

COME SCEGLIERE LA BICICLETTA

Mountain bike o da corsa: i consigli per scegliere quella più adatta a voi

Marco Pierfranceschi (Federazione Italiana Amici della Bicicletta - Fiab)

Publicato su "La Gazzetta dello Sportivo" del 16 marzo 2001



Arriva la primavera, le giornate si allungano e diventano più tiepide, torna la voglia di fare sport all'aria aperta. Difficile resistere al fascino della bicicletta! Sì, ma quale bici? Da corsa o mountain bike?



La bici da corsa è un mezzo senza compromessi, la strada è il suo terreno e la velocità il suo fine ultimo. E' un veicolo essenziale, dal quale ogni fronzolo è stato eliminato per ottenere la massima leggerezza e aerodinamicità. Il manubrio ricurvo è concepito per diverse prese: le mani possono afferrarlo sulla parte alta, per pedalare in relax e godersi il paesaggio, o essere avanzate fino ad afferrare i corpi delle leve-freni, per riequilibrare la posizione in salita, o scese a impugnare l'interno della piega, per una posizione più aerodinamica quando si raggiungono velocità elevate e avere il miglior controllo sui freni, o posate sulle estremità in basso, quando si è molto stanchi.

Per chi opererà una scelta così intransigente, però, gli inizi non saranno facili. La specialissima richiede, per essere apprezzata, un allenamento di fondo che chi inizia non possiede, per cui bisognerà mettere in conto un periodo di "rodaggio" non tanto della bicicletta, quanto delle proprie gambe, programmando uscite di impegno crescente e rinunciando, nei primi tempi ad affrontare salite lunghe e forti pendenze. La scalatura dei rapporti di una bici da corsa nasce per fornire un veicolo il più leggero possibile a corridori e agonisti: in genere molto allenati.

Il principiante, alla prima salita un po' seria, si troverà in difficoltà. Ma una volta raggiunta una forma ottimale e conseguita l'esperienza necessaria per

non bruciare le energie a un ritmo troppo elevato, il contachilometri, al ritorno dalle uscite, mostrerà numeri a tre cifre.

La mountain bike è un veicolo più giovane: è una bicicletta in grado di muoversi su qualunque terreno, anche sui più dissestati. Il telaio della mountain bike deve essere solido, le ruote grandi e artigliate, per avere presa sul terreno e assorbirne le asperità, il manubrio dritto per consentire un controllo ottimale nei passaggi "difficili", il cambio di velocità dotato di una scalatura molto ampia, per riuscire ad "arrampicarsi" su pendenze estreme. Tutto questo eclettismo si paga in termini di maggior peso, minor scorrevolezza (le ruote "panciute" offrono un attrito superiore rispetto ai sottilissimi copertoncini e tubolari da strada) e posizione meno aerodinamica.

LE DISCIPLINE - Bisogna poi fare un ulteriore distinguo tra le diverse discipline della bici da fuoristrada. Le competizioni in fuoristrada si dividono in "cross country" (traduzione: "attraverso la campagna"), gare su percorsi ad altimetria variabile, con continue salite e discese, e "downhill" (traduzione: "giù dalla collina") prove di velocità in discesa nelle quali ci si butta a rotta di collo giù per sentieri impervi e dal fondo dissestato.

Oltre alle categorie agonistiche esiste poi il "freeride", il versante estremo della filosofia per cui la bici da fuoristrada nasce per andare dappertutto: per chi pratica questa disciplina la sfida consiste nel passare in bicicletta dove molti altri avrebbero problemi persino a piedi, mettendo in gioco doti acrobatiche e una buona dose di incoscienza.

Le biciclette costruite per affrontare queste discipline sono significativamente diverse fra loro. Per il cross country occorrono mountain bike leggere, per non essere troppo penalizzati nei tratti in salita, e poco ammortizzate, per assorbire le asperità del terreno senza inficiare l'efficienza della pedalata. Per il downhill il peso non è un problema, mentre sono essenziali ammortizzatori con grande escursione. Per il freeride si cercherà un compromesso, in genere costoso, tra poco peso e buon molleggio.

