

A fixi kerékpározás és szubkultúrája – trendből rekreáció, rekreációból trend I.

The fixie cycling and it's subculture – from trend to recreation, from recreation to trend I.

review



Szerző: **BÉRES SÁNDOR PH.D.**
Munkahelye: Eszterházy Károly Főiskola, Sporttudományi Intézet, Eger

Szerző: **BERKES TAMÁS**
Munkahelye: SZTE JGYPK Egészségfejlesztő-rekreáció alapszak, Szeged



Absztrakt: A fixie kerékpárral – fix, vagy örökhajtású, angolul „fixie” (ejtsd: fixi) - való közlekedés jelenleg a legdivatósabb rekreációs irányzat, mely különböző megjelenési formáiban az önkifejezés, egyéniség megjelenítésének eszköze. A skála egyik felén a szubkultúra jegyeket felmutató, az önmagáról a divat jegyeit rég levetkőző kemény fixisek, a másik végén pedig a divat iránt érzékenyebb fixi kerékpár formavilágát utánozó kerékpárral járó hobby bringások állnak. Így, vagy úgy a közösséget egybefogó, sokakat elvarázsoló eszközről van szó, mely önmagában, látványával, szerkezeti megoldásaival, szerelésével is rekreációs tevékenységre buzdít anélkül, hogy ráültünk volna. Jelen áttekintő tanulmányban bemutatjuk a kerékpár típus jellegzetességét, elterjedésének hátterét, szubkultúráját, és a használatával kapcsolatos titkokat.

Kulcsszavak: kerékpár, örökhajtás, rekreáció, történet, kerékpár fajták, fixi



Abstract: Riding a fixie is the most popular trend in recreation nowadays, with its various appearance is tool of individuality and self-expression. One side of the scale is the hard fixie rider showing subcultural marks, free from trends, while the other side is the hobby rider, more sensitive to trends, using bikes imitating fixie features. By fair means or foul it is a community retentive instrument, charming several people, which in itself, with its spectacle, constructive solutions, repairing inspires them for recreational activity even without riding it. The review will present the characteristics, background and subculture of its spread, and the secrets of it's use.

Keywords: bicycle, fixie, fixed gear, recreatio, history, bicycle forms

BEVEZETÉS

A városi, fix hajtású kerékpárról írt honlapján Singel (2005) egy JIM WIRTANEN („Deadguy” - Halottfickó) nevű bostoni kerékpáros futár szavait használja, amikor a fixie kerékpár gyakorlati hasznosságát szeretné bemutatni. A tizenkét éve futárkodó Wirtanen így fogalmaz:

„Alapvetően a pálya bicikli a tökéletes befektetés. Ennél nem lehet jobbat készíteni.”

Hosszú ideje a félelmet nem ismerő biciklis futárok kedvence, a „fixie” egyre nagyobb népszerűsége tesz szert az amerikai (és most már az európai) városi kerékpárosok között, akik szeretik a biciklifajta egyszerű vonalait, alacsony árát és utcára termetségét.

Singel (2005) másként fogja meg a lényegét. Szerinte egyszerű a felállítás, amikor a kerekek mozognak a biciklista lába is mozog. „A fixie azt jelenti, hogy a hátsó kerék és a pedálok egyetlen a hátsó kerékre rögzített fogaskerékkel vannak összekapcsolva.” A standard országúti kerékpárokkal ellentétben itt nincs lehetőség váltani, csak egy sebesség van és a fék is csak opcionális.

Edwards és mtsa. (2009) Fixed című, a témáról szóló könyvében sokat mondóan fogalmaz: „A fixed-gear kerékpár igazi, telivér versenybicikli, a biciklis futárok munkalova és sok más utcakerékpáros esztétikailag ideális választása. Minden egyes darab az egyéniség kifejezője (1. ábra), mely messze kéri az unalmas, szürke hibridek, rendőrlámpáknál álldogáló sorából. Úgy tűnik egy globális méretű fixed-gear kultúra kibontakozása előtt állunk.”



1. ábra Egy egyedi festésű, Bishop márkájú, japán fixie kerékpár kormánycső muffjának festése
fotó: (Son Byung Jae, 2012)

A KERÉKPÁR RÖVID TÖRTÉNETE (BARONI, 2010)

Ahogy Baroni (2010) megfogalmazza, a ma ismert kerékpár kialakítása hosszadalmas és igen sokrétű folyamat, tele mémöki bravúrral és technikai zsáktucákkal, melyeknek köszönhetően ma már mindenki élvezheti a kerékpározás nyújtotta előnyöket és örömeit, használhatja a mindennapi közlekedésben, pénzkeresésre, sportolásra, egészségének megőrzésére.

A bicikli őseivel már az időszámításunk előtt 2300 körül élő kínaiak is kísérleteztek. Az akkori feljegyzésekből megtudhatjuk, hogy náluk már létezett bambuszból készült kétkerekű jármű, melyet „boldog sárkánynak” neveztek. Egyiptomban, Luxor templomában is találtak olyan kerékpárhoz hasonló járműábrázolást, melyet 6000 éve véstek kőtáblába. Bár tudományos bizonyíték nincs arra, hogy ezek lennének a korai kerékpárok ősei, az ember szereti a mai találmányok eredetét egy korábbi fejlett civilizáció hagyatékaként kezelni.

