actionsport

bicycle

ROAD · MTB · EBIKE · GRAVEL · URBAN

I NOSTRI TEST

BOSCH
LOOK
PROPAIN
MONDRAKER

ANTEPRIME

IBF - ITALIAN BIKE FESTIVAL

STORIE

PAOLO BETTINI
MIRKO TABACCHI
LE STRADE ZITTE

VIAGGI

TOSCANA
CARINZIA
GRAN CANARIA
JORDAN BIKE TRAIL

1125-1522
9 771125 152004 40006
€6,00

PERIODICITÀ: BIMESTRALE • 4ACTIONMEDIA • **DATA DI USCITA:** 15 OTTOBRE 2024
POSTE ITALIANE SPA - SPEDIZIONE A.P. D.L. 353/2003 (CONV. IN LEGGE 27.02.2004 N.46) ART. 1,COMMA 1 CO/MI - TAXE PERÇUE (TASSA RISCOSSA)

AUTUMN
VIBES

Senad Grosic a Gablenz, Germanie
© Lorenz Holder / Red Bull Illume

contents

P.4
Editoriale

P.6
La saggezza del Grillo

P.10
Mirko Tabacchi, una storia di successo da XC a eMTB

P.14
Jordan Bike Trail

P.22
Le Strade Zitte

P.30
Toscana... una stagione di escursioni

P.36
Tra cielo e acqua attorno ai laghi più belli della Carinzia

P.42
Gran Canaria Bike Week 2024

P.46
Come modificare la geometria della MTB

P.52
Over the rainbow

P.56
Olympia Challenge

P.58
Prologo AGX

P.59
Trek Checkmate e Checkpoint

P.60
Giant Defy ADV E+ Elite

P.62
Trackting: i nuovi BIKE T8 e T9 senza canone e T15 per Brompton

P.63
Canyon Spectral:ONfly

P.64
Selle San Marco Mantra

P.65
Look E-765

P.66
Bosch MY25.1

P.72
Prova: Look 785 Huez

P.78
Prova: Propain Terrel CF Competition

P.84
Prova: Mondraker Dune XR

P.90
Prova: Northwave Rockit Plus GTX

P.92
Prova: Schwalbe Albert Pro

P.94
Prova: Alpina Twist Six HR V

P.96
Prova: FOX Rampage Camo & Vue Core

P.100
Prova: Rockrider Feel D_Strong D30

P.102
Prova: Topeak Torq Rocket mini DX

P.104
Prova: Shokz OpenRun Pro 2

P.106
Alte prestazioni per performance più sostenibili

P.108
Nato per le gare

P.110
Il Bike Fitting di Sportler

1893

NUOVA CHALLENGE

GRAVEL ALLROAD LEGGERA, PERFORMANTE E VERSATILE IN OGNI TERRENO.

scoprila su **olympiacicli.it**

OLYMPIA

EDITORIALE

IL CICLISMO NON È MAI STATO COSÌ VIVO

Da almeno tre anni riflettiamo sul fatto che stiamo vivendo un'era del Ciclismo fra le più ricche di campioni, anzi, forse la più bella e avvincente di questo secolo. Ma se all'inizio i territori di caccia sembravano ben definiti, con atleti da Classiche da una parte, e atleti da Grandi Giri dall'altra, le carte si sono pian piano mischiate e un paio di questi corridori hanno cominciato a sconfinare nelle terre degli altri. Remco Evenepoel, "il predestinato", e Tadej Pogacar, "il più forte", sono cresciuti in modo impressionante e sono diventati così completi e versatili che sembrano in grado di poter vincere qualsiasi corsa. Se, però, Remco pare ancora acerbo per prendersi uno fra Tour e Giro, il vero nuovo cannibale (Merckx non c'entra...) è Tadej. Al netto degli infortuni che hanno messo fuori dai giochi Jonas Vingegaard, il Pogacar di questa stagione è sembrato davvero di un livello superiore. Un'annata così ricca di successi di altissimo livello (e senza vittorie in volata) non si era mai vista. Soprattutto, non si era mai vista una simile facilità – apparente, certo – di decidere ogni corsa a piacimento, rispettando un copione già scritto giorni prima, stordendo avversari quasi impotenti. I suoi detrattori gli imputano il fatto che questo suo comportamento, quasi irridente nei confronti degli altri corridori, non lo renda simpatico al gruppo, che le corse siano diventate noiose, che questa superiorità non possa essere tutta farina del suo sacco, arrivando addirittura a dire che lo sloveno stia uccidendo il Ciclismo. In tutti gli sport (tralasciando quelli a motore, dove entrano in gioco altre variabili) c'è sempre stato qualcuno nettamente superiore agli avversari. Penso a Phelps nel nuoto, Lewis e Bolt nell'atletica (ora Duplantis), Odermatt e la Shiffrin nello sci, Simon Biles nella ginnastica, che agli altri hanno lasciato solo le briciole. Non mi sembra che questi sport siano spariti. Anzi, i grandissimi campioni come Pogacar hanno dato un nuovo giro di carica alla molla, hanno innalzato il livello della competizione e i loro gesti tecnici e atletici hanno esaltato e affascinato il pubblico dei veri appassionati. Ecco, invece di lamentarci, dovremmo fremere in attesa di scoprire cosa si inventerà Tadej per vincere la Sanremo. D'altronde, non ha ancora imparato a fare le volate...

Di Stefano Martignoni

© Tornanti_cc

ALPINA
IN DUST WE TRUST.
ROOT Mips & CIRCUS.
A MATCH MADE IN HEAVEN.
made to inspire.

SPORTFUL.

LA SAGGEZZA DEL GRILLO

DI EDDY ZANENGA || FOTO: MIRIAM TERRUZZI

Il clima a Pomarance è davvero mite in questa serata di fine settembre, periodo nel quale il piccolo paese che domina la val di Cecina ospita da ormai 25 anni la "GreenFondo Paolo Bettini". L'occasione ci è propizia per un'intervista a tutto tondo, introdotta, in pieno stile "bettiniano", da due GinTonic che creano da subito un clima disteso e conviviale: ma lo sarebbe comunque con Paolo, il cui sorriso non può che avere effetti empatici.

Come sta Paolo Bettini, oggi?

Sta bene! – risponde sorridendo – Oggi sono felicemente impegnato nell'organizzazione di eventi e collaborazioni tecniche con alcuni brand del mondo del ciclismo. Questo mi dà molta soddisfazione e... sì Paolo Bettini sta bene.

Sei ancora un ottimo pedalatore, ma che rapporto hai con la bici adesso?

Pedalo molto ma senza esasperazioni. Mi diverto, soprattutto con la gravel: un mondo in cui mi trovo a mio agio. Sono stato uno dei primi, nel 2015, a usarla... e poi, durante il lockdown del Covid, quando era possibile allenarsi se tesserati, ho mappato un sacco di tracce. Così mi è nata anche l'idea di organizzare manifestazioni legate al mondo Gravel. D'altronde il nostro territorio si presta particolarmente all'off-road dolce.

Parliamo di Ciclismo odierno: stiamo vivendo in un periodo con corridori che sono in grado di entusiasmare... giovani fenomeni. Probabilmente ne avevamo tutti bisogno dopo anni di ciclismo monotono. Tu che ne pensi?

Sì, è vero, sono forti e accendono le corse, che così diventano anche spettacolari. Però, consentimi, sono pochi! Fondamentalmente sono sei: Van der Poel, Van Aert, Evenepoel, Vingegaard, Pogacar, Roglic... poi quando cerchi il settimo scendi su corridori di seconda fascia.

Quando correvo io, i corridori top erano tantissimi, e se non vincevano loro... erano in grado di "fartela perdere" la gara! Pensaci bene... facciamo qualche nome italiano: Garzelli, Simoni, Savoldelli, Cunego, Basso, io, Cipollini, Petacchi, Ballan... E se andiamo all'estero: Freire, Valverde, Musseuw, Tom Boonen, Cancellara, Vinokurov, Evans...

Certo, però, è innegabile che oggi vadano più forte, le medie sono più alte...

Sì, ma ci sono anche mezzi e tipi di gare differenti! Oggi le competizioni sono oggettivamente più corte, ma soprattutto sono seduti su delle bici che hanno pneumatici da 30 mm, super rigide, e con il 55x10... mica poco!

A tal proposito, soprattutto negli ultimi 4/5 anni, il ciclismo è cambiato in modo "estremo" su molti fattori: preparazione, alimentazione, materiali, calendari... Quale secondo te è il più impattante?
Penso l'alimentazione. Oggi ci sono ragazzi che per 300 giorni l'anno ingoiano quantità impressionanti di carboidrati quasi solo liquidi. Mi domando se sia normale, o se non crei danni quando finiranno la carriera e dovranno tornare a nutrirsi come tutti, normalmente.

Ciclismo giovanile, molti sono preoccupati per la difficoltà di reclutare i giovani e i ragazzi: complicato avvicinarli a questo mondo... tu che sensazioni hai?
Servirebbe un cambio radicale di approccio, e io mi permetto di sottolineare che anche la Federazione ha le sue mancanze. In tutti questi anni non abbiamo mai assistito a una vera volontà di invertire la rotta, di fare scelte forti che potessero sostenere le nuove leve del ciclismo. Collegato a questo c'è anche il fatto che non si è dato il giusto peso alle collaborazioni con i comuni e gli enti del territorio per la creazione di strutture che possano ospitare piste o bike park.

Vero, ma conta anche il fatto che oggi è uno sport oggettivamente pericoloso...
Sicuramente, le strade italiane sono un luogo in cui nessuno manderebbe a correre il proprio figlio. Un po' però è anche colpa nostra: i ciclisti non si sono fatti amare, ci sono troppi indisciplinati sulle strade. Però non possiamo fermarci davanti a questo.

Nella tua carriera hai vinto davvero tanto, ma soprattutto hai in bacheca due cose che proiettano chiunque nella storia dello sport: due maglie di Campione del Mondo e un Oro Olimpico. Se dovessi scegliere?
Oro all'Olimpiade! – ci interrompe con decisione e gli occhi "accesi" – Lo posso proprio dire: due maglie iridate non valgono l'oro di Atene. In una Olimpiade c'è tutto lo sport del pianeta, è qualcosa che pervade tutte le culture sportive. Mi terrei l'oro.

LA SCHEDA
- Paolo Bettini, Cecina, 1/04/1974
- Professionista dal 1997 al 2008 vestendo le maglie di MG Boys Maglificio, ASICS CGA, Mapei e Quick Step
- Campione olimpico su strada ai Giochi di Atene 2004
- Due volte campione del mondo consecutivamente nel 2006 e 2007
- Specialista delle classiche, ha vinto 2 Giri di Lombardia, 2 Liegi-Bastogne-Liegi e 1 Milano Sanremo
- Sue anche 3 Coppe del Mondo

XCO ed E_Bike
18° MEMORIAL BRUNO ALVE
Pergine Valsugana 19-20-21 luglio 20
TRENTINO
EA7

MIRKO TABACCHI

UNA STORIA DI SUCCESSO DA XC A EMTB

INTERVISTA ALL'ATLETA VENETO CHE, DOPO UNA CARRIERA DI ALTO LIVELLO NELLE COMPETIZIONI MTB CROSS COUNTRY, È PASSATO DA QUALCHE ANNO AL MONDO DELLE EMTB, TOGLIENDOSI PARECCHIE SODDISFAZIONI TRA CUI LA CONQUISTA DAL TRICOLORE E-XC NEL 2024

DI CRISTIANO GUARCO || FOTO: COURTESY ASKOLL | APERTURA: ALEX LUISE

Negli ultimi anni ti sei specializzato nelle competizioni e-bike, arrivando alla conquista del titolo italiano pochi mesi fa, dopo ottimi risultati in Coppa del Mondo (a proposito, super complimenti!). Quanto ti sono serviti l'esperienza e l'allenamento accumulati in anni di gare XC in questo nuovo mondo?

Grazie, posso dire che tutta la mia "carriera" ciclistica è stata fondamentale per raggiungere questo traguardo nel Campionato Italiano E-XC. La tecnica acquisita durante gli anni di competizioni ha costituito una base solida sia per la guida sia per la gestione e le strategie di gara. Inoltre, le stagioni agonistiche nel ciclocross mi hanno dato un vantaggio significativo nella guida su fango e nel "saper lasciar scorrere" la bici in curve con scarsa aderenza. Quindi, posso affermare che ogni singola esperienza è stata preziosa per il mio successo attuale.

Quali sono invece le nuove sfide che hai dovuto affrontare?

Beh, sicuramente il mondo della e-bike è per me un territorio relativamente nuovo, che mi ha costretto a rivedere completamente la mia abituale posizione in sella e, di conseguenza, il mio stile di guida. Una delle prime difficoltà che ho incontrato è stata la componente fisica: essendo avvezzo a correre con bici di circa 10 kg, passare a un mezzo che pesa più del doppio è stato un cambiamento significativo. Per affrontare questa sfida, ho dovuto sviluppare un programma di allenamento specifico per la parte superiore del corpo.

Un altro aspetto che ha richiesto impegno e tempo è stato la gestione del motore: riuscire a ottenere il massimo sia dal motore sia dal mio fisico è un processo complesso per cui sono stati necessari molta dedizione e adattamento.

In qualità di atleta, quali sono le peculiarità che ricerchi dal punto di vista della gestione dell'assistenza alla pedalata?

Nel motore Askoll ho percepito fin dai primi metri un carattere pensato per l'off-road, particolarmente adatto all'uso in condizioni tecniche e impegnative in salita. La sensazione è quella di avere una forza sovrumana piuttosto che un "motorino" attaccato alla bici. Questa caratteristica, unita a una spinta notevole, mi ha portato a prediligere subito questo motore e, dopo oltre un anno di utilizzo, sono ancora più convinto della mia scelta.

Non meno importante è l'affidabilità del motore: una rottura può compromettere gravemente una gara, e questo era un aspetto che mi preoccupava molto. Ora, dopo oltre un anno di utilizzo, posso affermare che, oltre alle prestazioni, anche l'affidabilità di questo prodotto è di riferimento.

Quanto è importante la gestione dell'assistenza del motore in gara? L'autonomia diventa un problema?

La gestione del motore è fondamentale: saperlo utilizzare al massimo può offrire grandi vantaggi. Le mie gare attualmente durano circa da 50 minuti a un'ora e, utilizzando la bici alla massima potenza, termino la competizione con circa il 50% di batteria residua. In questi casi, l'autonomia non rappresenta un problema. Tuttavia, se la lunghezza del percorso aumentasse, sarebbe necessario dosare attentamente l'assistenza della bici per garantirne l'efficienza fino alla fine della prova.

© Sebastian Schieck

Come usi il motore, anche in relazione al modo in cui pedali, nelle varie situazioni? Quindi salite più o meno ripide, e più o meno tecniche.

Il mio motore, Askoll C90A, è uno dei più performanti sul mercato. In salite tecniche e scivolose, preferisco ridurre la potenza per evitare che la ruota posteriore perda aderenza e scivoli, compromettendone il controllo. Per le salite più ripide, cerco di affrontarle con il rapporto giusto fin dall'inizio, così da non cambiare marcia nel tratto più impegnativo. Questo mi consente di mantenere una pedalata fluida e di sfruttare al meglio l'assistenza del motore.

Che consigli puoi dare a chi ha un approccio sportivo alle eMTB? Quindi, le tecniche avanzate per superare i tratti più ostici, uscire più veloci dalle curve, l'utilizzo combinato con il rapporto del cambio, e la posizione di pedalata/guida per ottenere il meglio.

Il mio consiglio è iniziare a piccoli passi, anche utilizzando potenze più basse per abituarsi ai comportamenti della bici e del motore, e poco alla volta alzare il livello. Sia tecnico sia di potenza. Cercar di far scorrere il più possibile la bicicletta in modo di non doverla rilanciare ogni volta. Sarà un grande risparmio di energie e di autonomia abbassando drasticamente i tempi di percorrenza.

Grazie Mirko... e in bocca al lupo per le tue sfide future!

Grazie a te, e... crepi!

JORDAN BIKE TRAIL

UN TRACCIATO NATO PER IL TREKKING, UNA LINEA CHE AFFASCINA GIÀ NELLA SUA ESTETICA PER COME È TRACCIATA SULLA CARTINA... L'IDEA DI PERCORRERLA IN BICI SI FA SEMPRE PIÙ CONCRETA, COME LA CONSAPEVOLEZZA CHE BISOGNA ESSERE ATTREZZATI TECNICAMENTE E, SOPRATTUTTO, SPIRITUALMENTE, PER NON FARSI TROVARE IMPREPARATI DI FRONTE A EMOZIONI CHE TI ASSALGONO DI CONTINUO

DI CARLO BRENA || FOTO: CARLO BRENA E SAURO SCAGLIARINI

Vi è mai capitato di ascoltare alpinisti che descrivono salite non tanto nella loro difficoltà, ma nella bellezza della via? Come se in parete esistesse un'armonia tra la scelta di appoggi e appigli e le forme della roccia. Confesso che, pur considerando i discorsi assolutamente genuini e veritieri, faccio fatica a comprenderne la profondità, ma non per questo nego l'autenticità del racconto. Guardo la parete da scalare e questa linearità universale che ti fa dire "che figata", beh scusate, io non la trovo... Oppure semplicemente sono io che non la vedo. Io e i miei occhi.

