

Új!

BRINGÁS

BRINGÁS HETI E.MAGAZIN

I. ÉVF. 6. SZÁM

**Párizs
roubaix**
Észak Poklában

**HAJÓS, A
BRINGÁN**



Mit **(ne)**
szereljük fel
a bringára?



Igen! Ékezzel!

www.kerékpárbolt.hu
Magyarország
átfogó
kerékpárbolt
keresője

Ma 2010.3.10. szerda,
Élők napja van.
Holnap Szilárd napja lesz.

KERÉKPÁRBOLT.hu

FŐOLDAL FÓRUM TARTALOM

regisztráció | bejelentkezés

Hírlevél
Iratkozz fel, és jövő héten az e-mail-fiókodon érkezik a legújabb Bringás!
Email:
 Feliratkozás
 Unsubscribe

Bringaboltok

Térkép Műhold Hibrid

BESZÓLÁSOK
Tudsz már...
március 3

HOROSZKÓP
Bringásokra szabva...
március 3

ESEMÉNYEK
Békas Kupa
Buda Maraton

BRINGABOLTOK
Város:
Keresés:

Bringás – heti e.magazin 6. szám

Tartalom:

Hajós a bringán – interjú Hajós Andrással	6
Mit (ne) szereljük fel a bringára – hasznos tanácsok	14
Paris-Roubaix – Észak Poklában	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

Kiadja a bringas.hu

Nyomdai kivitelezés: Possum Kft. Felelős vezető: Várnagy László

Telefon: +36-209-345-318 info@possumkft.hu



aszfalton,

Hegyen,

Kockaköviön...

Habár a Bringás – heti e.magazin legújabb számában inkább a városi kerékpározást helyeztük előtérbe, ne feledkezzünk meg arról sem, hogy a hazai mountain bike elit is megkezdte a szezont. A kép a szlovákgyarmati ebike.hu kupán készült. Címlapsztorinkban egy vérbeli városi bringást szeretnénk bemutatni, akit azért annyira nem is kell bemutatni senkinek: Hajós Andrást. Nem marad ki a kerékpársport sem, a profi országútisok talán legnehezebb versenyéről, a Paris-Roubaix-ról készítettünk összeállítást.

Takács Tamás





Hajós a bringán

Hajós András, akit legtöbben az Emil Rulez zenekarból ismertünk meg, továbbá műsorvezető, arany középúton valahol a celeb és a mértékadó közszereplő között, ne is ragozzuk túl... Kerékpárral közlekedik, mert ez jó, mert megteheti. Ami hamar kiderült róla, hogy virtingli „belvárosi srác”, és nagyon szereti Budapestet. Miközben a bringázásról beszélgetünk, nem próbál ideológiákat sulykolni, egyszerűen elmondja, neki hogyan sikerült minél kellemesebbé, élhetőbbé tenni mindennapjait, ebben a gyönyörű városban, részben a kerékpár segítségével.

Készítette, fotók: TT



Kerékpárosként a városi vonalat képviseled?

Én a kerékpárt alapvetően közlekedésre használom. A túrázás, sportolás annyira nem jellemző, majd ha nagyobbak lesznek a gyerekek, akkor valószínűleg visszük majd a bringát nyaraláshoz, csalinkázáshoz. Az ismeret-ségi körömben vannak, akik teljesítménytúráznak, mennek versenyekre, de engem ezek - a távok teljesítése: „most hétvégére ráké-



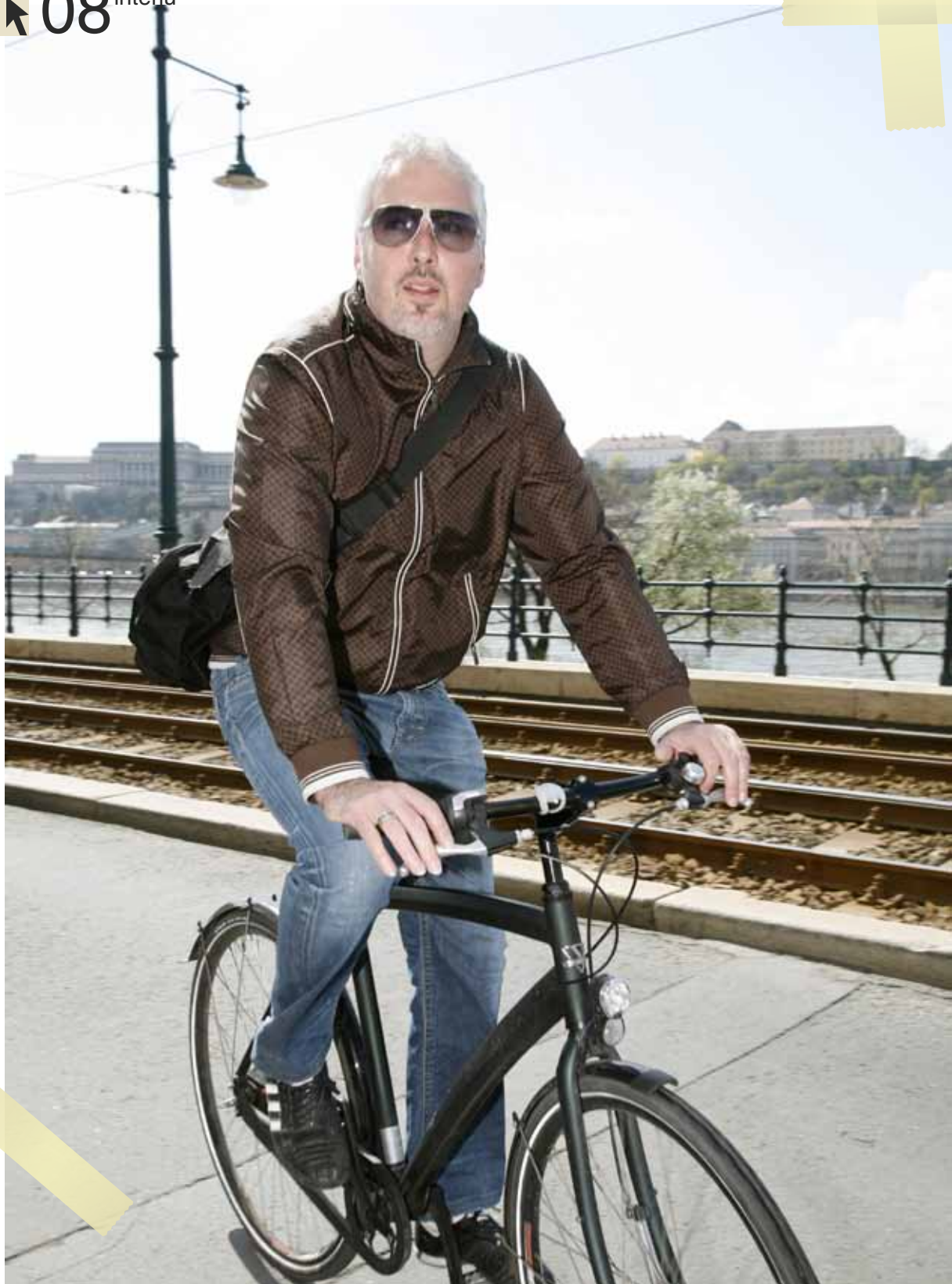
szülünk, hogy elmegyünk eddig” – nem izgatnak.

