

Új!

BRINGÁS

BRINGÁS HETI E.MAGAZIN

I. ÉVF. 7. SZÁM

ORSZÁGÚTI PROFIK
MAGYARORSZÁGON

Bringás
hosszú
hétvége,
Kétkerék,
Mátra...

Milyen gumit
válasszak a
maratonra?





Igen! Ékezzel!

www.kerékpárbolt.hu
Magyarország
átfogó
kerékpárbolt
keresője

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

KERÉKPÁRBOLT.hu

FŐOLDAL FÓRUM TARTALOM

regisztráció | bejelentkezés

Bringaboltok

Térkép Műhold Hibrid

Hírlevél

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

Email:

Feliratkozás
 Unsubscribe

Menü



Bringás – heti e.magazin 7. szám

Tartalom:

| | |
|--|----|
| Országúti profik Magyarországon | 6 |
| Milyen gumit válasszak a maratonra? | 14 |
| Bringás hosszú hétvége, Kétkerék, Mátra... | 20 |

Impresszum / Bringás – heti e.magazin:

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

Főszerkesztő: Takács Tamás

Online főszerkesztő: Várnagy László

Művészeti vezető: Futaki Szabolcs

Elérhetőség: magazin@bringas.hu

Kiadja a bringas.hu

Nyomdai kivitelezés: Possum Kft. Felelős vezető: Várnagy László

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





Mi a Bringát választottuk!

Remek kezdeményezésnek lehettünk tanúi április 24-én, a Lovi szomszédságában, a Keleti pályaudvarral szemben. A rövid körpályán, kiesésben zajló Urban Cross verseny ritka jó reklámhordozója lehet a kerékpársportnak. Mint ahogy egy országúti profi gárda is az, legalábbis fejlettebb kerékpáros kultúrával rendelkező országokban. Stubán Ferenc, a Technofilm – Betonexpressz 2000 sportigazgatója mindenesetre évek óta próbálja itthon is életben tartani egyetlen kontinentális gárdánkat. A „betonosoknak” és a fiókcsapatnak állítottunk tablót legújabb számunkban. A hegyikerékpárosoknál kezdődik a tömegsport – maraton szezon, ezúttal a gumiválasztásban szeretnénk segíteni. S természetesen nem maradhat ki a túraajánlat sem, most a Mátrát ajánljuk, igazi kerékpárosbarát környezetben.

Takács Tamás



BRINGÁS BETONGSAPATOK MAGYARORSZÁGON

BETONEXPRESSZ 2000 Continental Cycling Team 2010



- A fotón balról jobbra: Haiszer Ákos,
- Cador Rida, Fejes Gábor, Lovassy
- Krisztián, Puskás
- Dávid, Simon Péter,
- Pisók István, Arany
- Gábor

A Technofilin – Betonexpressz 2000 Magyarország egyetlen kontinentális profi kerékpáros csapata. A nemzetközi szövetség három profi osztályt különböztet meg a kereskedelmi csapatok között: ProTour, ProContinental, Continental – utóbbiba tartozik a magyar csapat. Mint kontinentális gárda, rangos, az UCI Europe-Tour sorozatba tartozó, olimpiai- és vb-kvalifikációhoz szükséges UCI kategóriás versenyeken vehetnek részt. A „betonosok” az utóbbi években vállukon vitték a hazai kerékpáros versenysportot, elsősorban nekik köszönhetően sikerült évről évre kvalifikálni a világbajnokságra, Kusztor Péternek pedig a pekingi olimpiára.

A fotón balról jobbra: Haiszer Ákos, Cador Rida, Fejes Gábor, Lovassy Krisztián, Puskás Dávid, Simon Péter, Pisók István, Arany Gábor



A Technofilm–Betonexpressz 2000 magyarországi főszponzorának, a Betonexpressz 2000 Kft-nek ügyvezető igazgatója, Pisók István 2002 óta segíti a hazai kerékpáros versenysportot, a profi gárda mellett versenyek szervezésében is kiveszi a részét. A csapat és az elődcsapatok célja elsősorban a legnagyobb hazai és a rangos nemzetközi viadalokon való részvétel, ami egyre nagyobb megterhelés kontinentális csapatok számára.

