

ВЫБЕРИ СНАРЯЖЕНИЕ

1

Если ты читаешь эту книгу, то ты серьезно задумался о езде на маунтинбайке (и это хорошо!). Для начала купи или собери себе качественный велосипед, соответствующий избранному тобой направлению спорта, и настрой его так, чтобы он подходил и твоему стилю, и твоему типу телосложения. Велосипед — это продолжение твоего тела. Согласись, ты не хотел бы, чтобы вместо твоих рук или ног использовались стандартные, типовые запчасти?

КУПИ ПРАВИЛЬНЫЙ ВЕЛОСИПЕД

Если не принимать во внимание покупку дома или автомобиля, то велосипед может стать твоей самой значительной инвестицией. На самом деле, если ты из числа упертых райдеров, то не исключено, что ты тратишь на велосипед больше денег, чем на автомобиль.

Потрать на него столько, сколько сможешь. Качественные рамы и компоненты служат значительно больше, чем дешевые аналоги. Конечно, ты не получишь больше удовольствия (хотя кто знает...) от того, что у тебя будет именно Shimano XTR, но он прослужит больше и будет работать лучше, чем XT, который, в свою очередь, опережает LX, и так далее. Если ты покупаешь дешевый типовой велосипед в супермаркете, то получаешь ровно столько, сколько заплатил. Он будет мешать твоим попыткам кататься лучше, и в итоге у тебя останется не самое хорошее впечатление от проведенного времени.

Покупай велосипед только в специализированном магазине. Ты можешь найти отличные варианты для покупки в Интернете (в особенности это касается аксессуаров), однако лучше, если сотрудники специализированного магазина помогут тебе выбрать правильный велосипед, настроить его и подогнать под твои требования. Если тебе удастся найти магазин с нужными запчастями и компетентным персоналом, попытайся установить контакт с сотрудниками. Возможно, ты потратишь чуть больше денег, чем при покупке через Интернет, однако это с лихвой компенсируется как удобством, так и опытом людей, с которыми ты

МАСТЕРСТВО ЕЗДЫ НА МАУНТИНБАЙКЕ

будешь взаимодействовать. Если же ты купил стандартный велосипед в магазине, то не пожалей времени — отнеси его специалистам и попроси, чтобы они помогли хоть как-то его улучшить.

Не забывай улучшать свой велосипед. Не надо молиться на новые и улучшенные компоненты. Их нужно пробовать в деле. Вот какие наиболее важные улучшения в велосипеде тебе нужно произвести.

- Седло. От езды на жесткой пластиковой наковальне удовольствия мало.
- Вынос и руль. Они должны соответствовать твоему телосложению и стилю езды.
- Покрышки. Выбери покрышки, соответствующие условиям твоей езды.

Все остальные части велосипеда не требуют замены до тех пор, пока не сломаются или не изнаются.

ХАРДТЕЙЛ ИЛИ ПОЛНАЯ ПОДВЕСКА?

В прежние времена такой вопрос не стоял — все велосипеды были жесткими. Когда первые амортизационные вилки только появились, то сразу же были взяты на вооружение любителями *фрирайда* и *даунхилла*, однако новички практически не использовали их ввиду дороговизны и сложности обслуживания. В наши дни почти у каждого маунтинбайка есть амортизационная вилка. То же самое произошло и с задней подвеской — поначалу в нее поверили лишь фанаты даунхилла.

По мере того как велосипеды становились лучше и легче, задняя подвеска делалась атрибутом и дорогих, и дешевых велосипедов, предназначенных как для скоростного спуска, так и для кросс-кантри.

Хардтейлы до сих пор считаются более легкими и недорогими велосипедами по сравнению с велосипедами с подвеской с тем же самым набором компонентов. Более легкие и приемистые, они ведут себя лучше как минимум в двух случаях: при езде по ровным трассам и при занятиях *дертом* и *байкеркроссом* на ровных поверхностях. Вот почему некоторые кросс-кантрийные гонщики почти всегда ездят на хардтейлах.

Почти во всех ситуациях езды по бездорожью *полная подвеска* позволяет ездить быстрее и увереннее на неровной трассе, сохраняя при этом контроль и удобство. Езда становится более приятной, несмотря на больший вес велосипеда и чуть большие потери энергии. Для большинства байкеров полная подвеска является наилучшим вариантом.

И хотя велосипеды с подвеской уже превратились в своего рода норму для езды по любой серьезной трассе, многие упертые райдеры еще сильнее проявляют свою приверженность жестким велосипедам, у которых нет подвески ни спереди,

ни сзади. Такие велосипеды очень легки, крайне эффективны (на ровной поверхности) и позволяют достичь более чистого ощущения трассы, так называемого потока, чем велосипеды с подвеской. Все идет отлично до тех пор, пока ты находишься в контакте с трассой. Как только ты его теряешь, жди наказания!

