

RUSSIAN ONLINE MTB MAG

LETS RIDE!

2014 ISSUE 03

JOHANNES FISCHBACH ИНТЕРВЬЮ
ОБЗОР ШЛЕМЫ С ДАУНХИЛЬШИКОМ
КАК ПРАВИЛЬНО ВЫБРАТЬ ВЕЛОСИПЕД



POWERED BY



ANOTHER
COUNTRY

В НОМЕРЕ

- 3 ФОТОГАЛЕРЕЯ
- 12 КАЛЕНДАРЬ ГОНОК
- 14 ОБЗОР НОВИНОК
- 34 ПОКУПКА ВЕЛОСИПЕДА
- 58 ТОНКА BLUEGRASS
- 82 ИНТЕРВЬЮ

ОБЛОЖКА

ФОТО: DANIEL GEIGER

ПИЛОТ: HANNES KLAUSNER - "MERIDA VELO TEAM"





Этот снимок был сделан на 2-ом этапе чемпионата Украины по ДХ 25-го августа 2013 года на черной трассе в окрестностях Пилипца - горнолыжного курорта Закарпатья.

///////

Фото: **Сергей Павлюк**
Пилот: **Иван Николаенко (Драйв - Спорт)**



Лес Офер - один из лучших эндуро-мест на севере Израиля. Около 40 км техническинепростых и каменистых сингел-треков. Часть горного массива Кармель.

//////////

Фото: Johan Hijord

Пилот: Дмитрий Репкин





Декабрь 2013 года. Мы на одном из незабываемых трейлов в Израиле. Сильный ветер и отсутствие солнца не остановило нас и мы получили незабываемые ощущения от катания по пустыне.

///////

Фото: **Дмитрий Вакулка**

Пилоты: **Алексей Федоров** и **Kalle Steege**





Только скорость, и нет времени
оглянуться вокруг, чтобы на-
сладиться пейзажем. Спасибо
фотографу, который передаёт эти
моменты.



Фото: **Christoph Breiner**
Пилоты: **Hannes Klausner - «Merida
Velo Team»**



КАЛЕНДАРЬ ЭНДУРО 2014



Эндуро уверенно шагает по миру, завоеывая массы. Здесь вы найдете календарь основных европейских гонок на 2014 год, а также расписание Enduro World Series. Желаем всем удачи и успехов!



- 06. Апреля** Dabo - France
11. Мая Rombach le Franc - France
21. Сентября Guebwiller - France
- 04. Мая** Glencoe Mountain – Scotland - UK
16/17. Августа County Wicklow - Dublin - Irland
26/28. Сентября Castelbuono – Sizilien - Italy
www.bluegrassendurotour.com



- 26/27. Апреля** Terlago [ITA]
01/02. Мая Riva del Garda [ITA]
07/08. Июня Samerberg [GER]
14/15. Июня Willingen [GER]
28/29. Июня Kirchberg [AUT]
20/21. Сентября Leogang [AUT]
www.enduroseries.net



- 19/20. Апреля** Anden [CHI]
30/01. Июня Tweedlove Festival - Scotland [UK]
21/22. Июня Valloire [FRA]
13/14. Июля La Thuille [ITA]
26/27. Июля Colorado Freeride Festival [USA]
09/10. Августа Crankworx Whistler [CAN]
04/05. Октября Finale Ligure [ITA]
www.enduroworldseries.com



- 19/20. Апреля** Punta Ala [ITA]
05/06. Июля Flims [SUI]
26/27. Июля Kronplatz [ITA]
23/24. Августа Reschenpass [AUT]
06/07. Сентября Maribor [SLO]
27/28. Сентября Treuchtlingen [GER]
www.enduroseries.eu



- Megavalanche
07/13. Июля Megavalanche #1 – Alpe d'Huez [FRA]
28/01. Декабря Megavalanche #2 – St. Paul/La Réunion [FRA]

- Transvésubienne
31/01. Июня Transvésubienne – Nizza [FRA]

- Maxiavalanche
28/30. Июня Maxiavalanche #1 – Vallnord [AND]
25/27. Июля Maxiavalanche #2 – Cervinia [ITA]
01/03. Августа Maxiavalanche #3 – Orcières [FRA]
13/15. Сентября Maxiavalanche #4 – Vallnord [AND]
www.avalanchecup.com



- 03/06. Июля** Saalbach-Hinterglemm [AUT]
www.bikes-and-beats.com



- 06/08. Июня** Latsch / Vinschgau [ITA]
12/13. Июля Breitenbrunn [GER]
12/14. Сентября Lenzerheide [SUI]
www.trailtrophy.eu



- SUPERENDURO PRO
05/06. April Superenduro Sestri Levante (GE)
10/11. May TBA
28/29. June Madesimo (SO)
06/07. September Sauze d'Oulx (TO)
 SUPERENDURO EXPERIENCE
23. March Enduro dei Lupi, Coggiola (BI)
27. April Enduro dei Gufi, Pogno (NO)
4. May Enduro Day, Priero (CN)
25. May San Piero, Bagno (FC)
1. June Enduro dei Tre Fiumi, Cartosio (AL)
15. June Superenduro Exp, Premilcuore (FO)
3. August Superenduro Exp, Pragelato (TO)
14. September Superenduro Exp, Palazuolo sul Senio (FI)
26. October Portofino Bike, Santa Margherita Ligure (GE)
www.superenduromtb.com

Старые и знакомые

И НОВЫЕ

Здесь мы коротко пробежимся по новинкам и некоторые из них более подробно осветим в следующих номерах журнала.





MET Parachute - самый лёгкий интеграл



Да, всё это уже было, и как-то не совсем прижилось. Два шлема в одном - отстёгивающая челюсть и прочая ерунда. Ребята из MET решили исправить это недоразумение и полностью переработали Parachute, сделав его абсолютно пригодным для эндуро. Лёгкий, прочный, с множеством полезных мелочей: как система установки камеры и крепления маски. Нам уже не терпится опробовать этот шлем в деле.

www.met-helmets.com



Solid Strike - **новый облик**



После долгих разработок и тестов Solid Bikes, наконец-то, выпустили абсолютно новый даунхильный аппарат, который не стыдно показать.

Примечательность нового байка заключается в универсальной раме, которую можно использовать одинаково эффективно с колёсами 26 и 650b. В зависимости от размера колёс, ход подвески 201-204 мм, а угол рулевой 63 градуса. Strike укомплектован вилкой Manitou Dorado, амортизатор RS Vivid Air, каретка и колёса Reverse, тормоза AVID Code R и переключатель SRAM XO. Мы надеемся, что у нас скоро появиться возможность протестировать этот байк, а пока остаётся только гадать насколько новый облик соответствует содержанию. Цена 3999 евро.

www.solidbikes.de



DZR - защита от дождя и грязи



Компания DZR из Сан Франциско начинала с изготовления обуви для любителей фиксы и вело-поло. На сегодняшний день они выпускают обувь и для МТБ. В их команде такие звёзды, как Ben Cruz, Aaron Chase, Tyler McCaul и другие. Новая модель H2O, по словам производителя, полностью водонепроницаемая и может использоваться, как для городского катания, так и для экстремального направления. Мы держали эти туфли в руках на выставке «Eurobike» и нам они очень понравились. Возможно, они составят достойную замену приевшимся FiveTen.

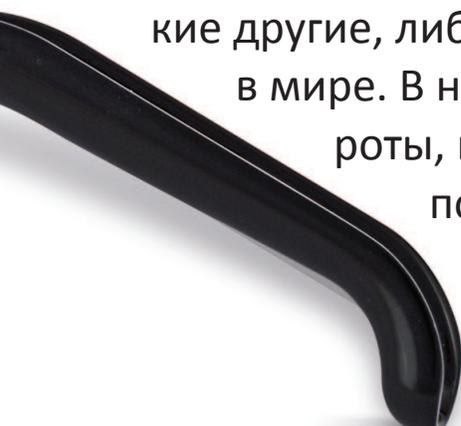
www.dzrshoes.com



Formula R1

Тормоза итальянской компании Formula либо ненавидят, как никакие другие, либо «боготворят». R1 - самые лёгкие дисковые тормоза в мире. В них, производители воплотили все технические новороты, используя титан и кевлар. Посмотрим, как они себя покажут на трассах чемпионата мира.

www.formula-italy.com



HAWK Classic - красота и практич- НОСТЬ

Не всегда же только горы и экстрим. Иногда хочется просто насладиться спокойным катанием, природой и побыть со своей второй половинкой. Поскольку не все наши девушки увлекаются МТБ, некоторые производители, как берлинский Hawk, создают практичные байки для слабого пола. Эта модель, нам понравилась больше всего.

www.hawkbikes.com





NOX EDF 6.7 - эндуро без гор

В Берлине нет гор, но это не мешает ребятам их NOX производить интересные рамы для эндуро и даже даунхилла. Данная рама разработана под стандарт 650b и имеет ход подвески 150 и 170 мм. Задняя ось SRAM Maxle 135мм, ISCG 05, индустриальные подшипники, внутренняя прокладка гидролиний и многое другое. Рама просто напичкана всем, что можно себе представить и по словам производителей, будет радовать не только при езде вниз, но и на затяжных подъёмах.

www.noxcycles.com









Rock Shox Pike - самая ожидаемая вилка

Все её ждали и надеялись на чудо. И это произошло! Появилась одна из самых лучших, надёжных и комфортных вилок на рынке. Нам уже удалось покататься на нескольких моделях и мы были полностью удовлетворены её работой. С приходом главного конкурента Manitou Mattoc, возможно, ребятам из RockShox придётся сильно напрячься, чтобы не потерять лидерство. Мы же, надеемся на скорую возможность сравнить эти две чудо-вилки.

www.sram.com





Велосипед чемпионов

Canyon Strive Team

К сожалению, Canyon не отличается своим сервисом и надёжностью техобслуживания, зато ценники очень привлекают. Тем не менее, им удалось получить в свою команду легендарного

Fabien Varel, который, в свою очередь, успел выиграть некоторые гонки на новом Strive. В

этом велосипеде есть всё - топовые компоненты Fox, лёгкие и прочные колёса, трансмиссия 1x11 и многое другое.

