

Il grande libro della
bicicletta





Prefazione

Un campione carismatico e vincente è il più grande motore di sviluppo e di crescita di uno sport. Paolo Bettini ha avuto e continua ad avere questo effetto sul ciclismo, grazie a una lunghissima carriera cominciata come gregario e conclusa da campione.

In questo libro mette a disposizione di tutti la sua enorme esperienza e attraverso le sue parole non è difficile capire come scatta l'amore per la bicicletta, che ti permette di fare attività fisica e nello stesso tempo di esplorare le strade del mondo e i percorsi della mente.

Bettini è una miniera di ricordi e di piccoli aneddoti legati alle corse e ai suoi anni di allenamenti. Sa trasmettere la semplicità e il valore del ciclismo con le parole concrete di chi ha vissuto questo sport in tutti i suoi aspetti. Inoltre, un campione coinvolge intorno alla sua attività una serie di specialisti capaci di portare la preparazione, l'agonismo e la tecnica del mezzo allo stato dell'arte: un insieme di competenze ed energie che viene a formare un modello multidisciplinare da seguire e a cui ispirarsi, oppure dal quale trarre semplicemente qualche spunto.

Paolo Bettini ci conduce per mano attraverso il 'mondo' bicicletta, ci spiega come nasce la passione, ci illustra le meraviglie tecniche e tutti i segreti per guidare le due ruote in sicurezza, trasferendo sulla strada di tutti i giorni i principi e le capacità acquisiti in anni e anni di corse. Ci introduce infine al piacere dell'agonismo e delle più importanti Gran Fondo italiane. Lo fa sempre con la semplicità e l'entusiasmo di chi è ancora contagiato dalla stessa passione che anima un bambino. Il suo è un messaggio coinvolgente: usare la bici significa volersi bene e stare bene. E presto diventa uno stile di vita, lontano da ogni forma di fanatismo.

Partiamo quindi insieme a lui per questo lungo viaggio in cui ci spiega come arrivare dove vogliamo, lasciandoci liberi di scegliere la nostra meta. Da raggiungere in bici, ovviamente.

Marco Bonarrigo e Giulio Porcai



Incominciare al meglio

Dalla scelta della bicicletta e degli accessori alle indicazioni per affrontare con tranquillità e sicurezza le uscite su strada.

La bicicletta giusta

Il grande momento è arrivato. La tua storia è comune a quella di molti altri: le prime volte hai pedalato su un modello da corsa preso in prestito da un amico oppure hai adattato un vecchio 'cancello' che avevi a casa. Forse hai noleggiato la bici, o magari ce l'avevi in cantina. Le misure erano quello che erano, il manubrio l'avevi regolato a caso, la sella di sicuro non era troppo comoda. Un pochino hai sofferto, ti sei reso conto che potevi trovare qualcosa di meglio. Però pedalare su una bici da corsa ti è piaciuto e dopo uno, due o tanti mesi di uscite su un mezzo 'di fortuna' hai deciso di fare il grande passo: comprare la tua prima bici da corsa 'seria'.

L'acquisto di una bicicletta è sempre speciale. Niente a che vedere con gli oggetti che compri abitualmente.

E di sicuro ti emoziona sia il comprarla che il possederla.

Una bici non è un accessorio sportivo come gli altri, non è un elettrodomestico e non è nemmeno un'automobile, anche se ci sono bici che costano come le automobili. Una buona bici è un oggetto che va sempre disegnato per te e su di te, anche quando è un modello base che costa poco.

La scelta di una bicicletta da corsa avviene in base alle tue misure

fisiche, al tuo livello di bravura, dipende da quello che ci vuoi fare quando la compri e da quello che ci vorrai/potrai fare in futuro.

Non credere che il budget a tua disposizione sia la cosa più importante. Un'auto molto costosa è in genere anche molto comoda, mentre lo stesso discorso non vale per la bici. Una fuoriserie a due ruote è, piuttosto, molto simile a un'auto da corsa: scomoda e difficile da guidare. Non è detto che in futuro tu non possa comprartene una, ricavandone grandi soddisfazioni, ma acquistarla senza saperla guidare non è un buon affare e nemmeno un investimento sulla tua 'carriera' di ciclista.

