

43 RIDE

(7) Czerwiec 2009

NR. ISSN: 1899-766X



Zdjęcie: **Adam Woźniak**
Rider: **Sebastian Dubiniecki**

Ileż to czasu czekaliście na piękną, słoneczną i ciepłą aurę? Minęła deszczowa wiosna, nadeszło gorące lato, a wraz z nim upał, truskawki i czerwcowy (7) numer naszego magazynu.

Jesteśmy na półmetku Pucharu Polski DH. Co nas jeszcze czeka po wymagającym początku sezonu? Tego nigdy nie wiadomo, ale jednego jesteśmy pewni – Jonasz Rożdżyński wkradł się do czołówki kategorii elita i nie zamierza tak łatwo odpuścić. Jaki jest jego przepis na jazdę? Wbrew pozorom całkiem prosty, ale o tym musicie przekonać się sami. Zdziwiają również bracia „Szamankowie” oraz Antek Suchoń - młoda krew miesza na polskiej scenie rowerowej aż miło. Co natomiast jest już zdecydowanie za nami? Cztery pucharowe edycje zawodów od Myślenic zaczynając, przez Górę Żar, Czarną Górę i na Wierchomli kończąc. Bardzo subiektywne kobiece spojrzenie na świat DH, niektórych może cieszyć, innych dziwić, a jeszcze innych bulwersować. Dla tych ostatnich na pocieszenie mamy sprawozdanka np. z Solnego Zjazdu w Bochni oraz nie ograniczając się do własnego podwórka - wyjątkowy Kenijski Trip... Dla maniaków babrania w sprzęcie Mistrz Michał przygotował niecodzienny serwis uginacza marki Fox. Na deser porcja znakomitych zdjęć najlepszych fotografów.

Zapraszamy do degustacji. Smacznego!

Justyna John - 43RIDE

Okładka:

Zdjęcie: **Grzegorz Łoza**

Rider: **Marek „Denus” Godyń**



Zdjęcie: Adam Woźniak
Rider: Tomasz Profic



Zawartość 43RIDE

- 002** - Wstęp
- 003** - Zawartość 43RIDE
- 004** - Fotoklatka
- 009** - *Hakuna Matata, Urge Kenya*
- Rozmowy z..
- 018** - *Bracia „Szamankowie”*
- 025** - *Jonasz Rożdżyński*
- 029** - *Young Guns - Antoni Suchoń*
- Relacje
- 033** - *Skafunder Bike Fest*
- 040** - *Dig-Nitty Park & Dirt Milanówek*
- 044** - *Enduro Trophy - Świeradów*
- 049** - *4X Festina Night Race*
- 055** - *PŚ 4X w Houffalize*
- 061** - *aDHd Cup*
- 068** - *Downhill w kopalni*
- 073** - *Memoriał im. Marka Dunata*
Downhill babskim okiem..
- 079** - *Myślenice*
- 085** - *Góra Żar*
- 092** - *Czarna Góra*
- 098** - *DH Wierchomla - fotorelacja*
- 105** - *Bergson Autobial Toro MTB Cup*
- Miejscówka
- 108** - *Rytró*
- Serwis 43RIDE
- 112** - *Historia pewnego lisa...*
- 115** - *„Sandej Tjun” Foxa*
- 43RIDE testuje
- 120** - *Napinacz Racy-Racing*
- 122** - *Hayes Stroker Ace*
- Zakup kontrolowany
- 124** - *Fox Rampage*
- 126** - *SixSixOne Race*
- 127** - *Dakine Nomad*
- 128** - *Dakine Apex*
- 129** - *Koniec*

FOTOKLATKA



zdjęcie: **Adam Delikat**
riderzy: **Wojtek Motyka,**
Mateusz Organiściak,
Łukasz Żądło



zdjęcie: **STO MLNY**
rider: **Kuba Lipczyński**

FOTOKLATKA

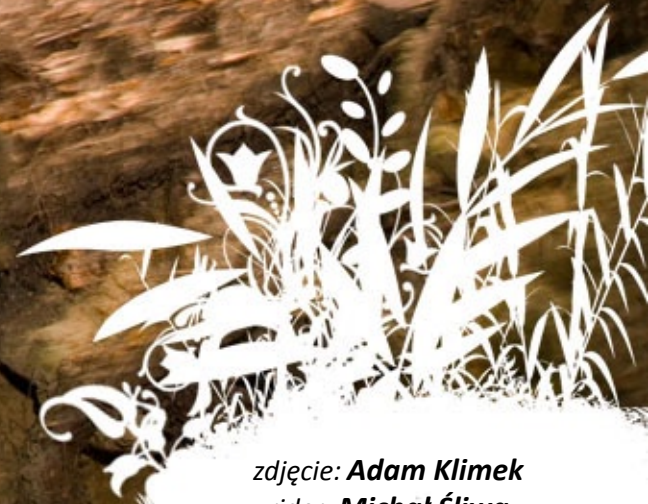


zdjęcie: **Dawid Markysz**
rider: **Maciej Spok**



zdjęcie: *Kajetan Kamiński*
rider: *Grzegorz Głasek*

FOTOKLATKA



zdjęcie: **Adam Klimek**
rider: **Michał Śliwa**

Zdjęcie: *Christophe Margot /Red Bull Photofiles*

„Hakuna Matata”

Urge Kenia, wyścig downhillowy na górze Kenia, 2-9 luty 2009

Tłumaczenie tekstu: **Tomasz Profic**

Zdjęcia: **Christophe Margot - photomargot.com /Red Bull Photofiles**



Życie René Wildhaber'a jest bogatsze o kolejną przygodę. Razem z dziewięcioma światowej klasy zawodnikami zjazdowymi potrzebował aż dwa i pół dnia, aby wspiąć się na górę Kenia. Podróżując w przeciwną stronę potrzebował tylko godziny i siedemnastu minut - 25 kilometrów zjazdu i 2800 metrów przewyższenia. I nie chodziło wcale o to, żeby być najszybszym, ale głównie o to, aby spotkać się z miejscową ludnością i przy okazji innymi zawodnikami. Jako "współpracownicy" występowały zarówno pola kapusty oraz słonie, które już nie lubią ludzi.



- Kiedy Fabien Barel zapytał Cię, czy chciałbyś wystartować w Urge Kenia?

René: To było na wyścigu Megavalanche w La Réunion pod koniec listopada ubiegłego roku.

- Domyślam się, że wcale nie było mu trudno Cię namówić?

René: Dokładnie. Tak się składa, że dzika natura i ściganie się w takich warunkach bardzo mi odpowiadają. Spodobało mi się także to, że ten projekt to tak naprawdę impreza charytatywna.

- Co to wszystko pociągało za sobą?

René: Od każdego zawodnika organizacja ACORD dostała 1000€ w gotówce. Jest to organizacja, która współpracuje z Masajami w Kenii i pomaga im budować studnie z wodą. Miejscowa ludność nie ma wystarczającej ilości wody z powodu ocieplenia klimatu. Jeden z członków projektu powiedział nam o szczegółach, ale niestety nie mieliśmy czasu, żeby bardziej zagłębić się w temat. Bardzo mnie to zainteresowało...



- Dziesięciu najlepszych zawodników downhill'u i freeride'u zostało przetransportowanych do podnóża góry Kenia. Co stało się dalej?

René: Musieliśmy wejść na górę... Każdy z nas dostał "opiekuna" z plecakiem z naszymi rzeczami. Dodatkowo mieliśmy drugi plecak i czasem rower na plecach, kiedy nie mogliśmy jechać lub go pchać.

- Jaki dystans mogliście pokonać jadąc?

René: W sumie pod górę wyszło może 20 procent trasy. Pierwszego dnia ciągle mogliśmy jechać i czasem trzeba było wepchnąć rower, ale później musieliśmy nieść rowery przez cały czas.

- Weszliście pieszo na górę Kenia z 2000 metrów n.p.m. na start, który był prawie na wysokości 4800m. Długo szliście?

René: Nie jechaliśmy i wspinaliśmy się cały czas, lecz robiliśmy też przestoje na robienie zdjęć i kręcenie filmów. Pierwszego dnia przez 4 godziny weszliśmy na 3200 metrów i przespaliśmy się. Drugiego dnia wejście na wysokość 4200m zajęło nam prawie 8 godzin. Trzeci dzień, to dotarcie na start na wysokości 4750m n.p.m. - 2 godziny.



- Byliście na szczycie góry Kenia?

René: Przed wejściem na górę mieliśmy rozmowę o wejściu na Lenana Peak, trzeci co do wielkości szczyt na całym masywie. Chciałem to zrobić, ale po prostu nie mieliśmy wystarczająco dużo czasu. Jak zjeżdżaliśmy, to było już ciemno, gdy ostatni z nas dotarł na metę. Widok ze startu był niesamowity. Mogłeś spojrzeć w dół i podziwiać sawannę ;)

- Jak reagowała miejscowa ludność, gdy wspinaliście się, a potem zjeżdżaliście w dół na rowerach?

René: Myśleli, że to wariactwo, ale zarazem mówili, że to super sprawa. W Kenii jest mnóstwo rowerów i każdy może na nich jeździć. Gdy byłem w Himalajach w zeszłym roku, to tam było zupełnie odwrotnie. Mnóstwo ludzi nigdy wcześniej nie widziało roweru na oczy.

- Co jest takiego specjalnego w górze Kenia?

René: Góra Kenia to bardzo stary wygasły wulkan. Tylko dwa z oryginalnych kraterów przetrwały do dziś.





- Jaka była pogoda?

René: W ciągu dnia było około 20 stopni na plusie, ale w nocy temperatura spadała do minus dziesięciu. W sumie dopisała nam pogoda. Dzień przed tym, gdy przyjechaliśmy, na górze spadł śnieg. Śnieg był powyżej 4700 metrów, więc zobaczyliśmy go tylko na starcie.

- Gdzie spaliście?

René: W prostych drewnianych chatkach. Ogólnie lepiej było nie zagłębiać się w sprawy kuchenne. Z drugiej strony nasi „opiekunowie” gotowali naprawdę smaczne rzeczy. Odwalili naprawdę kawał dobrej roboty! Jeden z nich przez całą drogę niósł wielki karton jajek, a drugi wielką główkę sałaty. I to nie w żadnym plecaku, ale w rękach przez cały czas.

- Jak zareagowałeś na zmiany wysokości?

René: Drugiego dnia zaczęła mnie boleć głowa, ale było to spowodowane zbyt dużym wysiłkiem, a nie wysokością. Na dzień wyścigu byłem więc w peł-

ni sprawny. Dodatkowo puszka Red Bulla przed startem dała mi energetycznego kopa. Alexander Balaud nie miał tak dobrze jak ja. Wpływ zmiany wysokości źle na niego zadziałał i ostatecznie musiał zawrócić.

- Jakie to uczucie, gdy zaczynasz ścigać się z ludźmi, z którymi spędziłeś trzy dni wspinając się na górę?

René: Nie było wyścigowej atmosfery. Wszyscy staliśmy się przyjaciółmi i żaden z nas nie miał ochoty na wyścigi ;) Pomagaliśmy sobie nawzajem i pożyczaliśmy sobie powodzenia przed startem. Naturalnie, niektórzy jak Nicolas Vouilloz zawsze jeżdżą na serio, jednak końcowy wynik nie był zbyt ważny. Tym, który pomógł mi najbardziej był fotograf Christophe Margot. Moje hamulce uległy uszkodzeniu podczas transportu, ale dowiedziałem się o tym dopiero w momencie rozpoczęcia wspinaczki. Gdyby Christophe nie dał mi swoich hamulców, to bym nie wystartował. Zresztą i tak nie mógł jeździć na swoim rowerze, bo musiał nosić mnóstwo sprzętu fotograficznego ;)



- Jak wyglądał start?

René: Każdy z nas startował indywidualnie. Wieczorem przed startem, każdy z nas musiał zaśpiewać piosenkę „Hakuna Matata”. Im lepiej ją zaśpiewałeś tym lepsze miejsce miałeś na starcie. Wszyscy śpiewaliśmy tak okropnie, że ostatecznie musieliśmy spisać listę. Organizator, Fabien Barel, pojechał jako pierwszy pół godziny przed wszystkimi. Następny byłem ja, a potem start był co trzy minuty.

- Jak wyglądał zjazd?

René: Żaden z nas nie był zbyt entuzjastycznie nastawiony podczas podejścia. Na trasie leżało pełno kamieni, co sprawiało, że zjazd był bardzo techniczny i nie było mowy o żadnej płynności jazdy. Jednak, gdy byliśmy już w dolinie, to każdy z nas był bardzo zadowolony z tego jak mu poszło. Jednak wyższa część, była ekstremalna. Ciężko było o orientację w terenie i sporo osób gubiło drogę. W pewnym momencie Rémy Absalon stał nad skarpą i ostatecznie musiał podejść kawałek, żeby móc jechać dalej.

- Jak wyglądała trasa?

René: Zjeżdżaliśmy tą samą drogą, którą podchodziliśmy, więc robiłem sobie notatki o trasie. W pewnym momencie pojechałem naokoło skały, zamiast kontynuować jazdę po zablokowanym odcinku trasy. Ciężko było tam podejść, bo trawers był bardzo śliski, a ja musiałem tamtędy zjechać! Nie spodziewałem się, że mimo wszystko będzie to lepsza droga niż wcześniej wyznaczona trasa. Po wyścigu okazało się, że wszyscy pojechali moją drogą na tym odcinku.

- Co jeszcze było ciekawego na trasie?

René: Musieliśmy przenosić rowery przez dwa przejścia. Na dolnej części trasy było trochę lepiej z płynnością, ponieważ była tam ziemna droga, na której dodatkowo pomagał nawigować kolega na quadzie. Na samym dole była szeroka błotnista polana. Nasi pomocnicy ostrzegli nas, że jest to najbardziej niebezpieczna część trasy, ponieważ czasami przechodziły tamtędy stada słoni. Zostaliśmy ostrzeżeni, żeby nie zbliżać się zbyt do nich, bo w innym wypadku na pewno by nas zaatakowały. To prawdopodobnie przez myśliwych. Odkąd zaczęli polować na słonie, nie są one zbyt przyjaźnie nastawione do ludzi.

- Spotkałeś je na drodze?

René: Na szczęście nie, ale miałem na nie oko. Widziałem pełno śladów w drodze na szczyt.

- Pokonałeś całą trasę bez wywrotki?

René: Bardzo się starałem unikać wszelkich upadków, ponieważ pomoc medyczna byłaby bardzo trudnym zadaniem w tym rejonie. Jednak raz spotkałem się z ziemią, gdy wpadłem w zarośla. Myślałem, że to tylko trochę luźnych kijeków, ale ostatecznie upadłem na bok. Po tym zdarzeniu objeżdżałem z daleka wszelkie zarośla. Zdecydowanie lepiej być w zgodzie z krzakami ;)

- Miałeś najlepszy czas, zaskoczony?

René: Mój czas nie był dla mnie tak ważny, ale najważniejsze było to, że wszyscy dotarliśmy na sam dół w jednym kawałku.



- Czy jest coś czego nie zapomnisz z tego wyjazdu?

René: Miałem trzy szanse, aby podnieść głowę podczas zjazdu i popatrzeć na sawannę - nieprawdopodobnie piękny widok - to dawało mi duży zastrzyk energii. Nie zapomnę tego, jak przyjaźnie nastawieni byli miejscowi ludzie. Nawet jeśli nie mają niczego, nie mają co jeść, wciąż są powody, że potrafią się śmiać. Nastrój wśród zawodników również był super. Jesteśmy wszyscy zrobieni z tego samego materiału. Każdy z nas uwielbia naturę i kocha jeździć na rowerze. No i na końcu również było ciekawie. Gdy jechaliśmy na lotnisko, nie mogliśmy znaleźć stacji benzynowej, a w naszej taksówce oczywiście skończyło się paliwo. W końcu, gdy kierowca znalazł gdzieś benzynę, ruszyliśmy z maksymalną prędkością w stronę Nairobi. To było chyba groźniejsze niż cały zjazd z góry Kenia.

Z wizytą u Szamanków...

Rozmawiał: Piotr „Piotras” Dylewski

Zdjęcia: Tom Buchman, Magda Sypniewska, Michał „Yogi” Kieruzel,
Krzysztof Muskalski - picasaweb.google.com/KrzysiekGroove,

Launor - picasaweb.google.com/LaunorFR



- Na początek powiedzcie kim jesteście i czym obecnie się zajmujecie?

Szymon „Szaman”: Nazywam się Szymek Godziek, mam 17 lat i chodzę do III LO w Pszczynie.

Dawid „Szamanek”: Nazywam się Dawid Godziek, mam 14 lat i uczę się w drugiej klasie gimnazjum.



- Od jak dawna jeździcie na rowerze?

Dawid: Jakieś 4 lata temu rodzice kupili mi moje pierwsze MTB i tak to się zaczęło.

Szymon: Mój młodszy brat zaraził mnie tym sportem jakieś dwa lata temu...

- Jak powstał pomysł na budowę dirtów na własnym podwórku?

Szymon: Nie pamiętam już jak to dokładnie było... ale chyba mama podsunęła taki pomysł, ponieważ martwiła się, że ciągle gdzieś jeździmy, chyba chciała nas mieć przy domu. Na początku był jeden mały stoliczek, po niecałym roku wpadłem na pomysł wybudowania basenu z gąbkami, a na końcu wybudowaliśmy duży rytm.

Dawid: No i w końcu doszło do tego, że mamy obok domu 4 hopy w rytmie ;)

- Ile czasu zajęła wam budowa?

Szymon: Wszystko się stopniowo rozkręcało niecały rok. Trochę nam pomogli koledzy z okolicy... i tyle.

Dawid: Rytmu robiliśmy około dwóch tygodni z pomocą kopy, taty, dziadka i kolegów ;)

- Czy jesteś szczęśliwy, że jeździ z Tobą brat, czy raczej wkurza Cię fakt, że jedna osoba za dużo psuje ładnie i świeżo uklepane lądowania?

Szymon: Myślę, że to najlepsze co mogło się przytrafić! Zawsze razem jeździmy, buzujemy się nawzajem na lepsze sztuczki. Młody przeważnie sam naprawia dirty, bo mi się nie chce, więc to ja mu psuje świeżo uklepane zjazdy.

Dawid: Sam fakt, że jeździmy razem i nawzajem się ostro buzujemy mnie bardzo cieszy, ale to przeważnie ja poprawiam wszystkie hopy i nie cierpię jak on je niszczy!!



- Czy brat jest dla Ciebie wzorem do naśladowania czy raczej ze sobą rywalizujecie?

Szymon: Nie rywalizujemy ze sobą, buzujemy się nawzajem na nowe sztuczki.

Dawid: Na pewno nie rywalizujemy, ja raczej staram się go naśladować jak katuje jakieś nowe sztuczki, żeby zbytnio od niego nie odstawać.

- Jak reagują wasi rodzice na to, że np. wasza mama podczas gotowania obiadu ogląda jak latacie głową w dół lub bez trzymanki?

Szymon: Jak robiłem pierwsze backflipy to nie chciała tego oglądać, ale teraz już się przyzwyczaiła. Tata od początku się raczej tym jara :)

Dawid: Myślę, że mama się ciągle o nas boi jak o małe dzieci, a tata zawsze mówi „dawaj backflipa”, haha.

- Czy gonią was do zakładania ochraniaczy nawet jak idziecie tylko skoczyć po razie?

Szymon: Mama czasami okrzyczy jak kasku nie założę. Tata raczej na luzie.

Dawid: Raczej zwracają nam uwagę żebyśmy mieli przynajmniej kaski na głowach.

- Ktoś wam pomaga w utrzymywaniu ładu wszystkich przeszkód?

Dawid: Najczęściej dziadek nawet bez naszej wiedzy coś majstruje z hopami i dba o odprowadzanie wody.

- Jakie triki obecnie katujesz?

Szymon: Superflipa!

Dawid: To będzie w nowym filmie już niedługo.

- A jakie są Twoje ulubione sztuczki?

Szymon: Uwielbiam robić tailwhipy na skateparku.

Dawid: Stanowczo barspin!



- Planujecie jeździć na zawody w tym roku?

Szymon: Zdecydowanie tak!

- Dlaczego nie można było was zobaczyć na żadnych większych zawodach w zeszłym roku?

Dawid: Podobnie jak mój brat, w ogóle nie myślałem o zawodach w zeszłym roku i jeździłem dla zabawy. W tym roku myślę, że odwiedzimy dużo dobrych imprez.

- Macie już jakiś sponsorów?

Szymon: Tak obecnie wspiera mnie 26clothing.pl, Joy-Ride RMF Extreme, KRK Protection.

Dawid: Aktualnie sponsorują mnie Dartmoor, 26clothing.pl i KRK Protection.





- Czy macie jakieś marzenia związane z tym sezonem? Dokopać wszystkim, albo być lepszym od kogoś?

Szymon: Nie, nic w tym stylu. Raczej mi się marzy lekki rower, w którym nic nie trzaska. No i chciałbym zaliczyć większość imprez w Polsce, poznać ludzi i dobrze się bawić.

Dawid: Chciałbym do perfekcji wyćwiczyć sztuczki - i nowe, i stare, a przede wszystkim nie mieć żadnej kontuzji.

- Jakiej słuchacie muzyki ?

Szymon: Różnej ;)

Dawid: Obojętnie, byle dobra ;)

Zdjęcia: Magdalena Sypniewska





- Czy miałeś / masz jakieś inne hobby poza rowerem?

Szymon: Jeździłem troszkę w motocrossie, marzyły mi się backflipy, ale szybko mi przeszło..

Dawid: Ja grałem w piłkę w szkolnym klubie.

- Jakie triki chciałbyś zacząć katować, a jeszcze się boisz?

Szymon: Triple one foot ;)

Dawid: Backflip tailwhip.

Zdjęcie na górze: Krzysztof Muskalski
Zdjęcie po lewej: Magdalena Sypniewska

Jonasz Rożdżyński

Rozmawiał: Zbyszek Nowicki

Zdjęcia: Damian Jaromin, Mariusz Sojka,
Krzysztof Michałek, Darek Skowron

„Poprzez DH uwalniam swoje emocje.
Jeżdżąc czuję wolność!”



Diverse™
Extreme Team



Startujesz w elicie, ale nie jesteś jeszcze tak rozpoznawalny jak pozostała czołówka zawodników DH, powiedz coś o sobie.

Nazywam się Jonasz Rożdżyński, mam 20 lat i mieszkam w Puńcowie koło Cieszyna. W DH jeżdżę od 2006r, a startować na poważnie zacząłem w 2008 roku. Wtedy właśnie wyrobiłem licencję PZKOL i zacząłem ścigać się w Pucharze Polski.

Jesteś zagrożeniem dla „starych” zawodników, jak myślisz, boją się młodej krwi? Jak przyjmują tak dobrą konkurencję?