LA PREMESSA

Ma quando di fronte alla cartina della Giordania ho visto nella parte più a occidente del Paese il tracciato che avremmo percorso in bici di lì a pochi giorni, ecco, in quel momento mi sono sentito l'alpinista che dinnanzi al muro di roccia resta affascinato dalla via che andrà a scalare. Una linea morbida di oltre 700 km che unisce il nord al sud della Giordania attraverso paesaggi e territori che variano in base alla latitudine, e che portano il viaggiatore a superare oltre 20.000 m di dislivello. Questo, e molto altro, è il Jordan Bike Trail, e quello che segue è il racconto di questa verità annunciata.
In un'epoca storica in fatto di migrazioni, esodi e moltitudini che dal sud del mondo "aggrediscono" (così qualcuno dice...) il ricco Occidente, mi attrae l'idea di un viaggio a ritroso che da settentrione ci porterà al mezzogiorno della Giordania. Filosofia da due soldi? Può darsi, ma il Jordan Bike Trail è una vetrina su una bella nazione fatta di persone dolci e ospitali, paesaggi lunari e profumi di erotica intensità.

INIZIO ALPINO

Possiamo dividere il viaggio in tre grandi regioni. Quella più a nord (fatta di tre tappe giornaliere) è verde e rigogliosa, collinare e prosperosa, dalla terra generosa per un'agricoltura che mette le sue radici in una secolare tradizione. Lo riconosciamo dai trattori anni '60 ancora oggi funzionanti e parcheggiati nei cortili di fattorie, ma non disdegna forme ancestrali di coltura. Non è difficile vedere ancora uomini che governano un cavallo che, tirando l'aratro, solca il suolo argilloso per la semina di chissà quali cereali. Poi ulivi a perdita d'occhio, piante dai grossi frutti verdi, asprigni e succosi. E ancora: aranceti, campi di limoni, datteri, ortaggi e tutto quanto una terra fertile può regalare all'uomo. E le capre, ovunque, spesso mischiate nei greggi di pecore, a contribuire al racconto ruspante di queste lande arabe.
Il tracciato sfiora Amman, la opulenta capitale che ospita la famiglia regnante: della città vedremo solo l'aeroporto per il nostro arrivo e partenza, ma c'è chi giura di averla trovarla affascinante. Per noi sarà l'occasione di ritornare.
Sebbene una percentuale piccolissima della Giordania sia coperta da boschi, nell'angolo nord-occidentale del Paese si possono trovare ancora alcune delle ultime foreste di querce endemiche del Medio Oriente: il secondo giorno del nostro viaggio, notiamo in lontananza la macchia boschiva della Riserva Forestale di Ajloun, una delle cinque presenti nello Stato, tutte ricche di querce, pini, pistacchi selvatici e fragole selvatiche.

Bedouin coffee
mann mit Grill sucht Frau mit Kohle
Don't wait to be rich to be happy Happiness is Free
check if the kitten is eating chicken in the kitchen
WELCOME
ALDI
Coffee
Biblische Reisen

UN ISLAM MODERATO

C'è una cosa che colpisce il viaggiatore lento in Giordania: in tutto il nord, le rovine romane punteggiano il paesaggio, con ciò che resta della Decapoli Romana, il gruppo di dieci città che godevano di uno status speciale e quindi di una certa autonomia, all'interno dell'Impero Romano. Il nostro viaggio, infatti, parte proprio da una di queste, Umm Qais, che insieme a Pella segnavano la frontiera orientale del regno.

Un percorso che riserva molte sorprese, alcune davvero inaspettate, come il birrificio artigianale di Carakale, a Fuhais, nel distretto di Amman, il cui nome è ispirato a una specie sfuggente di gatto selvatico del deserto: un sopravvissuto in via di estinzione con qualità quasi mitiche, il Caracal può saltare fino a quattro metri di altezza per catturare la preda. E siccome la leggenda intorno a questa creatura gli attribuiva poteri di volo, ecco che il simbolo del birrificio è il volto del felino con le ali. Questo e altri racconti li sentirete dagli stessi ragazzi del birrificio, a dimostrazione della tolleranza che si respira in questo Paese mussulmano anche verso chi non segue le leggi del Corano.

NEL MEZZO DEL CAMMINO

Se nei primi tre giorni abbiamo scaldato la gamba, nella sezione centrale del Jordan Bike Trail bisognerà prevedere il massimo impegno per l'attraversamento di innumerevoli canyon (che qui chiamano wadi) che solcano i territori a est del Mar Morto, molti dei quali con discese impegnative e migliaia di metri di perdita di quota e successivo guadagno. In questa zona, le piogge sono spesso abbondanti e possono creare non pochi danni alle strade forestali con numerosi smottamenti della sede stradale, ecco perché una bici gravel con pneumatici abbondanti (suggeriamo dai 40 mm in su...) può aiutare a superare lunghe e complicate discese. Nel corso delle tappe intermedie del nostro viaggio, abbiamo riscontrato che alcune parti dei sentieri e delle strade bianche sono state spazzate via. Scaricare la traccia GPX dal sito ufficiale resta comunque il consiglio più importante perché, anche se ci si allontana da essa, sarà relativamente facile ritornare sulla strada corretta.

La Giordania, inoltre, è disseminata di castelli medioevali, che sembrano lì come sentinelle sui loro antichi territori. Avvolta nel mistero della sua drammatica storia, c'è la fortezza di Karak, che nel 1176 cadde nelle mani di Rinaldo di Châtillon, che la utilizzò come base da cui perpetrare numerose aggressioni ai danni delle carovane commerciali. La sua sfortuna fu che in una di queste razzie perse la vita la sorella del Saladino, il quale, saputo della sua morte per mano del francese, mise sotto assedio per tre anni il castello fino a espugnarlo. Camminando nei suoi corridoi pare di sentire ancora le grida dei difensori, costretti a vendere donne e bambini come schiavi, in cambio di cibo e acqua.

UN ALTRO PIANETA

Il quinto giorno di viaggio, praticamente a metà della nostra spedizione, ci avventuriamo lungo le strade e i sentieri che tagliano paesaggi lunari: spesso siamo costretti a fermarci e restare in contemplazione di fronte ai dipinti proposti, per esempio, dalle montagne di Dana fatte di calcare, arenaria e granito, le cui vette sono consumate dalle intemperie del tempo. E che dire degli intensi colori del Wadi Mujib: un pantone naturale che non ti saresti mai aspettato di trovare a queste latitudini. Pedaliamo su altipiani che a volte superano quote di 1.500 metri e consentono di spaziare con gli occhi intrisi di stupore fino all'orizzonte di Israele, oltre la valle del Giordano.

Il criterio con cui è stato disegnato il Jordan Bike Trail permette di collegare tratti che possano condurre a villaggi o cittadine dotate di alberghi (per utilizzare un eufemismo) dove poter sostare o fare rifornimento: mai troppo distanti fra loro, così da ridurre il grado di difficoltà e rendere l'avventura sufficientemente sicura.

Anche in queste lande, sfiorando villaggi e piccoli paesi, spesso una voce ci rincorre al grido di مرحباً بك في الأردن, ovvero "Benvenuti in Giordania!". È la magica accoglienza di questo popolo beduino, figlio del deserto e che conosce molto bene il significato di ospitalità. E allora lasciatevi offrire tè dolce magari accanto a un pasto fatto in casa dalla famiglia che vi ospiterà: troverete sempre pane appena sfornato, falafel fritti, halva dolce, olive salate, e gustatevi un caffè aromatizzato al cardamomo preparato al momento.

IN ATTESA DEL MAR ROSSO

Mentre navighiamo verso sud, con lo sguardo a terra per scegliere dove mettere la ruota anteriore e con il pensiero meravigliato per il luogo suggestivo che accoglie noi e le nostre gravel, notiamo che il suolo piano piano muta. La terra battuta e i sassi cedono sempre più posto alla sabbia, finissima, che fa da anticamera al deserto della Giordania. Infatti, lasciamo alle nostre spalle gli altopiani che scendono lentamente nella pianura desertica, sostituendo le montagne con la sabbia profonda che rallenta la nostra progressione.

Il turismo outdoor in Giordania sta diventando assai importante, tanto che molte tribù beduine aiutano a sviluppare i tratti del sentiero in questa area a sud del Paese, tra Petra, Wadi Rum e Aqaba. Quest'ultima sarà la tappa finale del nostro Jordan Bike Trail, e sarà tutta in discesa, ma non lasciatevi ingannare: vi aspettano giorni difficili. Ci sarà da spingere la bici perché, salvo che non siate un pro del ciclocross, pedalare sulla sabbia con gomme non molto larghe diventa un continuo tentativo di equilibrio che porta in fretta allo sfinimento. Uno sforzo, tuttavia, che ci ricompensa con uno scenario impressionante e con alcune delle principali meraviglie storiche e naturali della Giordania. Qui vale la pena fare un appunto: visitare Petra e i suoi monumenti richiede un'intera giornata e, visto il tempo contingentato, ci siamo accontentati di Little Petra, il sito UNESCO che si trova lungo il tracciato a cui si può dedicare anche una sola ora, come un semplice antipasto della ben più nota Petra.

Ma la Giordania delle meraviglie non è finita qui, perché il trail ci conduce nel Wadi Rum, un deserto costellato di canyon e rocce, che crescono dalla sabbia verso il cielo, in un presepe di pareti dove la fantasia di ognuno può trovare disegni e figure persino oniriche. Qui è nata la leggenda del colonnello Thomas Lawrence passato agli annali come Lawrence d'Arabia che, cavalcando cammelli con abiti beduini, divenne il protagonista di una storia magnifica, che ispirò l'omonimo film (girato naturalmente nel Wadi Rum). Il luogo è così straordinariamente scenografico che molte altre pellicole sono state ambientate qui, come Indiana Jones e Star Wars. Siamo alle ultime pedalate prima di giungere ad Aqaba dove, se si ha fortuna, ci si può tuffare nelle acque azzurre del Mar Rosso per un meritato riposo e recupero.

INFO

Il sito web di Jordan Bike Trail www.jordanbiketrail.com offre un itinerario dettagliato suddiviso in 12 tappe giornaliere, ognuna con una distanza media di circa 60 chilometri e un dislivello quotidiano di 1.600 metri circa. Per ogni tappa, l'organizzatore fornisce anche una valutazione della difficoltà, che aiuta i ciclisti a pianificare il programma in base al proprio livello di esperienza e allenamento.
L'itinerario è stato progettato per gente esperta e mediamente allenata: non si tratta di una passeggiata di salute, ma non si deve nemmeno essere degli ultrabiker. Tuttavia, la modularità del tracciato consente di suddividere alcune tappe in due o più giorni, oppure di optare per un itinerario alternativo con un livello di difficoltà inferiore.
Scegliere il periodo dell'anno migliore aiuta a godersi il paesaggio perché il clima può variare notevolmente a seconda della stagione. In generale, i mesi più indicati per viaggiare sono da maggio a settembre, quando le temperature sono miti e le giornate sono lunghe.
Prenotare l'alloggio in anticipo, soprattutto se si viaggia durante l'alta stagione.
Assicurarsi di portare tutta l'attrezzatura necessaria per un lungo viaggio in bicicletta e abbigliamento adatto a tutte le condizioni atmosferiche (gli altipiani raggiungono quote di 1.400/1.500 metri, quindi in caso di pioggia le temperature si abbassano molto) e una buona scorta di cibo e acqua.
Con un po' di pianificazione e preparazione si può vivere un'avventura indimenticabile.

WE MADE IT WITH...

Bici: MERIDA Silex
Abbigliamento: SANTINI Terranova
Casco: KASK Valegro
Occhiali: KOO Demos
Scarpe: SIDI Dust

POLARTEC®
Made To Go Beyond
The Best,
Just Got Better.
Polartec® Power Shield™ Pro
Made With Biolon™*.
Nylon. Made Better.
Impermeabilità reinventata. Resistenza al vento ridisegnata. Traspirabilità ridefinita.
Il contenuto *plant-based*** di Biolon™* all'interno di Power Shield™ Pro
riduce l'uso di carburanti fossili dimezzando la sua *carbon footprint*.▲
Scopri di piu'
*Biolon™ è un trademark di Milliken & Company.
**Il contenuto di nylon nel Biolon™ varia a seconda del prodotto.
▲Rispetto a Nylon-6,6 vergine.

LE STRADE ZITTE

HO SEMPRE AVUTO LA PASSIONE PER LE PICCOLE STRADE DI CAMPAGNA CHE, ABBINATA A QUELLA PER LA GEOGRAFIA E PER LE CARTE GEOGRAFICHE, MI HA SPINTO A ESPLORARE CON CURIOSITÀ CIÒ CHE MI CIRCONDAVA. DA BAMBINO QUELLO CHE C'ERA OLTRE IL CORTILE, FUORI DAL GIARDINO. DA ADULTO QUELLO CHE IL TERRITORIO DI PROSSIMITÀ POTEVA PROPORRE, FINO A SPINGERMI POI OLTRE I SOLITI CONFINI

DI PAOLO "TURBOLENTO" TAGLIACARNE || FOTO: MARTINA FOLCO ZAMBELLI-HLMPHOTO

Nella mia vita, la passione per la bicicletta è entrata tardi, a trent'anni suonati. Prima di allora mi chiedevo come ci si potesse avvincere a una pratica che consisteva nell'utilizzare, relegati il più a destra possibile, gli stessi spazi percorsi da auto sfreccianti e grossi camion.
A quei tempi andavo molto in montagna a piedi o con le pelli di foca. Abituato a ben altri panorami, mi risultava assai difficile capire il ciclismo amatoriale.

Poi la folgorazione, seguita dall'acquisto d'impulso di una bici da corsa, senza nulla sapere di ciclismo e biciclette. L'incontro con l'olimpionico Marino Vigna, mio mentore. I primi clienti d'agenzia legati a questa disciplina (il mio lavoro è stato quello di "pubblicitario" specializzato in marchi per lo sport): 3ttt, Campagnolo, Shimano, Columbus, Cinelli. E così ho cominciato a masticare il linguaggio e la cultura del ciclismo e della bicicletta. Fino ad arrivare, nel 1991, a costituire il gruppo **Gino Fans Club** per pedalare tra amici. Pronti via, prima uscita capitanata da Vigna nell'Oltrepo Pavese, sulle strade appena percorse dal Giro d'Italia.

Poco tempo dopo si costituisce il **Veloclub Turbolento ASD**. Per far conoscere la neonata società, proponiamo la raccolta di firme per rimettere "in pista" il Vigorelli. Un successo fantastico. Nel 1997 la pista e l'impianto sono perfettamente restaurati. La notorietà guadagnata ci porta all'organizzazione di una pedalata cittadina e di una nel Parco Agricolo Sud Milano. La Provincia di Milano ci chiede di produrre qualche itinerario all'interno del parco... ci inventiamo un cofanetto a schede con 8 percorsi; inconsapevolmente nascono le prime Strade Zitte, tra la città, la campagna limitrofa, i Navigli e la valle del Ticino.

Il nome le Strade Zitte arriva molto più tardi, ispirato da una canzone di Paolo Conte: **"Oltre le dolcezze dell'Harris Bar e le tenerezze di Zanzibar... c'era questa strada, questa strada zitta che vola via..."**. Mi trovavo a esplorare piccole strade dell'Appennino nell'Oltrepo Pavese, ero solo e canticchiavo mentalmente la canzone di Conte. Improvvisamente mi rendo conto che sto pedalando su di una strada davvero zitta. Non c'era anima viva, nessun rumore se non quello della mia bici e dei miei pensieri, una casa isolata ogni 3-4-8 chilometri. Stavo costruendo un nuovo percorso, con tecniche precedenti all'avvento dei sistemi di navigazione per bici (ossia mappa + matita + foto dei luoghi + memoria) ed ecco trovato il nome per il nuovo percorso... da cosa nasce cosa e, da singolo itinerario, l'appellativo è stato esteso a tutta la collezione di itinerari per pedalare in Italia. Era più o

meno il 2008, avevamo già un sito dove pubblicavamo cartine e descrizioni testuali dei percorsi, sito creato per gioco come esperimento d'agenzia tra il 2001 e il 2002, per comprendere il nuovo strumento chiamato web.
Tra il 2010 e il 2012 circa, si è cominciato a utilizzare i navigatori per bici e le tracce GPX hanno cambiato la vita a molti ciclisti.
Ed eccomi, dopo tanti anni, a condividere con Ilary e Matteo del VeloClub Selvino, un mix degli itinerari da collezione che abbiamo di recente inserito nella raccolta **"Bergamo Valleys Cycling"**.

Partiti dall'area tennis e piscina di Selvino, ci siamo diretti ad Ama, una frazione di Aviatico; attraversato il borgo vecchio, la strada prosegue con piacevole mezzacosta fino alla salita che in cinque tornanti porta ad Amora alta. Da qui a destra verso Ganda, altra frazione di Aviatico, da dove, con bici gravel o MTB, si sale all'osservatorio astronomico, per poi proseguire con sentiero fino alla Ca' di Spi e da questo punto completare il giro del monte Poieto fino alla forca di Aviatico, oppure si sceglie di scendere in Val Seriana in direzione di Orezzo e Gazzaniga. È questa una ripida discesa, percorsa più volte, in salita, sia dal Giro d'Italia sia dal Lombardia.

