# 山地自行车总决赛发布会的讲话（共5则）

来源：网络 作者：独坐青楼 更新时间：2024-09-24

*第一篇：山地自行车总决赛发布会的讲话山地自行车总决赛发布会的讲话各位新闻界的朋友、嘉宾朋友们、同志们：昨天，党的十九大胜利开幕，举世瞩目，举国欢庆。今天，我们在这里正式发布，常山将以前所未有的热诚、前所未有的努力、举办一场前所未有的高级别...*

**第一篇：山地自行车总决赛发布会的讲话**

山地自行车总决赛发布会的讲话

各位新闻界的朋友、嘉宾朋友们、同志们：

昨天，党的十九大胜利开幕，举世瞩目，举国欢庆。今天，我们在这里正式发布，常山将以前所未有的热诚、前所未有的努力、举办一场前所未有的高级别赛事！常山县委书记叶美峰同志曾提出，常山要“小县大手笔”，2024中国山地自行车公开赛总决赛首次在常山举办，我们认为就是一个很大的手笔，我们倍感荣幸，我们也倍加努力。感谢大家、特别是媒体界的朋友，请允许我代表中共常山县委、常山县人民政府，向各位致以赛事主办方的最热情欢迎和最衷心感谢！

我接下来的致辞一共是三句话。

我的第一句话：一座美丽的小城，有一条美丽的赛道。

“条条大路通罗马，最美赛道在我家”。一年以前，常山成功举办了“中国山地自行车公开赛”第七站赛事，并荣获了年度“最佳赛道”等荣誉称号，坐落在常山国际慢城里的这条赛道，成为业界所公认的最佳。今年，我们进一步加大政府的财政投入，着力提升赛道的品质和颜值，越野赛道二期工程项目全面上马，系列配套设施全面建设，展现在大家眼前的新赛道，完全按照UCI标准和规范进行设计建设，全长5公里，是原有赛道长度的5倍。有意思的是，我们的赛道将穿越具有典型江南丘陵地貌的4个山头，小坡林地、竹叶萧萧，岔路深处、山谷幽幽，高难度系数、多起伏变化与美丽的江南风韵完美交融，特别是在重力坡赛道和赛道交叉处，具有超强的挑战难度和极佳的视觉观赏效果。我们相信，不管是中外赛车手，还是现场观众朋友，都将爱上我们常山这条兼具国际水准和独特地域气质的美丽赛道！

我的第二句话，这条美丽的赛道，将举办一场华美的赛事。

赛事使城市充满活力，城市因赛事勃发生机。常山县委县政府高度重视发展高端体育赛事和全民体育运动，山地自行车是我们所确立的面向未来、面向世界、也面向大众的常山第一体育运动、第一体育赛事。2024年，常山成功举办了“中国山地自行车公开赛”分站赛；今年，我们承办“中国山地自行车公开赛”总决赛，总决赛由中国自行车运动协会主办，是目前国内级别最高、规模最大、影响力最强、参与人数最多的大型体育赛事，其规格之高，人所共知。本次总决赛也将是我们全新赛道的处女赛，高规格的比赛、高规格的赛道、高水平的选手，将共同演绎一场华美的年度大剧。等一下我们的副县长将向大家具体介绍，我这里就点个题。另外，我仅代表个人向大家剧透一下，在精心举办系列赛事的同时，我们也正在着力谋划、全力争取举办更高级别的赛事，如果有一天，亚洲锦标赛、甚至亚运会山地自行车赛事落户常山，将梦想变成奇迹，那将是我们常山34万人民莫大的荣耀！我们的目标，是要将常山打造成山地自行车之城！

我的第三句话，精心组织和美丽服务，将给大家留下美好回忆。

2024年，中国自行车运动协会将年度“优秀赛事组织单位”这个重要荣誉授予常山，据我了解，是因为参赛选手、协会官员、嘉宾游客，大家对常山县委县政府全力保障赛事的力度、对常山赛事志愿者服务赛事的温度、对常山吃住行游购娱的厚度都非常的认可，在去年x的总决赛期间，大家都还在讨论回味常山的分站赛。今年，为了更进一步办好此次赛事，我们提高了筹委会规格，县委书记县长亲自挂帅筹备，我们还系统培训了赛事志愿者，青春的服务成为赛事中独特的风景线，我们也精细细致安排了吃住行游购娱，让大家在赛事之余感受到旅游度假般的美好心情！青春的呼唤，心跳的韵律，美景、美心、美文化，慢活、慢调、慢休闲的慢城常山城市，让您会呼吸的心灵在这里“慢”下来，并与体育竞技血脉偾张的“快”和谐共振，同谱一曲运动与休闲，健康与自然的生态之歌。我们相信，我们的精心组织和美丽服务，将给每一位来参赛、来参观的朋友们留下美好而独特的回忆。

朋友们，地到尽头天为界，竞技场上我为峰。11月25日，2024中国山地自行车公开赛总决赛（x·常山站）将正式拉开大幕，今天，您来支持我们的新闻发布会，届时也请大家带上朋友或家人、公私结合再来参加、观摩我们的赛事。毕竟，常山是一个值得来、值得再来、值得经常来的地方。常山的发展定位是“华东地区朝气蓬勃的活力高地”，也是独特的江南，“千里钱塘江、最美在常山”。大家来了，请一定要多呼吸几口这里的空气，我们的森林覆盖率达72.8%，空气质量常年保持在Ⅱ级优以上；也请多喝我们这里天然的纯净水，我们的出境水水质100%达到国家2类水标准，是国家重点生态功能区和全省重要生态屏障。总之一句话，既然来了不能白来，至少这里空气和水要多享受一点。

