

43 RIDE

(2) Marzec 2008



WEJŚCIE

Kolejna odsłona 43RIDE jest dowodem na to że w PL jest wielu pozytywnie zakręconych ludzi . Co najważniejsze, zakręceni to nie tylko raiderzy , ale również osoby dokumentujące ich wyczyny na cyfrowej kliszy.

Cieszyć może wielki zapal do tworzenia nowych miejsc do jazdy, niestety nie zawsze ten entuzjazm dzielają „działacze lokalni” Być może pokazywanie Nas w sposób pozytywny pozwoli zmienić sposób myślenia i oceny całego odłamu MTB „jeżdżących inaczej” Być może kontakt pomiędzy raiderami i wymiana doświadczeń pozwoli łagodniej przejść przez zasieki ograniczeń.

Odsłona marcowa 43RIDE to miejscówki w różnych zakątkach . Niewykluczone że przebywanie lub jazda na niektórych z nich jest nielegalna lub zabroniona, dlatego my je tylko opisujemy ;), Znajdziesz również zagraniczne miejsca dla konfrontacji z Naszą rzeczywistością, która nie jest aż taka zła;). Być może „długie zimy” zmuszą do myślenia właścicieli wyciągów i gruntów w Naszych pięknych górach.

43RIDE to nie tylko miejscówki, 43RIDE to ludzie, z nimi zamieniliśmy kilka słów o tematyce różnej .

Ale się rozpisalem;)
 Miłej lektury .

Zbyszek Nowicki

Zdjęcie: Tomasz Rakoczy

43RIDE

ZAWARTOŚĆ 43RIDE

- 002 - Wejście
- 003 - Fotoklatka
- 006 - PRO/pozycje
- 008 - Kozia Góra
- 012 - Telegraf
- 016 - Saalbach
- 020 - NH
- 026 - Łza się kręci
- 033 - Hałda
- 037 - Działoszyn
- 039 - ZUMBI - jak to się robi w PL
- 045 - Ustroń
- 048 - Obozy rowerowe
- 052 - FRancja
- 058 - MAGDA - rozmowa
- 065 - Milanówek
- 069 - SPANK Smoke - test
- 072 - Ryys - pogaducha
- 075 - DIRT
- 077 - Dzikowiec
- 080 - Dekompresja
- 083 - Szymoszkowa
- 086 - Nocna jazda
- 090 - Powrót legendy - KARPIEL
- 093 - Dr Zelmer
- 097 - Dr EDEK
- 098 - Dr KRIS
- 099 - Koniec

Zdjęcie na okładce: Michał Ośka

www.goFox.pl



www.43RIDE.com



Zdjęcie: Filip Trzaskowski, <http://blus.pinkbike.com/album/Only-My-Work/> / Warszawa / Rider: Qajo



Zdjęcie: Grzegorz Broniatowski www.sirbaton.ownlog.com / Most Świętokrzyski- Warszawa / Rider : Maciek Skrzelewski



Rampage 2008 Hemet. Najnowsza, świeżutka wersja kasku do DH. Zbudowany na bazie wielu lat doświadczeń z projektowania i produkcji najlepszych na świecie kasków do motocrossu. Detale: 11 otworów z przodu i z tyłu tworzące kanały wentylacyjne, niska waga, wyjmowane wkładki, skorupa wykonana z włókien Kevlar®owych, karbonowych i szklanych, super wygląd, duże "lisy" na bokach. Sugerowana cena: 599 pln



Transition Helmet - Kask "orzszek" wykonany w technologii In-mold. Idealny do BMX, dirtjump, slopestyle. Super niska waga, zapomnisz po chwili, że masz cos na głowie! Sugerowana cena: 289 pln . Kolory: czarny camo, biały

www.43RIDE.com



Launch Shorty - krótka wersja ochraniaczy, dedykowana do wszelkich odmian sportów ekstremalnych. Nowatorskie zapięcia pewnie trzymają ochraniacze na nodze, a system wentylacji zapewnia komfort. Sugerowana cena: 219 pln

www.goFox.pl

www.intensetires.pl



INTENSE
TYRE SYSTEMS

Odpowiednie dobrane ogumienie (oczywiście + umiejętności ;)) pozwolą zjechać bezpiecznie i do celu. Szeroką ofertą takich opon kultowej firmy **INTENSE** + fachową radę znajdziesz na www.intensetires.pl

W zbliżającym się sezonie czeka na Ciebie wiele tras o zróżnicowanym terenie pod względem podłoża, nachylenia itd. Zróżnicowane warunki atmosferyczne niejednokrotnie inne od Naszych oczekiwań potrafią szybko zmienić panujące warunki na trasie.



KOZIA GÓRA

Tekst: Paweł Dolas
Zdjęcia: Andrzej Kępyś

Wybierając się na nową miejscówkę każdy z nas zorientowanych na szeroko pojętą dh i fr, pewnie myśli sobie, aby nie wpychać szpeju po ścianach, żeby trasa była wolna od partyzanckich przeszkód, nerwowych piechurów i monotoności. Kozia Góra, tudzież Stefanka - bo o niej głównie będzie mowa - jest popularnym miejscem odpoczynku niedzielnych spacerowiczów, ale co nas najbardziej interesuje - to znany spot w bielskich kręgach rowerowych. Sąsiadujące z górami miasto Bielsko-Biała ma o tyle fantastyczne położenie,

że zalesione wzniesienia zazwyczaj około 900m.n.p.m przylegają do jej wschodnich i południowych dzielnic, a okoliczne łańcuchy górskie posiadają spory wybór miejsc na trasę. Zanim powstała „Kozia DH” miejsce trasy było zmieniane dwukrotnie wśród okolicznych gór, ze względu na regularne partyzanckie rujnowanie wcześniejszych prac. Wzbogaceni jednak doświadczeniami z poprzednich miejsc, przy wsparciu stale powiększającej się braci rowerowej ruszył przed laty projekt Koziej ...który póki co trwa.





Wzniesienie Stefanki jest raczej gnomem (672m.n.p.m) w otaczających ją łańcuchach górskich, pozostając w cieniu górującej w pejzażu majestatycznej Szyndzielni, kryjąc pośród obfitego lasu swój niemały potencjał. Możliwie najdalej od uczęszczanych szlaków pieszych wije się singletrack ze swoimi odnogami, który wciąż poddawany jest modernizacjom.

Wybór miejsca trasy był nieprzypadkowy, korzystne ukształtowanie terenu, przewyższenie 250-300 metrów, możliwość ominięcia zatłoczonych ruchem pieszych szlaków oraz dogodny dojazd na bielskie błonia. Większości z nas dojazd do trasy zajmuje tyle co przysłowiowy strzał z palców.

Nie bez znaczenia jest też fakt, że o ile to możliwe żyjemy w zgodzie z miejscowymi leśnikami. Przez te wszystkie lata zdążyli oni oswoić się z faktem naszej obecności w tym miejscu.

Trasa z Koziej Góry to funtrack stworzony i pielęgnowany przez lokalną grupę ridersów, który pozwala się cieszyć smakiem dh niemal na codzień. W okresie letnich dni przeważnie można tutaj kogoś z nas spotkać, jeśli nie w siodle to dłubiących przy trasie.

Trasa zjazdowa istnieje już parę ładnych lat i w dalszym ciągu ulega przemianom - po dzień dzisiejszy ojcowie trasy biegają z łopatami po trasie tworząc nowe elementy techniczne. Trudno ich jednak wymieniać per persona.

Mimo że "ktoś" przed XX-łaty zrezygnował z istniejącego niegdyś wyciągu krzeselkowego, wdrapanie na górę jest możliwe dzięki dość łagodnie wznoszącej się drodze leśnej. Na szczycie czeka przyjazne (nam rowerzystom również) schronisko górskie. Od schroniska jeszcze kawałek do startu, co daje w sumie około 25min marszu w cieniu drzew, a następnie upragnione 3min dobrej zabawy.





U podstaw Stefanki znajdują się bielskie błonia, gdzie jest końcówka trasy. Możesz tam uzupełnić baki i złapać tchu przed następną rundą zabawy.

Stefanka jest pewnego rodzaju alternatywą dla eskapad na Skrzyczne, wymagających większego angażu czasu i środków. Na trasie niestety próżno szukać drewnianych sekcji NS, z powodu wspomnianej nieprzychylności pewnych osób. Tak więc, na trasie górują solidniejsze elementy w stylu Kazika III Wielkiego z rodu Piastów ...no powiedzmy.

Trasa jest obecnie swoistym poligonem doświadczalnym w tworzeniu elementów technicznych, które mogą pojawić się na istniejącej w planach większej trasie DH. W miarę jedzenia rośnie jednak apetyt - wspomniana Szyndzielnia jest obiektem westchnień wielu bielszczan wspominając tłuste lata prosperującej stacji narciarskiej, które na teraz pokrywają już tylko rdza i mchy.

Szyndzielnia - wzrost 1226m.n.p.m, fantastyczna figura, kolejka gondolowa, planowane wyciągi krzeselkowe i długie nartostrady jak blond włosy, piękne widoki i bajer nie do odparcia - góra marzenie.





W wielkich planach Urzędu Miasta cd. odbudowy stacji narciarskiej na Szyndzielni próbowaliśmy się odnaleźć jako wciąż zrzeszony BBKlub, wychodząc z propozycją utworzenia naszej trasy, która będzie alternatywą w okresie letnim na wykorzystanie infrastruktury.

W założeniach naszego projektu celem jest stworzenie ogólnodostępnego BikeParku, który posiadałby cechy testowanego DH funtrack'u.

Sytuacja przypomina jednak tą znaną ze Skrzycznego na chwilę obecną – brak przepisów, którymi można wyrzucić presję na niewidzącą interesu w całej sprawie centralę LP.

Kończąc pozytywnym akcentem dla braci rowerowej, trzeba pamiętać że zmiany klimatyczne które widzimy za oknem, w konsekwencji spowodują konieczność do poszukiwania nowych sposobów wykorzystania wyciągów i stacji narciarskich oraz infrastruktury turystycznej z racji znacznego skrócenia się sezonu narciarskiego w Polskich górach. Można już przeczytać tego typu informacje w specjalnych ekspertyzach. Trzeba mieć nadzieje, że dyscypliny takie jak nasza zaczną być dostrzegane w działaniach UM, który wydajniej zaangażuje się w obronę wspólnego interesu. Wypatrując oczekiwanych zmian póki co możemy wziąć rower, hauera, ochraniacze, stanąć na szczycie, a zjeżdżając z Koziej przez te 3minuty zapomnieć o wszystkim...



TELEGRAF

Tekst: Mateusz Solecki & Grzegorz Maciejewski
Zdjęcia: Michał Kowalik



Zdjęcie: Paweł Paduch

Góra Telegraf (408 m n.p.m.)Kielce

Telegraf swego czasu słynął z
Ns'ow z którymi niestety
skutecznie walczone i
ostatecznie zostały całkowicie
zdemontowane, ale nie ma tego
złego co by na dobre nie wyszło.
Dziś na stoku południowym
znajdują się 3 trasy zjazdowe, do
tego dochodzą różne naturalne
bądź nie naturalne przeszkody
typu road gap.
Górka jest widoczna niemal z
całego miasta. Znajduje się obok
hipermarketu Castorama na
trasie wylotowej do Tarnowa.
Najprościej jest pytać o wyciąg
narciarski na telegrafie każdy
wie gdzie to jest.
Telegraf jest głównym miejscem
w Kielcach gdzie można
naprawdę fajnie pojeździć
szeroko pojęty freeride, oprócz 3
podrasowanych tras jest jeszcze
sporo naturalnych ścieżek na
których spokojnie można
pojeździć i mieć z tego nie
mniejsza radochę jak z
przygotowanych tras.
Do dyspozycji jest również road
gap nie małych rozmiarów,
przełot na wysokości
ok. 3 m , długość lotu w
zależności od tego kto skacze,
max to jakieś 9m, niedolot może
skończyć się np. złamaniem koła
bądź też ramy :). Obecnie
przeszkoda ta niema zbyt wielu
zwolenników, raczej odstrasza
tych mniej doświadczonych,
głównie ze względu na wybicie
,które nie jest płaskie, lecz
wybijające dodatkowo w górę. Z
doświadczenia mogę powiedzieć
że lot naprawdę przyjemny,
lądowanie nie jest jakieś twarde,
należy tylko pamiętać o tym żeby
dolecieć do lądowania :-).



Krótki opis tras:

Erupcja: 1 trasa po lewej patrzac ze szczytu w strone Kielc.

Jedziemy około 30m szeroką ścieżką, która nagle wpada w las, hopa z lądowaniem na bandzie w lewo, następnie zaraz mała hopa, sekcja paru szybkich szykan, banda w prawo i lecimy z hopy w las. Tu zaczyna się odcinek po małym zboczku, gdzie trzeba wykazać się elastycznością w zakrętach, zakręt 90* troszkę nierówności, hopa na bandzie w prawo, jeszcze parę zakrętów ,hop i jesteśmy prawie na końcu traski. Ktoś kto pierwszy raz się na niej znajdzie z pewnością będzie miał małe problemy z przejechaniem jej płynnie, trasę nr1 jeśli chodzi o technikę jazdy.





Erozja: Trasa wielu osobom znana zapewne z racji tego iż we wrześniu odbyły się na niej zawody i sporo riderów z poza Kielc do nas zawitało. Jest to jak na razie najdłużej utrzymująca się trasa. Jej początek jest przy dość charakterystycznym punkcie góry Telegraf czyli wieża obserwacyjna.

Trasa ma około 600m.

•Długość trasy to w przybliżeniu ok. 600 m

•Najlepszy czas zjazdu uzyskany do tej pory to 1,20 minuty

•Jedyna, najdłuższa trasa ,na której można sobie konkretnie pojeździć

•Spora ilość zakrętów, korzeni, kamieni, szybkich prostych, dwie szybkie bandy, nie jest oczywiście doskonała ponieważ posiada trzy małe podjazdy.

Trasa może sprawiać tyle samo przyjemności co i powodować mdłości, jednak warto podkreślić że jest ona idealna do nauki, całkowicie przejezdna, jeśli ktoś nie czuje się na siłach to może po prostu pojechać objazdem, niema żadnego problemu. Trasa naprawdę godna uwagi bo tak naprawdę jest jedyną z prawdziwego zdarzenia w Kielcach.

Do tego dochodzi jeszcze stara trasa, prędkościowa, tam liczy się to ile masz mocy w łydach, grzejesz po dużych prostych ile się tylko da, mało zakrętów ,parę małych hopek, najszybsza trasa na telegrafie, całkowicie przejezdna.

Trzeba tylko uważać na niedzielnych spacerowiczów :-).



Saalbach

Tekst: Zbyszek Nowicki

Zdjęcia: Zbyszek Nowicki / Tomek Stefaniak

Na tę wiadomość zapewne czekało wiele osób, - Adidas Slopestyle '08 odbędzie się dniach 31.07 - 3.08.2008 w Saalbach Hinterglemm. W 2007 roku impreza nie odbyła się z powodu ciągłych opadów w Austrii, jednak nowa data gwarantuje znacznie lepszą aurę..



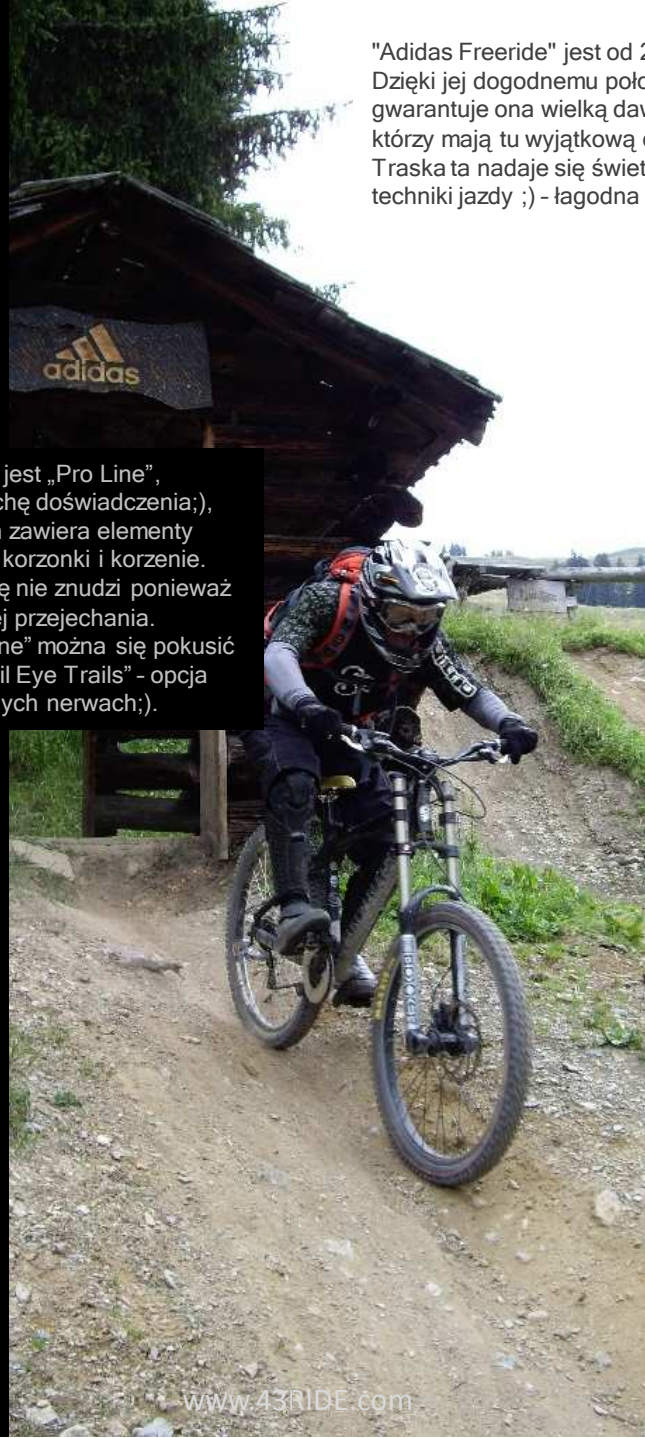
Saalbach -Hinterglemm to dwie urocze miejscowości położone w dolinie. Do dyspozycji jest ok. 400 km oznaczonych szlaków i ok. 160 km tras rowerowych. Przytulne górskie schroniska oraz eleganckie restauracje w centrum serwują wyśmienite dania lokalnej kuchni
W tej właśnie dolinie Adidas SS to wielkie wydarzenie na skalę światową, w błędzie są wszyscy którzy myślą że przeczytają o tych właśnie zawodach ☺.
Saalbach odwiedziłem w 2007 roku, w roku, w którym z powodu złych warunków atmosferycznych nieodbyły się oczekiwane przez wszystkich zawody SS.
Termin jaki wybraliśmy na wyjazd padł na początek sierpnia-strzał w dziesiątkę, słońce i zero deszczu, wymarzone warunki do robienia czegokolwiek w górach.
Cel był jasny i prosty - maksymalnie się wyjeździć. W dolince mamy do dyspozycji 4 wyciągi, w tym jeden ze specjalnie przygotowanymi trasami FR/DH.



"Adidas Freeride" jest od 2003 roku stałą trasą do jazdy w stylu dowolnym. Dzięki jej dogodnemu położeniu tuż przy kolejce linowej na Reiterkogel gwarantuje ona wielką dawkę zabawy zawodowym i początkującym bikerom, którzy mają tu wyjątkową okazję wyszaleć się do woli na „Blue Line”. Traska ta nadaje się świetnie na rozgrzewkę jak i również na dopieszczenie :) techniki jazdy ;) - łagodna i do przejechania dosłownie dla każdego.



