

Új!

# BRINGÁS

BRINGÁS HETI E.MAGAZIN

I. ÉVF. 8. SZÁM

## MAGASHEGYI UND ERGRUND



**KEZDŐDIK  
A GIRO!**

**Ismerkedés a  
bringával**

2010

ingyenes



*Igen! Ékezzel!*

[www.kerékpárbolt.hu](http://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

**Bringaboltok**

Térkép Műhold Hibrid

**Hírlevél**

Íratkozz fel, és jövő héten az e-mail-fiókodon érkezik a legújabb Bringás!

Email:

Feliratkozás  
 Unsubscribe

**Menü**

# Bringás – heti e.magazin 8. szám

## Tartalom:

Ismerkedés a bringával	6
Túra – magashegyi underground	14

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)

Akit így vagy úgy érdekel a kerékpározás, mindenképpen kövesse Olaszország legnagyobb bringás ünnepét, a Giro d'Italia háromhetes körversenyt, ami május 8-án, szombaton veszi kezdetét. A korábbi győztes, Ivan Basso, a visszatérő Alexander Vinokurov, (képünkön) 2008 Tour-győztese: Carlos Sastre és sokan mások küzdenek majd a rózsaszínű trikóért!

Legújabb, 8. lapszámunkban mi most kevésbé vettük sportosra a figurát, „Ismerkedés a bringával” cikkünkben ismét azoknak szeretnénk segíteni az eligazodásban, akik szeretnék megtalálni, megépíteni a számukra ideális kétkerekűt. Akinek pedig már jól bejáratott verda áll rendelkezésére, hátha kedvet kap egy ausztriai tekerésre, mint Paraferree...

Takács Tamás

KEZDŐDIK

A GIRO!

•TEL



# Ismerkedés a bringával

Egy bringa kiválasztásához vagy kedvenc kétkerekű testre szabásához fontos hogy tudd, bizonyos alkatrészekről mit várhatsz, az egyes komponensek hogyan befolyásolják a kerékpár tulajdonságait.

## A váz

A váz alapvetően határozza meg egy bringa stílusát, főleg a váztól függ, hogy milyen testhelyzetet veszel majd föl tekerés közben, mennyire jól kezelhető bizonyos szituációkban a bringa, milyen kiegészítő felszerelések szerelhetők fel.

### A leggyakrabban előforduló váztypusok és fő jellemzőik:

#### City – városi

Kialakítása kényelmes testhelyzet felvételét segíti elő, alacsony átlépési magassággal rendelkezik a könnyed fel- és leszállás érdekében. A pedál helyzete alacsonyabb a mountain bike-, de az országúti kerékpároknál is, hogy biztonságosan letehessük lábunkat



megállásnál. Szinte minden létező kiegészítő alkatrész felszerelhető rá (világítás, dinamó, sárvédők, csomagtartó, kitámasztó.)

Általában acélból vagy alumíniumból készül.

#### Trekking – túra

A városi használathoz képest kicsit sportosabb, előrébb nyúló testtartáshoz alakították



ki a váz geometriáját, hogy nagyobb távolságok leküzdésére is alkalmas legyen. Hasonlóan sok kiegészítő alkatrészrel szerelhető fel, mint egy city-bike. Ha csomagos túrázásra fogjuk használni, mindenképpen győződjünk meg róla, hogy a csomagtartószemek és egyéb szerelési pontok kidolgozásának minősége megfelelően elvárásainknak, mind a szerelékek mérete, mind teherbírás szem-

pontjából. Természetesen, ha rendszeresen málhákkal terheljük majd a bringát, olyan vázat válasszunk, amely bírja majd a strapát.

A legtöbb trekkingkerékpár váza alumíniumból készül, acélvázban csak a legmagasabb szinten érdemes gondolkodni (itt most persze ne a legolcsóbb szénacél áruházi szörnyűségekre gondoljunk).

## Országúti

Az országúti versenykerékpárok váza könnyű, és sportos geometriával rendelkezik. Egy ilyen bringán bizony előre kell hajolni, itt már sportról van szó, cserébe viszont a nagyobb sebesség a jutalom. Az országúti vázokon ritkán találunk – csak az alsóbb kategóriákban – csomagtartószemeket és főleges szerelvényeket. A modernebb gépeken már sárvédőnek sincs hely, a kerék annyira közel kerül a vázhoz. Egy versenybringa váza legyen könnyű, nem ritkák az áramvonalas designelemek sem. Anyaga olcsóbb kategóriában többnyire alumínium, a karbon modellek drágábbak.



