

# 43RIDE

magazyn  
rowerowy

(13) grudzień 2010

NR. ISSN: 1899-766X



Dostępny bezpłatnie na stronie [www.43RIDE.com](http://www.43RIDE.com)

Zdjęcie: Adam Klimek  
Rider: Marek Łebek

## Zawartość 43RIDE

Zdjęcie na okładce:  
Zdjęcie: Łukasz Rawicki  
Rider: Filip Rawicki

3	<b>Wstęp</b>
4	<b>Fotoklatka</b>
	<i>Różności</i>
10	<b>Nowości 2011</b>
14	<b>Abecadło Freeride'u - F jak FLOW</b>
18	<b>Frower Power - prezentacja</b>
21	<b>Beerten i Minnaar na torze MotoGP</b>
	<i>Ludzie, wywiady</i>
23	<b>Dirt jumping metodą na życie</b>
32	<b>Young Guns - Filip Rawicki</b>
37	<b>Young Guns - Dawid Lukowiec</b>
39	<b>Johny Budowniczy na Black Mountain</b>
44	<b>Joanna Gruca - Stigma Race Wear</b>
	<i>Relacje</i>
49	<b>Under Construction Jam - fotorelacja</b>
55	<b>Gala Freestyle DH Awards za kulisami</b>
57	<b>Gala Freestyle DH Awards</b>
64	<b>Warszawskie zimowe jazdki</b>
72	<b>ADHD Cup - koniec ery nastał</b>
76	<b>Enduro w kraju czerwonego smoka</b>
86	<b>Downhillizm w Wisła</b>
	<i>Serwis 43RIDE</i>
89	<b>Rock Shox Boxxer Team 2010</b>
	<i>Old Stuff</i>
92	<b>Przerzutka tylna Shimano XTR '96</b>
	<i>43RIDE testuje</i>
93	<b>Mondraker Summum Pro Team 2011</b>
97	<b>Napinacz Flesh Components</b>
	<i>Testy czytelników</i>
99	<b>Kask Giro Remedy</b>
103	<b>Koniec</b>

*Magazyn najlepiej przeglądać za pomocą  
Adobe Reader 6 lub nowszy.*

W momencie, gdy zmieniamy datę, w naszych głowach zmienia się także poczucie, że już bliżej niż dalej do rozpoczęcia kolejnego sezonu rowerowego. Ale czy aby na pewno? Kilku warszawskich riderów pokaże Wam, że sezon nigdy się nie kończy, a najlepsza zabawa rowerem jest na śniegu. W przerwie zimowej porozmawialiśmy z ciekawymi ludźmi, Joanną Grucą, która rozwija swoją markę odzieżową, Johnym Budowniczym, który przybliży Wam problemy tras na Czarnej Górze, oraz z dwoma młodymi talentami - Filipem Rawickim oraz Dawidem Lukowcem. Zabierzemy Was także na przejażdżkę motorem z gwiazdami światowej sceny DH/4X, Annekee Beerten i Gregiem Minnaarem, oraz na wycieczkę enduro po Walii. Co jeszcze? Zakończenie sezonu w Bike Parku Wisła oraz rozdanie nagród podczas Gali Freestyle DH Awards, a do tego testy sprzętu, porady serwisowe i mnóstwo ciekawych zdjęć. Zapraszamy do przeczytania trzynastego numeru magazynu rowerowego 43RIDE!

Tomasz Profic - 43RIDE

*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 lutego 2011. Następny numer 43RIDE ukaże się pod koniec marca 2011.*







zdjęcie: *Jacek Słonik*  
rider: *Sławek Łukasik*  
Trupi Las, Kraków





(13) grudzień 2010

[www.43RIDE.com](http://www.43RIDE.com)

zdjęcie: *Dariusz Danielek*  
rider: *Marcin Błoch*



fot: © Maksym Rudnik  
maxo.ownlog.com



[www.mozartt.com](http://www.mozartt.com)

**mozartt.com**  
precision racing components

- napinacze łańcucha  
- osie aluminiowe na zamówienie  
- amortyzatory do amoryzatorów

# Nowości 2011

Tekst/zdjęcia: 43RIDE



Z nowym rokiem na rynek wchodzi nowe produkty. W związku z tym, że w sezonie 2011 pojawiło się na naszym rodzimym rynku kilka wcześniej niedostępnych marek, postanowiliśmy przybliżyć Wam kilka najciekawszych produktów, a przy okazji spojrzemy na nowości od pozostałych firm.

## - Kask fullface POC Cortex DH ([pmsport.com.pl](http://pmsport.com.pl))

Produkty firmy POC w Polsce można kupić już od jakiegoś czasu, jednak dopiero od tego roku do kolekcji dołączają rzeczy rowerowe. Wg nas najciekawszą propozycją jest kask fullface Cortex DH. Dostępny w dwóch wersjach - zwykła i karbonowa, kilku kolorach oraz rozmiarach. Uwagę przyciąga minimalistyczna grafika.

## - Ochraniacze na nogi i łokcie Alpinestars Moab ([frace.pl](http://frace.pl))

Kolejną marką, która dopiero wchodzi z kolekcją rowerową jest Alpinestars. Jedną z ciekawszych propozycji są ochraniacze na kolana/piszczele oraz łokcie. Model Moab dostępny jest w dwóch rozmiarach oraz jednej wersji kolorystycznej.





**- Kask fullface Urge Archi-Enduro (totalbikes.pl)**

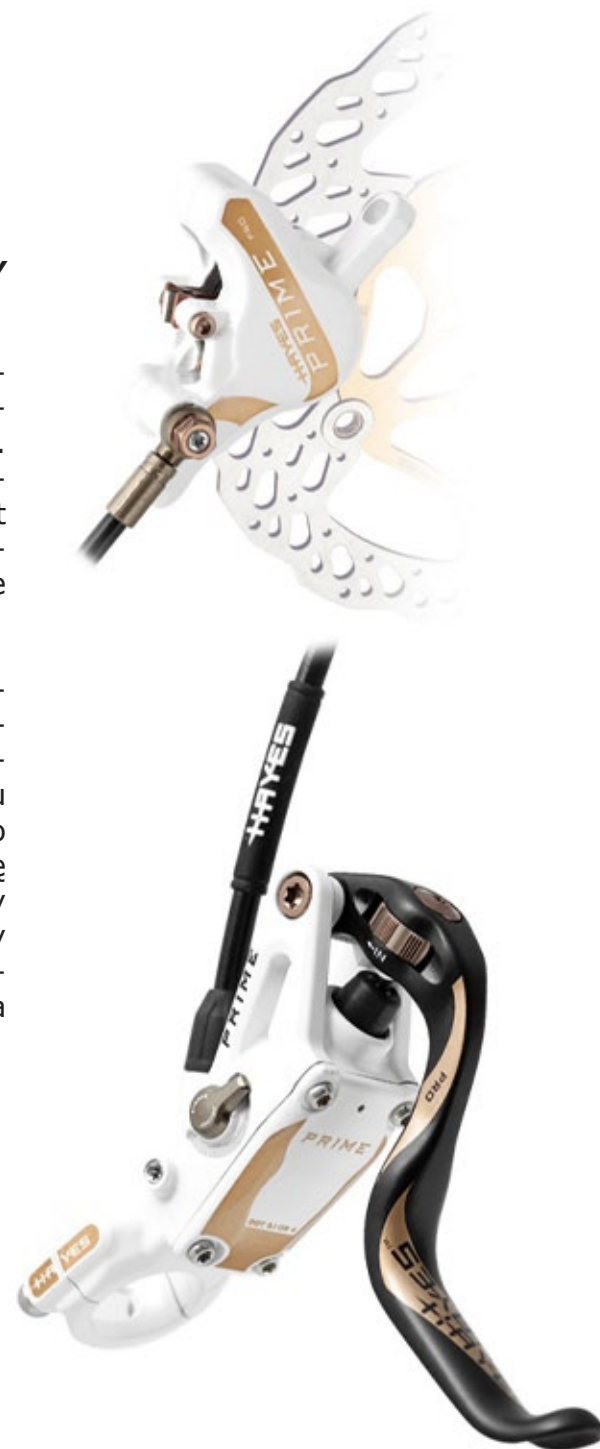
Firma Urge to kolejna nowość na naszym rynku. Kask Archi-Enduro to z kolei nowość w ofercie Urge na rok 2011. Dedykowany specjalnie do maratonów zjazdowych typu Megavalanche oraz ciężkiego Enduro i Freeride. W projektowaniu tego kasku brali udział najlepsi riderzy enduro na naszej planecie - Mark Weir, Alex Balaud i Olivier Giordanengo. Archi-Enduro zapewnia pełną ochronę głowy i twarzy przy jednoczesnym komforcie oddychania.

Dane techniczne: konstrukcja kompozytowa, system wentylacji Venturi Effect, niełamiący daszek Flex System, otwory wentylacyjne pokryte metalową siatką, otwarta konstrukcja szczęki kasku ułatwiająca oddychanie, certyfikat CE1078, waga ok. 900 gr, rozmiary S/M (54-57cm), L/XL (57-60cm), wkładki regulujące w komplecie, kolory: brązowo-biały, biało-czarny, zielono-czarny

**- Hamulec hydrauliczny tarczowy Hayes Prime Pro (velo.com.pl)**

Zaawansowana wersja nowego hamulca przeznaczonego do All-Mountain / Enduro i lekkiego DH. W stosunku do linii Stroker zmieniona została pozycja cylindra - jest przesunięty o 10° względem prostopadłej do kierownicy osi, co skutkuje poprawą mechaniki hamowania.

Siła hamowania została zwiększona o 23% w stosunku do Strokera Ace. Na górnej części korpusu znajduje się regulacja momentu rozpoczęcia hamowania. Jest łatwo dostępna i pozwala na regulację w trakcie jazdy. Tytanowe śruby i śruba banjo. Podwójnie wzmocniony kevlarem pancierz z osłonkami zapobiegającymi ocieraniu o ramę. Waga 269g (bez tarczy).





### **- Ochraniacz karku/szyi Alpinestars Bionic SB Neck Support (frace.pl)**

Ochraniacz zabezpieczający i podpierający szyję. Wykonany ze specjalnej mieszanki poliuretanowej gwarantującej wysoką wytrzymałość. Konstrukcja współpracująca z kaskiem w celu zmniejszenia ryzyka oraz złagodzenia ciężkiego uszkodzenia szyi. Znacznie zmniejsza prawdopodobieństwo zaistnienia urazu szyi kończącego karierę motocyklisty/rowerzysty. W przypadku uderzenia BNS SB stwarza alternatywną ścieżkę rozładowania energii uszkadzającej kręgi szyjne. Najskuteczniejszą ochronę zapewnia dobrze dobrany rozmiar ochraniacza - osłona nie może obracać się na ramionach.

System Pilot Key (specjalny klucz wykonany z magnezu, umieszczony z tyłu umożliwia wygodne otwarcie osłony z przodu także w sytuacji awaryjnej). Precyzyjne ustawienie wysokości ramion umożliwia dostosowanie osłony do indywidualnych cech anatomicznych. Wszystkie elementy mające kontakt z ciałem są z elastycznej pianki umożliwiającej równomierne rozłożenie sił uderzenia. BNS SB wyposażony jest w paski mocujące X-Strap dzięki którym możliwe jest dodatkowe zabezpieczenie osłony przed przemieszczaniem. System mocujący A-Strap (dostępny jako wyposażenie dodatkowe). Waga 970 g.

### **- Amortyzator tylny Manitou Revox Pro (velo.com.pl)**

Prawdziwy wół roboczy tras zjazdowych. Wielość ustawień pozwala na precyzyjne wyregulowanie jego pracy pod specyfikę trasy i preferencje zawodnika. Dobre ustawienie amortyzatora gwarantuje dobre odizolowanie zawieszenia od wpływu pedałowania. Możliwy jest wewnętrzny tuning amortyzatora, tak, by dopasować go do specyfiki zawieszenia konkretnej ramy. Waga 465g.





**- Opona Schwalbe Muddy Mary  
(schwalbe.com)**

Agresywny profil z łatwością wgryza się w każde podłoże. Zawodnicy i nie tylko oni będą zachwyceni wybitną kontrolą w każdej sytuacji na każdym podłożu. Do tego perfekcyjne samooczyszczenie w mokrych warunkach. Dzięki niezwykle szerokiemu zakresowi Muddy Mary pokrywa 90% wszystkich możliwych zastosowań. Została zaprojektowana we współpracy z Markusem Klausmannem, 12-krotnym mistrzem Niemiec w downhillu.

**- Napinacz Mozartt WoG (mozartt.com)**

WoG jest bardzo lekkim napinaczem, stworzonym dla użytkowników, którzy nie czują potrzeby ochrony zębatki. Napinacz był testowany nie tylko w Pucharze Polski DH oraz 4x, ale także na Pucharze Świata, m.in. w Val di Sole, gdzie Robert Kulesza wywalczył ósme miejsce. Płyta tylna o grubości 5,5mm wykonana została z jednego kawałka aluminium 7075 T651. Pomimo bardzo niskiej wagi, napinacz jest bardzo sztywny i wytrzymały. Przewodnice wykonane są z materiału odpornego na ścieranie. Wybór właściwego materiału został oparty o ponad dwa lata testów. Kółeczko wykonane z tworzywa obraca się na uszczelnionym łożysku maszynowym. W przypadku kółeczka, decyzja o materiale zapadła również po długotrwałych testach, w których kółeczka aluminiowe nie dość, że podczas pracy były bardzo głośne to wykazywały się o połowę szybszym zużyciem, aniżeli kółeczka z tworzywa. Waga 120g.



**- Mostek zintegrowany Answer DH-One  
(velo.com.pl)**

Ultralekki, zjazdowy wspornik kierownicy. Wykonany z aluminium serii 7075. Szeroki na 61 mm faceplate zwiększa sztywność połączenia pomiędzy kierownicą a wspornikiem. Przeznaczony do bezpośredniego mocowania na koronie widelca dwupółkowego. Obniża kierownicę w stosunku do korony o 20 mm, obniżając tym samym środek ciężkości zawodnika. Otwory montażowe umożliwiają dostosowanie długości w zakresie 50/55 mm. Wspornik może być stosowany z widelcami Manitou Dorado, Rock Shox Boxxer, Fox 40. Waga wraz z 8 stalowymi śrubami montażowymi: 160 g.



# Abecadło freeride'u

## F jak FLOW

F jak FLOW

Stara rzymska zasada prawna głosi, że to, co znajduje się na ziemi, należy do gruntu. Zasadę tę przejęły wszystkie nowożytne systemy prawne i jest ona wyznawana, z nielicznymi wyjątkami, do dziś. Nawet, a może tym bardziej, kościół rzymski – jeden, święty, powszechny i apostołski – jej się nie oparł i co rusz przypomina, że w proch się obróci wszystko, co zeń powstało. Ale wspomniałem o wyjątkach. Bez nich nie byłoby dobrej nowiny o zerwaniu więzów przyziemnej egzystencji. Przyjrzyjmy się jednemu z nich, niekoniecznie najbardziej ortodoksyjnemu z punktu widzenia boskiego planu zbawienia, ale za to nie poprzestającemu na obietnicy życia wolnego od ziemskich trosk, lecz obietnicę tą spełniającemu – tu i teraz.

Tekst: Rafał Wypiór  
Zdjęcia: Zbyszek Nowicki,  
Jacek Słonik - jacekslonik.pl

Gdyby zapytać przeciętnego obywatela o najbardziej spektakularny przykład odstępstwa od zasady *superficies solo cedit*, zapewne uznałby, że tym pytaniem go obrażamy. I słusznie, bo mamy tutaj do czynienia z unikalną zbieżnością intuicji prawniczej Polaka szaraka z wielopokoleniowym dorobkiem doktrynalnym i judykacyjnym mędrców w przypudrowanych perukach. Każdy wie, ile kłopotów może nastreczyć właścicielowi posesji zakopana w ziemi rura. Jakkolwiek jednak nie doprowadzałyby go do szewskiej pasji, nie tknie jej bez zgody jakiegoś tam empelempe, które nie dość, że podrurowało nie swój teren, to jeszcze na wpuszczaniu w kanał tego i owego zarabia i ani myśli podzielić się kasą. Przy tym żąda, by każde wkopanie łopaty uzgodnić z nadzorem technicznym, z góry zastrzegając, że co najwyżej można sobie pokopać grządki, bo wszystko inne mogłoby uszkodzić przyłącz. A więc obywatelu, wara od rury i ciesz się, że w ogóle możesz chodzić po swojej działce z nie swoją rurą. Zaraz, zaraz, zaprotestuże Polak szarak, przecież wszystko, co w ziemi, powinno należeć do właściciela gruntu. Otóż właśnie urzędnicy przesyłowe, bo takie jest fachowe określenie rury, stanowią wyjątek. Pokonują one swoistą grawitację prawniczą i zrywają, tu dosłownie, łopatologiczny związek z okalającym je błockiem. Istna apokastaza – już nie tylko wszystkie istnienia, ale również rzeczy mogą dostąpić zbawienia. Może przesadzam nazywając to od razu zbawieniem, jednak zamiast toczyć spory teologiczne, wypłynęmy z kanału na głębsze wody.





