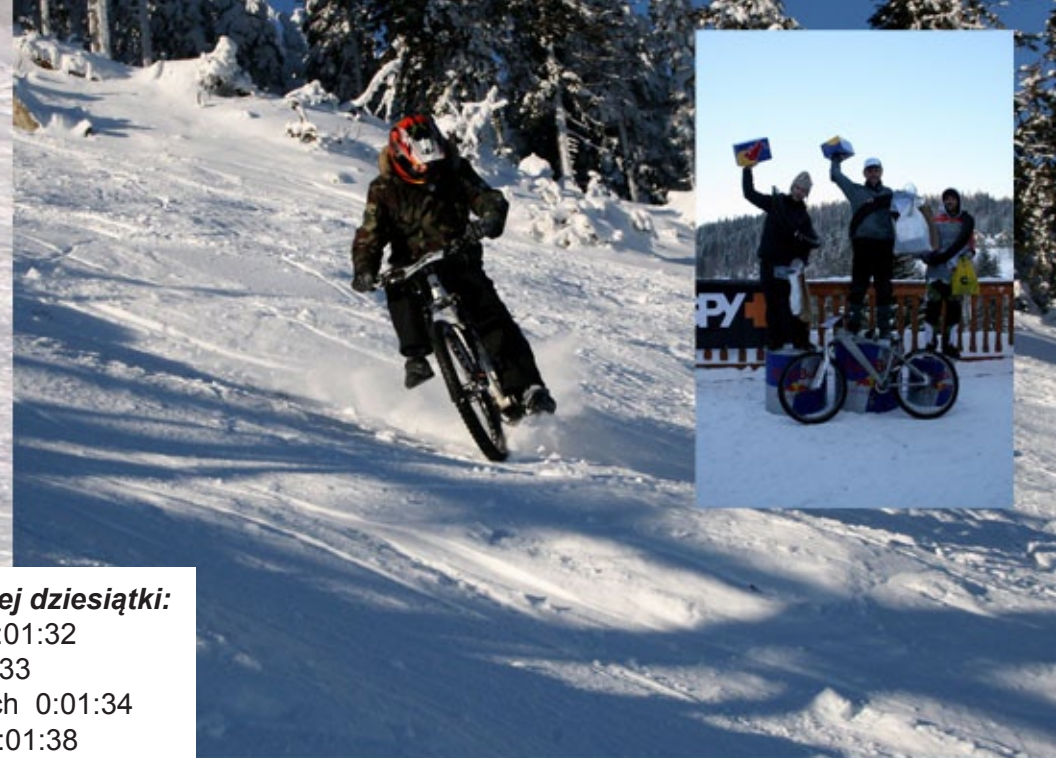
Zdjęcia: parkrowerowy.pl

START ☆
SNOW BIKE SLALOM









Wyniki i czasy pierwszej dziesiątki:

1. Jaśkiewicz Bartosz 0:01:32
2. Kucbora Maciej 0:01:33
3. Koniuszewski Wojciech 0:01:34
4. Porochniak Konrad 0:01:38
5. Gancarczyk Łukasz 0:01:53
6. Dawczak Patryk 0:01:59
7. Mokiejewicz Marcin 0:02:06
8. Kulesza Robert 0:02:08
9. Wójtowicz Bartek 0:02:08
10. Posmyk Hubert 0:02:17



Targi Rowery 2010

Zdjęcia: Konrad Grzegorzka

fotorelacja



Cali i zdrowi dotarliśmy na targi...



Sezon 2010 rozpoczęły!
Czas na zmianę ramy?



Słońce Peru :)



Ciekawostek szukaliśmy wszędzie...



Zawieszenie nowego Dartmoora, a poniżej zjazdowy Jamis



Dartmoor Shine



Mondraker Summum



Spędziliśmy na targach dużo czasu i w końcu każdy znalazł coś dla siebie :)



Cupa Cetatilor

Puchar Zamków, zawody downhillowe w Rumunii

Tekst: Grzegorz Bańbuła

Zdjęcia: Grzegorz Bańbuła,
Adam Dziuban,
Gratian Bolog

Trzecie miejsce na międzynarodowych zawodach i 10 sekund straty do 4-krotnego mistrza Rumunii w DH. Brzmi pięknie, ale zacznijmy od...

POCZĄTEK

Parę lat temu zacząłem zbierać plakaty, zdjęcia i numery startowe z autografami i dedykacjami najlepszych zawodników DH, FR, 4X i BMX. Po zebraniu kolekcji tych najbardziej znanych, zacząłem "sprawdzać" mistrzów narodowych w mniej kojarzonych z rowerową grawitacją krajach. Padło na Rumunię. Google... o, znalazło kogoś! Wchodzę na www, 4-krotny mistrz Rumunii w downhillu, zwycięzca kilkudziesięciu wyścigów, organizator zawodów - to jego szukałem - Gratian Bolog. Wysyłam maila, szybka odpowiedź i po jakimś czasie wisi na ścianie fotka z dedykacją dla mnie. Po paru miesiącach dostałem maila od Gratiana z informacją o zawodach Cupa Cetatilor – Puchar Zamków. Po zapoznaniu się z trasą zawodów (ponad 4km długości, średni czas przejazdu 8 min.) i dogadaniu szczegółów noclegu na miejscu, zapadła decyzja... JEDZIEMY!!

WTOREK – DOJAZD

Z Adamem zapakowaliśmy się w kombi teścia i we wtorek po pracy ruszyliśmy w drogę. Autostradą przez Czechy, Słowację, Węgry (krótka drzemka na parkingu pod Budapesztem) i wjeżdżamy do Rumunii. Na szczęście zaczęło się robić jasno, bo drogi w Polsce w porównaniu z Rumuńskimi są płaskie jak stół. Dojechaliśmy do Timisoary. Szybkie śniadanie w Macu, sms do Gratianna, że jesteśmy na miejscu i po 30 minutach piliśmy kawkę u niego w domu. Po krótkim spacerku po mieście, zapakowaliśmy się w trzy samochody i wyjechaliśmy góry (po drodze zaopatrzając się w zupki chińskie/rumuńskie oraz we wszelkiej maści lokalne trunki). Im dalej w góry, tym droga była gorsza. Przejeżdżaliśmy też przez jakąś zapomnianą przez wszystkich wioskę, za którą skończyła się droga i zaczął żwirzasto–kamienisty twór drogo-podobny. 45 minut wspinaczki samochodem pod górę i w końcu jesteśmy pod szczytem Muntele Mic. Trzy gwiazdkowy hotel, wieceelka łąka, prawie 40 st. w słońcu. Zapowiada się super!

ŚRODA

Po rozpakowaniu się w nieźle wyposażonym pokoju i po skonsumowaniu dwóch zupek, nastąpiła krótka narada z komitetem organizacyjnym. Zapowiedziało się ok. 30 zjazdowców z Rumunii, Węgier, Austrii no i oczywiście MY. Większość pojawi się w czwartek wieczorem lub piątek rano. Z racji remontu wyciągu, wjeżdżać będziemy ciężarówką do góry. Trudno, jakoś przeżyjemy. Zbraliśmy się mieszaną rumuńsko-polską ekipą i poszliśmy obejrzeć początek trasy. Z daleka widać kilkumetrowej wysokości platformę startową, która w zimie pełni funkcję zjazdu z wyciągu dla narciarzy. Początek trasy składa się z długiej prostej ścieżki biegnącej przez łąkę. Zapowiada się niezła prędkość! Kawalek niżej dochodzimy do serii zakrętów i dwóch dużych, naturalnych rockgardenów. Właściwie nie były to typowe rockgardeny, ale skalne wysepki przypominające te z Jury krakowsko-częstochowskiej. Za rock-gardenami, po kliku szybkich zakrętach, jest wjazd do lasu. A co z jakimiś przeszkodami? Hopki, dropy, bandy? No nic, może jeszcze się pojawiają. Dalej się już nie zapuszczaliśmy, bo: a) zaczynało się ściemniać, b) im niżej zeszliśmy tym więcej trzeba było podejść, c) kończyło się piwo. Wieczór upłynął na brataniu się przy piwku z ekipą organizacyjną ;)



CZWARTEK

Po śniadaniu dostaliśmy siekiery i łopaty. Odpowiednio zaopatrzeni ruszyliśmy kilkusobową ekipą taśmować i porządkować trasę. Mieliśmy nadzieję, że będzie to zrobione kilka dni przed zawodami, jednak nigdy nie tyczyliśmy trasy i było to dla nas nowe doświadczenie. Przynajmniej mogliśmy dokładnie wybadać każdą najmniejszą nierówność terenu. Parę słów o trasie: nadzieje na jakieś bardziej poważne przeszkody były płonne, ponieważ oprócz dosyć niskiej hopki po wlocie do lasu (loty i tak były dobre, bo niezła prędkość była w tym miejscu trasy), nie było żadnych innych sztucznych przeszkód na trasie, a te naturalne miały charakter techniczny i nie można było z nich polatać. Cała trasa była bardzo szybka i miała dużo szybkich zakrętów w lesie. Największym utrudnieniem na trasie były trzy strome ścianki. Pierwsza nie dość, że okrutnie stroma, najeżona kamieniami, to jeszcze pokręcona. Druga bardzo krótka, ale jak się nie wychyliło maksymalnie tyłka za siodełko, to lot przez kierownicę był pew-

ny ze względu na nachylenie. Ostatnia ścianka... jak ścianka, stroma, trochę korzeni. Trasa kończyła się długą stromą prostą pod wyciągiem. Idąc trasę na nogach mieliśmy wrażenie, że się nigdy nie skończy, jadąc rowerem wrażenie było podobne. Co najmniej 8 minut szybkiego zjazdu.

Wieczorem zaczęli zjeżdżać się inni zawodnicy, hotel się zapełniał. Z Adamem stwierdziliśmy, że idziemy się przejechać po łączce za startem i dwóch rockgardenach. Trochę czasu zajęło zanim przejazdy przez skały były w miarę płynne, ale jakoś to wyglądało. W momencie jak mieliśmy się zbierać do hotelu, podczas ostatniego przejazdu przez garden, Adamowi utknęło koło między kamieniami, a on sam wykonał efektowny przeskok przez kierownicę, po czym wykonał „one handed superman” na kamieniu. Wyglądało to makabrycznie, a skończyło się na potężnym wielokolorowym sińcu na udzie, praktycznie uniemożliwiającym chodzenie, a tym bardziej jazdę na rowerze. Na szczęście, ku uciesze wszystkich, pozwalało imprezować wieczorem.



Zdjęcie u góry: gratian.eu

Zdjęcia na dole: **Adam Dziuban**





PIĄTEK

Koło południa Gratian zebrał wszystkich zawodników i ustaliliśmy na wczesne godziny popołudniowe dwa treningi, co dziwne – wspólne. Jechaliśmy gęsiego w mniejszych bądź większych odstępach. Treningi przebiegały całkiem sprawnie, z paroma wyjątkami, takimi jak przenoszenie rowerów przez rockgardeny i znoszenie rowerów na plecach na ściankach w wykonaniu kilku zawodników rumuńskich - ciekawe co by zrobili na Czarnej Górze ;) Resztę popołudnia spędziliśmy na oglądaniu filmu country z S. Stalone’em w roli głównej, oczywiście po rumuńsku, racząc się piwem z browaru z Timisoary. To co nastąpiło później wyrzuciło do góry nogami całe zawody.