好的，非常感谢大家！让我们共同祝愿本次赛事顺利举办，取得圆满成功！

**第二篇：山地自行车品质**

1.个人认为500的山地车，能骑，但不能玩，更谈不上稳定可靠，质量有保障。碟刹不一定就比V刹好，比如XTR的V刹就比很多线碟还贵。低价碟刹在安全性稳定性上完全没保障，这里所谓的低价碟刹包括了ATX770D这样的车原配的刹车。2.任何东西都是一分钱一分货。我在学生时代也骑三五百的车，但跟现在比确实差别很大。这个问题还是举例说明吧：

首先是材质：一般低端车都会用钢材作为整车材料，缺点是重量大，会生锈。优点是即使是低端货，强度也还行。

高档车一般用铝材或者碳纤维，也有用钪的（极少）。铝材和碳纤维优点是重量轻，不生锈，并且容易成型。而铝材和碳纤维也有档次之分。主要在于强度、焊接工艺、抽管厚薄/碳布层数等等方面。一个很简单的例子，我被偷那辆车主要是车架贵，原因是那个老款BMC软尾车架用了ESTON的专利铝材。而新款BMC车架由于专利授权到期，只能改用普通高强度铝材，因此价格反而还低了很多。第二是避震：自行车避震器跟汽车避震器原理基本相同，总的说来有两种：气压避震和弹簧避震。气压避震优势在于回弹强度可调，重量轻。缺点在于结构复杂，不便于维护和维修，相比弹簧而言“比较”娇气。气压避震也分不同档次，主要区别是重量、行程、强度、支撑度、润滑度、阻尼、回弹线性等等。其中行程、阻尼、线性和强度是重点。一般来说行程越长，价格越贵。阻尼可调段数越多，价格越贵。Fox前叉还有压缩速度可调的版本（RLC，即Rebound、Lock、Compress，回弹、锁死、压缩都可调）。但需要注意，避震器行程需要跟车架类型匹配，一般XC级别的车，前叉行程80mm~120mm，AM的前叉行程140mm~160mm，FR和DH可以考虑160mm以上行程。

好的避震器能够良好过滤大小震动，同时避免在刹车和遇到大震动时出现不稳定的情况。而低端避震器要么是避震作用几乎为0，要么是线性不好，容易打底，回弹过慢或者过快，可调节的范围和很小或几乎没有。

第三是变速：一般低端变速器材料都是钢的，指拨之类用塑料，并且加工精度低，强度低，重量大。高端变速器一般是大部分铝材+小部分钢材，指拨用铝合金，并且很多对强度要求较高的部件都用CNC工艺加工，精度、强度和重量都可以做到很出色。比如XT以上级别的CNC中空曲柄，CNC牙盘，CNC指拨，以及SRAM XX的CNC飞轮（这货确实了不起）。变速系统另一个比较值钱的部分是后拨。像Shimano XT及以上级别的后拨，甚至用了单向阻尼轴承来保持链条稳定。还有一些后拨用了碳腿提高强度。另外还有个容易忽视的地方是变速线和线管。普通变速线和线管润滑度差，用起来不顺滑。高档变速线和线管（比如XTR的）涂有特氟龙材料，手感很轻很干脆，更利于准确变速。

第四是刹车：刹车分为线拉/油压V刹和线拉/油压碟刹。V刹成本低，可靠性更高，便于维护，但极容易抱死，遇水容易失灵，长时间刹车的时候V刹更是拉不住。碟刹也不是十分完美。首先是线拉碟刹线性很差，只是缓解了V刹容易抱死的问题，另外重量也只是相对而言轻了一点。好的油压碟刹重量轻，线性好，夹器/活塞力度大，热衰减很小（主要靠高品质DOT油或者矿物油，另外 类似XTR之类的油碟还在来令片上加了散热器）。碟刹碟片也很重要。第一是需要轻，同时保证强度高，不会轻易偏摆或断裂，另外要求通风性良好，利于散热。比较出名的优质碟片是Shimano的三明治碟片和Hope的浮动碟。

第五，也是整车里面最贵的部分：车架。车架好坏跟用料、设计、功能都有很大关系。车架分为软尾和硬架两种。一般软尾更适合大强度骑行，而硬架通常是止步于XC级别。软尾带后避震器（几百元钱国产山地车也有后避震，但那货不在讨论范围），后避震器价格往往会超过前叉，主要是因为好的后避震器通常是双气室设计，避免打底，而第二气室里面填充的是惰性气体。另外，后避震器更强调线性和回弹。车架的焊接工艺也很重要，直接决定了整车强度。

第六，轮组：轮组分为轮圈、辐条、花鼓、内外胎。花鼓类型有大体两种：培林和滚珠轴承。培林可以在低成本情况上实现很好的强度和润滑度，但对于更高精度而言，培林轮组成本会大幅上升。滚珠轴承结构比较复杂，维护不方便，高强度也需要高成本来保证。辐条看似是最不值钱的，但实际上名堂不少：有普通钢辐条，有变径辐条（一根辐条上不同位置粗细不同），中空铝辐条，碳纤维辐条等等。而即使是最普通的钢辐条，DT（品牌）也要2元一根，比国产杂牌0.5元一根贵很多。轮圈的主要差别在于强度，还有可适配的内外胎：高档轮组的轮圈可以兼容真空胎。内外胎相对而言没那么复杂，但价格差距仍然不小。区别主要是耐磨度、抓地力以及重量等方面。