Dove comprare la bici da corsa

Insomma, la scelta è complicata e per questo decidere dove acquistare la bici è importante. Si vendono ottime bici a buoni prezzi nelle grandi catene della distribuzione sportiva e modelli di altissimo livello si possono assemblare virtualmente e poi comprare on line, tramite qualche sito internet. Però il mio consiglio resta quello di scegliere una delle decine di migliaia di botteghe artigiane che sono il vanto del nostro Paese. Perché? Comprereste uno scooter in un supermercato? Probabilmente no, an-





metterà tantissimi a disagio: quella di trovarsi con i piedi bloccati nei pedali automatici. Si staccheranno? Non si staccheranno? Come e quando si staccheranno? Subentra un senso di disagio, la paura di cadere.

Il disagio riguarda anche il fatto di calzare scarpe che sono quanto di più diverso da una scarpa normale: rigide, bloccanti, strane insomma. Vi dico subito che per adattarsi alle scarpe da ciclismo ci vuole tempo.

Per quanto riguarda l'acquisto, vi do due consigli.

- Scegliete un prodotto di fascia intermedia o, meglio, di fascia alta. Questo accessorio si usura piuttosto facilmente e quando la scarpa è usurata e la tomaia 'si allenta', il rischio è che il piede ci si muova dentro e che di conseguenza l'atto della pedalata si alteri. Risparmiate quindi su tutto, se volete, ma non sulle scarpe.

- Tenete in considerazione le dimensioni della vostra pianta del piede. Ci sono modelli di scarpe adatti a chi ha la pianta larga o a chi ce l'ha stretta, ci sono modelli con meccanismi di regolazione che permettono l'adattamento a piante diverse, altri ancora che si termoformano sui vostri piedi.

In ogni caso, il comfort di una buona scarpa da ciclismo deve essere paragonabile a quello di una 'pantofola'. Quando provate le scarpe in negozio devono risultare comode come se fossero mocassini, ma dovete metterle alla prova nelle prime uscite, pedalando per chilometri, anche sotto l'acqua. E alla fine capirete perché valeva

la pena spendere qualcosa di più.

Le tacchette

Tra la scarpa e il pedale c'è un anello di congiunzione: la tacchetta. Quello della tacchetta è un discorso molto delicato, perché il posizionamento di questo stupidissimo pezzo di plastica che va avvitato sotto la suola è decisivo per permettervi di pedalare correttamente, senza disperdere la forza che mettete sui pedali e senza rischiare danni alle articolazioni.

Pedali a sgancio rapido

Questo tipo di pedali è ormai il preferito da tutti gli appassionati perché più sicuro e pratico rispetto ai tradizionali modelli con puntapiè e cinghietto. In caso di situazioni di emergenza o cadute è più semplice staccare il piede dal pedale e tenere la situazione sotto controllo grazie alla libertà di movimento.



Pedalata più efficace

I pedali a sgancio rapido, attraverso la tacchetta, costituiscono un corpo solidale con le scarpe, permettendo la massima efficacia della pedalata e una dispersione di energia ridotta al minimo.

La tacchetta va montata dal meccanico, con calma e precisione, e verificata sul pedale. Un meccanico esperto è in grado di impostarla in quella posizione neutra che vi permette di verificare se è una posizione che vi va bene o no. Dopo una serie di uscite, vi renderete conto se la posizione è adatta o meno a voi.

Nel caso avvertiate dolore al ginocchio, anche alla prima uscita, la prima cosa da fare è tornare subito dal meccanico e far rivedere la posizione delle tacchette.

Parlo in particolare del dolore provocato da una tendinite, classica conseguenza del cattivo posizionamento delle tacchette e vera bestia nera di chi va in bici.

Vi potrete permettere di regolare le tacchette solo quando avrete fatto molta esperienza.