Następną opcją jest „Pro Line”, wymaga już trochę doświadczenia;), wytyczona trasa zawiera elementy techniczne, no i korzonki i korzenie. Trasa szybko się nie znudzi ponieważ jest kilka opcji jej przejechania. Jeżdżąc „Pro Line” można się pokusić o zaliczenie „Evil Eye Trails” - opcja dla ludzi o mocnych nerwach;).



Teoretycznie „Adidas Freeride” mogłaby się wydawać jedyną opcją rowerową, ale nie w Saalbach. Zrobiono sporo w kierunku rozwoju rowerzystów w okolicy. Pomijając klasycznych fanów XC, grupa freeriderów stała się głównym celem. W związku z tym troszkę rozszerzono bike park. Nowa "linia X" na górze Schattberg jest już gotowa w połowie, do środkowej stacji, na wiosnę rozpoczyna się prace od nowa i dokończą trasę (podobno). Dzięki temu będziemy mieli kolejną freerideową atrakcję .

Niemożna będąc na miejscu nie zaliczyć wyprawy „5 gondoli” (5 wyciągów). Kupując karnet całodniowy (koszt ok. 30 eur.) możemy korzystać bez ograniczeń w godzinach otwarcia z wyciągów i wg map rozdawanych bezpłatnie wjeżdżając gondolami na szczyty zjeżdżać po wytyczonych szlakach które mają swój koniec zawsze w okolicy następnego wyciągu. Skąd nazwa „5 gondoli” skoro w Saalbach są tylko cztery wyciągi ? , 5 wyciąg znajduje się w Leogang do którego dostajemy się przebijając się przez szczyty gór. Wyprawę możemy oczywiście wg uznania podzielić , rezygnując z przez siebie wybranych odcinków tak aby można było sobie rozłożyć to np. na 2 dni☺. Wszystkie szlaki z w/w wyprawy to w przeważającej mierze singletracki, z widokami które długo wyryją w waszej pamięci klisze z zapisem otaczającej was przestrzeni (chyba ze traficie na mgłę☺) .

Dla zregenerowania umęczonego ciała po całodniowych wyprawach możesz utopić swoje ciało w kompleksie basenów krytych lub odkrytych, który znajduje się w oczywiście w Saalbach.

Można rozpisywać się na temat Saalbach, ale jedno jest pewne, przynajmniej raz w życiu musisz przyjechać tu na miejsce i samemu zobaczyć to o czym inni piszą, mówią.





NH

Tekst/ Zdjęcia: Tomek Rakoczy

Jak co roku po zimie każdy miał ciśnienie żeby wreszcie wyskoczyć do lasu i bez przeszkód móc sobie pojeździć i rozprostować kości po okresie mrozów, przed którymi większość bajkerów się kryła bezpiecznie w swoich łózkach. Więc gdy wreszcie w Krakowie stopniały zalegające 'masy' śniegu oraz lekko przeszła ziemia i przestała konsystencją przypominać papkę dla dzieci postanowiliśmy to wykorzystać. Wybrałem się razem z localsami Ziemiakiem (Tomkiem Zimnickim), Pixem (Piotrkiem Moskałą) i Chuźkiem (Krzyśkiem Kosmowskim) do malowniczej Nowej Huty do „Mud Wąwozu”.



Jest to dość urozmaicony spot położony w lasku nieopodal osiedla Złoty Wiek. Mimo że teren nie jest wielki to możemy tam znaleźć cztery double, kilka przyjemnych ścieżek, dwa gapy- jeden mały drugi większy, corner, mini dircik, step-up i dla miłośników spadania w dół jakieś dropy też się znajdują ☺

W związku z tym że w lutym dzień swoją długością nie rozpieszczcza, na główną przeszkodę do katowania wybraliśmy świeżo zbudowanego step-up'a o dość oryginalnej konstrukcji. Wyróżnia się on sporym gapem między wybiciem a dużo wyższym lądowaniem oraz długą parabolą lotu. Pozwala to na płynne sklejenie triku bez nerwowego szarpania.



Po pierwszych niemrawych skokach, mających na celu stestowanie miejscówki i po poprawieniu wybicia zaczęły siadać pierwsze triki. Najpierw no footer'y i tabletop'y. Podczas kolejnych lotów Ziemniak, którego ksywa przecież do czegoś zobowiązuje, postanowił zakosztować rodzimej gleby. Podobno w smaku jest lekko mdława, ale za to nie wchodzi między zęby. Niestety te argumenty nie przekonały nas żeby pójść w jego ślady..





W miarę upływu czasu progress rósł i poszły one touch'e, ładne one foot table oraz stylowe długie whip'y. Niestety jak to zwykle bywa podczas zabawy w najlepsze, ze względu na zapadający zmrok musieliśmy kończyć jazdę i wracać do domu.



GO BIG...
06.09.2008

43RIDE

SPANK

HCFR.pl



Jedna dekada: lata 1998-2008

Jaki zestaw zdzieraleś w 1998 roku?
Stalowy hardtail? Żarówiaste "lajkry"?
Pierwszą parę szerokich spodni?
Trzy cale mega zawieszenia?

Dziesięć lat temu to słowo rozprzestrzeniło się po Wybrzeżu (North Shore). Downhill racing był potężny, wheelie było bardziej kool niż koncert Pearl Jam (no, prawie), a z freeride'u kręcili beke we wszystkich magazynach rowerowych. Dziesięć lat temu Sombrio było jedynie unikalnym pomysłem, które powoli stawało się rzeczywistością.

Wiele wydarzyło się w trakcie tej dekady.

Bez wątpienia od 1998 roku kolarstwo górskie przeszło ogromną metamorfozę. Slopestyle zdominował wszystko.

Bike parki wyrastały w niesamowitym tempie (hmm, szkoda, że nie u nas). Wahadłowe dropy, szturm dużego zawieszenia, nowe cele do objeżdżenia i nieznanne miejscówki na całym świecie - to wszystko zainspirowało w tym samym stopniu nowy styl życia jak i sam sport.

Sombrio wyrastało w tym od dnia pierwszego.

Jako jedna z firm, której właścicielem i mózgiem operacyjnym jest rider, chcemy myśleć, że jesteśmy wielką częścią tej niesamowitej ewolucji. Z drugiej strony wiemy także, im więcej spraw się zmienia, to bardziej pozostają takie same. Pewnie, że, jak, gdzie i na czym jeździmy przekłada się na wymyślanie codziennie czegoś od nowa, i my trzymamy się tego.

Ale dusza tego sportu - rozrywające wszystko drzewa, słodka woń ziemi unosząca się wraz z wiatrem, świszcząca przeszłość w rockowym koncercie zieleni - pozostaje bez zmian. Jazda po górach jest ciągle wielką zabawą, tak jak to było zawsze.

W tym roku kolekcja Sombrio`08 jest odbiciem jednocześnie 10 lat w przewodniczeniu w pewnym zadaniu oraz celebrowania, po prostu, podtrzymywania ducha tego sportu.

Przedstawiamy nową, bezpieczną, a przede wszystkim przyjazną dla środowiska linię RAW, dodajemy nową, skupioną na mocnej jeździe kolekcję EPIC, przekraczamy granice w ofercie FREERIDE, przygotowujemy ostrzej nasze ciuszki STREET, robimy ten wysiłek, aby dotrzymać kroku zmianom i wolności i tym samym chcąc wprowadzić mountain biking w wielką, świetlaną przyszłość.

Do następnej 10-ki - www.sombrio.pl



Łza się kręci

czyli nic nie trwa wiecznie.

Tekst: Tomek Targiński

Zdjęcia: Michał Ośka & ScarPark Team



Łza się kręci, czyli nic nie trwa wiecznie. O upadku SGGW w paru słowach ekipa ScarPark Team.

Wstęp do dawania tyłka.

Serce boli i głos łamie się każdemu riderowi, kiedy jego miejscówka ginie z mapy świat rowerowego.

Większość z was to przeżyła więc tym bardziej wczujecie się w ten krótki tekst o jednym z najlepszych miejsc do kicania w Warszawie.

Kocham Wawę za wiele rzeczy, choćby za to, że jest stolicą. Ale też za hajs do zarobienia, za teatry (mimo, że nie chodzę), za dziewczyny na ulicach i w metrze, za metro właśnie i nowy terminal na Okęciu. I wiele, wiele innych. I co z tego jak w paru miejscach Warszawka daje tyłka w stopniu maksymalnym. Pomyśl sport i staraj się coś przypomnieć. Nic nie przychodzi do głowy - no może oprócz teatrów. Nie ma Stadionu Narodowego, hal na mecze naszych siatkarek, skoczni dla Adama, nawet krytego toru kolarskiego. A co dopiero, gdy człowiek zacznie szukać w głowie porządnej miejscówki na rower. Jest Puszcza Kampinoska dla zбочeńców jeżdżących w kopnym piachu gdzie traktor nie daje rady i Powsin (z piwkiem, Parkiem Kultury no i teatrem - a raczej amfi - tę formę bardziej lubię :)). I to wszystko. OK, OK. Jest Bródno, Agry, Bartycka, Kazoora, Siekierki, Goćław, Gumiś, Kabaty, Szczęśliwice dla niektórych nawet Milanówek ale jak na 2 milionową metropolię to niewiele.

SGGW (w niektórych kręgach, zwana też Skarpa) sezon po sezonie.

Na marginesie dla dobra osób, tworzących SGGW - ich personalia zostały zapomniane - dlaczego, napiszę w ostatnim rozdziale. O ile mnie pamięć nie myli, początek 2005 roku. Początki odrywania roweru od czegoś innego niż krawężnik. Leśna ścieżka gdzieś pomiędzy Ursynowem i Wilanowem. Dawna skarpa wiślana. 12 metrów zarośniętej, piaszczysto-ziemnej ściany. Największe przewyższenie w Wawie, nie licząc Pałacu Kultury i Teatru Wielkiego. Trochę śniegu, nie za duży mróz. I to! A raczej początki tego czegoś, co stało się tym. I te pierwsze pytania - Dam radę? To po czymś takim też można? Wow chcę tego. Mało myślenia, wprowadzam rower 3 metry do góry. Krótki zjazd, przejazd w poprzek wąskiego jaru, biorę łuk w prawo i jadę wzdłuż skarpy, mijam pierwszą hopę (ma dziurę więc do niej nie podchodzę), kawałek prostej i ... udało mi się wjechać na stolik. Trzecia hopa mającyla 10 metrów po skosie dalej. Mógłbym o tym godzinami :)



Hopy powstały kwartał wcześniej, jako miejscówka okolicznych dla okolicznych. Schemat klasyczny. Dwóch riderów spotyka się gdzieś tam przez przypadek bo obaj wyglądają trochę inaczej niż rzesza lycrewoców. W tym przypadku wydarzyło się jednak coś więcej. Obaj mieli talent do budowy miejscówek i zapal do benedyktyńskiej wręcz pracy. Trochę trwały poszukiwania odpowiedniego miejsca, bo choć Powsin i Skarpa Ursynowska dają wiele możliwości, to i przeciwności wiele (co zresztą pokazały później próby budowy innych miejscówek w okolicy: służby leśne, piach, straż miejska, okoliczni mieszkańcy, etc.). Trafili na naturalnie ukształtowany teren na tyłach kampusu SGGW i tak powstały dwie pierwsze hopy oraz stolik, opisane powyżej. Taki stan utrzymał się do wiosny 2005 roku kiedy to ruszyła pierwsza duża przebudowa. Stolik przestał być stolikiem i stał się największą hopą. Hopa skośna poszerzyła się do 5 metrów i przybyła nowa zwana Leśną z dodatkowym najazdem i małym dropikiem (zlikwidowanym po paru miesiącach).

Pierwszy pełny sezon był także najintensywniejszym sezonem na SGGW. Ekipa była silna i stała w składzie. Co weekend pojawiała się 6-10 osób. Oprócz skoków trwała też ustawiczna budowa głównej linii hop. Jesień 2005 roku to już 5 hop (przy czym 4 w ciągu) i jeden mały stolik na samym końcu i trzy najazdy. Hopy pobudowane w odstępach 10-20 metrów z możliwością dokrętki pomiędzy. Dziury od 4 do 5 metrów, wysokości wybić od 1,5 do 1,8 metra. Wybicia idealne i pod sztywniaki i na ciężkie fulle. Co do jesieni 2005 i zimy 2006 kiedy to ruch odbywał się przez cały czas (tor odśnieżany i posypywany piachem - później podłapali to także pracownicy nienieckiej Sity i sprzedali patent miastu do poprawy warunków na przystankach komunikacji miejskiej, oczywiście w szczególności przed teatrami) to uważam, że był to szczyt zarówno frekwencji, zajęistości latania jak i fajności atmosfery.



Wiosna 2006 to druga wielka przebudowa. Tor uzyskuje ostateczny kształt a hopy ostateczną wielkość (w niektórych kręgach określoną jako motocrossowa). Tak więc jest 6 hop (przy czym 5 w ciągu wzdłuż skarpy) z 4 najazdami. Hopa „Skośna” która była speedhopą z metrowym wybięciem i lotem w granicach 8 metrów odeszła w odstawkę i była wskrzeszana jedynie do popisów przed dziewczętami, w szczególności późnymi popołudniami w trakcie ognisk. Oczywiście z lotami koło w koło :) 2006 rok to niestety rok stagnacji i co gorsze rozstań, z niektórymi z tzw. pierwszej ekipy. Wyprowadzki nad Bałtyk, zmiana zainteresowań, odkrycie Szczyrku. Latem hopy wyglądały tak jakby od roku nikt na nich nie skakał. Z drugiej strony uratowało je to przed pierwszymi poważnymi zakusami likwidacji (w tym czasie przestał istnieć Powsin lub jak kto woli Kabaty). Wiąże się z tym jedno śmieszne wydarzenie. Jesienią były urodziny jednego z nas. Kielbaski, piwko, wódeczka, blanciki, akurat też poprawialiśmy miejscówkę więc wszędzie rozłożony sprzęt do kopania. Przychodzi około 17.00 dwóch mundurowych ze straży miejskiej. Kolesie z patrolu nasłani przez spacerowiczów (na marginesie hopy istnieją tuż przy jednym z częściej uczęszczanych przez mieszkańców Ursynowa szlaków pieszych). Panowie rozejrzeli się i jeden do drugiego „Ty, stary przecież nie usypali tego w jeden dzień” a hopy po 2 metry wybić, 300 metrów toru :) Mimo, że humorystyczne to było to też pierwsze wydarzenie, z całej serii, które niestety uśpiło naszą czujność i przyczyniło się do stanu obecnego.





Sezon 2007 zaczął się bardzo późno. Nie dość, że skład mocno przerzedzony rokiem 2006, został jeszcze osłabiony wstąpieniem dwóch z riderów w związki emocjonalne co jak wiecie niekorzystnie wpływa na latanie (przy najmniej w pierwszym okresie dość poważnie odbija się na częstotliwości pojawiania na miejscówce). Ale koniec lata i wczesna jesień to renesans SGGW. Rusza kolejna przebudowa (nowe najazdy, korekta hop), pojawiają się nowi ludzie, wpadają ekipy z miasta. I wszystko kończy się 17 października.



Dawanie tyłka w pełni.

17 października jeden z członków ekipy sfotografował na miejscu pracującą koparkę. MMS'y i rozmowy telefoniczne postawiły w stan gotowości wszystkich zainteresowanych. Nakazany szybki wywiad środowiskowy przyniósł wyjaśnienie. Prywatna firma dostała za 15 tysiąć zlecenie od SGGW jako zarządcy terenu zlecenie na przywrócenie „Nielegalnego Toru Kolarskiego na terenie Rezerwatu Skarpa Ursynowska” do stanu pierwotnego, czyli po prostu do rozjechania i rozkopania wszystkiego co zostało zbudowane. Nasze śledztwo przyniosło co następuje:

- w styczniu 2007 roku pani Maria (weterynarz z SGGW) napisała pismo do Hani Gronkiewicz, w piśmie tym prosi o zajęcie się sprawą nielegalnego toru niszczącego rezerwat przyrody,
- pismo trafia do Biura Ochrony Środowiska m. st. Warszawa a następnie do Wojewódzkiego Konserwatora Przyrody, w którego gestii leżą tereny chronione,
- zarówno BOŚ jak i WKP przeprowadzają wizje lokalne i stwierdzają naruszenie Ustawy o Ochronie Środowiska niemal w każdym z jej punktów (tu wyjaśnienie tajemnicy z personaliami) za co grozi do 2 lat więzienia (a niektórzy z nas już mają zawiasy :),
- sprawa trafia do Policji, po perypetiach do komisariatu na Wilanowie i do prokuratury



Post Scriptum

Zniknęły dwie pierwsze hopy i jeden najazd. Reszta funkcjonuje. Jak długo? - nie wiadomo. W każdym bądź razie można jeszcze poczuć magię SGGW i oddać parę niezłych lotów na jednej z najlepszych hop w kraju (tak, to nie przesada) na tzw. Leśnej. A co potem? Nadchodzi era Siekierok (znane już miejsce, zalegalizowane, poddane renowacji, dwie linie równoległe: stoły i jeszcze większe hopy, a wszystko pod okiem połączonych sił ekip z SGGW i Cyklozy!!!)



Na dzień dzisiejszy miejscówka SGGW nie istnieje ☹ (43RIDE)

Hałda

Tekst: Damian Musioł

Zdjęcia: Rafał Musioł, Krzysztof Czernik



Nie ma takiej jeszcze technologii, aby wyłącznie węgiel wydobywać z ziemi, zostawiając w niej to, co człowiekowi niezdatne i nienadające się do przerobu. Wraz z czarnym minerałem na powierzchnię wędrują również różnego rodzaju, tzw., nie potrzebne nikomu naddatki. Co z tym robić? Po prostu gdzieś się je odkłada. Z tego odkładania wyrastają hałdy

Za czasów dzieciństwa parokrotnie słyszałem od dziadka , że takie miejsce jest w naszej okolicy lecz nigdy nie miałem okazji tego zobaczyć.

Lata leciały a ja jako młoda osoba szukałem kogoś do naśladowania.

Najbliższa mi osoba zaszczerpiła we mnie właśnie to co robie po dziś dzień - rower który stał się moją odskocznią od dnia codziennego.

Zacząłem jeździć skakać, zjeżdżać i ćwiczyć. Z biegiem czasu brakowało nowych wyzwań. Przypomniało mi się , że jest jeszcze pewne miejsce którego nie widziałem.

Bez dłuższego namysłu zabrałem kumpli i pojechaliśmy na hałde ,czyli górę którą zafundowali nam górnicy:)

Na miejscu był mały problem.

Na bramie wjazdowej widniała wyraźna informacja - wstęp wzbroniony. A w budce obok siedział strażnik.

Po krótkim namyśle doszliśmy do wniosku że w weekend bardzo możliwe jest , że nie ma nikogo na ochronie. Trafiliśmy w sedno!

Bez większego problemu udało nam się dostać na hałdę która liczy sobie 110 m wysokości licząc ze stożkiem ok. 400 m npm powierzchnią 37 hektarów i objętość 13,3 mln m3 :D

W sieci znalazłem info że jest to największa hałda usypana w europie!!!

