

M.O.R.E.[®] BIKE

MAGAZYN ZAKRĘCONYCH NA PUNKCIE ROWERÓW

ZBRODNIA I KARA

Mechanik wylicza błędy rowerzystów

KOLARSTWO BEZ TAJEMNIC

Odpowiedzi na wiele pytań

KARDIO CZY INTERWAŁY?

Spalaj tłuszcz z głową

MAŁO DRZEW W PELETONIE

Tomasz Jaroński ocenia

TESTY:
SCULTURA 6000
BIG.SEVEN XT





PRZETESTUJ ROWER SWOICH MARZEŃ

MOBILNE CENTRUM TESTOWE



Ponad
30 rowerów
z najwyższej półki

Modele
MTB, SZOSOWE
i wiele innych

Poczuj się jak
ZAWODOWIEC
grupy Lampre-Merida

ROWERY**MERIDA**.PL/**TESTY**

ROWER TO POTĘGA

Oddajemy w Wasze ręce nowy numer naszego magazynu. Głęboko wierzymy, że niezależnie od tego, jaki jest poziom Waszego kolarskiego zaangażowania, wyłowicie temat, który Was wciągnie. Laikom szczególnie polecamy artykuł o kulisach kolarskiego fachu czy porady czego nie robić, aby żyć w zgodzie z własnym sprzętem. Bardziej zaawansowanym czytelnikom rekomendujemy rzucenie fachowym okiem na testy rowerów i artykuł dotyczący badań wydolnościowych. Niezależnie jednak od tego, jak bardzo zaawansowanymi cyklistami jesteście i ile czasu znajdziecie na lekturę naszego pisma, mówimy z pełną mocą – rower to potęga. I umiejętności maksymalnego czerpania z tej potęgi Wam i sobie życzymy!

Anna Bara

M.O.R.E.[®] BIKE

Redaktor naczelny: Anna Bara
Redaktor prowadzący: Mateusz Musioł
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

- 6** Uważaj na paliwo. Podstawy kolarskiej diety
- 10** Jazda w dobrym stylu
- 12** Zbrodnia i kara. Błędy rowerzystów okiem mechanika
- 15** Jak przewozić rower?
- 20** Kardio czy interwały? Spalaj tłuszcz z głową
- 25** Rowerowy niezbędnik rodziców
- 30** Kolarz w laboratorium
- 31** Bike fitting robi różnicę

LUDZIE

- 14** Hiszpania na dwóch kółkach
- 16** Kolarstwo bez tajemnic
- 18** Rydułtowy rowerami stoją
- 24** Innymi słowy, czyli słynni pisarze o rowerze

SPRZĘT

- 4** Miejskie nowości Meridy. Jakość ponad wszystko
- 8** Scultura 6000
- 22** Aerodynamika pomaga zwyciężać
- 26** Bo kochamy prędkość
- 28** Big.Seven XT

FELIETON

- 32** Mało drzew w peletonie

CO CIĘ KRECI?

MIASTO



PROSTOTA
ELEGANCJA
KOMFORT
LANS

BULWARY
ULICE
ALEJE
PARKI

SZOSA



AERODYNAMIKA
PRECYZJA
DYNAMIKA
SZYBKOŚĆ

ASFALT
BRUK
PODJAZDY
ZJAZDY

TURYSTYKA



PRZYGODA
NIEZAWODNOŚĆ
WSZECHESTRONNOŚĆ
WYGODA

ASFALT
SZUTER
LEŚNE DUKTY
ŚCIEŻKI

WYBIERZ I RUSZAJ W DROGĘ!

HARDTAIL

FULL SUSPENSION

PRZEŁAJ

SZYBKOŚĆ
ZWINNOŚĆ
DYNAMIKA
PRZYSPIESZENIE

ZABAWA
KOMFORT
PRZYCZEPNOŚĆ
BEZKOMPROMISOWOŚĆ

WSZECHESTRONNOŚĆ
SZYBKOŚĆ
RYWALIZACJA
TRENING

GÓRY
BEZDROŻA
CIASNE ZAKRĘTY
SINGLETRACKI

WYSOKIE GÓRY
OSTRE ZJAZDY
KAMIEŃ
TRUDNY TEREN

ASFALT
SZUTER
LEŚNE ŚCIEŻKI
BŁOTO

MIEJSKIE NOWOŚCI MERIDY

JAKOŚĆ PONAD WSZYSTKO



Cityway i Classicway to nowe miejskie rowery Merida. Marka znana głównie ze świata wyczynowego sportu odważnie wkracza nad Wisłą w nowy segment. – Naszym absolutnym priorytetem jest jakość wykonania i montażu, przykładamy też dużą wagę do designu rowerów – mówi Jacek Wajda, product manager odpowiedzialny w Meridzie za miejskie nowości montowane w Polsce.

Dziewięć nowych rowerów miejskich znalazło się w kolekcji 2016 Merida Polska. Marka kojarzona z zawodowymi grupami kolarskimi Lampre-Merida i Multivan Merida Biking Team, a więc sprzętem szosowym oraz MTB, odważnie wkracza nad Wisłą w nowy segment. – Jednym z głównych powodów, dla których powstały nowe miejskie rowery Merida, jest widoczny trend, który pokazuje, że tzw. góral przestaje być uniwersalnym wyborem i staje się rowerem specjalistycznym. Ludzie, którzy mieszkają w miastach i traktują rower jako środek lokomocji, dużo chętniej wybierają rower użytkowy: miejski bądź turystyczny – tłumaczy Jacek Wajda, product manager odpowiedzialny w Merida Polska za rowery miejskie i trekkingowe. Nowe miejskie modele Cityway i Classicway są

montowane w Polsce, a ich projektowanie poprzedziła szczegółowa analiza rynku. – Starłem się nie powielać tych samych rozwiązań. Przygotowując geometrię nowych miejskich rowerów, wypośredkowałem ją tak, aby była wygodna i bezpieczna dla każdego użytkownika. Zależało mi na tym, aby te rowery dobrze się prowadziły oraz by łatwo się na nie wsiadało i z nich zsiadało – mówi Wajda. Jako były kolarz, który wciąż z powodzeniem ściga się w kategorii masters (m.in. mistrzostwo Polski 2012 w jeździe parami na czas), o geometrii ramy mógłby mówić godzinami. Równie długo mógłby opowiadać o tym, co jest główną ideą dotyczącą projektowanych przez niego rowerów. – Naszym absolutnym priorytetem jest jakość wykonania i jakość montażu. Osiągamy ją i kontrolujemy na wiele sposobów,



by klient był maksymalnie zadowolony z wygodnej, bezpiecznej i bezawaryjnej jazdy. Staramy się także, by mimo wysokiej jakości naszych rowerów ich cena była atrakcyjna – podkreśla.

KAŻDY ROWER DOPIESZCZONY

– Mówiąc o jakości, mam na myśli zarówno ramę i komponenty roweru, jak również złożenie wszystkiego w całość. Zależy nam, aby rower po wyjechaniu ze sklepu nie sprawiał klientowi żadnych problemów. Oddźwięk rynku dotyczący jakości naszych rowerów, w tym jakości montażu, jest bardzo dobry – rozwija Jacek Wajda. Ramy nowych miejskich rowerów Merida są produkowane dokładnie w tych samych fabrykach, w których powstają inne modele jednej z czołowych marek rowerów na świecie, słynącej z wysokiej klasy ram. W kompletne rowery ramy nowych modeli miejskich zamieniane są jednak w Polsce. – Rowery montujemy w systemie stanowiskowym, w którym dany egzemplarz składa tylko jedna osoba. Przewaga takiego rozwiązania nad systemem opartym na linii produkcyjnej jest ogromna – przekonuje Marcin Smolarz, kierownik montowni Merida Polska. – Każdy rower jest u nas traktowany indywidualnie, wręcz dopieszczany, za każdym z nich stoi odpowiedzialna za jego montaż osoba, a brak tempa nadawanego przez rytm linii produkcyjnej pozwala zadbać o najdrobniejsze szczegóły. W takim systemie składa się zazwyczaj tylko najlepsze modele produkowane w danej fabryce, dla nas każdy z modeli traktowany jest jak rower z najwyższej półki – tłumaczy Smolarz.

BEZWZGLĘDNA KONTROLA

W uzyskaniu pożądaných efektów pomaga wieloetapowy proces kontroli jakości. – Zaczyna się on od sprawdzenia jakości poszczególnych komponentów przed przystąpieniem do montażu. Następnie na każdym stanowisku montażu kontrolowane są kolejne elementy roweru i dotychczasowe efekty składania go. Po każdym etapie montażu mamy pewność, że jest on przeprowadzony właściwie. Zwracamy także uwagę na właściwą regulację hamulców czy przerzutek – mówi Jacek Wajda. – Dodatkowo każdy rower po całkowitym przygotowaniu go do jazdy prze-

chodzi przez dział kontroli jakości, dzięki czemu mamy stuprocentową pewność jego sprawności, dobrego montażu i właściwego działania każdego z jego komponentów – dodaje. Rower wyjeżdża z montowni Meridy zapakowany tak, by był bezpieczny w podróży i aby w serwisie jego złożenie zajmowało jak najmniej czasu. Zdaniem product managera Merida Polska przygotowanie takiego roweru do jazdy powinno zająć ok. 3 minut. – Wystarczy zdjąć osłaniający go kartonowy garnitur i folię bąbelkową, wyregulować kierownicę i zamontować pedały. To jest ogromny atut dla sprzedających, szczególnie w szczycie sezonu. Są rowery, których przygotowanie do sprzedaży zajmuje nawet do godziny – wyjaśnia Wajda.

WAŻNY MIEJSKI SZYK

Jakość w nowych rowerach Merida dotyczy nie tylko montażu. – Zależało mi, by każdy dostawca komponentów naszych rowerów miał duże doświadczenie i gwarantował wysoką jakość swoich produktów – tłumaczy product manager Merida Polska. W obrębie komponentów jego bliskim współpracownikiem jest osoba, która przez wiele lat była kierownikiem produkcji w fabryce produkującej 2 mln rowerów rocznie. – Ma ogromne doświadczenie w zakresie części rowerowych i zapewnia ich wysoką jakość. Pomaga nam także doskonalić procesy montażu – wyjaśnia Wajda. Chce, by nowe rowery miały specyfikację dorównującą najdroższym modelom w swej kategorii na rynku, ale konkurowały z nimi pod względem ceny. Mają również pozytywnie wyróżniać się na ulicy, a miejski szyk powinien być ich mocną stroną. – Przykładamy dużą wagę do ich wyglądu. Nasze rowery są przygotowane pod względem konstrukcji i designu głównie dla kobiet, które poszukują dobrego i bezawaryjnego dwukołowego kompana – mówi pomysłodawca nowych modeli. Przygotowując je, podjął współpracę z absolwentką ASP Joanną Besarabczuk, która może się pochwalić wieloma udanymi pracami dla polskich firm i instytucji. Również dzięki niej modele Cityway i Classicway są dopracowane pod względem każdego szczegółu. – Należą do nich koszyczki na kierownicę z odpowiednią wyściółką, wygodna kierownica dopasowana do danego modelu, a także do komfortowego siodełka, czy solidny tylny bagażnik. Montujemy też ergono-

miczne chwytory kierownicy, które są ręcznie szyte i bardzo wygodne – wylicza Wajda. Uwagę zwracają także błotniki zgrane kolorystycznie z innymi elementami roweru oraz dzwonek umieszczony w klamkach hamulca modeli Cityway. Wszystkie nowe rowery miejskie Merida wyposażono w dopasowane kolorystycznie opony CST z wkładką antyprzebiciową, co dodatkowo sprzyja bezproblemowej jeździe.

PLANY SĄ AMBITNE

Jak przyznaje Jacek Wajda, rowery Cityway i Classicway różnią się przede wszystkim kształtem ramy. – Dzięki temu łatwiej jest nam trafić w różne gusta – mówi. Bliskimi krewnymi nowych rowerów Merida są miejskie modele Drakar. – Stanowią one podstawę struktury naszej kolekcji. Na tle rynku sytuują się jednak w średnich przedziałach, jeśli chodzi o cenę i specyfikację. Mają nieco uboższą specyfikację niż rowery Merida. Na przykład zamiast regulowanego wspornika kierownicy, który można znaleźć w tych drugich, montujemy w nich sztywny wspornik. Oba pochodzą jednak od tego samego sprawdzonego producenta – wyjaśnia Wajda, dodając, że większość części jest wspólna dla rowerów Merida i Drakar.

