

M.O.R.E.[®] BIKE

MAGAZYN ZAKRĘCONYCH NA PUNKCIE ROWERÓW

FORTUNA OPONĄ
SIĘ TOCZY

W CZYM NA ROWER

CENNE SEKUNDY
TANIEJ

TESTY:
Merida Reacto,
One-Forty

Przemysław Niemiec
ZAWÓD-KOLARZ

Królowa MTB
NIĘ TYLKO
O DWÓCH KÓŁKACH

Tomasz Jaroński
JAK ZMIENIAŁO SIĘ
KOLARSTWO

Konkurs zdjęciowy



WIĘCEJ NIŻ
ROWER

Co tydzień do wygrania



Merida Speeder...



... trening
z Przemkiem Niemcem

... oraz inne cenne nagrody



Szczegóły na
www.facebook.pl/merida.polska

M.O.R.E.[®] BIKE

WIĘCEJ NIŻ ROWER

Czy próbowaliście kiedyś odpowiedzieć sobie na pytanie o to, czym jest dla Was rower? Odpowiedzi może być tak wiele, jak wiele będzie osób, którym je zadamy. Niektórzy powiedzą pewnie, że środkiem transportu, inni, że sposobem na spędzanie wolnego czasu, jeszcze inni, że narzędziem do osiągnięcia sportowych sukcesów. Zdarzy się odpowiedź, że kolejnym sprzętem do omijania w ciasnym mieszkaniu, powodem rodzinnych dyskusji, pomysłem na wakacje. A dla nas? Dla nas rower jest... czymś więcej niż rower. Bywa każdą z Waszych odpowiedzi, ale zawsze jest bardzo ważnym elementem życia; czasem przyjacielem, a czasem wyzwaniem. Wyznacznikiem naszych pasji i pomocą w odpowiedzi na to, kim jesteśmy. Przede wszystkim jednak czymś nieodzownym i naszym. Mamy nadzieję, że czytając artykuły, które dla Was zebraliśmy, poczujecie to samo.

M.O.R.E.[®] BIKE

Redaktor naczelny: Anna Bara
Redaktor prowadzący: Mateusz Musioł
Konsultant merytoryczny: Marcin Stypka
Grafika i skład: Agnieszka Czech

WYDAWCA
Merida Polska Sp. z o.o.
ul. Marii Skłodowskiej-Curie 35
41-800 Zabrze
tel./faks +48 032 273 32 32
www.rowerymerida.pl



PORADY

- 4 Jak dobrać rozmiar ramy?
- 10 Rowerem po zdrowie
- 12 Rower od dziecka, pasja na całe życie
- 14 +10 do szybkości, czyli jak przygotować siebie i szosę do sezonu
- 16 Jak przygotować się do maratonu rowerowego
- 28 W czym na rower?

LUDZIE

- 6 Zawód - kolarz
- 7 Królowa MTB nie tylko o dwóch kółkach
- 18 Kilometry pomocy z Przemysła do Teheranu
- 20 Moje życie z Meridą

SPRZĘT

- 8 Reacto 5000 - szybkość ponad wszystko
- 22 Fortuna oponą się toczy
- 25 Diabeł tkwi w szczegółach
- 26 Merida One-Forty 5-B zwinny ścieżkowiec
- 30 Cenne sekundy taniej

FELIETON

- 32 Jak zmieniało się kolarstwo?

SPIS TREŚCI

Ucieczka z korków.



Poranny trening w drodze do pracy.



Szybkość i komfort.

Upojne zjazdy.



Poprawianie czasu na ulubionej trasie.



Podjazdy przyprawiające o szybsze bicie serca.



Przyjemne pieczenie w tydkach.



otseim
miesteiu

SZOSA

CO NAS

turystyka



Krótsze i dłuższe wyprawy.



Wygodne podziwianie widoków.



Zjeżdżanie z asfaltu na leśną ścieżkę.

teren



Pokonywanie przeszkód na trasie.



Górskie szlaki i ścieżki.



Odrywanie się od ziemi i codziennej rzeczywistości.



Zapach przygody.

KRĘCIŚ

JAK DOBRAĆ ROZMIAR RAMY?

Na dobór rozmiaru ramy trzeba poświęcić dużo czasu i uwagi. Jeżeli nie masz doświadczenia, warto skorzystać z pomocy niezależnego eksperta. Oto rady, które mogą być przydatne w samodzielnym wyborze.



Optymalny rozmiar ramy to raczej przedział, w którym mieszczą się rowery, na których dany rowerzysta dobrze się czuje. Nie sposób ustalić jednego wzorca, według którego można dobrać rozmiar ramy. Należy pamiętać, że wspornik siodła zapewnia spory zakres regulacji, ale to nie wszystko. Istotnym parametrem ramy jest jej długość, ściśle skorelowana z wysokością ramy. Szosowcy mówią nawet, że długość ramy jest jak rozmiar buta. Można stosować wkładki, można wypchać czubek wata, ale nie będzie to już to samo... Dla osoby o krótkich nogach, długim korpusie i długich ramionach ideałem będzie możliwie jak największy rozmiar ramy. Tylko wtedy pozostanie dość miejsca na wyciągnięcie grzbietu ponad górną rurą ramy. Dla osób z długimi nogami i kobiet polecamy możliwie najmniejszy rozmiar ramy, czyli wspornik siodła wysunięty najlepiej do znacznika i niezbyt długi wspornik kierownicy.

Maksymalny rozmiar ramy

Wysokość ramy musi zapewniać dostateczny dystans pomiędzy górną rurą ramy a krocem. Ma on pozwolić na bezpieczne zeskoczenie z pedałów bez przykrych konsekwencji. W rowerze górskim, kiedy rowerzysta stoi okraciem nad ramą, musi mieć możliwość uniesienia przedniego koła co najmniej 15 cm nad ziemię. W rowerach przeznaczonych do użytkowania w łatwiejszym terenie rama może być nieco wyższa, czyli koła nie trzeba unosić tak wysoko (wystarczy 7-10 cm).

Minimalny rozmiar ramy

Na wsporniku siodła znajduje się specjalny znacznik informujący o maksymalnym wysunięciu go z ramy. Pod żadnym pozorem nie wolno go przekraczać nawet o centymetr! Grozi to wypadkiem, uszkodzeniem ramy, a w najlepszym wypadku całkowitym zniszczeniem wspornika. Rowerzysta musi mieć możliwość optymalnego wyprostowania kolan. Kiedy pedały znajdują się w najniższej pozycji, kolano powinno być nieznacznie ugięte.

Przelicznik wzrostu

Długość nogi należy mierzyć po wewnętrznej stronie uda, od pięty bosej stopy do krocza. Do optymalnej wysokości siodła trzeba niestety dojść metodą prób i błędów.

Sposób 1

Wsiądź na rower, niech pomocnik przytrzyma Cię za kierownicę, żebyś nie przewracał się na boki. Na pedałach oprzyj pięty i przekręć pedałami do tyłu. Jeżeli w momencie obracania stawy kolanowe prostują się zupełnie, a jednocześnie nie przesuwasz pośladków z jednej strony siodła na drugą, oznacza to, że jest ono ustawione na prawidłowej wysokości.

Sposób 2

Zmierz długość nogi od podłoża do krocza. Jeżeli szukasz rozmiaru roweru górskiego, wynik w centymetrach należy pomnożyć przez współczynnik 0,57. Jeżeli próbujesz dobrać wielkość ramy szosowej, pomnóż przez współczynnik 0,67. Jeśli ma to być rower trekkingowy, należy mnożyć przez 0,63. Uzyskany wynik to rozmiar w centymetrach. Ponieważ rozmiary rowerów górskich podawane są zazwyczaj w calach, należy wykonać jeszcze dzielenie przez 2,54.

Sposób 3

Ustalono, że optymalny kąt pomiędzy podudziem a udem mierzony od przodu kończyny, przy korbach w pozycji pionowej, wynosi 70° i 140°. Optymalny, czyli w tym wypadku najlepszy dla przeciętnego człowieka. Nie ma jednak takiego. Każdy człowiek jest zbudowany inaczej, jedni są silniejsi, co drudzy nadrabiają szybkością itd. Minimalnie niższa pozycja siodła pozwala wyzwolić większą siłę, wyższa pozwala utrzymać wysoką kadencję (tempo obracania pedałami).

Dzieci

Rowery dziecięce nie mają sygnowanych rozmiarów ram. Bezpośrednia przymiarka jest nieodzowna. Żeby z grubsza ułatwić planowanie zakupów, można wyjść od wielkości kół. Kółka 12" pozwolą na jazdę najmłodszym trzy-, czteroletnim maluchom. Potem zaczynają się schody, bo w obecnych czasach wzrost dzieci w podobnym wieku jest niezmiernie zróżnicowany. „Szesnastki” (16") stworzono dla 4-7-latków. Ale często w tym samym czasie otwiera się przed młodym rowerzystą świat kół 20". Teoretycznie powinny wystarczyć one do początku podstawówki (5-9

lat), ale społeczeństwo nam rośnie na potęgę. Mimo wszystko doświadczenie podpowiada, że „komunijny” rower powinien mieć koła nie większe niż 24". Jeśli chcesz pociesze zafundować dorosły rower górski, czyli na kołach 26", upewnij się, czy wyrosła już na co najmniej metr pięćdziesiąt. W obecnych czasach „komunista” o tym wzroście nie jest wyjątkowy. Kup zatem dorosłego górala o jak najmniejszej ramie (maks. 15"). Nie oszczędzaj na ramie, musi być jak najlżejsza. Dzieci mamy wysokie, ale ciężki rower może je skutecznie zniechęcić do jazdy w ogóle. A tego chyba nie chcemy?

TABELA DOBORU RAMY

Długość nogi (cm)	MTB ("/cm)	Cross lub Trekking (cm)	Szosa (cm)*
66	15 / 38	42	-
68	15,5 / 39	44	-
70	15,5 / 39	45	-
72	16 / 40	46	46
74	16,5 / 42	47	50
76	17 / 43	49	51
78	17,5 / 44	50	52
80	18 / 45,5	51	54
82	18,5 / 47	52	55
84	19 / 48	54	56
86	19,5 / 49,5	55	58
88	19,5 / 49,5	56	59
90	20 / 51	58	60
92	20,5 / 52	59	62
94	21 / 53	60	63
96	21,5 / 54,5	61	64
98	22 / 56	63	68

*Podane rozmiary dotyczą rowerów o klasycznej geometrii ramy.

Tabela ma stanowić pomoc w znalezieniu właściwej wielkości ramy. Rozmiary podane dla danej długości nogi należy traktować orientacyjnie. Przed dokonaniem zakupu konieczne trzeba przymierzyć rower w dwóch sąsiednich rozmiarach ramy i dopiero na tej podstawie podjąć ostateczną decyzję.

bikeBoard
www.bikeboard.pl

bikeBoard
MAGAZYN ROWEROWY

CZYTAJ
Najlepszy
miesięcznik
o rowerach
w Polsce



www.bikeboard.pl



Mniej więcej od 15 lat na treningach i wyścigach przejeżdżam ok. 30 tys. km rocznie. Pewnie nakręciłem już grubo ponad pół miliona km. W szkole średniej przyszedł w moim

życiu moment, w którym musiałem zdecydować – dalsza nauka, praca albo kolarstwo. Postawiłem na rower i nie żałuję, choć nie zawsze było różowo. Dość wcześnie wyjechałem do Włoch i musiałem tam swoje odcierpieć. Miewałem kraksy, nie wszystko układało się po mojej myśli, przytrafiały mi się kryzysy i chwile zwątpienia. Jeździłem w mniejszych ekipach, w których wiele trzeba było sobie wywalczyć. Przettrzymałem to wszystko, zahartowałem się i może też dzięki temu znajduję się obecnie w takim, a nie innym miejscu. Wytrwałość powinna być najważniejszą cechą zawodowego kolarza. Z polskiej kadry juniorów, w której się ścigałem, w kolarstwie pozostałem tylko ja. Trzeba uważać, żeby się nie wypalić, nie można przesadzać z treningami w młodszych kategoriach, lepiej spokojnie dążyć do celu. Gdy przyjdzie na to czas, czy deszcz, czy śnieg, swoje trzeba jednak wyjeździć. We Włoszech zdarzało mi się trenować po 8 godzin, zrobiłem wtedy 245 km. W Polsce jeździłem już na treningach po 7 godzin. Oczywiście nie tylko nabijanie kilometrów się liczy. Treningi odbywają się na podstawie precyzyjnych założeń i badań. Wszystko po to, żeby poradzić sobie jak najlepiej w dniu wyścigowym. Zwykle mam w roku ok. 80 takich dni.

Podczas długich wyścigów codziennie zmieniają się hotele. Po etapie nie warto nawet porządnie otwierać w nich walizki. Wszystko zależy od transferów, ale bywa, że jemmy kolację dopiero o północy. Przed nią zawsze mam godzinę masażu nóg i pleców. Rano pobudka i kolejny etap. I tak przez trzy tygodnie. Dobrze jest lubić ryż i makaron, nasze podstawowe wyścigowe paliwo. Do wszystkiego, co dzieje się poza trasą, zdążyłem się już przyzwyczaić i wyścigowe życie nie sprawia mi problemów. Na trasie skupiam się na jak najlepszej jeździe, co nie zawsze jest łatwym zadaniem. Organizatorzy starają się, żeby trasy wyścigów były coraz bardziej widowiskowe, ale czasami traci na tym bezpieczeństwo zawodników, np. gdy trzeba z dużą prędkością jechać niezabezpieczoną przełęczą bez barier. Ktoś powie, że można po prostu zwolnić, ale na wyścigu nie zawsze można sobie na to pozwolić. Sam miałem już prawie wszystkie możliwe złamania. W kość potrafi dać też pogoda, np. ściganie się w śnieżyicy nie należy do przyjemności. Do kolarskiej codzienności należy również logowanie się w systemie ADAMS Światowej Agencji Antydopingowej. Mogę być kontrolowany codziennie i muszę podawać, gdzie się znajduję, żeby codziennie był do mnie dostęp. Gdyby kontrolerzy mnie nie zastali, otrzymałbym ostrzeżenie, a za drugim razem dwuletnią dyskwalifikację. Na początku było to uciążliwe, ale później zmieniło się w rutynę. Kontrole zdarzają się wcześniej rano w domu, na wyścigach czy zgrupowaniach. W ciągu roku jestem sprawdzany ok. 15 razy. Nie mogę jednak narzekać – skoro poprawiło to sytuację w kolarstwie, niech badają.

Ścigam się od 20 lat

Hotelowe życie

ZAWÓD – KOLARZ

Gdy niedawno powiedziałem komuś, że pracuję na rowerze, dowiedziałem się, że pewnie jestem listonoszem. Póki co jestem jednak kolarzem i prędko się to nie zmieni. Przeczytajcie, z czym wiąże się moja praca.

