

COME STA LA TUA BICI? QUALCHE CONSIGLIO PER MANTENERLA SEMPRE IN PERFETTA FORMA

SCOTT
SPARK 29 RC



La mountain bike è sostanzialmente una "macchina" semplice, ma chiede grande passione, amore e cura. Offriamo a tutti gli appassionati alle prime armi questo rapido check up che consigliamo di seguire... Se siete interessati ad approfondire tutti i maggiori aspetti relativi alla manutenzione ordinaria e straordinaria non perdetevi l'opportunità di partecipare ai corsi di specializzazione in meccanica: [Corso di Base](#) e [Corso Avanzato](#).

1 Telaio.

Il telaio non deve presentare crepe nei punti di giunzione, rotture, abrasioni, ammaccature, o problematiche strutturali. Controllatelo regolarmente, comunque dopo ogni uscita "dura". Dedicate particolare attenzione ai punti "vicini a terra" e nascosti: zona del movimento centrale, foderi bassi. Potete proteggere la parte inferiore del telaio con plastica adesiva trasparente (DC-Fix): non si vede, resiste e si può rimuovere senza grandi difficoltà.

2 Ruote.

I bloccaggi delle ruote (quick release) e i mozzi non devono avere giochi anomali e quando siete in movimento non devono fare alcun rumore. La tensione dei raggi è adeguata, secondo le raccomandazioni del fabbricante. Se si utilizzano i freni V-Brake il fianco del cerchio deve essere pulito e non presentare segni di usura da frizione con i pattini freno, i pattini sono montati correttamente. I pignoni sono montati senza giochi e non hanno segni di usura o denti storti o mancanti.

3 Sella.

Il carrello deve essere senza piegature, rotture dello scafo o cedimenti strutturali. La sella sarà integra e conserverà le sue caratteristiche ammortizzanti. Le viti di bloccaggio della sella al canotto sono serrate. Il canotto sella, se in alluminio si deve lubrificare con grasso bianco o lubrificante a base rame per evitare grippaggi. Se adottate un sistema di sgancio rapido ricordate di segnare l'altezza del canotto adatta a voi per poterla riposizionare correttamente se l'avete abbassata in precedenza. Potete proteggere il punto di inserzione del canotto nel tubo sella (tubo verticale) con una fetta di camera d'aria: impedirà che acqua, sporco e umidità entrino nel telaio. Ricordate però di muoverla per pulire comunque la parte protetta.

4 Piega manubrio, attacco, appendici

Anche qui non ci devono essere anomalie, piegature e cricche. Le parti in carbonio devono essere controllate con regolarità e vanno sostituite se presentano segni di delaminazione o incisioni. Fate attenzione ad accoppiare attacchi manubrio in alluminio con pieghe in carbonio: se lo fate

arrotondate i bordi di alluminio nei punti di contatto e serraggio con la piega. Tutti i componenti devono essere serrati ai valori di coppia indicati dal fabbricante. Le appendici vanno montate in modo saldo, ma dovrebbero potersi muovere in caso di urto: meglio doverle riposizionare che rompere la piega. In genere vanno montate con un orientamento parallelo all'attacco manubrio (a meno che questo non sia "negativo").

5 Serie sterzo.

La serie sterzo e la forcella non devono presentare giochi o vibrazioni per cui si possano creare anomalie o rotture, verificarne la pulizia e la lubrificazione. Ricordate che con gli attacchi Aheadset è l'attacco manubrio che tiene insieme tutto. Per verificare la presenza di giochi tenete la bicicletta frenata sulla ruota anteriore con una mano, con l'altra impugnate la zona del tubo sterzo (ricordate che la punta delle dita ha maggiore sensibilità) alternativamente all'altezza della forcella, dove ci sono i cuscinetti della serie sterzo inferiori, e sotto l'attacco manubrio. Se sentite giochi o vibrazioni significa che i serraggi non sono corretti o che ci sono problemi alla serie sterzo.