Noi scegliamo di rimanere in quota girovagando e curiosando tra il piccolo borgo e la trattoria Felicita, molto conosciuta e apprezzata in zona, anche con possibilità di pernotto. Questo è pure il punto di partenza per chi si lancia con il parapendio. Torniamo poi lungo la stessa strada dell'andata fino ad Amora e poi Aviatico. Di fronte all'Hotel Belvedere, a destra verso la strada di Trafficanti, superando la stazione a valle della bidonvia e il piccolo valico di San Rocco,

ai piedi della forca che chiude, o apre a seconda del senso di marcia scelto, il giro fuoristrada del monte Poieto.

Decidiamo di proseguire verso la chiesa di Sant'Erasmo di Trafficanti dove troneggia la vecchia insegna "vino cattivo" e puoi ancora incontrare le mucche per strada. Da qui ci buttiamo poi lungo la ripida discesa che porta ad Ambriola, abbandonando quindi l'antica Via Mercatorum (o di Trafficanti) che conduce a Costa Serina, Cornalba e Serina, dove si aprono più possibilità: proseguire lungo la bellissima salita al Colle di Zambla, scendendo quindi in valle Seriana, con l'opzione di variante gravel, passando dalla Conca dell'Alben per poi scendere al Colle di Zambla; o scegliere la più breve salita a Dossena con ben 3 chance di discesa in Valle Brembana arrivando a San Pellegrino, San Giovanni Bianco o a Camerata Cornello con la via gravel che passa dalle miniere.

Tutte e tre giungono a incrociare la ciclabile di fondo valle ricavata dal sedime di quello che fino a pochi decenni fa era "ol trenì della Val Brembana".

Ma torniamo al nostro breve giro; da Ambriola risaliamo per un tratto verso Selvino, lungo la via di Rigosa, dove abbandoniamo la salita pedalabile per scegliere quella decisamente più dura di Sambusita, con breve divagazione verso Miragolo, collegandoci all'itinerario che sale da Zogno.
Da Sambusita si sale ancora verso la Passata (ottima trattoria) e da qui sempre in salita (salitaccia) fino alle antenne di Salmezza per ridiscendere a Selvino.

Il giro è breve quanto intenso, per il tenore delle salite. Non è tra i 24 inseriti della raccolta, ma ne unisce molti e per questo motivo lo abbiamo provato. A breve sarà pubblicato, titolato al Veloclub Selvino e ai due giovani atleti, Ilary e Matteo, che mi hanno accompagnato in questo **shooting-tour**.

Le Strade Zitte sono un'opportunità per pedalare lungo percorsi disegnati con grande cura nel segno della tranquillità, una scelta consapevole di cicloturismo sportivo, prendendosi il proprio tempo per assaporare i luoghi attraversati. Le strade tranquille ci mettono nella

giusta predisposizione mentale per viaggiare con lentezza e con il minimo impatto ambientale immergendoci nell'ambiente e nelle varie situazioni incontrate, con rispetto e senza stravolgerle.
In anni recenti si sono aggiunti nuovi gregari, autori di Strade Zitte, il sito è stato implementato per ospitare le tracce GPX e il relativo download. Oggi su turbolento.net si possono trovare quasi 300 itinerari italiani, con chiavi di ricerca per regione, per lunghezza e dislivello, o per tipologia: strada, gravel e cicloalpine, i percorsi con qualche tratto di **portage** bici in spalla.
Insomma, ce n'è per tutti i gusti. Ultime novità aggiunte, la ricerca come tour a tappe e per raccolta.

Quattro le raccolte a oggi pubblicate: i **Navigli milanesi** con 20 itinerari, l'**Oltrepo Pavese** con 12 itinerari, **Milano Gravel Roads** con 10 tracce e l'ultima nata **Bergamo Valleys Cycling**, con ben 24 tracce, con partenza e arrivo sull'Altopiano di Selvino-Aviatico, 17 percorsi su strada e 7 gravel, ideali per scoprire in bicicletta le Valli Bergamasche, con distanze dai 30 agli oltre 100 chilometri e dislivelli non indifferenti, nell'area delle Prealpi Orobie tra la Val Taleggio, il Passo San Marco, il Passo del Vivione. Esplorando molte valli e vallette trasversali rispetto alle due principali Brembana e Seriana. Alla scoperta dei vecchi siti minerari come quelli di Dossena, che con il ponte tibetano e il "becco" costituiscono le attrazioni consolidate del luogo, o delle cascate del Serio a Valbondione in alta Val Seriana, raggiungibile con piacevole e non poco impegnativa ciclabile. Ma anche la più facile e sorprendente scoperta della Val Vertova o dell'attigua Val de Gru, che presenta però strappi di impegno decisamente maggiore.

Bergamo Vallets Cycling è realizzato e promosso con il contributo di Regione Lombardia.

La raccolta di quasi 300 percorsi le Strade Zitte è sviluppata e finanziata prevalentemente da risorse proprie di Turbolento Thinkbike, società sportiva ciclistica di Milano con oltre 30 anni di esperienza. Le Strade Zitte sono itinerari da collezione, che si snodano lungo vie secondarie, lontane dal traffico e dal rumore, offrendo un'esperienza cicloturistica nella tranquillità della natura e con viste panoramiche. L'iniziativa ha condiviso, nel 2024, il primo posto del Premio Innovazione ImpreSapiens, organizzato dall'Università Sapienza di Roma.

Ogni percorso della raccolta include tracce GPX, una galleria fotografica e una scheda tecnica dettagliata con tutte le informazioni essenziali, come lunghezza, dislivello e punti di interesse. Tutti questi materiali sono accessibili per chiunque desideri fare cicloturismo in Italia, in base al proprio livello di allenamento.

Le tracce sono scaricabili gratuitamente dal sito turbolento.net previa registrazione. Noi sosteniamo il valore del ciclismo quale strumento di scoperta, conoscenza e rispetto del territorio e del paesaggio. Se condividi la nostra visione, se scarichi le tracce dei percorsi proposti, se vuoi che Turbolento continui a creare nuove Strade Zitte per far conoscere l'Italia meno conosciuta, sostieni il nostro progetto con la tua donazione.

DONA ORA:
produzionidalbasso.com/project/alla-scoperta-dell-italia-in-bicicletta-le-strade-zitte-2024/

PER SCARICARE LE TRACCE:
turbolento.net

TOSCANA

UNA STAGIONE DI ESCURSIONI IN BICI TRA SOSTENIBILITÀ E CULTURA

Una spettacolare vista sulle colline della Val d'Orcia || © Paolo Martelli

Uno scorcio di Piazza del Campo a Siena
© Francesco Giorni e Irene Borselli per Comune di Siena

Al cospetto del Duomo di Siena
© Francesco Giorni e Irene Borselli per Comune di Siena

LA BICICLETTA È IL MEZZO IDEALE PER VIVERE LA VACANZA IN EQUILIBRIO, CON SE STESSI, MENTALMENTE, MA ANCHE CON L'AMBIENTE CHE OSPITA. OSPITE È COLUI CHE ACCOGLIE NELLA PROPRIA CASA, ALBERGO, AGRITURISMO, CANTINA, BOTTEGA, COSÌ COME CHI VIENE ACCOLTO. E INSIEME SONO OSPITI DELLA TERRA CHE SI VIVE E CHE SI VISITA. IN TOSCANA IL DESIDERIO E L'IMPEGNO È DIVENTARE OSPITI SEMPRE PIÙ CONSAPEVOLI E SOSTENIBILI, NEL RISPETTO DELLA NATURA E DELL'ALTRO, PER ACCOGLIERE IN MANIERA INCLUSIVA, ESSERE META SEMPRE PIÙ ACCESSIBILE E DA VISITARE RESPONSABILMENTE

A CURA DELLA REDAZIONE

DESTINAZIONE VIRTUOSA

La bicicletta è ambasciatrice della vocazione di vacanza green, e la Toscana è regione modello per il coinvolgimento di operatori e attori del turismo in azioni quotidiane, piccoli gesti e operazioni importanti a lungo termine, grazie anche alla creazione della **Carta dei Valori per un turismo sostenibile**. La regione è stata premiata come **Best Green Destination italiana** dal Gist come eccellenza del turismo sostenibile e responsabile **per essere stata la prima regione in Italia** a prevedere il divieto di somministrazione e utilizzo di plastica monouso nelle spiagge toscane, nei parchi e nelle aree protette.

In questa terra la contaminazione sistemica della bicicletta unisce mobilità sostenibile, intermodalità e cicloturismo, con la creazione di infrastrutture e servizi dedicati, tutto ciò che può servire al cicloturista e una rete di operatori bike friendly. Si parte dalle grandi ciclovie toscane come il Sentiero della Bonifica già parte di EuroVelo 7, la Ciclovia Romea Francigena EuroVelo 5, la ciclovia Tirrenica o la ciclovia dell'Arno, per diramarsi in infiniti percorsi in tutta la regione, vivendo la felicità di pedalare in ogni stagione: in inverno mitigati dalle brezze tirreniche o riscaldati dal calore dei bar e dei circoli di paese come luoghi di ritrovo e di vita locale, e in estate combattendo le giornate più calde all'ombra dei boschi che gremiscono la Toscana, che con 1 milione e 200.000 ettari di macchie verdi è la regione con la più ampia superficie boscata in Italia.

Piazza dei Miracoli a Pisa || © Archivio Toscana Promozione Turistica

I SITI UNESCO, UN PATRIMONIO DA SCOPRIRE SU DUE RUOTE

La Toscana è una regione di straordinaria bellezza, riconosciuta dall'UNESCO con l'inserimento di siti nella lista del Patrimonio Mondiale, nella lista del Patrimonio Immateriale dell'Umanità e con i Geoparchi Mondiali dell'UNESCO, ognuno rappresentante un pezzo unico del patrimonio naturale, culturale, artistico e storico della regione.

Pedalare attraverso questi luoghi è un'esperienza che lascia senza fiato, per la bellezza e la grandezza di città antiche, per l'unicità di piccoli borghi e paesaggi collinari dove la natura e l'uomo convivono in perfetta armonia. Tanti i percorsi che incontrano i siti UNESCO toscani, attraversando secoli di storia, ammirando opere d'arte uniche al mondo, architetture che raccontano la grandezza di una civiltà e paesaggi che sono stati fonte di ispirazione per artisti e poeti.

Firenze, simbolo del Rinascimento e della creatività artistica, il cui centro storico conserva capolavori architettonici e artistici, come la Cattedrale di Santa Maria del Fiore e la Galleria degli Uffizi. La città è un museo vivente dell'Umanesimo e della storia economica europea, e attraversarla in bicicletta è un vero privilegio con **In bici alla scoperta di Firenze**, il percorso cittadino di 22 km alla portata di tutti.

Pisa, con la sua Piazza dei Miracoli, esempio perfetto di architettura Romanica Pisana, con monumenti iconici come la Torre Pendente e il Duomo. La piazza è anche un importante simbolo della storia scientifica, essendo il luogo degli esperimenti di Galileo Galilei, ed è punto di partenza ideale per arrivare fino al mare sulla **Ciclopista del Trammino**.

Siena è un gioiello medievale che ha mantenuto intatta la sua architettura gotica. Piazza del Campo, con la sua forma a conchiglia, è il cuore della città, circondata da edifici storici come il Duomo e il Palazzo Pubblico. La città è un esempio perfetto di continuità storica e culturale accessibile pedalando durante eventi come Eroica e Strade Bianche, o portando a mano la bici nelle vie del centro. Da completare con **Anello fuori le mura** per esplorare la cinta muraria.

Pienza è la città ideale del Rinascimento,

creata dal sogno umanistico di Papa Pio II. Il suo centro storico, progettato dall'architetto Alberti, è un simbolo di perfezione architettonica e urbanistica. Tappa gastronomica ideale durante i bike tour per recuperare energie e assaporare sapori veri.

San Gimignano, con le sue iconiche torri medievali, è conosciuta come la "Manhattan del Medioevo"; famosa anche per la Vernaccia, invita anche all'abbinamento bike and wine da assaporare lungo i 37 km del percorso **da Colle Vald'Elsa a San Gimignano**.

Le **Ville e Giardini Medicei** rappresentano l'influenza della famiglia Medici sulla cultura europea. Le ville, come quella di Poggio a Caiano e la Ferdinanda ad Artimino, sono esempi di residenze principesche circondate da splendidi giardini, visitabili spesso con servizi e ospitalità dedicati ai ciclisti. Pedalando lungo percorso **In bici tra le Ville Medicee** se ne può apprezzare l'essenza e la bellezza.

Il **geoparco delle Colline Metallifere** è particolarmente adatto a esperienze MTB e gravel, ma anche per bici da strada e eBike. Si può salire in sella esplorando con consapevolezza diversi habitat naturali e le biodiversità delle Riserve della Biosfera tra le Isole Toscane, delle Selve Costiere e dell'Appennino Tosco-Emiliano.

La **Val d'Orcia** è un paesaggio armonioso dove l'uomo e la natura convivono in perfetta sintonia. I suoi borghi e la Via Francigena che li attraversa sono simboli del turismo lento e della bellezza rurale.

Montecatini Terme è parte del sito seriale transnazionale "The Great Spa Towns of Europe" ed è rinomata per i suoi stabilimenti termali storici e l'architettura liberty. È un esempio del fenomeno termale europeo, attrattiva per intellettuali e artisti, oggi meta ideale anche per il turismo attivo che abbina la pratica outdoor a benessere e relax. Qua si comincia la giornata in bici, magari lungo l'itinerario **Montecatini Alto, una terrazza panoramica sulla Valdinievole** per poi concedersi il meritato riposo.

E ancora si può partire da **Carrara**, tra le città creative dell'UNESCO, per esplorare il Geoparco delle Alpi Apuane.

Luoghi e beni immateriali da approfondire con la guida appena uscita "Toscana patrimonio dell'umanità", edita da Giorgio Mondadori con il contributo di Toscana Promozione Turistica.

Per tutte le proposte di itinerari ed esperienze in bici si consiglia di consultare l'Atlante degli Itinerari cicloturistici al seguente link:

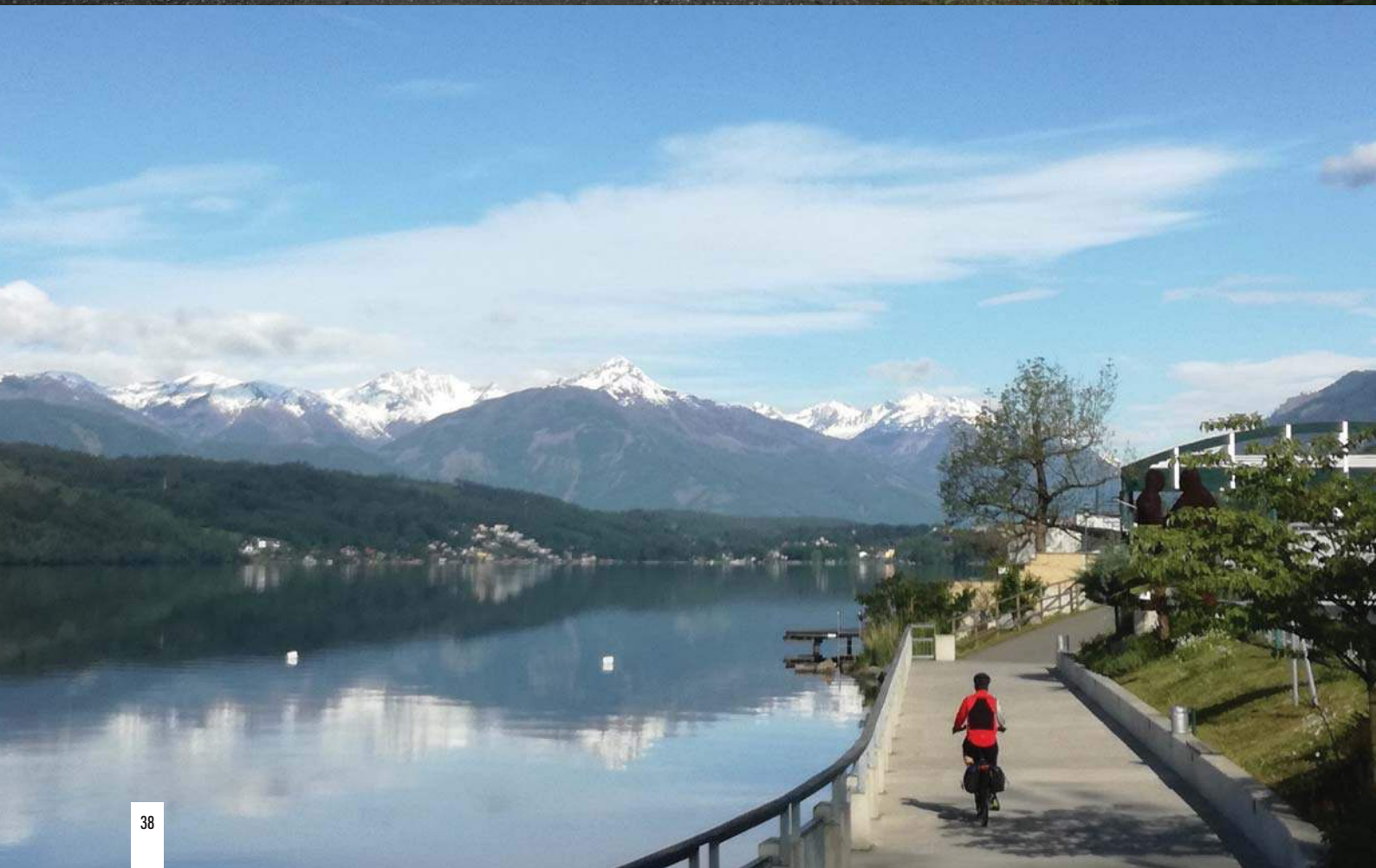
visittuscany.com/it/interessi/in-bicicletta

Pedalando sulle colline fiorentine || © Archivio Toscana Promozione Turistica

TRA CIELO E ACQUA ATTORNO AI LAGHI PIÙ BELLI DI CARINZIA

MONTAGNE PANORAMICHE BENCHÉ DOCILI E ALLA PORTATA DI TUTTI, LAGHI TRASPARENTI E BALNEABILI COME FOSSERO ANGOLI DI MARE, CIBO GUSTOSO E VARIO, VINI – E SOPRATTUTTO BIRRE – DI RANGO SUPERIORE, PER NON PARLARE DEL PANE A LIEVITAZIONE NATURALE... ITINERARI BEN SEGNATI, BOSCHI BEN CURATI DOVE È IMPOSSIBILE PERDERE IL TRACCIATO E ABITANTI GENTILI E DISPONIBILI. IN CARINZIA PAESAGGIO E CULTURA SI FONDONO IN UN AMBIENTE CHE SEMBRA SIA STATO CREATO PER L'OUTDOOR

DI CARLO FERRARI



LA NOIA NON È DI CASA DA QUESTE PARTI

Sia per lo sportivo più esigente sia per le famiglie con bambini al seguito, in Carinzia ogni giorno esiste sempre un luogo nuovo da scoprire.