Miejskie nowości Meridy wzbudziły bardzo duże zainteresowanie podczas ubiegłorocznych targów Kielce Bike-Expo. – Sygnały z rynku są bardzo dobre – przyznaje product manager Merida Polska. Jako były kolarz nie boi się rywalizacji w wyścigu o polskich klientów, a jego plany są bardzo ambitne. – Nasz projekt dobrze się rozwija, jest bardzo dynamiczny i zaplanowany długofalowo. Dążymy do tego, aby zwiększyć liczbę produkowanych rowerów – wyjaśnia. Jego zdaniem dodatkowym atutem miejskich nowości Meridy jest naklejka „Made in Poland” na ramie. – Choć wysokiej jakości rama pochodzi z Azji, cały proces składania roweru dokonuje się w Polsce zgodnie z rygorystycznymi normami, które sami sobie narzuciliśmy. Wierzę, że klienci to docenią. ■

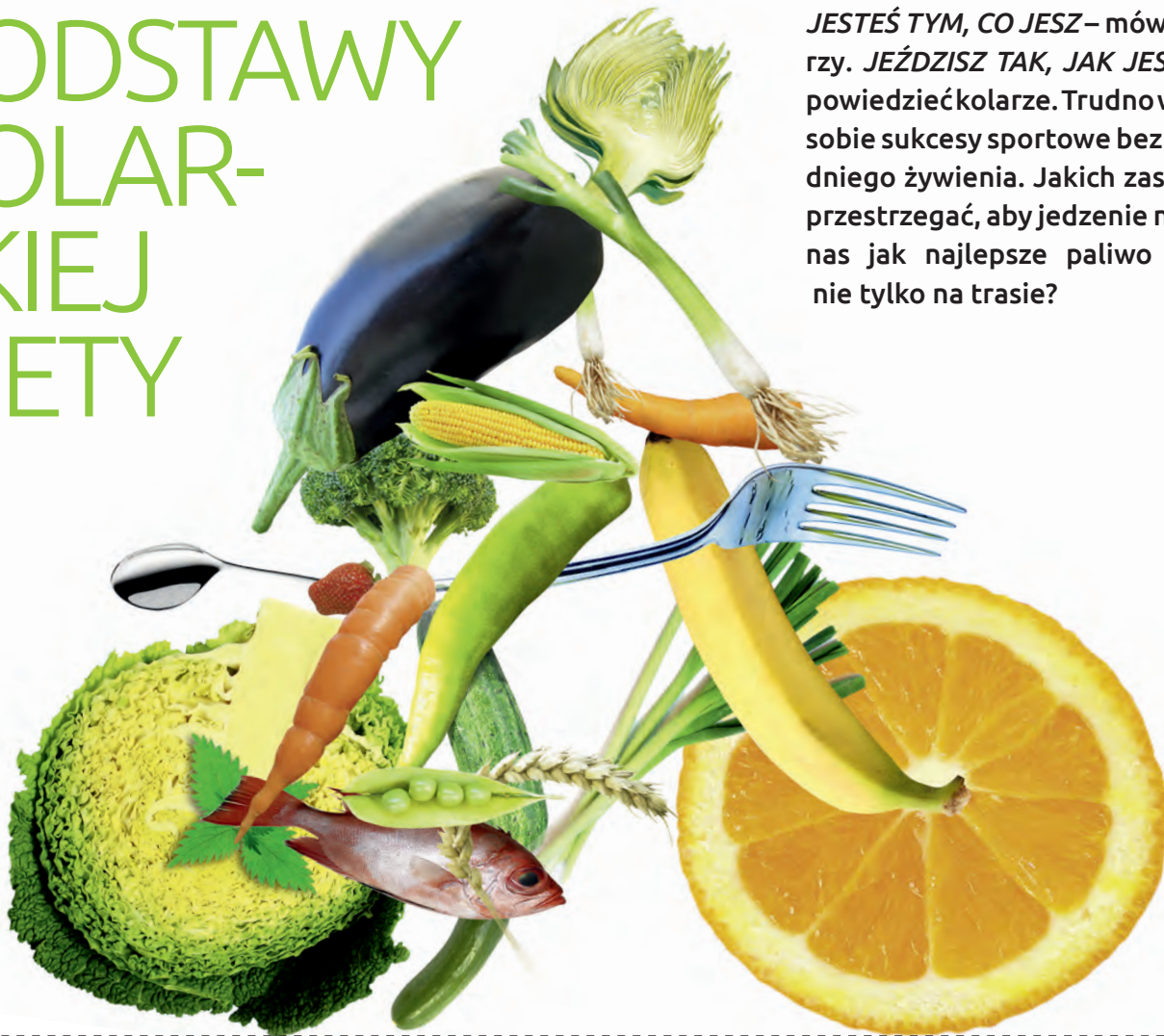
Specjalista ds. PR Merida Polska. Miłośnik jazdy na szosie, dobrych brzmień i dobrych lektur. Emerytowany DJ, początkujący perkusista.



MATEUSZ MUSIOŁ

UWAŻAJ NA PALIWO

PODSTAWY KOLARSKIEJ DIETY



JESTEŚ TYM, CO JESZ – mówią niektórzy. **JEŹDZISZ TAK, JAK JESZ** – mogą powiedzieć kolarze. Trudno wyobrazić sobie sukcesy sportowe bez odpowiedniego żywienia. Jakich zasad należy przestrzegać, aby jedzenie napędzało nas jak najlepsze paliwo i służyło nie tylko na trasie?

Zbilansowana dieta, dostosowana do potrzeb zawodnika, pomaga nie tylko efektywniej realizować trening. Poprawia także regenerację, kompensuje utracone podczas wysiłku mikroelementy i uzupełnia braki witaminowe naszego organizmu. Wydawać by się mogło, że sportowcy potrafią stosować właściwą dietę, jednak nie zawsze świecą oni żywieniowym przykładem. Często trafiają do mnie zawodnicy, którzy są osłabieni, a ich wydolność się pogorszyła. Nierzadko taki stan wiąże się z anemią, która jest przede wszystkim konsekwencją niewłaściwej współzależności pomiędzy treningiem a dietą. Potrzeba zmniejszenia swojej wagi przed sezonem startowym często skłania do nieracjonalnego żywienia, które może skutkować niedoborami żelaza. Zachęcam do zwrócenia większej uwagi na swoją codzienną dietę. Kolarz powinien

traktować pożywienie jak paliwo. To, jakie zatankuje, będzie miało wpływ na to, jak daleko zajędzie. Stojąc przed uginającymi się od różnych produktów półkami sklepowymi, dobrze jest wiedzieć, jak dokonywać odpowiednich wyborów. Często kierujemy się w nich smakiem czy przyzwyczajeniami. Proponuję skupić się jednak bardziej na etykietach produktów, a także wybierać jak najwięcej świeżych produktów, jak najmniej przetworzonych.

DOBRE JEDZENIE – DOBRY TRENING

Wybierając się na trening wytrzymałościowy, starajmy się spożyć ostatni posiłek na 2-3 godziny przed rozpoczęciem jazdy. Powinniśmy decydować się wtedy na posiłek o niskim indeksie glikemicznym. Pomoże on powoli uwalniać

energię i nie spowoduje nagłego spadku glukozy we krwi. Podczas treningu oraz po nim wybierajmy węglowodany proste uzupełnione węglowodanami złożonymi. Pamiętajmy także o właściwym przygotowaniu posiłków. Na przykład gotując kaszę, ryż czy makarony, starajmy się ich nie rozgotować, to podniosłoby ich indeks glikemiczny. Takie źródło węglowodanów to propozycja bardzo uniwersalna. Kasza, ryż i makaron mają to do siebie, że można je łączyć niemal z wszystkim i zawsze będą smakować wyśmienicie. Owoce, warzywa, biały ser czy wiele innych dodatków nie pozwolą się znudzić jednymi z podstawowych produktów w kolarskiej diecie.

W trakcie długotrwałego wysiłku nie zapomnijmy o spożywaniu węglowodanów (najlepiej w postaci płynnej) już od 20 minut treningu.

Co 10-20 minut powinniśmy wtedy regularnie spożywać kilka gramów węglowodanów. Podczas długich treningów dobrze sprawdzają się napoje izotoniczne. Możemy również uzupełnić żywienie treningowe o posiłki w formie stałej: owoce suszone czy banany. Wszystko to ma na celu utrzymanie poziomu glikogenu mięśniowego na mniej więcej stałym poziomie. Po treningu obowiązkowo należy nam się posiłek białkowo-węglowodanowy, np. jogurt z owocami i płatkami, koktajle, kasze czy makarony.

MAŁA CZARNA I MOŻNA JECHAĆ DALEJ

W kolarstwie na dużą uwagę zasługują również kofeina zawarta m.in. w kawie. Może ona pomóc pozbyć się zbędnego balastu. Spożycie jej na około 30 minut przed treningiem wytrzymałościowym nawet o 15% zwiększa spalanie kalorii, zwłaszcza z tkanki tłuszczowej. Dodatkowo wpływa ona bardzo korzystnie na naszą koncentrację, a zarazem refleks. Zastosowanie ok. 5 mg kofeiny na kg masy ciała powoduje rozszerzenie naczyń krwionośnych i wzrost stężenia adrenaliny we krwi. Wpływa to korzystnie na wysiłek, podczas którego jest wymagana szczególna wytrzymałość i odporność organizmu, a także duża koncentracja u zawodnika. Przykładem takiej aktywności może być wyścig kolarski. Należy również pamiętać, że kofeina ma działanie moczopędne. Właśnie dlatego jej wpływ na nasz organizm należy przetestować na treningu, a także zadbać o regularne i prawidłowe nawodnienie podczas wysiłku.

Nie zalecam pić kawy po treningu, ponieważ niestety spowalnia ona regenerację. Zawodowi kolarze (i nie tylko oni) często podczas treningów (szczególnie podczas 3-6 godzinnych) robią tzw. *coffee break*, czyli przerwę na kawę, najczęściej z dodatkiem porcji węglowodanów w postaci ciastka. Ma to swoje uzasadnienie fizjologiczne. Kofeina podczas wysiłku motywuje nas do dalszej części treningu i pobudzi nasz organizm do wykorzystania energii z tkanki tłuszczowej (glikogen jest już wtedy bardzo uszczuplony). A więc do dzieła! Byle z głową i zdrowymi produktami, a także przestrzeganiem podstawowych zasad kolarskiej diety. W nowym sezonie pamiętajmy o tym, że trening może przynieść zdecydowanie lepsze efekty, jeśli będzie nas napędzała dobre paliwo. ■

Doradca dietetyczny. Pracuje w centrum diagnostyki sportowej Diagnostix w Wiśle. Przeprowadza badania wydolnościowe i pomaga w rozwiązywaniu problemów sportowców na różnych szczeblach aktywności fizycznej.



ANNA PILCH

AUTOR



SCULTURA 6000

„NAJLEPSZY LEKKI ROWER 2016”

wg *Cycling Weekly*

Merida Scultura 6000 została nagrodzona prestiżowym tytułem „Najlepszego lekkiego roweru 2016” przyznany przez magazyn „Cycling Weekly”. Ukazujący się od 1891 roku brytyjski tygodnik jest jednym z najważniejszych rowerowych i kolarskich czasopism świata. W swoim teście przyznał Sculturze 6000 9 punktów na 10 możliwych.

Poniżej znajduje się przetłumaczona treść artykułu „Cycling Weekly” (nr z 26 listopada 2015 r.), który uzasadnia wybór Scultury 6000 jako „Najlepszego lekkiego roweru 2016”.

Ultralekka Merida Scultura w wersji 2016, która miała swoją premierę tuż przed Giro d'Italia, zapewniła już zwycięstwo etapowe w wielkim tourze. Poprzednia wersja tego modelu pochodzi z 2012 r., a nowa odsłona roweru wykonuje wielki krok naprzód w kilku kluczowych obszarach. Dlatego uznaliśmy go za najlepszy lekki rower roku?

RAMA

Rama została stworzona z 400 osobnych części karbonu, których złożenie w całość zajęło ok. 14 godzin pracy 30 różnych osób. Haki ramy są również wykonane z karbonu, a jej wersja Team waży 800 g w rozmiarze 56 cm. Efektem współpracy z grupą Lampre-Merida jest agresywniejsza geometria nowej Scultury, z niżej umieszczonym kokpitem i dłuższą górną rurą. Wcześniej zawodowcy używali bardzo długich mostków i wybierali mniejsze rozmiary ramy, żeby

uzyskać odpowiednie dopasowanie. Przeprojektowanie ramy zbliżyło ją do Reacto, roweru aero Meridy.

SPECYFIKACJA

Komponenty to w większości Shimano Ultegra, do tego własne hamulce Meridy, korba FSA Gossamer i koła Fulcrum Racing 7. Podstawowe koła spełniają treningowe wymagania, ale z pewnością nie dorównują potencjałowi najwyższej jakości ramy.

JAZDA

Wskocz na Sculturę i od razu zapragniesz wziąć ją na wzgórza. Wstań z siodła, a pogna jak koziorożec alpejski w górę stromych zboczy. Jest jednak równie sprawna, pędząc w dół. Znakomite prowadzenie to zasługa krótszej bazy kół i niżej osadzonego środka ciężkości – suport jest umiejscowiony 5 mm niżej niż w Reacto. Chociaż rower jest wyjątkowo sztywny i lekki,

miło nam poinformować, że nie poświęcono przy tym komfortu. Tylny hamulec jest zintegrowany z ramą i umieszczony pod suportem dla zapewnienia większej elastyczności górnych rur tylnego trójkąta. Choć rower wyposażono w 25-mm opony, bez problemu zmieści także 28-mm ogumienie. Krótko mówiąc, możesz komfortowo jeździć na tym rowerze przez cały dzień.

WARTOŚĆ

W całym zestawie chodzi o ramę. Jeśli miałbyś kupić Specialized S-Works Tarmac, sama rama z widełcem będzie kosztować 2 900 funtów. Na dodatek rama Scultury jest znacznie lżejsza i w tej cenie [2300 funtów w Wielkiej Brytanii, 11 990 zł w Polsce – red.] trudno znaleźć kompletny rower z tak dobrą ramą. Wymiana hamulców i kół zmieni Sculturę w prawdziwy superrower.

OCENA: RAMA – 10, SPECYFIKACJA – 8, JAZDA – 9, WARTOŚĆ – 10, OCENA CAŁKOWITA – 9.

Oryginalna treść artykułu jest dostępna pod adresem: www.cyclingweekly.co.uk/reviews/road-bikes/merida-scultura-6000

OBEJRZY
VIDEO

Dodatkowe uzasadnienie przyznania Sculturze 6000 tytułu „Najlepszego lekkiego roweru 2016” znalazło się na stronie internetowej magazynu (www.cyclingweekly.co.uk/video/best-lightweight-bike-of-the-year-199112). Poniżej znajduje się przetłumaczona treść tego werdyktu.

Jeśli szukasz najlepszego lekkiego roweru, który możesz kupić bez konieczności obciążenia hipoteką domu, to takim rowerem jest Merida Scultura 6000. Za nieco ponad dwa tysiące funtów [cena w Polsce – 11 990 zł, red.] otrzymujesz całkiem przyzwoicie wyposażony rower z tą samą ramą co Scultura Team [CF4 lite MC – red.], która zapewniła zwycięstwo Lampre-Merida na Giro d'Italia. Otrzymujesz marzenie górala.

800-g rama [740 g dla rozmiaru S/M – red.] jest nie tylko lekka, ale też niesamowicie sztywna. Wstań z siodła na stromych podjazdach, a ten rower pozwoli ci się poczuć jak Alberto Contador tańczący na pedałach. Z kolei prowadzenie roweru jest tak znakomite, że na zjazdach poczujesz się jak Vincenzo Nibali.

Komfort roweru nie został potraktowany kompromisowo. Jego rama jest przystosowana do założenia 28-mm ogumienia na drogi o bardzo wymagającej nawierzchni. Połączenie osprzętu Shimano Ultegra, korby FSA i własnych hamulców Meridy może nie jest zbyt sexy, ale razem dobrze działa i pomaga stworzyć lekki rower w dobrej cenie.

fot. „Cycling Weekly”



OLIVER BRIDGEWOOD

AUTOR

Tłumaczenie: Mateusz Musiol, Merida Polska

JAZDA W DOBRYM STYLU

Odzież rowerowa to dla ambitnego cyklisty temat niemal równie ważny jak rower, którym się porusza. Rozwój wielu różnych nurtów kolarstwa i rowerowania jako takiego znajduje odzwierciedlenie w bogatej ofercie ubiorów. Możemy swobodnie dopasować ciuchy do swoich upodobań i stylu jazdy.



