

01/ 2021

WHERE 2.BIKE

WNL

TYPY ZAWIESZEŃ

BESKID SĄDECKI

CIAŁO ROWERZYSTY

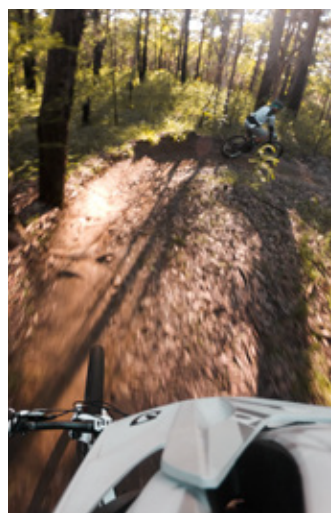
**DLA PRAWDZIWYCH
MĘŻCZYZN**

ODKORBIONA MUZA

PIERWSZY NUMER

**TEMAT NUMERU
LAS WOLSKI**

SPIS TREŚCI



SPIS TREŚCI

- 4 **Let's go!**
- 8 **MA(y)STER B** – Typy zawieszń
- 22 **Polska Kocha Podjazdy** – Beskid Sądcki
- 34 **Centrum Kontroli Ruchu** – Ciało rowerzysty
- 42 **Kobiecym Okiem** – Dla prawdziwych
mężczyzn
- 55 **TEMAT NUMERU** – Las Wolski
- 66 Kącik **ODKORBIONEJ** Nuty
- 67 **REDAKCJA**



Get
the
flow





LET'S GO!



fot. Filip Radwański

ŁUKASZ NOWICKI

Redaktor naczelny oraz założyciel where2.bike

8h dziennie programista. Brejki pomiędzy asapami wypełnia przeglądaniem YouTube w poszukiwaniu rowerowych filmów. Na lanczbrejku wynajduje aliexpresowe perełki. W trakcie stendapu wymyśla co by tu jeszcze dodać do w2b. Na fakapie wzrusza ramionami i planuje weekendowy wypad na bajka. Nie ma w rowerze boosta ani mleka.

Gdy zaczynałem jeździć na rowerze, wszędzie gdzie bym się nie obrócił było słychać, że Finale Ligure¹ to raj na ziemi dla rowerzysty górskiego. Każdy rider, każdy artykuł online, każde pismo rowerowe, każdy vlogger, blogger, sprzedawca rowerów na targu powtarzał – we Włoszech leży święty graal MTB Europy! Zauroczony jednomyślnością społeczności rowerowej postanowiłem pojechać w to wychwalane przez wszystkich miejsce na moim pierwszym fullu. To nie był dobry pomysł – teraz to wiem.

Dopiero trzeciego dnia pobytu na

miejsu, kiedy już nie byłem w stanie nawet leżeć w bezruchu bez grymasu bólu pojawiającego się na twarzy z powodu wszelkiego rodzaju obić, otarć, zwichnięć i całej palety barw sińców, usłyszałem wreszcie coś co powinien usłyszeć KAŻDY przed wyjazdem: dopóki nie ciśniesz trasy C na Srebrnej na pełnej, to nie masz po co tam jechać².

Oczywiście, wtedy nie wiedziałem nawet co to „C” na Srebrnej. I jeszcze dobrą chwilę zajęło mi ciśnięcie jej na pełnej.

Dlaczego o tym piszę we wstępie do pierwszego numeru w2bzine? Bo wtedy

już pojawił się załączek pomysłu stworzenia pisma dla rowerzystów od rowerzystów. Nie od byłych zawodników z 30 letnim stażem, którzy wykręcają w miesiąc tyle co my – normalni zjadacze chleba – w trzy sezony nie ujedziemy. Nie od ludzi, którzy wsiadają na rower w cenie kawalerki w Sosnowcu i narzekają, że jednak podsiodłówka jest 2 mm za krótka i że właściwie problem ten został rozwiązany w rowerze za cenę kawalerki w Krakowie. Jest wielka luka na rynku materiałów rowerowych – nie ma nic o tym, jaka to fajna zajawka i jak to robić, gdy kredyt hipoteczny woli się przeznaczyć na dom, a nie na zabawki do błota.

Trochę czasu minęło od opisanych

w pierwszym akapicie wydarzeń, już „C” na Srebrnej cisnę na pełnej (mojej pełnej), a do Finale to jestem spakowany przez cały rok. W trakcie podnoszenia wiedzy i umiejętności poznałem niesamowitych ludzi, którzy mimo wielu różnic mają kilka cech wspólnych. Miłość do roweru – to jest to, co rzuca się w oczy. Każdy z nich nie tylko umie jeździć, ale posiada też wspaniałą umiejętność dzielenia się swoją wiedzą i opinią w sposób, który jest niesamowity i porywający dla słuchacza³, czy też (jak zaraz będziecie się mogli przekonać) czytelnika.

Tworząc poniższy materiał przyświecał nam jeden cel – dobrze się bawić i pisać o tym, co lubimy, tak jak to widzimy i rozumiemy.

Nie będzie ciężko znaleźć rowerzystów z większym stażem, umiejętnościami czy wiedzą. Ale pamiętajmy, że niejednokrotnie zapomina wół jak cielęciem był. W ekipie W2BZine tego nie znajdziecie. Każdy wciąż pamięta pierwsze pieczątki ze szlaków, gdy nie docenił tego „małego i niewinnego korzonka”. Z dumą wspominamy pierwsze okupione migotaniem komór podjazdy. Śmiejemy się z nietrafionych rowerowych zakupów, które bardziej nawet niż portfel kłują w dumę⁴.

Dlatego też, z nieskrywaną dumą, w imieniu zespołu redakcyjnego prezentuję Wam pierwszy i na pewno nie ostatni numer W2BZine! Pisany od rowerzystów dla rowerzystów! Pisany z czystej miłości do roweru. Pisany dla zabawy. Tworzony wspólnie – aby móc z czystym sumieniem podpisać się pod całością.

W premierowym numerze głównym tematem będzie „Krałoska”⁵ perła MTB – Las Wolski. Opisujemy go kolektywem redakcyjnym - każdy ma swoje dwa grosze na jego temat. Niestety, nie ma w nim wyciągu, więc łydowania się nie uniknie. ALE! Dzięki redakcyjnemu DJ’owi, Hansowi, znajdziecie też playlistę umilającą podjazdy. Z technikaliów mamy parę słów od Bogusia na temat niby oklepamy, ale dalej niezrozumiały, czyli typy zawiesz (back to the roots, baby!). To tak w skrócie.

Mam szczerą nadzieję, że znajdziecie tu tego rowerowego ducha, który nam w duszy gra!

1) z perspektywy czasu – tak, Finale to jedno z lepszych miejsc do jeżdżenia, jak już jest skill

2) Borys się z tym nie zgadza

3) a przynajmniej zabawny

4) Hansowy Kross XD

5) tak – my wychodzimy na pole



BOGUSŁAW DĄBROWSKI

Redaktor działu technicznego

Inżynier, wyznawca formuły n+1 jeśli chodzi o ilość posiadanych rowerów. Na co dzień zamieszkujący gdzieś na zboczach Przehyby dzięki czemu co drugi dzień w sezonie można go spotkać na żółtym szlaku do Starego Sącza. W czasie wolnym od rowerów schodzi pod ziemię i projektuje urządzenia do wydobywania węgla na carbonowe ramy. Fan nalewek i ognisk w Kościelisku.



TYPY ZAWIESZEŃ



Fot. #Kru/Lasu

Jeżeli kiedykolwiek chciałeś błysnąć w towarzystwie kumpeli lub kumpi rowerowych nie tylko wiesz, czym różni się *ipa stout lager* od *russian imperial stout*, ale też smaczkami z techniki rowerowej to ten przewodnik jest właśnie dla Ciebie! W tym cyklu postaram się jak najłatwiej i najbardziej przyswajalnie podać podstawy zawiesznień, techniki wykonywania ram i ogólnie tego wszystkiego, co może nam – nawet trochę bardziej doświadczonym bikerom – sprawiać trudność lub niezrozumienie. Napoczątek podstawowe sprawy – typy zawiesznień, czym różni się system z ogniwnem Horst’a od wielozawiasu, o co chodzi z tym jednym zawiasem i dlaczego jest jeden, jak

punktów jest co najmniej trzy?

O tym wszystkim przeczytacie poniżej!

Już na samym początku trzeba sobie powiedzieć, że nie ma czegoś takiego jak jedno uniwersalne i ociekające propsami zawieszenie – wybór nie jest łatwy, a jeśli chodzi o współczesne rowery i dampery to można powiedzieć wprost – nie ma złych systemów zawiesznień. Każdy ma swój smaczek, każdy ma jakieś wady i zalety, ale nie ma jednoznacznego króla i błazna w tym rankingu. Żeby trochę usystematyzować pojęcia, zaczniemy od podstaw, które ułatwią nam poruszanie się w tym gąszczu technikaliów.

Przedni trójkąt – (zaznaczony na poglądowym rysunku na kolor zielony) to w skrócie przód ramy, który jest stały



i nie posiada możliwości obrotu – w większości przypadków właśnie do niego zamocowana jest korba (wyjątek GT) oraz na pewno tam znajduje się Twoja sztyca, kierownica i przedni amortyzator. W przednim trójkącie zawsze znajduje się też mocowanie dampera.

Chainstay – rurki w tylnym trójkącie łączące tylne koło z okolicami suportu (korby).

Seatstay – rurki w tylnym trójkącie łączące tylne koło z okolicami zacisku sztycy podsiodłowej.

Rocker – zwany również łącznikiem. W większości wypadków występuje co najmniej jeden taki element (wyjątek zawieszenie jednozawiasowe) – najczęściej łączy damper z przednim i tylnym trójkątem zapewniając dwie osie obrotu w danym typie zawieszenia.