Sokan úgy gondolták, hogy DA VINCI-nek vagy egyik tanítványának tervét találták meg az Atlanti- kódexben, mely egy kerékpárhoz nagyon hasonló szerkezetet ábrázol, egy vázzal két kerékkel, pedálokkal és lánchajtással. Mára azonban leginkább az az elmélet van a köztudatban, hogy a kódex restaurálása közben születtek ezek a megfakult oldalak, egy ügyes hamisító keze által.

Az első hiteles adat szerint a kerékpár tényleges őse 1791-ben látta meg a napvilágot Franciaországban, amit egy különc nemes, MEDE DE SIVRAC készített. A járművet célérifére keresztelték (2. ábra), mely az akkortájt oly nagyon vágyakozott sebességre utal. Az eszköz fából készült, két kerékből, a hozzá tartozó kerékpárillából és egy tartógerendából állt. Használata igen egyszerű volt, az ember ráült a lábával hajtotta magát előre, nagyjából, mint a ma kapható lábbal hajtható, kisgyermekeknek szánt, motor alakú fröccsöntött játékok. Kis idő elteltével a gazdagok luxus kiegészítőjévé vált és mindenféle állatimitációs faragással lehetett kapni, a csigától az oroszlánig. Bár nagyon szépek és technikailag fejlettek voltak, nagy súlyuk miatt nehéz volt hajtani őket, illetve a kormány szerkezet hiánya miatt csak egyenesen lehetett velük közlekedni. A hajtónak mindig meg kellett állnia a kanyarokban és irányba tenni a falovat. Mivel MEDE DE SILVAC nem élt a szabadalmi jogával, gyorsan lemásolták a mesteremberek és árulni kezdték, így nemcsak jól kerestek, de olyan divatot indítottak el, amiről az akkori lapok is cikkeztek.



2. ábra A Célérifère kerékpár fotók: (Jabcyclo, 2013) kollázs: Béres, 2013

AZ 1800-AS ÉVEK (BARONI, 2010)

1817-ben KARL FRIEDRICH DRAIS VON SAUERBRONN báró szabadalmaztatja a célérifère-hez hasonló futókerékpárját, ami már kormányzással is rendelkezik. Ezt a szerkezetet a báró neve után Draisine-nek nevezik el. Drais létrehozott egy iskolát is ahol megtanították hogyan is kell használni a járműveit. Bár a kormányozhatóság nagy előnyt jelentett, az eszközök tömege még mindig nagy, körülbelül 40kg volt. Két évvel később DENIS JOHNSON kocsis készítő bejegyeztette találmányát, a draisine vasszerkezetes továbbfejlesztett változatát, melyet már női és férfi változatban dobott a piacra. A szerkezetét Hobby Horse-nak, azaz hobby lónak nevezte el. Baroni (2010) beszámolója alapján ez sem maradt hosszú ideig népszerű.

1839-ben KIRKPATRICK MACMILLAN szintén egy draisine szerű gépet épít, viszont ezt már pedállal és rudak közbeiktatásával lehetett meghajtani, ugyanis rájött, hogy a lábak erejét közvetlenül a kerékbe kell átvinni. Ez volt az első olyan közlekedési eszköz, mely kerékmeghajtással működött. Bár fejlettebb és gyorsabb volt, mint a korábbi modellek, még mindig voltak hibái, ezért sosem aratott átütő sikert.

1861-ben a velocipéd megszületésével forradalmi változások következtek be a kerékpár fejlődésének történetében. A fejlesztés szintén egy kocsis készítő, PIERRE MICHAUX nevéhez fűződik (3. ábra), aki pedált szerelt falóvának első kerekére tengelyére. A találmány olyan nagy népszerűsége telt szer, hogy pár éven belül megjelentek Európa utcáin a velocipédek. 1866-ban Amerikában is szabadalmazták a találmányt. Három évvel később megrendezték az első velocipéd versenyt, fél év múlva már az első nagyobb szabású, városok közti versenyt is megtartották. A Párizs-Rouen közti 123 km-es távot, 12km/órás átlaggal az angol JAMES MOORE nyerte. Ezt a megmérettetést a mai napig minden évben megrendezik.



3. ábra Michaux-Style Velocipede. Késő 1860-as évek fotó: (Bonhams, 2011)

A velocipéd versenyek elterjedésével a versenyző csapatok technikai újításokat vezettek be a nagyobb sebesség és az egy pedálfordulattal megtett távolság növelése érdekében. Ezt csak az első kerék nagyságának növelésével tudták elérni, hiszen a direkthajtás miatt nem volt áttétel. Hozzávetőleg egy évtized alatt alakult ki a ma már klasszikusnak nevezett velocipéd, az elől óriási, hátul igen kisméretű kerékkel, melyet versenyzésre és túrázásra is használtak a tehetősebb polgárok (4. ábra).



4. ábra Magas velocipéd, fotó: Pete Kelly (2010)

Ezeknek a kerékpároknak az elterjedését nagymértékben akadályozta a balesetveszély, hiszen a magas súlypont miatt instabil volt a szerkezet.

Hogy ne csak azok kerékpározzanak, akik elég bátrak hozzá, a brit JAMES STARLEY 1885-ben megalkotta az ún. biztonsági kerékpárt (5. ábra). A korábbi ember nagyságú első kerékkal szemben ennek a szerkezetnek mindkét kereke 76 cm átmérőjű volt, a jármű meghajtását pedig lánchajtással oldotta meg, így használata lényegesen egyszerűbb és biztonságosabb lett a korábbi járművekhez képest.