Скорее всего, в следующем году нас порадуют какими то новшествами, которые Fabien привнесёт за время езды на своём боевом коне.

www.canyon.com





Sandwichbikes - деревянный друг

Basten Leijh - дизайнер из Амстердама решил пойти по стопам IKEA. Этот велосипед можно заказать прямо в интернете за 799 евро и собрать самому, как конструктор.

Клееная рама обещает быть долговечной и выглядит довольно стильно.

www.sandwichbikes.com



Как правильно выбрать велосипед

Советы при покупке

Покупка велосипеда может стать счастливым событием или эмоциональным адом. Всё просто, если у тебя есть опыт и ты имеешь чёткие представления о том, что тебе необходимо. Но, что делать, если это твой первый байк? Как сделать правильный выбор? Ведь не всегда можно положиться на компетентность продавца, а друзья советуют каждый своё. У нас ты найдёшь вело-путеводитель, и узнаешь, на что нужно обращать особое внимание при покупке.



Главное, чтобы костюмчик сидел...

Первое, что необходимо - это решить для чего нужен велосипед. Хочешь участвовать в гонках ДХ или кросс-кантри? Прыгать дёрт или мочить стрит? Ездить туры? Катать всё понемногу в своё удовольствие? Как только ты выбрал направление своего катания, определи бюджет. При этом надо помнить, что не обязательно тратить все деньги сразу, и самый дорогой велосипед не всегда может быть для тебя необходимым или самым лучшим. Не стоит забывать и о таких “мелочах”, как защита и одежда, или аксессуары, типа, насоса, инструментов и рюкзака. Не много отвлекаясь, можно уверенно посоветовать не скупиться на качественный насос и набор инструментов. Купив их один раз, они скорее всего прослужат тебе очень много лет. Так же, стоит помнить, что ремонт велосипеда или замена неисправных компонентов, может обойтись в довольно круглую сумму, поэтому необходимо запланировать в бюджет и расходы такого плана.



Итак, у любого велосипеда есть два важных пункта, которые надо принимать во внимание при покупке. Это - геометрия и навеска. Геометрия - это соотношение длины и углов труб рамы, а также её "ростовка". В целом, эти параметры самые важные и играют решающую роль в выборе байка для определённого стиля катания. У каждого производителя и каждой модели велосипеда своя геометрия, которая зависит от среды его использования. Здесь не хочется удаляться в дебри, а отметить лишь основные пункты. Итак, размер рамы или "ростовка", определяется длиной подседельной трубы. Эти данные не надо принимать близко к сердцу и руководствоваться только ими, а тем более слепо доверять таблицам. Воспринимать это надо, как исходный ориентировочный пункт. Гораздо важнее длина верхней трубы, определяющей посадку на велосипеде.

Ростовка. Разные производители используют разную маркировку рам. Это могут быть сантиметры, дюймы или латинские буквы S-M-L. Но почти у каждого производителя на странице есть советы по выбору рамы относительно роста велосипедиста.

На практике: Ты выбираешь велосипед для катания All-Mountain с ходом 140-160 мм. Твой рост 180 см. Перед тобой три велосипеда: Morewood Sakura размера L, Solid Blade - 20" и



те
В це
испол
ность, о
вых байк
Угол рулевой
байк карабкает

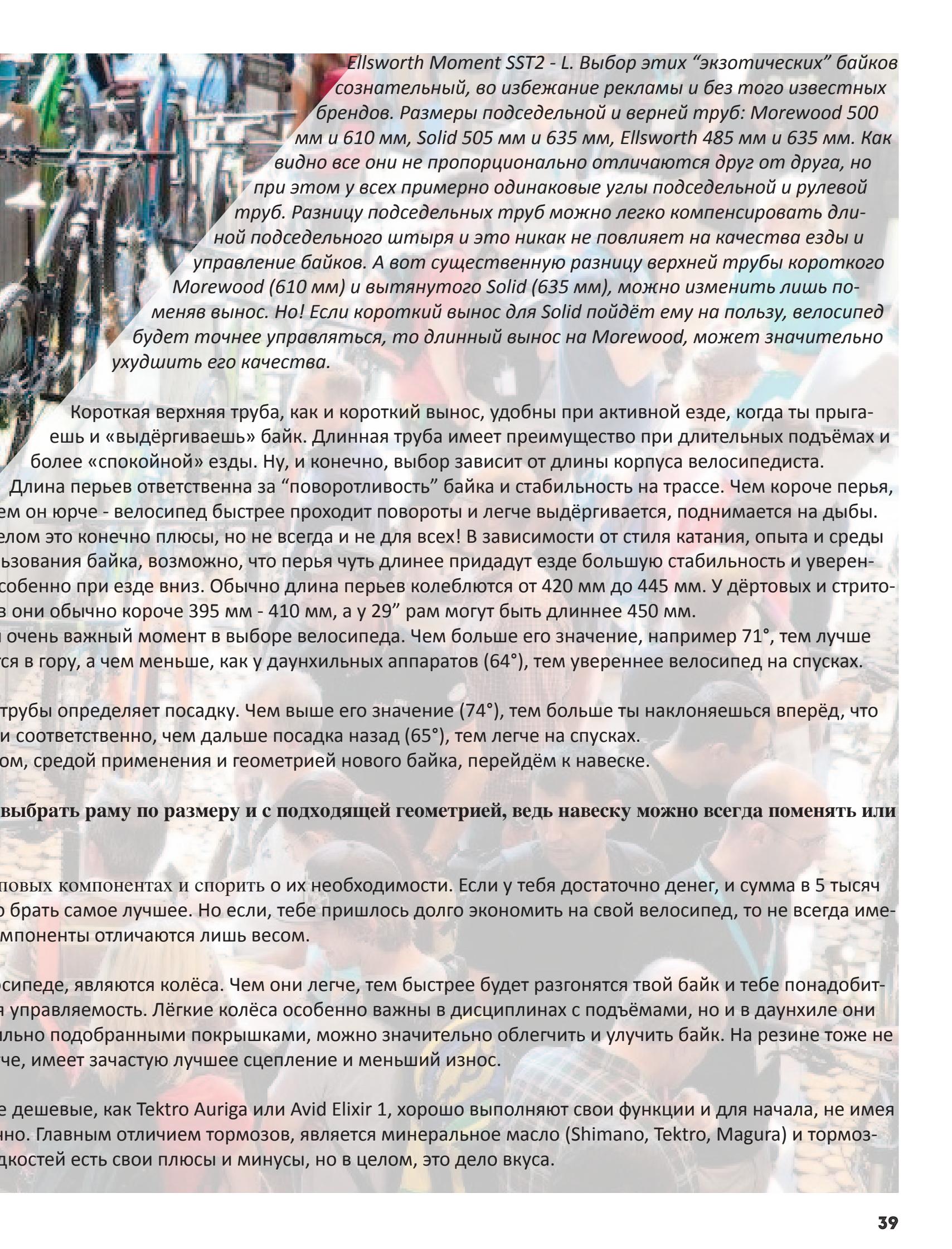
Угол подседельной
важно при подъёмах,
Разобравшись с бюджет

**Запомни! Главное сначала
частично заменить.**

Можно долго говорить о плюсах то
долларов - не деньги, то конечно надо
ет смысл брать самое дорогое. Часто, ко

Одним из самых важных компонентов в вело
ся для этого меньше усилий, а также, улучшится
играют не маловажную роль. В сочетании с прави
следует экономить, так как качественная резина лег

Тормоза. В целом современные дисковые тормоза, даже
опыта и возможности сравнения, их вполне будет достаточ
ная жидкость DOT (Avid, Formula, Nore и другие). У обеих жид



Ellsworth Moment SST2 - L. Выбор этих “экзотических” байков сознательный, во избежание рекламы и без того известных брендов. Размеры подседельной и верхней труб: Morewood 500 мм и 610 мм, Solid 505 мм и 635 мм, Ellsworth 485 мм и 635 мм. Как видно все они не пропорционально отличаются друг от друга, но при этом у всех примерно одинаковые углы подседельной и рулевой труб. Разницу подседельных труб можно легко компенсировать длиной подседельного штыря и это никак не повлияет на качества езды и управление байков. А вот существенную разницу верхней трубы короткого Morewood (610 мм) и вытянутого Solid (635 мм), можно изменить лишь поменяв вынос. Но! Если короткий вынос для Solid пойдёт ему на пользу, велосипед будет точнее управляться, то длинный вынос на Morewood, может значительно ухудшить его качества.

Короткая верхняя труба, как и короткий вынос, удобны при активной езде, когда ты прыгаешь и «выдёргиваешь» байк. Длинная труба имеет преимущество при длительных подъёмах и более «спокойной» езде. Ну, и конечно, выбор зависит от длины корпуса велосипедиста.