PORADY

Aspekt techniczny, czyli funkcjonalne materiały i nowoczesne rozwiązania stroju na rower, to jedno. Inną kwestią jest budzący duże emocje wizerunek „facetów w rajtuzach”, „pro stylówy” czy wyrażanie siebie poprzez luźne bluzy. Miłośnicy szosowych zasad odzieżowej poprawności czy wielbiciele niczym nieskrępowanej wolności znanej z enduro mogą jednak spać spokojnie. Rowerowa branża odzieżowa świetnie odnajduje się w różnych trendach. Wśród szerokiej gamy funkcjonalnych i atrakcyjnych wizualnie ubiorów każdy znajdzie coś dla siebie.

KOSZULKI

Są dostępne są w niezliczonych wersjach – od niemal siatkowych, ultralekkich, czasem zintegrowanych ze spodenkami, przez modele o luźniejszym kroju dla miłośników rekreacji rowerowej, aż do wersji, które wyglądają jak do codziennego „cywilnego” użytku, ale mają wysoką rowerową funkcjonalność. Koszulka kolarska to najlepszy sposób na pochwalenie się przynależnością do ekipy, środowiska, zareklamowanie sponsora czy podkreślenie naszego dobrego stylu.

SPODENKI

Zaawansowane spodenki lycrowe są projektowane minimalistycznie, bez uwierających szwów, ściągaczy i z jak najmniejszej liczby paneli, dzięki czemu są lekkie i wygodne, ale też niezbyt odporne na uszkodzenia. Turyści, kolarze górscy i rekreacyjni mogą przebiegać w licznych modelach o „cywilnym”, luźnym kroju, lecz wyposażonych we wkładkę antybakteryjną i wykonanych z funkcjonalnych, wytrzymałych materiałów.

RĘKAWICZKI

Wybór rękawiczek poszerzył się w ostatnich latach o liczne modele z długimi palcami, od lekkich, przeznaczonych do ścigania, przez rękawiczki do rekreacji, świetne na zróżnicowane warunki pogodowe, aż po pancerne modele do enduro i downhillu.

SKARPEY KOMPRESYJNE

Coraz większą popularność zyskują skarpetki i podkolanówki kompresyjne rodem ze sportów wyczynowych. Specjalny, opinający materiał i krój wspomagają przepływ krwi, dzięki czemu zmniejsza się zmęczenie mięśni, a regeneracja po wysiłku trwa krócej.

KASKI

Projektanci kasków odchodzą od wzorca wyścigowej pikielhauby na rzecz opływowych kształtów aero dla szosow-

ców, lepiej chroniących potylicę modeli do MTB i eleganckich, nierzucających się w oczy modeli do jazdy po mieście. Warto wybrać najdroższy kask, na jaki nas stać – będzie tak komfortowy, że niemal nieodczuwalny na głowie, będzie też świetnie wyglądał przez całe lata użytkowania. Razem z kaskiem warto od razu wybrać chroniące oczy okulary, tak by te dwa elementy idealnie do siebie pasowały.

BUTY

Buty rowerowe dostępne są w bardzo szerokiej gamie. Obejmuje ona zarówno turystyczne, klasycznie sznurowane modele do płaskich bądź wpinanych pedałów, jak i ultralekkie cudeńka na karbonowych podeszwach, opinające stopę niemal jak skarpeta. Dla wytrawnych miłośników górskich eskapad przeznaczone są modele na Vibramie i z membraną Gore-Tex.

BIELIZNA

Termoaktywnej bielizny wysokiej jakości nie trzeba reklamować nikomu, kto spróbował takiej używać. Właściwie dopasowany krój i materiał zapewni odprowadzanie nadmiaru ciepła, izolację termiczną od chłodu, oraz odprowadzenie wilgoci, dzięki czemu skóra pozostaje przyjemnie sucha.

Ocieplacze

Garderobę warto uzupełnić o wszelkiego rodzaju ocieplacze – rękawki, nogawki, nakolanniki, opaski, czapki – im większy wybór będziemy mieli w szafie, tym łatwiej dopasować ubiór do warunków. Taki element odzieży łatwo schować do kieszeni po rozgrzaniu się w rześki poranek czy wyjąć z kieszeni dla ochrony przed załamaniem pogody lub wieczornym chłodem.

KURTKI

Kurtki rowerowe występują w dużej różnorodności, od lekkich wiatrówek z odpinanymi rękawami po ocieplone i zabezpieczone membraną kurtki zimowe. Warto wybrać model przeznaczony na rower, ze względu na specyficzny krój oraz materiały przystosowane do odprowadzania nadmiaru ciepła i wilgoci.

Przy wyborze odzieży warto kierować się funkcjonalnością i zastosowaniem, ale i tak zwykle jeździmy w ciuchach, które nam się najbardziej podobają. Warto więc poświęcić trochę czasu, by w rowerowej ofercie odnaleźć to, co reprezentuje nasz styl i gust.

Koordinator sprzedaży detalicznej sieci profesjonalnych sklepów rowerowych Bike Atelier. Mniej niż kolarz, więcej niż rowerzysta. Od czwartej w stanie przewlekłej cyclozy.



MARCIN STYPKA

AUTOR

POCZUJ SIĘ JAK ZAWODOWIEC

Koszulka z krótkim rękawem

Coolmax Fire

Długi zamek

Kieszenie na plecach

Spodenki z szelkami

Lycra Power 210 g/m²

Miękka wkładka

Bezszwowe

PROFESJONALNE
STROJE KOLARSKIE

Pełna kolekcja na:

WWW.ROWERYMERIDA.PL



MERIDA

ZBRODNIA I KARA

BŁĘDY ROWERZYSTÓW OKIEM MECHANIKA

Właściwie traktowany rower odwdzięczy się swojemu właścicielowi wieloma kilometrami bezproblemowej jazdy. Nie wybaczy jednak jego błędów. Oto pięć największych rowerowych zbrodni, które podlegają niechybnej karze.

Mycie roweru myjką ciśnie- niową

Niezaprzeczalnie rower można kapitalnie wyczyścić z wszelkiego błota i brudu za pomocą myjki ciśnieniowej. Jednak dotyczy to tylko zewnętrznej strony naszego ukochanego pojazdu, zupełnie inne zasady dotyczą jego mechanizmów. Żeby dokładnie uzmysłwić sobie, co to znaczy, musimy się najpierw zastanowić, czym są owe mechanizmy. Generalnie rzecz biorąc, można stwierdzić, że są to głównie łożyska kulkowe, nie zawsze uszczelniane (im wyższa klasa osprzętu, tym lepsze uszczelniacze), łożyska

ślizgowe oraz mechanizmy zapadkowe. Oprócz nich mamy jeszcze cały zestaw połączeń gwintowych. Wszystkie te elementy są smarowane, a największym zagrożeniem jest dla nich brud i woda.

Używając myjki ciśnieniowej, czyszcimy rower z zewnątrz, ale przy okazji wypychamy mieszaninę wody i brudu w mechanizmy roweru. Przyczyniamy się tym samym do ich zniszczenia, gdyż woda we wnętrzu łożysk zamienia środki smarujące w bezwartościowe emulsje. Jeszcze większe spustoszenie czynią cząsteczki stałe, takie jak drobiny piasku czy błota. Mieszą się z one z powstałymi emulsjami, tworząc coś w rodzaju pasty ścierniej, która niszczy kulki i bieżnie łożysk, a także powierzch-

nie ślizgowe panewek. W przypadku mechanizmów zapadkowych często dochodzi do sklejanie się zapadek. Dotyczy to przede wszystkim wolnobiegu, czasami również manetek.

Niedostateczny nadzór stanu haka przerzutki tylnej

Hak przerzutki tylnej to niewielki, lecz bardzo istotny element roweru. Od jego stanu, a dokładnie jego prostego ustawienia, zależy umiejscowienie przerzutki tylnej wzglę-

dem zębatek oraz tylnego koła roweru. Wiąże się z tym również dokładność zmiany biegów za pomocą właśnie przerzutki tylnej. W przypadku nawet drobnych zakłóceń płynności zmiany tylnych biegów powinniśmy niezwłocznie poszukać przyczyny takich problemów. Rzadziej wynikają one z niewłaściwego naciągu linki. Najczęściej winnym całego zamieszania jest skrzywiony hak przerzutki, zwykle do wnętrza roweru, czyli innymi słowy w stronę koła tylnego. Może być wiele przyczyn takiego stanu rzeczy. Zazwyczaj jest on następstwem przewrócenia się roweru, kraksy, niewłaściwego transportowania bądź przechowywania naszego pojazdu. Takie zdarzenia mogą prowadzić do poważnych konsekwencji. Do najbardziej dotkliwych



skutków skrzywienia haka należy zaczepienie wózka przerzutki o szprychy koła tylnego. Może to prowadzić do tego, że łańcuch spadnie pomiędzy zębatki i szprychy. Jeśli będziemy mieli mniej szczęścia, spowoduje to zerwanie haka przerzutki, pogięcie przerzutki i łańcucha, a także zerwanie szprych, o bolesnych konsekwencjach dla rowerzysty nie wspominając.

Niewłaściwe użytkowanie łańcucha

Łańcuch to być może najbardziej istotny element napędu roweru. Od jego stanu zależy to, czy rower pojedzie lekko, oraz czy biegi będą działać płynnie. Duży wpływ na działanie łańcucha ma jego smarowanie. Suchy łańcuch porusza się z oporami wynikającymi ze wzmożonego tarcia pomiędzy jego elementami, co przekłada się na podsakowanie i przeskakowanie zatartych ogniw. Równie szkodliwe jest nadmierne smarowanie łańcucha, które sprawia, że przykleja się do niego brud, pył czy piasek. W efekcie tworzy się swego rodzaju pasta ścierna wnikająca również do wnętrza łańcucha. I właśnie ta maź gromadząca się na łańcuchu powoduje największe szkody w napędzie naszego roweru. Sworznie łańcucha wycierają się, powodując jego tzw. wyciągnięcie, co skutkuje zwiększeniem długości pojedynczych ogniw, które przestają pasować do zębatek, jednocześnie je niszcząc.

Hamulce i ich niewłaściwa obsługa

Z punktu widzenia bezpieczeństwa hamulce w rowerze są najważniejsze, ponieważ umożli-

wiają zatrzymanie pojazdu wtedy, gdy zajdzie taka potrzeba. Można więc łatwo wywnioskować, że każda czynność prowadząca do zmniejszenia siły hamowania jest jak najbardziej niepożądana. Mimo to rowerzyści, często nieświadomie, osłabiają zdolność swojego dwukołowca do skutecznego hamowania. Zwykle szkodzą hamulcom, wykonując czynność, która nie powinna mieć z nimi żadnego związku. Chodzi o smarowanie łańcucha, ale nie tradycyjną metodą – oliwką po kropelce na sworznie – tylko nowocześnie smarem w aerozolu. Drobinki takiego smaru trafiają nie tylko na łańcuch, ale również na inne części roweru, m.in. na tylną obręcz i tylną tarczę hamulcową, a to już znacząco wpływa na jakość funkcjonowania hamulca tylnego. W przypadku hamulca typu cantilever czy V-brake problem ten można usunąć tylko siłą, ponieważ trzeba odtłuścić obręcz i klocki hamulcowe. Jeżeli chodzi o hamulce tarczowe, rozwiązanie problemu wymaga nie tylko odtłuszczenia tarczy i zacisku, ale również inwestycji w nowe klocki hamulcowe, gdyż klocki raz zatłuszczone nie nadają się ani do odtłuszczenia, ani do dalszego użytkowania.

Innym „przestępstwem” wobec hamulców jest brak kontroli zużycia klocków, co przekłada się na niszczenie obręczy bądź tarczy hamulcowej, zależnie od typu hamulca. W klocku hamulcowym po zużyciu się okładziny odsłania się stalowy element konstrukcyjny, który trąc o obręcz lub tarczę, doprowadza do ich zniszczenia.



Źle traktowane manetki, linki, pancerze

Elementy te są odpowiedzialne za funkcjonowanie biegów i hamulców mechanicznych. Zabrudzone, zaśniedziałe bądź nawet zardzewiałe linki przerzutek czy hamulców utrudniają, a nawet uniemożliwiają zmianę biegów czy hamowanie. Należy więc stale kontrolować stan tych elementów. Innym przewinieniem wobec naszego pojazdu jest kompensowanie zużycia klocków hamulcowych nie poprzez podciągnięcie linki przy zacisku, ale poprzez wykręcanie regulatora przy klamce, co prowadzi do jego nadmiernego wykręcenia, a tym samym zniszczenia gwintu. Podobne zjawisko zachodzi również przy manetkach przerzutek. ■

Mechanik rowerowy z wieloletnim doświadczeniem, pracownik sklepu Bike Atelier w Gliwicach, z wykształcenia specjalista od maszyn. Rowerzysta z 40-letnim stażem, gitarzysta i miłośnik dobrej muzyki.



MAREK BINIEK

AUTOR

Hiszpania

na dwóch kółkach



Chcieliśmy poznawać świat aktywnie. Wybraliśmy się więc do królestwa Hiszpanii, wsiedliśmy na rowery i sprawdziliśmy, czy to, co się o tym miejscu mówi, jest prawdą.

Zapraszamy na Półwysep Iberyjski, na Costa Blanca – do Alicante, Murcii i Cartageny. Hiszpania to między innymi wspaniałe wybrzeże, które ma do zaoferowania kilometry doskonałych plaż. Costa Blanca to w dosłownym tłumaczeniu „białe wybrzeże”. Jest tak nazywane ze względu na białe kwiaty migdałowca, bielone domki, wapienne skały, jasne światło słoneczne i czysty, biały piasek okolicznych plaż. Hiszpania widziana z siodełka może zachwyć. Sami już nie wiemy, jakie mieliśmy wyobrażenie o tym kraju. Pewnie podświadomie oczekiwaliśmy gorącego klimatu i spokojnego trybu życia w klimacie *todo mañana*. Ponadto wiele razy słyszeliśmy, że Hiszpania to jedno z tych miejsc, które można nazwać rajem dla rowerzystów. To właśnie stąd wywodzi się wielu świetnych kolarzy czy triathlonistów, to właśnie tutaj najlepsze zawodowe grupy kolarskie szykują się do najważniejszych wyścigów. Mieliśmy szansę przekonać się, czy owa Hiszpania rzeczywiście jest tym rajem, za który się ją uważa.

