

Di riferimento nel mondo, testa moltissimi prodotti, ti dice le verità e ti insegna sempre qualcosa

MOUNTAIN BIKE

ACTION www.mbaction.it

MAGGIO

Anno XIII nr. 5 - 2018

ISSN 1970-027X - MENSILE
Prima immissione 23.04.2018

€ 5,95

8 0 0 0 0 5

9 7719701027007



Tubeless si o no?

Tra gioie e dolori, sulla carta è la soluzione migliore per tutti, ma...

Prefazione di Gian Paolo Galloni e testi di Alberto De Giovannini

...la trasformazione che consente l'eliminazione della camera d'aria non è sempre semplicissima come si crede! Conviene comunque prenderla in considerazione. Facciamolo però più a ragion veduta possibile e quindi, pur di trovare il pretesto di parlarvene ancora una volta, cancelliamo la noia del sentirci dire le stesse cose e cediamo piuttosto la parola ad Alberto De Giovannini, niente meno che creatore del brand Effetto Mariposa, ovvero non solo ideatore dell'ormai mitico Caffélatex, sigillante dalle caratteristiche funzionali uniche nel panorama mondiale, ma anche di sempre nuove e spesso geniali soluzioni.

Sfatiamo un mito: il tubeless NON È PER TUTTI

Chi pedala saltuariamente (meno di una volta alla settimana), non attraversa terreni infestati di spine, o più semplicemente non intende affrontare i piccoli problemi e complicazioni che il tubeless stesso comporta, può serenamente utilizzare la camera d'aria e non aver bisogno d'altro. Nella guida fuoristrada, però, il passaggio al tubeless e l'utilizzo dei liquidi antiforatura hanno sicuramente migliorato la qualità dell'esperienza. Per noi "convertiti" al sistema la maggiore trazione, la resistenza alle forature e il peso inferiore sono vantaggi ormai irrinunciabili, ma come tutti gli utilizzatori ben sanno, ai punti di forza del tubeless si associano nuove problematiche. Analizziamo allora passo per passo le problematiche di una trasformazione, per vedere come evitare e anzi prevenire i possibili problemi.

TUBELESS-READY è meglio

Consigliamo di utilizzare ruote e pneumatici esplicitamente pensati per l'utilizzo senza camera d'aria. Si possono avere buoni risultati anche con materiali "adattati", ma attualmente la diffusione di cerchi e gomme tubeless-ready è tale da potersi godere la maggiore facilità di trasformazione e utilizzo senza un aggravio sensibile di costo. I prossimi consigli si applicano comunque anche a chi decide di provarci lo stesso, pur avendo ruote e/o pneumatici standard.

Sigillatura del CERCHIO

Requisito imprescindibile per l'utilizzo del tubeless è un cerchio a tenuta ermetica. Se presenta fori passanti per il montaggio dei raggi è necessario sigillarli utilizzando un nastro adesivo o un nastro paranipples tubeless. Il primo è di solito più leggero, ma richiede un'accurata pulizia del canale del cerchio e presuppone pure una certa manualità per il suo posizionamento. Il nastro paranipples tubeless, soprattutto quello di ultima generazione come l'Effetto Mariposa Strip, ha una grande facilità di utilizzo, perché non serve più alcuna pulizia particolare, né attenzione nell'incollaggio, evita problemi in presenza di canali con geometrie particolari, cerchi spinati e non saldati, e può essere smontato e rimontato in caso di necessità. Paga però pegno in termini di peso.

Alcune ruote tubeless-ready si trovano invece già prenastrate



dal produttore e in questi casi è importante assicurarsi che il lavoro sia stato completato a regola d'arte (*ndr*: abbiamo avuto, avvisandovene, parecchi problemi ad esempio con le ruote Enve precedenti alla versione 2018). Qualora il nastro adesivo tendesse a staccarsi, o se coprisse i fori valvola in modo approssimativo, sarà meglio rimuoverlo e ripetere la nastratura. Esistono comunque ruote con raggiature che non comportano forature del canale dei cerchi e che quindi non necessitano di alcuna nastratura.

Montaggio della VALVOLA tubeless

Sigillati i fori per i raggi, soffermiamoci su quello per la valvola. È inutile e controproducente sigillare la valvola dall'esterno del cerchio e permettere al liquido sigillante di infiltrarsi nella parete interna del cerchio stesso. La tenuta della valvola deve avvenire sulla parete interna del canale e questo è possibile solamente se:

- 1) la foratura del nastro che ne permetterà l'inserimento è minimale e regolare. Sono cioè da evitare i grossolani tagli a "X" con il taglierino e preferire l'uso di un punzone e il successivo inserimento del gambo incontrando una certa resistenza;
- 2) la geometria della basetta in gomma della valvola è adeguata alla forma del suo appoggio sul cerchio, piatta o conica che sia;
- 3) la valvola è inserita correttamente e fino in fondo.

Relativamente al punto 3) però, il serraggio della ghiera della valvola all'esterno del cerchio va eseguito tassativamente a mano, evitando quindi l'uso di pinze, come vediamo a volte fare con l'illusione di garantirsi una migliore sigillatura. Non solo non si risolverebbero così eventuali problemi di perdita d'aria in

corrispondenza della valvola stessa, ma si renderebbe peraltro impossibile lo smontaggio sul sentiero, sempre necessario invece in caso di una foratura che richieda l'inserimento di una camera d'aria. A ciò si aggiunge inoltre il rischio di deformare la basetta in gomma sul lato interno di appoggio nel cerchio, compromettendone definitivamente la tenuta.