Zapewne każdy, komu wpadł w ręce katechizm MTB pióra Briana Lopesa, zapamiętał jedno z jego przykazań: osiągnąć stan przepływu. Każdy, kto zdobył się na fantazję porzucenia asfaltowych ścieżek i odcisnął swój bieżnik na nie utwardzonym szlaku, wie jaką satysfakcję daje płynny przejazd, zwłaszcza kiedy wieńczy żmudne, pozbawione gracji, a wręcz toporne zmagania z trasą i... z sobą samym podczas pierwszych prób, które doprowadzają nas do czarnej rozpacz i już dojrzewamy do sprzedania całego tego złomu, do ujeżdżania którego najwyraźniej brak nam talentu, gdy nagle okazuje się, że przeszkoda nie przeszkadza a na zakręcie rower zakręca i uprowadza nas ze świata materii nieożywionej w zupełnie nowe rejony. Bo flow to coś więcej niż tylko bezbłędny przejazd. Ale do tego trzeba dorosnąć. Bez urazy, lecz narwanej dzieciarni, kozaczącej na trasach downhillowych, nie jest dane wspiąć się na ten poziom świadomości, z wyżyn którego można dostrzec to, czego nie da się zmierzyć w sekundach i centymetrach. Drogie dzieci, flow to nie jest jazda na kółku, na zmianę pogoń i ucieczka oraz błaga i posapywanie za plecami, byle tylko uplasować się jak najwyżej w rankingu wymiataczy. W przepływie rozkoszujesz się indywidualnym tempem, w którym odnajdujesz własny rytm niczym wspólny mianownik łączący cię z rowerem i linią, którą obrałeś. Odkrywasz atawizm ruchu, o który nigdy wcześniej się nie podejrzewałeś. Z kocią zwinnością podążasz tropem parzystokopytnych i ani się obejrzyj jak kontrolę nad tobą przejmie zwierzę zwane instynktem. Pozostawiasz za sobą cały ten nudny świat, który nie dojrzał do zrozumienia, że największe szczęście daje jazda na rowerze. Przede wszystkim jednak wyrzucasz za burtę zbędny balast, który nie pozwala płynąć rowerowi. Bo to nie te naście czy nawet dwadzieścia parę kilo ma problem z pokonaniem grawitacji, ale twoje nadmiernie – rzecz jasna, na tę chwilę – rozbudowane ego. Ono stanowi opornik dla swobodnego przepływu, wykonany ze strachu i posegregowanej w kilku tomach wiedzy teoretycznej o technice jazdy na rowerze górskim, z domieszką imperatywu dążenia do perfekcji, który determinację lubi złośliwie zamienić we frustrację (dla przejrzystości wywodu nie wspominałem o innych składnikach, które sprawiają, że nie potrafimy zrobić czegoś po prostu, ale że robi to za nas figurant, my zaś go dzień i noc inwigilujemy, analizując każdy jego ruch w procesie zapośredniczenia).





Tak więc kiedy przedzierzgniesz się w zwierzę, bezpośrednio uczestniczące w odgrywanej się na jego oczach akcji, powrócisz na moment na łono nieujarzmionej natury, a jak szczęście dopisze, to dane ci będzie, dla pełni obrazu, tak jak kiedyś mnie, wpaść w sam środek stada parzystokopytnych i przez parę chwil dotrzymywać im kroku. Za takie Serengeti nie musisz płacić w twardej walucie. Nie jest to też nagroda dla wybranych, którzy stają na pudle. Chłopaki z pierwszych miejsc list startowych, żeby nie było nieporozumień, z otwartą gębą patrzę jak potraficie ustać każdego dropa a gap dolecieć i nie potrzebujecie na metr wysokiej bandy, żeby się położyć w zakręcie, zaś jazda pełnym piecem nie kończy się u was na wózku inwalidzkim. Tak się jednak składa, że stan przepływu, podobnie jak doświadczenie mistyczne, gardzi hierarchią kościelną i, tak jak to drugie, zazwyczaj nie jest dane biskupom, tak pierwsze nie stanowi premii dla rekordzistów trasy (ci, jak napisano w piśmie, wzięli już swoją nagrodę).

Zwycięstwo nad grawitacją ma różne oblicza, aczkolwiek to najbardziej spektakularne, w postaci lotów z biga air'a, wydaje się być też najbardziej iluzoryczne, bo na chwilę porzucona ziemia tym bardziej przypomina o swoich prawach na twardej lądowaniu. Tymczasem dzięki flow odpływasz w obszary dzikiej przyrody, a ta, jak wiadomo, nie podlega reżimom własnościowym i kpi ze starych rzymskich zasad. Pokonujesz jednak nie tylko grawitację prawniczą, ale też na chwilę pozostawiasz za sobą proch i śmiertelną nudę egzystencji, stanowiącej krótki przerywnik w procesie gnicia.

*Quot erat demonstrandum*, czyli że rower to naczelne urządzenie przesyłowe, którego używanie może prowadzić do bram rajy, ale na wszelki wypadek załóż ochraniacze.

Frower Power to nie pomysł na firmę, lecz firma na pomysły. Nie pytajcie zatem, czym się zajmujemy. Zaproponujcie lepiej, czym jeszcze moglibyśmy się zająć. Roboczo bowiem nazywamy nasze przedsięwzięcie: centrum inicjatyw rowerowych, dla których wspólnym mianownikiem jest pasja jazdy na dwóch kółkach niemal wszędzie, niemal zawsze, niemal w każdych warunkach. Podczas wielu godzin spędzonych jakby czas się zatrzymał, bo gdy inni wydorosleli, my wciąż bawimy się jak dzieci, przychodzą nam do głowy różne, nieraz zwariowane, pomysły. Jeśli taki pomysł zagnieździ się w naszych głowach, a co gorsza zacznie kusić nowatorstwem, to ma wielkie szanse, by w końcu przejąć nad nami władzę i wyzwoić power - Frower Power.

Nie silimy się na oryginalność za wszelką cenę. Wręcz przeciwnie, jesteśmy przekonani, że jedynie uwalniamy energię, która drzemie również w Was, dzielących tę samą pasję. Należymy do pokolenia, które odkąd stanęło na własnych nogach, uczestniczy w ciągłych wywrotkach. Jesteśmy dziećmi rewolucji dokonującej się na wielu frontach. Pierwsze szlify odebraliśmy przy fanfarach Wyścigu Pokoju - dziś uskrzydla nas Red Bull Rampage. W świecie, który upodobał sobie jazdę bez trzymanki, stanowimy Frower Power Generation!

(13) grudzień 2010

Tekst: Rafał Wypiór - frowerpower.com

Zdjęcia: Jacek Słonik - jacekslonik.pl

# The logo for Frower Power features a stylized 'FP' monogram on the left, followed by the words 'FROWERPOWER' in a large, bold, red and black outlined font.



FroPro to bodaj najbardziej spektakularne wyładowanie, jakie udało nam się wywołać w naszym laboratorium wysokich napięć. Pomimo bowiem, że nasz racing team, powołany do ścigania w zawodach downhillowych, rekrutuje się z młodych zawodników, już teraz mogą się oni poszczycić sukcesami. **Sławka Łukasika** nie trzeba przedstawiać. Również prezentacja jego osiągnięć wydaje się zbyt zbyteczna, bo przecież każdy, komu leży na sercu wizerunek polskich riderów na prestiżowych imprezach międzynarodowych, z nadzieją spogląda w stronę tego siedemnastolatka, który już dziś lokowany jest w pierwszej trójce najlepszych polskich downhillowców. Dlatego z satysfakcją informujemy, że dzięki akcesowi do zespołu FroPro Sławek będzie się mógł regularnie ścigać w gronie najlepszych z najlepszych na zawodach Pucharu Świata i Pucharu Europy.

Pozostali zawodnicy FroPro to: **Mikołaj Czopik**, **Jakub Chrzan** i **Damian Staśko**. Spodziewamy się, że przeprowadzona w laboratorium Frower Power transformacja tych do niedawna amatorów Joy Ride'u w pucharowych graczy wstrząśnie sceną dh, a raczej utrzyma wysokie napięcie, jakie wygenerował Sławek, zapowiadając nadejście nowej fali riderów, zmniejszających dystans nie tylko do starszych kolegów, ale także do rówieśników z krajów downhillem i freeridem stojących. Jak widać, inwestujemy w alternatywne źródła energii. Mamy świadomość, że taka inwestycja wymaga czasu i zapewne upłynie niejeden sezon, zanim wyczyny naszych zawodników będą elektryzować całe miasta i wsie.

Już dzisiaj jednak gwarantujemy, że będzie to energia całkowicie przyjazna środowisku, bo głównym kluczem doboru członków zespołu było to, że chłopaki lubią razem jeździć i bezpretensjonalnie bawią się tym, co robią. Nie może być inaczej, skoro występują w barwach Frower Power.

**Love bikes not war!**

(13) grudzień 2010



Pośród alternatywnych źródeł energii Puchar Skrzata to pure energy. Tak czysta, że nie przystoi nawet postrzegać jej w kategoriach inwestycji, chociaż nie ukrywamy, że aktywizowanie maluchów i przekonywanie do downhillu ich rodziców dostarcza nam nie lada satysfakcji, przy której stawianie orlików to jej marna namiastka. Czysta radocha, jaką miały dzieciaki, ich rodzice, no i my podczas debiutu Pucharu Skrzata w 2010 roku, dostarczyła impulsu, by w nadchodzącym roku urządzić aż cztery edycje, na wzór rozgrywek pucharowych objętych auspicjami UCI.

Skrzaty będą się więc ścigać przez cały sezon, walcząc nie tylko o najbardziej energetyczny przejazd dnia, ale również o podawanie stałego napięcia w generalce. Ale bez pośpiechu - każdy załapie się na punkt w klasyfikacji, każdy punkt zostanie wymieniony na nagrodę, każda nagroda znajdzie właściciela, a wszystko po to, by energia wyzwolona na starcie, nie została zmarnowana na finiszu. Tak jak do tychczas, planujemy podzielić dzieciaki na trzy kategorie. Pierwszą stanowić będą nie czytacy - nie pisacy, czyli maluchy do 7 roku życia, w tym dziewczynki bez względu na poziom erudycji. Drugą - literujący i na palcach rachujący, dla których granicznym wiekiem będzie 10 rok życia. Stawkę zaś zamykać będą literaci i rachmistrzowie, liczący nie więcej niż 13 wio sen. Jako że większość edycji Pucharu Skrzata planujemy rozegrać w ośrodkach górskich, na trasach o poziomie technicznym dostosowanym do umiejętności starszych skrzatów, najmłodszy będą próbować sił oddzielnie, na łatwiejszych szlakach, serwujących zabawę i adrenalinę w odpowiedniej proporcji i natężeniu nie przeciążającym układów odpornościowych.

Niezwłocznie po ustaleniu kalendarza imprez na 2011 rok, podamy propozycje termi-

(13) grudzień 2010

nów i miejsca wszystkich edycji Pucharu Skrzata, przy czym nasze typy na dziś to: Kraków (Trupi Las), Myślenice (Chełm), Wisła (Stożek) i Wierchomla. Z uwagi jednak na fakt, że każda edycja Pucharu Skrzata stanowi niemałe wyzwanie, zarówno dla organizatorów, jak i dla rodziców, zastrzegamy sobie możliwość zmiany tak miejsca, jak i terminu zawodów, stosownie m.in. do sugestii rodziców. Mamy świadomość, że tylko przy wysokiej frekwencji, a tej nie osiągniemy bez współpracy z rodzicami, ściąganie się da maksymalną radochę. Dlatego zachęcamy do kierowania wszelkich uwag na nasz adres mailowy: [biuro@frowerpower.com](mailto:biuro@frowerpower.com).

Nasz team na Puchar Skrzata (bo nie oddamy trofeów bez walki) rekrutuje się spośród znanych z pierwszej edycji: **Marty „maRACH” Wypiór-ton** (2005), **Igora „iGEE” Wypiór-tona** (2002), który poza tym zaliczył w ubiegłym sezonie pełnowymiarowe zawody dh w ramach Joy Ride Open Series w Jurgowie i na Harendzie, oraz **Krissa Kaczmarczyka** (2001). Ponadto do zespołu dołączyła **Martyna „Darcy” Czerniak** (2003), dowodząc, że zasada parytetu może znaleźć zastosowanie także w downhillu. Przede wszystkim jednak w naszym teamie doświadczamy zasady zachowania energii. Każdy bowiem kilowat wygenerowany przez nasze dzieciaki podczas treningów ładuje nasze akumulatory. Tak, tak - jesteśmy już (no, może nie wszyscy) tatusiami, ale nie uciekamy z domu na rower. Rower to nie egoistycznie strzeżona przed naszymi rodzinami pasja, ani narzędzie tortur, nawet jeśli zajmuje pół korytarza. Rower to też nie dewiza na życie nasze i naszych bliskich. Nawet jeśli jesteśmy bikeholikami, to z tym walczymy i razem z dziećmi Frower Power wołamy: **„Bike and Peace”**.



Firma Alpinestars postanowiła zaprosić dwójkę swoich riderów do wzięcia udziału w ciekawym wydarzeniu...

Anneke Beerten, jedna z najlepszych zawodniczek 4X świata, została zaproszona na jazdę motorem po torze w Assen (Holandia). *"To była najstraszniejsza rzecz jaką kiedykolwiek zrobiłam w życiu. Taka przejażdżka sprawi, że będę jeszcze bardziej napompowana na moje wyścigi. Nigdy nie myślałam, że ściganie się na motorze może być tak wymagające psychicznie. Z tego wszystkiego aż powieszę sobie moje zdjęcie na motorze na ścianie w moim pokoju :)"*



Anneke  
**Beerten i Mimmaar**  
Greg  
na torze MotoGP

Tekst i zdjęcia: Alpinestars



Greg Minnaar zrobił to samo co Anneke, ale na torze w Estoril (Portugalia). "Mam teraz zdecydowanie więcej respektu dla tych gości. Wiem jak bardzo wiele koncentracji wymaga ściganie się na rowerze wśród drzew i kamieni, a oni robią coś podobnego, ale z prędkością 300km/h. Oni są naprawdę boscy!"



Marcin Borek

Bartek Podkowiński

# Dirt jumping

metodą  
na życie

Rozmawiał: Bartek Podkowiński  
Zdjęcia: Adam Delikat, Oskar Wilk,  
Bartek Woliński, archiwum  
Borka, Qaja oraz Bociana

Karol  
'Bocian'  
Pełka

Kajetan 'Qajo' Głowacki

Jakiś czas temu w Skarżysku Kamiennej odbyła się impreza charytatywna pod nazwą 4BRO na rzecz Artura Borka, który uległ wypadkowi podczas ekstremalnej jazdy na rowerze. Na imprezę zjechało się wiele wyśmienitych postaci polskiej sceny dirtowej i nie tylko. Podczas zabawy miałem okazję pogadać z kilkoma z nich i dzięki naszej rozmowie dowiemy się jak wygląda dirt jumping od kuchni...



Najpierw porozmawiamy z jednym z największych organizatorów imprez dirtowych, Marcinem Borkiem, który zdradzi nam czym jest jego nowy projekt 4BRO i opowie nam coś o samej organizacji imprez dirt jumpingowych.

**Bartek Podkowiński:** Witam Cię Marcinie..

**Marcin Borek:** Witam wszystkich.

**Powiedz nam jak wygląda przygotowanie imprez dirtowych?**

Zawsze zaczynam od cyferek, czyli robię bilans i patrzę czy taka impreza ma szansę powodzenia. Jeżeli tak, to czeka nas następny krok. Krok numer dwa to ludzie, którzy są potrzebni do usypania hop, uzyskania sponsorów oraz pieniędzy. Można opowiadać o tym bez końca, powiedziałem o podstawowych.





**Jako jeden z większych organizatorów tego typu imprez powiedz, czy w Polsce jest wystarczająca ilość miejsc do uprawiania tego typu sportów?**

Myślę, że tych miejsc jest za mało, one powinny być jak najbardziej legalne i przystosowane do uprawiania tego sportu, a nie robione na dziko, tak jak jest to robione na dzień dzisiejszy.

**Zorganizowałeś tą imprezę dla swojego brata, który w nieszczęsnym wypadku na rowerze złamał sobie kręgosłup. Jaka była Twoja reakcja, gdy usłyszałeś, że Twój brat miał tak poważny uraz i czy zmienił się Twój pogląd na sport, który tak bardzo polubiłeś?**

Na początku nie wierzyłem, że mój brat złamał kręgosłup, musiało to do mnie dotrzeć. Dotarło do mnie w momencie, gdy pojawiłem się na warszawskich sierkierkach, zobaczyłem go jak leży na ziemi bez ruchu wśród całej ekipy. Mój pogląd na ten sport się nie zmienił. Biorąc udział czynny w tym wszystkim, zawsze byłem świadomy konsekwencji, które można ponieść. Zawsze jest ryzyko, że może coś nie pójść zgodnie z planem, na tym polega ten sport.

**Opowiedz nam coś o akcji charytatywnej dla swojego brata 4 BRO, ile chcecie zebrać pieniędzy i na czym ona polega?**

Jak sama nazwa wskazuje jest to impreza dla mojego brata. Uruchomiłem ją bardzo szybko. Po dwóch dniach mieliśmy już nazwę oraz plan, który chcemy zrealizować. Akcja 4 BRO polega na tym, aby dać rozgłos całej sprawie, aby mój brat nie został sam sobie. Drugim celem jest zebranie jak największej ilości pieniędzy. Wszystko to uzyskamy dzięki koncertom charytatywnym, które są organizowane w całej Polsce. Pomagają nam ludzie, których poznaliśmy m.in. w czasie organizowania Skafundra. Imprezy się udają, zbieramy zawsze około 5 tysięcy z każdej imprezy. Do tego sprzedajemy koszulki z logiem 4 BRO, które kosztują około 50 zł, każda koszulka to godzina rehabilitacji dla mojego brata. Do akcji przyłączyli się rowerzyści, których to lekcje jazdy będą licytowane na allegro. Wśród licytowanych są takie gwiazdy polskiej sceny dirtowej jak Szymon „Szaman” Godziek, który ostatnio dostał się do teamu Red Bulla, Szymon „Siara” Syrzistie, który organizuje Joy Ride. Następną aukcją na allegro są zdjęcia najlepszego fotografa grawitacyjnego Tomasza Rakoczego. Na pewno wpadniemy na jeszcze wiele pomysłów, które wykorzystamy...

**Dziękuję za rozmowę**

Dzięki i zapraszam wszystkich do wsparcia naszej akcji!



**Jak dostałeś się do teamu Dakine?**

Wyszło całkiem spontanicznie, zobaczyli mnie jak jeżdżę i zaproponowali współpracę. Podobał im się styl mojej jazdy i tak pracujemy razem od kilku lat.

**Co najbardziej pociąga cię w tej dyscyplinie sportu?**

Jest adrenalina, to niesamowite uczucie jak się leci w powietrzu. To trwa czasami sekundę, a nawet mniej, tylko ty i przestrzeń, te sekundy to najlepsze sekundy mojego życia. Jest odłotowo!