## Mountain bike

A mountain bike vázokon belül eleve több markánsan elkülöníthető kategóriát különböztetünk meg. A hétköznapi, merevfarú montik többnyire alumíniumból készülnek és teleszkópos villával szerelik őket, manapság egyre inkább tárcsafékkal (sokszor már a V-fék felszerelésének lehetősége is hiányzik, erre figyeljünk). Nagyon fontos kérdés, hogy milyen terhelésnek lesz kitéve alattunk a kerékpár, ugyanis komoly terepezéshez sokkal jobb minőségű, így sokkal drágább váz szükséges, mint a könnyed, szabadidős tevékenységhez. MTB vázak terén súlyban is igen nagy a szóráss, ami természetesen megint csak összefüggésben van az árral, nem mindegy, hogy karbon, alumínium vagy acél modellel van dolgunk. Minél sportosabb egy montiváz, annál kevesebb lehetőségünk van kiegészítők felerősítésére.

## Teherbírás

Minden váznak van egy bizonyos jósolható élettartama, illetve egy olyan kor, melyen belül nagyjából biztonsággal használható. Mindennapos használat mellett egy átlagos alumínium váznál ez körülbelül öt év, ettől kezdve már lehet számolni az anyag elfáradásából adódó problémákkal. Ha repedést fedezünk fel, vagy hirtelen sokkal lágyabbnak érezzük a vázat, semmiképpen ne használjuk tovább forgalomban! Az acélvázak tovább bírhatják,





## A villa

Az első és legfontosabb kérdés, szükség van-e egyáltalán teleszkópos villára... Napjainkban egy bizonyos árszint felett a legtöbb kerékpárt teleszkópos villával szerelik, pedig főleg városi és túra kategóriában nincs sok értelme a bringát egy-másfél kilóval nehezíteni.

Nem beszélve arról, hogy az olcsóbb teleszkópok nem is teljesítik maradéktalanul funkciójukat és sokkal hamarabb meghibásodnak, mint a minőségi darabok. Nagyon sarkítva a kérdést, a teleszkópoknak csak mountainbike kerékpárokon van valódi hasznuk és a jól működő telók bizony sok tízezer forint körül kezdődnek.

Egy minőségi merevilla ennél sokkal olcsóbb, könnyebb, ráadásul a kiegészítő felszerelések is könnyebben elhelyezhetők. Egy teleszkóp például komoly fejtörést okozhat első csomagtartó vagy kosárka felhelyezésekor.

Sokat elárul egyébként egy bringa minőségéről a villa. Ha pár lépés távolságból szemből ránézünk a kerékpárra, könnyen észrevehetjük a tipikus „gagyí” hibákat. Például: nem középen van a kerék, ferdeség mutatkozik a villaszárak vagy a fékkonzolok között, a féktettek nem szimmetrikusan állnak.

Városi és trekking kerékpárokon általában acélvillát találunk, minél nagyobb a villa hajlítása, annál rugalmasabb, kényelmesebb. Sportolásra alkalmas országúti kerékpárokba karbonvillát, mountainbike-okba teleszkópos villát érdemes beépíteni.

ha viszont felmerülnek korrózióból adódó gondok, drasztikusan rövidülhet az élettartamuk. Általánosságban elmondható, hogy egy végletekig könnyített versenyváznál hamarabb jelentkezhetnek a repedések és az is fontos, hogy nehéz bringás ne használjon túl könnyű vagy gyenge minőségű vázat. Tulajdonképpen kőbe vésett szabályszerűségeket ebből a szempontból nehéz lenne megállapítani, konkrét esetben mindig kérjük ki hozzáértők – de ne csak önmagukat hozzáértőnek tartók – véleményét.

**„A váz alapvetően határozza meg egy bringa stílusát, főleg a váztól függ, hogy milyen testhelyzetet veszel majd föl tekerés közben.”**

## A kerek

Először is a méretekről. A köznyelvben leggyakrabban a 26-os, 27-es és 28-as megnevezéssel találkozunk. Ez a kerék colban vett átmérőjét jelöli, az MTB 26-os az országúti kerékpár 27-es, a túrabringák pedig általában 28-as kerekkel rendelkeznek (de találkozhatunk 29-es MTB-kerekkel is) Sajnos ez a kategorizálás kicsit pontatlan, mert beszámítja a gumi vastagságát is, ami ugyebár eltérő lehet. Ha gumit vásárolunk kerékpárunkra, nézzük meg tehát, hogy a felszerelt köpenyen milyen feliratot találunk. Keressük az „559”, „622”, vagy „630” jelöléseket, melyek a felni (abroncs) átmérőjét jelölik milliméterre pontosan, majd a kerékpárboltban pontosan ilyen számmal ellátott külsőt választunk.

