

# 43 RIDE

(5) GRUDZIEŃ 2008

ISSN 1899-766X



Za oknem śnieg na termometrze -8, waga wskazuje 4kg ponad normę (skutek uboczny świąt i tego zimowego lenistwa), Kolejny rok za nami. Nadszedł czas refleksji i podsumowań oraz planowania i snucia postanowień noworocznych. Część z Nas z niecierpliwiona czeka na wiosnę i freeridowe szaleństwo na ulubionych trasach czy latanie ukochanych dirtów. Pozostali rozpoczynają właśnie pierwsze treningi aby przygotować się do downhillowych ściganeek. Kalendarze wypełniają się datami zawodów i terminami badań lekarskich, składaniem wniosków o wydanie licencji, ubezpieczenia... Zima to także czas zakupów sprzętowych oraz przygotowania sprzętu do sezonu.

Niezależnie od tego czy przygotowujecie się do sezonu intensywnie czy poprostu czekacie na lepszą pogodę FreeRide to WY, macie to w sobie i nie ma od tego uciezki :) I życzę Wam wszystkim aby tak zostało, życzę Wam w tym sezonie i po za nim radości z tego co robicie, funnu z jazdy, 110% realizacji planów, i zdrówka oczywiście.

**Sebastian Dubiniecki - 43RIDE**

Zdjęcie na okładce: Gary "Flipper" Perkin



Zdjęcie: Konrad Grzegorzka



Zdjęcie: NS Bilkes

# 43RIDE

## ZAWARTOŚĆ 43RIDE

- 002 – Wejście
- 003 – Zawartość
- 004 – Fotoklatka
- 007 – Nim zapadnie ciemność ...
- 014 – Opole Winów / poligon
- 017 – Marosany 4DH w Velkiej Upie
- 020 – PPP – porozumienie ponad podziałami
- 023 – Joy Ride Days
- 026 – Morzine
- 035 – Piotr Siulczyński – wywiad
- 040 – Halloween Party na Siekierkach
- 045 – Young Guns / Krzysztof Kaczmarczyk
- 048 – Test 30latka
- 054 – Braun Roof'n Slopestyle
- 061 – Slopestyle, a polskie realia...
- 064 – Martin Söderström / wywiad
- 072 – Bird Jam / Radom
- 076 – 700CC czystej mocy, czyli Paryż na ostro
- 082 – Kona Bass – test
- 086 – Kalendarz - info
- 087 – Koniec





Zdjęcie: Adam Mąka  
[maczucz.deviantart.com](http://maczucz.deviantart.com)

Rider - Marcin Drob / Tychy



# Nim zapadnie ciemność...

Tekst: Michał „Malauch” Jurewicz [www.emtb.pl](http://www.emtb.pl)

Zdjęcia: Michał Jurewicz i Jędrzej Cegielski

Jak to dobrze, że zabrałem ze sobą słuchawki do telefonu. Wystarczyło zapuścić „2 minutes to midnight” wzbogacone o wrażenia z niedawnego koncertu Iron Maiden w Pradze, aby odciąć się zupełnie od bólu pleców i tyłka. A pomyśleć, że jeszcze minutę wcześniej, gdybym tylko miał możliwość bez wahania zaaplikowałbym sobie strzał z morfiny.

Dynamiczny kawałek lepiej od energetycznego żeluz przywraca mi siły, które straciłem po zatruciu feralną wodą ze stoków Babiej Góry.

W tej chwili zastanawia mnie jedynie absurdalna sytuacja, że jadę betonowo-kamienną drogą o szerokości dobrych 4m, której nie ma na żadnej mojej mapie, za to bez problemu mogę znaleźć na mapie ścieżki, które w rzeczywistości wyglądają jakby 2 razy w ciągu ostatniego roku przeszedł tędy jelen lub dzik.

Sceneria tego miejsca przenosi mnie w czasie. Rozglądam się dookoła i widzę ogrom ekologicznej klęski. Dokładnie tak samo wyglądały moje lżery 20 lat temu. Najwyraźniej miejscowi leśnicy nie wyciągnęli żadnych wniosków.

Całe szczęście przecucie mnie nie zawiodło i wcześniej wspomnianą betonową autostradą dojechałem bez problemu do czerwonego szlaku, którym dalej pojechałem przez Magurkę

Radziechowską, następnie granią na Gawlas i w dół żółtym szlakiem do Wisły. Trasa całkiem przyjemna. Dużo preferowanej przeze mnie luźnej nawierzchni. Szkoda, że Dhcegla sterany noclegami na dziko i finalnym zatruciem musiał już wracać pociągiem do domu.

Właśnie skończyła się woda w bukłakach, ale akurat przekraczamy górski potok spływający po zboczach Babiej Góry. Bez wahania nabieramy wody. Tym razem nie ryzykuję późniejszego jej braku i zacerpnąłem prawie pełen worek.

Zgodnie z Dhceglą decyduję tym razem trzymać się żółtego szlaku. Jak już nie raz się przekonaliśmy na Słowacji jazda nawet po szlaku potrafi oznaczać przepychanie się przez krzaki, a poza szlakiem można być prawie pewnym przygody pt. „Na azymut przez młodnik”. Chociaż nie ukrywam, że kusily niezaznaczone na mapie leśne drogi, które co jakiś

czas łagodnie pnąc się pod górę przecinały nasz w dużej mierze podchodzony szlak. Dopiero gdzieś na wysokości 1200m n.p.m. okazało się, że jednak spokojnie mogliśmy jechać tymi leśnymi duktami. Dobrze chociaż tyle, że od ok. 1400m n.p.m. dało się jechać nawet po naszym żółtym szlaku, właściwie prawie na sam szczyt, szczególnie, że zrobił się na końcówce bardzo ciekawy. Jazda przez łąty kosówki po kamiennej ścieżce, coś jak wczorajszy tatrzański szlak na Rohacske Plesa. Przede wszystkim, powyżej granicy lasu znów dodawały nam sił rozległe panoramy, może nie aż tak spektakularne jak w Tatrach, ale również zachwycające.

Gdy docieramy na szczyt jest naprawdę późno, słońce już niewiele nad horyzontem. Nie ma co zwlekać, 3 pamiątkowe zdjęcia i spadamy w dół granią przez Małą Babią, aby być jak najbliżej Korbielowa nim zapadnie ciemność.





Na początku zjazd z Diablaka przypomina karkonoski szlak szczytowy pomiędzy Śnieżnymi Kotłami a Odrożeniem, czyli jazda po ułożonych blokach skalnych. Jednak miejscowi trochę mniej się przyłożyli do roboty, bo wyszła im straszna tarka, która wyciskała z tłumików w widelcach i damperach siódme poty. Później zjazd, aż do przeł. Brona jest już stricte technicznym odcinkiem po kamieniach, rodem z tych, które pokonuję powoli, starannie balansując i dobierając linię przejazdu. Jest na nim co robić, chwila nieuwagi i się leci twarzą w kamienie. Właściwie cały szlak jest przejezdny, od szczytu jedynie 3-4 krótkie odcinki zmusiły nas do zejścia z rowerów.

Na Małą Babią znów z buta, nie ukrywam, że już trochę irytujące się to zrobiło. A od Małej Babiej, już na rowerach, ostro w dół. Cały czas granią, niespotykanie długim, wijącym się singlem. Gdyby było, choć ciut jaśniej to można by było całkiem dobrze grzać, a tak w zaawansowanej szarówce jedziemy właściwie

korzystając z bikerskiej echolokacji. Jednak Dhcegła nie opanował wystarczająco tej techniki - poleciał miękko w paprocie. Jakby tego było mało, to jeszcze ścieram tylne klocki hamulcowe; całkiem do gołej blachy. Oczywiście zapasowe mam przy sobie, ale ich zmiana kosztuje kilka cennych minut.

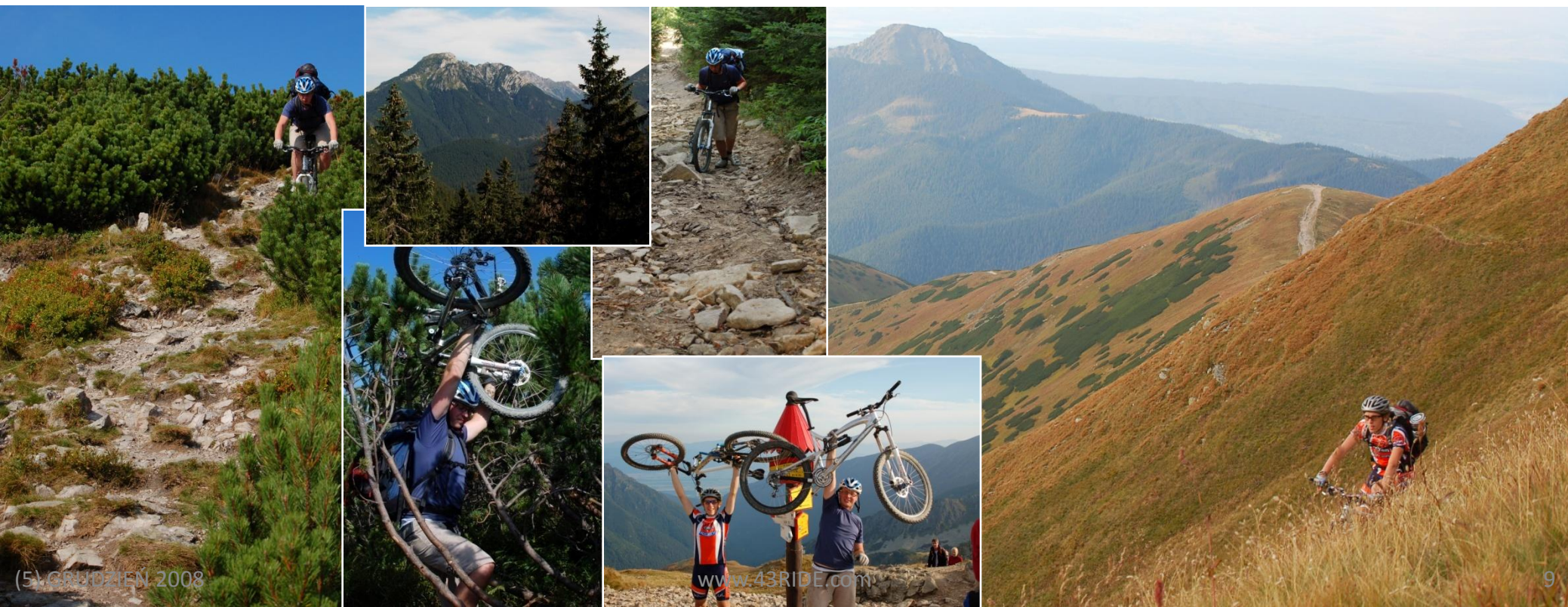
Dojechalśmy do kolejnej przełęczy, teraz jest już całkiem ciemno. Osobiście jestem za tym, aby tutaj kolejny raz nocować na dziko. Jednak Dhcegła skutecznie upiera się, żeby zjechać do Zawojskiej i wynająć jakąś kwaterę.

Budzę się w środku nocy. Co to za symfonia odstrzałów kopalnianych oraz przepychania zatkanego zlewu? Co to za światło za drzwiami? Za jakimi #&@!% drzwiami, gdzie ja w ogóle jestem?? Po chwili przypominam sobie, że przecież wynajęliśmy pokój w Zawojskiej; światło to pewnie Dhcegła jest w WC, a odgłosy wskazują, że musi mieć rewolucję żołądkową. W momencie, gdy o tym pomyślałem, uświadomiłem sobie, że w moim

układzie pokarmowym też panuje anarchia. Zaraz będę musiał wymienić się miejscem z Dhcegłą i sam będę wydawał odgłosy niczym kolonia Zergów na Mar Sarze. Dobrze, że jest chociaż miska na wyposażeniu łazienki, którą siedząc na klopie można trzymać na kolanach – zawsze to wygodniej.

Nawet w takich okolicznościach, wspomnienie zjazdu singlem z Wołowca sprzed 2 dni potrafi pocieszyć.

Słońce z wolna pozłaca skalne granie piętrzące się wysoko nad naszymi głowami, w dolinkach snują się mgłowe kożuchy - sceneria iście bajkowa, jak na kiczowatych górskich landszawcikach. Jedynie, szeroka droga asfaltowa z barierkami, wielki parking oraz równie ogromny „pawilon turystyczny” rodem z poprzedniego systemu, jakby nie z tej bajki. Im bliżej Morskiego Oka, paradoksalnie, co raz bardziej klimat gór ustępuje klimatowi centrum handlowego.

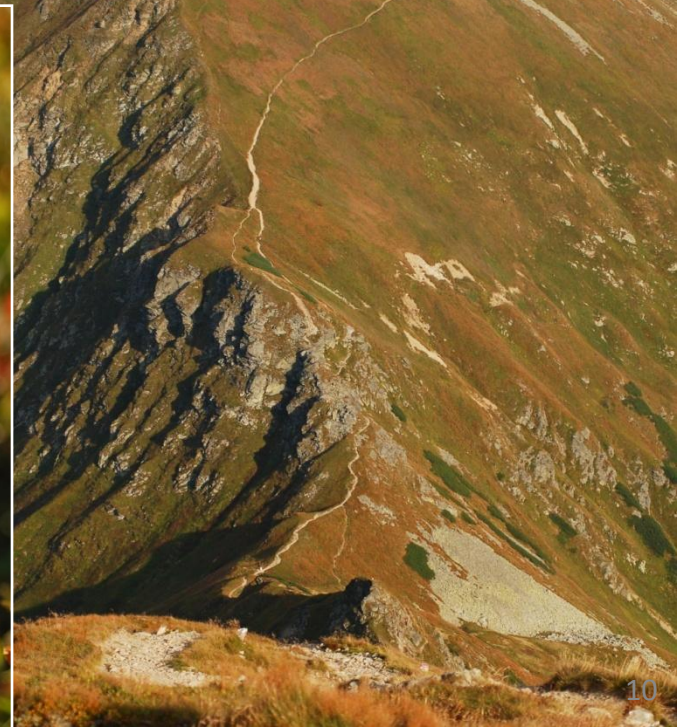




Przy samym Morskim Oku robimy kilka fotek, korzystając z okazji, że chociaż o 5:30 jest tutaj jeszcze pusto, mamy niezwykle zdjęcia typu „tylko ja i morskie oko”. Sesja fotograficzna trwa niezwykle krótko. Po nocnych doświadczeniach, spadamy stamtąd jak najszybciej się da, aby słono nie zapłacić za przyjemność wjechania na Morskie Oko. Dopiero gdy opuściliśmy teren TPN'u ogarnęło nas uczucie, które określiłbym jako mieszankę radości i ulgi, że po 13 miesiącach od poprzedniej próby jednak się udało. Teraz jedziemy na Poczta na Krupówkach, aby odwiedzić Darkalistonosza w pracy, który daje nam szczegółowe wskazówki jak najlepiej wjechać i jak

zjechać z Wołowca, który to ze swoimi 2063m n.p.m. ponoć jest najwyższym „rowerowym” szczytem w tej części Europy. Nie mniej ważne były też zalecenia jak unikać rangersów, oraz jak się zachowywać jeśli nas złapią. My z kolei opowiadamy sensacyjną niczym przygody James Bonda opowieść wjazdu na Morskie Oko. Mamy nadzieję, że wjeżdżając na Wołowca nie będziemy musieli wyczyniać takich cyrków. Bogatsi o rady od Darka wyruszamy do Doliny Chochołowskiej. Tuż przed schroniskiem obieramy kurs żółtym szlakiem pod górę i z wiadomych względów, gnamy ile sił w nogach, aby wjechać w las i ukryć się za winkle. Od teraz, trochę na rowerze, trochę więcej z

buta, zmierzamy prosto na Grzesia. Po opuszczeniu górnego regła, zaczęliśmy jak tybetańscy mnisi z medytacji, czerpać czystą energię z otaczających nas widoków. A na samym Grzesiu o mało się nie przewróciliśmy z wrażenia. Po jednej stronie skaliste granie Tatr Wysokich, obok trawiaste grzbiety Tatr Zachodnich, po drugiej stronie widok na jakąś nizinę, a na wprost przed nami Wołowiec, na którego dzisiaj zmierzamy. Efekt tego jest też taki, że „marnujemy” sporo czasu na liczne fotki. Ale jak widzicie obok, chyba warto było??



Z Grzesia już cały czas jedziemy granią, raz w górę, raz w dół, ale ogólny bilans przewyższenia jest na plusie. Tuż za Grzesiem, na trasie mamy przejazd i nawet 2 przejścia przez kosówkę. Ale co to za kosówka, która tutaj rośnie, jest tak mięciutka, że może służyć jako przytulanka na dobranoc. Nie taka jak nasza Sudecka, którą można byłoby wykorzystać co najwyżej jako narzędzie tortur. Po przejechaniu/wpadnięciu w kosówkę sudecką ludzie przez następne pół roku pytają się „A tobie co się stało??”

Po strawersowaniu dzikim singlem Rakonia ukazuje się nam prawdziwe „Stairway to Heaven”. Jednak po jakimś czasie targania z trudem roweru pod górę, stwierdzamy, że jest to zdecydowanie, trzymając się klasycznych klimatów, „Highway to hell”. Wspólnie stwierdzamy, że fajniej będzie jednak pojechać pnącym się lekko pod górę trawersem i główny wjazd na szczyt przeprowadzić od tyłu. I to był strzał w dziesiątkę, praktycznie cały kawałek na sam szczyt pokonujemy w siodło, oczywiście z przerwami na zdjęcia.

A na szczycie, jak to na szczycie; radość, euforia, zdjęcia, przesywający chłodek, zakładanie bluz, zdjęcia, obniżanie siodeł i oczywiście fotki. W końcu chowam cyfraka do plecaka i zaczyna się zjazd, i to nie byle jaki, bo przecież z ponad dwóch tysięcy metrów. Zjeżdżamy do Rakonia dokładnie tak samo, jak

podjeżdżaliśmy/wchodziliśmy; czyli nie sztafą prosto w dół, tylko tym cudnym trawersującym singlem - wąską ścieżyną, spora ekspozycja, całkiem dobra prędkość, małe progi. Czego chcieć więcej?? Następnie wjeżdżamy na kamienistą szeroką drogę. O tej porze zrobiło się już pusto; do tego widoczność na co najmniej 500m do przodu, więc tutaj można grać w dół ile tylko psycha wytrzyma. Nawet nie zauważamy kiedy mijamy Rakonia i już jedziemy słowackim zielonym szlakiem. Cała masa progów i ciasnych zataczek. Długo idzie na progach zdecydowanie lepiej niż mi, ale raz zachojraczył, co kosztowało go klasyczne, efektowne OTB.