Tylny trójkąt – całość tyłu ramy (seatstay, chainstay, rocker).

Punkty obrotu – łożyskowane lub tulejowane punkty, dzięki którym Wasze zawieszenie może się ruszać (nie są to punkty, wokół których pracuje całość – te z reguły są albo wirtualne, albo jest to jeden konkretny punkt, o czym będzie później w tym cyklu).

Punkty mocowania dampera – to punkty montażowe dampera w ramie oraz innych elementach zawieszania. Punktów tych nie zalicza się do punktów obrotu zawieszenia, niektórzy błędnie wliczają to jako dodatkowe punkty obrotu.

Kolory stosowane na powyższym schemacie punktów obrotu wykorzystamy w późniejszej części artykułu.

- punkty obrotu
- punkty mocowania dampera



Jednozawias (single pivot)

Ilość punktów obrotu: 1

Tylny trójkąt połączony jest z przednim za pomocą jednego punktu obrotu (thanks captain obvious!). Ten rodzaj zawieszenia pamiętają nawet dinozaury, to właśnie od takiego prostego połączenia tylnego trójkąta rozpoczęła się zabawa z rowerami full suspension, a szkice znalezione w jaskiniach doliny Vezery tylko to potwierdzają. Przez lata zdążyło obrosnąć legendami, z których najpopularniejsze to: jednozawias kopie, jest mało czuły i ogólnie ssie pałkę. Takie były pierwsze zawieszenia, które potrafiły cofnąć pedały o 47 st. (kto pamięta santy z tym problemem ręka do góry!), problem ten wraz z rozwojem damperów i kinematyki zawiesznień został skutecznie wyeliminowany. Ciągle dyskusyjny jest poziom wybierania mokrych dżdżownic na suchych liściach i na odwrót, jednak prostotę zawieszenia docenią minimaliści.

● punkt obrotu

● punkty mocowania dampera



Zalety: prostota, większa wytrzymałość elementów – z reguły elementy łozyskowane mogą być większe i szerzej rozstawione poprawiając między innymi sztywność ramy.

Wady: nie najczulsze – puryści gładkości zawiesznień powinni poszukać czegoś innego, wpływ hamowania na zawieszenie mimo pójsia technologii do przodu nie został wyeliminowany.

Bonus: jednozawias z ogniwo pośredniczącym np. NS Synonym, Kross Earth (nowa wersja).

Wielozawias (four bar link)

Ilość punktów obrotu: 4

Najczęściej mylone z czterozawiasem, którym w polskiej nomenklaturze określało się rowery z ogniwo Horsta. Osobiście uważam, że powinniśmy sobie to my bikerzy uporządkować i wielozawias przechrzcić raz na zawsze czterozawiasem, a ogniwo Horsta nazywać systemem z ogniwo Horsta – co Wy na to? Ale do brzegu. W sensie do rzeczy. Wielozawiasowe zawieszenie jest niejako ominięciem patentu na ogniwo Horsta, który przez długie lata należał do Specialized. Różnice są subtelne, a ilość punktów obrotu jest w obu przypadkach taka sama. Więc czym tak de facto różnią się te systemy? Różnice są dwie – pierwsza, o której najczęściej się wspomina to przeniesienie punktu obrotu z chainstay na seatstay. I druga, o której większość milczy jak zakłeta (bo niejako wynika z pierwszego), umiejscowienie zacisku hamulca.

● punkty obrotu

● punkty mocowania dampera



W zawieszeniu wielozawiasowym zacisk hamulca porusza się na jednym elemencie razem z osią koła na chainstayu (de facto nie wyróżnia się pod tym względem od jednozawiasowych systemów), co powoduje, że siły od hamowania powodujące kompresowanie zawieszenia nie są tak idealnie oddzielone od wpływu na kompensację zawiesznień, jak w przypadku Horsta.

Zalety: większa czułość niż jednozawiasowe systemy. Dla konstruktorów plusem jest to, że z mniejszego dampera można uzyskać więcej skoku (o tym, dlaczego tak się dzieje i jak to się liczy będzie w kolejnych częściach cyklu).

Wady: więcej elementów, które ulegają zużyciu (większa ilość łożysk). Starsze systemy miały podobne bolączki jak jednozawiasy z cofaniem pedałów, wpływ hamowania niewyeliminowany całkowicie na pracę zawieszenia.



Czterozawias (system z ogniwnem Horsta) (Horst link)

Ilość punktów obrotu: 4

Niedawny wysyp rowerów z tym systemem zawdzięczamy skończeniu się okresu ochrony patentu Specialized na ten typ zawieszę. Dawniej, jeśli chciałeś zaprojektować Horsta, musiałeś płacić specowi za patent. Teraz patent został uwolniony i nikt nikomu nie musi za nic płacić. Różnica względem poprzedniego systemu to umiejscowienie punktu obrotu na chainstayu. Ogólnie systemy z Horstem to jeden z bardziej lubianych systemów – bardzo pluszowy zarówno na małych, jak i dużych nierównościach siły hamowania oddzielone od wpływu na zawieszenie (mocowanie hamulca i tylnej osi razem na jednym elemencie z seatstayem). No cud, miód i orzeszki. A czym właściwie jest to mityczne ogniwo Horsta? To nic innego jak element zawieszenia, który ma punkt obrotu na chainstayu – tym też wyróżnia się od wielozawiasu.

● punkty obrotu

● punkty mocowania dampera



Zalety: mięciutki jak kaczuszka, hamulce nie wpływają na zawieszenie.

Wady: przy pedałowaniu pod górę lubi czasem cofnąć pedałami. Podobnie jak w wielozawiasie spora ilość elementów, które ulegają zużyciu.

Wirtualny punkt obrotu (virtual pivot point)

Ilość punktów obrotu: 4

W przypadku tego zawieszenia mamy całą plejadę najlepszych gwiazd. Należą do nich: Maestro od Gianta, VPP od Santa Cruz, DW Link od Ibisza czy RVS od Krossa. ;) Najbardziej zaawansowane technicznie zawieszenie gdzie stały (w sensie spawany cały bez żadnych dodatkowych punktów obrotu) tylny trójkąt połączony jest z przednim za pomocą dwóch linków – górnego i dolnego (unbelievable!). Zawieszenia tego typu zawsze charakteryzują się doskonałą czułością, brakiem wpływu sił hamowania na ich pracę i doskonale spisują się na podjazdach.

● punkty obrotu

● punkty mocowania dampera



Zalety: jest ich zbyt dużo żeby wymienić. W skrócie – koło może poruszać się po wymyślonej przez inżynierów, czasami naprawdę fikuśnej, ścieżce (kto pamięta legendę, że w Santa Cruzach koło porusza się po literze „S”? ;). Zawieszenie jest czułe nawet w trakcie hamowania i dobrze spisuje się na podjazdach. Niektórzy, którzy raz wsiedli na wirtuala, więcej nie chcą znać innych zawieszeń.

Wady: linki są małe = łożyska są małe = żywotność może być ograniczona. Zdarzają się fakapy konstruktorskie i linki lubią strzelić.



Fot. #Krullasu

ABP (active braking pivot)

Ilość punktów obrotu: 4

Zawieszenie spotykane w zasadzie u dwóch dużych graczy. Treka i Devinci. Od pozostałych systemów różni je fakt, że punkt obrotu zawieszenia znajdujący się z tyłu roweru nie znajduje się ani nad, ani pod tylną osią koła a w niej. Dzięki takiemu podejściu, pomimo iż zawieszenie można rozpatrywać tak naprawdę w kontekście zawieszenia jednozawiasowego (główny punkt obrotu zawieszenia pokrywa się z dolnym punktem obrotu w ramie), wpływ hamowania jest oddzielony od jego pracy. Dodatkowo zawieszenia tego typu naprawdę wybitnie podjeżdżają czyniąc rower bardzo efektywnym.

● punkty obrotu

● punkty mocowania dampera



Zalety: wyeliminowanie minusów jednozawiasowców.

Wady: w starszych rozwiązaniach gdzie layout zawieszenia był nie do końca dopracowany, zawieszenie cierpiało na brak czułości. Dampery lubiły zjeść cały skok będąc zbyt miękkie na dużych hopach lub zbyt twarde na małych nie-

równościach. We współczesnych wersjach tego systemu problem został wyeliminowany przez odpowiedni design rockera.

Temat oczywiście nie został wyczerpany i traktujcie go jako dopiero pierwsze liźnięcie sprawy. To tak jakbyście potrafili już rozróżnić IPĘ od APY bez zagłębiania się w szczegóły i szczegółiki fermentacji. W kolejnym odcinku powiemy sobie o linowości, progresywności i regresywności zawieszek oraz o tym, jak to się dzieje, że z dampera który ma 57,5 mm skoku uzyskujemy 160 mm skoku tylnego koła, a także jakie ma to skutki i jak ilość skoku zjadana przez damper zmienia się w trakcie pracy całego zawieszenia. Do następnego!