Pukanie do drzwi, zbiórka w restauracji, miejsce za stolikiem organizatorów :D, jakaś mowa do wszystkich pozostałych. Z min słuchających wywnioskowaliśmy, że chodzi o coś nieprzyjemnego. Pojedyncze słowa rozumieliśmy, ale dopiero siedzący obok Alex „Apfelstrudel” Sabau wyjaśnił, że po oficjalnych treningach trasa została zamknięta i według regulaminu pod karą wykluczenia z zawodów nie można było się po niej poruszać. Kilkunastu zawodników złamało ten zakaz i zostali zdyskwalifikowani. Po krótkiej wymianie zdań kilku innych zawodników na znak protestu wycofało się z zawodów i w ten sposób zostało nas w rywalizacji... 6! (słownie – sześciu). Po skończonej naradzie, jak co wieczór wylądowaliśmy na piwie i innych specyfikach w pokoju Gratiana.



Gratian przymierza Zumbi ;)

SOBOTA

Dzień zawodów... Wielu nas nie zostało, ale klimat był niezły. Trasa obstawiona ludźmi z krótkofalówkami, na sąsiedniej górze czekał w pogotowiu helikopter, ponad 30 stopni, zero chmur. Zapowiadał się piękny dzień. Z racji ilości startujących, kolejność nie miała większego znaczenia. Pierwszy przejazd miałem trochę zachowawczy. Na jednej ze ścianek, ktoś krzyknął po rumuńsku „puść te heble!”. No i puściłem. Zawinąłem się paręnaście metrów dalej na drzewie. Efekt, spory luz na sterach. Dotoczyłem się na dół. Pytam się o czas... co??? Czemu nie mogę wiedzieć jaki mam czas??? No cóż, pewnie takie zwyczaje w Rumunii. Ładuję się na górę. Po paru minutach udaje mi się namówić Adama, aby przynajmniej jeden przejazd zaliczył mimo obolałej nogi. Zawsze to miejsce w pierwszej szóstce ;)



Drugi przejazd, bez żadnych przygód, jechało się super, duża prędkość, szybkie zakręty. 15 sekund poprawiony czas (o czym oczywiście dowiedziałem się dopiero na rozdaniu nagród). Po dwóch przejazdach wszyscy udali się do hotelu trochę się ogarnąć, a po obiedzie nastąpiło ogłoszenie wyników i rozdanie nagród. I tu niespodzianka... 3 miejsce, puchar, medal i czas gorszy od Gratiana o 10 sekund na 8 minutowej trasie. Po paru piwkach i kolacji znowu się trzeba zbierać na rower. Tym razem na nocny wyścig. Ze szczytu góry do hotelu. Zero oświetlenia, tylko czołówki. Adam z racji kontuzji odstępuje mi swoją i w trzech, z Alexem i Gratianem, stajemy do wyścigu (podium zapewnione!). Ciemno jak w d..., bardzo ciemno ;) Czołówka zsunęła mi się po kilkudziesięciu metrach i było jeszcze ciemniej, ale jakoś cały i zdrowy dojechałem na drugim miejscu do hotelu. Radość ze zjechania z góry w całkowitych ciemnościach była ogromna!. Kąpiel i dla odmiany wylądowaliśmy wieczorem na piwie w pokoju organizatorów.

NIEDZIELA

Wyjazd o 11 rano do domu. Trasa ta sama, ale jechana w dzień na spokojnie. Nie spieszyło się nam. W Gliwicach byliśmy około 23.

PODSUMOWANIE

Zawody dziwne, jeżeli patrzeć na same zawody, to dwa przejazdy w sześć osób to można sobie zrobić na górze za domem. Jednak, jeżeli patrzeć na nie jako na przygodę, to był to jak najbardziej udany wyjazd. Poznaliśmy kilka zakręconych osób, przeżyliśmy kilka, nie opisanych powyżej, ciekawych przygód. Poznaliśmy rumuńskie obyczaje i widzieliśmy co najmniej 200 różnych nadwozi Dacii 1310 :)



Na górze podium wyścigu dziennego:

1. Huba Molnar,
2. Gratian Bolog,
3. Grzegorz Bańbuła,

a po prawej nocnego...

1. Gratian Bolog,
2. Grzegorz Bańbuła,
3. Alexandru Sabau.

Kolejne edycje Pucharu Zamków:

- la Cetatea Siria - 01.05.2010
- Muntele Mic - 03.07.2010

...a jeśli ktoś chciałby poczytać o Gratianie i jego kolegach, to zapraszamy do odwiedzenia strony: gratian.eu



Zdjęcia u góry: gratian.eu

Zdjęcie na dole: Grzegorz Bańbuła



Enduro Majówka 2009

Tekst i zdjęcia: [Wojtek Zdebski - enduroriderz.pl](http://enduroriderz.pl)

Dzień 1 oraz 2 / 5 - Beskid Makowski / Beskid Żywiecki

2009.05.06 / Kalwaria Zebrzydowska - Żar (527m) - Chełm (603m)
- Starowidz (534m) - Zembrzyce - Sucha Beskidzka (30km /
1000kcal)

2009.05.07 / Sucha Beskidzka - Przeł.Przysłop (661m) - Kiczora
(905m) - Jałowiec (1111m) - Przeł.Sucha - Beskidek (1044m) - Koli-
sty Groń (1114m) - Mędralowa (1169m) - Przeł.Głuchaczki - Beskid
Krzyżowski (903m) - Korbielów (65km / 3900kcal)



Początek mojego pierwszego urlopu w 2009 roku wypadł w długi majowy weekend. Co prawda nie byłem pewien czy w natłoku obowiązków w ogóle uda mi się gdziekolwiek wyjechać, jednak zakładałem, że jeśli pojawi się taka opcja, to jedynym słusznym kierunkiem będą góry. Po całej zimie i nieciekawym przedwiośniu chyba jak każdy byłem już głodny jazdy po suchych górskich szlakach i ścieżkach. Co prawda pierwsze górskie wyjazdy miałem już za sobą, ale były to jednodniówki. Potrzebowałem wyjazdu na dłużej...

Wszystko zaczęło się w środku tygodnia, w środę przed południem, kiedy po kilku dniach ciągłych opadów deszczu w końcu pojawia się słońce. Szybko dochodzę do wniosku, że czas najwyższy ruszyć dupsko z miasta! Pakuję się w ciągu godziny, kupuję prowiant i o 15:30 wysiadam z pociągu w Kalwarii Zebrzydowskiej. Deszcz zaczyna padać kilkanaście minut po moim starcie. Początkowo specjalnie mi to nie przeszkadzało, było ciepło, a las pachniał wiosną. Jednak kiedy 1,5 godziny później zjeżdżałem czerwonym szlakiem z pasma Chełmu, na niewielkim Starowidzu konkretnie już lało. Przez chwilę liczyłem, że to przelotny opad, jednak kiedy dotarłem do Suchej Beskidzkiej byłem już cały mokry i przekonany, że z przelotnym nie ma on nic wspólnego. Znajduję kwaterę, kupuję litr browaru, coś na kolację i przeczekuję deszcz, który odpuszcza dopiero nocą. Tego dnia planowałem dotrzeć do Zawoji. Niestety nie udało się, ale w TV prognozy pogody na następny dzień dawały nadzieje na lepsze jutro – oby...





Kolejny dzień zaczyna się tak jak zapowiadały prognozy, jest słonecznie, wietrznie i zimno. Chwilę po śniadaniu wylosowuję się z hotelu i ruszam do Korbielowa. Zdecydowałem się jechać z Suchoj grzbietami przez Jałowiec i Mędralową, klasycznie żółtym szlakiem z przełęczy Przystop przez przełęcz Opaczne. Kiedy wjeżdżam w teren spotyka mnie miła niespodzianka, grunt pod kołami pomimo opadów był suchy, co oznaczało większy komfort jazdy pod górę i większe prędkości na zjazdach. W związku z tym nieplanowanym bonusem, na szczyt Jałowca docieram szybciej niż planowałem. Siadam tam w słońcu na dłuższą chwilę, kolejna przerwa i kolejny posiłek. Sprawdzam czy nic nie pomyliłem - dalej żółtym do zielonego, a później zielonym do czerwonego, z którego znów odbijam na żółty. Proste o ile ma się dobrą pamięć - ja mam dobrą, ale krótką, więc często sprawdzam mapę :) Gdzieś w okolicach Beskidka szlak zamienia się w strumień - jak przekonałem się następnego dnia śnieg wciąż sływa z gór, miejscami powyżej 1300m leży go jeszcze 1-1,5 metra. Obowiązkowe zdjęcie na Hali Kamińskiego i jadę dalej (zielonym), odpuściłem posiłek w schronisku Opaczne licząc na to, że kupię coś po drodze do Korbielowa. Tylko gdzie skoro nie zamierzam zjeżdżać z grzbietu? Pytanie za 100 punktów...

W plecaku miałem 4 małe ciastka, a przed sobą jakieś 20km po górach. Zaczynam się zastana-

wiać czy nie padnę gdzieś po drodze. Mój kierunek - Mędralowa, pięknie widać z niej fragment Babiej i to fragment nie byle jaki, bo sam liczący sobie 1725m Diablak wraz z cienką linią Perci Akademików. Teraz mam przeważnie z górki, szczyty robią się coraz niższe, ale wyraźnie już czuję głód. Każde 100m przewyższenia kosztuje mnie coraz więcej energii i czasu, dlatego chwilę za przełęczą Głuchaczki, jadąc po niemiłosiernie rozoranym zwózką drewna czerwonym szlaku, decyduję się odbić z niego trochę wcześniej.

Tempo coraz słabsze, sił jakby mniej, a stan szlaku nie nadawał się do jazdy nawet jeepem. Chwilę trwało zanim udało mi się przebrnąć przez tą swoistą ścieżkę zdrowia. Relatywnie krótka chwila ciągnęła się dla mnie godzinami, jednak po jej przejściu czułem się jak John Rambo – prawdziwy survival'owy koszmar. Przed zjazdem do Korbielowa pozwalałam sobie na kolejne foto, którego tłem miały być zbierające się nad Skrzyczynem chmury. Chmury jakoś nie wyszły, a ja natomiast czułem się już tak, jakbym miał za chwilę paść na glebę. W sumie padam, ale na wyro i dopiero kilkadziesiąt minut później, po kąpieli i kolacji. Jeszcze tylko dwa zimne piwka i moją misję na ten dzień mogę uznać za wypełnioną w 100%. Dokładanie litr piwa później zasypiam układając w głowie plan trasy na następny dzień. Prognozy pogody były jeszcze bardziej optymistyczne, tak właśnie miało być - w końcu to urlop.



