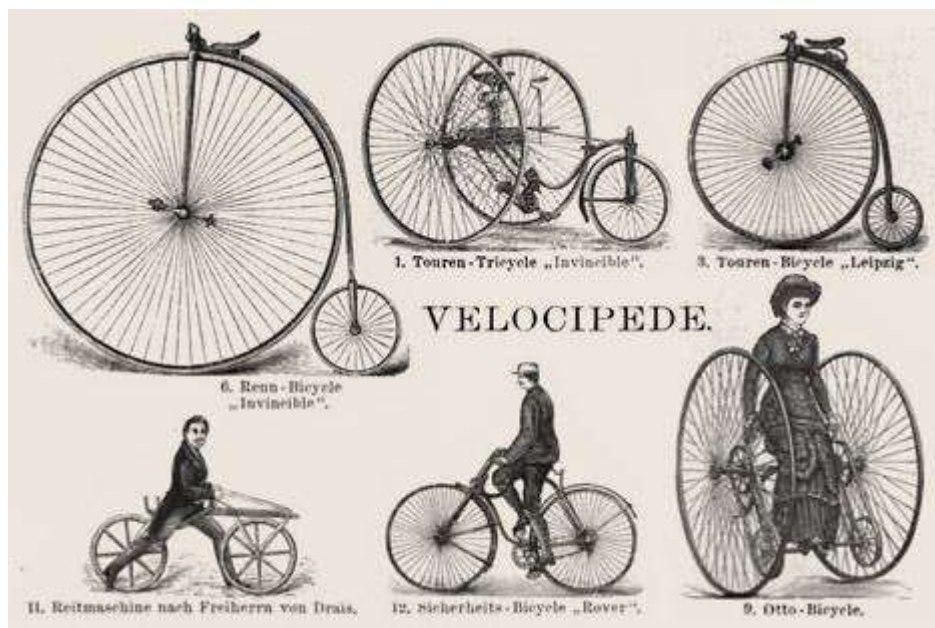


A kerékpár története röviden

A kerékpárok története. Milyen volt az első, milyen problémák voltak a fejlesztésben? „Lusta ember vagyok. De a lusta ember találta fel a kereket és a biciklit is, mert utált gyalogolni meg cipekedni.” – mondta a híres lengyel politikus, Lech Walesa.

Az első kerékpár Karl von Drais báró nevéhez fűződik, aki egy szilárd vázhoz kerekeket rögzített, mivel nagyon sokat kellett járnia az erdőt, és meg akarta gyorsítani a folyamatot. Hamar rájött, hogy finomítani kell ezen a közlekedési eszközön, így az első kereket irányíthatóvá, kormányozhatóvá tette. Négy év tökéletesítés után már új kormány szerkezet és állítható ülés magassággal rendelkezett, ekkor már (1817) az újságok is foglalkoztak a témával, bár még cinikusan. Viszont utána néhány hónap leforgása alatt futótűzként terjedt el Angliában és Franciaországban.

Az első valódi kerékpár megalkotójának a skót Kirkpatrick Macmillant tartják, bár ő nem fogta fel találmányának jelentőségét. Házára is ezt írták később: „Jobbat alkotott, mint amiről tudott.” Hobby Horse kerékpárjára ugyanis ingaszerű lámpedálokat szerelt, így már csak az egyensúlyozás művészetét kellett megtanulnia annak, aki ki akarta próbálni. A kovácsmester nem is kívánt hasznot húzni találmányából, nem terjesztette.



A tökéletesedés egy másik problémáját R.W. Thompson találmánya, a felfújható gumibelső oldhatta volna meg. Bár szabadalmát már 1845-ben megkapta, még '47-ben sem volt elterjedve, és emiatt az ára is igen borsos volt.

A francia Pierre Michaux 1861-ben alkotta meg a michauline-t, az olyan kerékpárt, aminek pedáljai az első keréken voltak. Ezzel már az egyensúlyozás is egyszerű volt, sőt, minél gyorsabban tekert az ember annál kevésbé veszíthette el az egyensúlyát. A fára vasabroncsot húztak, hogy ne kopjon olyan gyorsan. A gyártás már '62-ben beindult, de az igazi örület az 1867-es párizsi világkiállítás során robbant ki.

