

új!

# BRINGÁS

Bringás heti e.magazin

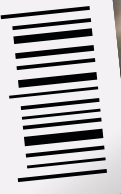
## Cape Epic

A megamaraton

Euro  
One-Cube  
Team

I. évfolyam  
4. szám 2010

ingyenes



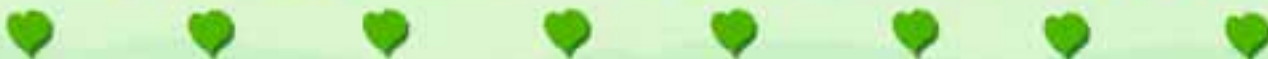
Újratöltve





# Dunakanyar Környezetvédelmi Kerékpáros Vetélkedő 2010. április 17

**Bringázz, hogy utódaidnak is maradjon levegője!**



**Mi is ez az Oxigén Túra?**

- Egy olyan környezettudatos életmódot és szemléletet népszerűsítő rendezvénysorozat, amely 2009-ben és 2010-ben országos szinten, több városban, településen kerül megrendezésre az Európai Unió irányelvei alapján.

**Mi a vetélkedő célja?**

- Hogy a vetélkedőben résztvevők, kerékpáros pontgyűjtésükkel településük kedvenc iskoláját juttathatják értékes bringás ajándékokhoz.

**Milyen ajándékokat és mi alapján sorsolunk?**

- 100 - 200 pont között: 50 db láthatósági mellényt és villogólámpát

- 200 - 300 pont között: 50 db kerékpáros esőkabátot és kulcsot

- 300 pont fölött: 50 db bukósisakot és szerszámkészletet

A 3 legtöbb pontot gyűjtő résztvevő különdíjat kap!

**Az Oxigén Túra rendezvény programja:**

**Április 17. szombat**

8.30 - 15 óráig: Regisztrációs pontok megnyitása,  
a pontgyűjtés kezdete

11 - 17 óráig:

- Kerékpáros ügyességi vetélkedők gyerekeknek
- Bringás gyorsulási verseny
- Helytörténeti és környezetvédelmi kvíz
- ÓKO foglalkozások gyermekeknek

16 óra: Vetélkedő zárása, pontgyűjtő kártyák leadása a pontokon

16.30: A vetélkedő ünnepélyes eredményhirdetése, ajándéksorsolás

**Regisztrációs pontok**



**RÉSZLETES INFORMÁCIÓ: WWW.SPORTAKTIV.HU**



# Bringás – heti e.magazin 4. szám

## Tartalom:

Cape Epic – a Megamaraton	6
Újratöltve – bringa újraindítás	14
Az első magyar ProTeam – Euro One-Cube Team	18

Impresszum / Bringás – heti e.magazin:

Alapítók: Borek Annamária / Futaki Szabolcs / Takács Tamás / Várnagy László

Főszerkesztő: Takács Tamás

Online főszerkesztő: Várnagy László

Művészeti vezető: Futaki Szabolcs

Elérhetőség: [magazin@bringas.hu](mailto:magazin@bringas.hu)

Kiadja a bringas.hu

Nyomdai kivitelezés: Possum Kft. Felelős vezető: Várnagy László

Telefon: +36-209-345-318 [info@possumkft.hu](mailto:info@possumkft.hu)



# Mint a meseb



# en - hegyikerékpárral

Negyedik lapszámunkban a hegyikerékpár-sporté a főszerep! Címlapsztorink nem másról szól, mint az év egyik legjelentősebb mountain bike eseményéről, a dél-afrikai megamaratonról, a 7. Absa Cape Epic-ről! Cikkünkhöz a verseny legjobb fotóiból válogattunk a sportpics.net jóvoltából. De nem csak határainkon messze túl van hegyikerékpáros élet, mi sem bizonyítja ezt jobban, minthogy bemutatkozott első profi mountain bike csapatunk, az Euro One-Cube Team!

Takács Tamás

# Cape Epic

A MEGAMARATON

A legprofibb médiaháttérnek köszönhetően a legnagyobbak között a legfiatalabbnak számító Absa Cape Epic talán a legjelentősebb hegyikerékpáros megamaratonná nőtte ki magát 7 éves története során. A változatos – stílszerű szóhasználattal élve – epikus tájakon haladó 8 napos tekerésről készült képek önmagukért beszélnek. Mindemellett egyre komolyabb sportértékkel bír az Epic, az idei, március 21. és 28. között rendezett versenyen hemzsegték a montis világbajnokok, a végén mégis egy specialista duó örülhetett.