Длина перьев ответственна за “поворотливость” байка и стабильность на трассе. Чем короче перья, тем он юрче - велосипед быстрее проходит повороты и легче выдёргивается, поднимается на дыбы. В целом это конечно плюсы, но не всегда и не для всех! В зависимости от стиля катания, опыта и среды использования байка, возможно, что перья чуть длиннее придадут езде большую стабильность и уверенность особенно при езде вниз. Обычно длина перьев колеблется от 420 мм до 445 мм. У дёртовых и стритовых они обычно короче 395 мм - 410 мм, а у 29” рам могут быть длиннее 450 мм.

Очень важный момент в выборе велосипеда. Чем больше его значение, например 71°, тем лучше ехать в гору, а чем меньше, как у даунхильных аппаратов (64°), тем увереннее велосипед на спусках.

Угол наклона верхней трубы определяет посадку. Чем выше его значение (74°), тем больше ты наклоняешься вперёд, что и соответственно, чем дальше посадка назад (65°), тем легче на спусках.

В итоге, средой применения и геометрией нового байка, перейдём к навеске.

Выбор рамы по размеру и с подходящей геометрией, ведь навеску можно всегда поменять или

в различных компонентах и спорить о их необходимости. Если у тебя достаточно денег, и сумма в 5 тысяч рублей брать самое лучшее. Но если, тебе пришлось долго экономить на свой велосипед, то не всегда имеющиеся компоненты отличаются лишь весом.

На велосипеде, являются колёса. Чем они легче, тем быстрее будет разгоняться твой байк и тебе понадобится меньше усилий для управления. Лёгкие колёса особенно важны в дисциплинах с подъёмами, но и в даунхиле они особенно важны. Правильно подобранными покрышками, можно значительно облегчить и улучшить байк. На резине тоже не стоит экономить, имеет зачастую лучшее сцепление и меньший износ.

Тормоза, как дешёвые, как Tektro Auriga или Avid Elixir 1, хорошо выполняют свои функции и для начала, не имеют недостатков. Главным отличием тормозов, является минеральное масло (Shimano, Tektro, Magura) и тормозные колодки. У каждого типа тормозов есть свои плюсы и минусы, но в целом, это дело вкуса.



Для тех у кого вес переваливает за 80 кг, можно посоветовать тормозные диски диаметром 200 мм. Они менее нагреваются и имеют большую тормозную мощность. Дорогие тормоза имеют дополнительные настройки такие, как установка расстояния ручки от руля без инструментов и точка контакта колодок. Также они обладают лучшей дозировкой и обычно лучше лежат в руке.

Трансмиссия. Выбор между Shimano и SRAM является делом вкуса и постоянной почвой для споров, как и тормоза. Можно отметить, что начиная с группы «Deore» у Shimano и «X7» у SRAM, их будет вполне достаточно для начала и они довольно долго прослужат. Но не стоит забывать, что все компоненты проживут дольше, если за ними постоянно ухаживать.

Внимание! Очень часто производители “сме-



шивают” группы, а иногда даже Shimano и SRAM на одном велосипеде. Чтобы привлечь не опытного покупателя, обычно, на относительно дешевых велосипедах ставят “дорогой” задний переключатель (часто это Shimano «XT»), при этом манетки на руле могут быть очень низкого уровня. Обращай внимание на это! Хороший переключатель в таком сочетании не принесёт особой пользы.

Амортизаторы. Вилка и задний амортизатор (если такой имеется) отвечают за комфорт, и делятся на воздушные и пружинные. Воздушные вилки и амортизаторы существенно легче и их можно легко настроить под вес байкера имея специальный насос. Пружинные, соответственно тяжелее, и имеют пружины различной упругости, что значительно усложняет настройку под вес не имея необходимых

навыков. Такие элементы обычно стоят на даунхильных и фрирайдных велосипедах, а так-же на начальной линейки эндуро-ам байков. Вилки имеют различные настройки такие, как High и Low Speed, Rebound. Некоторые вилки можно блокировать или “сгонять” до определенного хода. Чем дороже вилка, тем она легче и имеет больше настроек, которые могут значительно улучшить твою езду и комфорт.

Теперь обладая начальными знаниями, можно уверенно идти в магазин на поиски нового двухколёсного друга. И помни, читая на форумах негативные отзывы о компонентах, или даже производителях, что у тебя может быть всё совсем по-другому. Не бойся пробовать и экспериментировать, а также до покупки покататься на разных байках друзей и знакомым, если такая возможность имеется.



HE T

ТОРМОЗИ!

Текст: Kalle Steege | Фото: Алексей Фёдоров

Компания Alhonga была основана в Тайване в 1981, и производит тормоза и компоненты к ним. В настоящее время фирма занимается, помимо собственной продукции, изготовлением OEM для различных клиентов.

Мы не зря попросили эти тормоза на тест, в надежде найти достойную и дешевую альтернативу “именитым” тормозам для эндуро. Первое впечатление после установки и пары кругов вокруг дома, были очень позитивными, и я уже с нетерпением ожидал выезда в лес и горы. Для теста я выбрал две свои любимые трассы во Фрейбурге: обе длиной около 5,2 километра и с перепадом 400-500 метров. Один из трейлов кроме быстрых пассажей и нескольких свитчбэков предлагает и несколько небольших дропов, что является хорошей возможностью для теста. Второй трейл - очень техничный, с крутыми участками, где тормозить приходится резко и необходимо быть уверенным в железе. В общей сложности, по этим и другим тропам, я прокатался более двух месяцев.

Что же удалось выяснить за это время? Уже при первом спуске стало ясно, что тормоза “OD04” не могут конкурировать с моими Shimano “XT”. Не смотря на это, тормозная ручка удобно лежит в руке и очень хорошо ощущается упругость контакта колодок.

После нескольких спусков я привык к новым тормозам и мог уверенно проходить узкие повороты перебрасывая колесо. Но в тоже

время на крутых и технических участках им не хватало мощности. Уже в скором времени передний тормоз “наглотался” воздуха и стал отказывать. Заметно ухудшилась мощность и точка контакта колодок. У заднего, до сих не выявилось изъянов, хотя я думаю, что это связано с не таким частым использованием, как переднего, для перебрасывания колеса и езды на переднем. После замены колодок на “Miles Racing” тормозная мощность резко увеличилась.

Итог:

К сожалению, данные тормоза не стали адекватной заменой для эндуро таким, как Shimano “XT” или AVID “Elixir”. Для туров и катания в стиле AM-Light они смогу стать довольно выгодной и надежной альтернативой, тем более с лучшими колодками.

Технические характеристики

Вес: 342/360 гр

Диск: 180/180 мм

Жидкость: минеральное масло



An aerial photograph of a mountain biking trail in a lush forest. Three riders are visible: one in a yellow and black jersey in the middle, one in a red and blue jersey with a blue backpack in the upper right, and one in a red and black jersey with a red backpack in the lower right. A waterfall flows through the bottom of the frame. The Evoc logo is in the top left.

evoc

Wade Simmons

BEST BIKE

BACKPACKS

www.evocsports.com

Brett Tippie



THE NORTH SHORE



РОС



Текст: Алексей Федоров | **Фото:** Phil Sauder



С момента, как я первый раз увидел велосипедные шлемы ROC, я сразу захотел их. Меня привлекали цвета и дизайн, и вот спустя несколько лет шлем “Trabec” у меня.

Внешний вид:

Если быть совсем честным, то на картинка он выглядел лучше. Сразу не понравилось качество склейки пластика: “откровенные” швы и местами проступающий клей. Как же так? Ведь весьма не дешевый шлем, должен быть качественным! Меня позабавил фиолетовый цвет с четверья оттенками, который очень привлекает внимание. Козырёк, со стильным логотипом, не сокращает обзор и его можно регулировать.

На трейле:

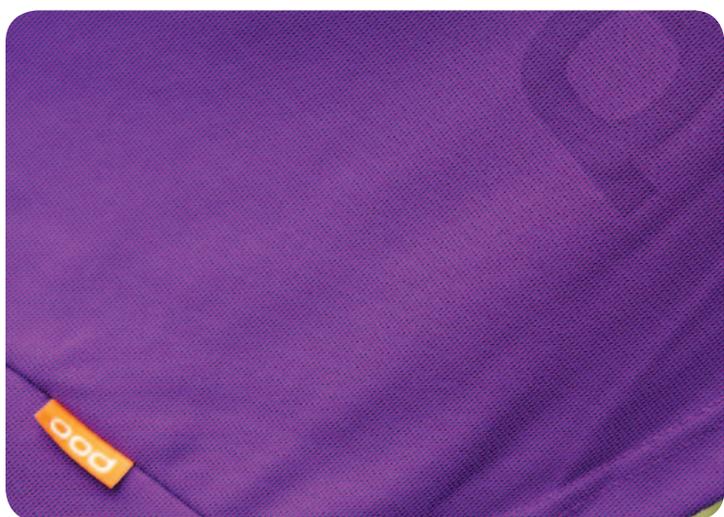
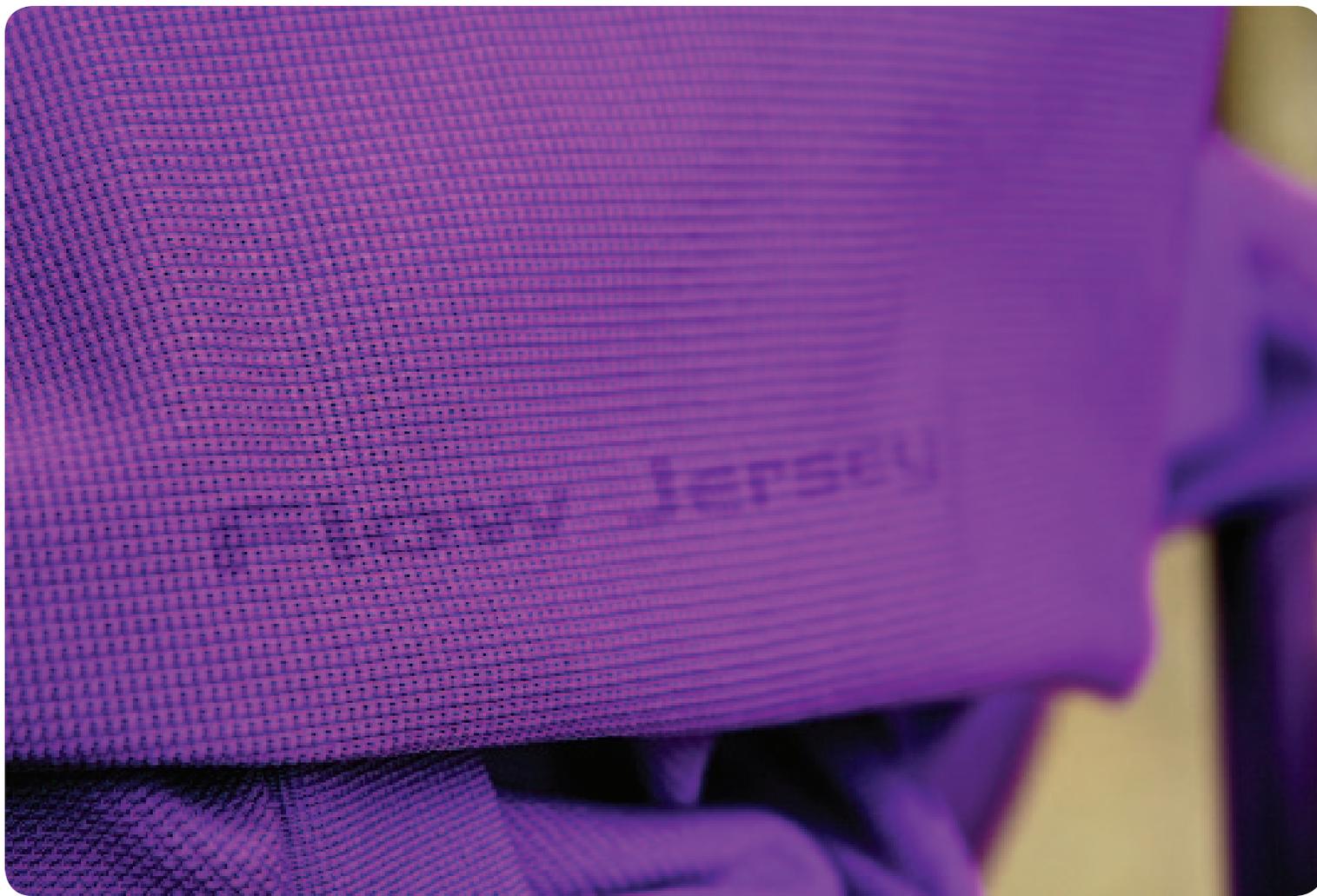
После нескольких туров стало ясно, что шлем “мечты” не совсем подходит мне. Во-первых он не очень удобно сидит, не смотря

на то, что он довольно мягкий и уютный внутри, но головы у всех разные. Во-вторых он довольно тяжелый, но это дело вкуса и привычки. В-третьих мне не понравился замок регулирующий размер, который пару раз открывался сам по себе.

Трое человек тестировали шлем и ни одному из них он не подошел на 100%. Не смотря на довольно плотный внешний вид, “Trabec” очень хорошо продувается.

Итог:

Шлем “Trabec” является несомненно одним из самых стильных. Возможно, недостатки качества обусловлены продуктом для теста, не “годного” для продажи. В целом, при подходящем размере, “Trabec” будет хорошим и надёжным спутником пилотам эндуро. Для длительных туров не сколько тяжеловат.



В отличие от шлема, джерси POC “Flow” произвела более приятные впечатления уже при беглом знакомстве. Материал довольно плотный, напоминает свитер грубой вязки - это значит, что джерси прочная. Швы очень качественные, нигде не торчат нитки и на ощупь материал очень приятный.

На трейле:

Джерси “Flow” изначально предназначена для дисциплин даунхил и фрирайд. Поскольку я катаю практически всё время All Mountain, то она сопровождала меня во многих турах и одной гонке эндуро. Плотная, и, в связи с этим, довольно тяжелая джерси несколько не мешала при продолжительных подъёмах, а когда на улице было прохладно, в ней было тепло и сухо. Несколько падений прошли не заметно для качественного материала.

Итог:

“Flow” заставила поверить в качество POC, после шлема “Trabec”. Удобная джерси порадует не только любителей жестких дисциплин, но и повседневного катания.

BLUEGRASS & MET

Итальянская компания MET уже давно зарекомендовала себя во всём мире, а в экипировки дочерней фирмы Bluegrass, специализирующейся на экстремальных дисциплинах, Jeromme Clementz стал первым чемпионом мира по эндуро.

Текст: Jakub Reihhart | Фото: Benjamin Lauterlein



В данном виде шлем MET “Terra” впервые был представлен в 2012 году. MET утверждает, что она является их самым продаваемым шлемом. Поэтому за последнее время не было никаких серьезных изменений модели, кроме нескольких новых цветовых вариантов.

Это был один из первых шлемов, направленных на рынок All Mountain - Enduro, где параметры, такие как вес, вентиляция и расширенная защита имеют решающее значение. “Terra” превосходно подходит по всем параметрам: вес чуть менее 300 грамм, хорошая защита и 21 хорошо размещенных вентиляционных отверстий.

Твоя безопасность находится в руках, разработанной MET, технологией “In-Mould” - расширенной защиты затылка. Регулировка размера, выполняется за счёт удивительно удобного колеса, которым можно легко управлять одной рукой даже в перчатках.

Заполнение предлагаемых Terra не выглядит убедительным на первый взгляд, особенно на участке лба, но во время использования оказалось достаточно для предотвращения попадания пота в глаза. Единственным недостатком является качество материала. После нескольких месяцев, липучки слой отбилась от площадки заставляя его так поскользнуться и потерять это положение. Другой небольшой недостаток - это съемный, но не регулируемый козырек, который может при агрессивной езде на трейле немного ухудшить обзор.

В целом, модель Terra, ценной 65-80 €, безусловно является, одним из лучших шлемов на рынке.







EVOC

EVOC

EVOC

EVOC

EVOC
MIDETS

ZUSLI
RIZZI

bluegrass



“BOBCAT”

Защита колена Bluegrass “Bobcat” имеет хорошую форму и закрывает колено до начала голени. Правда из-за большого объёма наколенники выглядят немного грубо и угловато. Не смотря на это они лёгкие и гибкие. Материал 3do не стесняет движения и мгновенно становится жестким во время удара. Наколенники отлично сидят на ноге и, благодаря прорезиненному материалу и двум застёжкам, не сползают во время езды.

Итог:

Лёгкие и комфортные наколенники. Не мешают при педалировании, при этом имеют большой объём и не плохую вентиляцию, но летом в них очень жарко.



BLUEGRASS

Enduro Tour National

Текст: Алексей Фёдоров и Matt Wengenroth

Фото: Jérémie Reuiller

Есть множество гонок эндуро, но серия Bluegrass наша самая любимая. Всего в двух часах езды от нашего дома находятся удивительные трейлы горного хребта Вогезы.



Первая гонка была в местечке Дабо 7го апреля. Наше ожидало холодное утро и зелёная трава покрытая инеем. В первом же повороте падение. Было такое ощущение, что ты просто перекачал покрышки и в них не менее трех бар. Но дело в том, что замерзшая земля была похожа на скользкий бетон, и после падения приходилось осторожничать. Узкие тропы, коварные повороты и холод, не покидал нас на первом отрезке. Постепенно мы разогревались, да и на улице становилось теплей. Большинство трейлов проходили по лесу. И вдруг один из подъёмов вывел нас на дорогу вымощенную камнем, а вокруг зелёные холмы и овцы. Как будто мы прошли через телепорт и оказались в Шотландии. Далее мы проехали через деревню, прямо по старой каменной стене, окружавшей ветхий дом и сад. И снова в лес. Подъёмы и спуски не позволяли расслабиться. Тем

не менее, у участников было достаточно время на короткие передышки, а в середине гонки нас даже ожидали столы с едой: шоколад, сыр, колбасы и фрукты. Закончилось всё тропой через каменоломню. На скале стояли деревянные

***Такое ощущение,
что ты просто
перекачал
покрышки и там не
меньше трех бар.***

лестницы и оставалось только ожидать гномов работающих здесь.

На финише всех ждала пицца и награждение победителей.





NAVI2COACH

ПУТЕВОДИТЕЛЬ И ТРЕНЕР

~~~~~

*Компания O-Synce из немецкого города Вайнхайм (Weinheim) уже давно нашла свой путь в изготовлении “однокнопочных” вело-компьютеров, пульсометров и навигации. Сегодня мы расскажем о аппарате navi2coach, включающем в себя навигацию и тренера.*

~~~~~

Текст: Kale Steege | Фото: Benjamin Lauterlein, O-Synce





После того, как я установил приложение “Trainig Lab” на компьютер, проделал необходимые настройки и закрепил прибор на руле, можно было отправляться в путь. На выбор предоставлены 4 программы: быстрый старт, тренировка, навигация и ориентирование на местности. Поскольку я пока не составил план тренировки и не загрузил маршруты, то выбрал быстрый старт. Первое, что бросается в глаза - это четкий экран со всеми важными параметрами, как скорость, расстояние и высота. Благодаря, легко доступным, боковым кнопкам можно легко выбирать и другие параметры. Ещё проще Navi 2 Coach управляется с дистанционным управлением, которое можно приобрести отдельно и установить на руле.