Frajdzie przede wszystkim

Poza domem jestem w roku ok. 200 dni. Często wracam z wyścigów czy zgrupowań w nocy, gdy dzieci już śpią, ale zawsze do nich i do żony kieruję swoje pierwsze kroki. Rodzina jest w tym wszystkim bardzo ważna. Aprobuję moje kolarskie życie i jest jego nieodłączną częścią. Moja żona Beata wiedziała przed ślubem, co ją czeka, i zaakceptowała to. Jest dobrze, nikt nie narzeka.

fot. Ilario Biondi/BettiniPhoto

Po sezonie przychodzi czas na rodzinę, wakacje, znajomych, nadrobienie różnych zaległości. Przez cały rok mogę liczyć na pomoc bliskich mi osób z Piszarzowic. Jestem z tym miejscem mocno związany, tam jest mój dom. Mam też to szczęście, że górskie okolice Piszarzowic to dla mnie bardzo dobre miejsce do treningów. Kolarstwo cały czas sprawia mi wielką frajdę i myślę, że szybko się to nie zmieni. Nie zamieniłbym się z nikim na inny zawód. Rywalizacja, wyjazdy i wyścigi weszły mi już w krew. Jest to specyficzny tryb życia, ale niekoniecznie trzeba iść codziennie na 8 godzin do pracy. Można się zdecydować na coś innego. Kolarstwo to ciężki kawałek chleba, ale sam go świadomie wybrałem i nigdy nie jeździłem z przymusu. Jestem szczęściarzem, bo robię to, co lubię.

Zawodowy kolarz grupy Lampre-Merida, zwycięzca etapowy Vuelta a Espana, 6. zawodnik Giro d'Italia 2013, ambasador Meridy w Polsce. Szczęśliwy mąż i ojciec dwóch synów.



PRZEMYSŁAW NIEMIEC

AUTOR

Merida i testowanie rowerów

Merida to moje życie, mam ją niemal wytatuowaną na ciele. Myślę, że jako jedna z niewielu osób w kolarstwie jestem związana z jedną marką przez ponad dekadę. Podpisałam z nią kontrakt w styczniu 2002 roku. Niewiele marek rozwinęło się tak mocno i zaczęło odnosić ogromne sukcesy w tak krótkim czasie. Cieszę się, że po tylu latach wciąż jestem częścią Meridy i jednej z najlepszych grup MTB na świecie. Dobrą rzeczą w Multivan Merida Biking Teamie i Meridzie jest to, że droga, którą muszę pokonać nasze uwagi do osób odpowiedzialnych za projektowanie i produkcję, jest bardzo krótka. Nasza drużyna zapewnia wielką korzyść Meridzie – testujemy rowery w najważniejszych wyścigach na świecie, zanim trafią na rynek.

Rozwój MTB a treningi

Wyścigi stały się krótsze i zmieniły się trasy, dlatego trzeba jeździć agresywniej, być bardziej „wybuchowym”, lepszym technicznie i uwzględnić to w swoich przygotowaniach.

Moje obecne treningi nie różnią się aż tak bardzo od tych, które miałam 10 lat temu, ale skupiam się bardziej na technice, sprintach i przyspieszeniu.

Odpoczynek

Dobre wyniki to nie tylko zasługa ciężkiego treningu. Naprawdę lepszym stajesz się wtedy, gdy potrafisz też dobrze

odpoczywać. Jeśli nie skupiasz się wystarczająco na odpoczynku i regeneracji, nie wykorzystasz wystarczająco swojego treningu.

Od ciąży po medale

Nie było łatwo wrócić na szczyt po urodzeniu dziecka. Musiałam

zacząć inaczej myśleć, inaczej planować swoje dni. MTB to trudny sport, a wyniki nie zależą w nim jedynie od potężnego „silnika”. Bardzo ważne są umiejętności techniczne. Po niemal rocznej przerwie trochę zajęło mi, żeby je poprawić, a także zająć się mięśniami stabilizującymi cały organizm. Musiałam przygotować go na godziny ciężkich treningów, by znów znaleźć się na szczycie. To była długa droga, podczas której miałam chwile zwątpienia. Z powodu przerwy zgubiłam punkty w rankingu i musiałam zaczynać wyścigi z tyłu. W MTB to niełatwe zadanie, czasami trudno jest wyprzedzać. Musiałam zaakceptować to, że nie jestem na czele, i potraktować każdy start jako krok naprzód, bez mocnego skupiania się na wyniku. Wszyscy oczekiwali ode mnie, że wrócę od razu po zwycięstwie, pojawiały się pytania „czy wciąż masz frajdę, skoro nie wygrywasz?”. Odpowiadałam, że oczywiście, bo kocham ten sport. Te doświadczenia uczyniły mnie silniejszą i mądrzejszą.

Celebrytka? Nie, dziękuję

Staram się nie być w Norwegii celebrytką. Gdyby miało

być inaczej, musiałabym się przenieść do Oslo. Nigdy bym tego nie zrobiła. Jestem profesjonalną zawodniczką, która stawia sobie wielkie cele do osiągnięcia, nie celebrytką. Mogłabym być anonimowa, ale wiem też, że media są ważną częścią naszego sportu, dlatego jestem wobec nich otwarta, nie ukrywam przed nimi swojej rodziny. Chcę być pokazywana w mediach taka, jaka jestem naprawdę, nie udaję kogoś, kim nie jestem.

Największe osiągnięcie na rowerze

Jednym z moich największych osiągnięć jest powrót po mocnym przetrenowaniu przed olimpiadą w Sydney w 2000 r. Niektórzy przestali wierzyć, że mogę jeszcze być dobrą zawodniczką. Zaczęliśmy z Kennethem od zera, zerwaliśmy współpracę z wszystkimi, którzy byli zaangażowani w nasze przygotowania, i staraliśmy się poczuć na nowo przyjemność z jazdy na rowerze. Udało nam się, w 2002 r. w Zurychu zdobyłam swoje pierwsze mistrzostwo Europy. Wtedy uwierzyłam, że znów jestem zdrowa i mogę cieszyć się z jazdy na rowerze, udowodniliśmy też z Kennethem, że stać nas na bardzo owocną pracę. Wszystkie sukcesy były następstwem tego zwycięstwa po tym, gdy mój mąż został moim trenerem i zmieniliśmy metody przygotowania i priorytety.

KRÓLOWA MTB

Nie tylko o dwóch kórkach

Gunn-Rita Dahle Flesjaa to nie tylko najbardziej utytułowana zawodniczka w historii kolarstwa górskiego, ale też kobieta o bardzo interesującej osobowości. Przedstawiamy opinie legendarnej Norweżki na różne, nie tylko rowerowe tematy.



Gunn-Rita Dahle Flesjaa

Ma na swoim koncie m.in. złoto olimpijskie, 9 tytułów mistrzyni świata, 4 kryształowe kule Pucharu Świata. Od 2002 r. w Multivan Merida Biking Teamie.



foto: EGO-Promotion/Armin M. Küstenbrück



REACTO 5000 – SZYBKOŚĆ PONAD WSZYSTKO

Pierwszy kontakt z Reacto szybko weryfikuje przeznaczenie i docelowego użytkownika aerodynamicznej Meridy. Rower spodoba się sportowo zorientowanym jeźdźcom, bo w jego genach zakodowana jest szybkość, precyzja, oszczędność energii i zwycięstwo.

Wszystko jest tutaj podporządkowane osiągom – trochę jak w F1 – ogrom pracy inżynierów i maksymalne zaawansowanie technologiczne. Efekt jest powalający, już sam wygląd budzi respekt i zapowiada wysokiej klasy doznania, a przez głowę przechodzi myśl „dlaczego do roweru czasowego założyli zwykłą kierownicę”? Tu wszystko podporządkowano aerodynamice i przekazywaniu każdego wata z nóg do napędu. Począwszy od charakterystycznej opływowej bryły, przez wysoką jakość piekielnie sztywną karbonową konstrukcję, po geometrię, która każe położyć się nieco na kierownicy i pozwala czuć się bezpiecznie nawet przy naprawdę wysokich prędkościach. Do ideału brakuje tylko nieco komfortu, ale nie tego się chyba spodziewaliście po Formule 1. Tyle o produkcie Meridy (ramie). Reszta podzespołów godnie wpisuje się w Reacto. Nie wliczając w to rzecz jasna kół, które warto od razu

potraktować jako treningowe i zakupić jakieś lekkie karbonowe stożki, najlepiej pod szytki. Rama nie jest po prostu godna kół niskiej klasy.

Bezpieczna prędkość

Jazda tym sprzętem to czysta przyjemność. Wiesz, że dajesz z siebie wszystko, czujesz, że cała twoja praca nie idzie na marne, bo licznik wskazuje wysokie wartości. Ale najlepsze dopiero nadchodzi – puszczasz korbę, a Reacto jedzie i wcale nie zamierza zwolnić. Tak, pośród wielu zalet tego roweru jako dwie największe wskazałbym bardzo dobre utrzymanie prędkości i odczuwalną oszczędność mocy wynikającą ze sztywnej i opływowej konstrukcji. Oczywiście, o wysokim komforcie należy zapomnieć i nawet niewielkie drgania powstałe na skutek jazdy po zniszczonym asfalcie nie zostają zbyt rozproszone przed ramę, ale nie sposób

uznać tego za wadę – to sportowa rama i tak ma być. Kolejnym atutem Reacto jest fantastyczne prowadzenie: rower jest fenomenalnie stabilny. Mam na myśli zarówno poruszanie się z wysokimi prędkościami, gdy wiemy, że nic nie wytrąci nas z obranego toru jazdy, jak również wiraże. Merida trzyma obrany kurs i daje dużą dozę bezpieczeństwa. Łatwo wyczuwa się jej sposób zachowania i szybko adaptuje do agresywnego pokonywania zakrętów. Rower ma doskonale wyważenie, prowadzi się niezwykle precyzyjnie, a kolarz czuje się pewnie i bezpiecznie.

Bestia na płaskim

Stabilną, szybką, posłusznie reagującą Meridę ubrano w mieszankę osprzętu Shimano (Ultegra i 105) oraz korbę FSA. Części Ultegrę gwarantują wysoką jakość działania, a klamkomanetki mają ergonomiczny wygodny





T Y L K O T Y
I S Z O S A

Już w marcu w kioskach

kształt. Co do tańszej kasety, łańcucha i hamulców, nie uważałbym ich za gorsze od Ultegrę – oszczędzono tam, gdzie nie będzie to szczególnie odczuwalne, zwłaszcza jeśli przeznaczeniem roweru będzie jego śródwisko, czyli płaskie i pagórkowate trasy. Korba FSA ustępuje sztywnością droższymi modelom, dobrze, że wybrano chociaż wariant z 52 zębami na białej – wierzcie, przyda się! Jedynym mankamentem są tańsze koła, które dadzą radę na płaskim, ale są zbyt ciężkie, żeby powalczyć w górach czy na zawodach. Dodatkowo, sztywny stożek nie zwiększa komfortu podczas jazdy po słabej jakości nawierzchniach.

Polecam ten rower sportowo zorientowanemu użytkownikom. Szczególnie nadaje się na płaskie trasy, tam też można najbardziej docenić dobrodziejstwa płynące z jego konstrukcji. Do ścigania konieczna będzie wymiana kół. Montując topowe modele, miło się zdziwicie tym, co ten rower potrafi w górach. Wszak Przemek Niemiec wygrał na Reacto kończąc się sporym podjazdem etap Vuelta a Espana. Decydując się na ten sprzęt, pamiętajcie o jednym: godzicie się na nieco niższy komfort, by jeździć szybciej! ■

„Nasze testy wykazały, że rama Reacto pozwala zaoszczędzić kolarzowi do 20 watów mocy przy prędkości 50 km/godz. To różnica, która może być decydująca podczas wyścigu”.

Juergen Falke,
kierownik
działu rozwoju
Meridy

„Czuć, że ten rower jest bardzo sztywny i daje przewagę na płaskim. Jest agresywny i bardzo zrywny”.

Przemysław
Niemiec,
zawodowy
kolarz grupy
Lampre-Merida

NAJSZYBSZE ROWERY ŚWIATA

Czas jazdy	4:19 h	4:18 h	
CERVÉLO	SS VWD DA Di2		4:17:11
MERIDA	Reacto Evo CF Team		4:17:34
BMC	TimeMachine TMR01		4:17:51
GIANT	Propel Advanced SLO		4:18:01
SPECIALIZED	S-Works Venge		4:18:02
SCOTT	Foil Team Issue		4:18:18
CANYON	Aeroad CF		4:18:29
RIDLEY	Noah Fast		4:18:52
ROSE	Xeon CW-8800		4:18:56
STORCK	Aernario		4:19:05

Czas jazdy uzyskany przez rowery szosowe z czołowymi aerodynamicznymi ramami świata. Pomiar odbywał się w tunelu aerodynamicznym na trasie symulującej dystans 100 km i przewyższenie 2000 m. Wszystkie ramy zostały jednakowo wyposażone (te same koła, osprzęt itd.), na każdej z nich manekin miał dokładnie tę samą pozycję. Źródło: magazyn „Tour” nr 2/2014.

ROWEREM PO ZDROWIE!

Dwa koła, rama, kierownica, łańcuch, kilka dodatkowych elementów i oto on. Miejski, górski, szosowy, forma dowolna, ale jeden cel i efekt – zdrowie w szerokim tego słowa znaczeniu. Pomijając sport wyczynowy, w którym cele wychodzą poza ramy zdrowia, kręcić może każdy. Rekreacyjna jazda bez specjalnego przygotowania niesie za sobą szereg pozytywnych oddziaływań fizjologicznych.



DOTLENIA
MÓZG

WZMAGA PRODUKCJĘ
ENDORFIN

WZMACNIA PRACĘ
SERCA I PŁUC

SPALA ZBĘDNY
TŁUSZCZ

WZMACNIA MIĘŚNIE
NÓG I NIE TYLKO

EKONAPĘD CHRONI
ŚRODOWISKO

Wybermy się zatem na wycieczkę. Czas trwania: około 90 minut. Intensywność umiarkowana, krajobraz – piękna polska przyroda, słoneczna wiosna. Wiosna, bo przecież czuć już ją w powietrzu. Wsiadasz na rower i jedziesz. Wysiłek fizyczny, który wkładasz w pedałowanie, przy każdym naciśnięciu daje naprzemienne skurcze mięśni czworogłowych uda, głównych stabilizatorów stawów kolanowych. Dodatkowo w kolejnych sekwencjach ruchu zaangażowane są następnie mięśnie podudzi – piszczelowe przednie oraz brzuchate łydki. Kolejno pracują mięśnie grzbietu (właściwa pozycja jest czynnikiem determinującym ich aktywność, czasami tę zupełnie niepotrzebną), kończyn górnych, a niejednokrotnie i brzucha.

Zimowe pozostałości idą w ruch

Systematyczność napięć wszystkich mięśni zachodzi przy udziale energii z ATP, a to z kolei pozyskiwane jest w pierwszej kolejności ze spożywanych przez nas węglowodanów. Po ich wyczerpaniu (ok. 30 minut), gdy nasza jazda trwa dłużej i nie chcemy dostarczać sobie energii z zewnątrz (np. przez słodzony napój w bidonie), kolejnym jej źródłem stają się wolne kwasy tłuszczowe zmagazynowane w tkance podskórnej

– pozostałości po zimie. Jedziemy dalej. Częstotliwość oddechów wzrasta, proporcjonalnie do zapotrzebowania organizmu na tlen. Otwierają się w mięśniach nieczynne dotychczas kapilary, co skutkuje zwiększonym przepływem przez nie krwi, tym samym dostarczeniem substratów odżywczych (poprawa wyglądu skóry), budulcowych i energetycznych do każdego narządu ciała, również mózgu.