„UCI 2.1 vagy 1.1 kategóriás versenyeken, ha a szervezők nem állják a költségeket, a napi 5-600 eurós költségek mellett nehezen jön össze a megfelelő számú verseny nap, például az olasz ProContinental gárdák (Giro d’Italiát nem számítva) 50-60 verseny napjához képest. Tegyük hozzá ehhez azt is,

hogy amíg például az olasz, másodosztályú Acqua&Sapone évi 2 millió euróból gazdálkodik, a mi költségvetésünk ennek a tizedét sem éri el” – mondja Stubán Ferenc sportigazgató.

„Az utóbbi évekhez képest a vb-részvétel három fővel kicsit távolibbnak tűnik, egészségügyi problémák, bukások hátráltatják most a csapatot, kemény hajrára lesz szükség az augusztus 15-ei zárásig, ami 3-400 pont megszerzését jelenti 4-5 1.2 kategóriás versenyen. Kiemelkedő eredményeket elsősorban Cador Ridától, Lovassy Krisztiántól és Fejes Gábortól várok” – fogalmazza meg az idei célokat a menedzser.

A Technofilm – Betonexpressz 2000 magyar versenyzői:

CADOR Rida: 29 éves, a 2008-as román körverseny összetett (1250 km) és a királyetap (2000 m hegyibefutó) győztese, válogatott, olimpiai kerettag, 2009-ben időfutambajnok és az országúti bajnokság ezüstérmese, 2010-ben a 33. KSI-kupa győztese

FEJES Gábor: 21 éves, 2009-ben U23-as időfutambajnok, válogatott versenyző, 2010-ben a 33. KSI-kupa U23-as győztese

LOVASSY Krisztián: 22 éves, 2009-ben az Europe Tour-sorozatba tartozó Gemenci Nagydíj 1. szakaszának győztese, a viadal legjobb U23-as versenyzője, az ugyancsak Europe Tour Belgrád-Banja Luka verseny bronzérmese, válogatott, olimpiai kerettag

LENGYEL Tamás: 30 éves, 2005-ben Tour de Hongrie összetett (650 km) győztese, kétszeres szakaszgyőztes, válogatott versenyző, többszörös hegyibajnok, 2009-ben a Gemenci Nagydíj legjobb magyar versenyzője

MADARAS Zoltán: 30 éves, 2008-ban országúti bajnok, a Gemenci Nagydíj összetett 2. helyezetteje és az 1. szakasz ezüstérmese, a viadal legjobb magyar versenyzője, válogatott, olimpiai kerettag, 2009-ben a Gemenci Nagydíj villanyfényes gálájának győztese, többszörös páros időfutambajnok

PUSKÁS Dávid: 22 éves, 2009-ben mountain bike U23-as bajnoki ezüstérmes, válogatott versenyző, az idén kezdett országúton versenyezni

SIMON Péter: 19 éves, 2009-ben ifjúsági országúti bajnok és a legeredményesebb ifjúsági országúti kerékpáros, válogatott versenyző

TISZA Zoltán: 43 éves, 2008-ban cyclo cross magyar bajnok

Külföldi versenyzők:

COLETTA Gianluca – olasz

CARLETTI Marco – olasz

ANGELONI Adriano – olasz

IVANOV Ruslan – moldovai

PROCH Walter – olasz

RICHEZE Roberto Antonio – argentin

VISCONTI Gianfranco – olasz

Sportigazgató: STUBÁN Ferenc szakedző, a magyar országúti válogatott szövetségi kapitánya