Widoki tu jak z filmie SF.Ludzie opisują różnie - wulkan, księżyc itp. Dla mnie to Polskie mini Utah :D

Szukaliśmy miejsca gdzie można byłoby pośmigać lub konkretnie polatać. Pierwszą zdobyczą był bardzo fajny zjazd kamienistą drogą na której

zabrakło mi przełożenia. Na samej górze (nie stożek) znalazłem bardzo fajnego dropa, który na tamten

czas wydawał mi się nieosiągalny na sztywniaku z 100mm skokiem amortyzatora Mr.T z 98r.



Długo byłem podpuszczany przez kumpli by to skoczyć lecz nie dałem się namówić na samobójczy skok. Tłumaczyłem się że to dopieor mój pierwszy poważny sezon śmigania na rowerze i nie czuje się na siłach:)

Dni miały a kumple przypominali mi codziennie o tym miejscu w kółko do obrzydzenia.

Długo czekać nie musieli! Zgotowałem im niespodziankę :P pokryjomu ja i mój brat w sobotni dzień wybraliśmy się by rozdziewiczzyć dropiszcza. Cel był jeden - jeden skok, ładne lądowanie i dobre zdjęcie na dowód:)

Brat niestety mnie nie zmobilizował Jego opinia była równoznaczna z wystawieniem mi papieru z notką o chorobie psychicznej

Ja bez chwili do stracenia ustawiłem się do lotu a brat czekał tylko na mój znak by uwiecznić skok. Kwestia paru sekund i misja zakończona powodzeniem. Piękne zdjęcie, ładny lot i lądowanie które okazało się trochę przegięte z 100mm skokiem nie miło potraktowało mi rączki



Od tamtego czasu było to moje główne miejsce szlifowania droperki do perfekcji.

Na miejscówce oprócz szybkiego zjazdu można sobie dowoli wyznaczać trasę przejazdu jest dużo możliwości! Czy to na przełaj po bardzo stromej ścianie czy droga która w pewnym miejscu się kończy i trzeba odbić na stromy zjazd który jest podzielony na 3 prostki i 3 zjazdy (schodki).

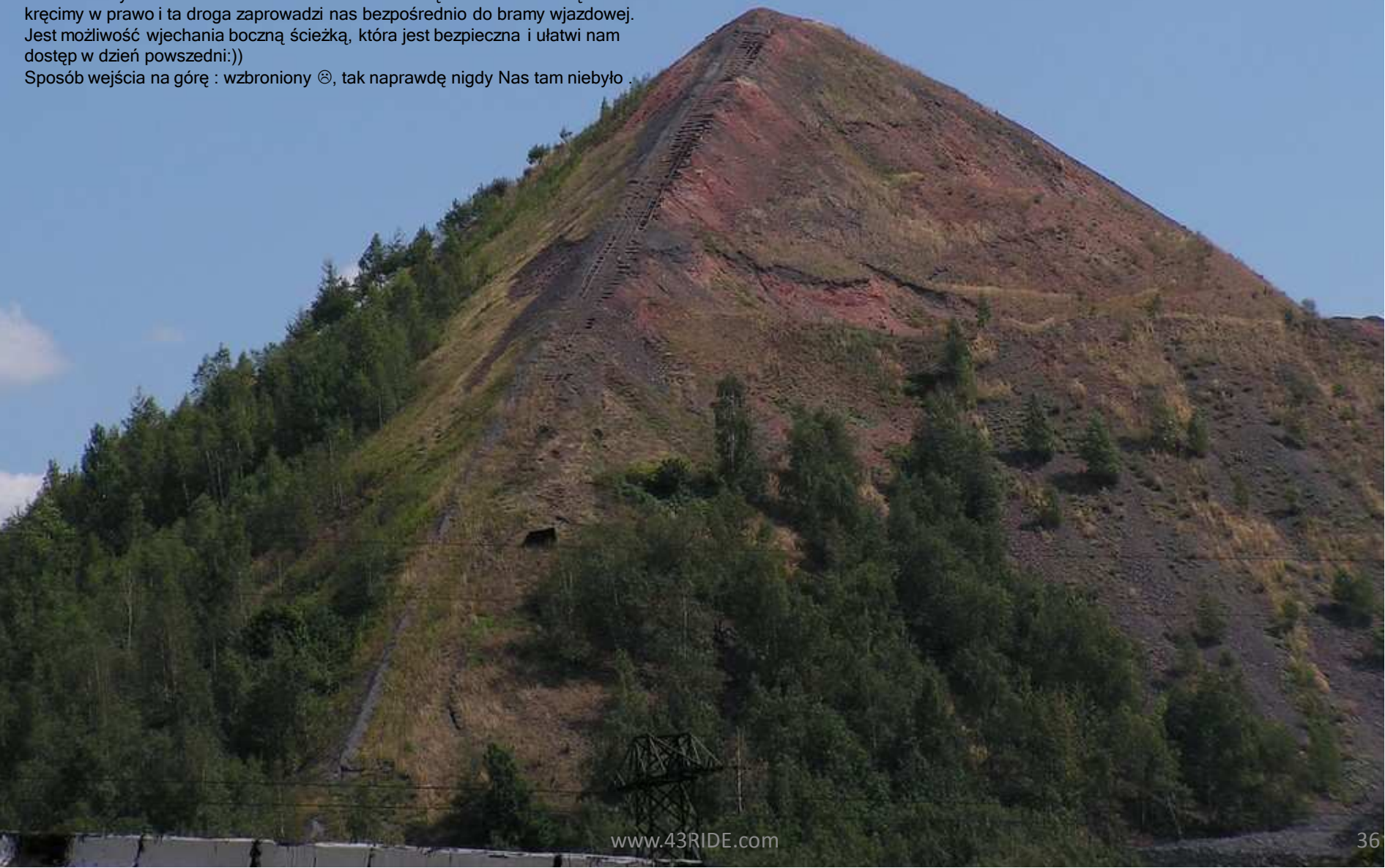
Jest też możliwość wejścia na stożek i zjazdu lecz tylko dla największych schizoli. Obraz jak z filmu Kranked gdzie kąt pochylenia jest na tyle groźny że mały błąd prowadzi do turlania się na sam dół góry.

Niestety poza typowym FR i droperką nie znajdziesz nic więcej. Miejsce ma bardzo wielki potencjał i z pomocą grupy ludzi można byłoby wybudować bardzo fajne killery, gapy a nawet dirty na samej górze bo miejsce oferuje bardzo wielką piaszczystą przestrzeń na jednej ze stron hałdy. Takich miejsc w naszej okolicy jest dość dużo lecz ludzi którzy mogliby pomóc w rozwinięciu tych miejscówek jest niestety za mało.

Jak dojechać?

Wyjeżdżamy z Rybnika i kierujemy się w stronę Wodzisławia śląskiego drogą krajową. Po drodze zobaczymy znak kierujący nas na Radlin. Z centrum Radlina kierujemy się na skrzyżowaniu prosto (Rydułtowy) i ciągle jedziemy prosto jakieś 1km gdzie napotkamy na małe skrzyżowanie z drzewem na środku i starym kioskiem. bardzo możliwe że hałda będzie widoczna więc kręcimy w prawo i ta droga zaprowadzi nas bezpośrednio do bramy wjazdowej. Jest możliwość wjechania boczną ścieżką, która jest bezpieczna i ułatwi nam dostęp w dzień powszedni:))

Sposób wejścia na górę : wzbroniony ☹, tak naprawdę nigdy Nas tam niebyło .



DZIAŁOSZYN

Tekst: Hubert Posmyk

Zdjęcia: Tadeusz Posmyk & Hubert Posmyk



Mam to szczęście, że zaledwie 45 km. ode mnie jest góra Kamieńsk z miejscówką, którą chyba wszyscy znają. Rządziej ląduję na traskach Szczyrku, Puław itp..Zawsze zazdrościłem ludziom- och gdybym ja tam mieszkał Ale w końcu wziąłem się w garść, a dokładniej to wzięliśmy z kolegami łopaty ,grabie, siekierę i ruszyliśmy w teren. Wierzcie mi-jak się chce to można, wystarczy znaleźć w okolicy parę wzniesień.

Na szczęście nasza okolica nie jest równiną- to część Wyżyny Wieluńskiej, północny kraniec Jury KrakowskoCzęstochowskiej.

Okolice przepiękna. Wiele ukrytych w lasach pagórków, wąwozów, skarp, skałek itp. Wraz z kolegami część z tych terenów przekształciliśmy w niesamowite miejscówki. Jak chyba wszyscy tak i my nieraz spotkaliśmy się z chamstwem narodu- po tygodniach prac, jazdach, następnego dnia po naszych N-esach, hopkach i mostkach zostawało tylko wspomnienie(bo drewno przydało się komuś do pieca)



Ale grunt to się nie poddawać. Dziś mamy kilka ciekawych miejscówek. Może niezbyt długich ale za to krętych, z licznymi atrakcjami typu chopy, gapy, bandy itp.

Jeśli planujecie pokręcić się po kraju w poszukiwaniu nowych miejscówek- zapraszam do Działoszyna. Zobaczycie że można zrobić coś z niczego i poznacie przepiękną okolicę. Działoszyn leży około 45 km na północ od Częstochowy, na terenie Parków Krajobrazowych Wyżyny Wieluńskiej.

Nasza najlepsza miejscówka znajduje się około 1,5 km od Działoszyna w kierunku wsi Bobrowniki. Jadąc drogą mijamy tablicę Działoszyna i po kilkuset metrach po prawej stronie w lesie widzimy strome zbocza. To na tych stokach pociętych licznymi wąwozami są nasze trasy. Długość około 200-300m. ale z licznymi atrakcjami, znakomicie wyrabiającymi technikę jazdy. Gdy znudzi nam się podchodzenie i zjazdy a zapagniemy mocniejszych wrażeń- wracamy do Działoszyna. Nad starorzeczem Warty jest znana wszystkim miejscowym „Hyclówa”. Jest to strome zbocze służące dzieciakom za tor saneczkowy zimą. Ja dojrzałem tam inne możliwości. Jest już kilka super krętych odcinków zjazdowych i jeden naprawdę super step-down. Jest naprawdę wymagający i wyzwoli super adrenalinę, a. Jeśli chcecie przelecieć w powietrzu ponad 8 metrów na wysokości około 4-5 metrów i wylądować to tu jest okazja to zrobić.

Jak na razie jestem jedynym który to zaliczył! Oprócz tego mamy jeszcze wiele innych świetnych miejscówek. Okolice Działoszyna to naprawdę piękne tereny. Super miejsca na biwaki nad rzeką, spływy kajakowe zakolem Warty, no i wypadki rowerowe. Nieopodal jest znany rezerwat „Węże”. Jest to niezła górką na której szczycie jest kilkanaście jaskiń wartych spenetrowania. Po przygodzie z jaskiniami można wykonać zjazdy trasami które prowadzi -kilkaset metrów-zboczami góry aż nad samą rzekę.

Ogólnie okolice Działoszyna to super miejsce na wakacyjną wyprawę z adrenaliną. Prezentuję parę fotek. Zapraszam wszystkich do odwiedzenia moich stron. Służę też pomocą i informacją . Mój nr gg to 6493697 i huboludek@wp.pl

www.43RIDE.com



ZUMBI - jak to się robi w Polsce

Pytał: Zbyszek Nowicki

Odpowiada: Paweł Matuszyński

Zdjęcia :Mariusz Sojka



Jak to się zaczęło Pawle?

. Wszystko zaczęło się od pasji do kolarstwa górskiego którą złapałem na początku lat 90-tych kiedy to dostałem swój pierwszy rower powiedzmy mtb i zobaczyłem jaki świat otworzył przede mną taki sprzęt. Kilka lat turystyki górskiej i zawodów xc. Koniec lat dziewięćdziesiątych i pojawienie się w Polsce bardziej ekstremalnej odmiany jaką jest downhill. Legalizacja pierwszej w Polsce oficjalnej trasy do tej dyscypliny w Myslenicach. Studia na Politechnice i połączenie mojej pasji z wiedzą inżynierską która zaowocowała powstaniem pierwszych prototypów i założeniem firmy Zumbi.

ZUMBI - dlaczego taka nazwa?

Skąd nazwa? Zumbi pochodzi od nazwy pewnego legendarnego przywódcy państwa niewolników w XVII wieku w na terenie Brazylii. Nacao Zumbi stał na czele Quilombo des Palmeras państwa zbiegłych niewolników. Zasłynął jako świetny przywódca i wojownik odpierając liczne ataki wrogów. Został podstępnie zamordowany, a jego głowa została odcięta i wywieszona na placu. Zumbi znaczy nieśmiertelny. Postać Zumbiego często przewija się w tekstach brazylijskiej grupy Soulfly której jestem dużym fanem.





He He He, ok. bardzo mi sie to spodobalo☺, Jak twoje Ramy powstaja?

Zanim zacznie sie cos produkowac trzeba spedzic niezliczone godziny nad kartkami papieru i kalkulatorem. Najwazniejsze jak w kazdym projekcie inzynierskim sa zalozenia i dane projektu. Wokol nich tworzymy calosc. W przypadku ramy z zawieszeniem do takich zalozen nalezy dobór odpowiedniego systemu zawieszenia i zakres zmian jego charakterystyki w czasie pracy. Skok zawieszenia. Dobór dlugosci i skoku tłumika. Odpowiednia geometria. Po wstepnych szkicach i zdecydowaniu o wyborze systemu zawieszenia (zwykle nie trafionym za pierwszym razem) czeka nas zmusne dopasowanie kazdego elementu ramy tak zeby wszystko zaczelo dzialac jak sobie zalozylismy. Oczywiscie calosc projektujemy wokol odpowiedniego dobraneo materiału którego parametry są podstawą przy obliczeniach wytrzymałościowych poszczególnych węzłów ramy. Zwykle faza wstepnego projektowania zajmuje wiele miesiacy zanim dojdziemy do satysfakcjonujacych wynikow.

Faza prototypu

Nadchodzi ten dzien w którym mamy przemyślany i rozrysowany kazdy element ramy i czas zaczac wskrzeszac go w swiat rzeczywisty. Zeby zbudowac odpowiedni prototyp nalezy przygotowac odpowiedni sprzet do jego wykonania. Różnego rodzaju konstrukcje które pomoga nam przy jego budowie, niejednokrotnie modyfikowane. Poniewaz mamy do dyspozycji frezarka CNC przygotowujemy odpowiednie programy i oprzyrzadowanie. Leca tak kolejne miesiace i wreszcie nadchodzi dzien w którym zaczynamy nasz projekt wprowadzac w zycie. Moja ulubiona faza kiedy to kladziemy ostatnie spoiny i zaczynamy budowac rower. Zawsze w takich momentach panuje wielkie podniecenie. Rower zlozony. Pierwsza przejazdka po ulicy no i po trasie testowej do której zreszta mamy z naszego zakladu okolo 500m. Zawsze znajdziemy jakies poprawki. Rama po wstepnych testach idzie w rece naszych Teamowych riderow. Konsultacje techniczne. Dalsze poprawki. Sezon zawodow i jesteemy mniej wiecej gotowi do produkcji...



ZUMBI F44 - jak ten model powstawał?

Przygotowanie tego modelu w fazie projektu trwało około jeden rok. Budowa pierwszego prototypu kolejne kilka miesięcy. Kolejne prototypy testowane przez różnych zawodników wliczając mnie i doszliśmy do satysfakcjonujących rezultatów eliminując różne błędy mniejsze i większe.

Produkcja odbywa się w Polsce, może zdradzisz coś więcej ;)?

Najważniejsze jest przygotowanie odpowiedniego osprzętu i przyrządów do budowy ram tak żeby zachować powtarzalność. Wprowadzając dany model na rynek musimy być pewni że wszystko związane z jego produkcją jest dopięte na ostatni guzik. Ponieważ ramy nasze robione są w małych seriach trudno spodziewać się żeby każda seria była identyczna, zresztą nie ma na tym świecie dwóch identycznych rzeczy ale to też jest pewien urok ręcznie robionych ram. Po wycięciu każdego elementu na frezarce i tokarce i bardzo precyzyjnym docięciu wszystkich profili jesteśmy gotowi do spawania.

Bardzo ważna jest precyzja docięcia rur i kolejność w jakiej spawamy. Każda rama po spawaniu w wyniku powstałych naprężeń przechodzi fazę prostowania. Ponieważ stosujemy stop 7020 który samoistnie się odpręża (starzeje i utwardza) dosyć szybko już w temperaturze pokojowej to po kilku dniach leżakowania rama po raz kolejny jest prostowana w odpowiednich przyrządach. Po prostowaniu nadchodzi czas przygotowania ramy do malowania. Przed malowaniem składamy całą ramę żeby stwierdzić że wszystko gra. Rozkładamy i przeglądamy ją w celu usunięcia wszelkich zadziorów i innych nierówności. Sprawdzamy gwint suportu, rurę podsiodłową i główkę. Po przebadaniu wszystkiego rama trafia do lakierni proszkowej. W tym czasie część elementów trafia do ręcznego polerowania które jest żmudnym procesem ale dającym bardzo estetyczne rezultaty. Wciskamy wszystkie łożyska. Odbieramy ramę z lakierni. Usuwamy lakier w miejscach gdzie go nie powinno być i składamy finalnie ramę. Na złożeniu sprawdzamy geometrię, gwint suportu, główkę i rurę podsiodłową. Na końcu lecą naklejki i rama gotowa do wysyłki. Więcej zabawy jest z ramami w całości polerowanymi. Samo przygotowanie powierzchni do polerowania to żmudna dłubanina całkowicie wykonana ręcznie.





Dokąd zmierza ZUMBI Pawle?