Zjazd skończył się przy słowackim „schronisku”, które oczywiście o tej porze jest już zamknięte. Stąd jedziemy do upatrzonych kilkaset metrów w pionie wcześniej stawów i drewnianej budki przy nich, w której to zamierzamy spać. Szlak był najeżony kamieniami/głazami różnego kalibru, wymagał ciągłego balansowania i maksymalnej mocy na korbach. Dolinka urocza, tylko znów ściga nas zmierzch.

Gdy docieramy na miejsce, jesteśmy zachwyceni zarówno dojazdem tutaj, jak i klimatem miejsca. Pomimo, że znacznie mniej spektakularne niż Morskie Oko to zdecydowanie bardziej górskie.

Gdy podeszliśmy do „naszej” budy, okazało się, że nie

jest to turystyczna wiata, tylko jakiś prywatny schowek na narzędzia, oczywiście zamknięty na kłódkę! A wcześniejsze „schronisko” też zamknięte, a na dojazd do wiochy już za ciemno. To było dla nas jak kubeł zimnej wody z pobliskiego stawu. Miny nam zrzedły, ale trudno się mówi i stwierdziłem, że znów trzeba zrobić obóz na gołej ziemi, ale Jędrzek był na tyle zdeterminowany, aby się położyć w środku tej budy, że po kilku minutach mocowania się z drzwiami... ściągnął je z zawiasów. Nie ukrywam, że mnie też to ucieszyło.

Co prawda standard składzika był trochę gorszy od oczekiwanego, bo za drzwiami, były drugie drzwi, tylko że zakratowane, a pomiędzy nimi zagracony wiatrołap o wymiarach 80x200cm. No nic, wywalamy wszystkie graty na zewnątrz i zajmujemy ich miejsce. Ciasno, bo ciasno, chodzą między nami jakieś myszy, nad głowami kręcą się nietoperze, ale ciepło! Spało się rewelacyjnie, z głębokiego snu budzi mnie dopiero budzik nastawiony na 5:00. Chcemy wiać stąd jak najszybciej; zanim ktoś nas tutaj zastanie. Po pobudce, wkładamy graty z powrotem do składzika, zawiasy smarujemy Finishlinem, zakładamy drzewi i wszystko wygląda jakby nikogo tutaj nie było. Gdy zjeżdżamy tym samym szlakiem, którym wczoraj tu podjeżdżaliśmy kołaczę mi po łbie jedna myśl – Dzisiaj Babia!!!





Znów nie dokończyłem zlotu EMTB.pl, no ale przynajmniej nie z powodu wygrzmoconych kości.

Tym razem wyruszyłem wraz z Dhceglą na zaledwie kilku dniową Enduro wyprawę, z Krościenka n. Dunajcem (gdzie była baza zlotu) przez Tatry do Brennej na Titus 8h.

Dzień 1. – niedziela, miał to być w miarę lajtowy przejazd słowackimi górkami w Tatry. Jednak już po przejechaniu przełomu Dunajca skończyła się lajtowość. Słowackie góry zagwarantowały nam nachylenie +50% lub -50%, do tego brak szlaków i oczywiście znane na Słowacji, rozminięcie się map z rzeczywistością. Właściwie cały dzień upłynął nam pod znakiem całej masy odcinków z buta, oraz przepychania się z rowerem przez leśne krzaki na przełaj. Oczywiście nie narzekamy, a wręcz przeciwnie - daje nam to mnóstwo zabawy. Przecież bardzo często właśnie tak wygląda eksploracja w górach, która jest jednym z filarów enduro.

W Tatry wjeżdżamy już po zmierzchu, jest na tyle ciemno, że ostatni kawałek zjazdu do Łysej Polany pokonujemy asfaltem; całe szczęście dużo tego nie było. Na Łysej Polanie zrodził się w naszych głowach iście szatański pomysł, ponownie spróbować wjechać na Morskie Oko. Myślmy, że jest już po sezonie, na dodatek noc, powinno się bez problemów dojechać na

rowerze do Morskiego Oka i tam kimnąć w jakiejś wiacie.

Już po dojechaniu do wielkiego parkingu na granicy TPN'u pojawiają się sygnały, że jednak jest inaczej. Co o tej porze robią tutaj jeszcze parkingowi?? Co, jeszcze ostatni bus do Zakopanego nie odjechał?? A jak parkingowi są w zмовie z TPN'em, pewnie nas podkablują?? Udzieliła się nam absurdalnie spiskowa teoria dziejów...

W tej sytuacji czekamy przyczajeni w cieniu. Gdy bus zaczął wyjeżdżać, a parkingowi zajęli się szlabanem to my ile tylko sił w nogach, prawie wypluwając płuca przemykamy obok, licząc, że parkingowi zajęci swoją robotą nie zwrócą na nas uwagi. Zwolniliśmy dopiero, gdy światła parkingu znikły za zakrętem. Teraz już spokojnie suniemy pod górę. Gdy widzimy schodzącego kogoś z naprzeciwka, to pojawia się niepewność, czy czasem to nie strażnik; jednak na szczęście to tylko już dość zmarnowani turyści.

Przy Wodogrzmotach Mickiewicza zatrzymujemy się na chwilę, zobaczyć jak wygląda szlak do Doliny Pięciu Stawów. W tym momencie za nami pojawia się snop światła. Za zakrętem jedzie SAMOCHÓD. W popłochu chwytamy rowery i biegniemy w las; o coś się potykam, wpadam do rowu, ale w ostatniej chwili udaje mi się wygramolić i w lesie paść na ziemię. Przykrywam sobą

wszystko co odblaskowe. Przyczajeni obserwujemy przejeżdżające dziwnie wolno obok auto. Okazuje się, że to Lada Niva – jak nic strażnicy lub leśnicy. Pierwsza myśl - jak dobrze, że udało się szybko ukryć. Druga – zbieg okoliczności, czy też parkingowi nas podkablowali? Chociaż nie ma to dla nas teraz żadnego znaczenia, w przeciwieństwie do kwestii, co teraz zrobimy? Nocleg na Morskim odpada, całkiem odpuścić też żal. Jedyne wyjście to gdzieś się ukryć i przekimać do tej 5:00 i o świcie spokojnie ruszyć. Teraz to już w ogóle, czujemy się jak w środku akcji filmu sensacyjnego i to jako bad guys


Po drugiej stronie ulicy akurat są dwa rzędy Toi Toi'i, sterta kamieni i ławki; idealne miejsce żeby się ukryć, co też robimy. Śpimy na ziemi, trochę ciągnie, ale jest całkiem sympatycznie. W nocy cały czas coś jeździ obok nas, jakieś szambiarki, śmieciarki i inny ciężki sprzęt, czuję się jakbym spał w centrum dużego miasta, a nie w górach. Ale niech sobie jeżdżą, grunt, że nas nie widzą.

O 5:00 zrywamy się na równe nogi, nawet się ubierać nie muszę, bo i tak włożyłem przed spaniem na siebie wszystkie ciuchy jakie tylko miałem. Takie są zalety spania w śpiworze za 20zł z Tesco. Rzut oka na termometr – pokazuje +3C. No nic, jak najszybciej na rower; aby się tylko rozgrzać...



# OPOLE WINÓW / POLIGON

Tekst & zdjęcia: Jarosław Marcisz [www.southbike.pl](http://www.southbike.pl)



Opole nie należy do miejscowości położonych w atrakcyjnym terenie, choćby z małymi górkami. Jest tu płasko jak na patelni, totalnie nudno. Jedyne plus to odległość do gór – najbliższe jakieś 70 km. Miejscówki do DH oddalone są o jakieś 150 km (Szczyrk czy Kamieńsk), a ostatnio trochę bliżej powstał Zieleniec, no i w końcu najbliższą jest Czarna Góra. Jednak co robić, kiedy się nie chce lub nie można skoczyć w góry? Dirt jest, nawet powstała wypasiona, legalna miejscówka w tym roku. Jednak gdzie tu użyć full'a? Ile można się lansować?



Jedynе miejsce, aby coś zdziałać to wojskowy poligon położony tuż obok miasta. Jest praktycznie nieużywany przez wojsko, buszują tu cross'owcy, którzy mają konkretny tor motocrossowy i pełno ścieżek a także paintball'owcy. Co nas najbardziej cieszy, jest tu trochę lasu i mikro-pagórkowaty teren.



Rok temu na jesieni zaczęliśmy w jednym miejscu dłużyć w ziemi, ale jakoś nie wyszło, teraz jest inaczej... Wybraliśmy najbardziej pochyły teren, do tego leżą tu powalone, porośnięte bluszczem drzewka, klimat jest. Na razie mamy troszkę North Shora z dropami, hopki a wszystko poprzeplatane singlami z bandami. Traski są całkiem szybkie jak na ten teren. Z czasem będzie tego coraz więcej a traski dłuższe. Atmosferę uzupełnia zawsze ognico, kielby i „napój energetyczny” ©. Wszystko się rozkręca i mamy nadzieję, że ta miejscówka nie zakończy się (jak wiele tego typu w Polsce) wspomnieniem i biało-czarną fotką zgłiszcz ns'ów.





# MAROSANY 4DH W VELKIEJ UPIE

Tekst: Rafał Sobiesiak Zdjęcia: arch. Rafała

Kiedy skończył się sezon zawodów w Polsce to zacząłem rozglądać się czy w innych krajach są jeszcze zawody DH i dowiedziałem się o ciekawych zawodach Marosany 4DH w Velkiej Upie w Czechach 18-19 października, więc popytałem się kolegów czy ktoś jedzie.



Największym problemem był dojazd mimo, że posiadam prawo jazdy nie mam samochodu odpowiedniego dla mojego roweru, więc po dokładnym przeszukaniu połączeń kolejowych w necie wyszło, że najlepiej tam dojadę pięcioma pociągami...! Zdecydowałem się jechać, wyjechałem z Warszawy w czwartek wieczorem 16 października z przesiadką do drugiego pociągu następnego dnia rano we Wrocławiu którym dotarłem do Kudowy Zdrój przed południem, dalej przejechałem się na rowerze przekraczając granice

Polsko-Czeską do Nachodu ok. 8 km. z którego kolejnym pociągiem wyruszyłem

po południu do Teplic nad Metuji, trochę się spóźnił i lekko się wkurzyłem że nie zdążę na czwarty pociąg, że będę musiał dłużej czekać, niepotrzebnie bo jak się okazało następny pociąg czekał dopóki ten którym jechałem nie przyjedzie aby umożliwić przesiadkę, dalszym pociągiem dojechałem do Trutnova z którego piątym wyruszyłem do Svobody nad Upou. W tym pociągu już miałem towarzystwo kolegów z Czech jadących na zawody, więc nie było już tak nudno, w końcu dojechaliliśmy do Svobody, dalej musieliśmy na rowerach 10 km. jechać do Velkiej Upy, jeszcze po drodze kolejni koledzy dołączyli się do nas i tak dojechaliliśmy na miejsce w większej grupie koło godz. 16, od razu zapisałem się w biurze zawodów, w cenie wpisowego zafundowali nam wyciąg na trzy dni. Jeszcze tego samego dnia miałem zamiar potrenować na trasie zawodów ale z powodu fatalnej pogody uznałem że lepiej odpocząć i wyspać się do sobotnich eliminacji, udałem się do hotelu Marianka gdzie miałem zarezerwowany przez Patryka pokój.



Następnego dnia poprawiła się pogoda i z samego rana po śniadaniu z Patrykiem udaliśmy się na górę potrenować. Trasa okazała się szybka i śliska ze sporym błotem które trochę problemów mi sprawiało z utrzymaniem się na zakrętach ponieważ nie zmieniam szerokich opon w zależności od warunków, gdyż cienka opona niewiele wytrzyma w ciężkim rowerze. Było trochę korzeni, kamieni i kilka gapów, jeden z nich był tak ustawiony, że znaczna część zawodników spadała z niego, bo mieli tylko metr na rozpędzenie się od startu, uznałem że nie uda mi się na tyle rozpędzić tak masywnego roweru, więc omijałem go co okazało się korzystniejsze w czasie zawodów, gdyż ten gap spowalniał start zawodników, a w połowie trasy znajdował się całkiem spory gap z którego trzeba było przeskoczyć ulicę (na której oczywiście ruch samochodowy był wstrzymywany na czas przejazdu zawodników) jakieś 15 metrów lotu, mając tyle skoku w rowerze nie sprawiało mi problemu skakanie z tego gapa, niewielu go skakało, czasem zagrażał silny wiatr który jednego dosłownie zdmuchnął z lotu i zabrało go pogotowie. Na miejscu spotkaliśmy jeszcze kilku kolegów z Wałbrzycha którzy przyjechali na zawody. O godz. 12 rozpoczęły się eliminacje, ze względu na duże braki zawodników na starcie sędziowie zdecydowali się puścić wszystkich na raz bez kolejności listy startowej, dojechałem do mety bez problemu, mimo to nie zadowolili mnie wynik 3:03 w kategorii Hobby, bo byłem pewien, że nie dostałem się do finału.

Ale następnego dnia w niedzielę zdecydowałem się, że potrenuję sobie dla kondycji, w czasie treningu rzuciłem okiem na listę startową, okazało się że jestem na niej więc wystartowałem w finałowym zjeździe 4DH (wynik 1/32 finału) nie byłem przyzwyczajony do takich zawodów ponieważ w 4X nie startuję już od 6 lat. Ale bardzo mi się te zawody spodobały, że na takie następnym razem zamierzam się wybrać. Zauważyłem że ciężkich rowerów zjazdowych na których Czesi zjeżdżali było tak dużo, że raczej ich nie zaskoczyło to, że mam Super Monstera.

Po zakończeniu zawodów postanowiłem już wracać, tyle że inaczej zaplanowałem sobie powrót, ponieważ z Kudowy tego dnia wieczorem nie odjeżdżał już żaden pociąg, więc po dotarciu pociągiem ze Svobody do Trutnova, drugim pojechałem do Mezimesti, a stąd wyruszyłem na rowerze 25 km. do Wałbrzycha na pociąg do Warszawy który właśnie wieczorem odjeżdżał. Czasu było niewiele, więc jechałem bez przerwy i nie pomyślałem żeby światła wziąć, bo nic nie było widać na nieoświetlonych ulicach w lesie, ale zdążyłem na pół godziny przed odjazdem pociągu, więc spokojnie mogłem coś zjeść na mieście, następnego dnia rano byłem już w Warszawie. Uważam że warto było jechać na takie zawody i czas już planować następne :) Pozdro dla Patryka i ekipy z Wałbrzycha!



Od dłuższego czasu grupa Słupskich riderów próbuje za wszelką cenę starają się zniszczyć pozostałą społeczność rowerową. Od dłuższego czasu grupa Słupskich riderów próbuje za wszelką cenę zniszczyć całą słupską społeczność rowerową bez jakiegokolwiek powodu. Najdłużej jeżdżące osoby w Słupsku, jak i te najbardziej doświadczone padają ofiarą różnych pomówień, znieważań jak i niestety rękoczynów. Wszystko to za sprawą kilkunastu osobowej grupy bikerów którzy pod przywództwem dwóch osobników za wszelką

PPP – "POROZUMIENIE PONAD PODZIAŁAMI!"  
Zdjęcia: Marcin Sobon, Tomasz Stachura, Maciej Wilhelm

Tekst: Robert Zieliński



Całą sytuację opisuje nam dokładniej organizator Słupskiej Ligh DH : ' nie może być tak iż jakaś część ze starszej ekipy jest określana mianem pasożytów , że zabrania nam się jeździć po państwowych lasach, nie może być tak że w Słupsku działa grupa ludzi pod przewodnictwem dwóch osobników która regularnie pomawia, obraża , a nawet rzuca się z pięściami na jednego z naszych miejscowych riderów. Osoby które jeżdżą maksymalnie 3 lata zarzucają nam iż nie robimy nic dla Słupskiej społeczności rowerowej, iż pasożytujemy na gotowych już trasach jak i psujemy innym osobnikom 'atmosferę' naszą obecnością. Pomawiane osoby wybudowały większość tras zjazdowych w Słupsku, pomagały i asystowały w trwałym i ciągłym tworzeniu dobrego wizerunku Słupskiego Downhillu,

efektywnie reprezentowały Słupsk poza granicami naszego miasta wygrywając wiele prestiżowych ogólnopolskich zawodów, szczególnie należy tutaj pochwalić słupski summit racing , którego członkowie swoją postawą zawsze inspirowali młodszych Słupszczyzan do tego aby zacząć jeździć. Za swoje dokonania należy im się szacunek, niestety zamiast szacunku, grupa pseudo bikerów obsypuje ich wyzwiskami, pomawia i obraża, zabrania korzystać ze Słupskich tras zjazdowych, wysypuje śmieci na trasę, dochodzi również do rękoczynów.. Jednemu z członków Summitu dostało się za to iż przyjechał na miejsce budowania trasy z zamiarem pomocy, lecz jego obecność w miemaniu jednej osoby psuła atmosferę i skończyło się (całe szczęście) na paru nieumiejętnie zadanych śliniakach.





Nasza bojowo nastawiona do świata grupa wybudowały 2 zjazdowe trasy tylko dla siebie, każdy kto nie uczestniczył w budowaniu trasy ma zakaz zjazdu i koniec. Nie rozumiem ludzi którzy trasy kopią wyłącznie dla siebie samych, trasa powinna być dostępna dla każdego, bez podziałów, bez uprzedzeń ani dziwnych podchodów. Z takim zamiarem nosiłem się tworząc z powodzeniem Słupską ligę DH, każdą trasę zjazdową którą tworzyliśmy była dostępna dla wszystkich bez wyjątku, taką postawą nie tylko propagujemy efektywnie nasz sport, ale dajemy możliwość rozwoju, treningu jak i przede wszystkim dobrej zabawy wszystkim którzy mają na to ochotę, nigdy przez myśl by mi nie przeszło

(5) GRUDZIEŃ 2008

zabronić zjazdu komuś kto nie budował trasy, taka postawa była by co najmniej anty społeczna, krzywdząca i nie sprawiedliwa. Nasz Słupski las jest bardzo mały. jeżeli z jakichś dziwnych powodów zaczął bym dzielić trasy, i przydzielać do nich ludzi którzy je tworzyli uznano by mnie conajmniej za idiota. Jeżeli wybudowałem trasę, lub chopkę, nie widzę najmniejszego powodu aby bronić innym jej użytkowania, wiele krotnie próbowałem wyjść na przeciw naszej Słupskiej zbuntowanej grupie i zalegalizować ich trasy robiąc na nich zawody, łagodząc tym samym ciągnący się spór, ' Nie budowałeś! nie robisz zawodów! psujesz atmosferę!'