Sportmasszőr: HAISZER Ákos

Kerékpárműszerész: ARANY Gábor

A csapat weboldala: www.teamblm.net

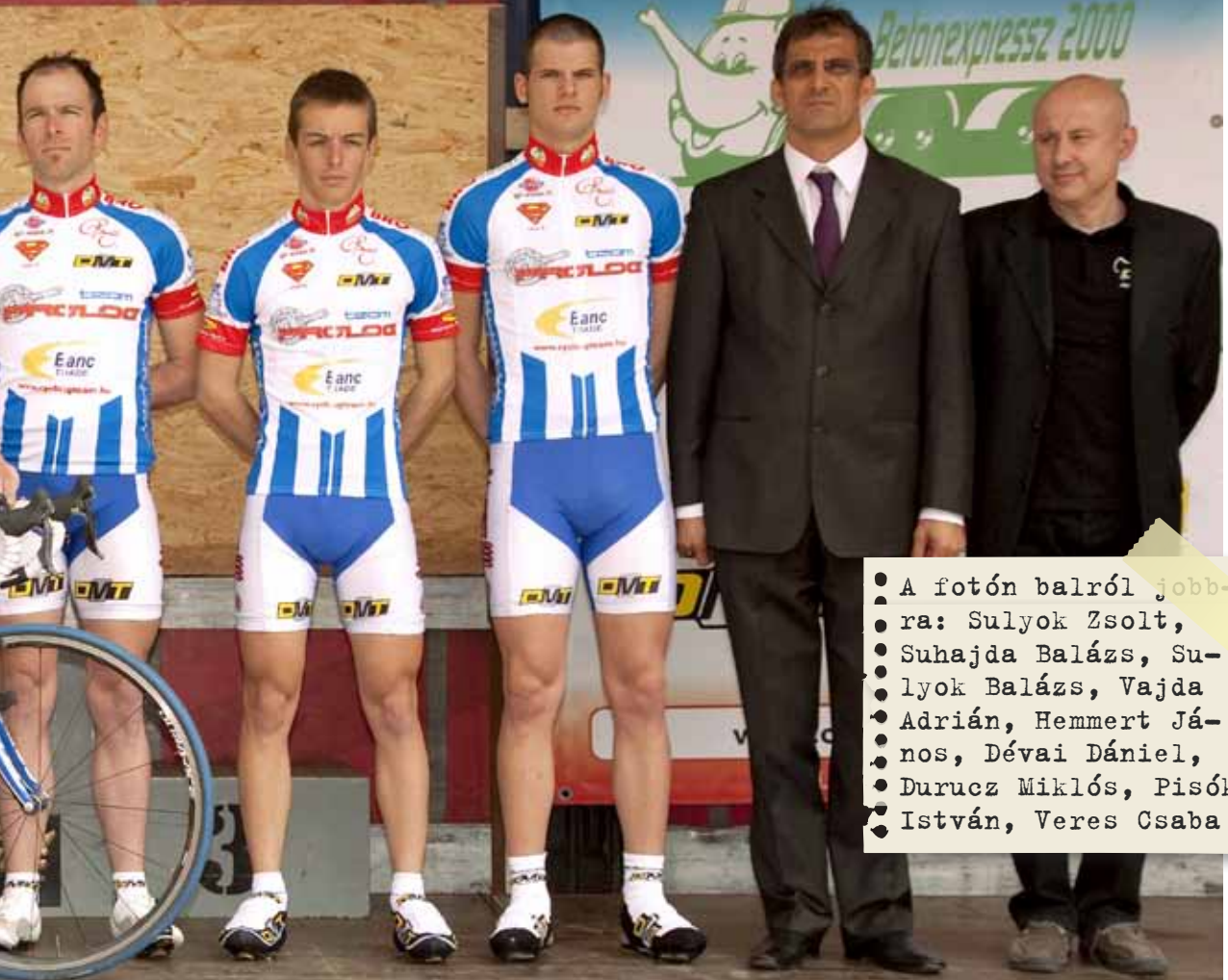




TEAM PROLOG

PROLOG

Team 2010



- A fotón balról jobbra: Sulyok Zsolt,
- Suhajda Balázs, Sulyok Balázs, Vajda Adrián, Hemmert János, Dévai Dániel,
- Durucz Miklós, Pisók István, Veres Csaba

A Team Prolog idén debütált a hazai mezőnyben, a csapat életre hívásának célja elsősorban versenyzési lehetőség biztosítása tehetséges fiatal versenyzők számára nemzetközi mezőnyben is. A Team Prolog és a Technofilm – Betonexpressz 2000 között szoros együttműködés áll fent, a közös szponzor, a Betonexpressz 2000 Kft. és Stubán Ferenc szakmai segítségének köszönhetően.

A csapat főtámogatója a szegedi Prolog Kerékpárüzlet, és a csapat egyetlen „rutinos korú” versenyzője, Hemmert János is a napfényes városból származik. Rajta kívül csak 20-21 éves fiatalok alkotják a Team Prologot, akiket talán kevésbé ismernek még a hazai kerékpársport rajongók, mint a profi gárda tagjait.

„Szeretnénk lehetővé tenni, hogy a fiatalok erős mezőnyben, olaszországi és egyéb versenyeken, valamint, hogy lerakják az alapokat az előrelépéshez, a Team Prolog idén tavasszal például közösen edzőtáborozott a Technofilm – Betonexpressz 2000 csapatával Porto

Sant’ Elpidio edzőközpontjában, valamint rajthoz álltak a jubileumi 50. GP San Giuseppe UCI 1.2-es besorolású nemzetközi Europe Tour versenyen.

