

MOZZI DI TIPOLOGIA DIVERSA

In pochi anni le cose sono cambiate ed i meno esperti dovranno verificare con cura la tipologia di mozzo delle proprie ruote, prima di incappare in un errato acquisto.

L'anteriore infatti non presenta più soltanto un perno appena sporgente dalle battute e del diametro di 9 mm, sul quale quindi appoggiare i forcellini aperti della forcella... ma nemmeno il perno passante da 20 mm, sempre più presente anche su mtb di escursioni non freeride/dh, è la sola opzione. Se infatti s'è aggiunto relativamente di recente il perno 15QR (passante da 15 mm di diametro) è anche vero che ci siano forcelle Maverick che necessitano di un perno da 24 mm ed alcune Specialized addirittura da 25 mm. Se però certi mozzi possono essere adattati all'una ed all'altra situazione, non è lo stesso per la forcella. Al posteriore invece il mozzo con battuta da 135 mm e perno da 10 mm fa ancora la parte del leone, lasciando spazio soltanto al 150 mm con perno da 12 mm passante in alcune mtb da freeride e dh. Si sta affacciando invece anche una misura intermedia, la 142 mm (sempre con perno passante, che potrebbe essere presente anche su ruote da 135 mm). Il 165 mm rimane appannaggio solo di alcuni tandem ma attenzione invece che dei modelli Specialized del passato (Big Hit) e rare biciclette attuali richiedono una ruota campanata in modo asimmetrico, cioè con il cerchio posteriore spostato verso sinistra rispetto alle battute del mozzo.

Fate attenzione inoltre al sistema di ancoraggio del disco al mozzo, dato che oggi gli standard in uso sono due: 6 fori filettati o CenterLock. In passato Shimano aveva introdotto invece nel Saint anche uno standard CenterLock oversize, successivamente eliminato. I corpetti ruota libera, dove cioè viene installata la cassetta pignoni, sono uno standard (non ci sono quindi differenze neanche tra 8, 9 o 10 rapporti) con la sola ovvia eccezione di quelli destinati al single-speed. Single-speed che a propria volta potrebbero non montare affatto il meccanismo ruota libera (a bici in movimento le pedivelle girano quindi sempre... cosa che spiega perché in ambito urbano molti utilizzino le proprie gambe per frenare).

GLI STANDARD ATTUALI DI MISURA

Le ruote sul mercato sono essenzialmente di due misure considerate uno standard: 26 e 29". Le 27,5" (o 650B) sono infatti ancora una rarità, così come in genere nessuno offre set ruote di diametro "misto", che vanno specificamente richieste. In passato alcune bici di una certa fama, ancora la Specialized Big-Hit, avevano invece utilizzato un cerchio posteriore da 24". Attenetevi scrupolosamente al diametro in uso sul vostro mezzo, che non è il caso di sperimentare soluzioni diverse se non si è realmente consci di quanto si stia facendo (ammesso che la cosa sia fattibile in termini di spazi... c'è qualcuno che ha montato una 27,5" anteriore su forcelle standard). Attenti invece a non acquistare, colpiti da un prezzo su internet particolarmente conveniente, ruote per v-brake, mentre voi avete i freni a disco, o viceversa.

STANDARD O TUBELESS?

Tutti i cerchi di tipo standard possono essere convertiti con discreto successo in tubeless, ma la soluzione migliore e più affidabile è senz'altro quella di acquistare ruote già previste in tal senso, sia che necessitino del montaggio di un flap particolare, sia che siano già pronte (in quanto il cerchio non è forato internamente).

Un cerchio tubeless funziona infatti perfettamente anche con la camera d'aria, ma avrà un profilo ancora più efficace nell'accoppiamento alla gomma se vorrete rinunciarci.



Creano "dipendenza": non provate mai ruote come queste in cross-country agonistico se non siete più che sicuri di potervele permettere. Si tratta infatti di un abbinamento superperformante tra ruote Reynolds e tubolari Geax, brand entrambi in possesso di una grande esperienza specifica in questo ambito. Si rischia infatti di non volerle più restituire...