Następnym naszym rozmówcą jest Kajetan „Qajo” Głowacki, team rider Dakine, który opowie nam trochę o dirtowym lifestyle’u...  
**Bartek Podkowiński: Cześć Kajo!**  
**Kajetan Głowacki: Cześć wszystkim!**





**Czym jest dla Ciebie ten sport?**

Najfajniejszą rzeczą jaką znam! Niektórzy budzą się w sobotę rano i myślą o tygodniu pracy albo o imprezie, na którą pójda wieczorem, albo śpią cały dzień. My wstajemy z uśmiechem na twarzy, spotykamy się z kumplami, idziemy na hopy. Czasami nawet jak nam się nie chce jeździć, to spędzamy razem czas. Częściej jeździmy cały dzień bardzo intensywnie, po czym wracamy do domu cali poobijani, zmęczeni, lecz to jest właśnie to, co daje nam szczęście.

**Twój dobry przyjaciel leży teraz połamany bez czucia w nogach w szpitalu. Byłeś przy tym wypadku, widziałeś jego cierpienie, czy pomyślałeś sobie, że to równie dobrze mogłeś być Ty i czy po tak dramatycznym zdarzeniu nie masz pewnej blokady psychicznej do dalszego treningu?**

Jak sama nazwa wskazuje jest to sport ekstremalny. Ryzyko jest wpisane w to co robimy. Taki wypadek mógł zdarzyć się każdemu z nas. Artur miał po prostu niefart, sam miałem wiele poważnych wypadków, więc nie jest dla mnie to niczym nowym, że ktoś się połamał i na pewno nie przestanę z tego powodu jeździć.



***Co byś chciał robić po zakończeniu swojej kariery rowerowej?***

Przymierzam się do zarabiania pieniędzy, godząc to jak tylko mogę ze sportem. W przyszłości mam nadzieję, że kiedyś spełnię swoje marzenie i otworzę własny bike park.

***Życzymy wiec spełniania marzeń i dziękujemy za rozmowę.***

Dziękuję również!





Krótką chwilę na rozmowę z nami znalazł również Karol „Bocian” Pełka. Mistrz wysokich lotów oraz backflipa podzieli się z nami swoimi uczuciami podczas latania do góry nogami oraz opowie o swoich słabościach...

**Bartek Podkowiński: Cześć Karol!**

**Karol Pełka:** Witam szanownego redaktora.



***Jesteś jednym z lepszych zawodników w Polsce. Na ostatnich zawodach w Rzeszowie zajęłeś pierwsze miejsce w best triku dzięki perfekcyjnie sklejonemu backflipowi (w samych bokserkach). Jakie to uczucie lecieć do góry nogami na rowerze 5 metrów nad ziemią?***

Chciałbym przypomnieć, że te zawody odbywały się w nocy, jak skakaliśmy to prawie nic nie widzieliśmy, szczególnie kiedy leciałem do góry nogami. To było coś niesamowitego. Dopiero kiedy byłem zupełnie do góry nogami widziałem nad sobą oświetlone zielone liście. To był jedyny punkt, który widziałem w powietrzu. To było tak, jakbyś

na chwilę zawisł w powietrzu, kompletnie nie działała na Ciebie grawitacja, ani żadne inne warunki fizyczne. Niezapomniane uczucie wolności w czystej postaci.

***Oprócz backflipów robisz też wiele innych niebezpiecznych sztuczek na rowerze. Miałeś kiedyś chwile zawahania i powiedziałeś „nie, nie zrobię tego, to mnie przerasta”?***

Miałem coś takiego całkiem niedawno, był to superman backflip. Strasznie trudna sztuczka. Jednak jeżeli dobrze jeździsz i masz choć trochę techniki, każda sztuczka jest wykonalna. Wystarczy do tego dorosnąć i przełamać się mentalnie.





**Jaki był Twój najpoważniejszy wypadek?**

Miałem ich sporo, ale taki najpoważniejszy miałem 4 lata temu, gdzie na naprawdę małej hopce, gdy jeździłem po zmroku, wpadłem w dziurę w lądowaniu, przeleciałem przez kierownicę i złamałem obojczyk. Oprócz tego przy naprawdę trudnych kombinacjach miałem sporo wywrotek, lecz na szczęście kończyło się tylko na siniakach i strupach.

**Dziękujemy Karol za rozmowę było nam bardzo miło Cię poznać ;)**

Dziękuję!

(13) grudzień 2010



# Filip Rawicki

Rozmawiała: Justyna John  
Zdjęcia: Krzysztof Michalec

Pierwszy raz o mało co nie przejechał mnie, kiedy wchodziłam z rowerem na górę hały Dźbów. Wesół, uśmiechnięty i bardzo ambitny. Przedstawiamy Filipa Rawickiego - lokalnego wymiatacza, gwiazdę Pucharu Skrzata i podopiecznego Aby Stęclika.

# YOUNG GUNS





**Justyna John:** Skąd u Ciebie zajawka na rower?

**Filip Rawicki:** Wcześniej jeździłem na quadach i na rowerze. W wieku 7 lat zacząłem jeździć w dircie. Pasją tą zaraził mnie mój Tata, który również jeździ w dircie i DH.

**- Masz swoją ulubioną miejscówkę?**

Moim ulubionym miejscem do jazdy jest trasa DH na Górze Kamieńsk w Bełchatowie, a także hały w Częstochowie - Dźbów i Busolowa. Bardzo podobają mi się trasy DH w Szklarskiej Porębie i Harena w Zakopanem.

**- Jeździsz na nietypowym sprzęcie - małe kółka i mała rama, opiszesz go nam?**

Mój rower zbudowany jest na ramie Author A-gang pod koła 20". Tylko napis ma 'Kona' ;) Większość części pochodzi od Dartmoora, hamulce są od Hayesa. Aktualnie składamy z Tatą rower pod 24".

**Łukasz Rawicki, tata Filipa:** Złożenie roweru do jazdy grawitacyjnej dla dziecka w wieku 7-10 lat jest bardzo trudne, ponieważ pojęcie prawdziwego MTB na kołach 20" jest wręcz nieznanne. Wszystko rozbija się o znalezienie ramy nadającej się do przerobienia pod standardy 'dorośli' komponentów (rozstaw pod tylną piastę itp.). Później to wszystko trzeba poskładać w miarę rozsądnie, żeby nie przesadzić z szerokością kierownicy czy z wagą, gdyż właśnie stosunek wagi jeźdźcy (25kg) do roweru (9kg) jest powalający. Wyobraźcie sobie, że wasz rower waży 35-40kg – już tak swobodnie się nie lata..



**- Wiążesz swoją przyszłość z dwoma kołami?**

Tak. Zacząłem od dirtu, ale chciałbym jeździć w każdej dyscyplinie, a w szczególności w DH.

**- Rowerowy idol?**

Mój rowerowy idol to Brian Lopes. I Albert (Albert Stęclik jeżdżący w teamie Rockets Crew). Bardzo lubię z nim jeździć, zawsze czeka na mnie jak zjeżdża, nie wyprzedza i obserwuje jak jadę. Doradza mi jak przejechać trudne elementy trasy, no i jest bardzo miły. Bardzo lubię też jeździć z moim Tata.

**- Coś poza rowerem?**

Codziennie chodzę do szkoły, w której mam bardzo fajnych kolegów. Po szkole jeżdżę na rowerze. W szkole chodzę na SKS i piłkę nożną. Od paru lat trenuję grę w tenisa. Zimą jeżdżę na nartach. Uwielbiam grać na PSP i Bakugany.



# YOUNG GUNS



**- Masz już za sobą kilka startów w 'poważnych' zawodach. Pochwalisz nam się?**

Brałem udział w Dirt Jamie w Chorzowie w 2009 roku, startowałem na Lech Bike Festiwalu w Szklarskiej Porębie w 2010 w DH. Uczestniczyłem w Joy Ride Open Series na Harendzie, no i w Pucharze Skrzata w Krakowie. Udział we wszystkich tych imprezach był dla mnie fajnym przeżyciem, bo lubię się ścigać.

**- Masz porównanie między zawodami dla najmłodszych zjazdowców i dla tych 'trochę większych'. Jest podobieństwo?**

Zawody dla młodych są bardzo potrzebne i fajne. Na zawodach dla dorosłych ciężko się ścigać z osobami 10 lat starszymi na dużych rowerach. W Pucharze Skrzata wszyscy mają swoją kategorię wiekową, bo łatwiej się ścigać z osobami w swoim wieku. Na dorosłych zawodach nie ma fotela lidera, więc trudno im dorównać do Pucharu Skrzata, który jest PRO w każdym calu.

**- Dzięki za wywiad!**

Rozmawiał: **Zbyszek Nowicki**  
Zdjęcia: **Piotr Staroń- staronphoto.com**

# Dawid Lukowiec

**Zbyszek Nowicki:** Na początek powiedz coś o sobie...

**Dawid Lukowiec:** Witajcie, nazywam się Dawid Lukowiec, mam 14 lat i pochodzę z miasteczka Pszczyna. Na co dzień chodzę do publicznego Gimnazjum nr 4 w Pszczynie.

**- Od kiedy jeździsz? I dlaczego downhill?**

Na rowerze śmigam od małego dziecka, lecz przygodę z DH zacząłem niecałe 2 lata temu. Zarazili mnie nią starsi koledzy, pewnego dnia pojechałem z nimi do lasu i pokazali mi co to jest jazda na rowerze. Po jakimś czasie rodzice kupili mi rower do sportów ekstremalnych. Nie był to jakiś super sprzęt, ale na początek dawał radę. W zeszłym roku zacząłem jeździć w góry, poznałem paru ludzi i bardzo mi się to spodobało.

**- Jak twój główny sponsor zapatruje się na to co robisz?**

Moim głównym sponsorem są rodzice, Trochę narzekają, że jest to trochę drogie hobby, ale nigdy mi nie odmawiają gdy mi się coś zepsuje. Jakoś próbuję sobie dorabiać, ale na razie to nie wystarcza by kupić sobie jakiś w kosmos wywalony sprzęt. Gdyby nie rodzice, to raczej bym często nie śmigał w góry.

**- Próbowalesz już jakiś startów?**

W tym roku próbowałem wystartować w Pucharze Polski, ale nie dopuszczono mnie z powodu wieku. Moim zdaniem jest to kpina, ponieważ powinni zachęcać młodzież do uprawiania sportów, a nie pokazywać im, że młodzi nie mogą startować w zawodach rowerowych. Jedyne zawody w jakich brałem udział to zawody w Wiśle. Była bardzo fajna atmosfera, wszyscy się chyba bardzo dobrze bawili. Wisła to chyba największe pozytywne objawienie tego roku. Moim zdaniem jest to najlepsza miejscówka w Polsce do zabawy. W następnym sezonie mam zamiar wziąć udział we wszystkich zawodach Pucharu Polski i mieć jak najlepsze wyniki.



# YOUNG GUNS

YOUNG GUNS



**- Jakich rowerowych ASów styl jazdy podpatrujesz?**

Moim największym faworytem jazdy na rowerze jest Cedric Garcia. Jeździ on zawsze w bardzo wielkim stylu, robi whipy, no handy itp., po prostu jedzie jak po maśle :)

**- Jako młody rider powiedz czego Ci brakuje w naszym kraju?**

W Polsce jest bardzo mało tras zalegalizowanych...

**- Poza rowerem co Cię nakręca, interesuje?**

Muzyka. Bardzo lubię pograć sobie na gitarach, lecz większość czasu próbuję spędzać na rowerze.

**- Ulubione zespoły?**

Children of Bodom , Stratovarius, Kult, Metallica, Iron Maiden.

**- Myślisz, że ze swojej pasji możesz w przyszłości zostać zawodowcem?**

Bardzo kocham ten sport i chyba nigdy z niego nie zrezygnuję. Na pewno w przyszłości będę próbował robić coś wspólnego z rowerem.

**- Dzięki za rozmowę i powodzenia!**



# Johny Budowniczy

na Black Mountain – czyli jak to się robi w Polsce

Tekst: **Krzysiek Janczak**

Zdjęcia: **Joanna Bech - parkrowerowy.pl, szok.it, Sienio Szpenio**

Witam wszystkich czytelników 43RIDE! Ziomy zwą mnie Johny, ale mówią do mnie też Tojot. Mama dała mi na imię Krzysiek, a po ojcu mam tylko nazwisko, Janczak, więc sumując wychodzi Krzysztof Janczak. Urodzony w Kaliszu w 83r. zamieszkały we Wrocławu i to tu zaczęła się moja zajawka rowerowa.

W 95 roku wszystko się zaczęło - jeździłem na zwykłym bajku z Mozo Pro na froncie i przy wsparciu wielkiej ekipy wrocławskich rajderów zacząłem zgłębiać tajniki jazdy wyczynowej na rowerze. Na początku małe hopki i gapiki, bo większych nie było. Jeździłem w dualu, ale się nie ścigałem. W międzyczasie kupiłem Monty i trialowałem po wrocławskich zabytkach. Przygoda z budowaniem zaczęła się w tym samym momencie co jeżdżenie, bo trzeba było po czymś jeździć, a nie było po czym.

Zagospodarowaliśmy więc wrocławską górę zwaną Kilimandżaro (około 10 metrów przewyższenia). Zbudowaliśmy tam wiele hopek, kilka band i uskoków. Budowało nas wtedy ze trzydziestu. Między innymi Małas, Leny, Karpiel, Zielu, Dziubiński i wielu innych.

Nie ma chyba w naszym kraju zjazdowca, który nie byłby lub przynajmniej nie słyszał o Czarnej Górze. Tegoroczne miejsce zmagania o tytuł Mistrza Polski jest obecnie najtrudniejszą trasą w Polsce. My wiemy kto za tym stoi.

„Na powstawanie tras potrzebne są pieniądze i wiele godzin ciężkiej pracy.”



W 2001 r. połamałem rower i zacząłem zbierać kasiorkę na nowy, ale tyle się jej nazbierało i na dodatek mama dołożyła sporo, więc kupiłem samochód zamiast roweru. Miałem 5 lat przerwy i w ogóle nie interesowałem się bajkami. W 2006 stwierdziłem, że brakuje mi czegoś w życiu i po bardzo krótkiej chwili zadumy stwierdziłem, że brakuje mi roweru, więc napędce kupiłem Konę Stinky Primo. Wyszedłem na rower i zajarany nowym sprzętem pojechałem na Kili-mandżaro. Wjeżdżam na górkę, a tam dżungla - wszystko rozwalone. Jedna hopka i dwie bandy działały. Postanowiłem coś z tym zrobić. Zaczęłem mobilizować maślaków i nie tylko żeby reanimować miejscówkę. Obecnie jest tam nabudowane tyle, że ludzie którzy przyjeżdżają tam pierwszy raz nie wiedzą którą jechać. Ba! Miejsca jest mało, a trasek z 15, łączących się i rozchodzących w wielu miejscach. Wiele z nich to moje zupełnie nowe projekty, część z nich to reanimowane projekty sprzed lat. Oczywiście kilku obecnie jeżdżących gości z Wrocka też zrealizowało tam swoje wizje. Niestety górka jest z piasku, a z tego materiału ciężko się buduje, więc potrzebne są częste remonty i poprawki, ale to jak wszędzie. Można powiedzieć, że tak to się zaczęło i tak trwa do teraz.

Na Czarną trafiłem w 2006, buso tripem z ekipą z Wrocka. Była tam jedna trasa od 10 słupa w dół, zwana teraz „Stare DH”. Dojeżdżało się do niej drogą przeciwpożarową i tyle. Z Lenym zaproponowaliśmy, że można dojeżdżać do niej inaczej

i zapoczątkowaliśmy trasę zwaną obecnie „Kambodża”. Stwierdziłem, że miejscówka jest słaba i nie jeździłem tam więcej do czasu, kiedy Park Rowowy Czarna Góra zorganizował tam pierwsze zawody. Ogólnie przyjeżdżałem na Czarną tylko na zawody. Zmieniło się to podczas majówki 2010 kiedy przyjechałem z Tomkiem Nowakiem (Słazakiem) kilka dni przed zawodami i stwierdziliśmy, że nic się nie zmieniło od kilku zawodów i postanowiliśmy się wtrącić. Za darmowy nocleg podczas majówki zmodernizowaliśmy trochę dolny odcinek trasy.





Sam ścigałem się na Czarnej Górze nieraz i słyszałem różne opinie o trasie od zawodników. Że to bezsensu, że tam źle, że na siłę jakieś spowalnicze itd. itp. Moje zdanie było podobne, mianowicie: „góra ma potencjał, ale potrzeba wiele pracy i dobrych pomysłów”. W grudniu 2009 miałem rekonstrukcję wiązadła krzyżowego i w sezonie 2010 postanowiłem się nie ścigać i nie jeździć za wiele chcąc, żeby kolano się spokojnie zrosło i zrehabilitowało. Stwierdziłem, że mogę spędzić trochę czasu na Czarnej. Mając tam zapewniony nocleg i transport co weekend, postanowiłem zrealizować swoją wizję szybkiej trasy DH. Szczerze mówiąc to wprosiłem się tam, a Park Rowerowy nie miał nic przeciwko. Wiedzieli, że potrzebują pomocy, żeby nie narobić sobie wstydu na Mistrzostwa Polski. Połączyłem trochę po zboczach Czarnej wraz z ekipą z Parku Rowerowego i wymyśliłem to po czym jeździliście w lipcu. Chciałem, żeby trasa mojego projektu miała wszystkie elementy jakie widziałem jeżdżąc po Polsce, Czechach i Alpach: hopki w bandy, gapy w bandy, bandy w bandy, skok na prędkości, trawers w lewo i w prawo. O korzenie i kamienie nie musiałem się martwić, bo Czarna Góra jest obfita w tego typu atrakcje. Pracy było bardzo dużo, bo nie dość że zrobiliśmy ponad połowę trasy całkowicie od nowa (mojego projektu), to cały górny odcinek wyprostowaliśmy i upłynniliśmy. Tu należą się wielkie podziękowania dla Ślązaka i Noska z Ride For Tomorrow Bike Park Odolanów za zbudowanie bandy na końcu ścianki i usunięcie wielu wielkich głazów z trasy, które zabierały przerzutki i wyginały tarcze.