Boguś



Fot. #Krullasu

PKP

czyli
Polska Kocha Podjazdy



Beskid Sądecki

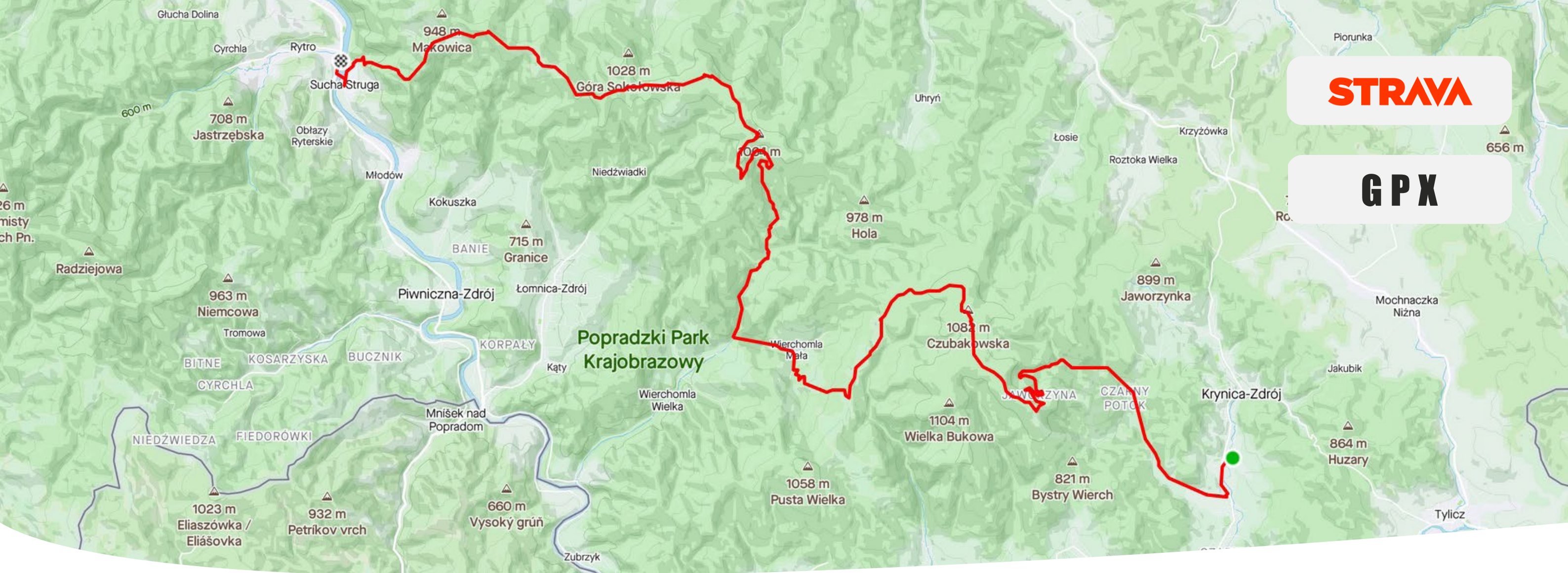


HANS GRUBYBRZUCH

Redaktor działu PKP, czyli Polska Kocha Podjazdy

Krzysiek powszechnie zwany Hansem, odgrzał swoją miłość do rowerów tuż po 30-stce. Nieśmiała próba zrzucenia kilku kilogramów, powiodła go w stronę pasji z dzieciństwa i przypomniała jak fajne jest zwiedzanie świata za pomocą dwóch kółek. Na co dzień jest mężem pięknej żony, ojcem nastoletniej córki oraz kolejarzem. Uwielbia zajmować się organizacją niepowtarzalnych eskapad dla swojego grona rowerowego – [Nie/dzielnych Jeźdźców](#). Każdy z jego tripów jest niezapomnianą przygodą, którą się wspomina przez lata.

Fot. Hans



Jako pasjonat prywatny, jak i zawodowy kolei, chciałbym Was zaprosić na cykl wycieczek rowerowo-kolejowych o dźwięcznej nazwie „PKP – Polska Kocha Podjazdy”. Założeniem tego projektu jest podróż pociągami z Krakowa do punktu A, wyrępa rowerowa na trasie, pkt A - pkt B, powrót pociągami z pkt B do Krakowa.

Zaczynamy!

Porę czerwcową następuje coroczne odmrożenie kolei, remonty stopują na czas wakacji, mnożą się połączenia „na lato”, a i dzień jest długi, więc jest to dogodna pora na wybranie pociągu jako środka transportu. Na pierwszy raz zapraszam Was na opowieść z wycieczki do Beskidu Sądeckiego.

Lato 2020. Ze względów techniczno-topograficznych nasze trasy kolejowe zapewniają niebywałe czasy przejazdu między miejscowościami w tym samym województwie. Wyjeżdżając o 5:49 z Krakowa byliśmy w Krynicy o 10:10, ot takie 4:21 godziny szybkiego transferu z pkt A do pkt B, oddległych od siebie w linii prostej około 120 km.



Co by nie było za pięknie, Przewozy Regionalne zapewniły nam doskonały tabor posiadający całe 4 miejsca na rowery. Myślę, że włodarze programu Małopolska Na Rowery (tak, to Ci sami co się dokładają do tego pociągu – potocznie nazywani Województwem Małopolskim) byłiby z tego dumni. Na ratunek przyszła nam znajomość gry Tetris MTB 3D! Przecież każdy wie, że Trek od góry pasuje do innego Treka, ale z boku to już lepiej postawić rower na odwrót, żeby skasować całą linię i zmieścić się pod sufitem.

11 enduraczków plus dwie szosy weszły gładko i nawet można było dojść do kibla/warsu! Grzecznie spakowani jak sardynki dotarliśmy do Krynicy o czasie i wyruszyliśmy na pierwszy wspin – Jaworzynę Krynicką.

Podjeżdżaliśmy w makabrycznym upale dopin-



gowani przez stada much, które rygorystycznie nie pozwalały nam się zatrzymać. Sama droga pomiędzy dolną stacją, a górną stacją kolei linowej wiedzie przez szeroką szutrówkę, uślaną głazami, ale całkiem wyjeżdżalną. Po drodze mijamy schronisko PTTK i docieramy na szczyt, na którym dla odmiany pizgało wiatrem niemiłosiernie.

Szybka seria kilku lub kilkuset fot i jedziemy dalej szlakiem czerwonym. Mijamy Runek lecąc przyjemną drogą szczytową w kierunku Bacówki na Wierchomli. Tu już przyjemniej. Przerwa na uzupełnienie płynów. Kolejne kilkaset zdjęć i jedziemy szukać relikwów tutejszego bike parku. Start był całkiem namierzalny, potem już było trzeba z radarem szukać śladów tej antycznej budowli.

Poleca się zatem zjeżdżać szlakiem





Fot. Hans

czarnym od bacówki w kierunku Wierchomli Małej. Następny punkt programu to był obowiązkowy zjazd po asfalcie, jak wiadomo prawdziwa grubobrzuszkowa impreza nie może się bez tego odbyć. Hamując na pobliskim monopolowym w Wierchomli, skręciliśmy w dróżkę przy potoku i dalej drugi, większy wspin tego dnia do Hali Łabowskiej. Mocno spoceni dotarliśmy do 3 schroniska.

Muszę przyznać, że marketingowo obiekt niszczy konkurencję. Przed wejściem jest piękna biała kartka z napisem "PIWO + SŁODYCZE". Konkretnie spełnienie marzeń wszystkich docelowych grup odbiorców. Jak już pojedliśmy i popiliśmy nadszedł czas ruszać w drogę do Rytra, której jeszcze trochę nam zostało. Trasa biegła interwałowo góra-dół i nie było to coś ultra ciekawego, jednak czuć było w powietrzu, że zaraz coś

się tu wydarzy.

Przecucia nas nie myliły, gdy dobiliśmy do właściwego fragmentu szlaku czerwonego... zaczęło się. Mega fajny korzenno-kamienisty trail, dostarczył emocji co niemiara. Cichy był tak zachwycony pruciem piecem po beskidzkiej rąbance, że zapomniał o zwalnianiu przed zakrętem, który niczym zima drogowców, zaskoczył go brutalnie. Przed śmiercią w rytmach ghanijskich pogrzebowców, uchroniła go tylko kocia zwinność. Szlak czerwony do Rytra zdecydowanie ląduje na liście – O PANIE, ALE TO BYŁO ZAJEBISTE! Ogólnie wszystkie szlaki schodzące do tej miejsciny robią robotę. Zarówno te z pasma Jaworzyny, jak i Radziejowej.

W tym miejscu należy również wspomnieć o atrakcjach z przewodników turystycznych, a mianowicie zamku górującym nad Rytrem, platformie widokowej w Woli Kroguleckiej, jak i moście drewnianym nad Głębokim Jarem (w remoncie). Nam się nie udało tym razem tam zawitać, ale poleca się odwiedzić będąc w okolicy.

Wracając do wydarzeń, które miały miejsce – mega uradowani z ostatniego zjazdu jak

i całej traski, obmyliśmy siebie i rowery w wodach Popradu i zameldowaliśmy się na stacji w Rytrze niewiele przed odjazdem pociągu do Krakowa. 3 godziny z hakiem poświęcone na pogawędki podsumowujące wyjazd minęły nam szybko i zameldowaliśmy się jeszcze przed północą w domach.

Mam nadzieję, że opowieść się podobiała i zachęci Was do odwiedzenia tego rejonu naszych gór w formie jaką tu opisałem. Pozdrawiam i do następnego.





Fot. Hans

Podsumowanie

Trasa pociągu do pkt A: Kraków – Krynica

Trasa pociągu z pkt B: Rytro – Kraków

Trasa rowerowa: Krynica – Jaworzyna Krynicka – Runek – Bacówka Nad Wierchomlą – Wierchomla – Hala Łabowska – Pisana Hala – Cyrla – Rytro

Dystans: 46 km

Dla kogo: trasa głównie łatwa technicznie, poza odcinkiem szlaku czerwonego przed Rytrem gdzie wymagany jest poziom średnio zaawansowany. Konieczna bardzo dobra kondycja. Rower trail, XC i enduro.

Hans Grubybrzuch



Fot. Hans

Ciało rowerzysty

CENTRUM KONTROLI RUCHU



BORYS WITKIEWICZ

Redaktor działu Centrum Kontroli Ruchu

Z wykształcenia fizjoterapeuta, z zamiłowania rider. Włada różowymi plastrami lamparta enduro. Dzięki jego wiedzy wielu rowerzystów powróciło do jazdy mimo całkowicie przeciwnych przesłanek w postaci doznanych kontuzji. Na co dzień mąż swojej żony, dla której porzucił Tatry i wyniósł się do Grodu Kraka. Uwielbia cisnąć piecem w dół, wyjaśniać ścianki i hopki. Fan literatury science fiction i fantasy oraz interpunkcji.

