

MARCO DI MARZIO

LA GUIDA DEL CICLISTA PRINCIPIANTE



 **BICIDACORSA**

La Guida del Ciclista Principiante

autore: Marco Di Marzio

dicembre 2018, prima edizione

© Copyright 2018 marcodimarzio.com - Tutti i diritti riservati

È vietata qualsiasi ristampa o uso non autorizzato di questo materiale. Nessuna parte di questo ebook può essere riprodotta o trasmessa in qualsiasi forma o con qualsiasi mezzo, elettronico o meccanico, comprese fotocopie, registrazioni, o con qualsiasi sistema di memorizzazione e recupero senza espressa autorizzazione scritta da parte dell'autore. Le informazioni fornite da questo ebook sono di natura generale e a scopo puramente divulgativo e indicativo e non possono sostituire in alcun modo i consigli di preparatori atletici e nutrizionisti abilitati ai quali consigliamo di far riferimento per approfondire i temi di interesse. L'autore non si assume alcuna responsabilità per su eventuali danni a persone o cose durante lo svolgimento dei consigli pubblicati nell'ebook.

eBook

La Guida del Ciclista Principiante

di Marco Di Marzio

Sommario

Capitolo 1

**12 errori che un principiante
non deve commettere mai**

Capitolo 2

Come scegliere la bici da corsa

Capitolo 3

**Regolazioni di base per un corretto
posizionamento in sella**

Capitolo 4

**Come migliorare l'efficienza
e la tecnica di pedalata**

Capitolo 5

Come scegliere il rapporto giusto mentre pedali

Capitolo 6

Come affrontare le prime salite

Capitolo 7

Piccola manutenzione della bici da corsa

Capitolo 8

**Le regole per una corretta alimentazione
e per controllare il peso corporeo**

Capitolo 1

12 errori che un principiante non deve commettere mai

Il ciclismo è uno sport per tutti. Ognuno di noi, nell'arco della sua vita, è salito almeno una volta su una bicicletta, magari anche solo da bambino. Ma a un certo punto è scattata una molla: “voglio anch'io una bici da corsa!” Chi tirato dentro da un amico, chi dalla voglia di fare sport all'aria aperta, chi per misurarsi con se stesso... insomma, le motivazioni per cominciare a praticare questo sport meraviglioso sono davvero tante e ognuno di noi ha avuto la sua.

Ma andare in bicicletta è una cosa, fare ciclismo è un'altra. Se hai deciso di acquistare questo ebook è perché anche tu, come tanti ciclisti alle prime armi, hai bisogno di averti a portata di mano una serie di consigli, per essere guidato nei primi approcci alle tue uscite, per mantenere in buono stato la tua amata bici da corsa e per non commettere errori banali.

E allora comincio subito indicandoti quali sono i 12 errori più comuni che non devi mai commettere. Nel proseguo dell'ebook scoprirai poi come dovrai comportarti sia per fare manutenzione alla tua specialissima, sia per pedalare nel modo più efficace, sia per affrontare le tue prime sfide e infine come alimentarti correttamente.

Ecco dunque quali sono i 12 errori più comuni da non commettere mai.

1. Acquistare una bici non adatta a te

Acquistare una bici da corsa della giusta taglia è essenziale per poter pedalare confortevolmente, soprattutto per uscite molto lunghe, e per evitare di disperdere potenza inutilmente.

L'errore più comune in questi casi è quello di recarsi da un rivenditore poco preparato, non in grado quindi di consigliarti la bici giusta in relazione alle tue misure antropometriche, ma di assecondarti invece sulla marca da te preferita oppure portarti verso l'acquisto di un

modello che deve necessariamente eliminare dal proprio punto di vendita.

Dal rivenditore devi dunque arrivare preparato. Per acquistare una bici con le misure corrette sono fondamentali due elementi: l'altezza della sella e la lunghezza del tubo orizzontale. Per l'altezza della sella puoi regolarla quando vuoi e quindi non è un dato fondamentale che ti serve in fase di acquisto. Per definire la corretta altezza puoi fare riferimento al capitolo specifico di questo ebook.

Per la lunghezza del tubo orizzontale, invece, se è eccessiva, l'allungamento esasperato della schiena ti potrebbe causare dolore; se troppo corta le ginocchia saranno troppo vicine alle braccia e la tua pedalata non sarà perfetta e armonica.

Dunque non acquistare mai una bici prima di aver definito quali sono le tue misure antropometriche. Ci sono ormai tanti rivenditori presso i quali è possibile fare una misurazione in negozio e attraverso software di calcolo permettono di arrivare a una misura del telaio quasi su misura per te.

Perché dico quasi? Perché i telai escono dalle case costruttrici con misure pre definite: il più delle volte sono le classiche misure XS, S, M, L, XL.

Dunque, qualsiasi misure tu abbia, dovrai comunque avvicinarti il più possibile alle misure standard dei telai in commercio.

Se invece vorrai fare un acquisto più preciso e oculato, allora ti consiglio di acquistare una bicicletta non necessariamente di marca nota, ma di rivolgerti ai tanti artigiani presenti su tutto il territorio nazionale, in grado di realizzare il tuo telaio perfettamente su misura per te.

Un ulteriore passo verso la perfezione potrai inoltre farlo rivolgendoti prima dell'acquisto a un Laboratorio di Posizionamento in Sella, che

valuterà attraverso specifici muletti e software di analisi delle pedalate quale sarà la dimensione ideale del tuo telaio, ma anche della lunghezza delle pedivelle, della larghezza del manubrio e dell'altezza della sella.

2. Acquistare una bici con rapporti troppo duri

L'errore più comune della maggior parte dei cicloamatori alle prime armi è quello di voler montare i rapporti più duri per la voglia forsennata di voler viaggiare a velocità da professionisti.

Il ciclismo è uno sport durissimo e ti accorgerai presto che per arrivare a buoni livelli dovrai fare fatiche che ora non immagini minimamente. Ma per avvicinarti passo passo a quel livello dovrai farlo gradualmente.

Negli ultimi anni hanno avuto grande popolarità le guarniture "compatte", con corone più piccole rispetto alle classiche guarniture con corone da 53 e 39 denti. A meno che tu non abbia intenzione di correre subito il Giro d'Italia, e non credo sia così, ti consiglio di prevedere per la tua bici una guarnitura compatta, con corone a 50 e 34 denti, che ti sarà utile per fare esperienze positive anche e soprattutto quando affronterai le tue prime salite.

Importante anche la scelta del pacco pignoni più adatto a te. Anche qui vale lo stesso discorso: un pacco pignoni con una gamma da 11 a 23 denti è utile per chi corre già velocità da professionisti e comunque per chi pedala da anni essenzialmente in pianura.

Il consiglio invece per chi come te è alle prime armi, è quello di far montare un pacco pignoni in cui il più grande ha 28, 30 o addirittura 32 denti. E vedrai che quando le salite cominceranno a diventare molto ripide, ti sarà particolarmente utile.

3. Avere un'altezza sella non corretta

L'errore più comune del cicloamatore alle prime armi è quello di non prestare la giusta attenzione alla corretta altezza della sella. Se la tua sella è troppo bassa, sarai scomodo e la tua pedalata sarà meno efficiente. Se è troppo alta, sarai a rischio di tendiniti e lesioni alle articolazioni.

Esistono diversi modi per determinare l'altezza della sella, ma la regola più utile è che il ginocchio dovrebbe essere leggermente piegato nella fase in fondo della pedalata. Ti rimando comunque al capitolo 3 di questo ebook per avere una guida dettagliata su questo argomento.

4. Non eseguire periodicamente la manutenzione

Sembra una cosa banale, ma troppo spesso si vedono in giro biciclette tenute malissimo o peggio ancora non lavate dopo uscite con pioggia e fango.

Non devi essere un professionista, ma la manutenzione ordinaria della tua bicicletta non solo ti farà risparmiare tempo e costi di officina, ma anche di prolungare la vita della bici e di tutti i suoi componenti.

Al capitolo 7 ti spiegherò quali sono i piccoli accorgimenti di manutenzione ordinaria che potrai effettuare in prima persona e quali invece quelli che dovrà eseguire il tuo meccanico di fiducia.

5. Dimenticare il kit di riparazione

Le forature sono, purtroppo, parte integrante del ciclismo, il che significa che a un certo punto della tua carriera ciclistica ti ritroverai in mezzo a una strada con una ruota bucata.

Molti cicloamatori alle prime armi non pensano che ciò possa avvenire e quindi si ritrovano senza il kit di riparazione che gli avrebbe permesso in pochi minuti di sostituire la camera d'aria bucata e di ritornare tranquillamente a casa o di proseguire l'allenamento.

Nel capitolo 7 ti spiegherò quali sono gli strumenti che devono comporre il tuo kit di emergenza (che porterai sotto il sellino della tua bicicletta) e che ti permetterà di cambiare la camera d'aria bucata. Quindi non lasciarlo mai a casa anche quando prevedi allenamenti brevi.

6. Indossare i vestiti sbagliati

Non devi vestirti come un membro del Team Sky per andare in bicicletta, ma nemmeno con i vestiti sbagliati.

La classica t-shirt in cotone è perfetta se fuori c'è parecchio calore in un giorno d'estate, ma è una pessima idea se la temperatura è fredda. Sempre quando fa freddo, ancor peggiore è la scelta di indossare una t-shirt sotto a un giacchino impermeabile: il giacchino non fa traspirare, la maglietta in cotone si inzuppa di sudore e tu torni a casa infreddolito con il rischio di influenzarti. Privilegia quindi i materiali tecnici traspiranti.

La biancheria intima con i pantaloncini da ciclismo non va assolutamente usata: il guscio in Lycra dei pantaloncini si appoggia alla tua pelle per proteggerti dallo sfregamento. La biancheria intima di qualsiasi tipo interferisce con questo, creando sfregamenti che alla lunga possono causare piaghe e lacerazioni.

7. Fare troppi chilometri senza allenamento

Il danno peggiore che un ciclomane alle prime armi può commettere è quello di programmare allenamenti troppo intensi con distanze eccessivamente elevate senza avere una preparazione adeguata.

I rischi di un eccessivo chilometraggio nei primi mesi di attività fisica o di carichi pesanti di lavoro al di sopra della soglia aerobica sono diversi: può insorgere una sindrome da sovrallenamento o nella migliore delle ipotesi una rigetto alla sola idea di uscire in bicicletta, con conseguente abbandono dello sport.

Approcciare gli allenamenti in bici in modo lento e graduale è la miglior ricetta per permettere al tuo corpo di avere il giusto tempo per adeguarsi passo passo ai nuovi carichi di lavoro.

Se vuoi saperne di più sulla modalità corretta per allenarti in bici, su come evitare il sovrallenamento e sulle modalità di miglioramento delle performance, ho predisposto l'ebook **COME ALLENARSI IN BICI** - [clicca qui per vedere i suoi contenuti](#).

8. Non rispettare i tempi di recupero tra un allenamento e l'altro

Molti ciclomane che approcciano questo sport per la prima volta non hanno un'idea precisa di che cosa siano i tempi di recupero. Pensano erroneamente che essendo uno sport salutare è corretto anche praticarlo tutti i giorni.

Per carità, è una pratica possibile se i tuoi allenamenti sono molto blandi. Ma se intendi cominciare ad allenarti con metodo e intensità, comincerai presto a dover stimolare il tuo organismo con allenamenti

mirati. Questi allenamenti determinano uno stress per il tuo organismo, che si traduce in una perdita del suo equilibrio. A questo stress l'organismo tende a difendersi e, per ristabilire il suo equilibrio, mette in atto una serie di processi rigenerativi, adattandosi e inducendo un cambiamento, ovvero un miglioramento delle performance.

Questa reazione dell'organismo viene definita col termine di supercompensazione, un processo di adattamento attuato dall'organismo in seguito a un determinato stimolo proveniente da un allenamento specifico. Per permettere la supercompensazione è necessario rispettare adeguati tempi di recupero.

Un approfondimento sul processo di supercompensazione puoi trovarlo nell'ebook **COME ALLENARSI IN BICI** - [clicca qui per vedere i suoi contenuti](#).

9. Essere ossessionato dai dati

Ormai siamo nell'era digitale e grazie a questo oggi è possibile addirittura confrontare tracciati di percorsi tra cicloamatori acquisiti grazie alla tecnologia GPS e condivisi online a disposizione di tutti. Come giochino è bello e simpatico, ma non serve a nulla. Ricorda sempre che ognuno di noi è diverso da qualsiasi altro ciclista e che a parità di età, di tipologia di allenamento, di condizioni di allenamento e di alimentazione, la risposta di ognuno di noi sarà sempre diversa da tutti gli altri.

I dati sono importanti per migliorare le tue performance in bicicletta. Ma credo che quando si comincia a praticare questo sport sia sufficiente avere a disposizione solo alcuni di essi, tra cui la frequenza cardiaca, la cadenza di pedalata, la velocità e i chilometri percorsi.

Col passare del tempo e con il miglioramento delle tue performance potrai sicuramente introdurre l'analisi di più dati, magari introducendo la misurazione della potenza espressa sui pedali.

Ma non essere ossessionato dai dati e dell'analisi degli stessi. La cosa importante è allenarsi con metodo, rispettare i tempi di recupero e alimentarsi in modo corretto. Tutto il resto, in questa fase, è solo perdita di tempo.

10. Effettuare sforzi eccessivi in salite troppo dure

Qual è il sogno di tutti i cicloamatori quando prendono in mano per la prima volta la loro nuova bicicletta? Sicuramente quello di riuscire a scollinare in una delle salite più dure del Giro d'Italia, quelle per intenderci che presentano "muri" con almeno il 20% di pendenza.

Calma ragazzi... c'è tempo e ce n'è per tutti! Sì, perché la salita è una delle pratiche ciclistiche più difficili. E a meno che tu non abbia l'ematocrito e il peso corporeo che aveva Marco Pantani, ti consiglio vivamente di procedere per gradi.

È un classico errore che commettono tutti i principianti: la strada sale e la attacchi con gusto, giri la seconda curva e si verificano due condizioni:

- A. c'è molta più salita di quanto ti aspettassi
- B. le tue gambe e i tuoi polmoni stanno già urlando

In altre parole, ti sei lasciato affascinare dalla sfida, ma, non avendo ancora i mezzi per poter affrontare quella salita, hai esaurito le tue riserve, sei in debito di ossigeno e il tuo corpo dice "Basta!". Se sei fortunato, avrai un pignone abbastanza grande da permetterti di recuperare. In caso contrario, metterai giù il piede, girerai la bici e tornerai in pianura. O a casa.