Scuola guida a due ruote

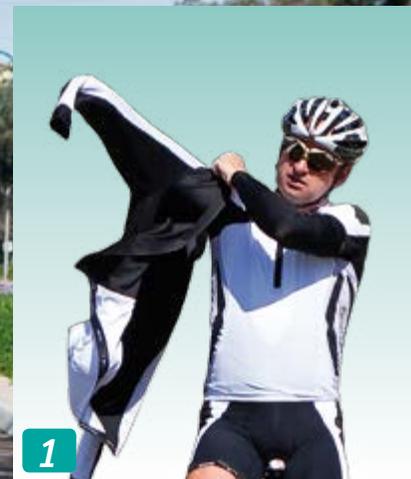
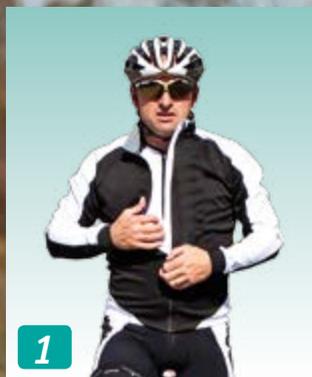
Una delle parole chiave per tutti quelli che utilizzano la bicicletta è ‘sicurezza’. Negli ultimi vent’anni il progresso della tecnologia ha investito anche il mondo del ciclismo promuovendo continue ricerche tese ad aumentare il grado di sicurezza dei componenti, dell’abbigliamento e degli accessori: il cambio, la catena, i freni, i pedali sono migliorati molto e garantiscono maggior tranquillità, ma ciò non è sufficiente, occorre esperienza e senso di responsabilità.

Oltre la bici

Molti ciclisti – e tra questi metto anche gente che pedala da anni e con continuità – pensano che una volta sistemata la bicicletta, una volta risolto il problema scarpe e posizionate le tacchette, tutto il resto venga da sé. Ritengono cioè che la scelta degli altri accessori sia tutto sommato marginale e che possano essere preferiti materiali considerati di seconda fascia. Sottovalutare l’importanza (e la qualità) di alcuni accessori è un errore grave, che in determinate occasioni può farci perdere il piacere di andare in bici e mettere a rischio la nostra sicurezza. Ci sono accessori per i quali è decisivo scegliere prodotti di alta qualità e con caratteristiche certificate. Sarebbe assurdo spendere migliaia di euro per una bici e poi ‘cadere’ sul casco sbagliato per risparmiare qualche decina di euro.

Il casco

Vorrei cominciare proprio dal casco. Ci sono Paesi (e tra questi il Belgio e l’Olanda, due nazioni dove la bici è ‘religione’) in cui l’uso del casco è obbligatorio nel momento in cui si pedala su una bici da corsa. E ci sono Paesi come l’Italia in cui l’uso non è obbligatorio e dove – purtroppo – si vedono ancora tanti, troppi ciclamatori che girano con bandana o cappellino in testa.



Vestirsi e svestirsi mentre si pedala
 Ci vuole una certa pratica per acquisire naturalezza in certe operazioni da fare mentre si pedala. Nella sequenza fotografica a sinistra, il modo corretto di togliersi e piegare un giubbotto. Sopra, l'operazione contraria, cioè quando lo si deve indossare. Se non è possibile fermarsi, si tratta di manovre da effettuare sempre con grande prudenza.



Verifica degli agganci ruote

Altra operazione utile prima di ogni uscita è il controllo del serraggio degli agganci ruote, anche se la bici è stata usata il giorno precedente.

nici che erano degli artisti. Purtroppo ne sono rimasti pochissimi, anche nel mondo del professionismo. Potremmo fare una prova e dare una ruota smontata, con mozzo, raggi e cerchi, a ogni squadra e poi verificare il risultato. In ogni team non c'è più di uno specialista che sa montare le ruote, a conferma di quanto sia difficile. Anche in questo caso è un lavoro di equilibrio, perché la ruota va imbastita, poi i raggi vanno tirati uno per uno. Ma quelli interni e quelli esterni, cioè, per capirsi meglio, i raggi destri e quelli sinistri, hanno un tiraggio diverso perché le campanature delle ruote sono fatte per sopportare delle forze diverse.