Duó, hiszen – ha valaki esetleg nem tudná – a klasszikus megamaratonhoz, a TransAlphoz hasonlóan a Cape Epicen párosok versenyeznek, levéve kissé az óriási pszichikai terhet a résztvevők válláról, amit a 8 napos, sokszor magányos tekerés jelentene. A mezőny nagy része számára egyébként az Epic a teljesítésről és az óriási kalandról szól, mesebeli tájakon tekerhetnek végig, s közben próbára tehetik állóképességüket, nomád körülmények között.

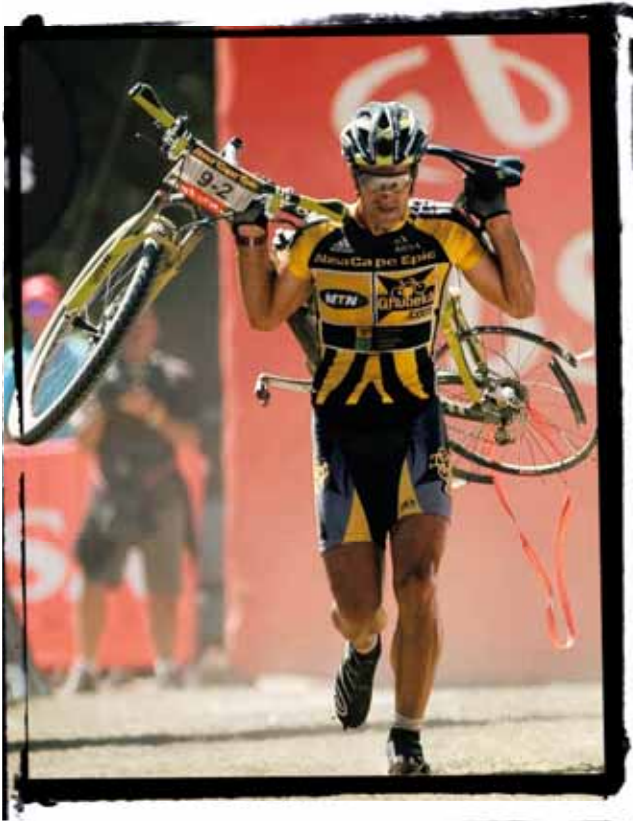




„Amikor az emberek látják ezt a csodálatos tájat, megfélekeznek arról, mi mekkora nyomás alatt vagyunk verseny közben.”

Másrészt a Cape Epic közelebb hozza az amatőr sportolókat a legnagyobb profikhoz, akikkel együtt kelnek, vacsoráznak a táborban – piros egyensátrakban laknak – és egy mezőnyben vágnak neki a napi 80-120 kilométeres távoknak, a végén pedig mindenkinek jár a taps, aki legyőzi a kihívást. Ugyanazokon a dózerutakon, vagy éppen kemény, technikás emelkedőkön, lejtőkön haladnak, ahol még a sztárok is leszállnak olykor-olykor, és tolni kényszerülnek a bringát.

Szerencsére az utóbbi években egyre több hegyikerékpáros élsportoló vesz részt az Epicen, míg az első években nagy szó volt a holland Brentjens vagy a svájci Sauser jelenléte, mára egyre több profit láthatunk a mezőnyben. Szerencsés ilyen szempontból a márciusi időpontválasztás, hiszen az alapozó időszak végén több gyári csapat versenyzői is egyfajta edzőtáborként fogják fel az indulást, amibe azért „belefért” egy-egy napon a küzdelem a szakaszsikerekért.



Az aktuális sztárok mellett a hegyikerék-pározás ikonjai is tiszteletüket teszik ilyenkor Dél-Afrikában, például a svájci Thomas Frischknecht már karrierje alkonyán is részt vett az Epicen, és idén is indult afrikai csapat színeiben karitatív céllal, sajnos párja súlyos balesetet szenvedett, de Frischi egyedül is végignyomta a távot.

A hölgyek között – mert „elvetemült” női párosok is versenyeznek – a legendás kanadai olimpiai-krossz versenyzőnőt, Alyson Sydort is megtalálhattuk a mezőnyben. Az elmúlt két évben, 2008-ban a finn Pia Sundstedt párjaként a női párosok között győzött, tavaly pedig, a dél-afrikai Nico Pfitzenmaierrel az oldalán, a vegyespáros kategóriában – merthogy ilyen is van az Epicen.

2004-ben a magyar női hegyikerékpársport egyik mozgatórugója, Kovács Natali is teljesítette a Cape Epicet. Nati 2008 novemberében



„A végeredmény azonban jól mutatja, egy ilyen szakaszversenyen nem elég, ha fizikailag valaki a legjobb formában van.”



egy magashegyi túrán történt baleset következtében távozott tőlünk, de a hazai montis életben betöltött szerepét jól példázza, hogy legtöbbször tőle vagy a szaksajtóban megjelent írásain keresztül hallottunk itt Magyarországon az Epicről.