Sądzę, że się nie boją, ale nie chcą dać się wyprzedzić. Uważam, że dają z siebie więcej niż zwykle, żeby tylko nie przegonił ich „Orlik”.

W tym roku jeździsz w zespole z Michałem Śliwą, jak układa się Wam współpraca?

Jeżdżąc w team’ie wzajemnie się wspieramy i staramy się wymieniać doświadczeniami tj. jaką wybrać linię przejazdu, w którym miejscu można coś udoskonalić lub gdzie najzwyczajniej odpuścić. Pomaga nam przy tym także nasz menedżer oglądając nasze przejazdy i zwracając nam uwagę na to, co możemy poprawić. Zależy nam na wspólnym progresie.

Będąc jednym z nielicznych Polskich zawodników masz okazję współpracować bezpośrednio z firmą Hayes. Możesz coś nam o tym powiedzieć?

Tak, jeżdżąc na hamulcach Hayes stale obserwujemy, co można by zmienić lub udoskonalić. Uważam, że te hamulce są już tak dobrze dopracowane, że niewiele można przy nich „majstrować”. Trzeba się zastanowić, czy istnieje sens dokonywania jakichś zmian w ich konstrukcji. Poza tym współpraca układa nam się bardzo dobrze. Jestem z niej bardzo zadowolony, podobnie zresztą jak z samych hamulców i chciałbym ją kontynuować w przyszłości.

Walka z czołowymi zawodnikami o podium wymaga wiele przygotowania i wyrzeczeń, jak to wygląda z Twojej perspektywy?

W tym roku podszedłem do całej sprawy ambitnie i bardzo się poświęciłem dla sportu. Zimą nie bacząc na pogodę, samopoczucie starałem się nie opuszczać treningów i wykonywać je poprawnie, tak żeby przyniosły pożądany efekt. Oprócz samego treningu ściśle przestrzegałem diety. Zjazd jest bardzo wymagającym sportem pod różnymi względami i dlatego zależy mi na osiągnięciu i utrzymaniu dobrej formy.

Downhill to dla ciebie...

Oderwanie od codzienności. Poprzez DH uwalniam swoje emocje. Jeżdżąc czuję wolność!



Mówią o Tobie, że prawdopodobnie nie ma takiej rzeczy, której byś nie skoczył...

Kto tak powiedział?? Faktycznie lubię skakać coś, czego jeszcze nikt przede mną nie skoczył. Jak do tej pory nie miałem w Polsce problemów ze skoczniami, zobaczymy jak będzie na Pucharze Świata. Wtedy się okaże, czy nie ma takiej rzeczy.

Jaką dałbyś radę tym, którzy chcą przełamać swój strach przed jakimś trudnym elementem na trasie?

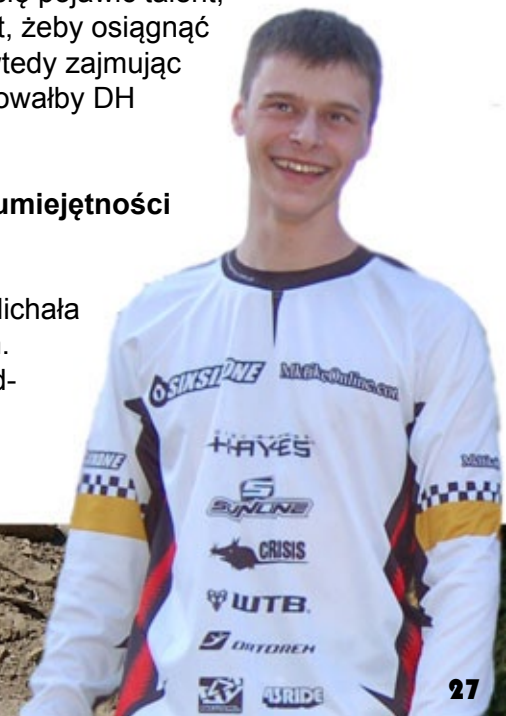
Puścić hamulce i zamknąć oczy!:) Ale tak na poważnie trzeba wiedzieć, czy jest się przynajmniej teoretycznie w stanie czegoś dokonać. Nie można wykraczać poza swoje siły i trzeba wszystko osiągać stopniowo. Jeżeli wiesz, że potrafisz to trzeba uwierzyć w siebie, wyluzować się i jechać tak, żeby czerpać z tego frajdę. Nie bój się, bo wtedy nic z tego nie będzie!

Jak myślisz, kiedy będzie taki „Adam Małysz” w DH, który spowoduje, że powstaną legalne i profesjonalne bike parki?

Trudne pytanie. Myślę, że musiałyby się pojawić talenty, który trenowałyby od najmłodszych lat, żeby osiągnąć naprawdę wysoki poziom. Dopiero wtedy zajmując czołowe miejsca w PŚ i MŚ wypromowałyby DH w Polsce.

Są zawodnicy, których wg Ciebie umiejętności warto podglądać?

W Polsce zawsze podpatrywałem Michała Śliwę, który zawsze był moim idolem. Jeżeli chodzi o zagranicznych zawodników to podoba mi się jak jeździ Brendan Fairclough, Sam Hill i Fabien Barel.





Mam nadzieję, że Ty nim będziesz ;) Powiedz gdzie lubisz jeździć najbardziej?

Bardzo podobało mi się w Semmering, trasa długa, wymagająca pod względem fizycznym i technicznym. W Polsce lubię jeździć na Stożku, Żarze i Chełmie. Na co dzień bardzo lubię jeździć na Równicy, uwielbiam spędzać czas na tej górze i na przygotowanych z kolegami trasach.

Czego brakuje polskim zawodnikom, żeby powalczyć w Pucharze Świata?

Przede wszystkim odpowiedniego wsparcia sponsorów. Zawodnik powinien skupić się tylko na treningu i ściganiu się, a nie na tym jak złożyć rower i skąd wziąć pieniądze na wyjazd, trening i start. Myślę, że polscy zawodnicy DH mają potencjał, ale nie mogą się wykazać na zawodach tej rangi, ponieważ praktycznie w ogóle w nich nie startują. Myślę, że problem polega na zbyt małej ilości treningów za granicą i ściganiu się z zawodnikami, którzy zajmują czołowe miejsca PŚ. Powalczyć mogą, ale sądzę, że jeżeli w takich zawodach naszym zawodnikom zdarzałoby się startować częściej, to za każdym razem wynik mógłby być lepszy.

Jaki jest twój plan minimum na ten sezon?

Mam w planach zaliczyć jak największą liczbę edycji Pucharu Polski i Mistrzostwa Polski. Bardzo chcę pojechać na Mistrzostwa Europy i Puchar Świata w Mariborze i Schladming. Chciałbym zaliczyć też kilka edycji Pucharu Czech i Słowacji, ale to się już okaże z czasem. To tyle jeżeli chodzi o starty. Jeśli mam mówić o wynikach to nigdy nie zakładam tego z góry, ale myślę, że będzie dobrze.

Mam nadzieję, że to się spełni i na trwale zadomowisz się w czołówce DH. Czy chciałbyś coś dodać, tak na zakończenie?

Chciałbym podziękować moim sponsorom: MK Bike Online, Hayes, Sixsixone, Royal Racing, Sunline, klinice sportowej Ortoreh za niezbędne wsparcie oraz Tomaszowi Stefaniakowi, Michałowi Śliwie, Arkowi Perinowi, Rodzicom, bratu oraz innym za wsparcie i wszelką pomoc!

Zdjęcie po lewej: Kamila Bagińska
Zdjęcie po prawej: Jan Stanek



YOUNG GUNS



Antoni Suchoń

Rozmawiał: Zbyszek Nowicki

Zdjęcia: Kamila Bagińska, Jan Stanek, Michał Bobiec,
Bartłomiej Buchta, Aleksander Sieradzki



- Na początek powiedz coś o sobie.

Nazywam się Antek Suchoń, mam 16 lat i jestem z Bielska-Białej.

- Od kiedy startujesz w zawodach?

Moje pierwsze zawody wystartowałem w Wiśle w 2006 roku jeszcze w kategorii hardtail. Wtedy naprawdę zacząłem interesować się downhilliem.

- Jakie miejsca udało Ci się zająć do tej pory?

W tym roku: 2 miejsce DH Brenna, 1 miejsce memoriał im. Marka Dunata w Szczyrku i 1 miejsce w Diverse Downhill Contest.

Zdjęcie po lewej: **Michał Bobiec**

Zdjęcie po prawej: **Jan Stanek**



YOUNG GUNS



- Całkiem nieźle, a jak przygotowujesz się do sezonu rowerowego?

Bardzo dużo jeżdżę na rowerze XC, chodzę na ściankę i oglądam dużo filmów downhillowych. Czasem zdarza się, że w zimie wybieramy się ze znajomymi w góry pojeździć na śniegu. Niewiele to ma wspólnego z prawdziwym DH, ale zawsze można się poruszać w zimie.

- Kto Ci pomaga realizować pasję? Rodzina? Sponsorzy?

Głównie mogę liczyć na moją Mamę, która finansuje ten „niebezpieczny sport”. Co do sponsorów to zobaczymy co przyniesie 2009 rok. Mogę na pewno liczyć na mojego teamowego serwisanta, który zawsze przygotowuje mój rower do zawodów.





YOUNG GUNS



- Od jakiego zawodnika DH można wiele podpatrzeć?

Z pewnością od Grzeška Wincenciaka, Maćka Jodko czy Arek Perin. Jest to krajowa czołówka, od której można się wiele nauczyć, podpatrzeć jak któryś omija jakiś pieńek na trasie itp.

- Immortal, w takiej jeździsz koszulce, powiedz coś o tym.

Immortal Racing Team and Service, bo taka jest jego pełna nazwa jest teamem założonym przez dobrych znajomych dla reklamowania profesjonalnego serwisu rowerowego oraz dla wspólnej jazdy.

- Jakiego typu trasy lubisz najbardziej?

Co do ulubionego typu trasy... hmm... raczej kamieniste pokręcone z jakimś wielki gapem, dosyć strome. Moją ulubioną miejscówką jest Szczyrk, z resztą najbliższą od domu (~15km).

- Co wg Ciebie najbardziej jest potrzebne młodym zawodnikom DH?

Bardzo ważne jest wsparcie rodziców / opiekunów, bo to zwykle od nich są fundusze na sprzęt. Ważne jest również, żeby mieć z kim jeździć. Jeżeli młody zjazdowiec ma już sprzęt i ma z kim jeździć, to nie obejdzie się bez dobrej trasy, a z tym w Polsce już jest gorzej. Najważniejsze żeby jeździć jak najwięcej i z czasem co raz lepiej i szybciej.



YOUNG GUNS



- Czy swoją przyszłość wiążesz z DH?

Tak, zamierzam startować tak długo jak będzie to możliwe, a w przyszłości może coś osiągnę. Downhill jest ważną częścią mojego życia, bez której byłoby mi ciężko.

- Czy poza rowerem masz jakieś zainteresowania?

W zimie to snowboard, a w lecie motocross, w który dopiero zaczynam się bawić.

- Jaki jest twój plan minimum na sezon 2009?

W tym sezonie zamierzam zdobyć tyle dobrych miejsc ile się tylko da. Może uda się znaleźć sponsora, no i jeździć jak najwięcej i dobrze się bawić. W 2010 roku zamierzam wyrobić licencję PZKol i zacząć startować w juniorach.

Zdjęcie po lewej: **Łukasz Łosoń**
Zdjęcie po prawej: **Aleksander Sieradzki**

Skafunder Bike Fest

Rozmawiał: *Tomasz z Borkiem i Wolisem*

Zdjęcia: *Qbejs, Błaniu, Mariusz Busiek - skarzynsko24.pl*

15:30 piątek 22 maja – oberwanie chmury. Deszcz padał intensywnie przez 3 godziny. Z każdą minutą, oddalała się wizja sobotniego festiwalu. Miny ponure, łzy w oczach, ciche błagania do matki pogody o promień słońca, który mógłby osuszyć skafundrowy dirtland. A było z czego, ponieważ tor stał po łydki zatopiony w wodzie. Piątkowa impreza na hali nie wypaliła i zostaliśmy zmuszeni przenieść całą bibe do klubu, do którego powoli zaczęli napływać najbliżsi miejscowi i ogólnopolscy skafundrowcy...

- Jak to wszystko się zaczęło? Skąd się wziął pomysł na Skafunder Bike Fest?

Marcin „Borek” Borek: Nazwa powstała rok przed pierwszym skafandrem, który odbył się 28 września 2007r. Części składowe to „ska” od Skarżyska, „fun” od fanu (zabawy) i „der” – skrót od dertu. Skąd się wzięła impreza? Większość czasu zajmuje mi praca oraz inne rzeczy, które spowodowały, że nie mogłem poświęcać się jeździe na tyle ile bym chciał. Każdy wybiera dla siebie optymalną drogę, więc i ja wybrałem zabawę w organizatorkę. W taki oto sposób powstał festival, a ja żyję na bieżąco z rowerami i robię, to co naprawdę lubię.



- Hopy są w dość nietypowej lokalizacji, co to za "ruiny"?

Bartek „Wolis” Woliński: Hala pochodzi z 1902 roku, niegdyś służyła jako parking i miejsce naprawy lokomotyw, jak widać na przestrzeni lat sporo się pozmiało i teraz możemy oglądać halę naszpikowaną dirtami i drewnianymi konstrukcjami;) Z tego co mi wiadomo to jest to jedna z nielicznych miejscówek na świecie usytuowana w tak zabytkowej lokalizacji, co według mnie nadaje jej wyjątkowy klimat.



- Impreza opóźniła się z powodu deszczu, zwątpiliście czy twardo dążyliście do tego, żeby jednak wszystko się odbyło?

Borek: ...lży w oczach to mało powiedziane. Na piątkowy wieczór zaplanowaliśmy mały night jam + pokazy zdjęć i filmów, wzbogacone o dj-kę na hali. Po godzinie 15-stej spadł tak ulewny deszcz, że cała hala po prostu utonęła. Woda sięgała do łudek w niektórych miejscach. Podłamaliśmy się wszyscy, ponieważ długo pracowaliśmy na tą szczególną imprezę. Cały rok naszej pracy, mógł pójść na marne... Jednak mamy w mieście dobre układy z garniturami i na rano była ustawiona straż pożarna, która miała wypompować wodę. W sobotę okazało się, że wszystko wsiąknięte więc pozostało nam tylko zebrać wierzchnią warstwę ziemi i wstawić nową suchą. Pomogli nam w tym ludzie, którzy są obecni na każdym skafandrze. Chłopaki z Warszawy, Krakowa, Rzeszowa i miejscowi zajawkowicze. Każdy dostał przydział i jak widać udało się. Na zwątpienie nie było miejsca, za dużo zainwestowaliśmy w tą imprezę.

- Jak wygląda Skafunder Bike Fest od kuchni? Kto za co odpowiada?

Wolis: Jeżeli chodzi o organizację to zadania są podzielone na kilka osób, właściwie jest nas trzech;) prawie jak muszkietierowie tylko z nieco brzydszymi twarzami:] Sprawy pozyskiwania sponsorów i rzeczy czysto techniczne załatwiamy we dwóch razem z Borkiem. Jeżeli chodzi o Młodego to razem zajmujemy się przygotowaniem toru do imprezy, jednym słowem kręci nas ciężka praca fizyczna, podczas gdy Borek przesiaduje w stolicy i obraca grube kobiety;) Jednak my jesteśmy tylko małą częścią ekipy która pracuje na to, aby cała impreza wypaliła. W tym miejscu chciałbym podziękować wszystkim ludziom którzy nam dotychczas pomogli, bez was Skafunder nie wyglądałby tak samo;)





- W stosunku do poprzedniej edycji, pojawiły się nowe przeszkody, m.in. nowe wybicia autorstwa Qaja. Wszystko zostało dopięte na ostatni guzik czy raczej liczyliście na to, że hopy dadzą radę?

Borek: Qajo dał radę. Z pierwszym wybiciem męczył się biedny dwa dni. Rysowanie profili, docinanie desek, wymiarowanie. Na pierwszy rzut oka wydaje się to proste, w rzeczywistości jest odwrotnie. Kolejne wybicia poszły dużo szybciej – w sumie zajęło nam to 5 dni. Nigdy nic nie jest dopięte na ostatni guzik, nie ma takiej możliwości. Dlatego też zaprosiliśmy stałego bywalca Bociana, aby oblatwał wybicia i lądowania. Początkowe miny nie były zbyt uśmiechnięte, ponieważ coś nie pasowało – albo Bocian był zmęczony drinkami. Później dirt testował Bubu na BMX – z relacji Wolisa wynikało, że jesteśmy dobrze przygotowani. Pamiętam, że podczas pierwszej edycji imprezy, hopki zbierały dość negatywne opinie – i racja, ponieważ nikt u nas nie latał Wielkich Bert, dlatego też nie byliśmy w stanie ogarnąć konstrukcji Pro. Teraz jest inaczej i z każdą imprezą będzie co raz lepiej.



- Na zawodach poszły grube triki. Możesz coś powiedzieć nt. przebiegu zawodów? Ile osób wystartowało, kto co ciekawego zrobił itp.

Wolis: To pytanie należy chyba do trudniejszych bo ciężko jest opisać to co działo się na ostatnich zawodach, zresztą kto był ten wie. Ale tak po krótko: zawody odbywały się w systemie godzinowego Jamu. Spośród 27 zawodników nasze szacowne Jury w składzie Felek, Gałek, Alex i Kura wyłoniło finałową 14-tkę. Już przed finałem wszyscy spodziewali się grubych trików, ponieważ podczas jamu widzieliśmy double tailwhipa w wykonaniu Mara, 360 double bar Szamanka i backflip no hand w wykonaniu Turbo. To tylko przykładowe grubsze triki, a było ich o wiele więcej... W finale zawodnicy mieli do dyspozycji 2 rytmy i 4 przejazdy, oceniana była trudność wykonywanych trików oraz czystość przejazdu. Punktowane były 3 pierwsze miejsca w kategoriach MTB i BMX. Jednak jak się okazało prawdziwe zawody rozpoczęły się dopiero podczas best tricku. Poleciały takie sztuczki jak: backflip turndown - Suk, 360 tailwhip - Adam oraz różne kombinacje innych tricków. Największy aplauz publiczności zgarnął Bubu za swoje 720 oraz Adam za próby backflip tailwhip. Jednak najlepszym sztuczkarzem i ulubieńcem Skarżyskich nastolatków okazał się Maro, który wykręcił po raz pierwszy w Polsce backflip tailwhip. Publiczność była nakręcona do tego stopnia, że wszyscy namawiali Mara i Klekota do wykręcenia frontflipa, jednak chłopaki mieli już dosyć, ale na pewno spróbują za rok ;)

- After party... działo się coś ciekawego? ;)

Borek: After Pe!!! Bez niego SBF byłby tylko contestem, jak każda inna impreza w Polsce. Zawody, a po nich do domu. After dodaje smaczku całemu zamieszaniu. Chłopaki mogą się polansować na scenie przy rozdaniu nagród, dziewczyny mogą powzdychać do prosów i pomarzyć (tak jak Daria o Kajetanie). After jest po to, aby zintegrować tych zwykłych z niezwykłymi. To na nim nawiązujemy liczne kontakty - bo przecież przy piwie najlepiej się rozmawia. A co się działo? Totalny rozpiardol! Al.-fatnujah dali godzinny popis beatboxu, który jak zwykle zmiądzzył wszystkich. Reszta składu, to regge-bity. Wszystko na bazie soundsystemu, który sprawia, że do semafora napływają kolorowi ludzie, chcący odetchnąć od prozaizmu skarżyska.

- Kilka słów na koniec?

Borek: Od siebie chcę podziękować wszystkim, którzy pomagali w organizacji: Spike, Stefan, Gacek, Mikołaj, Felek, Kazik, Bartez, Lucjano, Młody Borek – nie sposób wymienić wszystkich, ale to dzięki nim wszystko się rozwija. Ci ludzie cały czas mają zajawkę i chcą się udzielać. Przed nami teraz ciężka praca, ponieważ na 2010 rok chcemy zaprosić Coreya Bohana (koleżanki kolega jeździ z nim po bułki do sklepu) - koszt tego progresu to około 5 tys polskich dolarów. Myślę, że z filmem Cooby, uda nam się wyrwać jakąś grubą firmę. Oby... Wielkie Yo.

Wyniki SBF '09:

MTB

1. Maro
2. Turbo
3. Bocian

BMX

1. Suk
2. Bubu
3. Suchy



Dig-Nitty Gauge Park & Dirt



Tekst: Michał „Nypel” Jasiński Zdjęcia: Viki

W czerwcowy weekend na terenie milanowskiego amfiteatru odbyły się zawody Dig-Nitty Gauge park&dirt. Połączenie tych dwóch dyscyplin to absolutna nowość na polskiej scenie. Firma Dig-Nitty przygotowała specjalnie na potrzeby imprezy skatepark składający się z quartera, banku, spine'a oraz funbox'u. W/w elementy stanęły na płycie boiska do koszykówki. Poziom niżej, na dnie starego stawu znajdowała się hopa z dwoma drewnianymi kickerami. Wybicia przyjechały na „dołek” prosto z Monster Jam gdzie Dig-Nitty zaprojektowała i wykonała hopę Big air, na której odbyły się pokazy najlepszych polskich zawodników przed czterdziestotysięczną publicznością.



Poszczególne przeszkody milanowskiego parku rozmieszczone były w taki sposób, aby można było wykorzystać je w 100%. Powstała mini ze spinem z jednej strony, z drugiej bank. Nieopodal stanął box, z którego można było napędzić się na dirt lub zawrócić na sekcję parkową czy polecieć hip. Cały tor zaprojektowany i wykonany został w 6 dni! Mimo niesprzyjających warunków podczas budowy wszystko udało się ukończyć na czas. Nieoficjalnie impreza ruszyła już o godzinie 11, ale na poważnie zaczęła się dopiero gdy na placu pojawiła się karetka z lekarzem. Mimo braku czasu na postanie info w świat na imprezę zjechali naprawdę świetni zawodnicy. Między innymi Karp, Szaman, Papa, Szamanek, Cerski, Śledziu, Dada, Pawełek, Szopa, Kraja, Mario, Oskier, Kawał, Zjebon, Młody czy Piotras. Po kilku godzinach treningów rozpoczęły się pierwsze przejazdy zawodników BMX i MTB. Z godziny na godzinę poprawiała się pogoda, zwiększała się liczba gapiów, a triki prezentowane przez zawodników nie pozwalały oderwać oczu od jeżdżących, nie mówiąc już o opuszczeniu amfiteatru w celu „pojszłem do toitoi”...