(13) grudzień 2010

Spędziłem ponad 30 dni roboczych na górze budując tą trasę. Pierwszy weekend po majówce miałem wiele osób do pomocy i zaczęliśmy od Andory. Nie mogłem patrzeć jak nawet czołówka elity jedzie tamten odcinek, jakby nie umieli jeździć na rowerach i postanowiłem go wyprostować. Nowy wjazd do lasu, potem korzenie na wprost bez zakrętów. Ponieważ po takich wielkich korzeniach da się jechać tylko szybko, więc trzeba było zrobić kawałek prostej przed nimi, żeby można było nabrać prędkości i zrobić na ich końcu bandę, żeby jej nie zmarnować. Jak już mieliśmy to zrobione, zaczęły się prace przy nowym odcinku trasy. Tam powstało pięć sporych band, jeden wallride z drewna fantazyjnie przytwierdzony zipami do drzew, żeby nie wbijać w nie gwoździ, dwie ziemne hopki z łądowniskami w luźne kamyczki, dwie tak zwane opierajki, czyli wypoziomowanie kawałków trawersów, żeby nie wypadać z trasy przy większych prędkościach. Postawiliśmy dwa drewniane dropy z łądowniskami (o czym często się zapomina), w tym jeden z łądowniskiem do bandy. Zrobiliśmy też przejazd nad jednym zwalonym drzewem, bo stwierdziłem, że nasza piła mechaniczna, która ciągle się psuła nie podoła i nie wytnie w nim przejazdu. Zaprojektowałem też „Czarne Drewno”- pięciometrowy lot na prędkości z niewielką różnicą wysokości między wybiciem, a łądowniskiem. Sam początek trasy postanowiłem też trochę wyprostować, żeby było szybciej, bo rower jadąc szybciej łatwiej przejeżdża po dziurach między kamieniami, których są tam setki.

www.43RIDE.com



Niestety na Czarnej nie ma tak zwanych lokalesów i wszyscy budowniczywie dojeżdżali z Wrocka, a raczej nie dojeżdżali... Brakowało czystej i brutalnej siły roboczej do machania łopatami, kilofami i siekierami, bo szefostwo Parku miało problem z załatwieniem koparki, która cały ten czas stała na parkingu przy dolnej stacji wyciągu. Dlatego też wszystkie prace były wykonywane ręcznie. Najczęściej pracowaliśmy we trójkę: ja, Paweł „Mele” i Gajowy. Częstym gościem na placu budowy był Jeremi - mistrz konstrukcji drewnianych. Ja ustalałem co i gdzie ma stać, a on robił z tego stabilne konstrukcje. Przewijali się również inni członkowie stowarzyszenia Park Rowerowy Czarna Góra, ale nie będę ich wymieniał, bo byli tylko parę razy, a prace trwały ponad 30 dni. Pewnie gdyby byli częściej i mniej marudzili to zrobione byłoby więcej, lepiej i szybciej. Jak wielu zawodników pewnie zauważyło, prace nad trasą trwały do ostatniej chwili. Wyszło jak wyszło, a i pogoda dodała coś od siebie i po pięknych sobotnich treningach, na których usłyszałem wiele komplementów na temat trasy, wszystko się spieszyło i wielu zawodników zrezygnowało ze startu. Niektórzy po prostu chcieli dotrzeć do mety w jednym kawałku i ścigała się tylko czołówka elity. Nie dziwie się, bo sam bym nie wystartował jako amator w takich warunkach. Organizator nie zadbał o zaplecze na starcie i zawodnicy trzęśli się z zimna, a jechać trzeba było.

(13) grudzień 2010

### Co dalej z Czarną Górą?

To pytanie nurtuje mnie od czasu Mistrzostw Polski. Nie wiem jak mogę na nie odpowiedzieć. Powiem tak - zrobiłem tą trasę za darmo. Dla siebie i dla polskiego DH. To były Mistrzostwa Polski, a nie jakiś podwórkowy konkurs, więc trasa też powinna być mistrzowska. Według mnie była. Miałem okazję zrobić trasę w górach, to ją zrobiłem. W okolicy Wrocka nie ma gór, więc nie miałem gdzie się wcześniej zrealizować. Trasa po zawodach została rozjechana i jest w opłakanym stanie. Więcej na takich warunkach robić tam nie będę, bo robota jest ciężka. Jak chłopaki z Parku Rowerowego sobie zadbają o tą trasę to będzie miło. Bawiłem się jak dziecko jeżdżąc po niej i z miłą chęcią pojedę tam na zawody w 2011.



www.43RIDE.com



Szefostwo Parku Rowerowego Czarna Góra twierdzi, że mają tam sześć tras. Ja widziałem tam tylko dwie. Tą, którą zaprojektowałem i wcześniejszą trasę DH idącą pod wyciągiem. Dopóki ich podejście się nie zmieni, to tak zostanie. Na powstawanie tras potrzebne są pieniądze i wiele godzin ciężkiej pracy - bez nich będzie tam tak jak jest. Dzięki paru chłopakom, którzy nie pełnią żadnych funkcji w zarządzie powstały trasy FR, ale są to po prostu poszerzone ścieżki wydeptane przez zwierzęta żyjące tam od lat i drogi pozostawione po wycince lasu. Są one dobrą podstawą do zbudowania na nich tras rowerowych, ale teraz trasami bym tego nie nazwał.

Spędziłem tam ponad dwa miesiące, przeszedłem tą górę od strony Siennej prawie całą, mam mnóstwo pomysłów jak zrobić tam świetny Bike Park i ściągnąć setkę rowerzystów co weekend. Niestety bez zmiany podejścia zarządu nie da się tego zrealizować.

To chyba tyle co mogę publicznie powiedzieć na temat swojego udziału w tym przedsięwzięciu. Przyszłość tej miejscówki nie zależy ode mnie, choć spróbuję jeszcze przekonać parę osób by rozbudować to miejsce w profesjonalny Park Rowerowy. Dziękuję wszystkim, którzy przeczytali moje wypociny i obiecuję, że jak uda mi się tam coś jeszcze zdziałać, to poinformuję was o tym. Może za pośrednictwem 43RIDE, może i innych portali o tematyce rowerowej.

# Joanna Gruca

## STIGMA Race Wear

Rozmawiał: **Zbyszek Nowicki**

Zdjęcia: **Piotr Staroń** - [staronphoto.com](http://staronphoto.com)

### Coś o niej:

Zaczął się jakoś w 1997 roku od cross-country, startowała w zawodach głównie amatorsko, na terenie Polski południowej, najczęściej zawody kończyły się miejscem na podium. Jej największe osiągnięcie - Mistrz Polski amatorów w kategorii kobiet w 1999 roku. Potem zapisała się do klubu Sokół Kęty i zaczęła trenować kolarstwo szosowe (przez około 3 lata) - największy sukces na szosie to szóste miejsce w juniorkach w górskich mistrzostwach polski. Po zakończeniu nauki w liceum przestała regularnie trenować kolarstwo, natomiast zaczęła przygodę ze wspinaczką - dość regularnie trenowała na ścianie boulderowej, jeździła w skały... Potem przez około 1 sezon zaczęła dość regularnie biegać i wystartowała w kilku zawodach - głównie górskich, np. na Pilsko, na Żar. I tutaj także udawało się stanąć na pudle. Potem nastąpiła pewna kompilacja uprawianych do tej pory sportów i zaczęła intensywnie trenować i startować w rajdach przygodowych. Największym sukcesem było zajęcie pierwszego miejsca w kategorii MIX w The North Face Adventure Trophy w 2007 roku na dystansie ~240 km. Aktualnie przygoda z downhillem zaczęła się mniej więcej rok temu, chociaż tak naprawdę po górach jeździ odkąd pamięta. I tam zawsze były jakieś elementy DH. Do sportowej pasji doszła nowa - STIGMA



### ***Spadłaś jak grom z jasnego nieba na rynek grawitacyjny, skąd pomysł na Stigmę?***

Mogę śmiało powiedzieć, że Stigma jest dla mnie drogą do spełnienia marzeń. Zawsze chciałam wykonywać w życiu coś, co pozwala realizować talenty, stawia przede mną coraz większe wyzwania i daje dużo frajdy innym! Konkretny pomysł pojawił się na wiosnę 2009 roku, wtedy też zaprojektowałam i wykonałam pierwsze ubrania na potrzeby tworzącego się wówczas amatorskiego teamu. Pierwsze uszyte szorty wywołały duży entuzjazm znajomych, pojawiła się idea, żeby zająć się tym tematem na poważnie. Dużą rolę w powstaniu Stigmy odegrał Marcin Jochacy, zbudował wizję firmy i zmotywował mnie do wytężonej pracy. Współpracujemy razem do dziś. No i poza tym sama zaczynałam wówczas swoją przygodę z DH, więc był to kolejny czynnik, który wpłynął na to, że taka firma powstała.

### ***STIGMA – co oznacza nazwa?***

Samo słowo ma wiele różnych znaczeń. Poszukiwaczy wiedzy odsyłam do internetu ;) Ja natomiast użyłam tej nazwy, bo mam osobliwe znamię w pewnym miejscu na ciele... :D Poza tym słowo 'stigma' jak dla mnie ładnie brzmi.

### ***Sama projektujesz i robisz wykroje ubrań do FR/DH? Skąd czerpiesz pomysły na wzornictwo?***

Wszystkie projekty i wykroje wykonuję sama. Jeśli chodzi o wzornictwo, to czerpię inspiracje z wielu źródeł. Czasami zobaczę gdzieś jakiś fajny deseń, grafikę, zdjęcie czy film rowerowy i w głowie pojawia się pomysł. Ale to dopiero początek. Od pierwotnej idei do ostatecznego projektu mija czasem nawet kilka tygodni, kiedy na spokojnie w głowie układam sobie kolejne elementy. Kiedy czuję właściwy moment siadam do komputera i projektuję. Przeglądam również ubrania innych firm, ale głównie dlatego, żeby niechcący nie zrobić czegoś podobnego. Zależy mi na tym, aby wypracować swój własny odrębny styl.

**Zanim cała kolekcja trafi do sprzedaży, wiem że wielu ludzi poddało testom twoje wyroby, jak oni wpłynęli na to co robisz?**

Wpłynęli tak, że ubrania są jeszcze lepsze! :D A tak na poważnie, czuję się odpowiedzialna za to co robię i zależy mi, żeby moje ubrania były jak najwyższej jakości. Wszelkie uwagi ze strony osób testujących ubrania pomogły wyeliminować pewne wady, zmienić technologię nadruku, użyte materiały i komponenty.

**Może niektórzy myślą, że stworzenie ubrań do FR/DH to zszycie kilku materiałów w jedną całość i finito? W jaki sposób tworzysz konkretny produkt?**

To oczywiście nie jest takie proste i ktoś, kto się zna na szyciu, wie o czy mówię. Może sam proces nie sprawia mi trudności, ale jest bardzo czasochłonny. Nie zamierzam zdradzać wielu szczegółów swojej pracy, ale wygląda to mniej więcej tak: najpierw jest pomysł, potem zrobienie projektu i opracowanie wykrojów, potem dobór materiałów, grafiki i na koniec wykonanie... wszystko jasne? haha... Projektując ubrania mam na uwadze to, żeby były atrakcyjne wizualnie, funkcjonalne i wytrzymałe. Wysoka jakość tych produktów jest dla mnie najważniejsza, dlatego szyję z przetestowanych materiałów. Testy odbywają się często na żywych organizmach, na najbardziej wymagających beskidzkich trasach i kiedy dowiaduję się, że znajomy zaliczył konkretną glebę, w trakcie której leciał tyłkiem kilkanaście metrów po kamieniach i ciuchy zdały egzamin, to jestem spokojna :D





**Skąd u Ciebie zacięcie właśnie do szycia? Wiem, że raczej zajmujesz się dość ekstremalną profesją?**

Za sprawą mojej mamy kontakt z maszyną do szycia mam od zawsze. Już będąc dzieckiem wykonywałam pierwsze eksperymenty z materiałem i maszyną, wtedy często niezbyt udane. Jednak odkąd pamiętam szyciem dla siebie różne ciuchy, potem również dla znajomych. Tak z czasem szycie przerodziło się w pasję. To co mnie najbardziej motywuje, to zadowolenie innych z moich ubrań, kiedy wiem, że to co wykonałam spełniło lub nawet przekroczyło oczekiwania klienta. Taka umiejętność pozwala również na dużą oryginalność, również na rowerze, a z moich obserwacji wynika, że w downhillu ma to szczególnie duże znaczenie. Czy praca w szkole jest ekstremalną profesją? Pewnie tak :D



**W naszych czasach trudno zrobić coś oryginalnego, czy dziecięcy świat Radka (syn, 6 lat) może inspirować ;) ?**

Myślę, że jeśli chodzi o oryginalność, to ograniczeniem tutaj może być tylko własna wyobraźnia. Jest to pewnie również kwestia osobistego talentu oraz odwagi do przełamywania stereotypów. Jak na razie w świecie mojego 6-letniego synka dominują znaki drogowe i progi zwalniające, bo to jego największa pasja teraz i nie jestem pewna, czy to byłby dobry temat na ciuchy rowerowe, ale jestem otwarta na różne, nawet dziwne pomysły, więc może kiedyś Radek będzie inspiracją nowej kolekcji Stigmy :D

**Dzięki za rozmowę, powiedz jeszcze jak zlokalizować Stigmę w sieci?**

Dzięki również. Stigmę w sieci możecie znaleźć pod adresem: **[stigmaracewear.com](http://stigmaracewear.com)**



Tekst i zdjęcia: **Adam Łakomy** - [adamlakomy.blogspot.com](http://adamlakomy.blogspot.com)

JAM, który zorganizował nam Marek "Maro" Łebek, dostarczył wielu emocji i naprawdę dobrych trików. Oczywiście nie zabrakło także konkretnych nagród rzeczowych, które zasponsorowali Dartmoor, KRK oraz DigNitty, za co należą się im serdeczne podziękowania. Wydarzenie miało miejsce w Tarnowskich Górach, była to pierwsza tego typu impreza w tym mieście zorganizowana jedynie przez zawodników i sponsorów. Całe przygotowanie toru zawdzięczamy głównie Markowi, o którym była mowa na początku i kilku tarnogórskim riderom. Mamy nadzieję, że w kolejnych edycjach tego typu JAM-ów rowerowych miasto dołączy do nas jako organizator, a może nawet sponsor. Jak było? Co tu dużo pisać, obejrzyjcie zdjęcia!

# Under Construction Jam

Tarnowskie Góry











Marek „Maro” Łebek



# Gala Freestyle DH Awards

za kulisami

Rozmawiała: **Justyna John** z **Paweł Niemira**

Zdjęcia: **archiwum Pawła**



W dalszej części naszego magazynu znajdziecie relację z całej gali Freestyle DH Awards, która odbyła się w Bielskim klubie Backstage. Postanowiliśmy się jednak wpierv przyjrzeć jak wyglądały kulisy tej imprezy i z tego powodu przepytaliśmy jednego z organizatorów - Pawła Niemirę.

**Justyna John: Z pewnością nasi czytelnicy są ciekawi, czym zajmujesz się w Freestyle.pl. Większość z nas kojarzy portal z Tomkiem Gagatem, więc o co chodzi?**

**Paweł Niemira:** Korzenie Freestyle.pl sięgają do 2003 roku, czyli dobre 7 lat wstecz, gdy Paweł Jankowski (Flip.pl) wpadł na pomysł żeby kupić wolną wtedy domenę i wtedy też powstał załączek obecnej platformy. W tym czasie za prowadzenie strony odpowiedzialni byli Alik i Paweł Jankowscy. Ja wtedy kończyłem współpracę z Mariuszem Sojką (DH-Zone.com), a już wraz z Rudym i Bodziem prowadziłem audycję Extrema.

Wtedy też w związku z moim zainteresowaniami związanymi ze sportami ekstremalnymi, nawiązałem też współpracę  
(13) grudzień 2010

z Extreme Sports Channel i Gazetą Wyborczą gdzie pisałem zajawki imprez i zawodów odbywających się w okolicy Warszawy. Kilka lat później spotkałem się z Alikiem w Katowicach i jadąc wspólnie na Pilsko, długo rozmawialiśmy o tym jak widzimy rozwój Freestyle.pl. Luźne pomysły przerodziły się w cały projekt, który złożyliśmy w formie wniosku o dofinansowanie z UE i widać się spodobał, bo w kwietniu 2010 otrzymaliśmy pomoc z Unii. Projekt Freestyle.pl ruszył w 1 lipca i jestem w nim odpowiedzialny za kierowanie całą redakcją, kontakt z kluczowymi klientami, oraz większość spraw związanych z marketingiem i promocją platformy. Tomek Gagat, pojawił się na Freestyle'u przy okazji Downhill Contest, kiedy to odpalił stronę zawodów w domenie freestyle.pl i zaczął pisać trochę o kolarstwie ekstremalnym, stąd wielu zjazdowców kojarzy to z naszym portalem.

**- Niedawno w Bielskim klubie Backstage odbyło się podsumowanie sezonu 2010 pod nazwą Gala Freestyle DH Awards. Doszły nas słuchy, że maczałeś w tym łapki?**

W Bielsku czuję się jak w domu, więc jak do wiedziałem się, że Tomek chce organizować

premierę „Rockets Crew”, filmu Piotrką Kabata, to pomyślałem, że dobrze będzie połączyć siły, a przy okazji będzie to doskonały pretekst, żeby pojechać do BBa.

**- Skąd pomysł na taką imprezę?**

Pomysł nie jest nowy. W Stanach od lat organizowane są różne tego typu akcje. Kiedyś, jakoś 6-7 lat temu zrobiliśmy w Extremie przy pomocy Mariusza Sojki plebiscyt na produkt roku Kombinery i od tamtej pory chodziło za mną żeby zrobić coś takiego w środowisku, zakończonego imprezą. W listopadzie zrobiliśmy jako Freestyle galę BMX'ową, wyszło to wszystko bardzo fajnie, więc postanowiliśmy pójść za ciosem i zrobić kolejną imprezę tym razem dla zjazdowców. Planujemy kolejne tego typu imprezy, aby integrować środowiska poza zawodami.



**- A czemu akurat 'Backstage'?**

Backstage pojawił się przy okazji premiery filmu Rockets Crew Piotrka Kabata. Tam Tomek Gagat planował go wyświetlić i tak już zostało. W przyszłym roku chciałbym, aby Gala odbyła się także na południu ale myślę o większym mieście, może Kraków?

