



Technische rubriek. Leo Meewisse - De kunst van het mountainbiken.

Natuurlijk is het op de mountainbike wel even anders dan op de racefiets. Het is behalve avontuurlijk ook nog een stuk technischer. Het gaat hier over de onderdelen: sporen lezen, schakelen, omgaan met obstakels, klimmen, dalen, trapfrequentie, remmen(noodstop) en controle houden op een stuiterparcours.

Sporen lezen:

Het belangrijkste onderdeel bij het mountainbiken. Kijk voortdurend 10 tot 15 meter vooruit. Dit is afhankelijk van je snelheid... hoe harder hoe verder. Zodat je de tijd hebt om te beoordelen waar het spoor de minste rolweerstand geeft, waar de obstakels zitten, hoe de bochten er bij liggen en welke versnelling het best gekozen kan worden.

Op het strand is er wel wat ervaring voor nodig om de hardheid van het zand te beoordelen. Meestal moet je dicht bij de waterlijn zijn maar dat kan ook verschillen. Een bundel ingereden sporen is meestal het gemakkelijkst te vinden, maar kijk uit voor de omgewoelde plekken waar een van je voorgangers al is gevallen.

Schakelen:

Vaak is er een afdaling met daarna weer een klim. Het is dan zaak om zoveel mogelijk snelheid mee te nemen alvorens je aan de beklimming begint. Met je grote of middenblad kan je aardig wat snelheid houden, maar in een steile klim heb je mogelijk je kleine voorblad nodig. Het lastigste is om te timen wanneer je naar je kleinere voorblad gaat. Schakel je te vroeg dan moet je 200 toeren trappen en heb je dus geen aandrijving meer. Schakel je te laat, dan val je al stil en ben je van de fiets af. Om voor te kunnen schakelen moet de spanning echt geheel van de ketting af, anders werkt het niet. Ga je naar een groter blad, dan moet je de hendel vasthouden tot de ketting is overgegaan. Omdat de tandwielen van je achterpion veel kleiner zijn gaat schakelen daar veel sneller en is een momentje van minder spanning op de ketting voldoende.

Obstakels:

Die zijn er in allerhande vormen en maten. Neem ze tijdig waar, dan kan je er het beste mee omgaan.

Zo zijn er stoepranden waar je eenvoudig op kunt springen. Voorwiel opwippen en achterwiel opwippen. Goed timen en oefenen dus! Bij hoge snelheid ga je met beide wielen tegelijk omhoog. Iets lastiger maar je kan het leren.

Link zijn ook (natte) boomwortels in je route vooral als ze schuin liggen. Haaks er over sturen of er over wippen. Rijdt ook altijd recht over houten bruggen heen, want ze kunnen spekglad zijn en een onverwachte zwemtraining is niet de bedoeling.

Klimmen:

Hiervoor verwijst ik naar een andere rubriek die nog wel een keer aan de orde komt.

Dalen:

Mijn advies is, eerst je fiets weer op snelheid brengen en daarna uithijgen van de voorgaande klim. Is het een stuiterparcours, (meestal) dan ga je altijd een klein stukje uit het zadel. Stevige greep op je stuur houden met zo nodig enkele vingers aan de remmen. Je armen en benen blijven soepel ontspannen en "gehoekt". Laat die fiets maar stuiteren en houd je lijf stabiel erboven. Ga je toch zitten dan moet je zitvlak dit allemaal doorstaan en het vreet energie, vanwege de onnodige stuiterbewegingen die doordringen tot je eigen massa. Bij een erg steile afdaling moet je je gewicht naar achteren brengen, soms tot ver achter je zadel.

Voorkom dat je over je voorwiel heen duikt.

Trapfrequentie:

Ideaal is het als je die kan aflezen op je fietscomputertje. Het toerental waarop je het meeste energie kunt leveren verschilt per persoon en ligt tussen de 85 en 100 toeren. Dit wordt ook wel cadans genoemd. Bij beklimmingen mag het iets afzakken, maar niet te veel, dus tijdig terug schakelen

Remmen:

Het beste doe je dit met beide remmen tegelijk. Je loopt dan de minste kans om weg te slippen. De grootste remvertraging realiseer je echter met de voorrem, maar daar zit ook het grootste gevaar. Omdat je gewicht bij het remmen naar voren wil schuiven raak je daardoor ook gemakkelijker in een slip en je kan zelfs over de kop slaan. Breng je gewicht naar achteren, dan kun je harder remmen zonder te slippen of over de kop te slaan.

Je voorwiel moet altijd blijven draaien, dan kan je ook nog blijven sturen! De noodstop behandel ik een andere keer.

Stuiterparcours:

Is eigenlijk al beschreven bij het afdalen, maar op vlakke stuiterparcoursen geldt eigenlijk hetzelfde.

Als je gaat staan heb je de beste controle over je rijwiel. Wees zuinig op je zitvlak en zorg voor een goed zadel met een juiste afstelling. Kan ook een keer behandeld worden.

Flink oefenen allemaal dus, want oefening baart kunst!