Mimo kontuzji Papa latał w parku jak zwykle bardzo płynnie i czysto, a triki na hopach wchodziły jak na zamówienie. Między innymi 360 whip, czy backflip old school no hand. Śledzi również postawił na flipa z OSNH i tak się zawiązał, że efekty były co najmniej zajebiste! Dada zaskakiwał double whipami i 360 whipami, po których dorzucił jeszcze flipy. Inni nie byli gorsi... Cerski prezentował mega wysokie airy, flipy, flip whipy, double whipy. W pewnym momencie zdecydował się na backflip double whip. Niestety nie udało się, ale jak znam tego zawodnika już niebawem będę mógł napisać w kolejnej relacji osz kurnasz! ;) Mario katował bike flipy dodatkowo czarując swoimi combosami w parku, Pawełek flipy, no handy i nothingi. Zjebek latał z 360 na boxie i ładnymi old schoolami na hopie.

Generalnie nie sposób wymienić wszystkie, ale nie wypada zapomnieć o Kawale, który po złamaniu nogi kleił 360 czy whipy. Piotras zainspirowany chyba Mariuszem starał się zrobić bikeflipa, ale przy trzeciej próbie wywinęła mu się lekko kostka. Na szczęście wcześniej zdążył z whipem na quarterze, supermanem na boxie czy 360 na hopach. Poziom jazdy w ostatnich kilku sezonach naprawdę wchodzi na coraz wyższe poziomy abstrakcji i właśnie gdzieś na tych płaszczyznach wypatrzeć można braci Szamana i Szamanka, Cerskiego lub Szweda, którzy tego dnia dosłownie miażdżyli trickami! Karp 360 double whip, backflip turndown, Szaman backflip tailwhip, superman seat grab, double whip, frontflip, flair, Cerski double whipy, flipy z whipem, Szamanek whipy, flipy z old school no handem i wiele innych. Naprawdę ciężko opisać wszystkie loty, bo naprawdę się działo.

Zawodnicy dawali z siebie wszystko. Walczyli o nagrodę główną 1000 PLN od firmy Nypla Dig-Nitty + ciuchy z limitowanej serii. Dodatkowo firma Azazel z Milanówka dorzuciła trochę nagród rzeczowych. W kategorii BMX najlepszy okazał się Karp, który skakał praktycznie bezbłędnie i jak zwykle na najwyższym poziomie. W 26" zdecydowanie przez knockout wygrał Szaman! Triki, które robił były perfekcyjnie wyciągane, przytrzymywane i lądowane. Stopień ich trudności i widowiskowości sprawił, że to właśnie on i Karp zgarnęli kasę oraz ubrania w to niedzielne sielankowe popołudnie... Dziękujemy za pomoc Burmistrzowi Miasta Milanówka Panu Jerzemu Wysockiemu oraz wszystkim tym, którzy pomogli nam w realizacji projektu.





Kolejna impreza szykowana przez Dig-Nitty odbędzie się już niebawem 30.08.2009 r. MTBMX Oficjalne Międzynarodowe Mistrzostwa Polski Dirt & Outdoor Park! Niezmiennie od sześciu lat na terenie stadionu Milan w Milanówku. Do zobaczenia u nas w ostatni weekend wakacji!

Więcej zdjęć na: dig-nitty.info

Pozdrawiam Nypel

www.43RIDE.com



Enduro Trophy

runda 1 - Świeradów

Tekst i zdjęcia: **Jędrzej Cegielski** - endurotrophy.emtb.pl



Przez zmrużone oczy widzę mleczną mgłę, zmieszaną z deszczem i porywistym wiatrem. Spośród absolutnej bieli powoli wyłania się zamazana postać, porusza się powolutku i majestatycznie, tuż za nią podążają kolejne. Nie widzę dokładnie czy to zagubiona szarańcza, czy też pochód mniejszości walczącej o swoje prawa, bo deszcz zalewa mi wciąż oczy, a wiatr powoduję, że dosłownie nic nie widzę. Gdy owe nieznanne mi stworzenie jest już na tyle blisko, że dostrzegam jego kolory i wyraźne kształty, widzę w niej człowieka, a nawet całą sporą grupę ludzi na rowerach - o kurcze to nie sen, to 30 maja - pierwsze w Polsce zawody enduro – EMTB Enduro Trophy.

Matka natura postarała się i to bardzo, aby pierwsze Trophy nie były zbyt proste. Robiła wszystko, aby dobór naturalny zebrał jak największe żniwo. Na czterdziestu uczestników siedemnastu trasy nie ukończyło! Aura zawodów jest znakomita, pełna kulturka i wyluzowanie, nikt nie ma zamiaru na dojazdówkach popadać w zbytnią zadyszkę, jest za stromo?? Zsiadamy i prowadzimy, a co!! Zresztą co się dziwić skoro pierwsza dojazdówka jest okrutnie stroma i zamieniła się w potok.

Mimo całkowitego już przemoczenia jest nam ciepło, dopiero kiedy wskakujemy na asfalt przecinający nartostradę zaczyna wiać i padać w twarz, robi się mniej przyjemnie. Po opowiedzeniu ognistych kawałów każdy z powrotem ma uśmiech od ucha do ucha!

OS numer jeden, jechałem nim raz - rok temu, było sucho i słonecznie a i tak był wymagający! 30 sekund przede mną ruszył „Zielony Tatrzański Pocisk” - mój faworyt od początku tych zawodów, widziałem jak przejechał przez pierwszą przeszkodę i sprawił, że musiałem zebrać szczękę z podłogi. Pięć, cztery, trzy, dwa, jeden, START... Moje oczy zaczynają kręcić chyba scenę do kolejnej super produkcji, czuję się jakbym to ja był bohaterem jadącym po super trudnej trasie. Jeden uskok, drugi, kamień z prawej, korzeń z lewej, potok pośrodku, drzewa dookoła.... Ledwo 30 sekund minęło, a mi już jest gorąco. Przednie koło wyrzuca ogrom ściółki, błota i wody prosto w oczy, co chwilę uślizguje się. Jedyna rada, aby trzymać rytm, nie walczyć z kamieniami tylko dać rowerowi sobą porzucać. Na odcinkach mniej najeżonych, wrzucam błat i dokręcam co sił w nogach. Kamienie się skończyły, pod kołami poprzeczne i skośnie leżące mokre korzenie, wyrwa w ziemi. Puszczam spowalniacze i czekam na rozwój sytuacji. Czuję się jak na trasie DH na Czarnej Górze, tyle tylko, że tam jest bardziej stromo. Zakręć w prawo i 3 wykrzykniki - myślę sobie będzie się działo, wyhamowałem prawie do zera i to był mój błąd, bo z taką prędkością nie skoczę na płaskie. Chwila odpoczynku i zaraz zaczyna się dalsza walka, wielka telepanka! Ostatnia część tego odcinka to zdradliwa glina i agrałki - znane z maratonu. O kurcze, ale się na nich zmachałem. Widzę „tapczan” i Mariusza - oznacza to koniec OS Numer jeden - jestem z siebie zadowolony! We krwi ogrom endorfin, na adrenalinę przyjdzie jeszcze czas, krzyczymy z radości i zaczynamy kibicować pozostałym uczestnikom zawodów! Przecież nigdzie się nam nie spieszy :)



Dojazdówka do drugiego OS'u prawie cała przejechana na rowerze, zrobiło się jeszcze zimniej, a deszcz momentami przestaje padać, a momentami leje jak wściekły. Jedziemy sporą grupą. Nie możemy tylko znaleźć startu OS'u, który schowany jest za skałami, ale po chwili wszystko dobrze się kończy.

Pora na trawers - błoto w niektórych miejscach sięgało tarcz, większość płaskiego odcinka przejeżdżam na małej zębatce, spada mi opona z kamienia, wywracam się i przekrzywiam na mostku kierownicę - kij z tym dojadę. Wyprzedzam jedną osobę, drugą, trzecią. Walczę o jak najlepszy czas, nie wiem skąd i jak łapię przyczepność na podejździe po wielkich kamieniach. Przed sobą widzę „Tatrzański pocisk”. Dojeżdżam do Mariusza i zaczyna się luźna jazda i podjazd po kamieniach. Wówczas rozstajemy się Mario, on zostaje w tyle, a ja mijam schronisko z myślą, że to już koniec, ale gdzie tam...

Zaczyna się zjazd, środek odcinka specjalnego, nic o nim nie wiem, ale nie będę przecież zniżał siodła na ten jeden zjazd - pełen ogień!!! Znowu kogoś wyprzedzam, poziom adrenaliny idzie w górę, ale niestety po chwili jest już koniec tego cudzińka - ten zjeżdżik przypadł mi do gustu, był prosty i przyjemny.





Do odcinka specjalnego numer trzy „wodno, kamienistego hardcore” dojeżdżamy w całkiem sporej grupce. Czekamy na resztę, a jak było w czasie postoju obejrzyjcie na filmiku ;) Dojazdówka prowadzi przez potoki i bagno, wielkie gałęzie i inne urozmaicenia, których na co dzień jednak nie uraczymy. „Zielony Tatrzański Pocisk” jak zawsze rozdziewicza trasę, idzie jak burza, aż w końcu znika w ciągu kilku sekund we mgle. Teraz pora na mnie - o matko, ale masakra, latami nie zjeżdżałem po takim rock gardenie, a w dodatku rock gardenie pokrytym tak grubą warstwą wody. A może to jest już potok?! Zaraz zaraz, a może to Fort William?

Do tego te cholerne uskoki z drewna, aby je przejechać, trzeba najpierw zrobić bunny hopa. Nie widzę prawie nic, stąd obranie jakiegokolwiek linii staje się okrutnie trudne. Glebię dwa razy, wstaję i wskakuję dalej. W połowie zaczynam czuć ogromny ból w rękach i udach, zawieszenie nie jest wstanie wybrać tak gęstych i dużych przeszkód, na które wjeżdżam jakże niezgrabnie! Nie brakuje na tyle wielkich kamieni, że można z nich polatać, ale lądowanie w taką pogodę na mokrych kamieniach jest mało przekonujące - wolę przejechać wolniej bez przerywania ciągłości ciała. Na tym odcinku wiedziałem, że skończyła się moja rywalizacja o dobrą lokatę! To jedyny odcinek, na którym ktoś mnie „przejechał”. Na mecie mięso z ust na duże odległości. Nikt nie ma zamiaru czekać i stygnąć, aż w końcu formuje się siedmioosobowa grupka o nazwie „siedmiu wspaniałych”, z którą ruszamy na kolejne OS'Y.

Dojazd do czwartego OS'u bez Adama Tkacza byłby niemożliwy, zgubi-

libyśmy się bardzo szybko i na bank nie znaleźlibyśmy startu. Jedziemy naprawdę długo, każdy ma już powoli dość, niektórzy chcą namówić organizatorów na skrócenie trasy, ale nic z tego. Organizator mówi: Zimno? Jakie zimno? – Cwaniak siedzi sobie w suchym busie w czapce i rękawiczkach i ma niezły pocisk z zawodników.

Poza dwoma osobami z naszej siódemki nikt nie zamierza się ścigać na OS'ie podjazdowym, więc idziemy, ale trochę szybciej. Czas startu mamy wszyscy ten sam. Nie będę się rozpisywał na temat podjazdu - był jaki był, średnio długi, błotnisty i mało techniczny. Wyciągał siły, co poniektórzy do mety dotarli na czworaka. Na mecie szybki posiłek i lecimy dalej, jest już grubo po piętnastej, a przed nami najprostszy zjazd. Nawet się już nie cieszę, bo jestem tak zmęczony. Początek jest jak najbardziej prosty, ale w lesie w połowie tracę wolę walki, pomysł i siły, wyprzedzam Pasieczkina, potem Pasieczkin mnie, ale to co tam odwalił, to szopka, pokaz bezradności i niedzielnej jazdy - nie radziłem sobie z tym zjazdem. W sumie był dla mnie gorszy od najgorszego odcinka zjazdowego „kamiennie, wodnistego hardcore”. Błoto w stylu mazi było okropne. Ogromne głazy, między którymi trzeba było przemknąć przerosły moje zmęczenie. Brakowało mi finezji i świeżości, było tylko siłowe przepychanie roweru.

Na mecie byłem bardzo szczęśliwy, że przeżyłem, dotarłem, ukończyłem. Jak na złość zaczęło się przejaśniać. Następna impreza już za miesiąc w Brennej. Zobaczmy czy organizatorzy poprawią swoje błędy, zawodnicy wyciągną wnioski,

a pogoda ukaże nam swoje łagodniejsze oblicze. Dodam tylko, że był to mój ostatni wyjazd w góry na moim Nomadzie - godne zakończenie 2 lat znajomości. Trasa przejechana na 0,9 bara w przedniej oponie!

Chcę pogratulować każdej osobie, która zdecydowała się na start w naszych zawodach, a w szczególności Mariuszowi, Braciom i jedynej Kobiecie, która postanowiła sprawdzić swoje siły w tym jakże niecodziennym widowisku. Szacunek dla śmiałków, którzy przejechali trasę na sztywnych ogonach!

A jak ktoś zapyta o defekty? Jeden wyrwany wentyl UST, rozwalony DHX 5.0 air, dwie skrzywione kierownice i przednia przerzutka, wgniót w wahaczu, zapadający się Fox 36 i urwany łańcuch - z tego co wiem nie było nic więcej. Do zobaczenia w Brennej!!

* Tapczan - bramka zapisu czasu :)
* "Zielony Tatrzański Pocisk" – Mariusz Bryja.
* więcej zdjęć: endurotrophy.emtb.pl/foto.html



BankBPH
GrandPrixMTB

PUCHAR BURMISTRZA
SZCZAWNA-ZDROJU

18.04.2009

Szczawno-Zdrój

Maja Włoszczowska
wicemistrzyni olimpijska

9:30 - 18:00

Justyna Włodarczyk
mistrzyni Europy

GODZ. 20:30

NOCNY FOUR CROSS
FESTINA NIGHT RACE

4X Festina Night Race

Szczawno Zdrój, 18 kwiecień 2009

Tekst: Andrzej Skrzypczak

Zdjęcia: Paweł Kruszek, Michał Kuczyński,
Iwo Wasilew, Tomasz Tomaszewicz





Takiego oblężenia Szczawno-Zdrój, urokliwe uzdrowisko na południowym zachodzie Polski, nie przeżyło już dawno. Na Słonecznej Polanie, gdzie wieki temu elegancy panowie grali w golfa, a piękne panie podawały im piłki, 18 kwietnia poziom testosteronu sięgnął zenitu. Niemal 70 zarejestrowanych zawodników, około 5 tysięcy kibiców, światowa czołówka, a do tego całkiem niezła pogoda. Czego chcieć więcej? Chyba tylko tego, żeby zawody takie, jak Festina Four Cross Night Race, odbywały się nie raz, ale kilka razy w roku! Ale po kolei...

Przygotowania do kwietniowych zawodów w Szczawnie-Zdroju zaczęły się jeszcze w zeszłym roku, gdy przy każdej możliwej okazji – na Pucharach Świata, Czech czy Mistrzostwach Świata we Włoszech – rozmawiałem z wieloma czołowymi zawodnikami, namawiając ich na start na Słonecznej Polanie. Po zawodach z 2007 i 2008 roku miałem ułatwione zadanie. Znakomitą reklamę zrobili nam Brian Lopes i Joost Wichman, który wygrał w Szczawnie dwa razy i obiecał przyjechać po raz trzeci. To głównie dzięki nim nie musiałem nikomu tłumaczyć, że gdzieś na mapie Europy jest taki kraj jak Polska, a w nim małe uzdrowisko i zawody, zapisane w kalendarzu UCI z kategorią Class 1. „Tak, wiemy, Brian nam mówi!” – tak właśnie sporo zawodników reagowało na hasło „Szczawno-Zdrój”.

Początkowo zanosilo się, że przyjedzie co najmniej dziesięciu riderów ze ścisłej czołówki światowej – skończyło się na czterech z pierwszej dziesiątki i kilku z bliskiego zaplecza tych najlepszych. Przez chwilę było nawet sensacyjnie – trzy dni przed zawodami zadzwonił do mnie z Austrii mąż Anity Molcik, Gregor, i powiedział, że do Szczawna wybiera się... Jared Graves! Nie rozgłaszałem tej informacji, bo brzmiała dość nieprawdopodobnie, ale nie był to Prima Aprilis! Już po zawodach Jared wyjaśnił na swojej stronie, dlaczego nie udało mu się dotrzeć do Polski. Po pierwszej edycji Pucharu Świata utknął w RPA, bo tamtejsze linie lotnicze opóźniły jego wylot aż o trzy dni! Szczegóły na blogu Jareda: <http://jaredgraves.net/cms/?q=node/129>. W ostatniej chwili swój przyjazd odwołał również Guido Tschugg – jeden z jego sponsorów, Shimano, polecił mu być w tym dniu gdzie indziej.



Zdjęcie po lewej na górze: **Michał Kuczyński**
Pozostałe zdjęcia: **Iwo Wasilew**

Jak wiadomo, zawody w Szczawnie były także pierwszą edycją Pucharu Polski. Strzałem w dziesiątkę okazało się zorganizowanie zawodów dla juniorów przed wyścigiem Festiny. Dzięki temu tempo było ogromne, a publika nie miała ani chwili na nudę. Tym bardziej, że w finale spotkało się trzech zawodników miejscowego klubu MTB Wieża Anna oraz Mariusz Jarek z Rybnika. Teoretycznie Jarek nie miał szans z mistrzem Polski Rafałem Gawlikowskim i jeżdżącym ostatnio nie gorzej od mistrza Maćkiem Polakiem. Ale rywalizacja wewnątrzklubowa jest tak ogromna, że chłopaki poszli „na noże” i na pierwszej prostej cała trójka skotłowała się w spektakularnej wywrotce. Dzięki temu Mariusz Jarek bez specjalnego wysiłku dojechał pierwszy do mety i oczywiście wygrał.



Zdjęcia: **Michał Kuczyński**

Godzina „zero” nadeszła o 20:30. Właśnie wtedy zaczęły się biegi finałowe Festina Four Cross Night Race przy sztucznym oświetleniu. Na liście startowej, wśród wielu fantastycznych nazwisk – zarówno zagranicznych, jak i polskich – byli Joost Wichman, Roman Saladini, Johannes Fischbach i Kamil Tatarkovic. Podstawowe pytanie, jakie zadawali sobie kibice i zawodnicy, brzmiało: które miejsce wykręci w tym roku Wichman? Czy ten 31-letni zawodnik udowodni, że do trzech razy sztuka, czy może uzna wyższość siedzą-

cych mu na kole młodych wilczków, przede wszystkim Saladiniemu? I co zrobią nasi – czy w ósemkę najlepszych dadzą radę wpasować się Polacy, jak kiedyś Tomo Ostrowski czy Sławek Bober? W tym międzynarodowym starciu groźni byli także Czesi: piąty w eliminacjach Premek Tejchman oraz Lukasz Mechura, a niespodziewanie także Piotrek Paradowski z teamu MTB Wieża Anna Szczawno-Zdrój, który wykręcił szósty czas.

Przy żywiołowym dopingiem niesamowitej publiczności w małym finale zwyciężył Kamil Tatarkovic przed Peterem Muhlhansem (Bike Club Marianske Lazne), Nico Seidelem (RSG 52 Stollberg) oraz Jakubem Pytlikiem (Cyklobartonicek). Przez pierwsze sekundy dużego finału wydawało się, że to Saladini przerwie w tym roku dominację Wichmana. Nieco lepsze wyjście z bramki, chwilowa przewaga... ale tylko chwilowa! Już po pierwszej prostej było wiadomo, że tylko cud – albo pech! – mógłby odebrać Holendrowi

trzecie zwycięstwo z rzędu. I tak na najwyższym stopniu podium stanął Joost Wichman, którego niesamowitej formie nie dali rady kolejno: Romain Saladini, Johannes Fischbach i Pre-mek Tejchman, który poniekąd zajął miejsce typowanego do finału Tatarkovica.

Jak widać, i tym razem Polaków w wielkim finale nie było, jednak trzeba przypomnieć, że największą niespodziankę sprawił wszystkim Piotrek Paradowski, który w ćwierćfinale dał prawdziwego czadu. Jadąc koło w koło z Johannesem Fischbachem ostro walczył o półfinał, jednak przez pechowy upadek na bandzie pogrzebał swoje szanse na wejście co najmniej do pierwszej ósemki. Ostatecznie był dziewiąty (a więc najlepszy z Polaków). 10. był Robert Kulesza, 11. – Grzegorz Borodajko, 14. – Łukasz Baran, wszyscy z MTB Wieża Anna Szczawno-Zdrój. Właśnie tych czterech zawodników zajęło pierwsze cztery miejsca w drugiej edycji Pucharu Polski, rozegranej właśnie w Szczawnie-Zdroju.

Krótkie podsumowanie? Mimo potwornego stresu, jaki towarzyszy organizacji zawodów tej rangi, ogromna satysfakcja, że się udało! Rekordowa liczba zawodników, nienajgorsza pogoda, do tego fantastyczny, głośny doping bez względu na to, czy na trasie pojawiał się akurat zawodnik ze Szczawna, innego polskiego miasta czy z zagranicy. Takiego dopingu nie słyszy się często na nudnych meczach nawet naszej ekstraklasy piłkarskiej! Po raz pierwszy w Polsce wykorzystana profesjonalna bramka startowa holenderskiej firmy BENSINK, której oprzyrządowanie przywiózł Joost i znakomita półtoragodzinna relacja TVP Wrocław wyemitowana już na drugi dzień o 18:30. Znakomita przede wszystkim dzięki profesjonalnemu spikerowi jakim był członek MTB Wieża Anna – Piotrek SZWED Szwedowski. Warto też podkreślić, że 16 maja w Andorze nasz trzykrotny zwycięzca Joost Wichman po raz pierwszy w życiu wygrał zawody z cyklu Pucharu Świata – wielkie gratulacje.



Wyniki 4X Festina Night Race:

1. Joost Wichman, Holandia
2. Romain Saladini, Włochy
3. Jochannes Fischbach, Niemcy
4. Přemek Tejchman, Czechy
5. Kamil Tatarkovič, Czechy
6. Peter Möhlhans, Czechy
7. Nico Seidel, Niemcy
8. Jakub Pytlik, Czechy
9. **Piotr Paradowski, Polska**
10. **Robert Kulesza, Polska**
11. **Grzegorz Borodajko, Polska**
12. Jakub Řiha, Czechy



Puchar Świata 4X w Houffalize, Belgia

Wyjazd szczawieńskiej Wieży do Houffalize na zawody Pucharu Świata w four-crossie

Tekst: **Andrzej Skrzypczak**

Zdjęcia: **Michał Kuczyński**

Klamka zapadła, papiery zostały złożone! Od początku maja, a dokładnie od drugiej edycji tegorocznego Pucharu Świata w belgijskim Houffalize, Międzynarodowa Unia Kolarska ma oficjalne podanie o organizację PŚ w Szczawnie-Zdroju w 2010 roku! Właśnie w Belgii pani Melanie Leveau, odpowiedzialna w UCI za kalendarz MTB, otrzymała komplet dokumentów z poparciem wszystkich możliwych instytucji. Czy Szczawnio zorganizuje Puchar Świata – tego dowiemy się już 19 czerwca w Mariborze!