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

zawsze ta sama odpowiedź, idąc ich logiką i droga ich percepcji chciał bym zadać następujące pytanie: ' kiedy zaczęliście jeździć, to czy zawsze po trasach które sami wybudowaliście?, czy kiedykolwiek ktoś wam zabronił korzystania z jakiejś trasy, uzasadniając swoją postawę faktem iż fizycznie nie asystowaliście przy jej tworzeniu? ' czy atmosfera jest fajna kiedy jeden z waszych duchowych przywódców rzuca się z pięściami na innego bikera bez jakiegoś kolwiek powodu ?. Na koniec chciał bym wyrazić nadzieję iż pomimo wielu nieporozumień między nami jakoś uda się nam dojść do porozumienia. Lecz chęć pojednania musi wyjść z dwóch stron.

# Joy Ride Days 2008

Tekst i zdjęcia Tomek Rakoczy [www.tommysuperstar.com](http://www.tommysuperstar.com)



Ideą Joy Ride Days było spotkanie się ludzi zainteresowanych sportami ekstremalnymi: kolarstwem grawitacyjnym, snowboardowaniem oraz freeskiingiem - freestyle'ową odmianą narciarstwa. Wszystkie trzy dyscypliny uprawiają zapaleńcy, których łączy pasja i, jak się okazało, dobrze się ze sobą dogadują i razem bawią.

W drugi weekend listopada na stoku Harenda w Zakopanem mieliśmy przyjemność oglądać zmagania sportowców ekstremalnych na zawodach Joy Ride Days 2008.

Dla rowerzystów przygotowana była trasa zjazdowa, natomiast na narciarzy i snowboardzistów czekały przeszkody jibbingowe. Impreza rozegrana była po zmroku, przy sztucznym oświetleniu, dzięki czemu mogliśmy podziwiać pierwszy raz zorganizowany w Polsce nocny zjazd





Pomimo dość prostej technicznie trasy wielu zawodnikom tak nietypowe warunki dały się we znaki i niejednokrotnie kończyło się wywrotką lub wypadnięciem poza taśmy.

Jak mówi zdobywca drugiego miejsca w „elicie”, najmocniej obstawionej kategorii, Michał Kollbek „liczyło się pełne skupienie przez cały zjazd oraz perfekcyjnie zapamiętana z treningów trasa”.



# Morzine

Tekst: Kacper Lepieszkiewicz

Zdjęcia: Czarek Marciniak [www.cmarciniak.ovh.org](http://www.cmarciniak.ovh.org)

W lipcu tego roku (2008), po raz trzeci pojechaliśmy do Morzine, miasteczka w sercu regionu zwanego Portes du Soleil w Górnej Sabaudii (na granicy Francji i Szwajcarii). Pierwsza nasza wyprawa odbyła się w roku 2006. Pojechaliśmy w pięciu na tydzień pożyczonym Renaultem Traffic. Udało się nam zapakować do środka pięciu chłopa, pięć rowerów, pięć zestawów gratów i jedzenie na tydzień. Jazda tego rodzaju pojazdem jest najwygodniejsza i najbardziej ekonomiczna. Pod warunkiem, że nie sprawdza się, jak szybko taki Traffic pojedzie po niemieckiej autostradzie z górki ;)

W zeszłym roku pojechaliśmy do Morzine w dziewięciu na dwa tygodnie. Udało mi się zdobyć od znajomego Peugeota Boxera, w którego wcisnęliśmy wszystkie nasze rowery i prawie wszystkie bagaże. Tym razem nie braliśmy tyle jedzenia, bo i tak byśmy go nie zmieścili ;) Jedzenie kupowane w miejscowych supermarketach jest niewiele droższe od tego przywiezionego z Polski. Ale o tym później. Prócz Boxera mieliśmy jeszcze 2 osobówki.

Nie życzę nikomu przejechać 1700km furgonem zapakowanym po sufit... ale jak to mówią, co nas nie zabije, to nas wzmocni :D W tym roku ekipa znów się powiększyła... Tym razem pojechało nas dwadzieścia trzy osoby, w tym trzy dziewczyny :) a pięć osób było przez tydzień. Wynajęliśmy trzy sześcioposobowe apartamenty i jeszcze dwa mniejsze locum dla tych, którzy bawili się z nami tylko przez tydzień.



### Środki transportu

Jak już wspominałem, najlepszym sposobem dotarcia do Portes du Soleil jest zapakowanie się w pięć osób do jakiegoś furgonu. Niestety, w tym roku takiego pojazdu nie udało mi się nam znaleźć :|

Alternatywą jest podróż po 3-4 osoby samochodami osobowymi. Większość z nas jechała po trzy osoby w aucie, z rowerami w środku. Jest to najbezpieczniejszy i najbardziej ekonomiczny sposób.

## Trasa

Do przejechania jest około 1700km w jedną stronę. Istnieją dwie trasy (z Warszawy):

- 1.Przez Wrocław, Zgorzelec i dalej na południe Niemiec przez Norymbergę, do Bazylei w Szwajcarii, potem Montreux i lokalnymi drogami do Morzine
- 2.Przez Poznań autostradą, dalej na Berlin, ale przed Berlinem na południe, a potem właściwie tak jak pierwszą trasą.

Pierwsza trasa jest krótsza, ale polski fragment prowadzi gorszymi drogami. Jeśli jedzie się nią za dnia, to na pewno przejazd przez Wrocław będzie utrudniony, a potem jest jeszcze wąska droga do granicy, którą jedzie z reguły sznur ciężarówek.



teoretycznie, prowadzi lepszymi drogami. Sprawdziliśmy w tym roku obie trasy. Wychodzi na to, że podróżowanie przez Polskę w środku nocy nie jest takie męczące i z granicy do Warszawy można dojechać w ok. 6h. Przejechanie całej trasy, ok. 1700km zajmuje ok. 17-18h. Ze względów praktycznych i czasowych jeździmy ją na raz. Trzy osoby w aucie mogą taki dystans przejechać bezpiecznie bez większych problemów. Czterem osobom oczywiście będzie wygodniej, pod warunkiem, że będą mieć odpowiednio duży pojazd. Nie polecam robienia takiej trasy w dwie osoby, szczególnie białym Boxerem ;)

Jadąc z prędkością 90-140km/h zużywa się paliwa za około 600pln, co jak łatwo policzyć, daje ok. 200pln na osobę w jedną stronę. Ze względu na ilość osób, nasz konwój składał się z dziewięciu samochodów. Prawie każdy miał inny pomysł na porę wyjazdu i trasę. Nasza trójka, zapakowana do Renault Kangoo, wyjechała z Warszawy o 17 i pojechała na Poznań. W Morzine byliśmy następnego dnia (w sobotę) około 12. Cała reszta docierała do celu naszej podróży przez całą sobotę, a nawet i niedzielę, bo niestety nie obyło się bez technicznych problemów.

## Zakwaterowanie – rezerwacja, zaliczki, odbiór kluczy, wyposażenie, zwyczaje, sprzątanie

Najwygodniejszym i najtańszym rodzajem kwater są apartamenty (nie, nie prezydenckie :P ). W samym Morzine jest co najmniej kilka tysięcy miejsc noclegowych, a trzeba pamiętać, że cały region to 14 miejscowości po obu stronach granicy. Za każdym razem korzystamy z pomocy biura rezerwacji w biurze turystycznym w Morzine <http://www.morzine.com>, [www.resa-morzine.com](http://www.resa-morzine.com). Pracują tam ogarnięte kobiety, z którymi bez problemu można dogadać się po angielsku. Apartamenty mają od jednej do czterech gwiazdek. My mieszkaliśmy zwykle w dwu- lub trzygwiazdkowym apartamencie. W zależności od wielkości wynajmowanego mieszkania, długości pobytu i jego standardu, ceny kształtują się w okolicy 12-15eur za dzień za osobę. Do tego trzeba doliczyć od 0,7 do 1,1eur klimatycznego w zależności od standardu. Należy wynajmować apartamenty z wyposażoną kuchnią. Dobrze jest mieć dostęp do pralki. Koniecznie trzeba dowiedzieć się o miejsce do trzymania rowerów, ponieważ pod żadnym względem nie mogą one stać w mieszkaniu. Biuro rezerwacji może bezpłatnie zarezerwować kwatery na 3 dni. Rezerwacji właściwej dokonuje się przez wpłacenie ok. 20-25% ceny całego pobytu. Dostajemy wtedy list potwierdzający rezerwację z biura turystycznego, a potem jeszcze informację dotyczącą wynajętego apartamentu od samego właściciela. Dobrze jest umówić się z nim na odbiór kluczy na jakąś konkretną porę. W niektórych apartamentach klucz czekał na nas już w drzwiach. Zdarza się, że właściciel nie mieszka na miejscu, ani nawet w Morzine. Trzeba się zatem skontaktować z osobą odpowiedzialną za kwatery. Apartament przejmujemy czysty. Taki też musi być, gdy się z niego wynosimy. Możemy też zostawić mieszkanie w jako takim porządku i zależności od standardu lokalu, zapłacić za sprzątanie od 25 do 70eur.

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

Mimo, że co roku do Portes du Soleil ściągają tysiące rowerzystów, trzeba pamiętać, że przejeżdżają tam też normalni turyści. Cisza nocna jest od 22 do 6. Niektórzy właściciele przeznaczają specjalne miejsca do czyszczenia rowerów. Jeśli takich nie ma w naszym budynku, to trzeba się zapytać czy i gdzie można czyścić sprzęt. Może się okazać, że właściciel w ogóle sobie tego nie życzy. Na szczęście, prawie pod każdym wyciągiem są bezpłatne myjki.

Czerwiec i lipiec są tańsze od sierpnia, który to tradycyjnie okresem wakacji we Francji, Włoszech i Niemczech. Trudniej znaleźć wtedy wolne kwatery w atrakcyjnej cenie.

## Wyżywienie

Podczas pierwszego i drugiego wyjazdu do PdS żywiliśmy się głównie tym, co sami przywieźliśmy ze sobą. Tym razem, ze względu na brak miejsca w samochodach i tanie Euro postanowiliśmy kupować jedzenie na miejscu na bieżąco. W Morzine są dwa supermarkety – Champion, na dole przy poczcie i Edi przy głównej ulicy, niedaleko sklepu GT. Żywiliśmy się głównie mrożonymi pizzami, mrożonymi mieszankami warzywnymi, dobrymi, tanimi winami i serami :) Jedynym co jest we Francji odczuwalnie droższe, to świeże mięso. Cała reszta jest w podobnej lub niższej cenie niż w Polsce. Przepyszne pieczywo, kupowane codziennie w pobliskiej piekarni nie jest tak tanie jak nas Wisła, ale warto wydać kilka EUR więcej, bo jest naprawdę znakomite. Jeśli nikomu nie chce się gotować, to zawsze może chodzić na obiady i/lub kolacje do restauracji, których w Morzine nie brakuje. Odniosłem wrażenie, że najwięcej jest pizzerii i naleśnikarni. Warto choć raz odwiedzić bar Robinsons znajdujący się przy ulicy schodzącej do kościoła. Nie bardzo wiem dlaczego, ale w słoneczne, gorące popołudnia siedzi tam kilkudziesięciu różnej maści rowerzystów, popijając piwo. Ok. 500pln starcza jednej osobie na w miarę normalne żywienie się i picie przez 2 tygodnie.



## Wyciągi

W Portes du Soleil są 24 wyciągi przystosowane do przewożenia rowerów czynne w lato. Sześciodniowy karnet na wszystkie wyciągi kosztuje ok. 65eur a trzynastodniowy – 80eur. Na żadnym wyciągu czy kolejce gondolowej nikt nigdy nie powie wam, że jesteście brudni. Na większości wyciągów obsługa wiesza i zdejmuje rowery. Każdy wyciąg jest zabezpieczony tak, by rower się o niego nie obił lub zarysował. Wyciągi zaczynają swoją pracę około 8.30-9.00. Kończą, w zależności od odległości od Morzine. Im dalej, tym wcześniej. Jest to jednak tam pomyślane, że wsiadając na wyciąg podczas jego ostatniego kursu, zdążycie na następny... jeśli oczywiście nie będziecie mieć na zjeździe żadnych przygód. Wyciąg Pleney w Morzine działa do 18.30, więc po całym dniu w Les Gets lub Chatel można jeszcze ze 2 razy śmignąć trasą w dół. Wyciągi nie pracują w czasie burzy.

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





### Trasy zjazdowe

Oficjalnych tras zjazdowych i FR jest w regionie kilkadziesiąt. Te najbardziej popularne są konserwowane i przebudowywane. Te rzadziej uczęszczane bywają w lepszym stanie, ale za to z reguły są o dolinę lub dwie od Morzine. Każda z 14 miejscowości ma z reguły 2 wyciągi wzdłuż których wytyczone są jedna lub dwie trasy zjazdowe. Ale w Chatel i Lindarets tras jest nawet po 5-7.

Nie udało się nam dotrzeć wszędzie, ale oto krótkie opisy tego, co zwiedziliśmy:  
Morzine: Pleney (w stronę Les Gets, gondolki) – najbardziej popularna trasa. Ok. 4-6min zjazdu. Głównie ziemia, trochę korzeni i kamieni. Kilka niskich, drewnianych kładek. Niezależnie od warunków trasa jest dość ciekawa i szybka.

Super Morzine (w stronę Avoriaz, gondolki i krzeselka) – tzw. trasa FR. Głównie ziemia, korzenie, trochę kamieni w lesie. Kilka fajnych band, jakiś trawers. Druga połowa to szybka, co raz bardziej kamienista droga w lesie, kończąca się między zabudowaniami. Na samym końcu 3-4m kamienny wall po lewej stronie. Jest też singletrack ze szczytu do połowy zbocza. Ciekawy, dość techniczny, niezbyt szybki.

## Les Gets:

Chevannes (w stronę Morzine, krzeselka) – główna trasa z kilkudziesięcioma zakrętami z bandami, na których można ćwiczyć do upadłego pokonywanie wiraży. Na samym końcu kilka potężnych zakrętów z wysokimi profilami jak na torze 4x. Morzine i Les Gets łączy łatwa trasa FR.

Mont Chery (gondolki i krzeselka) – tutaj znajduje się trasa pucharu świata DH sprzed około 10 lat oraz Kona Bike Park. Niestety w tym roku jej górny odcinek był zamknięty. Mogliśmy jeździć tylko dolną część, na której znajduje się kilkanaście stromych i szybkich band, kilka sekcji z korzeniami i jakieś kamienie. Nie było też dostępu do bike parku. Nie jest on jednak niczym powalającym. Kilka dużych, szybkich zakrętów z bandami, dropik z napisu Les Gets, dropik z drewnianej szopy, a na poniżej, plac z hopami.

Avoriaz: W związku z tym, że Avoriaz jest najwyższej położoną miejscowością regionu, można z niego wyruszyć w dwóch czy trzech kierunkach: Lindarets i dalej do Chatel oraz do Crosssets (Szwajcaria) i dalej do Champéry.

Lindarets (w stronę Avoriaz, krzeselka), a właściwie dojazd do niego, to leśna droga z kamieniami i korzeniami. Niezbyt strona. Kończy się jednak fragmentem jednej z tras pucharu Francji w DH. Sama trasa DH jest dość wymagająca. Jest na niej wszystko, może za wyjątkiem drewnianych hop. Gdyby jednak zjeżdżać z samego Avoriaz, to jest tam z pięć tras o różnym stopniu trudności. Lindarets (w stronę Chatel, krzeselka) - to jest właściwie szutrowa droga, którą wraca się z Chatel. Zaczyna się ona jednak bardzo fajnym, wąskim, szybkim i krętym single trackiem.

Chatel (w stronę Lindarets, 2x krzeselka) - w tej dolinie jest około 10 tras. Są kładki, są dirty w lesie, jest jeden mega slopepark, na którym przeszkody i lądowania przerażają, jest mały bike park z kilkoma sympatycznym przeszkodami i jest trasa ze znanym wszystkim z wielu filmów road gapem. Les Crosssets (w stronę Avoriaz, krzeselka) - ze szczytu góry Point des Mossettes wytyczona jest obłędna trasa wykuta w górnym fragmencie w skale. Stronę zakręty po 180°, siatki zabezpieczające i widok na ośnieżone szczyty robi wrażenie. Niżej, skałę zastępuje ziemia i korzenie. Kilka szybkich band, kilka wybić, które przy odpowiedniej prędkości można skleić na oddalone o kilka metrów lądowania. Jest też druga trasa, mniej więcej od połowy zbrocza. Jest dość szeroka i przypomina trochę tor 4x. Les Crosssets (w stronę Chatel, krzeselka) – niezbyt długi, niezbyt wymagający szlak z bandami, korzeniami i niewielką ilością kamieni.

Chatel (w stronę Les Crosssets, kolej linowa) – najnowsza trasa pucharu świata w DH, jedna z najtrudniejszych tras w całej serii. Trasa, którą każdy, kto posiada jakieś umiejętności w zjeżdżaniu powinien zobaczyć z bliska. Gdy jest mokra, albo nawet wilgotna, jest prawie nie przejezdna dla amatorów, jakimi większość z nas jest. Gdy jest sucha, jak w tym roku, jej pokonanie trwa mniej więcej 15 minut. Chatel to wyzwanie! Jest też jakaś objazdówka, która okazała się być niekoniecznie łatwiejsza :D Znalazłem też ciekawy, kamienisty pieszy szlak.

Jest jeszcze kilka lub nawet kilkanaście oficjalnych tras, do których nie dotarliśmy. Oprócz nich, istnieją też trasy na dziko, takie jak tzw. Kangur... trasa pokazana nam przez pewnego Australijczyka :D





## Sklepy sportowe i rowerowe.

W Morzine jest co najmniej siedem sklepów rowerowych. Można znaleźć w nich prawie wszystko czego dusza zjazdowca zapragnie. Są też co najmniej dwa punkty, w których można zrobić serwis amortyzatorów. Niestety musieliśmy skorzystać z ich usług, co kosztowało nie mało :) Ceny większości części i akcesoriów są wyższe niż w Polsce. Ewenementem jest fakt, że w każdym sklepie można kupić produkty Dainese za mniejsze pieniądze niż w naszej ojczyźnie. Z reguły jest pełna rozmiarówka, a ceny w każdym sklepie są identyczne ;)



## Inne atrakcje – baseny, rafting, jeziora, Genewa, jaskinie, bary

Jeśli po kilku dniach codziennego katowania siebie i sprzętu stwierdzicie, że czas na dzień odpoczynku, to nie oznacza to, że będziecie musieli siedzieć przez cały dzień przed telewizorem ;)

W dolnej części Morzine są publiczne baseny. Wejście kosztuje 4-5eur. Trzeba jednak pamiętać, że kąpać się można tylko w szortach, które są wybitnie kąpielowe lub w obcisłych slipach :D Jeśli wasze szorty (zjazdowe ;) ) wzbudzą jakiegokolwiek podejrzenia obsługi basenów, nie będziecie mogli wejść do wody zanim nie ubierzecie slipów, które można bezpłatnie wypożyczyć...! Dziwny to zwyczaj, ale co poradzić.