Dzień 3 / 5 - Beskid Żywiecki

2009.05.08 / Korbielów - Korbielów Kamienna - Hala Miziowa (1330m) - Buczynka (1205m) - Witasówka - Sopotnia Wielka Kolonia - Hala Rysianka (1320m) - Hala Lipowska - Hala Gawłowska - Redykały Wierch (1144m) - Zapolanka (853m) - Ujsoły - Rajcza - Sól - Miodowiec - Zwarodń (56km / 3700kcal)





Urlopu dzień trzeci zaczynam dość wcześnie, ale startuję dopiero około 9:00. Na dzień dobry gubię mapę, bez której nie bardzo mam po co jechać w góry. Wracam się po nią i nawet znajduję, ale tracę przez tą zabawę w chowanego trochę ponad 45 minut, do tego dokładam kilka ładnych km do końcowego dystansu – „shit happens”. Tym razem mapę chowam do kieszeni z zamkiem i wracam na szlak. Jako pierwszą do zdobycia wyznaczyłem sobie Halę Miziową, na którą postanowiłem wdrapać się drogą wypatrzoną poprzedniego wieczora na mapie. Wszystko było by spoko, gdyby droga nie zaczęła być narciostradą, do tego taką, po której spływał wciąż topniejący śnieg. Decyduję się nie zawracać i brnąć naprzód. W końcu każda narciostrada musi się kiedyś skończyć. Każda, chociaż ta długo nie chciała, jednak skrupulatnie robiłem swoje na przemian jadąc lub idąc, chociaż prawdę powiedziawszy przeważnie idąc. Kiedy docieram na Halę Miziową widok stamtąd urwał mi głowę. To był mój pierwszy raz w tym miejscu. Siadam więc na dłuższą chwilę twarzą w twarz z górami i patrzę na nie, patrzę i patrzę...

Mógłbym tak gapić się na nie całymi godzinami w dużej mierze jeżdżąc dla takich właśnie landszaftów - trans normalnie. W związku z moim opóźnieniem odpuszczam zdobywanie Pilska, planowałem ominąć je czerwonym szlakiem wiodącym przez Palenicę na Trzy Kopce, ale para turystów do spółki z 1,5m warstwą śniegu przekonują mnie do zmiany planów. Wracam więc do punktu wyjścia (na Halę Miziową) i rozważam kolejne opcje przedostania się na Halę Rysiankę. Bułę z szynką i serem później wybór pada na zielony szlak wiodący do Sopotni Wielkiej – Kolonii, po pierwszych 1,5km zjazdu zaczynam cieszyć się z takiego, a nie innego obrotu spraw. Szlak oprócz płazów w kałuży zaserwował mi fantastyczne 20-25minut jazdy w dół w bardzo ciekawym terenie, w którym dominują głównie kamienie oraz miejscami lita skała. Wszystko okraszone jest odpowiednim nachyleniem, miejscami zapewniającym odpowiednią dawkę adrenaliny. Nie ma w nim nic z hardcoru, jest natomiast wymagający teren, sporo przeciążeń i sporo dobrej zabawy - jak dla mnie odcinek nr.1 w pierwszej połowie sezonu 2009, na którym...



...przy okazji zjazdu udało mi się zrobić coś co początkowo wydawało mi się mało prawdopodobne, mianowicie zdjęcie w trakcie skoku z samowyzwalacza. Chcieć to móc?





W końcu po wielu (prze)bojach docieram na Halę Rysiankę, widok z niej po raz kolejny tego dnia urywa mi głowę. Widać: Beskid Mały, Pasma Jałowieckie, Beskid Żywiecki z Babią, Pilsko, zza którego wyłaniają się Tatry, a za nimi Tatry Niżne, później Wielką i Małą Fatrę - dosłownie bajka. Jako, że od mojego startu minęło już kilka ładnych godzin postanawiam skorzystać z okazji i zjeść obiad w schronisku - drogi (ok.20zł), ale smaczny. Pojadłem, popiłem i ruszyłem do Zwardonia żółtym szlakiem wiodącym aż do Ujsoł. Jego również zapamiętam jako ciekawy zjazd, znacznie mniej kamienisty, szybszy, ale i bardziej interwałowy niż poprzedni zielony z Miziowej do Sopotni – ten interwał dawał w kość. Po drodze z Miziowej do Ujsoł naliczyłem 3 polany i 6 hal - taka ciekawostka.



Kiedy zjechałem z gór do asfaltu postanawiam się już nie śpieszyć i przebrać. Obawiałem się, że w ciuchach, w których zjechałem z gór nie wynajmę żadnej kwatery, ale jak się okazało nie było z tym żadnych problemów – kiedy płacisz gotówką. Trochę po 21 docieram do Zwardonia, kwatera, prysznic, ciepła kolacja, zimny browar (dwa) i zaduma nad mapą i kolejnym dniem - jestem w górskim raj? Nie, na urlopie i chociaż zaledwie 4–5 dni wcześniej praktycznie nie wierzyłem w to, że uda mi się gdziekolwiek wyjechać. Tego wieczora mógłbym krzyczeć, że życie jest piękne. Jak na życie przystało ten piękny stan minął 2-3 dni po urlopie ;) ...ale przede mną jeszcze dwa dni jazdy, ta myśl pozytywnie kołatała się w głowie aż nadszedł sen...

Dzień 4 oraz 5 / 5 - Beskid Śląski / Pogórze Cieszyńskie oraz Wielickie



2009.05.09 / Zwardoń - Sołowy Wierch (868m) - Przeł. Rupienka - Koniaków - Andziałówka - Przeł. Szarcuła - Przeł. Kubalonka - Beskid (824m) - Kiczory (989m) - Wielki Stożek (878m) - Soszów Wielki (885m) - Przeł. Beskidek - Czantoria Wielka (995m) - Czantoria Mała - Ustroń (50km / 3200kcal)

2009.05.10 / Ustroń - Skoczów - Bielsko Biała - Andrychów - Wadowice - Kalwaria - Lancokorna - Radziszów - Skawina - Kraków (145,5 km / 4800kcal)



Niebo zanieśione od chmur, zaduch unoszący się w powietrzu, temperatura +25st, czuć wiszącą ulewę.

Tak z grubsza zaczął się przedostatni dzień mojego wyjazdu. Po szybkim rekonie warunków pogodowych startuję ze Zwardonia przygotowany przeciwdeszczowo, jednak kilka km dalej, chwilę przed Sołowym Wierchem przebieram się w luźniejsze ubranie. Jest cholernie parno, a jazda do góry wyciska ze mnie przerażające wręcz ilości wody, prawdę mówiąc momentami czułem się jak bym w tym zaduchu płynął.

Na moje nieszczęście monotony spacer zrytym szlakiem kiedy się już kończy, nakręca mnie wręcz do jazdy. Kiedy wsiadam w końcu na rower, znów czuję się swobodnie wolny, to błogostan, w którym mógłbym trwać bez końca. Z Kubalonki docieram do Wisły Głębice, która teraz będzie kojarzyć mi się z fantastycznym acz krótkim odcinkiem zielonego szlaku prowadzącym pod słynny Wiślacki wiadukt. Jest stromo, kręto i dużo progów z korzeni, jednym słowem jest - czad. Z Wisły ruszam zielonym szlakiem na Wielki Stożek, na który do tej pory pamiętam, że było dość stromo, prawie wyplułem płuca, ale zwyciężyłem z górą i z samym sobą docierając na szczyt żywy. W schronisku PTTK dorzucam do pieca obiad i chwilę po nim jadę czerwonym szlakiem na spotkanie z Czantorią. Szlak czerwony, którym tam jadę jest szlakiem granicznym, więc czeskie tabliczki informacyjne są normą, tak jak i czescy turyści pijący polskie piwo - wiedzą co dobre! Końcówka jednego z ramion Beskidu Śląskiego miejscami oferuje widoki na wielki smutek, czyli kończące się góry i płaski depresyjnie teren pogórza cieszyńskiego i śląskiego. Wspinając się na Czantorię Wielką dociera do mnie, że to już prawie cały 4 dzień jazdy po górach i nagle poczułem się strasznie styraną :)

Na szczycie zwyczajowo robię krótki posiłek z tego co zostało w plecaku, kilka zdjęć i czarnym szlakiem docieram na Czantorię Małą, szlak jest szeroki oraz dziurawy niczym autostrada A4. W zasadzie takie wygodne jak na górskie warunki drogi wiodące na najwyższe szczyty w paśmie są charakterystyczne dla gór, w których poblizu znajdują się duże miasta (Bielsko, Żywiec, Nowy Sącz), lub miasteczka, bądź uzdrowiska (Ustroń, Wisła, Szczyrk, Szczawnica, Krościenko), aż żal zbiera w sercu, ale może to konieczność? Trudno mi ocenić. Ten dzień kończę w Ustroniu, klasycznie znajduję kwaterę z prysznicem i zasypiam do następnego dnia.



Dzień piąty i ostatni nadszedł nieubłaganie. Zaczął się tak, jak chciałbym by zaczynały się wszystkie poprzednie dni, prawie bezchmurnie, ciepło, wieje lekki wietrzyk - warunki idealne do jazdy. Pewnie dlatego chwilę po śniadaniu dowiaduję się, że będzie mnie gonić idąca z Czech burza. Trochę pokrzyżowało mi to plany, bo zamierzałem dostać się do Bielska przez Bałatnią, to miało być takie ostatnie muśnięcie prawdziwego terenu przed zapakowaniem się do pociągu. Wybieram jednak opcję nr.2, dużo szybszy (niż szlak przez Bałatnią) turystyczny niebieski szlak rowerowy wiodący z Ustronia do Skoczowa wzdłuż Wisły, w której żyją (ruszały się) pstrągi i to nawet nie małe.

Wisłoka zdaje się być czysta w tym odcinku, chodziło mi nawet po głowie by wskoczyć do niej na chwilę i zamoczyć cielsko, ale burza grzmiała coraz mocniej, straszyla coraz widoczniej, a do PKP'u wciąż miałem spory kawałek drogi. Przedzieram się więc czym prędzej przez chaszczki i tory kolejowe starając się omijać ruchliwą drogę E75, z różnym jednak skutkiem, przez co tracę sporo czasu i w wyniku spóźniam się na pierwszy z dwóch bezpośrednich pociągów do KRK. Kolejny mam za 5h, ale na szczęście zdążyłem schować się przed burzą, która wstrzymuje na 10 minut ruch w Bielsku. Kiedy niebo w końcu się wypadało wsiadam na rower i myśląc o perspektywie kilku godzinnego czekania na pociąg, wybieram kierunek północno-wschodni i drogę z Cieszyna do Krakowa.

W centrum Bielska pochłaniam masę kalorii, by mieć czym wioślować na moim 17,5kg bullicie do domu. Burza po raz kolejny bawi się ze mną w chowanego i w końcu dopada mnie... dwa razy – pierwszy raz przed Andrychowem, a drugi kiedy zmieniałem jedyne w całym wyjeździe kaptur złapanego na asfalcie i szkiełka z butelki – nazwijmy to ironią losu ;) Jakkolwiek było udało mi się doczołgać do domu w Krakowie, a tym samym zakończyć wyjazd dystansem 346 km, które pokonałem w 5 dni spalając przy tym 16.600kcal, pokonując ~6500m przewyższeń oraz przejeżdżając przez Beskid Makowski, Żywiecki, Śląski, Pogórze Śląskie i Cieszyńskie. To był dla mnie dobry bilans jak na urlop i sposób spędzania wolnego czasu, bo generalnie maj to chyba jednak zbyt wczesna pora roku by wygrzewać się w słońcu nad wodą – no chyba, że w Egipcie :)





Więcej zdjęć i przygód na: enduroriderz.pl



Les 2 Alpes

Z wizytą we Francji

Tekst: **Jacek Rzodkiewicz**

Zdjęcia: **Damian Rzodkiewicz**

„Les 2 Alpes to dla mnie najlepszy freeride park w europie!”