Komolyan veszed azt is, hogy gyermekeidet a bringás életmódra neveld?

Igen, mert nekem nagyon bejött, és az egy dolog, hogy sportolásra jó, de a bicikli közlekedési eszközként való használatában vagy szórakozási eszközként való használatában egy csomó dolog van, amit tudni kell. A vá-

rosi bringázást meg kell tanulni, az egy veszélyes üzem. Már nem lehet egy gyereket úgy elengedni biciklizni, mint 30 évvel ezelőtt az én időmben, amikor nem volt ennyi autó. Én még átjártam úgy a Margitszigetre biciklivel tízenegykét évesen, hogy simán az utakon mentem.

Mostanában mi konkrétan tervezgetjük, hogy az iskolába is biciklivel megyünk majd. Fogunk valamelyik hétvégén egy túrát tenni,



kipróbálunk néhány útvonalat, mert a közlekedés sűrűjébe azért nem akarom vinni őket. Aztán az egyik reggel lemérjük, hogy hamarabb bent vagyunk-e vagy lassabban. Az iskolában is meg lehet ezt dumálni, van az udvaron biciklitároló, a tornatanár és még néhányan biciklivel járnak.

Szerintem ki kell próbálni, nem vagyok én biciklifasiszta, de akarom nekik nyújtani ezt az alternatívát. Ahogy ez a város halad – ők most kiskamaszok, – mire 15-20 évesek lesznek, szerintem ez egy szükséges tudás lesz. És nem akarom azt, hogy majd akkor bénázzanak, vagy bajuk legyen, hanem ezzel együtt nőjenek fel. Rutinügy legyen, hogy majd a gimnáziumba bringával mennek, vagy este úgy mennek bulizni.

Milyen fontos szabályai vannak szerinted a városi bringázásnak?

Az én elvem, hogy a kevesebb több. Négyöt évvel ezelőtt kezdtem el megint biciklizni, pont az a generáció vagyok, aki felnőtt fejjel csatlakozott be újra a történetbe. Először nekem is volt egy olyan korszakom, hogy lenyomom a trolit, meg átférek még éppen ott... Elöntött kicsit az adrenalin és a szabadságérzés, de szerintem az a járható út, ha életben szeretnék maradni, és most azt az elvet vallom, hogy nem versenyzünk a városban, nem ciki megállni, nem ciki egy útpadkára nem felugratni, ha nem vagyunk benne biztosak. Nem kell extrém csatornát csinálni a közlekedésből. De ugyanígy gondolkodom az autós és a gyalogosforgalomról is. Kétmillióan vagyunk emberek ebben a városban, megőrülünk egymástól, olyan sokan vagyunk, próbáljuk megtalálni a helyünk, a biciklista is!

Manapság már nem száguldozom, nem túlélőfutamat játszom. Aki adrenalinra vágyik, az menjen fel a hegyre, ugrasson le a sziklán, erre már ezer lehetőség van. Ráadásul

amióta visszafogottabban megyek, kinyílt a dolognak az igazi szépsége: a nézelődés, a levegő, amit nem kell biciklistáknak magyarázni, a flow-állapot.

„Olyan szinten kitisztít, hogy úgy irányítom a dolgaimat, hogy ha baromira nem kéne biciklivel menni, juszt is úgy intézem, hogy biciklivel mehessek valahova.”

Mit adott neked a kerékpározás, mi a legfontosabb, amit kaptál ebben a történetben?

Az idegnyugi. Én elég stresszes életet élek, szerintem, ha nem bicikliznék, antidepresszánsokat vagy nyugtatókat kellene szednem. Olyan szinten kitisztít, hogy úgy irányítom a dolgaimat, hogy ha baromira nem kéne biciklivel menni, juszt is úgy intézem, hogy biciklivel mehessek valahova, mert egyszerűen más idegállapotba hoz.

A hat órán át tartó internet nézegetés villódzó képekkel, az „oda kell érnem” történet, a pénz, ez az egész nagyvárosi nyüzsgés, mind egyfajta stressz. Ugyanazokat az anyagokat termeli bennünk, mint az őseimben, amikor jött a mamut. És ezektől az anyagoktól fizikai úton a legkönnyebb megszabadulni. Ha hazabiciklizem valami melőből, az alatt kisimulok. Érzem, hogy gyakorlatilag detoxikálom magamat.

Amikor jövök haza a Caféból, este, még süt a nap, de már nyugi van. Lefelé könnyebb, már csak nézelődök, túl vagyok a műsoron, nem kell sietni. Gyakorlatilag egy olyan flashem van, hogy egy filmnek vagyok a főszereplője, akit ha moziban néznék, akkor iszonyúan irigyelnék. Amilyen mindig is szerettem volna lenni.