Ciało rowerzysty – czyli o bólu pleców słów kilka.

Dopał was kiedyś ból istnienia? Weltschmerz? Mnie dopada codziennie, właściwie nie tyle mnie ile moich pacjentów. Dzisiejszy weltschmerz w fizjoterapii to nic innego jak ból kręgosłupa albo inaczej ból pleców. Dlaczego tak jest, że bolą plecy? Dlaczego tak jest, że mimo ruchu, jakiego doświadczamy na rowerze nadal plecy dają znać o sobie? Młody Werter cierpiał bo był apatyczny, melancholijny i dostrzegał niesprawiedliwość świata, jego niedoskonałość. Ludzie cierpią natomiast na trochę bardziej przyziemne problemy, jakimi są bóle pleców z powodu niedoskonałości naszej budowy. Innymi słowy mama natura albo inny konstruktor w trakcie projektu pomyślał: powinno być git. Ale nie jest.

Nasz kręgosłup, bo od niego musimy zacząć, to biomechaniczny cud. Składa się on z 33 – 34 kręgów połączonych stawami. Pomiedzy kręgami jest mnóstwo mięśni i więzadeł. Po co tyle elementów? Ano po to, że to ma się ruszać. Co jest zarazem wadą tej konstrukcji. Co najlepsze, anatomicznie ciało człowieka jest zaprojektowane tak, że w miejscach gdzie jest sporo ruchomości przebiegają albo duże naczynia albo ważne zwoje nerwowe albo są jakieś ważne organy wewnętrzne. I tak na przykład w okolicach odcinka lędźwiowego czy też dołu pleców bądź miejsca, w którym najczęściej lokalizują się dolegliwości bólowe, znajdują się nerki, pęcherz moczowy, zwoje jelit i tak dalej i tak dalej. Słowem mnóstwo różnych witalnie istotnych flaczków. Kręgosłup lędźwiowy ma sporą ruchomość dlatego, aby różne flaczki były odpowiednio ukrwione i nawodnione. Również w okolicy miednicy znajdują się jedne z najgrubszych mięśni w naszym ciele. Mięśnie biodrowo-lędźwiowe. Jak grube są? Popatrzcie na wasze przedramiona. Są tak grube jak przedramiona w najgrubszym miejscu. Po kiego grzyba taki mięsień? Ano dlatego, że wspomniana już matecz-



ka natura postanowiła postawić nas na dwóch nogach. Po pierwsze, żeby łatwiej było wśród afrykańskich sawann wypatrzyć niebezpieczeństwo, a po drugie, żeby nasze ręce mogły po kilkudziesięciu tysiącach lat chwycić kierownice.

I tu zaczynają się jaja. Znaczą może nie jaja, ale problemy związane z wyprostowaną postawą. Otóż wraz z rozwojem umiejętności dotyczących naszych rąk, a także z wykształceniem różnych ciekawych zachowań nasza głowa musiała pomieścić mózg. Mózg co chwilę, czyli co kilka tysięcy lat zwiększał swoje rozmiary, a zatem zwiększało się również zapotrzebowanie na energię. I gdybyśmy zostali na czterech łapach to można by było wykształcić dłuższe jelitka. Ale że wstaliśmy, to automatycznie ich długość musiała się skrócić. Bo nie mogły sobie wisieć jak to ma miejsce np. u krów. Musiały się zmieścić w brzuchu. Poza tym musiały się też zmieścić po to, by kobiety mogły rodzić. Anatomii się nie oszuka. Nasza wyprostowana postawa doprowadziła też do tego, że miednica gatunku Homo sapiens się zwężyła. Tu już jest kilku winnych. Ewolucja, a także fizyka. Niestety wąska miednica równa się wąski kanał miednicy, a co za tym idzie, dziecko musi być mniejsze. Mniejsze, czyli mniej dojrzałe, czyli mniej samodzielne. Dlatego dzieciaczki w początkowym okresie życia głównie śpią, jedzą i srają. Muszą nadrobić to, że były za duże, żeby zostać w brzuchu kobiety. Co prawda ewolucja troszeczkę pomogła kobietom. Dzieci mają plastyczne głowy, bo kości czaszki nie są zrośnięte. Mózgu w ich głowach też nie ma za wiele, więc podczas porodu głowy dzieci się spłaszczają. Dlatego wyglądają czasem jak alieny. Seems legit.

Wróćmy do trawienia.

Żeby usprawnić trawienie, jelita znalazły się w brzuchu, który nie jest ograniczony żebrami a więc może czasowo zmieniać swoje wymiary (patrz brzuchy typu opona lub brzuchu kulturystów).

Z tyłu natomiast mamy bardzo mobilny odcinek kręgosłupa. Cała ta fabryka przetwórstwa pokarmowego znajduje się natomiast w sąsiedztwie olbrzymich mięśni, właśnie tych grubych jak przedramiona. Cały system działa lepiej kiedy się ruszamy. Bo został tak zaprojektowany.

Pierwsze primo dlaczego ruch jest

ważny. Uważny czytelnik zauważy pewną właściwość. Skoro te grube mięśnie, które zginają girę w biodrze (w sumie jest ich to najważniejsza funkcja) zapewniają lepsze trawienie to dlaczego bolą plecy na rowerze, skoro tyle pedałujemy?

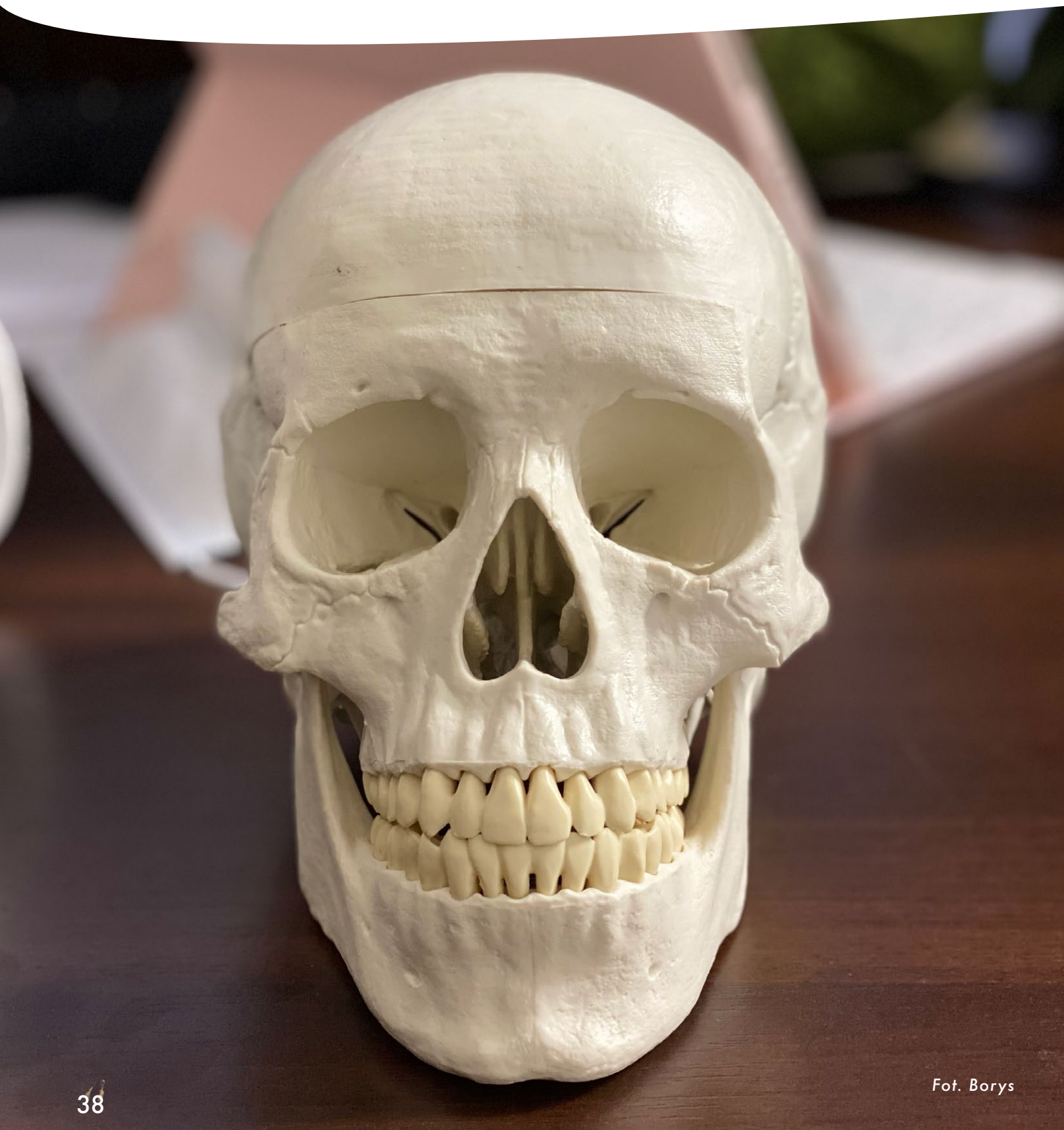
I tu dochodzimy do dalszej ewolucji człowieka. Dokładniej do momentu,

w którym się obecnie ludzkość znajduje. Najnowsze badania dotyczące LBP (low back pain – w skrócie ból pleców) mówią, że 100% populacji doświadczy epizodu bólowego. Dlaczego? Dlatego. Pomyślmy ile powstało nawet w ostatnim dziesięcioleciu zawodów, które są niezwykle potrzebne, ale nie wiążą się z ruchem? Ile osób w pracy głównie siedzi? W początkach XX wieku wymyślono 8 godzinny system pracy. O ile jest wydolny to niestety doprowadza do tego, że w dzisiejszym świecie w społeczeństwach rozwiniętych większość osób siedzi w pracy przez 8 godzin. I to najczęściej w tym okresie dnia, kiedy mamy najwięcej energii. I poświęcamy ją na pracę. Smart move!