5. ábra A biztonsági kerékpár (Safety Bicycle)
fotó: (Il Galletto Canterino, 2013)

AZ 1900-AS ÉVEK (BARONI, 2010)

A biztonsági kerékpár és a JOHN BOYD DUNLOP által feltalált pneumatikus gumibroncs miatt a kerékpár fejlesztése újabb lendületet kapott. Mivel Európában a kerékpárversenyek már előtte is nagy népszerűségnek örvendtek, 1903-ban HENRI DESGRANGE az L'Auto főszerkesztője egy Franciaország körüli verseny ötletével állt elő, még abban az évben megrendezték a Tour de France elnevezésű versenyt, amely a mai napig a legnívósabb kerékpárversenyek egyike. Ezzel egy időben, Amerikában a pályaversenyzés volt nagyon népszerű, ahol a mai körpályák elődeit építették meg betonból, illetve fából. (Béres, 2013)

A versenyek miatt állandó technikai fejlődésre volt szükségük a versenyzőknek a nagyobb sebesség elérése érdekében, ezért egymást érték a szerkezeti újítások. Megjelentek a váltók, a könnyebb vázak, a szabadonfutó mechanika stb., mely fejlődés, fejlesztés a mai napig tart, olyan újításokkal, mint az elektromos váltók, hidraulikus tárcsafék, karbon-váz stb. A technikai előrelépéseknek köszönhetően, a hosszú évek során számos kerékpáros szakág alakult ki napjainkig.

A KERÉKPÁROZÁS ÉLETTANÁRÓL RÖVIDEN

A kerékpározás pozitív hatásai

Bár a kerékpározás nem a legolcsóbb módja a rendszeres testmozgásnak, egyszersmind közlekedési eszköz is, ezért kiválóan beépíthető a mindennapokba a vele/általa való aktív mozgás.

Bármely korosztály megtalálhatja a kerékpározás azon formáját, mely pozitív hatással van mind a testi, mind a lelki egyensúlyára. Gyermekeknek kifejezetten elősegíti a helyes mozgáskoordinációt, az egyensúlyozás és a térítés fejlődésének felgyorsulását.

Nagy segítségünkre lehet a stressz levezetésében, hiszen munkahelyünkről kilépve rögtön gyakorolhatjuk e tevékenységet és máris elte-

relődhetnek gondolataink a problémákról, hiszen figyelmünket lekötí a közlekedésre való koncentráció, nem is beszélve arról, hogy más gépjárművel való közlekedésnél lassabb tempóban való haladás a környezett jobb megfigyelését teszi lehetővé.

Mindezeket túl a kerékpározás során a megnövekedett pulzus, fokozott adrenalin termelés, növekvő légzésszám, a fokozott szív működés javítja a vérkeringést, mellyel nő az oxigén felhasználás mértéke. Ezek a körülmények fiziológiás szempontból pozitív hatásúak. A gyakori testmozgás elősegíti a fizikai teljesítőképesség növekedését, jótékony hatással van a test terhelhetőségére, erősíti a szívizmot, növeli a tüdőkapacitást, elősegíti a vérben található zsírsavak és lipidek optimális szinten tartását, javítja a hormonháztartást, annak optimalizált szabályzásával, ezzel együtt javítja az ellenálló képességet a betegségekkel szemben. Jelentős mértékű, kedvezőbb eltérést mutat a futás során létrejövő ízületi terheléshez képest, ezért kíméletesebb megoldás lehet, mint egy esetlegesen rossz technikával végzett futás. Elősegíti az anyagcsere optimálisabb működését. Mivel az emberi testben az izmok 75%-a mozgásban van aktív kerékpározás közben, ezért kitűnő zsírégető és izomfejlesztő hatása van. Remek rehabilitációs eszköz a kerékpár, hiszen fokozatosan adagolható az ellenállás mértéke és a mozgás tempója, ráadásul úgy kinti, mint bent végezhető tevékenység. (Napidoktor, 2012)

A kerékpározás negatív hatásai

Mindezen hasznos tulajdonságok ellenére a túlzások, vagy a rossz környezet ill. eszköz káros hatással is lehetnek a kerékpárosra. Általánosságban, a leggyakoribb negatív tényező, ami a kerékpárosok nagy százalékát érinti, főleg a nagyobb városokban, az a légszennyezett-ségnek, kipufogó gázoknak, szálló porok való folyamatos kitétség. Ha arra alkalmatlan környezetben kerékpározunk a sűrűbben vett, mély légvétel által az oxigén mellett számos káros gázt is belélegzünk, melyek kedvezőtlen hatással bírhatnak szervezetünkre. (Napidoktor, 2012)

Sajnos, mint minden túlzásba vitt sportnak, a kerékpározásnak is lehetnek a testre kifejtett negatív hatásai is, melyekre érdemes odafigyelnünk. Férfiaknál főleg az ivarszervi, a húgyúti megbetegedések és az örökítő anyag minőségi romlása, a gerinc és a csípő csonttömegének csökkenése, valamint hormonális változás figyelhető meg, hangsúlyozottan akkor, ha a sportoló túlzásokba esik.

A bostoni egyetem kutató csoportja versenysportolók körében végzett kutatásaik alkalmával megállapították, hogy gyengébb minőségű sperma, a húgyúti valamint az ivarszervi megbetegedések összefüggésben állnak a rendszeres kerékpározással.

Az aktívan sportoló férfiak körében 23%-uknak volt alacsony a spermiumszáma, míg ez probléma a heti legalább 5 órát kerékpározók körében 31 százalékuknál jelentkezett. Nem csak mennyiségi, minőségi romlást is észleltek a kutatók. A kerékpározók 40%-ánál kevés volt az aktív spermiumok száma, ezzel szemben a másik vizsgált csoportnál egy csak 27% volt.