Akár hiszi akárki, akár nem, én ettől a tévés léttől nem vagyok boldog, ez egy munka nekem. Néha rossz, néha meg jó. Nekem kétszer

volt huzamosabb ideig ilyen jó érzésem. Először az Emil Rulezzel, a zenekarral, amilyenre mindig is vágytunk. Most körülbelül ehhez hasonlít a bicikli nekem. Néha gurulok le a Pasarétiről, át a belbudai részeken, át a hídon, a rakparton, mondjuk egy kocsmában találkozom valakivel, és gurulás közben körülnézek, hogy hol is vagyok én? Egy gyönyörű városban, mert ez a része gyönyörű (ez este hétkor van, tehát akkor már kisebb a forgalom), mennyország.

Énekelni szoktál közben?

Amikor nagyon jól vagyok. Örülök, mert hallok más biciklistákat is dalolni. Láttam most is egy csajt, teljesen kész volt, szerintem most vette elő a biciklijét, ahogy jó idő lett, és fennhangon visított a boldogságtól biciklizés közben, valamit énekelt.

A zenéhez hogyan kapcsolódik a bringa, inspirál esetleg?

Élvezem, hogy van egy általam megszabható ritmusa az ingereknek, ami jön. Terajtaid múlik ösztönösen, hogy milyen tempóban pörgetted a filmet. Tulajdonképpen ülök én középen, és forgatom magam körül a várost. Gyorsabban, vagy lassabban, megállunk, szétnézünk. De nem akarom túlmagyarázni, mert nem anyyira bonyolult, egyszerűen jó és kész.

Minek a hatására ültél 4-5 éve bringára?

Nagyon nem szerettem már vezetni. Csapládapaként, hétvégék, ügyintézés, iskolák, mindig kellett vezetnem. Utáltam már, és ke-restem az utat, hogy a saját ügyeimben legalább hogyan ne. Volt taxi, tömegközlekedés, utóbbi megint speciális helyzet, mert nem mintha leesne a karikagyűrű az ujjamról, ha állok a hetes buszon, de semmit nem tudok végiggondolni, mert egyfolytában beszél valaki hozzám. Megdicsér vagy megkritizál, de nem vagyok békén hagyva.

A biciklit egy kis segítséggel találtam ki, biciklistákat megirigyelve. Az ember meglátja a bringásokat, és megkívánja, ő is bringás akar lenni. Ez persze nyilván ízlés dolga. Mikor meglátok egy irtózatosan menő sportkocsi mellett álló férfit, én kinőttem abból a korból, hogy olyan akarnék lenni. Nekem az jön be, hogy van egy srác meg egy lány, úgy öltöznek, ahogy akarnak, és biciklin mennek valahova, mosolyognak...

Amikor kezdtem biciklizni, tetszett a csoportoz tartozás, a valamilyenné válás, nyilván benne volt a dolognak a fizikai része is, ugye az ember mindig küszködik azzal, hogy mikor és mit sportoljon. Arra gondoltam, hogy valamilyen szinten ez sport is. Negyven éves vagyok, a három úszás mellé hetente kétszer főlbiciklizek a Pasarétire meg vissza, naponta azért észrevétlenül 10-15 kilométert letekerek a városban, és ez nem baj.

Amikor túl voltam az első kézremegésen, meg hogy úristen, hány éves vagyok, éppen a Dunaparton bringáztam valahová Pestről Pestre, és amikor a napsütésben elmentem az álló autók mellett, akkor éreztem, hogy ez megvan, én nem akarok soha többet olyan idióta lenni, aki ül ott a dugóban, egy vasdobozban. Én meg elmegyek mellette, jobban érzem magam, jobban fog kinézni a seggem. Egyébként amióta bringázom, konkrétan kicombosodtam, látom magamon, hogy a lábam és a fenekem hol lett izmosabb, és fittebbnek érzem magam. Az elején, amikor fel kellett mennem a Pasarétire, az egy esemény volt.

Környezeted hogyan tolerálja a bringázást, az esetleges gyűröttséget, amikor nem kéne gyűröttnek lenni?

Elgondolkozhatunk azon, mi cikibb: hogy kicsit izzadtabb a póló (Egyébként egy póló két maréknyi helyen elfér, tehát be lehet rakni egy táskába váltópólót, mindenhol van



„Gyakorlatilag egy olyan flashem van, hogy egy filmnek vagyok a főszereplője, akit ha moziban néznék, akkor iszonyúan irigyelnék.”

egy WC, ahol az ember a felsőtestéről lehúzhatja és megtörölheti, ha nőknek lehet tamponcserélni, akkor pólót miért ne?) vagy az a cikibb, amikor valaki szétizzadt öltönyben, rádiótelefonálva, 16 perc késéssel esik be valahova, és mondja, hogy „Bocs b..meg, nem találtam parkolóhelyet, a f..omba, a k..va anyjukat... Szerintem az a ciki.

Mégis, a mindennapokban nem szorítanak kötöttségek, fellépéseken, öltözködéssel kapcsolatban?

Én ezt így megengedtem magamnak. Ritkán szoktam ilyet mondani, de erre azt mondom, hogy „én vagyok a Hajós András”, ilyen vagyok, ha szükség van rám, akkor izzadt a pólóm. Nyilván a fellépéseimre, ahová öltönyben kell menni, oda nem megyek bringával. De van olyan fellépésem, ahová lehet így menni, ilyen ruhában.

Volt most egy délutáni filmklub beszélgetés, megkérdeztem, hogy nem gond-e, ha nem öltönyben megyek. Nem gond. És le tudom tenni a biciklimet? Le, majd megmutatom. És el van intézve. Most hogy a filmklub beszélgetés alatt én mennyire voltam gyűřött ingű? Letojom. Ha az ingemért hívnak, már rég rosszul csinálom a munkámat. Szerencsére azért elég laza környezetekben dolgozom, talán egy ügyvédi irodában más lenne, de látok embereket öltönyben is biciklizni.

Beszéljünk a kerékpárodról!