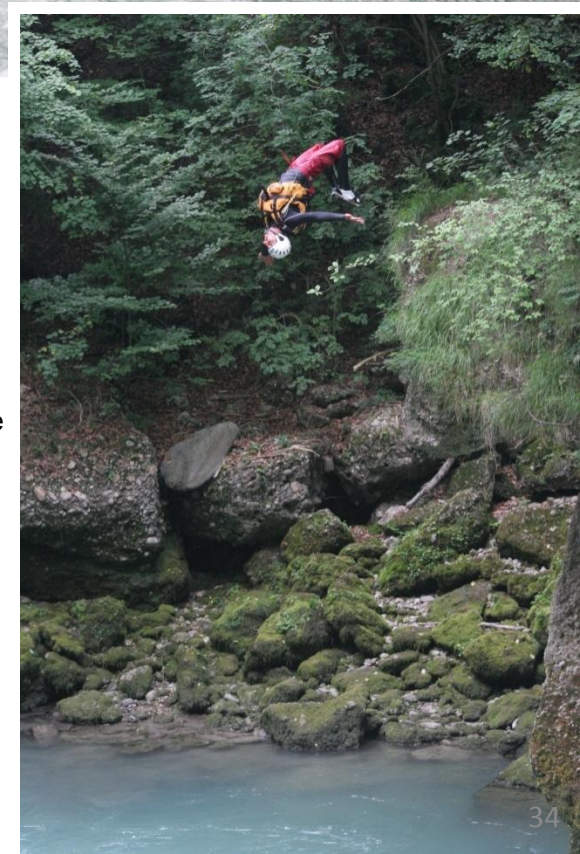
Jeśli wolicie zanurzyć się w naturalnym zbiorniku wodnym, to przy szosie z Lindarets do Morzine jest bardzo ładne jezioro z wyznaczonym kąpieliskiem. Miłe miejsce na przystanek po całym dniu jazdy. Można też pojechać do Thonon les Bains, nad jezioro Genewskie. Ok. 80km od Morzine jest Genewa. Ci, którzy chcą kupić zegarek lub biżuterię, na pewno coś tam znajdą ;) W miejscowości Le Jotty, przy szosie do Thonon są ciekawe, krasowe jaskinie o wdzięcznej nazwie Most Diabła (Le Pont du Diable).

Wejście kosztuje około 10eur. Rządni wrażeń, za około 40eur mogą wziąć udział w szalonym spływie pontonem po wzburzonych wodach rzeki La Dranse. W piątkowe i sobotnie wieczory kilka barów w centrum Morzine zapelnia się mieszanką angielskich, francuskich i polskich ;) turystów. Można wypić piwko lub przyniesione z domu wino ;) i pogadać w miłej atmosferze. Są też podobno jakieś kluby muzyczne, ale nie udało się nam nigdy do nich dotrzeć.



### Ubezpieczenie

Wybierając się na rower za granicę bezwzględnie należy się ubezpieczyć. W ogóle jeżdżąc w góry na rower warto to zrobić ;) Niezależnie od towarzystwa ubezpieczenie na całą Europę na dwa tygodnie, uwzględniające uprawianie sportów ekstremalnych, NNW i zwrot kosztów leczenia kosztuje około 100-130pln. Podczas naszych wypraw do Francji zdarzyło się trzy razy, że musieliśmy korzystać z pomocy lekarskiej.



### Opieka zdrowotna

W Morzine, ciut poniżej wyciągu Pleney znajduje się punkt medyczny, do którego z reguły trafiają lekko ranni rowerzyści. Punkt jest nieczynny w niedziele. Lekarz jest chyba Anglikiem, więc dogadać się można bez problemu. W razie poważniejszych urazów, w Thonon les Bains jest klinika, którą niestety jeden z naszych łódzkich kolegów musiał odwiedzić.

# PIOTR SIULCZYŃSKI

Rozmawiał : Tomek Stefaniak  
Zdjęcia: Gary "Flipper" Perkin



Jakie są Twoje wrażenia po minionym sezonie, satysfakcja czy niedosyt?

Rok 2007 był dla nas pełen sukcesów: wygrana w klasyfikacji generalnej Pucharu Świata w 4X, podium w każdej z edycji Pucharu Świata, wygrana w Wheels of Speed. Patrząc zatem ogólnie na 2008 jako jeden z dotychczasowych epizodów, to nie jestem z niego zadowolony.

Brakowało progresu po 2007. Jednakże, 2008 rok możemy uznać za przyzwoity. Zawody DH w Bromont oraz w Schladming zakończyliśmy w pierwszej 10, a taki zaszczyt mieliśmy dotychczas tylko raz, podczas Pucharu Świata w DH w Willingen w roku 2006. Jestem zatem bardzo dumny z Mitch'a. Filip'a stać zdecydowanie na więcej.



Jak skomentujesz pierwsze miejsce Sama Blenkinsopa w ostatniej edycji PŚ w Schladming?

Jego wygrana to była tylko kwestia czasu. Nie będę także zaskoczony widząc go na najwyższym stopniu podium Mistrzostw Świata w ciągu najbliższych 3 sezonów. Sam'a odkryłem w 2005 i byłem przekonany, że ma potencjał na bycie Mistrzem Świata. Jak się szybko okazało, niewiele brakowało by osiągnął ten cel w 2006 podczas Mistrzostw Świata Juniorów w Nowej Zelandii. Przypominam, że miał tam 2 upadki, które według naszych kalkulacji, na podstawie materiału video, kosztowały go 14 sekund. Mimo to zdobył srebro i stracił złoto tylko o 1 sekundę.

Na czym dokładnie polega działalność Gravity Group?

Naszą główną działalnością jest ściganie się oraz promocja zawodników i firm zainteresowanych promocją poprzez sport. Wszystko to jest naturalnie połączone z marketingiem. Dlatego też oficjalnie jesteśmy agencją marketingu sportowego. Inną naszą działalnością są konsultacje dotyczące promocji i produktów dla firm działających w branży MTB.

Czym jest dla Ciebie prowadzenie profesjonalnego teamu rowerowego?

Przede wszystkim spełnieniem ambicji sportowych.

Czy ciężko jest przekonać potencjalnych sponsorów do inwestowania w produkt jakim jest team lub zawodnik?

Wszystko jest uzależnione od produktu jakim się dysponuje oraz od relacji z potencjalnym klientem. Dzięki kilkuletniej obecności na rynku i wysokiej jakości produktów jakimi zawsze dysponowaliśmy mamy już wyrobioną markę na rynku i aktualnie nie mamy wielkich problemów z pozyskaniem klientów pochodzących z branży rowerowej. Jednakże zainteresowanie firm z innych sektorów jest bardzo trudne i dotychczas nie mieliśmy tutaj znaczących sukcesów.

Czy Twoim zdaniem polska scena DH dojrzała już do poważnych działań marketingowych, czy nie jest to raczej w dalszym ciągu rynek wart zainteresowania?

Liczba osób, które interesują się downhilliem odbiega znacząco od innych sportów takich jak chociażby rajdy samochodowe. Jednakże sport ten istnieje i jest pewna grupa ludzi, którzy pasjonują się downhilliem. Zatem jest też grupa odbiorców wybranych produktów. Nie widzę więc powodu, dla którego firmy nie miałyby zainteresować się promocją z wykorzystaniem tego sportu.

Osobiście uważam jednak, że image jaki towarzyszy DH i 4X jest głównym powodem braku zainteresowania związku i potencjalnych sponsorów. Tak długo jak kolarstwo grawitacyjne będzie miało image hardcore'owego sportu uprawianego przez wariatów, a nie profesjonalnego sportu, do którego potrzebny jest trening, sportowy tryb życia i umiejętności, to możemy zapomnieć o poważnym traktowaniu. Inną sprawą jest ochrona środowiska. Myślę, że powstawanie profesjonalnych parków rowerowych ułatwi sprawę. Downhill ma wielki potencjał pod względem reklamowym. Jest to widowiskowy, często zapierający dech w piersi sport. Pokazany we właściwy sposób może stać się tak samo interesujący dla oglądających przed telewizorami.





Jakie ewentualne działania należałoby podjąć w celu podniesienia poziomu polskiego DH i 4X?

Stworzenie kadry dla młodych zawodników w wieku od 14 do 18 lat i opracowanie programu treningowego. Mówię tutaj nie tylko o wyjazdach w góry, ale także o codziennym programie treningowym. Do takiego projektu potrzebni są jednak ludzie i pieniądze. Czyli bez inicjatywy związku będzie ciężko...

Jaką rolę powinny odgrywać media we współpracy z teamem (jakie wynikają z tego korzyści oraz zagrożenia)?

Uważam, że image jaki obecnie ma nasz sport zawdzięczamy przede wszystkim mediom ogólnodostępnym. Telewizja nie pokazuje tego co jest najbardziej fascynujące w DH i 4X. Sprzedają image sportu szczególnie ryzykownego, pełnego wypadków. Prędkość, technika, umiejętności nie są znacząco pokazywane. Myślę, że problem stanowi nie tylko sposób edytowania materiału, ale także bardzo tradycyjny sposób filmowania.

Media specjalistyczne typu telewizja internetowa, internet, magazyny rowerowe podchodzą do sprawy całkiem inaczej i cieszę się, że dzięki nim fani dowiadują się o tym co się dzieje. Aczkolwiek, większość mediów przyjmuje bardzo bierną postawę i nie stara się o uzyskiwanie bardziej ekskluzywnych materiałów.

Czym, oprócz bardzo dobrych rezultatów, zawodnik może przyciągnąć uwagę sponsorów, co powinno go wyróżniać?

Uwagę przyciągają przede wszystkim wyniki, przebieg kariery i obecność w mediach. Coraz ważniejszy staje się także styl. Często to właśnie z jego powodu zawodnik staje się rozpoznawalny i interesujący dla sponsora zanim nawet zacznie zdobywać dobre wyniki.

Czy szykują się jakieś zmiany w Teamie na 2009 rok?

Nasz team przechodzi poważną reformę. Dotyczy to zarówno partnerów teamu, zawodników oraz naszych celów. Oficjalna informacja prasowa ukaże się w styczniu.

Jak wyglądają plany startowe na przyszły sezon, może jakaś wizyta w Polsce?

Mistrzostwa Świata, Puchar Świata, Crankworx, Wheels of Speed, US Open, Sea Otter Classic to imprezy, w których planujemy wystartować w 2009 roku. Aktualnie nie planujemy wizyty w Polsce, a że nasz grafik jest dosyć napięty to obawiam się, że taka wizyta nie będzie możliwa

Może chciałbyś dodać coś od siebie?  
Życzę wszystkim czytelnikom szczęśliwego nowego roku!



# HALLOWEEN PARTY NA SIEKIERKACH

Tekst/ zdjęcia: Konrad Grzegorzka

Nazwa halloween jest najprawdopodobniej skróconym All Hallows Eve – wigilia Wszystkich Świętych. Irlandzcy imigranci sprowadzili tradycję do Ameryki Północnej w XIX wieku. W ten dzień w Irlandii palono ogniska oraz odprawiano modły za dusze zmarłych. W czasach pogańskich ludzie w Irlandii przebierali się w kolorowe kostiumy i odprowadzali duchy do granic miasta. W Halloween dzieci i dorośli przebierają się za potwory, takie jak: wampiry, duchy, czarownice oraz szatany. Kostiumy są również oparte na postaciach z telewizji. Pierwsze kostiumy na Halloween pojawiły się w 1930 roku, wtedy zwyczaj "Trick or Treat" stał się popularny. Raz w roku przychodzi taki dzień, że trzeba puścić wodze fantazji i poddać się „świętecznemu” nastrojowi. Taki właśnie dzień zawitał na warszawskiej miejscówce „Siekierki”, a w naszych głowach zrodził się pomysł na zorganizowanie niecodziennej imprezy.







Na początku miała to być impreza kameralna. Kilka osób, które za pomocą siły swoich mięśni przyczyniały się do rozwoju lokalnej miejscówki. Oczywiście sprawą jest to, że takiej niecodziennej imprezy nie da się ukryć. Pogodę mieliśmy jak na zamówienie. Słońce przez cały dzień ogrzewało nas swoimi promykami.

Dzień zaczął się leniwie. Jak zawsze na początku było przygotowanie toru. Poprawienie dywanów, odgarnięcie liści, zgarnięcie pasku, żeby się nie kurzyło. Nic specjalnego, ale poprawia bezpieczeństwo

ryderów i zdecydowanie poprawia imię miejscówki. Później wydarzenie potoczyło się bardzo szybko. Rozgrzewka zawodników, pokaz wysokich lotów w wykonaniu Bociana i Qaja. Gościem specjalnym tego dnia był mały Natan, który trenuje dirt od najmłodszych lat. Specjalnie dla niego został stworzony babytrack, który zdążył już pokonać nie jednego dirtowego killera. I nagle czas się zatrzymał... wszystkie oczy zostały skierowane na Bociana... wykonał piękny „unturndown” po czym ze swoją wrodzoną gracją się wygłębił. Udowodnił nam wszystkim, że to także potrafi.

To był jeden jedyny raz kiedy widziałem go leżącego na ziemi. Nie trwało to jednak długo, bo szybko się pozbiarał i znów zaczął nas raczyć pięknym oldschoolem, can-em, table-m. Z minuty na minutę pojawiało się coraz więcej zawodników. Tego dnia frekwencja dopisała. Jedno jest pewne, że gdyby nie czujne oko Robsona i jego pasja do tworzenia miejscówek impreza nie odbyłaby się. To dzięki niemu i ludziom jemu podobnym powstają co chwilę nowe stoły, double, profile.



W naszych cyfrówkach zostały wymienione klisze na nowe... zawodnicy gotowi i ładnie przebrani... czas zacząć imprezę! Tego dnia gościliśmy pluszowego misia, tajemniczą i demoniczną postać z filmu „Krzyk” i statystę z teledysku YMCA! Swoją obecnością zaszczylił nas tajemniczy szkielet z połówką groszku na głowie. Niestety okrutnego psikus wyciął nam Bocian i nie przebrał się za nikogo, nawet za siebie. Wybaczyliśmy mu jednak, kiedy razem z Qajem równocześnie zrobili oldschoola. Mam nadzieję, że w przyszłym roku będzie lepiej... będzie jeszcze więcej osób ubranych w niecodzienne stroje, może jakaś muzyka polecą z głośnika, może pojawi się lepsze zaplecze gastronomiczne, może pojawią się zupełnie nowi riderzy, może starzy wyjadacze nauczą się do tego czasu nowych trików. Strasznie dużo się zrobiło tych „może”. Jedno jest pewne, że do przyszłego roku nasz tor się rozbuduje. Z resztą co ja Wam będę pisał... sami możecie zobaczyć co się działo na zdjęcia, a kto nie był niech żałuje!



W rolach głównych wystąpili:

- Robson – Pluszowy Miś,
- Czesio – Postać z filmu „Scream”,
- GrZeSkO – Szturmowiec Imperium,
- Rafał – statysta z teledysko YMCA,
- Qajo – Jeździec bez twarzy z groszkiem na głowie,
- Miłosz – Lojalna Jola.





Na koniec  
chciałbym wszystkim  
życzyć tyle samo  
miękkich lądowań co  
wysokich wybić i mam  
nadzieję, że w przyszłym  
roku więcej przebranych  
bikerów zawita na  
siekierkowe Halloween  
Party. Dzień, w którym  
 impreza się odbyła  
pozostanie tajemnicą,  
ponieważ nasze Babcie  
miałyby nam to za złe ;)



# YOUNG GUNS

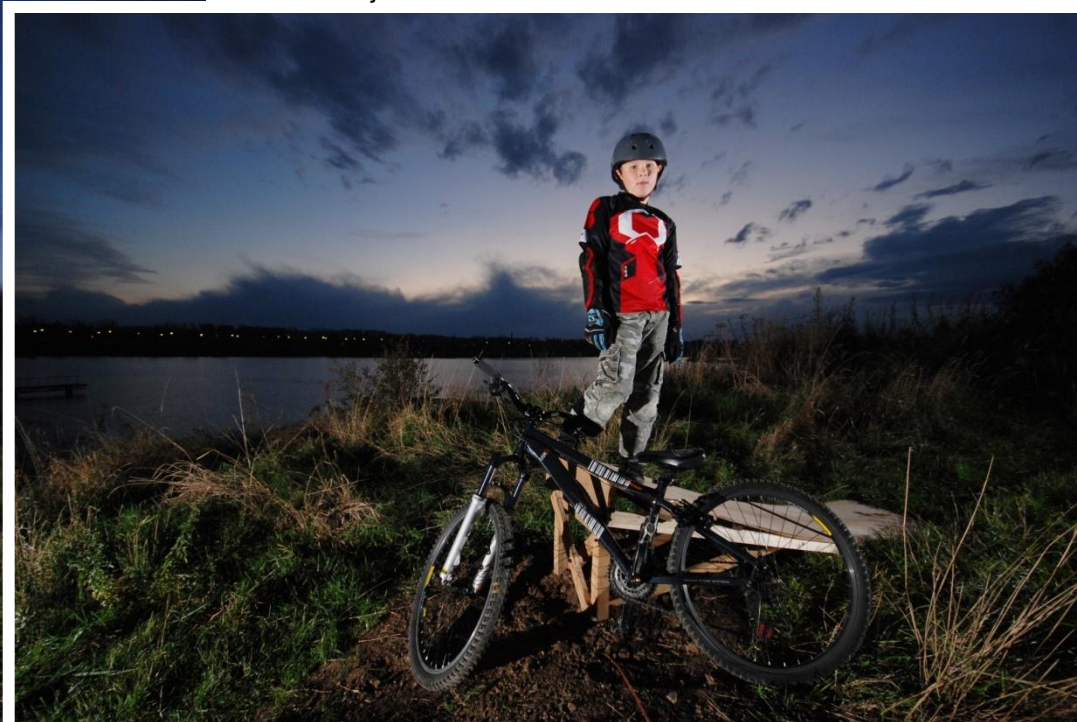


## Krzysztof Kaczmarczyk

Rozmawiał: Zbyszek Nowicki i Krzysztof „Kriss” Kaczmarczyk  
Zdjęcia: Jacek „Słonik” Kaczmarczyk /jacekslonik.pinkbike.com

### Na początek powiedz kilka słów o sobie

Krzysiek Kaczmarczyk, ale koledzy mówią na mnie Kriss. Za dwa miesiące skończę 8 lat, teraz chodzę do 1 klasy. Uwielbiam jeździć na rowerze.