A herék folyamatos sokk alatt állnak a bringázás során, ugyanis rendszeres nyomásnak, súrlódásnak, ütésnek vannak kitéve, amely megemeli a hőmérsékletüket és ezáltal romlik az működésük hatékonysága. A nem megfelelő ülés kiválasztásának is negatív vonzatai lehetnek, mivel a testsúly nagy százaléka a nemi szervekre tevődik. Ez a lágyéki érrendszert megterheli, ami akár 80%-kal is csökkentheti a vérellátást, ami hosszabb távon impotenciát okozhat a férfiaknál, míg a nőknél a nemi szervek érzéketlenségéhez vezethet az idegek károsodása miatt. (Fitzgerald, Robbins, Kesner, & Xun, 2012) Megjegyzendő, hogy a legújabb kutatások eredményeit felhasználva a nyereggártók igen komoly eredményeket értek el a speciális, anatómiailag az említetteket elkerülő, kifejezetten a két nemre szabott üléseivel.

Fitzgerald (2012) a Los Angelesben található Kalifornia Egyetem kutatónője és társai a sport és a reproduktív hormonok közti kapcsolatot vizsgálták. Tesztjük alanyai 18-60 év közötti egészséges sportolók voltak, köztük triatlonosok, kerékpárosok és szabadidős sportot űzők. A vizsgált személyek tesztet tölthettek ki az elmúlt heti sportolási intenzitásukról és gyakoriságáról, majd mindenkitől vért vettek a hormonszintjüket vizsgáló célra. Kortizol-, tesztoszteron-, ösztadiol-, és interleukin 6- hormonokat vizsgálták. Fitzgerald által adott információkból kiderült, hogy a kerékpáros sportot űzők körében az ösztadiol gyakorisága több mint duplája volt, mint a másik két csoport tagjainak, tesztoszteron szintjük pedig 50%-kal volt magasabb.

Az ösztadiol ösztrogén hormon, mely minimálisan a férfiakban is jelen van és szükségszerű a helyes reproduktív működéshez. A nagymértékben megemelkedett ösztadiol szint a férfiaknál a nemi szövet kihullását és az emlők megnagyobbodását eredményezheti. (Fitzgerald, Robbins, Kesner, & Xun, 2012)

A *Metabolism* című szaklapban Rector és mtsi (Rector, Rogers, Ruebel, & Hinton, 2008) által közzétett tanulmány szerint a kerékpárosok körében a teljes test csontsűrűsége alacsonyabb, mint a futóknak és 63%-uknak főleg gerinc és csípő térségben felfedezhető csonthiánya volt. A vizsgálat folyamán kiderült, hogy a csípő és gerinc kerékpározás általi tehermentesítése okozza a kórosan alacsony csonthiányt, hiszen a testsúlyukkal nem terhelik az ott található csontokat, ezáltal azok nem reagálnak a fellépő erőhatásokra, nem sűrűsödnek, nem erősödnek meg. Az intenzíven kerékpározó férfiaknál hétszer nagyobb a gerinc csonthiányának előfordulási mértéke, mint az aktívan futók közt, állapították meg a kutatók.

A kerékpározás és a rekreáció

Fritz (2006) megfogalmazása szerint a rekreáció szabadidőben, a tevékeny pihenés érdekében végzett minden olyan kulturális, társas, játékos és mozgásos tevékenység, melyet a napi fő elfoglaltság által okozott fáradtság, feszültség feloldása, a testi – lelki teljesítőképesség és - képesség helyreállítása, fokozása érdekében tesz az ember.

A rekreációt két jól elkülöníthető részre lehet bontani: a mozgásos és a szellemi rekreációra. A mozgásos rekreáció magában foglalja mindazon szabadban és zárt térben történő fizikai és testi mozgásos cselekvést, melynél a cél az egészség megőrzése és szinten tartása, az alapvető teljesítőképességhez szükséges fitességi állapot megszerzése. Minden más, nem mozgásos szórakozás, kulturális tájékozódás, játékok és egyéb művelődési programok a szellemi rekreációhoz tartoznak. (Fritz, 2006)

Bármilyen rekreációs tevékenységet folytat az ember, ha azt társaságban végzi, a közös érdeklődési kör, az együtt eltöltött hasznos idő közösséggé formálja az egyéneket. A mai értelemben vett rekreációs szubkultúrák nem feltétlenül szegülnek ellen a társadalomnak illetve a szabályoknak, egyszerűen csak az önmegvalósítás, az önkifejezés, a valahova való tartozás eszközei.

A KERÉKPÁROS KULTÚRA MAGYARORSZÁGON

A kerékpározás hazánkban már az 1930 évek óta nagy népszerűségnek örvendett, kiváló kerékpárépítők és műszerészek dolgoztak azért, hogy minél több minőségi kerékpárral lássák el hazánk lakóit. Régebben a kerékpározás a mindennapi élet elengedhetetlen része volt, ezzel közlekedtek, ezt használták kenyérkeresésre. Az idők folyamán, technika folyamatos fejlődése hatására egyre jobban elvesztette értékét a kerékpár a többi közlekedési eszközzel szemben.