Általában city és trekking gépeim voltak, és mindig a méret a szűk keresztmetszet, mert 197 centi magas vagyok, és most sajnos 105 kiló, tehát nagy bicikli kell, abból mindig kisebb a választék. Eszerint válogatok, meg a kényelem szerint, meg a design szerint, a márka nem izgatott soha, az eddigi négy biciklim közül az első három magyar volt, tudom, hogy mindegyik lehetett volna jobb, de mind a hármát ellopták, és most bedühödtem, s vettem egy ilyen szerelem-

biciklit. Ezt kifejezetten dizájn alapján szűrtam ki, és pont nekem való szolgáltatásai vannak, például el van fedve teljesen a lánc, ami nagyon tetszett, mert a nadrágfeltűřőgetést télen, hidegben utálom. Ez egy jó kis keveréke a retrósabb városi feelingnek, és egy nagyon megbízható gépnek. Ez az első agyváltásom, és eddig nem volt vele semmi bajom. Sarkallatos pont a nyereg. Szerintem kell egy fél év, miután az ember elkezd biciklizni, hogy rájőjön, milyen nyereg kell neki. Ez nem derül ki akkor, amikor ráűlsz a boltban és akkor úgy jó. Amúgy nem vagyok beleőrűlve, amikor nem biciklizem, nem jár az eszem a biciklin, nem vagyok az a csinosítgató típus. Közlekedési eszköz, és nem akarom, hogy ez irányítsa az életemet, hogy arról beszéljek, hogy na, ez a fék az... Ez az őřület nekem inkább a zenében van.

Eszedbe jut valamilyen rossz dolog a kerékpározásról? Mi a véleményed az itthoni kerékpáros-autós ellentéttről?

Ez gyerekesség. Én értem, hogy jó valahová tartozni, de a valahová tartozásunkat nem úgy kell megélni, hogy aki nem oda tartozik, azt utáljuk. Én nem tudom, ha most húsz éves lennék, hogyan gondolkoznék, de egy azért biztos, van Budapestnek egy olyan belvárosa, ahová objektíve megmérve a dolgot a kerékpár inkább való, mint az autó. Én úgy gondolkodom erről, hogy simán kitiltanám az autókat, magamat is ezzel természetesen a belvárosból. Ne tessék autózni itt. Budapest egyrészt az ország fővárosa, de ugyanakkor a lakóhelye is a budapestieknek, és ezt az utóbbit hajlamosak sokan figyelmen kívül hagyni. Ha én mondjuk lemennék Hódmezővásárhelyre 50 kamionos haverommal, és megállnék, és dugót csinálnék és pőřőgnék, és leállnék az emberek ablaka alá, s már második nap parkolnék Hódmezővásárhely utcáin, akkor szerintem megdöbbenének és kiakadnának, hogy



miért van ez. Én pedig itt lakom a belvárosban, és megdöbbenek, hogy azok, akik szidják, hogy így büdös, úgy büdös stb., elállják az autóikkal. Vannak emberek, akiknek elégük van ebből a városból, mert borzasztóan zsúfolt, ezért kiköltöznek a város határába, majd vesznek egy autót anyunak is, hiszen visszajárnak ide dolgozni. és akkor már kétszer annyian ülnek a saját maguknak csinált dugóban.

Budapest szerintem esélyes egy biciklis paradicsomra, például a rakparton én mindenhol kitiltanám az autókat, ne tessék idejönni. Nem hiszem, hogy ha az embereknek egy évben kétszer az APEH-ban van dolguk, ne tudnának eljönni busszal. Nem is muszáj biciklizni, van villamos is, nem hiszek abban, hogy csak az autó van. Nálunk sajnos az autó státuszszimbólum. Egy lakást venni, jólétben élni, az nem könnyű feladat, de autót mindenki tud venni, és a magyar ember mindig is az autóban élte ki azt a vágyát, hogy ő valaki legyen. Egyébként ennek ellenére szerin-

tem jó úton halad a történetnek ez a része. Azt látom, hogy az utóbbi években az autósok egyre jobban tudják, hol vannak azok a helyek, ahol nekik figyelni kell, alapvetően látok fejlődést a kölcsönösben.

Viszont nem lesz népszerű, amit mondani fogok, de az autósoknál sokkal jobban idegesít néhány biciklistárs. A múltkor a rakparti bicikliútra csatlakoztam rá, ami egy szabályos kereszteződési ügy. Egy mobiltelefonáló biciklista konkrétan majdnem megölt, tudod, aki úgy megy, hogy azt képzeli, ő a város főszereplője. A másik: nem egy kivilágítatlan biciklist látok, aminek nem értem az okát, miért vagány, egy 250 forintos villogót miért nem lehet valahonnan beszerezni? Nem értem, úgy érzi valaki, azért nem akar maga elé világítani, mert ő lát? Viszont én őt nem látom, és még csak nem is az autós nem látja, aki erre figyel, hanem az anyuka nem látja, aki a gyerekével akar keresztül menni, mert rosszul van tervezve az út és nem lehet máshol átmenni, meg nem látom én. És ha kölcsönösen harminc-harminccal fejjen koccoljuk egymást, az nem vicces.

Amit még az korábban említettem, a visszafogottság, azért nagyon fontos, mert a kerékpározás amúgy nagyon a szabadságról szól, meg a mindent lehet nekem, meg elférek még ott is. A cél az lenne, hogy közösen működjünk együtt.

Végszóként, hogy nézne ki az a budapesti kerékpáros paradicsom, melyben szívesen látnád a gyermekeid 10-15 év múlva?

Van nekünk, budapestieknek egy olyan kincsünk, amihez hasonló egyszerűen sehol máshol nincs, ez pedig a Duna-part. Nekem régi álmom, hogy méltóképpen kezeljük, ebből valami óriási turistalátványosság lehetne, nagyon menő szórakozóhelyek, beach, satöbbi. És természetesen mindenki bringával jönne-menne a rakparton!



Mit (ne)

szereljük fel a bringára?

Írta:TT

Ritkán fordul elő, hogy minden változtatás nélkül, a bringaboltból kitolva, kerékpárunk teljes mértékben megfelel mindennapi igényeinknek. Attól függően, hogyan, mire, mikor használjuk, érdemes felszerelni különböző kiegészítőkkel, sőt, vannak bizonyos tartozékok, melyek egyenesen nélkülözhetetlenek a mindennapokban.