最后，是把组、坐管、坐包、水壶架之类的配件。把组主要强调强度和重量，坐管类似把组，但Fox之类的品牌还有气压升降坐管，在山上骑行的时候非常方便。坐包名堂也不少，底板材料从塑料到碳纤维都有，导轨也分为不锈钢、锰钢和钛合金几种，价格差别不小。

1000块以下的山地车 尤其是不是正规大品牌的 或者说不是专业做山地车/公路车的 包括但不限于永久、凤凰、所罗门等等不够专业的品牌 简单来说 用在宣传广告上的投入没准比产品研发还多。

现在打开淘宝搜索山地车 我只有一个感觉：不堪入目。几百块钱的山地车 奔驰宝马路虎悍马都齐了 前后双碟刹...30速变速...看得让人眼花缭乱。我刚刚开始玩山地车时也曾心动过 但那只在刚开始。宣传的天花乱坠 实际啥都不是 当通勤车都嫌重 一体轮大刀轮什么的千万不要信 君可见 高端山地车上有用这些的吗？这些便宜的山地车 质量是没有保障的 最多也就只能拿来城市骑行 不能越野

那些让你眼花缭乱的配件 碟刹 前叉基本上就是个增加重量的摆设。

既然你的要求就是上下班骑行 变速顺畅 我觉得几个大品牌的一千出点头的山地车就能满足你的需求 不过需要注意的是 小偷最青睐这种车 因为价格不算高 城里面数量还不少 很受年轻的学生欢迎 高端一点的车 辨识度高一些 反倒不像那些入门的山地车 不过也有懂行的专盯高端车就是了...不然环法里面sky 喀秋莎车队怎么会被偷

总的一句话 车好了 你就要多留个心 现在我只把山地车当作健身工具 凡骑出去是不离身的平时搬回家放家里

通勤用一辆破一点的山地车 好几年了也不引人注目了 丢了也没有那么心疼。至于v刹和碟刹

@nfs king

已经说的很棒了 不要迷信碟刹 低端的线拉碟刹还不如比较好的v刹 关于高档零件使用的感受 我觉得我这个回答可以解决你的一部分问题

5000的山地应该是捷安特的Xtc和美利达的T系列，那和500的山地完全不在一个层次了，无论是传动还是车架，还是刹车等等，基本差4个档次以上，骑行感觉会差很多。所以500的山地就不要买了。从你的问题可以看出，你是怕车子被偷，所以才考虑买便宜的车子，实际完全没有必要

如果从通勤的话，并且兼顾不被偷的话，我强力推荐还是入手折叠吧，随时带在身边就好了嘛，而且它的城市公路的骑行感觉要在山地之上，大行的P8，P18，bya412都是很不错的选择，改装后的412绝对是通勤极品啊！这事得从什么样的山地开始谈起：

首先你要明确是辆什么样的车，然后你的身高体重，你使用它的用途主要在哪里。我相信绝大多数人说的都是XC，也就是硬架（没有后避震）的山地车。山地的主要构成是车架、前叉、轮组（含内外胎）、传动制动套件、把组、坐管坐垫、脚踏、线管把套之类的东西。首先是车架的材质：

从舒适度来说，钢是一流的。但是会带来更大的重量。尽管现在的钢架车经过多次抽管，已经做得和鸡蛋壳一样薄了。（你没看错，就是鸡蛋壳）

其次是铝架。铝的比重只有钢的三分之一，所以你看到的廉价山地中，管型粗大的多是铝架，管型纤细的必然是钢架。

======= 几百元的山地车车架必然是这两种之一。因为成本所限，钢架也不可能多次抽管，也无法选择高级的钢材，所以铝车架还更多一些。钛合金以及碳纤维作为车架材料的山地车没有便宜的。

高端山地车选碳的最多，其次大概是钛，钢的多为旅行或者B格使用，高端铝有些作为竞赛使用。

简而言之，碳是硬而韧，可全方位制霸。铝硬而脆，可以作为竞赛使用，钢较为舒适（吸震），可用于旅行，钛易于打理，一般也是旅行或者长期使用较多。其次是套件：

西马诺和SRAM是两大厂商。基本套件从民用级到竞赛级都有。从几百到上万不等。

事实上，到了专业训练级，强度和使用体验已经非常高了。

每一级使用的材料、涂层、结构等技术都不一样。几百元的山地基本使用的是小厂套件或者民用级。前叉：

其实不玩山地好多年，前叉技术和品牌已经不那么熟悉了。

不过一分钱一分货的道理绝对是存在的。有空可以去百度任何一个昂贵的前叉，看看介绍里那一长串使用的技术就可以知道区别了。====

带孩子估计没空写完全文了。直接打总结吧。

高档山地和低档山地的重要区别如下：

1、重量。在以克计算重量的单车届，两辆车的重量差区别可以很轻松的拉到6-7KG。如果玩户外的朋友就会很明白这个区别到底有多大！谁愿意多背一个10多斤的哑铃爬山呢？

2、传动损耗。泄力是车手常说的一个词。从踩踏牙盘的形变开始，到前叉（高档前叉素很智能的，会尽量过滤掉震动，但是又不会在形变中过渡消耗掉你做得功）。到辐条的形变，到外胎的摩擦，到花鼓的润度。几百元的山地即使在滑行时，也会发现你比对方少滑动一段距离。。