Leciałem samolotem z Wrocławia do Barcelony, pogoda już letnia – czerwcową, duża część trasy jak wiadomo ponad górami. Snieżkę wypatrzyłem bez problemu, reszta szczytów, nad którymi leciałem w zasadzie nie do rozpoznania. Zastanawiałem się czy może tam gdzieś w dole będę jeździł tego lata na zaplanowanym dokładnie rok wcześniej wyjeździe rowerowym. Oniemiałem z wrażenia, gdy jednak na dole wypatrzyłem jeden z celów mojej wyprawy – oglądaną wiele razy poprzez Google Earth miejscowość Les Deux Alpes. Niektórzy do dziś mi nie wierzą, że to na pewno ta miejscowość. Patrząc z samolotu od lewej najpierw jezioro rynnowe, obok zielone zbocza z charakterystyczną drogą – podwójnym Z jak ZZorro i powyżej tego ZZorro kolejne jeziorka i lodowiec.

Samolotem „byłem” tam wtedy pierwszy raz, dwa miesiące później byłem tam drugi raz, tym razem z rowerem. W obcisłych spodenkach podjeżdżałem pod wszystkie możliwe szczyty wzbudzając zainteresowanie i podziw wszystkich rowerzystów, a oni sami jeździli tam tylko w dół. Pomyślałem, fajnie byłoby tak pojeździć tylko w dół i może samemu trochę popodziwiać tych w obcisłych spodenkach. No i jak pomyślałem tak rok później byłem tam już trzeci raz (łącznie z tą wizytą w chmurach) i po tygodniu spędzonym na SC Nomad bez wahania mogę powiedzieć, że 2 Alpes to jedno z najlepszych miejsc do freeride’u w Europie. Z rowerem odwiedziłem Livigno, St. Moritz, Schladming, Bardonecchię, a nawet góry Sierra Nevada na południu Hiszpanii śmigając na oznaczonych ścieżkach.





Les Deux Alpes to jedna z najbardziej znanych francuskich stacji narciarskich, położona kilkadziesiąt kilometrów na południowy wschód od Grenoble. Z Gliwic to ok. 1700 km, samochodem prawie całą drogę można pokonać autostradą. Latem narciarski kurort zamienia się na kurort rowerowo – narciarski, do którego zjeżdżają się z dwoma kółkami Francuzi, Hiszpanie, Anglicy, Włosi, no i oczywiście Polacy, choć tych ostatnich to widziałem w ilości sztuk - 3, rodzice z nastoletnim synem i wszyscy na wypasionych rowerach. Spotkałem tam jeszcze innych rodaków, ale na sprzęcie śniegowym, gdyż w sierpniu czynne są wyciągi narciarskie na lodowcu.



Zabawnie to wygląda jak do wagoników wpychają się rowerzyści ze swoimi zjazdówkami i snowboardziści w krótkich koszulkach. Baza noclegowa – szeroka, od 4 i 5 gwiazdkowych hoteli po 2 kempingi, jeden wysoko na stoku obok schroniska, a drugi w wiosce poniżej głównej miejscowości. Nocowałem na obydwu, każdy ma swoje wady i zalety. Zaletą kempingu było to, że bardzo szybko znalazło się towarzystwo o wspólnych zainteresowaniach, czyli rower i piwo.





Za tygodniowy karnet otrzymuje się dostęp do czterech kolejek wagonikowych, pięciu kanap, a nawet jednego orczyka w fajnie rozbudowanym bike parku. Dodatkowo na rowerowy karnet można wejść na baseny w centrum miejscowości i lodowisko, sztuczne oczywiście. Jak ktoś ma chęć i czas to może jeszcze skorzystać z kortów tenisowych, boisk do siatkówki czy piłki nożnej, skateparku, ścianek wspinaczkowych, wylegiwać się na dużej plaży wokół jeziora z bieżącą górską wodą, słowem – sportowo rozrywkowy multiplex upchnięty między dwoma zboczami francuskich Alp.





Najważniejsze – wrażenia z jazdy. Trasy zaczynają się na wysokości 3200m n.p.m. Te, które są wysoko to prawdziwie freeride'owe szlaki, bez wyznaczonych granic gdzie można, a gdzie nie można jeździć. Krajobraz księżycowy, trochę ponury i wymagający, wszędzie luźne skały i kamienie. Ścieżki, na których nie ma band, dzięki którym łatwiej można wejść w zakręt. Jest za to prawdziwa adrenalina, po którą warto tu grzać 20 godzin samochodem bez przerwy. Po zjechaniu niżej, od 2200m n.p.m. zaczynają się świetnie zaprojektowane i przygotowane trasy, ze stołami, mnóstwem zakrętów, wysokimi bandami, gdzie można bez problemu jeździć pokonując grawitację. Szybkie wyciągi pozwalają skuteczne trenowanie stałych fragmentów gry na konkretnej trasie.





Ilość oznakowanych tras – 36 !! Cztery stopnie trudności, czasem jest na nich tłok, a czasem jest całkowicie pusto, zależy to od pory i dnia tygodnia. Każdy znajdzie coś dla siebie, a jak mówiłem wcześniej, nie trzeba się martwić tutaj o towarzystwo, wszyscy są otwarci, jak nie do rozmowy, bo język nie ten, to do wspólnej jazdy w dół.

Co jest bardzo ważne to pogoda. Co prawda w lipcu ubiegłego roku na 2000m spadł śnieg, ale można powiedzieć, że jest gwarantowana. Ze statystyk wynika, że lipiec i sierpień to słońce i wysoka temperatura. A jak się komu koło omsknie, to w wiosce jest kilkanaście sklepów rowerowych wraz z serwisem. Wybór sprzętu i ciuchów jak w najgrubszym katalogu rowerowym.

Chyba nikogo nie zdziwi fakt, że w tym roku pojedę tam po raz kolejny, to już czwarty, ale żeby nie ograniczać swoich horyzontów pojedę też w inne strony Alp. Zastanawiam się tylko czy aby nie po to by jeszcze raz się przekonać, iż 2 Alpes to dla mnie najlepszy freeride park w Europie.

Przydatna strona: les2alpes.com



Miejscówka

Hafjell Bike Park

Norwegia

Tekst: **Katarzyna Marfiewicz**

Zdjęcia: **Katarzyna Marfiewicz,**

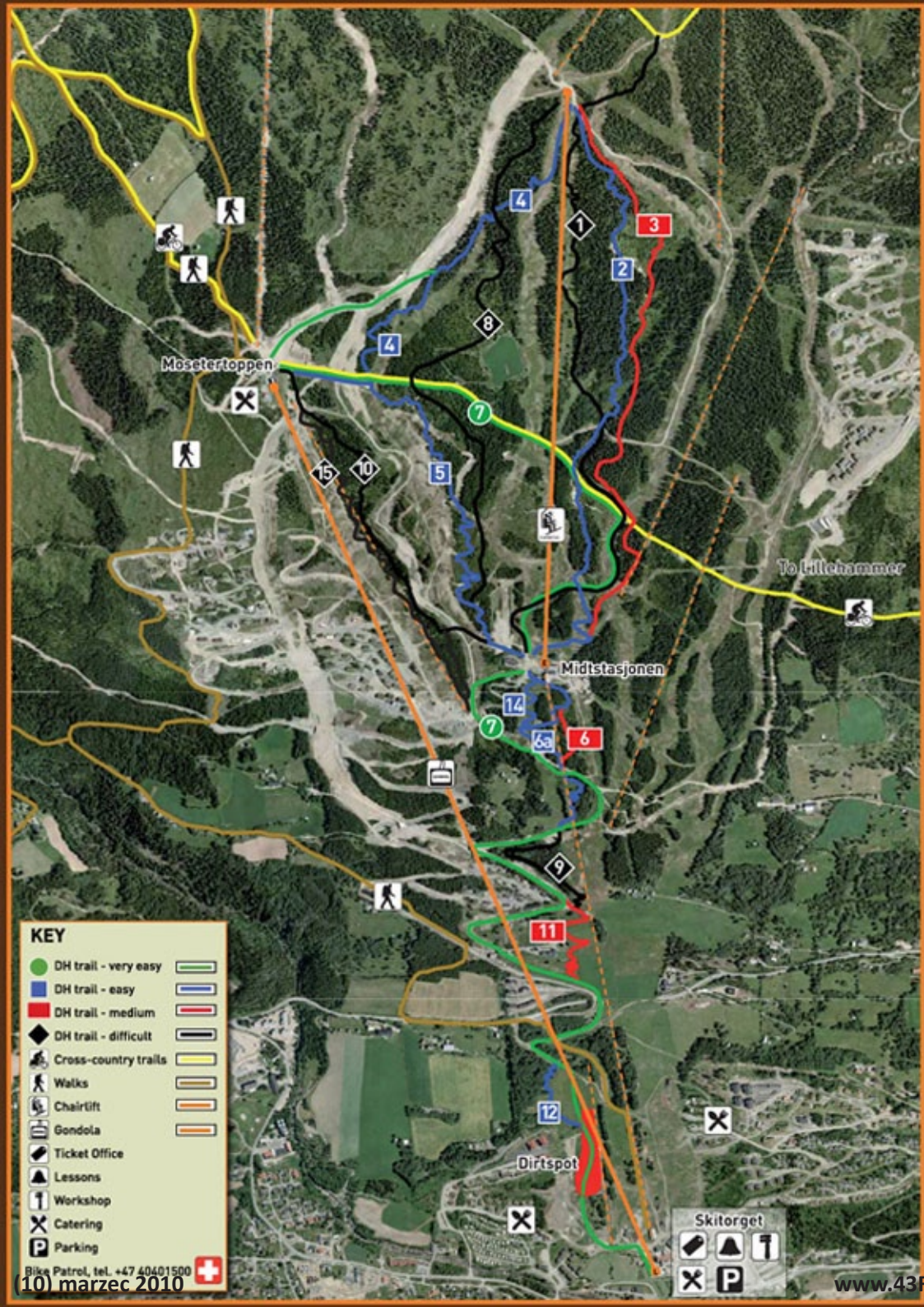
Dariusz Marfiewicz

Bikepark Hafjell znajduje się w miejscowości Øyer, tj. 15km na północ od Lillehammer w Norwegii.



Przy wyciągu znajduje się pole z domkami do wynajęcia. Domki wyposażone są w 4 łóżka, łazienkę, aneks kuchenny i salon z TV. Jeśli ktoś lubi iść na żywioł, to może rozłożyć swój namiot, za który nie zapłacimy nic. Obok pola jest toaleta wraz z natryskiem, niestety jest czynna do ok. godz. 20, wtedy gdy jest otwarty bike park. Rowery można przypiąć do bagażnika samochodowego bez obaw, że ktoś je nam ukradnie ;)

Trasy zostały podzielone wg stopnia trudności. I tak mamy tu trasy: zielone, niebieskie, czerwone i czarne.





Bike park obsługują dwa wyciągi. Jeden to gondola, a drugi to typowe krzeselka. Gondola jest czynna praktycznie codziennie, ale krzeselka dwa, cztery lub pięć razy w tygodniu. Bike park otwarty jest od czerwca do września w godzinach 10-17.

W razie awarii na terenie parku znajdziemy sklep i serwis rowerowy, w którym można kupić cały rowerowy asortyment (części oraz odzież). Warto wspomnieć, że na koniec sezonu jest ciekawa wyprzedaż ;)

Okolica jest spokojna, można powiedzieć, że czuć klimat wiejski. Jest też rzeka, w której można się wykąpać w razie potrzeby...



To właśnie w Hafjell odbyła się freeride'owa impreza Anti Days of Thunder, która przyciągnęła najlepszych zawodników na świecie.