Ma come fare per affrontare le prime salite col metodo giusto? Niente paura, in questo ebook, al capitolo 6, ti spiego come fare.

11. Non rispettare le regole di uscita in gruppo

Uscire con il gruppo e fare anche solo una sgambatina non è una pratica così semplice come può sembrare. La strada è particolarmente pericolosa. Sono tanti ogni anno gli amici cicloamatori che muoiono sulle strade, investiti da auto o furgoni. E la prima causa di questi incidenti è dovuta a gruppi di cicloamatori che occupano gran parte della carreggiata. O ad automobilisti un po' "distratti", diciamo così...

Escludendo gli automobilisti più beceri, quelli per intenderci che odiano i ciclisti e che, cronaca degli ultimi anni alla mano, causano spesso incidenti dolosi per odio nei confronti della nostra categoria, ci sono oggettivamente condizioni in cui gli incidenti sono o possono essere causati dalla nostra negligenza, soprattutto quando ci muoviamo in gruppo.

La prima regola è quella di viaggiare in fila indiana. Se ci mettiamo in coppia e creiamo un serpentone di 20 ciclisti (ne ho visti in giro anche di qualche centinaio), difficilmente un'auto può superare un tale gruppo.

Al di là di questa semplice e banale regola (ma ti assicuro che non tutti la rispettiamo) bisogna poi saper pedalare in gruppo seguendo qualche semplice regola:

- Per prima cosa devi imparare a pedalare per conto tuo, mantenendo la giusta cadenza di pedalata e la velocità del gruppo. Molti principianti usano una cadenza troppo bassa o un rapporto troppo alto che ad ogni colpo di pedale fa balzare troppo in avanti la bici. Questi sbalzi, oltre che fastidiosi in quanto determinano una pedalata a strappi con

continue frenate, mettono a repentaglio la sicurezza di chi ti segue. Ricordati che se un ciclista che ti segue tocca la tua ruota posteriore con la sua anteriore, è molto probabile che tu rimanga in piedi, ma è praticamente certo che lui cada a terra.

- Il consiglio è quello di pedalare almeno a 90 giri al minuto (RPM - rivoluzioni per minuto). Mantenere alta la tua cadenza ti permetterà anche di regolare le variazioni di velocità in piccoli incrementi, piuttosto che frenare o accelerare eccessivamente. Per mantenere costante il numero di giri, cambiare frequentemente i rapporti per adattarsi alle condizioni del terreno e del vento.
- Il lavoro in gruppo si svolge alternandosi in testa allo stesso. Quando sei davanti e hai effettuato il tuo lavoro, è il momento di metterti in coda. Quando decidi di lasciare la testa del gruppo e spostarti a sinistra per farti superare da tutti, devi stare attento alle auto che passano: controlla quindi, spostando la testa verso sinistra, se la porzione di strada che stai per occupare è libera e se le macchine che seguono non stanno arrivando a grande velocità. Quando esci dalla testa del gruppo, rilassati e fatti superare da tutti i ciclisti. Una volta arrivato in prossimità dell'ultimo ciclista, ricomincia a pedalare alla velocità del gruppo e accodati.
- Guarda sempre avanti. Non importa dove ti trovi nel gruppo, è essenziale che guardi il manto stradale di fronte al gruppo. Il ciclista in testa al gruppo dovrebbe indicare gli oggetti pericolosi o gli ostacoli e così devono fare tutti gli altri a seguire: buche, sassi, animali o persone sul ciglio della strada, ecc. Questa è una regola di grande responsabilità che deve essere rispettata sempre. Se non segnali una buca e il tuo amico che segue ci finisce dentro rovinando a terra, purtroppo è colpa tua.
- Le uscite in gruppo hanno un proprio protocollo e galateo per un motivo semplice: è facile causare una caduta. Se è la prima volta che vai un nuovo gruppo, stai in coda, osserva ed eventualmente chiedi aiuto e consiglio a chi è più esperto.

12. Non mangiare e bere a sufficienza

Non pensare che un'uscita di un'ora sia sempre così semplice. Non sarà necessario portarti da mangiare, ma sarà sempre indispensabile avere con te dell'acqua e, se fa molto caldo, dei sali minerali.

Nel caso in cui l'uscita superi le due ore è invece opportuno portarsi dietro uno spuntino, possibilmente glucidico, da consumarsi dopo almeno 45/60 minuti dall'inizio. Non dimenticare di bere ogni 15/20 minuti. Ma attenzione a non mangiare troppo.

Capitolo 2

Come scegliere la bici da corsa

Con un budget tra i 900 e i 1200 euro si può acquistare un'ottima bici da corsa in alluminio, con forcella in carbonio e un gruppo (cambio, comandi, guarnitura, freni, per intenderci) funzionale e affidabile. Se posso darti un consiglio, un buon usato a mio avviso è la scelta ottimale. In questo caso si possono trovare bici in alluminio tra i 400 e i 650 euro, oppure telai in carbonio con una componentistica di medio livello tra gli 800 e i 1200 euro.

Le tipologie di telai

La scelta di una bici da corsa deve privilegiare prima di tutto il tipo di telaio (geometria e materiale) e successivamente i componenti da montare.

Ci sono tre geometrie di telai da considerare quando si acquista la prima bici: tradizionale, semi-compatto e compatto.

Telaio tradizionale

I telai tradizionali sono caratterizzati da un tubo orizzontale che corre parallelo al suolo.

Telaio compatto

I telai compatti hanno un aspetto diverso rispetto ai telai tradizionali in quanto il tubo orizzontale si abbassa man mano si avvicina all'innesto con il tubo verticale. Il risultato è un reggisella più lungo.

Questi telai presentano quindi un triangolo più piccolo rispetto a quello tradizionale, con una maggior rigidità e reattività.

Telaio semi-compatto

La geometria semi-compatta è simile a una compatta, con la sola differenza che l'angolo inclinato del tubo superiore non è così grande.

La corretta dimensione della tua bici da corsa

La dimensione della bici è fondamentale. Una bici da corsa economica che ti calza come un guanto è più performante di una super bike da 10mila euro con misure errate. Come ti ho già accennato nel primo capitolo, prima di acquistare la tua prima bici da corsa è fondamentale conoscere le tue misure antropometriche per scegliere la misura della bicicletta più adatta a te.

Una volta scelto il telaio delle dimensioni giuste, è necessario che la sella e l'altezza del manubrio siano corretti. In prima battuta sarà utile farti predisporre queste regolazioni dal tuo negoziante, soprattutto per l'altezza del manubrio, operazione non così semplice da fare nel tuo box di casa.

Il migliore negoziante ti permetterà di mettere a punto le dimensioni del tuo telaio scegliendo correttamente le misure della distanza dal manubrio e dell'angolo del manubrio e creando una bicicletta che si adatta perfettamente a tutti i punti di contatto principali: sella, manubrio e pedali.

La considerazione più importante da fare quando decidi quale telaio utilizzare e di quale materiale è l'effettiva lunghezza del tubo orizzontale per i telai tradizionali o la distanza dal tubo sterzo al reggisella se il tubo orizzontale è inclinato.

Se la misura del tubo orizzontale che andrai a scegliere è molto lunga, avrai una posizione di guida più piatta e aerodinamica, simile a una posizione di gara, che potrebbe essere scomoda però su percorsi lunghi. Dato che sei alle prime armi, ti sconsiglio di scegliere questa posizione di guida.

I materiali del telaio

Per la scelta del materiale che comporrà il tuo telaio sarai di fronte a due possibilità che ritengo siano attualmente le migliori sul mercato: telaio in alluminio o telaio in fibra di carbonio.

La maggior parte dei telai in alluminio è in grado di restituire al ciclista una guida fluida. Sono generalmente meno costosi rispetto alla fibra di carbonio. La maggior parte delle bici da strada con telaio in alluminio è dotata di una forcella anteriore composita (in fibra di carbonio) per assorbire le vibrazioni della strada e migliorare la qualità della guida.

Un telaio in fibra di carbonio offre generalmente una guida più confortevole, che assorbe maggiormente le vibrazioni rispetto a un telaio in alluminio. Sono più costosi delle biciclette con telaio in alluminio a causa del loro processo di produzione.

Consiglio per l'acquisto: se stai cercando un telaio leggero e forte, allora un telaio in fibra di carbonio farà il caso tuo. Se tendi a correre per divertimento e fitness senza le aspirazioni di essere il più veloce, allora un telaio in alluminio sarà più che sufficiente.

I componenti di una bici da corsa

I principali componenti di una bici da corsa sono:

- Trasmissione (guarnitura, cassetta posteriore, catena, deragliatori, leve freno, leve del cambio)
- Ruote (cerchi, mozzi, raggi)
- Freni, manubrio, sella e reggisella, pedali

La Guarnitura

La guarnitura è il componente della bici che permette di trasmettere la potenza espressa sui pedali alla ruota posteriore attraverso la catena.

Una bici da strada può avere una guarnitura tripla, doppia o compatta. La differenza tra le 3 tipologie si riferisce al numero e alla dimensione delle corone.

- Una guarnitura tripla ha 3 corone; è spesso abbinata a una cassetta a 9 velocità sulla ruota posteriore per un totale di 27 rapporti. Questa configurazione è più comune sulle biciclette da strada entry-level e offre una vasta gamma di rapporti per i ciclisti principianti, soprattutto nelle salite più impegnative.
- Le guarniture doppie e compatte hanno entrambe 2 corone in avanti e sono accoppiate con una cassetta a 10 velocità sul retro per un totale di 20 rapporti. Una guarnitura compatta ha corone più piccole con un numero di denti inferiore.

Un numero inferiore di denti sulle corone rappresenta un rapporto più facile da spingere. Solitamente il numero di denti per le guarniture doppie presenti sul mercato è il seguente:

- Guarnitura Standard: 53-39
- Guarnitura Semi-compatta: 52-36
- Guarnitura Compatta: 50-34

Il Pacco Pignoni (cassetta posteriore)

Anche la gamma di denti sul pacco pignoni (cassetta) influenza la velocità di una bicicletta. La marcia più alta (il più piccolo) avrà 11 o 12 denti. La marcia più bassa (il più grande) può variare da 23 a 28 denti, a volte anche fino a 32 denti.

I tre principali produttori di gruppi (Shimano, SRAM e Campagnolo) offrono ciascuno una vasta gamma di cassette, con rapporti variabili. Ad esempio, una cassetta Shimano Ultegra è disponibile nelle configurazioni 11-23, 11-25, 12-25, 11-28 e 11-32.

Se intendi cambiare il tuo pacco pignoni, devi sapere che lo stesso deve essere compatibile con il gruppo scelto. In altre parole deve essere della stessa casa costruttrice. Un pacco pignoni della Shimano deve essere abbinato a un gruppo (deragliatore, guarnitura, catena, leve freni, freni, ecc.) dello stesso modello della casa costruttrice Shimano.

Diamo un'occhiata più da vicino a due cassette: la 11-23 e la 11-32. La prima sarà idealmente adatta a corse in piano. La seconda invece consentirà rapporti più ampi (in virtù dei pignoni più grandi) ed è più adatta ai ciclisti che amano pedalare in montagna.

La maggior parte delle bici da corsa viene equipaggiata con una cassetta 11-28, in quanto offre un buon compromesso di pignoni sia per le pedalate in piano sia per quelle in salita.

Le Ruote

Le scelte delle ruote è importante per tre motivi di base:

- Possono determinare un aumento considerevole del peso complessivo della bici
- Possono determinare la velocità e lo slancio di una bici
- Contribuiscono all'aerodinamica e alla maneggevolezza delle bici, soprattutto in condizioni di vento

A meno che tu non scelga di farti realizzare un telaio su misura e di abbinare le ruote che desideri, è difficile acquistare una bici completa chiedendo una coppia di ruote diversa da quelle già montate.

Potrai tuttavia scegliere di passare a un set di ruote di migliore qualità dopo aver fatto la tua esperienza sui pedali. Il bello della bici da corsa è che potrai personalizzarla nel tempo come meglio vorrai, mantenendo il tuo telaio.

Così come per tutti i componenti delle bici da corsa, più le ruote sono costose più sono state realizzate con componenti che ne riducono il peso. Pertanto se vorrai acquistare una bicicletta leggera, dovrai mettere in conto di spendere qualche soldino in più.

Personalmente ti consiglio di cominciare con un modello di base, fare chilometri ed esperienza, e quando sarai a un buon livello allora potrai sbizzarrirti con ruote, telai e componenti dell'ultima generazione.

I Pedali

Se vuoi pedalare in modo efficiente dovrai essere un tutt'uno con la tua bici. Quindi dovrai scegliere scarpe da ciclismo adatte ai pedali a sgancio rapido. I pedali sono disponibili in una serie di marchi famosi (tra cui Shimano e Look) e una gamma di modelli per ciascun marchio. Il prezzo più alto indica che il prodotto è stato realizzato con cuscinetti di migliore qualità, minore attrito e minor peso.

Freni a pattino o freni a disco?

Con l'arrivo dei freni a disco anche per le bici da corsa, la domanda che molti cicloamatori si pongono è: acquistare oggi una bici con freno tradizionale (a pattino) oggi ha ancora senso? Avrà ancora valore tra qualche anno? Senza entrare nell'aspetto tecnico della differenza tra i due sistemi frenanti, ciò che ti consiglio anche in questo caso è di stare sul tradizionale. Per cominciare non strafare con l'innovazione dei componenti: un buon sistema frenante tradizionale a pattino sarà più che sufficiente per fare esperienza.

La Sella

La sella è probabilmente il componente più importante della bici. È necessario porre grande attenzione nella scelta della sella, in quanto rappresenta il punto di contatto principale con la bicicletta e per alcuni di noi anche piccole variazioni tra diversi modelli possono far diventare una sella da accessorio confortevole durante le lunghe pedalate a strumento di tortura.

La scelta della sella per bici da corsa non è soltanto una questione di comodità. Per molti cicloamatori è anche un fatto di peso e di estetica. Attento però al prezzo. Non hai necessariamente bisogno di una sella high tech per sentirti a tuo agio o per andare più forte: il Tour de France è stato vinto con selle da 30 euro!

Le selle antiprostata possono prevenire alcuni gravi effetti collaterali del ciclismo. Se soffri già di problemi alla prostata, passare a una sella progettata per alleviare la pressione nelle aree sensibili può consentire di tornare alla guida senza accusare dolore. I nuovi design di selle richiedono alcune nuove abitudini di guida e regolazioni leggermente diverse rispetto alle selle tradizionali.