Solo una mano esperta riesce a montarli in modo corretto.

Oggi questo lavoro lo fanno soprattutto le macchine. Da una parte è una fortuna perché sono precise e non sbagliano mai. Dall'altra parte, però, le stesse macchine stanno facendo scomparire un mestiere che poteva essere tramandato.

Sono convinto che la ruota sia l'unica parte della bicicletta che nei prossimi anni sarà ancora perfezionata.

Credo invece che per quanto riguarda il telaio le migliorie siano state realizzate tutte. Potranno cambiarne la forma, ridisegnarne il tubo, modificare certe geometrie, però l'evoluzione può ritenersi compiuta.

Controlli prima di partire

L'ideale per chi è pronto per la sua pedalata è andare a prendere la bici nel garage e partire tranquillo. La tranquillità, però, dipende da po-

chi piccoli gesti che portano via pochissimo tempo e ai quali è meglio non rinunciare prima di mettersi in movimento.

- Vi ho appena parlato di copertoncini e tubolari: basta una 'tastatina' alle gomme per evitarvi spiacevoli sorprese.

- Poi dovete controllare gli agganci delle ruote, e questo sempre, anche se avete usato la bici il giorno prima e secondo voi era in sicurezza. Può capitare che l'aggancio, vuoi perché è stato serrato troppo forte vuoi perché magari è difettoso, si spacchi senza che nessuno se ne accorga, perché la ruota di fatto sembra chiusa correttamente. Aprite e restringete gli agganci, quindi, senza serrarli fino allo spasimo. È come per i dadi: se sono nati per essere serrati, per esempio, a 5 newton-metro, non ha senso serrarli a 12. È pericolosissimo, perché si possono spaccare. Per le chiusure delle ruote vale lo stesso principio: bisogna dare il serraggio giusto, senza esasperazione. La forza da imprimere la si comprende bene nel momento in cui si va a tirare gli agganci per aprirli: se sono chiusi correttamente devono cedere senza sforzi particolari, se invece è necessario 'attaccarsi' alla bici con due mani è segno che sono stati stretti troppo. Con un po' di esperienza si acquisisce la sensibilità necessaria.

- Fate anche un controllo rapido del cambio e dei freni. Sui cruscotti delle auto ci sono spie che si accendono quando qualcosa non funziona, sulla



Massima cura con i freni

Prima di prendere il via non guasta un controllo della tensione dei cavi dei freni e dello stato e allineamento dei pattini sul cerchio.

La cura del corpo

Se è vero che la bicicletta va tenuta in ordine sempre, perché un mezzo efficiente ci asseconda in ogni situazione, non illudiamoci che possa andare avanti da sola. Il 'motore' che spinge i pedali non è sotto il cofano, cioè nel mozzo e nel movimento centrale, ma è dentro chi sale in sella. Una persona in equilibrio psicofisico può sfruttare al meglio le caratteristiche della bicicletta, una persona che non è a posto con se stessa si mette a pedalare ma fa solo tanta fatica.

È fondamentale avere un mezzo disegnato sulle proprie dimensioni, cioè fatto su misura, e messo a punto in ogni dettaglio. Però è sicuramente più importante avere un corpo che si adegui a un certo tipo di attività. Un ciclista può avere la bicicletta migliore del mondo, regolata a puntino, ma se è in sovrappeso di diversi chili dovrà fare un grande sforzo di adattamento alla posizione e al gesto, uno sforzo che a volte può sembrare insopportabile. Chi si alimenta in modo sbagliato, dopo un'ora che pedala potrebbe accusare dolori al fegato e rimanere piegato in due in mezzo alla strada anche se la sua bicicletta è perfetta.

Andare in bici senza un fisico adeguato significa dedicarsi in modo parziale alla propria passione.