Van, akinek az év fő versenye a Cape Epic, ők a specialisták, a győztes Bulls-csapatból a német Karl Platt már az első dél-afrikai megamartonon is indult, mi több, megszerezte a győzelmet, akkor a namíbiai Mannie Heymans oldalán. Platt, honfitársával, Stefan Sahmmal immár harmadszor nem talált legyőzőre, pedig nem akárhány volt a kihívók.

A világsztárok közül 2008 olimpiai-krossz világbajnoka, Christoph Sauser már a kez-

deteknél komolyan vette az Epicet (2005-ben a svéd Fredrik Kessiakoffal győztek is), Specialized-márkatársával, a dél-afrikai Burry Standerrrel idén is az összetett sikerben reménykedtek. A végeredmény azonban jól mutatja, egy ilyen szakaszversenyen nem elég, ha fizikailag valaki a legjobb formában van. Amikor beindult a szekér, Sauserék zsinórban nyertek három szakaszt, de nem várt események, rosszullet, külső tényezők, géphibák is hátráltathatják a versenyzőket.

Nagy nevek szempontjából talán minden idők legerősebb megamartonját láthattuk idén: Itt volt a regnáló olimpiai-krossz világbajnok, a svájci Nino Schurter, csapattársával, Florian Vogelgel, de említhetnénk Bart Brentjenst, a Flückiger testvéreket, az osztrák



**722 km** és kb. **16 000 m** szint, 53 nemzet 1772 indulójából 445 páros és 90 egyéni induló teljesítette. Karl Platt a az Epic királya, 4 győzelemmel (2004; 2007; 2009; 2010) és összesen 6 dobogós hellyel. 8 nap alatt 1030 versenyző szorult orvosi segítségre, ezek közül 12 csonttörés volt.

Lakatát, bivalyerős Multivan-Merida különítmény érkezett két párossal: Andreas Kugler és Hannes Genze, valamint José Hermida és Rudi van Houts is tiszteletüket tették, utóbbi duó nyerte a zárószakaszt.

A német Merida csapat menedzsere, Andreas Rottler is rávilágított, mennyire nem csak a fizikai teljesítményen múlik egy jó helyezés az Epicen, hiszen a megamaraton óriási kihívást jelent a háttérrel biztosító technikai segítőknek és a bringáknak is. Külön kiemelte, mekkora sikerként értékeli, hogy csapataiknak nem volt technikai gondjuk a 8 nap során.

A győztes Bulls páros is főleg kiegyensúlyozott teljesítményüknek köszönhetnék a sikert, sőt „országútis módszereket” alkalmazva

úgynevezett „vízhordókat” segítőket is biztosítottak maguknak a verseny során. A Bulls2 duó, azaz Thomas Dietsch és Tim Böhme a Dakarról ismert kísérőkamionok szerepét töltötték be, vagyis Karlék seggét vigyázva megálltak, ha baj volt, és erre akadt is példa nem egyszer. Böhme például négyszer adta oda saját kerekét a Bulls1 csapatnak.

A kőkemény, stresszes hét után a Cape Epic történetének legeredményesebb versenyzője, Karl Platt így értékelte győzelmüket: „Hihetetlen, hogy negyedszer is sikerült nyernem. Nagyon sokat jelent ez nekem, különösen azért, mert idén voltak a legerősebb ellenfeleink. Amikor az emberek látják ezt a csodálatos tájat, megfélekedeznek arról, mi mekkora nyomás alatt vagyunk verseny közben. Nem csak saját magunkat kell legyőzni, de mindenkit, aki

mögöttünk keresztbe tett ujjal azt kívánja, történjen velünk valami... Szóval nemcsak óriási megkönnyebbülés volt áthaladni a végén a célvonalon, hanem eufórikus élvezet is.”



„Nagy nevek szempontjából talán minden idők legerősebb megamaratonját láthattuk idén.”



## Epic napló:

### 1. szakasz, március 21. – Evans és Lakata bekezdett

Az első, Diemersfontein és Ceres közötti, 117 kilométeres etapon a Kevin Evans-Alban Lakata páros alaposan elverte a többieket, komoly előnnyel, több mint 3 és fél perccel értek be a Specialized-duó, Christoph Sauser és Burry Stander előtt.

### 2. szakasz, március 22. – nyerő Trek-Brentjens duó

A holland ex-világbajnokról szerényen Trek-Brentjens névre keresztelt duó, Bart Brentjens és Jelmer Pietersma nyert, szoros sprintbefutót követően. Evans és Lakata tartotta előnyét. A világbajnok Nino Schurternek és Florian Vogelnek nem sikerült az erődemonstráció, defekt miatt adták fel a vezető pozíciót.