### A od jak dawna jeździsz?

Jak tylko skończyłem 1 rok rodzice wozili mnie na rowerach na foteliku ☺ Potem miałem rowerek 12", 20", ale cały czas z bocznymi kółkami. Na dwóch kółkach nauczyłem się jeździć dopiero w zeszły roku jak skończyłem 6 lat. I od tej pory zwariowałem na punkcie dwóch kółek. Jeżdżę jak mi tylko rodzice pozwalają wyjść na pole.



# YOUNG GUNS



## Co lubisz robić gdy nie jeździsz na rowerze?

Jak np. pada deszcz i muszę siedzieć w domu to rysuję trasy DH, slopestyle i rowery.

## Co robisz??

No rysuję! Kredkami lub pisakami. Biorę od taty katalog rowerowy i przerysowuję różne ramy. Moja ulubiona do Kona Stinky, Norco, Specialized ...



## A czy masz już swoje ulubione miejscówki?

Oczywiście, najczęściej jeżdżę do parku AWF'u, czasem Tata zabiera mnie na Dual lub Łopatę - ale tam większość hopek jest dla mnie zbyt trudna, więc tylko patrzę jak chłopaki skaczą. Ostatnio z paroma krakowskimi riderami pojechaliśmy z tatą do Nielepic - bardzo mi się tam podobało. Szczególnie wielkie dropy i road-gap przez wąwóz. A ze światowych miejscówek, które widziałem na filmach bardzo chciałbym pojeździć w Whistler w Kanadzie.

**To może masz również swoich ulubionych zawodników?**

Oczywiście, najbardziej podoba mi się Andrew Lacondeguy, Paul Basagoitia, a z polskich bardzo lubię „Papiego” Kasperczyka, Gonza i Śliwę.

**Czy masz już jakieś plany na przyszłość?**

Chciałbym zostać najlepszym polskim zawodnikiem DH i slopestyle. Jak będę miał 12 lat chciałbym skakać backflipa, a moim największym marzeniem jest skoczenie jako pierwszy potrójnego flipa ☺

**Bardzo bardzo ambitnie! A na bliższą przyszłość, czyli sezon 2009?**

W przyszłym roku chciałbym skoczyć double w Parku AWF, no i oczywiście przelecieć stolik (bo na razie ląduję na płaskim szczycie). Chciałbym też więcej jeździć na Łopacie (Krakusy wiedzą co to jest). Na pewno też będę dużo jeździł na zawody, aby podglądać i kibicować starszym zawodnikom, wśród których mam już kilku kolegów.



# TEST 30LATKA

Tekst: Sebastian Dubiniecki Zdjęcia: Maciej Bińczyk

Czy koleś po 30tce, z płaskowyżu ma czego szukać w DH?

*Zapewne wielu z was jest w wieku bliskim mojemu i w głębi ducha jak Ja, nadal jest 20 to letnim freakiem, który chce realizować swoje marzenia i w 100% oddać się swoim pasjom. Są też tacy, co zajmowali się zupełnie innymi sprawami i nie mieli zielonego pojęcia co to downhill czy freeride, a teraz w wieku + - 30 złapali bakcyła na duży rower i ciągnie ich w góry. I właśnie do was teraz piszę rówieśnicy, bracia, koledzy i nieznajomi!*

Pomogę wam podjąć te jedyne słuszne decyzje i pomogę znaleźć te jedyne słuszne odpowiedzi na pytania które dopadają was za każdym razem, gdy oglądacie swój ulubiony film rowerowy czy przeglądacie kolejne wydanie 43Ride.

Czy w wieku bez zaplecza kondycyjnego z wagą biurowo-pubową w ogóle jest sens próbować? Ja i zawody? Czy to nie będzie kompromitacja? Ale gdzie ja będę trenował? Przecież mieszkam w dużym płaskim mieście, a do gór mam daleko?

A co ze sprzętem? Przecież mnie na to nie stać...

A jak się rozwalę? Jak sobie dam radę? Przecież mam rodzinę, pracę...

Oto odpowiedź jakiej mogę wam udzielić na te obawy!







Wszystko zaczęło się pod koniec 2006 r., gdy zmęczony i znudzony pracą w biurze postanowiłem kupić rower. Tak aby przemieszczać się po mieście, do pracy i na luźne przejażdżki. Jak postanowiłem, tak też zrobiłem. ☺ Kupiłem rower XC (muszę dodać że w tym czasie nie miałem pojęcia o rowerach). Po trzech tygodniach poczułem wielkie znudzenie jazdą po mieście oraz jednocześnie przyływ energii i chęci zrobienia czegoś więcej niż tylko pedałowanie po płaskim chodniku wielkiego miasta. Efektem było pogięcie kół na krawężnikach! Postanowiłem udać się ponownie do już zaprzyjaźnionego sklepu z rowerami i przymierzyć się do roweru, który widziałem codziennie wracając z pracy na wystawie sklepowej. Był to biały Autor A-Gang a-m... spodobał mi się strasznie i gdy się do niego przymierzyłem wiedziałem, że to jest to ☺ Poczuję się; sami wiecie, co się czuje w takim momencie... nie będę wam tu romansu rozpisywał ☺ Kupiłem go i zacząłem się uczyć jeździć od podstaw. W międzyczasie poznałem kilku młodych gości, co to już sadzili streatowe triki i tak zaczęło mnie to wkręcać. Minęło kilka miesięcy (był listopad) poznałem kolejne osoby tym razem śmigające FR... zajawiony filmami typu NWD i całą to otoczką postanowiłem poskładać fula. Jak postanowiłem, tak zrobiłem. A że budżet miałem mizerny, stanęło na dość ubogiej wersji!

Gotowy bike na kołach stanął zaraz na początku 2007. Znów uczyłem się jeździć marcu poznałem kilku kolejnych freaków. Tym razem z Cykloza.pl i jakoś tak wyszło, że się podłączyłem pod tą ekipę. Chwilę później skakałem gapa zwanego „gumisem” oraz inne lokalne hopy. Latem gdy wszyscy śmigali w góry i na zawody, ja leżałem z połamaną miednicą. Zacząłem się nad tym wszystkim zastanawiać. Czy ja się do tego nadaję? Czy ja nie jestem za stary? Przecież oni są ode mnie młodszy, a Ci co są w moim wieku jeżdżą już po kilka lat. Czy ja sobie dam radę w górach? ...im dłużej leżałem w domu tym więcej pojawiało się wątpliwości, obaw, pytań ...I właśnie w tym okresie postanowiłem! Sprawdzę swoje możliwości i w sezonie 2008 wezmę udział w zawodach. Jeśli podczas pierwszego sezonu w górach będę w połowie stawki to zostaje w tym temacie. Jeśli będę na szarym końcu, odpuszczam. W listopadzie byłem już po rehabilitacji i zacząłem znów jeździć. Skrupulatnie zaplanowałem przygotowania sprzętowo fizyczne. Jak postanowiłem tak zrobiłem! ☺ Zmieniłem rower, a raczej ramę i amortyzator z lekkiej freeridowej Z1SLFR na starą dobrą dwu-półkę marcoka (ciężka jak diabli, ale lepiej mieć monstera w DH niż Z1). Od stycznia rozpocząłem przygotowania fizyczne... nie było łatwo, ale nakręcała mnie myśl że zrealizuje swój plan i sprawdzę się z innymi.





10 dni minęło jak uchodzące powietrze z przebitej gumy... i znów płaska Warszawa. Nie minęły 2 tygodnie a ja już jechałem na kolejny spontaniczny wyjazd. TYM RAZEM NA ZAWODY „PUCHAR WIERCHOMLI” oczywiście w Wierchomli. Podróż pełna przygód. Zepsute auto na wysokości Piwnicznej, holowanie przez ziomów z Tarnowa Starym Ogórem wypchanym rowerami który rozkraczył się podciągając nas pod wyciąg na wysokości Hotelu Wierchomla... Dalej, pchanie naszej osobówki pod kwaterę... było grubo ale daliśmy radę! Wystartowałem w kategorii Hobby Full z tą samą myślą co w Bochni, tyle tylko że tym razem nie 50te miejsce a „pierwsza trzydziestka, pierwsza trzydziestka... byle nie zglebić, byle nie zglebić...”.

5,4,3,2,1,OGIEŃ zjazd z rampy strtownej... i już wiem że nie jest dobrze – zapomniałem ustawić bieg i kręciłem na najniższym przełożeniu przez kilka metrów :/ następnie pierwszy wjazd do błotnisteo lasu z mokrymi korzeniami zakręć i hopa i... gleba :/ myślę sobie nie jest źle cisnę dalej... korzenie, błoto... jest prosta, cisnę, kręcę... myślę sobie „dasz radę jest ok. nic się nie stało to tylko kilka s. w plecy”... Jadę...

kolejna hopa, po niej profil i .... i za szybko, wyjechałem z profili ale jadę dalej... hopy, profile.... Już Meta... czas 3:37.53 czyli 28 miejsce :/ 4s zabrakło do wejścia do finału! :/ załamka... ale później sobie myślę „Halo przecież plan zrealizowany” piedt pierwsza 30tka ☺



Po powrocie do domu myślałem tylko, jak tu pojechać na kolejne zawody... z kasą krucho auta nie posiadam...

Jakoś się z kasą ogarnąłem. Na Zawody w Kasinie Wielkiej pojechałem © sponsorowała mnie moja Małżonka. Za co jej ogromnie teraz dziękuję. Początkowo mieliśmy jechać furą z Prezesem, ale chłopak coś sobie w palec zrobił i zostaliśmy z Kelo bez transportu. Mieliśmy dwa wyjścia zostać w domu i grzać dupską przed TV lub jechać PKP i jakimiś busami. Podjęliśmy jedyną słuszną decyzję. JEDZIEMY PKP i BUSAMI. Jedyne co zdążyliśmy zaplanować to wyjazd pociągiem TLK z Warszawy do Krakowa a tam... no właśnie, a tam - coś wymyślimy. W międzyczasie na wyjazd zdecydowali się jeszcze Maciek fotograf 43Ride oraz prawie o połowę ode mnie młodszy Polini ☺

Jak postanowiliśmy tak zrobiliśmy! Czwartek godz. 23:40 zapakowaliśmy się do przedziału w zatłoczonym i śmierdzącym fajami i wodą pociągu TLK.

Jakoś w nocy byliśmy w Krakowie, dworzec PKS nowoczesny, ale zabity dechami bez rozkładu jazdy! Tablica info była w holu głównym poczekalni, a na drzwiach widniał napis dworzec czynny od 05:00 informacja od 06:00, kasy chyba od 07:00. Ale nic, popytaliśmy lokalne złotowy (taksówkarzy) o to jak można dostać się do Kasiny. I tu mieliśmy 2 opcje. PKS lub Prywatny BUS. Pierwszy PKS nas nie chciał, Drugi nas nie zabrał, Trzeci zabrać nas również nie chciał, bo w końcu to cztery Osoborowery z plecakami większymi niż oni sami. Czekaliśmy na otwarcie dworca. W końcu podjechały kolejne busy i jeden z kierowców dał się przekonać, że jak poskładamy

rowery to się zmieścimy. Zabrał nas, do dziś się zastanawiam czy zrobił to bo było mu nas żal czy po prostu był „biznesmenem” i chciał na nas zarobić. Tak czy siak, wysadził nas w miejscowości Lubień skąd mieliśmy się udać do Kasiny Wielkiej... na rowerach. 4km do Kasiny Małej i dalej jakieś 10 do 13km asfaltem. Głównie pod górę. Zważając na wagę i gabaryty plecaka nie było to zbyt przyjemne przeżycie. Jakiś czas później byliśmy już na miejscu. Była godzina w sam raz na górskie śniadanie, chyba 8:00 czy 8:30 - jakoś tak... Postanowiliśmy się przespać i około 14 pojechać oblookać trasę.

I jak zwykle: jak postanowiliśmy tak zrobiliśmy. Około 15 byliśmy na wyciągu. O trasie nie będę się rozpisywał. Napiszę tylko jedno słowo na jej temat: MEGAWYPAS!  
Resztę dnia oraz sobotę spędziliśmy na trasie.





Niedziela - jak zwykle jestem „zesrany” a w głowie dudni: dasz radę chłopaku, dasz radę. Pierwsza 30tka musi być... eliminacje, stoję na starcie... 5,4,3,2,1, Ogień... tym razem wszystko idzie jak po maśle płynę po trasie... sprawia mi to frajdę, dobrze mi idzie czuję to... hopy, profile, trawersy, las, korzeń i ... gleba, przez chwilę nie wiem co jest grane głową trafiam w mostek... wypadam z trasy, wyhamowanie do zera... myślę sobie dasz radę, ogień!... szybka zbiórka i już cisnę dalej... pod koniec jeszcze jeden drobny błąd i

kolejne setne w plecy... ale nic, popierdałam ile fabryka dała... ostatni profil, hopa... i meta. Czas? Patrzę niecierpliwie na tablicę wydłubując jakiś śmieć z oka który wpadł mi jakimś cudem przez gogle na lądowaniu ostatniej hopy, jest wynik – 2:48:58. Co to oznacza nie wiem, bo nie było tablicy z bieżącymi wynikami. Czekam więc z niecierpliwością na koniec przejazdów Hobby Full. Ostatecznie mój czas dał mi 30 pozycję w Hobby Full.

Chwilę mi zajęło, zanim wpadłam na to, żeby swój czas porównać z wynikami Mastersów. Nie wiem z jakiego powodu, ale cieszę się, że dotarło do mnie, że nie mam ochoty uganiać się za małolatami. Nie mam przecież większych szans goniąc 20latków co to na rowerze siedzą od co najmniej 5lat. i nie znają strachu. Nie mają wagi biurowo – pubowej. Jadąc z równymi sobie (wiekiem oczywiście) miałbym 11 pozycję.

Wszystko to co się wydarzyło w tym sezonie nakręca mnie i mobilizuje do dalszych działań.

Sezon 2009 jadę na licencji w kategorii Masters. Trening zacząłem już od teraz, i będę cisnął aż do pierwszych zawodów. Inwestuję w sprzęt ale bez przesady. Tylko niezbędne rzeczy. Marzy mi się pierwsza 10tka w generalce PP w sezonie 09' Będę jeździł tak długo, jak dam radę utrzymać się na rowerze. © Odpowiadając na pytania zadane na początku tej historii:

Czy w tym wieku bez zaplecza kondycyjnego z wagą biurowo/pubową to w ogóle jest sens próbować?

TAK – zawsze jest sens próbować!

Ja i zawody? Czy to nie będzie kompromitacja?

Nawet wtedy, gdy szanse są marne, nawet gdy wydaje ci się, że to po za twoim zasięgiem próbuj bo bez ryzyka nie ma zabawy. NO RISC NO FUN!!!

Ale gdzie ja będę trenował? Przecież mieszkam w dużym płaskim mieście a do gór mam daleko? Nawet mieszkając na płaskowyżu możesz ćwiczyć! Rusz głową i .... Łopatą ☺

A co ze sprzętem? Przecież mnie na to nie stać. Nie trzeba mieć 17 tys. na rower aby czuć się na nim dobrze! Składak wystarczy ☺

A jak się rozwalę? Jak sobie dam radę? Przecież mam rodzinę, pracę... Rodzina będzie Cię wspierała bo to przecież twoja pasja. Wykup ubezpieczenie NW ☺

# BRAUN ROOF'N SLOPESTYLE

Tekst : Marcin "Górnik" Górnicki

Zdjęcia: Czarek Marciniak

Zacznę od krótkiego, ale wymownego słowa: WYPAS !

A teraz od początku ;- ) W niniejszym numerze magazynu 43ride możecie przeczytać opis miejsca na ziemi, które można śmiało nazwać "Rajem". Nie chodzi tu bynajmniej o biblijny raj, w którym Ewa z Adamem, podgryzała zakazane jabłko. Tym miejscem jest Morzine w regionie Les Portes du Soleil ("Bramie Słońca), do którego ekipa Cyklozy wybrała się już po raz trzeci.

Ale nie o wyjeździe ma być mój tekst, ani o ogryzku wyżej wymienionego jabłka... Artykuł ten ma na celu zapoznanie Was z jedną z większych atrakcji, która czekała na nas we Francji w tym roku.

Otóż mowa jest o niebanalnych zawodach slopestylowych, urban freeridowych, czy jakkolwiek jeszcze to nazwać.



Zawody te odbywały się w dniach 14-15 lipca 2008 roku.  
Na stronie internetowej zawodów znajdowało się wiele wspaniałych nazwisk.

Między innymi:  
- BEN BOYKO  
- RICHIE SCHLEY  
- CARTER HOLLAND  
- THOMAS HANCOCK  
- CEDRIC GRACIA  
- CHRISTOPHER HATTON  
- AURELIE TOURNIER  
- THOMAS GENON  
- SAM PILGRIN  
- CHRIS SMITH  
- GARRY PENMAN  
- LANCE Mc DERMOTT

Jednak jak się potem okazało na liście  
brakowało np.: DARRENA BERRECLOTHA,  
AMIRA KABBANIEGO i wielu innych ;-)

Po samych nazwiskach startujących zawodników, można było być pewnym, że zawody będą czymś co na długo zostanie w naszej pamięci. Pogoda na początku naszego wyjazdu nie nastrajała optymistycznie. A po przybyciu na miejsce zawodów w Avoriaz (30 min. samochodem od Morzine, w którym stacjonowaliśmy), zastaliśmy pusty tor,

zaczęło się wieczorem 14 lipca, kiedy odbyły się kwalifikacje, a później konkurs nocnego best tricka :) Masa kibiców, masa grubych trików w wykonaniu sław MTB. Tego dnia odbyła się również premiera filmu Aarona Chase'a "Bang Bang" Było świetnie, a to wszystko zachęciło nas mocno do odwiedzenia tego miejsca następnego dnia.