A gumi ballonosságát (szélességét) egyéni ízlésünk határozza meg, általános szabály, hogy a vékonyabb gumi gyorsabban gurul, a vastagabb viszont kényelmesebb. Mintázatot tekintve nyilván a simább mintázat a gyorsabb, a rücskösebb viszont jobban kapaszkodik terepen és jobb az oldaltartása lazább talajon.

Fontos része a keréknek a felni, a XXI. században már ne adjuk alább duplafalú alumínium-felninél, azokat a kerékpárokat, melyeket nem ilyenekkel szereltek gyárilag, ne is nagyon vegyük komolyan.

Kerékgyak... Sokat elárul egy agyról, ha a bringából kivéve megpörgetjük a kereket és ellenőrizzük a futását. Ha esetleg jól érezhetően „rág”, felejtjük is el rögtön.





Fontos kérdés, hogy gyorskioldós vagy csavaros rögzítésű tengely van-e a kerékben. Az előbbi a kerékpár szétszerelését könnyíti meg: kocsiból ki, kocsiba be... Utóbbit akkor érdemes választani, ha ritkán szedjük szét a keréket, további előnye, hogy „tovajbiztosabb”, hiszen a gyorskioldós keréket bárkinek csak egy mozdulat kivenni...

## ➤ Kormány-kormányoszár

A váz mellett ez a két alkatrész határozza meg leginkább a kerékpáron elfoglalt pozícionkat és a kerékpár irányíthatóságát. A különféle hajlításoknak, dőlésszögeknek mindmind megvan a maga értelme és az adott kerékpárokat úgy tervezik, hogy ezek az alkatrészek adott vázzal összhangban teljesítik a különböző kategóriákkal szemben támasztott elvárásokat.

Nem javasoljuk tehát a markáns cseréket a gyári felszereléshez képest, hiszen ami egy korábbi kerékpárunkban kényelmes volt esetleg, az egy más jellegű bringában teljesen értelmét veszíti.

A kormány és kormányoszár variálásával kapcsolatban mindenképpen kérjük ki szakember véleményét, vannak azonban változtatható dőlésszögű kormányoszárak, ezek beállításával bátran lehet kísérletezni.

A minőségi kormányok anyaga alumínium, olcsóbb acélban inkább ne gondolkodjunk.



**„A XXI. században már ne adjuk alább duplafalú alumínium-felninél, azokat a kerékpárokat, melyeket nem ilyenel szereltek gyárilag, ne is nagyon vegyük komolyan.”**



zsölik a combot, pont az ülógumóknál támasztják alá testünket. A keménység következtében pedig ahol nem kell, ott nem érnek hozzá altájunkhoz, ellentétben a párnázott változatokkal, melyekbe belesüppedve mindenhol dörzsölődik a bőrünk. A lényeg tehát a megfelelő forma kiválasztása




## Nyereg

Kulcsfontosságú a kerékpáron egy hozzánk illő nyereg kiválasztása. Nehéz feladat, mert tökéletes eredményt olykor csak hosszas próbálgatással érhetünk el. Ami kényelmetlen vagy fájdalmakat okoz hosszú távon, azt rögtön cseréljük és keressünk más formát, előbb utóbb megtaláljuk az igazit. Érdekes kölcsön kérni nyergeket, hogy ne kelljen a próba kedvéért megvásárolni. Ha viszont ráleltünk a nekünk megfelelőre, legközelebb is ragaszkodjunk a hasonló formához. Súlyos tévhit, hogy minél szélesebb és puhább, annál kényelmesebb!!! Ez lehet, hogy így van egy rövid, városi távolságok leküzdésére alkalmas cruiseren, de sportolásra használt bringáknál például a karcsú, kemény nyereg a nyerő. Utóbbiak anatómikus kiképzésűek, nem dör-

„Súlyos tévhit, hogy minél szélesebb és puhább, annál kényelmesebb!!!”





Ülök a fotelben... valami kellemes chillout zene szól... egy lágy illatú füstölő zamata kavarog a levegőben... előttem a schladmingi kirándulás fotói és csak ülök... tudom, hogy meg kellene írni egy összefoglalót, de nehezen veszem rá magam bármi másra is.