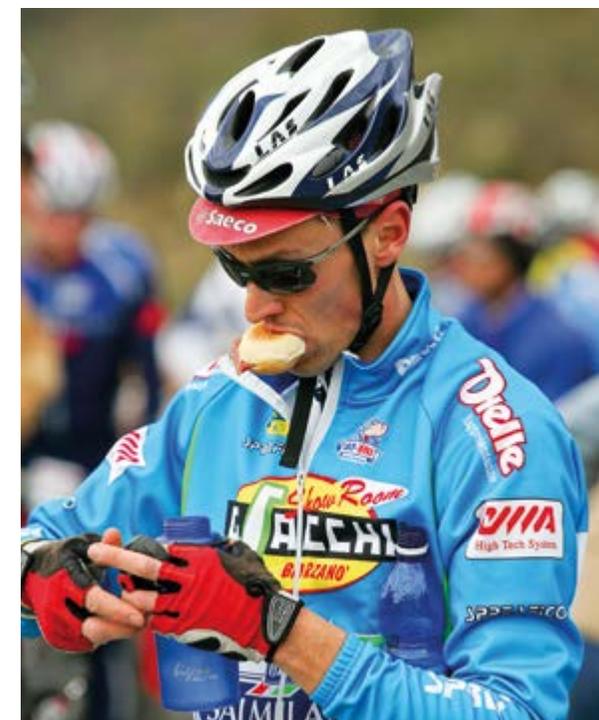
Sarebbe meglio mettere il fisico in condizione di salire sulla bici e sfruttare al meglio i vantaggi di una sana pedalata. In questo senso la via più diretta verso il benessere è sicuramente una corretta alimentazione.

Alimentazione adeguata

Mangiare bene è un modo importante per curare il proprio corpo, anzi, probabilmente un'alimentazione corretta è il primo e il miglior metodo per restare in forma, andare forte e tenere lontane le malattie. Carlo Giammattei, il dietologo dello sport che ha seguito per anni la mia carriera, in una sezione apposita di questo libro vi darà molti consigli appropriati e competenti, dall'alto della sua esperienza di medico.

A questi consigli vorrei però unire i miei, 'da campo', perché, da corridore professionista, sul piano alimentare ho avuto molti dei problemi che mediamente affliggono i ciclamatori: essendo molto goloso, tendevo a ingrassare con facilità e ho impiegato anni per imparare ad alimentarmi correttamente, al costo di crisi tremende in corsa.

Buffo pensare che ci sono molti amatori dello sport più attenti all'alimentazione di quanto non lo siano i professionisti, anche se questa attenzione a volte diventa maniacale e fa più male che bene. Un professionista non si fa mancare niente, un amatore invece è precisissimo su dosi, tipi di cibo e orari di assunzione. E a volte tende a ridurre così tanto le quantità da trovarsi a corto di energie quando invece ne avrebbe bisogno. Resta il fatto che a fare male sono gli eccessi: eccessi di quantità, eccessi di vizi, ma



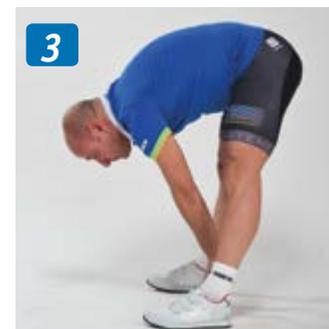
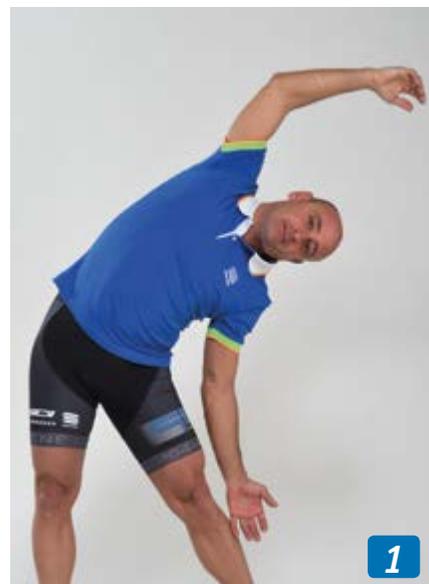
Il benessere del corpo parte da una corretta alimentazione

Sotto, un ristoro lungo il percorso di una Gran Fondo. Alimentarsi correttamente in corsa è fondamentale per il valore della prestazione. In generale, un'adeguata alimentazione è la base per la salute e il benessere del corpo.