传动的损耗没有一个固定的数据，但是曾有车友在一起玩的时候和我换车做对比，他的平路巡航时速从28骤然升高到34。当你体力更差时，这个数字应该还能拉的更大一些。

3、更好的舒适性。车架对于震动的过滤，把套对手的呵护，锁踏和普通脚踏的发力方式，坐垫对坐骨的支撑都会完全不同。

4、B格提升（自我感觉）

===== 500和1000的自行车差距会大过10000到20000。这个理论各行各业都印证过无数次了。其实一个人骑车，选择一辆千元左右的山地已经足够你征服大江南北。但当你需要和人竞争的时候，除了提高自己的体力之外，器材也会变得重要。在单车比赛中，5W的车手未必能快过5K的车手，但是夺冠的必然不会是500的车手。同样，当一群朋友同去挑战自我时，体力与他们差不多的你却会掉队。嗯，人都是有胜负心的动物。所以几百到几万也是很自然的事。

**第三篇：山地自行车知识库**

山地自行车知识库

山地车，英文名叫“mountain bike”，缩写为MTB。起源于美国，是美国青年为了寻求刺激，在摩托车比赛的越野场地上驾驶自行车进行花样比赛而派生发展起来的车型。最早骑山地自行车进行越野的，是一位美国加利福尼亚大学的学生斯科特(James Finley Scott)，他是第一位将普通自行车改装成山地车式样的人。以后越野运动逐渐在欧美流行，并形成赛事。1990年国际自行车联盟承认这项运动，1991年首次举行世界杯赛。

山地车赛首次是七十年代在美国的圣弗兰西斯科市举行的，直到1996年，它才成为奥运会的正式比赛项目。在山地赛中，选手们必须具备良好的耐久力、平衡能力和承受能力，才能在崎岖不平、前途难以预料的赛程中超出对手。

自行车场地赛和公路赛路面平坦，而奥运会的山地车赛（越野赛）却不同于这两种比赛，因为奥运会山地车赛采用“扁平”轮胎，空气动力的考虑成分较少。整个赛程当中，各种冲撞时有发生，因而选手们要有在赛程当中随时修车的能力。山地车起源

山地车是专门为越野(丘陵,小径,原野及砂土碎石道等)行走而设计的自行车,一九七七年诞生于美国西岸的旧金山。当时,一群热衷于骑沙滩自行车在山坡上玩乐的年轻人，突发奇想：“要是能骑着自行车从山上飞驰而下，一定非常有趣了。”于是便开始越野自行车的设计制，正式命名为山地车则是在两年后的事。从此，“速降竞技”作为体育比赛中的一个新项目崭露头脚，运动员骑山地车沿规定的下坡线路高速滑降，速度快者为胜，吸引了众多的爱好者。

自行车虽然始于欧洲，但美国人发明的山地车却一扫传统的自行车概念，将一股新风吹遍全球。

山地车运动分类

爬山单车的赛事共分为３个项目：下坡赛（Downhill Event）及双人弯道（Dual Slalom）与滑雪比赛同名项目十分类似－－前者是车手分别滑下一条下坡的赛道然后计算最短时间完成者胜出。后者是两名车手在两条并列的下坡道上同时滑降,以Z字型边行驶边飞跃土坡,最先到达者为胜。至于越野赛(Cross-Country）顾名思义是在野外的大自然环境下进行，赛程全长通常大约在16至24公里之间，其中不少于１／４的赛道是未经任何人工修葺。所有比赛的诀窍都是恰到好处得沿着既定的轨道,避免多走冤枉路。山地车运动发展

在爬山单车运动中，法国选手在当今国际赛事里已发展成一般新势力，与其它劲旅如美国、澳洲等成为了此项运动中的领导者。法国首先在今年世界锦标赛的下坡项目（Downhill Event）中高奏凯旋曲，其中车手富尔洛斯（）及加舒特(Gachot)分别取得男子下坡赛的冠,亚军。女子下坡赛方面，舒()则替法国在青少年组的赛事中赢得另一面锦标，值得注意的是，她在这组别中夺魁所做出的时间，竟然比高级组的选手所做出的纪录更快，可见法国在下坡项目中实力非常强大。越野赛项目方面，荷兰的班赞斯（）力压群成为男子组冠军，女子组桂冠则由加拿大女骑士仙黛（）取得。这批新加冕的世界「山路之王」，在今次征服了德国黑森林之后，明年将要接受一个更大的挑战－－爬山单车已获国际奥委会正式排准，并已在９６年亚特兰大奥运会中首次登场作为竞赛项目。赛制

在山地车赛的出发点，所有选手同时出发。男子山地车赛全程为40-50公里(6-7 圈)，女子比赛全程为 30-40公里(5-6 圈)。比赛的确切路程要等到比赛前一天晚上才能确定，主要是裁判要根据天气等条件来把握比赛时间。一般男子选手需2小时15分，女子选手需要2小时左右。这种令参赛选手极度疲劳的比赛还存在海拔上的变化，其高度将从海拔面升高到海拔230米左右。山地车的特点

是专门为越野(丘陵,小径,原野及砂土碎石道等)行走而设计的自行车，其主要特征是：宽胎，直把，有前后的减震，骑行较舒适。宽而多齿的轮胎提供抓地力，有减震器吸收冲击。近些年来前减震的应用成为标准，前后减震的车辆越来越普及。一些山地车开始使用副把，但角度上扬的把横却成为了时尚。

山地车，具有刚度大，行走灵活等特点，骑行时不必选择道路，无论街巷漫游还是休闲代步都获得了广泛的好评，骑车者可以在各种路面环境上尽情地享受舒适的骑行乐趣。

山地车，因其坚固、粗犷、新颖的外型、缤纷夺目的色彩、优越的骑行性能，很快成为都市青年追求的时尚。

山地车，各种部件均不同于普通自行车，具有缓冲作用、抗震性能好的轮胎，牢固结实、材料钢度大的车架，不易疲劳的手把以及即使在陡峻的坡道上也能够畅快地骑行的变速器等，都使山地车更加适合与爬山越野、郊游旅行。