Igazából nem is a hegyek azok - pedig bőségben voltak a két-háromezres csúcsok - mint inkább az ott élők életfelfogása, és mentalitása ami nagyon megérintett... de kezdjük mindent az elején.

# MAGAS HEGYI UNDER GROUND



A történet akkor és ott kezdődik, amikor pár hónapja Gulyás „7030” Misinek feltett „Jó hely Schladming?” kérdésre a „Hülye kérdés” választ kaptam. Lassú és hosszú egyeztetések után körvonalazódni kezdett pár útvonalterv, meglett a szállás a RideHouse-ban... és kiderült, hogy Misi nem tud velünk jönni...

Aztán eljött a start napja. Menet közben gyűlik össze a csapat, hogy célba vegyünk a meszesi hegyeket. Győr előtt aztán Gee rájön, hogy semmi kajája nincs, így rövid kitérőt teszünk a tecsóba, míg a többiek haladnak tovább. Két-táskányi sörrel és pár kilónyi kenyérral megpakolva robogunk tovább biztos 100-110-es tempóval. Nagyon erős a kontraszt, ami kinn fogad minket: minden falu, város tiszta, a fű mindenhol levágva, rend, csend, fegyelem... Így is lehet élni?

Végül közel hétórányi autókázás után megérkezünk a RideHouse-hoz. Az ember akármerre is tekint, csak égig érő hegyeket, vérbeli oszt-rák házakat, és felvonókat lát egy zöld hátán zöld vidéken. Mivel egy órához közelít az idő, úgy döntünk, hogy legurulunk Schladmingba, egy kis városnézésre, és ha már ott vagyunk, iszunk egy sört vagy páran kettőt is. A táj gyönyörét újabb öröm-könnyfakasztó élmény kavarja fel: fantasztikusan kiépített, széles, jól táblázott, biztonságosan messze a közúttól vezetett kerékpáros úton haladhatunk a városba, majd azon belül a már-már túlzottan előzékeny autósok mellett beljebb, a Planai Bike Park felvonója és a sétáló utca felé. Elsőre egybehangozóan vesszük észre, hogy nincs ház, melyre pici tatarozás is ráférne, az utcák rendezettek, az emberek nem sietnek, a kerítés meg kolbászból van...

Az igencsak hangulatos és egyben kicsit embertől üres sétálón egy fagy elnyalása után árnyékos asztalhoz ülünk, hogy elfogyaszszuk első osztrák sörünket. Hosszasan élvezük minden kortyát, miközben lessük a környezetünket, és kibeszélünk mindent.

Késő délután már a szálláson vagyunk, aztán apránként grillezésbe kezdünk, miközben ráhangolódunk a tájra, a házhoz tartozó forrás vizében hűlt sörökkel. A bulinak kilenc körül a fokozatosan fölénk húzódó viharfellegek, pontosabban egy hirtelen feltámadt szélvihar vet véget, a magasból lehulló és közvetlen a Bálint autója mellett apró darabokra zúzódó cserép hangjával és az orkán erejű szélben megszszsz szálló izzó grillparázs fényével.

A következő pár órában aztán a hang nélkül másodpercenként villanó sötét fellegeket figyeltük az erős szélben tajtékzó fűben. Óriási élmény volt. A nap végét aztán hangos csocsó parti zárta...

Maratoni napra ébredtünk másnap, hisz a tervek szerint ma közel 700 méteres tengerszint feletti magasságról felhúzzuk magunkat 1800 körülre, majd vissza, mindezt 40-45 km-es távon. A bőséges reggelit követően profi kerékpárúton indulunk el Pitzl falucska felé, közvetlen a hegyi patak partján.

A faluba érve aztán elének tárult vagy inkább ránk borult a fennsíkra vezető út, a maga 12-14%-os emelkedésével... Jó 3 km-nyi izzadás és fogcsikorgatás után érünk fel a lankásabb részre, ahol már teljes egészében látni a Dachstein csúcsát és az Alpok tiszteletet parancsoló és ámulatba ejtő vonulatát. Innentől az égnek meredező falaknak tartva, kissé hullámzó úton haladunk Ramsauig.

