

# HO VOGLIA DI DISCESA!

... FA SALIRE L'ADRENALINA, IL BATTITO CARDIACO, LE NATURALI SOSTANZE STUPEFACENTI CHE IL NOSTRO CORPO PRODUCE. LA BICI È PERÒ UN MEZZO TECNICO E VA TRATTATO COME TALE, PERCIÒ ANCHE QUANDO LE PENDENZE SONO NEGATIVE SERVE "ANDARE A SCUOLA"

di Roberto Brunetti (Istruttore Nazionale) || foto: AMIBIKE



Non ci sono dubbi: pedalare è bellissimo! Si inizia quasi tutti così! Si apprezzano profumi e panorami, si scovano nuovi posti irraggiungibili con altri mezzi, si riscopre il contatto con la natura, si comincia ad affrontare salite dure ma, allo stesso tempo, appaganti... e poi che dire dei boschi e dei prati incontaminati e lontani da qualunque forma di civiltà moderna! Le salite, man mano che si fanno uscite sempre più lunghe, diventano meno dure, meno stancanti. Se poi si segue un corso di guida, iniziamo a divertirci pure sulle erte tecniche, magari condite con tornantini stretti e ad apprezzare la parte difficile che va ben oltre la gamba a disposizione.

## MA ESISTE ANCHE LA DISCESA!

All'inizio, soprattutto per le ragazze, la discesa è fonte di preoccupazione, poi piano piano, chi prima, chi dopo, prendiamo tutti

confidenza con il mezzo, iniziamo a capirne le reazioni su sassi, radici o durante le frenate, e cominciamo a, come si dice in gergo, "dare gas". Il primo cappottone, di solito, ci riporta alla realtà. Occorre imparare a guidare la bici nel modo corretto per potersi divertire in sicurezza. Rimontiamo comunque in sella con un po' di paura, paura che piano piano svanisce e che lascia il posto di nuovo all'adrenalina e al divertimento.

## DALLA FRONT ALLA FULL

Tutti iniziamo con una front, consigliata da qualunque negoziante onesto per chi è alle prime armi. Poi la storia ci insegna che, oltre a chi rimane fedele ai mezzi pedalabili e con cui ci si tolgono tante soddisfazioni anche in discese relativamente "sconnesse", altri passano alla full da XC/Marathon/Trail e, sebbene questi mezzi siano leggermente penalizzati in pedalata pura

su fondi ben battuti, iniziano a scoprire un altro mondo sul tecnico, sia in salita sia in discesa, in quanto, come ben sappiamo, le sospensioni nascondono (o meglio parzializzano) le asperità dei tracciati più tecnici, soprattutto quando abbiamo, appunto, il gas aperto. Certamente con una front o una full da 100/100 si possono affrontare trail molto tecnici e con pietraie di tutto rilievo; si possono tranquillamente percorrere le discese delle prove speciali di gare enduro con un'agile "frontina". Quello che cambia rispetto a una biammortizzata da all-mountain/enduro/freeride è la quantità di gas che si può dare quando la pendenza è negativa: se con la front una roccia di 15/20 centimetri inizia a dover essere ben gestita, soprattutto se arriviamo a 30 km/h, con una enduro da 170 è "quasi" inesistente. Sicuramente in mountain bike il pilota conta molto, molto più del mezzo, e



bike mood

questo può fare la differenza, ma è impensabile che Nino Shurter scenda una pista da DH a 40 km/h di media come può fare Aaron Gwin, che ha ben 230 mm di escursione al posteriore rispetto agli 0 mm dello svizzero. È una questione fisica, anche se nella bici è molto minore la differenza rispetto a quanto manico ci può mettere il pilota. Per fare un paragone, se è praticamente impossibile salire un sentiero nato per moto da enduro con una bici da strada, con una frontina si può scendere tranquillamente un trail enduro. Quello che è inconfutabile è la differenza di velocità a parità di livello del pilota.