山地车，车速一般有10速，12速，15速，18速，21速，24速以及27速。正确运用变速器，能应付平路，上下坡，土路，顶风等复杂路况和气候，比普通自行车快速省力得多。

长途骑行，应适时变换调速器，充分发挥山地车的特长。一般来说，应以脚下略感有力为宜，若觉得有点“空”，就应马上换高速比；相反，若感有些吃力，就应及时换成低速比。

如若是能略知一二修理技术，骑上山地车的感觉简直就象个国王，在我们这个以自行车作为主要交通工具的国度里，山地车可算是当之无愧的旅游大哥大。山地车的分类

1.普通越野XC(Cross Country)

50%上坡、50%下坡：用于普通的山地越野，也是山地车中最轻便最实用的车型，因强度适中，可以追求轻量化。

2.双人竞速DS(Dual Slalom)

70%上坡、30%下坡：适合竞赛级的高强度越野，但造价过高，都在万元左右。

3.自由骑FR(Free Ride)

40%上坡、60%下坡：野地丛林里玩，也可以飞台阶，高强度要求，部分装备接近DH。

4.飞跃DJ(Dirt Jumping)

30%上坡、70%下坡：飞土包的车，腾越空中，需要很重的高强度车架，前\*也不便宜。

5.速降DH(Down Hill)

0%上坡、100%下坡：从山顶以60公里/时的速度冲下，拥有巨长的双肩前\*，超高强度要求，一般造价在3-5万元左右，重心后移，不适合爬坡；又因重量过重，不适合一般的骑行越野。

山地车部件及选购

1.车架

一部山地车是否骑的舒适，是否轻巧易控，能承受多高的强度，能用多长的时间，能否升级等，关键就是看车架了。

车架大致分为两种：硬车架、全避震车架。

硬车架：骑起来更省力，更轻巧，价格低廉，500左右的架子就不错了。

全避震车架：更舒适，过颠簸的山路时不用减速，不过骑起来有懈力，不适合长途，价格较高，尤其是选择一款优秀的后避震器，价格跟车架价格不相上下了。

2.前叉

前叉是山地车中科技含量较高的部件，硬前叉的山地车已经不多见了，现在基本都是带避震器的前叉。全世界有几家厂的前叉不错：Suntour（三拓）、DDN、RockShox、Marzocchi（马祖奇）、Manitou、FOX„„其中前四个厂的叉子有1000元的普及型号叉，而后两种较少见，且价格太高，即使普及型的叉也接近2024元，新车友难以承受，买了也难以发挥其功效。

前叉的介质种类：

⑴、弹簧叉：最低档的叉，没有阻尼。

特点：便宜，300元就能买个不错的。

⑵、阻力胶：以阻力胶为介质，没有阻尼。

特点：比上不足比下有余，不过阻力胶用三年左右会老化，需要换。

⑶、油簧叉：以弹簧（coil）为回弹介质，以油为阻尼。

特点：最重，但是最结实。弹簧用起来比较润，对小震动反应灵敏，一般半年换一次避震油，怎么拆叉换油?

⑷、油气叉：以空气（air）为回弹介质，以震油为阻尼。

特点：比油簧叉轻，但结实度有所降低。（也不至于低到哪儿去，普通越野足够了。）半年打一次气，车行都会提供专门的气筒免费打，单独买也可以，带气压表200元左右。以空气为介质的好处是重量更轻点，可以在高速越野中保护骑行者的手腕部位，不过对小震动反应不太灵敏。

前叉的工作顺序应该是：遇到障碍物——前叉被压缩——到了极点——被回弹到原来长度（回弹的速度受阻尼的影响）——弹跳系统工作结束。

3.制动系统

制动系统包括刹车、刹把、刹车线。

山地车用两种刹车：[V刹]、[碟刹]，而普通自行车的[吊刹]不常见。

V刹：力量很大，因为是靠摩擦轮圈制动，所以轮圈一定要调整到位，且不容易形变。

碟刹：比起V刹，更不容易把轮胎抱死，高速行驶的时候，抱死很危险，会导致侧滑。碟刹的价格很贵，好点的都在千元左右，V刹400元能买相当好的了。

碟刹又分两种：油压碟刹和线拉碟刹，油压碟刹靠油去压刹车片，获得巨大的刹车力，这种刹车在速降车上很常见；线拉碟刹靠手指的力量去制动，其实用在XC上绰绰有余了。

4.传动系统

传动系统包括牙盘、中轴、链条、飞轮。

牙盘：3个齿轮，都知道吧，FSA的不错，便宜实惠的买个TV 的一百多，或者仿闪电的牙盘，几十元。

中轴：有梅花孔中轴和方孔中轴两种，长度也有所不同，必须依照梅花孔或方孔的牙盘购买。

链条：这个是个易耗品，断链条是经常的，骑长途的话，一定要带好备用的哟，免得在青藏路上灰溜溜的搭便车。

飞轮：这个要选择了，有8飞24速的，有9飞27速的。长期以来的误区认为，档越多，用得也越多。其实车手是不会把所有档用遍的，80%的时间只用一个档，但这个档一定是最适应车手蹬踏力度和频率的。由此可见，档数越多的变速系统，车手选择适合自己的档位就越精确。27速的比24速的多3个档，让车手有更多的选择。