Lista korzyści bez końca

Jak każdy wysiłek fizyczny, jazda na rowerze poprawia samopoczucie, co jest związane z reakcją hormonalną i wydzielaniem endorfin. Wiosenny kontakt z przyrodą, promienie UV wpływające na wewnątrzustrojową syntezę witaminy D, poprawa profilu lipidowego krwi, elastyczności, siły i struktury białkowej mięśni, prewencja chorób sercowo-naczyniowych – lista korzyści jest długa, a to jeszcze nie koniec. Natomiast koniec wycieczki rowerowej może niestety wiązać się

z szeregiem reakcji fizjologicznych odczuwanych szczególnie następnego dnia. To DOMS, czyli zespół opóźnionej bolesności mięśniowej. Reakcja ta może być mniej bądź bardziej nasiloną. Dlatego należy stopniowo adaptować organizm do wysiłku. Osoby mało aktywne fizycznie powinny rozpocząć od 20-30 minut ciągłej jazdy z określoną prędkością i stałym oporem. Kolejne treningi mogą, a nawet powinny zawieźć Cię trochę dalej. Dalej, daleko po zdrowie. ■

CZY WIESZ, ŻE:

- Godzinna jazda na rowerze z prędkością około 20 km/godz. to wydatek rzędu 500 kcal,
- Podczas jazdy na rowerze poprawiasz swoją wydolność tlenową,
- Wybierając rower, dbasz o swoje środowisko,
- Jadąc rowerem, możesz zawsze ominąć korki,
- Na rowerze nie dotyczy Cię podwyżki cen paliwa!

AUTOR



DR ANNA STOLECKA

Pracownik Zakładu Fizjologii, Katedry Nauk Fizjologiczno-Medycznych AWF w Katowicach. Wykładowca w Śląskiej Wyższej Szkole Medycznej w Katowicach.



MERIDA

BIG.SEVEN
27,5"

M.O.R.E.[®]
BIKE

www.rowerymerida.pl

M.O.R.E.[®]
INNOVATION

Big.Seven to więcej niż kolejny rower z nowym rozmiarem kół. Stworzony we współpracy z mistrzem świata Jose Antonio Hermida, ma wycigowe geny uzupełnione technologiami, które najlepiej wykorzystują zalety 27,5". Nasze innowacje wyznaczają nowe standardy jazdy.

Rower od dziecka

*Pasja na
całe życie*



Wielu rodziców zastanawia się, jak nauczyć jazdy na rowerze, aby rozwinąć w dziecku pasję i nie zrazić go do dwóch kółek. Istnieją zasady, których warto się trzymać, by rower stał się towarzyszem na całe życie.

Jazda na rowerze ma w zasadzie same zalety. Oczywiście poza upadkami. Pomaga rozwijać poczucie równowagi, wspaniale kształtuje koordynację ruchową, poprawia kondycję, rozwija nawyk aktywności ruchowej, ciekawość świata i zdrową konkurencję. Oswaja z prędkością, uczy orientacji w przestrzeni i bezpiecznego poruszania się w niej, dodaje dziecku pewności siebie, a przede wszystkim – sprawia mnóstwo radości. Pamiętajmy, że ważnym elementem poprzedzającym jakiegokolwiek korzystanie z roweru jest sprawa ubioru i wyboru miejsca do nauki jazdy na rowerze. Najważniejszym elementem wyposażenia dziecka jest kask rowerowy, który zabezpiecza głowę w razie upadku. Powinien być prawidłowo dobrany pod względem wielkości i dobrze wyregulowany. Jeżeli będziemy uczyć dziecko jeździć w kasku od samego początku, przetrodzi się to w nawyk na całe życie. Upadek młodego rowerzysty zazwyczaj kończy się otarciami dłoni i zniechęca do dalszej jazdy. Właśnie dlatego dobrze jest wyposażać dziecko w rękawiczki. Ochronę przed przykrymi konsekwencjami upadków stanowią też długie spodnie i długie rękawy bluzy. Spodnie powinny mieć wąskie nogawki, dlatego wskazane są przylegające do ciała spodnie rowerowe czy leginsy. Warto także sprawdzić, czy w czasie jazdy dziecku nie będą przeszkadzać sznurówki w butach.

Na dobry początek

Po skompletowaniu stroju wybieramy odpowiednie, czyli bezpieczne miejsce do nauki jazdy. Najlepiej, jeśli będzie ono specjalnie wyznaczone w miasteczku ruchu drogowego czy parku zabaw dla dzieci. Zwróćmy uwagę, czy nie znajdują się tam szkło bądź ostre kamienie. Oceń-

my także bezpieczeństwo wybranego miejsca pod względem ewentualnych słupków, ławek, a także innych rowerzystów. Naukę jazdy na rowerze można podzielić na kilka etapów. Rozpoczęcie przygody dziecka z rowerem jest uzależnione od indywidualnego rozwoju, zazwyczaj pierwsze próby można podjąć ok. 2-3 roku życia. W tym wieku proponuje

Najważniejszym elementem wyposażenia dziecka jest kask rowerowy, który zabezpiecza głowę w razie upadku.

rowerki biegowe, które dają poczucie bezpieczeństwa i uczą sterowania jednośladem. Kolejnym etapem jest nauka jazdy na rowerze wyposażonym w pedały. W wieku 4-5 lat dziecko zwykle ma już odpowiednio dużo siły, aby koordynować równocześnie równowagę, sterowaniem rowerem, pedałowaniem i hamowa-

nie. Jazda na rowerze wydaje się prostą sprawą, jest to jednak składowa wielu czynności wykonywanych równocześnie i wymaga od dziecka sporych umiejętności, które wykorzystuje nieświadomie.

Tylko spokojnie

Do pierwszych przejażdżek na rowerze dobrze jest wybrać teren o niewielkim nachyleniu, aby dziecko nie musiało wkladać w jazdę dużej siły. Dzięki temu skupi się w pełni na kontrolowaniu roweru i procesie hamowania. Siodełko na tym etapie nauki można ustawić nisko, by rower przypominał model biegowy, a dziecko po opuszczeniu nóg na ziemię miało nad nim pełną kontrolę. Zazwyczaj pierwszy rower nie posiada systemu przełożeń. Jeśli jednak dziecko ma już rowerek wyposażony w przerzutkę, powinno stosować najniższe przełożenie, aby wyrobić w sobie nawyk odpowiedniego rytmu pracy nóg. Miękkie przełożenie jest również korzystne ze względu na obciążenie nóg – dziecko wykonuje większą liczbę obrotów z mniejszą siłą. To także bezpieczniejsze

rozwiązanie, gdyż dziecko szybko pedałowując, nie rozwija większych prędkości. W pierwszym okresie uczymy zasad prawidłowego korzystania z hamulców czy ustawienia nóg na pedałach.

Przede wszystkim zabawa

Kolejny etap rozpoczyna się w 7-8 roku życia dziecka. W dalszym ciągu do jazdy na rowerze wykorzystujemy specjalnie wyznaczone miejsca. Nie stresujemy dziecka wyjazdem na drogi, na których cały czas będziemy się martwić o jego bezpieczeństwo. Zamiast tego potraktujmy rower jako źródło przyjemności i wykorzystujemy różnorodne dwukołowe zabawy. Gdy dziecko ma 10-11 lat, przygotujmy je do egzaminu na kartę rowerową. Nauczmy je przepisów ruchu drogowego i stosowania się do znaków. Idealnym miejscem do takiej edukacji są miasteczka ruchu drogowego. Jazda z jedną ręką sygnalizującą skręt oraz obserwacją drogi z tyłu może być dla dziecka sporym wyzwaniem. Po zdaniu egzaminu na kartę rowerową dziecko nie powinno od razu wyruszać samo na ruchliwe drogi. Szukajmy dla niego bezpieczniejszych tras w postaci ścieżek rowerowych. Teren nie powinien być wówczas zbyt wymagający, a dystans wycieczek za długi. Dziecko ma się przede wszystkim bawić i cieszyć z jazdy. W wieku 12-13 lat powinno już sprawnie poruszać się na rowerze w różnych warunkach i stosować się do przepisów ruchu drogowego. Na tym etapie możemy już wspólnie z nim podjąć decyzję o dalszym rozwijaniu rowerowej pasji. Do wyboru mamy dwukołową rekreację, jazdę w ramach sekcji turystyki rowerowej czy profesjonalną naukę jazdy i treningi kolarskie pod okiem instruktora. Każda z tych dróg może być najlepsza, ważne by zawsze cieszyć się rowerem jak dziecko. ■

Instruktor kolarstwa, nauczyciel WF, pomysłodawca i wychowawca Cykloklasy Merida, pionierskich klas kolarskich dla dziewczyn w SP nr 1 w Rydułtowach.



DARIUSZ SKUPIEŃ

AUTOR





+10 DO SZYBKOŚCI

CZYLI JAK PRZYGOTOWAĆ SIEBIE I SZOSĘ DO SEZONU

Wiosna za pasem. Warto więc wykonać kilka czynności, które sprawią, że Twoja jazda będzie znacznie przyjemniejsza. I nawet jeśli nie stanesz się dzięki nim szybszy, to będzie Ci się wydawało, że taki właśnie jesteś!



Rower

Wystarczy parę zabiegów, a Twoja szosa znów będzie jak nowa. Pamiętaj, od klasy sprzętu ważniejszy jest jego stan techniczny. Ruszając wiosną na asfaltowe jazdy, Twój sprzęt musi być gotowy podobnie jak Ty. Jeśli wiedza i umiejętności na to pozwalają, przedsezonowy przegląd zrób samodzielnie, jeśli nie, zostaw go specjalistom. Rower przed sezonem musi przejść mały remont, unikanie go spowoduje spustoszenie w rozlicznych komponentach. Co więcej, brak sprawnego roweru skutecznie obniży przyjemność z jazdy, a przecież nie o to w tym wszystkim chodzi. Jeśli więc jeszcze nie zrobiłeś przeglądu, wykonaj go teraz. Całość należy rozebrać, stosownie wyczyścić, a łożyska, o ile nie wołają o wymianę, przesmarować. Nie będę dodawał, że zużyte części ze względu na bezpieczeństwo i komfort wymieniamy na nowe.

Elementy, które musisz wymienić

KASETA I ŁAŃCUCH

Czas na nowy napęd. Sprawdź, czy wymiany nie wymagają także zębaki w korbie. Jeśli trenowałeś sporo przez zimę, przemyśl zakup trybu o ciaśniejszym stopniowaniu – lepiej dobiera się przełożenia, szczególnie jeśli jesteś wrażliwy na zmiany kadencji. A tę jedną górę, z którą zawsze masz problem, jakoś przepchniesz. Oczywiście nie dotyczy to gorzej wytrenowanych oraz mieszkańców rejonów górskich. Jeśli chcesz trochę poeksperymentować i kupić np. łańcuch innej firmy, to śmiało, bywa, że działa lepiej niż oryginalny.

KLOCKI HAMULCOWE

To nie tylko bezpieczeństwo, ale i więcej przyjemności na zjazdach. Skontroluj stan swoich okładzin i w razie potrzeby wymień na nowe. Nie oszczędzaj, wybierz oryginalne bądź wysokiej klasy zamienniki. Przy okazji zbadaj stan powierzchni roboczej hamulca na kołach.

LINKI I PANCERZE

To jedne z najtańszych części w rowerze, które mają ogromny wpływ na jakość jego pracy. Warto wybierać linki i pancerze wysokiej jakości, gdyż te wyczuwalnie polepszają pracę napędu. Tanie nie oznacza złe, ale choćby popularne zestawy linek i pancerzy Shimano, które są montowane seryjnie w większości szosówek, dają wyczuwalnie lepszy efekt względem najtańszych modeli.

OWIJKA

Nic tak nie poprawia humoru jak nowa owijka. Tym skromnym elementem możesz też zmienić wygląd swojego roweru, a dobierając ją pod kolor koszyka na bidon, sprawić, że towarzysze jazdy będą spoglądać na Twój sprzęt z zazdrością. Warto wybrać model pasujący do osobistych prefe-

rencji. Myślę tu o materiale, który ma szczególne znaczenie, jeśli jeździ się bez rękawiczek, oraz grubości i własnościach amortyzujących. Właściwy model należy nawinać zgodnie z potrzebami, czyli grubo na dziurawe drogi, a cienko na gładziutki szosy, nie zapominając jednocześnie o anatomii dłoni i komforcie chwytania kierownicy właściwej grubości.

OPONY I DĘTKI

Nowy sezon, więc zapewne opony również wymagają wymiany. Nawet jeśli zima nie powstrzymała Twojego roweru przed obcowaniem z asfaltem, to pewnie kontakt ten odbywał się przez jakieś ciężkie, odporne na przebicia „kartofle”. Teraz można zaszaleć i założyć coś ekstra – szybkie i lekkie modele wyścigowe. Może szersze? Jeśli chcesz eksperymentować, to polecam 25-26 mm. Dobre opony to najlepszy i najtańszy tuning roweru, który znacznie wpłynie na jego osiągi i możliwości. Jeśli na obręczach pojawią się topowe mieszanki, to w parze z nimi muszą tam trafić również lekkie dętki, najlepiej lateksowe, które dodatkowo obniżają opory toczenia.

Wiosenne nawyki

SPOKOJNIE

Wiem, że noga rozpalona wiosennymi promieniami słońca aż rwie się do mocnej jazdy, ale warto rozkręcać się spokojnie. Nawet jeśli solidnie przepracowałeś zimę, to intensywność i długość jazd zwiększaj stopniowo. Formę trzymaj na wyścig albo punktowane ustawki. Za miesiąc urwiesz kolegów z koła!

GŁADKA ŁYDA

Kolarstwo szosowe to sport dla dżentelmenów. Krzaki mogą zepsuć wszystko. By dopełnić całości, nogę trzeba ogolić! Poza względami estetycznymi i faktem, że inaczej nie wypada, depilacja tudzież golenie ma również wiele względów praktycznych. To jednak temat na osobny artykuł, a póki co uwierz mi na słowo.

CZYSTY ROWER

To takie oczywiste, że aż głupio mi o tym pisać, i choć sam czasem nie zdążę go umyć, to potem mi wstyd. Twój rower jest częścią Ciebie, więc dbaj o niego jak o siebie samego. Lepiej wygląda, wolniej się zużywa, a co najistotniejsze – czystym przyjemniej się jeździ.

Motywatory

ZNAJDŹ SWÓJ CEL!

Nieważne, czy będzie to przejechanie 100, 200 km, wygranie wyścigu, zdobycie KOM-a [the King of The Mountain – tytuł, którym w aplikacji Strava nagradzana jest osoba z najlepszym

czasem przejazdu danego odcinka – red.], przejechanie pięknej trasy w zadowalającym tempie czy po prostu schudnięcie – postaw sobie cel i dąż do niego. Baw się jazdą, trenuj i zmierzaj do swojego szczytu.

KUP SOBIE GADŻET

Czasami skromny gadżet może sprawić, że będziesz przebieierać nogami z ekscytacji przed wyjściem na przejażdżkę. Nieważne, czy to nowy bidon, wysokie skarpety, fajne aerodynamiczne ochraniacze, czy nowy garmin. Kup sobie coś, co Cię podnieci, i jeźdź nabijając kilometry.