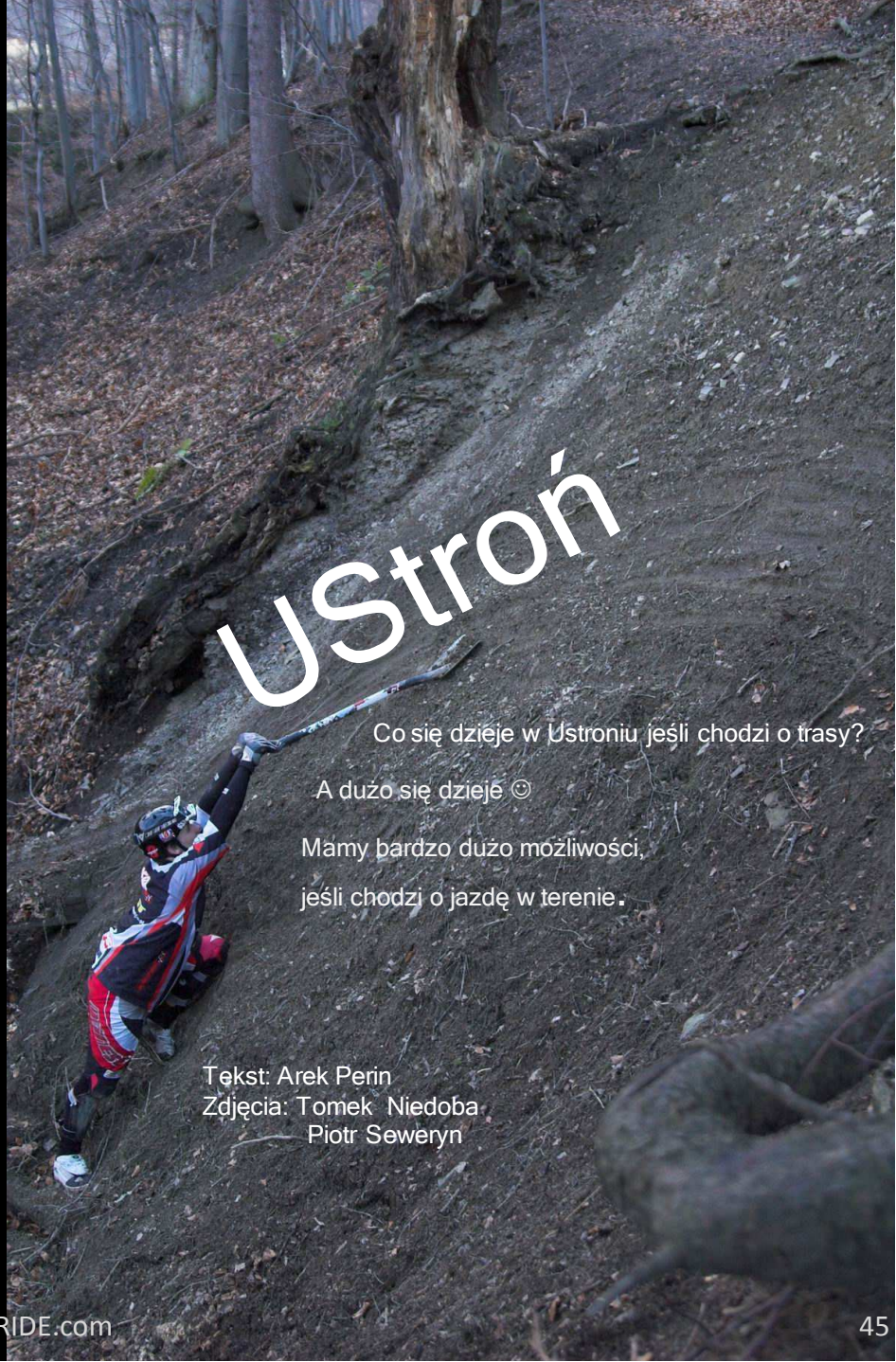
Cały czas pogłębiamo naszą wiedzę inżynierską i wzbogacamy nasze doświadczenia przede wszystkim w wyniku współpracy z naszymi zawodnikami teamowymi. W sezonie 2008 mamy przyjemność mieć w naszym teamie doskonałą parę zawodników z USA Jackie i Dante Harmony którzy przeszli do nas po zakończeniu współpracy z Brodie Cycles. Zobaczymy tą parę we większości zawodów DH i 4X Pucharu Świata, amerykańskiej Norbie MegaAvalanche w Alpe de Huez i Mistrzostwach Świata. Oboje mają rowery zbudowane na bazie ram F44 Ti do DH ze standardową geometrią oraz VooDoo do 4X też ze standardową geometrią.

Wielkie podziękowania należą się Joe Krajcovic z Covic Racing Products (nasz dystrybutor na USA) z Colorado którego team 8 zawodników będzie ścigał się na ramach F44 Ti i VooDoo w całym cyklu amerykańskiej Norby. Kolejnym talentem startującym w zawodach DH na F44 Ti jest Leon Rosser z UK. Leon to młody talent którego zobaczymy w zawodach Pucharu UK i Pucharze Świata dzięki współpracy z Michealem Corbetem z RevolutionCycles który jest naszym dystrybutorem na terenie UK. W Polsce w naszych barwach wystąpi tradycyjnie już Michał Śliwa. Grzegorz Zieliński po operacji (udanej zresztą) kolana pauzuje ten sezon. Dużym zainteresowaniem cieszy się nasz program Grassroots skierowany do początkujących zawodników. Wszystkim życzę udanego sezonu!



zumbi
Handmade in Poland

Michał Sliwa
ZUMBI Team Rider



Ustroń

Co się dzieje w Ustroniu jeśli chodzi o trasy?

A dużo się dzieje ©

Mamy bardzo dużo możliwości,
jeśli chodzi o jazdę w terenie.

Tekst: Arek Perin
Zdjęcia: Tomek Niedoba
Piotr Seweryn

Równica, jest to trasa zdecydowanie zjazdowa! - jej główna cecha? - meega ale to meega szybka !!!
Biorąc pod uwagę długość i szybkość jej pokonywania podejrzewam, że przejazd kwalifikuje się w granicach 2:20min.
Trasę wyznaczałem ja, budowaliśmy ją z tutejszymi chłopakami. Wszystkim bardzo się podoba, przez jej rejsingowy charakter.
Jest obsypana korzeniami, poprowadzona przez największe nierówności terenu, muldy, dziury, przeskokki przez pnie i w ogóle DOWNHILL.



-Wyjazd?

- busem, na szczyt prowadzi asfaltowa droga na której również odchodzą treningi, ale czymś mocniejszym. Samochodami. Cały obrót trwa ok. 20min
Na szczycie góry znajdziecie duże schronisko, zajebisty nowy górski hotel, 2 najlepsze knajpy w Ustroniu, z czego jedna podziemna, park linowy i ośrodek z torami saneczkowymi, wyciągiem taśmowym i restauracją alla Mcdonald. I tyle jeśli chodzi o równice.



Trasa „Killera”

Jest to najstarsza trasa w okolicy. Nosi nazwę od Ustrońskiego Ridera który rozpoczął coś na niej tworzyć przeszło 12 lat temu. Z czasem... młodsze pokolenie ją rozbudowywało i tworzyło nowe przeszkody. Dziś jest to nasza miejscówka hop, znajduje się ona 200m nad moim domem i tworzymy ją z myślą „latania” Hehe, pomyślicie że w ciągu 12 lat mamy już tu duplikat Whllisler, hehe, nieee :P Mamy tu zbudowanych ok. 15 ewolucji. Duże, małe hopy, wallride i bandy. W ogóle ciekawa miejscówka, bo dolna część góry jest stworzona z ziemnych wydm wysokości ok. 16m co daje dużo ciekawych możliwości rozbudowy twórczej ☺ na przeszkody rowerowe. Najlepsza cecha tej miejscówki to chyba ta, że nigdy tam nie ma błota ☺ bo podłoże jest w 85% z kamyka łupanego ☺ super się hopy buduje oraz ich utrzymanie jest łatwiejsze i długo trwalsze.

Co więcej tu pisać, wpadajcie do nas! Pojeździmy razem, poskaczemy i mam nadzieję, że jeszcze bardziej rower... stanie się waszą częścią życia !



OBOZY ROWEROWE 2008

Zdjęcia: z archiwum organizatorów obozów rowerowych

2008 rok obfituje w profesjonalnie przygotowane obozy rowerowe. Cieszy fakt że znaleźli się ludzie którzy swoje doświadczenia przekazują podczas wyjazdów obozowych.



Obozy to czas kiedy odpoczywasz męcząc się, jak wielu dałoby wiele żeby się tak męczyć. Na następnych stronach znajdziecie 3 obozy rowerowe różnych organizatorów,



Ty sam musisz podjąć decyzję którego organizatora obdarzysz zaufaniem, My zweryfikujemy obozy po sezonie wg Waszych opini.





BIKE camp

OBOZY ROWEROWE 2008

Więcej informacji na www.bike-camp.pl



Mateusz Grochal

Obóz rowerowy to najbardziej znana i popularna forma wypoczynku, to na nich poznajemy przyjaciół uczymy się nowych umiejętności, poznajemy uroki natury i nowych miejsc.. Instruktorzy mają duże doświadczenie , zawsze pomogą przy naprawach sprzętu lub pokonywaniu barier psychicznych. Uczestnicy są otoczeni innymi bikerami (rowerzystami), wymieniają się doświadczeniami ucząc się nawzajem, mają doskonałą okazję do poznania swoich możliwości, poprawienia kondycji i pokonania swoich słabości. Można jeździć na takich miejscówkach które widziało się wcześniej wyłącznie na filmach w e TV



Adam Gruszynski:
obozы rowerowe to miejsce, w którym możesz poznać wielu fajnych ludzi, poprawić kondycję, technikę jazdy, a także przełamać swoje bariery. Ponadto podczas codziennej jazdy korzystasz z rad opiekunów, jesteś pod stałą opieką, nie jeździsz sam, o ile wyjazdy do miejscowości na terenie naszego kraju są w zasięgu praktycznie każdego, o tyle wyjazdy zagraniczne stanowią pewnego rodzaju utrudnienie organizacyjne. Świetnym rozwiązaniem tego zagadnienia są właśnie profesjonalnie przygotowane obozy rowerowe, gdzie każdy uczestnik jest pod stałą opieką, posiada rezerwację noclegów, wyżywienie czy bezpieczny transport. Gorąco zachęcam do uczestnictwa w jakichkolwiek obozach rowerowych, jest to świetna przygoda połączona z dobrymi treningami w gronie kolegów i koleżanek o identycznych zainteresowaniach





obóz rowerowy .pl

Więcej informacji na www.obozrowerowy.pl



Maciek Jodko:
Obozy dają możliwość polepszenia swoich umiejętności w bardzo krótkim czasie
Szczególnie jeśli takie obozy prowadzi zawodnicy ścigający się od wielu lat w zawodach Można się od nich dużo dowiedzieć na temat techniki jazdy, treningu, ustawienia roweru, wyboru sprzętu itp. Poza tym obozy dają możliwość poznania nowych miejscówek oraz spotkania ludzi z całej polski których łączy ta sama pasja Jak wiadomo jazda w grupie bardziej motywuje i mobilizuje

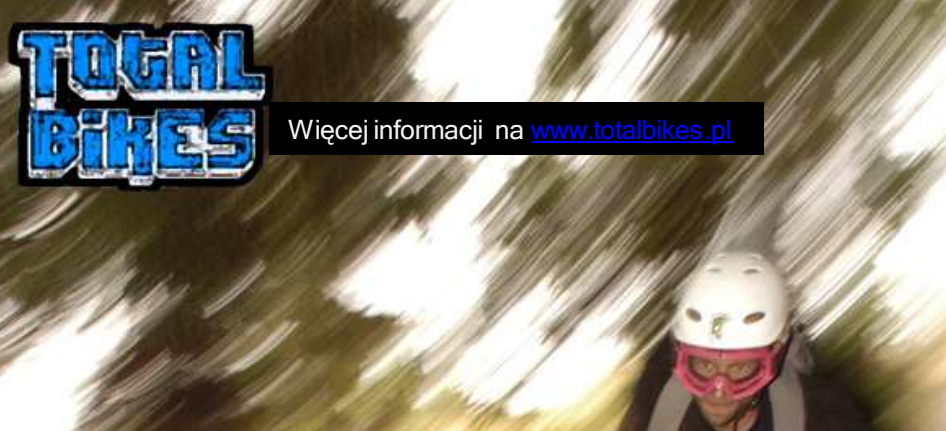


www.43RIDE.com




Szymon Syrzystie:
Powodów jest kilka, jednym z głównych na pewno jest miłe spędzenie czasu w towarzystwie ludzi z tą samą zajawką, w grupie zawsze weselej ;) nawiązane znajomości pozostają na całe życie. Kolejnym plusem jest to że jadąc na obóz nie musimy się niczym martwić, noclegami, jedzeniem, wyciągami... wszystkim zajmują się za nas opiekunowie. Największym atutem obozów jest niewątpliwie to że mamy do dyspozycji doświadczonych zawodników którzy przekazują nam swoje długoletnie doświadczenie i wiedzę. Dzięki cennym radom możemy zmniejszyć ryzyko kontuzji, znacznie przyspieszyć nasze postępy a co za tym idzie oszczędzić czas i pieniądze



A blurred image of a cyclist wearing a white helmet and pink goggles, moving quickly through a wooded area.

Pomysł organizacji obozów rowerowych narodził się dwa lata temu podczas wspólnych wakacji w górach. Zaobserwowaliśmy, że wiele osób jeździ na dobrym sprzęcie, ale kompletnie nie ma pojęcia o technice jazdy, w rezultacie popełniają błędy, których następstwem mogą być poważne kontuzje. Natomiast posiadając pewną wiedzę i umiejętności, coś co na pierwszy rzut oka wydaje się być szaleństwem dla ekstremalistów, okazuje się być normalnym, stosunkowo bezpiecznym sportem.

A group of cyclists gathered on a dirt trail. Some are on their bikes, while others are standing. They appear to be in a discussion or receiving instruction.

Postanowiliśmy zorganizować obóz szkoleniowy dla osób zaczynających swoją przygodę z MTB, kładąc szczególny nacisk na stworzenie u naszych kursantów solidnych podstaw. Priorytetem dla nas jest profesjonalna i doświadczona kadra, która ma coś do przekazania innym. Drugą, równie ważną sprawą, jest dobrze zaplanowany i bogaty program obozu. Na obozach uczymy wszystkiego od podstaw: począwszy od optymalnego wyregulowania sprzętu, poprzez wybór odpowiedniej linii przejazdu, kończąc na bardziej zaawansowanych technikach, jak np. skoki czy dropy.

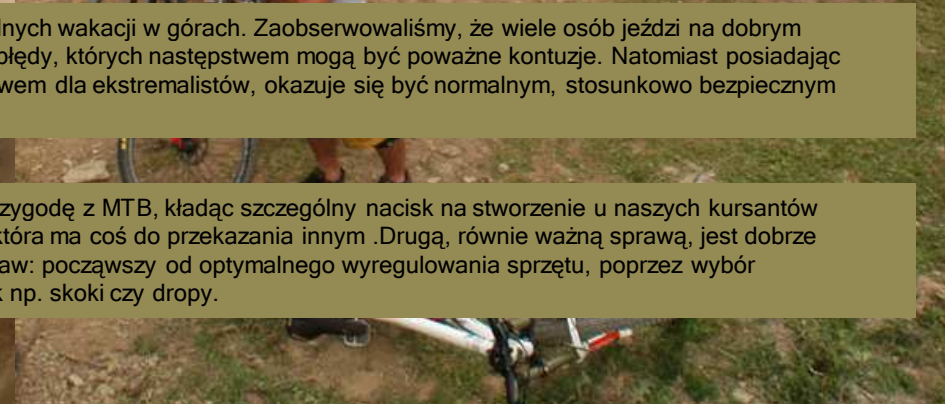
A close-up shot of a bicycle's front wheel and handlebars, showing the rider's feet on the pedals.

Dlaczego warto pojechać na taki obóz?

Odpowiedź jest prosta: samemu do pewnych rzeczy dochodzi się dłużej i niestety nie zawsze udaje się osiągnąć wymarzony cel!

Podczas jednego sezonu można pod okiem doświadczonego instruktora zrobić progres pięć razy szybciej i na dodatek zrobić to w miarę bezpiecznie i w kontrolowanych warunkach. Później zostaje tylko rozwijanie nabytych umiejętności i zastosowanie pozyskanej wiedzy w praktyce. A uwierzcie mi, że jest cała masa z pozoru nieistotnych detali wpływających na naszą jazdę, trzeba tylko wiedzieć na co zwrócić uwagę.

Oprócz samej jazdy, staramy zapewnić naszym uczestnikom inne atrakcje, takie jak aktywny wypoczynek, pokazy filmów, spotkania z ciekawymi osobami świata rowerowego (w zeszłym roku odwiedził nas min. Jan Karpień, legendarny konstruktor doskonale wszystkim znanych maszyn do dh/fr - Karpień Bikes

A yellow mountain bike lying on the ground, possibly being worked on or prepared for a ride.

Zdradzę, że w 2008 roku, każdy z naszych obozowiczów przejdzie kurs udzielania pierwszej pomocy zorganizowany specjalnie dla nas przez ratowników rowerowych z Warszawskiej Masy Krytycznej. Do tego dojdą szkolenia w zakresie regulacji i serwisu amortyzatorów oraz wiele innych atrakcji...

Wojtek Koniuszewski - www.totalbikes.pl



Lato i wakacje sprzyjają wyjazdom i dobrej zabawie. Jeśli dorzucimy do tego trochę fantazji, parę złotych, paczkę zgranych koleśki no i oczywiście rowery, to mamy już wszystko czego potrzebujemy aby zaliczyć udany wyjazd rowerowy np: do Morzine w Alpach Francuskich. Przed pierwszym pobycem we Francji w zasadzie o miejscu do którego zdecydowałem się jechać nie wiedziałem zupełnie nic i nie różniłem się w tej niewiedzy od większości polskich rowerzystów.

Dzisiaj mogę śmiało powiedzieć, że w przyszłym roku z przyjemnością odwiedzę to miejsce po raz trzeci. Zgodnie z informacją uzyskaną z www.maps.google.com aby z Warszawy dostać się do Morzine, musimy pokonać dystans 1,662 km co zajmie nam mniej więcej 17h (realnie trochę więcej). Sami przyznacie że to naprawdę sporo i aby wynagrodzić sobie czas spędzony w podróży sam pobyt rozplanować najlepiej na minimum 6 dni.



FRANCJA

Tekst: Tomek Tywoniuk
Zdjęcia :cykloza



Dla czego warto ?

Morzine nie dość, że samo potrafi zapewnić atrakcję na kilka dni to dodatkowo stanowi doskonałą bazę wypadową do kilku innych okolicznych miejscowości, w śród nich wymienić można goszczące puchar świata w zjeździe Le Gets (rok 2000), Champéry (rok 2007). Tętniące zimowym życiem zagłębienie fanów śnieżnego szaleństwa wraz z nastaniem wiosny, zostają przekształcone w tętniące życiem zagłębienie fanów szaleństwa dwóch kółek. Tak, to zdają się Polacy jako jedni z niewielu narodów mieniących się mianem Europejczyków, żyją w przekonaniu, że góry zarabiają na siebie przeważnie zimą.

Tam z 30 istniejących wyciągów w lecie czynnie działających jest ponad 20. Mało tego wszystkie te miejsca dostępne są po zakupieniu karty magnetycznej wielokrotnego użytku doładowanej na interesujący was okres czasu. Warto dodać, że karta posiada tylko i wyłącznie limit czasowy liczony od daty jej aktywacji do ostatniego dnia do którego została opłacona, co sprowadza się do tego, że tylko wasza kondycja oraz sprzętowe awarie mogą stanąć na przeszkodzie napierania jak to się mówi do oporu.





Zjazd

To jest dokładnie to czego możecie spodziewać się po tamtejszych trasach. Loty na dużych prędkościach, ostre zakręty i profile zjazdów po 5-10 min. W zasadzie sam nie jestem w stanie policzyć ile dokładnie tras jest do dyspozycji w promieniu 20 km, od Morzine, ale przypuszczam że więcej niż 20, może nawet dużo więcej. Tamtejsza infrastruktura umożliwia poruszanie się po górach w iście miejskim standardzie. Odległości pomiędzy dolinami w górę pokonujecie się wyciągami (przeważnie nowe i szybkie), a w dół prowadzi zazwyczaj kilka tras zjazdowych różnej trudności, drogi powrotne z dziennych wpraw przyjemne są nawet podczas ulewnych deszczy,

bo pokonać je można długimi asfaltowymi serpentynami. Prawie wszystkie trasy są przygotowane i utrzymywane w dobrym stanie przez wyznaczone do tego celu ekipy. Owszem hamowania i duże ilości przejazdów na większości tras tworzą tarki, ale to chyba normalne w tego typu miejscach, gdzie duża część rowerzystów nadużywa hamulców. Wszyscy znajdą coś dla siebie bo do wyboru mamy długie górskie ścieżki do osiągania dużych prędkości, kilkukilometrowe trasy składające się z niezliczonej ilości profili i falek, wąskie single na zboczach gór i niebiańskie widoki gdziekolwiek spojrzymy.





Ludzie

Dla przeciętnego polskiego rowerzysty bywającego w polskich górach ciężko jest będzie uwierzyć w to co napisze. Tam rowerzysta jest gościem, o niego się dba, do niego się uśmiecha, jemu dziękuję się z to że przyjechał właśnie tutaj. Wszystkie wyciągi mają zamontowane uchwyty do przewożenia rowerów. Są to najprzeróżniejsze patenty, od wieszaków poczynawszy na dwu kołowych stojakach kończąc.