6 Forcella.

La forcella deve essere in buone condizioni, senza trafileggi o perdite d'olio, è tarata correttamente, è senza giochi o parti lasche. Gli steli sono in ordine, senza rigature e la finitura della superficie è perfetta. Controllate il "Sag". Il Sag è l'affondamento che le forcelle e i sistemi di sospensione hanno sotto l'azione combinata del peso del biker e della bici: in genere il valore di affondamento varia tra il 15 ed il 25% dell'escursione totale. Controllate il Sag consigliato dal fabbricante. Verificate anche il precarico per evitare che la forcella in compressione arrivi a fondo corsa (a pacco), con il pericolo di danneggiare i componenti interni. I modi di regolazione variano da modello a modello: maggior pressione dell'aria nella camera negativa, precarico della molla ecc. Anche qui guardate il manuale. Velocità di affondamento e di ritorno (rebound) possono essere regolate secondo tabelle consigliate in base al peso, alla guida, e comunque secondo il vostro personale sentire. Non mettete lubrificanti sugli steli, attirerebbe polvere e depositi e il risultato è la rigatura della superficie degli steli e l'usura di O-ring e raschiaolio. Se montate protezioni lavatele frequentemente e comunque pulite la forcella.

7 Ammortizzatore posteriore.

Anche l'ammortizzatore deve essere in buone condizioni, senza trafileggi o perdite d'olio, tarato correttamente, senza giochi o parti lasche. I punti di fissaggio al telaio e ai foderi sono lubrificati, con boccole e cuscinetti in ordine. Valori di serraggio corretti. Le regolazioni e la cura sono le stesse delle forcelle: definizione del Sag, precarico, velocità di affondamento, ritorno.

8 Freni.

L'equipaggiamento nel suo insieme (leva freno +corpo) deve essere compatibile. Sono da evitare montaggi misti di materiale, se non altrimenti ammessi: possono nascere problemi di regolazione e funzionamento. Le leve freno devono essere integre, serrate (ma non bloccate, per potersi muovere in caso d'urto) e inclinate correttamente. Posizionatele in modo da poterle utilizzare esercitando la pressione delle dita verso la parte esterna: avrete una leva più favorevole e maggior potenza con minor sforzo; inoltre potrete usare due o anche solo un dito per frenare e impugnerete più saldamente il manubrio. Le guaine sono in ordine, pulite internamente, della giusta lunghezza. I cavi scorrono all'interno senza attriti. I terminali cavo sono presenti sulle estremità dei cavi. Se questi sono sfilacciati devono essere sostituiti. I freni a disco devono avere pastiglie in ordine: la loro durata dipende dal materiale con cui sono realizzate, dall'uso e dallo stile di guida. L'olio del sistema idraulico è a livello e alla pressione corretta: se la leva è spugnosa, arriva a fondo corsa e la frenata diventa lunga probabilmente avrete, a parte l'usura pastiglie, aria nei condotti e necessiterà uno spurgo o il cambio del liquido freni. I dischi devono essere diritti, le viti di fissaggio salde sulla ruota (potete usare una goccia di frenafletti azzurro). Controllate che il disco non sia stato sporcato da sostanze oleose: se così fosse dovrete sgrassarlo, ma sicuramente dovrete sostituire anche le pastiglie.

9 Comandi cambio e deragliatore.

Devono essere funzionanti e posizionati con un'inclinazione corretta rispetto alla morfologia del biker. Anche se di fattura non recente, le guaine devono essere in ordine, senza usura, I cavi sono puliti e lubrificati, scorrono senza attriti, sono muniti di terminale.

10 Movimento centrale, pedivelle, guarniture e pedali.

Non ci devono essere giochi e rumori provenienti dal movimento centrale, se così fosse è necessario controllare l'usura o la possibilità che sia entrata umidità e sporcizia. Le pedivelle devono essere serrate secondo i valori di coppia raccomandata, senza giochi. In genere non sono fonti di problemi. Le corone, come i pignoni devono essere serrate, in asse e senza usure pesanti, denti storti o rotti. I pedali saranno in ordine, senza usure dovute ad urti. Se sono a sgancio rapido devono essere lubrificati e regolati.