No dobra, dobra, ale przecież jeżdżę na rowerze więc się ruszam. Jeżdżę regularnie. Dużo. Setki kilometrów. No tak. Rower jest najwydolniejszym pojazdem poruszającym siłą ludzkich mięśni jaki stworzył człowiek. Ma jedną zasadniczą wadę. Trzeba pedałowac. I najczęściej trzeba przy tym siedzieć. To z kolei niestety, ale unieruchamia odcinek lędźwiowy. Trawienie jest zaburzone. Pamiętacie o krótkich jelitach? Co się je najczęściej na rowerze? Cukier. Cukier daje energię. Ale potrzeba energii, żeby ją wydobyć – inaczej – strawić. A ta energia potrzebna jest również do tego, abyśmy mogli jeździć. Widzicie błędne koło?



Fot. #Krullasu



Fot. Borys



Fot. #Krullasu



Podsumowując. Plecy bolą najczęściej dlatego, że codziennie unieruchamiamy części ciała, które zostały zaprojektowane i wyewoluowały w kierunku ruchu. Matka natura postawiła nas na nogi po to, żebyśmy się ruszali. Co prawda na początku głównie po to, żebyśmy widzieli jedzenie tudzież nie stali się czymś jedzeniem. Całe nasze ciało działa lepiej kiedy wprawiamy je w ruch. Tak jak rower dzia-

ła lepiej jak jeździ niż jak stoi, prawda?

Chciałbym abyście dzisiaj tekst potraktowali jako zaproszenie do lektury. Cykl "Centrum Kontroli Ruchu", który będę sukcesywnie rozwijał w W2BZine, będzie dotyczył naszych ciał. Będzie to opowieść o tym jak jest ono zbudowane i na jakiej zasadzie działa i jak to wszystko się ma do roweru.

Gdy zastanawiałem się nad formą cyklu doszedłem do wniosku, że nie będzie w nim poradników z rodzaju 5 ćwiczeń, dzięki którym będziesz jeździć szybciej. Takie ćwiczenia to moim zdaniem zapewniacze w różnych magazynach. Z mojego doświadczenia wynika, że aby dobrać odpowiedni ruch należy najpierw daną osobę poznać, zbadać. Dopiero wtedy można się wziąć za poradnictwo.

Moim celem jest zabranie was w podróż po ludzkim ciele abyście lepiej zrozumieli jakie jest ono niesamowite i dlaczego należy o nie zadbać. Zdrowia!

Borys

KOBIECYM OKIEM



Iwona Czyszczon

Redaktorka działu Kobiety i Okiem

Absolwentka AWF Kraków, prowadzi sklep rowerowy w Rabce, współtworzy EskimooTeam i jest prawdopodobnie najmniejszą riderką w historii polskiego enduro oraz V-Ce Mistrzynią Polski w tej dyscyplinie. Dla niej rower, to przede wszystkim ludzie i ich historie. W przerwach od jeżdżenia, chodzi po lesie i szuka singli, wyznaczyła m.in. przebieg Wróżki Zębuszki na Luboniu. Poza rowerem, latem uwielbia podróże motocyklowe i bieganie ze swoim psem, a zimą eksploruje górskie szlaki na skiturach.

13 powodów

dla których prawdziwi mężczyźni powinni wkręcać dziewczyny w enduro



Dziś będzie trochę przewrotnie, bo w miejscu, które na pierwszy rzut oka wygląda jak "kącik kobiecy" i pewnie od razu skojarzyło Wam się z "rowerową Filipinką"*, pierwszy artykuł w całości skierowany będzie do mężczyzn i w dodatku tylko tych prawdziwych.

Przyczyna tkwi w twardych danych i jak się zaraz przekonacie, są one tak jednoznaczne jak koszt od dziewczyny, która mówi "wiesz co, teraz nie jestem gotowa, może spróbujemy za rok".

Statystyki najpopularniejszych serwisów społecznościowych w Polsce (i tu Was zaskoczę – chodzi o Facebook oraz Instagram) wskazują, że wśród osób zainteresowanych tematyką enduro MTB aż

81% to mężczyźni i tylko 19 % to kobiety (dane z Facebook Audience Insight).

Potwierdzają to także dane Google Analytics dla strony sklepu rowerowego, który prowadzę, a którego ofertę kierujemy głównie do odbiorców związanych z enduro i DH. Tu liczby są jeszcze bardziej stanowcze, bo męska część odbiorców stanowi aż 87 %.

Co lepsze, z tych kilkunastu procent dziewczyn, które są na tyle odważne, żeby czytać o enduro, tylko kilka szukało czegoś dla siebie. Pozostałe przemierzały grząskie odmęty internetu w nadziei, że możliwie szybko natkną się na coś, co się nada na prezent "dla tego świra, który ciągle tapla się w błocie i życie na tym rowerze naraża". A no i jest jeszcze



ta część niewiast, które najzwyczajniej w świecie zbłądziły podczas wycieczki na Pudelka.

Nie inaczej rzecz się ma w realu. Przeważająca większość klientów naszego sklepu, uczestników zlotów oraz osób, które ścigają się w zawodach to faceci.

Sami więc widzicie, że dziewczyny w enduro są wciąż tak rzadkim i egzotycznym zjawiskiem jak burza piaskowa w Pcimiu. Czasem faktycznie, przejeżdża

tamtędy wywrotka z niwą i halny roznieśie piach po okolicznych polach, ale wciąż jest to osobliwość.

No i pewnie domyślacie się już, dlaczego tym razem piszę konkretnie dla panów. Mam przypuszczenie graniczące z pewnością, że jeśli ktokolwiek to przeczyta, będzie to właśnie mężczyzna. A dlaczego tylko prawdziwy? Bo tylko tacy nie boją się kobiet w enduro.



Fot. Borys



Fot. Borys

Miejsce, które chcę tutaj stworzyć, ma zachęcić dziewczyny do spróbowania swoich sił w jeździe po krętych górskich singlach i już moja w tym głowa, żeby to się udało. Ale to Wy macie najważniejsze zadanie do wykonania – namówić chociaż jedną kobietę ze swojego otoczenia, żeby tu trafiła.

A co z tego będziecie mieć?

Jest co najmniej 69 powodów, dla których warto to zrobić, jednak, żeby nie uśpić Waszej czujności, podam tylko 13.

1. Po pierwsze – różnorodność!

Enduro bez dziewczyn jest jak dyskoteka, na którą przyszli sami chłopcy, pizza bez salami albo sierpień bez alkoholu. No niby można, tylko po co?

Im więcej dziewczyn zacznie jeździć, tym środowisko rowerowe będzie bardziej fascynujące, rozmowy dłuższe i ciekawsze, a i łydka sama weźmie dłużej i zacznie się rzeźbić, bo przecież One patrzą!

Pamiętaj, że życie jest nieprzewidywalne niczym data otwarcia siłki po covidzie, więc bez względu na to, czy aktualnie jesteś w związku, czy tylko chcesz pokazać nową zajawkę koleżance – zrób to, bo nigdy nie wiesz, kiedy plusy, które wynikają z tego, że dziewczyna złapała bakcyła, staną się twoim wybawieniem.

A plusów tych jest całkiem sporo...

2. Koniec z wyrzutami „BO TY ZAWSZE wolisz spędzać czas na wycieczce z kumplami, niż ze mną”, „BO TY NIGDY nie masz czasu, żeby mamusię ze mną odwiedzić – każdy weekend w lesie i błocie, a ja ciągle sama i sama!”, „do kina byś mnie czasem zabrał, do galerii!”

Od teraz czas będziecie spędzać wspólnie... na rowerze. I łączyć przyjemne z pożytecznym (sam sobie wybierz, które jest które). Temat odwiedzin teściowej lub potencjalnej teściowej też masz raczej załatwiony. Jak się dziewczyna wkręci w enduro, to się nie zdziw jak Ci powie „Skarbie – do rodziców będziemy jeździć zimą – w ten weekend kołowanie na Podhalu, w przyszły masz zawody w Srebrnej, a za dwa tygodnie jedziemy do Bielska”.

Ogólnie prawidłowość jest taka, że jak się zmęczy na rowerze, to nie będzie miała siły truć #JestemFeministką.

3. Chcesz wejść ze swoim romantyzmem na level master premium skills? Jeśli Twoja dziewczyna zacznie endurować, będziesz miał ku temu masę okazji.

Zamiast kolacji w drogiej, włoskiej knajpie – fit ciastka na szczycie Lubonia, na Dzień Dziecka kupisz jej karnet do bike parku, a na Walentynki dasz jej w prezen-



cie różowe wkładki do opon, splecione w kształt serca. A potem jak w tej scenie z "Zakochanego Kundla" – będziecie wspólnie rozplątywać Pepi's Tire Makarony.

4. Jest naprawdę niewiele rzeczy, które tak skutecznie wytrzępują cellulit jak jazda na rowerze enduro, na jędrne

ciałko rower też działa całkiem spoko.

Jędrne ciałko – serio potrzebujesz więcej argumentów?

5. Wczasy nad jeziorem w Gródku, bo ona się chce opalać? Nie – w tym sezonie lecicie do Finale!

6. Chcecie pojechać ze szwagrem na hard enduro? Już można! W tym czasie Twoja Ukochana umówiła się na rower z koleżankami.

Jeszcze zatęsknisz za SMS'ami "kiedy wreszcie będziesz w domu, pranie czeka?!".