## IL FREERIDE

Non è forse la traduzione di guidare in modo libero? La MTB è nata con il freeride, non con le pedalate... Il freeride non è forse quello che i vari Gary Fisher, Tom Ritchey e compagni facevano venendo giù dalle montagne negli anni '70? Scendevano, badate bene, non salivano, o meglio, la salita era, come per molti oggi, il preludio alla discesa. Per prima cosa, rispetto alla mountain bike "classica", cambia la posizione di guida: la sella bassa consente di stare molto più bassi e molto più centrali rispetto ad avere ingombro vicino ai gioielli di famiglia. Stare più centrali significa distribuire meglio il peso sia durante la marcia in discese relativamente ripide, sia durante i salti (e gli atterraggi), sia durante i numerosi trick che il freeride non solo prevede, ma prescrive.

Tirando una linea immaginaria, il peso del biker deve sempre passare per il movimento centrale: solo in questo modo si riesce a distribuirlo su entrambe le ruote. Perché distribuirlo? Semplice: se il davanti è scarico, per esempio in curva, lo sterzo con l'aumentare della piega tende a scivolare e quindi a chiudersi; se invece è il dietro a essere scarico, la ruota posteriore non ha trazione, e tende a scivolare e derapare (sempre

meglio del davanti, chiaramente). Se ci pensate, con la sella alta esiste una zona in cui non riesco a ripartire il peso in modo equo fra davanti e dietro perché, come ben sapete, il corpo deve andare in fuori sella per compensare la discesa. Se questa è poco ripida, rimango quasi sopra la sella, se invece è molto pendente, mi sposto con il bacino molto indietro fino quasi a toccare la ruota posteriore: perfetto!



bike mood



### È SE LA DISCESA È UNA VIA DI MEZZO?

È proprio quello che di solito ci piace tanto, perché ci consente di dare un po' di gas? C'è una zona in cui, se vado in fuori sella, sono troppo indietro, e quindi scarico troppo il davanti, mentre se resto centrale non posso compensare la pendenza e il mio peso è troppo pericolosamente spostato sull'avantreno. Non pensiamo solo alle curve: quando devo dare una bella pinzata sui freni (sapete che non vanno tenuti sempre tirati poco, ma è bene fare delle belle frenate quando serve), se la discesa è veloce con pendenza media, non avere il peso distribuito sulle ruote significa bloccare l'anteriore o il posteriore... e fra le due meglio bloccare dietro per ovvi motivi. Se il davanti è scarico, tende a bloccarsi con il rischio di chiusura dello stesso, se invece il dietro è scarico la frenata è molto meno efficace, in quanto il retrotreno inizia a scivolare (non stiamo parlando di derapate controllate, ma di efficacia della frenata) e quindi si allunga lo spazio necessario; inoltre ci potrebbe essere il rischio di impuntamenti del davanti.

### RIMANENDO SUL TEMA DEL FUORISELLA...

Con la sella alta, dovendo stare dietro la sella, sono inevitabilmente vicino con lo sterno o la pancia alla sella stessa che, tradotto, vuol dire che non ho molto spazio di manovra per il

mio busto: è una questione fisica. Non posso neanche piegare la bici più di tanto a velocità alta (a velocità bassa non è un problema) perché ruotando il corpo intorno alla sella non ho più la possibilità di ammortizzare i salti sulle rocce (o proprio sui salti veri e propri). Se al contrario non esco in fuorisella, ma resto centrale, avrò pochissimo spazio fra le ossa ischiatiche (leggiamo natiche e parti basse) e la sella stessa per poter ammortizzare tutte le asperità del terreno: stiamo sempre parlando di asperità che ci fanno saltare (che è una cosa ancora più adrenalica della discesa) magari anche solo di 40/50 centimetri da terra. Con la sella così vicina, non posso ammortizzare l'atterraggio con tutta l'estensione della gamba: se ho una bici con 150 di escursione (pari a 15 cm) posso arrivare ad altri 5/10 cm di escursione delle gambe...