Hafjell Bike Park
Aaslettvegen
N- 2636 Øyer
Norway

sykkel@hafjell.no
+47 61 27 47 00
hafjellbikepark.com





43RIDE testuje:

Pedały NS Aerial

Tekst i test: **Łukasz Koper**

Zdjęcia: **43RIDE, Krystian Olszewski**

Po długiej i jakże mało przyjemnej zimie dla rowerzystów nadszedł czas zapomnieć o tym przykrym okresie i zobaczyć co firmy rowerowe przygotowały dla nas na nadchodzący sezon.

W tym konkretnym przypadku przyjrzymy się bliżej produktowi od firmy NS Bikes, która udostępniła mi do testu najnowszy model pedałów NS Aerial.

Pedały NS Aerial to nowość w ofercie na sezon 2010. Model, który dostałem jest zbudowany w oparciu o łożyska kulkowe (dostępne są także łożyska maszynowe) oraz aluminiowy korpus polakierowany na kolor fioletowy (w ofercie znajdziemy również kilka innych kolorów).

Jako, że zima była sroga, to nie miałem niestety zbyt wiele okazji pojeździć, więc postanowiłem je maksymalnie pokatować przez ten krótki okres. Założyłem je do mojego fulla do słopa i pokatowałem trochę sztuczek z dropa. Pedały w ujemnej temperaturze i niesprzyjających warunkach (duuużo śniegu) sprawdziły się świetnie. Duża ilość białego puchu oraz błota ani na moment nie przeszkodziły mi w jeździe, nogi idealnie trzymały się na platformach.

Niestety zima nie pozwoliła na zbyt duże wykorzystanie pedałów w terenie, więc przełożyłem je do sztywniaka i pokatowałem trochę na skateparku. Odkryłem tam ich pierwszą wadę, a konkretnie to, że po uderzeniu w

coś twardego piękny matowy lakier znika... na szczęście była to ich jedyna wada :) Nogi naprawdę dobrze trzymały się na pedałach, a ich customowy wygląd zdecydowanie mnie urzekł. Dlatego uważam, że w tym przedziale cenowym pedały NS Aerial są idealne.

Dane techniczne:

- aluminiowy odlewany korpus
- oś cr-mo
- łożyska kulkowe (lub maszynowe)
- wysokość - 19mm
- oś pod klucz 15mm + gniazdo na klucz imbusowy 6mm
- waga - 445g
- dostępne kolory - czarny, fioletowy, biały, pomarańczowy, niebieski

Cena: 79 pln (czarne), 89 pln (kolor)

Dystrybucja: **7anna.com.pl**



43RIDE testuje:

Klocki hamulcowe

UNEX

Tekst i zdjęcia:
Tomasz Profic

Tuż przed zamknięciem tego numeru naszego magazynu do naszej redakcji dotarł bardzo ciekawy komplecik klocków hamulcowych. Chłopaki ze sklepu **Vincere** postanowili odstąpić nam komplet pół-metalicznych klocków hamulcowych do Formuli Oro K18.

Co tu można napisać o klockach hamulcowych? Na chwilę obecną udało mi się je założyć do roweru i stwierdzam, że tak dobrze łapiących klocków od samego początku nie miałem już dawno! Nie wymagają one żadnego docierania i sprawiają, że hamulec łapie z pełną mocą od samego początku. Klocki te posiadają domieszkę kompozytów ceramicznych, co ma sprawić, że lepiej będą odprowadzać ciepło... ale o tym przekonamy się w kolejnym numerze 43RIDE, jak tylko uda mi się je konkretnie pokatować i przede wszystkim dużo mocniej zużyć :)

Przy okazji wspomnę, że chłopaki obiecali nam również komplet przewodów w stalowym oplocie. Czy warto zastosować takie przewody? I co nam daje taki zestaw? O tym przeczytacie w następnym numerze...

Cena:

thermo dissipator - 54,90 pln
organiczne - 24,90 pln

Dystrybucja: vincere.pl

UN-BP022
FORMULA ORO 2005 COMPATIBLE



43RIDE testuje: mostek Answer DH Direct...

Tekst i zdjęcia:
Zbyszek Nowicki



Do testów otrzymaliśmy lekki zjazdowy wspornik kierownicy przeznaczony do bezpośredniego mocowania na koronie widelca dwu-półkowego (Fox 40, RS Boxxer). Otwory montażowe umożliwiają dostosowanie długości w zakresie 40/45/50mm. Nasza waga wskazała 149g wraz ze wszystkimi śrubami niezbędnymi do montażu.

Pierwszy rzut oka i... mostek wykonany jest bardzo precyzyjnie z dbałością o szczegóły. Uwagę przykuwa szerokość mostka w porównaniu z konkurencją, ma to zapewnić większą sztywność (jak będzie zobaczymy). Cieszy to, że podana waga jest realna, bez przekłamań (niektórzy podają bez śrub montażowych).

...kierownica Answer ProTaper 780DH...

Następnym elementem do układanki jest kierownica przeznaczona do DH i freeride. Wykonana ze stopu aluminium serii 7050, cieniowana w opatentowanej technologii ProTaper™. Szerokość 780 mm, podgięcie w górę 4°, a podgięcie w tył wynosi 8°.

Kierownicę oczywiście można skrócić w czym pomagają naniesiona podziałka. Zastanawiałem mnie tylko 2 dodatkowe oznaczenia: pierwsze, to kask fullface – mogę zrozumieć, ale drugie, czapka z daszkiem? Hm.. może to szerokość dla kolarzy szosowych?



Kierownica w jakże ostatnio popularnej długości 780 mm dostępna jest w kolorze czarnym, złotym i jak nasza czerwonym. Należy wspomnieć również o wersji kierownicy ProTaper przeznaczonej dla użytkowników All-mountain i Enduro o szerokości 720 mm. Nasza testowana czerwona anoda o szerokości 780 prezentuje się naprawdę wyśmienicie, tworząc wraz z mostkiem bardzo przyzwoity set. W chwili otrzymania dokonaliśmy oceny wzrokowej oraz pomiarowej i... producent wg naszej wagi zawyżył katalogowo wagę! Może niewiele, ale zawsze to coś (katalogowo 335g, a na naszej wadze 329g).



...chwyty kierownicy Answer Fall Line DH



Chwyty przeznaczone do DH. Niski profil dla lepszej kontroli i możliwości szybkiej zmiany uchwytu. Skręcane aluminiowymi obejmami. Agresywny bieżnik. Szerokość: 130mm.

Do zestawu „kierowniczego” otrzymaliśmy chwyty Answer Fall Line DH. W warunkach biurowych są miękkie i wygodne. Test terenowy przedstawimy w następnym numerze 43RIDE. Nasz 90-kg tester postara się, aby dokładnie sprawdzić wszystkie parametry kokpitu. Warto dodać, że na zestawie Answer w 2010 roku startował będzie Mistrz Polski Michał Śliwa.

Ceny:
mostek - 239 pln
kierownica - 279 pln
chwyty - 109 pln

Dystrybucja: velo.com.pl



43RIDE testuje: kaski MET

Wstęp: **Zbyszek Nowicki**

Zdjęcia: **43RIDE**

Na świecie są kaski, obok których nie można przejść obojętnie. Jedną z takich firm jest MET. Do testu dostaliśmy dwa modele: Kaos i Parachute. W pierwszej odsłonie skupimy się na parametrach technicznych, wizualnych (zdjęcia opisują piękno – szkoda słów).

Testów kasków podjął się moim zdaniem jeden z najbardziej zakręconych „endurowców” - Jędrzek Cegielski (emtb.pl). Jego doświadczenie oraz nieprzewidywalne wyprawy zweryfikują dokładnie wszystkie parametry podawane przez producenta.

MET Kaos UL GEL

- integral in-molding
- technologia ultima lite
- wkładka Gel02 Front
- antyalergiczne wkładki Coolmax
- demontowany, wentylowany daszek
- system dopasowania Safe-T X
- rozmiar: M 54-57 cm / L 58-61 cm
- waga: M 235g / L 250g

MET Kaos UL GEL



Wkładka Gel02 Front



MET Kaos

Testuje:
Jędrzek Cegielski

Za oknem była zima jakiej dawno w naszej pięknej Polsce nie było. Mimo szczypiącego w uszy mrozu i skrzypiącego śniegu pod kołami z uśmiechem rozpocząłem długodystansowy test dwóch kasków MET przekazanych przez firmę Velo. W kasku Parachute mam już jeden start za sobą – w Snow Bike Slalom. To dopiero początek długodystansowego testu, który będzie trwał cały sezon. Będzie to wyniszczająca weryfikacja w warunkach bojowych wytrzymałości oraz jakości produktów.



MET Kaos

Starannie wykonany kask bez ochrony szczęki. Do takiego nakrycia głowy przyzwyczyli mnie lata jazdy. Postaram się w nim jeździć na łatwiejszych trasach oraz na szosie. Waży on w rozmiarze L 300g (testowany) i posiada takie bajery jak system mocowania Safe-T X, 22 otwory wentylacyjne, antyalergiczne wkładki Coolmax, technologia UltimaLite czy Integral In-Molding.

MET Parachute

MET Parachute:

- In-Molding
- wentylowana i demontowana garda
- antyalergiczne wkładki Coolmax
- system dopasowania Safe-T Lite
- demontowany, wentylowany daszek
- rozmiar: M 54-57 cm / L 58-61 cm
- waga: M 545g / L 575g

Testuje:
Jędrzek Cegielski

Zdjęcia: emtb.pl

„Dodam tylko tyle, że już podczas pierwszej jazdy myślałem, że wystąpię na tamten świat kask Parachute.”

Ceny:
MET Parachute - 599 pln
MET Kaos UL GEL - 569 pln
MET Kaos - 459 pln

Dystrybucja: velo.com.pl



MET Parachute:

Jest to lekki kask z odczepianą gardą. Dla wielu idealne rozwiązanie na zawody typu EMTB Enduro Trophy. Nie jest tak ciężki i toporny jak normalny full face, a zarazem nie jest tak delikatny jak normalny „orzech”. O tym czy jest idealny czy nie, będę przekonywał się na trudniejszych trasach. Waży on w rozmiarze L 575g (testowany egzemplarz) i posiada m.in. system mocowania Safe-T Lite oraz 23 otwory wentylacyjne.



Crash Replacement – jeżeli w okresie 3 lat od daty zakupu kasku MET uczestniczyłeś/aś w wypadku rowerowym i kask został uszkodzony masz możliwość na preferencyjnych warunkach zdobyć nowy kask.

Old stuff

„Old Stuff” to nowy dział ze starymi rzeczami. MTB jest już dość wiekową dyscypliną, a jej szybki rozwój technologiczny i nie tylko, sprawia, że zapominamy o tym co było. W tym dziale znajdziecie przedmioty, które przetrwały do naszych czasów i możemy o nich napisać. Jeżeli masz coś takiego napisz do nas!

Buty SIDI Ghost MTB – rocznik 1998/99

Tekst i zdjęcia: Zbyszek Nowicki



To co widzicie na zdjęciach, to stan faktyczny na marzec 2010. Nie są może w stanie idealnym, widać że nie raz ugryzł je ząb czasu. W 1998 roku szukałem lekkich i przewiewnych butów MTB z bardzo dobrymi zapięciami i sztywną podeszwą. Wybór padł na SIDI Ghost.