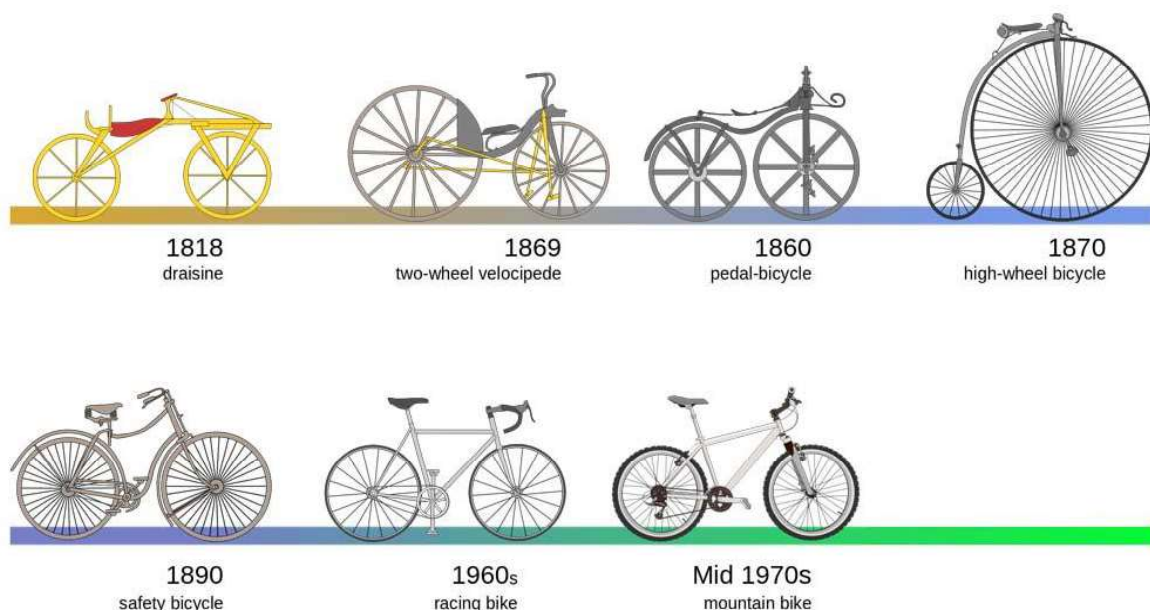
Közben megalakult az első kerékpárklub és megrendezték az első bicikliversenyt is. Az újítások természetesen szintén nem álltak meg. Ezek közé tartozott a golyós csapágy és a sárhányó. Rájöttek, hogy a küllők egyformán húzzák a tengelyt, így már lecserélhették

a régi faküllőket nagy szakítószilárdságú acél küllőkre. Az így megszületett, a kerekeket leszámítva teljes egészében fémből készült kerékpár (Ariel) új korszakot nyitott meg.

A velo atyja, James Starley, azonban már egy újfajta triciklin törte a fejét. Mikor megvolt, a fiával ment kipróbálni, de az lassabban tekert, mint ő, egy rövid kanyargás után az árokban kötöttek ki. Az apa ekkor rájött, hogy ez így semmiképp nem lesz keresett áru, megalkotta hozzá a differenciálművet. Érdekes azonban, hogy ezt már pont 50 évvel korábban jegyeztette be egy francia feltaláló, Onésiphore Pecquer, majd két évre rá egy angol is szabadalmat kért rá hazájában. Annak idején azonban még nem tartott erre igényt a közlekedéstechnika. Ezzel egy nagy lépést tettek meg a század végének nagy közlekedési forradalmához.

Az átütő változást 1885-ben John Starley mutatta be. Ez volt a Rover Safety. Az angol kidolgozta a ma is használatban lévő vázat, a döntött kormányrudat és ennél jobbat azóta sem igen találtak ki. A gyárak fokozatosan átálltak a Roverek gyártására, ám a tökéletességhez még mindig kellett valami.