Alapvetően más kiegészítők szükségesek a városi közlekedéshez, túrázáshoz vagy sportoláshoz. Sőt, amiről nem szabad megfeledkezni, egészen más alkatrészek fölöslegek, vagy olyanok is akadnak, melyek kimondottan akadályoznak célunkban! Utóbbi aspektust sem szabad figyelmen kívül hagyni, hiszen kinek van szüksége munkába menet a pulzsmérőre, vagy elképzelni is rossz egy pálcás sárvédővel szerelt bringát MTB maratonon... Hagyjuk azonban egyelőre a versenyeket, most elsősorban a hétköznapi közlekedéshez szükséges kiegészítőkről lesz szó.

Világítás

Aki sötétben is bringázik, evidens, hogy be kell szereznie valamilyen világító cuccot, nemcsak azért, mert a KRESZ szerint is kötelező, hanem mert éjjel életveszélyes közlekedni nélküle. Fontos kérdés, hogy megfordulunk-e bringával lakott területen kívül, vagy gyér megvilágítású utcákon.

Ha nem, például Budapest jó közvilágítással rendelkező utcáin közlekedünk csak sötétben, akkor elég lehet a ledes villogó előre hátra. Ezek olcsók (persze ne essünk át a ló túloldalára, nagyjából 1500 Ft alatt azért ritka a megfelelő minőségű villogó) és biztosítják a láthatóságot. Fontos ezekkel a kiegészítőkkel kapcsolatban, hogy hová szereljük fel őket, mert csak a megfelelő pozícióban hatékonyak: elöl kormánymagasságban, hátul valahol a nyeregűl lefelé és a hátsó tengelytől fölfelé eső sávban. Könnyen elkövethetjük a következő hibákat: A nyeregcsőre, ülőcsőre szerelt villogót takarja valami, például a csomagtartó, vagy a kormányon, a markolat közelében elhelyezett kisméretű villogót oldalirányban – és ez nagyon fontos a kanyarodó autók miatt – takarja a kezünk, vagy más kiegészítő. Ne szereljük a villogót a ruházatra, hátizsákra, mert a kormányra hajolva könnyen lehet, hogy az égieknek villog csak, de a sisakra szerelt villogó is megtévesztő lehet közlekedő partnereink számára, akik nem abban a magasságban keresik a jelzőfényeket.



A villogókkal kapcsolatban a hangsúly a „látthatóságon” van, mert ha „látni” is szeretnénk sötétben, előre mindenképpen komolyabb lámpát kell beszerezni. A gyártók általában LUX-ban tüntetik fel a fényerőt, ha bevilágítatlan utakon is megfordulunk este, mindenképpen olyan modellt vásároljunk, amely legalább 20 LUX körüli fényerővel rendelkezik (persze sokan vannak, és igazuk is van, hogy valójában ez még mindig kevés, de legyen ez egy határérték, a minimum).

Ne hagyjuk magunkat rábeszélni gyengébbre, mely hiába tűnik fényesnek az üzlet sötét mellékhelyiségében, élesben métereken belül elvész az ereje. A komolyabb típusok általában felszerelhetők kormányra és bukóra is. Aki pedig rendszeresen jár vidéken, sötétben kerékpárral, ne sajnálja a 20 ezer forint fölötti összeget egy normális szettre, mert megéri. (A city kerékpárokon található gyári világítás sajnos az esetek többségében kevés ahhoz, hogy valóban jól lássunk sötétben.)

Sárvédő

Hogy milyen sárvédőt szerelünk fel a bringára, egyáltalán, hogy szereljük-e fel, teljes mértékben saját szokásaink függvénye.

Aki sokat közlekedik civil ruhában bringával, érdemes feldobni, hiszen bármikor lezúdulhat az ég, olyan nincs, hogy: „én előre tudom, mikor fog esni és akkor nem indulok el”.

Ha már sárvédő, maradéktalan szolgálatot csak a teljes kereket beborító modellek nyújtanak, amilyenekkel általában gyárilag felszerelik a city kerékpárokat.

Alkalmi bringások, vagy akik sportolnak is hegyikerékpárjukkal, letehetik a voksot a bepattintható műanyag modellek mellett, de tudni kell, hogy teljes védelmet csak a kereket a középcsapágytól a túloldalon, a hátsó tengely

16 szerviz

vonaláig borító sárvédő nyújt. Aki rendszeresen közlekedik vizes úton, előre még akár laffantyút is felszerelhet, ugyanis a cipőt csúnyán összekoszolhatja a sárvédő alól egy bizonyos magasságig felfröccsenő víz.

Valódi sportoláshoz terepen vagy versenyezéshez csak speciális sárvédők használhatók.

Tévhit a pálcás sárvédőkkel kapcsolatban, hogy az egyik legkönnyebben felszerelhető alkatrész, sok bosszúságot tud okozni a tartó elemek pontos behajlítása, a matekozás a pálcák méretre állításával. Egy váltó vagy fékállítás sokkal egyszerűbb művelet. Tehát aki egyébként nem egy szerviztündér, inkább bízza a felszerelést szakemberre...



↖ Csomagtartó, kosárka

Túrázók számára nélkülözhetetlen a csomagtartó, csini ruhában bringázó hölgyek számára pedig a kosárka.

Csomagtartóknak rengeteg fajtája létezik, alapvető kérdés a választásnál, mire használjuk majd. Ha túrázunk is kerékpárunkkal, akkor egyértelmű, hogy szilárd, több ponton rögzített modellt szereljük fel. Vannak különböző szintek, egy átlagos minőségű alumínium csomagtartó a hétvégi trekking-kerékpárosok számára, akik alkalomadtán oldaltáskákkal is köz-



lekednek, bőven megfelel. Akik pedig rendszeresen túráznak nagyobb máhakkal, úgyis tudják már, mire van szükségük.

A nyeregcsőre gyorsan felszerelhető csomagtartókkal vigyázzunk, csak egészen kis súlyhatárig terhelhetők.

Bringás hölgyek kedvelt kiegészítője a kosárka, amiből kaphatóak felpattintható modellek is, melyek egyetlen mozdulattal eltávolíthatók a kormányról, ha nincs rájuk szükség a retikül miatt.