**- Ktoś na jednym z forów określił imprezę jako jeden wielki masowy zgon, co Ty o tym sądzisz? Dobrze się bawiłeś?**

Plan na imprezę był prosty, spotkać się w towarzystwie przyjaciół, obejrzeć film i wręczyć statuetki, a potem udać się do baru. Jeśli

ktoś zaliczył zgon to widzieć tego potrzebował, ale cóż na zawodach też się zdarza DNF.

**- Teraz pytanie z zakresu działalności muzycznej, a mianowicie Kerpce. Skończyliście światowe tournee, wydajecie nowy singiel na góralską nutę- planujecie występy podczas zawodów w sezonie 2011?**

Jako Kerpce ciągle pracujemy nad nowym repertuarem. Rzesza fanów ciągle się powiększa, dostajemy setki maili od fanek z pytaniami o dalsze występy, czy mamy dziewczyny, czy nie zaśpiewamy na 18-stce i tego typu inne głupoty. Na każdą wiadomość odpowiadamy w miarę możliwości.

**- Słowo na nowy rok od Wujasa Pawelca brzmi:**

**Freestyle.pl** - Chcesz mieć przepi..., wejdź na stronę!

**- Dziękuję za rozmowę!**



# Gala Freestyle DH Awards

Tekst: Justyna John

Zdjęcia: Tomasz Szczepański, Filip Matejczyk



PRO  
DOWNHILL  
AWARDS

MIEJSCE  
DOWNHILL  
AWARDS  
2010



FREESTYLE  
downhill  
AWARDS 2010

W piękny zimowy wieczór 17-go grudnia a.d. 2010, Bielsko Czarodziejsko opanowały tłumy. Żadni narciarze, też nie chodzi tu o snowboardzistów. To my, rowerzyści!

Okazja niemała, bo 10-lecie portalu DH-Zone połączone z galą Freestyle DH Awards 2010, czyli rozdaniem nagród dla najbardziej znanych, zaangażowanych i lubianych. Do tego pokaz filmu Piotрка Kabata o teamie Rockets Crew.

Szefem całego przedsięwzięcia do spółki z Tomkiem Gagatem był znany komentator, działacz radiowy, a ostatnio także wokalista znanego zespołu Kerpce, nasz przyjaciel Wujas Pawelec Niemira!



Macieja Hojnora uznano osobowością hobby. Ciekawi niezmiernie rzecz jedna – pomruk przez całą salę z pytaniem kto to jest i jakoby to, że ogólnie człek ten jest całkowicie nieznan. Cóż, to Polska właśnie, a my gratulujemy koledze statuetki i wiernych przyjaciół oddających masę głosów.



Najpierw pokaz filmu, czego niestety porządnie udokumentować nam się nie udało. W każdym razie z czystym sumieniem polecamy produkcję- palce lizać Panie i Panowie. Następnie Pawelec wziął sprawy w swoje ręce i ogłaszać zaczął. Dostało się Siarze za zawody na Harendzie, chociaż w sumie można to potraktować jako nagrodę za całokształt ogólny- udało mu się tegoroczne Open Seriesy!





# FREESTYLE downhill AWARDS 2010

Obdarowano Barnabę Szczepańskiego, którego chyba przedstawiać szerszemu gremium nie trzeba. Old Pryk, społecznik, degustator trunków wszelakich oraz wspaniały myślenicki rajder zapraszający w piękne lasy na grzyby oraz proponujący przyjaciółom kąpiele pod wodospadem. Jednym słowem złoto nie mężczyzna!

Najlepszą miejscówką minionego sezonu zostały Myślenice. Sprawa dość dyskusyjna, jak wiemy, po ogólnie znanej decyzji od wielce pomocnych leśników tego małego miasteczka. Można się z tym zgadzać lub nie, ale trasa przygotowana jest dobrze i miło się po niej jeździ. W każdym razie założyciel portalu DH-Zone.com Mariusz Sojka może być dumny ze swego rodzinnego miasteczka.

Dla fanów teorii spiskowych - Myślenice jako top miejscówka, Myśleniccy: PRO i hobby oraz założyciel dh-zona też z Myślenic, to nie wina UFO, a tego, że mięscina ma dobry przepływ informacji i każdy chce głosować na swoje podwórko. To się nazywa miłość!





Dla uzupełnienia dodam, że produktem roku został Mondraker Sumnum Pro wypromowany skądinąd przez zdolnego młodego (prawie myślenickiego) Sławka Łukasika oraz resztę RMFiaków.

Tytuł zdjęcia roku to migawka Filipa Matejczyka przedstawiająca Pawła 'Prezesa' Ryttę w akcji na swej jajecznicy w pomidorach, czyli Sancie V-10.



Prawdziwym hitem stał się koncert zespołu Kerpce. Chłopaki wrócili ze światowego tournée, które zaproponowała im wielka wytwórnia fonograficzna po występie właśnie w Myślenicach. Przedstawili swój szlagier o najpopularniejszym szwrocie każdego rajdera oraz całkowitą nowość czyli – raz na ludowo. To będzie No.1 wszystkich list przebojów i zapewne usłyszymy o nich jeszcze nie raz!

Jak widać zwycięzcy cieszą się ze swoich statuetek, a my razem z nimi. Dobra atmosfera i na pierwszy rzut oka widoczna przyjaźń to podstawa moi drodzy. Korzystając z okazji na nowy rok życzymy wszystkim więcej serdeczności i przyjaznego podejścia do świata.



Po ceremonii osoby poniżej 18 roku życia zostały poproszone o opuszczenie pomieszczenia pracowniczego, a te urodzone po 1986 dostały zakaz kupowania alkoholu w barze. Ale nie z nami te numery! Jak widać bar jest miejscem szczególnie obleganym, które jednak powoli pustoszeje na rzecz parkietu.

Bo kiedy DJ wreszcie poszedł po rozum do głowy i przestał puszczać rytmy a la 'rąbanie garnkiem po łbie' wszyscy wylegli zażyć trochę sportu. Znający doskonale każdy odcinek Tańca z Glizdami rowerzyści pokazali co potrafią. Maseraku, Janachowsko i Pavlowic – czas odejść, nadchodzimy!

(13) grudzień 2010

[www.43RIDE.com](http://www.43RIDE.com)

Tak więc w miłej atmosferze, cały czas pod czujnym okiem paparazzich, dotarliśmy do końca imprezy wspominając ją z łezką w oku i mając nadzieję na come back już za rok. Na kogo głosujemy w 2011? Może tym razem na pakiet z Wisła ziąą?



**FREESTYLE**  
downhill  
**AWARDS 2010**



# Zimowe jazdki

warszawskie

Tekst: Justyna John

Zdjęcia: Sebastian Seliga - [sebastianseliga.pl](http://sebastianseliga.pl),  
Jan Kiliński - [facebook.com/DirtItMore](https://facebook.com/DirtItMore)





Zima zimą, a rowerzyści nie śpią. Warszawscy rajderzy pokażą co potrafią w obiektywie Sebastiana Seligi i Jana Kilińskiego. Do dzieła!

Na pierwszy ogień poszła znana warszawska miejscówka - Bartycka - gdzie Qajo, Bartek, Bocian i Seweryn szaleli na górcie ;) Korzystając z okazji przedstawimy Wam kolejnego fotografa - Sebastiana Seligę.

**- Kim jesteś?**

**Sebastian Seliga:** Normalnym człowiekiem zakręconym na punkcie fotografii ;) i niemalże już magistrem Informatyki i Ekonometrii. Pozostało TYLKO oddać pracę i się obronić.

**- Co robisz na co dzień?**

Poznaję świat i ludzi... ;)

**- Skąd u Ciebie pasja fotograficzna?**

6 lat temu dostałem pierwszą „małpkę”, była akurat niezwykle ostra zima i jak każdy zacząłem od bawienia się w zdjęcia makro i widoczki. Coś wtedy zaskoczyło i teraz nie wyobrażam sobie życia bez dźwięku migawki i obserwowania świata przez pryzmat obiektywu i kadrów.

- A skąd się wzięła w Twoich zdjęciach tematyka rowerowa?

Początki mojej pasji fotograficznej zbiegły się w czasie z początkami pasji rowerowej mojego przyjaciela, Grześka. On wciągnął mnie w świat rowerowy, pokazał dirty, poznał z ludźmi i tak to się zaczęło. Przez długi czas był moim głównym „modelem” (jeśli tak to można nazwać;), co widać po ilości jego zdjęć w moim portfolio. Obaj rozwijaliśmy swoje pasje równolegle, on rowerową, a ja fotograficzną. „**Dzięki Grzechu!**”. Obecnie tematyka rowerowa nie jest dominującą w moich zdjęciach, ale nadal pozostaje bardzo wysoko na liście tematów, które lubię fotografować ;) No i ten dreszczyk emocji kiedy raider leci na mnie, a ja się zastanawiam czy uskoczyć czy jeszcze chwileczkę wytrzymać by mieć idealny kadr ;)

**- Jakie masz cele?**

Związać swoje życie na stałe z fotografią. By nie była to tylko pasja, ale i mój zawód. Już pojawiają się sukcesy w tej materii, ale jeszcze wiele pracy przede mną.

**- Na koniec przesłanie noworoczne...**

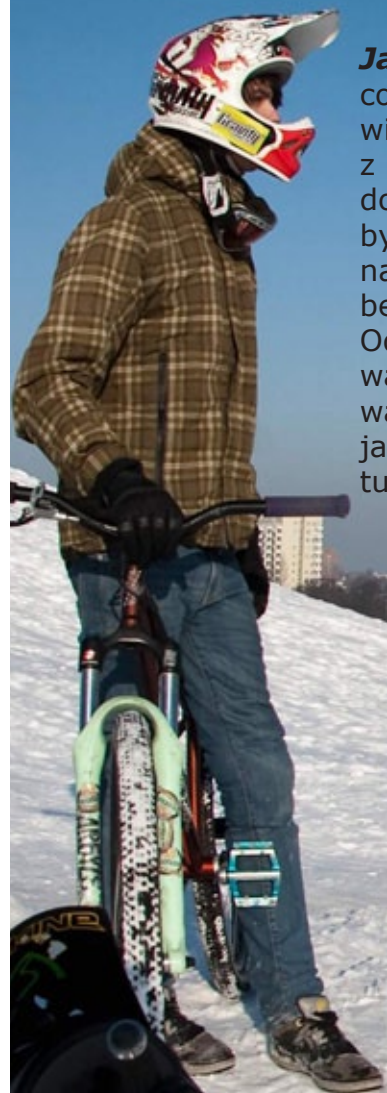
Życzę wszystkim czytelnikom 43RIDE, wszystkim riderom i wszystkim, którzy mają swoje pasje i przez nie się spełniają, by czerpali jak najwięcej radości i funu z tego co robią. Realizujcie swoje marzenia. Oby ten rok pozwolił wam na zrealizowanie jak największej ilości z nich!



Kilka dni później w innej części Warszawy przy okazji przepytaliśmy Elvisa..

**- Od jakiegoś czasu jest o Tobie cicho, nie widzimy Cię w roli wymiatacza na topowych zawodach dirtowych. Co się właściwie stało?**

**Jan „Elvis” Kiliński:** Już od ponad dwóch lat zaprzestałem startu w zawodach, co było konsekwencją poważnej kontuzji kolana, w wyniku której uszkodziłem więzadło krzyżowe i łąkotkę. Dwie operacje, rehabilitacja... Jak już było dobrze z kolaniem to wyglebiłem konkretnie w Austrii: złamanie w barku, wylew krwi do mózgu i urwanie nerwu. W tym czasie wróciłem do mojej starej pasji jaką była fotografia. Pozwoliło mi to dalej uczestniczyć w scenie rowerowej i jeździć na zawody - chociaż w trochę innej roli. Z czasem wróciłem na rower, ale już bez ambicji na wygrywanie. Kocham jazdę na rowerze od kiedy pamiętam. Od jakiś 8 lat rower był w moim życiu numerem jeden i pod niego dopasowywałem resztę. Nawet jak chodziłem o kulach aktywnie brałem udział w budowaniu dirtów na Kazoorce. Fajnie się stało, że Dartmoor, dla którego jeździłem jako zawodnik, podjął ze mną współpracę w zakresie tworzenia nowego sprzętu, pozwoliło mi to ciągle trzymać się blisko tego, co lubię.



## - Słyszałam o nowym projekcie 'Dirt it more', co to takiego?

Dirt It More to tak naprawdę sformalizowanie tego, czym zajmowałam się do tej pory, ale i kolejny krok w realizacji nowych pomysłów. Na pewno dużą częścią tego projektu będzie fotografia, z tym że poza klasycznymi miejscówkami i zawodami. Chciałbym aranżować sceny nietypowe dla jazdy na rowerze, ale jak to dokładnie będzie wyglądać - pokaże czas. Chciałbym też zacząć wspierać rowerowe miejscówki. Bardzo martwi mnie obecna, dość częsta sytuacja: stare miejscówki umierają, a nowych ciągle jest mało. Trudno łapać zajawkę na grawitację rowerową jak nie ma gdzie jej uprawiać, nie każdy musi być fanem futbolu, powinien być dostęp do alternatywnych sportów. W 2011 chciałbym ucywilizować dirty na Kazoorce, dostosować je do różnych poziomów trudności, zrobić odpływy, może jakiś pumptrack. Zależy mi na tym, żeby było to miejsce, gdzie każdy znajdzie coś dla siebie. Poza Kazurą szykują się też inne projekty związane z budową dirtu, a także sklep internetowy dirtshop.pl, oparty na ofercie Dartmoora. Jest to pośrednio pomysł na źródło finansowania wyżej wspomnianych przedsięwzięć. Wybór padł na Dartmoora, bo ciągle pracuję dla tej firmy w zakresie rozwiązań technicznych i rozwoju produktów, wiem że to dobry sprzęt :)





**- Rozumiem, że wstałeś któregoś dnia i pomyślałeś 'zrobię zimową fotosesję'..**

Szczerze mówiąc pamiętam, że jeszcze kilka lat temu zima to nie był problem, aby skakać na rowerze. Łapało się łopaty i odśnieżało hopy. W ostatnim czasie młodziaki zrobili się leniwi, nie w głowie im jeździć na rowerze w mrozie, odgarniać śnieg. Na szczęście nie wszyscy. Kilka dni temu zadzwonił do mnie Julek Sokołowski i powiedział, że wraz z Olkiem Bulskim chcą zrobić dropa z podbiciem do nauki flipa w dół. Od razu pomysł mi się spodobał, bardzo lubię takie akcje. Chłopaki zbudowali małe drewniane podbicie i w niedzielne południe pojawiliśmy się z małym kickerem na ursynowskiej Kopie Cwila. Z racji na ukształtowanie lepiej się nadawała niż Kazoora. Z rowerami i dziwną drewnianą konstrukcją wzbudzaliśmy duże zainteresowanie wśród licznie przybyłych saneczkarzy. Po kilku próbnych skokach udało się! Olek zaliczył konkretnego Flipa, a mi udało się cyknąć fajną fotkę. Cieszę się, że są jednak ludzie, którym się chce, mam nadzieję że to nie ostatnia taka akcja tej zimy.

**- Powodzenia w realizacji projektu!**

# ADHD

# KONIEC CYKLU CUP NASTAL

Tekst: Marcin Kubaszczyk

Zdjęcia: Mateusz Woliński - mateuszwoliński.pl



2010 rok był ostatnim, w którym mogliśmy uczestniczyć w zawodach cyklu ADHD Cup. Rozgrywane od września 2008 roku zawody, będące jedną z większych, o ile nie największą, off-ową imprezą Downhill-ową na Śląsku. Początkowa idea zawodów dla kilku kumpli przerosła oczekiwania organizatorów i w sezonie 2010 sklasyfikowanych zostało prawie 100 osób. W latach 2009 i 2010 zawody te przybrały formę pucharową. Za miejsca w pierwszej 3-ce/6-ce klasyfikacji generalnej były rozdawane puchary i medale podczas organizowanej po zakończeniu koniec sezonu gali. Owe imprezy odbywały się w sosnowieckim pubie „Patelnia 36” dzięki uprzejmości właścicieli. Cykl upadł, ale warto przypomnieć jego przebieg, oraz przyjrzeć się dokładniej przebiegowi ostatniego sezonu.





Pierwsze zawody odbyły się we wrześniu 2008 roku. Data ta nie była przypadkowa, gdyż to właśnie wtedy odbywała się również pierwsza w Zagłębiu Masa Krytyczna. W zawodach wystartowało 9 osób. Byli to ludzie, którzy znali się, jeździli razem i chcieli sprawdzić, kto lepiej poradzi sobie z trasą w milowickim parku. Ostatecznie pierwszy plac należał do reprezentanta Mysłowic, Wach-a. Miejsce nr 2 zajął Tauron, a 3 stopień podium należał do Eshee-go.

Kolejna edycja była próbą zorganizowania zawodów, na szerszą skalę. Reprezentanci miast okolicznych zjawili się w dużo szerszym gronie i stanęli do boju w liczbie blisko 40 osób.



Zimowo-jesienne edycje nie cieszyły się zbyt wielką popularnością i na start przybywało około 8-14 osób aż do pierwszej edycji pucharowej. W roku 2009 mimo zalegających resztek śniegu, temperatury 2 st. C i mega błota zjawiło się 40 osób. Cały sezon 2009 miał jednego lidera. Reprezentant Zabrze, Adam „Ufik” Budzynowski, ilekroć pojawił się na zawodach, nie pozostawiał cienia szans rywalom i na gali, połączonej z otwarciem wystawy fotograficznej Krzysztofa Czarneckiego, Marcina Kubaszczyka i Krystiana Remina będącej reportażem z całego sezonu, stanął na najwyższym stopniu podium. Obok niego po medale sięgnęli Kuba Moćko z Chruszczobrodu i Sosnowicznin, Mateusz Gawroński.

Sezon 2010 zaczął się od zawodów na nowej dla całego cyklu, zbudowanej specjalnie pod owe zawody trasie w Mysłowicach. Długa prosta, wjazd w las, ciasne zakręty i do mety na pełnej... Krótka ale treściwa trasa. Zwycięzca poprzedniego sezonu „Ufik” pokazał, że zasłużył na zeszłoroczny tytuł, zajmując pierwsze miejsce na otwarcie sezonu. Następne edycje odbywały się w parku milowickim, na wzgórzu św. Doroty, torze 4x-owym w Chorzowie oraz wzgórzu Hugona. W efekcie finalnym najwyższy stopień podium należał do dwóch osób. Jedną z nich był obrońca tytułu sprzed roku czyli Adam „Ufik” Budzynowski, a drugi reprezentant Chorzowa Adrian „Adi” Czarnik oraz 3 miejsce przypadło sosnowieckiemu riderowi, Kamilowi Górniakowi.