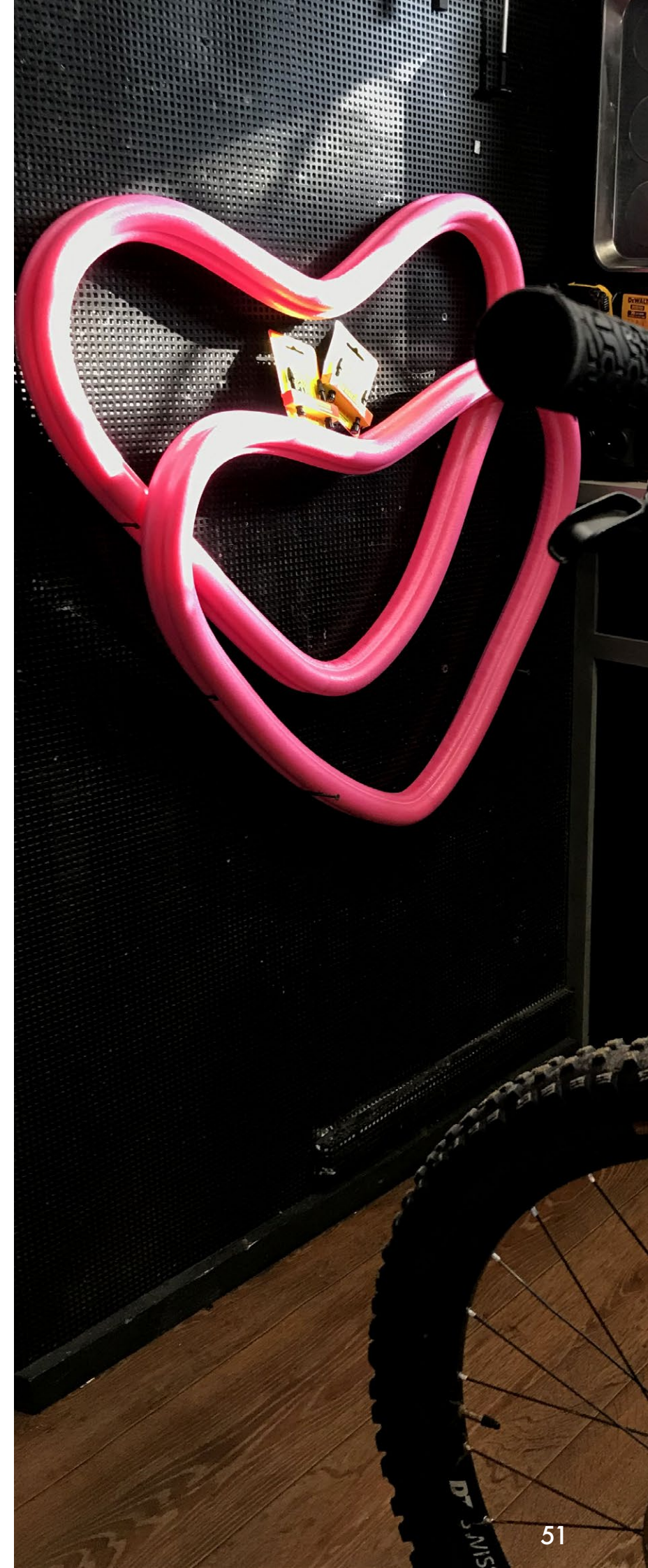
7. Rowerowe zakupki, nieee, no wiem, że Wy nie ;)

Od teraz adrenalina już tylko podczas zjazdów i oglądania meczyku. Koniec shoppingowej konspiracji – "zapłacę z tej karty, bo tamta jest wspólna", "jak coś, to te ochraniacze były minus 79%, paragonu mi nie dawaj, bo jeszcze zobacz", "amorek czarny poproszę, nowy rower też czarny – kolor ten sam co starego, na pewno się nie zorientuje".

8. Nigdy więcej niezręcznych spojrzeń kiedy jej mówisz, że po ostatniej jeździe z chłopakami jakoś tak strasznie boli cię tyłek.

9. Jeśli Twoja kobieta zaczyna obserwować strony z rowerami, a najbardziej kręci ją bikeporn, to cytując klasyka "wiedz, że coś się dzieje". Już tylko krok dzieli Was od tego, żeby czasem pooglądać wspólnie.

10. Zawody – albo tak płynnie, że sama zacznie startować albo wreszcie doceni,



że walcząc o życie jesteś jej prawdziwym Bohaterem.

11. Po błotnym treningu myjesz teraz dwa rowery, a jak złapie gumę, to mówisz “nic się nie stało Kochanie, serio nic się nie stało!” – tak, JESTEŚ jej prawdziwym Bohaterem.

12. Marzysz o zimnym browarku, po tym jak na treningu wylałeś z siebie beczkę potu – masz kierowcę na powrót. No chyba, że ona też lubi lagera, to teraz patrz co się dzieje – sama po szwagra dzwoni!

13. Jest też taka możliwość, że pokażesz jej enduro, a ona stwierdzi, że to sport dla pojebów. Nie panikuj! Właśnie podpisała Ci dożywotnią gwarancję, że nigdy więcej nie usłyszysz od niej “bo Ty mnie nigdy ze sobą nie chcesz zabrać, pewnie masz tam jakąś!”, a jedyne co masz, to czyste sumienie, bo przecież próbowałeś.

Myślisz – może faktycznie, to że ona zacznie jeździć wcale nie jest takim głupim pomysłem. Hmm. Serio tak myślisz? To źle myślisz! To nie tylko nie jest głupi pomysł – to najbardziej zajebisty pomysł na jaki wpadłeś od czasu, kiedy postanowiłeś sprzedać swojego Matiza i kupić pierwszy rower z zawieszeniem.

Wkręć “Swoją” w enduro, niech też ma coś z życia! Potem rozsiądź się wygodnie w siodelku swojej górskiej Gazzelli i celebruj sukces, bo w dużej mierze dzięki Tobie nasz świat stał się jeszcze lepszym światem!

Iwona

**Filipinka – polskie czasopismo przede wszystkim dla dziewcząt, wydawane od 1957 do 2006 roku (źródło - Wikipedia)*



UWAGA.

KONKURS!

Do wygrania ultra lekki, idealny na słoneczne dni,
JERSEY FIRMY FOOG. Projektowany i szyty w Polsce.

ZADANIE KONKURSOWE:

1. Zrób sobie fajną fotkę rowerową
2. Dodaj zdjęcie na Instagrama
3. Oznacz nas na zdjęciu i użyj hashtag **#W2BZINE**

Zdjęcie zwycięzcy konkursu pojawi się na łamach
majowego **WHERE2.BIKE ZINE!**

Do zobaczenia na trasie!



Sponsor nagrody

FOOG
wear

www.foogwear.com



Patroni medialni

WHERE2.BIKE



Odwiedź SRP:

www.rowerowepodhale.eu

Odwiedź STT:

www.singletracktrips.com

**PODHALAŃSKI
ZŁOT ENDURO MTB
21-23 MAJA 2021**

TEMAT NUMERU

LAS WOLSKI

Fot. #Krullasu

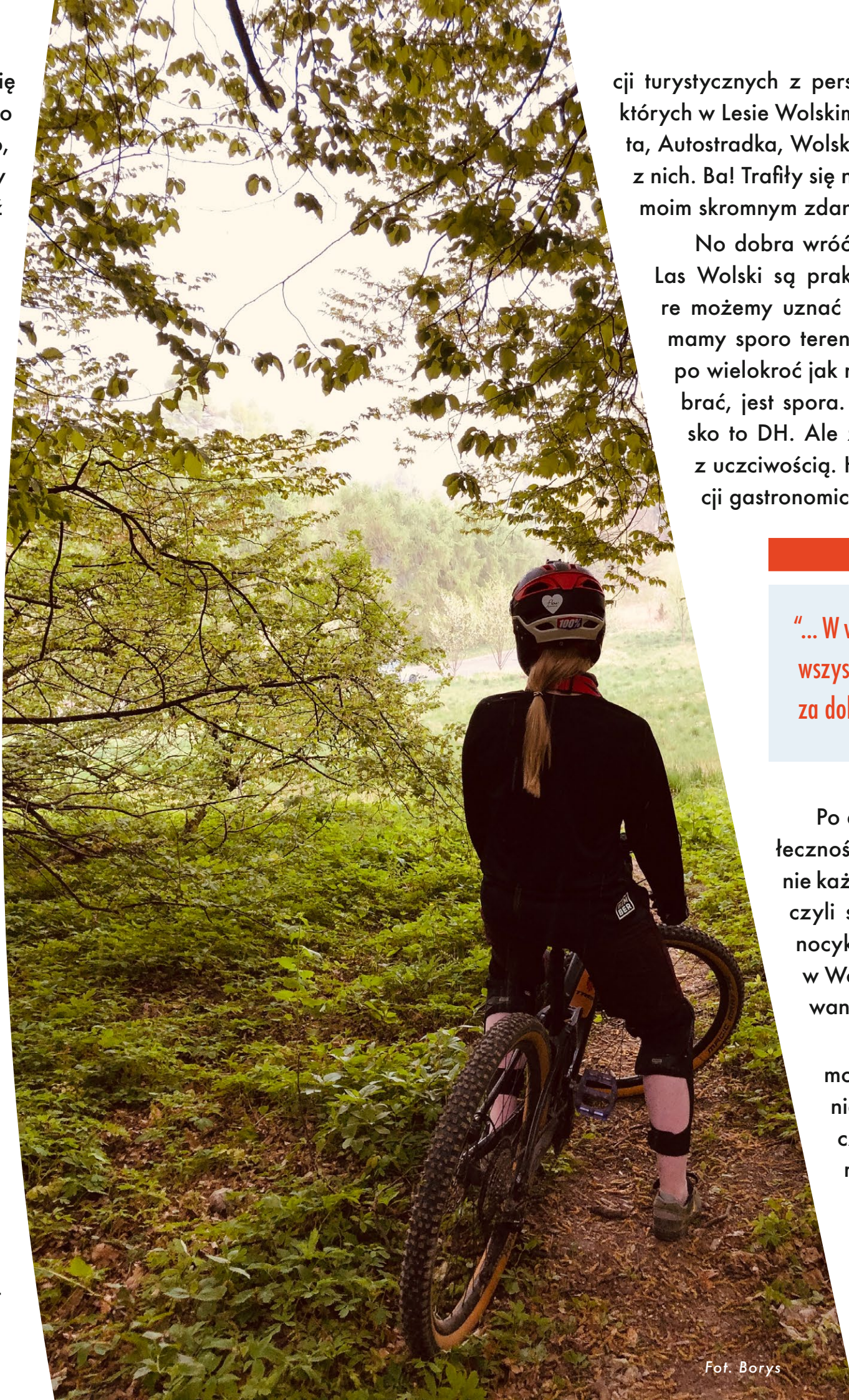
Gotujecie? Ja również rzadko. Jakkolwiek lubię to robić. Natomiast zdaje się, że nie mam do tego żadnych predyspozycji. Nie dbam o to, czy coś się łączy ze sobą w odpowiedni sposób, czy dana przyprawa pasuje do tego rodzaju mięsa bądź rośliny. Opieram się luźno na przepisach, ale generalnie gotuję to co lubię zjeść. Odkrycie! Co musi mieć idealna potrawa? Czy jest to dobra proporcja składników, zaangażowania, produktów i talentów gotującego? Czy zdarza się, że dobre przyprawy niszczą kompozycję smakową? Czy brak jakiegoś składnika powoduje, że mimo wszystko produkt końcowy kucharzenia jest smaczny? No dobra, dobra, ale mam pisać o sporcie rowerowym.