И вот я в пути. Через несколько километров навигатор отключился. Наверное я забыл нажать кнопку старта. Ну, что же, надо попробовать



запустить ещё раз. Теперь я точно ничего не забыл! На протяжении всего тура аппарат продолжал работать без проблем. Дома, подключив навигатор к компьютеру, я был удивлён, как быстро и просто происходит синхронизация с программой. К сожалению, благодаря статистике я увидел, что в самом начале, кнопку старт я всё таки нажал. Не найдя ответа на странице производителя, я позвонил в техническую поддержку и оказалось, что я просто не достаточно хорошо завинтил крышку аккумулятора.

Программа “Traning Lab” предлагает множество интересных, и главное, наглядных статистик. Особенно понравилась функция карты, благодаря которой можно отслеживать маршрут, не прибегая к другим приложениям. Единственный минус - это то, что программа “Navi Control Center”, для планирования маршрутов не работает с “Navi 2 Move”. Для этого производитель предлагает на своей странице ряд бесплатных



программ других производителей. Таким образом я быстро нашел подходящую программу. Планирование и синхронизация маршрутов происходит обычным копирование готового файла в папку "Import". В навигаторе можно увеличивать маршрут до масштаба 5 метров, что вполне достаточно, чтобы не пропустить нужный поворот. Конечно, полноценная карта была бы дополнительным помощником, но скорее всего вырастет и цена. В целом "Navi 2 Coach" очень порадовал своей работой. Что особенно порадовало, так это то, что он ловит даже в рюкзаке. Кроме планирования тренировок - это ещё и полноценный навигатор с простым управлением. Он защищен от воды и ударов, хорошо выглядит и имеет оптимальный размер.

Цена: 249 Евро | Вес: 73 гр | Батарея: до 14 часов



Плюсы:

- экран
- программное обеспечение
- функциональность
- поддержка производителя
- размер (удобно лежит в руке)

Минусы:

- дополнительная программа для планирования маршрутов
- крепление на руль - отломалось при падении
- нет программного обеспечения для Mac
- иногда очень долгий поиск спутника

<http://www.o-synce.com/en/>

НТ

pedal to the medal

Компания НТ была основана в 1954 году и начала с производства спиц. Спустя 8 лет они запустили в производство педали, чем и занимаются успешно по сей день. НТ поддерживают таких спортсменов, как Aaron Gwin, Brian Lopes и Kyle Strait, которые с лозунгом "Pedal to the medal!" часто оказываются победителями соревнований.



MN01AT - серия AIR

Имея широкую платформу и благодаря 10ти шипам, педали обеспечивают отличное сцепление не только с обувью 5.10, но и с обычными кроссовками. Они имеют небольшой вес и довольно “плоские”, что является несомненным преимуществом при педалировании. К сожалению после пары недель катания, ось стала “играть”. Мы смогли устранить проблему и затянули разболтавшиеся болты крепче. Спустя три месяца, правая педаль опять “расслабилась” и на этот раз на не удалось с этим ничего поделать. Пока это не очень влияет на езду, но мы думаем, что довольно скоро нам придётся заменить ось.

Технические данные

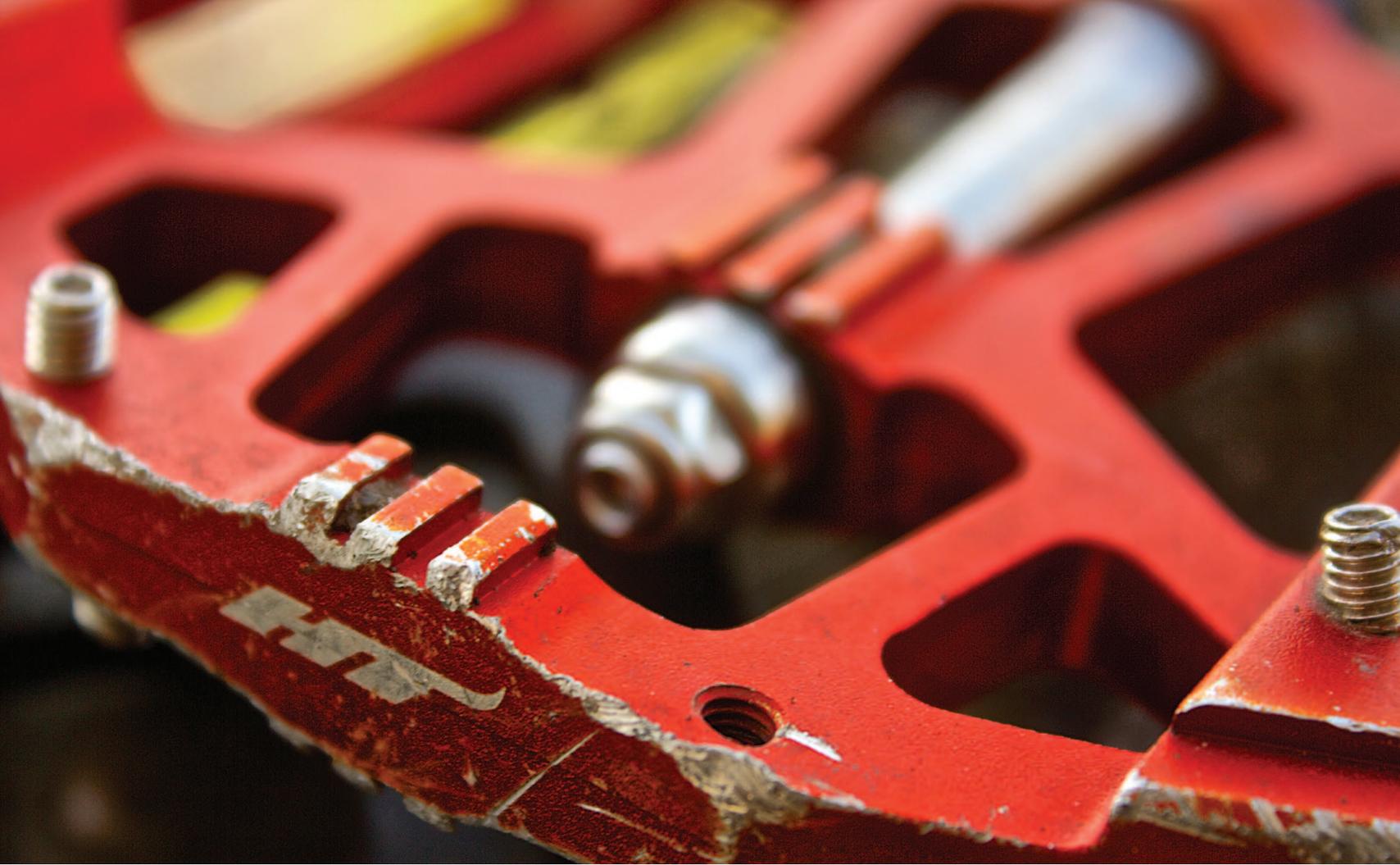
Вес: 290 гр

Размеры: 94 x 95 x 17мм

Материал: экструдированный магний

Ось: титан





AE02T - серия EVO

Эта модель совсем новая из серии EVO. Первое впечатление - позитивное: педали отлично выглядят и упакованы. Монтируем и катаемся. Эндуро гонки, трейлы, двух недельное путешествие по Израилю. Как и у MN01, они имеют превосходное сцепление, но и такой же недостаток. Дело в том, что ось дала сбой через несколько недель и посмотрим, как долго она выдержит. По ощущениям и сцеплению, модель AE02 нам понравилась больше, чем MN01, да и внешний вид более "современный".

Технические данные

Вес: 270 гр

Размеры: 95 x 96 x 17мм

Материал: экструдированный анодированный алюминий

Ось: титан

Итог

НТ прислали нам солидные педали с превосходным сцеплением, но к сожалению с недолговечной осью. При цене в 250 долларов, мы ожидали намного большего качества.



Vaude

Немецкая фирма Vaude, одна из не многих кто занимается производством широкого ассортимента для туристов - обувь, рюкзаки, палатки, спальные мешки, сумки и вело-одежда.

Не смотря на столь широкий спектр, компания зарекомендовала себя, как производителя очень качественных и ценимых товаров. Мы получили на тест шорты "Cargy" и куртку "Fisk", и проверили их на прочность.



