

Parę słów o rowerach

Typ roweru

Obecnie możemy spotkać się z kilkunastoma rodzajami rowerów. W 90% przypadków będziemy jednak wybierać pomiędzy pięcioma typami rowerów:

Rowery górskie



Jeszcze do niedawna najpopularniejszy typ roweru w Polsce, a przy okazji niemal obowiązkowy prezent na komunię. Wraz ze wzrostem świadomości rowerzystów spada jednak w Polsce procentowy udział rowerów górskich wśród ogółu jednośladów (wciąż jest jednak wysoki!).

Na bardziej „ukształtowanych” rynkach na Zachodzie trend taki utrzymuje się już od dawna.

Rowery górskie, jak nazwa wskazuje, projektowane były i są w góry oraz ciężki teren, który się z nimi na ogół wiąże. Rowery takie oferują dobrą przyczepność na szlakach, dobrze radzą sobie na podjazdach i zjazdach o różnej trudności, przy okazji są także dość zwrotne i umożliwiają szybkie przyspieszenie. Są rowery górskie, np. do tzw. enduro, które znacznie lepiej niż z podjazdami i łagodnymi ścieżkami, radzą sobie na ciekawych technicznie zjazdach. Najbardziej powszechny typ roweru górskiego to jednak rower do tzw. XC (Cross Country) i maratonów, najczęściej spotykany w sklepach i na drogach, bo i najbardziej uniwersalny.

Największą przyjemność z jazdy rowerem górskim można osiągnąć w (nie będzie tu niespodzianki) górach. **Rower taki to dobry wybór dla rowerzystów unikających asfaltu i ceniących sobie jazdę w górach i trudnym terenie. W prostszym, np. na polnych lub leśnych, utwardzonych drogach, zwykle lepiej sprawdzi się bardziej wszechstronny rower crossowy bądź trekkingowy.** Szerokie opony (standardowo o szerokości 2.0 – 2.2 cala) dobrze radzą sobie poza asfaltem, mają dobrą przyczepność, nie zapadają się w grząskim terenie czy piasku, ale na twardej

nawierzchni stawiają niepotrzebne opory. Jazda rowerem górskim po mieście czy pokonywanie na nim długich utwardzonych odcinków wiąże się z marnowaniem energii i osiąganiem niższych prędkości niż na rowerze wyposażonym w węższe opony.

Amortyzatory większości rowerów górskich posiadają skok o wartości ok. 100 mm. Zapewnia to komfortową jazdę w terenie, poza nim powoduje jednak niepotrzebne straty energii – widelec przy mocniejszym nacisku na pedały delikatnie się ugina i siła rowerzysty jest częściowo marnowana na ugięcie amortyzatora. Zjawisko to częściowo likwiduje blokada amortyzatora przydatna na podjazdach i równych drogach.

Nie do każdego roweru górskiego da się założyć bagażnik czy dynamo. Także montaż pełnych, okalających większą część koła błotników bywa z reguły problematyczny. To jeden z argumentów przemawiających przeciw użytkowaniu tego typu rowerów np. do dojazdów do pracy czy szkoły.

Rowery crossowe – czyli uniwersalność ponad wszystko



Rowery crossowe to w zasadzie rowery do niemal wszystkiego. Posiadają koła o wielkości 28 cali i opony wyraźnie węższe niż w rowerze górskim oraz mniej agresywny bieżnik na nich. Opory toczenia są więc znacznie niższe, mimo to jednak swobodnie będziemy mogli wyjechać poza asfalt, do parku, lasu czy wszelkie wycieczki za miasto (wyłączając jedynie ciężki teren). Z uwagi na szerokość opon, jedynym problemem mogą być przejazdy przez głęboki piasek, przy odrobinie doświadczenia nie jest to jednak niemożliwe.

Rowery te fabrycznie zwykle nie posiadają oświetlenia, bagażnika czy błotników, są jednak znacznie lepiej przystosowane do ich montażu niż rowery górskie. Zazwyczaj montaż nawet montaż pełnych błotników na „drutach” nie jest kłopotliwy.