A fennsíkon levő faluban rövid városnézés után kettéválik csapatunk: a harcosabbak nekiindulnak Türlwandnak, mely közel 1800 méteren fekszik, míg a fáradtabb harcosok a strand melletti fövénybe ejtőznek. A mászókra váró 700 méternyi emelkedésből rögtön a falu végében levő úton legyűrűnk 100 métert, majd igen jó minőségű (értsd egy gödör, egy vízmosság vagy gázos benövés sincs rajta) dózer úton folytatjuk a mászást.

Útközben rövid ideig kibukkan alattunk a mélyben meghúzódó Ramsau Beach... valahol ott a zsebkendőnyinek látszó réten pihennek Györgyiék. A fenyves fokozatosan rit-

kulni kezd, míg végül elérjük azt a magasságot, ahol már csak apró növényzet fedi a szürke köveket. A távolban, már-már szinte megfogható közelségbe lopakodó Dachstein látványa a 30 fokos hőség ellenére is lúdbőrözik a hátam. Tehenek és hűtték fűszerezik még a tájat...

Körülbelül két órányi kiadós mászást követően egyszer csak ott vagyunk, a felvonó tövében, az út végén, félúton a tengerszint és a csúcs között. Eredményünket hideg sörrel jutalmazzuk, a hütte pincére pedig folklór műsorral... Na jó, nem minket ünnepelt, csak a busznyi ott pihenő nyugdíjast szórakoztatta, de azért kicsit magunkénak éreztük...



Miután lecsúszott a hideg sör, újra nyeregbe pattantunk, hogy leguruljunk a többiekhez. A térképen kinéztünk egy ösvényt, mely majdnem jó helyre vinne minket, így hárman bepróbaláztunk rajta. Az első 100 méter minden várakozásunkat felülmúlja: tekergőző, nem túl meredek, de azért jó lejtésű singletrack... már majdnem lepisilem a vádlim a gyönyörtől, amikor egy 4-5fokos kerítés átléptető kerül elénk. Túl oldalán gyanúsán emelkedni kezd az ösvény, szerencsére jön egy lány, akit megkérdezünk, hogy és mint van ez, majd arra jutunk, hogy sajnos a dózer út a jó irány.

Visszakapaszkodva az útra aztán végre szabadjára engedjük a lovakat, és azok szempillantás alatt felgyorsulnak. Az út szélén korlát helyett mély szakadék, így igencsak észnél kell lenni a kanyarok előtt. A kb. két órás mászással megtett utat lefelé 10-15 perc alatt sikerül letudni! Jó arány... Csak az a fránya vigyor az arcunkon... az nem akar még lankadni, mikor Györgyiékhez érünk.

Kezd igencsak késő délutánra járni, így szedelőzködünk. A csapat kevésbé technikus része a reggeli útvonalon, míg négyen a Misi által javasolt kerülőn indulnak hazafele. A kerülő első része egy újabb kitűnő állapotú dózer úton halad lefele. Ahogy a kellemes 40 körüli tempóval gurulunk a korlát nélküli úton, ahol egy szinte függőleges falú hatalmas hasadék tátongott... de olyan mélységbe, hogy az alját nem is látni... egyből mindenki kicsit a fal mellé húzódott.

Úgy 15 percnyi gurulás után értünk egy duzzasztógáthoz, és a mögé zárt zöld vizű tavacskához. Gyors egyeztetés a térképpel, és elindulunk egy „Figyelem, duzzasztó árterület, csak saját felelősségre!” táblával jel-

## MAGASHEGYI ÚTVIDÉKPONTID





zett ösvényen. Nem sokkal ezután már hangos kurjangatások és vigyorgás közepette tekerünk egy 30-40 centi széles ösvényen, mely a hegy meredek falán hullámzott, alatta 2-10 méterre pedig fehéren, habosan zúgó patakocskával... Jiháááá!

Jó 20 percnyi gyönyör után kicsit a szurdok völgyéig szélesedik, melynek végén Mordor birtalmából idepottyantott vaskapu és egy sziklafalba fúrt alagút vár minket. A túloldalon aztán a Panoráma kerékpárút vár minket, melyen negyed óra alatt visszatekertünk a szállásra.

A többiek is szerencsésen legurultak a betonon, így ismét teljes a csapat. Az este menüje a tészta, ami igazán jólesett mindenkinek a napi szénhidrátvesztés után. No persze, ezek után a csocsó sem maradhatott el...

Már szombat reggel van, kellemesen hűvös a levegő. Előző naphoz hasonlóan néhány felhő tarkítja az eget, csak most néha finom szitálás is hullik belőlük. Mai programként egy kis Planai Bike Park ízelgetés van tervben, az erre kevésbé fogékonyak számára pedig könnyed gurulgatás, a völgyet körbe ölelő Panoráma úton.