Ezt egy ír állatorvos, John Boyd Dunlop alkotta meg. Fia ugyanis új triciklijével állandóan "szétbarbárkodta" a kertben a fűvet, ezért az apa azt szerette volna, ha valamivel le tudná tompítani a kereket. Először vízzel töltött locsolócsővel próbálkozott, de mivel az túlságosan rugalmatlannak bizonyult, levegővel fújta tele. Ezzel újra feltalálták a pneumatikot. Találmányára a szabadalmat 1888. harmadik harmadában kapta meg Dunlop, és megkezdtek az ilyen kerékekkel felszerelt biztonsági kerékpárok árusítását. Egy év alatt mintegy 50 darabot adtak el belőlük, majd kiderült, hogy 1845-ben Thompson már megkapta a szabadalmat erre a találmányra, ezért hosszas herce-hurca után elvették a szabadalmi jogot Dunloptól, ami azonban csak annyit jelentett, hogy ezután már bárki gyárthatott ilyen szerkezetet anélkül, hogy az ír családapa egy penny-t is keresett volna rajta. Vállalkozása, amit alapított azonban nem ment tönkre, és épp a döntő határozat hetén 3000 tömlőt adott el.



A kerékpárnak tehát sok feltalálója volt, így jogos, amit Lord Charles Beresford mondott 1896-ban, amikor már 4 millió biciklista rőtt az utakat: "Akárki találta fel a kerékpárt, megérdemli az emberiség köszönetét." A kerékpár sikerét annak köszönheti, hogy pont abban a korban született, amikor az emberek hirtelen tömegesen vágytak az egyéni jogok alapján egyéni élményekre. Ennek kielégítésére az új eszköz tökéletesen megfelelt. Sőt! A kerékpár új távlatokat nyitott. Felvetette a hosszabb utazás lehetőségét az emberek előtt, akik azelőtt azt hitték, hogy arra a vasút való.

Napjainkban közel 1 milliárd kerékpárt használnak világszerte közlekedésre, szállítási, szabadidős és sportcélokra. A mai világban a kerékpár az egyéni közlekedés leghatékonyabb módja. Azokban az országokban, ahol a kerékpározás az egyéni közlekedésnek nem a legfontosabb eszköze, önálló kerékpárutakat építenek használói számára. Az Európai Kerékpárszövetség törekvése, hogy ezeket a közúti és vasúti transzeurópai közlekedési hálózatok rendszeréhez hasonlóan az EuroVelo hálózat kontinentális szinten is össze kösse. Megfelelő infrastruktúra, legfőképp kerékpárút-hálózat vagy hálózatszerű kerékpározásra alkalmas utak híján a városi kerékpározás és az emberek (sokszor kampányszerű) kerékpárra szoktatása nehézségekbe ütközik.

Napjainkban közel 1 milliárd kerékpárt használnak világszerte közlekedésre, szállítási, szabadidős és sportcélokra. A mai világban a kerékpár az egyéni közlekedés leghatékonyabb módja. Azokban az országokban, ahol a kerékpározás az egyéni közlekedésnek nem a legfontosabb eszköze, önálló kerékpárutakat építenek használói számára. Az Európai Kerékpárszövetség törekvése, hogy ezeket a közúti és vasúti transzeurópai közlekedési hálózatok rendszeréhez hasonlóan az EuroVelo hálózat kontinentális szinten is össze kösse. Megfelelő infrastruktúra, legfőképp kerékpárút-hálózat vagy hálózatszerű kerékpározásra alkalmas utak híján a városi kerékpározás és az emberek (sokszor kampányszerű) kerékpárra szoktatása nehézségekbe ütközik.