Pár évvel ezelőtt megindult egy folyamat itthon, amely egy új kerékpáros kultúra kialakulásához vezetett. Az emberek itthon is nyugati mintára kezdtek el viszonyulni a kétkerekűekhez, nem csak „boltba já-

ró”-ként tekintettek rájuk, hanem újra sport és közlekedési eszköz, valamint az önkifejezés egyik formájaként. Itthon is divat lett egészségesen élni és védeni a környezetet. Egyre több pénzt és időt szántak a kerékpár utak fejlesztésére a városokban és azokon kívül is, ezáltal az emberek szívesebben szállnak át autójukról, motorukról kerékpárra.

Hazánkban a kerékpáros közlekedésre és a kerékpáros kultúra fejlődésére a *Magyar Critical Mass* (Criticalmass, 2007) civil mozgalom volt a legnagyobb hatással. Sok éves munkájuknak köszönhető, hogy ma tízszer annyian kerekkeznek, mint tíz éve.

2004. szeptember. 22-én Autómentes Nap-ot tartottak Európa több országában. Az akkori főpolgármester döntése az Autómentes Nap rendezvényeit a hét közepéről a hét végére tette át, az autóközlekedést ne zavarják. Ez volt az ok, amely kiváltotta az addigi legnagyobb magyarországi kerékpáros demonstrációt közel 4000 részvevővel. Eredményük akkor a sajtó utólagos figyelme lett.

A Föld Napján 2005. április. 22-en 8000-10000 kerékpáros aktivista vett részt a megmozduláson, ennek hatására számos sajtómegjelenés és a kerékpárosok helyzetét taglaló cikk látott napvilágot. Nyárra már megtartották az első tárgyalásokat Tiba Zsolttal, Budapest főjegyzőjével, ahol átnyújtották a kerékpárosok által írt javaslatokat. Egy hónap elteltével ismertette lett a város első kerékpáros csomagja, ennek köszönhetően oktató, motiváló DVD-ket terjesztettek az iskolákban, 10 millió forint támogatás jutott a sérült kerékpárút-burkolati jelek restaurálására, 3 km kerékpárút kiépítésére került sor. Továbbá külön kiemelendő, hogy elérték a további újítások tervezési folyamatánál kötelező kerékpársáv út kiépítésének vizsgálatát (Critical Mass, 2007).

KERÉKPÁROS SZUBKULTÚRA

A szubkultúra jelenség és fogalom sokakban pejoratív értelemben, negatív felhangokkal él. Jelen esetben azonban nem a társadalomnak ellenszegülő emberek alkotják a fejezetcímbe említett szubkultúra bázisát (Lásd pl. A Vad – „The Wilde One” c. film, Marlon Brando főszereplésével 1953) (IMDb, 1990-2013), hanem inkább azok, akik identitásukat és önkifejezésüket kerékpárjukkal hirdetik, - akik, ahogy maguk nevezik, - ők a kerékpározás szerelmesei.

Ha a szubkultúra kifejezést pontosabban szeretnénk megvizsgálni, akkor ismernünk kell annak eredetét és megfogalmazásait. Az első elméleteket az 1950-es években Amerikai Egyesült Államokban, majd az 60-as, 70-es években Nagy Britanniában működő kutatócsoportok alkották meg. A fogalom jelentésváltozásainak bemutatásában Albert K. Cohen: 1955-ös tanulmányát (A General Theory of Subcultures. In: Delinquent boys, Illinois 1955, magyar nyelven ld. Cohen, 1969; in Gál, 2013) említjük meg. A szociálpszichológiai kiindulópontot alkalmazó Cohen szerint az egyén minden cselekvése valamilyen probléma megoldására irányul. A társadalomban az egyre megújuló problémák újszerű megoldásokat kívánnak.

A szerző megnevezi a szubkultúrák működésének néhány „kísérő jelenségét”: csoportssolidaritás a tagok között, a csoport tagjainak fokozott interakciója, a csoport hangsúlyozott különállása, utolsóként pedig hangsúlyozza, hogy az új csoportokban a tagok státuszrendszere (elismertségük, jutalmazásuk, megítélésük) általában a korábbi csoportban tapasztaltakhoz képest, amelyikbe korábban tartoztak. (Gál, 2013) Rác (1998) felfogásában „A szubkultúra olyan preferenciaviszony, amely magába foglalja a kulturális ízlést és stílust (lásd szimbolikus kommunikációját és üzeneteit), de viselkedési tényezőket is”. (Rác, 1998)

A társadalmi normákkal szembeni devianciaként értelmezett szubkultúra-felfogással jellemezhető Piczil Márta tanulmánya. Bevezetőjében a szubkultúrák létét ő is a társadalmi devianciák bemutatásához közelelti: „A szubkultúrákkal kapcsolatos elméleti felvetések és kutatások a

devianciák szociológiájának igen fontos részét képezik.” (Piczil, 2002). Thoma László tanulmányát (Thoma, 1982) idézve bemutatja, hogy a szubkultúra fogalmának értelmezése már az 1980-as évek magyarországi szociológiájának is része volt. Szubkultúra-meghatározásában Piczil (Piczil, 2002) részben a Thoma-tanulmányból merít, részben pedig a társadalmi értékrend pluralitását, sokszínűségét hangsúlyozva jellemzi a szubkultúrákat: „A szubkultúra egy nagyobb társadalmon belül élő kisebb csoportok kultúráját jelenti. Ennek a kultúrának megvannak a saját normái, hiedelmei és értékei, melyek eltérhetnek a többség kulturális értékeitől, de nem feltétlenül a deviáns viselkedés irányába. A szubkultúrák tehát a társadalomban, nem pedig azon kívül léteznek.” (Gál, 2013)