Qui tutto è strettamente connesso all'acqua: i suoi laghi dai riflessi turchesi, che valgono a questa regione il titolo di "Riviera Austriaca", hanno temperature piacevoli, e i lidi balneabili sono sia liberi quanto serviti da infrastrutture, mentre i traghetti aiutano a iniziare o terminare la gita in diversi punti e da essi poterla interrompere a piacere, anche con bici al seguito. E proprio per gli amanti delle due ruote a pedali, attorno agli specchi d'acqua ci sono sempre una ciclabile, un tracciato MTB, o numerosi single-track che dalle montagne circostanti scendono a bordo acqua. Tutto servito da esaustive mappe in distribuzione all'accoglienza turistica.

Nelle serate estive, in special modo, vanno poi in scena vari spettacoli e iniziative culturali, teatrali o musicali che siano, un po' ovunque.

MILLSTATTER SEE, DOVE I MONTI SCOSCENDONO A CONTATTO CON IL LAGO

Il Millstatter See è uno dei laghi maggiori di Carinzia, un centro turistico più sfruttato di altri, ma non per questo difficile da gestire da parte del turista di stampo sportivo. Chi percorre i trail attorno al Millstatter See ne scopre gli angoli più genuini e affascinanti, sempre diversi ma tutti con una vista unica sul mondo alpestre circostante. È un ambiente facile, e dove è facile socializzare, lasciarsi andare a diverse soste, visite a siti storici, villaggi, cittadine, parchi, gustose merende, scatti fotografici e più di una variazione esplorativa dagli itinerari prefissati. Qui le cosiddette "piste forestali" sono vere e proprie strade cilindrate, come fossero campi da bocce, disegnate per agevolare il carico del legname, dunque con pendenze moderate. Ergo, nei boschi della Carinzia non si perderebbe nemmeno il più inesperto dei biker. Semplice dunque, fissato un trail giornaliero, "variare sul tema" e concedersi altri spunti: mappe e "app" da scaricarsi sul portabile riportano ogni metro di pista.

Il più facile e qui suggerito è il "Giro del lago" (Seerunde in tedesco), realizzabile con qualsiasi tipo di bici che non sia da corsa, in modo da coprire senza problemi l'alternarsi di tratti ghiaiosi a quelli asfaltati che sono la quasi totalità, ed essere liberi di svariare su eventuali settori sterrati che si dovessero incontrare.

BICI TOUR DEL MILLSTATTER SEE

Il Klingerpark è il punto di partenza migliore, anche perché sarà il migliore punto di arrivo, in quanto ci si potrà ritemprare con un fresco bagno nelle acque del lago. All'ingresso del parco esistono diversi tipi di pernottamento, e l'Hotel Moserhof, dove abbiamo soggiornato, offre uno standard di comfort e un livello gastronomico indimenticabili.

È il tour classico, di circa 30 km di lunghezza e 300 m di dislivello, con la ciclabile della sponda nord totalmente in asfalto, e quella della sponda sud in sterrato. Dunque è meglio usare il senso di marcia antiorario, in quanto la sponda nord offre una suggestiva visita alla Abbazia di Millstatt e buoni posti per una merenda, e in caso di meteo incerto si è più veloci nel rientro.

Usciti dal Klingerpark, si attraversa il ponte e ci si dirige verso la riva opposta seguendo il segnavia G1, che costeggia fino a Schlossvilla, dove consiglio la variante a destra che sale in direzione della Gasthof Lug Ins Land, per fare una sosta al micro lago Egelsee. Dalla Gasthof si scende al lago a Laggerhof e da lì si riprende il G1 fino a Dobriach. Da qui in poi sarà solo ciclabile su asfalto, spesso condivisa su marciapiede, impensabile in Italia, possibile in Austria. Buoni posti merenda sono a Millstatt i ristoranti "L'Onda" e "KAP4613", e da non perdere una visita all'Abbazia di Millstatt. Una costruzione benedettina dell'XI secolo, con un bel portale con navate gotiche e altare barocco con un importante affresco della Passione di Cristo del XV secolo e un chiostro meritevole di un passaggio.

Procuratevi la mappa "BIKE-MAP nock-bike": con essa potrete, avendo biciclette adatte ai due terreni, concedervi più varianti sul tema, anche se questa breve pedalata riempirà di certo la giornata e vi consentirà di concluderla con un ottimo bagno al Klingerpark.

WEISSENSEE, TURISMO DOLCE E SOSTENIBILE

Il Weissensee, a 930 metri di quota, è qualcosa di particolare, vuoi per le dimensioni che raccolgono tanto in poco spazio, dominabile a piedi quanto in bici, vuoi per il silenzio che vi regna, avendo come unico capolinea motorizzato Techendorf e nessuna asfaltata oltre Naggl su di una sponda e nessuna oltre Neusach su quella opposta. Due valori aggiunti di non poco conto. Gli hotel, come il nostro Hotel Kaernternhof, sono tutti adagiati sui prati vellutati e tutto è a portata di mano: negozi, ristori e noleggi bici. Traghetti ecocompatibili permettono di raggiungere più punti delle sponde dove iniziare/finire un itinerario, e un servizio seggiovia conduce ai 1.324 metri di Nagger Alm, stazione e punto di ristoro, da dove decidere se portare la mountain bike per lanciarsi su adrenalinici downhill o proseguire a piedi magari per la vetta del Golz (2.004 m), un panoramico percorso di cresta accessibile a tutti. Il WeissenSee è lungo poco meno di 12 km, e non è difficile inventarsi percorsi di giornata, specie con l'aiuto dei battelli. All'info point è in distribuzione una mappa che segna tutti i tracciati MTB corredati di numero, lo stesso che si ritroverà sui pannelli dedicati lungo lo sviluppo di essi, e per gli escursionisti sono applicati lungo i sentieri segnavia a forma di freccia con sopra il nome della destinazione. Una "app" molto precisa che consiglio fortemente di scaricare sul telefonino è "Kärnten Touren". Di seguito l'itinerario MTB più facile da noi pedalato.

BICI TOUR DEL WEISSENSEE

Il Grosse Seerunde WeissenSee ha partenza da Techendorf in direzione Neusach, e presenta una salita sulla pista forestale segnata 10 all'incrocio per il rifugio Alm Hinterm Brunn (vedi itinerario trekking). È una salita seria ma mai cattiva, 2,5 km, il fondo è sempre buono. Dall'incrocio continuare per saliscendi di modesto impegno, in ambiente forestale, di respiro e panoramico fino a scendere alla sponda E del lago, all'approdo di Dolomitenblick. Qui si scende in direzione E sulla sterrata a destra dell'asfalto per circa 3 km fino a quando non si incrocia a destra l'asfaltata che in 2,5 km porta a Weissenbach, dove sulla destra, inequivocabile, inizia la pista in salita che in circa 7 km conduce al rifugio Hermagorer Bodenalm, in un superbo ambiente tipicamente carinziano, tra pascoli, mucche, alti fusti, ruscelli. Dopo una meritata merenda si plana nella foresta come su di una pista da bob fino all'asfalto di Naggl, da dove si ritorna a Techendorf... Lunghezza 31 km, dislivello 800 m. Suggerisco, per completare e onorare tutto il WeissenSee, di aggiungere i 6 km piatti dell'anello a ovest del ponte, che terminano proprio in prossimità dell'Hotel Kaerntnerhof, dove abbiamo alloggiato.

SERVIZI UTILI

▪ Millstätter See Inclusive Card

Tutto "incluso" con un solo click, ed è facilissimo: si prenota in una delle 200 strutture ricettive partner della "Millstätter See Inclusive Card" e all'arrivo si riceve gratis la tessera Millstätter See Inclusive Card insieme alla chiave della camera. Con questa tessera potete usufruire di molte attività gratuite e a tariffa ridotta. Una panoramica di tutti gli alloggi convenzionati e i servizi inclusi nella tessera è disponibile sul sito. **(seeundberg.at/planen/regionscards/)**

▪ Weissensee Premium Card

Servizio analogo al precedente, con servizi più o meno simili.
(weissensee.com/en/accommodation-at-lake-weissensee/guest-card/PremiumCard)

LINK UTILI

- touren.kaernten.at
- nockmobil.at
- seeundberg.at
- weissensee.com
- moserhof.com
- kaerntnerhof.at
- carinzia.at

GRAN CANARIA
BIKE WEEK 2024

UN VIAGGIO SU DUE RUOTE ATTRAVERSO L'ISOLA DELL'ETERNA PRIMAVERA

DI SILVIA DONATIELLO || FOTO: GRAN CANARIA | WWW.GRANCANARIA.COM

La Gran Canaria Bike Week, in programma dall'1 all'8 dicembre 2024, torna a essere un appuntamento imperdibile per gli appassionati delle due ruote, unendo il fascino del ciclismo con i paesaggi unici di questa meravigliosa isola. L'evento, ormai consolidato nel panorama ciclistico internazionale, offre percorsi che attraversano scenari naturali mozzafiato e strade leggendarie, accompagnati da un'organizzazione impeccabile e dall'accoglienza calorosa tipica della destinazione. Ecco nel dettaglio il programma delle tappe e qualche suggerimento su come vivere al meglio l'esperienza sull'isola.

1 dicembre – Gran Fondo Pico de Las Nieves: sfida sull'iconica montagna dell'isola (138 km)

Il grande debutto della Gran Canaria Bike Week avviene con la Gran Fondo Pico de Las Nieves, un'epica salita che rappresenta un banco di prova per ciclisti provenienti da tutto il mondo. Partendo dalla spiaggia di San Juan a Telde, i partecipanti si avventurano verso il Pico de Las Nieves, attraversando villaggi pittoreschi come Valsequillo, Ingenio e Agüimes.

Questa tappa, accreditata dall'UCI, presenta un dislivello di 1.915 metri e una pendenza che raggiunge il 23%, rendendola una delle più difficili d'Europa. È un'esperienza che richiede determinazione e forza fisica, ma che ripaga con panorami incredibili e la soddisfazione di aver conquistato una delle ascese più impegnative del ciclismo mondiale. Chi non se la sente di affrontare l'intera distanza può optare per le categorie Starter o Advanced, entrambe pensate per permettere a ogni ciclista di testare i propri limiti e raggiungere l'ambita vetta.

Da non perdere: dopo aver affrontato questa impresa titanica, da concedersi una visita al centro storico di Telde, con i suoi edifici coloniali e le suggestive piazzette, prima di rilassarsi in una delle accoglienti spiagge della zona.

2 dicembre: day off

Giorno libero per riposarsi, recuperare le energie dopo la Gran Fondo del primo giorno o visitare l'isola.

3 dicembre – Camino de Santiago de Gran Canaria in bicicletta (93 km)

Il terzo giorno della Gran Canaria Bike Week segue un percorso storico e spirituale: il Camino de Santiago de Gran Canaria. Questa tappa collega la chiesa di Santiago a Tunte, nel sud dell'isola, con quella di Santiago a Gáldar, nel nord, coinvolgendo i ciclisti in un viaggio che unisce sport e cultura. Al termine, i partecipanti riceveranno l'accredito ufficiale per aver completato il percorso, proprio come avviene per il più noto Cammino di Santiago in Spagna. L'itinerario di 93 km attraversa zone rurali e boschi, permettendo di scoprire il volto più autentico dell'isola. Dopo aver raggiunto Gáldar, i ciclisti faranno ritorno a Maspalomas in autobus, con le biciclette affidate agli organizzatori.

Da non perdere: una volta a Gáldar, da visitare la Cueva Pintada, un museo archeologico costruito intorno a un villaggio aborigeno dove spicca questo luogo sacro alle popolazioni primitive, chiamato Grotta Dipinta, che racconta la storia dei primi abitanti dell'isola e offre una prospettiva affascinante sul passato di Gran Canaria.

4 dicembre – Cola de Dragón: avventura tra mare e montagne (96 km)

Questa tappa si snoda lungo la spettacolare strada costiera del GC-200, partendo da Gáldar e attraversando La Aldea. Lungo il percorso, i partecipanti potranno ammirare la suggestiva conformazione rocciosa della Cola de Dragón (letteralmente coda del drago) e sfidarsi su un itinerario che combina tratti di salita e discesa su strade tortuose, fino a giungere a San Nicolás. L'avventura continua con un'ardua salita verso la Degollada de Tasartico, seguita da una lunga discesa fino a Pie de La Cuesta e un emozionante passaggio attraverso il tunnel di Mogán, per poi proseguire verso Maspalomas lungo la costa.

Da non perdere: per vivere un'esperienza ancora più intensa, non può mancare una sosta serale a Puerto de Mogán, pittoresca località costiera nota come la "Venezia delle Canarie", con i suoi canali, i ristoranti di pesce e i tramonti spettacolari.

5 dicembre – Ayagaures & Palmitos Park: natura e relax (44 km)

Questa breve tappa è ideale per recuperare energie senza rinunciare al divertimento. Partendo da Maspalomas, il percorso conduce i ciclisti fino al Palmitos Park, attraversando la suggestiva valle di Ayagaures. Dopo una breve salita verso il belvedere Mirador de Pedro González, i partecipanti potranno godere di una vista mozzafiato sull'intera valle e poi scendere verso Maspalomas.

Da non perdere: dopo la pedalata, è d'obbligo una visita al Palmitos Park, un'oasi verde che ospita una vasta collezione di piante tropicali, uccelli esotici e uno straordinario spettacolo di delfini.

6 dicembre – Arucas e la Gran Canaria Verde: un tuffo nella natura (75 km)

Questa tappa offre l'opportunità di esplorare il cuore verde dell'isola, partendo da Arucas, nel nord, e attraversando paesaggi montani e valli rigogliose come il Barranco de Azuaje. Le strade strette e sinuose, punteggiate da piccole case e villaggi, conducono fino al Pinos de Gáldar, una vetta che mette alla prova anche i ciclisti più esperti.

Da non perdere: dopo l'arrivo ad Arucas, vale la pena rimanere qualche ora in più e visitare la maestosa basilica di San Giovanni Battista, in stile neogotico, e il suo meraviglioso centro storico. Arucas è conosciuta anche per la distilleria di rum Arehucas, che può essere però visitata solo in settimana fino alle ore 14:00.

7 dicembre – Little Stelvio: un assaggio delle Alpi Canarie (92 km)

La settima gara, nota come Piccolo Stelvio, è un tributo ai passi alpini, con una salita cronometrata di 10 chilometri. Partendo dall'Hotel Suites&Villas by Dunas, i partecipanti si dirigono verso Puerto de Mogán, pedalando fino a Puerto Rico e poi prendendo il taxi ferry fino a Puerto de Mogán con la bici, per affrontare quindi la celebre salita fino alla diga di Las Niñas e proseguire attraverso Ayacata e Fataga, concludendo l'avventura a Maspalomas.

Da non perdere: a fine giornata, relax sulle dune di Maspalomas e una cena a base di pesce fresco in uno dei ristoranti vista mare.

8 dicembre – Love Gran Canaria: l'ultima pedalata (53 km)

L'evento si conclude con una pedalata rilassante lungo la costa meridionale dell'isola. Partendo da Maspalomas, il percorso si snoda fino a Taurito, passando per le rinomate località balneari di Pasito Blanco, Arguineguín e Puerto Rico. Un'occasione perfetta per chiudere la settimana celebrando la passione per il ciclismo.