Jako jeden z organizatorów chciałbym podziękować wszystkim osobą, które przyłożyły się do tego, że cykl ten przetrwał tyle czasu. Przede wszystkim organizatorom, bo sam bym tego na pewno nie ogarnął, zawodnikom, bo bez nich nie było by dla kogo tego organizować oraz media, które pomogły w nagłośnieniu sprawy, czyli magazynowi 43RIDE, tytułom prasowym Donos i Nowe Zagłębie, serwisowi Joy-Ride oraz Ekspresja Bloog, a także wszystkim fotografom oraz kamerzystom, którzy poświęcili swój czas, aby każdy z uczestników miał jakąś pamiątkę z zawodów. Z mojej strony obiecuję, iż w miarę możliwości, o naszych przyszłych poczynaniach będziemy informować na łamach mediów o tematyce rowerowej.

**ENDURO**

# W KRAJU CZERWONEGO SMOKA

## PÓŁNOCNA WALIA, GÓRY KAMBRYJSKIE, NARODOWY PARK SNOWDONIA

Historia Walii wraz z jej mitologią i krajobrazem tworzy isticie teatralną atmosferę, jej mistyczny, często zachmurzony klimat jest w stanie pobudzić wyobraźnię nawet najtwardziej stąpających po ziemi pragmatycznych realistów. Kraj w którym życzliwość ludzi przekracza zdrowy „Polski” rozsądek nie przez przypadek nazywany został przez swoich mieszkańców „Cymru”, siebie samych nazywają „Cymry” co w wolnym tłumaczeniu oznacza rodaka lub krajana, życzliwość tych ludzi to drugie imię.

Co to ma do rowerów i kolarstwa górskiego? Cóż... Walia mimo iż jest integralną częścią Imperium Brytyjskiego boryka się z problemem bezrobocia, od dłuższego już czasu zabiegała o różnej maści turystów, bardzo dbała o mistyczny wizerunek swych górskich przestrzeni, nic więc dziwnego iż z biegiem czasu w oczach turystów nie tylko Europy ale z całego świata zaczęła być postrzegana jako stolica aktywnego wypoczynku na zielonej wyspie. Specyficzny klimat gór stykających się z morzem stwarza świetne warunki do uprawiania sportów w każdej postaci, głównie fanów kolarstwa górskiego a także szosowego, nordic-walkingu, trekkingu, wspinaczki górskiej, kajakarstwa górskiego oraz morskiego, latania na lotni i paraglądzie i... itd.

Pod koniec lipca tego roku na zlecenie VisitBritain.com, wybrałem się na rowerowy exploring górskich szlaków w północnej Walii. Czekano mnie 6 dni jazdy dzień po dniu, bez względu na pogodę po górach Kambryjskich na których obszarze w 1951 roku został utworzony Park Narodowy Snowdonia. Co ciekawe ów Park oprócz górskich masywów posiada także 60km linii brzegowej, dla mnie oznaczało to mniej więcej zwiedzanie nie tylko gór ale również jazdę po Walijskim wybrzeżu graniczącym z morzem Irlandzkim. Kilka tygodni przed moim wyjazdem wsiąknąłem w temat i w zdobywanie informacji na temat kraju Czerwonego Smoka, kraju o którym wiele czytałem ale tak na prawdę zupełnie nic nie wiedziałem, wyjazd z rowerem miał zmienić to swoiste „status-quo”.



## Dzień 1 - „Rozpoznanie terenu” Bike Park Landegla Forest:

Niedzielnym Popołudniem po gładkim lądowaniu na Liverpoolskim lotnisku im. Johna Lenona czasu starcza mi jedynie na chwilę stanowiącej coś na kształt rozpoznania rozmowy z moim górskim przewodnikiem Petem\* oraz na zakwaterowanie się w hotelu. Rozpoznanie terenu zaczynam dopiero kolejnego dnia rano, od spaceru po miasteczku w którym wypadł nocleg, Langollen to urocze miasteczko pełne typowych dla Walii akcentów: kamiennych domów pokrytych dachówką z łupków, kamiennych murów,, mostów, celtyckich symboli oraz barw narodowych (czerwień, zieleń i biel). Wszystko wokół utrzymane w nienagannym porządku, wszyscy są uprzejmi momentami nawet przesadnie - mieszkańcy tych ziem muszą kochać swój kraj i swoje w nim miejsce. Taka pierwsza myśl na początek wyjazdu, drugą było zaskoczenie wywołane różnicą w brzmieniu i piśmie pomiędzy językami Walijskim i Angielskim jakiego uczyłem się w Polsce. Różnica jest kolosalna więc tym bardziej cieszyłem się że doskonale rozumiałem Pete'a\* - rodowitego Walijszczyka od dziada pradziada.

W sklepie spożywczym znajdującym się obok hotelu zaopatruję się w prowiant na cały dzień, warto pamiętać iż walutą Walii nadal jest Funt Brytyjski - zapas drobnych Euro w kieszeni spodni zdał się zatem na na nic. Godzinę później mkniemy z Petem\* wynajętym Vanem ( i złą stroną drogi :) do Bike Parku w Landegla Forest. To przygotowane specjalnie dla miłośników kolarstwa górskiego 650ha lasu w którym znajduje się w sumie ponad 50 km tras o różnej skali trudności, miejsce idealne do nauki dla początkujących, rodzin z dziećmi a także dla bardziej zaawansowanych i wymagających użytkowników dwóch kółek. Oprócz świetnie przygotowanych tras o pseudo-górskim charakterze na terenie parku znajdują się również 3 pump-traki, kawiarnia „One Planet”, serwis i wypożyczalnia rowerów oraz ośrodek obsługi turystów.



Jak się później okazało tego dnia Pete\* chciał sprawdzić na ile może zaufać mi na górskich szlakach, pierwsza jazda miała być swoistym testem moich możliwości w terenie, rozegrana została na dwóch najbardziej wymagających trasach w parku - czerwonej i czarnej. Obie owszem wymagające ale nie trudne, test okazał się być świetnym pomysłem szybko weryfikującym wszelkie braki w technice a także kondycji jadącej nią osoby. Moje braki trasa zweryfikowała gdzieś w jej połowie, jednak wypadłem lepiej niż się tego spodziewałem i w nagrodę od mojego przewodnika dostaję słowa uznania oraz propozycję wyjazdu na ambitniejszą, prawdziwie górską trasę kolejnego dnia. Po tych słowach duma przeplata się we mnie wraz z zadowoleniem i ekscytacją związaną z jutrzejszym wyjazdem w prawdziwe góry, to mój preferowany styl jazdy i to co w enduro lubię najbardziej – nieprzewidywalność form skalnych Matki Natury.

Do zaparkowanego Vana wracamy po 3h i 22 km jazdy single oraz double-trakami Lasu Landegla. Tego dnia padało 3 krotnie w ciągu 3 godzin co stanowiło całkiem niezłą ale wcale nie zadowalającą średnią, do której zadało mi się, chcąc dobrze się bawić musiałem zwyczajnie przywyknąć. Wysuszeni i przebrani w świeże ubrania wracamy z rowerami na pace do uroczego Llanberis, tam spędzę kolejne dwie noce. W drodze do hotelu Pete\* opowiada mi o geologii, historii i mitologii tego regionu, a ja słuchając zza szyby samochodu podziwiam z niemym zachwytem surowy i tajemniczy, mocno zachmurzony krajobraz Parku Narodowego Snowdonii (Wal. Parc Cenedlaethol Eryri). To coś zdecydowanie innego niż widziałem do tej pory, górskie jałowe, skalne pustkowia monumentalnie i ostro wznoszące się w górę, kamienne i puste grzbiety, stoki oraz przełęcze robią momentami większe wrażenie niż Tatrzańskie a nawet Alpejskie kilku tysięczniki, jako wzrokowiec rozglądając się wokół przeżywam wizualny, górski obłęd.

## **Dzień 2 - „Dwie w jednej” - Przełęcz Bwlch Cwm Llan, lasy Beddgelert i Penmachno oraz okolice jeziora i miasta Llanberis**

Kolejny dzień zaczyna się od obfitego deszczu, w związku z faktem Pete\* zgarnia mnie z hotelu o umówionej 10:00 i na początek dnia proponuje krótką lekcję z historii regionu. Muzeum łupków National Slate Museum okazuje się mieć bardzo ciekawą ale również dramatyczną historię, trudno w kilku słowach przytoczyć ją całą jednak opowiada o na prawdę ciężkim kawałku chleba dla dzieci i dorosłych którzy pracowali przy wydobyciu kamiennego surowca. Wizyta w muzeum pozwoliła przeczekać poranny deszcz, chwilę przed południem ruszamy w trasę po której zgodnie z wczorajszą obietnicą Pete'a\* spodziewałem się wiele, nie spodziewałem się jedynie że będzie tak piekielnie trudna w swojej prostocie... Trasa pomiędzy górską przełęczą Bwlch Cwm Llan oraz lasem Beddgelert to dwa wycieńczające podjazdy i dwa trudne technicznie zjazdy w terenie zmieniającym się bardzo dynamicznie wraz ze zmianą wysokości nad poziomem morza.

Metr po metrze pniemy się w górę ścieżką, która z typowego pieszego duktu zamienia się w dziką górską ścieżkę składającą się z różnej wielkości luźno rozsypanych łupków. Ostre krawędzie łupków tną opony przy każdej nadarżającej się okazji i niefortunnym wyborze toru jazdy – tutaj sprawdza się tylko ciężki sprzęt z dużym zawiasem. Widoki z przełęczą Bwlch Cwm Llan na szczyty Yr Aran, Cwm Colwyn oraz dolinę Cwm Llan są wystarczającą nagrodą za zdobycie pierwszego podjazdu, mordercza nie była wysokość tego punktu w przestąpieniu lecz jego dziki, skalny charakter. Z przełęczą wracamy do skrzyżowania szlaków tą samą drogą którą jechaliśmy w górę, po drodze mierzę się ze zjazdem który przed chwilą był dla mnie stromym podejściem. Peter straszy mnie historią o tym że nigdy zjechał z tamąd tylko raz, 18 lat temu - ściema jak nic ale w jednym miał rację, nie-

przyjemnym zaskoczeniem jest luźna nawierzchnia łupków, suną w dół razem z Tobą, coś jak kamienno surfing na rowerze. Gdzieś w połowie zjazdu z przełęczą kończy się łupkowe podłoże i zaczyna coś stabilniejszego, wzrasta prędkość, opada tętno to chwila odpoczynku przed odcinkiem, który zgodnie z Pete'm nazwaliśmy „sheep shit track”. Ta w pełni uzasadniona nazwa wynikała z prostej przyczyny - owiec, setek, tysięcy a może nawet milionów owiec, które znajdowały się dosłownie wszędzie łącznie z naszymi oponami, rowerami, ubraniami, kaskami, plecakami i podszwami... Dobra, odpuszczam ten śmierdzący temat.

Tego samego dnia, 3 lub 4 godziny później wraz z przyjaciółmi Petera\* ruszamy w kolejną, drugą już trasę, tym razem w menu są okolice Penmachno. To zdecydowanie bardziej widokowa a także prostsza trasa od pierwszej, początkowo wiedzie w górę asfaltową drogą na grzbiet jednego z pasm ciągnących się wzdłuż jeziora Llanberis. Ruszamy w iście międzynarodowym składzie jedna Szwedka, dwoje Anglików, dwoje Walijszczyków i Polak 4fitter, pierwszy check-point naszej międzynarodowej ekipy wypada na tle najwyższej góry Walii. Snowdon Mountain lub w oryginale brzmiąca „Yr Wyddfa” mierzy 1085mnpn i jest najwyższym szczytem Walii a także Gór Kambryjskich w których leży. Bliskość morza i wysokich gór sprawia iż pomimo łatwych lub umiarkowanych wymagających szlaków, jest to jedno z najciekawszych miejsc w Walii dla osób aktywnych fizycznie - zimą i latem jest tu co robić a Pete\* zapewniał mnie że nawet często świeci słońce. Do tej pory mu nie wierzę :) chociaż dostałem na pamiątkę CD ze zdjęciami potwierdzające jego słowa. Po osiągnięciu punktu kulminacyjnego wyjazdu przygotowujemy się do zjazdu z którego pamiętam jedynie przestrzenne widoki, kamienny łupkowy dukt pod kołami oraz szum wiatru w uszach, wiatru dmącego tak głośno iż nie słyszałem co krzyczał do mnie mój przewodnik - akurat ta opowieść niestety, ale poszła z wiatrem.



### **Dzień 3 - „Nie tylko dla Orłów” - Jeziora Llyn Colwyd oraz Llyn Grafnant**

Trzeciego dnia mojego górskiego pobytu w Walii Pete odbiera mnie z hotelu jak zwykle punkt 10'a. Kiedy zażartowałem z panującą od rana niepogody w odpowiedzi od uśmiechającego się szczerze Pete'a usłyszałem: - „Nie jest tak źle stary, później będzie lało znacznie bardziej”. No tak przecież jestem w Cymru a w tej krainie to absolutna norma. W związku z marnymi prognozami w ciągu dnia jedziemy krótszą ale za to ambitniejszą od planowanej pierwotnie, trasą wokół dwóch górskich jezior Llyn Cowlyd oraz Llyn Grafnant. Jej początek wiedzie przez typowe Walijskie pastwiska, zielone pola otoczone kamiennymi murami, ich przekraczanie i omijanie trochę spowalnia jazdę ale na szczęście nigdzie się nam nie śpieszy. Kiedy tylko chmury uchylają na moment rąbka swojej górskiej tajemnicy i odsłaniają szczyty wokół nas robię serię zdjęć, którą po powrocie do kraju złożę w jedną z 120 najciekawszych górskich panoram jakie ustrzeliłem w ciągu 6 lat ich produkcji - cenne trofeum. Kiedy chwilę później jedziemy dalej jest cicho i ciepło, nawet trochę parno, znów wieje niezbyt silny wiatr a w powietrzu unosi się zapach kwiatów oraz łąki. Na twarzy czuję orzeźwiający chłód, ostrego górskiego powietrza: - „Może już nie będzie padać?” To kolejna tego dnia, podobna do poprzednich myśl. 20 minut później jestem znów kompletnie mokry.

Kolejny odcinek trasy zaczyna się w pobliżu jeziora Colwyd, kłuczemy wśród skał i wrzosów raz jadąc, raz idąc i taszcząc rowery do góry, te chwile spaceru przeznaczam na dokumentację fotograficzną tego jakże tajemniczego zakątka świata. Za każdym wzniesieniem można trafić na ślad jakiejś prastarej historii, na kopalnie kopalnie, jeziora, góry, lasy i morze - w Walii wszystko ma swoją historię i swoją nazwę. W trakcie opadów deszczu warunki jazdy po podłożu składającym się głównie z liwej skały automatycznie zmieniają się w tryb „hardcore”, bez względu na jakich oponach jeździsz masz pozamiatane, jednak adrenalina w dziwny sposób podnosi współczynnik zabawy z jazdy i motywuje do bezustannej jazdy i pokonywania kolejnych przeszkód. Zaczynam cieszyć się jak dzieciak w nowej piaskownicy balansując na krawędzi dzięki przyjemności i gleby na twardy grunt. Po zdobyciu przełęczy znajdującej się 20-30m powyżej jeziora nasz szlak łagodnie opada w kierunku zapory, oprócz technicznych sekcji zdarzają się na nim również kompletnie nie wymagające odcinki które przeznaczamy na chwile odpoczynku w trakcie jazdy. Wtedy mogę podziwiać widoki i bawić w zdjęcia, po raz kolejny mam wrażenie że klimaty wokół są jak rodem z równin Rohanu - w Tolkienowskim świecie Władcy Pierścieni.

(13) grudzień 2010

www.43RIDE.com





Kiedy docieramy do drugiego jeziora pogoda „lekką” się zmienia, niebo robi się jeszcze bardziej gęste od chmur i znów straszy jeśli nie kolejną ulewą to przynajmniej solidnym deszczem. Llyn Grafnant to drugi, znacznie płytszy i mniejszy zbiornik wodny niż ten który mijaliśmy jako pierwszy, typowa górską droga szutrowa trawersująca po silnie zalesionym zboczu prowadzi nas na jego drugi koniec. Tam po raz kolejny zaczyna się jazda po zielonych kobiercach Walii, pojawiają się również prawdziwie górskie widoki i na moment przestaje padać - cenna odmiana. W trakcie jazdy Pete\* opowiada mi wiele historii związanych z tymi górami min. tą o swoim wypadku na para-glądzie, który miał miejsce kilka lat temu spadł na

ziemię z ponad 20m i przeżył - cudem - łamiąc tylko kostkę. Zdaje się że właśnie dlatego ciągle wraca w góry już nie na skrzydle a pieszo, rowerem lub kajakiem - to więzy emocjonalne, nie ma silniejszych.

Po mozolnym podejździe na kolejną przełęcz moim oczom ukazuje się fantastyczny single-trak wiodący w dół doliny - genialna szybka, momentami techniczna ścieżka naszpikowana kamieniami, niewielkimi głazami i progami skalnymi które spowalniały lub stanowiły naturalnego dropa lub hopkę. Prawdziwy rarytas dla koneserów górskiej jazdy, który do tej pory uważam za jeden z najciekawszych odcinków górskiego enduro w Walii. Odcinek

był tak dobry iż zwyczajowo nie mam z niego żadnych zdjęć, w kilkadziesiąt minut wiatr wysuszył teren dzięki czemu mieliśmy prawdziwy flow oraz prędkość której zwyczajnie nie chcieliśmy tracić. Wracamy na parking z którego wystartowaliśmy kilka godzin temu i kolejne 2 godziny później idę na obiad do centrum miasteczka Betws Y Coed. W restauracji/grill barze przeglądając zdjęcia z tego dnia zamawiam kurczaka z dzikimi grzybami oraz duże, zimne piwo - witaminy z grupy B (2, 6 i 12) przyspieszają tempo regeneracji zmęczonych całonocnym wysiłkiem mięśni, sole mineralne uzupełniają właściwy poziom elektrolitów a niewielka dawka alkoholu uwalnia od stresu – pij piwo, będziesz wielki.