W większości przypadków twój rower pokonują drogę do góry zupełnie bez twojego udziału. Obsługa wieszaka i obsługa z wieszaka go zdejmują. Owszem są miejsca gdzie taka operacja winna być wykonana własnoręcznie, ale jeśli sobie nie radzisz, obsługa zawsze służy pomocą. Można pomyśleć że pracują tam niezłe osiłki, ale zaskoczą ci znowu, duża część obsługi to kobiety, więc czasami nawet aż się głupio robiło jak uśmiechnięta blondyna tacha twój 20-sto kilowy rower.





Części i serwis

W samej miejscowości Morzine naliczyć można około 10 sklepów rowerowych zaopatrzonych w wszelkiego rodzaju niezbędny sprzęt zamienny. Ktoś powie, że ceny pewnie zabijają, ale tu znowu zdziwienie, bo jeśli chodzi o ceny to nie różnią się zbytnio od naszych. Owszem wiele artykułów jest droższych, ale wynika to przeważnie z braku tak popularnych u nas zastępników. Z serwisem może szalu nie ma i faktycznie do najtańszych nie należy, ale można naprawić w zasadzie wszystko oczywiście za odpowiednią cenę.



WATCH BMX VIDEOS AND CHILL OUT AT FOXHEAD.CO

Corey Bohan www.gofox.pl

www.43RIDE.com





MAGDA

Pytał: Tomasz Profic
Odpowiada: Magda Sypniewska
Zdjęcia: Piotr Dylewski
Yassen Hristov

Magda Sypniewska to jedna z niewielu dziewczyn w naszym kraju, która zdecydowała się na uprawianie niebezpiecznego sportu jakim jest skakanie na rowerze. O ile jeszcze na zawodach downhill'owych można spotkać kilka przedstawicielek płci żeńskiej ścigających się we własnej kategorii, to gdy w grę wchodzi street i dirt, nie możemy pochwalić się zbyt wieloma koleżankami. Magda ma 21 lat i mieszka w Jastrzębiu Zdroju. Pod jej wrażeniem był także sam Timo Pritzel, który nie mógł uwierzyć, że dziewczyna skacze dirty :)



Kiedy i w jaki sposób rozpoczęła się Twoja przygoda z rowerem? Pewnego dnia poznałam w szkole chłopaka (mojego obecnego) Piotrasa, przyjechał do mnie w moje urodziny na dziwnej białej maszynie, jak to ja od razu chciałam żeby wytłumaczył mi po co to służy, wziął mnie potem na przejażdżkę i od razu musiał składać mi mojego makrokesza do jazdy. Już pierwszego dnia przeleciałam przez kierownicę i wpadłam na samochód, a parę dni później zeskoczyłam ze schodów prosto na głowę (bez kasku). Tak mi się to spodobało, że postanowiłam potraktować jazdę poważnie. Rok później rodzice mi kupili LF Cocaine... i zaczęłam trenować do pierwszych zawodów.

W jaki sposób pochodzą do tego Twoi rodzice? Zabraniają Ci jeździć? Jak podchodzą do kolejnego siniaka, kontuzji?

Moi rodzice na początku nawet nie wiedzieli co ja robię, nie obchodziło ich to zbyt, bo siniaki na moim ciele były od lat, ponieważ jestem chłopczycą. Pierwszy raz Tata zobaczył co robię, gdy zawiózł mnie na zawody do Szklarskiej Poręby. Nigdy nie widziałam żeby tak ktoś się dał dopingując swoje dziecko... ale cieszyłam się, że jestem dumny. Gdy pierwszy raz wyśladowałam w szpitalu, zaczęli podchodzić do tego z dystansem, nie interesowali się już zawodami, tym czego się nauczyłam i próbowali wybić mi rower z głowy. Jak się później okazało na daremno. Z czasem również zaczęli nalegać, abym sprzedała rower i poszła do pracy, twierdząc że nic mi on w życiu nie da ale ja w to nie wierze i nie wierzyłam. Więc jednym słowem rodzice nie mają wpływu na moje decyzje.

A koleżanki? Zamiast siedzieć u kosmetyczki czy fryzjera, to jeździsz na rowerze i zdobywasz nowe siniaki. Jak reagują Twoi znajomi?

Moi znajomi to wszyscy którzy jeżdżą, reszta mnie zostawiła właśnie przez moje hobby. Zaczęłam spędzać więcej czasu na rowerze i dla nich to była głupota i coś nie normalnego, że dziewczyna trenuje taki sport. Jednak nie przeszkadza mi to, bo świetnie się czuję w towarzystwie rowerzystów i teraz oni są moją paczką. Mam również Jedną przyjaciółkę która też jeździ i traktuje to poważnie więc nie jest źle. A kto powiedział, że ja nie chodzę do kosmetyczki? Chodzę raz na 2 miesiące wyskubać brwi, albo dowiedzieć się jakiego kremu używać podczas jazdy na wietrze czy w kurzu. Do fryzjera chodzę bardzo rzadko, bo lubię swoje długie włosy i ich naturalny kolor, więc nie mam takiej potrzeby. Oczywiście siniaki nikomu nie przeszkadzają :) Jak już wspomniałam wcześniej byłam chłopczycą i nie było dnia żebym nie miała siniaka, nawet na sesji zdjęciowej miałam ich z 4. Jedynie się przejmują gdy doznam poważniejszej kontuzji, szczególnie mój chłopak, on wtedy martwi się za dziesięć.

Co Ci się najbardziej podoba i czego Ci brakuje w skakaniu na rowerze, co Cię w tym kręci? Adrenalina? Podziw kolegów?

Uwielbiam adrenalinę i głównie to ona mnie nakręca, ale dużą rolę odgrywa moje samopoczucie po każdym nowym tricku jakiego się nauczę. Nie brakuje mi chyba niczego, jeżdżę razem z chłopakiem, mam super kolegów, no może jedynie porządną konkurencji, bo nudzi mnie już występowanie samej na zawodach lub z jedną dziewczyną.





Nie myślałaś o tym, żeby zająć się inną dyscypliną np. downhill'em albo 4X? No jasne że myślałam. Moje marzenie to startowanie w tym roku w downhill'u i slopestyl'u. Mam nadzieję, że namówię sponsora na rower do DH. Nigdy nie było mnie stać na taki sprzęt, a teraz może się uda.

Uprawiasz jakieś inne sporty? snowboard, skateboarding? Co robisz w zimę, gdy nie da się jeździć?

Na razie jestem tylko z rowerem, od przyszłego roku w zimę zajmę się snowboardem. Wiadomo, jak zawsze chodzi o kasę, a raczej jej brak. W zimę jeżdżę na moim pusiaku, mam tu halę niedaleko w Czechach i tam spędzam zimę jeżdżąc na skateparku.

Czy czujesz się jakoś szczególnie w męskim towarzystwie? Czy myślisz, że patrzą na Ciebie "z przymrużeniem oka" czy raczej traktują jako równorzędnego partnera?

Ach ci mężczyźni... Znajomi wiedzą, że od dziecka miałam może ze 2 przyjaciółki, a reszta to faceci, wychowałam się z nimi i na samochodzikach z bratem :D Więc moi znajomi traktują mnie raczej jak równego gościa, z którym pogadają na męskie tematy. A czuję się normalnie, jak w stadzie owiec, nigdy nie umiałam rozmawiać z dziewczynami na damskie tematy typu: kosmetyki, podrywanie itp.

Jak podchodzisz do kwestii równouprawnienia w kolarstwie ekstremalnym? Czy wartość nagród powinna być taka sama dla mężczyzn i kobiet? Przecież rywalizacja kobiet jest mniejsza z racji tego, że mniej ich startuje. Uważam, że tak. Dlatego, że dziewczyny i tak dostają więcej z racji tego, że po prostu są. Ja na przykład nie lubię być wyróżniana, a mężczyźni przecież wkładają w to tyle samo wysiłku, a nawet więcej z uwagi na bardzo dużą konkurencję.





Dziewczyny powinny mieć własną kategorię czy raczej powinny rywalizować z chłopakami?

Tu jednoznacznie własną. Dziewczyny jednak mają swoją technikę, jeżdżą bardziej zachowawczo i starają się wykonywać wszystko perfect. Nie znaczy to że kiedyś nie przebiore się za faceta żeby sprawdzić swoje szanse z płcią przeciwną [śmiej]...

W jaki sposób zdobyłaś ten sponsoring?

Po pierwszych zawodach w Szklarskiej Porębie. Wygrałam ramę Pussy, a później pojechałam do firmy Duncona po części i razem z moim chłopakiem. Spytaliśmy się o sponsoring. Teraz podpisałam umowę i jestem z tego szczęśliwa, to prawdziwa profesjonalna firma i nigdy jej nie opuszczę (chyba, że mnie wyrzucą).

Na jakim rowerze jeździsz? Jaki jest Twój stosunek do ostatnich trendów (zbijanie wagi, siodła slim czy wąskie spodnie itp.) ?

Oczywiście jeżdżę na ramie Pussy. Teraz będę zmieniać wiele części, więc nie wypowiem się szerzej. Co do wagi to oczywiście jest ona ważna, im lżej tym lepiej, ale ja zwracam uwagę również na wytrzymałość. Siodła slimy są super, ale to dopiero jak nauczę się go nie używać przy niektórych trickach. A ubiór? Jak najbardziej wąskie spodnie, obcisły top, bo mi w tym wygodnie i dobrze się czuję. Do tego czapka trakerka i można iść śmigać .

Jak podchodzisz do startów w zawodach? Jedziesz po to by się pokazać czy po prostu jest to kolejny dzień na rowerze?

Muszę powiedzieć, że uwielbiam zawody, uwielbiam aparaty, kamery i swoje zdjęcia. Wtedy widzę jak mi idzie jazda. No i można wysłuchać uwag "prosów". Jednak bardziej bym się przykładała do startów gdybym miała konkurencję, o czym mówiłam już wcześniej. Na zawodach czuję się jak kolejny facet na rowerze :D

Jaki jest Twój ulubiony i nienawidzony trik? Czy próbowałaś kiedyś rotacji?

Jestem w trakcie nauki 360 i old schoola, tricke są bardzo trudne, ale ja wierzę, że wszystkiego się nauczę z czasem. Nienawidzę jakże banalnego no footera, zawsze wolałam puścić kierownicę niż zdjąć nogi z pedałów .

Na kim się wzorujesz? Kto jest Twoim idolem?

Moją idolką jest Hannah Steffens [znana m.in. z Chain Reaction 5 - przyp. red.]. Laska kręci wszystkie męskie tricke i trenuje na Woodwardzie. To dzięki niej zaczęłam próbować tego co trudne. Męski idol to Darren Pokoi jeśli chodzi o styl jazdy i kręcenie trzyczóstek.

Gdybyś mogła wybrać jakiegoś pro-ridera na wspólną jazdę to kogo byś wybrała i dlaczego? No i oczywiście gdzie byście pojechali?

Oczywiście była by to Hannah, od kogo innego mogłabym się więcej nauczyć jak nie od dziewczyny? Nie miałybyśmy pewno problemu z dogadaniem się, jak to czasem bywa wśród facetów. Pojechałybyśmy na Woodward, to moje skryte marzenie wybrać się tam kiedyś.





Jakie są Twoje największe sukcesy i porażki?

Moje sukcesy to wszystkie zawody, na których udało mi się zjawić. Porażką było rozwalenie łokcia tydzień przed Szklarską Porębą w 2007r. Uszkodziłam sobie nerw, torebkę stawową i nie ruszałam ręką przez prawie 3 miesiące przez co ominęły mnie wszystkie zawody.

Kontuzje?

Kontuzje to nieodzowna część uprawiania sportów ekstremalnych. Jak mówiłam na samym początku, zaczęłam przygodę samymi kontuzjami. Najpierw rozwaliłam głowę skacząc ze schodów. Nawet nie byłam u lekarza żeby rodzice się nie zorientowali. Potem było dużo otarć siniaków itp. Następnie na hopy polecałam na przód i rozciąłam sobie intymne miejsce, gdzie miałam 4 szwy, no a potem łokieć. Cztery szwy, nerw, torebka i mam teraz śliczną bliznę na ręce. Jednak nie przejmuję się kontuzjami, dla mnie to już normalka.

Miałas kiedyś momenty zwątpienia? Rzucasz to i zajmuję się czymś innym...

Jasne że tak, szczególnie kiedy nic mi nie wychodziło i koledzy się ze mnie nabijali. Również gdy rodzice na mnie siadali z tego powodu. Jednak to wszystko tylko mnie wzmocniło i na dzień dzisiejszy nie przejmuję się żadną krytyką. Znam swoją wartość i wiem co sądzą o mnie najbliżsi, a to jest najważniejsze.

Nie uważasz, że ten sport nie jest dla dziewczyn? A może wręcz przeciwnie?

Uważam, że nie jest to zajęcie dla słabych dziewczyn chcących zwrócić tylko na siebie uwagę.

Tylko twarde laski z charakterem się odnajdą w tym sporcie. Tutaj trzeba liczyć się z kontuzjami, z wysiłkiem i dużo trzeba poświęcić wolnego czasu. Ja mam o tyle dobrze, że kocham jazdę i dla mnie to przyjemność, tym bardziej że robię to z ukochaną osobą, która nie ma do mnie pretensji o czas poświęcany jeździe.

Czy znasz jakieś inne dziewczyny, które skaczą na rowerach? Jesteście koleżankami czy raczej patrzycie na siebie wilkiem?

Znam kilka dziewczyn, ale nie mam z nimi dobrego kontaktu. Raczej rzadko rozmawiamy i to głównie na gg. Jest jednak jedna, którą poznałam na gg, a potem we Wrocławiu. Ma na imię Dagmara i jesteśmy prawdziwymi przyjaciółkami, rozmawiamy o rowerach, o jeździe i chcemy w wakacje razem trenować do zawodów. Zawsze dobrze jeździć z rówieśniczką :)

Dość często gościisz w skateparkach u naszych południowych sąsiadów. Czy są jakieś istotne różnice w poziomie jazdy czy mentalności między Czechami, a Polakami?

Jeśli chodzi o czeskich prosów na MTB to poziom jest porównywalny do naszych riderów. Jednak przyznam, że to dziwny kraj i ludzie mają dziwne podejście do wielu rzeczy. Są czasami spięcia między polakami i czechami. Chcą na siłę pokazać, że są lepsi, ale myślę że jak było by na odwrót to Polacy też pokazali by się od jak najlepszej strony. Ja ogólnie lubię tam jeździć i nie widzę większych różnic między nami.

A jak tam Twoje życie prywatne? Twój chłopak też skacze na rowerze, więc raczej nie masz problemu typu "rower albo ja"...

To jest właśnie najlepsze w tym wszystkim, ja i Piotrek nie dość, że jesteśmy najlepszymi przyjaciółmi to i partnerami. Jeździmy wszędzie razem, nie kłócimy się o spędzony czas na rowerze, bo oboje robimy to co sprawia nam frajdę. Tym bardziej, że on poświęca mi dużo uwagi i uczy mnie wielu rzeczy. Zależy mu na tym, abym była dobra. Oczywiście ja też mu pomagam i to jest super. Myślę, że jak było by inaczej to nasz związek nie przetrwałby roku.

Co aktualnie porabiasz? Uczysz się, pracujesz? Jakie są Twoje plany na przyszłość zawodową?

Aktualnie uczę się w LO eksternistycznym. Po maturze za rok chcę iść na studia, prawdopodobnie na projektantkę mody lub coś równie kreatywnego. Również próbuje sił w modelingu, ale to bardziej jako hobby. W najbliższym czasie chciałabym się zapisać na kurs tańca hip-hop, bo uwielbiam tańczyć. Jestem bardzo wszechstronną osobą i nie lubię się nudzić. Praca w przyszłości jakby była związana z rowerami to byłby szczyt marzeń każdego ridera.

Jakiej muzyki słuchasz? Czym się interesujesz poza rowerem? W jaki sposób spędzasz wolny czas?

Muzyki słucham jakiegokolwiek, która wpadnie mi w ucho czy to rock, hip-hop, pop, r'n'b. Jak wcześniej napisałam interesuję się tańcem hip-hop, ćwiczę jogę, lubię japońskie anime. Wolny czas spędzam z Piotrkim na różne sposoby. Czasem obejrzymy jakiś film, albo gdzieś wyskoczmy z moim kochanym psem (alsakan malamut). Jednak głównie to spędzamy czas jeżdżąc na rowerach.

Wzięłaś udział w pewnym konkursie na metamorfozę... i wygrałaś! Powiedz coś więcej...
To był czysty spontan, parę osób stwierdziło, że nie mam szans w takim konkursie i jak to ja - musiałam udowodnić, że się mylą. Potem organizatorzy zadzwonili do mnie... że wygrałam! Tak pojechałam do Warszawy na babski dzień, wydałam fortunę na ciuchy w Złoty Tarasach. Później zajął się mną stylistka fryzur Edyty Górniak i profesjonalny fotograf gwiazd. Było po prostu super!

Czasu na zwiedzanie miasta wiele nie miałaś. Jakie wrażenia pozostawiła po sobie Stolica?

Racja, zwiedziłam kawałek Warszawy, ale mimo to byłam zachwycona. Strasznie mi się podobało. Jedyne przez ogromny ruch na ulicach dostałabym nerwicy w pierwszych dniach jazdy.

Byłaś także na targach rowerowych 2008 w Warszawie. Jakie wrażenia?

Jakbym chciała wszystko opisać, to by mi 10 stron A4 zabrakło. Po prostu było cudownie, poznałam wielu fajnych ludzi, świetnie się bawiłam, no po prostu cud miód i orzeski. Jednak w przyszłym roku to mam nadzieję, że będzie tam jakiś box i można będzie poskakać.

Czy adrenalina jest lepsza od seksu? ;)

W pewnych momentach tak, jak jesteś parę metrów nad ziemią to nic nie zastąpi tego uczucia :D ...a z resztą się wyrównują :D

W 2008 roku zostałaś włączona do ekipy instruktorskiej na obozy rowerowe Bike-Camp.pl. Perspektywa spędzenia całych wakacji na różnych obozach w Polsce i Europie chyba jest bardzo kusząca?

To było moje marzenie! Jestem niesamowicie szczęśliwa z tej oferty, przy okazji będę mogła się wiele nauczyć i mam nadzieję sprawić, że przyjedzie na obóz więcej dziewczyn :) Tym bardziej, że uwielbiam podróżować to takie wyjazdy to dla mnie sama przyjemność.