Czasy są trudne, ale klub MTB Wieża Anna Szczawno-Zdrój znalazł jakieś „zaskórniaki”, żeby chłopaki mogli pościgać się z najlepszymi zawodnikami świata. Przez PZKol zgłosiliśmy czterech aktualnie najlepszych zawodników naszego kraju. Ostatecznie wyjechało trzech, przy czym z góry wiadomo było, że jedziemy po naukę, a nie po sukcesy. Wynikało to z faktu, że warunki, w jakich funkcjonujemy, nie pozwalały na wyjazd w czwartek rano, lecz dopiero w czwartek wieczorem. Cała noc w trasie, a w piątek po południu jeden trening i od razu eliminacje. Trudno w takich warunkach o dobry wynik – tym bardziej, że do zawodów zgłosiła się rekordowa liczba 104 zawodników, a tylko 64 kwalifikowało się do wyścigów czwórkami.

Najlepiej wypadł Piotrek Paradowski, który zajął 70. miejsce, a do 64 brakło mu 0.41 sek. 74. był Łukasz Baran (0.29 sek. za Piotrkim), a 75. - Robert Kulesza (0.04 sek. za Łukaszem). Trochę żal, bo gdyby nie całonocna podróż, to na pewno byłoby dużo lepiej. Jednak kolejne doświadczenia, kontakt z nowym torem i czołowymi zawodnikami świata pozwalają mieć nadzieję, że w Mariborze, a potem w Ajdovscinie (Mistrzostwa Europy) będzie lepiej. Relację z zawodów można było oglądać na Eurosport 2 i na Freecasterze, wyniki też są wszystkim znane, więc teraz o czymś innym.



Organizacyjnie i propagandowo odnieśliśmy kilka sukcesów, a najważniejszym z nich jest złożenie podania o organizację Pucharu Świata w Szczawnie-Zdroju w roku 2010. Zaraz po przyjeździe udało mi się skontaktować z panią Melanie Leveau i na jej ręce złożyłem wszystkie materiały z listami poparcia od władz Szczawnia-Zdroju, Starostwa Wałbrzyskiego, firmy Lang Team, która będzie organizowała zawody XCO, naszego klubu oraz PZKol-u (był to ostatni dzień składania podań!). Oczywiście złożenie podania nie jest jednoznaczne z przyznaniem nam organizacji Pucharu Świata. Szanse są jednak duże, bo tylko jedna miejscowość może organizować te zawody jako kombinację XCO + 4X, a nasz największy konkurent – Houffalize – dokłada do swojej przyszłorocznej oferty DH (w tym roku organizowali zawody pokazowe, ale nie mieliśmy czasu, żeby je zobaczyć). Poza tym uzyskaliśmy znakomite oceny od delegata UCI, Anglika Simona Burneya, który 18 kwietnia był w Szczawnie-Zdroju tylko pod kątem obserwacji i oceny naszych możliwości zorganizowania edycji Pucharu Świata w obu konkurencjach. Był zachwycony zarówno zawodami XCO, jak i 4X.





Kalendarz na rok 2010 ogłoszony zostanie 19 czerwca, kiedy będziemy na Pucharze Świata w Mariborze. Czy będziemy skakać z radości, czy będziemy musieli poczekać kolejny rok z nadziejami, że może tym razem się uda? Nie marnowaliśmy jednak czasu na „gdybania”, lecz ostro ruszyliśmy do czołowych zawodników świata, reklamując nasze jesienne zawody Festina Four Cross Night Race, które mają się odbyć już 12 września. Wszystko wskazuje na to, że przyjadą Jared Graves, Guido Tschugg, Johannes Fischbach, Scott Beaumont, Jurg Meijer, Kamil Tatarovic, Tomas Slavik i oczywiście nasz etatowy zwycięzca, Joost Wichman, który w Belgii dostał od nas klubową koszulkę ze swoim nazwiskiem i został drugim (po Brianie Lopesie) honorowym członkiem Wieży Anny.



Przygotowujemy materiały na Maribor, żeby zachęcić jeszcze innych czołowych zawodników do przyjazdu do Szczawna we wrześniu, jednak o tym, czy te zawody w ogóle się odbędą, zdecyduje decyzja, jaka zapadnie w Mariborze. Jeśli dowiemy się, że mamy Puchar Świata, będziemy musieli wrześniowe zawody odwołać, bo przed nami będzie masa pracy. Puchar Świata w Szczawnie planowany jest w dniach 1-2 maja (daty rezerwowe to 24-25 kwietnia oraz 22-23 maja), więc czasu będzie naprawdę bardzo mało.





Warto wspomnieć o jeszcze jednym potencjalnym sukcesie naszej wyprawy do Belgii. Zdenek Pol zwołał w piątek w biurze Pucharu Świata bardzo ważne zebranie o godz. 13:00, którego celem były rozmowy mające na celu zorganizowanie profesjonalnego Pucharu Europy w Four Crossie. Wprawdzie nie udało mi się być na tym zebraniu, gdyż musieliśmy znaleźć jakieś miejsce pobytu, a najbliższe okazało się być 16 km za Houffalize zatem zależało mi, żeby zawodnicy jak najszybciej mogli odpocząć po podróży i pognaliśmy najpierw do hotelu. Ale nasze notowania są bardzo mocne skoro nawet pod moją nieobecność kandydatura Szczawna Zdroju w Pucharze Europy była bezdyskusyjna.

Na zebraniu obecni byli, m.in. Joost Wichman, Johannes Fischbach i Scott Beaumont. Nazwiska te świadczą, że idea zorganizowania Pucharu Europy w 4X ma poważne wsparcie wśród czołowych zawodników Europy. Proponowane lokalizacje PE to Groningen (Holandia), Praga, Szczawno Zdrój, Wilthen, lub Stolberg (Niemcy), miejscówka w Anglii i miejscówka we Francji. Kolejne rozmowy na ten temat już wkrótce w Mariborze.

aDHd

More Fire... Więcej Ognia!!!

Na początku był chaos... i tak już zostało. Została też kupa dobrej zabawy i niekomercyjne zawody robione przez riderów dla riderów. Tak w skrócie można zdefiniować aDHd.Cup.

Wszystko zaczęło się od małego spotkania kilku (dziewięciu) znajomych i zmierzeniu sobie czasów na lokalnej trasie, oraz rozdaniu dyplomów. Potem stwierdziliśmy, że watro zaprosić więcej osób i dzięki temu teraz na zawody zaglądają nie tylko osoby ze Śląska i Zagłębia, ale również z dalszych zakątków Polski, w tym na przykład z Warszawy czy Wrocławia. Marek, jeden z uczestników zapytany o atmosferę na zawodach odpowiedział: "Zawsze jadąc na te zawody bardzo się cieszę że znowu spędzę czas w miłej atmosferze i powalczę o jakieś miejsce..."

Tekst: Marcin „Eshee” Kubaszczyk
Zdjęcia: Krzysztof Czarnecki, Krystian Remin,
Maciej „owoCNIK” HOLEWA



Organizacją zajmuje się oficjalnie 7 osób, ale tak naprawdę 2 razy tyle pomaga przy organizacji i ogarnięciu wszystkiego na miejscu. Oficjalnie organizacją zajmują się: Bartol, Szustak, Guma, Tribal, Maciek, Robson i Eshee. Dzięki tym chłopakom co miesiąc powstaje niespotykana mieszanka chaosu, dobrej zabawy oraz zdrowej rywalizacji.

Wielkie słowa uznania należą się również zaprzyjaźnionej instytucji, które wspierają rozwój tego przedsięwzięcia, czyli sklepowi dobrerowery.com, firmie Uniklima, oraz serwisom internetowym 43RIDE oraz Joy-Ride.pl. Nie możemy zapomnieć również o osobach, które pomagały nam na wszystkich edycjach, między innymi w mierzeniu czasów czy prowadzeniu zapisów. Im również wielkie THX.

Głównym założeniem aDHD jest propagowanie kolarstwa grawitacyjnego na Śląsku i w Zagłębiu. Mimo iż nasz region nie jest specjalnie sprzyjający jeździe z góry na dół, to udało się wykrzesać kilka miejscówek i ogarnąć na nich fajne trasy, które na co dzień zastępują nam górskie stoki Myślenic czy Szczyrku.

Niestety nie ma ich na tyle, aby każda edycja odbywała się na innej miejscówce, ale nie oznacza to, że nie ma gdzie walczyć. Wielu okolicznych riderów dba o to, aby trasy z weekendu na weekend nie były takie same, oraz o to, aby wymagały od nas progresu z dnia na dzień.

Z edycji na edycję impreza się zmienia. Jedni mówią, że na lepsze, a inni że na gorsze. Prawda jest taka, że z każdym kolejnym aDHD Cup-em jest coraz więcej ludzi, dzięki czemu, atmosfera również poprawia się z każdą następną odsłoną naszej offowej imprezy. Każdy zawodnik może podczas przejazdu usłyszeć: „Więcej Ognia!” lub „Dajesz, Dajesz... Puść Te heble!”. „Bardzo podoba mi się idea, a w szczególności zaangażowanie z jakim grupa ludzi spotyka się, żeby wspólnie jeździć, trenować i rozwijać się w swojej ulubionej dziedzinie sportu...” mówi Milena, jedna z dziewczyn, które przyjechały na ostatnią edycję, aby pokibicować zawodnikom i dobrze się bawić.





Pierwsza edycja w sezonie 2009 odbyła się na Wzgórzu św. Doroty w Będzinie. Powoli topniejący śnieg sprawił, iż na trasie powstało bagno. Tony błota nie zniechęciły jednak nikogo i mimo iż na 40 zawodników tylko 25 dało radę ukończyć trasę to i tak wszyscy dobrze się bawili. Pierwsze miejsce zgarnął Maciek „Macicz” Gaciarz, drugi był Michał „Grubcio” Mucha, a trzeci Tomek „Młotek” Molas.

Zdjęcie po prawej na dole: *Krzystian Remin*
Pozostałe zdjęcia: *Krzysztof Czarnecki*



Kolejna edycja to zawody 4x-owe. Chorzowski tor przywitał nas bardzo ładną pogodą. Słońce, sucha nawierzchnie i ponad 30 riderów pozwoliło na dobrą zabawę dzień przed świętami wielkanocnymi. Starty 4-kami i ostatni odpada. Po 4 godzinach finał i... Zwyciężył Adam „Ufik” Budzanowski. Chwilę po nim dojechał Jakub „Lot29” Moćko a jako 3-ci metę odwiedził Krzysiek.





Kolejne zawody jakie organizowaliśmy to downhill w sosnowieckim parku „Milowice”. Ładna pogoda odpowiednia temperatura i przyjemna atmosfera. Dobry doping i fajna trasa. Wielu fotografów, kupa dobrych fotek i ogólne zadowolenie zarówno organizatorów jak i startujących. Pierwszy znowu Adam „Ufik” Budzanowski, drugi Mateusz „Małpa” Gawroński, a trzeci był Piotrek „Żółty” Roszkowski.



Czwarta edycja znowu odbyła się na Wzgórzu św. Doroty, w Będzinie. Mimo iż tydzień poprzedzający zawody był deszczowy, trasa była sucha. Adhd znów zgromadziło raiderów z całego województwa i nie tylko. Tym razem wszyscy zdążyli dotrzeć do mety. Full-e jednak musiały ustąpić pierwszeństwa i ostatecznie pierwszy dojechał Małpa na Dragstarze z Pike-em. Drugi był Bartol, a trzeci Dułbi. Kolejna edycja, 26.07.09, to zawody 4X na torze w Chorzowie. Serdecznie zapraszamy!

ps. Chciał bym serdecznie podziękować Rafałowi (Piratowi), gdyż jego sylwetka bardzo przyczyniła się do rozwoju naszej imprezy. Życzę powodzenia i mam nadzieję, że będziesz z nami, aż do końca.

Nasze zawody są jedną z niewielu imprez, związanych z kolarstwem grawitacyjnym, w naszej okolicy i puki ludzie będą mieli ochotę przyjeżdżać na kolejne edycje, póty my będziemy je organizować. Na koniec chciał bym jeszcze podziękować wszystkim osobą oraz instytucją, które wspierają i pomagają przy organizacji aDHd Cup-u oraz wszystkim, którzy kiedykolwiek dotarli na nasze małe, offowe zawody. Chcę także zaprosić tych, którzy nie mieli jeszcze przyjemności się u nas pojawić, na kolejne edycję oraz odwiedzenie naszej strony internetowej: adhdcup.socjum.pl



Kalendarz zawodów:

1. Wzgórze św. Doroty, Będzin, 14 marzec 2009
2. WPKIW, Chorzów, 11 kwiecień 2009
3. Park Milowice, Sosnowiec, 09 maj 2009
4. Wzgórze św. Doroty, Będzin, 13 czerwiec 2009
5. Kamieniołom w Strzemieszycach, Dąbrowa Górnicza, 25 lipiec 2009
6. Wzgórze św. Doroty, Będzin, 15 sierpień 2009
7. Park Milowice, Sosnowiec, 05 wrzesień 2009
8. Góry (Suprise), 17 październik 2009

Solny Downhill 2009

Tekst: Marcin Górnicki

Zdjęcia: Jarosław „Japek” Marcisz - southbike.pl,
Tadeusz Jeziński - jezier.pl

W ubiegłym roku odbyły się pierwsze w naszym kraju podziemne zawody downhillowe „Solny Downhill 2008”. Organizatorzy zachęteni sukcesem pierwszej edycji postanowili w tym roku kontynuować cykl podziemnych zawodów rowerowych w Kopalni Soli w Bochni. Zawody odbyły się 4 i 5 maja 2009.

Zdjęcie: Jarosław Marcisz



W tym roku, po raz pierwszy w Polsce, zawody były transmitowane w Internecie. Kilka kamer rozmieszczonych na trasie na żywo pokazywało internautom-kibicom zmagania zawodników. Wszystko to okraszone komentarzem Rudego, a cała transmisja zrealizowana została dzięki ekipom Totalbikes.pl i Headshot.pl. Wszystko to oglądało około trzech tysięcy zajaranych zjazdem kibiców :)

Jak na pierwszą tego typu próbę, niemożna mieć większych zastrzeżeń co do przekazu. Miło mi było potem jak wróciłem do domu i koleżanka z uczelni cytowała komentarz Rudego: „I Górnik na deser :)”. Wszystkie przejazdy zostały podzielone na kategorie: Kobiety, Elita, Hobby Full i Hobby Hardtail.

Zdjęcia: *Jarosław Marcisz*





Co do samej trasy to nie zmieniła się ona szczególnie w porównaniu z zeszłym rokiem. Start został przesunięty kilkadziesiąt metrów dalej oraz pojawił się jeden mały funboksik. Najciekawszą jednak nowością, była przeszkoda umieszczona dokładnie na środku najtrudniejszej części trasy, pochylni. Była to wąska szykana z podjazdem, mająca na celu ograniczenie prędkości najszybszych zawodników. Na mecie ustawiony został mały dropik, którego można było daleko polecieć przy odpowiedniej prędkości, tuż obok telebimu pokazującego obraz z kilku kamer, o których pisałem wcześniej. Był również znany z zeszłego roku wyświetlacz, niczym z Pucharu Świata, który pokazywał czasy i nazwiska zawodników.



Pozostałe zdjęcia: Jarosław Marcisz

Zdjęcie: Tadeusz Jezierski

Na zawodach pojawiły się 3 zawodniczki. Byli również riderzy z Czech, a wśród nich najlepszy z kategorii pro Ondrej Barta, który startował na zjazdowej Glorce DH. Wśród kobiet najlepsza okazała się Ania Sojka, najlepszym hobbystą na fullu był Marcin Naczyk, a na sztywniaku Artur Simon, który uzyskał najlepszy czas zawodów (1:29.49).

Zawody, zawodami, szybko się skończyło. Znowu było fajnie i już zapowiadam przyjazd w przyszłym roku. Nie obyło się jednak bez „wpadek”. Pierwsza z nich miała miejsce kiedy po przybyciu w piątek około 1 w nocy, zastaliśmy masę nietrzeźwych małałów, wręcz zanieczyszczających toalety. Przez chwilę zacząłem tęsknić, za ubiegłoroczną akcją „twoja stara”. Drugim niewypałem okazało się śniadanie w postaci: dwóch hamburgerów!!! Totalna kłapa, którą wielu przyplaciło staniem w długiej kolejce do toalety, z tymi, którym również owe śniadanko nie podpasowało ;)

W zeszłym roku poznałem swoją „siostrę”. W tym roku już oficjalnie prezentuję Wam fotkę Górniczy Racing Team! Do zobaczyska 250 metrów pod ziemią! Yo!



25	KURZAC	1: 57.20
26	PALEC	1: 57.21
27	DURAC	1: 58.44
28	ROC	1: 59.29



Rozmawiali: **Zbyszek z Wiktorem**
Zdjęcia: **Kamila Bagińska,**
Mirosław Bańtor,
Jakub Adamiec

Memoriał im. Marka Dunata



W tzw. długi weekend do Szczyrku zjechały setki rowerzystów. Każdy zapewne wie, że to najlepsza miejscówka górską z potencjałem do jazdy FR/DH.

Zdjęcie: **Kamila Bagińska**

(7) czerwiec 2009

www.43RIDE.com

Tegoroczna impreza rowerowa pokazała, że stare czasy mijają i nadchodzi nowa era w Szczyrku. Całą imprezę od początku do końca wymyślił i zorganizował Wiktor Zemanek wraz z Prezesem SIG Miroslawem Batorem. Chciałem napisać relację z zawodów, ale pomyślałem, że krótka przyjacielska rozmowa będzie lepszą formą pokazania tego, co się tam działo. Długo nie czekając jeszcze przed After Party podszedłem do Wiktora, który już po wszystkim mógł się wyluzować i na spokojnie porozmawiać o tym co się wydarzyło.

Zbyszek: Skąd pomysł na taką imprezę?

Wiktor: Wszystko zaczęło się od kontaktu z Markiem Dunatem, szczyrkowskim działaczem kulturalnym i bardzo dobrym znajomym moich rodziców, który chciał razem ze mną zorganizować podobny festiwal. Połączyć dobrą muzykę z kolarstwem zjazdowym. Jednak w tym roku udało nam się zorganizować tylko zawody downhillowe. Ze względu na brak sprzętu musieliśmy odwołać przewidziane koncerty, jednak mam nadzieję, że w przyszłym roku wypali to w taki sposób jak to sobie wyobrażaliśmy. Myślę, że gdyby Marek był dziś tu z nami, to koncerty odbyły by się na tej pierwszej odsłonie szczyrkowskiego festiwalu kolarstwa górskiego. Jednak niestety niedawno musieliśmy pożegnać Marka i dlatego nazwaliśmy imprezę jego imieniem, chcąc na zawsze upamiętnić jego osobę.

Zbyszek: Kto pomógł Ci ogarnąć to wszystko? trasę, nadzór nad nią, w końcu było tam pełno ludzi z obsługi.

Wiktor: W przygotowaniu tej imprezy pomagał mi sztab moich przyjaciół, bez których nic by się nie udało. I to im należy być wdzięcznym za przygotowanie tej imprezy. Począwszy od pana Mirka, który pomógł załatwić stosowne pozwolenia, poprzez Ziela, który pomógł wytyczyć i zaprojektować trasę, którą zrobili najlepsi budowniczy jakich znam. W tym miejscu wielka piątka dla całej ekipy przygotowującej trasę, która uwinęła się w ekspresowym tempie zaraz po tym jak stopniał śnieg, a stopniał dopiero na 3 tygodnie przed zawodami. Całość imprezy w piątek, sobotę i niedzielę pomogli mi ogarnąć przyjaciele ze studiów oraz przyjaciele ze Szczyrku. Bardzo chcę podziękować Kubie, Sylwii, Sonii, Agacie, pani Ani i pani Basi za ogarnięcie biur zawodów. Może będę się powtarzał, ale powiem to jeszcze raz, jestem niezmiernie wdzięczny wszystkim tym ludziom, którzy poświęcili swój czas i przyczynili się do powstania Memoriału Marka Dunata 1FKG Szczyrk 2009. Mam nadzieję, że za rok znów spotkamy się w tym samym składzie i zrobimy jeszcze większą i lepszą imprezę.

Zdjęcia: **Miroslaw Bator**



Zbyszek: Będąc w Szczyrku czułem, że są zawody, ale też czuło się swobodę, brak spina-
nia się, nadymania, wakacyjny klimat, powiedziałbym braterstwo. Myślisz, że tak powinny
wyglądać imprezy rowerowe?

Wiktor: Dokładnie tak. Moim zdaniem w rowerowaniu jest ważne to, żeby się dobrze bawić w
zgranej ekipie, bez ciśnienia. Taki klimat został zapoczątkowany w zeszłym roku, kiedy to zorga-
nizowaliśmy pierwsze majowe zawody w gronie 10 bliskich znajomych. Oczywiście bardzo ka-
meralne i nieoficjalne. W tym roku jest to odrobinę większa impreza, również w gronie świetnych
znajomych i mam nadzieję, że tak będzie zawsze.



Zdjęcia: Mirosław Bator





Zdjęcie pucharu: **Mirosław Bator**
Zdjęcia z podium: **Jakub Adamiec**

Zbyszek: W tym roku chyba najważniejszą nagrodę, czyli przechodni puchar zdobył najszybszy zawodnik z kat. Masters „WALA” (gratuluje WALI szybkości i zwycięstwa), a za rok ma go bronić. Wyjaśnij mastersom, którzy w przyszłym roku mogą go zdobyć ideę tegoż pucharu.

Wiktor: Tak, Wala zdobył najważniejszą nagrodę tej imprezy, czyli puchar przechodni w kategorii masters, którego fundatorem jest pan Mieczysław Migdał. Ideą tego trofeum jest to, aby ludzie nie rezygnowali z tego sportu ze względu na wiek czy inne problemy życiowe, które wiążą się z kategorią „masters”. Jeżeli jeździć, to do końca i zdobyć choć raz szczyrkowski kryształ. A jak wspominałeś, owszem Wala musi bronić pucharu w przyszłym roku, a jeżeli uda mu się jeszcze 2 razy z rzędu utrzymać tytuł najszybszego mastersa, to będzie mógł na wieki wieków postawić puchar na półce. Jeżeli jednak znajdzie się szybszy, będzie musiał go oddać nowemu liderowi w najstarszej kategorii. Mam nadzieję, że ta nagroda zmotywuje wszystkich do ciężkiego treningu by w przyszłości sięgnąć po kryształ.