### 3. szakasz, március 23. – óriási defekt-széria 115 kilométeren

A szakaszt az exvilágbajnok Christoph Sauser és specialized-os társa Burry Stander nyerték meggyőző fölényrel. Az összetett éllovasok is jól kezdték, vezették a versenyt, de hamar megkezdődtek a defektek. Szorgalmasan javítottak, felzárkóztak, de Lakata kezdett kifogyni a javító felszerelésből. A negyedik defekt után már annyira szétroncsolódott a külsőgumi, hogy nem volt mit tenni, mint letépni és felnin megpróbálva abszolválni az utolsó kilométereket. A könnyű karbonfelni azonban nem bírta az extrém terhelést, és darabokra tört a terepen, így az utolsó 2 kilométert futva tette meg az osztrák Lakata. Negyed órát veszítettek így Sauserékhez képest. Az összetettben a német Bulls csapat, Karl Platt és Stefan Sahn vette át a vezetést 4 perc előnnyel Brentjensékhez mérve.



### 4. szakasz, március 24. – Sauserék másodszor

Duplázott a specialized-os világbajnokokból álló duó, ismét Christoph Sauser, és Burry Stander állhattak a dobogó legmagasabb fokára. Az összetett vezető németek, Karl Platt és Stefan Sahn valamint a korábbi éllovas, Kevin Evans-Alban Lakata páros másfél perc hátránnyal érkeztek, így Sauserék tovább közelítettek az összetettben is.

### 5. szakasz, március 25. – Specialized tripla

Sorozatban a harmadik napon volt a legjobb a Specialized két világbajnoka, ezúttal egy hegyikerékpárban szokatlan műfajban, az időfutamon. A dél-afrikai verseny ötödik szakaszán 27 kilométer várt a párosokra, amit külön-külön, harminc másodpercenként a fordított összetett sorrendben indulva kellett megtenni. Az óra ellen is Sauserék voltak a legjobbak, így újabb percet faragtak összetett hátrányukból a Bulls csapathoz képest.

### 6. szakasz, március 26. – defekt lett a diadalmenet vége

Minden sorozatnak meg kell szakadni egyszer, így véget ért a Specialized-duó diadalmenete is. A defekt miatti megtorpanást a svájci Flückiger testvérpár használta ki. Sauser és Stander az összetett éllovas Bulls

## A Cape Epic végeredménye:

1. Karl Platt (német) és Stefan Sahn (német) **29:47:46**
2. Christoph Sauser (svájci) és Burry Stander (dél-afrikai) **29:57:50 +00:10:04**
3. Kevin Evans (dél-afrikai) és Alban Lakata (osztrák) **30:12:30 +00:24:44**
4. Lukas és Mathias Flückiger (svájci) **30:21:06 +00:33:20**
5. Andreas Kugler (svájci) és Hannes Genze (német) **30:36:44 +00:48:58**
6. José Hermida (spanyol) és Rudi van Houts (holland) **30:44:57 +00:57:11**

csapatra még fel tudott zárkózni, de a testvérpárra már nem, és két szakasszal a vége előtt már nagyon nehéz feladatnak tűnt a közel 7 perces hátrány ledolgozása...

### 7. szakasz, március 27. – eléhezett a világbajnok

Talán simán nyerte volna a svájci Nino Schurter-Florian Vogel páros a dél-afrikai Cape Epic megamaraton utolsó előtti szakaszát, de a második szakaszhoz hasonlóan most sem volt szerencsájük. Schurter teljesen elkészült a 99 kilométeres verseny utolsó felében, a dehidratálódott világbajnok csak vánszorogni tudott az utolsó kilométereken. Sorra mentek el az ellenfelek, így a szintén svájci Flückiger-testvérpárnak hullott ölébe a győzelem, akik így dupláztak.

### 8. szakasz, március 28. – boldog Bikák az Epic végén

José Hermida és Rudi van Houts nyerték az utolsó szakaszt, a viszonylag rövid – 65 kilométeres – de technikás mászásokat tartalmazó szakaszon kijött Hermiáék XC-s tapasztalata, így az utolsó pillanatban összejött a kiváló eredmény a Multivan-Merida csapatnak is. A Bullsé az összetett.



# Bringa újraindítás tavasszal

# Újratoltva

Legtöbbünk, akik nem versenyszerűen bringázunk, télen mellőzzük a kerékpározást. A hideg, a latyak, a kiszámíthatatlan időjárás miatt több, kényelmesebb sportág vagy közlekedési eszköz közül választhatunk télen. Az őszele félrerakott bringánk tavasszal nem üzemkés, utoljára október körül ülhettünk rá fel, s régen megfedekezünk azokról a kis hibáiról, melyek az utolsó menetnél még eszünkben voltak, hiszen egyik nap fordult a kocka, s otthonmaradt a drótszamar.