LE CIFRE - Peso e costo sono due proprietà della bicicletta che variano in maniera inversamente proporzionale. Per ridurre il peso si utilizzano materiali speciali (leghe di alluminio di derivazione aeronautica, e al top titanio e fibra di carbonio), più costosi e difficili da lavorare.

Volendo iniziare senza lesinare sulla qualità, converrà mettere in preventivo una spesa intorno a un milione e mezzo. Per questa cifra si potrà acquistare una mountain bike da cross country (anche in alluminio) con forcella anteriore ammortizzata (circa 12.5 Kg), o una bici da corsa di fascia economica (circa 10.5 Kg).

Spendendo più del doppio (circa 4 milioni) si avrà un mtb bi-ammortizzata da 12.5 Kg, o una mtb front-suspended ultraleggera (circa 10.5 Kg), o una bici da corsa di fascia media (circa 8.5 Kg).



Per chi ha budget più ridotti, esistono mountain bike in lega di acciaio a partire da 700.000 lire, rinunciando a qualcosa in termini di peso (sui 13.5 Kg) e di prestazione (niente forcella ammortizzata). Al di sotto di questo prezzo, tranne rari casi, le bici diventano scadenti sotto il profilo della funzionalità e dell'affidabilità.

IL CONSIGLIO - Se non si è ancora deciso se si preferirà utilizzarla su strada o in fuoristrada, una soluzione di compromesso per non precludersi dall'inizio nessuna possibilità, consiste nell'acquistare una mountain bike leggera, da cross country, ed equipaggiarla di una coppia di ruote aggiuntive montate con copertoncini da strada sottili (un po' difficili da trovare). In questo modo, con una modesta spesa in più rispetto al costo della bicicletta (20%, in media), avrete la possibilità di trasformare in cinque minuti, una bici da fuoristrada in un veicolo che, se pure non sarà leggero e aerodinamico come una bici da corsa, avrà perlomeno la scorrevolezza necessaria a percorrere decine di chilometri su strada.

Potrete così passare a esplorare tutta la varietà di emozioni che l'andare in bici vi può dare, e ragionare con calma sull'acquisto della vostra prossima bici.

LA MANUTENZIONE DELLA BICI DA CORSA



PNEUMATICI - Se la bicicletta è ferma da tempo, controllate che non siano sgonfi.

CAVI - Controllate che non siano sfilacciati. La guaina deve essere integra, altrimenti va sostituita.

CORONA - Chiudete tutti i bulloni con una chiave a brugola.

FRENI - Sostituire i pattini se gli intagli non si vedono più o quando avete raggiunto la linea di usura massima. Tirate 10 volte la leva del freno e controllate l'allineamento.

MOZZI - Dopo un anno di uso regolare, i mozzi dovrebbero essere ingrassati.

CATENA - Utilizzate una spazzola di ferro per rimuovere il fango nel pacco pignoni e nel deragliatore. Come oliarla: con un rapporto medio, girate i pedali lentamente, aggiungendo olio al centro.

PEDIVELLE - Tenete ferma una delle

pedivelle con una mano, provate a muovere l'altra. Se c'è un minimo movimento su uno dei pedali, stringete i bulloni.

LA MANUTENZIONE DELLA MOUNTAIN BIKE

CAVI - Controllate che non siano sfilacciati. La guaina deve essere integra, altrimenti va sostituita.

TELAIO - In acciaio: controllate che non si formi della ruggine; pulite e riverniciate i graffi. Dopo un'uscita sotto la pioggia lasciate il telaio ad asciugare, togliendo canotto sella e facendo scolare l'acqua. Per la pulizia, affidatevi a una spugna morbida e sapone.

FRENI - Controllate che nei pattini non si infilino pezzi di pietra: potrebbero rovinare il cerchio.

CERCHI - Pulire con spugna e sapone, oppure gasolio in caso di macchie grasse.

PNEUMATICI - Accertatevi che il pattino del freno non stia usurando il pneumatico e che non si siano formati tasselli strappati.

CATENA - Pulire con gasolio o benzina, applicati con un pennello. Dopo qualche minuto asciugare con uno straccio. Poi lubrificare.