Zdjęcia: *Jakub Adamiec*

Zbyszek: Świetnie przygotowana trasa na zawody podzieli los wszystkich polskich tras po zawodach?

Wiktor: Liczę na to, że nie. Chciałbym, aby ta trasa została oficjalną trasą DH w Szczyrku, aby z dnia na dzień stawała się coraz lepsza, doskonalsza i ciekawsza, ale aby tak się stało potrzebujemy wielu pozwoleń, a przede wszystkim chęci i zaangażowania lokalnej ludności i władz w tworzenie infrastruktury DH w Szczyrku. Jak wiadomo podniesie to atrakcyjność Szczyrku na rynku turystyki aktywnej.





Zdjęcia: *Kamila Bagińska*

Zbyszek: Słyszałem tu i tam, że na jesieni możemy spodziewać się następnej szczyrkowej ściganki.

Wiktor: Owszem, słyszeć się dało, jest pewien niecodzienny pomysł zorganizowania fajnego rowerowego spędu w Szczyrku, ale nie będę ujawniał szczegółów. Jedyne co mogę powiedzieć to fakt, że dowiedzieć się będzie można o tym od znajomego, wieść niesiona z ust do ust. Trzeba będzie pilnie śledzić każde rowerowe forum, a będzie ciekawie. I w tym wypadku liczę na wszystkich bikerów.

Zbyszek: Jeszcze raz gratuluje zorganizowania takiej imprezy, oby się przerodziła w cykl coroczny. Musimy kończyć, bo after zagłusza nasze myśli i niewykluczone, że Wala zapełni złotym napojem przechodni puchar, a Tywon nie może uwierzyć, że to nie on wygrał. Wiktorze do następnej imprezy!

Wiktor: Dzięki! I nie do następnej imprezy, bo tu można pojeździć i dobrze się bawić bez większej imprezy. Chodzi o zgraną ekipę i dobry klimat. Do zobaczenia na trasie!

Zdjęcie: Kamila Bagińska

Babskim okiem...

DH Contest MYŚLENICE

Tekst: Justyna John

Zdjęcia: Kamila Bagińska,
Kamil Mitan

Sezon 2009 czas zacząć! Ta idea przyświeca nam od czwartku wieczorem, kiedy to brudnym, ledwo (ale nadal) jeżdżącym Turbolanosem mkniemy z Miasta Świętej Wieży ku Myślenicom. W głośnikach na przemian Vader / Blade Loki i jakieś wymysły Tomasza vel Gonza. Zmęczone towarzystwo tłucze się po mnie aż ze Stolicy, ale kto siedzi z głową przy głośniku ten siedzi – nawet spać nie dadzą. Podbijamy na kwaterę - nawigacja myli drogę - jesteśmy w czarnej dziurze - nie ten adres! No, nareszcie pod Reklińcem. Wbijamy do domku, a tu niespodzianka! Cały domek miał być nasz, mamy Obcego! To ktoś spoza światka rowerowego – nie dobrze, nie zrozumie potrzeby ‘nocnej her-

batki’. Jest już Prezes, Acidoom i oczywiście Agulka. No to zajmujemy pokoje, Olek dojedzie jutro. Chyba o kimś zapomnieliśmy. Zaczynamy integrację, śmiech na korytarzu, jak spod ziemi wyrasta reszta ekipy - Polini, czy Ty dziecko nie masz gdzie spać? Budzimy Obcego. Będzie niepokieszony... Jest 3 w nocy... Stuk puk, Żwirku, otwórz!! No otwieraj te drzwi!! Chyba zamknął się w sobie. A nie, przepraszam - wychyla się kudłaty łepek. Jakież ogromne jest nasze zdziwienie kiedy spod czarnych zmierzwionych włosków wyłania się buzia Hubcia Posmyka. Znów na jednej kwaterze, szkoda tylko, że jedną noc, bo zwiewa do swojego teamu... Każdy ma wyrko. Nie nastawiaj się na wyspa-

nie, nie dzisiaj. Rozmowom nie ma końca – o 6 rano kładziemy się spać. Gdzie moja mineralna? Wstręciuchy wyżłopały wszystko. Już o 9 jedziemy z Marczykiem do sklepu. Tina Kierowiec. Stan Marusia pozostawia wiele do życzenia... Chyba go coś boli, czas na lek od goździkowej albo rybę - w końcu ona wpływa na wszystko. Gonzowego nie idzie dobudzić, że o reszcie nie wspomnę. Dopiero zapach żarcia magicznym sposobem wywabia towarzyszo z łóżek. Ogarniamy sprzęty. Jest i on! Pan Trener przyjechał! Wskazówki na szybko jakie ciśnienie w oponach, na ile ustawić sprężynę w Roco i wypad na stok.

Zdjęcie: *Kamila Bagińska*





Coś sucho, kurzy się, a może to tylko pierwsze wrażenie? Traska różni się od tej z otwarcia sezonu 2008. Meta nie po tej stronie lasu. Czego się spodziewać? Wyciąg na szczęście działa w miarę szybko. Czujemy. Zakręty przyjemne, trawersy do ogarnięcia. Hopy nie na moje siły i korzonki w ilości mniejszej niż w zeszłym sezonie. Wszędzie obłoki kurzu. To dopiero początek – sporo ludzi zjedzie jutro, dziś dopiero piątek. Ze zjazdu na zjazd trasa staje się coraz przyjemniejsza, szukamy odpowiedniej linii, a przede wszystkim czas nauczyć się jeździć od nowa. Full to nie sztywniak, przestawianie się na dwa amory trochę potrwa. Ładzio miodzio szeregowy, radzimy sobie. Zmęczeni, z bananami na ryjkach poczyniamy pierwsze obserwacje. Jest sporo ludzi. Kobiet też kilka się przewinęło - nowe twarze. Obcy język. Nie, to nie Polacy. Będzie z kim jutro pojeździć. A tymczasem jakieś papu i spać. Oho, wszystko pozamykane. Burżuazja idzie do Black and White. Jakież łososie w sosie, sushi, sałateczki greckie. A kto najlepiej na tym wyszedł? Fan kotleta z frytkami za 17 PLNów. On jeden nie był głodny po wyjściu z lokalu.. Do domku, integracja trwa, Markowi ginie pościel. Chęć poznania uroków spania w garażu? Spoko ziomuś, to tylko mała przeprowadzka. Spaaaaać!



Bez większych ekscesów dożyliśmy poranka. Schemat się powtarza. Śniadanko, serwis rowerków i na stok. Rajderów jakby więcej, wszystko bardziej pyliste. 'O, nowy jersey?'. 'Nie, zdążyłem raz zjechać i to bez gleby, jest tak sucho.' Widać. Czarna koszulka natychmiast staje się piaskowa. Więcej dziur, bandy tracą swą pierwotną formę. Pokonujemy małe coś na końcu. Jaka hopa? Tyś hopę widział! Taktyka 'na krawężnik' to jest to. Chyba czas na zapisy. Za czym Panie ta kolejka? To nie ostatnia paróweczka. 40 minut stania wśród spoconych męskich ciał. Wentylacja przynajmniej działa :P Zaraz, zaraz! Czyje to cycki? Co to za blond koafiura? Pomruki dają się słyszeć w całym 'grzybku'. Zerkam w miarę dyskretnie. Kogoś mi przypomina... Pinkbike? Hot Hot, Tereza! Szok. Wdzięku i urody odmówić jej nie można, ciekawe jak jeździ. Uaa!! Jestem już zapisana. Wygłupami w kolejce zabiliśmy czas, a teraz z powrotem na stok. Gdzieś w tle opalone, nie do końca ubrane ciało. Ja nawet po bułki do sklepu nie ruszam się bez kasku, nie chcę znów zorać sobie połowy twarzy. A tu moda a'la kanadyjski PROs – brak zbroi, poduszki powietrzne na wierzchu. Panowie, ślinicie się jak bassety. Toż to nie przystoi! Jadę za nią, technicznie dobrze, prędkościowo zbliżona. Widać, że jej się chce, stara się. Ma punkt: obala mit, że rajderka musi być brzydka. I chwala jej za to. Uśmiechy na dole, niestety bariera językowa robi swoje. No i zamknęli nam wyciąg... Ewakuacja do domku. Kto wam powiedział, że kobiety nigdy nie są głodne? Bujdy na resorach. Dziś spokojnie. Mały spacer, omawianie trasy i strategii na jutro. Czas na kimę. Olkowe spatulku działa - cały domek cichy jakby nikogo w nim nie było.





Nadchodzi 'ten dzień'. Poranek 26 kwietnia. Nerwicy można dostać. Nagle wszystko znika, nie można znaleźć nawet szklanki na herbatę. DaGonz zapomniał pozmywać? Nieważne. Górniś okupuje łazienkę. Najseksowniejsza kłata Cyklozy musi zrobić się na bóstwo. Szkoda, że Turner zawiódł w decydującym momencie, bo właściciel odpicowany bez zarzutu. Na szybko zbieramy się na Chełm. Każdy w festyniarskim outficie. Trzeba się pokazać. Znajome pyszczki. Doliczyli się 449 zawodników. W tym Słowaków, Czechów i Ekipę 4 Mountains Team z Wysp Brytyjskich. Tak liczyłam na przyjazd Helen Gaskell... Może innym razem... Cała impreza zakrawa na rekord ilościowy. A jak z jakością? Na szczęście nie ma samych facetów. 13 kobiet - Słowaczki, Czeszki i My - pewnie siebie Polki o całkiem fajnych biustach :P Wbijamy na górę. Ostatnie inspekcje traski. Czas na eliminacje. Lecą kategorie. Zaczynamy mieć stresika - odreagowujemy na placu zabaw. Razem z OldPrykami szalejemy na zjeżdżalniach. Soja zachowuje się jak dziecko - zaraża nas swoim optymizmem, a relaks robi swoje. Czas na rampstart. Dźwięk zegara sprawia, że robi mi się niedobrze. Nie lubię... 3,2,1-piecem! Wszystko ładnie pięknie, ale gdzie jest objazd gapa?! Wbiłam się widowiskowo w taśmę. Kibice będą mieli co opowiadać. W słowach nie przebieram, strata prawie 10 sekund na wyplątywaniu się z farfocli + pytanie czy doliczą dodatkowe 10 za przekroczenie taśmy. Ogień dalej. Już na mecie i o dziwo nie jest tak źle. Na lajcie, nie ostatnia. Małe prywatne zwycięstwo. Czasowo lepsza od niektórych facetów, do innych strata niecałej sekundy. Nikt się ich nie pyta co popsuli, liczby mówią swoje - sami mnie tego uczyliście drogie Kaduki. No i nie ostatnia, zadowolona z przejazdu mimo pierwszego wypadu w góry na fullu. Panowie z ekipy troszkę gorzej, za to Olek z piękna lokatą jest w finale. Rozpiera mnie duma – radzi sobie chłopak. A ja? Może kiedyś... Jak to się mówi - za 3 lata mistrzem świata...

Zdjęcie: Kamila Bagińska



Czas na finał. Wszystko idzie szybciej, chociaż paradoksalnie nerwów brak. Pikadelfko czasu też nie wkurza tak jak wcześniej - co będzie to będzie. W dół. Błyski fleszy. Na gapie krzyki - tu jest objazd. I pokazywanie łapami gdzie zjechać. Spokojnie, pamiętam już, ale dziękuję za pomoc - ma się wiernych fanów ;) Znowu aparaty. Gdzieś jakiś doping. Nie rozróżniam słów, za bardzo koncentruję się na jeździe. Zwichnięta na lekkiej atletyce kostka daje o sobie znać. Na szczęście nie na tyle, żeby w jakimkolwiek stopniu wpłynąć na wyniki. Kamyczki, trawers - byleby nie wjechać na Kasię, hardtaile jeżdżą inaczej, ale zawzięta się, poradzi sobie - wierzę w nią, nagle korzenie. Ostatnia banda, widzę Miškę. Różowe frędzle na kasku nie dają się nie zauważyć. To oznacza tylko jedno - czas nie jest zły. Opuuszczam troszkę. To błąd, największy błąd finału. Już za metą. Po chwili porównuję czasy. No tak, nie jest źle, ale te brakujące 4 sekundy do Terri. Nie mogę sobie darować. Gratulujemy sobie, uśmiechy, zadowolenie mimo wszystko. Żadnej gleby, Progress widać. Nie czekamy na rozdanie. Out do domku, pakowanko. Turbolanos aż się ugina. Korki na Autostradzie. Jedziemy przez Paryż. Pamiątkowe foty przy białej tabliczce z niebieską obwódką, ale oszukali nas! Miały być Pola Elizejskie, kawiarenki i atmosfera wielkiego miasta! Bo wiesz DaGonz, wieża Eiffle'a to był tamten mały transformator, a to pole z ziemniakami to właściwie pasuje na Champs Elysses. Stacja benzynowa jak z PRLu. Zasypiam. Plany na przyszłość? Góra Żar Misie Pysie.



Zdjęcie po lewej: Kamil Mitan
Zdjęcie po prawej: Kamila Bagińska

Babskim okiem...

DH Contest GÓRA ŻAR

Tekst: **Justyna John**

Zdjęcia: **Piotr Matuszczak, Piotr Seweryn**

Nie ma to jak dobra motywacja. W zeszłym roku po zawodach na Górze Żar byłam przerażona: Robercik się połamał, najbliższe otoczenie zaliczało w piękny sposób gleby. Nic tylko bać się trasy. Zdesperowana, z nadzieją, że poradzę sobie na bardzo trudnej (jak opisali mi Panowie Kaduki) trasie postanowiłam wystartować w 2 edycji Pucharu Polski.

W czwartek wieczorem spokojnie dotarliśmy ze Stolicy do Międzybrodzia. Nakręcając się opowiadaniami o przerażającym Rock Gardenie nie mogliśmy doczekać się inspekcji trasy.



Nastał piątek. Rowerek skręcony, oponki odpowiednie - czas ruszać. Z podwórka widać Górę Żar. Wydaje się dość spora, kąt nachylenia mniejszy niż na Chełmie. Eee, czyżby ktoś oszukiwał mówiąc o trawersach? Zobaczymy. Myk na górę, coś nowego - kolejka zamiast wyścigu. Duży plus podczas deszczu - człowiek nie zmarznie i nie zmoknie. Tylko dlaczego mieści się tak mało ludzi? Nie ma co wybrzydzać - dobrze jest jak jest. Wysiadka z kolejki. Widoki przepiękne, ale zaraz zaraz - co tu robi jakaś nartostrada? Zakręty na trawie? To coś a'la Wierchomla? Na szczęście widać kamyczki. I w tle coś szarego pod krzakami. Kaski na łeb i zjeżdżamy. Tempem piknikowym badamy trasę. Zakręty ciekawe, można się na nich ładnie wyłożyć co przed chwilą pokazał jakiś hardtail. Dojeżdżam do jakiegoś skupiska głazików. To ten słynny rock garden? No nie, czuję się oszukana! Miały być kamienie wielkości telewizorów w dużych odstępach i to tak, że trzeba je latać bo nie ma jak przejechać. Trudne nawet dla chłopaków z elity. A co widzę? Może i faktycznie spore, ale blisko siebie. I latać nie trzeba. Już wybrałam swoją linię - po lewej, przy taśmach, prosto i bez skakania. Po co się męczyć i narażać na niepotrzebną głębę w razie zahaczenia? Właśnie nastąpiła prezentacja fikołków z rowem. Przy 2 sekcji z kamieniami, hak tylnym kołem - widowiskowo kolego.

Jedziemy dalej – mini wybicie na stoku. Niby nic a cieszy. Dalej prosta droga, tak zwana napędzajka. Czyżby należało spodziewać się jakiejś hopy? Jest i ona. Niewielka drewniana 'wyskocznia'. Za nią druga. Ładnie zrobione, nawet przemysłane – podoba mi się. Wpadam do lasku. Luźne kamienie są wszędzie, gdzieś niedzie jakiś korzonek, zakręcik - wypadaloby pokonać technicznie. Mały błąd może skończyć się spotkaniem z drzewem przy nieumiejętnej (czyli mojej) jeździe.





Znów nartostrada, znów lasek, dla odmiany nartostrada i dla odmiany lasek. Kurzy się nieziemsko. Luźne kamienie wypadają spod kół, ale zaczyna się chmurzyć, jakby chciało popadać – czy jutro będą potrzebne mudy? A jak z niedzielą? Nie ma się czym przejmować - jak będzie tak będzie. Czas na ostatni odcinek trasy. Jest i trawers! A puszczaj babo te heble, bo Cię ściągnie na dół. Ostra reprimenda sprowadza na ziemię. Szef wie wszystko, szefa się słucha. Rozwidlenie drogi, może hopa? Podjeżdżamy. Ooo nie, do tego mnie nie namówicie. Niedobrze robi mi się od samego patrzenia na nią, a co dopiero ewentualnego skakania. Czy wielka? Spora, ale to lądowanie... Wybija wysoko, leci się daleko. Przekrzywi w locie i będzie bum. Życzę szczęścia wszystkim latającym, ja się nie podejmuję, może kiedyś.



Ze zjazdu na zjazd zapamiętuję coraz więcej elementów, wybieram linie, obserwuję jak jeżdżą inni. Ciekawe koncepcje na kamieniach, jeszcze ciekawsze na nartostradach (styl 'jak najkrótsza linia' nie zawsze okazuje się najlepsza). Dobrze, że jest sucho – myślę, że podczas tego wyjazdu obejdzie się bez wizyty w ambulansie.

Wieczorem mały grill u Sztamerów – Gromit pali kiełbaski, Agata opowiada o swoich liniach przejazdu. Gdzieś obok przelatują Wincenciaki, a Gonzo raczy nas kawałami o rekinach i nie tylko ;) Pozytywne zakończenie dnia, ustawka na następny dzień i wnioski. Trasa zdecydowanie nam nie leży. Niby nie trudna, ale jakaś dziwna. Po prostu specyficzna, takie trzeba lubić, ale grunt to ogarnąć.



Sobota – chłopaki z Tarnowskich Gór mieszkający z nami w domku nie bardzo są w stanie jeździć. Szkoda, mieli ambicje... Zaczyna kropić. W drodze do sklepu po zakupy zauważam ogromną, czarną chmurę. Następuje pytanie - od razu mudy i czekać na deszcz czy na minionach podczas deszczu? Lenistwo bierze górę. Pierwszy zjazd - sucho jak pieprz, a niby w nocy kropiło. Drugi, trzeci, piąty - nadal nie pada. Nagle w kolejce poruszenie - nic nie widać! Mgła jak mleko – niewiele widać. Doczekam się do Patryka - zielonego Commencala widać nawet w takich warunkach. Poza tym miał ciekawe rozwiązania na Wierchomli, może teraz też coś podpatrzę. W połowie trasy-łup. Mżawka. Niemiło, zimno. Docieramy na dół w jednym kawałku. W sumie przyczepność okay - spróbuję poślizgać się trochę na trawce. Znów na górę. I spokojnie, rozważnie, z zatrzymaniem w dół. W tym miejscu po pierwsze: Kermitowi należą się ogromne przeprosiny za kolizję w środku lasu. Całe szczęście, że jesteś cały. Za to następnym razem nie będę was słuchała i pojedziecie spokojnie i bezstresowo przodem ;) Po drugie natomiast Panu Arkadiuszowi P. życzymy szybkiego powrotu do zdrowia i formy.

Wracając do tematu – pada coraz bardziej, oponki też zaczynają się zalepiać. Na stoku pełno błota, przy wlocie do lasu pustynia, zero trzymania. Gliniasta maź jest wszędzie – na twarzy, ciuchach. But nie trzyma :/ robi się mokro, ślizga się. Łup w kamień. Tego nie lubimy. Koniec jazdy na dziś. Łzy w oczach, wielka prośba ‘tam, do góry’, żeby ścigną były na swoim miejscu i sprint do ambulansu. ‘A co pani tu robi?’ ‘No cóż, skręcenie ponad miesiąc temu.’ ‘A nie mogła Pani spokojnie przeleżeć tego?’ ‘Studia nie pozwalają’ ‘Wojsko?’ ‘Nie, AWF’. ‘Dwa dni nie ruszania nogą, teraz zmrozimy, zakaz jazdy’ ‘Nie ma mowy, nawet nie spuchło, jutro startuję’ „Zagra Pani w nami w karty? Może Pani otrzeźwieje trochę’ ‘Dajcie bandaż, wracam na stok’. Oczy jak 5 złotych. No jak to? 2 dni? Chyba się panu coś pomyliło, ale dziękuję za schłodzenie. Jednak powrót na stok dziś nie wchodzi w grę. Na trawersie widać glebę za glebą. Za duże ryzyko, a do domku za daleko żeby zmieniać na mudy. Czekamy na myjkę. Wymieniamy z dziewczynami poglądy na temat trasy, swoich i cudzych rowerów oraz rzecz jasna raiderów ;) Tak, niektórym nawet strój i nowy ‘samojeżdzący’ rower nic nie da.

Norka czyściutka, Sunn też. Czas do domku. Zabawa w małego ortopedę: najpierw zimna woda bo zamrażacz coś przestał działać albo ja mam urojenia, później altacet i mocne usztywnienie. Zawsze działa - polecam wszystkim. Wato byłoby się zrelaksować. To co? Spaać!



Niedziela. Trawa jakby jeszcze mokra, ale jest 8. Słońce wpada do okien, pogoda jak marzenie. Mniej więcej 2 zjazdy przed eliminacjami. Zobaczymy w jaki sposób wyrobiła się ziemia. Już wiem, że dziś z jazdy za dużo nie będzie. Zjeżdżam ziewając, a spałam z 10 godzin. Takie życie. Plus za deszcz – minionki kleją się jak szalone. Tylko te buty. Na Czarną już będą 5.10 i skończy się problem znikającego TinkyWinkie.

Eliminacje. Stoimy z dziewczynami u góry wygłupiając się jak zwykle. Gdzieś w tle szalony fotograf Sewi podkłada wszystkim aparat pod nos robiąc mniej lub bardziej kompromitujące zdjęcia. Atmosfera rozluźnia się, jakoś nie dociera do mnie, że to już zaraz. Sędzia żartuje razem z nami, kurzy przy tym prozdrowotną fajeczkę twierdząc, że 'dobry śmierdziuch nie jest zły'. Niech i tak będzie. Każdy ma swój świat i swoje zabawki. Oho, ktoś czyta mój numer. No to jeszcze chwila. Nie? To ja już jadę? Jestem w szoku.