#### **Dzień 4 - „A teraz coś z zupełnie innej beczki...”- Zatoka Cardigana oraz wybrzeże z morzem Irlandzkim**

Środa to czwarty już dzień mojego Walijskiego exodusu, Pete\* zwyczajowo i jak zawsze punktualnie o 10:00 odbiera mnie z hotelu i z równie zwyczajowym szczerym uśmiechem informuje że: - „Dziś jedziemy na wybrzeże, to będzie długi i bardzo zróżnicowany szlak, który powinien Ci się spodobać bo przecież lubisz jeździć?” No tak, przecież lubię, startujemy nań w 3 osobowym składzie, naszym towarzyszem jest Jim - pasjonat wspinaczki wysokogórskiej oraz MTB w każdej postaci. Chwilę po starcie z miasteczka Llanddwywe i wspięciu się wyżej o jakieś 150-200m mijamy linię lasu i wyjeżdżamy na otwarty teren, naszym oczom ukazuje się prastary kamienny schron, który nie wiadomo dla kogo został ustawiony, wiadomo jednak że miało to miejsce +/- 6000 lat przed Jezusem - to się nazywa spory kawał historii.

W czasie krótkiego postoju po męczącym podjeździe na grzbiet jednego z nadmorskich pasm, fotografuję to co w szarości dnia rzuca się w oczy najbardziej – florę i faunę, jednak szczyty wciąż pozostają tajemniczo niewzruszone tkwiąc z głowami w chmurach. Kolejna przerwa, tym razem na herbatkę wypada w bezwietrznym cieniu kamiennego muru za którym się chowamy, mimo silnego wiatru zimno nie było. Po drugiej stronie muru wylania się zatoka Cardigan’a, tamtejsze mury czasem wyznaczają szlak bądź drogę, są dobrze widoczne z daleka więc przy pomocy mapy stosunkowo łatwo je znaleźć i podobnie stosunkowo trudno je później zgubić. Nawierzchnia na trasie zmienia się co kilkadziesiąt metrów, trawiasta ledwo widoczna ścieżka przeistacza się z szutrowego singla w głęboki rów wypłukany przez wciąż drążący go strumień, momentami trafiają się sekcje skalne, raz suche raz mokre - do wyboru do koloru.

Zjeżdżamy z pasma do miasteczka Caerleon, które wyznacza półmetek naszej trasy, pogoda zmienną jest i pewnie dlatego znów zaczyna zasłaniać chmurami najwyższe wierzchołki gór Snowdonii. Ciekawostką dla wszelkiej maści speleologów oraz archeologów będzie fakt iż na północy Walii, w górach sąsiadujących z wybrzeżem znajduje się wiele nieczynnych już ale otwartych sztolni oraz kopalni, tworzących podobną do kamiennych murów na powierzchni podziemną sieć wiodącą z jednej góry do drugiej. Podobno można błędzić w nich całymi dniami, co jest jednym z ulubionych zajęć Pete’a i jego znajomych.

30 kilometr naszej pętli, mimo częstych przekąsek zaczynamy odczuwać głód, trochę zmęczeni tym nużącym uczuciem wracamy do Llanddwywe, podjazd po miękkiej trawie do spółki z silnym wiatrem znad morza dają niezły opór i wysysają ze mnie całe elan-vital - w potwornie szybkim tempie. Na szczyt grzbietu na który się wspinamy prowadzi droga o nachyleniu 25%, po jej zdobyciu następuje chwila przerwy na oddech. Chwilę później Pete\* wraz Jim'em mkną zielonym singlem w kierunku piaszczystych plaż zatoki Cardigana, JEST szybko, mokro i ślisko a kamiennym murem nie ma końca. Robiąc zdjęcia chłopakom i patrząc z góry na ogrodzone pastwiska mam wrażenie że patrzę na boisko do gry w piłkę nożną albo w krykieta.

Ścieżka lawirując pomiędzy dwoma całkiem wysokimi, dwu metrowymi murami sprowadza w dół w kierunku wybrzeża łagodnym single-trakiem, na który gdzieś niedługo posypały się kamienie z otaczających go ścian. Po powrocie na parking w Llanddwywe już tradycyjnie Pete częstuje swoim „anti-cancer cake” oraz ciepłą herbatą słodzoną miodem z jego pasieki. Ciasto to piernik zawierający produkt neutralizujące wolne rodniki: rodzynki, orzechy, żurawinę, różnego rodzaju nasiona - również zebrane w jego ogrodzie.





## Dzień 5 - „W cieniu bestii” - Bike Park Coed Y Brenin

Piątego dnia sprzęt i ciuchy pakujemy do Vana w strugach deszczu, mimo absolutnie deszczowych prognoz ruszamy do „Lasu królów” w którym znajduje się bikepark uznany przez międzynarodową kolarską społeczność za jeden z najlepszych w Europie. Coed Y Brenin jako pierwszy bikepark w Walii był inspiracją dla budowniczych kolejnych ośrodków tego typu na wyspach i trudno się dziwić, istic górskie szlaki wiodące po kamiennych i zwirowych ścieżkach są prawdziwie i absolutnie fenomenalne.

Tego dnia przyszło nam zmierzyć się z 38km trasą zwaną Bestią, która oferuje bardzo urozmaicone podłoże od kamiennych single-traków naszpikowanych dropami i hopami o różnej wielkości i różnym stopniu trudności

przez łagodne i szutrowe drogi dojazdowe służące do przemieszczania się pomiędzy szlakami których jest tutaj co najmniej kilkanaście. Jako że to jedna z ulubionych miejscówek MTB na Wyspach znajduje się tu dosłownie wszystko czego dusza zapagnie by dobrze się bawić, tak się właśnie bawimy nawet pomimo coraz mocniej siąpiącego deszczu. Gdzieś w połowie trasy w towarzystwie Rudzika siadamy na chwile w schronisku znajdującym się obok jednego z odcinków „Bestii”. Panuje tam bardzo ciepła wręcz domowa atmosfera, delektujemy się ciastem bananowym oraz mocną, ciepłą kawą z mlekiem, zaczyna padać coraz intensywniej specjalnie mnie to już nie dziwi. Kilka km dalej dopada nas ulewa, w trakcie której zamieniam się z człowieka przemoczonego do suchej nitki w człowieka akwarium, nabieram wodę jak Tytanic, mam ją dosłownie wszędzie, w kieszeniach, rękawach, nogawkach, butach i nawet piszę gdzie jeszcze.

To najbardziej deszczowy z deszczowych dni które spędziłem w Cymru, jednak genialna trasa była tego rekompensatą. Kolejny zjazd na krawędzi przyczepności opon, nie znaną mi wcześniej ścieżką i kolejny moment w którym myślę w głowie: - „Ku...a jak tu pięknie!” Znów chowamy się w lesie, leje trochę mniej ale niewiele poza tym i tak jesteśmy już cali mokrzy ale przynajmniej na chwile bez obaw wyciągam aparat by zrobić kilka kolejnych zdjęć tego po czym jedziemy. Czas przejazdu 38km Bestii to 3 do 6 godzin, nam w deszczowych warunkach zajęło to ok.4h - razem z łataniem dętki i przerwą w schronisku, gdyby nie fakt że zaczęliśmy marznąć nalegał bym na powtórkę z rozrywki i jeszcze jedną rundę po Bestii ale zimne dreszcze telepią moim ciałem na tyle skutecznie by rozsądek wziął górę. Kończymy zabawę bo inaczej tej jazdy nazwać nie mogę i wracamy do bazy.



## Dzień 6 - „Bez ciśnienia” - Machynlleth trasy MACH 2 i 3

Dzień szósty, a tym samym siódmy wyjazd z Peterem\* w teren, po dniu poprzednim który spędziliśmy w Bike Parku Coed Y Brenin w rowerze Piotrka\* odmawia współpracy, w tej sytuacji jak na rasowego kolarza przystało Pete\* przesiada się na jeden ze swoich kilku rowerów, wybór pada oliwkowo zielonego „hard teila” marki Dawes. Ostatnia trasa wyjazdu, dość łagodnie prowadzi nas jednym z pasm górskich Cader Idris które otaczają miejscowość Machynlleth - to małe ale szybko rozwijające się miasteczko targowe stawiające na turystykę górską stąd spora sieć szlaków stricte rowerowych, zwanych przez miejscowych „MACH”. Chmury jak zwykle zawieszono nisko nad szczytami głaszczą najwyższe z nich, zaskoczeniem jest dla mnie fakt iż tego dnia w ogóle nie pada - a jednak zdarzają się słoneczne dni, Pete\* nie kłamał! Ze względu na mój rychły powrót do kraju wypadający następnego dnia, poprosiłem Pete'a\* by wybrał krótką trasę, tak bym miał czas umyć i spakować rower do pudła z którym przyleciałem z Polski. Rower w pudle to wymóg w zasadzie wszystkich linii lotniczych na świecie więc nie miałem specjalnego wyjścia, musiałem to zrobić a skoro już musiałem to chciałem by był dobrze zabezpieczony przed urazami ze strony bagażu w luku bagażowym, w końcu to mój ulubiony rower.

Trasa była kompilacją szlaków MACH 2 i 3, w zasadzie nic specjalnie trudnego poza ostatnim zdradliwym, zjazdem krawędzią kamiennego single-traka, na którym użycie przedniego hamulca groziło co najmniej ostrą glebą a jako że do tej pory nic sobie nie uszkodziłem, pomyślałem że miło było by utrzymać to status-quo. Po przejechaniu kolejnych 2 lub 3 km po grzbiecie, nasz szlak zaczyna łagodnie opadać w kierunku Machynlleth, poddajemy się grawitacji i płyniemy szlakiem w dół. Po drodze do mety zahaczamy o lekko oddalony od szlaku szczyt, który od dawna nurtował Pete'a\* ale jakoś nigdy nie było okazji by się na niego wybrał. Jak się okazuje to bardzo ładna miejscówka usiana borówkami, z której rozciąga się bajeczna panorama. Próbowałem ją sfotografować ale tym razem poległem z kretelem, zdjęcia nie nadawały się do niczego - na pewno nie do panoramy. Piotrek\* równie skrzętnie fotografuje okolice aparatem, który dwa dni wcześniej zapomniał wyciągnąć z kieszeni brudnych spodni i wyprał go razem z rzeczami w pralce. Aparat był wodoszczelny więc przeżył bez żadnego uszczerbku na softwarze i hardware.

Zdecydowanie góry Walii potrafią zafascynować oraz skłonić do pewnych refleksji, widoki okolicy którą oglądamy z góry dzięki silnemu wiatrowi zmieniają się z minuty na minutę, ot taka kapryśna magia gór. W otoczeniu wrzosów i przy asyście borówek spędzamy na tajemniczym wzniesieniu ładnych kilka chwil, prawdę mówiąc żal było mi się stamtąd zbierać bo oznaczało to koniec jazdy oraz mojej Walijskiej przygody. Po powrocie do Dolgellau i hotelu w którym spędzam ostatnią noc czeka mnie pakowanie roweru do pudła, oczywiście zgodnie ze standardami bezpieczeństwa nakładanymi przez przewoźników lotniczych – odkręcona kierownica, spuszczone powietrze w kołach oraz w amortyzacji, etc. Ostatni obiad zamawiam w Hinduskiej restauracji „Lemon Grass”, pozwoli oswojam się w towarzystwie dwóch całkiem mocnych piw ze świadomością że to już koniec jazdy – czemu wszystkie dobre chwile tak szybko się kończą?

Następnego dnia rano, znacznie przed 10<sup>ą</sup> Pete\* odwozi mnie na lotnisko w Liverpoolu, żegnając się dziękuję mu za wszystko co dla mnie zrobił przez ten cały tydzień, w mojej głowie kołaczę się wiele słów które chciałem powiedzieć przed ostatecznym ściśnięciem tzw. „graby” ale słowa jakoś tak ciężko przechodzą przez gardło. Chciałem przypomnieć mu stare, indiańskie przysłowie mówiące: - „Gdybym zgubił się kiedyś w górach chciałbym abyś to Ty mnie w nich szukał” oraz to że przez ten krótki czas stał się dla mnie mentorem oraz prawdziwym przyjacielem, z którym będę wiązał jedno z najciekawszych górskich, wspomnień w życiu - z perspektywy czasu łatwiej to napisać, zatem dziękuję raz jeszcze za ten cenny czas przyjacielu! Odprawa nie trwa długo, bez opóźnień i komplikacji zajmuję w samolocie miejsce blisko okna tak by móc jeszcze przez chwilę popatrzeć z góry na tą przepelnioną mitami, folklorem, serdecznymi i szczerymi ludźmi, krainę na szlaki której jeszcze kiedyś wrócę i to bez wątpienia z rowerem. The end - cheers mates!

\* **Pete Bursnall** - lat 43, pasjonat, wizjoner i człowiek orkiestra - ponad 20 lat przepracowane w Walijskich górskich służbach ratowniczych, przewodnik oraz instruktor wspinaczki wysokogórskiej, kolarstwa i kajakarstwa górskiego oraz latania na paralotni, Brytyjskich Marines uczył przetrwać w górach oraz przełamywać własne lęki, autor dwóch przewodników MTB po Walii (w trakcie pisania trzeciego), ogrodnik, pszczelarz, majsterklepka, mąż fantastycznej kobiety i ojciec dwojga zwariowanych dzieciaków z którymi jeździ własnoręcznie skonstruowanymi desko-rolkami - i to wszystko jeden człowiek. Jeden człowiek który dwukrotnie wygrał z rakiem i gnał mnie przez 6 dni i 7 wyjazdów przez te wszystkie single i duble tracki, wądoły, wertepy, dropy, hopy wciąż nie mając dość, jestem pod solidnym wrażeniem tego jak można żyć po tak traumatycznym doświadczeniu i cieszyć się pełnią zdrowia i życia - szapo bas!



Więcej informacji praktycznych oraz zdjęć znajdziecie na:  
[enduroriderz.pl](http://enduroriderz.pl)  
[wojtekzdebski.pl](http://wojtekzdebski.pl)



# Downhillizm w Wisler

Tekst: Zbigniew Nowicki

Zdjęcia: Piotr Staroń - staronphoto.com

## Zakończenie sezonu 2010



Sezon sezonem, ale trzeba się było pożegnać. W październikową sobotę i niedzielę odbyło się oficjalne zakończenie sezonu, przybijając pożegnalną „piątkę” z riderami, którzy przybyli na ostatnią rowerową imprezkę DH sezonu 2010.

W Downhillizm w Wisler wzięło udział 61 zgłoszonych uczestników i wielu, wielu nie startujących. Podsumowując krótko jesienny rowerowy spęd, pogoda dopisała na maxa, a uczestnicy z uśmiechem na twarzach ogarniali trasę przygotowaną pod pomiar czasu. W downhillizmie nie było wygranych i przegranych. Na zakończenie rozlosowano 32 fanty. Po ogarnięciu nagród przyszedł czas na kiełbaski i herbatkę. Kilka zdjęć Piotra chociaż w części naświetli „czas pożegnania z sezonem 2010”...



[www.arthizm.com](http://www.arthizm.com)

[www.43RIDE.com](http://www.43RIDE.com)







# RS Boxxer Team 2010

podstawowy  
serwis

Tym razem w nasze ręce trafił nowiutki Rock Shox Boxxer Team model 2010. Niektórzy będą twierdzić, po co serwis nowego widelca?, niestety od jakiegoś czasu Boxxery stały się produktem masowym, a w modelu 2010 zrezygnowano z pianek xxx umieszczanych między uszczelkami mającymi za zadanie ich nawilżanie. Boxxer jako jeden z niewielu amortyzatorów DH posiada 2-częściowe uszczelki (kurzowa i olejowa), np. Fox 40 ma pojedyncze. Fakt ten czyni Boxxera bardziej wymagającym pod względem serwisu i obsługi. Ok, zaczynamy!



Wpierw demontujemy regulator tłumienia. Następnie odkręcamy śrubę mocującą szpilkę goleni ze sprężyną. Delikatnie ściągamy dolne golenie, gdyż w środku znajduje się (a przynajmniej powinien) olej do smarowania dołu widelca. Często zdarza się, że widelce są suche od nowości (niezależnie od marki).



Brak smarowania przestrzeni pomiędzy uszczelkami prowadzi do znacznego zmniejszenia czułości widelca na małych nierównościach, co z kolei powoduje większe zmęczenie rider'a - wiadomo o co chodzi.



Po demontażu, naszym oczom ukaże się porażająca ilość smaru jaką zafundował nam Rock Shox. Smarujemy przestrzeń pomiędzy szarą uszczelką kurzową, a czarną olejową, nie oszczędzając smaru. Najlepiej użyć oryginalnego Rock Shox PM600 military grease.





Podczas zakładania goleni nadmiar smaru zostanie przesunięty na dół widelca i po wymieszaniu z olejem będzie smarował "sztuciec". Przez otwory od dołu wlewamy po ~15-20ml oleju gęstości 15-20W. Najlepszym olejem do użycia jest Red Rum Rock Shox'a. Jest to bardzo gęsty olej. Montujemy regulator tłumienia oraz dokręcamy śrubkę w drugiej goleni.

**Szybki serwis wykonany był w autoryzowanym serwisie Rock Shox i jeżeli nie masz doświadczenia, robisz to na własną odpowiedzialność!**

**Uwaga:** Przed serwisem najlepiej zdemontować oś, gdyż może ona nam utrudnić ponowne założenie goleni. Czynność, którą wykonaliśmy w tej opcji powinna wystarczyć na kilka weekendów jazdy w górach. Jeśli jesteś zawodnikiem i zależy Ci na maksymalnej prędkości pracy widelca można zrobić powyższe czynność używając tylko i wyłącznie oleju, jednak taki zabieg trzeba powtarzać co kilkanaście zjazdów (szczególnie, gdy jest sucho). Sama procedura jest bardzo podobna dla Fox'a, więc powyższy opis przyda się też dla tego widelca.