Bez wątplenia słońce to dla nas podstawa udanych wypraw rowerowych. Nawet jeśli żar leje się z nieba i mocno wysusza, wystarczy tylko pilnować odpowiedniego poziomu nawodnienia. Przyjemniej podziwiać też wtedy skąpane w słońcu widoki, którymi łatwo zachwycić się na Półwyspie Iberyjskim. Nie boimy

się poruszać tamtejszymi drogami krajowymi, bo rowerzysta jest na nich tak samo ważny jak kierowca samochodu, a może nawet i ważniejszy. Podczas naszych wypraw rowerowych ani razu nikt na nas nie zatrąbił, nie zwyzywał, nie zajeżdżał nam drogi. Takie sytuacje są w Hiszpanii równie często spotykane jak opady śniegu. Nie brakuje za to wielu innych rowerzystów czy kolarzy w różnym wieku. Można się z nimi złączyć w jedną grupę i jechać wspólnie, ile sił wystarczy. A po wszystkim nie ma chyba nic lepszego niż łyk zimnego piwa, które chłodzi po upalnych kilometrach i zwiększa apetyt na kolejne.

Aby jak najlepiej połączyć aktywność fizyczną z poznawaniem nowych miejsc, stworzyliśmy bazę niedaleko miejscowości Torrevieja na Costa Blanca, mieszczącą się zaledwie 300 metrów od plaży. Co roku organizujemy około 15 wypraw stacjonarnych po tym wybrzeżu, a także rowerowe zwiedzanie Hiszpanii wzdłuż wybrzeża od Barcelony po Gibraltár. Gorąco polecamy taki sposób poznawania Hiszpanii i serdecznie zapraszamy do niego i Was. ■



SEBASTIAN
ŁASZEWSKI



LECH
ANDRZEJEWSKI

www.bike-adventure.pl

AUTORZY



JAK PRZEWOZIĆ ROWER?



Wakacje z rowerem, wyjazd na wyścig czy weekendowa eksploracja nowych tras – to coraz popularniejsze sposoby spędzania czasu wśród miłośników dwóch kółek w Polsce. Aby czerpać z nich pełną przyjemność, dobrze jest wybrać odpowiednią metodę przewozu roweru.

Osoby preferujące transport samochodowy mają do wyboru kilka możliwości. Rower można umieścić bezpośrednio we wnętrzu auta. To rozwiązanie jest jednak dalekie od ideału. Łatwo jest ubrudzić wnętrze pojazdu, rower zabiera także cenną przestrzeń, która może być bardzo przydatna szczególnie przy dłuższych wyjazdach. Alternatywą jest specjalistyczny sprzęt – specjalne uchwyty dachowe oraz bagażniki na hak i na tylną klapy. O czym powinniśmy pamiętać, decydując się na zakup takiego sprzętu? Jak tłumaczy Jacek Radosz, ekspert firmy Taurus specjalizującej się w produkcji i dystrybucji m.in. bagażników do przewozu rowerów, podstawą jest dokładne przemyślenie potrzeb, czyli określenie przewidywanej liczby przewożonych rowerów i częstotliwości wyjazdów. Istotne jest też sprawdzenie wagi posiadanych jednośladów, co może mieć kluczowe znaczenie przy doborze sposobu ich transportu.

DACH

Jedną z najpopularniejszych metod przewozu rowerów jest wykorzystywanie specjalnych uchwytów montowanych na dachu samochodu. Jak wyjaśnia Jacek Radosz, koszt dobrej jakości uchwytu to ok. 200 zł, przy czym jeden uchwyt pozwala na transport jednego roweru, a użytkownik musi posiadać bagażnik bazowy, na który zamocuje uchwyt. – Jeśli decy-

dujemy się na uchwyt rowerowy, pamiętajmy o dopuszczalnym obciążeniu dachu. Gdy limit wynosi np. 50 kg, to przewóz czterech rowerów, które ważą po ponad 15 kg każdy, byłby poważnym zagrożeniem dla bezpieczeństwa – mówi ekspert firmy Taurus.

HAK

Droższe rozwiązanie stanowią bagażniki na hak holowniczy, w tym specjalne platformy, na których mocuje się rowery, oraz tzw. wieszaki, które pozwalają zamontować jednoślady za ramę (koła wiszą w powietrzu). Bagażniki wymagają posiadania haka samochodowego i także w ich przypadku znaczenie mają limity obciążeń. – Na rynku można znaleźć sporo różnego rodzaju bagażników. Niektóre pozwalają na jednoczesny przewóz dwóch rowerów, ale nie brakuje konstrukcji umożliwiających transport trzech czy czterech rowerów. Zróżnicowane są również ceny, na co wpływ mają m.in. zastosowane technologie i zabezpieczenia. Koszt bagażników to średnio od ok. 400 do 3000 zł – tłumaczy Jacek Radosz.

TYLNA KLAPA

Trzecią możliwością są bagażniki montowane na tylnej klapie samochodu. Z reguły pozwalają na równoczesny przewóz dwóch-trzech rowerów.



Warto pamiętać, że takie bagażniki nie są przystosowane do każdego modelu samochodu, przed zakupem trzeba więc sprawdzić, czy będą kompatybilne z autem. – Zdecydowana większość dostępnych modeli wymaga mocowania rowerów z góry, czyli tak jak w przypadku tzw. wieszaków. Ceny takich bagażników są również bardzo zróżnicowane i wahają się od ok. 300 do 1300 zł – dodaje ekspert firmy Taurus. ■

Wielbiciel sportu i aktywnego wypoczynku, od kolarstwa, przez bieganie, aż po kitesurfing. W pracy pomaga realizować sportowe pasje innych.



ROBERT SENZEK

KONSULTACJE

KOLARSTWO

Kolarstwo zawodowe kryje za sobą wiele tajemnic, które są trudne do rozwikłania dla kibica rozpoczynającego swoją przygodę z tym sportem. Czas to zmienić. Oto kilka odpowiedzi na najczęściej zadawane pytania podczas wyścigu.

CZEMU KOLARZE GOŁĄ NOGI?

Z kilku powodów. Po pierwsze, rany goją się szybciej, gdy noga jest łyśa. A ran, tzw. szlifów, w tym sporcie jest sporo. Każdy kolarz przynajmniej raz w sezonie przejedzie się po asfalcie z prędkością 50 km/godz., więc to, że rana będzie, jest praktycznie pewne. Po drugie, goli się, żeby się lepiej masowało. Dzięki temu i masażyści ma łatwiejszą pracę, i kolarz nie odczuwa bólu z powodu wrywanych włosów. Zawodowi kolarze są masowani po każdym etapie, więc dosyć często. Wystarczająco cierpią podczas wyścigu, by cierpieć także po nim. Po trzecie – i to dotyczy głównie kolarzy górskich – błoto i piasek łatwiej odpadają, jeśli tyłka jest gładka. Na włosach zatrzymują się także malutkie meszki, które potrafią masowo oblepić owłosioną nogę. Po czwarte i najważniejsze, bo tak noga ładniej na rowerze wygląda. Jak wykazały badania, ogolona noga jest też bardziej aerodynamiczna, ale nie jest to bezpośredni powód, dla czego kolarze się gołą.

JAK ONI JEDZĄ?

Na rowerze. Oczywiście nie ma zupy, drugiego dania i deseru, a bułka z dżemem, banany, gofry czy ciastka. Do tego są specjalne batony energetyczne i żele, dzięki którym zawodnik dostaje szybkiego przyływu energii. Poziom tkanki tłuszczowej u kolarzy często wynosi ok. 5-6%, ale jedzą, jakby to miało być 30-40%. Mają obfite śniadanie, jedzą jeszcze w drodze na wyścig, w czasie wyścigu, w drodze do hotelu wpakują w siebie ryż z tuńczykiem, a po masażu idą na kolację, gdzie najczęściej jest makaron z oliwą albo ryż i łosoś. Wszystko w porcjach XL. Trudno się dziwić, jeśli ścigają się średnio 4-5 godzin dziennie i spalają w tym czasie ok. 5000-6000 kcal.



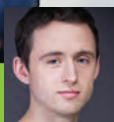
foto: BettiniPhoto

JAK SIKAJĄ?

Wyścigi trwają od 2-3 do 6-7 godzin. W tym czasie musi się zachcieć, tym bardziej, że kolarze dużo piją, a nie wszystko można wypocić. Co prawda w spodenkach jest wkładka, którą często nazywa się pieluchą, ale nie należy traktować tego dosłownie. Nikt do niej nie sika. Kolarze często wykorzystują momenty przestoju w wyścigu, np. gdy oderwie się uciezka, i zatrzymują się wtedy za potrzebą. Czasami po prostu tak wychodzi. Jeden się zatrzyma, zatrzyma się drugi, ktoś zobaczy, że ktoś już zaczął „blok sikający”, więc zatrzymują się kolejni. Czasami postój robi sobie pół peletonu. Wtedy grupa się nie ściga i bardzo łatwo wraca się do stawki.

W wyścigach, w których jest duża presja i bardzo szybkie tempo od samego startu, liderzy ekip czasami nawet nie schodzą z roweru, by nie tracić dystansu do peletonu. Obok kapitana jedzie wtedy kolega z drużyny, który go pcha, a sikający obraca się w stronę pobocza, naciąga spodenki i robi, co trzeba. Istnieje również ciekawa, ale mało znana metoda „na bidoń” – wkłada się odkręcony bidoń do spodenek, celuje do otworu, a po załatwieniu potrzeby wyrzuca się bidoń do rowu. Nie tracimy w ten sposób dużego dystansu do grupy, ograniczymy stres związany z koniecznością obnażania się podczas jazdy oraz unikniemy ewentualnej kary za sikanie w niedozwolonych miejscach (tam, gdzie stoją kibice).

Autor blogu
2breakaway.eu



AUTOR

ADAM SIKORA



BEZ TAJEMNIC

ILE ONI JEŹDŹĄ W TAKIM RAJDZIE?

Przede wszystkim nie w rajdzie, tylko wyścigu, na etapie czy ewentualnie w zawodach. W etapach/wyścigach ze startu wspólnego – od 100 do 250 km. Tak, na raz, bez przerw. Dla zawodowego kolarza przejechanie takiego odcinka nie stanowi większego problemu. Problemem jest przejechać go w mocnym tempie, szczególnie w końcówce. Jazdy indywidualne na czas liczą od 2 do 60 km. Jest krócej, ale przez to, że jedzie się samemu i praktycznie cały czas „na maksa” (inaczej „w trupa”), jest bardzo ciężko. Długości treningów nie różnią się wiele od długości wyścigów, zatem podczas tygodnia bez startów kolarze pokonują ok. 1000 km. Łącznie na siodełku spędzają wtedy ok. 30 godzin.

ILE WAŻY ROWER KOLARZA?

W profesjonalnym peletonie jest limit dla wagi minimalnej i wynosi 6,8 kg. Wszystkie rowery zawodowców właśnie tyle ważą. Ustalono taki poziom, by producenci rowerów nie prowadzili wojny wagowej kosztem bezpieczeństwa zawodników. Im lżejszy rower, tym szybciej może jeździć (teoretycznie, bo liczy się też jego sztywność). Jak szybko na nim jeżdżą? Na zjazdach nawet do 120 km/godz. W sprincie około 60-70 km/godz. a przeciętne na wyścigu zwykle oscylują w granicach 38-46 km/godz.

Ciśnienie w oponach to 8-10 atmosfer – o to głównie pytają mężczyźni w średnim wieku. I zawsze są zaskoczeni, bo w samochodzie mają ok. 2. Ile rower zawodowca ma przerzutek? Kolarski żart mówi, że wszystkie. Liczba kombinacji przełożeń nie ma większego znaczenia. Znaczenie ma liczba „zębów” w zębatce (czyli jej wielkość). Kolarze zmieniają zębatki w zależności od trudności wyścigów.



fol. BettiniPhoto

O CO CHODZI W TYM SPORCIE?

Wbrew pozorom w kolarstwie jest sporo elementów taktycznych. Jest to też bardzo zespołowa dyscyplina, gdyż koledzy z ekipy pomagają swojemu liderowi – najsilniejszemu w drużynie. Robią to poprzez osłanianie go od wiatru, branie na siebie oporów powietrza i tworzenie przed nim tzw. cienia aerodynamicznego, przywożenie picia i jedzenia, udostępnienie swojego roweru, jeśli lider miał krakę czy awarię itd.

Jeśli ktoś pozna specyfikę kolarstwa, wtedy oglądanie go stanie się zdecydowanie ciekawsze. W wyścigach etapowych, takich jak Tour de France czy Tour de Pologne, trwa walka nie tylko o zwycięstwo etapowe, ale też w końcowej klasyfikacji generalnej, punktowej czy też górskiej. Cała drużyna jest wtedy podporządkowana swojemu liderowi i wszyscy starają się, by ich kapitan osiągnął założony cel. Na koniec nagrody finansowe dzielone są po równo na wszystkich członków zespołu. W wyścigach jednodniowych cel jest przeważnie jeden – stanąć na podium, gdyż zwykle nie ma dodatkowych klasyfikacji.

Najczęściej wyścigi rozstrzygają się na końcowych kilometrach, i to wtedy liderzy włączają najwyższy bieg i przechodzą do ataku. We wcześniejszych etapach rywalizacji atakują mniej znani zawodnicy, którzy chcą się pokazać. Liczą oni na to, że peleton zbyt późno zacznie ich gonić i zdołają przyjechać na metę przed nim.



fol. BettiniPhoto

DLACZEGO KOLARZE JEŹDŹĄ W TAKICH OBCISŁYCH STROJACH?

Chodzi zarówno o aerodynamikę, jak i o wygodę – jazda w obcisłych spodenkach zapobiega otarciom i nie ogranicza ruchów. Komfort musi być na pierwszym miejscu i fakt, że strój może nie wydawać się najbardziej męski, spada na dalszy plan. Kolarze pogodzili się też z tym, że kolory koszulek liderów różnych klasyfikacji są dosyć krzykliwe i na pierwszy rzut oka nie przystają prawdziwemu mężczyźnie. W największym Tour de France koszulka jest żółta, w Giro d'Italia różowa, a mistrz świata zakłada koszulkę w kolorach tęczu. Barwy dwóch pierwszych wynikają z tego, że na początku te dwa wyścigi organizowane były przez gazety. Francuskie „L'Auto” wydawane było na żółtym papierze, a włoska „La Gazzetta dello Sport” na różowym. Kolory tęczu to natomiast kolory Międzynarodowej Unii Kolarskiej.