↖ Szerszámok – nyeregtáska

Aki konyít valamicskét a kerékpárhoz, és képes megoldani a legtöbb lehetséges technikai problémát, az „utazó szerszámkészletet” mindenképpen érdemes egy nyeregtáskában összpontosítani. A pótbelső, patronok vagy minipumpa, marokszerszám stb. kényelmesen elfér ebben a kiegészítőben, még sporto-





lók számára is jobb megoldás, mintha a mezek zsebét húzza le a cucc. Viszont! A nyereg táskák olyan kiegészítők, amiből csak a jó minőségű, első blikkre drágának tűnő modelleket érdemes választani. Az olcsóbb változatoknak nem praktikus a felfogatása, könnyen elszakadnak, koptatják a nyeregcsövet, és a többi. Alapkövetelmény például a vízállóság és szilárd, nyeregpálcára rögzíthető bilincs is fontos, legpraktikusabbak a bepattintható modellek.

↖ Kulacstartó – kulacs

Banális, de kerékpár vásárlásakor ellenőrizzük a kulacstartó szemeket, főleg olcsóbb bringákon előfordul, hogy eltévesztik a távolságot, hiányzik a menet stb. Össztelősoknál nézzük meg, befér-e egyáltalán a kulacs. Kulacstartóból a jó minőségű műanyagot javasoljuk, ami erősen tartja a kulacsot, előnye a fémmel szemben, hogy nem koszol össze semmit. Kulacsból a csavaros tető és a jó minőségű szopóka fontos, elég idegesítő, ha a ragacsos nedű a szájunk mellett folyik tovább lefelé.

↖ Extrák

Se szeri se száma a különböző extra felszereléseknek, például: kitámasztó, kilométeróra, szarv, visszapiillantó, ilyen-olyan tároló alkalmatlóságok, védőfelszerelések (és a lezáráról, a nem kerékpárra szerelhető cuccokról most nem is beszéltünk). A fontossági sorrendben ezek talán egy szinttel a fentiek alatt vannak, de esetükben is érvényes az alapszabály, gondoljuk át, valóban szükségünk van-e rájuk, mert ha nem, csak plusz súlyt jelentenek.



Persze az örület határáig is elmehetünk...

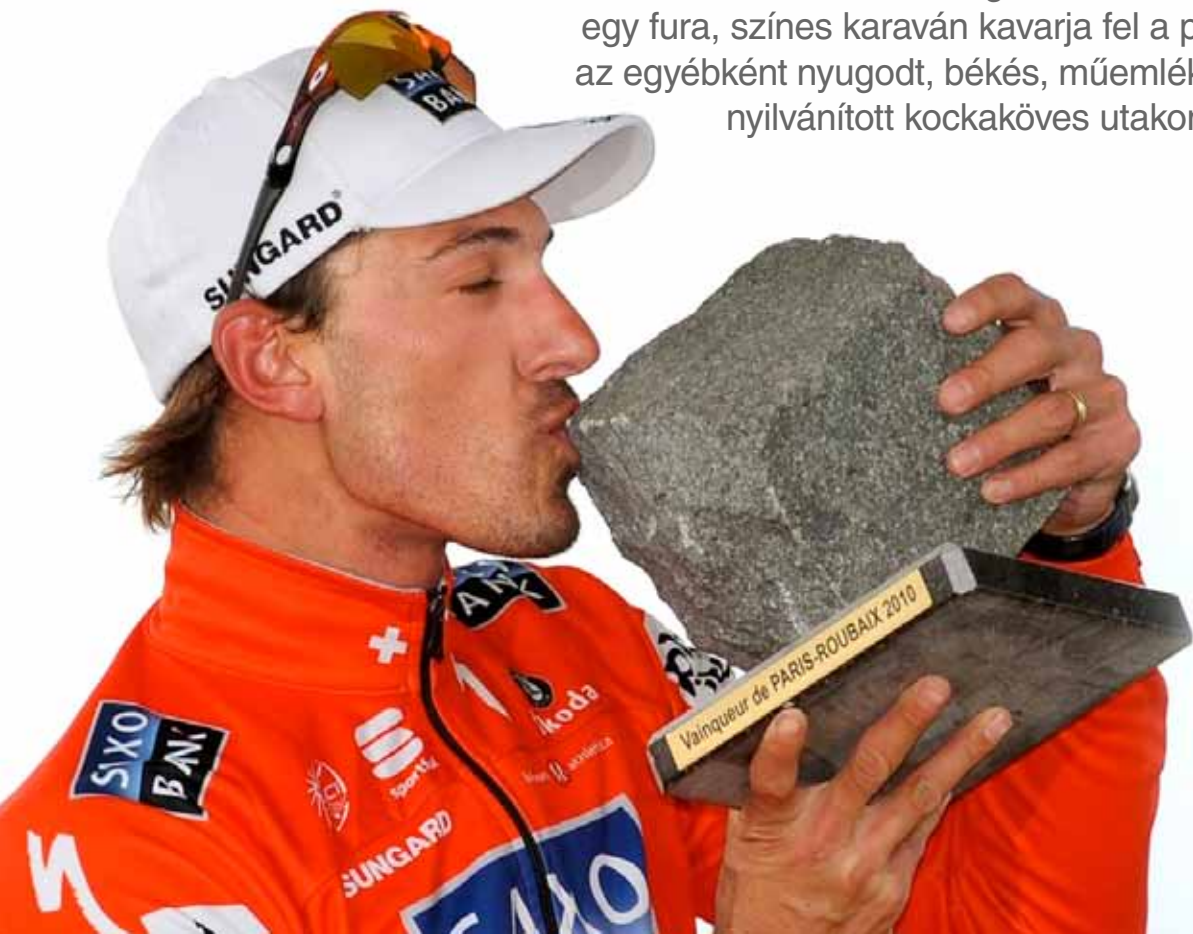
PARIS-ROUBAIX

Észak Poklában

Írta: TT

Fotók: Tim de Waele;
Graham Watson

Április 11. vasárnap: miközben az átlagos, jóra való honpolgár vasárnapi ebédjéhez készülődik, Franciaország északi részén, egy fura, színes karaván kavarja fel a port az egyébként nyugodt, békés, műemlékké nyilvánított kockaköves utakon...