A kerékpárosokban megfigyelhető a nagy szabadság, illetve a tömegből való kitűnés iránti vágy. A legtöbb ember szeretne valakihez, valamihez vagy valamilyen csoporthoz tartozni, ezzel is csökkentve a stressz káros hatásait. A közösséget alkotó egyének vállán jobban szétoszlanak a gondok, mint ha egy ember küzdene ellenük. Papp (2011) szerint a kerékpáros szubkultúrák remek lehetőséget biztosítanak a fiataloknak, mind a csapatban való együttműködésre, mind a kerékpáron keresztüli önkifejezésre. A közös tekerések, a különböző kerékpáros játékok, versenyek segítik kiengedni a felgyülemlett feszültséget. A kerékpár nem csak egy eszköz ezeknek a fiataloknak, hanem az életük elengedhetetlen része, saját maguk egy darabja. A következőképpen fogalmaz: „Többen, ahogy elkezdtek komolyabban bringázni, vettek egy régi kerékpárt, szétszedték, s újra összerakták. Akárcsak az emberek egy önismereti folyamatban, apró darabokra bontják önmagukat, felfedezik az apró sérüléseket, amiket vagy megpróbálnak eltüntetni, vagy elfogadják, hogy az a karcolás, sérülést ott van, és ettől lesz az, az ő bringája, személyisége.” (Papp, 2011)

A KERÉKPÁR TÍPUSOK (BARONI, 2010)

Az évek során a különféle szakágakhoz specifikusan kifejlesztett kerékpárokat hoztak létre. Ezzel elérték azt, hogy bárki megtalálhatja manapság a kedvére való kerékpárt, legyen szó sportolásról, közlekedésről, túrázásról, vagy a mindennapi szürkeségből kiszakadva egy kis adrenalin növelésről. A ma létező legfontosabb kerékpár típusok a következők: versenykerékpár vagy országúti kerékpár, időfutam kerékpár, pályakerékpár, cyclocross kerékpár, cross country és maraton mountain bike, trail mountain bike, enduro mountain bike, downhill mountain bike, freeride mountain bike, bmx, városi kerékpár, összecusukható kerékpár, fekvő kerékpár, valamint a tandem kerékpár.

A fix hajtású kerékpárok

A pályakerékpár, mint a fixi kerékpározás alapja

A pályaversenyek már jóval az országúti versenyek előtt léteztek, de a később megjelenő szakaszversenyek nagyobb népszerűségnek örvendtek a kerékpáros sport kedvelőinek körében. Első ránézésre, ha meglátunk egy pályagépet, nagyon hasonlít az országúti társára, de itt nincs fék, nincs váltó, egyszékes áttétel van, ráadásul az is fix, tehát a versenyző lába sohasem pihen, amíg a kerékpár megy, addig pedálozik, ily módon sokkal nagyobb hatásfokú pedálozás érhető el. Baroni (2010) szerint a pályakerékpárnak (6. ábra) egészen más követelményeknek kell megfelelnie, mint az országútiaknak, ezért vázgeometriájának szögei mások, a hajtókar rövidebb, hogy a kanyarban való bedőlésnél se érjen le.



6. ábra Egy klasszikus pályakerékpár
fotó: (Son Byung Jae, 2012); kollázs: Béres, 2013

Szathmári (1994) leírása szerint a pálya kerékpár vázgeometriája jelentősen eltér az országútiétól. Rövidebb a tengelytávja, fejcso-, és ülécso szögei is meredekebbek (jobban közelítenek a merőleges felé), szintén azért, hogy kerekei minél közelebb kerülhessenek egymáshoz. Miért fontos ez? Minél rövidebb egy kerékpár, hajtója annál gömvedtebb, aerodinamikusabb helyzetet tud felvenni, hátizmai megfeszítésével a sprinter több láberőt tud átadni a hajtókarra. A rövidebb tengelytáv és a meredek fejcso egészen direkt kormányzást tesznek lehetővé, ami a mezőnyben való helyezkedésnél és a lökdősődések-nél jön jól. A kerékpár azonnal, pontosan reagál a kerékpáros mozdulataira.

A váz magasabb építésű, a láncvilla szinte vízszintes, a középcsapágy magasan van. Ez a kanyarokban fontos, hogy az alsó helyzetben lévő pedál minél magasabbra kerüljön a döntött kanyar felületéhez képest, azaz ne érjen le. Ezzel a kerékpáros súlypontja is magasabbra kerül, agilisabban hajthat, sprinteknél "magára húzhatja" a gépet. A pályakerékpár talán legfurcsább része a villa. Az országútihoz képest előrenyúlása kisebb, a villavállhoz szinte hozzáér a gumi. Mindez szintén a direkt kormányzás miatt van így, a tengelytáv csökkentésében van kulcsfontosságú szerepe (ezért nem tanácsos igazi pályavázba országúti villát tenni).