W tamtym czasie produkty SIDI wyróżniały się od konkurencji. Te buty były po prostu jedynymi w swoim rodzaju (zresztą dziś też tak jest wg mnie). Model Ghost miał jak na tamten okres nowatorskie zapięcia, które pomimo moich obaw funkcjonują do dziś. Kolorystyka – ehh, na tamten okres totalny odłot, ale patrząc na modę rowerową, która co jakiś czas zatacza koło, widzę że te buty będą wkrótce ponownie na topie (pod względem kolorystycznym ;)). Najważniejsza sprawa – pomimo upływu tylu lat, spokojnie mogę dokupić do butów SIDI wszelkiego rodzaju części zamienne!

Test czytelnika: Banshee Wildcard

Tekst i test: **Igor Bąk**

Zdjęcia: **Piotr Jarocki, Kuba Tokarski, Igor Bąk**

Dane techniczne

- skok - 127-165mm
- główka - 1.5"
- waga - 3400g
- rozmiary - 14.5", 15", 16"
- damper - 7.875" x 2.25"
- suport - 68mm
- mocowanie ISCG'05
- 7005 Al Banshee Custom Hydroformed Tubing



Długo się zastanawiałem od czego zacząć opisywanie ramy... Może od tego jak stałem się jej posiadaczem. Kiedy Banshee w 2009 roku wprowadziło nowe modele ram do swojej kolekcji od razu zauważyłem Wildcard'a, który jest następcą zasłużonego modelu Chaparral. Wówczas ujeżdżałem Transition Bottlerocket'a, w którym jednak czegoś mi brakowało. Rower czasem gubił się na technicznych dirtach, a w Wildcardzie zwróciłem swoją uwagę na regulowany skok tylnego zawieszenia i od razu pomyślałem - to jest to! Długo nie czekając sprzedałem starą ramę i w ten sposób stałem się nowym posiadaczem nowiułkiej Banshee.

Pierwsze wrażenie...

Po otrzymaniu paczki od razu ją rozpakowałem i moim oczom ukazała się piękna biało-czarna bestia! Rama zrobiła na mnie bardzo dobre wrażenie pod względem wykonania. Ładnie położone spawy i czyste gięcia. Lakier jest dobrej jakości, a w momencie gdy zdecydujemy się na kolor czarny otrzymujemy ramę anodowaną, a nie lakierowaną jak w przypadku pozostałych opcji kolorystycznych.

Po głębszym wdechu wziąłem się więc za składanie roweru i natychmiast po jego złożeniu pojechałem na okoliczne trailsy. I tutaj nastąpiło moje wielkie zaskoczenie - niestety negatywne, rama cały czas dobijała kiedy damper był ustawiony na średnim ciśnieniu, zaś kiedy był on nabity na ciśnienie prawie 200psi rama w ogóle się nie ugiwała. Osobiście nie polecam po prostu montowania do tej ramy dampera bez zbiorniczka wyrównawczego, ponieważ z tą ramą takie dampery sobie po prostu nie radzą. Tym samym musiałem wymienić damper Fox Float Air R na coś innego. Po zmianie na Fox DHX 5.0 Air dopiero odkryłem, "dziką kartę", którą mogę w każdej chwili wyciągnąć z rękawa. Niestety nie miałem okazji sprawdzić jak zachowuje się damper sprężynowy w tej ramie, ponieważ wolę powietrzne tłumiki ;)

Jazda!

Rama posiada dwie możliwości ustawienia skoku. W pozycji 127mm w moim odczuciu dużo lepiej sprawuje się na hopkach niż moja poprzednia rama. Banshee jest krótkie, zwinne, lekkie i do tego zawieszenie nie pompuje tak bardzo choć nadal jest czułe.





Robienie trików na Wildcardzie to bułka z masłem, oczywiście o ile je umiemy ;) Rama posiada bardzo sztywny wahacz, a co za tym idzie niedokręcone 360-ki nie robią na niej większego wrażenia. Gdy zechcemy pośmigać trochę feeride'u czy downhillu zmieniamy sobie skok tylniego zawieszenia większą opcję, która wynosi 165mm. Osobiście bardzo mało śmigałem na tym ustawieniu ponieważ rzadko kiedy mam okazję śmigać po górzystych terenach, ale muszę napisać, że jestem nadal miło zaskoczony jak rower radzi sobie na bandach, a rama dobrze zbiera (nawet na damperze powietrznym) nierówności. Faktem jest, że nie jest to rama zjazdowa, ale w przy okazjonalnych górskich eskapadach radzi sobie naprawdę dobrze.

Warto tutaj zaznaczyć, że posiadam rozmiar S (14,5"). Wildcard w rozmiarze M jest już dużo większą ramą i sprawia wrażenie konkretnej freeride'ówki niż kompaktowego rowerka do wariacji w mieście i na dirtach.





Podsumowanie

Jazda na rowerze złożonym na tej ramie sprawia mi dużo frajdy głównie przez jego uniwersalność. Banshee posiada regulowany skok, który sprawia, że rama jest wspaniała do slopestyle'u jak i freeride'u. Wildcard jest bardzo mocny i sztywny. Przez prawie pół roku nie miałem żadnych problemów związanych z użytkowaniem tej ramy, a podczas eksploatacji odkryłem wiele plusów i tylko kilka minusów. Wykonanie ramy jest bardzo dobre, a cena jaką życzy sobie polski dystrybutor jest dobrze skalkulowana (~3900pln bez dampera). Podsumowując w jednym zdaniu? Rama jest warta każdej wydanej złotówki, idealna do słoпа i lasu.

Zalety:

- krótka i zwinna
- regulowany skok (127-165mm)
- sztywny wahacz
- ciekawa grafika, dobrej jakości lakier
- wraz z ramą dostajemy zapasowy hak przerzutki oraz zestaw dodatkowych śrub i tulejek do zawieszenia.

Wady:

- słaba geometria z amortyzatorami poniżej 130mm i powyżej 160mm
- brak punktu obrotu na osi suportu (dla jednych minus dla drugich plus)
- mimo wszystko słaba praca
- uciążliwe dobijanie z damperami bez zbiorniczka wyrównawczego.



Odkręcić nieodkręcalne

Porada serwisowa

Tekst i zdjęcia: **Aleksander „kelO” Wieczorkiewicz**

Opisany problem dotyczy pedałów, które postanowiły nie dać się odkręcić. Próbowałem wszystkimi sposobami: długim kluczem, przedłużką, ręką, nogą, aż ruszyłem głową. W imadło wkręciłem imbus 8mm (jedyne narzędzie do moich pedałów).

W gniazdo osi pedałów wlałem aceton i podpaliłem. Oczekałem aż wszystko się wypali i włożyłem korbę z pedałem w klucz. Pchając całym ciałem korbę odkręciłem pedały bez większych kłopotów. Morał z tego taki, gdy nie działają smary penetrujące, coca cola i inne cuda – zadziałaj wysoka temperatura.

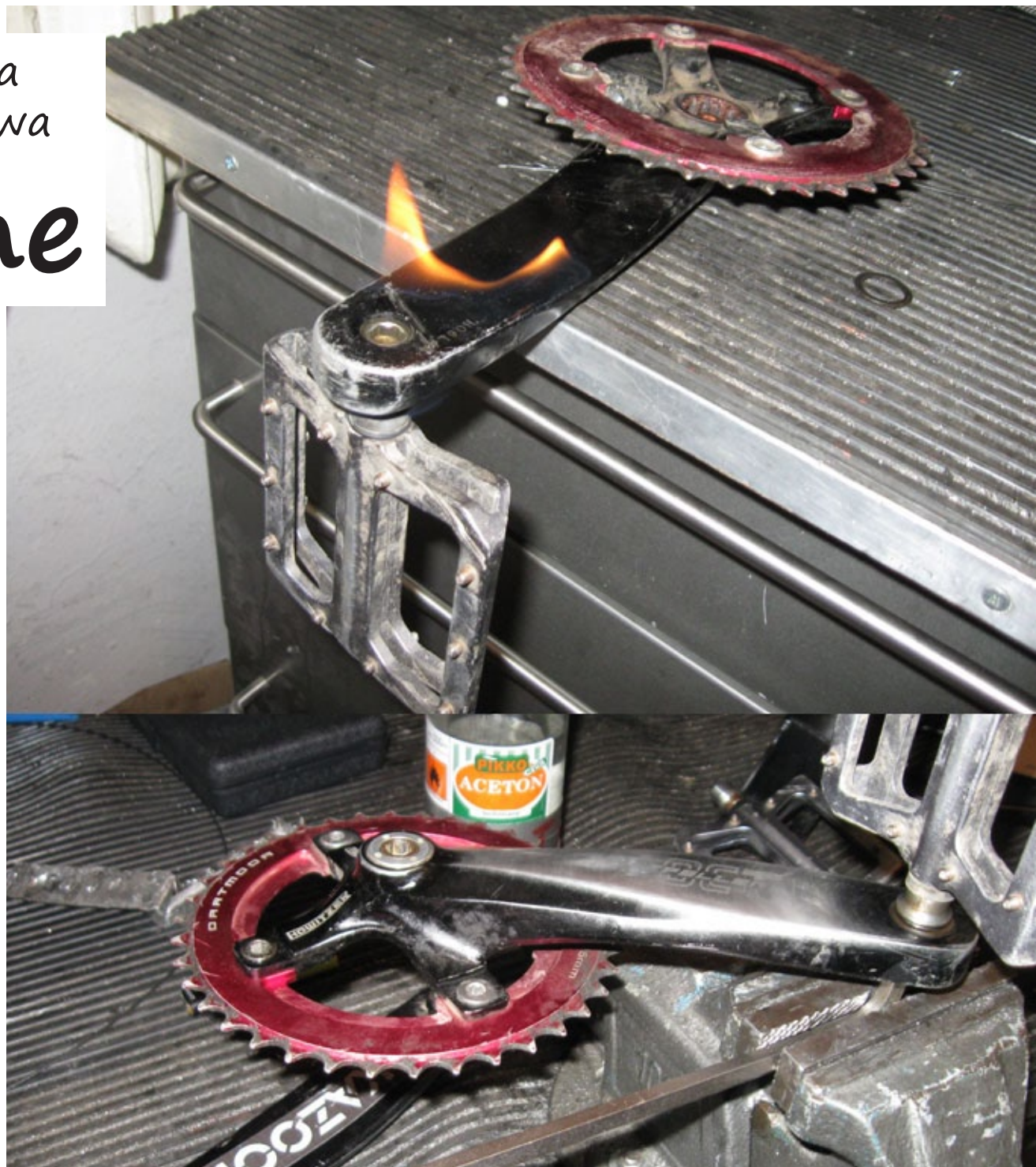
Przyczyną problemów z odkręceniem rowerowych gejów było przykręcenie ich na szybko na zawodach bez użycia odpowiedniego smaru oraz popękane w dość dziwny sposób osi. Pęknięcia szły wzdłuż osi na odcinku gwintu. Rozchodziły się od krawędzi gniazda na imbus 8mm.

Pamiętaj!!!

Lewy pedały ma lewy gwint!

Ostrzeżenie!!!

Taka operacja może skutkować uszkodzeniem gwintu w korbie!



Nowe futro Norki

czyli jak odświeżyć ramę

Tekst: **Justyna John**

Zdjęcia: **Aleksander „kelO” Wieczorkiewicz,**
Irek Dulniawka, Andrzej Matraj

Po całym sezonie jazdy w rozmaitych warunkach lakier na rowerze ma prawo być w oplakany stanie. Nie mając pomysłu na nową ramę, postanowiłam wysłać Norkę na zabiegi lifingująco- upiększające. W tym celu skontaktowałam się ze znajomym mastersem Irkiem „Laską” Dulniawką i zaczęliśmy knuć.