5.变速系统

变速系统包括变速指拨、前拨、后拨、变速线。

变速器，国内最常见的两个牌子，一是喜马诺Shimano，二是SRAM。

喜马诺占领中国市场很多年，新兴的SRAM在性价比上的确优越一些，比如SRAM-7.0变速系统就是针对Shimano-XT设计的，但是价格便宜一半。还有要注意的是，Shimano跟SRAM有的零件不兼容，最好不要混用。

指拨：分两种，一是剪刀变速器，二是转把变速器，转把变速器变档时来得更快，有的人有钟爱剪刀变速器，因人而异了。Shimano的变速器大多是剪刀的，SRAM的转把变速器很有名。

还有一种是联体手变，把指拨和刹车的闸把做成一体的了，这样的好处是具有极高的兼容性和美观，不足之处是，万一闸把坏了指拨没坏，还是得全部一起换。

前拨：钱多的往XT上走，钱少的用alivio。SRAM的很不错，比较实惠

后拨：个人认为比前拨重要些，建议装比前拨高一档次的家伙。比如Shimano的LX、XT系列，SRAM-7.0等，结实耐用。钱少的就装Shimano alivio。

变速线：同刹车线。

附：Shimano的级别从高到低依次是 XTR，XT，LX，Deroe，Alivio，Acera，Altus，Tourney

SRAM的级别从高到低依次是XO、9.0、7.0, SX4, SX5

6.车轮

车轮包括车圈、钢线、前后车轴、外胎、内胎。

车圈：山地车应选用双层圈。因为双层圈比单层圈更结实，更能经受恶劣地势对单车性能的考验。车圈又分为：刀圈和工型圈。

刀圈优点是抗纵向的冲击强,再大的强度也不会发生圆周变形，而横向的变形是很好调整的；刀圈还能减小空气阻力，适合业余车手和训练使用。缺点是重，不适合爬坡。

工型圈抗横向的冲击能力强些。

钢线：有两种，一种是普通的，横截面是圆形；另一种横截面是扁的，能减少正面的风阻。

车轴：又称花鼓。用碟刹的朋友，应该选择碟刹车轴，因为碟刹片是固定在碟刹轴上的；用V刹的朋友，可以用普通轴，如果以后想升级到碟刹，可先装碟刹轴。

车轴分为[培林]轴和[珠档]轴。建议买培林轴，滚珠坏了，可以更换。

外胎：很重要，因为它直接影响到骑手在特定路面对车的操控。不同的胎纹适应不同的路面。

胎纹越平，阻力越小，速度越快，在平地上的摩擦力越强。光头胎，适合城市里平整的水泥路。

胎纹越凸，阻力越大，速度越慢，在山地上的摩擦力越强。

内胎：属于易耗品。山地车--分类

XC--Cross Country：普通越野车（通常为越野车）

说明：有些弹跳，相对较小的冲击 功能重点：50％下坡，50％爬坡

XC Racing ： 竞赛越野

说明：包含长坡的有骑乘技巧难度的竞赛路道，功能重点：30％下坡，70％爬坡，英文里也有称为：Aggressive X

DS--Dual Slalom ：速降对抗赛车（也有译为：回转双人对抗赛）

说明：也有成为飞包车，和近来流行的街攀车比较相似，都是前软叉，硬车架，只是在结构有细微变化，另外轮胎等细节部分作了更适合街道的改进

DH--Down Hill：速降车

说明：刻意挑战、俯冲速度、高度落差及强烈冲击的下坡赛道，踩踏功能完全是陪衬，功能重点：100％下坡，0％上坡，英文分类里也成为：或Extreme

FR-Free Ride：自由骑

说明：针对崎岖不平的自由骑地形，进阶级林道，持续遭遇跳跃及相对程度冲击的激烈模式，功能重点：60％下坡，40％爬坡。英文分类也有称为：Enduro

Dirt Jumping：（暂时不确定中文名称）

说明：极具技巧及技术要求的路线，包含大量的垂直落地及飞跃。功能重点：90％下坡，10％爬坡，英文分类也有称为：Freeride 或Tech

FS--Full Suspension：全减震越野车（笼统称呼）

场地骑行又包括泥地和硬地两类。

其中泥地包括：DS（Dual slalom），4X，DJ（Dirt jump）。

DS（Dual slalom），一般在天然的下坡路线上，进行修整和改造，成为DS赛道。分为两道，由两人同时出发比赛。赛道一般全下坡，以弯道为主，无大落差地形。对车的坚固程度要求较高，兼顾轻量化，硬尾，软尾都有。避震行程130MM左右。

4X，场地类似越野摩托场地，有上，下坡，小抛台，多人同时出发，不分赛道。硬尾为主，对车的要求类似DS，但要求更轻，可以适当牺牲强度。避震行程130MM左右。

DJ(Dirt jump)，也就是土坡腾越了，表演性的玩法，对车的要求类似DS，硬尾，对头管强度要求高。避震行程100MM左右

硬地包括：Urban，Bike park。

Urban，就是街式，以城市为舞台的表演性玩法，对车的要求类似DS，硬尾为主，避震行程100MM左右。

Bike park，自行车极限公园，有各种U台，练技巧的好地方，表演性玩法，对车的要求类似Urban。爬山单车的赛事

共分为３个项目：下坡赛（Downhill Event）及双人弯道（Dual Slalom）与滑雪比赛同名项目十分类似－－前者是车手分别滑下一条下坡的赛道然后计算最短时间完成者胜出。后者是两名车手在两条并列的下坡道上同时滑降,以Z字型边行驶边飞跃土坡,最先到达者为胜。至于越野赛(Cross-Country)顾名思义是在野外的大自然环境下进行，赛程全长通常大约在１６至２４公里之间，其中不少于１／４的赛道是未经任何人工修葺。所有比赛的诀窍都是恰到好处得沿着既定的轨道,避免多走冤枉路。