Podziękowania dla autoryzowanego serwisu Rock Shox - [MkBikeOnline.com](http://MkBikeOnline.com)

Old Stuff:

# Szara eminencja Shimano XTR RD-M950

Tekst/zdjęcia: Zbyszek Nowicki

W czasach, gdy panowało wyłącznie Shimano, obiektem marzeń była jedyna słuszna grupa komponentów rowerowych – XTR, w charakterystycznym szarym matowym kolorze. Z powodu szarego malowania grupa XTR otrzymała potoczną nazwę „szara eminencja”. W 1996 roku może mało kto pamięta, ale za wartość szarej eminencji można było kupić niejedną wioskę w jakimś odległym kraju ;) Prezentowaną tylną przerzutkę otrzymałem od starszego kolegi (tacy jeszcze żyją), który używał ją od nowości. Ja od kilku lat sumiennie kontynuuję użytkowanie szarego drobiazgu, pełny zadowolenia z działania i bezawaryjności. Pewnie ktoś pomyśli „po co mu taka stara przerzutka?”, przecież są teraz dostępne nowsze, ba, nowsze innej firmy, podobno precyzyjniejsze, nowa generacja, ale ja tak nie myślę, mam wielki sentyment do tego szarego elementu z mojego roweru i cenię sobie trwałość i nie zawodność. I każdemu życzę tak trwałej i precyzyjnej przerzutki ;) )

Takie mini dane: Przerzutka tylna XTR w tych latach produkowana była w wersjach: RD-M950 średni (GS) lub długi (SGS) wózek, aluminium, skośny pantograf, łożyska ceramiczne...

(13) grudzień 2010



www.43RIDE.com

92

43RIDE testuje:

# Mondraker Summum

Pro Team 2011

Tekst/test: Adam 'Ufik' Budzynowski  
Zdjęcia: Mateusz Woliński - mateuszwolinski.pl

Firma Mondraker na kolejny sezon przynosi nam odświeżoną wersję Summum'a, dzięki "mocy" naszego magazynu, otrzymałem pierwszy biało-niebieski egzemplarz ramy 2011 w wersji Pro Team. Przechodząc do sedna...



Po rozmowach z projektantem Summuma dowiedziałem się, że poza powiększoną bazą kół o 1cm reszta elementów jest bez zmian. Spytany śmiał się również z obaw o kąt główki i uspokoił, że wszystko jest wyliczone, a pod główką znajduje się 2,5cm materiału.



Gdy rama była gotowa do odbioru moje pierwsze pytanie jak otrzymałem karton z ramą brzmiało: *na pewno tam jest?* Co tu mówić rama bez dampera (z oską, zaciskiem sztycy i wybranymi elementami do zmiany geo) ważyła 3,45 kg!

W wersji Pro Team otrzymujemy, damper Fox Racing RC4, karbonowy błotnik oraz „klocki” do zmiany geometrii. Jeśli mówimy o geometrii, należy zwrócić uwagę, że każdy znajdzie coś dla siebie, kąt główki regulowany: 61-65 stopni, odległości tylnego koła zaczynając od 435mm kończąc na 450mm, wysokość suportu 345mm zależnie od ustawień, dla zainteresowanych większą ilością danych o rurkach oraz dokładną rozmiarówkę zapraszam na stronę producenta.



Kolejnym ciekawym pomysłem jest puszczenie przewodów w ramie, ma to swoje plusy: rower wygląda niezwykle czysto oraz nikt nam nie krzyknie „Ale Urwał!”, gdy zahaczmy o coś na trasie albo gdy po glebie okaże się, że mamy przecięty przewód hamulcowy, jednak dla osób, które lubią często grzebać w rowerze i go rozbierać może być to wada.

Zanim opiszę jak ten biało niebieski potworek śmiga chciałbym przedstawić nowe zawieszenie które firma Mondraker wprowadziła 2 lata temu wraz z premierą Summuma, mowa o „Zero Guideline”.



**ZERO**  
SUSPENSION SYSTEM



ISCG05





Jest to zawieszenie z wirtualnym punktem obrotu, opierające się na pływającym damperze, przy którym górny link odpowiada za 65% kompresji, a dolny za 35%. Dzięki temu osiągnięto świetny kompromis między czułością, a odizolowaniem skutków pedałowania, na pracę nie wpływa hamowanie oraz rama „nie kopie po korbach”.

Z racji okresu zimowego, nie mogłem zabrać roweru na wyciąg i pogonić go po typowej trasie zjazdowej, więc musiałem improwizować i wykorzystać lokalne tereny, które pomogły mi określić jak to z tą ramą jest i czy się dogadamy w sezonie. Po dotarciu dampera, rama obudziła się, chociaż wydaje mi się, że jeszcze damper nie jest ułożony do końca, ale po wstępnych regulacjach, które i tak trwały dość długo z racji, że jest czym kręcić w RC4, ramka pokazała pazur. Zdziwiłem się jak Summum sprawnie przyspiesza oraz stabilnie pokonuje zakręty bez zbędnego zapadania się. Zauważyłem również, że zawieszenie budzi się dopiero przy prędkości, uważam to za spory plus, bo rama do dh nie może być kanapowozem, na parkingu jest lekko tępa, za to w terenie budzi się i jestem z tego aspektu strasznie zadowolony i tego oczekiwałem od typowo racingowej ramy. Pracuje całym skokiem, ale dzięki dobrze ustawionej progresji nie było żadnych dobić. Atakowanie ścianek to sama przyjemność przy kącie główki 63 stopnie, rower aż się prosi, żeby jeszcze bardziej dopedałować. Giant'owy system Maestro był znany z dość niezłej platformy, zresztą przez wiele lat używałem tego systemu, ale to co pokazał Summum pod aspektem pracy pod pedałowaniem bardzo mnie zaskoczyło, oczywiście pozytywnie.

Jeśli chcemy sprzęt typowo racingowy, który będziemy mogli ustawić pod siebie szczerze polecam tą ramę, mimo swojej lekkości nie mam żadnych obaw przed dziwnymi historiami w stylu „składany rower” :) Producent był pewny swojego produktu dlatego, też otrzymujemy dożywotnią gwarancję. Rama będzie dobrą bazą na lekki rower zarówno DH jak i FR z jedną półką. Dzięki regulacji geometrii każdy dopasuje ramę pod swoje oczekiwania oraz styl jazdy.

W sprzedaży pojawią się 2 wersje całych rowerów oraz sama rama.

Dystrybucja w Polsce: [7anna.com.pl](http://7anna.com.pl)



Team Hungry4Sport testuje:

# Flesh Components

## Napinacz

Założeniami projektowymi tego napinacza była maksymalna prostota oraz wyeliminowanie oporów stwarzanych łańcuchowi przez wszystkie napinacze dostępne na rynku. Napinacz, a właściwie klatka przytrzymująca łańcuch składa się z dwóch blach o grubości 5 mm oraz tulei łączących je. Występuje on w dwóch wersjach: z osłoną zębatki (tzw. „taco”) lub bez. Ja testowałem wersję z osłoną. Waży ona około 175 gramów.

### Montaż:

Od napinacza wieje prostotą konstrukcji, ale z montażem jest trochę pod górkę. Raz trzeba się namęczyć i wtedy będziemy mieli spokój. Napinacz montujemy pod ISCG (występuje on w wersji old i 05). W tym celu należy rozkręcić ramkę napinacza (odkręcić 3 z 4 śrubek). Przykręcając go do mocowania, od razu możemy dać 1-2 mm podkładek. Nimi dopasowujemy napinacz do linii łańcucha. Zakładamy korbę, przymykamy klatkę i patrzymy, czy zębatka znajduje się idealnie na środku. I tak aż do skutku... Jest to upierdliwe, natomiast takie rozwiązanie zapobiega rozregulowaniu się napinacza w przyszłości, więc warto

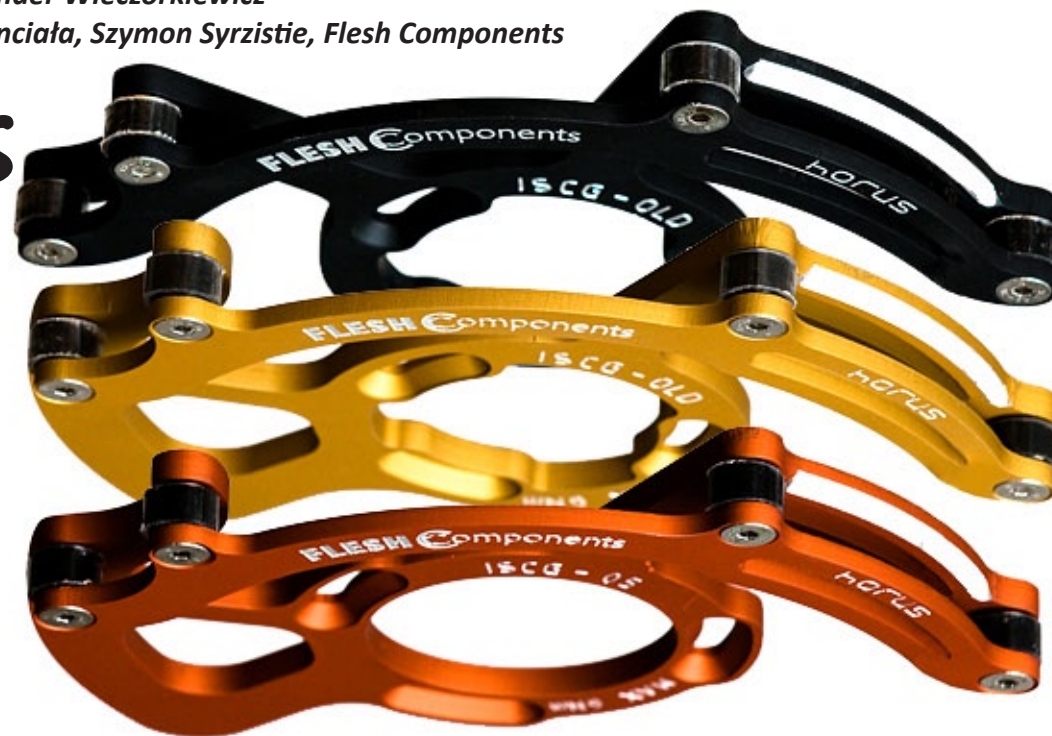
się raz namęczyć. Kąt napinacza ustawiamy tak, by łańcuch nie dotykał żadnej z tulejek łączących konstrukcję. Oczywiście robimy to, gdy zawieszenie roweru posiada właściwy sag.

### Test:

Napinacz zamontowałem w Wierchomli przy okazji zawodów Pucharu Polski. I tak już do końca sezonu zaliczał ze mną wszystkie najważniejsze imprezy 2010 roku. Pierwsze co spostrzegłem to fakt, że mimo iż łańcuch nie jest dodatkowo napinany przez napinacz, podczas jazdy panuje zupełna cisza, aż dziwne. Rower lepiej przyspiesza dlatego, że łańcuch nie jest dodatkowo oporowany przez ślizgi, rolki i tym podobne. Dodatkową korzyścią braku wymienionych gadżetów jest to, że napinacz nie zapycha się błotem ani trawą. Po prostu syf nie ma się gdzie zbierać ani o co okręcić. Osłona zębatki jest dokładnie taka, jak powinna być: ani za długa ani za krótka. Ślady od uderzeń o kamienie i inne przeszkody pojawiły się całej długości osłony, nie uszkadzając go w żaden sposób i pozostawiając nietkniętą zębatkę.

Tekst/test: **Aleksander Wieczorkiewicz**

Zdjęcia: **Jacek Cienciąła, Szymon Syrystie, Flesh Components**



Napinacz nie zafundował mi żadnych niemiłych niespodzianek, łańcuch nie spadł ani razu. Swoją funkcję spełnił w 100%. Jest to napinacz niewątpliwie o najprostszej budowie jaką można by sobie wyobrazić. Dzięki temu jest naprawdę lekki przy zachowaniu wytrzymałości. Charakteryzuje się niesamowitą sztywnością, nie da się go odkształcić ręką. Oczywiście istnieją na rynku super lekkie konstrukcje, ale nie mamy pewności, czy którakolwiek z nich przetrwa sezon startów w DH i ochroni naszą zębatkę i nas od nerwów z poprawianiem ustawienia..



Specyfikacja szczegółowa dostarczona przez producenta:

**Materiał:**

Blacha aluminiowa typ - Fortal (AlZnMgCu1,5) - charakteryzuje się bardzo wysoką wytrzymałością na obciążenia. Bardzo dobry materiał do obróbki głębokich wybrań, stosowany na formy ciśnieniowe, elementy tłoczników i wykrojników, części maszyn przenoszących wysokie obciążenia. Zastosowanie znajduje w obciążonych elementach konstrukcji lotniczych, pojazdów i maszyn.

**Śruby mocujące:**

Stal nierdzewna A2 odporna na warunki atmosferyczne.

**Tuleje ślizgowe:**

Wewnętrzna wykonana z teflonu, zewnętrzna z tworzywa elastycznego PVC.

**Tuleje mocujące:**

Aluminium typ Certal (AlZnMgCu0,5).

**Kolorystyka:**

Anoda czarna, czerwona, w przyszłości rozszerzenie kolorystyki.

Napinacz sezonie 2010 używane były przez takich zawodników jak:

- Hungry4sport.com team:  
Justyna John,  
Jacek Cienciąła,  
Aleksander Wieczorkiewicz
- Michał Śliwa
- Jonasz Rożdżyński
- Szymion Syrzistie
- Wojciech Koniuszewski

Więcej informacji **pod tym adresem**.



# Kask fullface Giro Remedy CF

Nowy sezon chciałem rozpocząć z nowym kaskiem. Miałem dwa priorytety : waga i wentylacja. W oczy rzuciła mi się nowa kolekcja Giro, a dokładnie model Remedy CF. Wiele pozytywnych opinii skłoniło mnie akurat do tej opcji. Czy słusznie?

Krótką charakterystyką: skorupa z włókna węglowego, 14 otworów + kanały wentylacyjne, regulowany daszek i wkładki nadające się do prania. Jak to wszystko wygląda w praktyce ? W oczy rzuca się ciekawa kolorystyka (model złoto-biało-zielony) i wysoka jakość wykonania. Szkoda tylko, że ta grafika to w sumie tylko naklejka. Skorupa jest bardzo specyficzna - krótka szczeka + duża szerokość kasku = największa wada tego kasku, czyli bardzo dziwny wygląd zwany często „wodogłowiem”. Dopasowująca się wkładka jest ciekawym rozwiązaniem, tylko jakoś

w moim przypadku musi przejść małe przeróbki. Rozmiar L pasuje na głowę o rozmiarze 59-63 cm i przy tak dużej rozbieżności rzepy mocujące wkładkę nie za bardzo pasują w oryginalnych miejscach i w mig mi się oderwały. Waga według producenta to 1100g, nie miałem niestety możliwości weryfikacji tego.

Daszek poległ w bardzo krótkim czasie, a niestety na nowy miałem czekać „tylko” kilka miesięcy (ale od czego jest włókno szklane ;)). Niby ten plastik jest elastyczny, a prawie go przełamałem w linii prostej przy niewielkiej prędkości. Według mnie przydałby się także inny otwór na szczęce, lepiej sprawowałyby się jeden duży zamiast kilku małych.

Do wentylacji ciężko się przyczepić, zdecydowanie jest najlepsza jaką do tej pory miałem (wcześniej miałem 661 Strike'a i Fox Rampage). Nie ma co się jednak oszukiwać, że przy temperaturach w jakich go ostatnio testowałem (ponad 35 stopni) będzie nam chłodno, podchodzenie z założonym kaskiem to raczej masochizm ;) Świetną sprawą są otwory przy uszach, dzięki czemu nareszcie słyszę jak ktoś coś do mnie mówi. Na koniec zostawiłem sobie największą zaletę tego kasku. Porażająca wygodą, inaczej tego nie można nazwać! Koniec z jakimś uciskaniem, koniec problemów z jazdą ze słuchawkami (już się nie wbijają w uszy), czy po prostu z ubieraniem.

Cena jaką życzy sobie polski dystrybutor to 900zł, niby sporo, ale przy niektórych karbonowych kaskach to i tak niewiele (bez problemu zagranicą znajdziemy ten kask sporo taniej). W sumie płacimy głównie za to, że jest o 100g lżejszy względem „podstawowej wersji”. Ta decyzja to już sprawa indywidualna. Sam „nocnik” gorąco polecam, pomimo jego ogromnych i dziwnych wymiarów.

(13) grudzień 2010



**10 lat**

**dh-zone.com**

**Najlepsze życzenia dla redakcji DH-Zone  
Zespół redakcyjny 43RIDE**

*facebook.com/43RIDE*



# facebook

**43RIDE**  
magazyn  
rowerowy



## Wydawca / Redakcja 43RIDE:

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

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

## Współpraca:

- Adam 'Ufik' Budzynowski
- Adam Delikat
- Adam Klimek [adamklimek.pl](http://adamklimek.pl)
- Adam Łakomy [adamlakomy.blogspot.com](http://adamlakomy.blogspot.com)
- Aleksander Wieczorkiewicz
- Bartek Podkowiński [supersamiec.pl](http://supersamiec.pl)
- Bartek Woliński [wolisphoto.com](http://wolisphoto.com)
- Dariusz Danielek
- Filip Matejczyk
- Igor Biedrawa [igorbiedrawa.fancystudio.pl](http://igorbiedrawa.fancystudio.pl)
- Jacek Cienciąła
- Jacek Słonik [jacekslonik.pl](http://jacekslonik.pl)
- Jan Kiliński [facebook.com/DirtItMore](https://facebook.com/DirtItMore)
- Joanna Bech [parkrowerowy.pl](http://parkrowerowy.pl)
- Krzysztof Michalec
- Łukasz Rawicki
- Marcin Kubaszczyk
- Mateusz Woliński [mateuszwolinski.pl](http://mateuszwolinski.pl)
- Michał Niewdana
- Oskar Wilk
- Piotr Staroń [staronphoto.com](http://staronphoto.com)
- Rafał Świerczyński
- Rafał Wypiór [frowerpower.com](http://frowerpower.com)
- Sebastian Seliga [sebastianseliga.pl](http://sebastianseliga.pl)
- Sienio Szpenio
- Szymon Syrzystie
- Tomasz Puchalski
- Tomasz Rakoczy [tommysuperstar.com](http://tommysuperstar.com)
- Tomasz Szczepański
- Wojciech Zdebski [wojtekdzdebski.pl](http://wojtekdzdebski.pl)

*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](http://www.43ride.com)*