• Fabian Cancellara
 • megcsinálta a
 • duplát, a
 • mezőnynek a
 • Flandriai Kör-
 • verseny után a
 • pavékon sem volt
 • ellenszere a vi-
 • lág legjobb tempó-
 • menőjével szemben.

Persze vannak néhány százezren, akiknek nem az ebéden jár ilyenkor az eszük, ilyenkor, legalábbis maximum egy lakókocsi előtt, az út szélén ülve fogyasztják el a komfortos lakás helyett. És vannak sok-sok millióan, akik ebéd után a televízió képernyője elé ragadnak 2-3 órára, annyira érdekesnek találják ezt a fura karavánt, amely idén 108. alkalommal tette meg a Párizs és Roubaix közötti, körülbelül 260 kilométeres távolságot.

Az „Észak Pokla” névvel illetett versenynek sok sajátos jellemzője van, talán a küzdelem szempontjából a legfontosabb: itt általában a legerősebb versenyző nyer. Idén a jelenkori kerékpársport egyik legnagyobb alakja, az óriási tavaszi formát mutató Fabian Cancellara

megcsinálta a duplát, a mezőnynek a Flandriai Körverseny után a pavékon sem volt ellenszere a világ legjobb tempómenőjével szemben.

▶ Pavékon? Miről is van szó?

A 260 kilométeres verseny különlegessége, hogy 27, összesen 53 kilométernyi kockaköves, úgynevezett „pavé” szektort tartalmaz (a pontos számok évről évre, az aktuális útvonalról függően változnak), és itt nem a budapesti rossz minőségű Thököly útra (már ami megmaradt) vagy Frankel Leó utcára kell gondolni, a nehézségi skálán az 5 csillagból ezek maximum kettőt kapnának.



A borzasztó minőségű burkolaton csak a legkeményebbek élnek meg, a háromszoros győztesek illusztris névsorában a kerékpársport olyan ikonjait találjuk, mint a belga Tom Boonen, Johan Museeuw, Eddy Merckx vagy az olasz Francesco Moser. A legnagyobb Roubaix-menők szinte kockáról kockára ismerik a rázatókat, nem mindegy, hogy sikerül-e megtalálni a legkevésbé szörnyen nehéz nyomot.

Az Észak Poklában az ördögöt az eső szelemélyesíti meg, ilyenkor valódi túlélőversennyé változik a Roubaix, a saras csúszós kockaköveken szinte elkerülhetetlen a bukás, még a legnagyobbak is megcsókolják egyszer-kétszer az anyaföldet.

Idén a Kancellár elosont...

Térjünk vissza április 11-ére: A kerekesekek ezúttal megúszták az Észak Poklában rettegett esőt, de az erős szelet nem. Sokáig nagy mezőny tekert együtt az idei Paris-Roubaix-n, még a rettegett arenbergi erdő – talán a legnehezebb, legrosszabb útminőségű szektor – után is 50-en voltak körülbelül az élen, aztán folyamatosan morzsolódtak le a pavékon a versenyzők.

Cancellara hűen önmagához, most is tudott újat kitalálni, megetette ellenfeleit. Nem rázatós részen támadott, hanem 50 kilométerrel a cél előtt, amikor legfőbb ellenfele, Boonen az élboly hátsó részén tekert. Szinte suttyomban, ülve elgurult, hogy föléljen három, éppen akciózó versenyzőre. Mindezt közvetlenül egy ötcsillagos pavé, a 10-es számú előtt tette, majd a nehézségét tekintve maximális minőségű rázaton könnyedén szakította le három társát. Boonennel szemben a szektor végéig 25 másodpercre növelte előnyét, innentől kezdve pedig nem volt kérdéses a győztes személye.

Az üldözőbolyban csak a Cervelo csapatából voltak csak ketten, így összhangról szó sem lehetett, a svájci folyamatosan növelte előnyét. 30 kilométerrel a vége előtt már a megnyugtató két perc fölött járt, innentől defekt, géphiba, bármi belefért volna.

Amikor támadtam, elől voltam, és oldalszél fújt. A Mons en Pevele rázaton fokoztam a tempót, ott már pofaszél volt, én pedig teljes gázzal hajtottam. Először azt akartam, csak egy kis csoport maradjon, aztán meglátjuk, mi történik, de egyedül maradtam és továbbmentem. Amikor mindent beleadtam, tudtam, hogy nagyon nehéz lesz a



többieknek tartani velem a lépést, és ez plusz erőt adott. Tudtam, hogy ezzel fejben is kinyírom őket.

A Mons en Pevele pavé szektor után megkérdeztem a kísérőkocsit, hányan vannak mögöttem, mert azt gondoltam, ellenem versenyeznek majd, de nem így lett. Ahogy a kocsiból mondták: „elfáradtak, nyomnod kell”. Tulajdonképpen ki vállalta volna fel az üldözést? Boonen, Flecha és Hushovd meg a többiek szerintem tisztában voltak vele, hogy már csak a második helyért mennek. – nyilatkozta a svájci, győzelmét követően.

„A saras csúszós kockaköveken szinte elkerülhetetlen a bukás, még a legnagyobbak is megcsókolják egyszer-kétszer az anyaföldet.”

A kockakövön virsligumival? Azért nem egészen...

Az 1-5 kilométernyi „rázatók” nem csak a kerékpárosokat készítik ki, de iszonyú igénybevételnek teszik ki a kerékpárokat is. A Párizs-Roubaix több mint 100 éves története során mindig különleges hangsúlyt kapott a technika, a különböző trükkök, praktikák, melyekkel alkalmassá tették a bringákat arra, hogy egyáltalán végig bírják a hatalmas terhelést. A modern időkben ezeknek a fejlesztéseknek a szerepe még inkább megnőtt, hiszen az egyre kiélezettebb küzdelemben egy rosszkor jött defekt vagy láncleesés akár megfoszthat valakit a győzelmi esélyektől.