Öten lódulunk neki a félnapos felvonó jeggyel zsebünkben az 1800-as tetejű hegynek. Első körben a Family nevű könnyű freeride pályán indulunk neki, míg Yoci és Dzsí a Giant Glory Trail-t és a WorldCup DH nyomvonalt kóstolják be. Sajnos az időnk fogytán, így csak pár kör fér bele az ujjmerevítő és tárcsafék égető pályán. Az élmény hatalmas és feledhetetlen, amit az utolsó körben fotózással és videózással próbálunk megörökíteni.

Mire végzünk a fotózással és körbe, az aszfaltozott úton legurulunk a faluba, már kettő körül jár az idő. Persze a hideg folyadékpót-

lás most sem maradhat el. Fél órával később érünk a szállásra, ahol már csak ejtőzéssel telik a nap hátralevő része.

Hát az utolsó reggeléhez ülünk le a RideHouse ebédlőjében. Indulás előtt még elautókozunk a Vad Víz Nemzeti Parkba, ahol több vízesés és egy tengerszem vár minket. Őszszepakolunk, majd útnak indulunk először le Schladmingba, majd onnan meredek szerpentin fel Rohrmoosba. Innen már egy mese-szép völgyben, lankásan emelkedő úton haladunk, át a fizető kapun (6 euro kocsként a napi jegy), egészen az utolsó parkolóig.

A levegő még csípős, de süt a nap és igen párás a levegő. A vad és hangos patakot követve indulunk felfelé, a kiépített turistaúton, pontosabban lépcsőkön. Alig haladunk, és a robaj máris erősödve jelzi, hogy az alsó vízesés itt van előttünk. Kis fahíd ível át a patak felett, párafelhőbe burkolódzva, előtte jó 40 méter magasból zúdul alá a víz. Csak ámulunk...

Jó pár perc eltelik, mire tovább indulunk felfelé, de pár kanyarral később ismét állunk és bámulunk az előbbi vízesés tetején, és egy fen-tebbi alján. A felső vízesés felett már látszik a távolban a hatalmas függőhíd. Pár perccel később, átkelve az előbb még letről látott ma-gyar szemmel nézve gigászi zuhatagon, már ott állunk a függőhíd előtt. A bátrabbak halad-nak előre az igencsak ingatag szerkezeten. Hi-ába a két tonnás teherbírásra utaló jelzés a fa-lon, a 35 méteres mélység a 40 méteres hosz-szal és a mélyben zúgó patakkal tiszteletet pa-rancsoló. Részemről az átkelés szinte egy lé-legzetvételnyi és folyamatos kapaszkodásból állt, inkább az átjutás a cél, mint a látvány él-vezete.

Szép lassan mindenki átjut rajta, és haladunk tovább, hisz még mindig nem vagyunk a tete-jén. Újabb 5-6 méteres vízesésekhez érünk, és hogy a méretet ellensúlyozza a természet, a túloldali szinte függőleges és csupasz szikla-falon tizenméteren keresztül ömlik lefele a víz, és a ragyogó napsütésben számos szivárványt húz... Még egy nagyobbacska kapaszkodunk egy kisebb függőhíd után, és 1300 méter felett találjuk magunkat.

A szűk völgyből kikapaszzkodva kiszélesedik a táj, körben 2000 és 2500 méteres csúcsok aprócska hófoltokkal, előttünk a lábunknál na-gyobbacska zöldes színű tengerszem, balun-kon kb 60-70 méteres vízesés látványa... Pá-ran leülünk a tó partjára, páran a hütte hús sö-rével csillapítják szomjukat, páran pedig áfonyát szednek a kövek között megbújó apró bokrokról.

Lassan eltelik egy majd két óra, mire össze-szedjük magunkat, és egy dózer úton elindu-lunk vissza a parkolóba. Lefelé aztán még jó pár vízesés mellett haladunk el, már a hihetet-len kategóriát súrolja a mennyiség és a méret összessége.

Mindezek után gyorsan vissza a szállásra, bepakolás, és irány a szürke hétköznapiok...





A Bringás – heti e.magazin 9. száma május 11-én,  
kedden jelenik meg!



A tartalomból:  
Karbantartás:  
otthon vagy szervizben?

A zseb és  
a zsák tartalma



## 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 SZERVIZ!



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

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