OLTRE LA BICI

PARTECIPARE ALLA GRAN CANARIA BIKE WEEK È MOLTO PIÙ CHE PEDALARE SU STRADE PANORAMICHE E SFIDARE SALITE IMPEGNATIVE: È L'OCCASIONE PER IMMERGERSI NELLA BELLEZZA E NELLA CULTURA DI UN'ISOLA DALLE MILLE SFACCETTATURE. ECCO COSA NON PUOI PERDERE DURANTE IL SOGGIORNO!

• LAS PALMAS DE GRAN CANARIA: UN TUFFO NELLA STORIA E NELLA CULTURA

Per una full immersion nella storia dell'isola bisogna esplorare Las Palmas de Gran Canaria, la vivace capitale dell'isola. Passeggiare per le affascinanti vie di Vegueta, il suo quartiere storico, è un vero e proprio tuffo nella storia, dalla maestosità della Cattedrale di Santa Ana, alla Casa de Colón, che celebra le storiche esplorazioni di Cristoforo Colombo e il suo legame con le Canarie. E per un momento di relax urbano, la Playa de Las Canteras, una delle spiagge cittadine più belle al mondo, dove potersi godere una passeggiata sul lungomare o sorseggiare un drink al tramonto.

• SPIAGGE DORATE E CALETTE SEGRETE: IL RELAX DOPO LA FATICA

Dopo le intense pedalate, una concessione al meritato riposo sulle meravigliose spiagge del sud, come Playa de Amadores e Playa del Inglés, con la loro sabbia dorata e acque cristalline, è di dovere.

Se si preferiscono luoghi più tranquilli e appartati, la bellezza selvaggia di Playa de Güigüi, una perla nascosta raggiungibile solo a piedi o in barca, offrirà sicuramente una giornata di puro relax lontano dalla folla.

• AVVENTURE NATURALISTICHE E SPORTIVE: UN PARADISO PER L'OUTDOOR

Gran Canaria è la meta perfetta per gli amanti della natura e delle attività all'aria aperta. Oltre a percorrere i suoi tracciati in bicicletta, si possono esplorare sentieri spettacolari come il Barranco de Guayadeque, un canyon che conduce attraverso paesaggi mozzafiato, o il leggendario Camino de Santiago de Gran Canaria, che attraversa l'isola da sud a nord, da percorrere lungo i suoi 67 km in tre comode tappe. Se si preferisce l'acqua, l'isola offre alcune delle migliori opportunità per il surf a Pozo Izquierdo, o immersioni straordinarie lungo la costa nord-occidentale.

• VITA NOTTURNA E DIVERTIMENTO: L'ENERGIA CHE CONTAGIA

Gran Canaria non si spegne mai: al calar del sole, le località di Maspalomas e Playa del Inglés si animano con bar, locali e discoteche pronti a far vivere serate indimenticabili. Non importa se è solo per sorseggiare un cocktail ascoltando musica dal vivo o per ballare fino a tarda notte, l'isola offre infinite possibilità di divertimento.

La Gran Canaria Bike Week 2024 non è dunque solo un evento sportivo, ma un invito a scoprire ogni angolo di quest'isola straordinaria. Un'occasione incredibile per una settimana indimenticabile fatta di sport, cultura e paesaggi mozzafiato: Gran Canaria è un invito aperto a chiunque voglia gioire delle sue strade avventurose e della sua anima accogliente!

grancanariabikeweek.es

grancanaria.com

COME MODIFICARE LA GEOMETRIA DELLA MTB

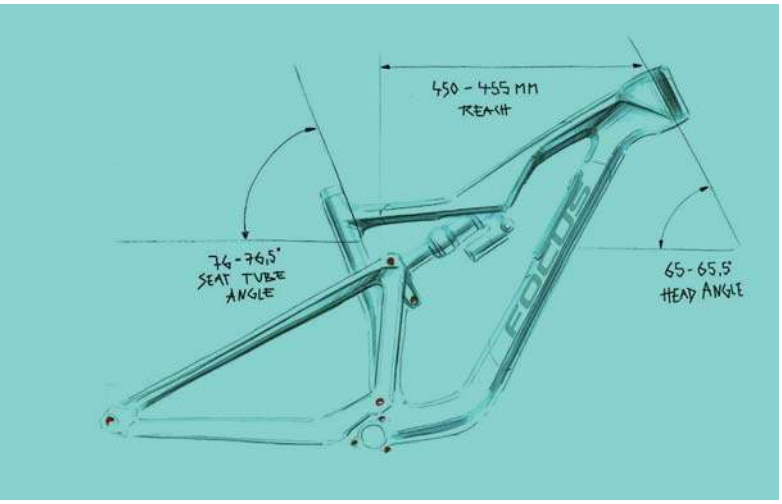
LA MESSA A PUNTO DELLA GEOMETRIA DELLA MOUNTAIN BIKE PUÒ FARE LA DIFFERENZA NELLA GUIDA. VI SPIEGHIAMO COME REGOLARE LE MISURE E GLI ANGOLI FONDAMENTALI AGENDO SU FLIP CHIP, CALOTTE DELLA SERIE STERZO E FORCELLINI ECCENTRICI

DI CRISTIANO GUARCO || FOTO APERTURA: RUPERT FOWLER

La geometria del telaio è la base di una mountain bike, che permette a voi e alla vostra bicicletta di lavorare in armonia e di affrontare i terreni fuoristrada. Ma come potete assicurarvi che la geometria della vostra bici sia quella giusta per voi?

In questo articolo vi spieghiamo come modificare la geometria della MTB per adattarla ai percorsi che percorrete e per assecondare il vostro stile di guida.

La maggior parte delle mountain bike moderne offre regolazioni che consentono di variare la geometria. Vediamo come funzionano, perché è opportuno variarle e come è possibile modernizzare la geometria di una bicicletta più vecchia per riportarla al passo con le ultime tendenze in fatto di quote geometriche.



Dai primi schizzi a mano al prodotto finito, passando dalla progettazione al computer, le differenze anche di pochi millimetri o frazioni di grado diventano inevitabili || ©Club Ronsard

Le biciclette con un angolo di sterzo rilassato sono ideali per le discese ripide e scassate

GEOMETRIA DELLA MTB: QUATTRO MISURE CHIAVE

Trovare la geometria corretta per il vostro corpo e il vostro stile di guida può fare una grande differenza per quanto riguarda il divertimento in bicicletta.
Anche piccoli cambiamenti – un grado qui o un millimetro là – possono produrre grandi benefici.
Vi spiegheremo l'importanza dell'angolo di sterzo, del reach, della lunghezza del carro e dell'altezza del movimento centrale, prima di illustrarvi quali accorgimenti potete utilizzare per modificarli.

ANGOLO STERZO

L'angolo sterzo indica l'inclinazione dell'asse di sterzo. In sostanza, altera l'angolo con cui la forcella è fissata alla bicicletta. Più esso è aperto, più la geometria è rilassata e più stabile è la guida della bici.
Una MTB con un angolo di sterzo inferiore è meno influenzata dagli urti che colpiscono la ruota anteriore e meno incline al rischio di ribaltamento in avanti. Questo è il motivo per cui si vedono angoli più rilassati sulle bici da Enduro e da Downhill, che sono progettate per affrontare terreni ripidi e accidentati.
Una bicicletta con un angolo di sterzo ridotto – o "aperto" – cambierà direzione più lentamente, con una risposta più "pigra" dell'avantreno.
Ciò significa anche una risposta più lenta agli input in curva e può rendere difficile caricare la ruota anteriore, importante per generare trazione.

Il reach determina la percezione di una bicicletta quando si è in piedi sui pedali || © Carlo De Santis

REACH

Il reach è la distanza orizzontale dall'asse del movimento centrale al centro del tubo di sterzo. È la misura che contribuisce a determinare la posizione del corpo sulla bicicletta quando ci si alza sui pedali.
Un reach più lungo significa maggiore stabilità e più spazio per muovere il corpo sulla bici. Lo svantaggio di un reach lungo consiste in una risposta più lenta della mountain bike ai vostri input e nella necessità di un maggiore movimento del corpo per controllarla.
Un reach troppo corto significa che vi sentirete compressi sulla bicicletta quando sarete in piedi sui pedali. Si può avere l'impressione di essere sempre troppo lontani dalla parte anteriore o posteriore della bicicletta, invece che comodamente tra le ruote. Ma anche di una bicicletta molto – troppo – agile, fino a diventare "nervosa".

L'altezza del movimento centrale può influenzare il comportamento della bicicletta in curva

LUNGHEZZA DEL CARRO

La lunghezza del carro è la distanza tra il centro del movimento centrale e l'asse della ruota posteriore.
I foderi più corti rendono le biciclette più facili da manovrare e più giocose in curva, mentre i foderi più lunghi significano stabilità in salita e una gestione più sicura, soprattutto in curva.

Serie sterzo eccentrica per variare l'angolo sterzo

ALTEZZA E DROP DEL MOVIMENTO CENTRALE

L'altezza del movimento centrale è la misura verticale dal suolo all'asse del primo.
Un'altezza del movimento centrale ridotta significa maggiore stabilità quando si viaggia in rettilineo, oltre a una maggiore sicurezza nelle curve. Tuttavia, un'altezza troppo bassa può portare a urti con i pedali quando si procede su terreni sconnessi.
Un'altezza superiore significa che è più facile iniziare una curva, perché si può inclinare la bicicletta con meno sforzo. Tuttavia, una misura elevata può dare una sensazione di minore stabilità, perché si pedala più in alto rispetto alla bicicletta.

I valori dell'altezza del movimento centrale possono essere fuorvianti quando si confrontano le geometrie di due biciclette, perché possono essere influenzati da fattori come il diametro delle ruote.
Il drop del movimento centrale – o BB Drop – offre una misura molto più affidabile. Si tratta di una quota verticale da una linea orizzontale che passa per l'asse dei mozzi della bicicletta a una linea parallela al centro del movimento centrale.

MODIFICARE LA GEOMETRIA DELLA MTB: COME FARE

Dopo aver illustrato le principali misure geometriche da considerare, vi spiegheremo come potete modificarle e come sapere quali sono le soluzioni più adatte a voi.

Calotte sostituibili per la serie sterzo integrata, così da allungare o accorciare la bici di 5 mm, oltre alla possibilità di montare quella "neutra"

CALOTTE DELLA SERIE STERZO

Le calotte della serie sterzo ospitano un cuscinetto attorno al quale ruota la forcella, consentendo di sterzare.
Le calotte regolabili sono dotate di sedi decentrate rispetto al loro diametro esterno. Per questo motivo, possono essere utilizzate per modificare il reach o l'angolo di sterzo della bici.
Le prime agiscono sull'offset del reach, in pratica spostano la forcella in avanti o indietro all'interno del tubo di sterzo per allungare o accorciare il reach della bicicletta, per l'appunto.
Se la bici vi sembra troppo compatta quando siete in fuorisella, potreste voler montare delle calotte per allungare il reach. Al contrario, se vi sentite troppo allungati, potreste voler portare il manubrio verso di voi montando delle coppe per la serie sterzo che riducano il reach del telaio.
Le seconde semplicemente aumentano o riducono l'angolo del tubo di sterzo. Se la vostra bicicletta vi sembra pigra e vi piace pedalare su terreni più pianeggianti, potreste voler rendere più ripido l'angolo di sterzo. Al contrario, se la vostra mountain bike è nervosa o percorrete terreni ripidi e accidentati, potreste volere uno sterzo più rilassato (aperto).
Per montare le calotte della serie sterzo regolabili, dovete innanzitutto verificare che la vostra mountain bike le accetti, controllando il diametro del tubo sterzo del telaio e della forcella. È inoltre opportuno sincerarvi che il montaggio non comporti l'annullamento della garanzia del telaio.

Flip Chip sul rocker link della sospensione posteriore, la soluzione più diffusa per modificare la geometria della MTB

FLIP CHIP

I Flip Chip sui foderi del carro, nel rocker link o nell'attacco dell'ammortizzatore posteriore, possono modificare l'altezza del movimento centrale dei telai full-suspended, nonché gli angoli del tubo sterzo e del piantone sella.

A seconda delle dimensioni e della posizione sul telaio, possono alzare o abbassare l'altezza del movimento centrale di qualche millimetro e rendere più chiuso o più aperto l'angolo sterzo di circa mezzo grado. Le due posizioni sono comunemente indicate come "alta" e "bassa", con riferimento alla rispettiva posizione del movimento centrale in ciascuna impostazione.

Se la bicicletta è nervosa o vi sentite poco sicuri alla guida, potreste provare a spostare il Flip Chip nella posizione "bassa" (Low). Se il problema è quello di toccare i pedali a terra o se si fa fatica a far girare la MTB in curva, si può provare a spostare il Flip Chip nella posizione "alta" (High).

Flip Chip sull'asse ruota per regolare la lunghezza del carro

KS
LEV CIRCUIT

CAVI?
NO GRAZIE!

Dimenticati dei cavi. Realizzato coi testati componenti interni della popolare serie KS LEV, il reggisella telescopico LEV Circuit offre un controllo completamente wireless e fino a 200mm di escursione.

Ciclo Promo Components
Distributore esclusivo per l'Italia

kssuspension.com

Flip Chip sul link della sospensione per variare il diametro ruota posteriore, 27,5" o 29er

FORCELLINI REGOLABILI

Gli inserti regolabili sui forcellini, dove il perno posteriore si fissa al telaio, possono spesso essere scambiati di posizione per modificare la lunghezza dei foderi, diminuendo o aumentando la distanza tra il centro del movimento centrale e il perno posteriore.
L'inversione di un inserto eccentrico può far passare i foderi dall'impostazione corta a quella lunga, o addirittura variare la lunghezza in modo incrementale utilizzando inserti diversi.
Se la vostra bicicletta vi sembra faticosa da guidare o pigra in curva, potreste accorciare i foderi. Se invece è troppo nervosa, potreste provare ad allungarli.

ALTRI METODI

Esistono altri modi per modificare la geometria della MTB oltre ai Flip Chip, alle calotte della serie sterzo regolabili o agli inserti eccentrici per i forcellini.
I movimenti centrali eccentrici sono supporti per il movimento centrale sfalsati che si inseriscono nel relativo spazio del telaio. Possono essere utilizzati per alzare o abbassare l'altezza del movimento centrale, per regolare la lunghezza dei foderi bassi, o per una combinazione delle due cose.
Tuttavia, sono specifici per un determinato telaio, quindi trovare un modello che funzioni con il vostro frameset e le vostre pedivelle potrebbe essere difficile.

Boccole offset – o eccentriche –
per l'ammortizzatore posteriore, di Burgtec

Più comune è l'hardware di montaggio degli ammortizzatori con offset. Se avete una bicicletta biammortizzata, potete utilizzarli su molti ammortizzatori per accorciare la lunghezza effettiva dall'ammo.
Le boccole offset sono economiche e relativamente facili da installare, consentendo ai proprietari di biciclette più vecchie di regolare l'altezza del movimento centrale e l'angolo sterzo in un unico passaggio.
Tuttavia, hanno dei limiti. Possono invalidare la garanzia e bisogna verificare che ci sia spazio sufficiente tra le parti in movimento della sospensione posteriore.
Chi desidera modificare la geometria della propria MTB può trovare una risposta anche nei leveraggi personalizzati. Una soluzione più costosa, realizzata da pochi produttori artigianali per un ridotto numero di modelli – di solito quelli più diffusi/richiesti – che possono anche consentire il montaggio di ruote di diametro differente (da 29er a Mullet, per esempio).

Link custom di Cascade Components per trasformare in Mullet la Cannondale Jekyll da Enduro

CONSIGLI FINALI

Come sempre, assicuratevi di modificare ogni elemento della geometria della MTB in modo isolato. Un po' come accade per il cockpit: un cambiamento alla volta, su altezza e/o lunghezza dello stem; larghezza e geometria della piega.
È difficile tenere traccia di come è cambiato il feeling sulla bicicletta se si agisce su più di un elemento alla volta.
Per esempio, se modificate l'angolo di sterzo, pedalate per un po' per capire come reagisce la bici prima di intervenire sulla lunghezza del carro.

TOPEAK

PRONTA PER I TUBELESS

JOEBLOW® BOOSTER

50% compressore d'aria e 50% pompa da pavimento per montare al 100% facilmente le coperture tubeless. L'ampio serbatoio sostiene pressurizzazioni fino a 160psi / 11 bar per mettere in sede e gonfiare una copertura tubeless come se fosse un compressore da officina.