多分享，做达人>> 崇拜楼主 | 分享 | 引用 | 回复 | 发表时间:2024-05-13 看好该帖的朋友们：

**第四篇：山地自行车介绍**

山地车，起源于美国，[1] 1974年 Gary Fisher、Charlie Kelly、Tom Ritchey想要一辆可以在公路外骑行的自行车，远离“警察、汽车和建筑物”，于是他们开始将配件和摩托车部件安装到二战前结实的单沙滩车上。

同一年，Gary Fisher和他的朋友们无惧死亡的“塔马尔帕斯山之行”为全新骑行风格的诞生铺平了道路。随着 Gary Fisher 在山地领域引起的巨大反响，他的 Klunker 随后被 Mountain Bike Action 杂志评选为“历史十大山地车”之一。[2] 1976年Charlie Kelly开始推动焕然一新的下坡赛，这是第一个伟大的山地自行车活动。Charlie Kelly委托制商[3] Joe Breeze 设计并开发越野自行车，这是有史以来制造的第一批“山地自行车”并命名为“Breeze”。

Joe Breeze以Breeze为原型在1977年至1978年之间完成设计和制造了9个系列的车型，Breeze的原型车现在在美国史密森学会的国家博物馆收藏。

山地车是专门为越野（丘陵，小径，原野及砂土碎石道等）行走而设计的自行车，一九七七年诞生于美国西岸的旧金山。当时，一群热衷于骑沙滩自行车在山坡上玩乐的年轻人，突发奇想：“

要是能骑着自行车从山上飞驰而下，一定非常有趣。”于是便开始越野自行车的设计，正式命名为山地车则是在两年后的事。从此，“速降竞技”作为体育比赛中的一个新项目崭露头脚，运动员骑山地车沿规定的下坡线路高速滑降，速度快者为胜，吸引了众多的爱好者。自行车虽然始于欧洲，但美国人发明的山地车却一扫传统的自行车概念，将一股新风吹遍全球。如今已受到越来越多的中国年轻人喜欢，成为一种健康时尚的运动受到人们的欢迎。

山地车赛事

1、全国山地自行车赛。该比赛一般是由国家体育总局自行车击剑管理中心主办，由各相关城市承办，已经有四川，贵州，安徽等相关城市举办过全国性的山地自行车比赛。

2、环鄱阳湖山地自行车赛，在江西省赣州市首次举办，从赣州市内出发，一直延伸至著名的环鄱阳湖城市带。

3、江西龙虎山山地自行车赛，每年夏秋季节都有举办，一年一届，已经举办了两届，该赛事主要是体现比赛的乐趣，重在快乐比赛，因而不接受专业选手报名参赛，仅限于非专业赛手参赛，这种沿途即可欣赏风景，又可参与运动的比赛形式，很受赛友们欢迎。

4、中国南岳衡山第四届山地车挑战赛。

5、中国黄山（黟县）国际山地车节：

中国黄山黟县国际山地车节自2024年起开始创办，如今已发展成为国内规模最大的顶级业余自行车赛事，吸引了来自60多个国家和(地区)国内30多个省份的6000余名选手, 同时也是众多国内外媒体齐聚的盛会。2024年央视五套的强力加盟，进一步扩大了赛事影响力，提升了赛事品味。

6、环湘江自行车赛：这是一场国内自行车顶尖水平的赛事，中国·长沙环湘江自行车邀请赛创办于2024年，由中国自行车运动协会、国家体育总局自行车击剑运动中心、湖南省体育局、长沙市人民政府共同主办，已成功举办了两届。2024年环湘江自行车赛升级为环湘江国际自行车邀请赛，赛事规格更高，影响力更大。赛事以“低碳、环保”为主题，围绕着长沙“山水洲城”的世界级自然景色，以环洲(橘子洲)、环江(湘江)、环山(岳麓山)为亮点设计赛道，打造成风景最美、规格最高、参与人数最多和最具影响力自行车风云汇,充分展示了星城长沙得天独厚的自然风貌及幸福名城 的城市风采。

7、2024瑞安市“WIEL”杯山地自行车尖山爬坡邀请赛。

8、2024年清远奥园环大学城山地自行车邀请赛。

9、2024全国山地自行车锦标赛

10、“redbull rampage” 由红牛赞助的世界顶尖freeride车手比赛，被誉为地表上最残酷的比赛。运动发展

在爬山单车运动中，法国选手在当今国际赛事里已发展成一股新势力，与其它劲旅如美国、澳洲等成为了此项运动中的领导者。法国首先在世界锦标赛的下坡项目（Downhill Event）中高奏凯旋曲，其中车手富尔洛斯（N.Vouilloz）及加舒特(Gachot)分别取得男子下坡赛的冠，亚军。女子下坡赛方面，舒（A.C.Chauss

MARMOT XCH TEAM CARBON on)则替法国在青少年组的赛事中赢得另一面锦标，值得注意的是，她在这组别中夺魁所做出的时间，竟然比高级组的选手所做出的纪录更快，可见法国在下坡项目中实力非常强大。越野赛项目方面，荷兰的班赞斯（B.Brentjens）力压群成为男子组冠军，女子组 桂冠则由加拿大女骑士仙黛（A.Sydor）取得。这批新加冕的世界「山路之王」，在今次征服了德国黑森林之后，将要接受一个更大的挑战－－爬山单车已获国际奥委会正式排准，并已在96年亚特兰大奥运会中首次登场作为竞赛项目。发展前景