## A bringabeindítás

Az első, amit egy laikus is észrevesz, hogy a kerekek engedtek a nyomásból. A probléma orvoslásához nem kell más, mint egy pumpa. Mivel fújunk? Bringásoknak javasolom mindig, hogy tartsanak egy kis vázpumpát a bringán vész esetre, s otthon tartsanak egy talpas nyomásmérős pumpát. Mivel nem nagyüzemben fújuk otthon a kerekeket, egy talpas pumpa 10-20 évig is kiszolgál, s megkímél minket az otthoni – a gumit 230 fújással felfújó – mini pumpa használatától, ráadásul ellenőrizhető a légnyomás, s ezzel a kis pumpát is védjük, aminek inkább vész esetén kell bizonyítani.

A puha gumi nehezen irányítható, könnyen kap felütéssel defektet, s amellet, hogy balesetveszélyes, még lassabb is. Persze a túl kemény guminak is vannak hátrányai, például könnyebben megcsúszik és kényelmetlenebb. Mennyit fújunk? A megfelelő guminyomás a gumi

„Mindig legyünk igényesek kerékpárunkkal szemben, mindig tartsuk tisztán, ápoljuk gondosan!”



szélességétől, a bringás testsúlyától és stílusától függ. A gumi vastagsága szerint – átlagos 70-80 kg testsúllyal számolva – országúti külsők (20-25mm) esetében 8-10 bar lehet ideális; trekking, túragumiknál (30-40mm) 4-5 bar; MTB gumiknál 2 colig 3-3,5 bar; 2 col fölött 2,5-3 bar.

Ha valaki könnyebb vagy nehezebb az átlagostól, értelemszerűen fújhatja kicsit puhábbra vagy keményebbre a gumit, példa az arányokra:

Mondjuk egy 100 kilós bringás a 25-ös országúti gumit jó, ha felfújja 9 bar környékére, ugyanő, ha 2,25-ös gumit használ MTB-n, már fél bar plusz is elég a normálhoz képest, tehát 3-3,5 barral simán elmegy.

A stílustól annyiban függ a guminyomás beállítása, hogy aki gyorsabban akar haladni aszfalton, fújja minél keményebbre a gumit. Terepen, csúszós útviszonyok között, kanyardáskor pedig éppen ellenkezőleg: biztosabb az irányíthatóság, ha kicsit alacsonyabb nyomást használunk. Fontos, hogy a legtöbb gumin fel van tüntetve a használható maximális nyomás, ezt lehetőleg ne lépjük túl! Ha azt vesszük észre, hogy a gumi hirtelen, egy-két nap alatt veszített számottevő nyomást, cseréljük belsőt, mert lassú defekttel van dolgunk.

A következő, amit érdemes megnéznünk, azok a forgó alkatrészek. Mire gondolok?

Kerékagyak, középrész (hajtóműnél), kormánycsapágy. Ezen alkatrészeknél a kotyogás és a szorulás sem megengedett, s elég nagy kalamajkát tud okozni nekünk és a pénztárcánknak is, ha figyelmen kívül hagyjuk a rossz beállítást. Ezen forgó alkatrészek szervizelését bizzuk a kerékpárszerelőkre, hiszen egy ismét rosszul beállított, vagy nem a megfelelő számmal beállított bringa elég kiszámíthatatlan helyzetekben tudja cserbenhagyni gazdáját.



Miután lecsekkoltuk a bringánkon a csapágyakat, jöhet a legfontosabb részleg: a fék. Manapság legfőképpen kétféle rendszert használunk; tárcsafékest és a V-fékest. Most az erényeket, hátrányokat nem sorolom a két rendszernél, ami fontos, hogy mindkét esetben a fékpofák ne legyenek agyonkopva, mert drága lesz, ha a fém a fémen darálódik.



Felnifékes kerékpároknál egyúttal a felni állapotát is ellenőrizzük, nincs-e benne ütés, ugyanis a nyolcast sokkal egyszerűbb csírájában elfojtani, mintha már komoly deformáció van a kerékben. A fékbetétek nem egyik napról a másikra kopnak el, kivétel lehet, ha sokat tekertünk előző nap esőben, ilyenkor pillanatok alatt elkophatnak a pofák.