A hajdani magyar mesterek pályavázainak egy további érdekessége, unikuma is van, - írja Szathmári (1994) - mégpedig az 55 mm-es középcsapágy-esés, ami kifejezetten a Millenárius rézszűjére van "belöve". Ez is egy olyan sport-technikai örökség, amit emlékezetünkbe kellene vésni. (Szathmári, 1994)

GRAEME OBREE talán a világ egyik legismertebb pályakerékpárosa a következőképpen fogalmazza meg mit ért ő fixie kerékpáron Edwards, Fixed című könyvének (2009) bemutatásában: „Bármikor fel tudsz szerelni valami új dolgot a kerékpárodra, ugyanakkor van van az a pillanat amikor már nem tudsz többet elvenni belőle, ekkor lett a gépedből fixie.” –

Obree életútjáról még életében film készült, melynek rendezője Douglas Mackinnon és címe a The Flying Scotsman (IMDb & Mackinnon, 2006) (A skót kerékpáros). A Obree egy skót biciklis futár akinek szülővárosában a futárkodás mellett egy apró kerékpár boltot vezetett. A kilencvenes évek elején elhatározza, hogy világcúcsot szeretne kerékpározni az egy órás pályakerékpár versenyszámban, és terve megvalósításához épít egy pályakerékpárt régi csövekből és mosógép alkatrészekből, mellyel végül meg is valósítja álmait (7. ábra).



7. ábra Graeme Obree és az általa készített világrekorder kerékpár, valamint a róla készült film DVD borítója. Az alsó kisebb képek együtt az öt alakító színésszel, Jonny Lee Millerrel. (IMDb & Mackinnon, 2006) (fotókollázs: Béres, 2013)

Az elkészült kerékpárra egyenes kormányt szerelt, melynek köszönhetően közelebb helyezkedhetett el az üléshez, ezáltal a mellkasa alá kerültek a karjai. Régi mosógépcsapágyakat épített a vázba, mivel ahogy azt megfigyelte különleges minőségű és terhelhetőségű forgóalkatrészt nyert. Kerékpárjának az „Old Faithful” nevet adta. Az zsugorhelyzetű, áramvonalas, ülésőpznak és a jól megépített biciklinek köszönhetően nagy reményekkel indult a rekordkísérletnek. 1993. július 16.-án a norvégiai egyetemváros, Hammar-ban található, hatalmas felfordított viking hajótestre hasonlító, Vikingskipet velodromban kísérelte meg a csúcspdöntést. Az első alkalommal egy kilométer híján sikertelenül fejezte be a küzdelmet. Mivel a velodromot 24 órára bérelte ki, ezért még maradt közel egy napja. Aznap éjjel tudatosan kissé túlhidratálta és óránként lenyújtotta magát, az általa elképzelt optimális regeneráció érdekében. Igaz, hogy ilyen teljesítmény után (és előtt) talán egy kiadós alvás jobbat tett volna, azonban a másnapi eredmények őt igazolják. Másnap a testi és lelki fájdalmainak ellenére 51,596km-el új rekordot állított fel. A rekord azonban nem állt fenn sokáig. Július 23.-án fő riválisa CHRIS BOARDMAN 52,270km-el, Bordeaux-ban megdöntötte a friss csúcst. Következő év április 24.-én Obree újra a rekordért küzdött, immár Bordeauxban. Cipőit a pedálhoz csavarozta, hogy ne csúszhasson ki a lába belőlük a startnál (mint az korábban már megtörtént) és 52.713km-el ismét új világrekordot állít fel.

A fixie kerékpár (8. ábra)

A fixhajtású utcai (fixie, fix-, örök hajtású) kerékpár Edwards & Leonard (2009) által adott meghatározása (Edwards & Leonard, 2009): „E bicikli olyan fehér vászon, melyen a biciklista kifejezhet egyfajta egyéniséget, vagy közösséget. Letisztult és spártai, az egyszerűség és minimalizmus egyszerre jelennek meg tervezésének tiszta vonalaiban és annak használatában.”



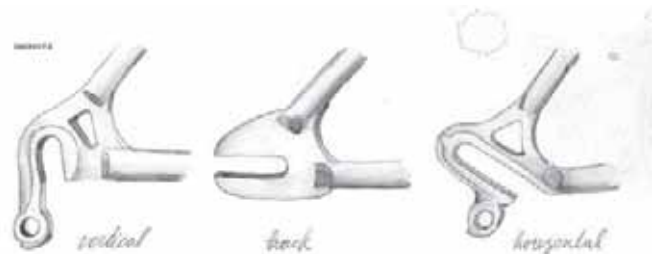
8. ábra Néhány a fixed gear kerékpárok egyediségét hangsúlyozó formaterv (fotókollázs: Béres, 2013)

A fix hajtású kerékpárok városi használata azzal indul, hogy a futárok kivitték a pályáról az utcára, munkaeszközükké tették annak gyorsasága, minimalizmusa, praktikuma, súlya és könnyű szerelhetősége miatt. A járókelők mellett elsuhanó, szép biciklikre felfigyeltek az emberek és kis idő alatt divattá válik birtokolni egy ilyen, vagy ehhez hasonló kerékpárt. Hamarosan többen rájöttek, hogy nem csak közlekedésre, hanem trükközésre, játékra is tökéletes. A fixesek tábora szép lassan növekedett és megteremtődtek a fixie szubkultúra alapjai. Pár évvel ezelőtt, amikor a média nagyobb figyelmet irányított a fixik felé a kisebb nagyobb kerékpár gyártók, külföldön és hazánkban egyaránt, rájöttek, hogy készíteniük kell a piacra „utcai” pályakerékpárt.



9. ábra Krómozott, hagyományos, acélcső váz, beresztelt hátsó villaszárakkal. (fotó: Bikemag)

Visszatértek az alapokhoz, szép kialakítású, főleg régebbi technológiával készült, húzott acél vázakat (Reynolds, vagy Columbus csövekből) kezdtek el újra gyártani (9-10. ábra), illetve alumíniumot, melyek a régebbi pályakerékpárok hangulatát idézik.