Az, hogy a csapatból később ki lehet képes kiemelkedő eredményekre, még a jövő zenéje, de nem titkolt célunk, hogy megteremtjük az alapokat egy későbbi, döntően magyar profi kontinentális gárda létrehozásához, 10-12 hazai versenyzővel, ami a jelenlegi Technofilm – Betonexpressz 2000 és a Team Prolog összeolvadásából jöhetne létre.” – beszélt a lehetséges távlati tervekről Stubán Ferenc.





↖ Csapattagok:

DÉVAI Dániel (Születési idő: 1989. 05. 16. Pécs) 3x magyar bajnok: „A Pécsi Tudományegyetem Testnevelő-edző szakán folytatom tanulmányaimat, ahol jelenleg egy kutatást folytatok kerékpárosok terheléses vizsgálatával kapcsolatban. A tanulás mellett megpróbálom a lehető legtöbb energiát fordítani a kerékpározásra, és így minél jobb eredményeket elérni.”

DURUCZ Miklós (Születési idő: 1991.03.13.): „1999-től sportolok versenyszerűen. A gyeplabda sportágban a Rosco HC. kiemelkedő eredményeket értünk el. Magyar bajnoki címeket és 2000-ben gólkirályi címet nyertünk, nyertem. Emellett rendszeresen úsztam és 5-10 km-eket futottam egyénileg. 2005-től tagja vagyok a Központi Sportiskola K.S.I. kerékpár csapatának. Edzőm: Hazai György és Somogyi Miklós.”

HEMMERT János (Születési idő: 1976.06.13.) Tour De Pécs 2005-ös összetett győzelem ELIT kategóriában: „Sok fajta sportot űztem már életemben, de a kerékpározás az, ami igazán megfogott. A 90-es évek közepe felé kezdtem – elég későn – a 20-as éveim kezdetekor. Azonban azóta is töretlenül harcolok az elemekkel és a versenytársakkal. Sokan kérdezhetik mért is jó ez a sok

erőfeszítés és lemondás? A válasz valahol az egészséges életmódban, a sportban és a mozgásban keresendő és található meg.”

SUHAJDA Balázs (Születési idő: 1990.04.30.): 6 éves korában triatlon versenyzőként debütált. Számos említésre méltó eredményt ért, sajnos egy sérülés hátráltatta a továbbfejlődését. Térdszalagszakadása után a futás során több problémája is adódott. Az érettségi letelele után hosszú gondolkodás után váltott. Triatlon versenyzőként az időfutam országos bajnokságon 3. helyezést ért el. Így jött az ötlet, hogy országúti kerékpárversenyző legyen. A Szegedi Kerékpáros Sport Clubot képviselte, csapatvezetője Veres Csaba volt. Edzője eleinte Erdélyi Nándor. Egy év után tagja az u23-as magyar válogatott keretnek.

SULYOK Balázs (Születési idő: 1991. 05. 14. Pécs) 25x magyar bajnok: „Sportolói pályafutásomat nem kerékpárosként kezdtem. Többek között kipróbáltam magam a kézilabda, foci területén is, mely során világossá vált számomra hogy a „gömb” nem az én világom. Ezután duatlonozni, triatlonozni kezdtem, de végül az úszás és a futás a süllyesztőbe került csak a kerékpár maradt meg. Ahhoz hogy idáig eljutottam a sportban, köszönettel tartozom elsősorban ÉDESAPÁMNAK, aki mindig mögöttem állt, áll és állni fog. Köszönettel tartozom még a családom többi tagjának is, valamint a barátaimnak hogy elviselik fanatikus természetem.

VAJDA Adrián (Születési idő: 1991.08.29.): A szekszárdi fiatalember a az elmúlt évek junior versenyeinek, bajnokságok dobogósa, az ifjúsági országúti válogatott tagja volt.

Elnök: Veres Csaba
Sportigazgató: Sulyok Zsolt

MILYEN



GUMIT

VÁLASSZAK A MARATONRA?



Melyik alkatrész cseréjével tudod a legkisebb pénzbefektetéssel, a legmarkásabban megváltoztatni kerékpárod menettulajdonságait? Melyik alkatrésztől beszélnek legtöbbet egymás között a profi versenyzők?

Hát persze, hogy a gumiról lesz szó!