La ricerca della 'mobilità'

Ancora esercizi di stretching per la mobilità articolare, la scioltezza del tronco e delle spalle. Bastano una ventina di minuti al giorno per preparare il fisico al lavoro in bici.



Via lo stress

Si deve lavorare sulla colonna vertebrale, che la posizione in sella mette sotto stress.

La Maratona delle Dolomiti, un mito 'accessibile'

Se mi chiedessero a bruciapelo: «Preferiresti trovarti di fronte al durissimo Giau, la salita più celebre della Maratona delle Dolomiti, o a tre colli della Nove Colli?», non avrei difficoltà a rispondere: «Senza dubbio al Giau e senza dubbio, se fossi a corto di preparazione, a una prova come la Maratona».

La maratona».

Il perché della mia scelta? Ve lo dico subito. La Maratona delle Dolomiti, come tante Gran Fondo di montagna, è una successione di salite singole. E la salita è un 'nemico' identificabile, affrontabile, circoscrivibile. Sui passi non si può barare: devi salire col tuo ritmo, devi arrivare in cima. Non puoi strafare, perché non c'è lo spazio per farlo.

In queste situazioni identifichi meglio la fatica. Sei in crisi a metà del Passo Rolle e manca molto al traguardo? Bene, ragiona per tap-

Maratona delle Dolomiti

Dove: Corvara Alta Badia (Bolzano).

Quando: luglio.

Partecipazione: 9000 corridori.

Percorsi: 138 chilometri (con 4190 metri di dislivello), 106 chilometri (con 3090 metri di dislivello) e 55 chilometri (con 1781 metri di dislivello).

Passi da superare: Campolongo, Pordoi, Sella, Gardena, Giau, Falzarego, Valparola.

Info e iscrizioni: www.maratona.it.

Note: iscrizione a numero chiuso (9000 pettorali assegnati), con preiscrizione via internet e successiva lotteria a novembre dell'anno precedente la corsa.



pe. «Devo arrivare in cima. – In cima c'è il ristoro. – Poi c'è la discesa. – Poi troverò un gruppo a cui unirmi». Oppure: «Il mio obiettivo è il Rolle, col suo ristoro. Poi aspetto il gruppo che mi segue, faccio con gli altri la discesa e attacco un'altra salita».

Certo, ci sono salite come il Fedaia o il Passo Rombo che ti creano limiti mentali. In quei casi selezioni, scremi, crei obiettivi parziali per 'sopravvivere'. Non 'sporzioni' nemmeno il percorso, ragioni a chilometraggio su obiettivi fissati la mattina. Vai da ristoro a ristoro, gestendo la tua fatica a settori.

Sul fronte 'grandi salite', ci sono scelte che non ritengo giuste. La strada che sale al monte Zoncolan, per come la penso io, non dovrebbe far parte del percorso di una Gran Fondo. È una salita dove un professionista deve montare il 36x28, e lo usa tutto, una salita 'estrema' anche per chi la affronta da solo. Quindi, ammetto che si inserisca lo Zoncolan in una gita, ma non in una corsa. Anche perché ci sono problemi di soccorso, di accesso in caso di malore o incidente. Insomma, secondo me non bisognerebbe mai mettere dei corridori in situazioni estreme.

Per tornare alla mia risposta alla domanda iniziale, alla Dolomiti in cima a ogni salita riposi, mentre sul tracciato della Nove Colli ci sono tante incognite (poi vedremo perché). È più facile andare in crisi in una mezza valle che sembra pianura ma non è pianura, dove in 15 chilometri con il vento in faccia puoi 'bollire' completamente. Quindi per questo la Maratona delle Dolomiti è più naturale e obbedisce a logiche più classiche: faticosi salendo e ti riposi scendendo, e così via.