La posizione della prostata pone questa ghiandola sensibile proprio sul punto di contatto di una sella tradizionale. Qualcuno afferma che la pressione sulla ghiandola potrebbe causare livelli insolitamente alti di antigene prostatico specifico o PSA nel sangue e, come ben saprai, livelli elevati di PSA a volte segnalano la presenza di cancro alla prostata. Con questo non si vuole affermare che i problemi di una sella non adatta possano causare il cancro alla prostata, ma potrebbero aggravare un'infezione prostatica già presente per altri motivi.

Ad oggi non c'è corrispondenza sul fatto che la diminuzione del flusso sanguigno o intorpidimento dovuti alla pressione sulla sella può causare disfunzione erettile negli uomini o intorpidimento genitale

nelle donne. Persino i sostenitori delle selle antiprostata concordano sul fatto che esiste sempre un'alternativa che funziona benissimo: alzarsi sui pedali e pedalare in fuori sella per ridurre la pressione e far circolare nuovamente il sangue.

Il consiglio che si dà in questi casi è quello di provare sia la sella tradizionale sia la sella antiprostata e verificare quale sia quella più adatta a te. Parlando invece di selle dalla forma tradizionale, la parte importante nella scelta della sella giusta è trovare una forma adatta al tuo corpo e al tuo stile di guida. In generale, più la posizione di guida si allunga e più stretta deve essere la sella. Più invece la posizione è eretta e più la sella deve essere di forma larga.

Capitolo 3

Regolazioni di base per un corretto posizionamento in sella

Non mandarmi al diavolo se ti dico che gli esseri umani non sono stati “progettati” per andare in bicicletta, bensì per avere i piedi a terra. L'uomo ha poi inventato la bicicletta e, al di là dei primi modelli improbabili dell'ottocento, oggi la tecnologia ha fatto passi enormi per permettere a tutti il massimo comfort e uno stile di guida adeguati alle caratteristiche antropometriche di ognuno.

Il ciclismo però cambia completamente la distribuzione del peso attraverso i muscoli e la colonna vertebrale, ma anche la schiena e il collo si piegano in una posizione innaturale. La condizione essenziale dunque per poter pedalare col massimo comfort è quella di avere una bicicletta su misura.

Ci sono allora due possibilità di scelta quando si decide di acquistare una bici da corsa:

- prendere le proprie misure presso un rivenditore specializzato e identificare la taglia della bici più adatta a te
- recarsi presso un laboratorio specializzato in posizionamento in sella e farsi realizzare una bici da un artigiano o da qualche produttore che offra questo servizio con le misure prese in laboratorio.

Assunto pertanto che tu abbia una bicicletta realizzata sulla base delle tue misure antropometriche, soltanto la strada ti dirà se riuscirai a pedalare per svariati chilometri con la sensazione di poter esprimere il massimo della potenza sui pedali e, soprattutto, senza soffrire durante gli allenamenti di dolori e indolenzimenti vari.

Fare tanti chilometri su strada infatti può restituire a volte alcuni feedback sconfortanti: dolore alla schiena, dolore al collo, dolore al ginocchio, ecc... I motivi potrebbero essere di due tipi:

- una tecnica di pedalata non corretta
- alcune regolazioni di base da sistemare

Per migliorare la tua tecnica di pedalata e ottenere più efficienza di spinta, ti rimando al capitolo 4.

Per quanto riguarda invece il tema delle regolazioni di base, oggetto di questo capitolo, sono tre i componenti della tua bici sui quali è possibile agire:

- l'altezza del manubrio
- l'altezza della sella
- la posizione delle tacchette

La regolazione dell'altezza del manubrio

L'impostazione corretta dell'altezza del manubrio a volte è spesso trascurata, ma è un passo fondamentale per creare una posizione in sella perfetta, sia che tu voglia ricercare una posizione aerodinamica per fare gare (più bassa), sia che tu ami invece le lunghe distanze in condizioni di maggior comfort (più alta).

Un'altezza non corretta del manubrio può causare indolenzimenti alle mani, alle braccia, al collo e alla parte lombare della schiena.

A meno che tu non sia un meccanico specializzato in lavori fai-da-te, ti consiglio di rivolgerti al tuo rivenditore di fiducia per la regolazione dell'altezza del manubrio. L'operazione infatti non è così semplice come potrebbe sembrare. Inoltre, ogni volta che metti mano a una parte meccanica della tua bici da corsa rischi di mettere a repentaglio la tua sicurezza. E in caso di incidente, dovuto a rotture di parti strette eccessivamente o a cedimenti meccanici, non puoi rivalerti né sulla casa costruttrice né sul tuo meccanico di fiducia.

La regolazione dell'altezza della sella

Il dolore al ginocchio è il primo segnale che potrebbe significare un'altezza della sella non corretta. Solitamente, una sella troppo bassa

provoca dolore nella parte anteriore del ginocchio, mentre una sella troppo alta crea dolore dietro il ginocchio o nei muscoli posteriori della coscia. Un ciclista la cui sella è troppo alta di solito oscilla mentre pedala e questo movimento eccessivo e innaturale può anche causare dolori.

A differenza del manubrio, l'altezza della sella è facilmente regolabile e pertanto puoi occupartene direttamente nel tuo box di casa. Meno semplice forse è trovare il suo giusto assetto: un errore nella regolazione potrebbe causare ogni sorta di disagio o addirittura di infortuni. La distanza tra il movimento centrale e la parte superiore della sella influisce sul comfort, sulla potenza e sulle prestazioni generali.

Guida dettagliata per impostare l'altezza della sella

Per permettere la corretta regolazione della sella ho predisposto per te una serie di operazioni da svolgere su un semplice rullo di allenamento indoor. Ecco passo passo cosa devi fare:

- Monta la tua bici sul rullo d'allenamento
- Sali sulla bici e abbassa il pedale fino al suo punto più basso
- Aggancia la scarpa al pedale e posiziona il tallone sull'asse del pedale
- Se l'altezza è giusta, distendendo la gamba il tallone dovrebbe appoggiare al pedale senza problemi e il piede dovrebbe essere orizzontale, ovvero parallelo al terreno
- Se il piede è piegato in avanti (sulla punta) significa che la sella è troppo alta
- Se il piede è piegato indietro (sul tallone) significa che la sella è troppo bassa
- Per modificare l'altezza della sella è necessario allentare il bullone di bloccaggio e spostare il canotto reggisella in alto o in basso
- Quando si alza la sella, è importante controllare l'altezza massima consigliata dal costruttore, indicata solitamente con una linea

tratteggiata (superare il limite è pericoloso, il canotto che si trova all'interno del piantone potrebbe infatti non sostenere il peso)

Il corretto posizionamento delle tacchette

Le tacchette si logorano con facilità e pertanto, sia che tu debba montarle per la prima volta sia che tu voglia sostituirle, hai senz'altro bisogno di una guida per poterlo fare correttamente.

Il loro corretto montaggio è un'operazione da non trascurare in quanto può aiutarti a evitare infiammazioni, dolori e permette inoltre di poter esprimere al meglio la tua potenza sui pedali.

Ci sono due cose fondamentali da tenere in considerazione quando si montano le tacchette sulle scarpe da ciclismo: l'angolo della tacchetta sulla suola della scarpa e la posizione di prua della tacchetta.

Trovare l'angolazione corretta è la cosa più importante. Tacchette male angolate possono causare dolore al ginocchio. Ricorda inoltre che l'angolo della tacchetta potrebbe non essere lo stesso, anche se perfettamente speculare, per entrambi i piedi.

Il procedimento per montare le tacchette è piuttosto semplice, ma merita un video tutorial per essere più chiaro possibile. Ho scelto per te il video di New Bike di Reggio Emilia che puoi vedere cliccando sul seguente link:

<https://www.youtube.com/watch?v=1odtVyqKgFM>

Capitolo 4

Come migliorare l'efficienza e la tecnica di pedalata

La tecnica di pedalata apparentemente senza sforzo è un segno distintivo di un ciclista ben allenato. Una buona tecnica di pedalata non soltanto consente di fare un minor sforzo migliorando la resistenza e la potenza espressa, ma permette anche di ridurre la possibilità di lesioni o infortuni di vario genere.

Per migliorare l'efficienza della pedalata sono importanti 3 aspetti:

- la corretta misura della bicicletta
- la corretta cadenza di pedalata
- la tecnica di pedalata.

Perché la tecnica di pedalata è così importante?

L'efficienza della pedalata è fondamentale per garantire la massima potenza a ogni giro di pedivelle. In altre parole avere una pedalata efficiente significa trasferire più potenza sui pedali a parità di energia consumata attraverso la pedalata stessa.

Molti ciclisti, anche i più esperti, fanno girare le gambe a strappi, picchiando sui pedali verso il basso. Questa è una tecnica sbagliata, in quanto per poter compiere quello sforzo a “picchi di coppia”, l'energia espressa è maggiore rispetto a una pedalata uniforme con una forza costante espressa sui pedali.

Come individuare l'inefficienza della pedalata

Uno valido strumento per verificare eventuali picchi di potenza e quindi una conseguente pedalata inefficiente è il powermeter. Attraverso la misura della potenza espressa sui pedali è possibile identificare gli squilibri e le inefficienze di pedalata. Lo strumento tra l'altro è in grado di misurare il dato di potenza espressa sul pedale di sinistra e quella espressa sul pedale di destra, per evidenziare eventuali squilibri. Già da questo dato è possibile quindi capire se la pedalata è uniforme in

termini di spinta sia con la gamba sinistra sia con quella destra e di modificare quindi la propria tecnica per correggere l'errore.

L'unico punto dolente per un principiante è che una bicicletta con un sistema di misurazione della potenza è senza dubbio molto costoso. Ci sono però alcune tecniche che puoi testare anche tu e che ti permetteranno di capire se la tua tecnica è da migliorare.

Un metodo efficace è quello di cambiare la cadenza per evidenziare eventuali punti deboli. Se pedali in modo naturale a 80 RPM e passi a 100 RPM dovresti pedalare con la stessa uniformità e fluidità senza effettuare salti sulla sella. In caso contrario la tua pedalata è probabilmente inefficiente.

La mia bicicletta ha le misure corrette?

Avere una configurazione corretta della bici da corsa non è importante solo per assicurarti di stare comodo e non incorrere in infortuni, ma anche per migliorare le prestazioni e avere una pedalata efficiente.

Se la tua sella è troppo in avanti, in alcuni punti della pedalata lavorerai troppo lontano da te, il che ti farà oscillare avanti e indietro per compensare.

Una sella troppo bassa causerà invece un sollevamento alto del ginocchio e una corsa della pedivella non completa. Questa errata impostazione schiaccerà anche il diaframma, che restringerà la tua respirazione limitando quindi la quantità di ossigeno utile a svolgere il gesto atletico.

Una sella troppo alta invece non ti permetterà un'estensione ottimale della gamba.

Anche la lunghezza della pedivella è importante per ottenere una pedalata efficiente. Ma questo è un aspetto che puoi affrontare soltanto se ti rechi in un laboratorio specializzato di posizionamento in sella, dove viene utilizzato un muletto e una serie di sensori collegati a un software per analizzare la tua pedalata e per determinare le misure corrette di telaio, componenti, altezze e distanze.

L'importanza della cadenza di pedalata

Non è raro vedere sulle strade ciclisti spingere con entusiasmo un rapporto troppo duro, senza essere consapevoli del fatto che una cadenza più alta permetterebbe loro una pedalata più efficiente e meno dispendiosa sotto il profilo energetico.

La cadenza consigliata varia dalle 80 alle 100 RPM. Non si può però determinare una cadenza corretta per tutti, dato che siamo tutti diversi per caratteristiche antropometriche e atletiche. La logica e l'esperienza di tanti preparatori atletici suggeriscono però che bisognerebbe allenarsi ad alta cadenza in quanto permette un uso più efficiente dell'energia.

Tuttavia, una cosa è la teoria e un'altra cosa è la pratica: la tecnica di pedalata ad alte cadenze non è così semplice in quanto la pedalata diventa instabile e si perde quella fluidità e uniformità fondamentali per mantenerla efficiente. È vero anche che un ciclista trova la sua cadenza ottimale mantenendo una pedalata efficiente soltanto con il passare del tempo in sella.

Inoltre, la scelta della cadenza può variare nel corso di un allenamento a seconda di diversi fattori, tra cui il terreno, l'affaticamento e le condizioni generali in cui ti trovi. In ogni caso, il mio consiglio è quello di fare allenamenti specifici a cadenze differenti, così da essere pronto in qualsiasi condizione.

Quali tecniche posso usare per migliorare la mia tecnica di pedalata?

Credo abbia sentito anche tu parlare almeno una volta della pedalata rotonda. Si tratta di una tecnica piuttosto complessa per un principiante, ma imparare a effettuarla correttamente può consentire di risparmiare energia. Molti biomeccanici sostengono che una tecnica corretta di pedalata rotonda consente di produrre la stessa quantità di energia a una frequenza cardiaca di almeno cinque battiti al minuto più bassi.

Ma come fare per effettuare correttamente la tecnica della pedalata rotonda?

L'allineamento anca-ginocchio-caviglia

Se prendiamo un ciclista e lo guardiamo pedalare frontalmente dobbiamo notare che la posizione di anca, ginocchio e caviglia sono allineati per tutto il movimento rotatorio della pedalata. Questa è la condizione essenziale per produrre una pedalata corretta, rotonda e priva di dispersioni di energia. Inoltre, una tecnica così impostata permette di evitare dolori e infiammazioni al ginocchio, tipiche di quei ciclisti che tengono le ginocchia leggermente larghe durante la pedalata.

La tecnica di pedalata corretta si compone di quattro fasi:

Fase 1

La Fase 1 della pedalata è meglio conosciuta come la fase di potenza, ovvero la porzione della corsa del pedale che va dalle ore 12 (il punto più alto) alle ore 5 e che rappresenta l'escursione di maggiore attività muscolare. Alle ore 12, le dita dei piedi dovrebbero essere rivolte verso il basso per creare un angolo della scarpa di circa 20 gradi rispetto al terreno. Quando poi si inizia a scendere verso le 5, durante quindi la

spinta sul pedale, bisogna portare il tallone verso il basso in modo che la linea del piede sia parallela al terreno. La pedalata con il piede parallelo al terreno è ottimale per esprimere il massimo della potenza. La posizione che vede invece il tallone inclinato verso l'alto o verso il basso può creare seri danni ad articolazioni, muscoli e tendini della gamba o della caviglia. Molti ciclisti iniziano la Fase di spinta prima delle ore 12. Una tecnica corretta quando sei a ore 12 è quella di spingere il ginocchio in avanti, verso la barra, per esprimere il massimo della potenza. Attenzione però a non fare movimenti oscillatori con il bacino, che deve invece rimanere sempre fisso e stabile.