Kerékpárfajták

Trekking, vagy túra



Kényelmes vázgeometria, csomagtartó és súlyos csomagok elhelyezésére alkalmas váz a jellemzője. Ötvözi a sportot a kényelemmel. Szilárd burkolatú, esetleg föld- vagy murvás

útra való. Emelkedők nem okoznak akadályt, mindaddig, amíg szilárd burkolat van a kerék alatt. Vázgeometriája stabil és kényelmes, magas építésű, erős vázzal. Nagy átmérőjű kerekek, kevésbé ballonos, országúti vagy futóbordás mintájú gumikkal a kis gördülési ellenállás érdekében. Felszereltségében a kényelmet szolgálja a kissé hajlított kormány, rugós nyeregcső, állítható kormányfej. Jellemző felszereltsége a csomagtartó, sárvédő, láncvédő, újabban első teleszkóp és tárcsafék. Elsősorban kirándulásra, túrázásra való, de mindennapi közlekedésre is alkalmas kerékpártípus.

Ránézésre: magas váz, csomagtartó, sárvédő, enyhén hajlított kormány, esetleg rugós nyeregcső és állítható kormányfej.

Mountain Bike – MTB



Közkeletű elnevezései angol nevéből, a „mountain bike”-ból ered. A '80 évek elején, Amerikában, Colorado és California államban alakult ki ez a kerékpár típus. Elsősorban hegyes terepre, földutakra, ösvényekre való. Különleges tulajdonságai mind vázgeometriájában, mind felszereltségében megmutatkoznak. Meredek lejtőkön és emelkedőkön egyformán stabil, tapasztaltabbak nagyobb akadályok fölött is átjuthatnak vele. Tengelytávja hosszú, a hátsó kerék hátrább kerül a kerékpárostól a jobb kapaszkodás érdekében. Hajtóműve az akadályokon átjutás érdekében magasabbra kerül. Váza biztonsági okokból alacsony. Megjelenése különleges alkatrészek fejlődését indította el: kormányra szerelt váltókar, 3 fogaskerekes első hajtómű, első és hátsó teleszkóp, pillangó, majd 'V', később tárcsafék kialakulása szorosan összeköthető az MTB-vel. Elsősorban sportolási célra alkalmas, azoknak, akik kedvelik a természetet és az úttalan utakat.

Ránézésre: terepmintás, ballonos gumi, egyenes kormány, alacsony váz, első teleszkóp, 3 tárcsás első hajtómű.

29" MTB, 29er



29"-os (29er) hegyikerékpárok egy új kategória a kerékpár kategóriában. A konstrukciójuk a 26 colos kerékpárokból indul ki, de 29 colos kerekekkel szerelik és a vázgeometriája is megváltozott. Ez a kategória új keletű jelenség a hegyikerékpárok között. Az előnyük a nagyobb terepbírás a kevésbé technikai terepen, a 29" kerekek nagyobb átmérője nagyobb lendületet ad a lejtőkön. A kerekek nagyobb átmérője nagyobb stabilitást biztosít. A standardok közé tartozik a teleszkópos villa és ennél a kategóriánál majdnem kötelező hidraulikus fékek. Ez a hegyikerékpár kategória azoknak a kerékpárosoknak ajánlott, akik a magasabb sebességeket kedvelik, vagy nem tudnak dönteni a cross és a hegyikerékpár között, mivel megfelelő gyorsaságot a közúton és egyúttal nagy stabilitást a terepen biztosítanak. Ideális választás lehet a 190 cm feletti kerékpárosok részére is, mert egy mountain bike 26 colos kerekekkel és alacsonyabb vázgeometriával részükre már kevésbé megfelelő lehet.

Down-Hill



Down-hill (DH) hegyről lefelé! Extrém meredek lejtőkre, kizárólag lefelé, nagyon gyorsan! Különlegesen hosszú tengelytáv, extrém erős váz, hosszú rugóutú első és hátsó teleszkóp, nagy tömeg a jellemzője. A DH kerékpárosok motoros bukósisakot, kar és lábvédőt, gyakran a testet és gerincet védő vértet viselnek. Csak erős idegzetűeknek!