Niezależnie od stroju, kolarze wciąż należą do najtwardszych sportowców. Trenują po 5-6, a nawet 8 godzin dziennie, ścigają się niezależnie od pogody, czasami przez trzy tygodnie zaledwie dwoma dniami przerwy, a jedynym argumentem, który może przekonać zawodnika do wycofania się z wyścigu, jest jego złamana kończyna. A często nawet i to nie jest wystarczające do rezygnacji z dalszej jazdy.



RYDUŁTOWY ROWERAMI STOJĄ

Gdyby na mapie Polski szukać miejscowości, które rower mogłyby mieć w herbie, śląskie Rydułtowy byłyby poważnym kandydatem do takiego zaszczytu. Duża w tym zasługa Cykloklasy Merida.

– 33 dziewczynki i jeden trener to, krótko mówiąc, kolorowy zawrót głowy – uśmiecha się Dariusz Skupień, wychowawca zawodniczek Cykloklasy Merida, pierwszych klas kolarskich dla dziewczyn na poziomie szkół podstawowych w Polsce. W marcu 2015 r. jedna z czołowych dwukołowych marek świata wsparła klasy w Rydułtowach swoimi rowerami górskimi i szosowymi, a także strojami kolarskimi, oficjalnie inaugurując działalność Cykloklasy Merida. Pionierski projekt to spore wyzwanie, jednak wypełniony nie tylko sportowymi sukcesami sezon wystawia organizatorom przedsięwzięcia jak najlepsze świadectwo. Do wyobraźni wielu pasjonatów kolarstwa najmocniej mogą przemówić liczby przedstawiające miarę dobrych startów i włożony w nie wysiłek. – W sezonie 2015 wystartowaliśmy w 44 wyścigach szosowych, MTB oraz crossowych. W większości zawodów dziewczęta zajmowały wszystkie stopnie podium – przyznaje Skupień.

Młode adeptki kolarstwa mogą się pochwalić m.in. medalami mistrzostw Polski szkółek kolarskich czy tytułami mistrzyni Śląska, jednak prawdziwy popis swoich umiejętności dały podczas Nutella Mini Tour de Pologne, w każdym wyścigu z tego cyklu osiągając świetne wyniki. – Najmilej wspominamy start w Nowym Sączu, gdzie 8 naszych zawodniczek zameldowało się w pierwszej „10” klasyfikacji dziewcząt w wieku 11-12 lat – mówi Skupień. Dziewczyny z Rydułtów zajęły wówczas całe podium, podobnie

jak w Zakopanem. Podczas finału Nutella Mini Tour de Pologne w Krakowie zawodniczki Cykloklasy Merida finiszowały na dwóch pierwszych pozycjach. – Najbardziej cieszy mnie fakt, że duża grupa naszych dziewczyn potrafi zameldować się na mecie zawodów w ścisłej czołówce krajowej – nie kryje zadowolenia ich trener.

WYŚCIGI TO NIE WSZYSTKO

Dla pomysłodawców innowacyjnych klas zwycięstwa w wyścigach nie są celem samym w sobie. – Uzupełnieniem 6 godzin zajęć szkolenia sportowego tygodniowo są obozy kondycyjne, a także starty w zawodach. Wszystkie te działania pozwalają na ciągły rozwój dziewcząt, które poprzez zabawę są wprowadzane stopniowo w kolarski świat – tłumaczy wychowawca zawodniczek ze Szkoły Podstawowej nr 1 w Rydułtowach. – Głównym celem działalności Cykloklasy Merida jest promocja zdrowego stylu życia poprzez rozwijanie zainteresowań z zakresu jazdy na rowerze i rozwoju motorycznego w złotym wieku dziecka – dodaje. Stara się on kształtować w dzieciach rowerową pasję, która będzie im towarzyszyła przez całe życie. – Gdy rower stanie się ich przyjacielem, rozwinię ich nie tylko pod względem motorycznym, ale stanie się też drogą do realizacji marzeń, będzie wzmacniał ich psychikę. Nauczy, że praca włożona w przygotowania procentuje sukcesami, sprawi satysfakcję i zmotywuje



do dalszych działań – wylicza Skupień. Wie co mówi, doświadczony wychowawca i trener kolarstwa przez dotychczasowe 24 sezony rozwijał dwukołową pasję ok. tysiąca dzieci. Obecnie w swej pracy najmocniej skupia się na uczennicach 4., 5. i 6. klasy SP nr 1 w Rydułtowach. – Bardzo mi się podoba jego spokój, mobilizuje nas do pracy, ale rozumie też, gdy ktoś ma gorszy dzień – przyznaje Agnieszka Bolenda, jedna z podopiecznych Skupnia.

Zakochana w kolarstwie jest także dyrekcja szkoły i władze miasta. – Najlepsza inwestycja to inwestycja w młodych. W Rydułtowach pamiętamy o tej dewizie i realizujemy ją, inwestując w sport i rekreację młodych – przyznaje Kornelia Newy, burmistrz 22-tysięcznego miasta. Wychowawcy w SP nr 1 w Rydułtowach kładą nacisk nie tylko na rozwój sportowy. Aby uczęszczać do kolarskich klas, trzeba wykazać się zarówno sprawnością, jak również dobrymi wynikami w nauce. – Dziewczyny musiały pogodzić codzienną naukę z treningami i wyjazdami na zawody. Nauczyły się, że dzięki chęci i ciężkiej pracy można osiągnąć swój cel – podkreśla Ilona Lemiesz, dyrektor rydułtowskiej szkoły.

PATRONI NA MEDAL

– To dla mnie zaszczyt, że mogę być patronką honorową Cykloklasy Merida – mówi Gunn-Rita Dahle Flesjaa, najbardziej utytułowana kobieta w historii

kolarstwa górskiego. Drugą patronką, obok zawodniczki Multivan Merida Biking Teamu, jest Eugenia Bujak z BTC City Ljubljana, mistrzyni Europy na torze oraz mistrzyni Polski na szosie w wyścigu ze startu wspólnego i jeździe indywidualnej na czas, która jest żywym przykładem na to, że dziewczyny z Rydułtów są pod właściwą opieką. – Dariusz Skupień to mój pierwszy trener. Tak naprawdę to on nauczył mnie jeździć na rowerze. Nauczył mnie przede wszystkim spokoju, nigdy nie robiłam nic na siłę. Przez te wszystkie lata trenowałam odpowiednio do wieku, dzięki czemu wciąż się rozwijam – mówi Eugenia Bujak. W maju ub.r. odwiedziła ona Cykloklasę Merida, udzieliła dziewczynom, które chciałyby pójść w jej ślady, wielu cennych wskazówek i potrenowała z nimi.

Rodzinkiem patronującym kolarskim klasom z Rydułtów jest Przemysław Niemiec, zwycięzca etapowy Vuelta a Espana i 6. zawodnik Giro d'Italia, ambasador Meridy w Polsce. Także i on odwiedził Cykloklasę Merida. – Wszystkie byłyśmy pod jego wrażeniem, to kolarz światowej klasy – przyznaje Emilia Ryszka, jedna z młodych zawodniczek. – Takie spotkania bardzo motywują do dalszej pracy treningowej – dodaje jej koleżanka, Agnieszka Bolenda. O tym, że dwukołowej pasji dziewczyny z Rydułtów wystarczyłoby do obdzielenia kilku kolarskich szkółek, można się było przekonać, gdy podczas spotkania nadszedł czas na rozmowę z patronem. – Jak wygląda dzień zawodowca w trakcie sezonu i po nim? Co jeść, jak odpoczywać i ile spać? Ile godzin dziennie Pan trenuje? Z jaką kadencją najczęściej Pan jeździ? Ile kalorii dziennie Pan potrzebuje? Czy dobrze się Pan uczył? Czy słuchał Pan swoich rodziców? – pytały zawodniczki Cykloklasy Merida. Niemiec z uśmiechem udzielał wyczerpujących odpowiedzi. – Bardzo się cieszę, że powstała taka inicjatywa jak Cykloklasa Merida. Jestem pod dużym wrażeniem tego, co tu zobaczyłem – powiedział kolarz Lampre-Merida.

RADOŚĆ Z JAZDY TO PODSTAWA

– Nasi patroni honorowi to sportowcy, którzy dzięki sumiennej pracy osiągnęli sukces i stali się wzorem do naśladowania – uważa Dariusz Skupień, który wierzy, że talent poparty odpowiednim wysiłkiem może przynieść znakomite rezultaty. Z dotychczasowych jest bardzo zadowolony. – W ostatnim roku



w pełni zrealizowaliśmy założone cele. Dziewczęta odpowiedzialnie podchodzą do treningów, uczestniczą w rywalizacji oraz organizacji zawodów. Potrafią zwyciężać, ale, co ważniejsze, potrafią też doceniać sukcesy innych i rywalizują w duchu fair play – podkreśla Skupień. Trener i jego podopieczne nie spoczywają jednak na laurach. Zima była w Rydułtówach czasem skrupulatnie zaplanowanych przygotowań do nowego sezonu. – Każda z nas otrzymała szczegółowy plan treningowy – mówi Emilia Ryszka. Różne metody treningu, jazda z odpowiednią kadencją czy w określonych zakresach tętna nie stanowią dla młodych zawodniczek żadnej tajemnicy. – Mamy zajęcia ogólnorozwojowe, sporo gramy w siatkówkę, trenujemy marszobiegi, jeździmy na rowerach MTB, a główne treningi wykonujemy w naszej salce z rolkami treningowymi i rowerami stacjonarnymi – Agnieszka Bolenda wymienia różnorodne formy zimowych przygotowań. Dobre efekty powinno przynieść także tygodniowe zgrupowanie Cykloklasy Merida podczas zimowych ferii.

W poważnym podejściu do treningów nie brakuje jednak miejsca na zabawę, w której pomagają dziewczynki treningowy każdej z dziewczyn. – Kolorujemy poszczególne kratki opisujące treningi i wstawiamy buźki, które pokazują, jak się czułyśmy na zajęciach – mówi Emilia Ryszka. Podobnie jak jej koleżanki, z utęsknieniem wypatruje już wiosennych promyków słońca zwiastujących pierwsze wyścigi. – Czasami odwiedzamy nasze meridki w magazynie sprzętu. Są wyczyszczone i gotowe do sezonu, nie możemy się doczekać, by śmigać na nich w wyścigach – przyznaje rozmarzona Agnieszka Bolenda. Nie byłoby jednak śmigania bez odpowiedniego podejścia i czerpania przyjemności z każdego treningu. Pytany o główne zadanie, które postawił przed dziewczynkami na okres przygotowawczy, Dariusz Skupień bez wahania odpowiada: radość z jazdy na rowerze! ■

Specjalista ds. PR Merida Polska. Miłośnik jazdy na szosie, dobrych brzmień i dobrych lektur. Emerytowany DJ, początkujący perkusista.



MATEUSZ MUSIOŁ

AUTOR



Aby trening jak najlepiej służył zamierzonym celom,
warto przestrzegać zasad, które pomogą
je osiągnąć.



KARDIO CZY INTERWAŁY?

SPALAJ TŁUSZCZ Z GŁOWĄ

Trening aerobowy (kardio) oraz interwałowy cieszą się obecnie największą popularnością spośród wysiłkowych metod redukcji poziomu tkanki tłuszczowej. Wobec zalewu sprzecznych informacji, a także wzmożonej wiosennej aktywności treningowej, warto poznać fakty i mity dotyczące tych dwóch metod.

Klasyczny wysiłek aerobowy posiada wiele zalet. Należą do nich łatwość wykonywania (jazda na rowerze, pływanie czy trucht), brak specyficznych wymagań kondycyjnych oraz to, o co w głównej mierze chodzi, czyli spalanie tkanki tłuszczowej. Proces ten zachodzi jednak wyłącznie podczas konkretnej sesji treningowej i kończy się z jej zakończeniem. Ponadto organizm bardzo szybko adaptuje się do tej formy wysiłku i dla większej skuteczności wymaga od nas wejścia na wyższy poziom. Łatwo wydłużyć czas jazdy na rowerze z 30 do 40 minut, jednak idąc tym tokiem rozumowania, wydłużaniu może nie być końca. Niestety wysiłek kardio nie jest wolny od poważniejszych wad. Stosowany z dużą częstotliwością, niesprzyja budowaniu masy mięśniowej. Co więcej, może wręcz prowadzić do jej zmniejszenia ze względu na wysoki poziom produkowanego kortyzolu, czyli hormonu, który degradowuje nasze aminokwasy mięśniowe (mięśnie).

INTERWAŁY, CZYLI PRAWDZIWY HIIT

Zgoła inną metodą treningu jest interwał, czyli trening HIIT (z ang. *high intensity interval training*). Charakteryzuje się on zmienną intensywnością pracy. Oczywiście trucht wykonywany naprzemiennie z marszem również posiada jego cechy, lecz by mówić o spektakularnych efektach spalania tkanki tłuszczowej, musimy go rozpatrywać w o wiele wyższej intensywności. Do zalet interwałów bez wątplenia należy oszczędność czasu. Ta forma ruchu nie powinna bowiem przekraczać 20 minut. Trening interwałowy wywiera znaczący wpływ na nasz metabolizm. Nie dochodzi do spalania tkanki tłuszczowej bezpośrednio podczas wysiłku, lecz dopiero po jego zakończeniu i proces ten trwa do 24 czy nawet 48 godzin. Nagromadzenie się powysiłkowych metabolitów prowadzi bowiem do znaczącego wzrostu konsumpcji tlenu, co pociąga za sobą długofalowe wykorzystanie tkanki tłuszczowej jako źródła energii. Dodatkowo trening interwałowy powoduje wzrost produkcji testosteronu, hormonu odpowiedzialnego m.in. za budowanie mięśni, oraz hamuje produkcję kortyzolu, opisanego już wcześniej. Ponadto organizm nie wykazuje szybkiej adaptacji do takiego wysiłku, a związane z nim możliwości postępu są niemal nieograniczone.

Może się wydawać, że trening interwałowy jest odpowiedni dla węższej grupy odbiorców niż aerobowy. Wysiłek kardio słusznie uważa się za bardzo wymagający. Osoby o niskim stopniu wytrenowania, o tyle czy w podeszłym wieku nie do końca powinny zaczynać od tej formy aktywności ruchowej swoją aktywność fizyczną w ogóle. Jeśli jednak zachowają przy niej zdrowy rozsądek i dostosują wysiłek do indywidualnych potrzeb, może się okazać, że przeciwwskazania te są bardzo względne i błędną przy korzyściach, które wiążą się z treningiem interwałowym.

