

FALSI MITI DELLA MOUNTAIN BIKE

NELLA TECNICA DI GUIDA, COME NEL CAMPO DELLA MECCANICA E DELLA MANUTENZIONE MTB, SI SENTE DIRE TUTTO E IL CONTRARIO DI TUTTO. PROVIAMO A SFATARE QUALCHE ERRATA CREDENZA

Testo e foto: Roberto Brunetti (Istruttore nazionale AMIBIKE)

O forum e i gruppi facebook sono pieni di consigli, sempre più utenti pongono domande a cui vengono date le risposte più variopinte, spesso senza conoscere il contesto e il tipo di guida di chi ha avanzato il quesito. In questo articolo ragioneremo insieme su alcuni punti fondamentali partendo proprio da alcune delle domande più gettonate.

LA PRESSIONE DELLE GOMME

Consigliare qualcuno senza conoscere il suo peso, il tipo di gomma, il cerchio e, non ultimo, il suo stile di guida, è impossibile. Esiste però una legge universale a cui affidarsi per tarare le proprie gomme in fuoristrada. Cerchiamo di far passare questo messaggio: più sgonfia è, meglio è. Avremo più grip e rischieremo meno tagli e forature. Maggiore è il volume d'aria interno, più possiamo stare bassi con la pressione. Uno pneumatico più largo può viaggiare a pressioni più basse, più è largo il canale del cerchio più possiamo scendere con i bar. Per darvi un'idea, a parità di peso del biker, una fat bike viaggia anche a 0,4, una frontina 26 con gomme da 1,9 di sezione dovrà stare sugli 1,8. Non esagerate, però, per evitare il rischio di stallonamento e impatti sul cerchio. Partiamo dai dati del costruttore e adattiamoli al nostro stile di guida. Se andiamo veramente forte e saltiamo come gazzelle su rocce e drop, forse dobbiamo stare un pelo più alti con la pressione: per questo i campioni DH ed Enduro adottano valori molto più elevati di noi comuni mortali. Impiegare la stessa pressione di Cedric Gracia e poi scendere a un quarto della sua velocità (magari) non è una buona idea. Tenendo bassa la pressione, aumenteremo il grip, ma anche la resistenza al rotolamento. Su terreni dove l'aderenza è meno importante e vogliamo "scorrere" di più, dovremo stare più alti. Ricordatevi però la regola: più c'è volume d'aria nella gomma, più possiamo scendere con la pressione. Salsicciotti e sistemi analoghi nascono proprio per viaggiare a valori inferiori. Tenersi più bassi significa anche forare meno: altro falso mito da sfatare! Pensate a un palloncino gonfiato a bocca: se è gonfissimo si fora con un pizzicotto, se invece è più sgonfio diventa molto più difficile bucarlo. Nella figura 1 notate il carico sulla ruota davanti durante le prove di frenata a un nostro corso AMIBIKE. In questo caso sicuramente la gomma è un po' troppo bassa, ma ha tenuto meglio di una troppo gonfia che sarebbe scivolata sul terreno.



Figura 1 - Gomma anteriore durante l'esercizio della frenata




A.M.I. – Scuola Nazionale
Maestri di Mountain Bike | 346.0098005 | fax 059.5960793
info@amibike.it

A.M.I. – Associazione
Mountain Bike Italia | 348.4923921 | fax 059.5961740
amiservice@amibike.it | amibike.com

I SALTI

Ho fatto un supersalto e sono arrivato a pacco con le sospensioni! Di solito l'amico ci consiglia di salire con la pressione di forca e ammortizzatore perché non hanno retto il colpo. In realtà, una delle cose più importanti è ammortizzare l'impatto con il terreno attraverso l'uso delle sospensioni più generose, efficaci e a chilometro zero, cioè le nostre gambe. Arretrare in fase di stacco per compensare il "rinculo" è una tecnica sbagliata e pericolosa. È importante invece pompare sulla rampa in modo da estendersi (e volare in sicurezza più in alto possibile) e iniziare l'atterraggio con le gambe distese, per poi progressivamente piegarle per ammortizzare il colpo. Atterrare con il sedere arretrato e le gambe piegate ha l'effetto contrario rispetto a quanto desideriamo: non siamo in grado di assorbire l'urto con i nostri arti e carichiamo pericolosamente il posteriore con la conseguenza che l'anteriore diventa troppo leggero e privo di controllo. Nella figura 2, Michele pompa sulla rampa per staccare correttamente le ruote da terra, senza arretrare.



Figura 2 - Stacco corretto sulla rampa

Anche in questo caso non dovremo prendere a esempio Aaron Gwin in una gara di Downhill dove lo vediamo rannicchiato sulla bike allo stacco delle ruote, perché lui sta cercando di saltare il meno possibile. Più tempo in aria, infatti, significa rallentare la propria corsa e perdere secondi (o decimi) preziosi in una gara. Se però osservate il suo atterraggio, noterete che le gambe sono ben distese per ammortizzare il più possibile l'impatto con il suolo. In pratica, oltre a far lavorare le sospensioni, occorre in prima battuta usare il nostro corpo.

Per saltare alto, non occorre velocità (che ovviamente aiuta), ma pompare sulla rampa per volare più in alto e più in sicurezza. Nei nostri corsi AMIBIKE di Freeride/Enduro passiamo molto tempo su questi aspetti. I partecipanti realizzano subito che affrontare la rampa nel modo corretto (pompando e non arretrando) semplifica il salto, lo rende più sicuro e più divertente, e ci prepara per un atterraggio morbido e in pieno controllo. Nella figura 3, Imer dimostra come atterrare flettendo le gambe (le braccia seguono di conseguenza) per ammortizzare il colpo.