Tárcsaféket használóknak is érdemes megpörgetni a kereket, mert előfordulhat, hogy a betétek másmilyen nyugalmi helyzetet vesznek fel, ahhoz képest, mint amire emlékszünk. Ha ez a változás markáns (hangosan ciripel a fék), akkor valószínűleg gond van, forduljunk szerelőhöz. Tárcsafékeseknél érdemes odafigyelni a láncolajzásra, lehetőleg Ne használjunk spray-t, mert az olajrézecskek, ha beivódnak a ferrodolos fékanyagba, akkor az egyáltalán nem fog fogni. Érdemes besze-

rezni egy tárcsafék-tisztító spray-t, s a féktárcsára rakódott port, szennyeződést azzal letisztíthatjuk magunk is. Természetesen ha ezt 2-3 hetente megismételjük, akkor a tárcsafék megőrzi eredeti nyomáspontját, fékerejét.

A kerekek állapotánál a legfontosabb a küllőfeszesség, így ha valamely küllő túl feszes vagy laza, netalán hiányzik, akkor orvosoljuk. Ha még nem centríroztunk, akkor ne fogjunk hozzá, hisz a nyolcas vagy egy felütés kiszedése nem oly fontos, mint a kerékből az ovális kiszedése.

Végezetül marad a hajtás kenési állapotának ellenőrzése, legkézenfekvőbb a láncolajozás. Különösen abban az esetben, ha előző utunk során (ami ugye lehet, hogy tavaly novemberben volt) vizes úton közlekedtünk, mindenképpen forgassuk párszor hátra a hajtókart és ha

nem forog könnyedén, „olajozottan”, hanem csikorgó, vagy karistoló hangokat hallat, csep-pentsünk pár csepp olajat a láncra, miközben folyamatosan forgatjuk azt. A szükséges mennyiséget egyszerű megállapítani: amikor finomabbra változik a hátrafelé forgó lánc hangja, elég az olajból. Mielőtt azonban megkezdjük az olajozást, fontos, hogy egy ronggyal töröljük viszonylag tisztára a láncot és a forgó alkatrészeket: racsni, lánckerekek, váltógörgők.

Természetesen nem véletlen, hogy a bringára bringás olaj való, hisz egyrészt nem pereg ki oly könnyen, tehát tartós, másrészt nem ragacsos, így szennyűző, s a harmadik, amire nem mindenki figyelt eddig, hogy a nevesebb bringás láncolajok környezetbarátok. A lánc, fog-sor és a hajtóművön található alkatrészek egyben igen tetemes összegre rúgnak, így a legtöbbször elkövetett hibára hívom fel a figyelmet. A lánc, hajtás és terhelés hatására nyúlik. Ez természetes, viszont ahogy nyúlik, úgy koptatja félre a fogsort és a hajtómű fogaskerekeit is. Az ár négyzetesen emelkedik, tehát érdemes a láncot ellenőriztetni bringaboltban, s a kellő időben cserélni, hisz egy fogaskerék 3-4 lánc árával ér fel, s egy hajtómű fogaskerék 4-5-ször drágább egy lánchnál. Ebből hamar kiszámolhatjuk, ha nem ellenőrizzük 1000-3000 km-enként a lánccnyúlást, az könnyen a pénztárcánk bánja, hisz amikor ugrál már a fogaskerekeken a nem odaillő lánc, az nemcsak balesetveszélyes, hanem pontatlan váltást is eredményez.

Végezetül: én mindig meglepem bringámat egy kis aprósággal, hisz kell a motiváció az új-rakezdéshez.

Zerge

„Elég nagy kalamajkát tud okozni nekünk és a pénztárcánknak is, ha figyelmen kívül hagyjuk a rossz beállítást.”



# Az első magyar profi MTB csapat:

Bizonyos szempontból az idei esztendő mérföldkő a hazai hegyikerékpársport történetében, ugyanis 2010-ben először büszkélkedhet Magyarország a nemzetközi szövetség (UCI) által bejegyzett ProTeammel, az Euro One – Cube Team révén.

Mit jelent a ProTeam? Egyfelől kereskedelmi alapon működő csapatot, amely megfelel az UCI szabályrendszerének és védi a versenyzők érdekeit, másfelől a nemzetközi bejegyzés különböző előnyöket jelent a nemzetközi versenyrendszerben, például a világtupa-futamokon a saját szponzorlogókkal ellátott csapatmezzben indulhatnak a versenyzők, az olimpiai-krossz vk-futamokon, beszólításnál előkelőbb rajthely illeti meg bizonyos esetekben egy ProTeam versenyzőit. Jelenleg 107 regisztrált ProTeamet jegyez az UCI, 19 különböző országból, a legtöbb profi csapattal Franciaország büszkélkedhet, 19-cel. Ez a szám az összes hegyikerékpáros szakágra vonatkozik nem csak az olimpiai számra, az olimpiai-krosszra (XCO). Az Euro One-Cube Team életre hívásának egyébként nem titkolt célja, hogy a csapat négy versenyzője - Bogár Gábor (35), Csielka Márk (19), Juhász Zsolt (20) és Szatmáry András (20) – ideálisabb körülmények között készülve, egy hároméves projektben gondolkozva járulhassanak hozzá az olimpiai pontgyűjtéshez. A tervekről Valter Tibor csapatvezetőt, a szakág szövetségi kapitányát kérdeztük.