- Nem csak a
- mezőnyben tekernek
- óriási egyéniségek.
- A híres bringás fo-
- tósnek es!be
- juttatott valamit a
- fenti kép a pálya-
- bejárás során. Majd
- előkapott egy fotót
- a 80-as évekből.
- Azért ez se semmi!

pár fő jellegzetességei a szélesebb (27-28 mm), gumik befogadására alkalmas, megnövelt férőhelyek a villaszáraknál, ezáltal megnövekedett tengelytáv,

A hegyikerékpárok térhódításának hőskorában még a szomszédba is átmentek néhány ötletért a Roubaix résztvevői, volt rá példa, hogy homlokcsőbe integrált teleszkópot, hegyikerékpáros fékeket használtak, hogy elviselhetőbbé tegyék a kockaköveket. Mára a legtehetősebb csapatok és kerékpár beszállítói külön a Roubaix-ra fejlesztenek kerékpárokat, van, aki a „téli szakág” művelőinek készült cyclocross bringákkal indulnak, de a korábbi időkből is megmaradt néhány megoldás, melyeket előszeretettel alkalmaznak. Összeállításunkban a harmadik helyezett, Juan Antonio Flecha Pinarello KOBH6.1 kerékpárján keresztül mutatjuk be, miben különbözik egy „pavé romboló” a hétköznapi bringáktól.

A cég csúcsmoделljével, a Dogmával megegyező, legstrapabíróbb karbonból készült váz elsősorban a geometriában (CenturyRide geometria) és kialakításában különbözik az országúti zászlóshajótól. Egy Roubaix kerék-

a rázókon felvett, felegyenesedettebb testtartáshoz igazított magasabb homlokcső, és a lánc, valamint támvillák olyan szerkezeti kialakítása, amelyek nagyobb rugalmas alakváltozásra képesek, és jobban eloszlik felületükön az alakváltozás keltette feszültség. A homorú villaszárak szinte teleszkópként működnek, lényegesen nagyobb mozgáslehetőséget biztosítva a hátsó tengelynek.

Általában egy Roubaix váz nehezebb az egyéb versenyekre kihegyezett típusoknál – Flecha bringájának tömege 8 kg fölött van – és megerősítik a villanyakat is, vagy vastagabb karbonszövetből, vagy alumínium nyakkal készülni. Laposabb picit a homlokcsőszög is, ezzel is picit rugalmasabbá, kevésbé agresszív-
vá teszik a kerékpár elejét. A ballonosabb gumik szintén a rázkódást hivatottak csillapítani, valamint így kisebb a veszélye a felütéses defektnek – hozzá kell tenni, hogy egy Paris-Roubaix-t ritkán úsznak meg defekt nélkül a bringások, a legendás Roubaix-menőnek, a

belga Johan Museeuw-nak volt, hogy három is belefért a győzelembe.

A Paris-Roubaix-n – más versenyekkel ellentétben – sokat alkalmazzák a versenyzők a felső kormányfogást, főleg a rázatókon. A bőven 40 kilométer fölötti sebességnél iszonyú koncentrációt igényel a mezőnyben az irányítás, sokszor egyenesen kockázatos visszafogni a fékkarra, gyakoriak a balesetek is. Amikor pedig éppen nem kell rászorítani a kormányra, akkor úgynevezett madárfogásban, lazán tartják kezüket a versenyzők, ezzel is kímélve az ízületeket. Különböző apróságokkal teszik még kényelmesebbé, biztonságosabbá a kormányzást, például duplán tekerik be a szerelők a kormány felső részét, vagy gélbetéteket alkalmaznak. Egyes bringákon felfedezhetőek a cyclocrossban használt, kiegészítő – bajusz – fékkarok is. Mivel a brit Sky csapata az elektronikus vezérlésű Shimano Dura-Ace Di2 váltórendszert használja, így adja magát, hogy az opciós váltóvezérlő gombokat felszerelték a kormány belső részére is, így felső kormányfogásból is egyszerűen lehet váltani.

Az áttételtartományban mellőzik a könnyebb fokozatokat a komolyabb emelkedők hiánya miatt, itt a sztenderd fogkiosztás az elől 53/46, hátul 11-23 (11-21). Mivel a rázatókon inkább a kemény áttétel használata, az izomból tekerés a kifizetődő, nem ritka, hogy a versenyzők nagyobb hajtókarhosszt választanak, mint általában, volt rá példa, hogy korábban Tom Boonen az egyébként 175 mm-es karja helyett 177,5 mm-est választott. A hajtóműnél egyébként külön figyelnek rá a szerelők, hogy megakadályozzák a lánc leesését, és úgynevezett láncleesés-gátló toldalékot erősítenek az átdobókonzolra vagy a vázcsőre.

Szintén nagyon fontos eleme a bringának a kerék. Akiket nem kötnek nagyon szigorú szponzorszerződések a gyári, magasfelnyis karbon kerekekhez (mint például pont a győztes Cancellarát), kizárólag a hagyományos, kézzel fűzött kerekeket használják, melyek strapabíróbbak és kényelmesebbek is. Flecha gépén is a bevált recept szerint, három keresztre fűzött kerekek láthatók, Ambrosio felnyibe, Dura-Ace agyakkal.



A Bringás – heti e.magazin 7. száma
április 26-án, hétfőn jelenik meg!



A tartalomból:
Országúti profik
- Magyarországon

Gumiválasztás

Túra



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

2010. MÁJUS 22. SZOMBAT


ILYEN MÉG NEM VOLT!

MOUNTAIN BIKE VERSENY A FÖLD ALATT!


LIMITÁLT INDULÓI LÉTSZÁM!


NE MARADJ LE! NEVEZZ MOST!

AZ INDULÓK KÖZÖTT EGY  MAGGI

A NÉZŐK KÖZÖTT EGY  KFC

KEREKPÁR KERÜL KISORSOLÁSRA!


MINDEN INDULÓ  MAGGI ITALPORT KAP AJANDEKBAN!

A BRINGÁVAL ÉRKEZŐKNEK INGYENES  MOTOREX SZERVÍZ!



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

www.underworldkupa.hu

Médiatámogatónk:  BRINGAS



TREK

ÉLMÉNY KÉT KEREKEN

**NÁLUNK A MINŐSÉG
EGY ÉLETRE SZÓL**

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