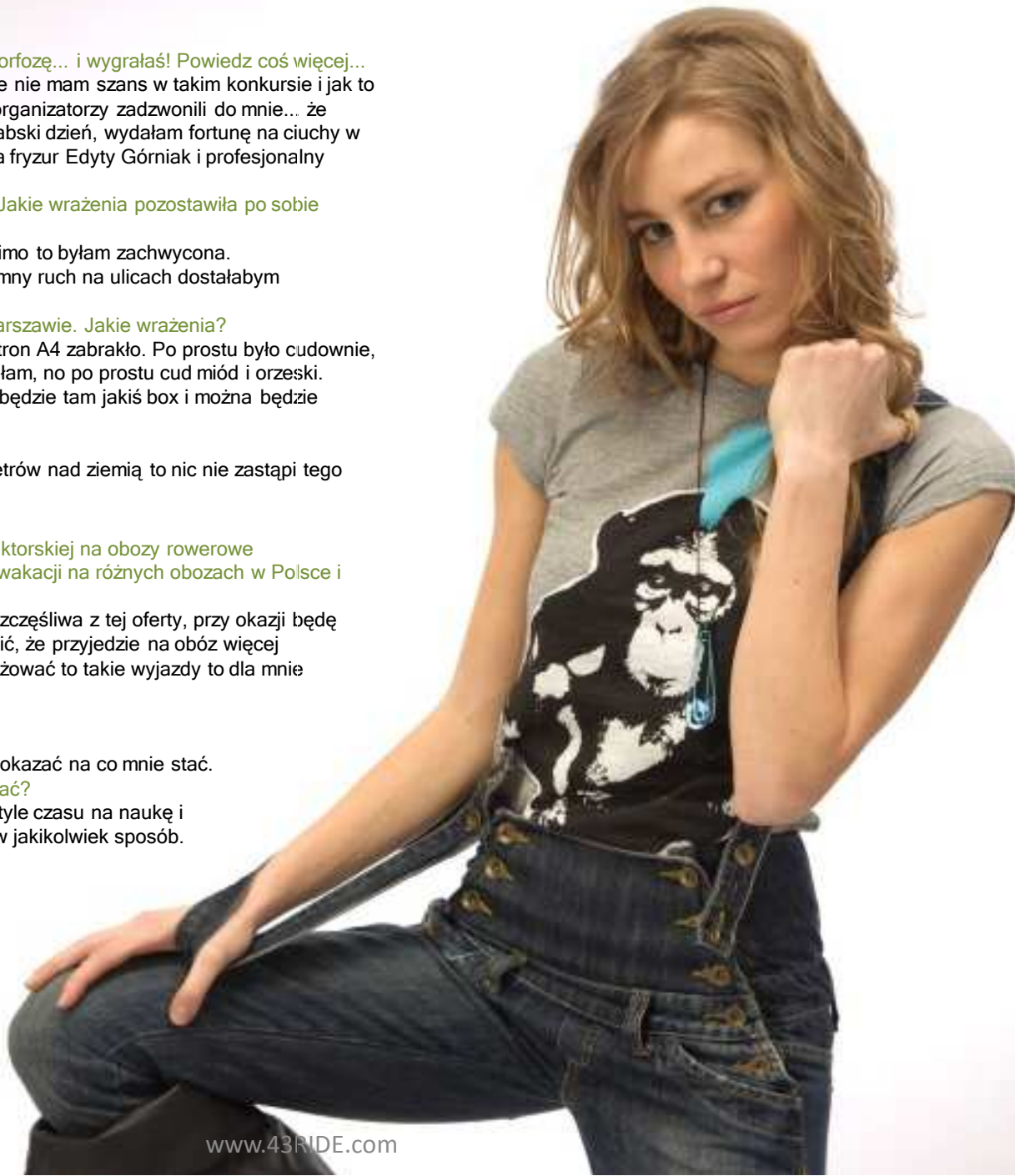
Jakie masz plany na ten rok?

W tym roku to jazda, jazda i jeszcze raz jazda.

Chcę poświęcić się w całości na trenowanie i pokazać na co mnie stać.

Czy chcesz komuś coś powiedzieć, podziękować?

Dziękuję mojemu chłopakowi, że poświęca mi tyle czasu na naukę i wszystkim, którzy we mnie wierzą i pomagają w jakikolwiek sposób.



Black Market Bikes to mała firma rodem z Kalifornii, pomysłodawcą oraz właścicielem jest **Carter 'Captain Carter' Holland** znana postać w świecie BMX i MTB, jeden z nielicznych już SHL (Sheep Hills Locals). Black Market produkuje w fabryce kultowej firmy bmx S&M w Kalifornii. Firma od samego początku stawiała na jakość produktów bez kompromisów. W 2003 roku jeżdżąc na Sheep Hills widziałem Cartera Hollanda i Chrisa Moellera testujących prototypy MOB'a, więc obecne produkty są owocem ciężkiej pracy i długich testów. Od tego roku black market będzie dostępny również w Polsce.

Zapraszam na stronę www.blackmarketbikes.com.pl - Sprawdźcie ofertę i program sponsorski!

Piotr "SZWED" Szwedowski





MILANÓWEK

Tekst: Michał Jasiński
www.nypelmtb.com
Zdjęcia: Rafał Dłużewski

Kiedy rozpoczynała się moja przygoda z rowerem w Milanówku nie istniała ani jedna miejscówka, która mogłaby, choć trochę przypominać Dirt. Jestem skłonny zaryzykować stwierdzenie, że owa sytuacja przekładała się na cały kraj. Pewnego dnia wspólnie z Batoonem, Olejem, Cezarem, oraz resztą ekipy dinozaurów ówczesnej sceny rowerowej postanowiliśmy zmienić coś w tej kwestii. Na początku zdecydowaliśmy się wyprofilować naturalne nasypy, aby można było na nich polatać. W czasach, o których mowa (lata 90 XX w) w Polsce praktycznie nie było magazynów, oraz telewizji poświęconej Dirt Jumpingowi, dlatego nie mieliśmy, na kim się wzorować. Wszystkie nasze działania oparte były na metodzie prób i błędów. Pierwszy w miarę profesjonalny Dirt powstał w 1998 r. na terenie Klubu Sportowego KS Milan, jednak los nie okazał się dla niego łaskawy. Podczas remontu boiska piłkarskiego, oraz trybun pod naszą nieobecność ziemia z której wybudowaliśmy miejscówkę wykorzystana została do wyrównania płyty boiska. Ku naszemu zaskoczeniu nikt z prezesów oraz pracowników klubu nie zauważył, aby ktokolwiek wjeżdżał z ciężkim sprzętem niezbędnym do niwelacji skoczni. Dopiero po kilku latach udało się ustalić, jaka była prawdziwa przyczyna zniknięcia blisko 200 ton ziemi. Po zmianie władz miejskich, oraz zarządu klubu rozpocząłem negocjacje mające na celu zagwarantowanie milanowskim rowerzystom autonomicznego terenu, na którym mogliby tworzyć tory o dowolnej konfiguracji, oraz stopniu trudności. Chcieliśmy mieć pewność, że sytuacja z „równaniem płyty boiska” nigdy więcej się nie powtórzy. Po kilkudziesięciu spotkaniach, sporządzeniu odpowiednich dokumentów, w tym zezwoleń, oraz deklaracji, otrzymaliśmy pisemną zgodę od Burmistrza Miasta Milanówka Pana Jerzego Wysockiego na zaprojektowanie oraz wykonanie toru rowerowego. Decyzja ta stała się punktem zwrotnym w rozwoju milanowskiej i jak się później okazało również ogólnopolskiej sceny Dirt Jumpingowej.



Idąc za ciosem w 2004 r. wpadłem na pomysł zorganizowania zawodów, które spełniałyby oczekiwania zawodników, oraz sponsorów. Wizję imprezy rowerowej posiadającej rangę Mistrzostw Polski zaprezentowałem kilku firmom. Spotkało się to z niebywałą aprobatą. Nikt z ekipy rowerowej nie spodziewał się, że w tak małym mieście jak Milanówek możliwe będzie zorganizowanie zawodów wspomnianej rangi.

Wspólnie ze znajomymi zakasaliśmy rękawy i zajęliśmy się budową wcześniej zaprojektowanego toru. Budowa trwała dosyć długo, ponieważ nie dysponowaliśmy jakimikolwiek środkami finansowymi. Wszystkie prace wykonywane były ręcznie bez użycia ciężkiego sprzętu. Po kilku tygodniach równania, grabienia, podlewania, kopania, zagęszczanie, profilowania i klepania udało się nam zbudować Dirt, o jakim zawsze marzyliśmy. Powstało 9 hop biegnących w różnych kierunkach, dwa rozpędy, oraz funbox do trenowania nowych tricków.





Na wspomnianym obiekcie wspólnie z wybraną grupą firm komercyjnych, oraz Urzędem Miasta Milanówka udało się zorganizować pierwszą edycję Oficjalnych Mistrzostw Polski Dirt Jump MTBMX. Nie było to jednak łatwe, ponieważ zawody w Dirt Jumpingu w owych czasach dla mających weń uczestniczyć sponsorów jawiły się jako absolutna nowość.

Dlatego nakłonienie firm do współpracy było nie lada wyzwaniem. Kiedy przedstawiłem pomysł zorganizowania imprezy jeszcze przed zbudowaniem Dirtu większość potencjalnych partnerów reagowała bardzo entuzjastycznie. W miarę, kiedy pomysł zaczynał stawać się coraz bardziej realnym tworem te same podmioty powolutku „rakiem” wycyfywały się z wcześniej złożonych deklaracji pomocy.

Na „polu walki” pozostali nieliczni zarówno, jeśli chodzi o firmy komercyjne jak i rowerzystów. Były to osoby, które potrafiły zwizualizować, od lat zaprzatający nasze głowy plan jako realne przedsięwzięcie. Zawody okazały się niebywałym sukcesem, którego nikt się nie spodziewał.

Pogoda dopisała jak na zamówienie, zawodnicy prezentowali swoje umiejętności na profesjonalnie wykonanym torze, w tle muzyka na żywo, głos komentatora, tabuny ludzi, oraz liczna grupa fotografów i kamerzystów. W finale posypały się tricke z górnej półki, które do tej pory polska publiczność mogła oglądać jedynie w zagranicznych magazynach rowerowych, oraz produkcjach video.

Uwieńczeniem zawodów, był konkurs best trick, który przyciągnął kilkutysięczną publiczność.

Na zwycięzców pierwszej edycji Oficjalnych Mistrzostw Polski Dirt Jump MTBMX, czekały atrakcyjne nagrody rzeczowe, oraz pieniężne. Po wręczeniu laurów wszyscy, którzy mieli ochotę i siłę na dalsze wojaże udali się na after organizowany przez Jamaja.



Od 2004 r. Dirt bezustannie ewoluje, aby zaspokoić oczekiwania zawodników, których umiejętności wzrastają w niebywałym tempie. Co roku odbywają się na nim kolejne edycje MTBMX stając się klasyką i jednocześnie kwintesencją polskiego Dirt Jumpingu. Bardzo się cieszę, że los pozwolił mi spotkać na mojej drodze osoby, które wspierały mnie w działaniach i bezinteresownie pomagały w rozmaitych aspektach przygotowań do imprezy. Niektóre z nich z upływem lat oddaliły się od projektu, jednak pojawiły się i nadal pojawiają nowe twarze, za co serdecznie dziękuję. Na koniec chciałbym zaprosić na jubileuszową V edycję Oficjalnych Mistrzostw Polski MTBMX, która odbędzie się w Milanówku na stadionie Milan Milanówek w ostatni weekend sierpnia, lub pierwszy weekend września 2008 r. Dokładna data podana zostanie do wiadomości co najmniej 2 miesiące przed rozpoczęciem imprezy.



Na zawodników czekać będzie jak zawsze przebudowany i udoskonalony tor, masa nagród, pieniądze, oraz niespodzianka, o której na razie nie mogę nic więcej powiedzieć. Publiczność może spodziewać się niesamowitych tricków śmietanki Polskiej sceny Dirt Jumpingowej, dobrej muzyki i wielu atrakcji, które jak wyżej wspomniana niespodzianka przynajmniej na razie pozostają tajemnicą. Do zobaczenia!

SPANK *Smoke*

Testowali: Bartosz Krzysztoń
Kamil Majcher



Spank Bikes to młoda niemiecka firma, która pomimo swojego krótkiego czasu istnienia zdążyła już wkręcić się całkiem dobrze w świat rowerów. Produkty Spanka to przede wszystkim sprzęt wysokiej klasy, wykonane z niemiecką precyzją i dokładnością. W ofercie Spanka znajdziemy obręcze, kierownice, mostki, siodełka, koła, gripy i przede wszystkim ramy. Jedną z nich to Puff przeznaczoną do 4crossu, natomiast druga to Smoke. W tym teście zapoznajcie się bliżej z tym cackiem i poznacie, aż trzy różne oblicza tej ramy.





Street i dirt.

Dzięki zrywnej geometrii i krótkiemu tylniemu trójkątowi rama jest bardzo podatna na wszystkie nasze ruchy. Możemy naprawdę przyszatanić zarówno na ziemnych hopkach jak i w betonowej dżungli. Rame bardzo łatwo wprowadzić w obroty, nadawanie jej rotacji to czysta przyjemność, przy amortyzatorze o skoku 100mm otrzymujemy streetówkę z prawdziwego zdarzenia, dzięki napinaczom koła z łatwością możemy naciągać łańcuch i dostosowywać odległość tylnego koła do naszych zapotrzebowań. Rama została tak przemyślana, aby zamontować nawet piastę o 14mm osi, co pozwala na założenie pegów. Wystarczy zdemontować zintegrowane napinacze koła i pozostają nam same poziome haki. Rama cechuje się dużą sztywnością, co szczególnie czuć podczas nie dokręconych 360 lub 180.

Jeśli tylko najdzie nas ochota bez problemów możemy skoczyć z kilkunastu schodków na płaskie, bądź z murka. Możemy być pewni, że Smoke da radę, ta rama została stworzona do takich rzeczy. Rama również świetnie sprawuje się w dircie, jest zwrotna i naprawdę podatna na nasze ruchy, podczas obrotów rower pozwala na pełną kontrolę nad tym co robimy, z łatwością możemy się wzbic na niej w powietrze z pionowego wybiecia i wkleić się w strome lądowanie tak jak tego chcemy. Sztuczki w powietrzu, can cany, flipy, barpiny...to wszystko pestka. Odpowiednia geometria sprawia, że niema możliwości zachaczenia kołem przy barspinach- nawet przy 26 calowych kołach, jest wciąż spora rezerwa, niska rura podsiodłowa sprawia, że bez problemu szybko przełożysz nogi w powietrzu.



Geometria:
Rura podsiodłowa: 350mm
Kąt główki: 69*
Kąt rury podsiodłowej: 72*
Górna rura: 555 mm
Główka ramy: 100mm
Chain stay: 390~415 mm
Baza kół: +/- 1035mm
Szerokość opony: 70mm
Obejma podsiodłowa: 29,8mm
Szyca: 27,4 mm
Dostępne kolory: Czarny, Biały, Zielony, Żółty

Freeride.

Ramka ta wbrew pozorom i jej fabrycznemu przeznaczeniu (street, dirt) doskonale sprawuje się we freeride'owej jeździe, dzięki zintegrowanym poziomym napinaczom koła wyciętym w technologii CNC wraz z poziomymi hakami, możemy ustawić tylne koło według naszego zapotrzebowania, wiadomo im bliżej tym bardziej rama jest zwrotna, im dalej- mniej zwrotna, ale za to bardziej stabilna podczas długich lotów i szybkich zjazdów. Tylne koło (26 cali) ustawione możliwie jak najbliżej rury podsiodłowej pozwala na zmieszczenie opony o maksymalnej szerokości 2.4 (maxxis), dzięki takiemu ustawieniu otrzymujemy zwrotny rower do technicznej, szybkiej jazdy po wąskich ścieżkach.

Plusy:

- + krótki tylni trójkąt
- + geometria
- + zintegrowane napinacze
- + oś 14 mm lub 10 mm
- + brak „zahaczenia” nogą przy barspinach przy kole 26”
- + duża sztywność

Rama bardzo dobrze znosi mocne nie doloty i duże obciążenia, jej agresywna geometria przy ustawionym skoku 160mm, pozwala na bardzo długie i pewne skoki, a w powietrzu można panować całkowicie nad lotem. Rama wyposażona została w masywny hak z mocowaniem na przełęczkę oraz regulowane mocowanie hamulca tarczowego(160-203mm), do ramy można zamontować także hamulec typu v-break, zarówno mając 26 calowe koło jak i 24 calowe, do ramy możemy również zamocować napinacz, Spank Smoke posiada mocowanie napinacza pod standard ISCG.

- + precyzyjne wykonanie (spawy, dbałość o detal)
- + mocowanie pod v- brake/ hamulec hydrauliczny , 26/24
- + wygląd
- + ładne kolorki, grafika

Minus:

- rama nie posiada mocowania pod bidon!;

Ryys – Rysiek Syrczyński



Jeździsz na rowerze?

-Tak, jeżdżę na rowerze i to już dobrych parę lat. Wcześniej był to trial, później street mtb a obecnie jedyne słuszne oblicze streetu czyli bmx .

Co jest trudniejsze, jazda czy kręcenie?

-Początki jazdy i początki każdej z form twórczości na tym opartej, czy to robienia zdjęć czy filmów, są tak samo proste. Potem już wszystko zależy tylko od naszych chęci i ambicji, trudność może dążyć do nieskończoności. Chociaż w tej drugiej grupie ciężiej się połamać.

Czy pomaga/przeszkadza Tobie to przygotowaniu/wy-myśleniu ujęć? czy raczej nieplanujesz i idziesz na żywioł?

-Wg. mnie zdecydowanie pomaga znajomość tematu. Wiesz, mam taki odruch, że jak gdzieś jestem, odruchowo wyszukuję ciekawe miejscówki do jazdy a tym samym do kręcenia fajnych akcji. No i dochodzi fakt, że wiesz dokładnie jak każdy trik wygląda, które są fajne itd. Staram się zawsze mieć kilka określonych pomysłów na ujęcia, zrobić je, a później dokręcić sporo spontanicznych - te zawsze się przydają.

Jesteś samoukiem czy też kształcisz się w kierunku?

-Jestem samoukiem ale doceniam 'solidne podstawy' i staram się sporo czytać i słuchać mądrzejszych ode mnie.

Wolisz kręcić dziewczyny czy chłopców ;)?

-Jeśli chodzi o to co kręcę to głównie skupiam się na dircie, strecie i sloopie - dziewczęca scena w Polsce jest raczej wątpliwym tematem do filmowania.

Ok, widzisz różnicę zainteresowania firm kręceniem filmów w czasie kiedy zaczynałeś filmować a w dniu dzisiejszym?

-Różnica jest niesamowita - jeszcze kilka lat temu było nie do pomyślenia utrzymać się z robienia filmów poświęconych tylko rowerowej ekstremie. Dziś jak najbardziej ;)

W ostatnich filmach występują rozpoznawalni w PL riderzy, czy wg Ciebie kreują lifestyle/sport pozytywnie przez twoje produkcje? mają wpływ na to co zobaczą w ostatecznej wersji?

-Hah, wiedziałem, że w końcu przewinie się temat tripa.

Powiem ci tak - jeśli odizolujesz od reszty świata kilku młodych, raczej szalonych gości (bo ciężko żeby czołówka sportów ekstremalnych była w pełni normalna...) i będziesz ich trzymał razem przez ponad tydzień to logiczną sprawą jest, że wzajemnie się nakręcą.

Z tego czasem wychodzą akcje z których dumnym raczej się nie jest, ale na pewno zabawa jest przednia. To prawie tak jakbyś cały czas był na haju albo pijany - rano nie wszystko będzie wydawało się śmieszne.

Oczywiście jeśli komuś bardzo na tym zależy to materiał się wycina.

Ale nie mam w sobie zbytnich oporów przed pokazywaniem tego co Niektórym może się nie spodobać. Jeśli chodzi o kreowanie lifestyle'u to oni robią to co chcą a ja nie będę moralistą mówiąc co jest dobre a co złe, po to człowiek ma mózg żeby samemu sobie to ustalać.

Co do samego sportu to ciężko mieć zastrzeżenia, co do poziomu jazdy polskich pro, dzieciaki też tak chcą i branża się nakręca, umiejętności rosną.