„Szosa – Magazyn
Pasjonatów Kolarstwa”

MIKOŁAJ JURKOWLANIEC

AUTOR

JAK PRZYGOTOWAĆ SIĘ DO MARATONU ROWEROWEGO

TRENINGI

Celem regularnych treningów jest doprowadzenie do sytuacji, w której mięśnie będą w stanie intensywnie pracować przez 2-4 godziny. Właśnie tyle powinno trwać przejechanie trasy maratonu. Zwiększenie wydolności organizmu do takiego poziomu można uzyskać jedynie poprzez powtarzanie określonych czynności treningowych przy równoczesnym stopniowym zwiększaniu ich intensywności. Dodatkowo, decydując się na rozpoczęcie treningów, na bieżąco należy kontrolować konkretne parametry pozwalające określić skuteczność i celowość treningów. Dla początkujących najlepszym parametrem jest monitorowanie tętna. W tym celu należy zaopatrzyć się w dobry pulsometr bądź licznik z możliwością pomiaru tętna, obliczyć swoje tętno maksymalne (MHR) i zapoznać się z tabelami treningowymi.

ELIMINUJ BŁĘDY:

- jeśli nie wykonałeś treningu, nie nadrobisz go następnym bardziej intensywnym,
- wysokie tętno powinno się osiągać tylko na treningach interwałowych,
- jeśli czujesz zmęczenie, odpocznij dzień dłużej,
- 2-3 godz. przed maratonem należy zjeść wysokoenergetyczny posiłek węglowodanowy,
- nie należy najadać się półtorej godziny przed treningiem.



- % MHR



- Test mowy

zakres 0

STREFA NEUTRALNA

Ćwiczenia w tej strefie nie przynoszą żadnego znaczącego pożytku dla zdrowia.



Poniżej 50%



Pełna rozmowa

zakres 1

STREFA REGENERACJI, KOMPENSACJI

Najniższy poziom intensywności ćwiczeń, który przynosi pożytek dla kondycji i zdrowia. W tym zakresie możemy ćwiczyć niemal nieograniczenie długo, a mimo to uzyskujemy realne wzmocnienie układu sercowo-naczyniowego, wzmacniamy też mięśnie i redukujemy tkankę tłuszczową. Treningi w tej strefie są szczególnie przydatne m.in. osobom o słabej kondycji fizycznej, rozpoczynającym rehabilitację czy z nadwagą.



50-60%



Pełna rozmowa

zakres 5

STREFA TRENINGU BEZTLENOWEGO

Strefa, w której można trenować tylko przez kilka minut ze względu na bardzo szybkie powstawanie kwasu mlekowego. Aktywność w tej strefie jest przeznaczona dla zaawansowanych zawodników, głównie w trakcie treningów interwałowych. Trenując w tej strefie, poprawiamy tolerancję organizmu na obecność kwasu mlekowego oraz poprawiamy swoją szybkość.



Powyżej 90%



Duże trudności z każdym słowem

SŁOWNICZEK

Kadencja: liczba obrotów korb na minutę. Najbardziej efektywna kadencja to 85-100.

Przetrenowanie: przewlekły stan zmęczenia spowodowany nadmiernym wysiłkiem, a co za tym idzie - zużyciem zapasów glikogenu i odwodnieniem organizmu.

Test mowy: sprawdzian reakcji organizmu na intensywność ćwiczeń.

Trening wydolnościowy: trening na poziomie 60-80% MHR, polega na poprawie pobierania tlenu, głównie poprzez pogłębienie oddechów bez zwiększania ich częstości, a także na zdecydowanie lepszym wykorzystywaniu tlenu zawartego we wdychanym powietrzu.

Trening interwałowy: należy do treningów kardio, polega na zmiennej intensywności ćwiczeń, w tym na wykonywaniu w krótkim czasie treningu z wysokim poziomem MHR (powyżej 80%).

Wzmacnia serce, poprawia kondycję i pozwala spalać mnóstwo kalorii.



50-60%



Pełna rozmowa

zakres 2

STREFA SPALANIA TŁUSZCZU

Poziom intensywności, w którym serce zaczyna odnosić duże korzyści, a tłuszcz jest podstawowym źródłem energii (do 85% spalanych kalorii pochodzi właśnie z tłuszczu). Osiągniemy to wszystko już podczas lekkiego truchtu. Z tego względu treningi w tym zakresie polecane są początkującym osobom, z nadwagą.



60-70%



Pełna rozmowa

zakres 4

STREFA GRANIC PRZEMIAN TLENOWYCH I BEZTLENOWYCH

Pierwsza strefa treningu, w której zachodzą procesy aerobowe. Dzięki temu poprawia się nasza siła, odporność i wytrzymałość. Wzmacnia się także nasze serce podczas przechodzenia ze strefy tlenowej do beztlenowej i odwrotnie. W strefie tej z reguły nie jesteśmy w stanie przebywać dłużej niż 60 minut. Energia w tej strefie pobierana jest głównie z metabolizmu węglowodanów.



80-90%



Pojedyncze słowa

zakres 3

STREFA PRZEMIAN TLENOWYCH

Sugerowana strefa dla poprawienia wydajności sercowo-naczyniowej. Poprawia wydolność oddechową (pojemność płuc), polepszając wyniki w zakresie pokonywania dłuższych dystansów. Strefę tę osiągniemy poprzez wolny bieg w tempie, w którym możemy rozmawiać bez zadyszki. Podczas treningów w tej strefie spalamy mniej więcej tyle samo kalorii pochodzących z tłuszczu i węglowodanów.



70-80%



Pełne zdania

PRZYGOTOWANIE DO MARATONU

Dystans pokonany w jak najkrótszym czasie oznacza przejechanie całości trasy ze średnim tętnem 80-90% MHR. Aby osiągnąć taki efekt, należy rozpocząć od małych obciążeń i intensywności, z czasem zwiększając jeden i drugi parametr. Początkowo trenować należy 3-4 razy w tygodniu. Nagrodą będzie ukończenie ok. 70-km maratonu w satysfakcjonującym czasie (2 ½-4 godziny), podium pozostanie jednak w sferze marzeń. Żeby o nie powalczyć, w kolejnych latach należy trenować codziennie. W tabeli obok przedstawiłem plan treningowy dla osób, które marzą o starcie w maratonie, i mają dwa miesiące, aby zabrać się za trening.

DZIEŃ	TRENING	
1	1-1 ½ godz. jazdy w zróżnicowanym terenie.	2 zakres
2	Dzień wolny lub 1 godz. przejażdżki.	1 zakres
3	1 ½ godz. jazdy w zróżnicowanym terenie.	2-3 zakres
4	Dzień wolny lub 1 godz. przejażdżki.	1 zakres
5	1 ½-2 godz. jazdy w zróżnicowanym terenie.	2 zakres
6	Dzień wolny lub 1 godz. przejażdżki.	1 zakres
7	2 godz. jazdy w zróżnicowanym terenie.	2-3 zakres

1

TYDZIEŃ

DZIEŃ	TRENING	
1	Dzień wolny lub 1 godz. przejażdżki.	1 zakres
2	1 ½ godz. jazdy w zróżnicowanym terenie.	2-3 zakres
3	Dzień wolny lub 1 godz. przejażdżki.	1 zakres
4	1 ½-2 godz. jazdy w zróżnicowanym terenie.	1 zakres
5	Dzień wolny lub 1 godz. przejażdżki.	1 zakres
6	2 godz. jazdy w zróżnicowanym terenie.	2-3 zakres
7	2 ½-3 godz. jazdy w zróżnicowanym terenie.	2-3 zakres

2

TYDZIEŃ

DZIEŃ	TRENING	
1	Dzień wolny lub 1 godz. przejażdżki.	1 zakres
2	1 ½ godz. jazdy w zróżnicowanym terenie.	2-3 zakres
3	Dzień wolny lub 1 godz. przejażdżki.	1 zakres
4	1 ½-2 godz. jazdy w zróżnicowanym terenie.	2-3 zakres
5	Dzień wolny lub 1 godz. przejażdżki.	2-3 zakres
6	2 godz. jazdy w zróżnicowanym terenie.	2-3 zakres
7	2 ½-3 godz. jazdy w zróżnicowanym terenie.	2-3 zakres

3

TYDZIEŃ

DZIEŃ	TRENING	
1	Dzień wolny lub 1 godz. przejażdżki.	1 zakres
2	1 ½ godz. jazdy w zróżnicowanym terenie.	2-3 zakres
3	Dzień wolny lub 1 godz. przejażdżki.	1 zakres
4	2 godz. jazdy w zróżnicowanym terenie.	2-3 zakres
5	Dzień wolny lub 1 godz. przejażdżki.	1 zakres
6	2 ½ godz. jazdy w zróżnicowanym terenie.	2-3 zakres
7	3 godz. jazdy w zróżnicowanym terenie.	2-3 zakres

4

TYDZIEŃ

DZIEŃ	TRENING	
1	Dzień wolny.	
2	1 ½ godz. jazdy, w tym 4 x powtórzenia pod wzniesienie trwające ok. 2-3 minuty każde, pomiędzy powtórzeniami 10 minut przerwy. Rozgrzewka pół godziny przed jazdą, roztrenowanie pół godziny po niej.	4-5 zakres, w przerwach zakres 2
3	Dzień wolny.	
4	2 godz. jazdy w zróżnicowanym terenie.	2-3 zakres
5	Dzień wolny.	
6	1 ½ godziny, 4 x powtórzenia po ok. 5 minut, płaski teren.	4-5 zakres, w przerwach zakres 2
7	3 godz. jazdy w zróżnicowanym terenie.	2-3 zakres

5

TYDZIEŃ

DZIEŃ	TRENING	
1	Dzień wolny.	
2	4 powtórzenia po 5-7 minut, teren płaski, pomiędzy powtórzeniami 10 minut przerwy, rozgrzewka pół godziny przed jazdą, roztrenowanie pół godziny po niej.	4-5 zakres, w przerwach zakres 2
3	Dzień wolny.	
4	3 powtórzenia po 10 minut, zróżnicowany teren, między powtórzeniami 15 minut przerwy, rozgrzewka ½ godz., roztrenowanie 20 minut po jeździe.	4-5 zakres, w przerwach zakres 2
5	Dzień wolny.	
6	4 powtórzenia pod wzniesienie trwające ok. 2-4 minut każde, między powtórzeniami 10 minut przerwy. 20 minut rozgrzewki, 20 minut roztrenowania po jeździe.	4-5 zakres, w przerwach zakres 2
7	3 godz. jazdy w zróżnicowanym terenie.	2-3 zakres

6

TYDZIEŃ

DZIEŃ	TRENING	
1	Dzień wolny.	
2	5-6 powtórzeń po ok. 7 minut, płaski teren, pomiędzy seriami 10 minut przerwy, przed jazdą rozgrzewka, po niej roztrenowanie.	4-5 zakres, w przerwach zakres 2
3	Dzień wolny.	
4	4 powtórzenia po 10 minut, teren zróżnicowany, pomiędzy seriami 10 minut przerwy, przed jazdą rozgrzewka, po niej roztrenowanie.	4-5 zakres, w przerwach zakres 2
5	Dzień wolny.	
6	5-6 powtórzeń pod wzniesienie trwające ok. 2-4 minut każde, przed jazdą rozgrzewka, po niej roztrenowanie.	4-5 zakres, w przerwach zakres 2
7	3-3 ½ godz. jazdy w zróżnicowanym terenie.	

7

TYDZIEŃ

DZIEŃ	TRENING	
1	Dzień wolny.	1 zakres
2	6-7 powtórzeń po ok. 7 minut, płaski teren, pomiędzy seriami 10 minut przerwy, przed jazdą rozgrzewka, po niej roztrenowanie.	4-5 zakres, w przerwach zakres 2
3	Dzień wolny.	
4	5-6 powtórzeń pod wzniesienie trwające ok. 2-4 minut każde, pomiędzy seriami 10 minut przerwy, przed jazdą rozgrzewka, po niej roztrenowanie.	4-5 zakres, w przerwach zakres 2
5	Dzień wolny.	
6	1-1 ½ godz. przejażdżki.	1 zakres
7	Maraton przejechany w czasie 2 ½-4 godziny.	

8

TYDZIEŃ

wysoka kadencja (>95)

wysoka kadencja (>95)

wysoka kadencja ok. 85-95

niska kadencja, (<85), twarde przełożenie

wysoka kadencja (>95)

kadencja ok. 85-95

niska kadencja, (<80), twarde przełożenie

wysoka kadencja (>95)

niska kadencja, (<85), twarde przełożenie

Pamiętajcie jednak, że jeśli przespaliście zimę i macie zaległości treningowe, a Wasze marzenia nie sięgają dalej niż tylko do przejechania linii mety (bez konkretnego czasu), zredukujcie tabelkę o 70%.

Były szosowy mistrz Polski w juniorach i mastersach, w przeszłości zawodnik m.in. Górnik Polkowice, obecnie założyciel i trener Bike Atelier Teamu.



DARIUSZ LEŚNIEWSKI

AUTOR



KILOMETRY POMOCY Z PRZEMYŚLA DO TEHERANU

„Złotówka za kilometr” to rowerowa akcja pomocy chorym dzieciom, której celem jest zebranie środków finansowych dla konkretnej osoby. Dotychczas moim udziałem były trzy wyprawy organizowane w ramach tej akcji. Najdłuższa z nich to jazda z Przemyśla do Teheranu. 49 dni czasem niełatwych przygód, po których mogę stwierdzić: warto było!

Wszystko zaczęło się w 2006 roku. Wpłacone przez sponsorów 20 000 zł przekazano na protezę nogi mojej chorej na raka młodszej koleżanki ze szkoły. Trasa wyprawy wiodła z Przemyśla na Wyspę Krk i z powrotem i liczyła 2435 km. Udało mi się ją pokonać razem z ojcem, choć nie było łatwo, głównie ze względu na nasze silne charaktery. Trasa, oprócz dwóch pasm górskich – Karpat i Gór Dynarskich, nie była specjalnie wymagająca. Następnie przez kilka lat nie podejmowałem kolejnych wypraw. W 2011 roku, gdy jako student siedziałem w bibliotece akademickiej, nagle w mojej głowie zrodziła się myśl, żeby kontynuować ideę niesienia pomocy innym poprzez rower. No tak, czego student nie zrobi, żeby odwlec pisanie pracy magisterskiej. Gdzieś między stolikami dostrzegłem mojego kolegę Michała Kawulę vel „Kawcia”, który był już trochę bardziej zaprawionym rowerzystą, ale nigdy nie był na wyprawie rowerowej! Podszedłem do niego i zapytałem, czy nie miałby ochoty jechać w akcji „Złotówka za kilometr” np. do Zonguldaku – tureckiej miejscowości położonej już w Azji Mniejszej. Michał odparł, że da mi znać za kilka dni, po czym po 5 minutach wrócił i stanowczo stwierdził, że jedzie razem ze mną. Udało się. Pokonaliśmy 2655-km trasę pełną przygód i pięknych widoków, a pieniądze na przeszczep szpiku kostnego dla Wiktorii Kowalczyk spod Leżajska zostały zebrane.

74 km pod górę

W 2013 roku pokonałem trasę Przemyśl – Teheran.

Z pewnym zapasem miała ona liczyć 5028 km, tym razem jednak nie błędziłem. Większość trasy stanowiła jedna droga, na której nie można się było pomylić, dlatego przejechałem 4413 km. Celem wyprawy było zebranie 35 000 zł dla Patrycji Marach z Przemyśla, której potrzebna była operacja usunięcia guza na kręgosłupie, a następnie dalsze leczenie. Podobnie jak wcześniej, także tym razem mogłem liczyć na pomoc innych w zebraniu tych środków. Złotymi Sponsorami ponownie zostały firmy Kazar Footwear i Auto Moto Fan z Przemyśla, a do broczyńcy poszli nawet dalej i wpłacili więcej złotych, niż miałem zaplanowanych kilometrów.