11 Cambio e deragliatore.

Come sempre in ordine. Devono essere compatibili con il sistema di cambiata adottato e con il gruppo comandi cambio. Devono essere diritti, allineati, altrimenti l'azione di cambiata è inefficiente e non avere parti usurate. Devono essere lubrificati correttamente nei punti di snodo. La catena si consuma per l'uso e l'aggressione dello sporco e degli agenti atmosferici. Sulla mountain bike la sua vita media è di circa 1200-1500 Km. Con il tempo si ha un allungamento della catena che genera difficoltà di accoppiamento con gli altri componenti della trasmissione. Le conseguenze sono "sgranate" ed errori di cambiata. Inoltre l'impiego di una catena usurata rovina le corone ed i pignoni costringendo anche alla loro sostituzione. verificando periodicamente l'usura e l'allungamento eviteremo rotture e costi per la sostituzione di componenti.

12 Pattini freno.

I pattini freno, se usurati vanno sostituiti, meglio se prima di raggiungere il limite consentito. Scegliere la miscela adatta alle proprie esigenze e caratteristiche. Verificate che abbiano una corretta registrazione: siano cioè posizionati correttamente rispetto al cerchio e adattate l'escursione (la corsa della leva) al vostro sentire personale, se il sistema freno vi permette questa regolazione.

13 Pastiglie freni a disco.

Come detto precedentemente, non devono essere completamente usurate e non devono presentare tracce di vetrificazione, che l'impianto idraulico sia giustamente tarato per evitare che le leve arrivino al fondo corsa. Dischi puliti, senza deformazioni, correttamente fissati al mozzo.

14 Pneumatici.

I pneumatici non devono essere usurati, avere crepe o altre problematiche date dall'invecchiamento del materiale. Controllate, se avete i V-brake, che i pattini non abbiano contatti con il fianco del pneumatico. La pressione di gonfiaggio in genere varia da 1,8 a 2,1 bar per i pneu tubeless e da 2,4 a 2,8 bar per i tradizionali a camera d'aria. Il vostro sentire, il terreno sul quale vi muovete vi aiuteranno a scegliere. Pressioni basse danno maggior aderenza e minor scorrevolezza, ma se avete le camere d'aria rischiate di pizzicare. Personale è anche la scelta della larghezza e del disegno del battistrada: guardate, leggete, sentite, sperimentate e scegliete.

15 Manopole e appendici manubrio (se montate).

Le manopole vanno scelte in base al gusto e al tatto personale. Devono essere salde sulla barra del manubrio. Se ruotano può darsi che siano state montate aiutandosi con dei lubrificanti (cosa assolutamente da evitare) o che la struttura abbia ceduto per usura o invecchiamento. Bisogna perciò pulire sia la barra manubrio che l'interno delle manopole, oppure procedere alla loro sostituzione. Per rimontarle bisogna bagnare la barra e l'interno delle manopole con alcool. Scorreranno meglio e poi, evaporato l'alcool, si firmeranno saldamente. Sono molto valide, anche se costose, le manopole con fissaggio ad anello e viti di bloccaggio. Le appendici vanno montate in modo saldo, ma dovrebbero potersi muovere in caso di urto: meglio doverle riposizionare che rompere la piega. In genere vanno montate con un orientamento parallelo all'attacco manubrio (a meno che questo non sia "negativo")

16 Cavi e guaine.

Integri, correttamente montati, della giusta lunghezza, puliti e lubrificati. Non devono manifestare segni di indurimento nelle manovre di cambiata e frenata.

*** Lavaggio e lubrificazione.**

Per quanto possibile cercate di non mettere via la vostra bicicletta sporca: fango, morchia e umidità la incrosteranno, renderanno più difficile la pulizia e con il tempo la rovineranno. Evitate l'idropulitrice e i getti d'acqua forti e diretti. Fate cadere il getto dall'alto ed evitate di indirizzarlo lateralmente verso i mozzi e la zona del movimento centrale. Bagnate la bici e togliete il grosso dello sporco.