Fase 2

La Fase 2 è anche chiamata della transizione, in quanto si passa da un lavoro di spinta a un lavoro di trazione. Mentre ci si avvicina al punto più basso della pedalata, vale a dire a ore 6, bisogna riportare la linea del piede a circa 20 gradi rispetto al terreno, puntando ancora una volta le dita del piede verso il basso e spostando quindi il tallone verso l'alto.

Fase 3

La Fase 3 è detta di trazione, in quanto il piede effettua una trazione sul pedale mentre il piede opposto è nella fase di spinta, quindi senza applicare energia in modo eccessivo. La posizione del piede deve essere a circa 30 gradi rispetto alla linea del terreno.

Fase 4

La Fase 4 è la fase di transizione tra la fase di trazione e quella di spinta. È la fase in cui viene applicata un minimo di energia per compiere un semplice spostamento verso la Fase 1.

Ci sono degli esercizi che posso eseguire?

La tecnica di pedalata è una cosa che affinerai col tempo, i chilometri e i tanti allenamenti. Non ci sono quindi delle esercitazioni particolari, se non seguire i consigli che ti ho fornito fin qui.

Se proprio vuoi provare, potresti allenarti, come ti ho già accennato, a svolgere lavori intensi a cadenze ben precise, concentrandoti sulla tecnica di pedalata rotonda.

Un altro esercizio che svolgono alcuni ciclisti è quello di pedalare a gambe alternate. Durante un semplice riscaldamento, sgancia un piede e pedala con una gamba, concentrandosi anche qui su una pedalata rotonda. Una volta terminato, effettua lo stesso esercizio con l'altra gamba, con la stessa intensità e la stessa distanza.

Un altro esercizio per prendere confidenza con la tecnica di pedalata rotonda è quello di cominciare a pedalare a 90 RPM e a ogni minuto aggiungere 5 RPM, fino a quando cominci a sobbalzare sulla sella e a non controllare più la pedalata. A questo punto diminuisci le RPM fino a quando non rimbalzi più sulla sella e mantieni quelle RPM per 5 minuti. Recupera 10 minuti con andatura blanda e ripeti per 2 volte.

Dovrei potenziare i muscoli in palestra?

La tecnica di pedalata non si impara né si potenzia in palestra. Tuttavia, se il nostro nucleo o tronco del corpo (la zona addominale) non è abbastanza forte, difficilmente potremo migliorare le nostre performance in bici e, con esse, affinare la tecnica di pedalata.

Se il nostro nucleo è forte e stabile, anche tutto il resto del corpo ne trae beneficio, consumando meno energia in determinate condizioni di pedalata e determinando incrementi di velocità. Un esercizio che consiglio per potenziare gli addominali è chiamato Plank, che in inglese vuol dire tavola.

Per eseguire questo esercizio devi posizionarti sul pavimento a pancia in giù, sollevare il bacino e appoggiare gomiti e avambracci a terra, facendo attenzione a mantenere la schiena dritta e parallela al

pavimento. Pancia in dentro e contrai i glutei dai 30 ai 60 secondi. Recupera e ripeti l'esercizio dalle 3 alle 5 serie.

Molto consigliati anche il Pilates o lo Yoga, che contribuiranno a migliorare la flessibilità generale e quindi il movimento della pedalata.

La corretta posizione del corpo mentre pedali

Pedalare con una posizione del corpo equilibrata e rilassata è un'abilità basilare per un principiante ed è un aspetto di fondamentale importanza per due fattori:

- esprimere il massimo della potenza sui pedali senza disperdere energia
- evitare l'insorgere di fastidiosi dolori o infiammazioni in diverse parti del corpo

Ecco una serie di consigli per mantenere una posizione ottimale sulla bici da corsa:

1. Se senti le spalle irrigidirsi e alzarsi verso le orecchie, magari in seguito a uno sforzo eccessivo, cerca di rilassarle e di riportarle giù.
2. Piega i gomiti. Pedalare con i gomiti rilassati e piegati consente alle tue braccia di assorbire i colpi dovuti alle asperità del terreno. I gomiti devono essere piegati sui fianchi. Stai attento quindi a non allargarli. Tenendo i gomiti piegati si riduce anche la tensione nelle spalle e si consente di guidare con meno pressione sulle mani.
3. Non tenere i polsi piegati. Una loro posizione non corretta potrebbe causare alla lunga fastidi e infiammazioni.
4. Mantieni la schiena rilassata, creando una linea dritta tra i fianchi e le spalle.
5. Assicurati che il tuo ginocchio si muova in linea con il piede. Se le ginocchia si piegano lateralmente quando si pedala, potresti avere

una pedalata inefficiente e potresti causare infiammazioni al ginocchio.

Una delle cose belle delle bici da strada è che ci sono tre punti in cui appoggiare le mani sul manubrio (parte rettilinea, paramani e curvatura) e questo ti permette di cambiare le posizioni del corpo quando ti senti affaticato dai tanti chilometri.

La curvatura è il punto dove appoggiare le mani mentre si effettua una discesa. Mettendo le mani così in basso sul manubrio si abbassa il centro di gravità e si esercita effettivamente un po' di pressione aggiuntiva sulla ruota anteriore. Ciò aggiungerà trazione ed equilibrio mentre si pedala in discesa e una presa migliore sui freni.

Il paramani è invece il punto dove si pedala la maggior parte del tempo. Pedalare con le mani sui paramani consente di raggiungere facilmente i freni e il cambio, mantenendo una posizione di guida rilassata.

Pedalare infine con le mani appoggiate sulla parte rettilinea del manubrio è molto consigliato durante salite lunghe e regolari. Non è una buona idea invece pedalare con le mani in questa posizione se si è nel traffico o in discesa, in quanto non si ha un controllo immediato sui freni.

L'aerodinamica nel ciclismo

L'aerodinamica è un fattore determinante nel ciclismo. Ogni telaio, componente e accessorio della bici da corsa viene pensato in funzione dell'aerodinamica. Anche l'abbigliamento è entrato nelle gallerie del vento, per testare insieme al ciclista il tessuto migliore in grado di "tagliare" l'aria.

Ma ti sei mai chiesto quali sono in realtà le leggi che governano l'aerodinamica nel ciclismo? In questo paragrafo cercherò di spiegarti,

possibilmente con le parole più semplici, cosa accade al ciclista quando cerca di toccare la velocità massima in bicicletta contrastando la resistenza aerodinamica.

Che cos'è la resistenza aerodinamica

Per spiegarti che cos'è la resistenza aerodinamica non ti fornirò la sua formula. Cercherò di semplificare molto l'argomento per non annoiarti e per fornirti invece qualche spunto di interesse, perché anche tu capisca che cosa avviene quando andiamo in bicicletta e cerchiamo di “tagliare l'aria”, come solitamente diciamo in gergo.

Innanzitutto, quando parliamo di resistenza aerodinamica ci riferiamo alla resistenza alla pressione. Il ciclista e la sua bicicletta rappresentano un corpo che, passando attraverso l'aria, costringe le molecole d'aria a spostarsi per poterle attraversare. Queste molecole spingono indietro il corpo, creando una pressione.

In secondo luogo, c'è una resistenza all'attrito. L'aria, come tutti i fluidi, ha viscosità. Le sue molecole, nel momento in cui entrano in contatto con il corpo (bici + ciclista) aderiscono alla sua superficie e rimangono stazionarie rispetto al corpo stesso. Mentre il corpo continua ad attraversare l'aria, altre molecole d'aria passano accanto alle molecole bloccate e fluiscono intorno al corpo in strati, seguendo percorsi paralleli. La natura viscosa dell'aria crea una forza di taglio o resistenza all'attrito.

Nel progettare le biciclette e i componenti per ridurre al minimo la resistenza aerodinamica, i costruttori si confrontano con due parametri fondamentali:

- Il coefficiente di resistenza – È un fattore basato sulla forma di un corpo e su come l'aria scorre attorno ad esso. Forme diverse hanno effetti diversi sulla resistenza: il canotto reggisella e i tubi

discendenti, ad esempio, sono progettati con un angolo, il che significa che l'aria colpisce una forma più vicina a un'ellisse, cambiando il coefficiente di resistenza.

- L'area frontale – Più grande è l'area, maggiore è la resistenza. Le bici da corsa sono progettate in modo che il ciclista e la bici stessa (come se insieme fossero un sistema integrato) presentino la più piccola area frontale possibile, per il massimo vantaggio aerodinamico.

Un parametro invece esterno alla progettualità di una bicicletta è riferito alla densità dell'aria. Molti tentativi di record di velocità della bicicletta vengono fatti ad alta quota, poiché la minore densità dell'aria ha una riduzione diretta sulla resistenza.

La resistenza aerodinamica e il ciclista

In base a ciò che ho appena spiegato, appare evidente quanto sia fondamentale nel ciclismo la ricerca della riduzione della superficie impattata dall'aria. Tale superficie ha però una variabile: quella delle dimensioni e della conformazione del ciclista. A parità di tipologia di bicicletta, ciò che infatti determina una maggiore resistenza aerodinamica sono le caratteristiche morfologiche e strutturali dell'atleta.

Diventa dunque fondamentale la posizione del ciclista sulla sua bici da corsa, che deve essere più aerodinamica possibile per ridurre appunto la superficie impattante con l'aria. Di contro, quando assumiamo una posizione aerodinamica tendiamo a limitare i nostri movimenti nella pedalata e ad affaticarci, limitando dunque la potenza espressa sui pedali.

Ecco perché è importante ottimizzare la posizione in sella, regolando cioè i principali componenti della bici da corsa, quali la sella, il manubrio e, più in generale, prevedere un'ideale geometria del telaio. In tal senso è fondamentale rivolgersi a un centro specializzato in

biomeccanica, capace di misurare i dati antropometrici del ciclista, le sue caratteristiche morfologiche e strutturali, al fine di capire se esistono impedimenti alla flessibilità della colonna vertebrale e alla estensibilità della muscolatura in rapporto a determinate posizioni aerodinamiche.

La resistenza aerodinamica e la bici da corsa

Come ti ho spiegato in precedenza, la ricerca dell'aerodinamica avviene non soltanto nella migliore posizione in sella del ciclista, ma anche nella progettazione dei componenti e del telaio che compongono una bici da corsa. Ecco le principali accortezze che i costruttori impiegano nello studio di telai e componenti:

- Il telaio e la sua geometria – il telaio è fondamentale sia per la sua capacità di opporsi alla resistenza aerodinamica, sia per adattare il ciclista alla miglior geometria, per i concetti che abbiamo espresso in precedenza. In termini progettuali, un grosso passo in avanti è stato fatto con l'adozione delle tubazioni ovali, che tendono a ridurre l'impatto con il flusso dell'aria. I continui test delle case costruttrici nelle gallerie del vento hanno consentito la realizzazione di telai sempre più sofisticati e performanti in termini di aerodinamica.
- Le ruote – Le ruote svolgono un'azione importantissima sulla riduzione dell'impatto con il flusso dell'aria, in quanto sono gli unici componenti della bicicletta con doppio movimento: oltre a quello della direzione di marcia, esiste infatti il movimento rotatorio che parte dal mozzo e si sviluppa verso la parte esterna della ruota. Questi due movimenti insieme sono determinanti al fine di ottenere una buona aerodinamica della bici da corsa. Per questo motivo, i costruttori sono sempre più alla ricerca di innovazione tecnologica sul profilo dei cerchi, sul disegno e sul numero dei raggi e sul peso dei mozzi.
- Le selle – Nonostante sia un componente coperto dal ciclista, non è assolutamente vero che il fattore aerodinamico sia da trascurare. Anzi,

oggi le case costruttrici sono alla continua ricerca di soluzioni (come ad esempio i fori di aerazione) che permettano una buona aerodinamica del prodotto.

- Le pieghe manubrio – Ormai in disuso, le vecchie pieghe a forma cilindrica sono state sostituite da prodotti spesso realizzati in composito e dalle forme più innovative e moderne, in grado di ridurre i valori di resistenza aerodinamica in maniera sensibile.

Capitolo 5

Come scegliere il rapporto giusto mentre pedali

La scelta dei rapporti corretti durante la pedalata è un'operazione che, come tante altre, richiede un po' di esperienza se sei un ciclista alle prime armi.

In questo capitolo ti illustrerò quale impatto sulla potenza possono avere i rapporti che hai sulla tua bicicletta, come utilizzarli in modo efficiente e quanto è importante la cadenza di pedalata.

In che modo il rapporto influisce sulla potenza trasmessa ai pedali

Saprai ovviamente che la potenza che un ciclista riesce a esprimere sui pedali è il fattore determinante per poter sviluppare velocità. Il rapporto che hai impostato determina una certa resistenza. Ciò che ti permette di trasferire la potenza generata dalle tue gambe alle ruote e alla strada.

La potenza altro non è che un valore costituito dalla moltiplicazione della coppia (la forza che applichi sui pedali) e della cadenza (la velocità con cui ruoti le pedivelle).

Un rapporto troppo duro non ti permetterà di sviluppare la relativa velocità o nella migliore delle ipotesi riuscirai a svilupparla per un breve tratto. Con un rapporto troppo leggero invece non riuscirai a esprimere tutta la forza che hai nelle gambe in quel momento.

In altre parole, la scelta del rapporto giusto è fondamentale per permetterti sempre e in qualunque situazione e condizione di poter esprimere il massimo della potenza che sei in grado di produrre nel tempo.

Questo spiega anche il fatto per cui un ciclista forte è più adatto a un rapporto più duro, mentre un ciclista meno forte è più adatto a far girare un rapporto meno duro per ottenere la stessa potenza.

Per questo motivo è importante capire già in fase di acquisto quali devono essere i rapporti da montare sulla propria bici da corsa e, una volta in sella, capire qual è il modo migliore per farli girare.

Che tipo di pedalata intendi fare?

Dato che sei un ciclista alle prime armi è molto probabile che tu abbia necessità di montare sulla tua bici da corsa i rapporti più facili, sia che tu abbia intenzione di pedalare prevalentemente in pianura sia che tu voglia affrontare le salite più dure.

Ognuno di noi ha propensione maggiore per un tipo di percorso, che sia pianura o montagna. Ed è giusto che anche tu ti ponga questa domanda già in fase di acquisto della tua bici da corsa, per poter montare la guarnitura e il pacco pignoni più adatti al tipo di ciclismo che vorrai fare.

Una guarnitura compatta, con corone a 50 e 34 denti, ti darà maggiori possibilità se il tuo percorso abituale sarà collinare. Se le salite cominceranno a diventare dure, allora il tuo pacco pignoni dovrà contenere il 28 o il 30 come pignone più grande.