Podróż rowerem zajęła 49 dni, z czego 9 dni miałem przerwy. Odpoczywałem m.in. na Ukrainie (za szybko przejechałem ten odcinek trasy i musiałem czekać na termin wjazdu podany na wizie), w Tyblisii i Erywanii. Miałem kilka dni przydrożnego resetu np. u właściciela stacji benzynowej, który oferował swoją córkę za żonę, czy lokalnego (i chyba jedyne go w Iranie) *couchsurfera*. Trasa była wyjątkowo piękna, krajobrazy pozwalały zapomnieć o zmęczeniu, jeździe w wysokiej temperaturze (niekiedy sięgającej w cieniu nawet do 44 st. C) i niesamowitych podjazdach. Oprócz 6-7 podjazdów liczących po 25 km, pokonałem jeden z najdłuż-





szych
na świecie
- 74 km pod
górze z miej-
scowości Cha-
lus na szczycie pa-
sma Elburs (dro-
ga na Teheran).
Dodatkowy za-
strzyk adrenaliny

zapewniały widoki pięciotysięczników,
a nawet sama świadomość przejeżd-
żania obok nich. Do najpiękniej-
szych z pewnością należał Ararat
(5137 m n.p.m.) - biblijna góra, na
której osiadła arka Noego. Także
Kaukaz potrafi dostarczyć rower-
zyście niesamowitych wrażeń
w postaci Gruzjińskiej Drogi Wo-
jennej i Przełęczy Krzyżowej (2379

m n.p.m.). Choć prowadząca na przełęczy
droga szutrowa nie jest najlepsza do jazdy z 35-kg
bagażami, to w deszczu i z płatkami śniegu sprawa
miała mi niesamowita frajdę.

Turbodoładowanie w nogach

Całość wyprawy była finansowana z własnych
środków, jednak kilka firm udzieliło mi bardzo du-
żego wsparcia i pomocy w przygotowaniu akcji.
Do głównych zdecydowanie należy Merida Polska
oraz Crosso. Od pierwszej z nich dostałem 50% ra-
batu na rower Merida Crossway 500 zakupiony tuż
przed wyprawą. Jak się sprawdził? Na dziurawych
drogach Ukrainy ucierpiału szprychy. Poza tym ro-
wer spisał się naprawdę dobrze. Przede wszystkim
bardzo lekko się nim jechało. Mimo dużego ciężaru
(rower 14 kg + bagaże 36 kg) wykręcenie na pro-
stej 30, a czasami nawet 50 km/godz. (z wiatrem
w plecy, ale zawsze) nie stanowiło większego pro-
blemu. Shimanowskim tarczówkom zdarzyło się
uratować mi życie, gdy w Armenii na urwisku za-
jechał mi drogę ciągnik z przyczepą, a ja jechałem
z góry z prędkością 60 km/godz. i musiałem awa-
ryjnie hamować. Został tylko ślad na oponie - prze-
tarcie aż do wkładki antyprzebiciowej.

Sakwy Crosso,
model Expert 60, również spisały
się wzorowo. Były wystarczająco duże,
aby pomieścić wszystko, co trzeba. O prze-
makaniu czy rozdarciach oczywiście nie
było mowy. Jeśli chodzi o odzież, to trochę
za bardzo zaufałem swoim superniezniszczalnym
ciuchom z membrany, ale można wybaczyć im
niedostatki, bo miały już dobrze ponad... 10 lat.
Zdecydowanie lepszy byłby profesjonalny strój
rowerowy. Komfort jazdy i utrzymanie ciepła/
chłodzenie podczas różnych warunków atmos-
ferycznych i o różnych porach dnia są na wyprawie
bardzo istotne. Obok sprzętu najważniejszą kwe-
stią podczas wyprawy jest jedzenie. Jadąc przez
pustynie czy tereny górskie, byłem zdany tylko na
to, co albo wzięłem z Polski, albo kupiłem w skle-
pie poprzedniego dnia. Codziennie pochłaniałem
ok. 7000 kcal - dość dużo, ale i tak wróciłem lżej-
szy o ok. 6 kg. Najważniejsze, żeby jeść względnie
mądrze, choć przy 200 km na dzień, a tyle zdarzyło
mi się wykreczać na Ukrainie, liczy się raczej ilość.
Z Polski wyjechałem z zapasem 50 batoników bia-
kowo-węglowodanowych Booster, wiozłem też
po 3 kg białka i węglowodanów oraz suplementy
witaminowe - to wszystko od kolejnej firmy wspie-
rającej akcję: Trec Nutrition. Muszę przyznać, że
aż takich efektów się nie spodziewałem. Batonik
potrafił czasami zastąpić solidny obiad i był świet-
nym uzupełnieniem diety, ponadto regularnie za-
żywałem witaminy i odżywki w proszku, których
w sumie miałem 6 kg. Do tego porcja świeżych fig
i w nogach czułem turbodoładowanie.

Przygody i przygotowanie

W takich krajach jak Gruzja, Armenia czy Iran z-
decydowanie odradzam próbowania miejscowych
mięśnych wynalazków, bo często kończy się to
spadkiem formy i licznymi przerwami na trasie.
Przekonałem się o tym głównie w Armenii, gdy
właściciel przydrożnego baru fast food poczęsto-
wał mnie kebabem. Mięso trafiło do niego prosto ze
strumyka - brak elektryczności wiąże się z brakiem
lodówki. Do tego podczas przyrządzania co chwilę
po mięsie skakały muchy. Choć w późniejszym
etapie było ono wypalane w piecu wykopanym
w ziemi, to była to moja ostatnia próba konsumo-

wania mięsa w Armenii. Śniadania, kolacje i liczne
przekąski musiały opierać się przede wszystkim na
wysokoenergetycznych potrawach. Jako przekąski
najlepsze były owoce - czasem można było zerwać
z drzew pomarańcze, figi czy granaty.

Blisko dwumiesięczna wyprawa rowerowa wiąże
się z nie tylko z kulinarnymi przygodami. Więk-
szość z nich to efekt spotkania na swojej drodze
mnóstwa Rosjan, Ormian i Irańczyków, którzy
prześcigali się w gestach serdeczności oraz o-
ferowanej pomocy: od wspólnych obiadów z całymi
wioskami po wspomnianą już próbę wydania mi za
żonę córki właściciela stacji benzynowej. Były też
przygody mniej przyjemne. Musiałem stawić czoła
wilkowi, a raz w samochodzie próbował mnie na-
paść irański homoseksualista (kara za homoseksu-
alizm to w Iranie śmierć przez powieszenie). Moje
zamiłowanie do sportów walki okazało się wtedy
bardzo pomocne.

Wyprawa taka jak moja wymaga przygotowania
psychicznego i fizycznego. Oba są równie istotne.
Pierwsze z nich potrzebuje charakteru, czasu i do-
świadczenia. Gdy przyjdzie zmierzyć nam się z kil-
kudniowym deszczem, przemoczonymi ciuchami
i namiotem, podjazdami liczącymi do 25 kilome-
trów czy brakiem wody na pustyni, wtedy główną
rolę odgrywa nasza psychika. Jeśli podejmiemy
do wyzwań z uśmiechem i przekonaniem, że damy
radę, to na pewno się uda. Jeśli chociaż na chwilę
zważymy, rozchorujemy się albo zostaniemy bez
siły. Druga kwestia to przygotowanie fizyczne.
W moim przypadku, choć może wydać się to
śmieszne, to na rowerze, oprócz wypraw, prawie
w ogóle nie jeżdżę. Mimo to do wyprawy byłem
przygotowany dość dobrze. Przede wszystkim
dzięki treningom MMA 3 razy w tygodniu połączo-
nym z crossfitem. Ostatni miesiąc przed wyprawą,
aby wprawić nogi, biegałem po kilkanaście kilome-
trów 3 razy w tygodniu. Jak się później okazało,
przygotowania były wystarczające. Mam nadzieję,
że już wkrótce będę mógł rozpocząć kolejne, by
stawić czoła nowym wyzwaniom i pomóc dzięki
temu innym. ■



AUTOR
MARCIN SZWORAK

Moje życie z Meridą

Historia zaczyna się w 1998 roku. Znajomy kolarz, który wciąga mnie w sportową jazdę, proponuje mi zmianę sprzętu. Po kilku wcześniejszych nie do końca udanie wybranych rowerach jestem nieco sceptycznie nastawiony. Ale model na zdjęciu jest kuszący. Wybór pada na Meridę Matts Comp bez amortyzatora. Za kwotę 3000 zł nie ma lepszego roweru na tak dobrym osprzęcie. Rama aluminiowa, 16,5 cala, całość na Shimano LX, a tylna przerzutka XT. Jest piękny i taki pozostanie. Ciężko jest czasem bez amortyzatora, ale finanse nie pozwalają na inwestycję w amortyzator dobrej klasy. Później nie będą już one tak drogie i przestaną być luksusem. Merida jeździ ze mną wszędzie, a że funkcjonuje jako drugi rower, to jeździ tylko w wybrane najlepsze miejsca. Uwielbiam jej zwinność w terenie. Taka już pozostanie, choć lata ją nieco zmienia, tak samo jak zmieni się moje życie, moje partnerki i moje podejście do jazdy rowerem.

Jestem kawalerem, ścigam się od czasu do czasu i kocham jeździć. Merida szaleje ze mną po górach południowej Polski. Zwiedzam wszystkie napotkane szczyty, wjeżdżając szlakami pieszymi. Istnie szaleństwo i euforia. Jest do tego stworzona. Studia nie zmieniają mojego podejścia do rowerowania. Jeden rower staje się rumakiem do jazdy z sakwami, a Meridę wybieram do jazdy sportowej.

Zakochuję się w jakiejś brunetce. Czarna matowa Merida staje się rowerem drugim turystycznym. Dodaje jej błotniki i bagażnik oraz dzwonek. Jest mi niezbędna, abym mógł z moją partnerką podróżować po Polsce i Europie. Odkochuję się za to na pewno i na długo w podróżowaniu z sakwami. Merida zostaje więc drugim rowerem do sakw. Prawie zawsze jeździ na nim jakaś dziewczyna. Wszyscy ją uwielbiają, Meridę oczywiście.

Poznaję moją obecną żonę. Brunetkę z kręconymi włosami. Jej także Merida wpada w oko. Dwie czarnulki, tzn. żona i Merida, świetnie się razem komponują. Do tego idealnie łączą się czarne sakwy. Zyskuję żonę, ale jakby tracę Meridę. Żona nie daje sobie zmienić roweru. Merida jest dla niej idealna. Ja, jeżdżąc na drugim innym rowerze, nie odczuwam pełnej satysfakcji. Jestem przyzwyczajony, ale nie zakochany jak w Meridzie. Staję się zazdrośny, z czasem coraz bardziej. Jadę obok niej, lubię popatrzeć, jak jedzie Merida, jak się kręca jej koła, jak błyszczy światło na jej aluminiowej ramie. Wszystko pracuje jak w szwajcarskim zegarku.

Zostaję ojcem. Merida jeździ dalej. Ojcostwo zmienia tylko jedno. Jest więcej rzeczy do wożenia. Najpierw pieluchy, potem ubranka, wiaderko, łopatką... Podróżujemy już w trójkę. Zostaję ojcem po raz drugi. Merida jeździ dalej. Kolejne ojcostwo zmienia coś znowu. Drugie dziecko jest ciągnięte w przyczepie, którą ciągnie Merida. Bez obaw i z pełnym zaufaniem podłączam do Meridy. Podróżujemy już w czwórce.

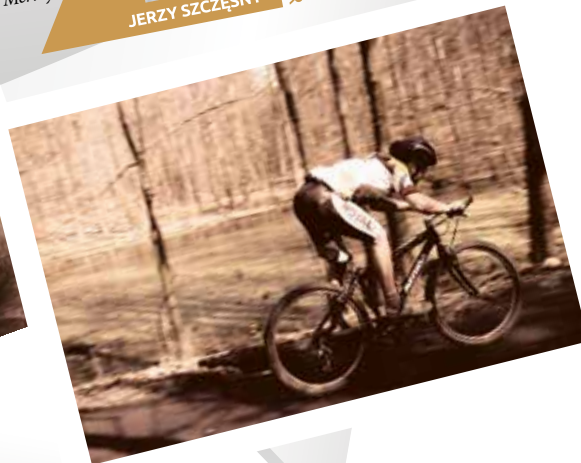
Z Meridą i moją rodziną mam już kolejne plany na ten rok, choć Merida ma już 17 lat. Niedługo będzie pełnoletnia. A życie toczy się dalej jak jej koła. Na ramię przy rurze obok zacisku rury podsiodłowej zaczyna pojawiać się pęknięcie. Ale Merida jeździ dalej. Nie widać jej następcy.

Miłośnik
Meridy



JERZY SZCZESNY

AUTOR





fotokromowe soczewki



ultral lekkie: 19 g



karbonowe zauszuki

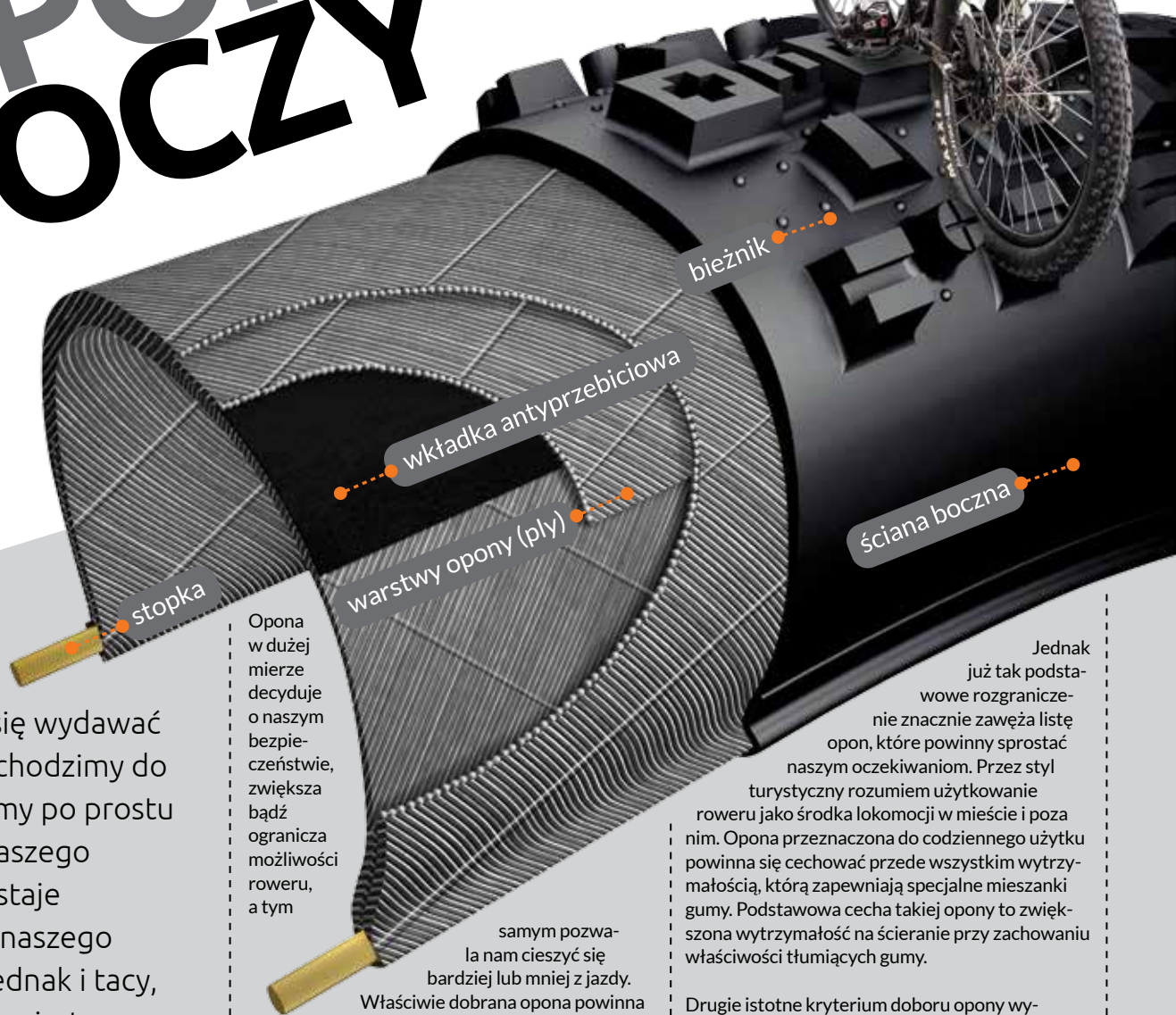


okulary Impulse



www.rowerymerida.pl

FORTUNA OPONA SIĘ TOCZY



Wybór właściwej opony może się wydawać banalny. Przychodzimy do sklepu i prosimy po prostu o oponę do naszego roweru. Pozostaje tylko kwestia naszego budżetu. Są jednak i tacy, którzy uważają, że ten niepozorny kawałek gumy to zdecydowanie coś więcej niż tylko opona. Jestem jednym z nich.