Prepare to ride | topeak.com

Cicli Promo Components Distributore esclusivo per l'Italia

OVER THE RAINBOW

SECONDO UN'ANTICA LEGGENDA IRLANDESE, ALLA FINE DELL'ARCOBALENO È SEPOLTO UN TESORO. AL MISANO WORLD CIRCUIT "MARCO SIMONCELLI" QUESTO TESORO HA PRESO LE SEMBIANZE DEI 57MILA VISITATORI PRESENTI ALLA SETTIMA EDIZIONE DI IBF - ITALIAN BIKE FESTIVAL

A CURA DELLA REDAZIONE || FOTO: ALESSANDRO ALVA

Il maltempo di venerdì 13 settembre non ha intaccato il successo del salone internazionale dedicato al mondo bike e alla mobilità slow organizzato da Movestro con il supporto di APT Servizi Emilia-Romagna e Visit Romagna, ospitato per la terza volta al Misano World Circuit "Marco Simoncelli".
IBF - Italian Bike Festival ha infatti registrato un boom di presenze, con un trend in crescita del +7,5%.
Una tre giorni in cui oltre 600 brand del settore bici hanno presentato le anteprime dei propri prodotti, scandita dai test bike e da un ricco programma di gare e attività che hanno saputo coinvolgere i rider e le loro famiglie.
"Un risultato oltre le aspettative quello registrato quest'anno e che attesta sempre più IBF come l'evento di riferimento in Italia, e soprattutto in Europa, per gli appassionati, i buyer e gli operatori del settore. Attraverso il nostro evento, che è diventato in pochi anni un'importante realtà per i nostri espositori, raccontiamo quello che rappresenta la bici, valorizziamo l'eccellenza delle aziende, e promuoviamo il ciclismo lento, per aumentare così l'offerta turistica – hanno dichiarato gli organizzatori di IBF - Italian Bike Festival –. ***Ricaduta positiva, anche in termini economici e di promozione, sull'intero territorio dell'Emilia-Romagna, che è stato attraversato da migliaia di ciclisti e cicloturisti, di tutte le età, in occasione dei numerosi eventi diffusi, tra i quali il partecipatissimo palinsesto delle gare de La Gialla Cycling".***

MEET & GREET SUL CICLOTURISMO

Numerosi i grandi protagonisti del mondo cycling presenti agli incontri, ai convegni e ai 17 talk di approfondimento incentrati sul ciclismo slow che hanno scandito il palinsesto degli eventi di IBF - Italian Bike Festival.
Se nell'area expo dedicata al cicloturismo "IBF Tourism" si potevano incontrare guide e tour operator, scoprire nuove destinazioni, bike hotel e tutte le novità in tema di bikepacking, caschi, abbigliamento, turismo e cicloturismo, focus come la promozione dei territori, la smart mobility e la mobilità slow sono stati affrontati sul palco dell'Arena Talk Turismo. In questa occasione è stato presentato al pubblico e agli operatori del settore "Viaggio Italiano - Scopri l'Italia che non sapevi", l'iniziativa del Ministero del Turismo e la Commissione Politiche per il Turismo della Conferenza delle Regioni e delle Province autonome, in collaborazione con ENIT, che si pone l'obiettivo di creare una sinergia tra regioni per sviluppare itinerari e percorsi turistici tematici che permettano di attraversare l'intera Italia "idealmente" in un unico viaggio.
Un altro tema caldo è stato quello de "Le vie del BIKE", in collaborazione con la Regione Marche in qualità di regione capofila per la promozione del "Turismo Attivo", mediante la mappatura e la valorizzazione di itinerari cicloturistici in tutta la Penisola.

L'Emilia-Romagna, con i suoi 9mila km tra piste ciclabili e tracciati sterrati per mountain bike ed E-bike, 10 Ciclovie, una ventina di Club di Prodotto e circa 300 Bike Hotels in tutto il territorio, si presenta come una delle principali destinazioni del turismo sportivo nel panorama mondiale, con le tre tappe Firenze-Rimini, Cesenatico-Bologna e Piacenza-Torino del Tour de France 2024, oltre alla partenza della 13a frazione del Giro d'Italia 2024, Riccione-Cento.

La Toscana è invece la regione in vetta alla classifica virtuale del cicloturismo enogastronomico, con il maggior numero di cantine e di Strade del Vino e dei Sapori; è stata inoltre premiata per gli itinerari cicloturistici ai BIKE AWARDS, serata che ha celebrato le eccellenze del settore con riconoscimenti assegnati a Guerciotti per la carriera, Bosch per l'innovazione, Schwalbe per l'azienda green e l'Eroica per le imprese sportive.

UN PARCO GIOCHI PER GLI AMANTI DELLA BICI

A IBF - Italian Bike Festival le bici si possono non solo vedere, ma anche toccare con mano e provare. Molto frequentate sono state le aree dedicate ai bike test, dalla "Yamaha Off Road Arena" per MTB, e-MTB, ciclocross e gravel, su un tracciato di circa 2 chilometri con ostacoli artificiali e naturali, alla "Campagnolo Road Circuit" la celebre pista internazionale del circuito di Misano (4,2 km), riservata alle bici da corsa di ogni tipo, urban e a tutti i mezzi per la mobilità dolce.

Il Bike Park "al Campetto", l'area speciale per i ciclisti di tutte le età e di tutti i livelli, è stato il luogo ideale per esercitarsi con il salto con atterraggio su un airbag, con rampe e ostacoli approntati per consentire di migliorare le abilità di guida in bicicletta in un ambiente controllato e sicuro. Sabato 14 settembre è stata inoltre accessibile la "Skills Pump Track", una pista progettata per BMX e dirt bike, dove si sono potute eseguire acrobazie aeree e sfrecciare su piste sterrate a tutta velocità. Senza dimenticare i più piccoli, che hanno potuto divertirsi sviluppando coordinazione e tecnica con le balance bike nell'area "Kids Pump Track".

Divertimento che ha avuto uno dei suoi eventi clou con "La Carica delle Grazielle", sempre il sabato pomeriggio, parata in sella alla mitica bici Graziella o a una delle sue "cugine", con tanti premi riservati ai look più stravaganti.

TUTTI IN PISTA ALLA SCOPERTA DEL TERRITORIO

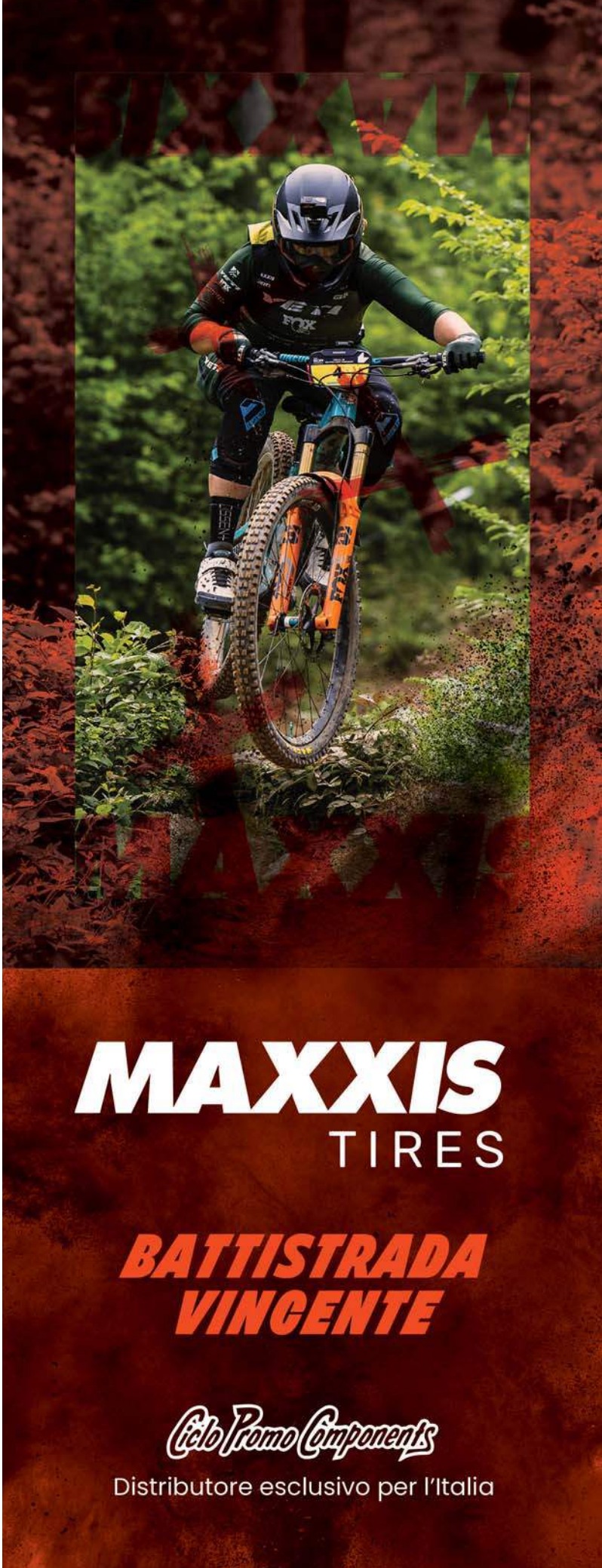
Come sempre ricco il palinsesto de “La Gialla Cycling”, ai cui ancor più numerosi eventi hanno concorso quasi 1.000 partecipanti. Al via de “La Gialla Strada”, che offriva due percorsi “Il Lungo” e “Il Corto”, e de “La Gialla Gravel” con i due tracciati “Il Tosto” e “Il Morbido”, si sono visti volti noti del mondo del ciclismo come Vincenzo Nibali, Marco Aurelio Fontana, Virginia Cancellieri e Nicolas Roche. Per tutti, dopo la partenza dalla pista del Misano World Circuit “Marco Simoncelli”, una spettacolare pedalata alla scoperta del territorio emiliano-romagnolo, tra mare e montagna, con un pizzico di agonismo a dare pepe alla giornata per chi si è cimentato con il tratto cronometrato de “La Gialla Strada”, sulla salita di Montefiore Conca dal versante “La Pedrosa”.

Sfide entusiasmanti sono andate in scena anche nella “Junior Trophy”, la gara più partecipata in Italia riservata alle categorie federali dei giovanissimi dai 7 agli 11 anni (340 i biker al via) che si è disputata all’interno di un anello chiuso del circuito.

Gli eventi di domenica 15 sono stati preceduti il sabato pomeriggio dalla new entry di questa edizione, “La Gialla Family”, in cui circa 150 tra famiglie, piccoli ciclisti, neofiti e appassionati hanno pedalato lungo un percorso di 25 chilometri immersi nel paesaggio e nelle bellezze del territorio emiliano-romagnolo lungo la pista ciclabile del Conca, con partenza dal Parco del Sole di Misano Adriatico, attraverso l’Ecovia del Mare, per poi tagliare il traguardo al Misano World Circuit “Marco Simoncelli”.

Dopo l’ennesimo successo, IBF - Italian Bike Festival rilancia la sfida in occasione della prossima edizione, in programma a settembre 2025, sempre al Misano World Circuit “Marco Simoncelli”.

italianbikefestival.net



ANTEPRIMA

OLYMPIA CHALLENGE

ANCHE IL BRAND VENETO SI AFFACCIA AL MONDO DEL GRAVEL E LO FA CON UNA BICI FIGLIA DI UNA PROLUNGATA E ATTENTA GESTAZIONE. GIÀ DAL NOME SI CAPISCE CHE, A ISPIRARE IL PROGETTO, C'È QUELLA COMPONENTE DEL DNA OLYMPIA LEGATA ALLE COMPETIZIONI. A SANCIRLO C'È PURE IL LAVORO DI SQUADRA CHE HA COINVOLTO ALCUNI DEI TOP RIDER CHE CORRONO CON I COLORI DEL MARCHIO: BRAIDOT E FONTANA

A CURA DELLA REDAZIONE

La nuova Challenge è una fast gravel, ma non si tratta di una bici dedicata esclusivamente alle competizioni, poiché è stata sviluppata per essere molto versatile e pronta ad affrontare anche avventure e terreni impegnativi.
Il primo aspetto, quello race, è sottolineato dalle forme e dalle geometrie del telaio, monoscocca realizzato con un mix di fibra di carbonio Toray. Foderi corti, tubo sella in piedi, sterzo da 71° a 72,5° (a seconda delle taglie) sono infatti misure che raccontano di un comportamento reattivo, risposta pronta e agilità, ma anche stabilità e bilanciamento generale. Inoltre, si nota il top tube quasi orizzontale, per non ostacolare il trasporto della bici sulla spalla nelle gare di Ciclocross, altro terreno di caccia della Challenge.
Il lato più avventuroso è invece supportato da una serie di soluzioni che permettono di fare della nuova Olympia una fidata compagna di viaggio. A cominciare dall'ampio spazio che telaio e forcella offrono agli pneumatici, con possibilità di ospitare sezioni fino a 45 mm, misura che garantisce comfort e prestazioni anche con i bagagli e su terreni accidentati. Comfort promesso pure dai foderi obliqui, sfinati e accoppiati al tubo sella in posizione abbassata e con una leggera curvatura discendente. A proposito di bagagli, il passaggio dei cavi semi integrato è una soluzione apprezzata da chi ama montare la borsa a manubrio. Se sui foderi della forcella non ci sono attacchi per fissare supporti, questi sono stati invece previsti sul top tube, nella sua parte anteriore, celati da una linguetta protettiva. Soluzione che si ritrova anche sul tuo obliquo, in corrispondenza della scatola del movimento centrale, per ancorare un portaborraccia aggiuntivo. Interessante l'adozione del forcellino UDH, compatibile con i nuovi gruppi SRAM XPLR, e la possibilità di montare un reggisella telescopico, per soddisfare le voglie dei biker più estremi.

La nuova Challenge è disponibile in due colorazioni, cinque taglie (da XS a XL) e, per il momento, in un unico allestimento Shimano GRX meccanico 2x. È comunque compatibile con soluzioni 1x e, in questo caso, è stata prevista una copertura per nascondere l'attacco del deragliatole, a vantaggio della pulizia delle linee. Molto interessante anche il prezzo: 2.585 euro.

olympiacicli.it

ANTEPRIMA

PROLOGO

LA LINEA AGX SI RINNOVA CON 4 NUOVE SELLE DEDICATE AL MONDO GRAVEL, ADVENTURE E CICLOCROSS: 2 NUOVE SCRATCH M5 AGX, DA 140 MM E 147 MM DI LARGHEZZA E DUE NUOVE DIMENSION AGX, DA 143 MM E 153 MM DI LARGHEZZA

A CURA DELLA REDAZIONE

Tutti i modelli della nuova linea AGX si caratterizzano per un foam sviluppato appositamente per migliorare l'assorbimento delle vibrazioni e aumentare il comfort sui terreni sconnessi. Le selle presentano su tutta la superficie della cover una Grafica 3D "Slide Control", il sistema sviluppato da Prologo per incrementare il grip e la stabilità del ciclista. Una tecnologia che aiuta a mantenere la corretta posizione in sella e a esprimere sempre il massimo della potenza durante la pedalata, anche quando si affrontano tratti in fuori strada. Rispetto ai modelli precedenti, le nuove Scratch M5 AGX e Scratch M5 AGX Space, si avvalgono entrambe della tecnologia PAS (Perineal Area System), il foro centrale nella base che riduce i picchi di pressione.
In aggiunta al classico colore nero, i nuovi modelli AGX saranno disponibili anche nella inedita grafica light brown, in linea con le tendenze gravel.
Scratch M5 AGX e Dimension AGX saranno a catalogo in due versioni di rail: Nack, per chi cerca il massimo delle performance e il minor peso, e TiroX per chi mira invece al massimo comfort. I due modelli Space, più larghi e con imbottitura maggiorata, saranno invece previsti solo nella declinazione con rail in Tirox.
Dimension EVA è la nuova sella specifica per le donne, sviluppata in collaborazione con i team femminili UAE Team ADQ, EF-Oatly-Cannondale e FDJ Suez. Insieme alla Scratch EVA, la nuova Dimension EVA completa la gamma di selle Prologo pensate per le cicliste.
Progettata per un pubblico femminile esigente, questo nuovo modello presenta la caratteristica forma a V della famiglia Dimension, che favorisce una posizione in sella avanzata e aerodinamica, per massimizzare la spinta sui pedali. La forma anatomica della nuova Dimension EVA è stata completamente ridisegnata per adattarsi al meglio al corpo femminile, mantenendo comunque una lunghezza compatta. Il design innovativo presenta una larghezza di 156 mm per aumentare la superficie d'appoggio per il bacino femminile, generalmente più largo rispetto a quello maschile. Il centro anatomico è stato arretrato per agevolare il posizionamento delle ossa ischiatiche nella parte posteriore, dove l'attuale imbottitura offre il massimo supporto. Imbottitura che è stata realizzata con nuove schiume a minor densità, ed è stata aumentata nella sezione posteriore di 8 mm per incrementare comfort e stabilità durante le pedalate più lunghe e intense.
Il canale centrale PAS è più largo del 18%, con un'imbottitura maggiorata ai lati che permette di ridurre ulteriormente la pressione sui genitali femminili.
Dimension EVA è disponibile con rail Nack, per le cicliste che ricercano le massime prestazioni e il minor peso, e TiroX per chi vuole più comfort.

prologo.it

Dimension AGX Nack

Scratch M5 AGX Nack

Dimension EVA

ANTEPRIMA

TREK
CHECKMATE E CHECKPOINT

LA NUOVISSIMA CHECKMATE SLR È LA PRIMA BICI RACE GRAVEL DI TREK, MENTRE LA NUOVA CHECKPOINT SL GEN 3 È L'EVOLUZIONE DEL PRECEDENTE MODELLO, UN PASSO AVANTI IN TERMINI DI COMFORT E CAPACITÀ DI CARICO

A CURA DELLA REDAZIONE

Entrambi i nuovi modelli condividono la tecnologia Trek IsoSpeed, sviluppata per attenuare le sollecitazioni trasmesse dal fondo e rendere più efficace e meno faticosa la pedalata, soprattutto quando si passano in sella tante ore. Entrambe condividono anche la predisposizione per le nuovissime borse Adventure di Trek, tra cui la frame bag, più efficiente dal punto di vista aerodinamico.