„... kiedy cały Kraków ma kaca i wygląda jak stary rozleniwiony kocur leżący na parapecie, przeciągający się w promieniach słońca. Wtedy w lesie znajdziesz to czego w mieście zwykle nie uświadczysz – pustkę i ciszę. Czasem tylko klasztor Kamedułów zmaci Ci ją majestatycznym dźwiękiem dzwonów...”

Ale... dlaczego gotowanie i miejscówka rowerowa mają tyle wspólnego? I jak to się ma, do stu tysięcy diabłów morskich, do Lasu Wolskiego?

No to jedziemy.

Rzeczony teren znajduje się w zachodniej części urokliwego smogomiasta – Krakowa. Na tym obszarze, pieszczotliwie zwanym przez lokalesów Wolaniem, znajdują się zoo, Kopiec Piłsudskiego, a także pozostałości po stoku narciarskim. Nawet są bunkry, właściwie całe ich mrowie a jedna z tras nazywa się właśnie Bunkier. Mimo niewątpliwych atrak-



cji turystycznych z perspektywy rowerzysty najważniejsze są single, których w Lesie Wolskim jest całkiem sporo. Petarda, legendarna Łopata, Autostradka, Wolski Dół czy Marusiowy Dzik to nazwy niektórych z nich. Ba! Trafiły się nawet jakieś Wąsy Miłosza. Nawiasem mówiąc, moim skromnym zdaniem, kiepska trasa.

No dobra wróćmy do gotowania. W wielkim garze jakim jest Las Wolski są praktycznie wszystkie składniki i przyprawy, które możemy uznać za dobrą miejscówkę rowerową. Po pierwsze mamy sporo terenu, który w wielu miejscach został przekopany po wielokroć jak na przykład Łopata. Ilość linii, które można wybrać, jest spora. Teoretycznie Łopata ma nazwisko i to nazwisko to DH. Ale z trasą DH ma ona tyle wspólnego co polityk z uczciwością. He he. Suchar, ale przecież jesteśmy w koncepcji gastronomicznej.

“... W wielkim garze jakim jest Las Wolski są praktycznie wszystkie składniki i przyprawy, które możemy uznać za dobrą miejscówkę rowerową...”

Po drugie w grodzie Kraka jest całkiem spora społeczność rowerowa. Są ekipy reprezentujące praktycznie każdy rodzaj kolarstwa – od tego najnudniejszego, czyli szosy przez dirt, DH, a także enduro na monocyklistach kończąc. To z kolei zapewnia, że trasy w Wolanie są projektowane, wykopywane, utrzymywane i sprzątane.

Po trzecie mnogość terenu sprawia, że każdy może znaleźć coś dla siebie. Co prawda w Wolanie nie ma trudnych tras spod znaku podwójnego czarnego diamentu, ale niektóre single – jak klimatyczna Świnia – oferują ciężkie sekcje, które nawet u niektórych zawodników mogą wywołać zmarszczkę zastanowienia na ukrytym pod kaskiem czole, a u mniej doświadczonych riderów wywołać miłe, plastyczne ciepło

w okolicach pośladków. Albo pasek w pampersie - w zależności od wieku rowerzysty.

To wszystko sprawia, że danie, jakim jest Las Wolski jest zjadliwe dla każdego. Niektórzy delektują się nim, robiąc 60 km i 2,5 k przewyższenia po Wolanie, niektórzy przyjeżdżają żeby zjechać „tą całą łopatę”. Niektórzy kręcą nosem zauważając wady kociołka, wciągając

zapach wolskiego posiłku. Bo niestety, ale krakowskie rowerowe wiktuały wolskie nie mają do zaoferowania tego co ja osobiście lubię najbardziej, czyli naturalności. Nie ma tu jazdy po ściółce leśnej, nie ma zbyt dużej ilości korzeni czy naturalnych dropów, gapów. Praktycznie każda trasa po pewnym czasie jest swego rodzaju ścieżką rowerową o uklepanym podłożu. Muszę jednak przyznać, że dzięki obec-



Fot. #Krullasu



Fot. Borys

ności lasu niemalże w miejscu zamieszkania (na Petardę mam z domu około 15 minut jazdy) mogę robić to co lubię najbardziej. Wobec niezbyt dużej ilości wolnego czasu w tygodniu ta miejscówka jest bardzo dobrym rozwiązaniem. Znajdę tu cięższe sekcje techniczne, znajdę podjazdy, sekcje flow, a jak się nie ma, co się lubi, to się lubi, co się ma.

Najbliżej do naturalnej ścieżki zdaje się ma tzw. Zjazd Hardcore, czyli singiel, który prowadzi z parkingu przed zoo do ulicy Poniedziałkowy Dół. O tyle jest to ciekawa trasa, że praktycznie po każdym większym deszczu delikatnie się zmienia. Jest niestety krótka i właściwie łatwa, chociaż nazwa może mylić. Może dlatego, że w zamierzonych czasach hardtaili z 80 mm skoku była ona trudna? Tego się raczej nie dowiemy.

Trasom w Lesie Wolskim daleko do tych z Bielska, Rabki czy Srebrnej Góry. Brakuje tu pomysłu na ciekawą trasę, która byłaby inna niż reszta. To nasuwa wniosek, że wszystkie single, które Wolan

oferuje są do siebie podobne, natomiast sporym nadużyciem byłoby stwierdzenie, że są takie same. To tak jakby powiedzieć, że w każdej knajpie carbonara smakuje tak samo.

Wolski ma sporo do zaoferowania. Odbywają się tu liczne szkolenia z techniki jazdy, treningi klubów sportowych, a nawet zawody z pomiarem czasu. Wolan w pewien sposób łączy krakowskich rowerzystów, zarówno tych spod znaku lajkry i hemoroidów, jak i tych, którzy boją się o ramę, więc nie skaczą minidropów. Jedno jest pewne – las jest na miejscu i mimo swoich niedoskonałości dba o potrzeby riderów. Na razie nic nie zapowiada, żeby miało się to zmienić.

Jedna porada, którą weźcie sobie do serca. Jeśli zamierzacie odwiedzić las w miesiącach letnich i wczesnojesiennych, zaopatrzenie się w preparat przeciw komarom. Nieskończona ilość tych insektów potrafi zamienić nawet krótki wypad w męczarnię. No chyba, że ktoś jest fanem naturalnego białka wydłubywane go

z pomiędzy zębów a ślady po ukąszeniach traktuje jak swego rodzaju skaryfikacje.

Czy ten tekst miał być przewodnikiem? Opisem tras? Raczej nie. Prędeż swego rodzaju zaproszeniem do konsumpcji aprowizacji jaką Wolski oferuje. Każdy znajdzie tu coś dla siebie, a nawet jeśli nie wyjedzie najedzony to chociaż skosztuje tego, co las ma w menu. Zdrowia!

Borys

2010 r. Otwarcie trasy Wąsy Miłosza podobno nazwanej tak na cześć leśniczego choć ja do dziś mam podejrzenia, że to od naczelnego bikeBoardu.

Moje pierwsze zetknięcie z singletraczkami i Lasem Wolskim, które skończyło się po niecałych... 300 m? Moja „stara” wywaliła dzwona i rozcięła udo tak, że myśleliśmy, że rozcięła tętnice (hej bikeBoard pamiętacie?!) – gdyby wtedy lvvka pisała artykuł jak zachęcić do enduro pewnie podszedłbym do tematu inaczej. Zresztą enduro... enduro uprawiane z pozycji aluminiowego sztywniaka ze skokiem 100 mm o dwa rozmiary za dużego w stosunku do wzrostu i z szatańskimi hamulcami Shimano SLX 666 – wtedy Wąsy Miłosza wydawały mi się trasą nieprzejezdną i dla prawdziwych pokręconych ludzi, a samym enduro nazywałem pojechanie niebieskim szlakiem na Przełęcz Owczarską i wydanie pierwszych zarobionych pieniędzy na plecak

Evoca... Dziś... no cóż są lepsze miejsca w Lesie Wolskim, a Wąsy Miłosza objeżdżam... szerokim łukiem.

Wolski to skarb, którego zazdrości nam – krakusom chyba każda społeczność rowerowa w Polsce, jak i nie na świecie. Ogromny kompleks leśny w samym centrum 780 tysięcznego miasta – 20 minut od rynku, na którym w lecie można wypić przepłaconego czterokrotnie browara.

