

# Bike mag

2008. augusztus  
X. ÉVFOLYAM 7. SZÁM

**KTM 2009**

**Kona 2009**

**Féknélküli  
kerékpározás!**

**Öngyilkosok  
vagy ügyesek?**

**FR-DH-DIRT SZEKCIÓ:**

**Pierre-Edouard Ferry interjú  
Marzocchi DJ1 teszt**

**KERÉKPÁRTESTZT:**

**Morewood Izimu DH  
Kona Dawg  
Giant Yukon  
Merida Carbon Team FLX  
Magellan Hydra  
Mongoose Sabrosa  
Dahon Briza D3**

**Thule Euroclassic G909 teszt**

**INTERJÚK:**

**Shenker Benjámín  
Gódi „X-rider” Attila  
Katona Dénes  
Irrig  
Becsei „Green” Zoltán  
Barkóczi Péter  
Furmen Imre**

**VILÁGJÁRÁS:  
MEGAVALANCHE**

**G50:  
a Gerecse  
nyomán**

**Termál  
túra**





„EGYENETLEN, KÖVES TALAJON A FELFÜGGESZTÉS NEKÜNK DOLGOZIK, HATÉKONYAN SEGÍT A KEREKET A TALAJON TARTANI...”



**InfoBox:**  
 Forgalmazó: Neuzer Kerékpár Kft.  
 Származási hely: Tajvan  
 Vázgarancia: 5 év  
 Alkatrész-garancia: 1 év  
 Vázméret: S, M, L  
 Ajánlott fogyasztói ár: 289.900 Ft

Vázanyag: ALUXX alumínium  
 Villa: RockShox Tora 302; 100 mm út  
 Rugóstag: Giant Air Shock; 165 mm szemtáv  
 Első váltó: Shimano Deore  
 Hátsó váltó: Shimano LX  
 Váltókarok: Shimano Deore  
 Fék: Shimano Deore disc; 160 mm  
 Fékcarok: Shimano Deore disc  
 Hajtómű: Truvativ FiveD; 44/32/22 fog  
 Középcsapágó: Truvativ Power Spline  
 Lánckeréksor: Sram PG950; 11-34 fog  
 Lánca: Shimano HG73  
 Agyak: Formula Disc  
 Felni: Alex DP-17; 32 furat  
 Küllők: rozsdamentes; 2 mm átmérő  
 Kúlsók: Kenda Nevegal; 26 x 2,1"  
 A-head: 1 1/8"  
 Kormány: GIANT A5; 630 mm  
 Kormányoszár: Giant A3; 2x4 csavaros; 100 mm; 0 fok  
 Nyeregcső: Giant F33; 100 mm; 30.0 mm  
 Nyereg: Giant  
 Pedál:

ALKATRÉSZEK

Shimano meghajtás, melyen belül a legmagasabb kategóriájú alkatrész az LX hátsóváltó, viszont a legalacsonyabb Deore. A váltókarokon a kioldás (leváltás) mindkét irányba nyomva megtörténik. A láncon sem spóroltak, a lánckeréksor ugyan Sram, de az is a magasabb osztályú 950-es. Ebből következik, hogy nagyon kiegyenlített működést várhatunk tőlük, semmi gyenge elemet nem találunk. A hajtómű nem egy csúcs Truvativ, de legalább már nem négyzöges tengelyrögzítést kapunk. A Power Spline nincs olyan merev, mint az ISIS, viszont stabilabb, mint a négyzöges kapcsolat. Hátránya, hogy sajnos csak saját magával kompatibilis. A kiegészítők Giant név alatt futó darabok, nagyon tetszett a fényes fekete felületük, a kormány, a stucni és a nyeregcső jól passzol a váz fekete részeihez. A kerekek korrekten összeállított darabok, csapágyas agyakkal, jó minőségű Kenda külsőkkel. Kifejezetten gyenge alkatrészt nem találunk, ami persze elvárható a pénzünkért, de mégse mindig teljesül.