Una guarnitura classica da 53-39 denti ti sarà più utile se sei un appassionato di velocità in piano. Non esagerare comunque con pignoni troppo piccoli là dietro: il 53/11 potrai tirarlo agevolmente tra qualche annetto...

L'importanza del bilanciamento forza/cadenza

La domanda che devi porti durante la tua prima uscita in bici è se sei in grado di scegliere un rapporto che ti permetta di pedalare in modo efficiente per tutto il tratto previsto. In altre parole, devi riuscire col tempo a capire, per un determinato percorso sufficientemente lungo e costante, qual è il rapporto che ti permette di esprimere una

determinata coppia sui pedali con una cadenza di pedalata specifica al fine di ottenere la massima potenza dalla pedalata, senza necessariamente andare in affanno dopo breve tempo.

Aiutati con l'ausilio di un cardiofrequenzimetro a capire se il tuo motore sta andando fuori giri: battiti troppo alti di frequenza cardiaca stanno a significare che in breve tempo la tua benzina si esaurirà. In altre parole, hai impostato un rapporto troppo duro da spingere a lungo. Se invece imposterai il tuo rapporto per rimanere entro un range di frequenza cardiaca, vale a dire sotto la soglia anaerobica, il tuo organismo potrà mantenere a lungo quella pedalata e sarai così in grado di esprimere per lungo tempo la tua potenza sui pedali.

Il tema delle frequenze cardiache da rispettare in allenamento è molto vasto e se vorrai potrai approfondirlo nell'ebook **Come Allenarsi in Bici** - [clicca qui per vedere i suoi contenuti](#).

In ogni caso, non accanirti su quella combinazione di rapporti impostata: il bello è che puoi sempre e in qualsiasi momento modificarla e trovare l'assetto giusto per le tue gambe. L'importante è avere i pignoni sufficientemente grandi per poter scendere: ovviamente se hai deciso di affrontare una salita con una pendenza del 20%, senti che non ce la fai più e hai già impostato la tua corona più piccola e il tuo pignone più grande disponibili, beh... probabilmente dovrai mettere giù il piede e tornare a casa. Quella salita dovrai affrontarla quando sarai più preparato e allenato.

In ultima analisi, ricordati sempre che per correre in qualsiasi percorso e situazione con una cadenza di pedalata ottimale devi essere in grado di pedalare con il rapporto giusto.

Questa sensibilità la acquisirai col tempo e non sarai più portato a controllare con lo sguardo in quale pignone sei posizionato dopo aver azionato la leva del cambio posteriore.

La scelta del rapporto giusto ti permetterà di ottenere il massimo nel rapporto forza/cadenza di pedalata e quindi nella potenza espressa sui pedali. Una scelta corretta in ogni situazione ti permetterà inoltre di pedalare con costanza senza continui cambiamenti nei rapporti e relativi strappi e infine ti consentirà di avere sempre a disposizione un pignone per ogni evenienza. Personalmente quando affronto una salita difficile e molto ripida, tendo sempre a non inserire l'ultimo pignone più grande che ho nella mia cassetta: lo tengo come ultima possibilità, quando proprio sono sfinito o quando la salita si presenta inaspettatamente più ripida di quanto avevo previsto.

Un altro elemento che devi conoscere è quello relativo alla catena e a come lavora nella combinazione tra corona e pignone. Ti faccio un esempio: supponiamo che tu abbia scelto una guarnitura semi-compatta 52-36 e una cassetta 11-28. In qualsiasi situazione ti trovi durante il tuo allenamento devi cercare di far lavorare la catena in modo lineare, vale a dire che la stessa deve essere più dritta possibile. Mi spiego meglio: se imposti la catena sulla corona 52 e sul pignone 28, la catena lavorerà in diagonale e questa è una condizione di trasmissione inefficiente.

Quindi, come regola generale, dovresti utilizzare la corona grande in combinazione con i pignoni più piccoli della tua cassetta e la corona piccola con i pignoni più grandi. Ciò contribuirà a mantenere la catena in linea retta e una trasmissione della pedalata più efficiente.

Un ultimo consiglio: quando passi da una corona all'altra fallo con cautela. Molti ciclisti sbagliano perché spostano prima la catena da una corona all'altra e poi la spostano su o giù per la cassetta al fine di

riprendere la cadenza ottimale. Per ottenere una transizione più facile e veloce ti consiglio invece di spostare prima la catena sul pignone desiderato e poi sulla corona.

Capitolo 6

Come affrontare le prime salite

Che tu viva a Nord o al Centro o al Sud del Paese, oppure nelle Isole, avrai sicuramente già identificato la prima salita che intendi fare con la tua nuova bici da corsa. E sicuramente ti sarai già chiesto come pedalare in salita senza rischiare di dover mettere il piede a terra e tornare indietro.

Tranquillo, niente panico! Sono timori che hanno tutti i principianti all'idea di affrontare per la prima volta salite proibitive. Certo, non dovrai metterti come primo obiettivo quello di scollinare il Gavia o il Mortirolo o di fare il tuo primo tempo di salita sbalorditivo... ma vedrai che col tempo e con il duro lavoro riuscirai a migliorare le prestazioni in salita e a superare anche quelle più dure.

Dunque, come migliorare in salita? In questo capitolo ti darò alcuni consigli per imparare ad avere il giusto approccio e per migliorare in salita.

Come affrontare le salite in bici da corsa: da dove cominciare

Le salite in bici da corsa possono essere di vario genere. Da quelle con pendenza minima e corte a quelle lunghe con pendenze proibitive. Dato che sei un principiante, dovrai cominciare con quelle più facili, scegliendo magari un percorso collinare, dove le pendenze siano poco ripide e le salite piuttosto corte.

Pedalare in salita non è un gesto atletico così semplice da effettuare. Ti sembrerà banale, eppure ci sono alcune regole da seguire per poter effettuare il tuo allenamento in salita nel migliore dei modi.

Prima di tutto devi essere consapevole che nel ciclismo abbiamo tutti i nostri punti di forza e i nostri punti deboli. Se hai identificato la salita in bici come una debolezza, vale la pena continuare a leggere il mio articolo e a impegnarti poi per migliorare in salita.

Conoscere la salita prima di affrontarla

Non credo tu voglia affrontare una salita sparando le tue energie all'inizio e poi accorgerti che la salita è ancora lunga e che hai terminato la benzina!

Conoscere ogni tratto e caratteristica di una salita può aiutarti a dosare le energie e a terminarla senza problemi. Sapere dove sono i punti più ripidi, quali sono i tornanti dove poter rifiatare, ecc... sono tutte informazioni che devi avere bene a mente prima di cominciare a pedalare in salita.

Lo stesso discorso vale quando sarai in grado di affrontare la tua prima gara in salita, come ad esempio una Granfondo: qualche giorno prima di affrontarla in gara, fai una ricognizione o un allenamento sullo stesso percorso per capirne i punti più difficili e i più semplici da affrontare.

In generale comunque, il consiglio che voglio darti è quello di controllare la distanza totale e le pendenze medie per ogni chilometro, in modo da sapere quando puoi rifiatare e quando invece prepararti per la salita più dura.

Cardiofrequenzimetro o Powermeter?

L'utilizzo dei dati sulla frequenza cardiaca può aiutarti a capire meglio il rendimento della tua pedalata e la risposta del tuo organismo durante la pedalata in salita.

Tuttavia, ricorda che mentre i dati sulla potenza espressa sui pedali rispondono immediatamente al tuo maggiore sforzo, la frequenza cardiaca richiede più tempo per restituirti il dato reale.

In sella o fuorisella? Trova il tuo metodo ottimale

Si discute molto sul fatto se sia più efficace pedalare in salita stando in sella, come Chris Froome, oppure fuorisella, come Alberto Contador.

La preferenze sono molto soggettive, ma di solito dipendono in gran parte dal tipo di salita e dalla composizione corporea del ciclista: i ciclisti più leggeri hanno più facilità a scalare col fuorisella, mentre quelli più pesanti preferiscono rimanere seduti.

Il mio consiglio è quello di testare un allenamento in salita alternando sella e fuorisella confrontando la frequenza cardiaca (o la potenza) e capire qual è il miglior metodo per te. Non escludere comunque di poter prevedere entrambi, soprattutto nelle lunghe salite dove le pendenze variano molto.

Quanto influisce il peso sulla velocità in salita?

Ovviamente, la mancanza di inerzia in salita e la forza di gravità fanno sì che i ciclisti più leggeri siano privilegiati in salita.

È altrettanto ovvio che se sei alto 190cm e pesi 85kg (quindi normopeso) difficilmente potrai competere con i grandi scalatori che troverai sulle salite più ripide delle Alpi.

Se invece credi di essere in sovrappeso, allora dovrai mettere in preventivo un metodo di allenamento e un piano alimentare che ti aiuti a perdere i chili di troppo e affrontare le tue prime salite con la forma fisica più idonea.

Se vuoi seguire un metodo di allenamento e un piano alimentare infallibili per dimagrire, ho predisposto per te l'ebook: [Come Dimagrire con la Bici e l'Alimentazione](#)

Concentrati sulla cadenza di pedalata

Per pedalare in salita e migliorare le prestazioni è assolutamente necessario avere un dato fondamentale: la cadenza di pedalata.

La cadenza di pedalata ideale varia da ciclista a ciclista, anche se personalmente credo che 90 RPM (rivoluzioni per minuto) sia la cadenza ottimale.

Quando la salita comincia a diventare ripida, è facile lasciare che la pendenza determini la tua cadenza di pedalata, facendola rallentare gradualmente.

Tuttavia, una cadenza di pedalata lenta che spinge un pignone troppo duro ti costringe a utilizzare fibre muscolari a contrazione veloce, quelle cioè deputate a compiere sforzi brevi, duri ed esplosivi. Una cadenza veloce, con resistenza inferiore, utilizza invece fibre muscolari a contrazione lenta, deputate a svolgere lavori di resistenza.

Dal momento che l'affaticamento muscolare rapido a contrazione veloce richiede più glicogeno, è facile che ti possa trovare dopo breve tempo senza più energie e con un accumulo eccessivo nei muscoli di acido lattico. È meglio dunque tirare su uno o due pignoni e pedalare con una cadenza di pedalata più veloce.

L'importanza della respirazione

La respirazione è importante per qualsiasi allenamento tu svolga. In salita lo è ancora di più. A volte, le salite impegnative possono causare una reazione di panico, che si traduce in respiri brevi e acuti e portando a prestazioni ridotte o addirittura attacchi di panico.

Se senti di essere in questa situazione, cerca di ignorare qualsiasi sensazione di panico e concentrati a mantenere il tuo respiro fermo e controllato.

I rapporti in salita: il pacco pignoni e la corona

Quale rapporto bici da corsa prevedere? Un pacco pignoni 11-28 è più che sufficiente per affrontare salite abbastanza impegnative e, quando sarai più allenato ed esperto, anche molto ripide.

Non è raro vedere ciclisti che acquistano una bicicletta e non prevedano di cambiare mai i rapporti del pacco pignoni. Questa decisione invece può fare una grande differenza.

La corona classica è quella che monta i rapporti 53/39. Molto in voga invece da anni è la compatta 50/34. L'opzione più piccola invece è la super compatta: 48/32. A te la scelta.

Nelle salite più lunghe e meno ripide, il consiglio che ti do è quello di stare in sella e di impostare la tua corona e il tuo pignone in modo da mantenere una cadenza di pedalata intorno alle 90 RPM. Ciò ti aiuterà a mantenere le gambe morbide e a usare la tua capacità aerobica in modo più efficiente, invece di fare affidamento solo sulla forza delle gambe.

Quando la salita invece diventa più ripida, sposta il peso in avanti e resta in piedi sui pedali trovando il pignone ideale per non pedalare a vuoto e a strappi (se troppo leggero) o per non spingere troppo di forza (se troppo pesante). Alterna quindi tra una posizione seduta e una posizione fuorisella per uscire dalla solita posizione da seduto che potrebbe portarti indolenzimenti e affaticamenti eccessivi.

È essenziale trovare un ritmo sostenibile entro i tuoi limiti, assicurandoti sempre di avere impostato la corona e il pignone corretti. Una corona piccola da 34 denti e un pignone da 32 denti può sembrare

un'esagerazione, ma su salite lunghe con una pendenza del 20% saranno la tua benedizione!

In ogni caso, capirai col tempo qual è la configurazione corona/paccopignoni ideale per la tua gamba e per le salite che affronterai spesso e non meravigliarti se ogni tanto vorrai cambiarla. Molti ciclisti amatoriali comprano una seconda ruota posteriore dove montano un pacco pignoni differente per permettere moltipliche diverse a seconda dell'allenamento o della corsa ciclistica in salita che devono svolgere.

Migliorare le prestazioni in salita: le SFR

Per migliorare le prestazioni in salita, oltre agli allenamenti classici che svolgerai semplicemente affrontandoli con i consigli che ti ho dato fino ad ora, potrai svolgere allenamenti specifici per migliorare la forza e la resistenza in salita. Il metodo classico, ancora molto in voga tra i cicloamatori, è quello delle salite forza resistenza (SFR). Per sapere come effettuare le SFR ho predisposto un capitolo specifico nell'ebook [Come Allenarsi in Bici](#).

Capitolo 7

Piccola manutenzione della bici da corsa

La bici da corsa è un mezzo di divertimento e di sport, ma è anche estremamente pericolosa. Come ogni mezzo meccanico, per poter garantire nel tempo il suo corretto funzionamento e la sua sicurezza è necessario dedicarle del tempo per effettuare le attività di manutenzione previste.

A meno che non sia stato istruito a dovere dal proprio meccanico rivenditore, un cicloamatore alle prime armi non ha ben presente quali debbano essere le manutenzioni alle quali sottoporre la propria bici da corsa. E a volte, a causa della diffidenza nei confronti di coloro che la propongono, si tende a evitare il programma di manutenzione, pensando che tanto la bicicletta viaggia lo stesso anche se non verifico periodicamente la chiusura delle viti... niente di più sbagliato!

Al di là del fatto che una buona manutenzione ordinaria permette ai tuoi componenti di durare più a lungo, in quanto tenuti sempre puliti e lubrificati, esiste anche una verifica periodica che un meccanico deve fare sul serraggio delle viti per evitare di perdere dei pezzi durante una discesa a 80 km/h e di rischiare di rovinare a terra con le conseguenze che puoi ben immaginare.

E attenzione, perché il lavoro di verifica del serraggio delle viti non puoi farlo tu nel tuo box, in quanto è solo conoscendo bene le coppie di serraggio delle viti di tutti i componenti e utilizzando esclusivamente una chiave dinamometrica che si possono evitare danni irreparabili. Ti faccio un esempio: un manubrio in carbonio è un componente molto delicato e rischia di rompersi, col tempo, se si stringono eccessivamente le viti che lo fermano all'attacco manubrio.