Na początku był projekt - tym zajął się sam Irek. Do końca nie wiedziałam, jak naprawdę będzie wyglądała całość. Omówiliśmy ewentualną kolorystykę, mniej więcej oczekiwania względem wzornictwa oraz bezwzględny zakaz użycia jakiegokolwiek odcienia różu i najmniejszego chociażby motywu czaszki, reszta miała pozostać niespodzianką.



Od słów do czynów droga niedaleka, ale musi się znaleźć wykonawcę. Tym okazał się Andrzej Matraj - szef firmy „Still Brush” (wykonywał m.in. kopię malowania Iron Horse Sunday „Sam Hill” dla Artura „Greena” Kołodzieja) oraz przyjaciel Irka. Wraz z początkiem stycznia (zbiegło się to, szczęśliwie lub nie, z moją powypadkową rekonwalescencją) rama pojechała do Mielca. No i się zaczęło...

Na początek pozbyto się starego lakieru - w tym celu zastosowano piaskowanie produktem drobnoziarnistym, aby nie uszkodzić powierzchni rur. Następnie faza nakładania gruntu bezpośrednio na aluminium w celu zabezpieczenia. Wykonywane jest to pistoletem, co minimalizuje ryzyko powstania zacieków lub nierównych warstw.

Teraz czas na właściwe malowanie – całość pokrywa się kolorem docelowym, tzw. bazowym. W moim przypadku był to granat subaru ;) Zostało to wykonane również z użyciem pistoletu. Po wyschnięciu koloru bazowego, całość potraktowano lakierem bezbarwnym mającym na celu utwardzenie warstwy znajdującej się pod nim oraz zabezpieczenie i nadanie połysku. Jednak nie jest tak łatwo i prosto - teraz błysk należy zmatowić. Przy nakładaniu wzorów część, która nie będzie miała dodatków, oklejana jest folią, w której znajdują się wycięte wcześniej szablony.



Prawie finisz - wypełnienie wnętrza szablonu, użycie aerografu w miejscach, gdzie ma powstać detal i znów schnięcie... Na koniec pozostaje odklejenie folii, zabezpieczenie ponownie bezbarwnym lakierem utwardzającym i po wyschnięciu odesłanie w paczuszce. Proste, prawda?

No i ten efekt! W ciemnym pomieszczeniu (zdjęcia mamy z komory malarskiej, stąd poszarzałe kolory i mat) to po prostu niebieski z żółtym i czerwona diabllica. W słońcu sprawa ma się inaczej. Rama wygląda jak milion dolarów - wszystko zaczyna grać błyszcząc się pod różnymi kątami, granat subaru pokazuje swoją sześciokładnikową naturę, a żółć finalnie staje się seledynem. W ten oto sposób niewielkim kosztem możemy całkiem odświeżyć swój sprzęt lub dodać nowy element.

Podziękowania dla Laski oraz Andrzejka za: projekt, wykonanie i nieskończone pokłady cierpliwości przy wysłuchiwaniu żali na temat „jak mi źle, chcę na rower”.

A dla zainteresowanych namiary na pracownię:

„Still Brush”, A.Matraj,
608 365 634 (Mielec)



Stres, co to jest i z czym to się je?

Opracowanie: Kinga Kęska

Zdjęcia: 43RIDE

Wszyscy używają słowa „stres”, jednak często w niewłaściwym kontekście. Z punktu widzenia nauki oznacza ono normalną reakcję na obciążenia, wymagania i niebezpieczeństwa.

Jednym z ważniejszych problemów w życiu współczesnego sportowca jest temat związany ze stresem, który często wraca na tapetę nie tylko przy okazji zawodów czy ważniejszych startów, ale też w normalnych okolicznościach, powszednich czynnościach, towarzyszących większości z nas. Ludzie zestresowani nie tylko źle się czują psychicznie, fizycznie, ale też w wyniku słabszej odporności częściej chorują i wywołują niepotrzebne konflikty z innymi ludźmi – w pracy, domu. Jesteśmy zmuszeni żyć ze stresem, warto więc wiedzieć o tym zjawisku jak najwięcej, by potrafić radzić sobie w trudnych sytuacjach i korzystać z tego, co w stresie pozytywne.

UWAGA! Nie wpadać w przerażenie: trochę teorii musi być...

Wokół terminu stres funkcjonują w mowie (nie tylko potocznej) jeszcze dwa określenia dla sytuacji zagrażających, jest to: lęk i pobudzenie. I tak pierwsze określenie kojarzy się z nieprzyjemną sytuacją, a według definicji naukowych – lęk to negatywny stan emocjonalny połączony z nerwowością, zaniepokojeniem oraz napięciem związanym z pobudzeniem lub napięciem fizycznym.

Natomiast drugiego określenia używa się jako ogólny stan organizmu fizjologiczny i psy-

chiczny, coś między głębokim snem, a intensywnym podnieceniem.

Stresem nazywamy pewne zdarzenia w naszym życiu, najczęściej trudne, przykre i niepożądane lub określamy tak nasz stan wewnętrzny, przeżycia, napięcie, niepokój, lęk i inne nieprzyjemne emocje.

Stres natomiast to sytuacja, w której osoba spostrzega zagrożenie i reaguje nań szeregiem zmian fizjologicznych (np. drżenie rąk) i psychicznych (np. spadek koncentracji) łącznie z nasilonym niepokojem i pobudzeniem. Stres przeżywamy najczęściej w obliczu trudnej sytuacji i wymogów jakie są nam stawiane, a niepodważanie im może wiązać się z poważnymi konsekwencjami. Jeżeli stres przechodzi w stan długotrwały lub w stan przewlekły, może wywołać duże szkody fizyczne i psychiczne. Lęk jaki przeżywamy w sytuacji zawodów jest całkiem normalny i może przynosić również wiele korzyści.

Często mówi się w sporcie wyczynowym, że różnica między dwoma konkurentami nie leży w umiejętnościach technicznych, ale w ich przygotowaniu psychicznym, ponieważ fizyczne umiejętności są praktycznie identyczne. Jeżeli chodzi o rywalizację sportową, to jest ona z punktu widzenia „kolarzy” sytuacją odbieraną jako stresującą. W obliczu tego, warto dowiedzieć się jak można poznać objawy pobudzenia i stresu oraz jak poradzić sobie z nim oraz z czynnikami go wywołującymi.



Objawy stresu są widoczne w trzech płaszczyznach: fizjologicznej, psychologicznej i w naszym zachowaniu...

Objawy fizjologiczne:

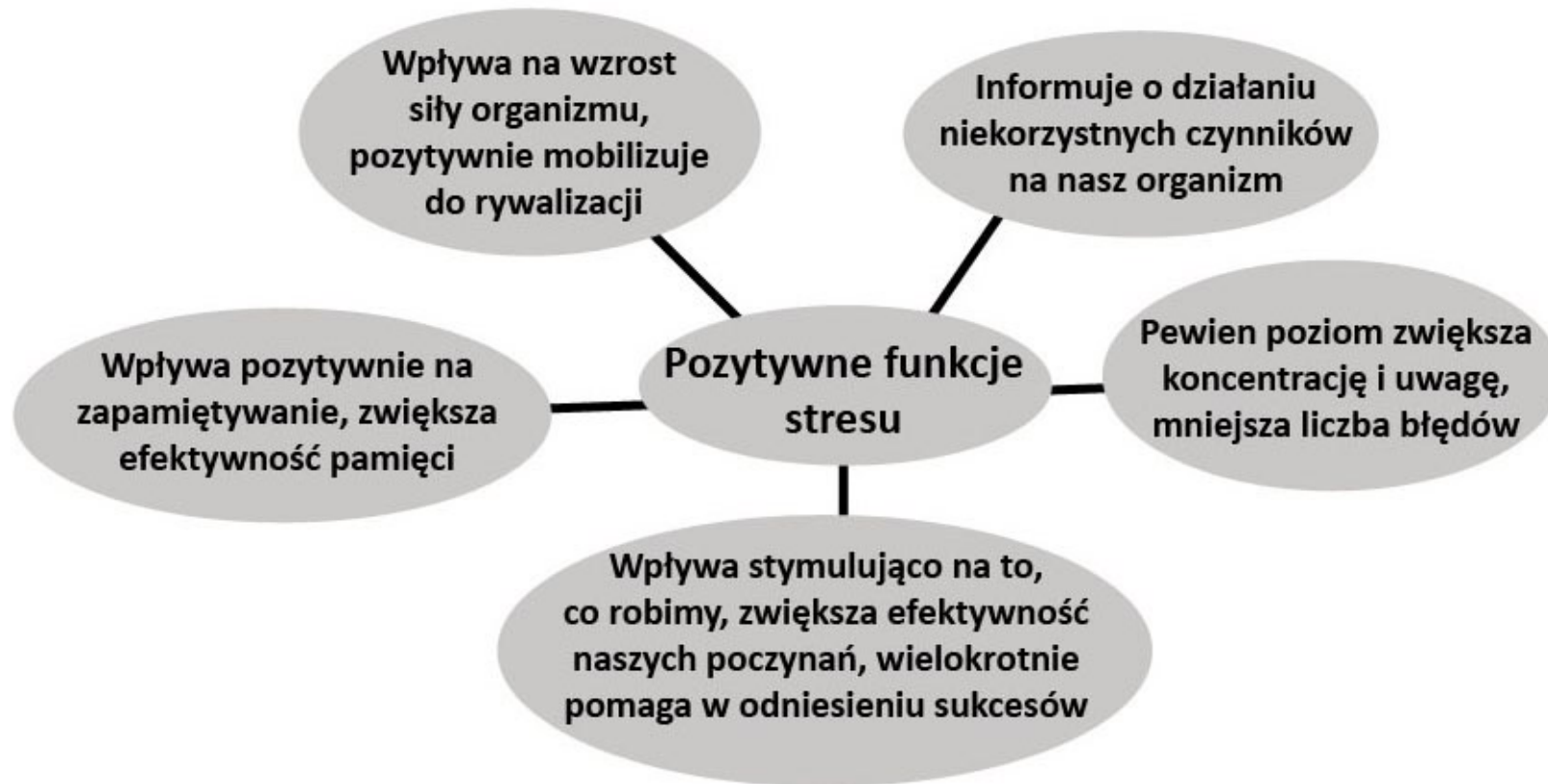
to przyspieszony puls, wzmożone pocenie się, mocniejsze bicie serca, zaciśnięte gardło, napięcie mięśni, płytki oddech, zgrzytanie zębami, zaciśnięte szczęki.

Objawy psychologiczne:

to trudności z koncentracją, trudności z podejmowaniem nawet drobnych decyzji (w wyniku tego błędy na trasie, utrata cennego czasu, zbyt szybkie wybiecie się do skoku) i, spadek pewności siebie, irytacja lub częste wpadanie w złość, zamartwianie się lub niepokój, irracjonalny strach przez rywalami lub wręcz panika.

Objawy w zachowaniach:

to tiki nerwowe i manieryzmy (obgryzanie paznokci, podrygiwanie nogą, ciągłe poprawianie kasku, gogli), podatność na wypadki, nieostrożna jazda, poza zawodami utrata apetytu lub uczucie ciągłego głodu, bezsenność lub ospałość, zwiększone spożycie alkoholu lub używanie środków odurzających, palenie papierosów, agresja, nieostrożna jazda samochodem itd.