据《中国自行车制造行业产销需求与投资预测分析报告前瞻》数据显示，世界自行车行业的重心正从传统的代步型交通工具向运动型、山地型、休闲型转变，在美、欧、日等发达国家，自行车是一种较普遍的运动、健身、休闲和娱乐性产品。每年全世界自行车需求量巨大，日本CYCLEPRESS的数据统计显示，全世界自行车需求规模保持在1.06亿台的水平，自行车年交易额约为50亿美元。据前瞻网调查，由于产业特性和劳动力成本因素，近15年来全球自行车制造产业向以中国为主的有工业制造优势的国家和地区转移。到2024年，中国仍为世界自行车最大的自行车生产基地，整车生产厂、零配件生产厂分别达到500多家、700多家，世界前五大厂商主要基地均在中国。而随着世界各国人民收入水平的提高，全球自行车需求量会进一步扩大，随着自行车进一步的结构升级，将给行业的参与者带来更大的利润空间，中国自行车行业的发展前景也将更加广阔。赛制

在山地车赛的出发点，所有选手同时出发。男子山地车赛全程为40-50公里（6-7 圈），女子比赛全程为 30-40公里（5-6 圈）。比赛的确切路程要等到比赛前一天晚上才能确定，主要是裁判要根据天气等条件来把握比赛时间。一般男子选手需1小时15分，女子选手需要1小时左右。这种令参赛选手极度疲劳的比赛还存在海拔上的变化，其高度将从海拔面升高到海拔230米左右。特点

山地车的主要特征是：宽胎，直把，有前后的减震，骑行较舒适。宽而多齿的轮胎提供抓地力，有减震器吸收冲击。近些年来前减震的应用成为标准，前后减震的车辆越来越普及。一些山地车开始使用副把，但角度上扬的横把却成为了时尚。在DH车上800mm

以上的把横已经较为常见。

MARMOT山地车

山地车，具有刚度大，行走灵活等特点，骑行时不必选择道路，无论街巷漫游还是休闲代步都获得了广泛 的好评，骑车者可以在各种路面环境上尽情地享受舒适的骑行乐趣。

MARMOT山地

山地车，因其坚固、粗犷、新颖的外型、缤纷夺目的色彩、优越的骑行性能，很快成为都市青年追求的时尚。

换胎 山地车，各种部件均不同于普通自行车，具有缓冲作用、抗震性能好的轮胎，牢固结实、材料刚度大的车架，不易疲劳的手把以及即使在陡峻的坡道上也能够畅快地骑行的变速器等，都使山地车更加适合与爬山越野、郊游旅行。

山地车，车速一般有18速，20速，21速，24速，27速以及30速。正确运用变

山地自行车赛

速器，能应付平路，上下坡，土路，顶风等复杂路况和气候，比普通自行车快速省力得多。

长途骑行，应适时变换调速器，充分发挥山地车的特长。一般来说，应以脚下略感有力为宜，若觉得有点“空”，就应马上换高速比；相反，若感有些吃力，就应及时换成低速比。如若是能略知一二修理技术，骑上山地车的感觉简直就象个国王，在以汽车作为主要交通工具的时代，骑上山地车去拥抱大自然，既放松心情，又锻炼身体，成为休闲新宠。

分类

普通越野XC(Cross Country)

轻度越野车型，有很强的爬坡性能，用于普通的山地越野，也是山地车 中最轻便最实用的车型，较追求轻量化与高速通过性，因此新车型多为29寸 大轮径。多为硬架，前叉行程80—120mm。

林道TR

(Trail)

骑行路线多为林间小道，因此得名，注重骑行的流畅性，多为全避震车 型，行程多为前后140mm。

全山地AM

(All Moutain)

正如其名，车辆性能平均，连续爬坡或下坡都能胜任，但都不专长，对于只想拥有一辆车但却能骑更多地形或想进行长途越野旅行的人来说是最佳选择。行程前后150—160mm。双人竞速DS(Dual Slalom)

双人曲道赛用车，因强调高速过弯，飞跳，打泵(pump一种借助地形加速的技巧)，车辆多为短形成或中等行程，由土坡，林道，AM，FR车改造而来。

自由骑FR(Free Ride)

一种不拘泥于地形限制的技巧性骑行，05到10年左右风靡美国车界，产生了大量技术高超的freerider。倾向于高速高强度，借助自然地形或人工修筑的跳台来进行很大的腾越，喜欢在空中各种特技动作，行程180—200mm

飞跃DJ(Dirt Jumping)借助人工修建的场地进行空中腾越与特技动作，车辆多为硬尾，短后叉，强调强度与几何角度，车架多为co-mo钢，有较大的跨下空间。135\*10mm后轮，前叉行程100mm以下。

速降DH

(Down Hill)

专注与下坡与大落差，多用双肩前叉，车架强度高，整车重量多在17KG以上，有很大的预压，行程200—230mm

**第五篇：山地自行车QQ群**

安徽 北京 重庆 福建 甘肃 广东 广西 贵州 海南 河北 河南 黑龙江 湖北 湖南 吉林 江苏 江西 辽宁 内蒙古 宁夏 青海 山东 山西 陕西 上海 四川 天津 西藏 新疆 云南 浙江香港 澳门

台湾 232440481 341157618 237201909 134274289 376396419 165455645 343415225 311479094 343415193 163241740 13347725 377210289 159822044 313438341 193609764 236065078 317430147 304428700 306113922 298445125 367396038 340407545 284768310 82457022 341157638 236065091 325914036 313444103 134392700 236065055 218692610 309439524 374384504 372714820

本文档由站牛网zhann.net收集整理，更多优质范文文档请移步zhann.net站内查找