Sylwetka przyjmowana na rowerze przez jeźdźcę jest pewnym kompromisem między wygodą i wydajnością. Pochylona umożliwia szybszą jazdę, z kolei bardziej wyprostowana w opinii wielu, zwłaszcza początkujących rowerzystów, jest wygodniejsza. Wiele rowerów crossowych posiada regulowany wspornik kierownicy pozwalający dopasować pozycję do własnych upodobań i oczekiwań.

Popularne crossówki to także częsty wybór do turystyki. Wyposażone w bagażniki znakomicie nadają się do turystyki rowerowej każdego kalibru.

Rowery trekkingowe



Jest to grupa rowerów dość pokrewna rowerom crossowym. Pierwsza i zasadnicza różnica to **fabryczne wyposażenie w błotniki, bagażnik, oświetlenie, często również podpórkę.** Pozycja bywa odrobinę bardziej wyprostowana i komfortowa (przez to także mniej wydajna) niż w rowerach crossowych. Nie jest to jednak żelazna reguła i niektóre rowery trekkingowe są równie usportowione, co crossowe.

Rowery trekkingowe znakomicie sprawdzają się w przewożeniu bagażu, czemu sprzyja geometria ram, w tym długie tylne widełki (nie będziemy zahaczać piętami o założone na bagażnik sakwy). Ich większa długość skutkuje także mniejszą zwrotnością roweru – rower jest za to bardziej stabilny na długich prostych. Komplet

wyposażenia predestynuje je także do wykorzystywania w mieście, choć stanowi pewien balast. Porównywalny cenowo rower trekkingowy będzie ok. 1,5 – 2,0 kg cięższy od roweru crossowego.

Standardem są regulowane w dużym zakresie wsporniki kierownicy. Dzięki nim dopasowanie sylwetki na rowerze będzie znacznie ułatwione. Często spotykane są amortyzowane rury podsiodłowe. Jest to rozwiązanie poprawiające wygodę, jednak także cięższe niż klasyczne oraz dość kłopotliwe w eksploatacji – luzy tego typu konstrukcji nie są niczym rzadkim.

Rowery miejskie



Rowery miejskie to coraz częstszy widok na ulicach polskich miast, szczególnie tych większych. **Są przeznaczone do wykorzystywania w mieście, ale i krótka wycieczka do parku czy nad jezioro będzie na nich możliwa.**

Są kompletnie wyposażone w oświetlenie, błotniki, bagażnik, podpórkę, często kosze na kierownice, a także osłony na łańcuch (czasem także na tylne koło). Wszystko po to, by dało się nim jeździć także w cywilnym ubraniu. W Holandii czy Danii widok ludzi w garniturach jadących do pracy na rowerach miejskich nikogo nie szokuje.

Pozycja na rowerze miejskim jest mocno wyprostowana, co wymusza używanie szerokich, miękkich siodełek. Nie jest to rower do walki o sekundy na wyścigu, a do wygodnego dojazdu z punktu A do B.

Komplet wyposażenia sprawia jednak, że **rowery te są stosunkowo ciężkie.** Jeżeli stoi przed nami konieczność wnoszenia tego rodzaju roweru na wysokie piętro warto rozważyć lżejszy rower.

PIASTY WIELOBIEGOWE

Rowery miejskie (nie tylko) bywają wyposażone w piasty wielobiegowe z wewnętrzną „przerzutką”. Jest to bardzo dobre rozwiązanie do rekreacyjnej jazdy w różnych

warunkach pogodowych. Mechanizm zmiany biegów jest zamknięty w obudowie piasty i odporny na deszcz, śnieg czy błoto. Umożliwia także zmianę przełożenia na postoju, co bywa szczególnie przydatne na światłach w mieście. Zakres przełożeń i ich ilość jest mniejsza niż w przypadku zewnętrznych przerzutek, jednak w zupełności wystarczająca do miasta i weekendowych przejażdżek spokojnym tempem.

Rowery szosowe



Zdecydowanie najszybszy, najlżejszy i najbardziej zwrotny typ roweru ze wszystkich tu wymienionych. Służy do przemieszczania się po szosie (najlepiej równej...) i ścigania się na niej. Jazda rowerem szosowym to dla wielu rowerzystów doświadczenie jedyne w swoim rodzaju. Niezwykła lekkość tych rowerów i niewielkie opory (tak toczenia, jak i powietrza) gwarantują duże prędkości i trudno wytłumaczalne poczucie jedności z rowerem.