FELFELÉ

Indulás előtt nem sok teendőnk van, elől-hátul beállítjuk a SAG-et (beülést), a visszautat és kész is. A nyeregmagasság rendkívül tág határok között állítható a teljes méretű nyeregvázcső és a hosszú nyeregcső miatt, így még én is kényelmesen éreztem magam a papírom nekem valójában kicsi, M-es vázon. Az ülőpozíció egészen XC-s, nem ülünk magasan, a középcsapágó-magasság is csak kevéssel haladja meg a merevvázaz gépekét. A szögek meredeknek mondhatók, ezeknek köszönhetően a gép kiválóan mászik. Egyenetlen, köves talajon a felfüggesztés nekünk dolgozik, hatékonyan segít a kereket a talajon tartani, kevésbé hajlamos kipörgésre a kerék. Habár nincs a tagban semmilyen platform rendszer, mégsem jellemző erre a rendszerre a pogózás. A rugóstag tengelye szinte egybeesik a középtengellyel, ezért nem tudja belengetni a pedálózás ereje. A gép bár nem mondható saját kategóriájában sem pehellyel, mégis meglepően könnyedén tudtam vele felfelé haladni. Monoton, hosszú, sima talajú emelkedőn volt inkább érezhető tömegének visszafogó ereje. Nyilván nem ezzel a bringával leszünk ott a versenyek élmezőnyében, de összességében kiválóan alkalmas mindenféle emelkedők hatékony leküzdésére. A váltás erős terhelés alatt is tökéletesen működött a már említett alkatrészösszhangnak köszönhetően.

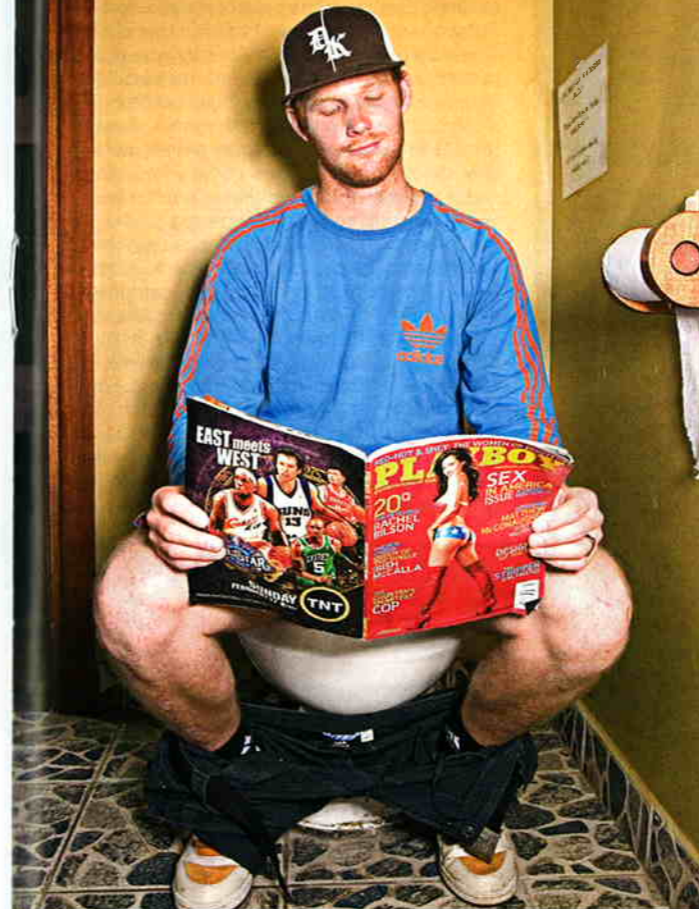
LEFELÉ

Hegytetőről lefelé indulva szépen dolgozik együtt a két rugózó elem, nem túl bőséges a rugóút, de tempós haladáshoz bőven elegendő még durvább talajon is. Kicsit feszesebbre löttem be a hátsó tagot, hogy együtt mozogjon a villával. Nem is mozogta ki a teljes útját, de így volt jó az összhang. A fékek rövid bekopás után jól fogtak, habár az olcsóbb tárcsával szerelték a gépet, amely csak műgyantás pófával használható. A Kenda külsők jól teljesítettek már felfelé is, de lefelé mutatták meg igazán, hogy mit tudnak. Márkás mintája jól tartott laza kavicsos talajon, fékezhetősége pedig átlagon felüli.