JAK, ILE I KIEDY?

Aby trening jak najlepiej służył zamierzonym celom, warto przestrzegać zasad, które pomogą je osiągnąć. Dla optymalnego spalania tkanki tłuszczowej w treningu typu kardio intensywność powinna być utrzymywana na poziomie 70-75% maks. tętna (HR max), czyli ok. 130-140 uderzeń serca na minutę dla 30-letniej osoby. Wysiłek taki powinien trwać od 30 minut w górę. Trudno jednoznacznie wskazać podobne liczby opisujące idealny trening interwałowy. Jak wynika z przeprowadzonych badań, najbardziej efektywne są treningi HIIT trwające ok. 15 minut. W zależności od stopnia wytrenowania może to być np. 30 sekund wyjątkowo intensywniej jazdy na rowerze w terenie (podjazd, maksymalne tempo), przeplatanej 15 sekundami jazdy na minimalnym obciążeniu (minimalnej prędkości). Alternatywna może być konfiguracja: 1 minuta na 30 sekund (2 prędkości = 1 interwał). Treningi interwałowe powinniśmy rozpocząć od krótkiej rozgrzewki, która pomoże w adaptacji organizmu do wysiłku. Początkowo dobrze jest zaplanować jedną sesję interwałów w tygodniu, stopniowo zwiększając ich liczbę do dwóch i maksymalnie trzech treningów. Pamiętaj jednak należy, aby liczba interwałów w jednej sesji treningowej nie przekraczała 6-7. Trening HIIT najlepiej wykonywać 2 godziny po posiłku i nie powinno się go łączyć np. z treningiem siłowym czy poprzedzać aerobowym. Może być on wykonywany w domu (rowerek stacyjny/trenażer), w plenerze czy na siłowni z przyborami (hantle) bądź bez nich.

Właściwie przeprowadzony wysiłek interwałowy, którego celem jest redukcja poziomu tkanki tłuszczowej, powinien trwać maksymalnie do 20 minut. Na więcej po prostu nie powinniśmy mieć siły! Po interwałach zostaje już tylko tzw. powysiłkowa restytucja, czyli spadek tętna do określonego poziomu, i wydłużony czas zwiększonej aktywności metabolicznej organizmu. Tym samym nie można nie zgodzić się z faktem, że podczas naszego wypoczynku tłuszcz spala się sam. Taka rekomendacja przekonuje do interwałów najbardziej. ■



AERODYNAMIKA POMAGA ZWYCIĘZAĆ



Grupa Lampre-Merida wygrała w ubiegłym roku aż siedem etapów wielkich tourów. Na trzech etapach najważniejszych wyścigów sezonu kolarze włoskiej grupy triumfowali po solowych atakach, uciekając na aerodynamicznym modelu Reacto. – Każdego dnia na wielkim tourze staramy się podjąć najlepszą decyzję i wybrać dla każdego zawodnika właściwy rower – mówi Juergen Falke z biura badawczo-rozwojowego Meridy, według którego konkretne liczby udowadniają słuszność tych decyzji.



AUTOR

MATEUSZ MUSIOŁ

Specjalista ds. PR Merida Polska.
Miłośnik jazdy na szosie, dobrych
brzmień i dobrych lektur.
Emerytowany DJ, początkujący
perkusista.



Nelson Oliveira i jego Reacto
w drodze po zwycięstwo na
Vuelta a Espana.

fot. BettiniPhoto

Grupa Lampre-Merida w efektownym stylu zakończyła ubiegłoroczne zwycięstwa na wielkich tourach. Po spektakularnym 117-km solowym ataku odniósł je na 20. etapie Vuelta a Espana Ruben Plaza. – Wiedziałem, że atakowanie, gdy do mety pozostaje ponad 110 km, jest dosyć nierozsądne, ale czułem się bardzo dobrze i dobrze znałem trasę – powiedział na mecie Hiszpan. W skutecznej ucieczce wspomagał go aerodynamiczny model Meridy: Reacto. Tensam, na którym Plaza zwyciężył po ucieczce na 16. etapie Tour de France, i na którym Nelson Oliveira z Lampre-Merida wygrał po solowym ataku 13. etap Vuelty. – Reacto jest idealne dla sprinterów i zawodników w ucieczce. Pozwala kolarzowi zaoszczędzić do 20 watów mocy przy prędkości 50 km/godz. To różnica,

która może być decydująca podczas wyścigu – mówi Juergen Falke, dyrektor działu badawczo-rozwojowego Meridy. Z wyliczeń i testów opiniotwórczego magazynu „Tour” wynika, że aż 73% oporów działających na kolarza i jego sprzęt wynika z aerodynamiki zawodnika oraz konstrukcji roweru. Opory toczenia stanowią 17%, 7% to opory wynikające z konstrukcji kół, 3% oporów zależy od tarcia łańcucha, a mniej niż 1% wynika z tarcia łożysk.

WAŻNY WYBÓR KAŻDEGO DNIA

Gdy zawodnik na płaskiej czy pagórkowatej trasie walczy o powiększenie przewagi w ucieczce, aerodynamika nabiera kluczowego znaczenia. – Reacto bardzo pomaga, gdy przez wiele



Jan Polanc na finałowym podjeździe 5. etapu Giro d'Italia. Chwilę później wygra go na nowej Sculturze.

kilometrów trzeba toczyć bitwę z wiatrem. Do tego jest bardzo zrywnie, świetnie się prowadzi i pomaga atakować – uważa Matteo Bono z Lampre-Merida. W sezonie 2014 zasłynął on tym, że w prestiżowych klasykach Mediolan-San Remo i Liege-Bastogne-Liege przejechał w ucieczkach w sumie ok. 500 km. Nie dziwi więc waga, jaką Lampre-Merida przykłada do dostosowania roweru do trasy i predyspozycji danego zawodnika. – Każdego dnia staramy się podjąć najlepszą decyzję i wybrać dla każdego właściwy rower – podkreśla Juergen Falke, który doradzał kolarzom włoskiej grupy na ubiegłorocznych wielkich tourach. Taktyka precyzyjnego doboru roweru przyniosła znakomite rezultaty: w zeszłym sezonie ekipa Lampre-Merida zanotowała co najmniej jedno etapowe zwycięstwo na każdym z wielkich tourów, triumfując w nich siedmiokrotnie.

Zdaniem dyrektora działu badawczo-rozwojowego Meridy najlepszym przykładem powodzenia obranej strategii jest zwycięstwo Rubena Plazy na 16. etapie Tour de France. Hiszpan z impetem zaatakował 3 km przed końcem ostatniego podjazdu Col de Manse i na jego szczycie zameldował się z przewagą minuty nad pierwszą grupką pościgową. Na drodze do zwycięstwa w Gap musiał pokonać jeszcze 12 km zjazdów oraz wyjątkowo groźnego rywala: Petera Sagana, który kilka miesięcy później został mistrzem świata. Słownik rozpoczął brawurowy pościg, podejmując wielkie ryzyko, by dopaść Plazę. Kolarz Lampre-Merida zachował jednak bezpieczną przewagę i wjechał na metę 30 sekund przed Saganem. – Poprzez konkretne liczby mogę udowodnić, że etap mógłby się skończyć zupełnie inaczej, gdyby nie Reacto – przekonuje Juergen Falke.

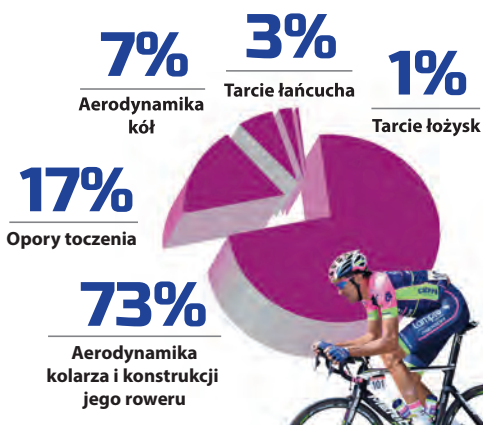
IM CIĘŻEJ, TYM ŁEŻEJ

Im cięższe podjazdy na trasie, tym większego znaczenia nabiera waga roweru i zmniejsza się rola aerodynamiki. – Lepsza aerodynamika wymaga większych przekrojów rur, co przekłada się na większą wagę modelu aero, takiego

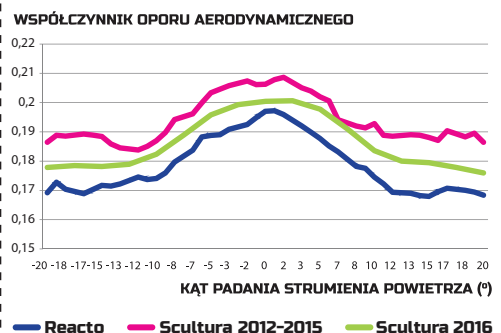
jak Reacto – tłumaczy Falke. Właśnie dlatego najlepszym wyborem na najcięższe górskie etapy jest lżejszy i bardziej uniwersalny rower, w przypadku grupy Lampre-Merida jest nim Scultura. To właśnie na niej Jan Polanc triumfował na 5. etapie Giro d'Italia z metą na 17-km podjeździe o śr. nachyleniu 5,4%. Choć debiutująca w tym wysiłku nowa wersja Scultury została stworzona z myślą o najtrudniejszych podjazdach, swoje zalety ukazuje nie tylko w górskim terenie. Kierunek prac projektantów Meridy nad tym modelem wyznaczało dążenie do poprawy aerodynamicznych osiągnięć jego poprzednika. – Nowa Scultura jest tak aerodynamiczna, jak to tylko możliwe. Opisujące to wyniki plasują się w połowie między wartościami osiąganymi przez poprzednią wersję roweru a rasowym modelem aero, czyli Reacto. W porównaniu do poprzedniczki, nowa Scultura pozwala zaoszczędzić kolarzowi średnio 10 watów mocy przy tej samej prędkości, co przekłada się na konkretne wyniki na trasie – mówi Juergen Falke. – To najbardziej zrównoważony rower szosowy w naszym portfolio. Jesteśmy bardzo zadowoleni z jego niskiej wagi, sztywności, komfortu i aerodynamiki – dodaje.

„Jest bardzo lekka, ale robi różnicę nie tylko pod górę. Jest bardzo wygodna i zwrotna, świetnie się prowadzi na zjazdach i przyspiesza tak, jak trzeba” – napisał o nowej Sculturze na blogu Przemysław Niemiec. Jako klasyczny góral najczęściej wybiera on właśnie Sculturę, również ze względu na wielki komfort, który zapewnia. Jednak także i on docenia aerodynamiczne zalety drugiego modelu. – Czuć, że ten rower jest bardzo sztywny i daje przewagę na płaskim. Jest agresywny i bardzo zrywny – powiedział o Reacto. Wyposażenie włoskiej grupy uzupełniały w ostatnim sezonie także inne modele Meridy: Ride na bruki i Warp TT do jazdy na czas. Taki zestaw pozwolił optymalnie wybierać sprzęt przez cały długi sezon World Touru. ■

OPORY WPŁYWAJĄCE NA JAZDĘ



AERODYNAMIKA SCULTURY I REACTO



PRACA NAD AERODYNAMIKĄ



O jak najlepszą aerodynamikę nowej Scultury walczone na dwa główne sposoby. Pierwszy z nich to CFD (ang. *Computational Fluid Dynamics*), czyli obliczeniowa mechanika płynów polegająca na szczegółowym badaniu aerodynamiki modelu dzięki odpowiedniej symulacji komputerowej. Drugim sposobem było wielokrotne testowanie prototypu nowej Scultury w tunelu aerodynamicznym. Pomagał w nim specjalny manekin, który kręcił korbami z odpowiednią kadencją.

INNymi SŁOWY, CZYLI SŁYNNI PISARZE O ROWERZE

A więc czytelniku i czytelniczko! Jeśli masz pieniądze, kupuj rower. Nie wyobrażaj sobie, że w nim siedzi diabeł, nie lękaj się trudów początkowej nauki, nie lekceważ go jako zabawkę, ale naucz się jeździć i wyjeżdżaj jak najczęściej i najdalej za miasto. W krótkim czasie zgrubieją ci mięśnie, odzyskasz sen, apetyt i dobry humor, staniesz się człowiekiem zdrowym, dzielnym i podziękujesz niżej podpisanemu, że cię tak gorliwie zachęcał.

Bolesław Prus

Kiedy jesteś przygnębiony, gdy dni są ponure, praca staje się monotonna i wydaje się, że nie warto mieć nadziei, po prostu wsiądź na rower i przejeźdź się wzdłuż drogi, nie myśląc o niczym innym, tylko o twojej przejażdżce.

Arthur Conan Doyle

To na rowerze możesz najlepiej poznać kontury kraju, ponieważ musisz spociec się w drodze na wzgórza i zjechać z nich. Dzięki temu zapamiętujesz je takimi, jakie naprawdę są. Jadąc samochodem, robią na tobie wrażenie tylko wysokie góry, a wspomnienia kraju, przez który przejechałeś, nie są tak dokładne jak te z roweru.

Ernest Hemingway

Rower to najwspanialszy wynalazek ludzkości.

William Saroyan

Wydaje mi się, że mam prawo do swojej porcji beztroski i nie ma nic złego w prostej chłopięcej radości.

Lew Tołstoj

w odpowiedzi na krytykę, z którą spotkał się, jeżdżąc na rowerze w wieku 67 lat.



ROWEROWY NIEZBĘDNIK RODZICÓW

DEKALOG RODZICA

1. Nigdy nie zmuszaj dziecka do jazdy na rowerze.
2. Zawsze pamiętaj o kasku.
3. Zbyt dużym lub za małym rowerem możesz dziecku zaszkodzić.
4. Chwal i doceniaj.
5. Nigdy nie wyśmiewaj.
6. Odblaski – dobra rzecz.
7. Jazda na rowerze to świetny sposób na rodzinną aktywność.
8. Przy zakupie pamiętaj, że rower musi się podobać głównie dziecku.
9. Cena to nie wszystko.
10. Wspólnie zadbajcie o rower.