Opona w dużej mierze decyduje o naszym bezpieczeństwie, zwiększa bądź ogranicza możliwości roweru, a tym

samym pozwala nam cieszyć się bardziej lub mniej z jazdy.

Właściwie dobrana opona powinna spełniać kilka kryteriów dotyczących umiejętności i oczekiwań rowerzysty. Jeśli brakuje nam jeszcze odpowiedniego rozeznania, dobry sprzedawca powinien ułatwić podjęcie właściwej decyzji, zadając nam kilka pytań. Podstawowym kryterium wyboru opony jest styl jazdy, mianowicie: sportowy czy turystyczny. Oczywiście oba z nich zawierają w sobie wiele szczegółowych zakresów, które pozwalają doprecyzować wybór.

Jednak już tak podstawowe rozgraniczenie znacznie zawęży listę opon, które powinny sprostać naszym oczekiwaniom. Przez styl turystyczny rozumiem użytkowanie roweru jako środka lokomocji w mieście i poza nim. Opona przeznaczona do codziennego użytku powinna się cechować przede wszystkim wytrzymałością, którą zapewniają specjalne mieszanki gumy. Podstawowa cecha takiej opony to zwiększona wytrzymałość na ścieranie przy zachowaniu właściwości tłumiących gumy.

Drugie istotne kryterium doboru opony wymaga odpowiedzi na pytanie o to, gdzie przede wszystkim będziemy jeździć. Do wyboru mamy dwie główne opcje: opona na drogi ubite i opona terenowa. O ile druga z nich pozwoli nam się poruszać w jednym i drugim środowisku, o tyle opona na drogi ubite w niesprzyjających warunkach (np. deszcz czy błoto) może sprawiać wiele kłopotów kierującemu.

Bieżnik niejedno ma imię

Pytanie o to, gdzie będziemy jeździć, określa nam rodzaj bieżnika opony. Opony miejskie posiadają bieżnik typu *slick* lub bardziej uniwersalny *semislick*. Oznacza to stopień gładkości bieżnika. Bieżnik typu *slick* to bieżnik całkowicie gładki i/lub z większymi czy mniejszymi nacięciami w postaci rowków. Nacięcia te pozwalają oponie poprawić przyczepność w niesprzyjających warunkach, przykładem może tu być rodzina opon Maxxis Overdrive. Należy dodać, że droższe wersje opon typu *slick* i *semislick* są wyposażone w dodatkowe



elementy poprawiające bezpieczeństwo, takie jak paski odblaskowe czy wkładki antyprzebiciowe. *Semislick* jest bieżnikiem zawierającym w sobie dodatkowo elementy poprawiające jazdę w terenie. Czoło takiej opony przypomina przeważnie pilnik (np. opona Maxxis Wormdrive).

Ważnym elementem bieżnika opon do jazdy w terenie są tzw. klocki. W miękkim terenie poprawiają one przyczepność, która odpowiada za możliwości przyspieszania opony, jak również za efektywność hamowania, a przede wszystkim za utrzymanie w zakrętach. W przypadku opon turystycznych, bez precyzyjnych wymagań co do ich przeznaczenia, kształt klocków nie ma tak dużego znaczenia. Warto jednak zauważyć, że opony z bardzo ciasno ułożonymi klockami na środku bieżnika będą się zdecydowanie lepiej toczyły na twardym podłożu niż te z bieżnikiem jednorodnym na całej powierzchni. Przykładem może tu być opona Maxxis Crossmark, bardzo doceniana w wersji sportowej przez światowej klasy zawodników.

Inny świat sportu

Zwłaszcza wtedy, gdy przeznaczenie opony jest bardziej sportowe, do głosu dochodzi ważny parametr opisujący oponę. To TPI (*threads per inch*), czyli liczba nitki na cal kwadratowy powierzchni. Nylonowe nici budują korpus, na którym ułożone są pozostałe warstwy opony i dodatkowe elementy. W zależności od liczby tych nici, korpus może być mniej lub bardziej elastyczny i wytrzymały. Wartość TPI zaczyna się od około dwudziestu

kilku jednostek (różne firmy przyjmują różne TPI jako bazę), a kończy w okolicach 100-200, a nawet ponad 200. Wybór opony pod kątem odpowiedniego TPI nie jest tak oczywisty, jak mogłoby się wydawać. Sportowe opony w pewnych sytuacjach na zawodach powinny mieć niskie TPI, a w innych najlepsze efekty da najwyższa wartość.

Inaczej niż w oponach turystycznych, sprawa bieżników w oponach sportowych jest równie istotna, co rodzaj mieszanki gumy i technologie wewnątrz korpusu opony. Kwestie te kierują sportowe modele w stronę bardziej precyzyjnych zastosowań. Przy wyborze opony z tej grupy większego znaczenia nabierają takie informacje, jak styl jazdy, nasze umiejętności i rodzaj terenu, w którym będziemy się poruszać. To już nie tylko teren ubity czy miękki, dochodzi tu taka jego charakterystyka, jak: mokry, suchy, luźny, najeżony ostrymi elementami czy kręty. W pewnych sytuacjach istotna będzie informacja, czy droga w większości biegnie w górę, czy w dół. Znajomość tych cech trasy, a także własnych umiejętności, zawęży wybór odpowiedniej opony. Dodam jeszcze, że zawodnicy znają trasę przed zawodami i wiedzą, jaką oponę należy użyć.

Cenne dodatki

Opony o zastosowaniu sportowym są z reguły wykonane z co najmniej dwóch mieszanek gumy. Połączenie dwóch twardości gumy, twardszej na środku i bardziej miękkiej po bokach bieżnika, optymalizuje stosunek oporów toczenia do przyczepności w zakrętach. Taki rozkład twardości w oponie odnosi się również do opon szosowych. Wśród opon sportowych znajdziemy także modele z tak specjalistycznym rodzajem gumy, że powinny być wykorzystywane w zasadzie wyłącznie na zawodach. Takie opony mają bardzo miękką gumę (ST), która w innych warunkach niż przeznaczone zużywa się bardzo szybko. W najlepszych modelach opon firmy stosują mieszankę trzech rodzajów gumy o różnej miękkości. Maxxis opony takie opatruje symbolem „3C”. Przydatnym dodatkowym elementem w wybranych oponach są wkładki antyprzebiciowe na czole opony bądź także na jej boku. Ich przykładem mogą być materiały Maxxisa: Silkworm i EXO. Z jednej strony poprawiają one odporność opony, a z drugiej poprawiają jej elastyczność, a więc również przyczepność do podłoża.

Lista wykorzystywanych w oponach dodatków jest długa. Zazwyczaj są to materiały inne niż typowa guma, np. tkaniny czy wysoce elastyczne tworzywa. Każda licząca się marka ma swoje, często opatentowane, technologie, które w różnych oponach poprawiają ich właściwości jezdne. Wszystkie z tych rozwiązań przyczyniają się do

poprawy bezpieczeństwa, przyczepności w zakrętach, zmniejszenia oporów toczenia i lepszego tzw. czucia opony. Dodanie w mieszance gumy jednego składnika i zmniejszenie ilości drugiego może diametralnie zmienić właściwości opony. Dla wodnika, który wie, czego oczekuje od ogumienia, dobrze dobrana opona to połowa sukcesu.

Specjalizacja kosztowna, zachwyty bezcenne

Na koniec najważniejsza rzecz, o której często zapominają rowerzyści, czyli ciśnienie w oponie! Nawet najbardziej zaawansowana technologia, najlepsze materiały i zachwycająca technika jazdy nie sprawdzą się, jeśli opona nie będzie się toczyć z właściwym ciśnieniem. Zbyt duże ciśnienie w oponie spowoduje, że nie będzie się ona dobrze układała w zakrętach i bardzo łatwo wpadnie w poślizg. Natomiast zbyt niskie ciśnienie bardzo obniży jej odporność na przebicia i bezpieczeństwo prowadzenia. W tym miejscu warto wspomnieć o jeszcze jednej grupie opon. Chodzi o tzw. opony



bezdętkowe (*tubeless* bądź *tubeless ready* – TR). Wykorzystują one technologie, które pozwalają na jazdę z nieco mniejszym ciśnieniem niż opony z dętką. Wymagają za to większych nakładów sprzętowych i finansowych. Są to zazwyczaj opony dla zawodników i pasjonatów kolarstwa.

Reasumując, opony do pewnego niewielkiego stopnia mogą być uniwersalne, jednak uniwersalność ta kończy się w momencie wzrostu wymagań co do roweru i sposobu jego wykorzystania. Specjalizacja jednak kosztuje. Dodawanie warstw, często niewiele grubszych od włosa, a poprawiających wytrzymałość i sprawność gumy, ma odzwierciedlenie w cenie. Tak ulepszona opona potrafi za to odwdziżyć się bezcennymi doznaniem z jazdy i uniwersalnym zachwytem, którego wszechstronny model nigdy nie dostarczy. ■

Product manager marek Maxxis i Controltech w Merida Polska. Aktywny rowerzysta enduro, nie stroni także od klasycznego MTB i szosy.



TOMASZ IWACHÓW

WAKACJE NA ROWERZE

- PRAKTYCZNE RADY

Rower towarzyszył nam na wakacjach od zawsze, ale dopiero rok 2011 był początkiem dłuższych wypraw rowerowych. Wspólne wyjazdy stały się ważnym elementem życia rodzinnego, pozwalają bowiem prawdziwie poznać siebie nawzajem i sprawdzić się w różnych, często zaskakujących sytuacjach.

Jesteśmy czteroosobową rodziną. Tomek (42 l.), żona Asia (40 l.) oraz dwóch synów Marcin (16 l.) i Maciek (11 l.). Z każdej wakacyjnej wyprawy przywozimy nowe doświadczenia, które pozwalają nam lepiej przygotować się do kolejnych wojaży. Oto rady, które pomogą i Wam.

01

Trasę dobrze jest wcześniej zaplanować. Należy się jednak nastawić na wprowadzanie zmian w trakcie podróży. Mogą one dotyczyć trasy, miejsca noclegu czy czasu pobytu na kempingu. Warto także zapoznać się wcześniej z opisami tras na blogach czy w przewodnikach.

02

Warto zakupić mapę rowerową bądź skorzystać z darmowych propozycji informacji turystycznej. Alternatywą są rowerowe nawigacje GPS i odpowiednie aplikacje w smartfonie.

03

Na trasie przyda się mały serwis rowerowy, czyli zapasowe dętki, łańki, pompka, zestaw kluczy imbusowych, klucz do centrowania, skuwacz do łańcucha (jeśli potrafimy go wykorzystać), a także linki do hamulców i przerzutek.

04

Ci, którzy cenią niezależność kulinarną, muszą się odpowiednio zaopatrzyć. Przydadzą się kartusze gazowe (najlepiej gwintowane), palnik i nieoceniona osłonka od wiatru! Do tego zestaw naczyń, w komplecie z którym warto zabrać ze sobą mały płyn do naczyń, gąbkę, ścierkę, a także torbę do transportu brudnych naczyń na polu kempingowym.

05

Niezbędny będzie zapas jedzenia. U nas obowiązkowo tworzą go kisiele, zupy instant dla całej rodziny czy bardziej kaloryczne jedzenie liofilizowane. Dla dzieci zawsze mamy coś słodkiego (gumy do żucia, lizaki itp.) – ważny argument przetargowy do pokonania ostatnich km tras. Warto spakować „torbę-kuchnię”, w której skład wchodzi m.in.: sól, cukier, pieprz, olej, kawa, herbata, deska do krojenia, sztućce, kubki (lekkie turystyczne), ostry nóż, otwieracz do konserw i dla dorosłych korkociąg.

06

Dwa komplety strojów rowerowych to podstawa, nie powinno zabraknąć wśród nich kurtek przeciwdeszczowych. Ponadto przyda się co najmniej jeden zestaw „wyjściowy” i rękawiczki z mikrofibry, które zajmują mało miejsca i szybko schną.

07

Drobne, ale niezbędne rzeczy, które warto spakować, to: sznurek na bieliznę, najlepiej z klamerkami, woreczki samozamykające się na dokumenty, książki itp., a dla zagorzałych czytelników zalecany jest czytnik książek. Początkujący kronikarze nie powinni zapomnieć o zeszytach, a wszyscy mogą docenić mały kocyk, gumy z uchwyty i nieprzemakalną płachtę do przykrycia rowerów. Obowiązkowym wyposażeniem na wyprawie powinna być apteczka.

08

Wyprawowy dobytek można przewozić w sakwach, najlepiej nieprzemakalnych. My wykorzystujemy rowerową przyczepkę. Pozwala ona na przewóz czteroosobowego namiotu, czterech śpiworów i karimat oraz, co najważniejsze dla niezależności i wygody, krzesełek turystycznych wraz ze stolikiem (nie warto na tym oszczędzać).

09

Dobrze jest zaplanować budżet wyprawy uwzględniający miejscowe ceny. Nocleg czteroosobowej rodziny na polu kempingowym z namiotem waha się za granicą od 80 do 120 zł. W zależności od trasy (kraju) czasami warto kupić kartę kempingową (w Szwecji obowiązkowa), niezbędny natomiast jest wykup ubezpieczenia.