CHECKMATE, BORN TO RACE

La Checkmate è la bici da gravel più leggera e veloce che Trek abbia mai realizzato. Grazie all'utilizzo della fibra di carbonio OCLV Series 800, a componenti di livello superiore e a tubi di nuovo disegno, in Trek sono riusciti a risparmiare un chilo rispetto al precedente modello Checkpoint SLR. Il telaio della Checkmate adotta gli stessi profili dei tubi aerodinamici Full System Foil, e la nuova geometria Gravel Race determina una posizione di guida più aggressiva ed efficiente. In Trek si sono ingegnati a calcolare, attraverso simulazioni al computer, quanto la nuova Checkmate sia più efficiente rispetto alla Checkpoint SLR della scorsa stagione e hanno stabilito che, sulle 200 miglia del percorso della Unbound, sarebbe in grado di guadagnare addirittura 5 minuti e 54 secondi, a 200 W di potenza media. La Checkmate è equipaggiata con lo stesso manubrio integrato, monoblocco in fibra di carbonio, ultraleggero ed aerodinamico, utilizzato sulla Madone Gen 8, con comandi più interni rispetto alle pieghe, per permettere di scegliere tra una posizione più aerodinamica o ergonomicamente più confortevole. La Checkmate monta pneumatici da 38 mm, ma può accogliere sezioni fino a 45 mm, un ottimo compromesso per una bici con indole race. I più esigenti la possono acquistare anche come frame kit e allestirla e personalizzarla attraverso il configuratore Trek, Project One.

CHECKPOINT SL GEN 3, BORN TO RIDE

Il nuovo telaio Checkpoint SL è stato rivisto sia nel disegno dei tubi sia nei materiali e oggi si avvale di fibra di carbonio della serie OCLV 500, che ha permesso di guadagnare in leggerezza e reattività. Il nuovo design ha permesso di ricavare più spazio all'interno del triangolo per alloggiare in modo più efficace le borracce, in posizione più alta, e le borse. Inoltre, offre molti attacchi su tutti i tubi e sulla forcella, per poter fissare anche portapacchi e parafanghi. La nuova geometria Gravel Endurance è caratterizzata da uno stack maggiore e un reach più corto, che si traducono in una posizione di guida più comoda e adatta anche alle lunghe distanze. Comfort aumentato pure per i manubri, GR Elite in lega (su SL 5 e SL 6) o GR Pro in fibra di carbonio (su SL 7), che presentano una maggiore inclinazione tra le pieghe e i cappucci dei comandi per garantire migliore controllo e maggiore sicurezza, indipendentemente dal terreno. Checkpoint SL Gen 3 è equipaggiata di serie con pneumatici da 42 mm, ma le dimensioni del telaio e della forcella consentono di montare pneumatici fino a 50 mm di sezione, per affrontare anche i terreni più accidentati. Inoltre, è compatibile con i reggisella telescopici e le forcelle ammortizzate con escursione fino a 40 mm (a esclusione della taglia XS, per ovvie ragioni di dimensioni e spazi), per incontrare i gusti di chi ama le sfide estreme.

trekbikes.com

ANTEPRIMA

GIANT
DEFY ADV E+ ELITE

REALIZZATA PER PERMETTERE A TUTTI DI OSARE DI PIÙ, LA DEFY ADVANCED E+ ELITE È STATA DISEGNATA E PROGETTATA COME UNA BICI DA STRADA AD ALTE PRESTAZIONI, CON IL PLUS DI UN SUPPORTO ALLA PEDALATA DI 30 NM. QUESTO SI TRADUCE IN UN'ESPERIENZA DI GUIDA CHE PERMETTE A TUTTI DI ANDARE PIÙ VELOCE, PIÙ LONTANO, SENZA LIMITI

A CURA DELLA REDAZIONE || FOTO: MAXWELL FRANK

Si tratta di una bici di alta gamma, con telaio in fibra di carbonio, cambio elettronico wireless, motore nel mozzo posteriore e batteria integrata.
Ogni elemento della Defy Advanced E+ Elite è integrato per garantire prestazioni ottimali e facilità d'uso, a partire dal pulsante RideControl Go, inglobato nel tubo orizzontale. Tutti i modelli sono dotati di trasmissioni elettroniche wireless SRAM e di Blips AXS wireless montati sul manubrio, che permettono di cambiare modalità di assistenza senza togliere le mani dalla piega (la top di gamma Defy Advanced E+ Elite 0 monta comandi SRAM AXS Red e pulsanti SRAM Bonus).
Una luce posteriore integrata, posizionata sul collarino in testa al tubo sella, è sempre accesa per assicurare una maggiore visibilità sulla strada.

COM'È FATTA LA NUOVA DEFY ADV E+ ELITE

Discende dalla prestigiosa e rinomata Defy, della quale condivide molti spunti di design, tecnologie e prestazioni, a partire dalle misure della geometria.
Ogni telaio è realizzato nello stabilimento in cui Giant produce i compositi, per soddisfare gli obiettivi specifici di fattori importanti come la capacità di

assorbimento verticale. Nella parte posteriore della bicicletta, i foderi ribassati assorbono gli urti e le vibrazioni trasmesse dal fondo. Anche la forcella, realizzata in fibra di carbonio Advanced SL, contribuisce ad ammortizzare le sollecitazioni provenienti dall'asfalto.

La Defy Advanced E+ Elite è equipaggiata con componenti integrati per migliorare ulteriormente il comfort e le prestazioni in sella. A partire dal cannotto D-Fuse, che utilizza uno stelo in materiale composito a forma di D, che assorbe le vibrazioni e aggiunge una piccola azione flettente (fino a 12 mm). Questa tecnologia si trova anche all'avantreno, grazie al manubrio, anch'esso realizzato con tecnologia D-Fuse.

La forcella Contact SLR Aero Light o Contact SL Aero Light (a seconda della serie) è naturalmente in fibra di carbonio e ha un profilo mirato a ottimizzarne le doti aerodinamiche. Può alloggiare pneumatici tubeless fino a 38 mm di sezione.

Alla versione puramente stradale, Giant affianca la gravel Defy Advanced E+ Elite AR, che ne amplia il raggio d'azione. Questo modello è dotato di pneumatici Giant CrossCut AT da 38 mm di sezione per una maggiore versatilità su strade sconnesse e sterrate.

Non manca anche la declinazione al femminile, grazie a LIV, che ha sviluppato la versione espressamente studiata per le donne.

NUOVO MOTORE SYNCDRIVE MOVE PLUS

Il cuore della Defy Advanced E+ Elite è il nuovissimo motore SyncDrive Move Plus, che fornisce un'assistenza alla pedalata dinamica e naturale fino a 25 km/h.

Si tratta di un sistema leggero (1,7 kg) e silenzioso, integrato nel mozzo posteriore, che eroga 30 Nm, è dotato di cinque livelli di supporto ed è assistito dalla tecnologia Smart Assist, in grado di regolare automaticamente il supporto alla pedalata senza dover cambiare le impostazioni in corsa.

Il SyncDrive Move Plus è stato messo a punto specificamente per la pedalata tipica della guida su strada. Utilizza sensori per regolare costantemente la potenza fornita direttamente alla ruota posteriore, in modo da ottenere una sensazione fluida e naturale sia in salita sia in accelerazione, o per mantenere una velocità costante durante la guida sul piano.

Il motore SyncDrive Move Plus è alimentato dall'EnergyPak 400, un'unità ultrapiatta che fornisce 400 Wh di energia in una batteria altamente efficiente e leggera (pesa 2,3 kg). Aggiungendo il range extender EnergyPak 200, i ciclisti possono disporre di 600 Wh di potenza, raggiungendo facilmente i 150 km di autonomia.

giant-bicycles.com

ANTEPRIMA

TRACKTING
I NUOVI BIKE T8 E T9 SENZA CANONE E T15 PER BROMPTON

L'AZIENDA ITALIANA HA AMPLIATO LA GAMMA TRACKTING BIKE CON IL PRIMO ANTIFURTO GPS CON SIM INTEGRATA SENZA CANONE, DISPONIBILE NEI DUE MODELLI BIKE T8 E BIKE T9

A CURA DELLA REDAZIONE

Da oggi è possibile acquistare un antifurto GPS Trackting scegliendo non solo il modello più adatto alla propria bici ma anche la formula ideale alle proprie esigenze: senza canone per un servizio "senza pensieri", oppure con abbonamento, per chi cerca flessibilità di consumo. Il tutto sempre con la sicurezza di affidarsi a un brand 100% italiano e a un servizio ineguagliabile, testimoniato dalle recensioni di migliaia di utenti.

Fra le novità di IBF anche il progetto Trackting BIKE T15, che intende rispondere alle nuove esigenze della mobilità urbana contemporanea, guardando in particolare al commuting.

Trackting BIKE T15 sarà infatti il modello compatibile con bici pieghevoli Brompton, modelli P Line e T Line. Tutta la tecnologia e l'affidabilità di Trackting custodita in un dispositivo progettato ad hoc per integrarsi completamente nel design della bici, rispettandone ergonomia e funzionalità. Il prodotto sarà prossimamente acquistabile sullo store online dell'azienda. Ogni dispositivo della gamma Trackting BIKE è un vero e proprio antifurto satellitare per bici. È costituito da un GPS intelligente con SIM e batteria integrata, senza cavi e senza installazione. Pratico da applicare rapidamente sulla bici con appositi sistemi anti-rimozione, si controlla da una facilmente App. Il funzionamento è semplice e intuitivo: ogni volta che ci si allontana dalla bici, basta attivare dalla App la modalità "protezione attiva" e il dispositivo inizia a sorvegliare il mezzo.

In caso di furto o manomissione, Trackting BIKE riconosce il pericolo grazie al suo sensore accelerometro digitale e, tramite la SIM integrata, invia una telefonata di allerta al proprietario iniziando a tracciare la bici con una localizzazione GPS precisa, a prova di gallerie e luoghi al chiuso.

Tutti i dispositivi sono compatti, leggeri e ricaricabili con connettore USB-C. Sono dotati internamente di una SIM multi-operatore che copre 50 Paesi in tutta Europa, un modulo GPS/GNSS con antenna attiva ad alta sensibilità, sensore accelerometro digitale modulabile in base alle proprie esigenze (più o meno reattivo) e batteria integrata ricaricabile che dura mesi. Trackting è molto più di una smart tag. Oltre a inviare la chiamata telefonica di allarme, funziona sia in città sia in spazi isolati, perché la localizzazione è garantita da un vero e proprio GPS e da una connessione dati con scheda SIM. Questa è una delle principali differenze rispetto ai comuni tag, che utilizzano Bluetooth o reti a bassa potenza, come Apple AirTag o altri simili smart tag, oltre a quella – non meno importante – di non poter essere rilevato da altri smartphone.

trackting.com

ANTEPRIMA

CANYON SPECTRAL:ONFLY

CANYON LANCIA LA SUA NUOVA EMTB LIGHT VERSATILE E GIOCOSA PER GLI APPASSIONATI DI TRAIL RIDING, BASATA SUL PACCHETTO TQ E CON STABILIZZATORE DI STERZO K.I.S.

DI CRISTIANO GUARCO

Canyon ha progettato la Spectral:ONfly con un unico obiettivo: creare una bici che unisse la guida reattiva e agile delle migliori Trail Bike con la velocità extra di una e-bike. Il risultato è una tuttofare con un'escursione di 150 mm, geometria per forcelle da 160 mm e ruote Mullet, e un telaio in fibra di carbonio da 2,65 kg.
In pieno stile Canyon, la Spectral:ONfly è dotata di caratteristiche innovative che ne aumentano le prestazioni e l'affidabilità. Lo stabilizzatore di sterzo integrato Keep It Stable (K.I.S.) promette di aumentare il controllo e la sicurezza del ciclista sui terreni sconnessi e accidentati. Gli snodi della sospensione posteriore con guarnizione doppia e le protezioni del telaio mantengono la bici integra ma anche silenziosa pedalata dopo pedalata. Ogni modello è pronto a essere usato sui sentieri appena tirato fuori dalla scatola, con specifiche a misura di Trail Riding senza necessità di costose modifiche. I punti di forza sono le forcelle con steli da 36 o 38 mm, i potenti freni a disco con rotori da 200 mm (anteriore e posteriore), le ruote leggere ma resistenti, i reggisella telescopici a lunga escursione (fino a 230 mm), e altro ancora.
Ma la caratteristica peculiare di questa bicicletta è il motore HPR-50 di TQ, con un supporto fluido e dall'eccezionale silenziosità. Assistito da una batteria da 360 Wh, prevede anche un range extender opzionale da 160 Wh per aumentare la riserva di carica del 44%. Tre sono le modalità di supporto, personalizzabili nei parametri principali, con 50 Nm di coppia massima.
Queste le quote geometriche principali: angolo sterzo di 64°, angolo sella di 76,5°, carro lungo 440 mm, movimento centrale alto 342 mm, reach da 445 a 520 mm e stack da 620 a 647 mm sulle quattro taglie disponibili, da S a XL. Il reggisella telescopico ha un abbassamento di 170 mm sulla S, passa a 200 mm per M e L, e raggiunge i 230 mm per la XL.
Quattro sono gli allestimenti della nuova Canyon Spectral:ONfly, con prezzi compresi tra 5.599 e 8.999 euro.

canyon.com

ANTEPRIMA

SELLE SAN MARCO MANTRA

SELLE SAN MARCO AMPLIA LA PROPRIA COLLEZIONE PER IL MONDO DEL CICLISMO FUORISTRADA CON LA NUOVA MANTRA, UNA SELLA DEDICATA A ENDURO, TRAIL RIDING E GRAVEL, BASATA SU UNO STILE APPARENTEMENTE MINIMALISTA MA CHE NASCONDE NUMEROSI DETTAGLI TECNICI

DI CRISTIANO GUARCO

Con la nuova Mantra, il marchio veneto ridefinisce la propria visione per le discipline off-road. Il design lineare e minimalista lascia spazio a soluzioni tecniche che la storica azienda di Asolo ha applicato per assicurare il controllo del movimento e la corretta posizione durante la pedalata.
La caratteristica più evidente è la forma a "delta" di Mantra, che permette al ciclista di trovare facilmente il corretto e funzionale posizionamento in sella, una caratteristica fondamentale nei terreni irregolari dove le sollecitazioni sono costanti e i cambi di assetto frequenti. Inoltre, per garantire una maggiore libertà di movimento, per Mantra è stata scelta una forma flat, completamente piatta.
Il naso è largo e imbottito (>40 mm) per permettere un maggiore comfort in fase di spinta e un maggiore controllo in fase di discesa, mentre la scocca aperta diminuisce la pressione sulla zona perineale. La cover è però chiusa per evitare che il fango passi attraverso il foro. Selle San Marco Mantra è disponibile nella taglia idmatch L2 con il telaio in tre versioni: Carbon FX, Xsilite e Manganese.