CZAS NA ROWER



2-3 LATA

- dobry moment na rozpoczęcie przygody z rowerem
- idealny będzie rower biegowy, który kształtuje poczucie równowagi
- jazda na rowerze może stać się świetną zabawą
- alternatywny do wózka środek transportu malucha



4-6 LAT

- jeśli dziecko nie jeździło jeszcze na rowerze, to ostatni dzwonek, żeby to zmienić
- rower powinien być prawidłowo dobrany do wzrostu i umiejętności dziecka, jazda na zbyt dużym rowerze to naprawdę zły pomysł!
- dziecko chętnie zmierzy się z wyzwaniami – mile widziane będą wycieczki do lasu czy jazda przez tor przeszkód



7-9 LAT

- rewelacyjny czas na wspólne rodzinne wycieczki
- dziecko zaczyna być w pełni świadomym użytkownikiem roweru
- a może Twoja pociecha chciałaby spróbować swoich sił w pierwszych rowerowych zawodach?



10-12 LAT

- pierwszy krok w rowerową dorosłość
- dobrze jest dopasować rower do preferencji dziecka i nie wstrzymywać uzasadnionej przesiadki na większy, tym bardziej, że przy kołach w rozmiarze 26" istnieje znacznie większy wybór modeli
- rozważ jazdę dziecka rowerem do szkoły czy na zajęcia dodatkowe



WZROST	WIEK	ROZMIAR KÓŁ
130-155 cm	9-13 lat	24"
115-140 cm	6-10 lat	20"
100-115 cm	4-6 lat	16"
85-105 cm	2-4 lat	12"

BO KOCHAMY PRĘDKOŚĆ

Kolarstwo szosowe zdobywa serca polskich rowerzystów z zawrotną prędkością. Cóż jest w nim tak urzekającego? Prędkość właśnie!

Pamiętam rozmowę, którą odbyłem ponad dekadę temu z jednym z najważniejszych wówczas dystrybutorów rowerów na polskim rynku. Analizowaliśmy wspólnie ten rynek, którego struktura przedstawiała się nad wyraz prosto – jeździło się na „góralach”, i kropka. Rowery szosowe stanowiły pomijalny segment rynku, zupełnie nieatrakcyjny dla większości klientów, a tym samym dla sprzedawców. Mój rozmówca wskazywał na główne przyczyny tego stanu, m.in. złą jakość dróg i poczucie zagrożenia ze strony kierowców. Pewnie upraszczał nieco sprawę, ale trudno było się z nim nie zgadzać. Co więcej, wydawało się wtedy, że tendencja się utrzyma, MTB będzie się wciąż rozwijać, a trącąca myszką „szosa” nigdy nie powróci do dawnej świetności.

SKĄD TA REWOLUCJA?

Taki stan rzeczy utrzymywał się jeszcze przez długie lata, aż wreszcie coś się zmieniło. Ni stąd, ni zowąd szosa wróciła do łask. Zaczęło się to dziać zupełnie niedawno, dosłownie dwa-trzy lata temu, ale za to niezwykle dynamicznie. Dziś na polskich drogach możemy spotkać tak wielu szosowców, że w porównaniu do jeszcze niedawnej sytuacji możemy mówić o rewolucji. Skąd ten nagły zwrot?

Tak, poprawił się komfort jazdy na wyremontowanych szosach. Strach przed nieodpowiedzialnymi kierowcami zmalał, bo i kultura motoryzacyjna w naszym kraju systematycznie się polepsza. Co istotne, polscy kolarze zaczęli liczyć się w światowym pelez-



zaczęli liczyć się w światowym peletonie, a to zawsze stymuluje rynek (przypomnijmy sobie popularność nart biegowych, wzrosła niebawem po sukcesach Justyny Kowalczyk). Pojawiła się też ogólnoswiatowa moda na fitness, a zaraz później na triathlon, wymagający umiejętności jazdy na „kolarce”. Zwiększyła się wreszcie siła nabywcza klientów, którzy mogą sobie, częściej niż kiedyś, pozwolić na zakup drugiego roweru, a to ważne, bo rower szosowy nierzadko kupowany jest jako drugi rower właśnie.

PIERWOTNA POTRZEBA

Moim zdaniem sedno sprawy leży jednak gdzie indziej – i daje odpowiedź najprostszą z możliwych. Otóż homo sapiens kocha szybkość. Choćbyśmy zarzekali się, że jest inaczej, nosimy w sobie tęsk-

notę za pędem. Jesteśmy z natury dość wolni i fizycznie ograniczeni w porównaniu do innych ssaków, a oddając się magicznej aurze prędkości, możemy się tych ograniczeń pozbyć. Słowem – pęd, szybkość to poczucie wolności. A na „szosówce”, w aerodynamicznej pozycji, przy minimalnych oporach toczenia, prędkości niedostępne dla innych typów rowerów osiąga się z dzieciną łatwością. Wioska za wioską mijają w zawrotnym tempie, płynność i subtelność jazdy daje nieporównywalne z niczym poczucie mocy.

Idę o zakład, że każdy, kto choć raz przejechał się po asfalcie na „szosówce”, nie będzie chciał więcej jeździć po nim na „góralu”. I nie chodzi o to, by dyskredytować kolarstwo górskie czy turystyczne – są one przecież fantastycznymi odmianami jazdy na dwóch kółkach. Szosa jednak pozwala zaspokoić tę najbardziej pier-

wotną z drzemających w nas potrzeb – i dlatego właśnie jest tak pociągająca. Owszem, jej uprawianie wymaga specjalnych warunków (choćby wspomnianych już komfortowych i bezpiecznych dróg), dlatego jest dostępne tylko dla odpowiednio rozwiniętych społeczeństw, które są w stanie te warunki sobie zapewnić. Przez lata nie było to w Polsce możliwe, dlatego jeździło się „góralami” dokładnie na tej samej zasadzie, według której w krajach Trzeciego Świata królują terenowe toyoty. Wszystko wskazuje jednak na to, że rozwinęliśmy się już na tyle, by magia szosy mogła na nowo dać znać o swojej sile. I daje. Z właściwą sobie mocą – i szybkością. ■

Redaktor naczelny magazynu „SZOSA”



AUTOR
BORYS ALEKSY



centrum diagnostyki sportowej

DIAGNOSTIX

kompleksowe podejście do Twojej formy

www.diagnostix.pl

ZBADAJ SWÓJ
ORGANIZM
TRENUJ
EFEKTYWNIE



PODIUM
HOTEL ***



e-mail: diagnostix@hotelpodium.pl tel. kom. +48 661 480 444

www.hotelpodium.pl

Centrum Diagnostyki Sportowej „DIAGNOSTIX” jest placówką odwiedzaną przez sportowców od 2009 roku. Nasi specjaliści badają i monitorują wydolność oraz proces treningowy najlepszych kolarzy w Polsce (m.in. Maja Włoszczowska oraz grupa kolarska JBG-2 TEAM).

Korzystając z naszego doświadczenia będziecie mogli Państwo zbadać swój organizm i poznać jego ograniczenia.

W oparciu o wyniki badań pomożemy skomponować dla Państwa optymalny program treningowy, dzięki czemu Państwa trening stanie się bardziej efektywny a poziom sportowy wzrośnie!

Nasza siedziba mieści się w Hotelu Podium*** w Wiśle, stworzonego z myślą o kolarzach posiadając pełne zaplecze niezbędne do komfortowego treningu.

MERIDA

BIG.SEVEN XT

Rower, który już w nazwie ma końcówkę XT, z nazwy zobowiązuje i wpadnie do koszyka ścigaczy.

Nie jest to typ „krzykliwy” i entuzjaści efektu „wow” będą zawiedzeni.

„W sektorze” jest dyskretny. Matowe, ciemne włókno węglowe z ledwo widocznym, ciemnogrnatowym logotypem firmy wpisuje się w stylistykę stealth. Potężne kanciaste przekroje i agresywna forma główek informują, że żartów nie ma.

Zgrabnie opadająca w kierunku podsiodłówki górna rura dodaje konstrukcji sportowego sznytu. Pozycja wygodna, choć trudno się rozciągnąć. Odnosimy wrażenie, że siedzimy wysoko, a większy niż zwykle przekrok i długa podsiodłówka potęgują wrażenie.

Pozycja neutralnie sytuuje środek ciężkości, na podjazdach nie trzeba nerwowo szukać równowagi. Zdecydowane kąty ramy ułatwiają podjazdy, a rower nie myszkuje.

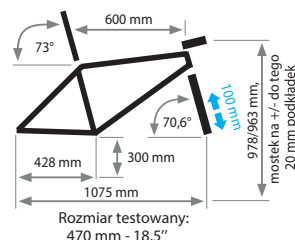
Testerzy podkreślali:

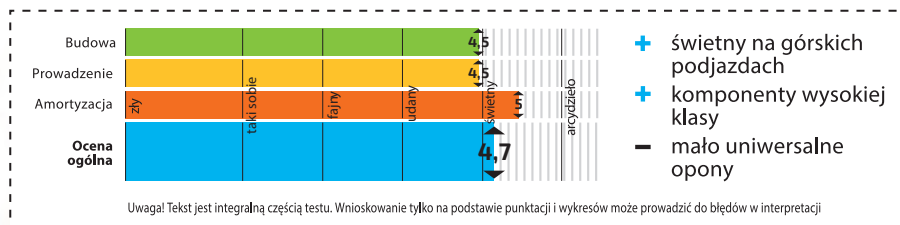
– Bardzo dobrze podjeżdża, nawet dość strome podjazdy, pewnie idzie po wytyczonej linii. Po usunięciu podkładek oraz odwróceniu mostka, możemy umieścić kierownicę poniżej pułapu 963 mm od podłoża, dlatego rower klei się do stromych szlaków. Imponująco! Ultrakrótki tylny widelec, jeden z najkrótszych, na jakich jeździliśmy, i mały rozstaw osi sprawiają, że Merida świetnie zacieśnia promień skrętu. Frajda jest niezemska i – po rozpoznaniu tego rumakai – damy radę wcisnąć się wszędzie, na każdej agrafce i w każdym ciasnym pasażu.

Łatwo przyjąć wygodną i bezpieczną pozycję, a optymalnie szeroka kierownica daje wzorowe prowadzenie na zjazdach.

Testerzy jednomyślnie stwierdzali: – Rama w połączeniu z karbonową sztycą świetnie tłumi drgania. Niestety elastyczność rzutuje na wykres radarowy. – Widelec spisywał się rewelacyjnie, jest czuły na małe nierówności, ale i na dużych oraz średnich nierównościach pracował bardzo dobrze, łatwy w regulacji. Trochę dziwi nas brak przelotowej osi, obecnie to już standard. Koła w stawce ponad 30 rowerów HT 650b testowanych przez bB uzyskały drugi wynik pod względem sztywności bocznej. Wyścigany maratończyk będzie miał jednak zastrzeżenia co do ich masy. Napęd jest kombinacją komponentów XT i Deore. Do precyzyjnej zmiany przełożeń nie mamy zastrzeżeń. No, może największe zębatki kasety Deore przy dużym obciążeniu lekko chrupną.

O ramie Meridy na pewno nie można powiedzieć, że jest zwykła. Ilością zmiennych kształtów, elementów zarówno geometrycznych jak i organicznych, można by obdzielić kilka konstrukcji. To prawdziwe dzieło sztuki nowoczesnej, w którym dodatkowo zawarto wszystkie najnowsze rozwiązania i technologie.





Hamulce są świetne, moc i modulacja na najwyższym poziomie. Opony to zdecydowanie wybór na suche, twarde i terenowe warunki, na asfalcie tracą swoją dynamikę. W terenie świetnie sprawdzają się na szybkich szutrach, kamieniach, suchych leśnych ścieżkach. W ciężkich, błotnisto-gliniastych warunkach szybko zapychają się i źle czyszczą. Na suporcie do dyspozycji są aż trzy koronki. Testerzy zauważyli: – Do charakteru roweru zdecydowanie pasowałaby korbka dwutarczowa. Średnia tarcza i „miękką” kaseta z tyłu dają prawie taki sam przelicznik, co niektóre napędy 1x11. Ale trzy tarcze dają bardzo szeroki wachlarz przełożeń, a łącząc to z kołem 650b, rower wjedzie wszędzie i rozpędzi się nawet na płaskich dojazdówkach.

PODSUMOWANIE

Merida to zdecydowanie wybór dla zaawansowanego użytkownika, a początkujący świetnie rozpozna na nim swoje możliwości. Zastosowane komponenty są wysokiej klasy. Nie są mu straszne najcięższe podjazdy, wszędzie zjedzie i się zmieści, byle po suchym. ■



AUTOR
MICHAŁ URBANKOWSKI

Redaktor magazynu rowerowego bikeBoard. Absolwent krakowskiej AWF (2000). Pierwszy maraton zaliczył w 2010 roku i od tego czasu opanowany amatorską odmianą cykloz, ale w stadium nieuleczalnym. W chwilach wolnych od pracy, w miarę możliwości stara się wypełniać czas na 2 kółkach, na szlaku lub szosie, gdzie tylko można. W garażu treningowa szosówka i karbonowy hardtail 29”.

Zdecydowanie sportowy sprzęt, świetnie sprawdzi się w warunkach bojowych, zwłaszcza na interwałowych, krętych trasach XC. Wiele zalet przysiania drobne wady.

Masa¹:



11 110 g



1140 g



4390 g

+5 %

10 623 g¹

-14 %

323 g⁴

+9 %

043 g

Zdjęcie przedstawia model Big.Seven XT z kolekcji 2016, m.in. z napędem 2x11 i oponami Maxxis Ikon. Treść artykułu odnosi się do specyfikacji modelu z kolekcji 2015.



Wykresy powstały na podstawie danych uzyskanych w laboratorium bB. Testowany rower porównujemy do rowerów konkurencyjnych podobnej klasy¹. Porównujemy do uśrednionych mas z ww. rowerów konkurencyjnych (rower, rama oraz gotowe do jazdy koła z osprzętem i ogumieniem). Różnice wyrażamy w procentach. Im wyższe są zielone słupki, tym lżejszy jest testowany rower [...]. Więcej <http://testy.bikeboard.pl/> artykuły, szukaj jak testujemy.

KOLARZ W LABORA- TORIUM

Testy wydolnościowe są wciąż niedoceniane przez wielu zawodników i trenerów kolarstwa w Polsce. Trudno jednoznacznie odpowiedzieć, dlaczego tak jest. Z pewnością niektórzy za bardzo ufają swojemu wyczuciu i mają zbyt słabą wiedzę na temat badań oraz tego, jak wykorzystać je w praktyce.