Naturalmente questo discorso vale fino a una certa distanza e a un certo dislivello. Gran Fondo come la Sportful (Feltre) e la Oetztaler (Austria), che sfiorano o superano i cinquemila metri di dislivello, rispondono a tutt'altre logiche: leggendarie, bellissime, ma riservate a chi ha grande esperienza e molto allenamento alle spalle.

In montagna solo preparati

Le Gran Fondo con un dislivello altimetrico importante sono adatte a chi ha esperienza in bici e un'ottima base di allenamento alle spalle.



Quando la passione è donna

Nel mondo del ciclismo l'altra metà del cielo è ancora da esplorare. Chi si è già accostato, come il sottoscritto, al ciclismo femminile, è rimasto sorpreso non solo dal fatto che il numero delle appassionate è in costante aumento, ma anche dal loro impegno e dalla tenacia dimostrata sulla strada. Purtroppo c'è ancora chi ritiene il ciclismo un'attività sportiva prettamente maschile. Nella nostra società, in cui l'immagine ha un ruolo molto importante e la perfezione fisica è un obiettivo fondamentale, l'idea di una ragazza impegnata in gare ciclistiche fa storcere il naso a qualcuno. Molti sono convinti che dedicarsi a questa attività in modo esasperato impedisca lo sviluppo armonico del corpo femminile. Io non sono d'accordo, anche se riconosco che superare certi limiti è un rischio implicito in tutte le discipline sportive.

Ritengo che se una donna 'si vuole bene', cioè sa prendersi cura del proprio corpo, dal ciclismo trarrà vantaggi il cui numero supera abbondantemente quello delle controindicazioni. Mi auguro che ci siano sempre più donne che si vogliono bene e usino la bici per migliorare la loro condizione psicofisica, anche solo facendo passeggiate a contatto con la natura. Ci sono anche persone che temono che la pratica del ciclismo a livello agonistico abbia come effetto una perdita di femminilità. Io stesso, vedendo giovani donne allenarsi in bici in giornate dal clima particolarmente sfavorevole, maltrattate dagli eventi atmosferici, sono arrivato a pensare che a lungo andare l'essere coinvolte in una sfida brutale con la strada possa portare a tale conseguenza. Poi mi sono ricreduto, avendo conosciuto tantissime donne che in gara sono piene di grinta, impavide di fronte a prove impegnative, e che la sera stessa, poche ore dopo aver raggiunto il traguardo, puoi incontrare vestite e pettinate in modo accurato, con il viso che non mostra alcun segno di affaticamento: ragazze davvero affascinanti, che trasmettono un messaggio di grande femminilità.

Quando tempo fa mi allenavo nella mia zona, spesso al gruppetto che si formava strada facendo si univano delle donne, in particolare la livornese Silvia Parietti, ciclista professionista.

Pedalando fianco a fianco, parlavo piacevolmente con queste ragazze di argomenti che raramente si affrontano tra colleghi maschi e ho potuto confrontarmi con i loro problemi, le loro aspirazioni.

Ho conosciuto diverse donne con la passione della bici, da quelle che hanno scelto le due ruote come mezzo ideale per le loro passeggiate, all'atleta che a 35 all'ora, in pianura, ti invita a rallentare per non metterla in difficoltà, a una campionessa come Silvia che, nelle giornate in cui ero uscito un po' controvoglia, se ero meno attento del solito, riusciva a farmi sudare per starle vicino.

Campionesse... di resistenza

Se sul piano della forza pura l'uomo mette in difficoltà la donna, quest'ultima, secondo me, nasce con una maggiore capacità di sopportare il dolore fisico (pensate solo alla sofferenza che comporta partorire, che nessun uomo potrà mai sperimentare) e anche con una maggiore resi-

Numeri in crescita

È in continua crescita il numero delle donne che si dedicano al ciclismo, una scelta legata al benessere fisico, ma anche al piacere della competizione.