## Euro One

**Az olimpiai pontgyűjtésben mennyivel lehetnek jobbak az esélyeink egy ProTeammel?**

Az olimpiai pontgyűjtés nemcsak a mi csapatunkon múlik, de természetesen a csapat csak olyan versenyen áll rajthoz, ahol lehet pontot szerezni, és remélem, minél több ponttal hozzá tudunk járulni a közös célhoz. A fő profil az XCO. A hazai C1-C2 versenyek mellett jónéhány külföldi C1-es versenyt tervezzünk, és részt kívánunk venni 4 világtupa futamon is (Houffalize, Offenburg, Champéry,



# One-Cube Team

Val di Sole). Emellett tervezünk két maratont is, az egyik a Duna Maraton a másik a Mát-ra Maraton, amely idén a Magyar Bajnokság is egyben.

## Milyen eredményekre számítasz?

Több éves programot kívánunk most elindítani. Nagyon fiatal a csapat nagy része, van még mit tanulniuk és fejlődniük is. Reményeink szerint Juhász Zsolt és a rutinos Bogár Gábor a csapat által biztosított lehetőségeket kihasználva komoly eredményeket fognak

idén elérni. Szatmár András és Cselka Márk folyamatos fejlődésüknek köszönhetően szintén jónéhány előkelő eredményt fog produkálni. A csapat pedig a PROTEAM-ek között valahol a második harmadban végezhet.

Közel egy évtizede foglalkozol Csömörön a fiatal bringásokkal, és továbbra is működik a csömöri klub, melynek legjobb versenyzői kerültek a profi gárdába. Milyen a kapcsolat most a csömöri fiókcsapat és az új ProTeam között, mi az, amit közösen csináltok, milyen hatással van egyik a másikra?



**Bogár Gábor**

Születtem: 1974. 05.04.

Lakhely: Pilisvörösvár

Magasság, súly: 177cm, 65kg

2010. évre a fő célom, hogy az Euro One-Cube csapatot a legjobb tudásom szerint segítsem a profi élvonalhoz való felzárkózáshoz.

Max pulzusom: 185

Kedvenc étel: Pesto tészta

Kedvenc ital: fehér bor



**Csielka Márk**

Becenem: Márkó

Születtem: Bp. 1991. 07. 02.

Iskolám: Corvin Mátyás Gimnázium

Hobbijaim: kutyám, túrázás, olvasás, angol

Magasság, súly: 173cm, 63-65kg

Céljaim: sikeresen érettségizni, nemzetközi élmezőnyhöz felzárkózni a cross country sportágban

Max pulzusom: 200

Kedvenc ételem: gyümölcsök

Kedvenc italom: víz

A Cube-Csömör valóban egyféle fiókcsapat szerepet fog betölteni a jövőben, továbbra is az utánpótlás-nevelés lesz az egyik fő profilja, de azért megpróbálunk a magyar csapatok között továbbra is a legjobbak között végezni. Az edzőmunka nagy része együtt folyik továbbra is, mintha egy csapat lennénk, persze a PROTEAM nem csak a több versenytől lesz PROTEAM, hanem az ennek megfelelő többletmunkától is. Már most kezd kirajzolódni, hogy a fiataloknak lehetősége lesz még komolyabb szintre eljutni, látják maguk előtt a lehetőséget, és páran biztosan fognak tudni csatlakozni az EURO ONE-CUBE PRO TEAM-hez a jövőben.

**Milyen a technikai hátteretek, miben vagytok, lesztek fejlettebbek, mint a tavalyi Csömör?**

A technikai háttér eddig is kiemelkedő volt Csömörön a CUBE és Shimano márkák forgalmazójának köszönhetően, de még stabi-

labb lett az EURO ONE-CUBE csapatban, bár azt hiszem ez alapvető a profi csapatok között. Egy profi csapat költségvetése nagyságrendekkel nagyobb, mint egy amatőré, ennek megfelelően az EURO ONE-CUBE csapat költségvetése is sokkal nagyobb, mint a csömöri csapaté. A profi csapat tervezésekor alapvető szempont volt a megfelelő anyagiak biztosítása. Ez azért fontos, mert szeretnénk, ha versenyzőinknek nem kellene egy jó szerződésért külföldi csapathoz szerződniük. Megpróbálunk nekik mindent biztosítani, ami a pályafutásuk további előrelépéséhez szükségeltetik, beleértve a kerékpárokat, az edzőtáborokat, a versenyeket, a fizetéseket, sőt még a továbbtanulásra is nagy hangsúlyt fektetünk. Sikertől olyan támogatókat találni, akik elkötelezettek sportágunk iránt, egyetértenek velünk az előbb felsorolt célok megvalósításában, és nagyon sokat tesznek azért, hogy a célokat el is érjük. És persze remél-



**Juhász Zsolt**

Születtem: 1990. 07. 24.