10. ábra Különböző villasaruk, a lényeg, hogy ne legyenek vékony lemezből, mert elhajlanak a nagyobb erőhatásokra. (kép forrása: Puma – Fixed gear 101) (Puma, 2009)

A cikk folytatódik a következő számban.

IRODALOMJEGYZÉK

- Baroni, F. (2010). A kerékpár - mítosz és szenvedély. Budapest: Athenaeum könyvkiadó Kft.
- Béres, S. (2013. 02). A görkorsolyázás története III. Rekreacio.eu, 27-33.
- Bonhams. (2011). Michaux-Style Velocipede. Late 1860s. Forrás: Megadeluxe: http://megadeluxe.com/wp-content/uploads/2011/09/michaux_style_velocipede01.jpg
- Criticalmass. (2007). Critical Mass 365. Forrás: <http://criticalmass.hu/>: <http://criticalmass.hu/>
- Edwards, A., & Leonard, M. (2009). Fixed: Global Fixed-Gear Bike Culture. London: Laurence King.
- Fitzgerald, L. Z., Robbins, W., Kesner, J. S., & Xun, L. (2012).

Reproductive hormones and interleukin-6 in serious leisure male athletes. *Arbeitsphysiologie*, 03/2012; 112(11):3765-73.

Fritz, P. (2006). *Mozgásos rekreáció: rekreáció mindenkinek I.* (1. kötet). Szeged: Bába.

Gál, A. (2013). *Szubkultúra–felfogások, szubkultúrák vizsgálatának lehetséges irányai.* Humán tudományok Doktori Iskola.

Il Galletto Canterino. (2013). *La Bici... che Storia ragazzi.* Forrás: Il Galletto Canterino: http://2.bp.blogspot.com/-cQ5tQkD_oIU/UkWzNEMk_LI/AAAAAAAAA_E/At-MyXAQGKA/s1600/Safety+Bicycle.jpg

IMDb. (1990-2013). *A vad - „The wilde one” (1953).* Forrás: IMDb: <http://www.imdb.com/title/tt0047677/>

IMDb, & Mackinnon, D. (2006). *The Flying Scotsman - „A skót kerékpáros”.* Forrás: imdb.com: <http://www.imdb.com/title/tt0472268/>

Jabcyclo. (2013). *Musée de la Moto et du Velo.* Forrás: Jeunesse Amicale Borderaise: <http://www.jabcyclo.fr/Site/Mus-Bosc.html>

Kelly, P. (2010). *Penny-farthing.* Forrás: Photo Of The Day: <http://pdnphotooftheday.com/tag/victorian-extravaganza-carnival>

Napidoktor. (2012. 05 14). *Egészséges kerékpárosok!*

Forrás: [napidoktor.hu: http://napidoktor.hu/cikk/87.19310/Egeszseges-kerekparosok](http://napidoktor.hu/cikk/87.19310/Egeszseges-kerekparosok)

Papp, S. (2011). *A kerékpáros felvonulástól a bringásig.* Forrás: <http://www.minalunk.hu/>: http://www.minalunk.hu/Budaors/hirek/3537/238/A_kerekparos_felvonulastol_a_bringasig

Piczil, M. (2002). *Kultúra és szubkultúra elméletek.* In S. P. Bettina, *A deviáns magatartás szociológiai alapjai és megjelenési formái a modern társadalomban* (old.: 43-52.). Szeged: JATEPress.

Puma. (2009). *Fixed Gear 101.* Puma.

Rácz, J. (1998). *Ifjúsági marginalizáció, ifjúsági szubkultúrák.* In R. József, *Ifjúsági (szub)kultúrák, intézmények, devianciák. Válogatott tanulmányok* (old.: 131-169.). Budapest: Humana.

Rector, S. R., Rogers, R., Ruebel, M., & Hinton, P. S. (2008). *Participation in road cycling vs running is associated with lower.* *Metabolism Clinical and Experimental*, 226–232.

Son Byung Jae. (2012). *Fixed Gear.* Forrás: [너무 이쁜 경륜 클래식 커스텀: http://blog.naver.com/PostView.nhn?blogId=rainfromeyes&logNo=90147179834](http://blog.naver.com/PostView.nhn?blogId=rainfromeyes&logNo=90147179834)

Szathmáry, C. (1994). *A pályakerékpár.* Forrás: [velodrom.hu: http://velodrom.hu/wiki/doku.php/palyakerepar](http://velodrom.hu/wiki/doku.php/palyakerepar)

Thoma, L. (1982). *A lázadó kamasz.* *Kritika* 4, 8. ■



Egészség megalkuvás nélkül...

- Foglalkozás-egészségügyi ellátás több, mint 40 000 munkavállaló részére
- Több, mint 300 szerződött céges partner
- Budapesten 4 magánklinika
- Országszerte több, mint 100 településen
- Szakrendelések széles köre
- Preventív szűrővizsgálatok
- Professzionális menedzserszűrések
- Komplet egészségprogramok
- Munkahelyi egészségfejlesztés

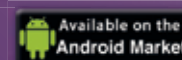
Kérje személyre szabott ajánlatunkat!

sales@oxivit.hu • +36-1-336-1111 • www.oxivit.hu

Legyen kéznél az összes orvosunk!

Tölts le az első magánorvosi alkalmazást!

- Rendelők nyitvatartása • Elérhető szakrendelések
- Orvosaink bemutatkozása • Elérhetőségek, térképek • Egyedi kedvezmények



www.oxivit.hu/okostelefon