Montaggio copertone e TEST A SECCO

L'installazione della gomma può essere più o meno agevole a seconda di marca e modello, oltre che delle tolleranze dimensionali che esistono sia per i cerchi che per gli pneumatici. In generale è comunque preferibile operare a mano o con levette cacciagomme in plastica. Il primo test di gonfiaggio si può fare inoltre senza sigillante, in modo da scoprire eventuali perdite d'aria senza sprecare prezioso liquido antiforatura. Ma eccovi anche alcuni accorgimenti che nel 99% dei casi garantiscono il gonfiaggio:

- inumidite i talloni della gomma con acqua e sapone. Questo consente un montaggio più agevole e un posizionamento più facile dei talloni. Attenzione però a non utilizzare sostanze troppo aggressive, evitando il sapone per piatti e preferendone uno di quelli neutri per le mani;
- posizionate correttamente i talloni dello pneumatico sui due lati della valvola. Sembra un errore da principianti, ma... può capitare di commetterlo;
- smontate il meccanismo interno (l'anima) della valvola per massimizzare il flusso d'aria e accostate direttamente il raccordo della pompa (o del compressore) al gambo della valvola stessa. Una volta gonfiata e tallonata la gomma, non è difficile rimontare il meccanismo senza particolari perdite di pressione, o comunque senza stallonamenti, possedendo un minimo di manualità. Se il test di gonfiaggio a secco ha successo e non si riscontrano significative perdite d'aria, si può procedere oltre.

Inserimento del SIGILLANTE

Le preferenze personali per l'inserimento vanno dall'utilizzo di una siringa dosatrice, che si connette alla valvola di gonfiaggio, al versare direttamente il liquido nella gomma, dopo averne smontato parzialmente un tallone, e non esiste un metodo giusto o sbagliato.

Quello che è importante notare però è che il quantitativo di sigillante utilizzato influenza pesantemente la durata e l'efficacia dello stesso in caso di foratura. Un tempo si era cioè soliti utilizzare con copertoni da 26 x 2.0" una quantità oggi invece insufficiente, se pedaliamo una mtb con coperture da 29 x 2.2", restando in ambito più cross-country. Per non rischiare pertanto di non averne a sufficienza, è consigliabile fare riferimento al sito del produttore del vostro sigillante, oppure alla App iCaffélatex. Risparmiare peso inserendo poco sigillante è una pratica legittima, ma ugualmente sconsigliata.

GONFIAGGIO finale

Una volta inserito il sigillante, la gomma va portata alla pressione che consente un nuovo tallonamento, se necessario, e centraggio sul cerchio, senza però superare mai i valori massimi riportati sul fianco del copertone (*ndr*: in genere pari a circa 3,5 bar), onde evitare pericolosi cedimenti strutturali, con un vero e proprio scoppio, e docce di sigillante. Alcuni anni fa significava oltrepassare sempre la soglia dei 3 bar, mentre con la qualità attuale non è più così.

RODAGGIO del tubeless

Il sigillante può impiegare del tempo a sigillare in modo definitivo



le piccole (o grandi) porosità di certi pneumatici ed è per questa ragione che è consigliabile fare un'uscita di rodaggio con pressioni leggermente più alte di quelle abituali, così da permettere al sistema di sigillarsi e stabilizzarsi. Volendo si può anche insistere subito nel far girare le ruote tra le mani, alla fine del montaggio in garage, per favorire una distribuzione omogenea del liquido. All'inizio è in ogni caso possibile riscontrare evidenti cali di pressione, ma di solito si risolvono progressivamente da soli.

Cosa aspettarsi SUL CAMPO

È da notare come le due famiglie prevalenti di sigillanti, che possiamo distinguere tra quelli "tipo lattice" e gli altri invece "viscosi con fibre", presentino caratteristiche diverse sia in fase di stabilizzazione che nell'uso sul campo. I primi infatti riparano i fori tramite polimerizzazione e hanno una bassa viscosità che permette loro di muoversi rapidamente all'interno del copertone, riducendo in questo modo il quantitativo di liquido necessario per la riparazione stessa. La loro aspettativa di vita è ridotta però dal fatto di essere intrinsecamente instabili, ma sono in grado di garantire riparazioni rapide e definitive dei fori, anche se per contro è indispensabile un frequente controllo (almeno ogni due mesi) della quantità residua di sigillante e un eventuale rabbocco di quanto mancante.

I secondi arrivano invece dall'industria dell'auto e si affacciano ciclicamente nel nostro mondo. Sigillano i fori per ostruzione, dato che le fibre che contengono si accumulano in corrispondenza del foro stesso. Non polimerizzando, hanno una durata molto elevata e in alcuni casi equivalente se non persino superiore a quella del copertone che li accoglie. Lo svantaggio è dato invece dalla loro viscosità, dato che rende necessario l'utilizzo di un quantitativo indicativamente doppio rispetto a quello necessario con gli altri sigillanti, e dalle prestazioni spesso minori in caso di semplice porosità, poiché il liquido continua a fluire da questi fori minimali senza aver modo di trascinarvi le fibre a sigillarli. ☹