poi inevitabilmente i gioielli di famiglia si appoggiano, nel migliore dei casi, sulla sella; se invece la sella è bassa posso guadagnare altri 12/15 centimetri (con il telescopico, e sicuramente di più se nascondo proprio il tubo sella). È un discorso fisico, non di tecnica di guida od capacità del pilota. La posizione centrale con la sella bassa, potremmo chiamarla neutra o, come ci suggeriscono gli americani, posizione di attacco, consente quindi di ripartire meglio i pesi fra davanti e dietro con evidenti vantaggi in frenata, in curva, sui salti e per i numerosi "trick" che passeremo in rassegna nei prossimi articoli. AMIBIKE propone un percorso per imparare le tecniche di guida Freeride/Enduro su più livelli. Per trovare il corso più vicino consultate il sito [amibike.com](http://amibike.com).

## I PROSSIMI EVENTI

- **7-8 settembre:** Corso Freeride/Enduro Base - Firenze
- **26-29 settembre:** Corso Accompagnatori MTB - Affi [VR]
- **26-29 settembre:** Corso Accompagnatori E-Bike - Affi [VR]
- **5-6 ottobre:** Corso Freeride/Enduro Pro - Firenze
- **10-13 ottobre:** Corso Accompagnatori E-Bike - Grosseto
- **17-20 ottobre:** Corso Accompagnatori MTB - Pavullo [MO]
- **17-20 ottobre:** Corso Accompagnatori E-Bike - Pavullo [MO]

## CENTRO NAZIONALE BASSANO PASSIONBIKE



Riferimento di spicco in Veneto, il Centro Nazionale Bassano PassionBike sta vivendo il suo settimo anno di attività, dopo aver chiuso brillantemente il 2018. Rafforzato da nuovi diplomati, maestri e accompagnatori, ha nuovamente presentato un calendario di tutto rispetto che permette a persone di diversa preparazione fisica di partecipare alle numerose escursioni previste, grazie alle tipologie e difficoltà differenti.

Si spazia da escursioni di facile livello, del tipo storico/enogastronomico, a quelle che richiedono maggiore impegno, in quanto vanno a coprire più giorni e presentano caratteristiche tecniche più elevate. Visto il grande successo della stagione scorsa, nel 2019 sono state proposte due escursioni pluri-giornaliere: innanzitutto l'emozionante e indimenticabile long-weekend al Bike Republic, uno dei bike-park più belli delle Alpi situato a Soelden (Austria), una tre giorni di puro divertimento tra flow trails e natural trails presenti nell'area, completati da eventi serali a contorno; secondo, ma non meno importante, il weekend sulle Dolomiti tra le valli di Primiero e Fassa, con un tour di 75 km per 3.500 m D+ in due giorni con la E-Bike. Le particolarità del tour spaziano dagli aspetti naturalistici tipici del paesaggio dolomitico a quelli gastronomici con le varie prelibatezze del territorio che si assaporano durante le soste ai rifugi.

Continua la stretta collaborazione con STRIDER ITALY, distributore delle Balance Bike,

che ha permesso a Bassano PassionBike di diventare il primo Centro Nazionale a far parte dello STRIDER TEAM e che, grazie al suo progetto, propone alle scuole dell'infanzia un programma unico per far conoscere ai bimbi il mondo della bicicletta, permettendo loro di acquisire equilibrio fin dai primi anni di vita senza sottovalutare il divertimento. I corsi di tecnica continuano ad avere un'elevata importanza all'interno del programma, con le formule "base", "intermedi" e "avanzati", completati da quelli di cartografia e GPS e di

meccanica base e avanzato. Bassano PassionBike anche per il 2019 ha poi rinnovato la collaborazione con il Bike Hotel alla Corte, continuando a soddisfare con professionalità le richieste sottoposte dagli amanti del mondo della MTB e non solo.

### Informazioni:

[bassanopassionbike.it](http://bassanopassionbike.it)  
[info@bassanopassionbike.it](mailto:info@bassanopassionbike.it)  
**FB/ bassanopassionbike**  
**IG/ bassano\_passionbike**

