

山地自行车:山间林道上演速度与激情

见习记者 赵 恺



修建赛道,让更多孩子邂逅山地自行车越野

吴旭华,杭州山地车圈内资深玩家。有十余年速降经历的他在谈起自己第一次与山地车结缘的故事时,嘴角微微扬起,回忆道:“我最早接触山地车,是在车店里看到其他车友带好全套的速降装备和速降车上山,就觉得很酷,自己也想试试,就带着一辆硬尾圈刹车跟着他们一起上山了。感受过一次沿着山林坡道下山的刺激感之后,就一发不可收拾,迫不及待地购置了速降车和速降装备,入坑了这项令我着迷的极限运动。”

山地自行车越野,除了速降以外,也有很多其他玩法。在吴旭华看来,这些都是相通的。“2010年的时候,因为经常玩速降,拿了几次比赛的名次,驾驭山地车的技术也有了一定提升。然后我就对轻量级的XC越野产生了浓厚的兴趣,也参加了很多XC级别的比赛,由于有速降的技术基础,又有公路车的体能基础,所以一下子就上手了。”

在说到山地自行车的赛道时,吴旭华一下子就打开了话匣子:“我觉得DH(速降),XC(越野)还

有林道AM(全地形)这些没有本质的区别,因为它们之间没有很明显的分界。现在山地车的线路设计得越来越难,就像这次东京奥运会的伊豆山地车赛道,融合了很多AM甚至DH的元素。它有乱石阵、飞包等各种元素,我们国内也把乱石阵翻译成石头花园,虽然这个名字很美,但是其实这段赛道却充满了危险,像本届奥运会山地自行车项目的夺冠大热门,荷兰选手范德普尔,就是在乱石阵栽了跟头,结果这个项目的冠军被21岁的英国小将汤姆·皮德科克拿到。我自己也在九里松的林间修建了一条山地车线路,类似于一个比较小型的山地车公园,里面就包含了抛台、飞包、乱石阵、弯墙等各种赛道的元素。”

吴旭华的赛道也给许多00后的孩子带来了属于他们的山地梦。“现在山地车越野的车手年轻化发展也是一种趋势,”吴旭华介绍道,“8岁的彭云哲,12岁的蔡子晗,叶应顺,14岁的李铭希,他们从去年开始来九里松的赛道玩,这四个孩子让我印象非常深刻,很有天

赋,别看他们这么年轻,他们的技术甚至比很多成年人都要好。”在说到这几个小车手时,吴旭华总有说不完的话,“蔡子晗平时是住校的,一到周五,他一放学就带着车来林间骑行。他们几个最喜欢的就是骑车过飞包。”

在很多人眼里,山地车越野作为一项极限运动危险系数不小,这也是让很多人望而却步的原因之一,但是吴旭华说:“很多人认为山地车运动是一种高风险的运动,我觉得这存在一些误解或偏见。如果有经验丰富的车手带领新手‘入坑’,他的进步会有一个循序渐进的过程。随着技术慢慢地提高,观赏性也会慢慢的提高,这样是比较安全的。而万一在越野的过程中有些失误,一般也在车手自己掌控范围之内。车手自己对车况和赛道情况的变化有一种预判,所以会及时做出调整,将严重的后果化解为较小的失误,再将较小的失误进一步化险为夷。”最后,吴旭华还开玩笑地说道:“对于我自己来说,我反而觉得在铺设路面上骑行的公路车危险系数更高一点。”

从车手到技师,在幕后为山地车手保驾护航

当记者来到这家杭州的单车工作室时,自行车优秀技师张文君正在工作台前保养着山地车轮组的塔基。说起自己的第一台车,张文君印象深刻。

“那是一辆崔克4300,”他记忆犹新,“那已经是二十多年前了,那会儿还没上大学。因为老家在磐安县金山镇,那边自然条件很适合玩山地车。有一次,我有一个朋友带着车回来,我一看就觉得好酷啊,我也想要这样的车,就这样和山地车结缘了。后来他们带着我去组装了我的第一辆硬尾车,因为那个年代,除了捷安特有整车以外,其他的都是组装车,装车完了以后就去了太湖边的东山,第一次从山上越野下来,不过那次的结果不太好,我连人带车摔出去了。”说到这里,张文君笑了笑。从此以

后,山地车就一直陪伴着张文君。

张文君在十五年前,他就拿过公路自行车山地车越野赛第二名,“当时我们没有跟现在一样的组织,只是当时杭州骑行网的骑友一起在北高峰办了一个越野赛,我拿了第二名。”作为业余车手,在平时越野的时候也会发生许许多多意想不到的事情,“有一次我在山上踩断了链条,没办法,只能把裤子的皮带解下来,套着前面的车,让前面的车带着我走,要是舍不得这皮带,我估计都下不了山了。”

想成为一名越野骑手,体能和技巧同样重要。张文君对记者说:“山地越野有两种,一种是从山下往上骑,对体能要求很高,需要把握好踏频、节奏、呼吸和心跳;另一种是从上往下骑,对技巧和赛道的熟悉度要求比较高,包括压弯的

角度速度、路线的选择、落地的姿势等,都是学问。”

随着年纪的增长,张文君成了一名自行车技师,在幕后默默地为山地车手保驾护航。作为一名资深技师,张文君表示,对于初学者来说,第一辆车最关键的是刹车。“越野,最重要的就是车辆的制动性能,也是我们在选择车辆时首要考虑因素。我们现在一般都是用油压刹车,它的原理和汽车刹车是类似的,能够最大限度地保护我们的安全。其次是前叉,硬尾车前叉的润度决定了你在越野时候的操控舒适度,同时前叉的形成长短也是选择前叉时的重要考虑因素。”除此以外,车架和轮组也是一辆车的灵魂部件,只有高强度的车架和轮组,才能保证在车手在越野时的安全。

延 | 伸 | 阅 | 读

山地自行车名词解释

硬尾:全车只有前叉避震,车架上无后避震装置。

软尾:全车既有前叉避震,车架上又有后避震装置。

XC:Cross Country 越野,世界上主要的山地车比赛都是以XC为主。从骑行环境来说可能80%是上坡及平地,车架以硬尾为主。

DH:Downhill 速降,这是一个纯下坡的车种。可能只有10%左右的平路+90%的下坡,几乎不会有上坡。道路一般是天然的山地下坡路+人工修护。这是一种纯粹追求速度的玩法,对于车手的操控技术有最高的要求,车架以软尾为主。

AM:All Mountain 全山地,全地形车种,玩这个需要车手同时具有一定的体力以及技术。既然是全地形,就以为它的骑行环境可能是上坡、平地、下坡各占1/3。上坡的体力要求,下坡的操控能力,以及通过障碍的技巧都需要掌握一些。

”