Metodą 'na śpiocha' staczam się w dół. Spokojnie, bez nerwów, swoim tempem. To tylko eliminacje, przechodzimy wszystkie. A nie, przepraszam, na zakręcie pięknie opanowanym zaszaleję. Składamy się do prawej i... Auaaaaaa!! Skąd tu ten kamień? Tego nie było. Z czerwonego Tinkiego odpada fragment lakieru, kostka dostaje w bok. O nie, tego nie było w planie! A w nosie z tym, gleby nie było więc byle szybciej na dół. Byle tylko dostać zamrażacz. Łzy cisną się do oczu – trza być twardym, a nie miętkim! Nic nie pękło, to na pewno, nic się nie skręciło. Czas niezły - dobra motywacja to podstawa. Jestem z siebie zadowolona. Rzut rowerem, but w nogi i spokój. Ktoś idzie, niesie chłodziarkę w sprayu. Eee, mały siniak, niepotrzebnie dramatyzuję. 'Mamy z Panią sajgon' 'Wie Pan, baby tak czasem mają' 'Teraz proszę ostrożniej, powodzenia'. Spoko. Chwila odpoczynku i znów na górę. Wiem, że mogę pojechać lepiej.

Trasa mi się nie podoba, ale podoba mi się moja jazda na niej, przynajmniej momentami. Finały: Dibi zdenerwowana napędem, Karola z krzywym kołem. Zachwytu na twarzach nie widać. Czas jechać. Znów spokojnie, swoim tempem – co będzie to będzie. Wpad do ostatniego lasku. Bum! Jakim cudem? Nie pytajcie, nie wiem. Zaatakowało mnie drzewo to pewne. Zbieram się ładną chwilę, na pewno czas gorszy niż w eliminacjach. Ktoś coś krzyczy, a mnie jest już obojętne. No cóż, bywa. Grunt to być zadowoloną ze swojego przejazdu. Już na mecie. Spokojna, cała w kurzu z lekko przekrzywionym mostkiem, ale z jakąś dziwną satysfakcją. A jak reszta? Góra Żar płata figle – tu zerwany łańcuch, tam koła w ósemki, ktoś wskoczył komuś na plecy po hophie, jeszcze ktoś inny niezbyt przyjemnie się połamał. Czekać na rozdanie? O krok od kartki papieru z nazwiskiem więc po co, w tym czasie się spakujemy. Na pocieszenie jadę na pomidorówkę.

„Przez myśl przebija mi się jedno - czy historie o Czarnej Górze okażą się równie zmyślane jak te o Górze Żar? Miejmy nadzieję, że nie. Ktoś powiedział – na Siennej jest najtrudniejsza trasa w Polsce. Weryfikacja danych już 24 maja.”



Zdjęcie po prawej: **Marcin Olszewski**
Zdjęcie po lewej: **Joanna Pająk**

Babskim okiem...

DH Contest CZARNA GÓRA

Tekst: **Justyna John**

Zdjęcia: **Joanna Pająk, Marcin Olszewski**

„Magiczna liczba 3: trzecie miejsce na trzeciej edycji Pucharu Polski. Magiczne miejsce - Czarna Góra. Rozstawiona jako najtrudniejsza trasa w Polsce zajmuje całe moje myśli.”

Na miejscówkę wybieramy się tradycyjnie już w czwartek wieczorem. Miła droga: prosta, bez dziur i ekip remontowych. W sumie wszystko ładnie pięknie gdyby nie cudowna nawigacja. Wyprowadziła nas w pole... Do celu 20km, została nam do objechania góra... i zamiast puścić nas główną drogą, to kazała jechać lasem. Ciemno, zimno. Sama nie wiem czy to klimat Mickiewiczowskich Dziadów czy może amerykańskiego horroru klasy B. Nerwy puściły mi w momencie wąskiego zakrętu między dwoma skarpami, a przede mną jakieś błoto. Powrót na drogę i szukanie na własną rękę drogowskazu na Stronie Śląskie. Po chwili jest i on - z bananami na bużkach trafiamy do naszego domku. Żeby nie było, to nie żadna kryptoreklama, a zwykła chęć pochwalenia się - gościniec Czeremcha prezentuje się zjawiskowo. Wszędzie marmury, piaskowce, czyściutko i aż chce się żyć. No i do tego działająca lodówka :) Zrobiło się późno. Dziś już spać, rowerki skręcimy jutro.





Z samego rana rzut okiem na pogodę. Zapowiada się nie najgorzej, póki co nie pada. Nawet jakby słończko nieśmiało chciało wyjść z za chmur. 5 km srebrnym prażuchem i jesteśmy na miejscu. Góra jak góra. Niezbyt wysoka, w miarę stroma. Na końcu coś się czerwieni. Tyczki? A miało nie być klimatów rodem z Wierchomli. Za to ten las wygląda niepokojąco. W sumie wszystko okaże się podczas wjazdu wyciągiem i zjazdu w dół. Siadam na krzeselko - miła odmiana po tłocznej kolejce na Żarze, i jadę na szczyt.

Po drodze widać elementy trasy: drewniaka na końcu, hopkę przy wypadzie z lasu, coś na kształt błotnistej ścieżki zaraz pod mną, po lewej zakręty z czymś tajemniczym i osławione kamienie. Z lotu wróbla wydają się płaskie - wrażeń nie mija po spojrzeniu na ugięcie amorka, dampera oraz ruchach samego zawodnika - to jakiś hardkor! Nie ma co się rozczulać. Czas się zazbrojować i zjechać. Diabeł uważa, że momentami jest ciężko - jemu nie można nie wierzyć. Zawijamy się na dół. Tempem spacerowym kamyczki, ścianka z kamieni. Spostrzeżenia? Mamo, co ja tu robię! Nie chcę pogotowia na dzień dobry.

Rzuca mną jak szmacianą lalką, a i tak nie pada - wolę nie dowiedzieć się jak wygląda sytuacja po deszczu. W lasku sytuacja wygląda nie mniej strasznie - zakręty, korzenie, nerwy mi wysiadają, no ile można? Wypad na mini polankę, tak zwana chwila relaksu. I oto przede mną za zakrętem, małą kładką i mini przeszkadzajką wyłania się błotna ścieżynka. TO widziałam z wyciągu. TO wygląda groźnie

i na tym będą odchodziły moje gleby - to pewne. A teraz można odpocząć- bardzo miła sekcja w lesie: zakręty między drzewkami, ale nie jakieś ekstremalne, raczej lekkie łuki, dwa niewielkie drewniaczki i kamyczki po bandzie. Oto jest polana.

Specyfika inna niż na Wiercho, no i ta hopa - działa mi na psychikę, bo dumnie stojący nieco dalej drewniak mimo, że jak dla mnie spory - jest stolikiem. I tak oto w 1 kawałku dojechałam do końca trasy. Jakież refleksje? Trudna, trudna i jeszcze raz trudna. Nie poradzę sobie ze wszystkimi elementami. Ale dlaczego mi się podoba? Tego nie wiem. Mimo wszystko jest w jakiś dziwny sposób przyjemna. Zjeżdżamy jeszcze kilka razy.

Za każdym razem zaskakują mnie nowe elementy, nowe możliwości trasy, ale koszmar zaczyna się spełniać - chmury tworzą klimat grozy, zaraz lunie deszcz i skończy się rumakowanie. Zostają przy autku, wjazd na górę teraz może być ryzykowny. Olek, gdzie Ty się podziewasz? Jest i on. Mamy 5 minut na spakowanie się i powrót do domu. Na prędkości, ale udało się - zamknięcie drzwiczek prażucha nastąpiło równocześnie z rozdeszczeniem. No to mamy całe popołudnie na obgadanie trasy. Zjawia się Karola, Paweł, Piotrek i Zabójczy. Doborowe towarzyszo snuje plany, wyciąga wnioski i marzy, marzy, marzy...

Nadchodzi sobota - mokro, niemiło, pochmurno... Aż strach wychylić nos zza drzwi. Ale nie pękamy, my nie jesteśmy dętkami z bazaru. Ubrać się ciepło, zjeżdżać, troszkę pokrapuje, ale ogólnie się przejaśnia. Jest już nas 5: Dibi, Karola, Kasia, Agata no i ja. Mocna ekipa. Kręcą się niby jakieś lokalne koleżanki, ale żadna jak na razie nie ma odwagi zjechać trasę. W sumie - jasna bluza na takie warunki nie pasuje, a ubrudzić się nie wypada. Czas zapisów. Ekipa zaczyna się wykruszać. Ja rozumiem, że gleby potrafią nieźle człowieka zniechęcić: co chwila drzewo po lewej, drzewo po prawej, jakiś banner się skosi - ja tu widzę dodatkowe atrakcje dla nieumiejętnych zjazdowców. I wychodzi na to, że startuję sama. Namber łan, co to będzie.

W domku relaksik - jakieś jedzonko, w odwiedzinach przyjeżdża Kasia z Frodem. Ziemia podsycha, co widać po ogródku - dziewczyny decydują się zapisać z rana. Czas do łóżka, wyspanie przed zawodami to podstawa.





Zdjęcia: **Joanna Pajk**



Nadchodzi niedziela. Hopy oblatane, elementy do zejścia poznam przy pierwszym przejeździe. Może uda się płynnie zjechać całość. Chciałabym.. Myk na górę, no nie, nie wyszło wszystko. Zmieniłam opony na minionki, ale las mokry, korzenie śliskie. 5.10 trzymają się jak głupie - albo będę jechała pewnie, albo sprowadzam - decyzja ostateczna.

Tymczasem zamieszanie. Jest nas 6! Mamy lokalerskę- biały HaiBike. Hmm, proszę Pani, my się martwimy o panią na tym sprzęcie na tej trasie. Nie było mi jednak dane zobaczyć koleżanki w akcji. Ponoć zrezygnowała... A tymczasem martw się babo o swój tyłek. Eliminacje. Trzęsą mi się łapki - tak, to nerwy. 3,2,1 - lecim! Kamienie jakby pozamieniały się miejscami. Amnezja? A może alzheimer już? Co tu robi ten element? No doobra, czas na ściankę, wyrzuciło - sprowadzano numer raz. Wlot do lasku bez specjalnego kalectwa do czasu: zakręt mnie pokonał.

Myk z Norki i tak aż do łatwiejszego odcinka. Dostałam speeda w nogach jakby mnie co najmniej jakiś grizzly gonił. Wskakuję z powrotem na pomykacza i jadę. Ładnie drewnienko, ładnie obok mostka, nie najgorzej przeszkadzajka. I znów atakuje mnie moja ulubiona sekcja - błocko ześlizguje w bannery. Żeby się nie zahaczyć, żeby nie utknąć w siatkach. Konstruktywny doping z wyciągu rozbraja. Dobra, koniec kasztanienia - śmigam na dół, bo zaczyna mnie to nudzić. Drewnienka pokonane, korzonki też. Hmm, gleba mnie dopada ale jakim cudem - nie mam pojęcia. Tymczasem polana - hopa pokonana, stolik również i oto jestem w jednym kawałku. Czekamy na czasy pozostałych. Coo?? Jak to?? Nie najgorzej, a to Ci psikus.

Czas na przerwę - w łapkach trudno mi utrzymać nawet wszędobylską wodę mineralną 'Cyranka', co świadczy o niezwłocznej potrzebie odpoczynku. Tylko, że Olek ma klucze... Jest i on! I jakie ładne miejsce sobie wyjeździł - no to oboje mamy finał.



A w finale? W finale jak to w finale. Spięcie maksymalne. Kamyczki luz, przypadkowe puszczenie hebla na ścianie kończy się zjazdem na dół z zatrzymaniem na taśmie (w sumie dobry sposób, trzeba było tego spróbować wcześniej, ale mądry polak po szkodzie). Korzonki w lesie troszkę podeschły, ale zostały tak rozjeżdżone, że lepiej sprawdzonym sposobem myknąć z bucika. Dalej już spokojnie, aż do końca - ścieżynka nawet o dziwo jak należy z lekkim odepchnięciem tylko, ale bez ewakuacji. Las na spokojnie, hopa też, ale co po tej hopie? Nie byłabym sobą jakbym czegoś nie zepsuła. Skasowałam tyczkę, zerwałam taśmę, ale na trasie nadal się utrzymałam. Wytlumaczeniem jest wiatr wiejący w stronę trasy i podwiewający za luźne wyżej wymienione w stronę zawodników. Teoria spiskowa godna mistrza sensacji. Bywa i tak. Jestem na mecie. Wymęczona, ale z dziwną satysfakcją. Znów. W jednym kawałku na najtrudniejszej trasie w Polsce. I co ja słyszę? Ja to muszę zobaczyć. Trafiło mi się pudło? Niemożliwe... A jednak! To już wiemy skąd ta dziwna euforia - uaktywnił się tajemniczy zmysł posiadany wyłącznie przez kobiety. Olek coś ma krzywą minę. Ehh, ambicja go zabije - czas dobry, miejsce też nie najgorsze, ale to wciąż za mało. Dla mnie i tak śmiga o niebo lepiej od skądinąd znanych PRO rajderów czy innych kapitanów DH.



Czas na zmianę image - nie wypada w Foxach zjazdowych odbierać czegokolwiek. Małe papu i oto jesteśmy. Nazwiska jedno po drugim, jakiś wazon na kwiatki w rączkach, oponki dla prawdziwych zjazdowców w rozmiarze 2.6 i satysfakcja. Zmęczenie bierze górę - do domku na szaler i prauchem pod Jasną Górę. Ostatnia myśl? Jak ja napiszę jutro kolokwium?!

PS. Zaliczone na 5 :]

WIERCHOMLA DH FOTOSTORY

Tekst: **Justyna John, Piotr Seweryn**

Zdjęcia: **Piotr Seweryn** - gallery.me.com/pseweryn

„Spodziewaliśmy się słońca i upałów jak na czerwiec przystało, skończyło się na błocie i temperaturach godnych jesieni. Czym jeszcze zaszkoczy nas w tym sezonie Wierchomla? Zapraszamy do jedynej w swoim rodzaju, subiektywnej fotorelacji z 4 edycji Pucharu Polski DH 2009.”






Wnikliwa inspekcja trasy pozwala zauważyć ciekawe formy endemicznej flory dziwnym sposobem wyrastające z hopek.

Wyjazd na zawody to ważne wydarzenie - łapanie zajawki następuje już podczas podróży.


Jedni latają niczym rasowe F-16, inni pokazują że styl muchy to jest to i dobijają wszystko, co się da.




Kontemplacja natury przynosi czasem nieoczekiwane skutki...



...jak na przykład produkcję napojów wysokokowych sygnowanych nazwiskami największych PROsów polskiej sceny rowerowej.



"To ja zostanę jedyną słuszną twarzą polskiego browarnictwa" - odparł Hubcio, po czym w niedzielę wskoczył na najwyższy stopień podium w swojej kategorii.



Na szczęście z pomocą przychodzi Number One of Polish Cook - Master Arczi. Tylko on potrafi wyczarować smaczną zagrychę z podejrzanie wyglądającego mięska.



nie każdy jest stworzony do tak przyziemnych rzeczy jak gotowanie.

„Jelonki są pożyteczne, ponieważ jedzą dżdżownicę.”



W każdym z nas po kilku głębszych ma prawo obudzić się zapalony zoolog.



Latanie na śniadanie, i to w jakim stylu!



Młodzi chłopcy posiadający niespożyte pokłady energii po godzinach zajmują się zagospodarowywaniem terenów zielonych.

Tajemniczym Wólbromiankom zdarza się wyskakiwać z krzaków, gdzie podpatrywały tajne linie przejazdu zawodników i zawodniczek.





Niektórym pod kołami nagle wyrastały przepiękne okazy lokalnej flory.



Pełna ochrona to podstawa, szczególnie podczas lotów...

Mistrz Wszystkich Mistrzów nawet podczas treningów nie traci fasonu.

...która niestety niewiele pomaga, kiedy wstrętne drzewo chce wyeliminować nas z gry (z tego miejsca życzymy szybkiego powrotu do pełni zdrowia, sił i formy).

Największe czyściochy zdążyły już wypucować swoje rowery.



Błotne okłady i bicze wodne jak z rasowego salonu spa - takie rzeczy tylko podczas deszczu.



Kiedy pada fotokomórka mięczaki szlochają nad talerzami...



бобкyyy!

...a prawdziwi twardziele nie poddają się i szukają bobków!



Zawzięty Norbi udowadnia, że niestraszne są mu żadne warunki atmosferyczne - zwłaszcza w dniu jego 20 urodzin.



Piraty starają się pośród błota odnaleźć skarb narodów, co utrudnia im osiadający niczym statek na mieliźnie sprzęt.



Zieleń pomarańczowy wspaniale komponuje się z soczystością traw.



Tylko niech ktoś nam wytłumaczy dlaczego Najwyższa Izba Kontroli musiała dobrać się do lidera akurat podczas dekoracji?



Bergson Autobiał Toro MTB Cup

Tekst: **Jakub Rutkowski**
Zdjęcia: **Adam Szachtsznajder,**
Mateusz Budzyński



21-go czerwca 2009 roku w Chełmie odbyły się zawody Bergson Autobial Toro MTB Cup. Była to druga eliminacja Pucharu Lubelszczyzny w Kolarstwie Górskim. W Kumowej Dolinie ostatnie legalne zawody zorganizowano w 2004 roku.

Wyścig Cross Country odbył się w czterech kategoriach wiekowych MJ, M1, M2, M3. Do pokonania było osiem 3-kilometrowych okrążeń. Kiepska pogoda sprawiła, że rywalizacja była jeszcze trudniejsza. Pomimo błota trasa była bardzo ciekawa i podobała się wszystkim zawodnikom. Z okrążenia na okrążenie było coraz trudniej, bo ścieżki stawały się coraz bardziej rozjeżdżone. Zawodnicy downhill'u startowali w dwóch kategoriach: hardtail i full. Trasa, na której przebiegały zawody była bardzo przyjemna i patrząc pod kątem warunków jakie daje Lubelszczyzna - techniczna. Miała długość około 500 metrów, dużo zakrętów, naturalne muldy i zasysacze. Koniec tra-

sy wieńczyła męcząca wylotówka z lasu i prosta do mety. Od soboty padał deszcz, dzięki czemu trasa zrobiła się bardzo mokra, ale przez to jeszcze ciekawsza. Większość startujących miała opony na suche warunki i przez to cały czas jechali bokiem.

Ogólnie w XC startowało 31 osób, na starcie downhill'u pojawiło się 14 zawodników w kategorii hardtail i 16 w full suspension. Najlepszy czas w kategorii full wykręcił Daniel Czekierda (1:19) za nim był Adrian Kudrel i Marcin Stępień. W kategorii hardtail najlepszy okazał się Krzysiek Krupa z czasem 1:25 drugi był Grzesiek Kosmowski, a trzeci Karol Żelazko. W hardtailach startowała jedna jedyna kobieta, która nie bała się błota, natomiast w kategorii full pojawił się nadający się na mastersa 43-letni Pan Waldek. W klasyfikacji ogólnej wyścigu XC pierwsze miejsce zajął Tomasz Bala, drugie Eugeniusz Antoszak, a trzecie przypadło dla Marka Kulika.



Organizatorzy dziękują zawodnikom za przybycie oraz sponsorom. Dokładne wyniki i informacje o następnych edycjach znajdują się na stronie - lkkp.pl



RYTRO

Tekst: Jan Kowalczyk
Zdjęcia: Michał Harabin,
Krzysztof Litwin,
Michał Kowalczyk



Rytro – miejscowość położona w sercu Beskidu Sądeckiego, w dolinach rzeki Poprad oraz potoku „Roztoczanka”. Cisza, spokój i góry dookoła – doskonała baza wypadowa dla piechurów jak i maniaków MTB pragnących spenetrować szlaki pasma Radziejowej oraz Jaworzyny. Kilka lat temu powstała tu stacja narciarska z wyciągiem krzesełkowym, który bez sensu stał w lecie.

Pomyślałem - fajne miejsce na trasę downhillową. Może kolejka nie jest długa, ale zbrocze jest konkretnie strome. Mając górę praktycznie pod domem zacząłem wytyczać i katować jakieś krótkie odcinki u podnóża stoku. Systematycznie podchodziłem coraz wyżej budując kolejne elementy – może trochę dziwny patent zaczynać trasę od dołu, ale byłem załogą jednoosobową, wyciąg nie chodził... no i tak wyszło. Na szczęście po jakimś czasie do kopania dołączył się kumpel, który wrócił z wysp zajawiony MTB przez innego ziomka. Zaczęliśmy dużo jeździć, penetrując Jastrzębską Górę - kiedy tylko czas pozwalał. Aż po sezonie 2008 postanowiliśmy bardziej intensywnie popracować przy trasie, aby doprowadzić ją do górnej stacji kolejki (krzesło 4 osobowe). Całkiem niedawno okazało się, iż stacja narciarska planuje uruchomienie kolejki od 27-go czerwca, na razie tylko weekendowo, ale zawsze coś. Zagałem temat ze stacją narciarską Ryter-SKI Raj – będą karnety rowerowe, tylko że generalnie, oficjalnie trasa nie istnieje.



Przejdźmy do tego co na niej się znajduje, tym razem od góry :) Od górnej stacji trzeba przejść się jakieś 100m w prawo, gdzie niedługo ma powstać rampa startowa. Trasa zaczyna się na polanie – kilka zakrętów oraz duży double – na razie w planie, powstanie prawdopodobnie przy okazji przebudowy narciostady. Następnie trasa wpada do lasu i tak już prowadzi praktycznie do końca. Zaczyna się ścianką, następnie mała banda w lewo i trawers przez kilkadziesiąt metrów. Następnie ostry zakręt w prawo i znowu dość długi i stromy trawers. Traska wpada na drogę, ale tylko żeby ją przeciąć. Ponownie ostro w dół między drzewami, krótkie wypłaszczenie i nagle trasa gwałtownie się poszerza. Uwaga, w tym momencie trasa ma dwa alternatywne zakończenia.

Wybierając wariant prawy kończysz na mocno technicznym i kamienistym „potoku” (nie pękaj, woda płynie tam tylko przy okazji obfitych opadów). Oczywiście w międzyczasie, nim tam dojedziesz, będziesz miał okazję przejechać parę „winklów”, trawersów, małych hopek, aż znów trafisz na drogę, którą przecinałeś wyżej. W tym miejscu planowany jest duży road gap, ale powstanie dopiero, gdy kopareczka wyrówna i poszerzy lądowanie, więc możliwe, że natrafisz na małą kładkę, po której przejedziesz nad kanałem. Następnie kilka zakrętów prawy - lewy, wypłaszczenie i mały wąwozek z owym potokiem, który jest moim ulubionym fragmentem na trasie.

Jest tam multum opcji przejazdu, które można rozkminiać i rozkminiać. Ziemia jest zwykle wilgotna, dużo luźnych kamieni i parę drzew, na które trzeba uważać. Wypadasz na rzekę i tam jest koniec traski – do wyciągu kieruj się na prawo - jakieś 150m.