Warto dowiedzieć się, dlaczego badania wydolnościowe mogą służyć nam lepiej niż nawet najlepsza intuicja. Jeśli startujemy w zawodach kolarskich, takich jak maratony MTB czy wyścigi szosowe, najbardziej przydatne będzie kompleksowe badanie ergospirometryczne. Odbyna się ono za pomocą ergospirometrii, czyli analizy gazów wydychanych podczas wysiłku, i jest uzupełnione pomiarem kwasu mlekowego we krwi. Test jest przeprowadzany ze stopniowo zwiększającym się obciążeniem, zazwyczaj aż do odmowy dalszego wysiłku. Jednym z głównych wskaźników badanych podczas testu jest VO_2max , czyli maksymalna zdolność pochłaniania tlenu przez nasz organizm. U wybitnych kolarzy wartości te przekraczają 80 ml/kg/min, u bardzo dobrych ponad 70-80. U zdrowych młodych ludzi wynik zazwyczaj oscyluje w przedziale 40-60 ml/kg/min.

O CO TYLE SZUMU?

Dzięki badaniom wydolnościowym możemy ocenić naszą ogólną wydolność i predyspozycje. Poznajemy swoją wartość VO_2max , parametru, który w głównej mierze jest zależny od czynników genetycznych. Na bieżąco kontrolujemy, jak organizm reaguje na zadany program treningowy. Dzięki analizie wyników badań

wiemy, gdzie leżą nasze rezerwy, co jest naszą mocną, a co słabą stroną. Opisuując wyniki fizjolog doradzi nam, na jakim elemencie treningu powinniśmy się szczególnie skupić, by przyniósł on jak najwięcej korzyści w odniesieniu do naszego celu.

KIEDY BADAĆ?

Częstotliwość badań jest sprawą indywidualną, ustalaną w zależności od uprawianej dyscypliny sportu, poziomu zaawansowania, objętości treningu czy liczby startów w sezonie. Najlepszym rozwiązaniem jest jednak przeprowadzenie badań po każdym okresie zmiany bodźców treningowych. Najbardziej odpowiednim momentem jest zakończenie mezo-cyklu, czyli kilkutygodniowego okresu treningowego. Dlaczego akurat wtedy? Ponieważ pod wpływem nowego treningu zmieniają nam się progi metaboliczne, strefy tętna, prędkość i moc. Aby móc optymalnie zaplanować trening w kolejnym mezo-cyklu, musimy poznać swoje nowe strefy. U bardziej zaawansowanych zawodników różnice między nimi są coraz mniejsze, zmiany u początkujących zachodzą bardzo szybko.

JAK BADAĆ?

Bardzo ważne jest, aby badania były



foto Diagnostix



foto Diagnostix

przeprowadzane na organizmie wypoczętym, np. pod koniec mikrocyklu regeneracyjnego. Aby były wiarygodne, za każdym razem powinno się je wykonywać o podobnej godzinie, po lekkim posiłku, bez dodatkowych środków pobudzających, np. kofeiny, które mogą wpłynąć na końcowe wyniki. W dniu testu warto przeprowadzić też dodatkowe badania krwi, przynajmniej podstawową morfologię.

Przykładowy plan badań wydolnościowych kolarza, zaawansowanego amatora:

- moment rozpoczęcia przygotowań do sezonu (stan wyjściowy),
- po mezo-cyklu treningu tlenowego z dużą objętością (tzw. baza),
- po mezo-cyklu treningu specjalistycznego, z wydłużonym czasem w strefie mieszanej i beztlenowej, przed okresem bezpośredniego przygotowania startowego (BPS),
- w okresie szczytu formy.

Badanie warto przeprowadzić też wtedy, gdy zauważymy nieplanowany znaczny spadek formy. Pomoże nam ono odnaleźć przyczynę gorszej dyspozycji. Jeśli jednak odpowiednio korzystamy z badań wydolnościowych, zmniejszamy ryzyko niespodziewanego spadku formy. Regularne badania pozwolą nam zoptymalizować proces treningowy. Dzięki temu będziemy ćwiczyć bardziej świadomie, co znajdzie odzwierciedlenie w lepszych wynikach. ■

Trener kolarstwa, kierownik centrum diagnostyki sportowej Diagnostix w Wiśle, specjalista ds. badań wydolnościowych. Były zawodnik Legii Warszawa oraz Sante Whistle BSA, wciąż czynny kolarz.



MICHAŁ BRAULIŃSKI

BIKE FITTING ROBI RÓŻNICĘ

Coraz popularniejszy w Polsce bike fitting już dawno przestał być zarezerwowany dla zawodowych kolarzy. Wagę drobnych różnic w ustawieniach roweru i pozycji na nim może docenić każdy miłośnik dwóch kółek. Dlaczego warto się o tym przekonać na własnej skórze?

Kolejne kilometry pokonywane na rowerze mogą cieszyć bardziej lub mniej, a w najgorszym razie dostarczać zgoła odmiennych emocji. Problemy odczuwane w czasie jazdy dotyczą zarówno zawodowych kolarzy, jak i amatorów. Jedni i drudzy mogą cierpieć podobnie, ale wszyscy oni podobną mają także broń, która zmniejsza ryzyko występowania rowerowych niedogodności. Bike fitting, bo o nim mowa, pozwala na bardzo precyzyjne indywidualne ustawienia roweru, a także pozycji na nim. Właściwie przeprowadzony, nie tylko zmniejsza ryzyko kontuzji czy odczuwanych na rowerze niedogodności, ale czyni także jazdę o wiele efektywniejszą.

WIĘKSZY KOMFORT, WIĘCEJ KILOMETRÓW

Przykre wspomnienia z ostatniej przejażdżki czy treningu mogą skutecznie zniechęcić do kolejnego wyjścia na rower. Ich przyczyną jest zakłócona wygoda podczas jazdy. Zależy ona od ustawienia względem siebie określonych punktów podparcia. Są nimi: kierownica, czyli podparcie dla rąk, siodełko, a więc podparcie dla tułowia, oraz pedały – podparcie dla stóp. Te punkty z kolei podpira rowerowa rama. Właściwe ustawienie stosunku pomiędzy tymi punktami i ramą zapewnia rowerzyście nie

tylko odpowiedni komfort jazdy. Przyczynia się również do zwiększenia wydajności wysiłku, który w nią wkładamy. Podniesienie efektywności pedałowania o 10 czy 20% może oznaczać bezproblemowe przybycie do domu o własnych siłach, przejechanie dłuższego dystansu czy uniknięcie przymusowych wcześniej przerw w jeździe.

Warto pamiętać, że przy średniej 90 obrotów pedałów na minutę (kadencja) przez godzinę wykonamy 5400 obrotów. Praca nóg bez zbędnych dodatkowych ruchów, we właściwej płaszczyźnie czy w pełnym zakresie ruchu nóg, może przynieść wydłużenie czasu wysiłku, a więc podniesienie wydolności rowerzysty. Również jazda w bardziej komfortowej i zarazem prawidłowej pozycji oddala nas od kontuzji. Dzięki właściwej pozycji unikniemy kontuzji kolan, które nie będą pracowały w złej płaszczyźnie, nie będzie nam groził uraz pleców, spowodowany zbyt rozciągniętą i pochyloną sylwetką, ani bioder. Właściwie, czyli indywidualnie dobrana pozycja zapobiega również drętwieniu palców rąk i nóg. Mając dobrze dobrany i ustawiony rower, pewniej czujemy się za jego kierownicą podczas skrętów, przy większych prędkościach, na wąskich ścieżkach i w lesie. W trakcie jazdy nie rozprasza nas także dręczące myślenie o tym, dlaczego nie czujemy pełnego komfortu, nie musimy się zastanawiać, co jeszcze poprawić, żeby było lepiej.

FORMUŁA 1 DLA KAŻDEGO

Obecnie w Polsce można skorzystać z co najmniej pięciu metod wykonywania bike fittingu. Bazują one na pomiarze ruchu za pomocą kamer 3D i wskaźników, miernikach pomiaru mocy, a także na pomiarach tensometrycznych. Zebrane podczas badań informacje są analizowane przez bardzo zaawansowane oprogramowanie oraz odpowiednio wyszkolonych pracowników z doświadczeniem rowerowym, fizjoterapeutycznym i biomechanicznym. Zastosowanie się do ich wskazówek zrobi dużą różnicę. Jeśli zawodowych kolarzy porównać do kierowców Formuły 1, podobnie można potraktować przepływ najbardziej zaawansowanych rozwiązań z wyczynowego sportu na amatorskie trasy. Wywodzący się ze świata Tour de France czy Giro d'Italia bike fitting można docenić, nawet jeśli zamiast na kolarskich laurach zależy nam tylko (i aż) na czerpaniu jak największej przyjemności z jazdy. ■



fol. bikefitting.com

Specjalista bike fittingu
Bike Atelier Sosnowiec



JACEK KOTARSKI

AUTOR

MAŁO DRZEW W PELETONIE

Polski Związek Kolarski zamieścił ostatnio ciekawe podsumowanie roku 2015. Nie chodzi w nim o liczbę medali, sukcesów, zwycięstw czy porażek. Twarde dane. Otóż w Polsce w ostatnim roku zarejestrowanych było 3628 zawodników i zawodniczek. Czyli takich, którym wydano licencję. Wygląda wcale nieźle, ale im dalej w las, tym drzew niestety coraz mniej.

Diennikarz od ponad 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.



AUTOR
TOMASZ JARONSKI



foto: Roman Małysk

Bo oto czytamy, że najliczniej reprezentowaną kategorią byli mastersi, czyli oldboje. Łącznie 1040! Czyli blisko 1/3 to, z całym szacunkiem, zawodnicy, którzy – co tu ukrywać – najlepsze lata mają już za sobą i – patrząc w przyszłość – nie będą nakręcać siły polskiego peletonu. W tych młodszych przyszłościowych kategoriach licencję pobrało 1162 młodzików i juniorów. Mało, bardzo mało, biorąc pod uwagę, że tu „odśiew” jest największy. Najgorsze jest jednak na końcu, bowiem w elicie zarejestrowano 186 zawodników oraz – by nie pomijać pań – 93 cyklistki! Zgroza, to przecież raptem dwa peletony na wyścigu. Nie od rzeczy byłoby w tym miejscu przytoczyć opowieści starszych zawodników, kiedy mistrzostwa Polski były poprzedzane zawodami kwalifikacyjnymi w regionie, a w wyścigach etapowych pierwszy odcinek był eliminacją do dalszej części ścigania się, bowiem na stracie stawało 250 chłopów, których nijak nie można było pomieścić w internatach. I tu stawiamy problem. Mamy kilku kolarzy w światowej czołówce, by wymienić tych wygrywających – Michał Kwiatkowski, Rafał Majka,

Przemysław Niemiec, Maciej Paterski, Maciej Bodnar... Mamy wyścig, który – jak chce Czesław Lang – należy do kolarskiej ligi mistrzów, mamy dwie liczne i dość silne grupy na zapleczu owej ligi (CCC Sprandi Polkowice, Verva Active Jet), mamy świetnie rozwinięty rynek rowerów, ale... nie mamy kolarzy, tych liczonych w masie.

W historii polskiego kolarstwa można śmiało wskazać punkty, które powodowały gwałtowny wzrost popularności tej dyscypliny. Rok 1956 i zwycięstwo Stanisława Króla, następnie lata 70. poprzedniego wieku, kiedy Ryszard Szurkowski, Stanisław Szozda i spółka prali „ruskich” i „nerdowców” na Wyścigu Pokoju. Zawodowy strzał w dziesiątkę to trzecie miejsce Zenona Jaskuły w Tour de France w 1993 roku... No i obecne lata, szaleństwa Majki na pętach i vueltach, tytuł mistrza świata Kwiatkowskiego, zwycięstwa Niemca, Bodnara, Paterskiego, Marcina Białobłockiego w wyścigach World Touru, a w terenie krucho. Brak pieniędzy, sponsorów, trenerów, klubów. Piękne inicjatywy typu akademie Kwiatkow-

skiego, Huzarskiego, Podlaskiego, Meridy, Obiszów to ciągle są krople w morzu potrzeb. Jakoś w bólach rusza ministerialny program szkolenia młodzieży, za mało jest silnych ekip juniorskich, które potrafią wychować rodzinę (klan Banaszków w Nowym Dworze), na dodatek później wszystko się rozmywa w szarej codzienności. Moim zdaniem przyczyna tego faktu leży w latach 90. poprzedniego wieku. Transformacja ustrojowa w Polsce zbiegła się ze zmianami w kolarstwie, czyli likwidacją tak zwanego kolarstwa amatorskiego. Wtedy legły struktury, a przez dwadzieścia z górą lat nie potrafiło wypracować nowych. Moim zdaniem najbardziej zlekceważono moment na styku juniora i orlika. Tu kończy się zabawa, a zaczyna ciężka praca. Dopiero teraz powstają silne grupy młodzieżowe, które zagospodarowują zdolnych juniorów, dając im podstawy egzystencji. O ile więc liczby cytowane na wstępie mają pesymistyczny wydźwięk, to mój wrodzony optymizm podpowiada, że teraz będzie już lepiej, że już obudziliśmy się z głębokiego snu, bo budziki (Kwiatkowski, Majka, Niemiec...) dzwonią głośno na alarm.

ROWERYMERIDA.pl

NOWA SCULTURA

„Najlepsza w historii”



LEKKOŚĆ, KOMFORT, AERODYNAMIKA.

Z dumą przedstawiamy nową Sculturę. Jest lżejsza, wygodniejsza i bardziej aerodynamiczna niż kiedykolwiek. Stworzona do zwycięskiej jazdy nie tylko pod górę, w wielkim stylu zadebiutowała podczas Giro d'Italia 2015. Pomogła wygrać Janowi Polancowi z grupy Lampre-Merida pierwszy etap wyścigu z metą na podjeździe. – Biorąc pod uwagę wszystkie zalety tego roweru, nowa Scultura to bez wątpienia najlepsza szosówka, jaką kiedykolwiek stworzyliśmy – mówi Daniel Schwenk z działu badawczo-rozwojowego Meridy. Wagę zmian można docenić, uwzględniając nasz rekord ustanowiony w dążeniu do perfekcji. Wersja Superlite LTD nowej Scultury jest najlżejszym seryjnie produkowanym rowerem na świecie. Waga? 4,56 kg.

MORE INNOVATION. MORE BIKE.



M.O.R.E.[®] BIKE



ROWERY**MERIDA**.pl