Proprio per questo ti consiglio quindi di evitare qualsiasi manutenzione alla tua bici, se non quelle piccole manutenzioni che ti spiegherò a breve in questo capitolo.

Un altro consiglio che ti esorto a seguire è quello di affidare la tua bicicletta per la manutenzione solo ed esclusivamente a un meccanico preparato, che utilizzi la chiave dinamometrica per il serraggio delle viti e che ti indichi i richiami per la manutenzione programmata.

Coloro che viaggiano spesso sotto la pioggia e il fango o che si sottopongono a un elevato chilometraggio settimanale, dovranno eseguire più spesso la manutenzione ordinaria per mantenere le loro biciclette in condizioni ottimali. Viceversa, chi pedala relativamente poco può utilizzare un programma un po' più blando.

L'agenda delle manutenzioni periodiche

Prima di ogni giro

Operazioni che puoi fare tu:

- Controlla la pressione dell'aria dei pneumatici
- Fai girare le ruote a vuoto per controllare se sono centrate
- Controlla il funzionamento dei freni
- Assicurati che i mozzi a sgancio rapido siano serrati
- Controlla che il cambio sposti correttamente la catena sia sulle corone sia su tutti i pignoni

Dopo ogni uscita

Operazioni che puoi fare tu:

- Ispeziona i pneumatici per verificare se si sono infilati vetri o altri materiali che possano forare la camera d'aria
- Fai girare le ruote a vuoto per controllare se sono centrate
- Pulisci la bicicletta e le sue parti meccaniche secondo necessità e in base ai chilometri effettuati.

Una volta al mese:

Operazioni che puoi fare tu:

- Pulisci completamente la bicicletta, inclusa la trasmissione, se necessario
- Ispeziona i pedali
- Ispeziona i pneumatici per usura. Ruotare o sostituire se necessario

Operazioni che deve fare il tuo meccanico:

- Ispezionare la catena e la ruota libera. Misurare la catena per verificarne l'usura e, se necessario, sostituire la catena
- Registrare il deragliatore centrale e il cambio posteriore
- Ispezionare e lubrificare le leve dei freni, i deragliatori e tutti i cavi
- Ispezionare e verificare la presenza di allentamenti in:
 - Bulloni dell'attacco manubrio
 - Serraggio della guarnitura e del pacco pignoni
 - Bullone del reggisella
 - Bullone di fissaggio della sella
 - Bulloni di fissaggio del deragliatore
 - Bulloni di fissaggio delle leve del freno e del cambio
 - Bulloni di fissaggio del freno

Ogni tre mesi:

Operazioni che deve fare il tuo meccanico:

- Ispezionare telaio e forcella per crepe o rigonfiamenti di vernice che potrebbero indicare danni al telaio o alle parti; prestare particolare attenzione a tutti i giunti del telaio.
- Controllare visivamente i componenti: guide della sella, reggisella, manubrio, attacco manubrio, corone, pedivelle, pinze dei freni e leve dei freni.

Ogni sei mesi:

Operazioni che deve fare il tuo meccanico:

Ispezionare i cuscinetti, i mozzi, i pedali e il movimento centrale.

Qui di seguito ti illustro come puoi effettuare le piccole manutenzioni alla tua bicicletta nel tuo box di casa con pochi strumenti.

Come pulire la tua bici da corsa

Sembrerà una banalità, ma mantenere la tua bici pulita e lubrificata è la prima e più importante attività di manutenzione che devi fare spesso: come ti ho indicato in precedenza, almeno una volta al mese.

Se sei tornato da un allenamento dove hai preso tanta pioggia e raccolto fango, pulire la tua bici sarà assolutamente indispensabile. Ma come fare? Ecco alcuni suggerimenti per rendere il processo di pulizia meno complicato.

Come procedere passo passo al lavaggio della bici

1. Posiziona la tua bicicletta in un luogo aperto e su un cavalletto, in modo da avere tutti gli angoli e le fessure facili da raggiungere.
2. Usando uno sgrassatore per biciclette, spruzzalo in ogni parte meccanica, quindi sul pacco pignoni, la catena, il cambio posteriore, il deragliatore centrale
3. Dopo aver fatto agire lo sgrassatore per circa un minuto, pulisci le stesse parti con l'ausilio di una spazzola per bottiglie con setole rigide.
4. Una volta bagnata la bici con una canna, usando uno shampoo per bici e una spugna procedi a pulire ogni parte del telaio
5. Risciacqua la bici con la canna e con l'ausilio di un panno elimina eventuali residui di sporco

6. Attraverso l'aiuto di un compressore d'aria, asciuga la bici e soprattutto le parti meccaniche, per evitare che si formi ruggine
7. Una volta asciugata la bici, con l'aiuto di un panno umido elimina eventuali macchie create con la pistola del compressore
8. Lubrifica infine la catena e i punti di movimento del deragliatore e del cambio con l'aiuto di un lubrificante per bici

Come cambiare la camera d'aria

Se la tua nuova bici da corsa monta ruote con copertoncino e camera d'aria, prima di uscire per effettuare i tuoi primi allenamenti ti consiglio di portare sempre con te un kit di sostituzione della camera d'aria.

Sì, perché capita spesso che la camera d'aria possa pizzicarsi o forarsi per qualsiasi motivo e non è il caso di chiamare casa per farsi venire a prendere. O peggio ancora tornare a casa in taxi.

Ma come fare a cambiare la camera d'aria della tua bici se disgraziatamente dovessi forare lungo il tuo percorso? Niente paura, perché bastano 6 semplici passaggi per risolvere il problema e ripartire.

1. Rimuovere le valvola

Togliere il controdado che tiene ferma la valvola della camera d'aria sul cerchio della ruota. Sgonfiare il pneumatico ed estrarre la valvola dal cerchione.

2. Togliere il copertone

Aiutandoti con le due leve (caccia gomme) del tuo kit, inserisci su un lato prima una e poi l'altra leva fino a sollevare il bordo del copertone. Fai attenzione a non pizzicare la camera d'aria con le leve. Muovi le leve lungo tutta la circonferenza del copertone per aprirlo e portarlo fuori dal cerchio su un lato senza estrarlo dal cerchio della ruota.

3. Togliere la camera d'aria

Estrarre la camera d'aria dal copertone, partendo dalla parte opposta alla valvola e sfilando infine la valvola dal cerchio della ruota.

4. Controllare il copertone

Prima di cambiare la camera d'aria passare le dita all'interno del copertone rimuovere eventuali corpi estranei che hanno causato la foratura e che potrebbero causare una foratura della nuova camera d'aria.

Nel caso che la foratura sia stata causata da un raggio sporgente è opportuno coprirlo con una serie di strati di nastro adesivo in dotazione nel tuo kit.

5. Sostituire la camera d'aria

Gonfiare leggermente la camera d'aria prima di metterla per evitare pizzicature e per agevolare l'inserimento lungo il copertoncino.

Inserire la camera d'aria all'interno del copertone, facendo corrispondere la valvola all'altezza del foro. Inserire la valvola e avvitare parzialmente il controdado.

6. Rimettere il copertone

Dopo aver inserito la camera d'aria rigonfiarla. Fai rientrare il bordo del copertoncino nel cerchione, aiutandoti con le leve quando l'inserimento diventa più duro. In questa operazione, fai attenzione a non pizzicare la camera d'aria. Procedi infine a gonfiare la camera d'aria e avvita bene il controdado della valvola.

Per agevolare le operazioni di sostituzione della camera d'aria, puoi fare riferimento anche a questo video tutorial di New Bike che ho scelto per te: <https://www.youtube.com/watch?v=WTPhsXENDNE>

Come cambiare il nastro manubrio

Non si tratta proprio di un'operazione di manutenzione della tua bicicletta, ma cambiare ogni tanto il nastro del tuo manubrio significa rimetterlo completamente a nuovo. Sì, perché con l'andar del tempo il nastro del manubrio si consuma, si rovina, si sporca. È bene dunque cambiarlo spesso, per avere sempre una presa sicura e per avere sempre una bicicletta come nuova!

Quale nastro scegliere? Potresti pensare a un nastro nuovo semplicemente per abbellire la tua bici. Ma dato che quello del manubrio è il punto di contatto più importante tra te e la tua bici, ti consiglio di far ricadere la tua scelta su un prodotto che ti dia una presa sicura, in modo da poter controllare la tua bici in tutte le condizioni, soprattutto quando piove.

Un altro aspetto molto importante da valutare nella scelta del nastro, specialmente se guidi senza guanti, è la sua imbottitura. Soprattutto nelle lunghe pedalate su strade sconnesse, le mani e i polsi sono molto sollecitate, quindi scegli un nastro con molta imbottitura per ridurre al minimo le vibrazioni trasmesse al tuo corpo.

Per spiegarti passo passo come cambiare il nastro del tuo manubrio, ho scelto per te il video tutorial di Adessopedala:

<https://www.youtube.com/watch?v=YluBEOjqBf8>

Capitolo 8

Le regole per una corretta alimentazione e per controllare il peso corporeo

La parola dieta ha origini antiche, deriva dal greco e originariamente significava stile di vita. Nel linguaggio di tutti i giorni spesso il termine ha assunto un significato negativo, ci fa pensare a sacrifici, privazioni e rinunce. In realtà mangiare non solo è necessario, ma anche piacevole e per lo sportivo è essenziale per raggiungere un'ottima forma fisica e risultati eccellenti. I consigli che ti darò in questo capitolo possono aiutare i ciclisti professionisti, dilettanti e/o amatoriali a migliorare la propria alimentazione.

I consigli sono utili anche a chi pratica altri sport, come atletica, nuoto, calcio, basket: importante è non solo cosa, ma quando mangiare per evitare errori che potrebbero compromettere le prestazioni e risultare dannosi alla salute. Si tratta di consigli non di “diete”, rivolti a persone sane e senza patologie in atto. Prima e durante la pratica sportiva sono sempre necessari una visita e un controllo medico. Inoltre chi è obeso o in sovrappeso e desidera dimagrire deve rivolgersi a un medico: le diete dimagranti fai da te possono essere pericolose a causare danni alla salute.

“Siamo ciò che mangiamo”, la notissima affermazione filosofica, è ancora pienamente valida. Le ultime scoperte della scienza affermano che la nutrizione è tutto un fare e disfare. Il nostro corpo si procura dai cibi le stesse molecole cioè i mattoni che costruiscono le cellule, le piccolissime unità che lo compongono. Gli alimenti contengono sostanze i nutrienti da cui attingere i mattoni per il corpo, da cui ricavare energia per il suo funzionamento: i carboidrati, i grassi e le proteine.

Queste molecole sono formate da unità più piccole cioè sono macromolecole polimeri e hanno bisogno di essere smontate con la digestione cioè di essere scomposte nei loro monomeri: gli amminoacidi, gli zuccheri semplici e gli acidi grassi che saranno trasportati dal sangue a tutto l'organismo per essere utilizzati come mattoni per costruire nuove parti del corpo o riparare ciò che si

consuma e per ricavare l'energia necessaria per sopravvivere principalmente bruciandoli, come un'automobile brucia la benzina.

Le unità di misura dell'energia più usate sono la caloria (cal) ed il suo multiplo, la chilocaloria (Kcal). I nutrienti contenuti nel cibo sviluppano quantità diverse di energia: 4 Kcal i carboidrati e le proteine, 9 Kcal i grassi, secondo il Sistema Internazionale di misura bisognerebbe usare il Joule: $1\text{kcal}=4.186\text{kJ}$.

La nostra alimentazione ha bisogno anche di quantità minori di sostanze che il corpo non può fabbricare e che ne regolano lo sviluppo e il funzionamento: le vitamine e i sali minerali (micronutrienti). Altre sostanze presenti nell'alimentazione di ogni giorno ci proteggono da malattie, la più importante è la fibra alimentare. Altre ancora, per esempio il colesterolo, sono necessarie per la costruzione di molecole come gli ormoni indispensabili al nostro corpo, ma possono essere dannose se in eccesso.

Ciclismo e alimentazione

I processi di dimagrimento indotti da qualsiasi allenamento in bici sono vani se non viene seguito un percorso alimentare controllato, basato sul calcolo e sul controllo delle calorie assunte giornalmente e sulla qualità degli alimenti che compongono la nostra alimentazione quotidiana.

Purtroppo le nostre abitudini e la nostra cultura alimentare sono di gran lunga lontani da una concezione corretta di piano alimentare per il controllo del peso e per preservare la nostra salute.

Prima ancora di scegliere una corretta alimentazione per dimagrire, infatti, bisognerebbe farlo per prevenire le tante malattie che dipendono spesso anche da una scorretta e sbilanciata alimentazione.

Sia ben chiaro: sto parlando essenzialmente di saper scegliere gli alimenti universalmente riconosciuti come non dannosi alla nostra salute. Non sto dicendo che il gelato fa male e non va mangiato. Dunque non sto portando avanti la tesi, sempre molto di moda, che se mangi cibi sani, crudi e vivi, allora dimagrisci. In altre parole, le nostre cellule non riconoscono (fortunatamente) se il glucosio arriva dal gelato o dal riso... per loro il glucosio è semplicemente glucosio.

Chi comincia ad andare in bicicletta, spesso e volentieri lo fa per una questione di salute. Pedalare costantemente e con metodo aiuta a stare bene sotto tanti punti di vista. La bicicletta infatti:

- Fa bene al cuore
- Fa bene alla forma fisica
- Fa bene alla mente
- Fa bene alla linea
- Fa bene al sonno
- Fa bene al sesso
- Fa bene all'umore e alla felicità

Se però a tutti questi benefici si associa un'alimentazione scorretta, gli stessi benefici rischiano di diventare vani, col rischio molto probabile di aver fatto tanta fatica in bici per niente.

Una corretta alimentazione invece ci permette di prevenire tanti problemi di salute, che spesso possono diventare fatali. Mangiare bene infatti ci aiuta a:

- prevenire i tumori
- prevenire le malattie cardiovascolari
- prevenire il diabete di tipo 2
- prevenire le malattie neurodegenerative
- prevenire l'osteoporosi
- migliorare la fertilità

Se associamo l'elenco dei benefici di un costante allenamento in bici a quelli di una sana alimentazione, possiamo capire quanto sia importante abituarci ad abbinare allenamento e alimentazione.

Prima di addentrarmi nel tema della scelta degli alimenti e del controllo delle calorie per dimagrire, associando l'alimentazione più corretta agli allenamenti in bici, voglio fornirti una serie di consigli sulla corretta scelta degli alimenti da assumere nel tuo piano alimentare, al fine di preservare, come ho detto in precedenza, la tua salute.