ПОДВЕСКА – ДОВОДЫ ЗА И ПРОТИВ

В чем преимущества подвески?

Подвеска маунтинбайков стала популярной по одной простой причине: она работает. Но что же она делает? (Подсказка: самый очевидный ответ – она дает возможность неаккуратно ездить без угрозы быть за это наказанным.)

- Она делает езду более мягкой.
- Она улучшает контроль.
- Она улучшает торможение.
- Она позволяет тебе безболезненно переживать столкновения с препятствиями.
- И конечно, она позволяет твоему велосипеду шикарно выглядеть.

Потенциальные недостатки подвески

На велосипеде, как и в жизни в целом, ничто не дается бесплатно. Конечно, подвеска – это круто, но во что она нам обходится?

- Вес.
- Сложность.
- Цена.
- Потеря энергии.
- Ухудшение результата (в определенных ситуациях).

Совершить ошибку достаточно просто. В девяноста девяти процентах из ста системы подвески на велосипедах настроены неправильно. Если тебе неохота разбираться с особенностями передней и задней подвески, купи себе толстый шерстяной свитер с оленями и продолжай ездить на жестких велосипедах по тропинкам в парке.

Итак, подвеска позволяет тебе выглядеть и вести себя значительно круче, при этом снижая риск облажаться. Теперь для тебя есть несколько вариантов дальнейшего развития событий...

ПОЙМИ, КАК УСТРОЕНА ТВОЯ ПОДВЕСКА

Хотя дизайнеры велосипедов постоянно работают над чем-то новым, в отношении подвесок применяются несколько основных идей, у каждой из которых есть свои плюсы и минусы.

FSR (линк Хорста)

Что это такое: четырехрычажная подвеска с шарниром на нижнем пере, между кареткой и осью заднего колеса. Таким образом, при срабатывании подвески можно избежать обратного удара по педалям от натяжения цепи.



Это говорит о многом: Лэнс Армстронг может позволить себе любой велосипед, однако участвует в чемпионате штата Колорадо на велосипеде Fuel 9.9 SSL с полной подвеской на базе FSR

Доводы за: не сильно качается, почти не бьет по педалям, почти не блокируется при торможении.

Доводы против: плавность хода подвески с линком Хорста (так называется FSR) приводит к раскачиванию подвески при педалировании. Для того чтобы езда не сопровождалась этим раскачиванием, требуются амортизаторы с платформенным демпфированием и регулировкой скорости отскока. Что касается самой схемы подвески, то ее изобрела компания Specialized, и она владеет соответствующим патентом на территории США, а все остальные производители, желающие использовать такой дизайн подвески, должны платить ей за это.

Пример: Specialized*.

Одношарнирная подвеска

Что это такое: самый простой дизайн.

Один большой шарнир, вращающийся вокруг одной точки, обычно монтируется на одной высоте с большой или средней звездой.

Доводы за: простота. Легкий вес. Стратегическое расположение шарнира позволяет придать велосипеду любые характеристики в соответствии с замыслом дизайнера.

* Также к этому типу относится Norco. Здесь и далее примечания даны научным редактором.

Доводы против: значительный педал-кик (тот самый обратный удар от натяжения цепи) и блокирование подвески при торможении, особенно в случаях, когда цепь расположена не на одной линии с шарниром.

Примеры: Orange, Mountain Cycles.

Псевдочетырехрычажная подвеска

Что это такое: дизайн рамы с множественными линками и шарнирами. Повторяет формы подвески FSR, с той разницей, что шарнир около оси заднего колеса расположен не на нижнем, а на верхнем пере. По сути это однорычажка с дополнительными линками и шарнирами.

Доводы за: легкость и приемистость. Масса вариаций для настройки и совместимости с амортизаторами*.

Доводы против: несмотря на дополнительные элементы, ведет себя почти так же, как велосипед с одним шарниром. Когда цепь не находится на одной линии с шарниром, у велосипеда могут проявляться педал-кик и блокировка подвески при торможении

Примеры: Trek, Kona.

Подвеска с виртуальной точкой вращения (VPP)

Что это такое: для этого дизайна характерны множественные линки для движения задней оси по траектории, напоминающей двугорбую полупараболу. Нижняя часть этой траектории — нейтральное положение, при котором цепь обычно тянет подвеску**.

Доводы за: так как цепь тянет подвеску к нейтральному положению и может удерживать ее там, велосипеды с VPP (даже модели для даунхилла) очень эффективны с точки зрения педалирования, особенно с платформенными амортизаторами.

Доводы против: возможен педал-кик (при неправильно подобранной длине цепи), реже — блокировка подвески при торможении.

Примеры: Santa Cruz, Intense.