ÖSSZEFOGLALVA

Remélhetőleg sikerült megmutatni eme Giant erősségeit, amelynek alapja a kiváló alkatrészválasztás, és látszik, hogy élesben is kipróbálták a végeredményt. Jó választás lehet azoknak, akik vágnak egy összelemezhető kerékpár kényelmére, de nem szívesen mondanának le a hatékonyságról sem. Bármilyen hegyi bevetésre alkalmas, amatőr versenyeken való induláshoz is megfelelő.

# PIERRE-EDOUARD FERRY



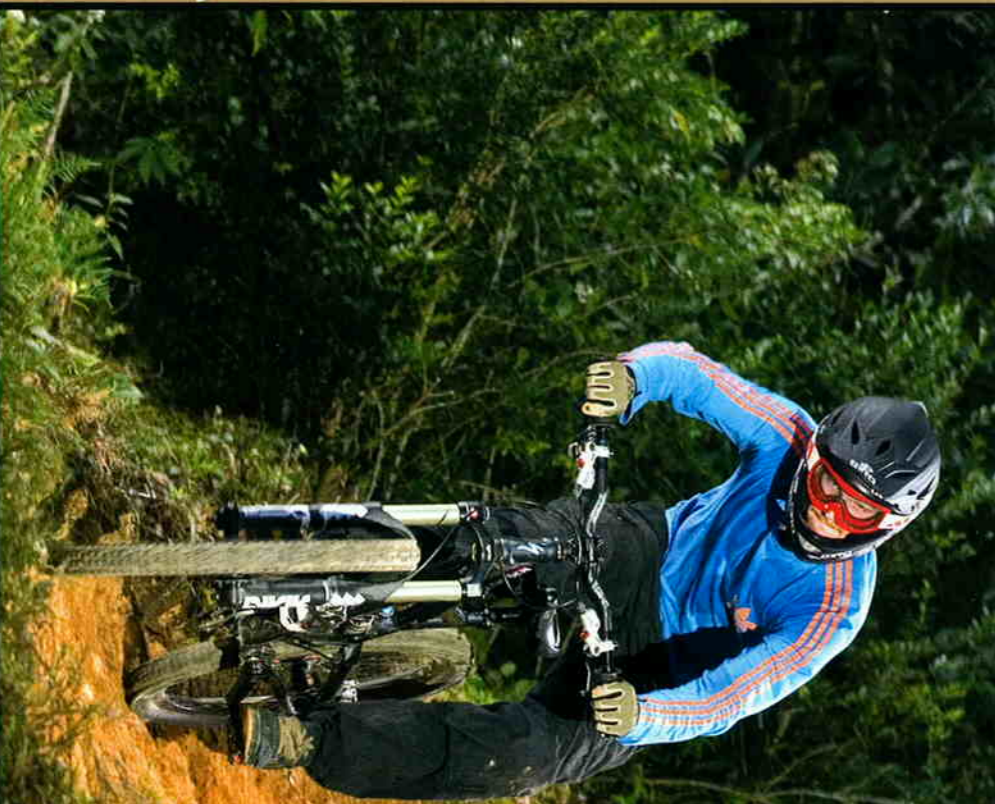
AVAGY MÁS NÉVEN „FOLYÉKONY” PIERRE... A JELENLEG AZ ADIDAS CSAPATÁBAN HAJTÓ RIDER ÚTJA HOSSZÚ ÉS KACSKARINGÓS VOLT A MÉRNÖKI PÁLYÁTÓL A SLOPESTYLE VERSENYEK VILÁGÁBA. LELKES, MOTIVÁLT AMATŐRKÉNT INDULT, MA VISZONT MÁR LEGFŐBB CÉLJA AZ, HOGY STÍLUSÁVAL EGYRE TÖBB EMBERBEN ÉBRESSZE FEL A MOUNTAIN BIKE VERSENYZÉS IRÁNTI KEDVET...