Zerwaliśmy się wcześniej, żeby w Avoriaz być przed 10, bo o 10 rozpoczynały się treningi. Kolejny dzień to już slopestyle w pełnym tego słowa znaczeniu. Na nasyczonej wszelkimi rodzajami przeszkód trasie można było zobaczyć: frontflipy, flip whipy, 360 z dropa, backflipy, tailwhipy, supermeny oraz inne kombosy ☺



#### Trasa składała się z:

Mavic hub Drop: ( wielka żółta betonowa piasta – drop 3 metrowy )

Quater pipe: ( wall ride szeroki na 7 metrów i wysoki na 3 metry )

Step up-spine-step down: ( 4 metry nad ziemią, metrowy step up, 3 metrowy step down, długość 17 metrów )

Hip: ( 2,3 metrów wysokości, 4 metry długości, nie w linii )

Wall ride: ( 5,5 metra wysokości, 5 metrów długości )

Roof step up: ( 6,3 metrów nad ziemią, długi na 1,5 metra, 2 metrowy step up )

Double: ( dirt na dachu, 1,8 metra wysokości, 3 metry długości )

Suspension bridge: ( 7 metrów nad ziemią, 7,5 metra długości )

Double/step down: ( dirt na dachu, 2 metry wysokości, 3 metry długości )

Roof Drop: ( 5 metrów nad ziemią, wysokość dropa 2,5 metra, 3,5 metra długości )

Big double: ( dirt, 2,5 metra wysokości, 6,5 metra długości )

Big double

avoriaz

BRHUN  
roof 'n slopestyle

avoriaz

annondale  
FEEL IT.

PRO  TEC

  
OAKLEY

KENNY

Pier... ce

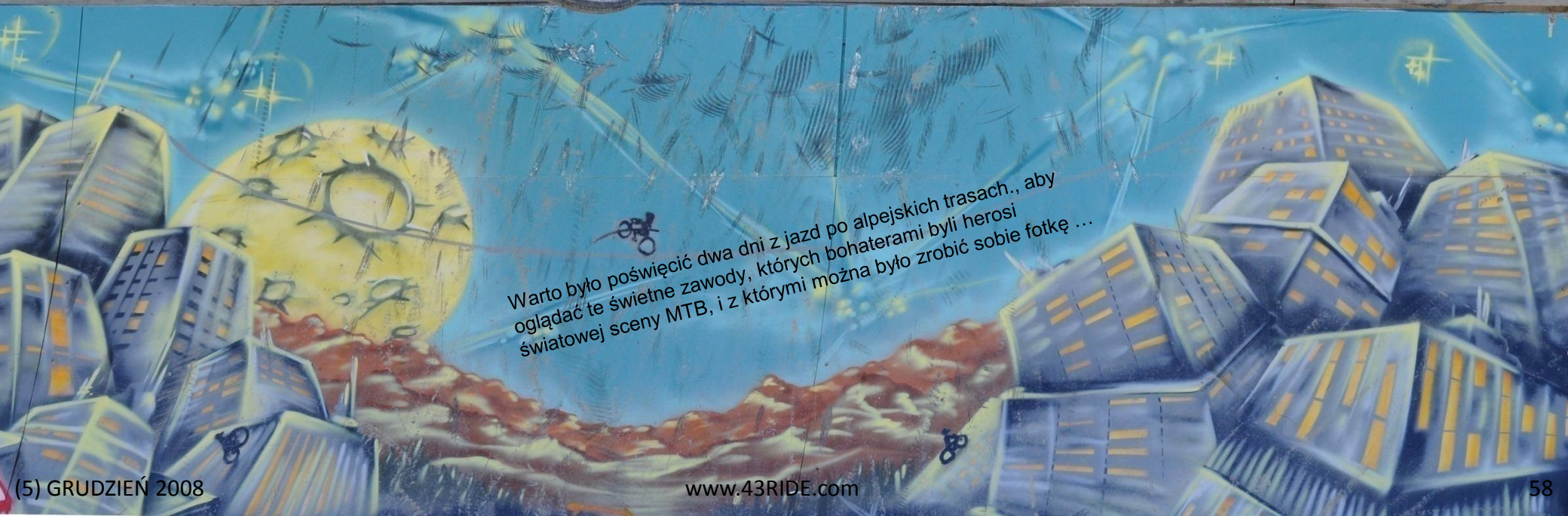
  
BIKEPARK

maeva

  
WURTH

MORZINE  
AVORIAZ

Seatin Pub



Warto było poświęcić dwa dni zjazd po alpejskich trasach., aby oglądać te świetne zawody, których bohaterami byli herosi światowej sceny MTB, i z którymi można było zrobić sobie fotkę ...

Ja na pamiątkę zrobiłem sobie z niekwestionowanym liderem Braun Roof'n Slopestyle Samem Pilgrimem z Wielkiej Brytanii oraz Benem Boyko. Mam również fotkę z Darrenem Berreclothem, z którym udało mi się, zamienić kilka słów i nawet otrzymać od niego propozycję sprzedaży swojego slopestylowego Specializeda'a ☺  
Pluję sobie teraz w brodę, że nie spytałem o cenę, tylko stanowczo stwierdziłem, że wolę swoją racingową bestie



No ! Po napisaniu tego wszystkiego, mogę wreszcie zjeść jabłko na które miałem ochotę od postawienia pierwszych słów ;)

Relacje Video z Braun Roof'n Slopestyle Avoriaz 2008 :

[http://freecaster.com/1000006\\_1005367](http://freecaster.com/1000006_1005367)

[http://freecaster.com/1000006\\_1005351](http://freecaster.com/1000006_1005351)

[http://freecaster.com/1000006\\_1005350](http://freecaster.com/1000006_1005350)

[http://freecaster.com/1000006\\_1005349](http://freecaster.com/1000006_1005349)

<http://freecaster.com/index.php?view=search&q=Braun+Roof+N+Slope+Final+Run>

www.43RIDE.com



avoriaz



RO  TEC

  
OAKLEY

KENNY

ea



maeva



AVORIAZ  
MORZINE  
ENIZOROW

*Creativ Pub*

Zachęcam również do zapoznania się z fotkami Czarka (<http://after.ovh.org/fotki/avoriaz/index.html>) i być może w niedalekiej przyszłości z materiałem video nakręconym przez Tywonka i Kacpra, którzy dostali akredytacje dziennikarskie ;)



# Slopestyle, a polskie realia...

Tekst: Rafał Świerczyński Zdjęcia: Bartłomiej Wysocki & Marcin Plassowski

Slopestyle to najmłodsza z dyscyplin rowerowych - u młodych powoduje sikanie w nogawki, a stara szkoła się z niego śmieje. Czym jest? Jest połączeniem najlepszych elementów wszystkich stylów z nastawieniem na wielkie triki. Tory składają się z ogromnych hop i dropów, naszpikowane są wallride'ami, step-up'ami i wszystkim innym na czym da się wykręcić jakiś trick. Jest tylko jedno ograniczenie – własna wyobraźnia. Sprzęt, na którym jeżdżą zawodnicy mocno się wyspecjalizował. Na ogół są to tzw. małe fulle pokroju Kony Bass, Transition Double czy Banshee Wildcard. W chwili obecnej prawie każda firma ma swój rower do slope lub choćby prototyp (są oczywiście wyjątki pokroju Specialized, Giant), ale o nich trochę więcej później.



Tyle wstępu, a o czym ten artykuł ma być? O sytuacji w naszym pięknym kraju. Szukamy w kalendarzu zawodów slopestyle w Polsce i... po chwili komputerki wyrzuca nam tylko zawody w Szklarskiej. Szok! Czemu najbardziej widowiskowa dyscyplina ma tylko jednego „przedstawiciela”? Patrzymy co można znaleźć za oceanem: Crankworx w Whistler, Crankworx w Colorado, Bearclaw Invitational, a w Europie: Adidas Slopestyle, Avoriaz Roof n' Slopestyle czy czeski Kozzy Style i Xbox 360 Slopestyle. Na tle tych wszystkich imprez nasz „rodzynek” wypada blado, bo raczej powinien nazywać się super dirtem niż slopestyle'm. W 2006 rozegrano jedyne i pierwsze zawody slopestyle'owe w Polsce – Groober Slopestyle w Łodzi i od tego czas ciągle jesteśmy w fazie raczkowania. Niby jest park w Odolanowie, niby Granda też coś tam

zyskuje, ale do prawdziwego toru to nam jeszcze daleko. Trzeba przyznać, że ostatnio miasta zaczynają widzieć rowerzystów i coś tam robią przy udziale bikerów, więc jest jakaś szansa na lepsze jutro. Gdzie są najlepsze warunki do stworzenia parku? - oczywiście w naszych pięknych górach. Tylko czemu ciągle w naszych kurortach narciarskich rowerzysta nie jest postrzegany jako źródło zarobków poza sezonem zimowym? Czy ciągle będziemy skazani na łopatę i nielegalne akcje w lesie? Chciałbym raz zobaczyć jak powstaje na moich oczach dirt przy pomocy koparki w przeciągu chwili, a nie, że muszę godzinami przetrzącać kilogramy ziemi. Wiem, że jest dreszczyk przy nielegalach, można grzybiarza wystraszyć, nabrać krzepy, ale zdecydowana większość woli jeździć niż ciężko tyrać.



Szukamy dalej powodów takiej słabej sytuacji w Polsce. Patrzymy na sprzęt. Pierwsze co się rzuca w oczy to cena – za gotowego bike'a trzeba liczyć od 7 tyś. w górę. Patrząc, że u nas dominują sztywniaki nie przekraczające 3 tysięcy i młodzi ludzie, to kwota ta wydaje się kosmiczna. Problemem może być także, że takie rowerki dostają konkretnie w kość i łatwo niektóre elementy osprzętu uszkodzić. Zdecydowanie sprzęt z niższej półki nie nadaje się do nauki, więc trzeba liczyć, że albo trzeba będzie dołożyć więcej kasy albo szybko pożegnać się z niektórymi elementami. No to szukamy jakieś tańszej alternatywy wśród polskich producentów. Kolejna porażka - albo firma nie ma fulli w ofercie albo próbuje dopisać tylko napis slopestyle na swojej stronie obok rowerku.

Choć już jedna osoba mnie zapewniła, że próbuje tą sytuację zmienić. No i ta Polska mentalność. Sztywniak z dużym skokiem jest rowerem uniwersalnym, a już mały full to jest tylko dla prosów - a to ma za mało skoku do downhill'u i za dużo na dirt. Nic bardziej mylnego! Oczywiście jest, że na takim rowerze pewne rzeczy robi się inaczej, ale na pewno ten rower nie ogranicza, lecz daje nowe możliwości. Pewne triki wykonuje się trudniej z powodu wagi i większych rozmiarów, a na dropach trzeba mocniej zwrócić uwagę na technikę. Tak naprawdę to jest rower uniwersalny, lecz chyba tylko dla nowej szkoły. Jeśli ktoś jest zatwardziałym zwolennikiem jednego stylu to nigdy nie zrozumie korzyści płynących z takiego roweru.

Czy ze wszystkim jest u nas tak krytycznie? Na szczęście NIE! Mamy dobrych riderów z dobrymi wynikami za granicą. Tylko tu też jest mały zgrzyt. Te dobre wyniki osiągamy raczej u naszych najbliższych sąsiadów, bo na dużych imprezach nie mamy żadnych wyników. Poziom zagraniczny zawodników strasznie się podniósł - backflip z dropa to normalka na zawodach. Wystarczy popatrzeć jakie tricki poszły na tegorocznym Crankworx, aby zauważyć jaka dzieli nas przepaść. I tu warto wspomnieć o czymś co ostatnio zwiększyło poziom na ekstremalnej scenie, czy to w BMX, czy FMX – basen z gąbkami. Poza granicami Polski już zauważono, że na terenie bike parku

powinno być bezpieczne miejsce do trenowania. Słynne Air Dome w Whistler, gdzie można trenować wszelkie triki to tylko jeden z przykładów. Możliwość trenowania trików w zimie w ciepłym miejscu to świetna sprawa. A jak jest na naszym rodzimym podwórku? Krytych parków mamy jak na lekarstwo i są problemy z wypuszczeniem rowerów MTB, a jak już uda nam się wejść to nie ma basenu. Wchodzimy na dowolne forum o rowerach, wpisujemy "alternatywa basenu z gąbkami" i od razu człowiekowi robi się lepiej na serduchu ;) Widać, że jest taka potrzeba i ludzie potrafią jakoś sobie poradzić z tego co znajdują. Tylko chwalić takie inicjatywy!



Podsumowując, łatwo zauważyć prostą zależność - nie ma tras -> nie ma potrzeby posiadania roweru do slope'a -> nie ma wyników w zawodach. Smutne, ale prawdziwe. Co musimy zrobić, aby tą sytuację poprawić? Na pewno muszą powstać trasy do slopestyle'u, bez nich dalszy rozwój będzie przebiegał w ślimaczym tempie. Kolejnym krokiem może być jakaś nowa polska rama, dostosowana do naszych realiów zarobkowych. Chyba właśnie ten punkt mógłby mocno wszystko zmienić. Ludzie mając odpowiedni sprzęt szukaliby miejsc, w których mogą go sprawdzić i może sami by poruszyli Polską sceną. No i w końcu muszą się pojawić jakieś zawody z prawdziwego zdarzenia. Może też któryś z panów pod krawatem zauważy, że można w ten sposób przyciągnąć sporo ludzi.

Wszystko wzajemnie się nakręca i zazębia. Aby wyszła z tego spójna całość te trzy warunki musiałyby być spełnione. Ten artykuł nie ma pokazać, że jesteśmy krajem trzeciego świata, ale jak sprawić, aby cała maszyna slopestyle'u nabrała tempa. Na chwilę obecną widzę tylko szansę w ciężkiej pracy riderów, bez których nowe miejscówki raczej zbyt szybko się nie pojawią na polskiej mapie rowerowej. Aby nie być gołosłownym postanowiłem, że sam zrobię sobie taki tor, tyle że w mniejszej skali :) Etap moich prac oceniam na 25%, ale pierwsze wrażenie z testów jest niezwykle. Zaliczyć dirt, a 5 sekund później dropa to cudowne uczucie, które warto poznać. Może właśnie takie tory zmieniają podejście niektórych osób...

# Martin Söderström

Rozmawiali: Tomasz Profic i Ryszard Syrczyński  
Zdjęcia: NS Bikes

„ ... najlepszą opcją jest połączenie wielu stylów, trochę ścigania, downhillu, a nawet xc ... „







**Kim jesteś i skąd pochodzisz?**  
Nazywam się Martin Söderström,  
pochodzę z miasta Uppsala  
w Szwecji.

## Kiedy i dlaczego zacząłeś skakać na rowerze?

Mój pierwszy rower dostałem gdy miałem 11 lat. Na początku jeździłem na nim do szkoły i po lesie, ale jednego dnia mój kolega pokazał mi film z freestyle'm i od tamtej pory myślałem tylko o tym jak być lepszym riderem.

**Gdybyś nie został profesjonalistą, to co byś robił?**  
Prawdopodobnie związałbym się z inną ekstremalną dyscypliną, może bmx?



## Znany jesteś ze swojej wszechstronności, ale jaki jest Twój ulubiony styl jazdy?

Najlepszą rzeczą w freestyle mtb jest to, że możesz zmiksować wszystkie dyscypliny i w wielu przypadkach jeździć w nich na tym samym rowerze. Największą zabawę sprawia mi zabawa właśnie z każdą dyscypliną. Jednego dnia idziesz na street, a następnego chcesz się pościgać na torze 4x. Dlatego nigdy nie znudzisz się jazdą na rowerze górskim.



### **Największy sukces w karierze?**

Zdecydowanie zwycięstwo w Nissan Qashqai w Monachium, dlatego że jest to jedna z największych imprez w roku, a dodatkowo przed imprezą czułem się jakby wszystko było przeciwko mnie. Po pierwsze bardzo bolało mnie ramię po glebie na pierwszym Qashqai'u w Mediolanie oraz fakt, że dostałem nowy rower, którego nie miałem okazji dobrze poznać. Stanięcie na podium w takiej imprezie to naprawdę super uczucie!


## Jak się czujesz w zespole NS Bikes?

Super! Panuje tu świetna atmosfera, a ludzie tu pracujący znajdują się na rzeczy. Ich celem jest stworzenie wytrzymałych i bardzo lekkich części, a to jest dokładnie to czego oczekuję od mojego roweru. Gdy wypuszczają nowy produkt, testują go i przekazują swoje uwagi. W większości przypadków nie trzeba nic zmieniać, bo jest idealnie i nie zmieniłbym nawet najmniejszej rzeczy. W mojej opinii produkujemy najlepsze części na świecie. Uważajcie na kolekcję 2009!



**Goście z NS Bikes zawsze podkreślają fakt, że wybrałeś ich części na długo przed Twoim przyjściem do zespołu NS. Dlaczego wybrałeś akurat tę markę?**

Jak powiedziałem wcześniej, robią naprawdę lekkie i mocne części, a gdy nie miałem sponsora byli najtańszą marką oferującą taką jakość. Nie było żadnej innej możliwości dla mnie, po prostu inne firmy nie wchodziły w grę.

A BMX rider wearing a red t-shirt, blue helmet, and dark pants is captured in mid-air, performing a wheelie on a bicycle. The rider is positioned in front of a light-colored wall covered in colorful graffiti. Two circular vents are visible on the wall above the rider. The scene is set outdoors, with a large green bush in the foreground on the right side. The lighting suggests a bright, sunny day.

**Najlepsi zawodnicy pochodzą głównie z USA i Kanady, ale Ty i Linus Sjöholm pochodzicie ze Szwecji. Jak to się dzieje, że nagle nie wiadomo skąd pojawiają się tacy goście jak Wy i wygrywają międzynarodowe zawody?**

Szczerze mówiąc nie mam pojęcia. Ja i Linus zawsze jeździliśmy razem i pomagaliśmy sobie przy trikach i sprzęcie. W lutym zeszłego roku dostałem zaproszenie na Nissan Whitestyle w Leogang'u i ostatecznie zająłem tam 4-te miejsce. Myślę, że po tamtej imprezie stwierdziliśmy, że jest to możliwe, aby wygrywać na największych zawodach, więc od teraz pomagamy sobie także na zawodach ;)

**Byłeś w Polsce na zawodach MTBMX. Jak Ci się podobała impreza?**

Bardzo, ale to bardzo dobre zawody. Czuję się jak na jakiś wielkich zawodach na świecie. Organizacja i rozplanowanie hopek były bardzo dobre. Świetnie się bawiłem w Milanówku za co dziękuję organizatorom! No i do zobaczenia za rok!