Wróćmy do tego rozwidlenia wyżej. Prawa opcja omówiona, teraz skręcamy na lewo, więc mamy ostry zakręt, następnie trawers, trochę kamieni, korzeni i wąsko między drzewami. Ciągłe po trawersie, następnie zakręt w prawo, potem długi, zacieśniający się prawy zakręt, gdzie trzeba kontrolować prędkość, gdyż pod koniec jest duża mulda, która potrafi być zdradliwa. Po niej znajduje się trawers, ostry zakręt w lewo, śliski trawers i trochę ostrych szykan z bandami i bez, po czym prosta na krechę, dość stromy odcinek, po którym wpadasz na drogę gdzie jest już stosunkowo płasko, ale chyba najszybciej. Trzeba zaznaczyć, że cały las do łagodnych nie należy.

Następnie jadąc niezłym piecem wpadasz do lasku, jest tam trochę ciasno, co potęguje uczucie prędkości. Potem zakręt w prawo i wpadasz na drogę przed most, gdzie kończy się drugi wariant. Do wyciągu kierować się możesz wzdłuż rzeki w prawo lub przez most, na asfalt i też w prawo (jakieś 200m) w dół. Traska póki co jest dość świeża i jeszcze nie tak bardzo rozjeżdżona, niemniej jednak, jest wymagająca z racji dużej ilości trawersów i porządnego nachylenia.

Z dnia na dzień wychodzi więcej kamieni, korzeni i dziur. Jest parę band, ciągle dopieszczamy pewne elementy, aby trasa była możliwie najbardziej płynna i ciekawa. Obecnie przejechanie trasy nie powinno zająć więcej niż 2 minuty - zbocze gdzie prowadzi krzesło jest raczej krótkie – ale nie ma tego złego co by na dobre nie wyszło – wyciąg pędzi do góry w kilka minut – nieźle w porównaniu do sąsiedniej miejscówki. Tak czy siak, myślę, że kolejna miejscówka może nam wyjść tylko na plus.





Ale to nie wszystko, możecie również zjechać rewelacyjnym „Rogasiowym Szlakiem” (mowa o Rogasiu ze szkolnej lektury M. Kownackiej – powrót do korzeni hehe). Ta trasa jest dużo dłuższa, ma momenty wąskie i techniczne (gdzie jeden błąd może skończyć się osunięciem 30m w dół), strome, a pod koniec się poszerza i tak już do Roztoczanki. Wyżej, w jednym miejscu trzeba zejść z roweru, no chyba, że ktoś umie metrowego bunny hopa, gdyż wystaje tam betonowe „coś”.

Poza "Rogasiowym Szlakiem", natrafiliśmy na mega rock garden, praktycznie od szczytu góry, który jednak można potraktować bardziej treningowo, po prostu generalnie na azymut w dół, raczej bez zakrętów i 98% kamieni, często tzw. telewizorów, Rock'n Roll! Od połowy się poszerza do około 3 metrów. Prawdopodobnie jest to najdłuższy ujeżdżany rock garden w Polsce.

Rytko posiada dużą bazę noclegową, choćby pod samym wyciągiem jest hotel (którego nie polecam ze względu na ceny), oraz Gościniec Ryterski, a do tego masa prywatnych kwater. Dojazd jest bardzo dobry w porównaniu do np. Wierchomli. A skoro już o niej mowa – Rytko jest po drodze na Wiercho, tyle że na wyciąg w pewnym momencie trzeba odbić w prawo. Jest też stacja PKP, w odległości około 2km od kolejki.



Generalnie polecam tą miejscówkę wszystkim, również tym którzy jeżdżą bardziej enduro, gdyż jak wspomniałem wyżej, Rytko to świetna baza do atakowania szlaków pasm Radziejowej oraz Jaworzyny Krynickiej. Z Nowego Sącza 20km, z KRK 140km, a z Gdańska jedyne 750km :)



Historia pewnego lisa...

Tekst i zdjęcia: Tomasz Profic

Cała historia zaczęła się pewnego pięknego niedzielnego popołudnia, gdy postanowiłem zmienić olej w moim Foxie. Żeby nie było, robiłem już to wcześniej, więc nie szedłem w ciemno ;) O ile cała procedura zmiany oleju przebiegła pomyślnie, to powstał mały problem z ostatnią śrubką, którą pozostało mi przykręcić. Znając moje szczęście i „zdolności manualne” coś musiało pójść nie tak... i poszło. Aluminiowe śrubki mają to do siebie, że bardzo łatwo je ukręcić i to samo stało się w moim przypadku. Dokręcając dolną śrubę do goleni, po prostu urwałem ją w pół. Pech chciał, że śrubka ta była integralną częścią systemu TALAS, a dokładniej dolnej komory powietrznej.

Załamanie? wkurzenie? złość? wszystkiego

po trochu!! ale dopiero chwilę później dotarła do mnie myśl „ile to będzie mnie kosztować?”. Odkąd zacząłem interesować się firmą Fox Racing Shox, zdążyłem usłyszeć wiele bardzo dobrych opinii o marce, ale również wiele zupełnie odmiennych opinii usłyszałem o ich polskim dystrybutorze, czyli firmie Cult-Bikes. Osobiście nigdy wcześniej nie miałem z nimi żadnego kontaktu, więc nie nastawiłem się zbyt optymistycznie. Zacząłem od sfotografowania uszkodzenia i wysłania maila do firmy z zapytaniem o koszty naprawy. To co ujrzałem w odpowiedzi przerosło moje najśmielsze oczekiwania - 850zł... za śrubkę!! Po zasięgnięciu opinii co się składa na taką cenę, troszkę zeszło ze mnie ciśnienie, bo okazało się, że trzeba wymienić całą dolną komorę powietrzną (400zł) i przy okazji

trzeba to zrobić u nich, czyli dodatkowo zapłacić za serwis systemu TALAS, czyli +450zł. W tym momencie przyjąłem to rozwiązanie jako ostateczne i zacząłem szperać w sieci nt. części zamiennych do Foxa. Znalazłem moją urwaną śrubkę jako oddzielną część - okazało się, że nie jest ona zintegrowana na stałe z komorą - lecz w przypadku chęci kupna, nie występuje osobno. Oczywiście cała wycena zakładała, że uszkodziłem tylko dolną komorę, bo w przypadku wymiany drugiej części należy doliczyć kolejne ~500zł. Trzeba też zaznaczyć, że jedyny dystrybutor Foxa w Polsce nie posiada części zamiennych na stanie i musiałbym poczekać kilka tygodni, aż specjalnie ściągną dla mnie brakujące rzeczy. Zostałem zapewniony, że jakby to była naprawa gwarancyjna (czytaj widelec kupiony w

Oto cała usterka, jedna urwana śrubka...

Cult-Bikes, czyli nie mój widelec), to wyjęli by części z innego amortyzatora i cała procedura trwała by znacznie krócej. Sęk w tym, że nie widziałem takiego modelu jak mój w sklepie w Warszawie, więc ciekaw jestem jakby to zostało rozwiązane (może i lepiej, że nie spytałem). Tym samym byłem dalej w d...

Z pomocą przyszedł znajomy, Emil, który posiada dostęp do wszelkiego rodzaju tokarek i tym podobnych sprzętów. Stało się to, czego obawiałem się najbardziej, musiałem rozebrać system TALAS, o którym słyszałem tylko tyle, że jest dość mocno skomplikowany. W końcu całość dotarła do Emila i po kilku dniach udało mu się dorobić uszkodzoną część. Mocniejszy materiał, te same wymiary, nawet kolor podobny! Pozostało zmierzyć się teraz z problemem złożenia systemu w całość. To zadanie trafiło do Olka, który już miał okazję zapoznać się z TALASEM przy okazji rozbierania swojego amora. Pech chciał, że mój system to generacja druga, a jego pierwsza, co niestety ma znaczący wpływ na stopień skomplikowania budowy całego układu.

Tutaj mała dygresja: system TALAS, to system linearnej sprężyny powietrznej z regulacją skoku, charakteryzujący się tym, że przy zmianie skoku nie zmienia się charakterystyka pracy. Składa się z dwóch komór powietrznych, górnej i dolnej, oraz całego systemu regulacji skoku, który szczerze mówiąc nie wiem jak działa... i nawet nie chcę wiedzieć.

Tym samym po całym dniu walki ze złożeniem układu musieliśmy uznać wyższość technologii amerykańskich inży-

nierów nad polską improwizacją i niestety opcja taniej naprawy poległa. Nawet bardzo dokładne opisanie całej procedury na www Foxa nam nie pomogło. O ile sprężyna powietrzna działała bez zarzutu, to niestety regulacja skoku stwierdziła, że pracuje tylko w pozycji 160mm i żadnej innej. Tym samym działało wszystko, z wyjątkiem tego, co było najważniejsze...

Kolejny etap walki, to próba naprawy poza granicami kaczogrodu. Niestety szybko okazało się, że pomimo chęci kilku europejskich dystrybutorów, ograniczając ich umowy z producentem. W tym momencie olśniło mnie! Fox 36 TALAS różni się od modelu FLOAT tylko i wyłącznie systemem komór powietrznych, więc może zadziałać w ten sposób? Tym bardziej, że z regulacji skoku i tak korzystałem od święta... Na portalu Pinkbike.com i forum MTBR.com szybko znalazłem kilku kolesi z USA, którzy po awarii TALASa przerobili swoje widełce na FLOATy i wszystko działa bez problemu. Postanowiłem ponownie skontaktować się z firmą Cult-Bikes z nowym pomysłem na naprawę. W końcu cały system FLOAT jest znacznie prostszy w budowie, więc będzie i znacznie tańszy. Po początkowej euforii zostałem sprowadzony na ziemię, ponieważ dystrybutor stwierdził, że nie wolno im przerobić amortyzatora w ten sposób, i że w ogóle będzie to mniej opłacalne niż naprawa TALASa. Moment. Nie da się? Jasne...

Ponownie zacząłem szukać pomocy poza granicami Polski, wykorzystałem starego znajomego, który postanowił kontynuować swą edukację w Londynie i dzięki niemu dostałem informację (pozdro Adam! i tak tego nie przeczytasz ;)), na którą cze-



kałem. Otóż konwersja jest możliwa i potrzebne są do tego takie i takie części, które kosztują ~350zł + ewentualny serwis w wykonaniu brytyjskiego dystrybutora, czyli kolejne 400zł. Oczywiście tutaj też pojawił się problem natury umów z producentem, więc ściągnięcie części okazało się trudne, ale też nie niemożliwe. Z pomocą przyszedł kolejny znajomy, Paweł, dzięki któremu mam wszystkie potrzebne części u siebie w domu. Tym samym po prawie dwóch miesiącach walki mój Fox znów żyje, choć został troszkę okrojony z funkcji. Ale działa i to jest najważniejsze!!

W tym miejscu chciałbym podziękować wszystkim, którzy pomogli mi przy naprawie amortyzatora, bo w końcu wydać na naprawę 350zł, a 850-1300zł, to jest jednak mała różnica ;) Niestety dołączę też do grona anty-fanów firmy Cult-Bikes, która w moim odczuciu olała problem i chyba po prostu nie zależało im na pomocy w tym trudnym przypadku. Patrząc jednak na całą sytuację z innej



strony dochodzimy do pewnego pytania: czy lepiej co 2-3 miesiące płacić 150zł za podstawowy serwis (zajmuje 20 minut i obejmuje tylko wymianę oleju smarującego) i zdać się na profesjonalnych mechaników czy rozebrać samemu? Hm... W sumie, to tylko w złym momencie i miejscu za mocno pociągnąłem kluczem...

ps. Wbrew temu co twierdzi polski dystrybutor, konwersja TALASa na FLOATa jest możliwa i w gruncie rzeczy jest ona bardzo prosta. Wystarczy mieć tylko (lub aż) części do wykonania zamiany. Powiem więcej, producent wręcz zaleca taką konwersję w przypadku awarii TALASa ;)

Fox 36 w pigułce... System TALAS po lewej i Float po prawej

UWAGA! Przedstawione przeróbki i sposoby serwisu powodują utratę gwarancji, a redakcja 43RIDE nie ponosi odpowiedzialności za wyniki szkody w sprzęcie lub zdrowiu.

SERWIS

„Sandej Tjun” Foxa

Tekst i zdjęcia: Michał Wojtowicz



Jak zrobić tłumik każdy wie, a jak nie wie to na DH-Zone, na HCFR czy gdziekolwiek indziej można znaleźć. Systematycznie opisane krok po kroku co robić, aby się nie narobić i zrobić :)

Zatem dzisiaj drogie dzieciaki zajmiemy się tym, czym teoretycznie nie można się zajmować, czyli grzebaniem i patentami.



Bardzo ubolewam nad tym, że w naszym smutna jak p... kraju nie ma dostępu do ŻADNYCH części tuningowych do naszych lubianych tłumików. W foksie w Warszawie mówią, że "sandej tjun", czyli dostrojenie „półkowgo” tłumika do charakterystyki pracy zawieszenia Iron Horse Sunday nie istnieje ;) Są oczywiście w wielkim błędzie, ponieważ taki zabieg jest bardzo prosty do wykonania jeśli ma się dostępne odpowiednie części. Po tym jak już uwierzyli mi na słowo i chyba zagadnęli „centralę w USA”, stwierdzili, że da się to zrobić, jednak zabieg jest skomplikowany i przyszłoby mi uściścić za dokonanie cudu z moim tłumikiem, niebagatelną kwotę 350 PLN za serwis oraz drobne 150 czy 200 za części jakie by wymienili. Po tym, jak mi się ciemno przed oczami zrobiło z żalu, zadałem chyba najbardziej niewygodne pytanie: po co serwis skoro nic nie cieknie, nie puka i nie psuje się.

Chciałbym wymienić części, które pozwolą mi w pełni radować się z jazdy na moim stjunowanym tłumiku. Odpowiedź: "musimy najpierw sprawdzić czy tłumik nie cieknie, nie jest zapowietrzony, czy uszczelki są dobre, poza tym musimy je wszystkie wymienić". Pozostawiłem to bez komentarza zostawiając gościa z pytaniem dla niego samego, czemu tyle aż (350 plnów), skoro zarzekają się, że serwis kosztuje tyle co w Stanach, czyli jakieś 80 baksów.

Opuszczając przybytek rozkoszy jakim jest Kultbajk głowiłem się jak sobie samemu pomóc. Ponieważ byłem radosnym posiadaczem Sandeja, lecz żaden z tłumików jakie miałem – DHX3 i DHX5 nie były stuningowane fabrycznie, gdyż były z innych rowerów :(Pomyślałem sobie: "co powoduje, że tłumik pracuje z taką, a nie inną prędkością?". Odpowiedź bardzo szybko pojawiła się w mojej głowie: zawór i olej. Wymienić olej to nie problem, natomiast dobrać się do zaworów już nie jest tak łatwo... to znaczy łatwo, ale co zrobić, żeby przyspieszyć tłumik?

Jeśli zaczniemy manewrować gęstością oleju, to mamy jako takie pole do popisu. Tutaj zgrabna przejściowieczka w tjun olejem wynalazku Marzocchi pod tytułem Roco WC, który jest dla mnie zdecydowanie za wolny. Zmiana oleju na rzadszy bardzo pomaga. Przykładem będzie praca w VP-Free i w V-10, gdzie tenże rezydował. W przypadku obu ram Roco było zdecydowanie za wolne, strasznie „muliło” pracę zawieszenia, a na zjazd, gdzie oba rowery głównie jeździły, powodowało to, że koło nie miało cały czas styku z ziemią i zamiast poruszać się po nierównościach, odbijało się od nich nie naddążając „łykać” kolejnych. Do przyspieszenia użyłem na początku oleju 5WT i w sumie niewiele się zmieniło, ale już po dolaniu ~20% 2,5WT zaczęło być lepiej. Zmieniałem proporcje będąc w górach, więc z testami nie było problemu, a cała operacja w Roco zabiera ~25min na początku, a po lekkiej wprawie max 15. Kiedy proporcja wzrosła, 40% 2,5WT i 60% 5WT stało się jasne, że tłumik działa z należytą prędkością. Nie było to jakoś super szybko, sama sprężyna i trochę wolniej, ale całkiem przyzwoity kompromis z możliwością zwolnienia na FR i jakieś dropy.

Jest możliwość jeszcze pobawienia się blaszkami – podkładkami – czy szim stak’ami, które znajdują się bezpośrednio na zaworze i regulują szybkość przepływu oleju. Blaszki te odkształcają się delikatnie przy przepływie oleju i są po obu stronach zaworu. Odpowiadają za odbicie i dobiecie. Chcąc szatańsko przyspieszyć tłumik wystarczy zdjąć największy pierścień, bo jest ich tam chyba 3 jeśli dobrze pamiętam. Oczywiście od strony odbicia – to musicie sami wykminić, która strona zaworu za co odpowiada :D Tak czy owak przyspieszenie Roco jest prostsze niż DHX’a. Ten drugi woli brak blaszek lub ich zmianę na innej średnicy, które u nas są oczywiście niedostępne. Wróćmy zatem do meritum – jak zrobić "Sandej Tjuna" mając jedynie rzadszy olej i nie wiedząc jakie podkładki zdjąć? Odpowiedź była baaaardzo prosta – nie wiem.

Lecz się dowiedziałem, zajęło to sporo czasu, ale zamierzony efekt został osiągnięty. Otóż – podkładki – blaszki – szim staki, czy jak je tam nazwać rezydujące na zaworze na końcu tłoka determinują prędkość przepływu oleju przez otwory zaworu, aby osiągnąć żądaną przepływność. Fakt jest taki, że wraz ze zmianą prędkości odbicia (regulatorkiem czerwonym, ale to wszyscy wiedzą) regulujemy w małym zakresie dobicie! Także trzeba było zachować mega wielkie środki ostrożności, żeby niczego popularnie nie spier... Olej – na pierwszy ogień poszła wymiana oleju. „Sandej Tjun” Foksa polega po prostu na tym, że tłumik w stosunku do standardowego jest bardziej roz tłumiony i mniej tłumii dobicie, aby zachować ładny płynny i szybki skok zawiasu. Tego wymaga poprostu konstrukcja DW-Linka z Niedzieli.

Mix, który zastosowałem na początku, czyli fifty/fifty 2,5WT i 5WT jest całkiem dobry, ale nie najlepszy. Przyspieszy, ale nie na tyle, żeby czerpać pełną radość ze skoku tego pięknie działającego zawieszenia. Ostatecznie zastosowałem 75% 2,5WT i 25% 5WT i powiem Wam - jest lepiej. Zawias pracuje płynnie, ładnie, wybiera, regulacja jest do wykorzystania – czytaj można zwolnić tłumik, propedał wykręcony na maks i bottom out też, minimalne ciśnienie. Naprawdę dużo lepiej niż standardowo. Jednak mi to nie wystarczyło. Chciałem wlać trochę gęstszy olej (mniejsze prawdopodobieństwo spienienia) i zdjęć te owiane tajemnicą szimsy. Na marginesie – pan z Fox'a powiedział, że jak zacznę przy nich manipulować, to szlak mnie trafi i niechybnie pożegniam

się z życiem w wielkich konwulsjach i bólu, gdyż tylko wykwalifikowany personel może takie rzeczy z damperami Fox'a robić.

Trzęsącymi się rękoma zabrałem się więc do rozłożenia tłumika i po uspokojeniu się odpowiednimi środkami parafarmakologicznymi nielegalnego pochodzenia, bardzo szybko odkręciłem zawór z tłoka i... absolutnie nic mi się nie stało. Wniosek - pan z Fox'a nie powiedział prawdy :) Nie wiercie zatem bracia i siostry w to co mówią Panowie z Fox'a. Zabrałem się do rzeczy, jednak najpierw od czego są podkładki... Ano odpowiedź jest banalnie prosta – determinują objętość i prędkość przepływu oleju :) Zatem zmieniając ich wymiar i ilość (bo jest taka możliwość), jesteśmy w stanie zmieniać charakterystykę pracy naszego ukochanego lisa, którego serwis jest w kur... drogi. Mając w pamięci to, że tuningowych podkładek Fox'a nie dostaniemy, nie jesteśmy w stanie zamontować innych niż te co mamy. Także pozostaje nam jedynie eksperymentować.

Według mnie, na podstawie doświadczeń empirycznych zdjęcie podkładek największych zaowocuje dramatycznie wielkim przyspieszeniem, dlatego też nie róbcie tego. Chyba, że chcecie żeby tłumik działał na minimalnym tłumieniu i bujał się praktycznie na samej sprężynie :) Podkładki, niektóre są zdublowane i zdjęcie ich powoduje małe zmiany w pracy, a co za tym idzie, dokładniej można dobrać wszystko pod swoje preferencje. Operacja jest żmudna i nudna, bo ile razy można rozkładać i składać tłumik, montować, jeździć. Zrobiłem to za Was!





...i dlatego przedstawiam koncepcję: Co należy zdjąć do tjunu przybliżonego do „Sandej Tjuna” – od strony dobicia wszystkie podwójne podkładeczki razem z 20mm. Od strony odbicia zacząłem od 11mm przy zaworze i dwóch szimsów od odbicia, czyli jedna usunięta. Wszystko zalałem olejem 2,5 i 5WT (75 do 25%) Motorex i albo jak życzyście jakiegokolwiek innego, i... Śmiga jak złe! Tłumik wyraźnie stracił przy dobiciu (ostatni fragment skoku jakieś 1/3), efekt jaki występował wcześniej, czyli dość znaczące utwardzenie się zniknął praktycznie zupełnie. Oczywiście nadal się utwardza, ale nie tak dramatycznie jak wcześniej i wyraźnie przyspieszył.

Muszę zaznaczyć, że osobiście preferuję szybkie ustawienie zawieszenia, wręcz ocierające się o granice absurdu, ale przecież na szybkich trasach jest to dobry wybór. Tak mi się wydaje przynajmniej. Dlatego też ten tjun jest nie tylko pod Sandeja napisany i zrobiony, lecz także pode mnie, dlatego też użycie go do innych ram bierzecie na siebie. Żeby później nikt nie narzekał, że za szybko czy coś w tym guście. Sprawa wygląda o tyle dobrze, że pozostaje całkiem dobry zakres regulacji zarówno odbicia, prope dała jak i botomałtu, także można skorygować jakoś za dużą prędkość.

Jak już napisałem – jest to tjun pod bardzo specyficzną ramę, więc miejcie to na uwadze, zmniejsza siłę tłumienia dobicia i przyspiesza odbicie o jakąś 1/3, powiedzmy także jest naprawdę żwawo.