DW LINK

Что это такое: этот дизайн не позволяет подвеске сжиматься в те моменты, когда райдер смещается назад при каждом нажатии на педаль***.

Доводы за: хороший накат.

Доводы против: практически нет, за исключением незначительного педал-кика, но очень мягкого.

Примеры: Ibis, Turner, Independent Fabrications.

* Еще один плюс псевдочетырехрычажной подвески — отсутствие патентных ограничений для разработчиков.

** VPP (Virtual Pivot Point — виртуальная ось вращения) — это модификация подвески FSR, где линки уменьшены и перенесены внутрь рамы, а задний верхний линк увеличен и по сути являет собой весь задний треугольник. То есть мы получили независимые друг от друга жесткие передний и задний треугольники, разделенные линками и амортизатором.

*** Фактически это то же самое, что и VPP, но расположение шарниров изменено, чтобы обойти проблемы с лицензированием подвески.

* Еще одна популярная вариация на тему VPP. Имеет другое расположение амортизатора, по остальным параметрам — примерно то же самое.

** В России больше распространена подвеска Giant.

Maestro (ранее — Mono Link)

Что это такое: каретка ездит по определенной траектории между передним и задним треугольниками. Задний амортизатор представляет собой структурный элемент заднего треугольника*.

Доводы за: эффективное педалирование, активная работа подвески.

Доводы против: незначительные педал-кик и блокировка подвески.

Примеры: Maverick, Spot Brand**.

Что же лучше?

Хотя у каждого из нас есть свои фавориты (у Ли — Specialized FSR, у Брайана — Ibis DW LINK), истина состоит в том, что хороши почти все современные велосипеды. Попробуй протестировать разные их типы в магазине. Выбери тот, который соответствует типу рельефа твоей местности и типу твоей езды. Купи лучшую модель из тех, которые можешь себе позволить (не обязательно новейшую). Попроси настроить подвеску под свои требования. И научись ее использовать при езде.

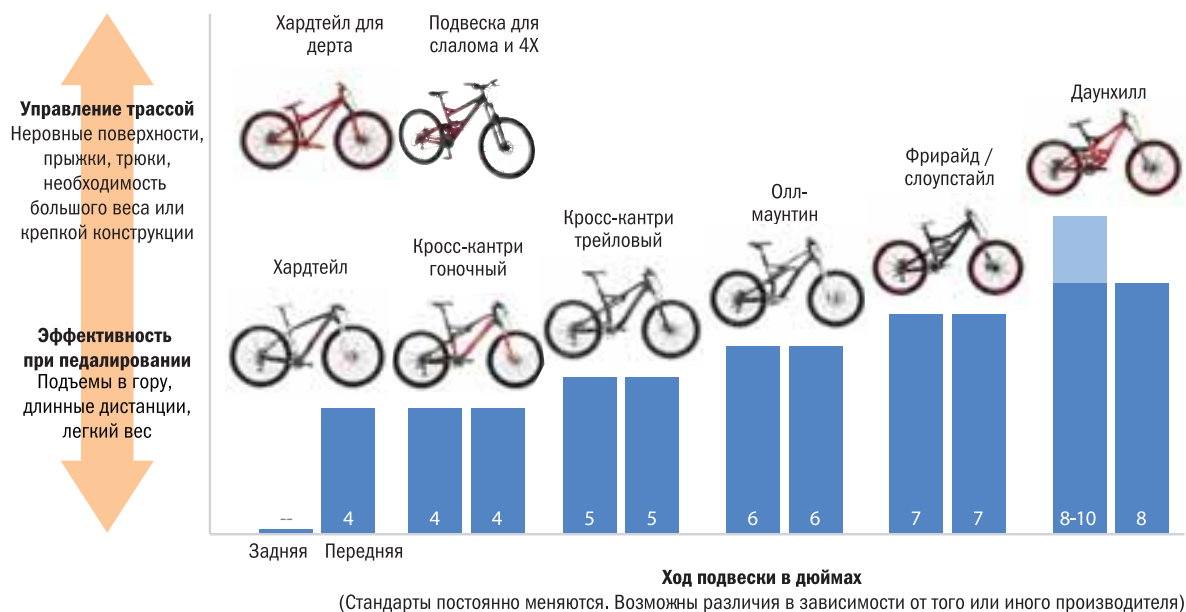
ВЫБЕРИ ПРАВИЛЬНЫЙ ВЕЛОСИПЕД, ПОДХОДЯЩИЙ ДЛЯ ТВОЕГО СТИЛЯ ЕЗДЫ

Количество типов велосипедов ничуть не меньше стилей езды на них. Если у тебя нет возможности коллекционировать велосипеды подобно тому, как некоторые счастливики коллекционируют пары обуви или клюшки для гольфа, то тебе придется выбрать велосипед, который в наибольшей степени подходит для твоего стиля езды.