Quali alimenti scegliere per una corretta alimentazione

- Scegliere alimenti controllati, possibilmente biologici. La scelta della giusta filiera ci consente di conoscere a fondo l'alimento, sapendo la sua provenienza e la metodologia di coltivazione, e di evitare di ingerire inutili veleni.
- Scegliere alimenti cosiddetti a chilometro zero. La vicinanza di un alimento è infatti sinonimo di freschezza, a vantaggio dell'integrità dei principi attivi, soprattutto per gli alimenti vegetali.
- Consumare tanta frutta e verdura, alimenti ricchi di vitamine e minerali fondamentali per il corretto funzionamento del nostro organismo e per un buon apporto di antiossidanti.
- Limitare il consumo di proteine animali. In caso di necessità di assumere una dose alta di proteine, privilegiare le carni bianche e le proteine presenti nei legumi.
- Eliminare dal proprio piano alimentare i grassi saturi (presenti nelle carni rosse, insaccati, burro, panna e strutto), privilegiando invece i grassi buoni (olio extra vergine d'oliva, frutta secca, pesce).
- Abituarsi a cuocere gli alimenti in modo sano. Le cotture elaborate, come i fritti e gli stracotti, riducono la quantità di principi nutritivi degli alimenti. Le cotture al vapore, le bolliture o la piastra

garantiscono invece maggior digeribilità e un maggior apporto di nutrienti.

- Preferire l'assunzione di carboidrati complessi, come i cereali integrali.
- Evitare bevande alcoliche e bibite zuccherine.
- Ridurre il consumo di sale, preferendo erbe e spezie. Abituarsi a condire con olio extra vergine e limone.
- Consumare una colazione abbondante.
- Non saltare mai gli spuntini: lasciar passare troppo tempo tra un pasto e l'altro significa far diminuire il metabolismo e quindi ingrassare
- Proteggere la massa magra con una buona quota proteica: da 1,4 a 2 grammi di proteine al giorno per kg di peso corporeo.
- Cercare di perdere da 1,2 a 2,4 kg al mese, non di più.
- Bere due litri di acqua al giorno per mantenere alta l'idratazione.
- Evitare gli spuntini prima di coricarsi oppure quelli notturni: il metabolismo tende ad abbassarsi durante il riposo

Come controllare il peso attraverso l'alimentazione

Il ciclismo è uno sport di fondo e, come tutti gli sport di fondo, aiuta a stare bene e in forma. I benefici del ciclismo sono tanti e si riflettono su molti aspetti del nostro organismo: dal sistema cardiovascolare, al benessere psico-fisico, alla forma fisica.

Andare in bici aiuta a mantenere uno stato di forma ottimale e una generale tonificazione muscolare. E proprio per questo il ciclismo è uno sport consigliato a chi vuole o deve perdere peso corporeo.

Sarà capitato anche a te, durante una salita, pensare: “se avessi qualche chilo in meno, farei meno fatica”. Perdere peso però non è un'operazione così semplice, soprattutto se sei abituato ad alimentarti in modo scorretto e se non hai molto tempo per allenarti!

Se vuoi perdere peso anche tu, non sempre è sufficiente pedalare ore e ore, ma diventa indispensabile seguire un metodo di allenamento e abbinare una corretta alimentazione.

Questo capitolo non ti dirà quale dieta devi seguire per dimagrire. Ci sono già tanti guru in giro per il mondo che propongono diete miracolose, drastiche e poco salutari, da seguire senza fare alcuna attività fisica.

Ho predisposto questo capitolo per dare la possibilità anche a te di conseguire i migliori risultati, soprattutto se anche tu, come tanti altri, non hai molto tempo a disposizione per allenarti e hai bisogno di capire quali sono i principi di una corretta alimentazione abbinata alle calorie perse durante il tuo allenamento.

Facendo prima di tutto una doverosa premessa: quando si perde peso, non è detto che la diminuzione avvenga sul grasso corporeo. Spesso, a causa di una scorretta alimentazione, si perde massa magra, in altri termini il muscolo. Dunque, pesare meno non sempre significa essere più magri.

Quando invece parliamo di perdita di grasso, stiamo parlando di dimagrimento di qualità, che avviene sostanzialmente in modo progressivo e prolungato nel tempo, attraverso uno stile di vita sano e la nascita di una nuova consapevolezza: perdere peso e migliorare il proprio stato di salute generale significa fare sacrifici, sia nel seguire determinati allenamenti, sia nel seguire un'alimentazione corretta.

Il peso e la composizione corporea

Prima di pianificare gli allenamenti e l'alimentazione corretta per dimagrire, è necessario verificare se il nostro peso è equilibrato.

Un metodo semplice e molto diffuso per valutare il proprio peso è il calcolo dell'indice di massa corporea (IMC) o BMI (Body mass index) che si calcola dividendo il peso in chilogrammi per l'altezza in metri elevata al quadrato, a seconda del suo valore possiamo stabilire se siamo nella norma (tra 20 e 25).

$$\text{BMI} = \text{peso (kg)} / \text{altezza}^2(\text{m})$$

Valori elevati sono correlati a diverse patologie, ma anche un'eccessiva magrezza può essere fonte di rischio. Per gli sportivi il valore del peso tuttavia potrebbe essere anche elevato, ma legato alla massa magra e non al grasso e quindi non crea problemi.

Il grasso corporeo: quando è indispensabile

Il grasso ci serve: la capacità di avere a disposizione una quantità sufficiente di energia è uno dei principali fattori che determinano la nostra sopravvivenza. Mentre le riserve dei vegetali sono rappresentate da carboidrati, cioè dall'amido, gli animali e in particolare i mammiferi sono in grado di immagazzinare energia sotto forma di trigliceridi accumulati nel tessuto adiposo (grasso) e di utilizzarli rapidamente in altre parti del corpo quando serve più energia.

La massa grassa è infatti indispensabile per la sopravvivenza, mentre la massa magra (tutto ciò che rimane dopo aver tolto il tessuto adiposo cioè gli organi, i muscoli, le ossa e l'acqua) è essenziale per gli sportivi ed è l'unica che "brucia calorie".

La massa grassa si può dividere in due parti: grasso essenziale o primario (contenuto negli organi, soprattutto midollo osseo, cuore, tessuti nervosi) e grasso di deposito che comprende le riserve: la massa adiposa, sottocutanea e viscerale. Per misurare quest'ultimo si possono usare i plicometri, che sono delle pinze utili a misurare lo spessore del grasso sottocutaneo, in determinati punti del nostro corpo.

Si può così risalire attraverso specifici calcoli alla percentuale di tessuto adiposo. Valori accettabili sono tra il 15 e il 17% nel maschio e tra il 25 e il 27% nella femmina.

Per gli atleti invece i valori sono in genere minori: 12-15% per gli uomini e al 18-20% per le donne. In casi particolari i valori della massa grassa possono essere ancora inferiori: un ciclista professionista potrebbe avere solo un 5-8% di massa grassa. Un ciclista amatoriale in forma può attestarsi sul 10-12%. Le donne presentano geneticamente una percentuale di grasso maggiore più rispetto agli uomini (circa 5-8 punti in percentuale).

Quando il grasso diventa pericoloso

Il grasso però può diventare un pericolo per la nostra salute. Il più pericoloso è quello tipico dell'uomo adulto e della donna in menopausa, caratterizzato dall'accumulo nell'addome, responsabile della pancia.

Recenti ricerche hanno dimostrato che quando la circonferenza della vita supera i 102 cm, nel maschio, e gli 89 cm nella donna, si moltiplica il rischio di ammalarsi di diabete, ipertensione e infarto. Un indizio ancora più accurato è rappresentato dal rapporto tra la circonferenza della vita e quella dei fianchi (WHC).

Esempio:

VITA = 80

FIANCHI = 100

WHC = 0,8

Un valore superiore a 0,85 nella donna e 1 nell'uomo si associa a diverse patologie legate all'obesità: aumento di acidi grassi che vengono trasportati al fegato, di colesterolo e di proteine cattive LDL che lo

depositano sulle arterie, diminuzione di proteine spazzine del colesterolo, le HDL, resistenza all'insulina.

Nel proseguo dell'ebook capirai come allenarti in bici e come alimentarti per perdere peso e ottenere un buono stato di salute.

Gli alimenti che aiutano a dimagrire e a star bene

Perdere peso attraverso il ciclismo può essere ottenuto applicando alcune semplici tecniche durante i tuoi allenamenti oppure semplicemente facendo attenzione all'alimentazione.

Se questo è davvero il tuo obiettivo, sappi che non esistono pozioni magiche! Un allenamento mirato e un'alimentazione controllata sono insieme gli unici espedienti per perdere davvero i chili di troppo.

Se vuoi approfondire il tema del dimagrimento con uno specifico allenamento in bici e con l'alimentazione attraverso il metodo del Reset Metabolico, ho predisposto l'ebook **COME PERDERE PESO IN BICI E A TAVOLA** – [Clicca qui vedere i suoi contenuti](#).

Al di là dei metodi che, se lo vorrai, potrai scoprire nel mio ebook, voglio illustrarti in questo capitolo alcuni semplici consigli che possono aiutarti a perdere peso. Non credere... sembrano banali, ma non solo sono affatto! Se ci fai caso, ognuno di noi durante la sua giornata difficilmente riesce a rispettare queste poche, semplici, ma basilari regole...

Mangia regolarmente per perdere peso

Attenersi a una routine giornaliera di cinque pasti al giorno, tre pasti principali (colazione, pranzo e cena) e due spuntini (a metà mattina e a metà pomeriggio), significa che è meno probabile che ci si abbuffi

durante la cena, in quanto essendo passate troppe ore dall'ultimo pasto il nostro organismo richiede più cibo.

Organizza un piano alimentare settimanale per sapere che cosa mangiare e quando. E fai una spesa settimanale che completi almeno all'80% il tuo piano alimentare. Evita inoltre di andare a fare la spesa da "affamato": è provato che in questi casi si mettono nel carrello alimenti tendenzialmente più grassi e più poveri di elementi nutritivi.

Mangia di meno, ma aumenta la qualità

Può sembrare ovvio, ma è un dato di fatto se si vogliono perdere chili di troppo. A volte non ce ne accorgiamo, ma assumiamo più calorie di quelle che bruciamo: pasti troppo ricchi e pesanti, condimenti esagerati, spuntini con alimenti eccessivamente calorici... alla fine della giornata, se facessimo il calcolo delle calorie di ciò che assumiamo regolarmente ci renderemmo conto di aver sforato in maniera eccessiva.

Molti pensano che grazie all'attività in bici possono permettersi qualsiasi pasto e di qualsiasi tipo. Niente di più sbagliato! Al di là delle quantità, anche la qualità degli alimenti che assumiamo è fondamentale.

Oltre al metodo che spiego nel mio ebook Come perdere peso in bici e a tavola, esistono piccoli trucchetti per dare già una svolta al tuo peso corporeo:

- Ti può aiutare ad esempio mettere nel piatto porzioni più piccole, riempiendo piatti più piccoli, invece di riempire piatti grandi.
- Ricorda che occorrono diversi minuti perché il cervello segnali allo stomaco che è pieno e che non richiede più cibo.
- La disidratazione può a volte essere interpretata erroneamente per fame, quindi se inizi a sentire una fitta di fame durante il giorno, sorseggia un bicchiere d'acqua.

Seguire un regime alimentare, senza ovviamente diventarne schiavi, è prima di tutto un fatto di cultura. "Siamo ciò che mangiamo", sosteneva il filosofo tedesco Ludwig Feuerbach: una frase che racchiude in sé la verità assoluta che tutto ciò che ingeriamo agisce, nel bene o nel male, sul nostro organismo e quindi sulle nostre funzioni vitali. E alla lunga determina un ottimo stato di salute piuttosto che l'insorgere di patologie, purtroppo spesso anche gravi.

Tempo fa mi sono imbattuto in una discussione con una persona che sosteneva che il rosso dell'uovo contiene carboidrati ed è quindi da privilegiare al bianco in quanto non contiene grassi. Certo, è la prima volta che mi capita un caso così estremo di "ignoranza alimentare", ma questo mi ha fatto capire quanto sia importante diffondere sempre più i temi relativi alla corretta alimentazione nello sport e nel ciclismo.

È importante dunque sapere come ci alimentiamo, quali cibi assumiamo e in quali momenti della giornata, quali sono i loro principi nutritivi. Tutto ciò in funzione dei nostri obiettivi, che possono essere semplicemente quelli di mantenere un buono stato di salute, associando a una sana ed equilibrata alimentazione una costante attività fisica in bicicletta, oppure quelli di privilegiare certi alimenti nella nostra alimentazione per poter esprimere maggior energia durante il nostro gesto atletico in bici.

Per darti una traccia di alcuni alimenti molto in uso tra gli sportivi in generale, ne ho scelti alcuni particolarmente efficaci se assunti regolarmente nell'arco delle nostre giornate pre e post allenamento. Come sempre, ci tengo a sottolineare che le indicazioni che leggerai non devono essere prese alla lettera per determinare la tua dieta, per la quale ti consiglio di farti seguire da un nutrizionista che sarà in grado, conoscendo il tuo stile di vita, di proporti il giusto regime alimentare da seguire.

I 7 alimenti ideali per il ciclista

1. *Banane*

La banana è l'alimento per eccellenza degli sportivi. Ti è mai capitato di vedere una partita di tennis? A ogni pausa, i tennisti assumono una porzione di banana accompagnandola con sali minerali e acqua. La loro necessità è quella di reintegrare nel minor tempo possibile, a causa dell'intensa sudorazione, sali minerali come potassio, sodio, magnesio e cloruro. La banana è consigliata dunque anche ai ciclisti, in caso di allenamenti prolungati e in presenza di forte caldo che induce alta sudorazione.

2. *Avena istantanea*

L'avena istantanea è un ottimo alimento per la prima colazione o per gli spuntini, soprattutto se usata nella preparazione di pancake proteici. Sul mercato puoi trovare l'avena istantanea naturale, che non presenta aggiunte di sale, zucchero o additivi. È un alimento ricco di fibre (8,5 g/100 g) e di proteine (11 g/100 g) ed è un'ottima fonte di carboidrati a basso indice glicemico (61 g/100 g) in grado quindi di liberare energia lentamente. Inoltre, è un'eccellente fonte naturale di vitamine e minerali, quali calcio, zinco, ferro, acido folico, manganese, tiamina, vitamina B1 e vitamina E.