Indice

Prefazione 5

Io e la bicicletta 7

INCOMINCIARE AL MEGLIO

La bicicletta giusta 28
 Dove comprare la bici da corsa 29
 Quanto spendere 30
 Adesso vediamo il telaio 33
 Il gruppo: un miracolo di meccanica 39
 Parliamo di ruote 41
 L'importanza delle coperture 42
 Come non sbagliare sella 43
 I freni 44
 I pedali e le scarpe 45

Scuola guida a due ruote 49
 Oltre la bici 49
 Prima di tutto la sicurezza 53
 Che cosa intendo per 'scuola guida' 63
 Stare sulla destra
 e pedalare con tranquillità 64
 Il terreno 66
 Il ritmo della pedalata 70
 La posizione in sella 71
 Stare in scia 73

Tenere in ordine la bici 75
 Pulizia 76
 Lubrificazione e gonfiaggio 77
 Ruote montate bene 77
 Controlli prima di partire 78
 Tutto a posto? 80



Fare da soli 81
 Una visitina dal meccanico 85
 Dove tenere la bici 86

QUANDO LA PASSIONE HA IL SOPRAVVENTO

La cura del corpo 90
 Alimentazione adeguata 90
 Stretching 102
 Uno stile di vita sano 102
 Come affrontare il 'nemico inverno' 112
 Mental coaching 113
 Il contributo della serenità familiare 115
 Dopo un infortunio 116

L'agonismo 119
 Che cosa vuol dire allenarsi 120
 A quali obiettivi puntare 121
 Cominciare ad 'adattarsi' 127
 I compagni (virtuali) di pedalata 128
 I test di valutazione funzionale 130
 Tipi di lavoro in bicicletta 133

Una stagione di corse 137
 Pianificare l'impegno 137
 Obiettivo Gran Fondo 139
 Gestire la fatica nelle Gran Fondo 152
 Un problema di attrezzatura 158
 Un problema di alimentazione 159

SOLUZIONI SU MISURA

Quando la passione è donna 174
 Campionesse... di resistenza 175
 Le scelte riservate a lei 177
 Affiatamento assicurato 178
 Condividere una passione 179

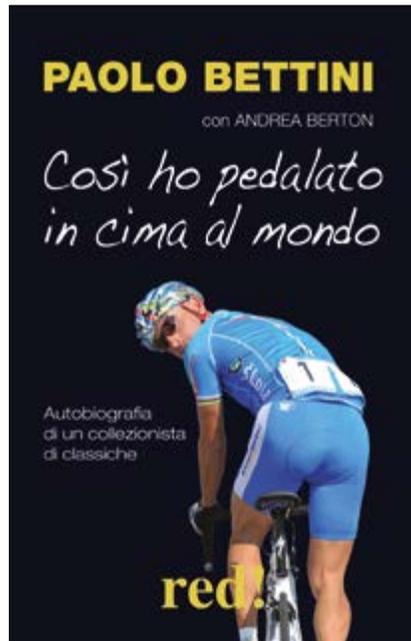
I consigli giusti 182

Glossario tecnico di base 184



Dal catalogo **red!**

L'autobiografia di Paolo Bettini



176 pagine

14 euro

www.redezioni.it

Paolo Bettini si racconta. Il campione olimpico e mondiale spiega come dalle prime corse di paese sia arrivato all'oro olimpico e alla maglia iridata.

Il primo titolo mondiale a lungo inseguito, con il grande dolore, pochi giorni dopo, per la morte del fratello Sauro: quindici giorni senza bici e poi di nuovo la vittoria, commovente, nel Giro di Lombardia.

La vittoria all'Olimpiade di Atene e quella dell'iride di Stoccarda, il più sofferto, il più meritato, dopo una settimana infernale, fatta di accuse infondate in un ambiente ostile.

E ancora, il rapporto con il capitano Michele Bartoli, poi divenuto rivale, e i retroscena del rapporto con i suoi avversari più forti, Oscar Freire, Davide Rebellin, Alejandro Valverde ed Erik Zabel.

La storia di un bambino che, partendo da una casa sull'Aurelia e una bicicletta che il padre aveva scovato da un rigattiere, è riuscito a pedalare fino in cima al mondo.