Poi usate uno sgrassante biodegradabile (come quelli al limone), spruzzatelo su cambio e deragliatore, pignoni, catena, guarnitura e pedali. Lasciatelo agire qualche minuto. Nel frattempo potete usare una spugna morbida imbevuta di detersivo per piatti per insaponare e detergere il resto della bici. Esistono in commercio dei kit spazzole che permettono di pulire i dettagli e i componenti in profondità: se ci tenete al cavallo d'acciaio sono soldi ben spesi. Pulite ogni parte: dal telaio alla sella, ai pedali, alla catena, alle rotelline del cambio posteriore, ai pneumatici. Poi sciacquatela, sempre con il getto dall'alto. Controllate che non vi siano residui.

Fatela sobbalzare un po' di volte sul terreno per far cadere più acqua possibile e cominciate ad asciugarla. Partite dall'alto e se potete sospendetela a un cavalletto di lavoro. Usate asciugamani di spugna e panni di cotone morbido. L'acqua non fa male alla mountain bike, a patto che l'asciugiate con cura: tutta. Per asciugare e finire di pulire il gruppo cambio, catena, deragliatore usate stracci o carta per asciugare.

Ora bisogna lubrificare. Usate preferibilmente lubrificanti al teflon (e comunque poco oleosi: questa almeno è la nostra opinione). Mettete qualche goccia in tutti i punti in cui vi sono snodi e movimento: deragliatore anteriore, cambio posteriore, se volete anche nei punti di snodo della sospensione posteriore. Olio sulla catena: solo sulla parte interna, a contatto con pignoni e corone. Fate cadere il lube sulla catena girandola al contrario, senza esagerare. C'è un detto: "La catena deve morire di fame". Se è troppo oliata raccoglierà sporco. Per questo stesso motivo suggeriamo lubrificanti al teflon o con cera. Durano meno, bisogna lubrificare più spesso, ma sono più asciutti e puliti. Ma anche qui c'è spazio per le scelte personali. Lasciate agire e penetrare, poi fate funzionare tutto cambiando sia avanti che dietro. Infine con uno straccio pulite il lube in eccesso. Verificate le guaine e i cavi del cambio.

Mandate la catena sui pignoni di diametro più grande, agendo sulla manetta del cambio. Poi a ruota ferma agite sulla manetta come se voleste cambiare sui pignoni più piccoli (ci riferiamo a un cambio push-pull dove con il pollice andate sul rapporto più agile e con l'indice indurite). A questo punto il cavo cambio è lasco: potete rimuovere le guaine dai ponticelli di fissaggio sul telaio e farle scorrere sul cavo. Pulitelo nei punti dove viene allo scoperto. Sempre con il lube teflon, con le dita lubrificatelo, riposizionate le guaine sul cavo e rifissatele sul telaio. Fate lavorare il cambio per vedere il risultato. Se volete proteggere il telaio potete usare gli spray brillantanti: contengono siliconi e sostanze protettive per la vernice. Tutto quel che abbiamo scritto vi occuperà, quando avrete ritualizzato i vostri movimenti, e con una discreta dotazione, circa venti minuti di tempo. Dati i costi medi delle mtb di oggi e considerato il fastidio che può dare un malfunzionamento durante un'uscita, forse è tempo ben speso.

Le vostre scelte...

Infine un'opinione sulle scelte, è vero e indiscutibile che vi sono delle regole che riguardano geometrie e posizione in sella, tecniche di pedalata. Ma è anche vero che la mountain bike è meno "unidirezionale" della bici da strada. Le geometrie dei telai, i sistemi di sospensioni e i componenti sono declinati in mille varianti. Lo stesso per i terreni, i sentieri, i modi di pedalare, i modi di intendere individualmente questo sport. Quindi non esiste il meglio "assoluto" ne possiamo definire regole definitive. La bicicletta che meglio fa al caso nostro, così come le parti che la compongono, compatibilmente con le nostre disponibilità e la nostra esperienza, è quella che ci piace, ci emoziona come oggetto e ci soddisfa mentre la usiamo. Guardate, leggete, sentite, sperimentate e scegliete.