Nem szeretnénk az alábbiakban tuti recepteket, nyomásértékeket megadni, nem is lehet, annyira sok ismeretlenes az egyenlet. Pár fő szempont vizsgálatát tűztük ki célul, de még ezeken kívül is sok a befolyásoló tényező, például az egyén kerékpározási stílusa, testsúlya stb.

Talán furán hangzik, de egy átlagos sport MTB csúcskategóriás, jól megválasztott gumival felszerelve akár jobban teljesíthet egy MTB maratonon, mint egy csúcskategóriás MTB átlagos gumival. Persze a megfelelő gumi és az optimális guminyomás kiválasztása szinte már művészet, lehetetlen olyan kompromisszumos megoldást találni, amire ne mondanánk azt verseny után, hogy így vagy úgy, „lehetett volna jobb is”.

Közeledik a hegyikerékpáros maratonok szezonja, melyek a legtöbb bringást megmozgató tömegsportrendezvények hazánkban. Ezúttal a felszereléssel kapcsolatos egyik legtöbbször elhangzó kérdéssel foglalkozunk.

A kompromisszumot hat összetevő, a guminyomás, a mintázat, a gumi ballonossága (szélessége), tömege, a gumikeverék és a köpenyfelni kapcsolat befolyásolja. Az sem mindegy, első vagy hátsó kerékről van szó, a profik általában különböző gumit tesznek fel előre vagy hátra. Elöl a lentebb tárgyalt tulajdonságok közül kiemelt szerepet kap például a tapadás – oldaltartás, hátul pedig a tapadás – kapaszkodó képesség, gyorsulási képesség.

Nézzük tehát tételesen, mire is van jelentős hatással a gumiköpeny terepen:

↖ a kerék tapadása

(amibe beletartozik a kapaszkodó képesség és az oldaltartás is)

A guminyomással való játszadozásban MTB kerékpárok esetében különösebben nem korlátoz, hogy éppen milyen gumit tettünk fel (or-



“Az adott bringázásnak megfelelő guminyomás beállítása mindig kompromisszumkötés.”

szágúton érdemes megnézni a maximális használható nyomást a gumi oldalfalán és ennél ne fújjuk keményebbre). Külön kategóriát képviselnek ebből a szempontból a Tubeless (belső nélküli) köpenyek, melyeket lehetőleg ne fújjunk 3 bar fölé.

Az adott bringázásnak megfelelő guminyomás beállítása mindig kompromisszumkötés. Eleve azért írunk adott bringázást, nem pedig adott terepet, mert attól függően, hogyan szeretnénk közlekedni adott terepen, még ugyanazokon az ösvényeken is használhatunk más-más beállításokat. Sok versenyző használ néha túl puha nyomást, kockáztatva ezzel a felütéses defektet és bevállalva a nehezebb haladást a simára döngölt részeken, viszont a puhább gumi sokkal jobban tapad a kanyarokban és jobban mászik köves, gyökeres részeken.

A tubeless gumikkal kapcsolatban például azért jelenthetjük ki általában, hogy jobban tapadnak belsős társaiknál, mert alacsonyabb

nyomáson használhatók defekt fokozott kockázata nélkül, ergo jobban tapadnak a talajhoz.

A ballonosabb gumik a hagyományos köpenyek között is hatékonyabban használhatók alacsonyabb nyomáson, ezért jobban tapadnak, de cserébe ugyanolyan falvastagságnál nehezebbek.

A mintázat is befolyásolja a gumi tapadását, minél puhább a talaj, annál inkább, például laza erdei talajon, nedvesebb, homokos részekben vagy sárban, de sodrós murván is. A puhább talajon a magasabb bütykök a nyerők, főleg kanyarban mutatkozik komoly különbség gumi és gumi között. Ha tudjuk, hogy sok laza felületű terepet vagy sáros részeket foglal magába a megbiciklizésre váró útvonal, mindenképpen válasszuk a magas mintázatú gumi-

kat. Ha viszont ritkán találkozunk ilyen részekkel, teljesen fölösleges a vérbeli terepgumi, általános használatra jobban járunk egy semi-slickkel, amely középen szinte sima és csak az oldalán találunk valódi bütyköket a kanyartartás miatt.

A gumi anyagminőségét tekintve a fő kérdés MTB kerékpároknál, hogy mennyire puha az adott keverék. A puhább anyagú gumi (amit könnyedén ellenőrizhetünk, ha hüvelykujjunkkal megmozgatjuk a bütyköket: a puha könnyedén mozog, a kemény nehezebben deformálható) jobban beletapad a kanyarba, lévén jobban idomul a kanyar síkjához, csak úgy, mint a puhább nyomáson használt gumi. A puha keverék viszont jobban kopik, hamarabb elhasználódik. Drágább gumikon alkalmazták a dual compound technológiát, amikor a középső futófelület keményebb, az oldaló puhább keverékből készül.