Ale co on ma takiego magicznego? Co można zrobić z górką, a w zasadzie całym pasem górki, których wybitność wynosi około 170 metrów? Ano bardzo wiele. Znajdziesz tu wszystko, żeby ukończyć skołataną korpuszczuraństwem nerwy. Wolski to taka mała symulacja gór – w tygodniu z reguły wyjazdu z Krakowa

i tak są zawałone i jakakolwiek szybka akcja, choćby i w nieodległych Myślenicach urasta do sporego problemu logistycznego, a Wolski jest na miejscu. Ponadto wiosna przychodzi tu dużo wcześniej niż w górach, więc jest idealnym miejscem na rozjazd, a zima potrafi obejść się z nim na tyle łagodnie, że sezon enduro w Krakowie może trwać praktycznie cały rok. W środku znajdziecie w zasadzie wszystko czego potrzebuje enduro Rider w tygodniu. Linia z hopkami jest, ścianki są, linie flow są. Wszystko na pociągnięcie parę razy korbą. Co więcej sam las to nie tylko drzewa, ścieżki czy zoo to też ludzie. Ludzie, którzy wokół niego się gromadzą – to właśnie dzięki niemu Kraków ma tak dużą społeczność rowerową bo ma gdzie jeździć. Sam las dzieli się



Fot. #KruLLasu



Fot. #KruLLasu

na część północną – trudniejszą – to tu znajdziecie Świnię, Trzy Dzwony, czy Klim Sztrase i południową – bardziej flow z kultową Łopatą, Petardą czy... Wolskim Flow ;) Widzicie nawet sama nazwa wskazuje, gdzie warto postawić swoje pierwsze opony w enduro.

Las to też klimat – już wkrótce na Kici Kici pojawią się słynne trawy, a populacja enduro instagramerów zwiększy się w tym miejscu. Kto nie ma zdjęcia roweru w tych trawach ten nie wie co to Wolski! Ale najlepszy klimat, przynajmniej dla mnie, ma w niedzielę rano. Wtedy kiedy

cały Kraków ma kaca i wygląda jak stary rozleniwiony kocur leżący na parapecie, przeciągający się w promieniach słońca. Wtedy w lesie znajdziesz to czego w Krakowie zwykle nie uświadczysz – pustkę i ciszę, tylko klasztor Kamedułów zmąci Ci ją co jakiś czas dzwonami.

Jeśli chcesz uleczyć duszę, która tęskni za górami koniecznie wbij do Wolskiego i eksploruj.

Boguś



Jest taka przypadłość podróżnicza, gdy wracasz z wakacji do swojego rodzinnego miejsca i nagle rzeczy, które na co dzień wydawały się spowszedniałe, nieatrakcyjne i totalnie nijakie widzi się ze świeżej perspektywy. Nagle okazują się piękne, niesamowite i niepowtarzalne. Jako rodowity krakus mam tak zarówno z Rynkiem Głównym, jak i Lasem Wolskim. Powrót do niego po dłuższej przerwie zawsze cieszy i daje radość z jazdy rowerem.

W sumie to nawet po powrocie z Finale Ligure, pierwsza jazda lokalna dała sporo radochy z powrotu na własne śmieci. No dobra może tu trochę bardziej płasko, krótko i w ogóle mało spektakularnie, ale mamy to nasze, na miejscu. Budowane, sprzątane i jeżdżone przez naprawdę sporą liczbę mieszkańców grodu Kraka. Bez wątpienia fajnie jest odkryć to miejsce na nowo, a tak się dzieje jak Cię chwile w nim nie ma. Petardy, Dziki, Wolskie Flow, Trzy Dzwony czy Klimastrasse okazują się faktycznie spoko traskami i pozwalają cieszyć się z jazdy rowerem.

Dobra, ale co zrobić żeby z powrotem nie popaść w rutynę i znudzenie, która prowadzi do efektu, o którym pisałem na początku. Ja staram się z tym walczyć metodą kombinacyjną. Zawsze myślę, co by tu nowego dziś pojechać, może jakoś inaczej czy coś (raz skończyło się to na zorganizowaniu podjazdowych czwartków, gdzie wszystko jeździliśmy na opak i to było spoko tylko trzeba uważać, żeby nie doprowadzić do dzwonów na szlakach gdzie nikt nie spodziewa się ludzi jadących pod prąd). I naprawdę idzie cały sezon tu tak przejeździć, bo Las Wolski daje takie możliwości. Wystarczy czasami skrócić w to drugie lewo i odnajdziemy nowy szlak. Może w tym roku postaram się ciągle skręcać w to drugie lewo i jestem bardzo ciekawy czy przebieje 100 km w lesie.

Hans Grubybrzuch



Fot. #Krullasu



Fot. Angelika Buczek



PLAYLISTA

Garasz UPHILL

Utworzona przez: Krzysztof Hans Kłos • 17 utworów, 1 godz. 7 min

ODTWÓRZ



W tym miejscu będziemy dla Was serwować setlisty z muzyką, która uprzyjemni trening rowerowy. Na pierwszy strzał idzie zestaw ułożony do zdobywania KOM-ów na podjeździe Skrudzina-Przehyba. Początkowe dwa numery służą do spokojnego rozkręcenia nóg, a już od 3-go wjeżdża pełna pompa. Rytm będzie Was napędzał do kręcenia interwałowo z kadencją dobraną na podjazd. Miłego kręcenia i niech moc będzie z Wami. Auuuuuuuu!!!

Sam posłuchaj:

[cntr.click/p1nx4Ky](#)

REDAKCJA



„avanturnick”

Novicky

Redaktor naczelny oraz założyciel Where2Bike

8h dziennie programista. Brejki pomiędzy asapami wypełnia przeglądaniem YouTube w poszukiwaniu rowerowych filmików. Na lanczbrejku wynajduje aliexpressowe perełki. W trakcie standapu wymyśla co by tu jeszcze dodać do w2b. Na fakapie wzrusza ramionami i planuje weekendowy wypad na bajka. Nie ma w rowerze boosta ani mleka.



Iwona Czystoń

Ivka z Eskimoo

Redaktorka działu Kobięcym Okiem

Absolwentka AWF Kraków, prowadzi sklep rowerowy w Rabce, współtworzy EskimooTeam i jest prawdopodobnie najmniejszą riderką w historii polskiego enduro oraz V-Ce Mistrzynią Polski w tej dyscyplinie. Dla niej rower, to przede wszystkim ludzie i ich historie. W przerwach od jeżdżenia, chodzi po lesie i szuka singli, wyznaczyła m.in. przebieg Wróżki Zębuszki na Luboniu. Poza rowerem, latem uwielbia podróże motocyklowe i bieganie ze swoim pakiem, a zimą eksploruje górskie szlaki na skitach.



Borys Witkiewicz

Redaktor działu Centrum Kontroli Ruchu

Z wykształcenia fizjoterapeuta, z zamiłowania rider. Włada różowymi plastrami lamparta enduro. Dzięki jego wiedzy wielu rowerzystów powróciło do jazdy mimo całkowicie przeciwnych przesłanek w postaci doznanych kontuzji. Na co dzień mąż swojej żony, dla której porzucił Tatry i wyniósł się do grodu Kraka. Uwielbia cisnąć piecem w dół, wyjaśniać ścianki i hopki. Fan literatury science fiction i fantasy, a także interpunkcji.



KrulLasu

Zdjęcia, projekt graficzny, skład

Założyciel



projekt logo RED PANTHER STUDIO
zdjęcia rowerów pochodzą ze stron producentów i są wyłączną ich własnością



Kasia Szporna

Redaktorka merytoryczna oraz współzałożycielka Where2Bike

Kasia - z zawodu grafik, z zamiłowania fotograf. W wolnym czasie jeździ na rowerze, podróżuje, czyta książki - głównie fantasy i science fiction. W Where2.Bike zajmuje się printem, grafikami na socale i wszystkim w czym może pomóc. W w2bZINE zajmuje się korektą tekstów, podrzucaniem fotek i doradzaniem.



Bogusław Dąbrowski

Redaktor działu technicznego Ma(y)ster B

Inżynier, wyznawca formuły n+1 jeśli chodzi o ilość posiadanych rowerów. Na co dzień zamieszkuje gdzieś na zboczach Przehyby dzięki czemu co drugi dzień w sezonie można go spotkać na żółtym szlaku do Starego Sącza. W czasie wolnym od rowerów schodzi pod ziemię i projektuje urządzenia do wydobywania węgla na carbonowe ramy. Fan nalewek i ognisk w Kościelisku.



Hans Grubybrzuch

Redaktor działu Polska Kocha Podjazdy

Krzysiek powszechnie zwany Hansem, odgrzał swoją miłość do rowerów tuż po 30stce. Nieśmiała próba zrzucenia kilku kg, powiodła go w stronę pasji z dzieciństwa i przypomniała jak fajne jest zwiedzanie świata za pomocą dwóch kółek. Na co dzień, jest mężem pięknej żony, ojcem nastoletniej córki oraz kolejarzem. Uwielbia zajmować się organizacją niepowtarzalnych eskapad dla swojego grona rowerowego - Nie/dzielných Ježdčův.

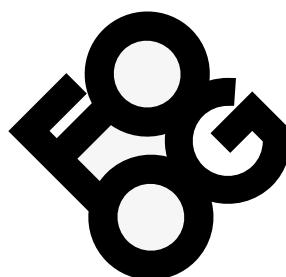
Redakcja w2bZINE

Ul. Wenedy 15/51
30-833 Kraków
Kontakt: redakcja@where2.bike
Facebook.com/where2bike

Autorzy zdjęć:
KrulLasu
Angelika Buczek
Filip Radwański

Bogusław Dąbrowski
Borys Witkiewicz
Iwona Czystoń

Partnerzy:



makeitmovie

**CHODŹŹE
NA ROWER**

**BIUROWE
SPRAWY**