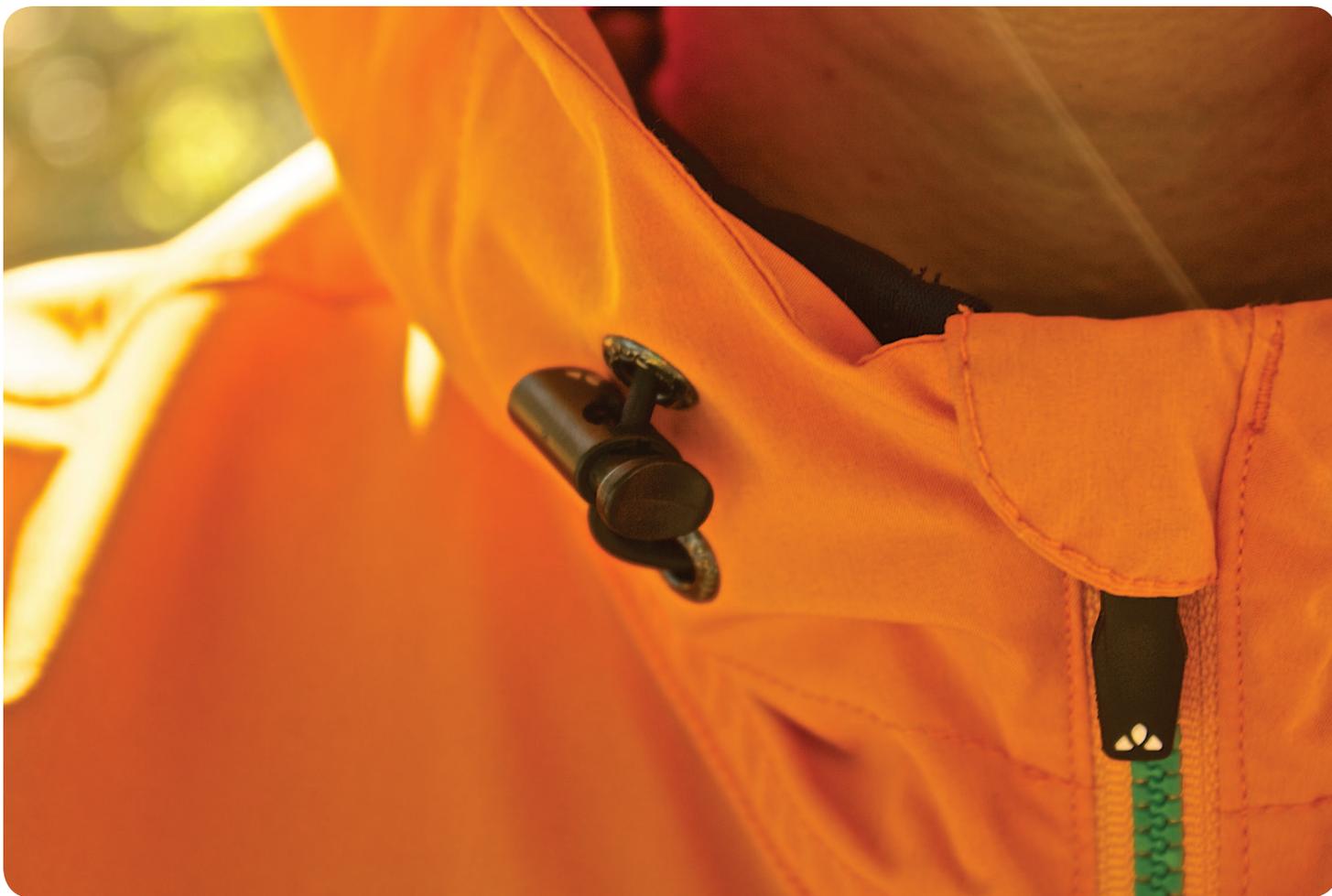
Первое впечатление - позитивное. Куртка и шорты действительно очень качественно выполнены и их приятно держать в руках. В комплект с шортами идёт "памперс", изготовленный из полиэстра и элостана, и имеет приятный зелёный цвет. Шорты имеют 3 кармана спереди, один из которых на замке и два кармана сзади. По бокам два ремешка для точной установки размера на липучках. К сожалению они довольно короткие, что помешало нам затягивать их чуть уже.



Как и шорты, куртка Fisk великолепно сшита и отлично выглядит. Она очень тонкая и лёгкая, но при этом довольно плотная, что возможно говорит о её прочности.

Одежда Vaude очень хорошо сидит. Хотя шорты, размером M, были мне немного велики, они не мешали в езде и к тому же это улучшило вентиляцию. Куртка подошла по размеру, как литая и на теле почти не ощущалась. Одежда выдержала несколько падений и цепляний за ветки. Куртка является не только ветрозащитной, но и водоотталкивающей, что спасало в лёгкий дождь. К сожалению, как и все ветровки

“Fisk” совсем “не дышит”, и при затяжных подъёмах в ней сильно потеешь. Куртка занимает очень мало места в рюкзаке, что несомненно является плюсом при длительных путешествиях.





С уверенностью можно посоветовать “Cargy” и “Fisk” для любителей продолжительный туров и катания в стиле АМ. Это одна из самых качественной одежды, в которой доводилась кататься.

Куртка “Fisk”

- + цвет
- + материал
- + водоотталкивающая
- + качество
- + вес
- плохо дышит

Шорты “Cargy”

- + материал
- + вес
- + прокладка
- лямки регулирующие размер (слишком короткая липучка)





Рога и копыта

Компания DT Swiss прислала нам на тест колёса для эндуро EX 1501 и вилку XMM150. Не теряя время мы установили их на велосипед Lapierre Zesty и сразу отправился на гонку. После чего мы много катались на этих компонентах, но подробнее об этом на следующей странице.

Одним из самых важных компонентов велосипеда являются колёса и их правильный выбор сможет значительно облегчить байк и добавить стабильности. Обладая невероятной жесткостью, EX1501 предназначены для гонок эндуро, но благодаря низкому весу они отлично подходят и для длительных АМ-туров.

Приложенный сертификат гласит, что эти колёса собраны вручную и отвечают всем стандартам качества, а комплекте прилагается переходник на эксцентрик, и всё необходимое для установки безкамерки, а боковые стенки обода специально предназначены для этого,

имея характерные углубления для сцепления с покрышками. Матовые обода приятны на ощупь, что в целом создает ощущение высокого качества.

Втулки имеют базу известных 240s, а барабан - проверенная система «Ratchet», не требующая особого ухода. Основное отличие от 240s - это то, что втулки выполнены из двух кованых частей, что позволило сэкономить в весе. Цветовая палитра колёс не богата, только одна модель, но она не так скучна, как если бы колёса полностью были черные. В целом DT Swiss остаётся довольно консервативными, придерживаясь фирменного стиля. Мы установили WTB Vigilante и отправились в путь.

На трейле

Наши колёса приняли участие в двух гонках и оставили позади себя несколько сотен километров на различных трейлах. В самом начале было довольно не привычно ощущать их жесткость, особенно в поворотах. Они почти не прогибаются и к этому надо привыкнуть. При этом широкий обод отлично держит покрышку и даёт чувство уверенности на камнях и корнях. Благодаря низкому весу, позитивно сказывается накат и ускорение, что важно не только на гонках, но и в продолжительных турах. За всё время катания мы всего один раз подтянули спицы, и не разу не заметили «игры» втулок.

Технические характеристики

Среда использования: туры - лёгкий фрирайд

Размер: 26»

Внутренняя ширина обода: 25мм

Спицы: DT Competition, 28 штук на колесо

Подшипники: промышленные из нержавеющей стали

Вес: 1660 гр

Итого

Отличные колёса, которые прекрасно себя покажут себя от туров до эндуро гонок.





Вилка ХММ 150

Эта вилка, по рекомендации производителя, в основном предназначена для АМ. Поскольку это понятие несколько туманно, мы испытали вилку на крепость везде, кроме байк-парков.

Открыв стильную черную коробку, мы обнаружили в ней очень красивую вилку. Да, над внешним видом ребята из DT Swiss хорошо поработали! Так же нам очень понравились, на фоне большинства других вилок, необычные черные штаны. В комплекте идёт насос и инструкция к эксплуатации. В горилле с левой стороны есть отверстие для крепления гидролинии тормоза, а в алюминиевой короне находятся другие два отверстия для прокладки дистанционного управления блокировки вилки. Крепление оси сделано очень удобно и его можно выставить в любое положение, при этом затянув до конца.





На трейле

Честно говоря, для настройки вилки нам понадобилось не сколько больше времени чем обычно. У ХММ можно настроить только скорость отскока и давление. В целом этого вполне достаточно для воздушной вилки, позиционирующую себя для катания в стиле All Mountain. Нам же понадобилось не много повозиться, причём в конечном итоге, найдя «оптимальную» настройку, вилка оставалась для нас слишком мягкой. Да, это довольно хорошо для комфортабельных покатушек, но не достаточно для активного катания и гонок. Мы пробовали добавить воздуха, но при этом вилка становилась «дубовой» и терялся контроль.

В целом же, вилка хорошо отрабатывает мелкие удары и отлично держится на не больших дорогах.

На подъёмах позитивно сказывается вес вилки. Блокировать вилку лучше только при затяжных подъёмах, так как на ровных участках при попадание на камень или съезжая с бордюра, вилка издавала не приятный металлический звук.

Вес: 1685 гр

Итого

Лёгкая и надежная вилка, но мы бы советовали оставаться в передал рекомендованного стиля АМ и не насилловать её гонками эндуро и прыжками, как это делали мы.

«Я не фанат эндуро»

Johannes FISCHBACH

На мировой арене даунхила, дела у немцев идут не очень хорошо. 2013 был вторым годом Йоханеса в роли даунхильщика и он показал отличные результаты - 27е место в общем зачёте. Сказалось ли его успешное прошлое форкроссера или упорные тренировки, об этом и многом другом мы поговорили с 26ти летним спортсменом.

Фото: Lars Scharl и Boris Beyer





- Привет, Иоханес! Ты довольно успешно закончил чемпионат мира по даунхилу. У тебя достаточно время, чтобы подготовиться к новому сезону. Сколько тебя требуется, чтобы вновь набрать форму для предстоящего сезона?

- Привет! Обычно, я начинаю тренироваться уже в ноябре. С хорошей подготовкой мне требуется 3-4 месяца, чтобы набрать форму. И конечно мне всегда требуется некоторое время, чтобы вновь набрать скорость и привыкнуть к даунхильному байку, после двух месячного перерыва.