↖ A kerék gördülési ellenállása

A gördülési ellenállás egyszerűbben megfogalmazva az előrehaladást gátolja, nézzük hogyan:

Szigorúan fizika szempontjából nézve minél nagyobb a gördülési ellenállás, illetve a tapadás, annál nehezebben haladunk előre, tehát elvben meg kell fizetni az árat a kiváló tapadásért. A nagyobb bütykök, a puhább gumikeverék vagy az alacsonyabb guminyomás mind a gördülési ellenállást növelik. Nehezebb terepeken azonban sokkal többet veszítünk azzal, ha a kerék nem tapad folyamatosan a talajra (és a puha gumi jobban tapad), mintha 1-2 km/órával lassabban haladunk a simára döngölt vagy aszfaltos részeken.

Sajnos a gumi ballonossága, ami technikásabb terepen szintén jól jön, a gördülési ellenállást ugyancsak növeli.

Van azonban kompromisszummentes recept is a gumi gördülési ellenállásának csökkentésére, ez pedig a gumi – felni – gumibelső kapcsolattal függ össze. Minél szorosabb a kapcsolat a felni és a gumi vagy a gumi és a belső között, annál kevesebb energia vész el a tekerés közben. Ebből a szempontból is érdemes latex belsőt (ami hatékonyabb kapcsolatot alkot a külsővel) és minél jobb minőségű, kevlárperemes külsőket (melyek jobban tapadnak a felni pereméhez) használni. A gumi-felni kapcsolat pedig a legjobb a tubeless rendszereknél.

↖ A kerékpár gyorsíthatósága

A kerékpár gyorsíthatóságát leginkább a tömeg befolyásolja, nehezebb gumi nehezebben gyorsítható. Egyértelmű még a gumi-felni kapcsolat hatása is, minél szorosabb, annál jobb a gyorsulás. A maradék négy összetevő szempontjából már különböző terepviszonyok között különbözően viselkedik a kerékpár. A szélsőséges tanpélda: emelkedőn, egy nedves, technikás, gyökeres vagy sziklás talajon sokkal robbanékonnyabb a bringa alacsony nyomású, ballonos, magas mintás gumival, de ugyanez a kombináció aszfalton maga a „nagyhalál”, ott a vékony, sima, magas nyomású gumi a nyerő.

↖ A menetkomfort

A minél puhább, annál kényelmesebb sztereotípiá (a nyergekkel ellentétben) a gumik esetében igaz. Alacsonyabb nyomású, ballonosabb gumival később fáradunk el, de cserébe növeljük a defekt kockázatát és simára döngölt terepen vagy aszfalton lassabban is haladunk.

Szintén komfortfaktornak tekinthető a folyamatos bizsergés zavaró érzése, ezt a nagyobb bütykökkel ellátott gumiknál érezhetjük.



„A tubeless gumikkal kapcsolatban például azért jelenthetjük ki általában, hogy jobban tapadnak belsős társaiknál, mert alacsonyabb nyomáson használhatók defekt fokozott kockázata nélkül, ergo jobban tapadnak a talajhoz.”

leszkóp merevítőhídjánál, lánc- és tám villáknál is rátapad a sár a kerékpárra, egy idő után pedig mozgásképtelenné válunk...

Meg kell jegyezni, hogy a szakadó eső, locsopocs nem keverendő össze a ragacsos sárral, ilyenkor nincs szükség a jó sártűrő, vékony, 1,5-ös, 1,8-as sárgumikra, mert a folyó sarat nem szedi össze a mintázat, tehát jobb kompromisszum a szélesebb gumi, alacsony nyomás. A közepes mintázatú, de kellően puha gumi, jobban tapad, mint a kemény, agresszív mintázatú.