Hogyan kezdődött a karriered?

Csak 2004-ben kezdtem el montizni, azelőtt 12 éven keresztül BMX-eztem. A fordulópont az BMX Eb-n volt, amelyen a bicaj meghibásodása miatt az utolsó pillanatban lemondtam a részvételem. Helyette a közeli Les2Alps-ba utaztunk, hogy meglátogassuk az ott megrendezett MTB fesztivált. A dirtugrató versenyen el is indultam, ahol 2. lettem, majd egy összetelős kölcsöngéppel még a DH versenyen is részt vettem, és rettentően élveztem a dolgot. Innentől fogva már nem is akartam a DH-n kívül mással foglalkozni. Egy hónappal később a helyi kerékpárboltból kölcsönkértem egy szlalomgépet, amivel 4X versenyen indultam. Jó helyezést értem el, és a bolt vezetője úgy döntött, hogy felszereléssel szponzorál.



**InfoBox:**  
 Név: Pierre-Edouard Ferry  
 Születési idő: 1981.10.04.  
 Lakhely: Dardilly (Lyon mellett), Franciaország



„NEM VOLTAM BIZTOS  
MAGAMBAN, DE VÉGÜL  
ÚGY DÖNTÖTTEM,  
HOGY VALAKINEK  
UTOLSÓNAK IS LENNIE  
KELL. A LEGNAGYOBB  
MEGLEPETÉSEMRE  
A 9. HELYEN VÉGEZTEM.”

### Mi motivált a váltásra? A BMX és a DH azért elég távol állnak egymástól...

Sok extrém kerékpáros videót néztem végig, és arra az elhatározásra jutottam, hogy többet szeretnék a természetben tekerni. Wade Simmons és Richie Schley voltak a példaképeim. Hat hónapra a kanadai Vancouverbe költöztem, ahol általában nap mint nap használt pályákon gyakoroltam, és emellett angolul is megtanultam. Mindez az egyetemi diploma megszerzése után történt, 2004 augusztusában. Ezután hazatértem, és két évig az autópárházban gépészmérnökként dolgoztam, 2006-ban pedig a Renault kanadai képviselőjéhez kerültem, ismét Vancouverbe. Bár megvolt Wade Simmons száma, de nem mertem felhívni, inkább a velem egyforma tudású sráccal gyakoroltam a North Shore pályákon. Mivel nekem egy könnyű DH gépem volt, nekik pedig robusztus freeride masinájuk, tökéletesen finom technika kellett ahhoz, hogy lépést tudjak tartani velük a rettentően kemény terepen. A stílusom miatt becenevem „Folyékony” Pierre lett – így ismerték el a finom gép miatt kialakított stílusomat a többiek. Wade-del ezután sem sikerült együtt bicajoznom, mivel annyit utazott, de Tyler Klassennel, Cam Rogers-szel sokat tekertem.

### Hol bicajoztál sokat, és hogyan kerültél a Slopestyle közelébe?

Amikor megtehettem, elutaztam a Whistlerben lévő pályákra is. Munkásszálláson laktam, reggeltől estig folyamatosan gyakoroltam. Itt lehetett kipróbálni a slopestyle jellegű pályákat. Néha a haverommal Calgarybe is elutaztunk, ahol a kisvárosokban bemutatókkal szórakoztattuk a közönséget. A 2005-ös Crankworx-re egész jó formába lendültem, és elindultam az amatőr versenyben. Ritchey Schley megnézett, és megkérdezte, hogy miért nem indulok el a slopestyle versenyen. Nem voltam biztos magamban, de végül úgy döntöttem, hogy valakinek utolsónak is lennie kell. A legnagyobb meglepetésemre a 9. helyen végeztem. A versenyen mindenki ismert mindenkit, csak én ültem egyedül, de ez természetesen később megváltozott. Nagy élmény volt számomra a slopestyle, és sok önbizalmat adott a későbbiekre.