Magasság, súly: 179cm, 67kg

Idei célom minél több UCI pontgyűjtés és a világkupa futamokon 60-ba kerülés.

Max pulzusom: 204

Hobbim: zene „bűvölés”

Kedvenc ételem: Francia-saláta, Mákos guba

Kedvenc italom: Sprite, Tej, Víz,



**Szatmáry András**

Születtem: Bp. 1990. 08. 21

Iskolám: Szent István Egyetem

Hobbi: számítógép,

Magasság, súly: 188cm, 71kg

Céljaim: nemzetközi élmezőnyhöz felzárkózni a cross country sportágban

Max. pulzusom: 214

Kedvenc ételem: carbonara spagetti

Kedvenc italom: szénsavmentes ásványvíz

jük, eredményeinkkel magunk is hozzájárulunk majd az ó jó hírnevük öregbítéséhez.

Köszönet ezért az EURO ONE Számítástechnikai Zrt.-nek a CUBE kerékpármárka magyarországi forgalmazójának és az MVM Partnernek. Egy profi csapat esetében természetes, hogy a meglévő és leendő szponzorokkal folyamatosan tartjuk a kapcsolatot; jelenleg is több lehetséges partnerrel tárgyalunk. Reméljük, meg tudunk határozni velük is olyan közös célokat, amelyek még magasabb minőségre emelhetik a csapat által nyújtott teljesítményt és partnereink üzletmenetét.



**Az Euro One-Cube Team háttérstábja:**

Valter Tibor Team manager

Dr. Simonyi Ákos sportigazgató

Dr. Györe István sportorvos

Bozsik Ágnes sportmasször

Varga Zoltán és

Zámbori Miklós kerékpárszerelők

Horváth Attila csapatitkár

A **Bringás** – heti e.magazin 5. száma április 8-án, csütörtökön jelenik meg!



A tartalomból:  
Szentléleki borozós hétvége

Interjú a világbajnokkal – Cadel Evans

Öltözzünk a bringához!



---

## Előfizetés:

Előfizetés, ami először is **NEM** fizetés, hanem teljesen **INGYENES!**  
**REGISZTRÁLJ** a bringas.hu honlapon, és hétről hétre az e-mail fiókodba érkezik a Bringás heti e.magazin!





A MERKAPT MARATON TEAM SPORTEGYESÜLET BEMUTATJA:

# UNDER WORLD



VERSENY A FÖLD ALATT!  
VERSENY A FÖLD ALATT!  
2010. MÁJUS 22. SZOMBAT

KUPA &  
BIKE EXPO

ILYEN MÉG NEM VOLT!

MOUNTAIN BIKE VERSENY A FÖLD ALATT!

LIMITÁLT INDULÓI LÉTSZÁM!


NE MARADJ LE! NEVEZZ MOST!

AZ INDULÓK KÖZÖTT EGY  MAGYARPOSTA

A NÉZŐK KÖZÖTT EGY  KISFÉNY

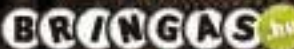
KEREKPÁR KERÜL KISORSÓLASRA!

MINDEN INDULÓ  KISFÉNY ITALPORT KAP AJANDEKBAN!

A BRINGÁVAL ÉRKEZŐKNEK INGYENES  MOTOREX SZERVÍZ!

HELYSZÍN: MERKAPT MARATON SPORTKÖZPONT  
BUDAPEST / KÖBÁNYA, X. ker. MAGLÓDI ÚT 12/A

[www.underworldkupa.hu](http://www.underworldkupa.hu)

Médiatámogatónk:  BRINGAS





# TREK

ÉLMÉNY KÉT KERÉKEN



## NÁLUNK A MINŐSÉG EGY ÉLETRE SZÓL

[WWW.TREK.HU](http://WWW.TREK.HU)

Ha TREK-ed van azért,  
Ha még nincs TREK-ed, azért nézz be hozzánk  
A legnagyobb TREK választék Magyarországon,  
profi szerviz, kiváló szakemberek



## NELLA

### KERÉKPÁRCENTRUM

Budapest, 1054 Kálmán Imre u. 23.

Tel: (1) 331-3184

[www.nella.hu](http://www.nella.hu)