↑ Sártűrő képesség

Sárban a puha, kevésbé ballonos, magas és ritka mintázatú gumi teljesít legjobban alacsony nyomáson. Hagyományos (nem tubeless) rendszereknél az alacsony nyomás miatt ilyenkor óriásira növekszik a defekt kockázata, amit ráadásul nehezebb is javítani a mocskos körülmények között. A puha, jobban tapadó, agresszív mintázatú gumi előnyei talán nem szorulnak magyarázatra. A ritka büttyök azért fontosak, hogy a sár ne tapadjon meg a minták között, hanem a kerék forgása következtében kidobálja a trutyit. A széles, ballonos gumi pedig azért nem jó ilyenkor, mert több sár tapad rá és a szűkebb hézagoknál, te-



alacsony, sűrű mintázatú gumi jól guruló futófelülettel, inkább szárazabb, keményebb talajra

Defektálló képesség

A defekteknek két fő csoportja létezik, a felütéses – amikor maga a felni vágja ki a belsőt – és a szúrásos defekt. A felütéses ellen a magasabb guminyomás esetleg a jobb minőségű (pl. latex) belső ad védelmet, de a legtutibb a tubeless rendszer. (Lásd fentebb, sajnos mi mindenre van viszont negatív hatással a magasabb guminyomás.)

Nyilván a gumi anyagminősége is hatással van a kockázatra és nagyon könnyű, ugyanakkor defektálló gumi nem létezik. Egy versenyző számára például mindig a legizasztóbb kérdés, hogy mennyire könnyű, vékony falú gumit vállaljon be, inkább imádkozzon, hogy ne kapjon defektet vagy feltegyen egy nehezebb, biztonságosabb külsőt, amivel esetleg lassabban halad majd...

Ugyanakkor érdemes előre gondolkozni, ha például tudjuk, hogy adott 100 kilométeres maratonpályán mondjuk csak három 500 méteres éles kövekkel tarkított rész van, és mi bevállaltuk a könnyű gumit, amivel folyamatos előnyben leszünk a kevésbé technikás részeken, akkor a kritikus részeken vigyázzunk kicsit jobban a kerékre, például a 3x10 mp veszteség kevesebb, mint egy esetleges defekt-szerelés.

Bizonyos szempontból a mintázat is csökkentheti a defekt kockázatát, ugyanis egy magasabb mintájú gumiba kisebb eséllyel fúródik tűske.

Apróbb szúrások ellen biztonságos megoldást nyújthatnak a különböző ilyen célra fejlesztett folyadékok.



közepesen magas, ritka mintázatú gumi lazább esetleg sáros talajra.

Végszóként:

Ha valaki tuti recepteket várt ettől az írástól, talán csalódott kicsit, de ilyen nincs. Legfontosabb, hogy tanuljunk saját tapasztalatainkból, és minden bringázás során figyeljük a történéseket. Kevésbé tapasztalt bringásoknak is azt tanácsoljuk, gondolja végig szempontjait és kérjen tanácsot rutinosabb bringásoktól!

↖ 20 túra

Írta és fotók: TT

Bringás hosszú hétvége, Kétkerék, Mátra...

Április végét írjuk, nagyjából normalizálódott az erdőben a talaj állapota, itt az ideje a hegyikerékpáros hosszú hétvégéknek, amelyhez az egyik legideálisabb terep hazánkban a Mátra, kiindulópontnak pedig nem is kívánhatnánk jobbat, mint a tavaly óta teljes gőzzel üzemelő Kétkerék Vendégházat.



A mátraszentlászlói Kétkerék Vendégházban minden feltétel adott, hogy a bringázáson kívül semmi másra ne legyen gondunk. Hegyikerékpáros és országúti szempontból is az ország egyik legjobb térsége, a Mátra szívében található, millió lehetőséget kínálva túrák vagy edzések tervezésére. A tulajdonos, Móczár Zsolt maga is kipróbálta a kerékpározás minden formáját, a fél Európát átszelő ország-



úti túráktól kezdve az MTB versenyzésig, így jól tudja, mire van szüksége a bringásoknak.

Nyugodt, csendes szállás, nem csak a ridernek, de a paripának is, külön garázzsal a kétkerekűeknek. A tekerés végén gőzborotva áll rendelkezésre, hogy másnap újra tiszta bringára ülhessünk fel. A házban két- és háromágyas szobák bérelhetők, saját zuhany-

zóval, wc-vel. Az alsó szinten egy többcélú terem található, amely bármire használható: ebédlőnek, kisebb bulik rendezésére is alkalmas, de egy edzőtábor keretében még a görgőket is be lehet állítani. Természetesen a remekül felszerelt konyha sem hiányozhat, ahol bármi megfőzhető, nem csak a sablon tésztafélék.