Joanna i Tomasz Oleśińscy
Sklep rowerowo-narciarski SkiBike w Gliwicach



fot. Joanna i Tomasz Oleśińscy

AKCESORIA

DIABEŁ TKWI W SZCZEGÓŁACH

KASKI

Stało się. Kupiliście rower i macie mnóstwo planów na to, gdzie i jak będziecie jeździć. Zanim to jednak nastąpi, zatrzymajcie się jeszcze na chwilę i zaplanujcie zakup niezbędnych akcesoriów. Z pozoru błaha decyzja może się okazać kluczowa dla komfortu i bezpieczeństwa Waszej jazdy.

RĘKAWICZKI ROWEROWE

- » z palcami na rower MTB, bez palców na szosę,
- » powinny być wykonane z przewiewnego materiału,
- » ważnym elementem jest podbicie tłumiące drgania wykonane z żelu lub pianki żelowej,
- » frotka na kciuku pozwoli obetrzeć pot z czoła,
- » silikonowe nadruki i sztuczna skóra zwiększają pewność chwytu,
- » otwory wentylacyjne pozwalają dłoniom oddychać,
- » dobry rzep pozwala dopasować rękawiczkę do dłoni,
- » dodatkowy sznureczek ułatwia zdejmowanie.



OKULARY

- » w słoneczne dni należy wybierać okulary z soczewkami ciemnymi – w kolorach szarych, grafitowych, brązowych czy ciemnozielonych. Przy dużym zachmurzeniu, małym natężeniu światła, o zmierzchu czy przy sztucznym oświetleniu przydadzą się szkła o zabarwieniu pomarańczowym, żółtym, jasnozielonym bądź różowym,
- » filtry polaryzacyjne redukują oślepiające refleksy świetlne, przepuszczając do oczu światło bezpieczne i uporządkowane, bez drgań i odbłasków,
- » ruchomy nosek pozwala dopasować okulary do kształtu nosa i ochroni przed otarciami,
- » otwory wentylacyjne pozwalają swobodnie oddychać i zapobiegają parowaniu,
- » jeśli dużo jeździcie, warto zainwestować w okulary fotochromatyczne dopasowujące się do jasności światła,
- » regulowane zauszniki pozwalają dopasować okulary do twarzy,
- » należy zwrócić uwagę na to, żeby pomiędzy brwiami a ramką okularów nie było zbyt wiele przestrzeni – przylegająca ramka to ochrona przed podmuchami w oczy podczas jazdy.



liczba otworów wentylacyjnych ma duże znaczenie, to dzięki nim głowa oddycha,

wkładka wyścielająca powinna być wykonana z przewiewnego materiału,

dobry system regulacji wielkości kasku pozwala odpowiednio dopasować go do głowy i zmniejsza ryzyko jej uszkodzenia podczas upadku,

oprócz regulacji wielkości ważną rolę odgrywa system regulacji głębokości,

wbudowana siatka przeciw owadom (np. Insect Stop) chroni przed ewentualnym użądleniem,

odpowiednio skonstruowany pasek mocujący z odpowiednim zamknięciem (np. z technologią Progressive Lock) zwiększa wygodę i bezpieczeństwo,

technologia In Mold zapobiega rozpadnięciu się kasku przy uderzeniu oraz odkształcaniu się powłoki zewnętrznej przy wysokich temperaturach.

SAKWIY / TORBY / PLECAKI

ważnym elementem jest odporność na deszcz. Do wyboru są produkty z wodoodpornych materiałów bądź wyposażone w pokrowiec przeciwdeszczowy. Nie bez znaczenia jest też zapięcie – np. system Lock&Roll to jeden z systemów zapinania uniemożliwiający dostanie się wody,

przydatna może być przezroczysta kieszeń na mapę lub GPS,

specjalne wyjście na słuchawki odtwarzacza czy zestawu słuchawkowego do telefonu pozwala słuchać muzyki / rozmawiać w czasie jazdy (należy przy tym pamiętać o bezpieczeństwie!),

w przypadku plecaków warto zwrócić uwagę na system wentylacji pleców (np. Get Air),

system łatwego i szybkiego mocowania bagażu ułatwi logistykę każdej podróży.

Prawie rok temu mieliśmy okazję pojeździć na prototypie odświeżonego ścieżkowca Meridy. Już wtedy polubiliśmy go, głównie za nieźle działające zawieszenie. Teraz trafia do nas wersja produkcyjna, jak się okazało – niewiele różniąca się od prototypu.

MERIDA ONE-FORTY 5-B

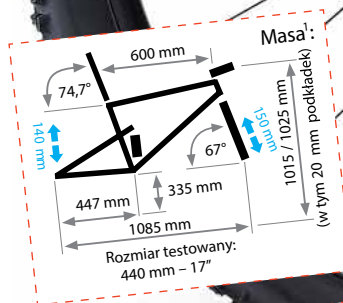
– ZWINNY ŚCIEŻKOWIEC

Widząc One-Forty po raz pierwszy, nie byłem zbyt zachwycony. Mało zjawiskowe jak dla mnie kształty ramy i wystający do przodu widelec nie wzbudzają mojego podziwu. Na szczęście wygląd nie idzie w parze ze zdolnościami Meridy.



PODJAZDY

Pierwszym zaskoczeniem był zapal do podejżdania, którym wykazywał się rower. Osobiście mam czasem „zjazdowe dni”, w które za nic w świecie nie chce mi się podejżdzać i wolę się przespacerować z rowerkiem (szczególnie, gdy rower swoje waży). Jeżdżąc prawie 3 tygodnie na Meridzie, nawet na chwilę taka opcja nie przeszła mi przez myśl. Dampier Rock Shox Monarch nie blokuje się całkowicie przy włączonej „podjazdowej” platformie, przez co zawias praktycznie cały czas pracuje, a tylne koło jest przyklejone do podłoża. Co ciekawe, zawieszenie nie bierze sobie do serca nawet wysokiej kadencji i uaktywnia się jedynie podczas najechania na przeszkodę. Magia. Dodatkowym



+ skoczny + dobre zawieszenie +/- dość specyficzny wygląd



Budowa a 4,5
Prowadzenie e 5,5
Amortyzacja a 5
świetny

Zdjęcie przedstawia model Merida One-Forty 7.500 z kolekcji 2015.

ZJAZDY

Zjazdy na Meridzie One-Forty, wywołują uśmiech na twarzy. Zanim przeczytasz dalej, spójrz na obrazeczek z geometrią i znajdź wartość kąta główki. Dość płasko, prawda? Dzięki temu rower jest niezwykle stabilny i to niezależnie od stromizny czy prędkości. Długie

zakręty przejeżdża ze stoickim spokojem, lecz wciąż pozostaje w gotowości na nagłe zacieśnienie. Ogólnie rower prowadzi się bardzo precyzyjnie, co jest na pewno zasługą szerokiej kierownicy. Na zjazdach Merida odżywa. Współpraca zawieszenia przedniego z tylnym jest wzorowa. Najlepiej czuje się na małych nierównościach, które przy współpracy z większymi kołami potyka bez żadnego zająknięcia. Na dużych kamieniach lub uskokach jest trochę gorzej, ale Merida jest waleczna i dzielnie sobie radzi, nie narażając rowerzysty na niebezpieczne sytuacje. One-Forty jest bardzo skocznym rowerem, łatwo go poderwać do lotu

i utrzymać w poziomie, co jest zasługą umieszczonego mniej więcej w połowie środka ciężkości. Z przyjemnością chciałbym pochwalić koła, które są nadzwyczajnie mocne. Kilka razy wyładowałem niezbyt równoległe do kierunku jazdy, a obręcze Alexrims nawet nie pisnęły. Jeżeli chodzi o trakcję, to większe koło i Nobby Nic o szerokości 2,35 odwalają kawał dobrej roboty. W czasie trwania testu rower ani razu nie wymknął mi się spod kontroli i pozwalał na agresywną jazdę. Hamulce, które dysponują dużą ilością siły, mają niestety problem z jej dawkowaniem. Trzeba mieć dużo wyczucia, żeby nie zacisnąć ich za mocno.

PODSUMOWANIE

Merida One-Forty to bardzo zwinny ścieżkowiec, który może dać radość nie tylko na technicznych zjazdach, ale także na podjazdach. Bardzo przyjemnie działające zawieszenie, praktycznie downhillowy kąt główki czy bardzo mocne koła sprawiają, że można traktować ten rower jako pełnoprawne enduro, mimo troszkę mniejszego skoku. ■

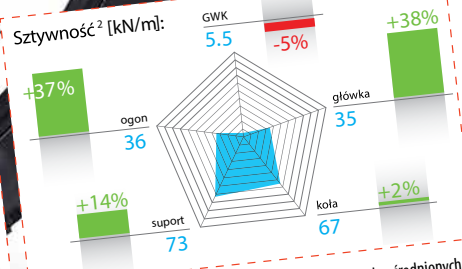
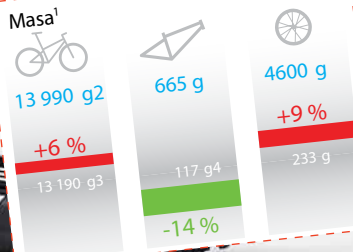
Tekst ukazał się w magazynie rowerowym „bikeBoard” nr 1-2/2014.



AUTOR
SZYMON JANIK

Progresywny tester bikeBoardu i członek Tynieckiej Grupy Rowerowej, z którą jeździ na długodystansowe wyprawy (Szwajcaria, Bornholm, Nordkapp). Miłośnik szerokich kierownic i dużego skoku.

atutem jest fakt, że pomimo dłuższego niż w konkurencyjnych rowerach tylnego trójkąta, rower jest bardzo zręczny. Na technicznych podjazdach z łatwością można podnieść przednie koło i wdrapać się na przeszkodę. Napęd to grupa Deore na rok 2014, którą najmocniej charakteryzuje blokada wózka w tylnej przerzutce. To miłe, że Shimano przeryca rozwiązania z droższych grup do tych bardziej ekonomicznych, przez co każdy może zasmakować komfortu i najlepszych technologii. W tym przypadku został skonfigurowany w wersji 3x10, od czego powoli zaczynamy się odzwyczajają. Myślę, że usunięcie jednej koronki z przodu byłoby trafnym rozwiązaniem. Łańcuch przeskakuje płynnie nawet przy dużym nacisku na pedały, ale błotko potrafi skutecznie upośledzić działanie tylnej przerzutki.



Wykresy powstały na podstawie danych uzyskanych w laboratorium bb. Testowany rower z rowerów konkurencyjnych (rower, rama oraz gotowe do jazdy koła z osprzętem i ogumieniem). Jego piąta składowa GWK wyraża sztywność przodu: główki, widelca oraz koła. Im większe niebieskie pole, tym sztywniejszy jest testowany rower. Słupki przy wykresie radarowym wskazują na różnicę względem średniej uzyskanej przez rowery konkurencyjne, im wyższe są zielone słupki, tym sztywniejsze są porównywane elementy. Więcej <http://testy.bikeboard.pl/artykuly,szukaj,jak-testujemy>.

porównujemy do rowerów konkurencyjnych podobnej klasy. ¹Porównujemy do uśrednionych mas różnicę wyrażamy w procentach. Im wyższe są zielone słupki, tym lżejszy jest testowany rower. ²Wykres radarowy

W CZYM NA RO- WER?

Flanela do lamusa,
noski w kąk

W zapomnienie odchodzi widok kolarzy amatorów czy nawet okazjonalnych miłośników przejażdżek rowerowych ubranych w bawełniane koszulki, dżinsy czy koszule flanelowe. Specjalistyczna odzież rowerowa staje się coraz bardziej różnorodna, przystępna cenowo i nadąża za aktualnymi trendami w modzie. Wskutek tego jazda w „cywilnych” ciuchach staje się powoli domeną początkujących bądź traktujących rower stricte użytkowo na krótkich dystansach.



Nowoczesna odzież rowerowa to dalece więcej niż kilka pozszywanych razem kawałków popularnej lycry. Koszulka rowerowa w roku 2015 nie tylko chroni przed chłodem i szybko wysycha. Dzisiejsze kolarstwo to szereg dyscyplin, które wymagają specjalistycznych właściwości odzieży. O ile w segmencie niższym i średnim oczekiwania są zbliżone i oscylują wokół komfortu, wytrzymałości, praktyczności oraz ciekawego wyglądu, o tyle np. już koszulka dla zawodowych kolarzy szosowych może występować w wersji aerodynamicznej czy ultralekkiej. Ta pierwsza – testowana w tunelu aerodynamicznym – pozwala zaoszczędzić zawodnikowi 50 W mocy przy prędkości 50 km/godz., ta druga – na etapy górskie – waży 99 g, błyskawicznie schnie i maksymalnie ułatwia chłodzenie rozgrzanego organizmu.

Tak wysoka specjalizacja służy nielicznym, jednak technologie testowane w topowych modelach w następnym sezonie zwykle znajdziemy już w tańszych liniach produktów. Dzisiejsza

technologie testowane w topowych modelach w następnym sezonie zwykle znajdziemy już w tańszych liniach produktów. Dzisiejsza technologia materiałowa pomaga zawodowcom w zdobywaniu trofeów, a dzięki nowoczesnym procesom produkcyjnym bardzo szybko trafia pod strzechy. Dla przykładu koszulkę testowaną w maju przez Rafała Majkę można było kupić i samemu stwierdzić jej użyteczność już we wrześniu. Takie nowinki, jak klejenie zamiast szycia, zastosowanie jednocześnie kilku materiałów, laserowo wycinane otwory wentylacyjne, nadruki silikonowe w miejsce uwierających „gumek” czy powłoki przeciwdeszczowe możemy znaleźć już w średniej klasy modelach.

Dla każdego coś miłego

Nowoczesne materiały lepiej chronią przed niekorzystnymi warunkami pogodowymi. Cienka, ale sucha koszulka techniczna znacznie lepiej zabezpiecza przed chłodem niż grubsza,

ale mokra bawełniana. Na rynku są dostępne także koszulki i spodenki o zwiększonej gęstości materiału, pokryte nanopowłokami odpychającymi wodę. Taki strój skutecznie chroni przed chłodnymi powiewami i lekkimi opadami, a w połączeniu z lekką pelerynką i nogawkami, które można bez trudu schować w tylnej kieszonce koszulki, stanowią zestaw, dzięki któremu nie zaskoczy nas żadna pogoda. Rowerzyści o bardziej rekreacyjnym nastawieniu mogą się cieszyć szybkim rozwojem nieco luźniejszej odzieży, łączącej w sobie zalety sportowej odzieży kolarskiej i komfortowej turystycznej. Fantazja projektantów spodenek i koszulek nie ogranicza się tu do dewizy Henry'ego Forda – paleta kolorów i wzorów doskonale wyraża radość jazdy rowerem.

Producenci odzieży zauważyli wreszcie, że oprócz rowerzystów są jeszcze rowerzystki. Produkty dla kobiet to jeszcze większa fantazja w doborze kolorów, ale przede wszystkim dopasowanie do budowy ciała i specyficznych wymagań jeżdżących pań. Najważniejsze w wyborze stroju jest jednak dopasowanie go do własnych wymagań i stylu jazdy. Z przemyślanie dobranego kompletu odzieży średniej klasy, uzupełnionego funkcjonalnymi dodatkami, będziemy znacznie bardziej zadowoleni niż z najlepszej koszulki połączonej z bawełnianym podkoszulkiem czy nieoddychającą wiatrówką.