Przedstawione pozytywne funkcje stresu warto dostrzec i docenić, zmieniając nasze stereotypowe myślenie.

Napięcie emocjonalne, które odczuwamy jako stres może mieć różne natężenie. Całkowity zaś brak napięcia – apatia – to brak możliwości jakiegokolwiek działania. Optymalny poziom napięcia wpływa stymulująco na daną czynność sportową, zwiększa efektywność naszych poczynań, wielokrotnie pomaga w osiągnięciu sukcesów, chociażby w szybkim bezbłędnym przejechaniu tras i wreszcie - nadmierny stres – demobilizuje nasze zachowania, jest przyczyną porażek, a w konsekwencji powoduje szereg zaburzeń i chorób organizmu (np. nadciśnienie, zawał mięśnia sercowego).

Musimy pamiętać, iż sposób przeżywania stresu i podatność na stres są zależne od osoby, która stresu do-

świadczą. Te same czynniki (np. walka o podium) mogą być dla jednych bardzo stresujące, mocno dezorganizujące zachowanie, a dla innych będą zupełnie niegroźne.

Czynniki wywołujące stres mogą pochodzić ze środowiska zewnętrznego, jak również mogą być wytworem naszej osobowości. Pewne cechy charakteru zwiększają naszą podatność na stres. Są to m.in. niecierpliwość, nadmierna ambicja, perfekcjonizm, agresywność. Istnieje grupa czynników obiektywnie szkodliwych, które zawsze naruszają równowagę organizmu, ale są i takie, które mogą stresować tylko nas.

Pewien poziom stresu jest potrzebny do osiągnięcia optymalnej wydajności. Jeśli stres jest zbyt mały, wtedy trudno jest zmotywować się dać dobre wyniki. Ponadto zbyt mało stresu wyraża się w uczucia nudy i znużenia, może działać demotywująco, spada uwaga i koncentracja.

Opanowywanie stresu

W odpowiedzi na nadmierne pobudzenie i stres, psychologia sportu służy sportowcom i amatorom specjalnymi technikami zmiany pobudzenia, obniżenia stresu, które są bardzo pomocne i częste w użyciu. Za najbardziej efektywne uważa się:

- *Celowe zmiany kierunku myśli* – w okresie poprzedzającym zawody uczestnik stara się zająć czynnościami, które zazwyczaj pochłaniają go, absorbują jego myśli (czyta książkę, słucha muzyki, jedzie na wycieczkę).

- *Oddziaływanie na zewnętrzne objawy stresu* – w wyniku stresu wzrasta aktywność ruchowa, zwiększa się gestykulacja i bardziej różnorodna staje się mimika – zadaniem zawodnika jest zahamowanie wszystkich aktywności, co skutkuje spadkiem pobudzenia a w efekcie stresu.

- *Wykorzystanie specjalnie zorganizowanej rozgrzewki* – można ją wykorzystać nie tylko jako fizyczne ale i psychiczne przygotowanie do zawodów. Jeśli zawodnik przeżywa duży stres – rozgrzewkę wydłużamy i zmniejszamy intensywność

- *Masaż lub automasaż* – w przypadku zbyt dużego napięcia spowodowanego przez stres – masaż rozluźniający, zbyt małego – pobudzający.

- *Stosowanie specjalnych ćwiczeń oddechowych*

– stosowanie (3-4 razy dziennie) zestawu specjalnie wyuczonych ćwiczeń.

- *Treningi relaksacyjne* -
 - a) obniżenie pobudzenia (nie mylić z masażem, to też relaks, ale innego rodzaju ;)
 - b) poznawczo-behawioralne - wzmacnianie pewności siebie
 - c) wyobrażeniowe...

Jak zdążyliśmy zauważyć nie musimy z rezygnacją poddawać się stresowi. Możemy nauczyć się sobie z nim radzić, możemy nauczyć się skutecznie uwalniać od jego skutków i nie dopuszczać do kumulowania się efektów długotrwałego działania stresu. Jednak, aby tego dokonać potrzebujemy praktycznej, sprawdzonej wiedzy, którą jesteśmy w stanie skutecznie zastosować zarówno w naszym codziennym życiu jak w sytuacjach rywalizacyjnych.



Mity na temat stresu

W społeczeństwie funkcjonuje wiele stereotypów i przekłamań związanych ze stresem, oto kilka z nich:

Wszystkie objawy związane ze stresem są tylko wytworem psychiki i nie mają wpływu na stan zdrowia fizycznego. NIEPRAWDA: Stres wpływa nie tylko na psychikę, ale i na ciało. Choroba psychosomatyczna (np. wrzody żołądka lub wysokie ciśnienie krwi), wynikająca ze stresu, jest rzeczywistą chorobą.

Tylko słabi i niedoświadczeni zawodnicy cierpią z powodu stresu.

NIEPRAWDA: Najbardziej podatne na schorzenia związane ze stresem są osoby ciężko pracujące i ukierunkowane na osiągnięcie sukcesu.

Nie jestem odpowiedzialny za stres w moim życiu, na zawodach jest to zawsze czynnik niekorzystny.

NIEPRAWDA: Jesteśmy odpowiedzialni za to, w jaki sposób reagujemy na stresujące wydarzenia, także podczas rywalizacji sportowej.

Zawsze wiemy, kiedy zaczynamy cierpieć z powodu narastającego stresu.

NIEPRAWDA: Im większemu podlegamy stresowi, tym mniej jesteśmy wrażliwi na jego objawy i możemy ignorować jego symptomy.

Łatwo ustalić przyczyny nadmiernego stresu.

NIEPRAWDA: Nie zawsze. Niekiedy objawy pojawiają się dopiero wówczas, kiedy znika stresor. Wtedy przybierają one postać psychicznego lub fizycznego wyczerpania.

Wszyscy ludzie reagują na stres w ten sam sposób.

NIEPRAWDA: Odmienne przyczyny u różnych ludzi powodują stres, inaczej się on objawia i w różnorodny sposób ludzie próbują sobie z nim radzić.

za I. Heszen-Niejodek

Jeżeli pochopnie uważasz, że to, o co prosi trener, szef, babcia jest poza twoimi umiejętnościami (np. znajomy poproszony o zwiększenie powtórzeń przez instruktora powtarzał w zaparte, że za dużo wymagamy, a on nie jest na tyle silny by temu podolać... okazało się inaczej ?).

Gdy zbyt wiele wymaga się od Ciebie w zbyt krótkim odstępie czasu (np. uczyć się jeździć na snowboardzie, deska jeszcze pachnie farbą, a znajomy ze stoku dziwi się, że jeszcze nie skaczesz hopek).

Kiedy niepotrzebne/niespodziewane przeszkody pojawiają się w drodze realizacji celów (np. przygotowujesz się solidnie do zawodów w Szczyrku, a przeddzień na treningu łamiesz sobie rękę).

Jeden z dawniejszych modeli stresu głosił, iż stres bez względu na jego przyczynę jest bardzo szkodliwy. Najlepsza głoszoną receptą w środowisku sportowym było: Unikaj jak możesz stresu, podtrzymuj pozytywną energię i wszystko będzie dobrze. Niestety zasada ta nie jest prawdziwa, bo żaden człowiek nie jest w stanie uniknąć czynników stresogennych. Po lekturze artykułu nie ma już chyba żadnych wątpliwości, że poziom pobudzenia i lęku znacznie wpływa na wynik sportowy i nie zawsze wpływa negatywnie, wręcz przeciwnie można nauczyć się poznawać i opanowywać nadmierny stres, nastawiając organizm na pracę na optymalnym poziomie pobudzenia.

Teraz możesz spojrzeć na stres z innej strony – mianowicie z tej, iż stres daje nam ogromne możliwości rozwojowe, dodaje energii do parcia naprzód. Stajemy przed wyborem albo załamanie i regres albo rozwój. Jeśli potraktujemy stres jako możliwość rozwoju i kolejne wyzwanie aktywnie przy tym stawiając mu czoła, mamy szansę się wzmocnić i nauczyć się czegoś nowego, a że wiedza praktyczna jest w cenie, nie ma się co zastanawiać!

Stres nie musi być naszym wrogiem!

Nadmierny poziom stresu może ujawnić się w następujących okolicznościach:

- *Jeżeli pochopnie uważasz, że to, o co prosi trener, szef, babcia jest poza twoimi umiejętnościami (np. znajomy poproszony o zwiększenie powtórzeń przez instruktora powtarzał w zaparte, że za dużo wymagamy, a on nie jest na tyle silny by temu podolać... okazało się inaczej)*
- *Gdy zbyt wiele wymaga się od Ciebie w zbyt krótkim odstępie czasu (np. uczyć się jeździć na snowboardzie, deska jeszcze pachnie farbą, a znajomy ze stoku dziwi się, że jeszcze nie skaczesz hopek)*
- *Kiedy niepotrzebne/niespodziewane przeszkody pojawiają się w drodze realizacji celów (np. przygotowujesz się solidnie do zawodów w Szczyrku, a przeddzień na treningu łamiesz sobie rękę)*



Brian Lopes tuż przed startem w finałach Crankworx Dual Slalom

Wydawca/Redakcja 43RIDE:

- Magazyn PDF 43RIDE jest częścią strony 43RIDE.com
- red. naczelny **Zbigniew Nowicki** zbig@43ride.com
 - **Tomasz Profic** tomasz@43ride.com
 - **Justyna John** tina@43ride.com

Kontakt: gadu-gadu: 9579049, tel. +48 793 445 524,
fax. (0-22) 702 17 19.

Współpraca:

- Adam Dziuban,
- Aleksander „kelO” Wieczorkiewicz
- Andrzej Matraj
- Damian Rzodkiewicz
- Dariusz Marfiewicz
- Grzegorz Bańbuła
- Igor Bąk
- Irek Dulniawka
- Jacek Rzodkiewicz
- Jędrzek Cegielski emt看.pl
- Kamil Knapiński kamilknapiński.pl
- Katarzyna Marfiewicz
- Kinga Kęska
- Konrad Grzegorzówka
- Krystian Olszewski
- Kuba Tokarski
- Łukasz Dobranowski
- Łukasz Koper
- Marcin Wróbel frupel.ownlog.com
- Mariusz Zuchowski
- Michał Chodkowski gravitycamp.pl
- Michał Niewdana
- Monika Szymkowiak
- Paweł Karasiński menelamk.ownlog.com
- Paweł Sotkowski
- Piotr Jarocki
- Piotr Seweryn
- Tomasz Rakoczy tommysuperstar.com
- Wojtek Walter
- Wojtek Zdebski enduroriderz.pl

International co-operation:

- Gratian Bolog gratian.eu
- Ian Hylands ianhylands.com
- John Gibson gibsonpictures.com
- Lukas Kane lukaskane.com
- Red Bull Photofiles redbull-photofiles.com
- Yoann Bavier

Zdjęcie: **Monika „Mika” Szymkowiak**
Rider: **Kuba „Wulioz” Szymkowiak**



Przedruk i wykorzystanie w jakiegokolwiek formie bez wcześniejszej zgody redakcji 43RIDE są zabronione. Redakcja nie zwraca nadesłanych materiałów. Za treść publikowanych ogłoszeń redakcja nie odpowiada. 43RIDE nie stanowi oferty w rozumieniu prawa i jest publikowane jedynie do celów informacyjnych. 43RIDE jest darmowym magazynem dostępnym do pobrania w formacie PDF ze strony www.43ride.com