Sylwetka przyjmowana na [rowerze szosowym](#) jest bardzo aerodynamiczna, czyli mocno pochylona. Nie wszyscy rowerzyści są w stanie się do niej na dłuższą metę przyzwyczaić, ale jeżeli już to zrobią, często niechętnie wracają do innych rowerów.

Niskie, mocno napompowane opony i sztywne ramy bardzo skutecznie przenoszą nieprzyjemne drgania na ciało rowerzysty, odczuwalna jest nawet faktura asfaltu. Na dłuższych trasach bywa to dość dotkliwie. Warto zadbać zatem, by przedni widelec, a najlepiej także rama były wykonane z włókna węglowego, które redukuje uporczywe dla kolarza drgania i wstrząsy.

Wydajna jazda ma jednak swoją cenę. Koszt zakupu rowerów szosowych jest wyższy niż np. "górali" podobnej klasy. Trwałość wielu komponentów, choćby opon, jest nieco niższa niż tych z cięższych rowerów. Jest to także swego rodzaju cena niskiej wagi szosówek. Minimalna, dopuszczona przez Międzynarodową Unię Kolarską na wyścigach waga roweru to 6,8 kg, a ta w okolicach 8,5 kg nie jest niczym niezwykłym nawet w przypadku rowerów przeznaczonych dla amatorów.

Podana poniżej specyfikacja jest tylko orientacyjna. Nie ma wyraźnej granicy między modelem górskim a miejskim, czy też trekkingowym. W pewnych zakresach pojęcia te pokrywają się. Wystarczy, że do modelu górskiego dołożymy błotniki, światelka, bagażnik a już będzie to nasz miejski rower, na którym również możemy wyruszyć w wielomiesięczną wyprawę. Jak widać z tego zestawienia najbardziej uniwersalnym modelem jest ... właśnie model "górski" - zawsze możemy go przekształcić w miejski, trekkingowy, a nawet po sporych modyfikacjach w szosowy (fitness).

rower górski (MTB)



rower miejski



rower trekkingowy



rower szosowy



Gdzie kupować, a raczej gdzie nie kupować



W codziennie dostarczonym do naszego domu stosie reklamówek supermarketów możemy znaleźć oferty podobne jak na zdjęciu obok. Niska cena zachęca niewątpliwie do kupna takiego sprzętu, ale czy na pewno będzie to dobry zakup dla nas i zaoszczędzimy pieniądze ?

Na pierwszy rzut oka pokazany rower wygląda przyzwoicie, ale reprezentuje on jednak, tak zwaną klasę "makroesz". Określenie pochodzi od nazwy jednej z pierwszych sieci supermarketów, które rozpoczęły sprzedawanie tanich rowerów w Polsce.

Rowery tego typu są wykonane z najniższej jakości podzespołów, najczęściej wykonanych z plastiku, lub ciężkiej stali. Hamulce są nieskuteczne, a przerzutki często się rozregulowują. Nie jest to oczywiście regułą, ale jeśli chcemy mieć niezawodny rower, na którym moglibyśmy jeździć bez obaw zarówno w mieście jak i w górach kupmy rower w sklepie rowerowym, gdzie możemy liczyć na pomoc przy kupowaniu oraz na późniejszy serwis.

Akcesoria rowerowe

Siodełko - niektórzy wolą szerokie, miękkie tzw. kanapy. Nie jest to jednak regułą - mniejsze i twardsze siodełka powodują z kolei mniejsze otarcia.

Błotniki - lepsze są pełne, które zakrywają prawie połowę obwodu koła - tylko takie skutecznie chronią przed błotem. Dobre są wykonane z kompozytów - wyginają się w dowolnym kierunku i wracają do swojego położenia.

Oświetlenie - bardzo ważny element bezpieczeństwa. Na tył polecamy czerwoną lampkę pracującą w dwóch trybach - ciągłym i przerywanym, a na przód mocną lampkę LEDową.

Dzwonek - drobiazg, ale ułatwia jazdę po zatłoczonych ścieżkach rowerowych.