UWAGA!! Wszystko co zostało napisane o serwisie Fox'a w Polsce zostało zmyślane i wysrane z palca na rzecz ubarwienia mojego wywodu. Chcę również solennie zapewnić, iż fragmenty tekstu traktujące o firmie Cult Bikes są niejako wyśmianiem niepochlebnych opinii krążących o Firmie w sieci. Każdy szanujący się użytkownik zawieszenia Fox Racing Shocks wie i jest w 200% przekonany o profesjonalizmie i solidności serwisu z Warszawy, jak i o tym, że ceny są przystępne, a wszelkiego rodzaju części są dostępne od ręki, a serwis zapewni stosowną pomoc za każdym razem jak się tam zjawimy i zagadniemy o radę. Nazwy zostały zmienione i tekst NIE MA na celu wyśmiewania się z kogokolwiek i czegokolwiek związanego w jakikolwiek sposób z wyżej wymienioną firmą oraz personelem. Co ważne modyfikacje dokonane przeze mnie nie są bezpieczne, a ich "popętnienie" z racji braku profesjonalizmu prezentowanego przeze mnie mogą prowadzić do uszkodzeń sprzętu, a co za tym idzie straty zdrowia, a nawet życia. Zatem ostrzegam!! :)

UWAGA! Przedstawione przeróbki i sposoby serwisu powodują utratę gwarancji, a redakcja 43RIDE nie ponosi odpowiedzialności za wyniki szkody w sprzęcie lub zdrowiu.

NAPINACZ RACY-RACING

Tekst: Tomasz Profic

Zdjęcia: 43RIDE



Tuż przed zamknięciem tego numeru 43RIDE do naszej redakcji dotarł pe-wien bardzo ciekawy produkt. Jego twórcą jest Mateusz Domagała, który już od jakiegoś czasu pracuje nad stworzeniem idealnego napinacza, mocnego, niezawodnego, a zarazem bardzo lekkiego. Prace nad finalnym produktem toczą się już blisko od pół roku i wciąż wnoszone są drobne poprawki w celu uzyskania jak najwyższej jakości finalnego produktu. W pierwszej wersji projektu zastosowane były dwie prowadnice łańcucha oraz dolna osłona zębatki. Niestety okazało się, że podobną osłonę zdążyła już opatentować firma E.Thirteen w modelu LG-1 i zastosowanie tego pomysłu okazało się niemożliwe ze względów prawnych.

Mateusz napisał: „Z myślą o uszczęśliwieniu nie tylko grona znajomych postanowiłem stworzyć napinacz, którego nie obejmują żadne patenty. Pierwszą rzeczą na myśl jaka przychodzi wypowiadając słowo napinacz to dwie prowadnice oraz rockring. Tak właśnie wyobraziłem sobie napinacz, który mógłbym oferować klientom detalicznym. Jakiś czas temu wykonałem prototypy nowych napinaczy, które chciałbym wprowadzić do sprzedaży. Waga napinacza ze wszystkimi śrubami: ~141g z mocowaniem w standardzie ISCG05. Rockring do kompletu waży ~105g i wykonany jest z boramidu. Grubość rockringu to 12mm. Druga wersja napinacza, to model, który ma za zadanie tylko utrzymać łańcuch na zębatce (na zdjęciu obok). Nie posiada możliwości zamontowania rockringu, ani osłony zębatki. Waga tego napinacza oscylować będzie w okolicach ~140g. Powinno to ucieszyć zwłaszcza fo-ur-crossowców, ponieważ staram się, aby cena była bardzo atrakcyjna.”

Materiały, z których zostały wykonane napinacze, to kombinacja aluminium 7075 oraz boramidu. Całość wycinana jest metodą CNC. Początkowo zamiast boramidu zastosowany był polietylen PE1000HD, ale ostatecznie zastąpił go boramid, który sprawia, że prowadnice łańcucha są sztywniejsze i wytrzymalsze, ale niestety również są cięższe od polietylenu.

Prezentowany napinacz to prototyp, więc można znaleźć na nim niewielkie ślady niedopracowania, ale nawet pomimo tego, jakość wykonania stoi naprawdę na bardzo wysokim poziomie. Aluminiowy pająk (~47g) nosi lekkie ślady obróbki CNC, ale to zabieg celowy - taki visual design ;) Górna klatka (~47g) jest mocowana na dwie śruby oraz posiada jedną śrubkę, która łączy obie strony klatki. Przy okazji zabezpiecza łańcuch przed wydostaniem się na zewnątrz całej konstrukcji. Dolna rolka (~37g) wyposażona została w tarnamidową zębatkę. Napinacze nie są jeszcze w sprzedaży, ale dostępne będą już niedługo.

Boramid, z którego wykonane są prowadnice jest wystarczająco sztywny, aby utrzymać łańcuch przy próbie wyslizgnięcia się na zewnątrz. Sporą wadą może być brak regulacji kąta obydwu kłatek. Tzn. zalecane ustawienie napinacza, to takie, aby górna klatka była równoległa do podłoża. Wymaga to ustawienia całości w jednym ustawieniu, co może sprawić problemy przy rozmaitych systemach zawieszenia, które możemy spotkać w niektórych ramach full-suspension. Dodatkowo oferowane będą dwa rodzaje śrub - aluminiowe oraz stalowe.

Zakładany przedział obsługiwanych zębatek to 36-42z, ale w praktyce napinacz także daje radę z 32z. Dodatkowo w zestawie otrzymujemy 6 aluminiowych podkładek o grubości 1mm oraz 3 większe podkładki stalowe o grubości 1,5mm, aby móc wyregulować odległość napinacza od mocowania ISCG w ramie. Jeżeli chodzi o kolory, to mamy tutaj spory wybór. Aluminiowy pająk anodowany jest w kolorach: surowy (lekko złotawy), czarny, niebieski, czerwony, zielony, złoty. Dostępne tworzywa boramidowe to obecnie zielony, czarny i biały. Na zamówienie będzie możliwość anodowania na inne kolory, ale wiązać się to będzie z dłuższym czasem oczekiwania i dodatkowymi kosztami. W planach są także śrubki do mocowania zębatek, w różnych kolorach i długościach (waga 1 śruby to tylko 3g) oraz mostek do RS Boxxer.

W kolejnym numerze 43RIDE postaramy się przedstawić Wam szerszy test napinacza od Mateusza. Zobaczymy jak sprawuje się on w praktyce. Teraz niestety zabrakło na to czasu, ponieważ napinacz dotarł do nas na krótko przed zamknięciem tego numeru. Patrząc jednak na jakość wykonania, która docelowo ma być jeszcze wyższa, można powiedzieć, że z pewnością będzie to napinacz warty uwagi.



Przewidywana cena:

~300 zł



Test 43RIDE

Testowy egzemplarz dostarczyła firma Velo, która zajmuje się dystrybucją produktów Hayes w Polsce. Hamulec Hayes Stroker Ace zamontowałem do RM Flatline, co wyraźnie sugeruje, że XC to nie będzie. Jeżeli dodamy do tego 90 kg żywego mięsa na rowerze, to przyznacie, że hamulec musi mieć moc, aby zatrzymać pędzące 100 kg.

TEST DŁUGODYSTANSOWY HAYES STROKER ACE CZĘŚĆ 2 - PRAKTYCZNA

Tekst: Zbyszek Nowicki Zdjęcia: 43RIDE / Denus

Moc Hamowania: Aby poznać prawdziwe oblicze hamulca należy zabrać go w góry. Okazuje się, że góry to jego żywioł. Moc jaką oferuje zestaw hamulców Hayes Stroker Ace jest super. Obawiałem się, że na początku będą wymagały dotarcia, jak to zwykle bywa z nowymi hamulcami. Obawy przysły wraz z pierwszym zjazdem, gdzie od początku moc hamowania była duża, a wraz z dalszymi zjazdami ich siła tylko rosła osiągając jeden stabilny poziom. Pogoda, ano pogoda nie wpływa na działanie hamulca. Błoto, deszcz, słońce, suche warunki, dla Stroker Ace wszystko obojętne, działa tak samo pewnie, w odróżnieniu do mnie. Długość zjazdu nie ma wpływu na jakość hamowania oraz siły potrzebnej do zatrzymania – wystarczy 1 palec na kłamce, aby w sposób wyczuwalny wytracić prędkość.



Modulacja: Hamulec ma moc, a co z modulacją? Cztery tłoczki dają dużą siłę hamowania, którą można łatwo wyczuć, kontrolować i dozować stosownie do terenu i posiadanych umiejętności. Zjeżdżając na lekko zaciśniętej kłamce nie ma efektu utwardzania się kłamki. Wyczuwalny od początku punkt blokowania się koła jest cały czas w tym samym miejscu, a siła jakiej potrzebujemy do zatrzymania pozostaje cały czas na tym samym poziomie. Potwierdza się więc fakt, że nie są straszne długie zjazdy dla Hayes'a. Tworząc Stroker'a Ace'a panowie z Hayes'a naprawdę się postarali :)

Eksploatacja: Pisząc cokolwiek o tym hamulcu, stawiam się w szeregu ze zwykłymi użytkownikami, którzy często zanim wybiorą cokolwiek, analizują, pytają, wchodzi na różnego rodzaju fora internetowe i szukają jak najkorzystniejszego dla siebie rozwiązania. Do tej pory hamulec działa bezawaryjnie. Nawet pokusiłem się o skrócenie przewodu hamulcowego, co udało mi się bez potrzeby odpowietrzania (wszelkie potrzebne części dostajesz wraz z hamulcem, co jest sporą zaletą). Wymiana klocków hamulcowych również jest bardzo łatwa (skoro ja dałem radę, to inni też mogą). Wybierając hamulec, ważnym elementem analizy jest dostępność serwisów i części – w przypadku firmy Velo, nie mamy się o co martwić.

Podsumowanie części drugiej testu:

- Wybierając 4-tłoczkowy Hayes Stroker Ace wiesz, że „moc będzie z tobą”.
- Lekka waga zestawu zainteresuje zapewne tych, którzy liczą każdy gram.
- Zalety montażu już opisywałem w poprzednim numerze **43RIDE nr.6 (marzec '09)**.

Może to wyglądać na pieśń pochwalną hamulca, ale naprawdę do tej pory nie mam czego się ucześcić. Próbowałem wszelkich sposobów, od wywrotek, czyli crash-testu, poprzez jazdę z góry na lekko zaciśniętej kłamce po całej trasie (np. w Schladming). I nic. Hamulce działały wciąż tak samo dobrze. Mam nadzieję, że w następnej odsłonie napiszę to samo :)

Dystrybutor Hayes: velo.com.pl



Kask Fox Rampage

Tekst & test: **Tomasz Profic**
Zdjęcia: **43RIDE**

Jakiś czas temu stanąłem przed wyborem kasku typu fullface i szczerze mówiąc wybór nie był prosty. Podstawowym kryterium, wg którego przebiebrałem w ofertach polskich sklepów było dopasowanie hełmu do mojej skromnej czaszki ;) Zresztą jest to chyba najważniejsza rzecz dla każdego, kto kupuje kask, ale może nie każdemu wydaje się oczywista. W końcu każdy z nas inną czaszkę ma, a i producenci nie tłuką wszystkiego na jedno kopyto. Kolejną rzeczą, na którą starałem się zwrócić uwagę była widoczność. Fullface'a kupiłem z myślą o wypadach na wszelkie freeride'owe traski, od czasu do czasu w góry, a może i do zrobienia czegoś głupszego na dirtcie. Przyzwyczajenie do orzecha i faktu, że zawsze widzę co się dzieje na dole wzięło górę i po prostu potrzebny był mi kask z szerokim polem widzenia. Co jeszcze? Hm... wentylacja, ciekawe malowanie czy wyściółka, to były kwestie dla mnie mocno drugorzędne. Ostatecznie po przymiarkach wielu kasków mój wybór padł na produkt firmy Fox, a konkretnie model Rampage.

Pierwsze wrażenie okazało się bardzo dobre, ponieważ kask idealnie przylega do mojej głowy. Wpierw przymierzylem model w rozmiarze M (57-58cm), wydawało mi się, że leżał idealnie, jednak pozostawał mały luz, no i skorupa wydawała się ogromna ;) Ostateczny wybór padł na rozmiar S (55-56cm), który charakteryzuje się wizualnie mniejszą skorupą i w moim przypadku troszkę lepszym przyleganiem do głowy. Waga Rampage'a w rozmiarze S oscyluje w granicach 1050g i jest to wynik raczej normalny wśród nie-karbonowych „fulfejsów”. Wykonanie kasku jest na bardzo wysokim poziomie. Przyjemna w dotyku wyściółka z grubymi szwami sprawia wrażenie solidnej i długowiecznej. Warto wspomnieć, że można ją w pełni wymontować ze skorupy i bez problemu wyprać czy wyczyścić. Ciekawym motywem we wnętrzu jest logo Foxa odbite na wyściółce na samym końcu szczęki. Szczeka jest dość długa i czasami mam wrażenie, że aż za długa, ale może to kwestia przyzwyczajenia? Dodatkowo front posiada spory otwór zabezpieczony małą kratką, dzięki czemu można odnieść wrażenie, że... szczęki nie ma ;)



zakup
kontrolowany

Kolejnym znaczącym dla mnie ułatwieniem jest zastosowanie zwykłego zapięcia kasku, a nie jakiegoś wymyślnego systemu choćby rodem z kasków motocrossowych. Widoczność w Foxie jest bardzo dobra zarówno na boki jak i góra dół, powiedziałbym nawet, że znacznie większa niż np. w Giro Remedy. Także daszek możemy wyregulować w bardzo szerokim zakresie. Żeby nie było tak pięknie, muszę także do czegoś się przyczepić ;) Wybrałem model w malowaniu DOA, czyli z motywem "piekielnym". Wicie, kilka diabłów, czaszek i tego typu rzeczy w czarno-czerwonobiałej kolorystyce. O ile samo malowanie wygląda efektownie to niestety nie jest ono wykonane efektywnie, tzn. całość jest matowa, a co za tym idzie bardzo łatwo zarysować kask i trwale uszkodzić wysiłek designerów Foxa. Także system wentylacji mógłby być troszeczkę bardziej wydajny. Skorupa posiada 11 otworów z przodu i z tyłu, które tworzą kanały wentylacyjne. Póki co nie miałem okazji się ugotować, ale w pełni lata będzie w tym kasku ciepło. Niestety jest to minus solidnej i grubej wyściółki.



Jeżeli planujecie w najbliższym czasie zakupić kask typu fullface, to z czystym sumieniem mogę polecić model Fox Rampage. Jest to kask godny uwagi, bardzo dobra jakość wykonania i dobra widoczność z pewnością wezmą górę nad troszkę niedopracowaną wentylacją i lakierem. Na sam koniec, tym którzy po tej lekturze jeszcze mogliby szukać tej jednej rzeczy, która przeważą, podpowiem: próbowaliście kiedyś kupić nowy daszek czy inny element do Giro czy 661? Otóż dostępność „części zamiennych” do popularnych na naszym rynku kasków jest raczej słaba, a w przypadku Foxa wystarczy skontaktować się z dystrybutorem. W ciągłej sprzedaży są dostępne zarówno daszki jak i elementy wewnętrzne. Warto dodać, że nie są one w wygórowanych cenach (daszek ~49zł, elementy wew. ~29zł, kpl. śrubek 9zł) i z pewnością w razie potrzeby nie zostaniemy odesłani z kwitkiem.

Dystrybutor Fox: gofox.pl
Cena: 599 zł

Ochraniacze nóg 661 Race



Tekst & test: **Zbyszek Nowicki** Zdjęcia: **43RIDE**

Ochraniacz na nogi... ile to ja się musiałem naprzymierzać i nasprawdzać na własnej skórze. Który będzie najbezpieczniejszy, a zarazem najwygodniejszy? Po jeździe w ochraniaczach Race Face, Fox czy Best Gear, wydawało mi się, że najlepsze mam już za sobą... ale trafiłem na model 661 Race.

Ochraniacz ten okazał się bardzo komfortowy, chroni kolano i piszczel w sposób wręcz idealny. Twarde, plastikowe skorupy posiadają otwory wentylacyjne - elastyczna nogawka przytrzymuje i stabilizuje ochraniacz na nodze. Za jego utrzymanie odpowiadają dodatkowo cztery punkty zapięcia: dwa oplatające elastyczną nogawkę zapinające się nad kolanem, tworzą idealnie dopasowaną do nogi powierzchnię (spodenki nie podwijają się pod ochraniacz); jeden rzep nad łydką i jeden pod. Tak przymocowany ochraniacz nie ma prawa przesunąć, zsunąć etc.

Na własnych kolanach i piszczelach sprawdziłem zakres ochrony podczas bliskiego spotkania z matką ziemią, kamieniami, korzeniami, a nawet asfaltem. Wynik? Nogi mam całe i zdrowe, żadnego zadrapania ani jakiegokolwiek innego urazu. Podsumowując, zapewne już wiecie, że ochraniacze 661 Race są najlepszym wyborem, który osobiście popieram :)

Dystrybutor SixSixOne: rowersport.pl



Tekst & test: **Tomasz Koperwas** Zdjęcia: **43RIDE**

DAKINE

plecak Nomad



Plecak został przetestowany zarówno w warunkach górskich, zgodnych z jego przeznaczeniem, jak i w sytuacji podchodzenia. W sytuacji rowerowej Dakine Nomad spisuje się wyśmienicie. Znajdziemy tu miejsce na dętkę, pompkę i narzędzia, oddzielną komorę na kurtkę oraz drobiazgi, miejsce na dokumenty, pieniądze, mp3, okulary, komora z bukłakiem na napój, paski mocujące ochraniacze i kask. To wszystko jest zgodne z opisem producenta i co ważne jest bardzo funkcjonalne. Pierwszy raz od dawna miałem uczucie, że w przypadku złapania gumy nie będę musiał wywalić całej zawartości plecaka, żeby znaleźć... łyżkę do opon :)

Jeśli chodzi o bukłak, który znajduje się w plecaku od momentu jego zakupu, to należy powiedzieć, że jest to zdecydowanie bardzo mocna strona Nomada. Tak samo mocowania. Plecak można dostosować idealnie do swoich preferencji. System pasków mocujących posiada wszystkie możliwe regulacje. Ważny jest również system wentylacyjny pleców, który jest bardzo dobry. Bardzo ergonomiczne jest także przypięcie do kasków. Możemy doskonale zamocować praktycznie każdy kask, od xc zaczynając, aż na fullface kończąc. Znajdziemy tu również paski, za pomocą których mocujemy ochraniacze, co jest ważne w sytuacji podchodzenia (a jakże, podchodzone było i to ponad 1600 metrów).

Plecak jest bardzo wygodny zarówno przy zjeździe, jak i w noszeniu. I to chyba kwintesencja, o którą wszystkim chodzi - plecak wygodny na rower i na co dzień. Osobiście brakowało mi dopełnienia w postaci pokrowca przeciwdeszczowego, ale jak stwierdził jeden z kolegów: „to plecak FR/rowerowy, trzeba wtedy szybciej zjeżdżać“.

Wielkość plecaka: 18 litrów (47x23x18cm)

Materiały: 630D Nylon, 600D Polyester

Dystrybutor: **dakine.pl**



**zakup
kontrolowany**

Tekst: Tomasz Profic Zdjęcia: 43RIDE

DAKINE

plecak Apex



Kolejnym plecakiem w rodzinie jest Dakine Apex i jest to największy plecak z rowerowej kolekcji Dakine'a. Docenią go zwłaszcza Ci, którzy zabierają na rower dodatkowe rzeczy, np. ciuchy, narzędzia, ochraniacze itp. Dzięki dość dużej pojemności (~26 litrów) bez problemu zmieścimy tam drugą bluzę czy kurtkę. Dodatkowe uchwyty na zewnątrz pozwalają wygodnie przypiąć kask i ochraniacze, a dodatkowe małe kieszonki pozwolą utrzymać porządek wśród transportowanych rzeczy. Do dyspozycji mamy też bukłak, który eliminuje potrzebę brania dodatkowych butelek. Warto wspomnieć też o specjalnej kieszeni wyłożonej folią, która zabezpieczy nasze dokumenty lub telefon przed zamknięciem w przypadku konkretnej ulewy. Plecak świetnie spisuje się też jako plecak miejski, jest możliwość odpięcia pasa biodrowego, pochowania pasków do ochraniaczy, a do głównej kieszeni bez problemu zmieścimy także notebook'a. Plecak dostępny jest w czterech kolorach: black, black chop shop, dirt patches, slate.

Dystrybutor: dakine.pl

DAKINE APEX:

- 26 litrów pojemności, bukłak o pojemności 3 litrów
- specjalny system montażu kasku i ochraniaczy
- kieszonka wyłożona folią w części podtrzymującej kask
- kieszeń na gogle wyłożona miękkim materiałem
- dwie kieszonki boczne po każdej ze stron
- w pełni regulowany pas piersiowy
- w pełni regulowany pas biodrowy (z możliwością demontażu)
- dwie komory, jedna mniejsza podzielona na małe kieszonki na suwak



zakup kontrolowany

Wydawca:

Magazyn PDF 43RIDE jest częścią strony www.43ride.com

Redakcja 43RIDE:

Zbigniew Nowicki - zbig@43ride.com
Tomasz Profic - tomasz@43ride.com
Justyna John - tina@43ride.com

Kontakt:

tel. +48 793 445 524 / fax. 0-22 702 17 19

email: info@43ride.com / gadu-gadu: 9579049

Współpraca:

- Adam Klimek
- Adam Woźniak - awozniak.com
- Andrzej Skrzypczak
- Bartek „Wolis” Woliński - skafunderbikefest.com
- Dawid Markysz - markysz.ownlog.com
- Grzegorz Łoza
- Jakub Adamiec
- Jakub Rutkowski
- Jan Kowalczyk
- Jarosław „Japek” Marcisz - southbike.pl
- Jędrzej Cegielski - endurotrophy.emtb.pl
- Joanna Pająk
- Kajetan Kamiński - jajcys.digart.pl
- Kamil Mitan
- Kamila Bagińska
- Krystian Remin
- Krzysztof Czarnecki
- Maciej „owoCNIK” Holewa

- Marcin „Borek” Borek - skafunderbikefest.com
- Marcin Górnicki - cykloza.pl
- Marcin „Eshee” Kubaszczuk - adhdcup.socjum.pl
- Marcin Olszewski
- Michał Kuczyński
- Michał „Nypel” Jasiński - dig-nitty.info
- Michał Wojtowicz
- Mirosław Bator
- Piotr „Piotras” Dylewski
- Piotr Matuszczak
- Piotr Seweryn - galery.me.com/pseweryn
- Tadeusz Jezierski - jezier.pl
- Tomasz Koperwas

International photographers:

- Christophe Margot - photomargot.com
- Red Bull Photofiles - redbull-photofiles.com

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

43 RIDE.com

Następny numer 43RIDE ukaże się pod koniec września 2009!



Pamiętaj, TY również możesz pokazać coś innym! Jeżeli chcesz podzielić się ciekawymi materiałami, skontaktuj się z nami!

Czekamy na Wasze materiały do końca sierpnia 2009.

Przedruk i wykorzystanie w jakiegokolwiek formie bez wcześniejszej zgody redakcji **43RIDE** są zabronione. Redakcja nie zwraca nadesłanych materiałów. Za treść publikowanych ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

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

43RIDE jest darmowym magazynem dostępnym do pobrania w formacie PDF ze strony www.43ride.com