- В прошлом сезоне ты многому научился и стал опытнее. Что в этом году ты сделаешь по-другому?

- Теперь я знаю уже точно, что меня ожидает. Я изменил свои физические тренировки, чтобы ещё лучше проходить гонку, не напрягаясь. Ну и конечно я попробую улучшить свою технику.

- У тебя есть определенный тренировочный план?

- Сейчас я планирую всё сам. Много лет во время форткросса и БМХ гонок у меня были тренеры, но теперь я сам достаточно хорошо из-

учил своё тело и знаю, как мне тренироваться.

- Почему на данный момент ты единственный удачный немецкий гонщик? Повлияло ли на это твоё прошлое форткроссера или ты тренируешься больше чем другие?

- Я думаю, что всё это сыграло определённую роль. Я начал с кросскантри, в 15 лет перешел в форткросс. Я рано понял, чего можно добиться тяжёлыми тренировками. Конечно мне очень помогает моя подготовка из форткросса в плане техники вождения, но всё таки даунхил - это абсолютно другой спорт и мне ещё надо многому научиться!

- Ты хотел попробовать себя в эндуро?

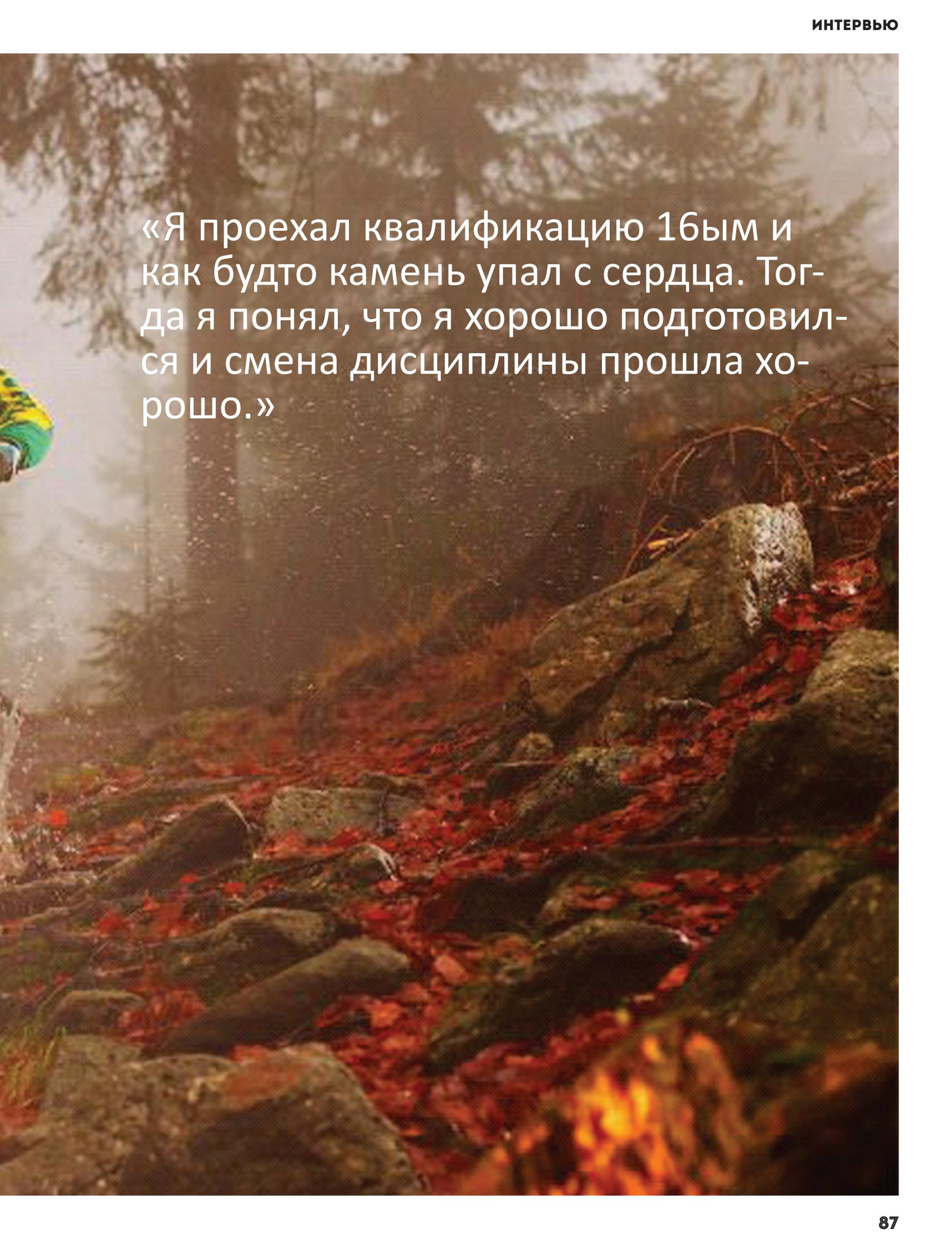
- Нет, я не фанат эндуро!

- Ты занимаешься другим спортом кроме МТБ?

- Вообще то нет. Каждый отдельный спорт, которым я «занимаюсь» связан с моими тренировками для гонок - шоссейник, качалка, баланс.

- Как ты вообще начал кататься?



A misty autumn forest scene. The ground is covered with fallen red and orange leaves. Large, dark rocks are scattered throughout the scene. In the foreground, a fire is burning brightly, casting a warm glow. The background is filled with tall, thin trees, their branches partially obscured by a thick mist or fog. The overall atmosphere is serene and somewhat somber.

«Я проехал квалификацию 16ым и как будто камень упал с сердца. Тогда я понял, что я хорошо подготовился и смена дисциплины прошла хорошо.»

- Мне было 5 лет, когда мне подарили велосипед. И я всё время катался с отцом по близлежащим лесам. Мне это очень нравилось! В 6 лет мои родители отвезли меня на первую гонки, где я занял второе место. Это было потрясающе! С тех пор не могу остановиться.

- А когда у тебя появились первые спонсоры?

- В 16 лет я подписал первые контракт с «Bergamont». Matthias Faber меня тогда нашел.

- Когда ты понял, что хочешь стать профессиональным спортсменом?

- С самого начала. Это была моя цель - жить спортом.

- Ты всё ещё любишь «нормальное» катание или тебя сейчас нужно больше адреналина и сложные трассы?

- Мне всегда нравится кататься. Конечно бывают тренировочные моменты, когда мне хочется просто выкинуть свой байк, но потом всё проходит.))) Я с удовольствием катаюсь с друзьями по «нормальным» трассам и за мороженым)))

- С кем кем ты обычно катаешься?

- Если я на гонке или в тренировочном лагере, тогда с Andi Sieber. Дома со своими друзьями.

- Как проходит твой день во время чемпионата мира?

- Я плотно завтракаю. После стараюсь, как можно раньше попасть на трассу, чтобы как можно больше тренироваться. После тренировки я ещё раз прохожу трассу пешком. Потом я отдыхаю. Вечером перед сном я просматриваю запись со своей камеры.

- Когда ты больше всего радовался?

- Это было на первом кубке в Питер-моритцбурге в 2012 году. Я проехал квалификацию 16ым и как будто камень упал с сердца. Тогда я понял, что я хорошо подготовился и смена дисциплины прошла хорошо. Переход был довольно сложным и я ломал себе голову - как я проеду, справлюсь ли и смогу вообще участвовать в чемпионате.

- Насколько важен для тебя стиль?

- В первую очередь я всегда пытаюсь ехать как можно быстрее. Если я чувствую, что еду достаточно быстро, то добавляю немного стиля.))



A close-up of a person's hand reaching out, palm up, against a blurred background of a cityscape and a body of water. The hand is the central focus, with the fingers slightly spread. The background shows a mix of green trees and urban buildings under a clear sky.

«Меня всегда радует разнообразие, когда не приходится постоянно гонять по одному месту. Я вообще всегда счастлив, когда сижу на байке и могу кататься. Всё равно где!»





- Какие трюки в твой коллекции?

- Во время форткросса я много катал дёрт и научился делать backflip и 360.

- А какой твой любимый?

- Это был и остаётся whip! В даунхиле мне нравится дрифт обеих колёс.

- Каким ты видишь даунхил через 10 лет?

- Я думаю, что даунхил будет расти дальше. Было бы здорово конечно, если бы нас больше показывали по телевизору. Но я думаю мы на правильном пути.

- Как долго ты собираешься участвовать в гонках?

- Пока я смогу улучшать себя и держаться на уровне.

- У тебя есть запасной план?

- У меня всегда есть запасной план!))))

- Чем занимаешься в свободное время? У тебя есть хобби?

- Мне очень нравится катать мотокросс.

- Какую музыку слушаешь?

- Много хип-хопа и репа, но в целом всё подряд.

- У тебя есть подруга? Она тоже катается?

- Да есть, но она не катается. Зато она болеет за меня на гонках.

- Что бы ты делал, если бы не стал профессионалом?

- Трудно сказать.... Может бандитом?)))

- Где твоё любимое место для катания?

- Мне нравится везде где есть море. В прошлом году мы были на Бали и там было великолепно!

- Как давно ты катаешь за Ghost?

- 8 лет.

- Ты помогаешь разрабатывать рамы? Как это выглядит?

- Да. Инженеры часто спрашивают моё мнение, что бы я хотел поменять. Когда готов прототип, я его тестирую и говорю, что можно улучшить или изменить.

- Твои товарищи по команде



«Травмы - всегда ужасно. Я стараюсь всегда, как можно быстрее восстановиться и не думать об этом. К сожалению это не всегда просто.»