Ránézésre: brutálisan erős váz, nagyon hosszú teleszkópok

Országúti, vagy versenykerékpár



Országúti, magyarul versenykerékpár. Az első kifejezetten sportolásra tervezett kerékpárfajta. Minden alkatrésze a gyors haladást szolgálja. Nagy átmérőjű kerekek nagynyomású, vékony gumikkal. Erősen hajlított koskormány, mely erősen előrehajló, minimális légellenállású testtartást biztosít a különleges vázgeometriával együtt. Minimális tömeg. Rövid tengelytáv a gyors manőverezés érdekében. A kerékpár fejlődésére legjelentősebb hatású fajta, hiszen itt jelentek meg először olyan, ma már természetesnek újtások, mint a láncváltó és a különálló fékszerkezet. Hagyománya több mint 100 évre tekint vissza, olyan versenysorozatokkal, mint a Tour de France. Elsősorban országúti versenyzésre, kerékpározásra való.

Ránézésre: koskormány, nagy átmérőjű, vékony kerekek.

City - Városi kerékpár



Alapvetően városi közlekedésre tervezett kerékpár. Kialakításánál elsődleges szempont a kényelem. Alacsony átlépésű váz, magas, íves kormány, csomagtartó.

Ránézésre: erősen hajlított kormány, csomagtartó

Dirt



Lásd BMX. Hazánkban elterjedt „Dirt” kerékpárok kialakítása közelebb áll az MTB-hez, ezzel is mutatva, hogy a ezeket a kerékpárokat elsősorban természetes helyeken, nem kiépített pályákon használják.

Ránézésre: robusztus, külön megerősítésekkel ellátott vázú MTB

Triál kerékpár



A motoros triál sportból ered, első feljegyzések szerint Spanyolországból. Természetes vagy mesterséges akadályok legyőzéséből áll a sport. A versenyzőnek az akadályokat lábletétel nélkül kell teljesíteni. Helyben állás, helyből ugrás (végig a kerékpáron) természetes része ennek a sportnak. A triál kerékpárok 26” kerékkal, ballonos, vastag gumikkal, nagyon alacsony vázzal készülnek, nagyon fontos szempont a súly.

Ránézésre: nagyon alacsony váz, gyakran nyereg nélkül, vastag gumik

BMX kerékpár



Honnan máshonnan, mint California-ból ered ez a kerékpár is, eredetileg a cross és salakmotor versenyek kerékpáros változataként. Rövidesen több ágra szakadt a sport, ezeknek megfelelő kerékpárokkal. A legjelentősebb irányzatok: Street, Park, Vert, Dirt, Flatland. A kerékpárok kerékmérete 18"-24" között változik, jellemző méret a 20". A legismertebb a „Freestyle” irányzat, mely különböző trükkök végrehajtásából áll, illetve a „Dirt” irányzat, mely földes, buckás pályákon való versenyzést, ugratást jelent.

Ránézésre: vastag, erősített váz, ballonos gumik

Cross kerékpár



A túrakerékpár sportos változata. Jellemzően a túrafelszerelések (csomagtartó, sárvédő) elhagyásával alakul ki. Azoknak, akik vegyes terepen, kifejezetten sportolási szándékkal kerékpároznak, de a kényelem is fontos számukra.

Ránézésre: trekking kerékpár, csomagtartó és sárvédő nélkül, egyenes kormányval

Cyclo-Cross kerékpár



Ez a kerékpár egy nagyon érdekes állatfajta. Az MTB és az országúti kerékpár ötvözete. Geometriája országúti, hajlított koskormánnyal. Fékszerezete „V”, mint az MTB kerékpárokon, gumija terepmintázatú, bár vékonyabb, és kerékátmérő is az országútinál szokásos 28”.

Ránézésre: országúti, terepmintás gumival és „V” fékkel

Fitness vagy hibrid kerékpár



Az országúti kerékpár kényelemesebb kivitelű változata. Egyenes kormány, elől három fogaskerékkel ellátott hajtómű. Azoknak, akik szeretik az országúti kerékpározást, a suhanást, de nagyobb kényelemre vágynak.

Ránézésre: Országúti kerékpár, egyenes kormányval