Chciałbyś zrobić materiał od początku do końca wyreżyserowany i zrobiony wg swojej wizji? móc wykreować kogoś lub coś wg własnego widzi mi się?

-Tak, zdecydowanie chciałbym, czy to poprzez film czy też program w telewizji, zwykłej bądź internetowej. Jest masa ludzi i miejsc, które fajnie byłoby pokazać szerszej publiczności w wybrany przez siebie sposób, mam bardzo długą listę ale zobaczymy - może chociaż część uda się w tym sezonie zrealizować. Paradoksalnie praktycznie każdy kto zaczyna swoją zabawę z filmem ma dowolność formy i treści, dopiero później jest z tym ciężiej z tym jest i trzeba się nieźle napracować, żeby móc robić kompletnie po swojemu.

Mówiąc że da się z tego utrzymać masz na myśli utworzenie nazwijmy to Wytwórni Filmów Extremalnych ?

-, "WFE" nazwa mało wzniosła ale można właśnie w ten sposób. Chociaż jest dużo więcej możliwości a myślę, że to dopiero początek rozwoju tej gałęzi w Polsce, zarówno dla filmowców jak i fotografów. Coraz więcej dużych firm interesuje się sportami ekstremalnymi a ludzie chcą to oglądać. To stwarza naprawdę dobry grunt pod wiele rodzajów twórczości i jeśli ktoś będzie to robił dobrze, to raczej nie musi się martwić o brak nabywców.

Kręcąc dużo masz okazje oglądać na przestrzeni czasowej wielu raiderów, zauważasz różnicę w ich podejściu do jazdy rowerowej?

-Každy trochę inaczej podchodzi do jazdy - dla jednych jest to najważniejsza sprawa w życiu i odkładają wszystko inne na dalszy plan, dla innych jest to tylko dodatek do normalnego trybu (szkoła, praca) życia. Nie mi oceniać co jest właściwe ale na pewno życzę sukcesu każdemu, kto próbuje zrealizować taki "american dream". Inną kwestią jest podejście do ryzyka i jak to się przyjęło nazywać w naszym środowisku "buzacji". Wydaje mi się, że są dwa główne style (oczywiście mówię o klasie pro) - ciągłego parcia do przodu, nowych trików i przekraczaniu kolejnych granic oraz drugi - powolnego dopracowywania tego co już się potrafi do poziomu nieosiągalnego dla tych pierwszych, gdzie sztuczki wychodzą za każdym razem, do tego w pięknym wykonaniu. Tu też ciężko polemizować co jest lepsze - ważne żeby się przy tym dobrze bawić.

Myślisz że ludzie jeżdżący dobrze mogą liczyć że w końcu ktoś ich zauważy i pomoże w dalszym rozwoju umiejętności?

Przez kilka ostatnich lat zaszło wiele zmian na naszej scenie rowerowej. Kiedyś bardzo ciężko było mieć sponsorów, a i warunki były kiepskie. Obecnie praktycznie każdy wyróżniający się poziomem ma jakąś firmę, która go wspiera a wielu już nie tylko dostaje części ale i comiesięczną kasę. Warto pokazywać się na zawodach, filmach, zdjęciach - możliwości jest sporo. Oczywiście poza samą jazdą ważny jest też wizerunek ale myślę, że jeśli ktoś radzi sobie naprawdę dobrze a przy okazji jest lubiany wśród innych to może być spokojny o wsparcie i pomoc do dalszego rozwoju.

Ok, wizerunek, RyyS – rozszyfruj.

Hah, nie ma żadnego szyfru. Kiedyś przyjęła się taka nazwa i pod nią robie to co robie. Ale bardzo możliwe, że już niedługo marka sie zmieni, to jednak temat na zupełnie inną rozmowę.

Ryys:), mniej poważnie, mało uśmiechu na twojej twarzy, dużo zmartwień?, dużo pracy? taki kreujesz wizerunek ;)?

Bynajmniej. Optymizmu we mnie nie brakuje, uśmiechu i śmiechu jest ciągle bardzo dużo ale to zostawiam raczej dla siebie i znajomych. A co do pracy to taką sobie wybrałem, że zawsze jest jej dużo ale jak lubisz to co robisz to ciężko na to narzekać. Zmartwień brak, zdarzają się najwyżej drobne trudności.

Mam nadzieje ze wypali Twój nowy projekcie, czego Tobie życzę, a tymczasem na koniec, który tytuł poleciałbyś w pierwszej kolejności z dostępnych na www.ryys.prv.pl produkcji jakie dotychczas zrobiłeś.?

Zdecydowanie - "Ride". Do zobaczeni także tutaj <http://pl.youtube.com/watch?v=yRGGm7wpVvo>

Dzięki.

Na naszym rynku pokazała się ciekawa kamera do filmowania z przeznaczeniem sporty ekstremalne - sugerowana cena 700 pln

SPECIFICATIONS:

SENSOR: 3 Megapixel (2048X1536)

LENS: Glass F2.8

EXPOSURE: AutoINTERNAL

MEMORY: 16 mb, expandable to 2 GB SD card**VIDEO:** 640 X 480 (54 min. - 2GB SD)**SELF TIMER:** 10s

PC CONNECTOR: USB / RCA TV cable

POWER: 2X AAA (included)

OPERATING SYSTEM: WIN ME/2000/XP and Mac OS 9.1/ 10.2

więcej danych technicznych u dystrybutora.



Dokładnych informacji uzyskasz od dystrybutora tej kamery www.goFox.pl



Największym marzeniem przeciętnego dirtowca jest po dzień wolny. Bez szkoły, pracy, obowiązków. Tylko Ty i rower.

DIRT

Tekst: Tomasz Walczak

Zdjęcia: Jacek Wejster www.yacmen.ownlog.com





Drugą rzeczą potrzebną do pełni szczęścia jest piękne, bezchmurne niebo połączone z wiatrem nie przekraczającym miana wiosennej bryzy. Ostatni czynnik, który uważam za stosowne wymienić jest dobra miejscówka. Z takim kompletem można się naprawdę dobrze bawić. Zebranie wszystkich chętnych do jazdy nie zajmuje więcej niż wypicie porannej herbaty zazwyczaj jest to najmniejszy problem. Największą frajdę sprawia poćwiczyć nowe tricke w dobrym towarzystwie, mimo że nie są to stylowe sztuczki prosów. Raz na jakiś czas, na miejscówkę przyjeżdża ktoś z konkretnym sprzętem fotograficznym. Mobilizuje to wszystkich do jazdy? , może komuś z nas trafi się fajne zdjęcie, nie często jest taka okazja. Poza tym śmigać w blasku fleshy? któż tak nie chce? Ma to swój urok. Mimo wczesnej godziny, kilkukilometrach przejechany, żeby dotrzeć na miejscówkę, mało kto odpoczywa. Fotograf (tym razem był to Yacmen) rozstawia sprzęt, robi próbne zdjęcia, szuka odpowiedniego miejsca na lampę.

Nawet łatwy trick zrobiony w miarę stylowo ładnie wygląda na zdjęciu, więc teoretycznie każdy może zostać bohaterem jednego obrazka na jego stronie. Oddać skok, wyjść na górę, oddać kolejny? tylko na tym można się skupić. Czas na małą przerwę, na łyk życiodajnej wody mineralnej. Godziny mijają. Z każdym skokiem rośnie nasz poziom, popularnie nazywany ?skill?em?, co wmawiam sobie za każdym razem gdy jestem zmęczony i chcę odpocząć. Dzień się kończy. Trzeba też się zbierać. Po kilku dniach okazało się, że dzięki temu wypadowi wpadło kilka niezłych zdjęć. Pointa jest taka, że gdy chce się coś osiągnąć wystarczy wytrwale trenować.





Dzikowiec

Tekst: Grzegorz Wójcik
Zdjęcia: Iza Kuś
Igor Bucki
Radosław Witas

Kojarzy Ci się z czymś ta nazwa? nie? a powinna!

Coraz więcej osób w światku rowerowym bez zastanowienia odpowiedziało by: „jasne, to ta góra koło Wałbrzycha, na której można całkiem niezłe pojeździć”. Dlaczego? 3 edycje zawodów downhillowych na zachodnio-południowym końcu polski z zawsze nietypowym transportem na start: terenowy Star, ciągnik lub terenówki. Można powiedzieć, że ekstremalny dojazd na szczyt robi wrażenie, lecz nic bardziej mylnego. To co naprawdę przyciąga tu riderów to niespotykana atmosfera, widoki oraz bardzo urozmaicona trasa.

Jak się zaczęło:

Góra Dzikowiec znajduje się w Boguszowie-Gorcach na Dolnym Śląsku. Graniczy z Wałbrzychem, gdzie w 2004 roku odbyły się Mistrzostwa Europy DH (trasa zbudowana przez osoby, które również przyczyniły się do powstania zjazdu na Dzikowcu).

Po w pełni udanych mistrzostwach ekipa nie spoczęła na laurach. Już rok później zebrali się rozpoczęli pracę nad całkiem nową miejscówką. Oficjalnie w 2005 roku na Dzikowcu odbyły się pierwsze zawody zjazdowe.

Niezbyt duże ale po zaniku Nokia DH od czegoś trzeba było zacząć. Zawody nie odbyły by się bez pomocy wielu osób (m.in. Sp. Piotr Mazurek), władz Miasta i leśników. Jak na tamte czasy dzięki zdobytym wcześniej doświadczeniom powstała jedna z najatrakcyjniejszych tras DH w Polsce.

Potem....

... kolejne zawody w roku 2006 i 2007. W międzyczasie zwiększyła się liczba zjeżdżających osobników i wspólnymi siłami zmienialiśmy odcinki trasy jak i jej przebieg. Początkowo jej długość wynosiła 1400 metrów, lecz z powodu ciągłego urozmaicania oraz utrudniania w trzeciej edycji trochę zmalała (stromo, szybko, ciasne zakręty - czego nie robi się, aby podnieść poziom adrenaliny).

Odbiło się to też na czasie gdzie najlepsi wyciągneli:

2006 Grzegorz Zieliński - 2:27:45

2007 Krzysztof Frankiewicz - 2:01:90

Teraz...

... są plany na budowę nowej trasy lub dwóch. Trwają rozmowy z leśnikami, którzy bardzo nam pomagają swoją przychylnością i możliwe, że zgodzą się na kolejną trasę dla fruujących bikerów. W roku 2008 Dzik Team robi przerwę z organizacją zawodów głównie z powodu braku odpowiedniego transportu. W 2005 roku zawodów było jak na lekarstwo. Tak samo z liczbą startujących.

Czasy zmieniają się na lepsze, a my wiecznie nie będziemy "walczyć z traktorami". Jesteśmy w Unii, więc czas na modernizację infrastruktury, budowę wyciągu oraz nowych tras ;)

Jeśli wszystko się uda w następnych sezonach możecie spodziewać się naprawdę dobrej zabawy na naszych zawodach. Plan trasy jest, chęci są. Nasze stowarzyszenie liczy 15 osób więc ręce do pracy też są.



Jak mogę....

.... coś jeszcze napisać to chciałem podziękować w imieniu Dzik Teamu osobom które nas wspierają w walce z szarością oraz wszelkimi przeciwnościami losu. Chcemy robić to co kochamy i dzięki Wam, nam się to udaje. Dziękujemy :)

Informacje jak dojechać, zdjęcia z trasy, oraz kilka filmików można zobaczyć na oficjalnej stronie www.dzikowiec.pl





DEKOMPRESJA

Tekst: Madej & Radacz
Zdjęcia: Anna Lewiak

Sobota rano, zapowiada się piękny dzień, wszyscy w pośpiechu pakują rowery, opony i resztę sprzętu na przyczepkę. Czeką nas jak zwykle szalona godzina w samochodzie, który pilotuje Tatko. Jedziemy na zawody więc każdy jest trochę podenerwowany.

Wpadamy na miejsce - Bike Park Kiczera - Puławy - jest już sporo riderów, wyciąg śmiga non-stop, więc zajawka do jazdy rośnie z każdą sekundą. Bolo odpowiedzialny za kamerownie, rusza na trasę w poszukiwaniu ciekawych ujęć a reszta pakuje się na wyciąg...

Pierwsze zjazdy nie są najszybsze, ale już po 3 czy 4 śmiga się całkiem fajnie, po okrzykach fotografów czy kamerzystów stojących na trasie można się domyślić, kto "szatani". Jadąc wyciągiem do góry Bolo daje do zrozumienia, że ujęcia są niezłe, co dodatkowo motywuje do jazdy. Głównym założeniem filmu jest jak najlepsze ukazanie potencjału, jaki niewątpliwie ma trasa w Puławach, staramy się ukazać jak najwięcej odcinków i elementów trasy. Żaden z członków ekipy nie ma doświadczenia w kamerowaniu, dlatego wszystko odbywa się intuicyjnie, nie ma się co oszukiwać, wiadomo że nie zrobimy Eartheda6, ale warto się starać aby później mieć podwójną satysfakcję - zobaczyć swoje umiejętności na filmie i stworzyć coś co pozostanie pamiątką z pewnego pięknego okresu życia...





Kolejny dzień - czas zawodów - Każdy mocno zestresowany tylko Bolo pełen wigoru rusza, aby kolejny raz uchwycić kwintesencję naszych umiejętności zjazdowych. Niewątpliwie jego pomysłowość z wychodzeniem na podporę wyciągu popłaca kilkoma fajnymi ujęciami, kamerowanie z krzeselka również daje ciekawy efekt, ale na tym się nie kończy, ujęcia statyczne i emocje jakie na filmie odczuwalne są w postaci dopingu oddają klimat jaki panuje na zawodach, a to właśnie klimat zawodów jest tym co downhillowcy lubią najbardziej... I po zawodach, nikt z naszej ekipy nie wygrał, pozostaje pewien niedosyt, bo przecież budowaliśmy tą trasę, jednak w głębi duszy każdy jest zadowolony ze wspaniale spędzonego dnia, w doborowym towarzystwie. Przychodzi czas na oględziny materiału - jest spoko, ujęcia są różnorodne a co najważniejsze mamy prawie każdy odcinek trasy, więc uda nam się zrobić to,

co chcieliśmy uzyskać.

Jako uzupełnienie materiału z Puław postanowiliśmy ukazać nasze okoliczne miejscówki, na których na codzien trenujemy i nabywamy nowych umiejętności. Biała i Zalesie to najlepsze miejsca w Rzeszowie gdzie można pojeździć dh i fr, trasy nie są trudne, ale doszliśmy do wniosku, że można pokazać najlepsze odcinki. Okazało się że zbyt długo odkładaliśmy kręcenie właśnie tych miejscówek i zastała nas jesień. Spowodowało to, że musieliśmy jeździć w błocie po dość płaskiej trasie, co znacznie zmniejszyło efektywność materiału. Parę ujęć gapów, które ulepił wcześniej na wakacjach, step up to wszystko zobaczycie na filmie. Mamy nadzieję że po przeczytaniu tego artykułu z chęcią obejrzyjecie Dekompresję. Film możecie zobaczyć na naszej stronie internetowej www.dhslaves.com. Zapraszamy!





SZYMOSZKOWA

Tekst & Zdjęcia : Damian Knapik

Jedenastego września 2004 roku, przy pięknej, słonecznej pogodzie, grupa dwudziestu riderów została wywieziona na sam szczyt Gubałówki, aby przetrzeć pierwsze ślady na pierwszej zakopiańskiej trasie FR z prawdziwego zdarzenia ... Od tamtego czasu, Szmoszkowa wzbogaciła się o wiele nowych dropów, hop i innych drewnianych konstrukcji. Zmienił się nawet sposób dojazdu na miejsce. Jeśli chcesz się tam dostać od strony zakopianki, musisz przejechać prosto przez dwa kolejne ronda, a na trzecim (imienia Romana Dmowskiego) skręcić w prawo, w dwupasmową ulicę Powstańców Śląskich. Stamtąd już tylko kilometr dzieli cię od celu podróży. Wystarczy, że skręcisz w prawo na parking przy hotelu Mercure, wyjedziesz na samą górę i za drewnianą, małą karczmą skręcisz ponownie w prawo. Twoim oczom ukaze się wtedy wąska ścieżka wychodząca z pobliskiego lasu... Stoisz właśnie u podnóża najdłuższej tego typu trasy w Polsce. Wspomniany parking jest miejscem z którego riderów zabiera na samą górę bus. Niestety, wyjeżdżanie z rowerem wyciągiem stacji Szmoszkowa jest niemożliwe, dlatego jeśli nie ma wystarczającej grupy, aby zamówienie busa było w miarę opłacalne, a jednocześnie nie masz zamiaru podchodzić, będziesz musiał wyjechać kolejką linowo-terenową - aby dotrzeć do dolnej stacji, musisz skręcić w prawo (jadąc od strony centrum), w połowie dystansu między rondem a hotelem. Na szczęście stoi tam mała tablica informacyjna, więc nie powinno być problemów z dostaniem się pod stację PKL.



Wjazd na trasę znajduje się między górną stacją kolejki na Gubałówkę, a stacją Szymoszkowej, naprzeciwko niedużego, drewnianego kościółka. Z początku trasa wygląda dosyć niepozornie, jest to po prostu ścieżka wijąca się przez las (o tym, że dobrze jedziesz informują białe kropki i trójkąty pomalowane na drzewach). Kiedy wyjedziesz na polankę, z pewnością dostrzeżesz wybicie hopy, na której można będzie polecieć około 10 metrów, ale niestety na ten moment nie jest jeszcze gotowa... Kilkadziesiąt metrów za hopą zjedź stromą „ścianką” do lasu i tam zacznie się prawdziwa zabawa! Czekają tam na Ciebie sporo „dabli” i dropów, wśród których prym jeszcze do niedawna wiodła ponad dwumetrowa Berta, jednak przejdź od niej w stronę wyciągu, to zobaczysz co Siara i Szymek Tasz sprezentowali dla najbardziej wymagających i zarazem doświadczonych riderów! Jeśli natomiast kręci Cię north shore, musisz przedostać się na drugą stronę potoku, bo tam właśnie znajduje się sporo dosyć wymagających technicznie drabinek.