**Czy oceniając po zawodach jesteś w stanie porównać polskich zawodników do szwedzkich?**

Hm... opierając się na tej imprezie mogę powiedzieć, że jesteśmy prawie na tym samym poziomie. Triki oraz styl prezentowany przez polskich zawodników naprawdę wiele nie odbiega od moich rodaków i sądzę, że moglibyśmy rywalizować jak równi z równymi.

**Możesz dać jakąś radę dzieciakom, które chciałyby zacząć skakać na rowerze?**

Wygląda na to, że w każdym kraju mnóstwo dzieciaków uczy się trików zanim nauczą się dobrze jeździć i myślę, że to jest dla nich złe. Jak dla mnie najlepszą opcją jest połączenie wielu stylów, trochę ścigania, downhillu, a nawet xc powinno sprawić, że nauczysz się jeździć. Wystarczy spojrzeć na kilku zawodników jak Darren Pokoj. Ścigał się w 4x i downhillu zanim zajął się freestyle'm. Tak samo Kyle Strait czy Andreu Lacondeguy oraz wielu innych. Dlatego, moją radą dla tych co zaczynają jest to, żeby wpierrw nauczyć się techniki, a dopiero potem trików.



**Co robisz w zimie, gdy pada śnieg, a jazda na rowerze jest prawie niemożliwa?**

Mimo wszystko staram się jeździć jak najwięcej na rowerze, ale myślę, że warto także zrobić sobie dłuższą przerwę od roweru, np. miesiąc. Ważne, żeby się nie zmęczyć jazdą. W tą zimę muszę trochę się pouczyć, w końcu jestem o rok starszy i muszę powoli zacząć myśleć o mojej przyszłości.

**Plany na sezon 2009?**

Wystartować we wszystkich imprezach w Europie oraz pojechać na Crankworx do Kanady. Postaram się także przy tym dobrze bawić ;)



# Bird Jam 2008

Tekst: Tomasz "Szuff" Mędek

Zdjęcia: Jakub Skowron - [www.qbejshots.com](http://www.qbejshots.com)





25.10.2008 w Radomiu, na tutejszym dirt'owisku odbyły się zawody, prześmiewczo nazwane w przeddzień „Bird Jam 2008”, a to z powodu błędu lokalnej gazety i tak właśnie zatytułowanego artykułu.

Już od samego rana, pod zachmurzonym niebem, dirty oblatywali, przybyli poprzedniego dnia goście z Tarnowskich Gór: Maro, Szaman i Szamanek, do nich można doliczyć tubylczych rajderów w postaci organizatorów czyli Roberta i Daniela. Już po kilku minutach można było zorientować się, że tricki będą naprawdę grube, przejazdy w stylu: backflip, barspin, 360-table należały do coraz częstszych. Widzowie, których z minuty na minutę przybywało coraz więcej (aż ich liczba łącznie z bajkerami osiągnęła około 70) zastanawiali się tylko nad pytaniem: „skoro bajkerzy w ten sposób jeżdżą już na treningach to co będzie się działo w walce o nagrody w best tricku?”

Okolo 11 przybyła spora grupa bajkerów z Milanówka, Warszawy i okolic. Zaczęło się dziać jeszcze ciekawiej, jeśli chodzi o sztuczki: 360-tailwhip Oskiera i Młodego czy też dalsze zabawy flipami Mara i Szamanków, a to tylko niektóre z grubszych trików jakie poleciały jeszcze na treningach. Niedługo potem przybył Qbej i Wolis ze Skarżyska Kamiennej, którzy zajęli się uwiecznieniem całego wydarzenia - Qbej biegał z aparatem, a Wolis ustawiał statyw dla kamery (z całego wydarzenia ma

zostać zmontowany film). Niestety na treningach nie obyło się bez kontuzji i uszkodzeń maszyn: niejaki Cinek z Pionek złamał obojczyk, Daniel naciągnął mocno mięsień w nodze, a Robek połamał mocowania od amora (można uznać, że organizatorzy za dużego szczęścia nie mieli). Całe treningi trwały jeszcze ponad 2h, po czym chłopcy przenieśli się na quarter (gdzie poleciały: tailwhipy, 180-tailwhip, bigair'y i próby taila do tiretapa), a Robek z Bubu zabrali się za kosmetykę hop - trochę zniszczonych po glebach i niedolotach. Przejazdy punktowane zaczęły się około godziny 14. Szlachetni Panowie sędziujący, do których (oczywiście) nie wpłynęły wcześniej żadne dobra materialne, które mogłyby zaważyć na obiektywności wyników, to: Gelo, Jacoszek, Janik i facet przysłany przez Cropp'a. Cztery przejazdy były punktowane, zapisało się do nich szesnastu zawodników. Pierwsze dwie kolejki to nic konkretnego w porównaniu z tym co widzieliśmy już na treningach - 360, backflipy, tailwhipy - chociaż już w trakcie drugiej kolejki niektórzy popisali się niezłymi przejazdami: flip, barspin, tailwhip (Szaman), x-up, 360, 360-tailwhip (Młody). W ciągu kolejnych przejazdów nie tylko coraz wyżej wznosiła się poprzeczka trudności wykonywanych trików, ale też temperatura wśród publiczności - krzyki, gwizdy nabuzowujące do coraz lepszych sztuczek stały się tradycją, a do tego muzyka

przywieziona przez Stecia (jakiś chamski bit, o wiele mówiącej nazwie: „Techno Amfa”) nie pozwoliła nikomu nie przyłączyć się do tańców. Punkt kulminacyjny nastąpił gdy przybyły darmowe Red Bulle, około 40 ludzi natychmiast po zauważeniu kilku zgrzewek energetycznego napoju rzuciło się w ich stronę. Gdy inni zajmowali się złocistym płynem (niekoniecznie Red Bullem), Maro po wykręceniu backflipa otrzymał kask od Prezesa, a Szaman za tą samą sztuczkę nagrodę pieniężną. Sporo ludzi znów przeniosło się na quarter, gdy sędziowie podliczali wyniki eliminacji. W finale gdzie jechało już tylko ośmiu zawodników, nie pokazano raczej nic więcej niż w przejazdach eliminacyjnych, ale pewnie ciężko by im było, bo 360-tailwhip, backflip, 360-barspin, 2xtailwhip to i tak grubo jak na naszą scenę rowerową. Ostatecznie po podliczeniu wyników przejazdów finałowych (każdy miał po trzy) ogłoszono wyniki z bardzo sprecyzowaną punktacją:

- 1 miejsce: Maro
- 2 miejsce: Oskier
- 3 miejsce: Szaman -





Następnie zaczęła się rzeź - czyli przejazdy na best trick'a. Jak można było się spodziewać już wcześniej, rajderzy upodobali sobie ostatnią hopkę w rytmie, jako tą, na której będą wykonywać najgrubsze triki. Początek średnio - brakowało combosów, które mogłyby pomóc w zwycięstwie - same tricki typu 360 czy tailwhip to dużo za mało żeby tego dnia można było pokusić się o zwycięstwo w tym konkursie. Oczywiście jak to najczęściej bywa wraz z upływem czasu wszystko się rozkręcało i tak kandydatów do walki o uznanie sędziów i best tricka wyłoniło się trzech: Maro (2xtailwhip MTB), Oskier (360-tailwhip i wiele, wiele, wiele prób 360-2xtailwhip lądowanych już nawet na jedną nogę) oraz Młody (360-2xbarspin i po kilku próbach sklejoną barspin to tailwhip). Warte wspomnienia są też próby flip-whipa Szamana.

W końcu sędziowie uznali, że najlepiej wypadli Młody i Maro, którzy razem wygrali best tricka i to oni otrzymali po 100zł, gripy oraz rabaty do sklepów. Oskier za tak wiele prób 360-2xtailwhip otrzymał kasę na fajki i kilka bonów do sklepów. Po 16 rozpoczęło się znów wolne latanie, pamiątkowe zdjęcia, odpoczynek i dalsza zabawa w rytm chamskich bitów.

Jak na dopiero drugą imprezę organizowaną przez lokalnych bajkerów, przygotowanie jej stało na bardzo wysokim poziomie, same nagrody, sponsoring, patronat medialny, bezproblemowy i sprawny przebieg świadczą o znakomitym przygotowaniu „Bird Jam'u”. Na pewno nie jest to ostatnia impreza na tych dirtach, które już teraz wyglądają pokaźnie i cały czas się rozwijają dzięki tubylczym rajderom.



# 700CC CZYSTEJ MOCY

czyli Paryż na ostro.

Tekst: Michał „Klucha” Ślusarski

Zdjęcia: STAYNERVOUS & OKONOMIAKI



„szatański” wynalazek – ostre koło.

Koleje losu sprawiły, iż obecny rok akademicki spędzam na emigracji w Paryżu. Jak wiadomo z lekcji geografii stolica Francji jest umiejscowiona na północnej części jej terytorium, które jest... raczej płaskie. Z tego powodu, a także obawy co by mój Heckler nie odjechał z przed uniwersytetu „sam” postanowiłem zostawić go w Trójmieście. Jednak nie

oznacza to, iż pożegnałem się z rowerem na rok. Co to, to nie! Santę zastąpił inny „szatański” wynalazek – ostre koło.

Większość z was zapewne wie co oznacza ten termin, jednak by mieć pewność, że każdy z was, czytających ten artykuł, będzie wiedział o czym mowa przedstawię podstawy mechanizmu jeźdnego ostrego koła.

Większość rowerów ma wolnobiegi – taki system zapadek w tylnej piaście pozwalający przestać pedałowac podczas jazdy. Ostre koło nie ma takiego bajeru, bo po prostu jest zbędny. Założenie jest proste: pedałujesz – jedziesz, nie pedałujesz – nie jedziesz. Tak przynajmniej jest w teorii...

Myślisz patologia, otóż nie. Dawno, dawno temu, u zarania kolarstwa wszystkie rowery jeździły na ostrym kole. W naszych czasach naukowcy stwierdzili znaczne zmniejszenie liczby przedstawicieli tego gatunku połączone z ograniczeniem ich występowania do 2 środowisk. Pierwszym z nich są welodromy – owalne tory, z zakrętami wyprofilowanymi jak bandy, przypominają trochę miniaturkę toru NASCAR. Ścigają się na nich panowie o ogolonych nogach odziani w lajkrę (a fee...! ;) ). Raz na 4 lata nawet puszczają ich w telewizji publicznej. Zazwyczaj w skrócie z olimpiady po wiadomościach. Drugim środowiskiem życia tych dziwnych maszyn są... zakorkowane ulice wielkich metropolii, gdzie służą za narzędzie pracy dla kurierów rowerowych zwanych przez kierowców „bandą szaleńców”.

Część z was pewnie teraz zastanawia się co takiego hardcore'owego jest w jeździe na rowerze po mieście. Otóż wróćmy się o parę linijek tekstu. „Założenie jest proste: pedałujesz – jedziesz, nie pedałujesz – nie jedziesz. Tak przynajmniej jest w teorii...”. W praktyce jest tak, że zatrzymanie ostrego koła przypomina trochę zatrzymanie pociągu. Tu zaczynasz hamować, a tam stajesz. Z tego powodu jak nie ma potrzeby (czytaj: rozpędzonej ciężarówce dojeżdżającej do skrzyżowania) to się nie hamuje, więc przejechanie z jednego końca miasta na drugi potrafi dostarczyć sporą dawkę adrenaliny. Wyobraź sobie, że musisz zwolnić, zmieścić się na 30 cm kawałku bruku w zakręcie pomiędzy samochodem i chodnikiem, a na liczniku masz coś koło 4 dych, bo właśnie razem z ciągiem aut przeskoczyłeś na pomarańczowym świetle. Robi się ciekawie.

Jednak mocne wrażenie to nie był jedyny powód, dla którego zdecydowałem się na taki rower. Kolejnym argumentem była niska awaryjność sprzętu (pod warunkiem zastosowania odpowiednio wytrzymałych komponentów, mocny suport i korba to podstawa) – tu nie ma co się zepsuć, przecież nawet nie mam linek od hamulca, które mogłyby się zatrzeć. Dodatkowo, fix jest relatywnie tani do złożenia (piasta to największy wydatek) oraz jest bardzo mało atrakcyjny dla złodzieja (niech spróbuje na nim odjechać). Ostatecznie koronnym argumentem dla mnie był fakt, że jest to świetne urządzenie treningowe. Cały czas musisz mieć korbami, hamujesz też poprzez pedałowanie – słowem mięśnie nóg cały czas pracują i to pod niezłym obciążeniem. Efekt jest taki, że w ciągu kilku tygodni uzyskujesz idealnie wyrzeźbione mięśnie nóg, które są gotowe zarówno na szaleńcze kręcenie podczas zjeżdżania z górki, jak i na mozolne wciąganie Cię z rowerem pod tą górkę parę chwil wcześniej

Zdjęcia: STAYNERVOUS



Jedziemy do Paryża.

Przyjechałem nie znając nikogo, ale od czego jest internet?

Chwila googlowania i już byłem na paryskim forum ludzi jeżdżących na fixach. Znalazłem informacje o najbliższym spotkaniu i postanowiłem się przywitać. Przybyłem na miejsce i od razu poczułem się jak wśród swoich. Tak, rowerzyści to na pewno jedna z bardziej otwartych grup społecznych z jakimi można mieć do czynienia. Wszyscy się powitali oraz zaczęli wypytywać skąd jestem i o rower, gdyż jak się okazało jest to jedyne w mieście ostre koło złożone na bazie części z górala. Ostre koło w 99% przypadków to szosa lub torówka na 28 calowych kółeczkach, wąskich oponach i nierzadko z kierownicą długości około 20cm.

Co do społeczności to powiem, że oni są jak gang. Znają się wszyscy, wymieniają informacjami o zauważonych nowych rowerach na mieście i utrzymują bliskie kontakty z grupami z innych krajów. Jest tu jak się okazuje nawet kilku weteranów z NY.



Zdjęcie: OKONOMIAKI



Zdjęcie: STAYNERVOUS

Po jakiś 30 minutach od wyznaczonej godziny zbiórki pojawili się wszyscy i tu niespodzianka. Wyciągamy młotki i dawaj grać w POLO. Tak, POLO, takie w jakie moiżni tego świata grają na koniach, tylko że tu rumaki z krwi i kości zastępują ramy Mercier-a, Peugeot-a, Olmo, Colango, Bianchi.

Zasady są proste 2 ekipy po 3 zawodników, 1 piłeczka, 2 bramki. Cel: strzelić gola. Zaczynamy z piłką na środku pola, zawodnicy są ustawieni w szeregu przy bramce. Na sygnał zaczyna się sprint do piłki. Zakazane są bezpośrednie ataki młotkiem na przeciwnika, jego młotek, jego sprzęt (słowem kij w szprychy tu nie przejdzie), jak i znane z hokeja BODYCHECK-i. Jak podeprzesz się nogą musisz dotknąć młotkiem bandy przed sędzią. Punkt zdobywamy wbijając piłkę do bramki czubkiem młotka. Osprzęt potrzebny do gry to młotek i rower. Ten pierwszy wykonywany jest z kija narciarskiego z zamocowanym na końcu kawałkiem rury.



Długość, waga, materiały są niesprecyzowane, bo jest to młoda dyscyplina i funkcjonuje dopiero od paru lat. UCI jeszcze się nią nie zainteresowało, ale znając życie i biorąc pod uwagę, że chłopaki już sobie organizują nieoficjalne międzynarodowe turnieje to podobnie jak w przypadku piłki i tańca rowerowego niedługo możemy spodziewać się oficjalnych turniejów.

Dla tych, których poło nie interesuje przewidziano inne atrakcje. STREET! Teraz uwaga do wszystkich streetowców. Sorry chłopaki, ale od teraz jesteście dla mnie zwykłymi popierdułkami...

Bunny 180 i elegancki odjazd na fejki z double barspinem przy odkręceniu. Kto tak robi? Okej, a teraz kto tak robi na rowerze, gdzie cały czas kręcą się korby, a rama jest w rozmiarze 56cm (22 cale)? Grind? Spoko. Manual? Co za problem, że niby hamulców nie ma? Tak, tak drodzy panowie na kółeczkach 24/26 i siodełkami na wysokości kostek, musicie się wziąć do roboty. ;)

Podstawową rozrywką pozostają oczywiście jazdy po mieście. Czasem w codziennych strojach, czasem jak na balu przebierańców. Ostatnio było dość świątecznie – lampki, mikołaje, renifery, choinki. W ruchu ulicznym obowiązuje zasada „jeździ się tak jak przeciwnik pozwala” tylko, że to Ty decydujesz na co pozwolisz innym. Odmianą radochę daje przelot przy 30km/h pomiędzy lusterkami puszek pełnych wpięklonych kierowców, którzy przez 30 minut przemieścili się o 20 metrów. O dziwo wszyscy są mili, uprzejmi i zawsze zostawiają z jednej strony pasa miejsce dla przemieszczających się na jednośladach. Kultura jazdy jest o wiele wyższa niż u nas. Nikt, nie wyprzedza na chama w ciasnej uliczce, przepuszczają, nie spychają, nie zajeżdżają drogi, nie trąbią. Ja jestem zachwycony. Autochtoni natomiast twierdzą, że jest tragicznie, chamstwo i prostactwo podobno się szerzy. Na wszelki wypadek odradziłem im zbliżanie się z rowerem do jezdni w „kaczkolandii”.



Zdjęcie: STAYNERVOUS

Reasumując dla roweru nie ma przeszkody nie do przebycia. Nic nie jest w stanie nas zatrzymać, no może poza skrzyżowaniem z jednokierunkową 5-cio pasową ulicą pełną aut. Wtedy jednak natrafia się okazja do wymiany kilku zdań z kolegą, który zaraz odbija w drugą stronę, bądź do pokazania zmotoryzowanym kto tu rządzi... Podjeżdżam do świateł. Po prawej koleś na motorze. Mierzy mnie wzrokiem od stóp do głowy. Nasze spojrzenia krzyżują się, po czym on odwraca wzrok na sygnalizator. Taki twardy jesteś?? ZIEŁONE! SZPULA!!! Idziemy równo. Patrzę w prawo. Już pięćdziesiąt?! Facet więcej nie pojedzie - miasto, a do tego przed nami policja. Na następnej krzyżówce jestem pierwszy. Tak, to jest możliwe. Rower jest lekki i nie ma żadnej straty energii przy przeniesieniu napędu, żadnych piesków, zapadek. 100% czystej mocy, generowanej przez tydki znajduje ujście na tylnej gumie. Problem może pojawić się gdy masz jej za dużo i zerwiesz łańcuch (zainteresowanych zachęcam do poszukania filmików w internecie).