### Mit kezd egy szponzorált freerider az európai télel?

Az év végén visszatértem Franciaországba. Először munkát keresni télre, ami elég pénzt hoz, hogy a nyarat végigbicajozhassam. A kerékpár a szenvedélyem: ezért kész voltam feladni a

karrieremet. Aztán 2006-ban minden a tervezet szerint alakult, részt vettem a DH világtupa-sorozat legtöbb állomásán, minden költséget magam álltam, de rettentően élveztem az egészet. Majd rajthoz álltam Saalbachban a slopestyle versenyen. A Crankworx-ön elért eredményem jóval tőbből a szervezők engedtek benevezni. Teljesen tiszta fejjel indultam neki: nem volt semmilyen nyomás rajtam, élveztem, hogy erre is lehetőséget kaptam, és együtt tekerhetek Wade-del meg a többi nagy profival. Az első napon sok új nyomvonalat próbáltam ki, teljesen felpaprikáztam magam, és rettentően motivált voltam, hogy megmutassam, mit is tudok. Bekerültem a legjobb 15 közé, majd a döntő bemelegítése során a vázam eltört. Nem volt más választásom, mint a döntőben DH géppel rajthoz állni. Sajnos utolsó lettem, és máig foglalkoztat a gondolat, hogy mi lett volna, ha a spéci, bejáratott géppel indulhatok el a pályán... A verseny utáni parti viszont mindenért kárpótol!

### Nem tört le ez az eset? Mit lehet kezdeni a balszerencsével?

Tudtam, hogy a megfelelő bicajjal még az egyre erősödő mezőnyben is bekerülhetek a legjobb 10 közé, így gőzerővel elkezdtem készülni a Whistlerben megrendezendő Crankworx slopestyle ver-

senyre. Vázat csak az utolsó pillanatban sikerült szerezniem, a pályabejáráson sajnos óriásit buktam. Már a verseny feladását fontolgattam, de aztán mégis úgy döntöttem, hogy indulok. Inkább freeride-osra sikerült a pályakijelölés, nem volt túl sok ugrató, így kiválasztottam egy nyomvonalat, és azon nyomtam mind a selejtezőt, mind a döntőt. Nem cifráztam túl a dolgot, de szépen, hibátlanul, finom stílusban jöttem le. Végül is a 11. lettem, amit a körülményekhez képest jónak tartok.

### További tervek?

Ma az Adidas csapat tagja vagyok, és az itteni légkör fenomenális. Céлом nem elsődlegesen a győzelem, hanem az, hogy egyre több emberben felébresszem a kedvet a mountain bike iránt. Én is úgy kaptam kedvet, hogy láttam milyen szépen, könnyedén jön le Wade vagy Richie az erdőben – engem főképp ez inspirált. Remélem nekem is sikerül majd másokat inspirálni stílusommal, teljesítményemmel. Legnagyobb élményem természetesen az, amikor Wade még 2006-ban odajött hozzám és gratulált. A polgári karrierem is jól alakul – lehetőségem nyílt a kerékpárpárházban elhelyezkedni, így ismét tudom ötvözni a munkát és a szenvedélyt. Talán még maradandót is tudok alkotni, mint mérnök... ■



„BÁR MEGVOLT WADE SIMMONS SZÁMA,  
DE NEM MERTEM FELHÍVNI, INKÁBB A VELEM  
EGYFORMA TUDÁSÚ SRÁCCAL  
GYAKOROLTAM A NORTH SHORE PÁLYÁKON.”