3. *Pasta integrale*

Ormai lo sanno anche i muri che la pasta è l'alimento fondamentale per chi fa sport di fondo. C'è però pasta e pasta. E soprattutto condimento e condimento. Assumere un piatto di pasta con pomodoro, una spolverata di parmigiano e un filo di olio extravergine è senza dubbio più salutare ed efficace sotto il profilo della prestazione atletica che mangiare un piatto di spaghetti alla carbonara (e te lo dice uno che una carbonara

ogni tanto non se la fa mancare). Meglio ancora se la pasta è integrale, in quanto la presenza di vitamina B aiuta a migliorare la resistenza e la prestazione atletica.

4. Patate dolci

Le patate dolci sono un altro alimento fondamentale per il ciclista: apportano 2/3 in meno delle calorie di un piatto di riso e, come le banane, sono una fonte importante di potassio. Associate a una proteina, come quella del pollo o delle uova, diventano un piatto ideale per recuperare le energie perse dopo un allenamento impegnativo e per ricostruire il tessuto muscolare danneggiato dall'allenamento.

5. Burro di arachidi

Il burro di arachidi è l'alimento maggiormente demonizzato dagli sportivi per il suo alto contenuto di grassi. È invece un alimento che non dovrebbe mai mancare nella tua alimentazione, in quanto è una fonte di acidi grassi monoinsaturi e polinsaturi che abbassano i livelli di colesterolo nel sangue, accelerando il processo di recupero post allenamento, e di proteine che favoriscono la crescita e il recupero muscolare. Sul mercato esiste il burro di arachidi puro, senza grassi e oli aggiunti.

6. Yogurt naturale

Nella nostra alimentazione non dobbiamo dimenticare l'importanza del calcio, soprattutto dopo un certa età per la salute delle ossa. Un'ottima fonte di calcio è senza dubbio lo yogurt, che deve però essere assolutamente naturale, meglio se yogurt greco. Presenta un valore biologico dell'85% e pertanto un'alta percentuale di aminoacidi essenziali, fondamentali per il recupero muscolare post allenamento o post gara. Inoltre, i batteri probiotici lattici presenti nello yogurt

salvaguardano il corretto funzionamento dell'intestino e rafforzano il sistema immunitario.

7. Broccoli

Perché i broccoli tra le tante verdure presenti in natura? Perché, oltre a essere ricchi di vitamina C, sono in grado di ridurre l'affaticamento muscolare e la comparsa di dolori. Sono inoltre ricchi di calcio, acido folico e vitamina K. Ottimi per l'abbinamento con carni magre come pollo o tacchino.

I 4 errori che non aiutano a dimagrire

Spesso ci si chiede come mai non si riesce a dimagrire secondo gli obiettivi prefissati, nonostante gli allenamenti e la dieta. A volte si commettono molti errori proprio quando è il momento di mangiare, soprattutto a pranzo. Vediamo quali sono:

1. Mangiare spesso fuori

Per chi lavora in ufficio, spesso il pranzo diventa un problema. Soprattutto quando bisogna seguire un regime alimentare impostato con un menu specifico e cerchiamo di scegliere nel bar o nel locale di turno gli alimenti più o meno simili, facendo a spanne il calcolo delle calorie e dei macronutrienti. Può andar bene una volta ogni tanto. Ma se diventa una regola, forse è bene provvedere in modo diverso.

Il consiglio che ti posso dare è quello di prevedere alla sera il pasto del pranzo del giorno dopo, rispettando la tua tabella alimentare. Certo, mangiare in ufficio non è il massimo della gioia, ma se ti sei prefissato l'obiettivo del dimagrimento, stai già facendo tanti sacrifici per raggiungerlo e quindi puoi aggiungere anche questo.

2. Mangiare troppo velocemente

Uno studio pubblicato sul Journal of the Academy of Nutrition and Dietetics ha dimostrato la correlazione tra la velocità di consumazione del pasto e l'aumento della massa grassa. Dunque, quando arriva il momento del tuo pasto, cerca di staccare la testa dal lavoro e dai problemi e concediti un momento di relax mangiando.

3. Mangiare davanti al computer

Mangiare davanti al computer è una cattiva abitudine. Se ce l'hai anche tu, ti consiglio di togliertela al più presto. Se ti porti il tuo pranzo da casa, cerca in ufficio un collega che ha la tua stessa abitudine e condividi con lui questo momento. Due chiacchiere in compagnia donano relax e il tuo pasto sarà consumato con migliori risultati al fine del dimagrimento.

4. Mangiar solo quando si ha fame

Il metodo del Reset Metabolico che ti indicherò nel proseguo di questo ebook ti consente di mangiare tanto, assumendo grandi quantità di carboidrati, e di darti sazietà. Ciononostante non devi fare l'errore di mangiare solo quando hai fame. Ricordati l'importanza degli spuntini e del fatto che il dimagrimento viene favorito dall'assunzione degli alimenti in maniera frazionata durante la giornata: colazione > spuntino > pranzo > spuntino > cena. Crea i tuoi menu giornalieri prevedendo questo schema e distribuendo proporzionalmente le calorie e i macronutrienti (carboidrati, proteine, grassi).

I 5 alimenti da evitare se vuoi perdere peso e stare bene

È vero, in precedenza ho detto che le nostre cellule non riconoscono se il glucosio arriva dal gelato o dal riso... per loro il glucosio è

semplicemente glucosio. Però ci sono alimenti che comunque è meglio evitare, sia perché non favoriscono il dimagrimento, sia perché possono nuocere col tempo alla nostra salute. Al di là delle solite bibite gasate o del cibo fast food, che tutti sappiamo di dover bandire dalla nostra alimentazione, ecco quali sono i 5 alimenti da evitare:

Cibi zuccherati

Lo sanno anche i bambini: le caramelle fanno male! Scherzi a parte, sono sempre più numerose le conferme che arrivano dagli studi scientifici che mettono sotto esame i possibili danni alla salute provocati dallo zucchero raffinato.

Questo alimento, nascosto per altro in tanti alimenti come pane, succhi, bevande, yogurt alla frutta, cibi precotti al forno, condimenti per insalate, ecc... è dunque da bandire dalla nostra alimentazione per due motivi: perché fa male alla salute e perché non aiuta al dimagrimento. Ecco i principali motivi scientificamente provati secondo i quali lo zucchero fa male:

- danneggia la memoria
- è tossico e dannoso quanto l'alcool e il fumo
- è un cibo killer per il cuore
- è nemico della pressione
- danneggia il colesterolo
- accorcia la vita
- crea dipendenza
- provoca obesità e diabete

2. Cibi raffinati

Sono una delle cause principali nel rallentamento della perdita di peso durante una dieta. Se non facciamo attenzione ai cibi raffinati che introduciamo nel nostro menu giornaliero, rischiamo infatti di rendere vani i tanti sacrifici che stiamo facendo. Gli ingredienti OGM,

dolcificanti artificiali, prodotti a base di oli vegetali (di semi di mais e di girasole) causano uno squilibrio ormonale che è controproducente alla perdita di peso.

3. Glutine

Il Beyond Celiac afferma che in America circa 18 milioni di persone soffrono di sensibilità al glutine. Questo non significa che molti di noi sono allergici, ma che hanno molte probabilità di subirne gli effetti di intolleranza. Evitare però il glutine non è così semplice, dato che si nasconde in molti alimenti da forno.

4. Latticini

Come il glutine, anche i latticini sono alimenti allergenici. Oltre ad andare incontro a problemi di intolleranza, con evidenti gonfiori di stomaco e problemi digestivi, i latticini ostacolano sensibilmente la perdita di peso. L'alternativa al latte vaccino è il latte di mandorla o di cocco.

5. Grassi saturi

Abbiamo detto più volte che i grassi sono fondamentali per la nostra alimentazione, ma è indispensabile saperli scegliere. Bisogna distinguere tra grassi saturi e grassi insaturi. I primi sono da evitare, in quanto sono i principali responsabili dei tanti problemi che possono affliggere il nostro organismo, tra cui chili in eccesso e problemi di circolazione. Sono prevalentemente di origine animale e li troviamo nella carne rossa, nei salumi, nel burro e nei formaggi.

I grassi saturi sono anche responsabili dell'aumento del colesterolo LDL, cioè quello cattivo.

Gli 11 alimenti per mantenere un cuore forte e sano

Come dicevo in precedenza, l'allenamento in bici aiuta a stare bene e in salute. Tra i tanti benefici, quello forse più importante è che la bici fa bene al cuore.

Anche a tavola però dobbiamo scegliere gli alimenti giusti che rispettino il corretto funzionamento del nostro cuore e che contribuiscano a mantenerlo forte e sano.

Ecco l'elenco dettagliato degli alimenti che aiutano il sistema cardiovascolare, abbassano il rischio di sviluppare malattie cardiache e innalzano il livello di colesterolo buono:

- trota
- salmone
- acciuga
- uva rossa
- mele
- cavolo riccio
- broccoli
- olio di germe di grano
- olio di semi di girasole
- carote
- patate dolci

I 7 alimenti da evitare prima di allenarsi in bici

Quale spuntino scegliere prima di uscire per la solita sgambata o per un allenamento intenso? Questo è uno dei tanti dilemmi che hanno colto anche me nei primi anni in cui praticavo questo sport.

Sì, perché se sbagliamo ad alimentarci prima di un allenamento, poco importa. I problemi seri sorgono quando dobbiamo affrontare una gara

al mattino presto, abbiamo paura di arrivare senza scorte di glicogeno e mangiamo a caso ciò che il nostro frigorifero ci presenta.

Niente di più sbagliato: ecco quindi quali sono i 7 alimenti da evitare assolutamente prima di fare allenamenti o gare:

- Legumi
- Zucchero Bianco
- Cibi grassi
- Barrette proteiche (se contengono zuccheri raffinati)
- Lattosio
- Cibi speziati
- Bevande energetiche (se contengono zuccheri raffinati)

Tra questi, lo zucchero bianco è il deputato numero uno all'abbassamento delle prestazioni in bici e pertanto bisogna stare attenti anche ai tanti alimenti dove può essere contenuto. Ecco quali sono i principali:

- salse, sughi pronti e condimenti
- verdura in scatola
- cibi dietetici
- cereali da colazione
- pane
- frutta essiccata

I 7 alimenti che migliorano la qualità del sonno

In questo ebook ti ho parlato dell'importanza di abbinare una corretta alimentazione a un metodo idoneo di allenamento. Ma non ho mai accennato a quello che forse è uno degli elementi più importanti, senza il quale i tuoi sforzi possono rischiare di non dare alcun risultato: sto parlando della qualità del sonno.

Riposare bene significa ricaricare le pile, significa assimilare bene il lavoro fatto in allenamento e avere le giuste energie il giorno successivo per effettuare un altro. Quante volte ho visto amici cicloamatori bombardarsi di prodotti energetici o caffeina perché avevano dormito poco la notte prima di una gara, senza sapere che quei prodotti non sono miracolosi e non possono sostituire gli effetti benefici di un sonno rigenerante.

Detto ciò, è vero anche che gran parte della popolazione mondiale soffre di disturbi del sonno. Il ciclismo aiuta sicuramente a migliorare tali disturbi, ma un valido aiuto può arrivare anche dall'alimentazione. Ecco i 7 alimenti che sono in grado di migliorare la qualità del sonno:

1. Banane

Molti studi hanno dimostrato che mangiare una banana prima di andare a letto favorisce il riposo notturno. Le banane contengono infatti triptofano, un aminoacido che il corpo trasforma in serotonina, una sostanza rilassante che favorisce l'effetto soporifero. Inoltre sono ricche di potassio che ha la capacità di rilassare il corpo.

2. The alle erbe

La camomilla, ma anche la lavanda, la valeriana e il tè alla menta, sono da tempo riconosciuti come rimedi per trattare i disturbi del sonno.

3. Semi di zucca

Come le banane, anche i semi di zucca contengono una grande quantità di triptofano. Per conciliare il sonno, è sufficiente assumere un grammo di triptofano ogni sera, contenuto in 200 grammi di semi di zucca.

4. Salmone

Ogni tanto, una cena a base di salmone non solo apporta una buona quantità di acidi grassi omega 3, ma contiene anche la vitamina B6, che stimola la produzione di melatonina, l'ormone che regola i cicli di sonno-veglia.

5. Ciliegie

Anche le ciliegie favoriscono l'innalzamento dei livelli di melatonina e quindi il loro consumo è consigliato prima di andare a dormire.

6. Patate dolci

Le patate dolci contengono molto potassio, che aiuta a rilassare il corpo, e pertanto sono un'ottimo alimento da prevedere nel menu della cena.

7. Cioccolato fondente

Anche il cioccolato fondente aiuta a migliorare la qualità del sonno, in quanto è ricco di magnesio, un minerale essenziale che regola i ritmi sonno-veglia.

I 4 alimenti che aiutano a far crescere la muscolatura

Se deciderai di seguire il percorso del Reset Metabolico che ti proporrò in questo ebook, non devi scordare quanto sono importanti la quantità e la qualità delle proteine che inserirai nel tuo menù personalizzato. La loro qualità, oltre che il giusto dosaggio, è fondamentale per determinare un aumento della muscolatura e non un depauperamento.

Dopo ogni allenamento è importante ricostruire le fibre muscolari danneggiate dall'allenamento stesso e pertanto bisogna scegliere le proteine idonee a questo scopo. Ecco i 4 alimenti che aiutano a farlo in maniera efficace:

1. Uova

Sono la fonte proteica più nobile che esista, con un valore biologico pari a 100, vale a dire che sono molto simili a quelle prodotte dal nostro corpo e pertanto facilmente trasformabili in massa muscolare. Tenzialmente ti consiglio di preferire l'albume al tuorlo, in quanto quest'ultimo contiene molti grassi e favorisce l'innalzamento del colesterolo cattivo.

2. Lenticchie

Le lenticchie, come tutti i legumi, sono una fonte proteica vegetale di primo livello. Nel tuo menù settimanale del Reset Metabolico non dovrebbero mai mancare.

3. Quinoa

Anche la quinoa è un ottimo vegetale con una buona quota proteina: 100g di quinoa apportano circa 15g di proteine.

4. Noci

Le noci e i semi in generale hanno un'ottima quota proteica e sono essenziali per la crescita muscolare. Tra l'altro sono consigliati per la presenza di grassi insaturi, i cosiddetto grassi "buoni" che tanto fanno bene alla nostra salute.

La Guida del Ciclista Principiante

autore: Marco Di Marzio

gli altri eBook disponibili:

[Come Allenarsi in Bici](#)

[Come Allenarsi sui Rulli](#)

[Come Perdere Peso in Bici e a Tavola](#)

[Allenamento e Alimentazione nel Ciclismo](#)

[Tabelle di Allenamento da 30 a 150 minuti](#)

[Cosa Mangiare per Correre in Bici](#)