I meccanici di Coppa del Mondo Will Soffe e Joe Krejbich dedicano una quantità enorme di tempo per fare in modo che gli atleti del team Trek Factory Racing – Rachel Atherton, Gee Atherton e Taylor Vernon – siano soddisfatti al 100% delle loro bici. Anche se questo potrebbe sembrare eccessivo per un rider di medio livello che esce per lo più il fine settimana, vale la pena spendere un po' di tempo sulla bici per ottenere la migliore messa a punto possibile. I meccanici, in collaborazione con Red Bull, hanno stilato una classifica dei 5 aspetti più importanti che si possono modificare per migliorare il proprio livello. Tra questi, naturalmente, troviamo i pneumatici.

1. **Le sospensioni**

C'è e ci sarà sempre un compromesso tra comfort e trazione. Se un rider di medio livello dovesse provare la MTB di Gee, la sentirebbe troppo rigida, viceversa Gee sarebbe quasi sempre a fine corsa sull'altra bici. Questo non accade perché l'atleta del team Trek Factory Racing è più pesante, ma semplicemente perché è veloce, molto veloce. Il retrotreno probabilmente non apparirebbe così diverso da un modello di serie, al contrario della forcella, notevolmente più dura. Per esempio, a Fort William il setup è stato particolarmente rigido in modo da far galleggiare le ruote sulle sezioni più scassate.

Man mano che un biker diventa più forte e sicuro di sé inizierà a spingere di più e andare più veloce, avendo così bisogno di una messa a punto adeguata, in particolare per la forcella.

Non bisogna aver paura di giocare con la forcella, provando diversi setup si capisce presto quale sarà più adatto.

2. **La pressione dei pneumatici**

Si può giocare facilmente con la pressione dei pneumatici, è incredibile come si tenda a trascurare questo aspetto! Per un sacco di gente basta tastare velocemente la gomma, nulla di più. Invece si dovrebbe iniziare a variare la pressione per capire quanto in basso si può scendere: è stupefacente verificare quanto grip si ottiene e quanta fiducia si guadagna in curva.

Non ha senso cercare di guidare su una pista ripida e bagnata con 30 PSI dentro i pneumatici, è necessario sgonfiarli un po' per ottenere un sacco di grip in più. Assicuratevi

di aver scelto la pressione corretta per il terreno che state affrontando.

La pressione delle gomme può variare a seconda del tracciato: a Fort William è un po' più alta perché il terreno è roccioso. Quest'anno Gee ha girato con valori intorno a 27-30 PSI al posteriore mentre Rachel è scesa sino a 23 PSI.

Noi controlliamo la pressione dopo ogni run. Man mano che la temperatura sale durante il giorno, la pressione varia in modo significativo. Anche le sospensioni ad aria soffrono di questo fenomeno: dopo aver lavato la bici con acqua fredda alla fine di una run, abbiamo verificato un calo di 3 PSI, intorno al 4-5%.

Gee è molto sensibile al riguardo, notando variazioni anche di soli 2 PSI: quando una gara si vince sul filo dei centesimi di secondo, questo fa un sacco di differenza, così è necessario verificare ogni volta.

3. **Manubrio**

Il manubrio assicura ampia libertà di azione. Se lo girate troppo all'indietro, vi spingerà verso il retrotreno facendovi perdere il controllo dell'anteriore. Invece se lo girate troppo in avanti avrete un atteggiamento aggressivo ma sarà più facile essere sbalzati oltre la ruota anteriore.

Non cercate di cambiare troppe cose in una volta sola. Individuate un singolo aspetto su cui lavorare così capirete facilmente cosa sta facendo realmente la differenza.

4. **Pneumatici**

Ai box si vedono un sacco di meccanici che tagliano i tasselli delle gomme, questo perché gli stampi su misura sono molto costosi. Un atleta come Greg Minnaar preferisce una fila centrale dei tasselli ribassata, si tratta di un piccolo cambiamento che la maggior parte dei rider non noterebbe, ma per un discesista potente come il sudafricano significa guadagnare facilmente velocità – e limare preziosi decimi di secondo – nelle sezioni più veloci del tracciato.

Questo fa la differenza, ma si tratta sempre di capire quello che si desidera veramente…

5. **Pastiglie freno**

E' importante assicurarsi che le pastiglie dei freni siano montate in modo corretto. Prima di montarne un paio di nuove, strofinatele con un foglio di carta vetrata. Una volta che sono in sede, bagnatele leggermente e frenate ripetutamente sino a quando il tipico ululato sparisce. Ripetete qualche volta arrivando alla tipica sensazione di una frenata decisa e pronta. I freni non saranno ancora al 100%, ma sarete pronti per lanciarvi giù per il sentiero!

© riproduzione riservata
pubblicato il 28 / 07 / 2016