Figura 3 - Atterraggio con flessione delle gambe (le braccia seguono)

IL DAVANTI SI CHIUDE

Chiudere significa che si tende a scivolare verso l'esterno "chiudendo" appunto lo sterzo. Se il davanti tende ad andare per la tangente, significa fondamentalmente che non ha peso. Quando domandiamo ai nostri corsisti come mai ciò accada, di solito il 50% di loro risponde: "Va via se si frena in curva", oppure: "Si piega troppo". Sono entrambe affermazioni verissime. Il restante 50% ribatte: "Perché eravamo troppo sbilanciati in avanti". Le gomme tendono a perdere aderenza se non hanno peso, non se ne hanno troppo. Escludendo quindi una velocità veramente superiore al limite e la frenata in curva con il freno anteriore, il motivo per cui si chiude lo sterzo è che siamo troppo arretrati. È assolutamente normale che accada perché il nostro cervello ci suggerisce di arretrare ma, così facendo, ci fa perdere aderenza proprio davanti. Come si vedere nella Figura 4, Imer testa il limite dell'aderenza su un prato bagnato. Caricare l'anteriore è fondamentale per non trovarsi per terra con "lo sterzo chiuso".



Figura 4 - Prove durante un corso su prato bagnato. Caricare l'anteriore è fondamentale per non trovarsi per terra

Per capire meglio la problematica, pensate alle "sgommate" con il freno dietro. Tutti abbiamo cercato di fare la "sgommata" più lunga da ragazzi e, per farla, occorre pinzare forte dietro e spostarsi il più possibile in avanti. Perché? Perché così facendo si alleggerisce il dietro che non ha più peso per tenere la ruota a terra. Se vi è chiaro questo concetto, traslatelo sull'anteriore: se in curva arretrato e alleggerisco davanti, la ruota tende a perdere aderenza e, quindi, a far chiudere lo sterzo. Continueremo a sfatare questi falsi miti nei prossimi articoli. Restate sintonizzati. Sul canale Youtube di AMIBIKE troverete una serie di video con pillole di meccanica, utilizzo e manutenzione eBike, tecniche di freeride/enduro. Per individuare il corso più vicino a voi e imparare, oltre a mille trucchi e segreti, le tecniche di guida, invece, consultate il calendario sul sito: www.amibike.com

BIKEMOOD ASD

GRAZIE AGLI ISTRUTTORI, MAESTRI E ACCOMPAGNATORI DIPLOMATI ALLA SCUOLA NAZIONALE MAESTRI MTB, FORNISCE CORSI DI GUIDA MTB ALL MOUNTAIN E FREERIDE, TOUR NELLE ZONE PIÙ BELLE DELLA TOSCANA, CORSI DI CARTOGRAFIA E GPS

Con Bikemood Asd è possibile prenotare lezioni individuali e collettive per chi si avvicina al mondo della MTB, così come per chi ha già una buona esperienza di guida. Il team è specializzato anche in corsi freeride/enduro e corsi personalizzati mirati a migliorare le singole tecniche quali equilibrio, curve, passaggi stretti, discese, salite, salti, bunny hop, manual. Oltre alle iniziative per adulti, Bikemood propone corsi per bambini e ragazzi dove, insieme alla tecnica di guida della MTB, vengono trasmessi concetti come la tutela ambientale, la sicurezza, il lavoro di gruppo, il tutto condito con giochi divertenti ed efficaci per l'insegnamento. Nel 2020, oltre 80 piccoli biker hanno seguito i corsi di guida e i summer camp estivi targati Bikemood. Grazie agli accompagnatori con brevetto nazionale, il centro propone escursioni guidate bilingue (IT e EN) nel territorio mugellano, Val di Sieve, Parco Foreste Casentinesi e Calvana, così come escursioni su più giorni fra cui:

- La Via degli Dei: 3 giorni da Bologna a Firenze (www.laviadegliidei.it),
 - Sulle Strade de l'Eroica: 3 giorni immersi nel Chianti sulle strade della famosa gara (<http://www.bikemood.it/eroicatur>),
 - Sulle Tracce degli Etruschi: 3 giorni sulle antiche vie fra necropoli e paesini incantati (www.bikemood.it/sulletracedeglietruschi),
 - Argentario Tour: un'esperienza unica di 3 giorni immersi del promontorio (www.bikemood.it/argentariotour),
 - Tour enduro a Punta Ala, Calvana, Monte Morello, Rincine, Falterona.
- Nel 2019, all'interno dell'associazione, nasce il gruppo Bikeboobs con la voglia di avvicinare sempre più donne alla mountain bike con uno spirito inclusivo, divertente, gioioso e di condivisione. Bikeboobs organizza escursioni, corsi e attività tutte al femminile. Sul sito www.bikemood.it trovate tutte le proposte di escursioni divise per tipologia, le schede tecniche dei corsi, la presentazione del team di istruttori e accompagnatori. Su Facebook (www.facebook.it/bikemood) è pubblicato il calendario delle attività, insieme agli album fotografici delle escursioni e dei corsi, mentre sul canale Youtube (Bikemood) sono presenti oltre 400 video: ogni escursione e corso viene documentato con foto e video.

INFORMAZIONI

www.bikemood.it
www.laviadegliidei.it
Facebook: [Bikemood.it](https://www.facebook.com/bikemood)
Canale Youtube: [Bikemood](https://www.youtube.com/channel/UC...)
Tel. 345 3463624 (Roberto)