Najlepiej będzie, kiedy przyjedziesz w Tatry sam bądź z kumplami i dopiero wtedy zobaczysz jakie atrakcje czekają na trasie, gdyż nie wszystkie je tu opisałem. Tak więc do zobaczenia w Zakopanem!

zune
presents



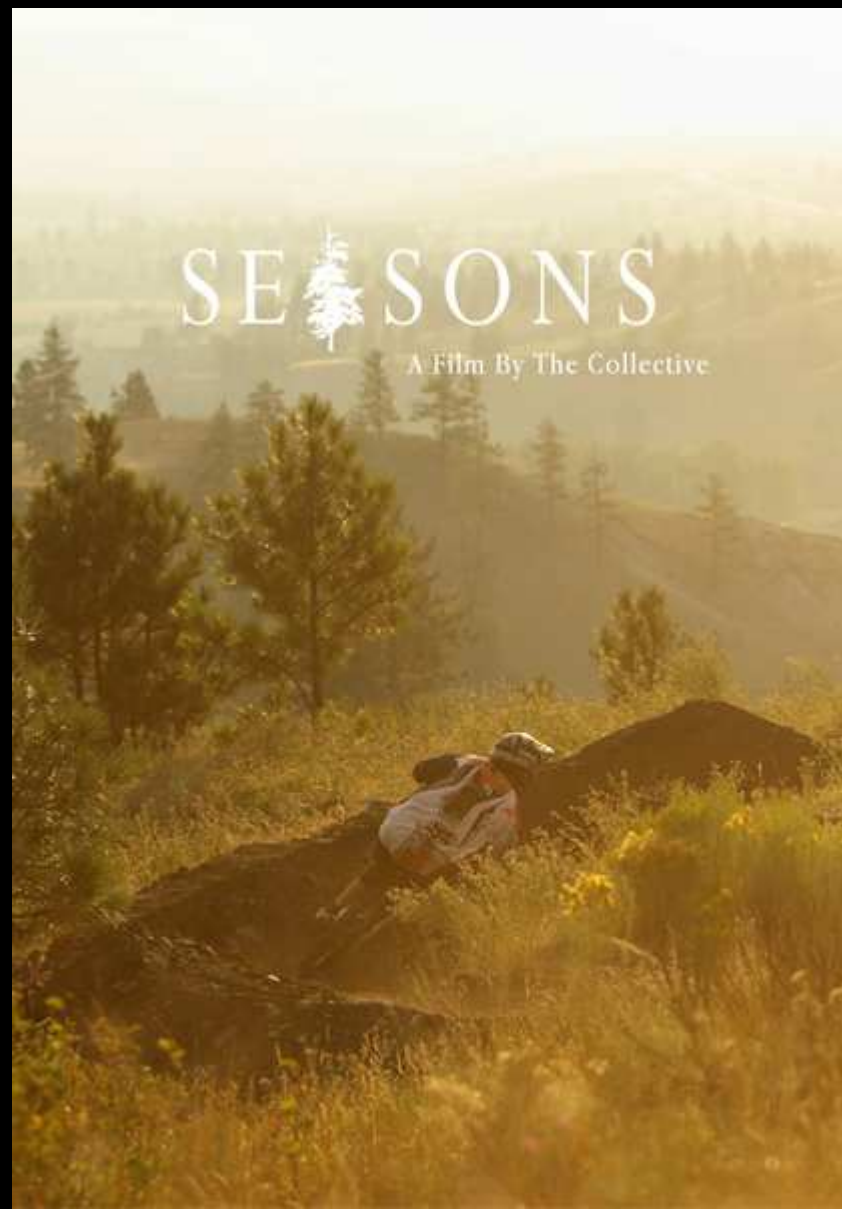
KRANKED 7 THE CACKLE FACTOR

HAS THE WORLD GONE CRAZY?
WHO IS INSANE?
US OR THEM?
YOU BE THE JUDGE.

(OLD HIPSTER SLANG FOR THE LUNATIC ASYLUM)

WATCH FOR IT MARCH 2008 ON HD DVD
WWW.RADICAL-FILMS.COM

Radical Films
A Division of Fox Searchlight



SEASONS

A Film By The Collective

Dystrybutor filmów www.goFox.pl

Jak widać na zdjęciach downhill nocą też potrafi sprawić dużo frajdy.
Ostatnimi czasy ekipa z Dzik Teamu uzbroiła się w oświetlenie i płoszy biedne zwierzaki z ciemnego lasu.

Nocna jazda

Tekst: Grzegorz Wójcik
Zdjęcia: Igor Bucki

Z byle jaką latarką szybko nie pojedziesz więc chłopaki testują co chwilę nowy sprzęt, żeby wreszcie móc komfortowo przemierzać szlaki nocami.



Singletrack słabiej oświetlony niż za dnia, do tego dochodzą liczne cienie oraz niedoświetlone miejsca. Jednym słowem nocna jazda ma swój klimat. Dobrze znana trasa staje się o wiele trudniejsza, czujesz jakbyś jechał nią pierwszy raz.





Jeśli miejsca w których jeździsz znudziły się Tobie , masz niespotykaną okazję poznać je na nowo.

Informacje o sprzęcie oświetleniowym na www.dzikowiec.pl

Powrót Legendy - KARPIEL

Tekst: Tomek Stefaniak
Zdjęcia : arch. KARPIEL

Ramy rowerowe Karpiel są momentalnie rozpoznawane i nie da się pomylić ich z innymi produkcjami. Opierały się grawitacji w wielu wspaniałych wyczynach downhillowych i freeride'owych, które kiedykolwiek sfilmowano. Walczyły z czasem, na trasach DH, razem z najbardziej czcigodnymi ekspertami oraz pro riderami. We wszystkich naukowych i technologicznych materiałach dokumentalnych były wyznacznikiem cech ekstremalnych maszyn jutra. Powiedzmy wprost, ramy Karpiel to klasa sama w sobie. Wszyscy pamiętamy co Josh Bender wyprawiał na ramie Apocalypse w New World Disorder 2. To wystarczający dowód na to, że w projektowaniu i produkcji tych ram nie ma mowy o żadnych kompromisach.

Efektom tego jest nieporównywalne z niczym wykonanie oraz działanie. Takie ramy jak Armageddon, czy Disco Volante osiągnęły status kultowych sprzętów na całym świecie. Rowery konstruowane na ich podstawie występowały w takich produkcjach filmowych jak „Down”, „Double Down”, „New World Disorder”, w programach telewizyjnych „Next Step” i „Extreme Machines”, a nawet w grze na Play Station 2 „Downhill Domination”. W tej chwili nie są już produkowane, ale z pewnego źródła wiemy, że w niedługim czasie pojawi się na rynku nowa produkcja, o czym więcej na ten temat oraz inne opowie nam w przyszłym numerze 43RIDE sam konstruktor Jan Karpiel.



DISCO VOLANTÉ



Bicie rekordu prędkości na rowerze (zdjęcie arch. KARPIEL)



Zapowiada się naprawdę nieźle. Przedsmak tego, co nas czeka wkrótce mogliśmy podziwiać na tegorocznych, tzw. „targach” rowerowych w Warszawie. Pozostaje oczekiwanie i odliczanie na stronie www.karpziel.com do nowej ramy.

THE LEGEND. **REBORN.**

Doktor ZELMER-Hayes HFX-9 zmiana tłoczka/zalanie olejem

Tekst & Zdjęcia: Łukasz Zaidlewicz / Tomasz Jagołkowski .

Hayes HFX-9 to chyba najbardziej znany hamulec pośród hydrauliczków o dobrym działaniu, łatwości serwisu i przystępnej cenie. Znajdziesz bikera który na pytanie o ten hampeł odpowie: Co To?, będę grubo zaskoczony. Niestety jak wszystko wymaga czasem serwisu. Dzisiaj zajmiemy się wymianą tłoka oraz zalaniem hamulca olejem.

Potrzebne narzędzia :

- Klucze płaskie 6 i 10mm
- imbusy
- olej DOT4
- dwie buteleczki
- wężyk zwykły i ze specjalną końcówką
- spirytus
- pompka
- nowy tłoczek z uszczelką



Jak przy poprzednim serwisie upewniwszy się że moja kobieta już zasnęła...

Zabrałem się do dzieła zniszczenia polegającego na zalaniu całej kuchni olejem.

Cały proces rozpoczynamy poprzez spuszczenie oleju z układu. Za pomocą klucza nasadowego 6mm luzujemy delikatnie zaworek przy zacisku i pozwalamy aby olej powoli spłynął do wcześniej przygotowanej pojemniczka (nie spodziewajcie się go bardzo dużo).



Gdy cały olej spłynie kluczem 10 mm odkręcamy przewód hamulca

Po wykonaniu tych czynności możemy zabrać się do rozkręcenia zacisku. Dokonujemy tego poprzez wykręcenie dwóch śrub znajdujących się z boku zacisku za pomocą imbusa 5mm.



Zacisk rozłoży nam się na dwie połówki.

Wszelkie naprawy, przeróbki wykonujesz na własną odpowiedzialność, 43RIDE i autor nie ponoszą odpowiedzialności.



Możemy przystąpić do wymiany tłoczka. Stary tłoczek najlepiej wypchnąć za pomocą sprężonego powietrza (wdmuchujemy powietrze przez gniazdo po przewodzie lub zaworku), ja posłużyłem się pompką samochodową. I tu uwaga !! zasłońcie palcem otwór zaznaczony strzałką na fotce, inaczej wy, podłoga i ściany będą zroszone olejem. Ja tego nie uniknąłem, wy możecie heh.



Gdy tłoczek wysunie się nam możemy go bardzo delikatnie pociągnąć do siebie. Po wyjęciu tłoczka usuwam uszczelkę. Najlepiej do tego celu nadaje się zwykła wykałaczka.



Po wyjęciu całości zacisk zaleca się przemyć spirytusem i przedmuchać sprężonym powietrzem. Gdy to już zrobimy możemy zakładać nowy tłok. Najpierw umieszczamy nową uszczelkę i delikatnie smarujemy ją płynem hamulcowym, następnie delikatnie używając kciuków zaczynamy wpychać nowy tłoczek, pamiętajcie ! nic na siłę. Należy to robić delikatnie i z wyczuciem, jak nie wchodzi wyjąć i spróbować ponownie.

Gdy wszystko już siedzi na miejscu, składamy zacisk i wkręcamy przewód.
Gotowe.



Wszelkie naprawy, przeróbki wykonujesz na własną odpowiedzialność, 43RIDE i autor nie ponoszą odpowiedzialności.

Następnie pozostało nam zalać hamulec. W hamulcach typu HFX9 układ zalewa się poprzez wpompowywanie oleju od najniższego punktu hamulca (zacisk), do najwyższego (klamki). Robimy to następująco.

- 1.Klamkę ustawiamy pionowo do ziemi, wyjmujemy plastikową zatyczkę znajdującą się na szczycie zbiorniczka wyrównawczego (nie odkręcamy nakładki zamocowanej za pomocą dwóch małych torxów !!).
- 2.Wyjmujemy klocki, aby nie zalać ich olejem.
- 3.W otwór po wyjęciu zatyczki wkładamy wężyk ze specjalną końcówką (najczęściej jest on częścią zestawów hamulcowych lub zestawów do zalewania).
- 4.Na kierownicy wieszamy sobie pusty zbiorniczek do którego wkładamy drugi koniec wyżej wymienionego wężyka, aby wpuszczany olej po przejściu przez układ miał gdzie znaleźć ujście.



5.Następnie potrzebna nam będzie druga buteleczka (dość elastyczna), tym razem ze zwykłym wężykiem. Do buteleczki nalewamy olej (zwykły DOT4 z CPNu idealnie daje radę w przypadku Hayes).

6.Wężyk zakładamy na zaworek znajdujący się przy zacisku (w wężyku nie powinno być powietrza), który delikatnie luzujemy przy użyciu klucza płaskiego 6mm. Do założonego wężyka może cofnąć się stary olej z układu.

7.Delikatnie naciskamy buteleczkę, aby zacząć zalewanie hampla. Na początku najlepiej zduszać i popuszczać butelkę, aby wracała do swojej pozycji wyjściowej. Dzięki temu z zacisku usunie się zbędne powietrze.

8.Naduszamy buteleczkę, do momentu aż przez cały układ przeleje się olej (zacznie wypływać wężykiem zamontowanym przy klamce). Robimy to do momentu, w którym zauważymy że wyszły już wszystkie bąble i w układzie jest tylko olej. Ważne jest żeby podczas tej czynności w czasie wpompowywania oleju, kilkakrotnie naduszać klamkę hamulcową, powoduje to usuwanie powietrza, które gdzieś mogło jeszcze się skryć.

9.Gdy mamy pewność ze nasz Hampel jest wolny od bąbli powietrza, kluczem 6mm zakręcamy zaworek przy zacisku (buteleczka ma być dalej zduszona) i po zakręceniu zdejmujemy buteleczkę z wężykiem.

10.Z klamki wyjmujemy wcześniej umieszczony wężyk, a dziurkę zamykamy za pomocą zatyczki.

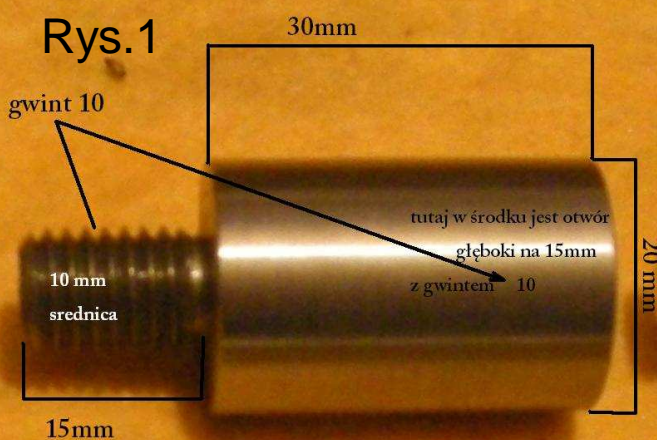
11.Całość można przeczyszczyć spirytusem, żeby olej nie dostał się w żadnym wypadku na tarcze lub klocki, inaczej działanie hampli bezpowrotnie straci swój dopał.

Gotowe ! Możemy cisnąć na traszkę.

Wszelkie naprawy, przeróbki wykonujesz na własną odpowiedzialność, 43RIDE i autor nie ponoszą odpowiedzialności .

Dr EDEK - zmiana skoku w 888VF06

Tekst & Zdjęcia :Mariusz Bukowiec



Wszelkie naprawy, przeróbki wykonujesz na własną odpowiedzialność, 43RIDE i autor nie ponoszą odpowiedzialności.

otwór o średnicy 8mm

Marzocchi 888 vř 2006 170mm skoku wersja oem z krótkimi tłumikami.

Chcąc zwiększyć skok na 200mm niestety nie możemy zrobić jak to w normalnej wersji ,czyli przekładamy podkładki itp. itd.

Tu mamy problem, mianowicie tłumiki są krótsze

Ale jest na to rada!

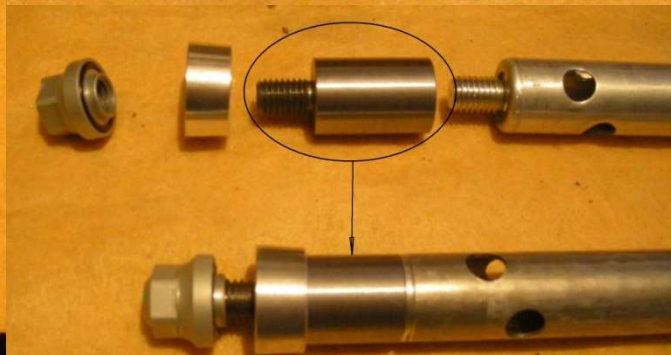
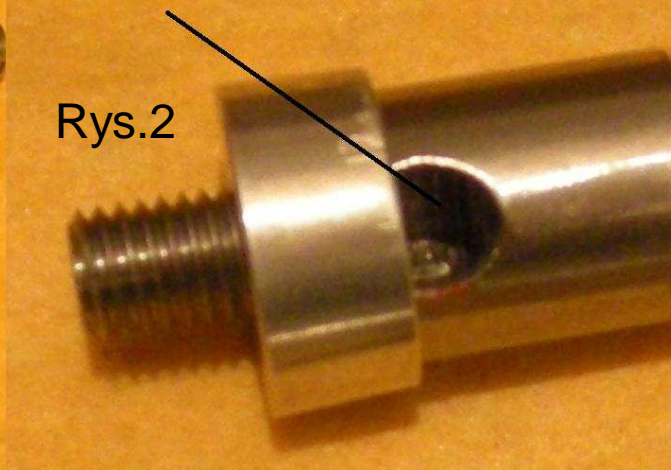
Trzeba wytoczyć przedłużki do tłumików rys.1, W jednej z przedłużek trzeba nawiercić otwór o średnicy 8mm żeby nie stracić tłumienia na ostatnich 30mm skoku Rys.2

Kiedy mamy już wszystko gotowe, skręcamy. Gwinty najlepiej potraktować jakimś specyfikiem do gwintów żeby się nam nie rozkręciły.

Zalewamy olejem pamiętając ze teraz trzeba wlać go więcej! Cieszymy się naszymi ósemkami z 200mm skoku.

GO fun and RIDE.

Rys.2



Dr KRIS - nowa skórka 888

Tekst & Zdjęcia : Krystian Basiaga tcwariat@vp.pl

Potrzebujemy jak najwięcej naklejek (jak najlepszej jakości) i lakier bezbarwny w sprayu. Żeby okleić amorka nie potrzebujemy go rozbierać , ale z rowera trzeba wykręcić . Wystarczy dobrze wyczyścić golenie i odtłuścić (najlepiej umyć jakimś płynem do naczyń) teraz czekamy aż wyschnie...
Zabieramy się za oklejanie , najpierw naklejamy największe naklejki puzniej coraz mniejsze. Oklejamy tak żeby wszystko było dobrze naklejone , każdą naklejkę przecieramy ściereczką żeby pod naklejkami nie tworzyły się bąbelki powietrza . jeżeli już się nam jakiś wytworzy możemy nakłuć szpilką lub igłą i powietrze wyjdzie wtedy przecieramy szmatką i jest OK.

Po oklejeniu już całych goleni dolnych (kiedy już mamy swój wymarzony efekt) całość myjemy pocierając cały czas miękką gąbką Teraz zabieramy się za oklejanie górnych goleni w celu zapobiegnięcia dostania się lakieru bezbarwnego (do tego potrzebujemy najlepiej kartki z drukarki i taśmę klejącą) po zabezpieczeniu sprawdzamy czy aby na pewno jest wszystko dobrze oklejone i zaczynamy nakładać pierwszą warstwę lakieru . Lakier nakładamy w odległości około 25cm od amorka psikamy całość i czekamy aż wyschnie czynność powtarzamy kilka razy w odstępach kilku godzin (zależy jaki lakier, przeważnie wszystko pisze na puszcze)po kilkakrotnym nałożeniu lakieru i wyschnięciu myjemy amorka zakładamy i cieszymy się z nowych naklejek:D



Wszelkie naprawy, przeróbki wykonujesz na własną odpowiedzialność, 43RIDE i autor nie ponoszą odpowiedzialności .

Wydawca:
43RIDE jest częścią
strony www.43ride.com

43RIDE:
Zbyszek Nowicki

Kontakt: info@43ride.com
gg: 9579049
Tel : 793445524

Współpracownicy **43RIDE** (kolejność przypadkowa) ;

- Tomek Stefaniak www.mrtsportagency.com
- Grzegorz Wójcik www.dzikowiec.pl
- Tomasz Rakoczy tommysuperstar@o2.pl
- Tomek Tywoniuk www.cykloza.pl
- Paweł Dolas
- Mariusz Bukowiec
- Michał Jasiński www.nypelmtb.com
- Damian Musioł
- Sebastian Dubiniecki www.studioplay.pl
- Tomek Targiński
- Łukasz Zaidlewicz www.hcfr.pl
- Hubert Posmyk
- Krystian Basiaga tcwariat@vp.pl
- Arek Perin
- Wiktor Zamanek www.nuestro-mundo.pl
- Paweł Matuszyński www.zumbi.pl
- Damian Knapik
- Bartek Krzysztoń www.villagerevolution.com
- Tomasz Walczak www.always-hardcore.cba.pl
- Tomasz Profic www.tompro.eu
- Mateusz Solecki www.mtb.kielce.pl
- Grzegorz Maciejewski www.mtb.kielce.pl

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

43RIDE

NASTĘPNY NUMER **43RIDE**

Pojawimy się w okolicy Czerwca tego roku.



W następnym numerze niewykluczone że pojawią się tematy min:

- PRO/pozycje
- nowe miejscówki
- nowe zdjęcia
- ciekawi ludzie
- i wiele innych tematów.

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

Czekamy na Wasze materiały do końca maja.

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

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

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