Tavaly már nagy sikert arattak a szer-



Maga a Mátra általában gyönyörű, de embert próbáló. Kövekből nem kevés jutott az ösvényekre, a gumiválasztásnál jól gondolja meg mindenki, mi a célja, és érdemes-e kockáztatni ennek érdekében (erősített oldalfal javallott).

Lehetőség nyílik tesztelni például a nagy tömegsport rendezvény, a Mátra Maraton nyomvonalait, de a maratonon kívül bejárhatjuk a Mátra egyéb arra érdemes tájait, különböző csoportokban, hogy mindenki megtalálja a kihívást. Ilyen például a „Gabi halála” lejtő, ami a Téli Mátra teljesítménytúráról lehet még ismerős, csak éppen felfelé a hatalmas kövek és gyökerek között.

2010-ben újdonság, hogy a Kétkerék Vendégházban megnyílt Magyarország első hegyi tesztcentruma, a Mátra szívében, ahol vadonatúj MERIDA bringák várják a tesztelni és kölcsönözni vágyókat. Budapesttől mindössze 100 km-re, lehetőség nyílik igazi hegyi terepen kipróbálni vérbeli, terepre tervezett bringákat.

vezett tesztáborok. Az ország szinte valamennyi pontjáról érkeztek érdeklődők, a versenyzőktől kezdve műkedvelő bringásokig. Nagyjából húszfős társaságban kiderült, mennyire különböző célokkal indul valaki egy maratonon...

Többen is voltak egy-egy csoportban, akik eddig jobbra csak merevfarúval nyomták az ipart, és durva élményt jelentett a Merida Ninety-Six össztelősokkal száguldozni a köves ösvényeken. Olyan lelkes tesztelő is akadt, aki már egyenesen kereste a nagyobb úthibákat bringázás közben és folyamatosan próbált alkaludni a vadiúj fullyra...



A Kétkerék Vendégházban kölcsönözhető és tesztelhető típusok:

Merida One-Twenty HFS 1000 D
Merida Ninety-Six HFS 1000 D
Merida Juliet TFS 100 V
Merida TFS Trail 100 D
Merida Crossway 20 V

A Felső-Mátra egy igazi bringás paradicsom: a köves durva lejtőktől, a széles murvás vagy aszfaltozott erdészeti utakig sokféle terepen lehet élménybringázni, edzeni. (A bagolyirtási DH pálya is itt található.)

A mátraszentlászlói Kétkerék Vendégházban, a következő kerékpárosbarát szolgáltatások várják az itt megszállókat:

- kedvezmény a vendégházban megszálló bringásoknak
- zárható kerékpártároló
- szerszámok, szerelő- és centrírozó állvány
- nagynyomású kerékpármosó
- ruhák mosása/szárítása
- térképek
- túravezetés
- igény szerint sportmasszázs

A vendégek két-, három- és négyágyas saját fürdőszobás szobákban szállhatnak meg. Kérhetnek svédasztalos „bringás” reggelit vagy használhatják a jól felszerelt vendégkonyhát.
Információ: www.ketkerekvendeghaz.hu



A Bringás – heti e.magazin 7. száma
május 3-án, hétfőn jelenik meg!



A tartalomból:
Paraferee-túra

Ismerkedés a bringával



Előfizetés: ●

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





A MERKAPT MARATON TEAM SPORTEGYESÜLET BEMUTATJA:

UNDER WORLD



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

KUPA &
BIKE EXPO

2010. MÁJUS 22. SZOMBAT


ILYEN MÉG NEM VOLT!

MOUNTAIN BIKE VERSENY A FÖLD ALATT!


LIMITÁLT INDULÓI LÉTSZÁM!


NE MARADJ LE! NEVEZZ MOST!

AZ INDULÓK KÖZÖTT EGY  MAGGI

A NÉZŐK KÖZÖTT EGY  KFC

KEREKPÁR KERÜL KISORSOLÁSRA!

MINDEN INDULÓ  MAGGI ITALPORT KAP AJANDEKBAN!

A BRINGÁVAL ÉRKEZŐKNEK INGYENES  MOTOREX SZERVÍZ!



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

www.underworldkupa.hu

Médiatámogatónk: **BRINGAS**



TREK

ÉLMÉNY KÉT KEREKEN

**NÁLUNK A MINŐSÉG
EGY ÉLETRE SZÓL**

WWW.TREK.HU

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



NELLA

KERÉKPÁRCENTRUM

Budapest, 1054 Kálmán Imre u. 23.

Tel: (1) 331-3184

www.nella.hu