Koszyki na bidon - najlepiej co najmniej dwa - w jednym będzie czysta woda, w drugim np. sok

Podnóżek - przyda się, gdy nie będzie możliwości oparcia roweru

Licznik - nie jest niezbędny, ale informacje o ilości przejechanych kilometrów i aktualna szybkość będzie nam przyjemnością jazdę i pozwoli nam na lepsze orientowanie się w terenie.

Jak ustawić siodełko w rowerze?

Prawidłowe ustawienie siodełka w rowerze sprawi, że nie tylko będzie nam się wygodnie siedziało, ale i dolne partie ciała będą mogły optymalnie pracować – oczywiście przy założeniu, że reszta jednoślada również jest odpowiednio dobrana i wyregulowana. Nasze mięśnie, stawy czy kręgosłup będą nam za to wdzięczne.

Pierwszym parametrem jest **wysokość siodełka**, którą najlepiej ustawiać w butach i spodenkach – zwłaszcza jeżeli posiadają wkładkę, w których zazwyczaj jeździmy. Kluczowe jest to, aby w żadnym momencie ruchu opierający się na pedałach nogi nie były wyprostowane. Prawidłowa wysokość siodełka to taka, w której podczas jazdy kolana są cały czas lekko ugięte.

Jeżeli chodzi o **ustawienie siodełka przód-tył**, to też nie jest to trudne. Zacząć należy od ustawienia korb w pozycji poziomej oraz ułożenia na pedałach stóp – tak jak podczas jazdy. We wzorcowym ułożeniu oś pedałów powinna znajdować się w linii prostej z czubkiem kolana.

Jak jeździć rowerem w grupie i w parach?

Bywa, że na rowerową wycieczkę lub trening wybieramy się w towarzystwie drugiej osoby. Warto wówczas zdawać sobie sprawę z tego, jak można poruszać się po drogach w tandemie. Przepisy rowerowe zezwalają na **jazdę rowerem obok siebie**, jeśli nie stwarza to zagrożenia w ruchu. Jeśli jedziecie w parze, w sytuacji awaryjnej obie osoby powinny jak najszybciej wrócić do jazdy przy prawej krawędzi jezdni.

Natomiast jeśli poruszacie się większą grupą, możecie **zorganizować się w kolumnę**. Zgodnie z przepisami dla rowerzystów, obok siebie może jechać do 15 jednośladów. Jeśli grupa jest większa, powinna się podzielić na kilka kolumn, między którymi trzeba pozostawić 200-metrowe odstępy. Wówczas samochody mogą je bezpiecznie wyprzedzać. Poza tym, kolumnę obowiązują identyczne przepisy, jak wszystkich uczestników ruchu.

Kierujący pojazdem wyprzedzającym, jest zobowiązany zachować szczególną ostrożność oraz bezpieczny odstęp, który ma być nie mniejszy niż 1 metr.

Możliwe mandaty:

- Naruszenie zakazu jazdy po jezdni obok innego uczestnika ruchu – 50 zł,
- Wjeżdżanie między jadące w kolumnie rowery lub wózki rowerowe – 100 zł,
- Utrudnianie poruszania się innym uczestnikom ruchu przez kierującego rowerem jadącego po jezdni obok innego roweru lub motoroweru – 200 zł.

Za co rowerzysta może dostać mandat w 2020 roku?

Spośród gąszczy reguł kodeksu drogowego, warto wyłuskać jeszcze tych kilka zasad, które mogą uchronić rowerzystów przed często popełnianymi błędami, a co za tym idzie –

mandatami. To przepisy rowerowe dotyczące stylu jazdy. Ich ignorowanie często prowadzi do niebezpiecznych sytuacji na drogach. Zapamiętajcie je i jedźcie bezpiecznie!

- Jazda bez trzymania przynajmniej jednej ręki na kierownicy oraz nóg na pedałach lub podnóżkach – 50 zł,
- Czepianie się pojazdów – 100 zł,
- Przejazd na czerwonym świetle – 100 zł,
- Wyprzedzanie rowerem innego roweru na zakręcie – 300 zł,
- Hamowanie w sposób powodujący zagrożenie bezpieczeństwa ruchu lub jego utrudnienie – 100 do 300 zł.

Miłej jazdy