Markus Klausmann и Guido Tschugg. Вы поддерживаете друг друга?

- Мы иногда вместе тренируемся, но в конечном итоге мы «одиночки» и каждый делает своё дело.

- А в частном порядке?

- С Guido мне нравится проводить время. С ним можно хорошо повеселиться!

- Как ты справляешься с травмами? Думаешь о них?

- Травмы - всегда ужасно. Я стараюсь всегда, как можно быстрее восстановиться и не думать об этом. К сожалению это не всегда просто.

- Какую защиту ты используешь?

- Шлем, наколенники, налокотники и защиты спины. Это для меня самая важная защита.

- Что думаешь о защите шеи?

- Отличное изобретение, но я не могу в ней кататься.

- Как настроен твой байк?

- Жестко.

- Что нибудь особенно на твоём байке?

- Я езжу с чуть укороченными перьями, потому что я люблю подвижность. Пружины в вилке жестче, чем в стандартной комплектации.

- Твой вес и рост? Какой длины руль и вынос

- 178 и 76. Руль 785, вынос 45.

- Ты очень чувствителен к настройкам? Настраиваешь свой байк для каждой гонки по-разному?

- Я стараюсь найти все настройки в начале года и потом слегка меняю их для разных трасс. Но вообще я не технический чокнутый, чтобы только и делать, что пробовать разные настройки.

- Что знаешь о России?

- Только то, что это огромная страна, которой управляет Путин.

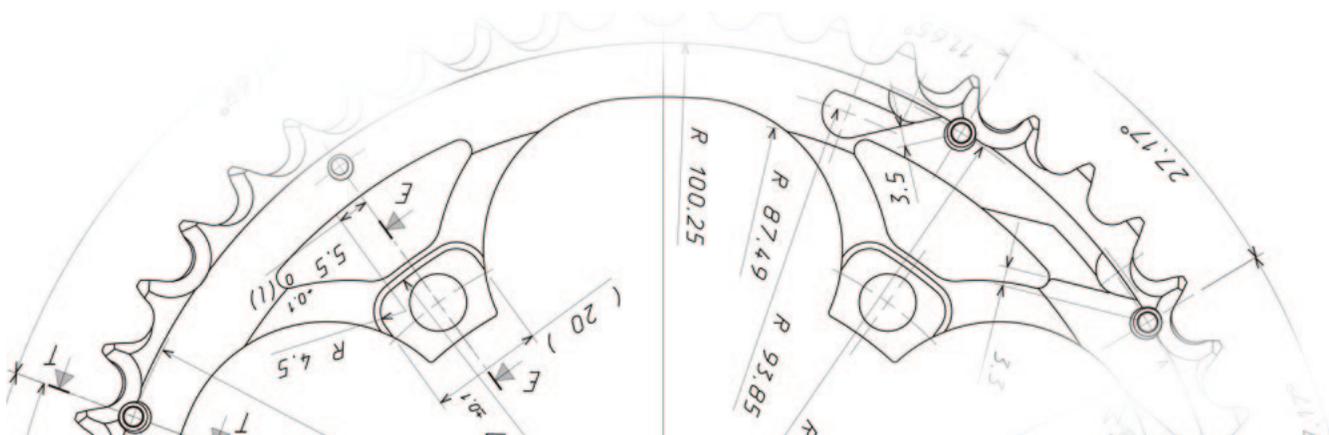
- Что-то слышал о вело-туссовке в России?

- Нет, честно говоря ничего. Но кубок мира там провести было бы здорово!

- Дашь пару советов новичкам?

- Получайте удовольствие - это самое главное!





alkatrion.com

Все про велосипед, туризм, международный велосипедный туризм, велосипедные новости, советы, отчеты, клуб велодрузей, как выбрать велосипед, как купить велосипед

www.alkatrion.com



Лёгкие и стабильные обода "Frequency" - лучший выбор гонщика эндуро Ben Cruz для самых требовательных трасс в мире.

wtb.com/frequency





**ANOTHER
COUNTRY**
FOLLOW YOUR DREAM!

WWW.FACEBOOK.COM/BIKE.ANOTHERCOUNTRY



www.twe

ЕСЛИ КАЖЕТСЯ, ЧТО ЗНА



entysix.ru

ЕШЬ О ВЕЛОСИПЕДЕ ВСЕ



RIDE  OUR TRAIL
www.trailmech.com

 **trailmech**
since 2009



 **TSG**
DESIGNED BY RIDERS



CONGRATULATIONS SAM PILGRIM
FMB WORLD TOUR 2013 CHAMPION!



RIDER: SAM PILGRIM
PHOTO: ALE DI LULLO



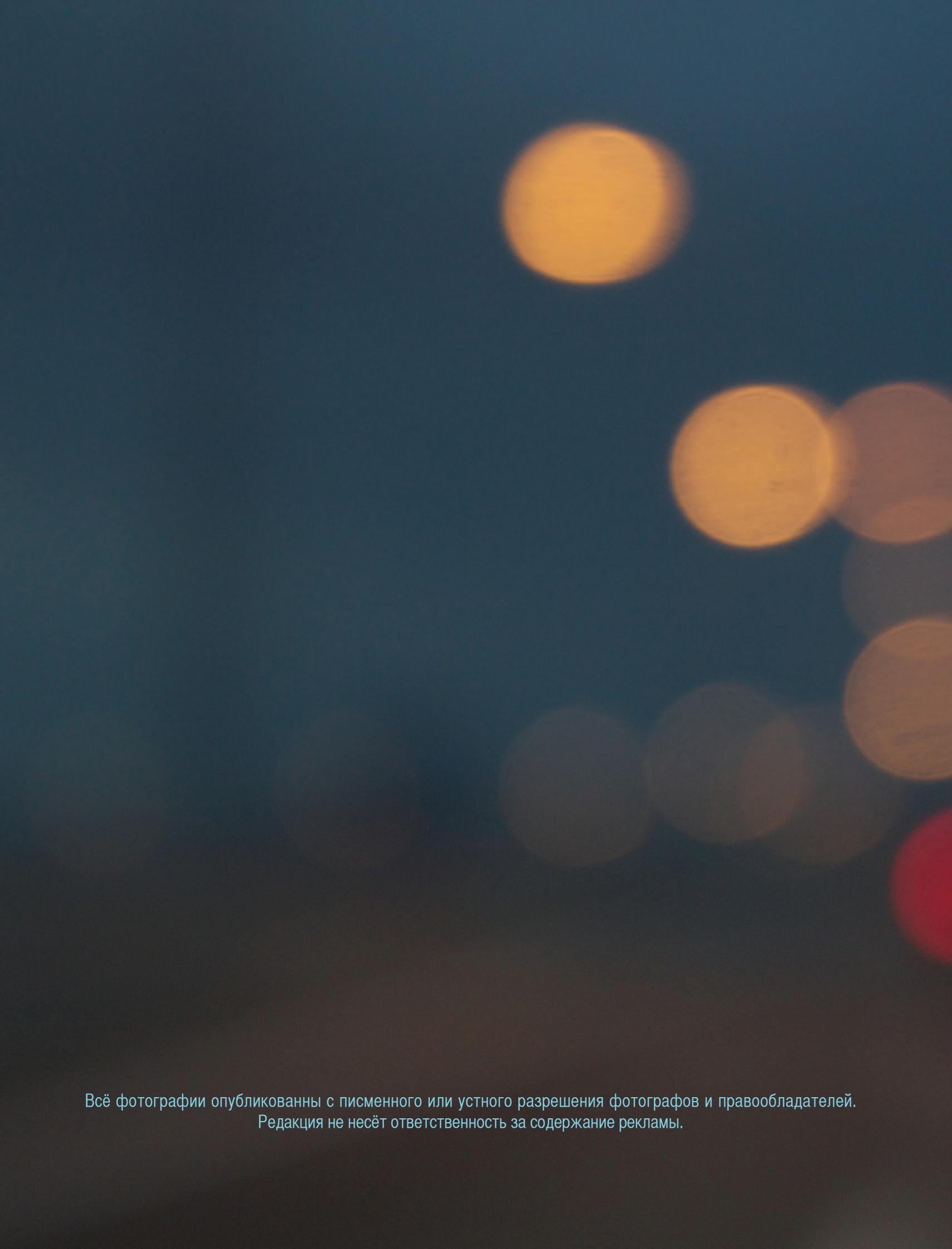
THE NEW ADVANCE FULL-FACE HELMET

Sam performed with our new Advance full-face helmet at Rampage. It is the next generation of full-face protection fusing aggressive style with progressive technology. A revolutionary injection-molded pipe vent

system enhances fresh airflow. Additional design tweaks like the seamlessly variable visor mechanism, fittable pads and quick-release cheek pads. Available spring 2014.

DISCOVER MORE AT
ridetsg.com

ADVANCE



Всё фотографии опубликованны с письменного или устного разрешения фотографов и правообладателей.
Редакция не несёт ответственность за содержание рекламы.

LETS RIDE

EDITOR, LAYOUT

Alexej Fedorov

EDITOR

Jakub Reihhart

Kalle Steege

PHOTOGRAPHERS

Daniel Geiger

Sergej Pavluk

Johan Hijord

Paul Masukowitz

Christoph Breiner

Phil Sauder

Dmitriy Vakulka

Benjamin Lauterlein

Lars Scharl

Boris Beyer

Jérémie Reuiller

SPECIAL THANKS

Anna Blochina

Hannes Klausner

ADVERTISING

aacho@web.de

Тираж ∞