(5) GRUDZIEŃ 2008

www.43RIDE.com

Zdjęcie: STAYNERVOUS



Baczenie za to trzeba mieć na pieszych. Niech nie zdziwi nikogo widok pani z dzieckiem w wózku, która dziarskim krokiem wkracza na czerwonym na przejście dla pieszych. Zjawisko ciekawe i dość często spotykane. Innym kolejnym smaczkiem w Paryżu jest to, że na niektórych zatłoczonych przejściach zielone piesi dostają wcześniej niż samochodom zabłyśnie czerwone... czyżby nowatorski system regulacji liczby pieszych w systemie komunikacji miejskiej?



Zdjęcie: STAYNERVOUS



Jeśli komuś spodobało się to co tu opisałem i postanowił się przejechać na ostro, to teraz parę porad praktycznych. Ja chciałem złożyć ostre koło już 3 lata temu, ale z powodu braku piast na rynku moje plany nie dały się zrealizować. Na szczęście sytuacja u nas trochę się poprawia i w internecie można już bez większych problemów kupić co potrzeba. Nawet pewna Polska marka ma w ofercie gotowe fixy, a kolejna dobrze nam wszystkim znana prowadzi prace

projektowe. W ofercie dużych marek z zagranicy także jest w czym wybierać. Składającym z części napiszę: NIE OSZCZĘDZAJ na korbie i suporcie. Ja chciałem złożyć za możliwie najmniejszą kasę rower. Efekt suport na kulkach oraz nie rozkręcalną korbę zabiłem w 2 tygodnie. Pakiet na maszynach i solidna korba to podstawa. Rama najlepiej by miała na „wyposażeniu” poziome haki. Jeśli nie to czeka Cię napinanie łańcucha poprzez dobieranie rozmiarów kogów i białów

= droga impreza. Półogniwo też może się przydać. Odpowiednie napięcie łańcucha to podstawa. Bez tego nie ujedziesz nawet metra, bo łańcuch będzie przeskakiwał na zębatce i spadał. Jak by ktoś natomiast miał zamiar pojawić się w Paryżu i zobaczyć na własne oczy co i jak, przejechać się z koleśkami po mieście, nawet na normalnym bicyklu to polecam zajrzeć na strony <http://www.pignonfixe.com/> i <http://rock-n-rollin.blogspot.com/>



Zdjęcia dzięki uprzejmości  
OKONOMIAKI (<http://hypeinjapan.blogspot.com> email: [locationsparis@hotmail.fr](mailto:locationsparis@hotmail.fr))  
STAYNERVOUS (<http://staynerv.blogspot.com> email: [staynervous@hotmail.fr](mailto:staynervous@hotmail.fr))

## SETUP

Pierwszy zgrzyt pojawił się już na samym początku. Rowerek przyjechał z luzami w przedniej piaście, oczywiście od razu po tygodniu dostałem nowe łożyska, ale już się pojawiły obawy o dobór części. Nie wiem kto odpowiada za setup Bass'a, ale chyba do końca nie wiedział czego chce. Po pierwsze – wszystkie linki i pancerze są za krótkie. Obrót o 180 stopni to max, więc jedna dobrze „trafiona” gleba i może być problem. Z czasem wyszła druga bolączka - siodło i sztyca. Siodełko piękne, wzorcowo wykonane, rzucające się w oczy i zdecydowanie nie do tej dyscypliny! Nie wiem czemu nie dano modelu WTB Jaxon V (no niby sam Basagoitia na nim jeździ, więc pasuje tu idealnie) lub takiego, które jest w Cowanie. Czemu zamontowano sztycę Race Face'a Evolve DH za 230zł? Wystarczyły jakiś prosty model, bez tego dziwnego pogrubienia pod koniec, które ogranicza maksymalne obniżenie siodełka. Kwestia przerzutki to osobna sprawa. Czy jest sens ją mieć skoro rama ma pewne „wady”, aby móc mieć singla? Osobiście zrezygnowałem z napinacza, przerzutki i przedniego hamulca. Przewód w tylnym hamplu został wymieniony na dłuższy. W ten sposób rowerek z 16kg schudł do 15kg i przy okazji wymiany przewodu pozbyłem się miękkiej klamki. Kolejną zmianą było przycięcie kierownicy i tu zrobiłem największy błąd. Przycięcie na 620mm tak jak miałem w hardtailu zdecydowanie pogorszyło stabilność roweru przy dużych prędkościach. Niestety trzeba było załatwić nową kierę, a optymalna szerokość to wg mnie 650mm. Czas przejść do najsłabszego elementu tego roweru, którym są zdecydowanie koła. Najlepiej pasuje do nich nazwa jednorazowe. Tu zdecydowanie przydały się te pieniądze ze sztycy. Obręcze póki jeździłem tylko na dircie miały lekką centę, ale już na małych dropach pokazały swoją bolączkę – całkowity brak sztywności. Szprychy luzują się w zastraszającym tempie. Oponki Maxxisa mają rewelacyjną przyczepność, ale sporo ważą i mają duże opory toczenia (choć ciągle ich sam używam, ale tylko na gorsze, jesienne warunki). U mnie wybór padł na Kendy SBE o szerokości 2.35. Nie oczekiwałem od tych kół wiele, ale nie sądziłem, że tak łatwo padną. Na nowy sezon jestem zmuszony odkładać kasę na nowy komplet kółek.

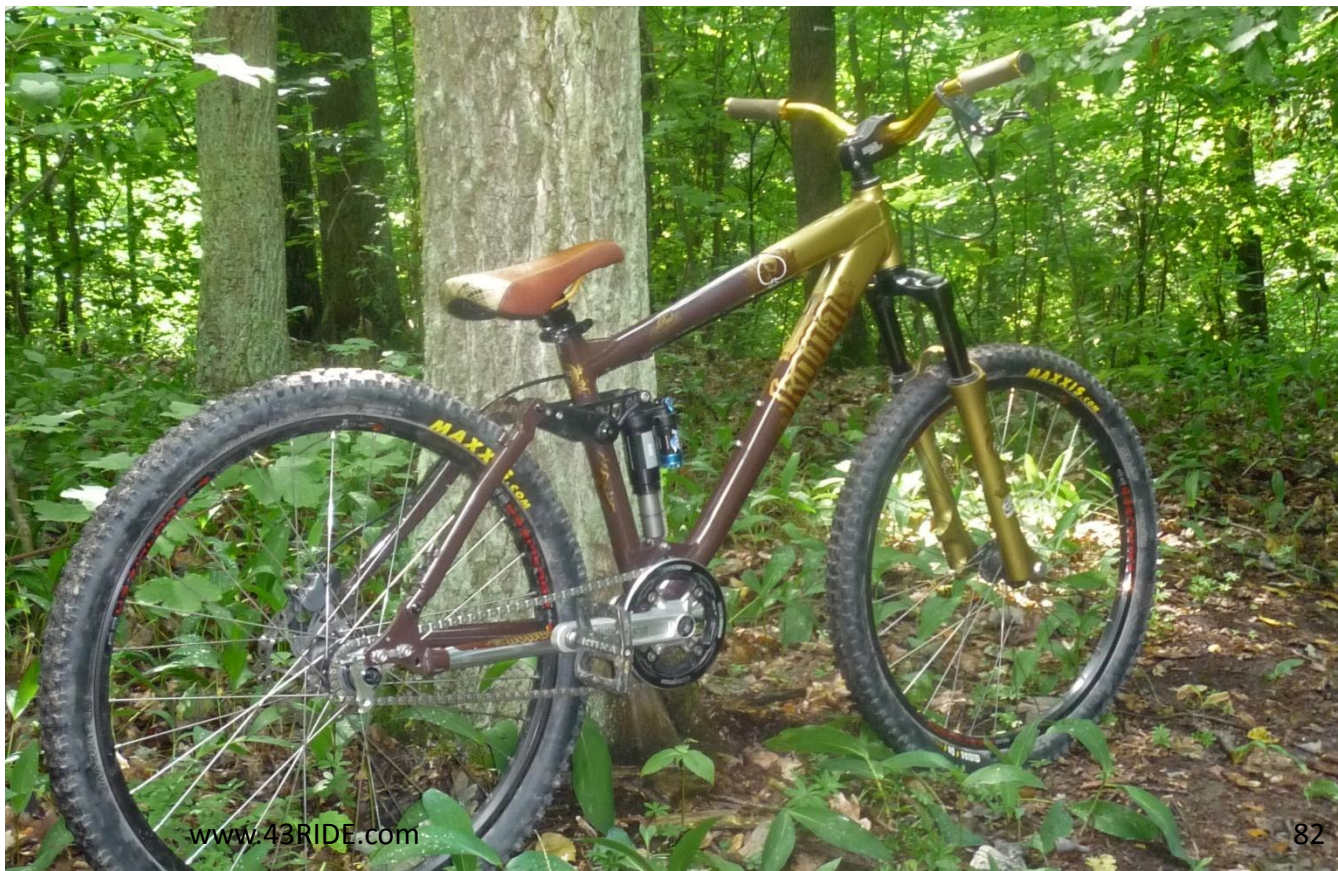
# KONA BASS - TEST

Tekst: Rafał Świerczyński

Zdjęcia: Kamil Kurowski

Zastanówmy się co pozostało ze sklepowego oryginału. Korby i mostek Race Face'a, hamulec Hayes Stroker Trail, pedały Wah-Wah, amortyzator Dirt Jumper 1 i damperek od Foxa o oznaczeniu 5.0 Air. Tu nie ma się do czego przyczepić. Pedały zdecydowanie najlepsze na jakich jeździłem. Race Face to klasa sama w sobie, a Stroker spełnia idealnie swoją rolę. No może poza małym luzem na klamce oraz początkową zbyt miękką klamką to nic się z nim nie działo. Marzocchi? Wielu by pewnie widziało tu coś innego, ale jak dla mnie to amerek się sprawdził, choć wolałbym 4X'a. Ostatnim punktem jest damper, o którego

miałem najwięcej obaw. W praktyce okazało się, że jest świetny i prosto go ustawić. Na koniec zostawiłem sobie serce całego roweru. Prosta i bez żadnych udziwnień rama, pomalowana w niemodne kolory. Oś obrotu umieszczona na suporcie to jedyne co się rzuca w oczy. Dobrze rozwiązano także sprawę z napinaczem łańcucha. Kilka ważnych cyferek: mając 190cm wzrostu wybrałem ramkę w rozmiarze M (dostępna jest jeszcze S i L). Rozmiar ramki to 15,5 cala, długość górnej rury to 23 cale, a tylni trójkąt ma 16,7cala. Kąt główki wynosi 70 stopni. Czyli geometria zdecydowanie nie polska ;)





## Wrażenia z jazdy

Pierwsza przejażdżka i prawdziwy szok. Nagle zjechanie z głupiego krawężnika na dwa koła stało się wyczynem. Czemu? Długa główna rura i tylne widełki zdecydowanie odbiegają od geometrii z NS Metropolis. Dobry miesiąc zajęło mi się pozbycie wszystkich nawyków z hardtaila. Zawieszenie jest dość charakterystyczne i mało spotykane. Takie umieszczenie osi obrotu powoduje, że rower jest mocno podatny na pedałowanie. Przy 20% sagu można na luzie wykorzystać 70mm skoku, więc jakiegoś gwałtownego pedałowania, czy podejżdżania zdecydowanie nie polecam. Testową dziewiczą jazdę odbyłem na małym stoliku. Tu ujawniła się zaleta ramki. Dobry damperek i jakby nie patrzeć czułe zawieszenie powodują, że Bass w mig się rozpędza bez pedałowania.

Do geometrii trzeba się przyzwyczaić, bo początkowo odległość do kierownicy przeraża. Tak samo tylne koło wydaje się być strasznie daleko ;) Małym „problemem” może być wysokość ramy. Te 15,5cala to sporo pomimo, że jestem wysoki. W powietrzu cały rower jest bardzo stabilny i daje się łatwo manewrować. Najważniejsze jednak jest to jak się zachowuje przy wybiciu i lądowaniu. Jednym słowem - poezja. W chwili wybicia można wykorzystać pracę zawieszenia. Dużo tu zależy od ustawienia amortyzatorów, ale o tym dokładniej trochę później. No i to lądowanie – mięciutko jak piórko. Te niby „marne” 100mm skoku nierzadko uratowało mi kostki. Ogólnie geometria jak dla mnie świetnie dobrana pod dirt, choć osobiście nie polecam do małych rzeczy jak mój początkowy 2m stolik. Triki nie powinny być żadnym większym problemem (no może poza rotacjami, ale tego nie sprawdzałem).



Po pewnym okresie przyszedł czas na sprawdzenie jak się zachowuje na dropach i tu pojawiły się zmiany w ustawieniu zawieszenia. To na czym mogłem skakać na dużym step up'ie z 50% zapasem skoku to w przypadku 1,5m dropa wykorzystywało 90mm skoku. Choć nie dobiłem dampera ani razu należało coś zmienić. Bottom-out skręcony na maxa, Boost-Value nabity do 190psi i załączony ProPedal początkowo wystarczały, ale z biegiem czasu trzeba było jeszcze zawiechę usztywnić. Obecnie mam SAG w okolicach 4% i spory zapas skoku. Pewnie większość stwierdzi, że teraz rower wybiera tylko duże uderzenia. Co dziwne nadal podczas pedałowania występuje pompowanie, znacznie mniejsze, ale jednak. Pewnego razu zauważyłem także jak telepie chłopakiem na hardtailu na najeździe, a ja tam nic nie czuję. Wszystko to dzięki czułości tego typu zawieszenia, albo raczej jego wrażliwości. Świetnie to można wykorzystać do pompowania przy najeździe i na wybiciu. Przedni amortyzator przechodził zmiany równoległe do tylnego. Początkowo chodził mięciutko teraz jest nabity do 0,8 bar. Z tak ustawionym zawieszeniem jeździ się o wiele lepiej. Nie ma co liczyć, że wybierze duże korzenie czy przeszkody. Najlepiej się spisuje na miejscówkach równych i najlepiej ze stromym najazdem. Ilość skoku wydaje mi się wystarcza nawet na spore rzeczy.



## Podsumowanie

Kona Bass w sumie przerosła moje oczekiwania. Oryginalny setup i cena 8400zł początkowo trochę odstrasza. Można też dostać samą ramkę w cenie 5500zł! Dla kogo jest to rower? Jeśli jesteś osobą lubiącą różnorodność i nową szkołę to ten rower jest dla Ciebie. Ogromna uniwersalność. Tak dobrze czytacie – uniwersalność, ale nie w takim rodzimym znaczeniu, że można na tym uprawiać wszystkie rowerowe dyscypliny. Uniwersalność w robieniu trików. Choć osobiście spotkałem się z zarzutami, że trzeba być niewiedząco jakim kozakiem,

jak nie to jesteś lanserem ;) Kolejne polskie zaślepienie. Niech nikogo także nie zaślepi, że nie mamy zbyt wiele miejsc, aby taki rower wykorzystać. Pamiętajmy, że przeważającą część obszaru Polski to tereny nizinne, a średnie wzniesienie wynosi 173 m n.p.m. Mały full jest tak samo „niepraktyczny” jak jego większy brat, ale nie trzeba mieć wiadomości jakiego toru, aby móc ten rower wykorzystać. W modelu na sezon 09 poza zmianą główki i pomalowaniu na modny kolor, zmieniono parę rzeczy (m.in. damper, napinacz czy hamulce), ale ciągle nie usunięto wszystkich bolączek...





Kalendarze HCFR 2009 zostały już wydrukowane! Pierwsze jeszcze gorące zostały wysłane do tych wszystkich, którzy złożyli już zamówienia. Wysyłki realizujemy natychmiast. Kalendarze rozchodzą się jak ciepłe bułeczki. Podziękowania dla wszystkich, którzy nas wspierają ☺



Dla tych, którzy jeszcze chcą się załapać, póki kalendarze są jeszcze dostępne info na [www.hcfr.pl](http://www.hcfr.pl)  
W razie wyczerpania zapasów o kolejności decyduje e-mail z zamówieniem.

Spełniając Wasze życzenia, fotki w kalendarzu są w 100% od polskich fotografów, dodaliśmy też święta państwowe oraz daty tych zawodów, których organizatorzy byli pewni.

Kalendarz podobnie jak w zeszłym roku jest wydrukowany na bardzo wysokiej jakości błyszczącym papierze o gramaturze 200g, w formacie 2x24x34cm.  
Foty w klimacie szeroko pojętego rowerowania grawitacyjnego. Więcej szczegółów na [www.hcfr.pl](http://www.hcfr.pl)

**Zamówienia:** [info-hcfr@o2.pl](mailto:info-hcfr@o2.pl)



## Wydawca:

43RIDE jest częścią strony [www.43ride.com](http://www.43ride.com)

## Magazyn 43RIDE

Zbyszek Nowicki – [zbig@43ride.com](mailto:zbig@43ride.com)

Tomek Profic – [tomasz@43ride.com](mailto:tomasz@43ride.com)

Sebastian Dubiniecki – [seba@43ride.com](mailto:seba@43ride.com)

## Kontakt:

tel. 793.445.524 / fax. 022 702.17.19

Email: [info@43ride.com](mailto:info@43ride.com)

Gadu-Gadu: 9579049

## Współpraca:

- Tomek Rakoczy - [www.tommysuperstar.com](http://www.tommysuperstar.com)
- Michał Jurewicz - [www.emtb.pl](http://www.emtb.pl)
- Jarosław Marcisz - [www.southbike.pl](http://www.southbike.pl)
- Robert Zieliński
- Rafał Świerczyński
- Michał Ślusarski
- Tomasz Mędrak
- Jakub Skowron - [www.qbejshots.com](http://www.qbejshots.com)
- Marcin Górnicki - [www.cykloza.pl](http://www.cykloza.pl)
- Konrad Grzegorzka - [www.cykloza.pl](http://www.cykloza.pl)
- Gary Perkin
- Czarek Marciniak - [www.cmarciniak.ovh.org](http://www.cmarciniak.ovh.org)

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

Następny numer 43RIDE pojawi się w okolicy marca 2009



Pamiętaj, TY również możesz przekazać coś innym.

Czekamy na Wasze materiały do końca lutego 2009.

Przedruk i wykorzystanie w jakiegokolwiek formie bez wcześniejszej zgody 43RIDE są zabronione. Redakcja nie zwraca nadesłanych materiałów.

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

43RIDE jest bezpłatnym magazynem dostępnym do pobrania ze strony [www.43ride.com](http://www.43ride.com)