У каждого производителя велосипедов свое собственное понимание того, на какие категории делятся маунтинбайки, однако существует некое условное общее деление.

Хардтейлы. К категории хардтейлов относятся различные типы велосипедов — как для новичков, так и для профессиональных райдеров. На протяжении многих лет совершенствовались их геометрия и внешний вид. Если ты склонен заниматься на трассах с ровным покрытием, хардтейл может стать для тебя лучшим выбором. Он подойдет и в случаях, когда ты обычно едешь по асфальтовым дорожкам и время от времени — по другим типам покрытий.

Гоночный байк для кросс-кантри. Хочешь мчаться по бездорожью как можно быстрее? Велосипеды для кросс-кантри с ходом подвески от 80 до 120 миллиметров, острым углом рулевой трубы, при езде на которых твой вес направлен вперед, отлично подходят для езды по умеренно ровным поверхностям, быстро и четко управляются и легко ускоряются, стоит лишь нажать на педали.



Трейловый байк для кросс-кантри. Отличный выбор для любителей поехать по различным типам трасс. Преодоление подъемов с их помощью происходит эффективно, легко и комфортно. Ход подвески составляет от 100 до 130 миллиметров; стандартом для кантри стали велосипеды с ходом 130 мм*. Если ты хочешь наслаждаться разными стилями езды, то это велосипед для тебя.

Олл-маунтинбайк. Если ты хочешь карабкаться в горы и только изредка едешь вниз по склонам, читай дальше внимательно. По сравнению с геометрией велосипедов для кантри более расслабленная геометрия и общая направленность к задней части олл-маунтинбайков обеспечивают повышенную стабильность при движении по крутым склонам и неровным поверхностям. Величина хода подвески обычно составляет около 130–150 мм. Олл-маунтинбайки могут пригодиться и для несложных трюков, а при езде по неровному естественному рельефу им нет равных. Они подходят также и для любителей даунхилла или фрирайдеров, желающих прокатиться по трассе в свое удовольствие.

Байк для фрирайда. Значительная величина хода и высокая прочность рамы и компонентов позволяют использовать эти велосипеды для исполнения изощренных трюков и посадки на плоскую поверхность. Заваленный угол рулевой колонки позволяет легко контролировать байк, а длинная колесная база делает его потрясающе устойчивым. Ход подвески для таких велосипедов начинается от 150 мм и выше. Многие велосипеды для фрирайда имеют сдвоенные передние звезды, что дает возможность заезжать в гору за счет педалирования, а не толкания.

* В России – 100 мм.

Байк для даунхилла. Велосипеды для скоростного спуска предназначены для очень быстрого движения вниз по неровным трассам, которые на трассы-то мало похожи, но остальное на них проделывать трудно. Рамы с величиной хода подвески свыше 180 мм способны отлично справиться со скоростью, однако из-за веса и массивности подходят для трюков куда меньше, чем велосипеды для фрирайда.

Хардтейлы для дерта. Низкая и крепкая рама из алюминия или стали, жесткая или короткоходная вилка, крепкий вынос и высокий узкий руль — таков байк для дерта. Это небольшой крепыш, ВМХ-переросток, предназначенный для ровных вылетов и приземлений. Отличный вариант велосипеда для городских жителей, особенно ограниченных в средствах.

Велосипеды с подвеской для слалома и 4X. Отличная геометрия, похожая на геометрию байка для дерта, величина хода подвески от 80 до 130 мм* и низко расположенная каретка помогают этим велосипедам проходить повороты как по рельсам. Они немного уступают хардтейлам с точки зрения эффективности педалирования, однако обладают большей силой сцепления с трассой и безошибочности реакции на действия райдера.

* В России — до 110 мм.



Кросс-кантри, байк для дерта, байк для даунхилла... хороши все типы велосипедов, однако лучше всего мы могли бы рассказать о велосипедах со средней величиной хода, позволяющих тебе как успешно преодолевать подъем, так и катиться с горы во весь опор. Например, Брайан дает жару на одном из своих Ibis Mojo

Не уверен, какой велосипед выбрать?

Обычный дорожный или олл-маунтинбайк с ходом подвески 100–150 мм позволит тебе преодолевать большинство подъемов, и ты сможешь использовать его на большинстве поверхностей. Эти велосипеды обладают высокой адаптационной способностью под любой рельеф. Если ты хочешь добиться максимально качественной езды, используй длинный вынос и легкие покрышки. Если любишь скоростные спуски, выбери велосипед с коротким выносом и более мясистыми покрышками. Если предпочитаешь ездить по ровным участкам и время от времени забираться в гору, а не мчаться вниз по склонам, то купи велосипед для