Wepnij się i poczuj różnicę

Uzupełnieniem stroju rowerowego są specjalistyczne buty. Buty rowerowe z systemem wpięcia w pedały stają się coraz częściej wyposażeniem ambitnych rowerzystów. Związanie buta z pedałem za pomocą specjalnego systemu sprawdza się znacznie lepiej niż popularne „noski”. Wpinając się w pedały, zyskujemy nie tylko bezpośrednie przekazanie siły pedałowania bez strat energii i lepszą kontrolę nad rowerem, ale przede wszystkim intuicyjny system wpinania dający poczucie bezpieczeństwa. Te zalety przyczyniły się do popularności rozwiązań typu terenowego SPD, rekreacyjnego Click'R czy szosowego SPD-SL lub Look Keo. Za popularnością systemu podążył gwałtowny rozwój obuwia rowerowego, dopasowanego do dyscypliny, stylu jazdy czy też upodobań kolorystycznych i zasobności portfela. Producenci prześcigają się we wprowadzaniu nowinek i coraz ciekawszych wersji kolorystycznych.

Charakterystyczną cechą butów rowerowych jest sztywna podeszwa zapewniająca zarówno komfort (zapobiega uwieraniu przez pedały), jak i efektywne przeniesienie siły pedałowania. Producenci często stopniują twardość podeszwy, dzięki czemu można łatwo oszacować przeznaczenie butów. Zawodowcy wybiorą buty jak najszytwiejsze, najczęściej na karbonowej podeszwie. Buty dla „profi” są czę-

sto wyposażone w poprawiające efektywność rozwiązanie, takie jak wiązanie linkowe BOA, wentylowana podeszwa czy materiały o ukierunkowanym tarciu zapobiegające wyslizgiwaniu się stopy z buta. Efektywność wymaga także niskiej wagi – para butów startowych na szosę może ważyć nawet 350 g.

Przeznaczenie ponad wszystko

Dla hobbystów przeznaczone są buty o nieco mniejszej twardości, ale za to bardziej komfortowe na dłuższych dystansach i ułatwiające poruszanie się po zejściu z roweru. Lista bajerów jest tu krótsza, ale często znajdziemy na niej



klamry pozwalające na precyzyjne dopasowanie zapięcia i wkręcane kołki (buty MTB) czy otwory wentylacyjne (szosa). W tym segmencie producenci coraz częściej oferują równoległe buty do turystyki górskiej i coraz modniejszych zawodowców enduro, z agresywnym gumowym bieżnikiem i licznymi wzmocnieniami. Miłośnicy rekreacji rowerowej i turyści mogą cieszyć się szeroką ofertą butów o swobodniejszym dopasowaniu, z gumową podeszwą pozwalającą na chodzenie i komfortowych systemach dopasowania. Buty takie na pozór nie różnią się od turystycznych czy nawet typowych adidasów, dają jednak możliwość wpięcia w pedały i cieszenia się większą kontrolą nad rowerem.

Przy doborze butów bardzo ważna jest zasada dopasowania do przeznaczenia. Turysta górski nie będzie zadowolony z ultralekkich, ale i podatnych na uszkodzenie wyścigowych „baletek”, z kolei dla ambitnego szosowca podstawowe buty okażą się zbyt miękkie. Warto więc zdać się na klasyfikację producenta i fachową poradę sprzedawcy. ■

Koordynator sprzedaży detalicznej sieci profesjonalnych sklepów rowerowych Bike Atelier. Mniej niż kolarz, więcej niż rowerzysta. Od ćwierćwiecza w stanie przewlekłej cyklozy.



MARCIN STYPKA

CENNE SEKU

Jak przystosować szosówkę do jazdy na czas bądź triathlonu



Część zawodników startujących w klasycznych wyścigach szosowych może poczuć chęć rywalizacji w jeździe na czas bądź w bardzo ostatnio popularnych zawodach triathlonowych. Wspomniane wyścigi różnią się nie tylko zasadami ich rozgrywania, ale też rowerami startowymi. Jeśli chciałbyś przystosować do nowych warunków swój rower szosowy, jest na to prosty i niezbyt kosztowny sposób.

Typowy rower do jazdy na czas różni się od szosowego budową i wyposażeniem, co determinuje bardzo charakterystyczną aerodynamiczną pozycję kolarza. Osiągnięcie wysokich parametrów aerodynamicznych wymaga zastosowania specjalnej geometrii ramy i aerodynamicznych przekrojów rur we wszystkich jej elementach. Niezbędna jest również specjalna kierownica z uchwytnymi i podpórkami na ramiona, tzw. lemondka. Całość dopełniają koła o wysokim profilu obręczy i małą liczbą szprych bądź zestaw z pełnym kołem tylnym. Rowery o takiej charakterystyce pozwalają osiągać bardzo dobre wyniki, ale na początek przygody z jazdą na czas czy triathlonem nie są konieczne potrzebne. Dlaczego? Chociażby z tego powodu, że zazwyczaj są drogie, a przecież nie mamy pewności, czy nowa forma rywalizacji przypadnie nam do gustu.

Lemondka i gumy działają cuda

Jeżeli chciałbyś przystosować swój rower szosowy do jazdy na czas, jest na to prosty i niezbyt kosztowny sposób. Należy przede wszystkim postarać się (można kupić czy pożyczyć) o nakładkę czasową na kierownicę, tzw. lemondkę. Jeśli pozwalają na to Twoje możliwości finansowe, warto także zaopatrzyć się w odpowiednie dętki (np. Maxxis Flyweight, waga 50 g) i opony (np. Maxxis Xenith Equipe Legere, waga 150 g). Wybierając lemondkę, zwróć uwagę, czy można w niej regulować podpórki i zmianę długości ramion. Gdy dysponujesz już odpowiednim wyposażeniem, możesz się zabrać do przygotowania swojego roweru do pierwszych wyścigów na czas. Obok proponuję kolejność postępowania.

UNDY TANIEJ



Mistrz Polski 2012 w jeździe parami na czas w kategorii masters, 7. zawodnik mistrzostw Polski 2013 w triathlonie w kategorii M4 na dystansie ½ Iron Man.



JACEK WAJDA

AUTOR

Jeżeli masz podkładki na rurze sterowej pod wspornikiem kierownicy, odkręć wspornik i zdejmij podkładki. Następnie załóż wspornik, a podkładki załóż na rurę sterową nad wspornikiem kierownicy. Zabieg ten obniży kierownicę, co z kolei pozwoli uzyskać bardziej aerodynamiczną pozycję.

Zamontuj lemondkę na kierownicy, jej regulację opiszę w dalszej części artykułu. Jeżeli kupiłeś lekkie dętki i opony, załóż je na koła i napompuj do 90% maks. wartości ciśnienia podanych przez producenta kół i opon. Startując w zawodach, pompuj powietrze, osiągając 100% maks. wartości. Im wyższe ciśnienie w oponach, tym mniejsze opory toczenia, a tym samym szybsza jazda.

Jeżeli to możliwe, przesunij siodełko maks. do przodu i min. w dół.

Dobra pozycja – dobre wyniki

Po wykonaniu wymienionych obok czynności, pora na ustawienie pozycji na rowerze. Można to zrobić w czasie jazdy próbnej na szosie bądź na trenerze. Przed pierwszą jazdą sprawdź, czy lemondka i siodełko są dobrze przykręcone. Gdy ruszysz, w pierwszej kolejności staraj się ocenić, czy podpórki na ramiona są ustawione adekwatnie do szerokości twoich barków. Idealna pozycja wymaga, żeby Twoje ramiona nie wystawały za linię tułowia, ale też nie mogą powodować ucisku na klatkę piersiową, bo utrudnią oddychanie. Dlatego kup lemondkę z możliwością regulacji podpórek w płaszczyźnie na boki. Drugim elementem ustawienia jest ocena położenia ramion lemondki w układzie przód-tył. Przesuwając ją do przodu, możesz uzyskać bardziej aerodynamiczną pozycję.

Pamiętaj jednak, że musisz przy tych ustawieniach zachować kontrolę stabilnego prowadzenia roweru i ocenić również, czy zbyt pochylona pozycja nie powoduje ucisku na przeponę i problemów z oddychaniem.

W ustawieniach swojej pozycji zwróć także uwagę na siodełko. Kiedy Twoje przedramię będzie oparte na podpórkach lemondki, siodełko nie powinno powodować ucisku w okolicach krocza. Jednocześnie przód siodełka nie powinien być ustawiony zbyt nisko, bo będziesz z niego zjeżdżać, co znacznie zaburzy rytm pedałowania. Uzyskanie optymalnej pozycji wymaga czasu i wielu treningów, a zmiany ustawienia siodełka i lemondki o kilka milimetrów mają duże znaczenie. Dlatego proces ten wymaga cierpliwości i precyzji, które z pewnością zostaną wynagrodzone poprawą Twoich wyników. Życzę wielu urwanych sekund, powodzenia i satysfakcji! ■

JAK ZMIENIAŁO SIĘ KOLARSTWO?

TERAZ WIEMY PRAWIE WSZYSTKO

Kolarstwo szosowe z pozoru jest prostym sportem. Wygrywa ten, który wyznaczony dystans przejedzie w najkrótszym czasie. Tyle definicja, krótka, nie wyjaśniająca rzecz jasna żadnych niuansów. Bo gdyby wszystko było takie proste, to dewizą kolarstwa szosowego nie byłyby, cytowane bardzo często, słowa niezującego już włoskiego kolarza-legandy Marco Pantaniego (1970-2004), który pięknie treść ścigania się na rowerze zawarł w dwóch zdaniach: „kolarstwo to jedna z najtrudniejszych dyscyplin sportu. Nawet najgorszy kolarz jest wciąż wybitnym sportowcem”.



TOMASZ JAROŃSKI

AUTOR

Dziennikarz od 30 lat zajmujący się kolarstwem. Najpierw pracował w „Przeglądzie Sportowym”, obecnie jest komentatorem polskiej wersji językowej Eurosportu (od 1996 r.). Opisywał piórem i słowem największe sukcesy polskiego kolarstwa, od Lecha Piaseckiego i Wyścigu Pokoju, poprzez zwycięstwa Joachima Halupczoka, Zenona Jaskuły, Zbigniewa Sprucha, po ostatnie przewagi Michała Kwiatkowskiego, Rafała Majki i Przemysława Niemca.

Kolarstwo szosowe, jak każdy współczesny sport, przeszło drogę ewolucji. Nowinki sprzętowe, sposób odżywiania się, treningu, medycyna, ubiór. Te wszystkie atrybuty były krokami ku dzisiejszej rzeczywistości, którą dobrze znamy z przekazów telewizyjnych czy obecności na wyścigach. Patrząc na stare fotografie i filmy, widzimy jednak, że istota tego sportu pozostała ta sama – jak najszybciej kręcić pedałami. Krokami milowymi w rozwoju kolarstwa były, moim zdaniem, dwa czynniki. Po pierwsze, tak jak w innych sportach, wejście na rynek telewizji, wielogodzinnych relacji na żywo, a po drugie fakt połączenia w połowie lat 90. poprzedniego już wieku kolarstwa zawodowego z amatorskim w jedną całość. Amatorstwo, choć nieco udawane, było zupełnie inną bajką. W sztandarowej imprezie poprzedniego wieku, czyli w Wyścigu Pokoju, taktyka rozgrywania wyścigów była zupełnie odmienna. Liczyła się przede wszystkim klasyfikacja drużynowa. „Przegląd Sportowy” na pierwszej stronie podawał nie tylko pierwszą „10” indywidualnie, ale i „drużynówkę”. Od miejsc na etapach, ba, nawet zwycięstw, ważniejszy był awans w klasyfikacji indywidualnej. To rzecz jasna determinowało sposób rozgrywania wyścigów. W ucieczkach kręcili kolarze z czołówki, ale walka trwała od samego początku etapu. Nikt nie puszczał „kelnerskich” odjazdów.

W tych czasach wyścigi zawodowe też wyglądały inaczej. To była walka gigantów, liderów, kapitanów. Oni na ostatnich kilkudziesięciu kilometrach toczyli rywalizację o palmę pierwszeństwa. Reszta peletonu była tłem. – Kiedyś w zawodowym

peletonie ścigano się tylko pod górę. Nikt nikogo nie szarpał na rancie, bo kapitanowie drużyn świetnie jeździli pod górę, a cały sposób jazdy podporządkowany był liderom. Wielcy kolarze ścigali się więc na wzniesieniach, a my jechaliśmy spokojnie do mety – wspomina Czesław Lang w jednym z wywiadów. Po wchłonięciu amatorów przez zawodowców, ci pierwsi wprowadzili do peletonu profi nowe obyczaje. A jeszcze dodatkowo wkroczyła telewizja. Sponsorzy wymagali prezentacji logo w zamian za wyłożone pieniądze. Jeszcze Eddy Merckx jeździł w charakterystycznej pomarańczowo-czarnej koszulce

z jednym napisem Molteni (włoski producent salami), a teraz kolarskie trykoty upstrzone są napisami od góry do dołu. No i te stupy reklamowe trzeba zaprezentować w telewizji, stąd ucieczki „pod TV” kolarzy z grup, którym inaczej trudno byłoby zaistnieć w wyścigu. Uciekinierzy rzadko dojeżdżają do mety, wszystko jest wyliczone przez dyrektorów sportowych. Liczą się zwycięstwa. Etapowe to jakby bitwy, a końcówce to wojny – by użyć wojskowej nomenklatury. Nikogo nie interesuje miejsce w „generalce” Marka Cavendisha. Może być ostatni, byleby wygrał kilka etapów w Tour de France. Kibice pamiętający dawne czasy dziwią się. Czy to jest dobry kolarz, skoro jest 158.

i ma 4 godziny straty do lidera?

Wielką zmianę w sposobie rozgrywania wyścigu wprowadziły też nowoczesne środki komunikacji, czyli łączność radiowa, z którego to przywileju grupy zawodowe World Touru nie chcą zrezygnować za żadne skarby. Dyrektor wie wszystko i może to przekazać zawodnikom. To on rządzi taktyką. Powołajmy się raz jeszcze na słowa Czesława Langa. – Kiedyś trzeba było mieć instynkt, wiedzieć kiedy skoczyć, odjechać, zwolnić czy przyspieszyć. Było ciekawiej, bo trzeba było mieć głowę do myślenia, żeby tak rozegrać ten wyścig, że wśród startujących 200 zawodników wyprzedzi 199 – wspomina. Przypomnijmy choćby rok 1956, kiedy Stanisław Królak wpadając na metę Karl-Marx-Stadt (Chemnitz) nie wiedział, gdzie się podziewa atakujący wcześniej pod sławną ścianę Meerane Aurelio Scianę. Ba, gdzie jest Włoch, nie

wiedzieli nawet sprawozdawcy.

Teraz wiemy wszystko, no prawie wszystko, bo nadal do rozwiązania pozostaje problem cipów, tak aby na przykład w internecie móc śledzić każdego kolarza z osobna. Kolarstwo jest jednak sportem, chyba już jedynym, w którym nikt nie jest w stanie objąć całości rywalizacji. Co innego widzi kolarz, dyrektor sportowy, sędzia, kibic na trasie, telewizyj... A może to atut, a nie wada? ■





**NAPĘDZAMY
MISTRZÓW**

MERIDA



www.napedzamymistrzow.pl

M.O.R.E.[®] BIKE



Więcej niż rower

www.rowerymerida.pl