SELLE SAN MARCO MANTRA IN PILLOLE

- **Misure:** 154 x 244 mm
- **Carrello:** Carbon FX/Xsilite, Manganese
- **Peso:** 187/212/229 g
- **Uso:** Off-road
- **Prezzo consigliato al pubblico:** 199,90/149,90/129,90 euro

sellesanmarco.com

ANTEPRIMA

LOOK E-765

ANCHE LOOK ENTRA CON CONVINZIONE NEL MERCATO DELLE EROAD DI ALTA GAMMA, RINNOVANDO I SUOI MODELLI ASSISTITI CON TELAIO IN FIBRA DI CARBONIO: E-765 OPTIMUM ED E-765 GRAVEL. REALIZZATE PER OFFRIRE PRESTAZIONI DI LIVELLO IN DIVERSE CONDIZIONI DI GUIDA, LE NUOVE CONFIGURAZIONI ATTINGONO AL DNA RACING E ALL'ESPERIENZA NELLA LAVORAZIONE DELLA FIBRA DI CARBONIO DI LOOK, PER OTTENERE UN TELAIO CHE PROMETTE REATTIVITÀ, COMFORT ED EFFICIENZA

A CURA DELLA REDAZIONE

UN GRANDE PASSO AVANTI

Combinando una geometria versatile con una tecnologia avanzata del carbonio, la rivisitata gamma E-765 prende lo spunto dai precedenti modelli E-765, perfezionandoli con un'integrazione discreta ed ergonomica dei componenti di assistenza alla pedalata. Rispetto ai suoi predecessori, quest'ultima evoluzione dell'E-765 è più leggera di 1 kg e offre il doppio dell'autonomia, garantendo fino a 120 km con una singola carica. Gli aggiornamenti ricevuti migliorano le prestazioni e prolungano la durata della batteria. Il nuovo design del telaio conferma il concetto 3D Wave (una soluzione made in Look), in cui le aree appiattite sui foderi obliqui favoriscono la flessibilità naturale della fibra di carbonio, aggiungendo comfort e vantaggi di trazione per affrontare anche le uscite più lunghe. La geometria versatile del telaio offre una compatibilità per gli pneumatici fino a 45 mm ed è compatibile con forcelle ammortizzate fino a 60 mm di escursione. Le Look E-765 Optimum ed E-765 Gravel sono alimentate dall'unità di trasmissione Fazua Ride 60, che garantisce coppia, potenza e capacità notevoli, pur rimanendo silenziose e leggere, per non compromettere le doti di agilità. La power unit assicura assistenza fino a 120 km e 1.500 m di dislivello, con modalità personalizzabili e connettività senza interruzioni per la massima fruibilità. Il design integra perfettamente gli elementi Fazua, con un aspetto minimalista che rispecchia la geometria e la sensazione di una bici tradizionale.

lookcycle.com

ANTEPRIMA

BOSCH MY25.1
LE PRIME NOVITÀ DEL COLOSSO TEDESCO PER LE E-BIKE

LA PRIMA SERIE DI NOVITÀ BOSCH EBIKE SYSTEMS PER IL 2025 VEDE UN DESIGN RINNOVATO PER IL MOTORE PERFORMANCE LINE CX GEN 5, NUOVE BATTERIE PIÙ COMPATTE E LEGGERE, E TANTE ALTRE MIGLIORIE PER LA GESTIONE SOFTWARE

DI CRISTIANO GUARCO || FOTO: CHRISTOPH BAYER E CRISTIANO GUARCO

La carne al fuoco è tanta per Bosch eBike Systems che, come ricordato dall'amministratore delegato Claus Fleischer, ha deciso di separare in due parti il processo di rinnovamento per il prossimo anno. Il motivo è semplice: dare la possibilità ai marchi partner di "respirare", smaltendo le scorte accumulate nell'ultimo anno e programmando con più calma e razionalità il futuro prossimo venturo.
Razionalità sembra essere la parola d'ordine anche per Bosch che, come ci ha abituato negli anni, procede a passi ben ponderati, sia per direzione sia per ampiezza. L'evento Bosch eBike Systems MY25.1, tenuto presso il Bosch eBike Campus di Reutlingen nei pressi di Stoccarda, ha visto come protagonista la versione rinnovata del motore di riferimento Performance Line CX di quinta generazione, all'interno di un pacchetto Smart System rivisitato: dalla nuova batteria al display Purion 400, passando per un perfezionamento di meccanica e software di gestione. Il test che ha seguito la presentazione ha permesso di saggiare sul campo il più recente pacchetto Performance Line CX Gen 5, corredato di batteria PowerTube da 600 Wh, schermo Purion 400, ma anche la trasmissione elettronica automatica TRP a 12 velocità e il più recente aggiornamento del sistema di frenata anti bloccaggio ABS. Andiamo con ordine, partendo con la drive unit Performance Line CX MY25.

BOSCH PERFORMANCE LINE CX GEN 5

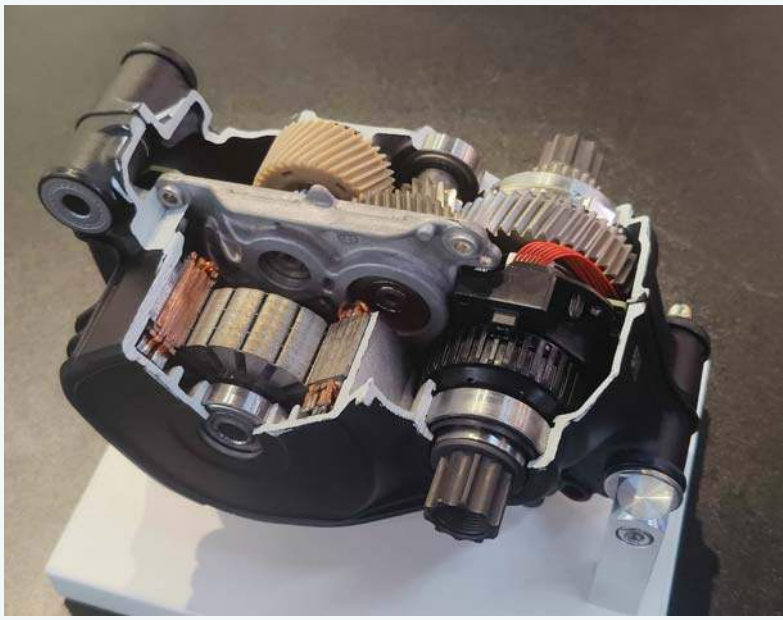
Il motore di riferimento nell'offerta Bosch eBike Systems per la pedalata assistita – identificato dalla sigla BDU384Y – mantiene

Claus FLeischer, CEO di Bosch eBike Systems

inalterati i suoi valori di riferimento: potenza nominale di 250 W, coppia massima di 85 Nm, potenza di picco di 600 W, assistenza massima del 340%. Cosa cambia quindi? Il sistema di montaggio al telaio è condiviso con il più compatto e leggero Perfomance Line SX, perciò ora sono due – per lato – i fori, con quote identiche. Questo è segno di una razionalizzazione del design, semplificando la vita ai progettisti di telai e-bike. Inoltre il peso si riduce di circa 100 g rispetto alla generazione precedente. L'interno vede alcuni piccoli ma importanti affinamenti, sia per le parti in movimento sia per l'elettronica di gestione. Il marchio tedesco ha ridotto la rumorosità, ora al livello di un'unità Light, oltre a migliorare la scorrevolezza ma anche la reattività: merito dei nuovi sensori inerziali, che misurano con estrema precisione e rapidità – campionamento di oltre 1.000 volte al secondo – i tassi di accelerazione e rotazione su sei assi, riconoscendo angoli di inclinazione e beccheggio, nonché le vibrazioni. Quest'ultimo aspetto è stato perfezionato anche tramite la gestione software, che porta a un'extra spinta Extended Boost – quando si smette di pedalare – ancora più marcata ed estesa, oltre che personalizzabile in base alla spinta dell'e-biker sui pedali, a tutto vantaggio di chi ama percorrere sentieri ripidi ma soprattutto scavati in salita. In pratica, una breve spinta dà un effetto limitato, una più prolungata ed estesa (un quarto di giro delle pedivelle) porta a un Extended Boost "pieno" di due metri. Ma non finisce qui. Se l'e-biker deve fermarsi su un terreno impegnativo in salita, è importante uscire da questa situazione in modo agile e controllato. Con il nuovo sistema di ausilio alla partenza in salita è possibile partire rilassati e con la massima trazione. Grazie al lavoro dei sensori, la eMTB sa quanta è la pendenza e fornisce un supporto ottimale. Altra novità: con la funzione camminata assistita la drive unit adatta la velocità di spinta alla velocità di marcia.

BATTERIE POWERTUBE DA 600 E 800 WH

Il processo di perfezionamento e razionalizzazione del sistema Smart System coinvolge anche e soprattutto le batterie, ora con le stesse e più efficienti celle (21700) ed elettronica di controllo introdotte nel pacchetto Performance Line SX. Il taglio passa da 400 a 600 e 800 Wh, con un risparmio di peso non indifferente: oltre mezzo chilo in meno con 50 Wh – da 750 a 800 – di capacità in più (rispettivamente 3 e 3,9 kg per PowerTube 600 e 800). Bosch pure in questo caso ha



pensato di semplificare la vita ai progettisti di telai: le due batterie sono lunghe uguali, consentendo di collocare il sistema di bloccaggio e i connettori nella stessa posizione all'interno del tubo obliquo. Cosa cambia? La sezione, avendo anche la stessa larghezza. Per entrambe le batterie Bosch utilizza celle con una densità energetica ottimizzata e un alloggiamento in alluminio di nuova concezione. PowerTube 800, la batteria integrata più grande del sistema intelligente, con circa 205 Wh/kg è quella con la più alta densità energetica della gamma. Inoltre è possibile utilizzare il Range Extender PowerMore 250 come batteria aggiuntiva.

DISPLAY PURION 400

Arriva una gradita novità per chi ama i sistemi di controllo minimali sul manubrio. Lo schermo Purion 400 da 1,6" è compatto ma non rinuncia alla completezza delle informazioni visualizzate, grazie all'alta risoluzione e ai colori vivaci, senza dimenticare l'indispensabile luminosità. Si colloca sul lato destro dell'attacco manubrio, in posizione protetta dietro la piega. Visualizza tutto quello che serve, controllato dall'altrettanto minimale comando wireless Mini Remote sul lato sinistro del manubrio, con il classico System Controller invece installato sul top tube.

CAMBIO ELETTRONICO ESHIFT E ABS PRO

La presentazione Bosch MY25.1 è servita anche per mostrare, e far provare, due interessanti funzioni accessorie. La prima è già stata presentata nel corso di quest'anno: la cambiata elettronica automatica eShift, in combinazione con la trasmissione TRP a 12 velocità per quanto riguarda la eMountain Bike. La seconda è invece il sistema anti bloccaggio ABS Pro per la frenata, che nell'ultimo passo evolutivo – testato durante l'ultima stagione di e-Enduro World Cup – è stato perfezionato in ambito off-road, migliorando il feeling nelle situazioni più scabrose sui sentieri. Due sono le opzioni disponibili, Trail Pro e Race, per un pacchetto che si affida a sistemi di frenata Magura MT7 e TRP DHR Evo compatibili, su cui sono applicati sensori gestiti da un'elettronica di controllo più sensibile e precisa. Altre novità che arriveranno più in là nel tempo sono i carica batteria più efficienti e l'opzione per la doppia ricarica in contemporanea.
Vediamo come si è comportato il pacchetto aggiornato Bosch Smart System nel nostro primo test sul campo.

ON THE TRAIL

Abbiamo provato il pacchetto completo sulla rete sentieristica nei pressi di Bosch eBike Campus, a pochi chilometri da Reutlingen e Stoccarda. Il sistema Performance Line CX era alimentato da una batteria integrata da 600 Wh e controllato da uno schermo Purion 400, su una eMTB "anonima" messa a disposizione del marchio tedesco. L'occasione è stata ghiotta anche e soprattutto per saggiare la cambiata automatica della trasmissione elettronica TRP a 12 velocità, e il sistema ABS Pro di ultimissima generazione.

Sono state due ore e mezza di intenso e probante test, sotto la pioggia, su sentieri dal grip a volte inconsistente, così da verificare per bene trazione in salita, efficacia della cambiata automatica sotto sforzo e in condizioni al limite anche per il sistema anti bloccaggio in frenata. Vi invitiamo a guardare il video sul nostro canale YouTube per le nostre impressioni sul campo, qui ci limitiamo a sintetizzarle.

Quello che colpisce è la rumorosità ridotta rispetto al classico pacchetto CX: non siamo al livello di SX per eMTB Light, ma poco ci manca. Anche la reattività agli input del ciclista sembra migliorata, merito di un software di gestione perfezionato che rende più efficace la spinta extra quando si smette di pedalare: Extended Boost ora appare anche meglio controllato, per una confidenza totale quando si affrontano in modo deciso sezioni tecniche e ripide in salita.

Rischia di passare in secondo piano, ma anche la funzione di assistenza alla camminata adesso funziona meglio, donando maggiore sicurezza quando si procede con la bici a fianco.

In fatto di cambiata automatica eShift, per essere il primo passo di Bosch in questo mondo, la funzionalità sembra essere ben implementata, con alcuni limiti, principalmente dovuti alla sola opzione di controllo disponibile, quella relativa alla frequenza di soglia. Tutto dipende da come si pedala e dai terreni che si affrontano, in ogni caso, giocando con il valori – siamo partiti da 75 arrivando a 85 rpm – si può raggiungere un funzionamento "accettabile" a 360 gradi.

Rimane la possibilità di "sovrascrivere" la cambiata automatica intervenendo manualmente, con il sistema che mantiene il rapporto selezionato per 10 secondi prima di ripartire con la selezione a carico della centralina di controllo. Oltre naturalmente al funzionamento completamente in manuale.

Chiudiamo con il sistema ABS Pro, che ha fatto tanti passi in avanti: sembra quasi che non sia presente, almeno se non si guarda alla centralina di controllo sul fodero sinistro della forcella e ai sensori – con relativi cablaggi – collocati su pinza freno anteriore e posteriore. Il sistema agisce solo sul freno anteriore, ovviamente, con un'azione mai troppo invadente in modalità Trail Pro. Le sensazioni sono state positive, nelle situazioni d'emergenza simulate su asfalto bagnato, mentre in off-road è stato quasi come non averlo. Fermo restando che è una soluzione di nicchia, che non sappiamo se e quando diventerà mainstream, è davvero positivo.

Cambiata automatica eShift e ABS Pro sono entrambi controllabili dal display Purion 400, che ci è molto piaciuto per l'eccezionale equilibrio tra dimensioni e chiarezza delle informazioni visualizzate, compresa la riserva di carica precisa al punto percentuale della batteria.

Non ci resta che attendere le prime eMTB con il più recente aggiornamento del pacchetto Bosch Performance Line CX per un test approfondito sul campo.

© Ralph Klohs Photographie

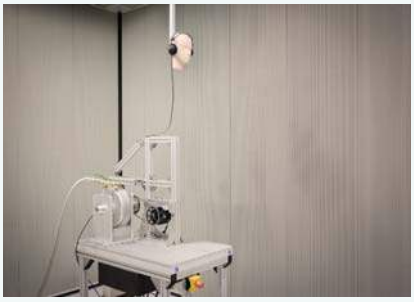
BOSCH EBIKE CAMPUS

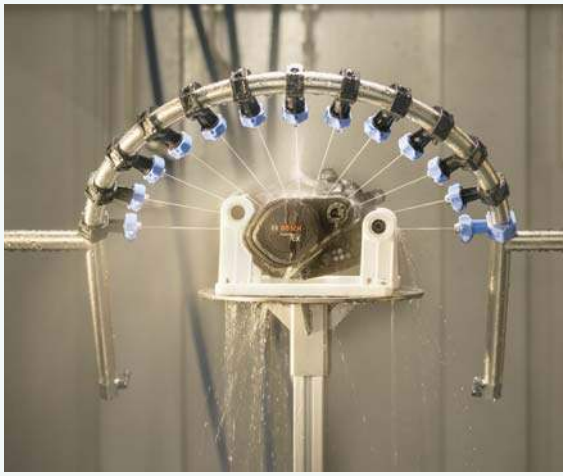
Chiudiamo con un breve commento sulla struttura dedicata dal colosso tedesco dell'automotive alla propria divisione per la pedalata assistita.

Bosch eBike Campus, pur non essendo ancora ultimato, è impressionante per dimensione e cura nei dettagli. Qui Bosch progetta e testa tutti i suoi nuovi prodotti, di ogni livello: dalla città alla mountain bike passando per il trekking.

Nel nostro tour abbiamo potuto verificare come l'attenzione ai dettagli è maniacale, dai motori alle batterie, sia per l'aspetto meccanico sia per quello elettronico, con test al banco e simulazioni in condizioni di stress tipiche dell'off-road. Ma non solo, sono eseguiti test pure per la rumorosità operativa, un aspetto che giustamente non va sottovalutato.

Dulcis in fundo, l'attenzione è massima anche per la forza lavoro, con una caffetteria di livello nell'ampio open space all'ingresso e i servizi completi – docce, spogliatoi, rimessaggio bici – per chi decide di usare la propria due ruote per recarsi al luogo di lavoro. Chapeau!





bosch-ebike.com

SUMMER
MASSIGNAN
MUSEA E
CONTERNO
CRIBIORI
TACCONE
MASSIGNAN
BALDINI

PROVA

LOOK 785 HUEZ

LOOK VA CONTRO TENDENZA, CON UNA BICI AD ALTE PRESTAZIONI CHE È STATA PENSATA PER NOI CICLISTI PRIMA CHE PER I PROFESSIONISTI. LA 785 HUEZ PARLA ALLA PERFEZIONE LA LINGUA DELL'AMATORE CHE NON HA DUBBI SU CIÒ CHE VUOLE

DI STEFANO MARTIGNONI || FOTO: MARTINA FOLCO ZAMBELLI - HLMPHOTO

Sembrano così lontani quei giorni in cui si vedevano gli atleti cambiare bici a seconda della tappa o della corsa che avrebbero affrontato. Bici aero per i giorni di pianura e bici da salita per i giorni di montagne. Oggi, la maggior parte delle Case ha sviluppato modelli che riescono a unire il meglio dei due mondi in modo così efficiente da far sì che i benefici superino le rinunce. Semplificando – ma nemmeno troppo – si tratta di telai in cui il mix fra aerodinamica, peso e guidabilità si traduce nella massima efficienza in termini di prestazioni. Ecco perché, oggi, quasi tutti i pro corrono con una sola bici, modificando solo ruote e rapporti in base alle caratteristiche del percorso.

Per restare in casa Look, questo modello è la 795 Blade RS, utilizzata dagli atleti del team Cofidis. Tornando invece alla nostra Huez, è un nome storico per il marchio francese e, da solo, racconta già tutto di questa bici. L'omaggio a una delle scalate più famose del Tour de France non è infatti casuale, perché la 785 Huez è nata per le salite e, sebbene profondamente rinnovata in questa evoluzione, mantiene intatto il suo DNA.

NUOVO TELAIO

Se il nome rimane, cambiano invece il vestito e la sostanza. A prima vista si nota il disegno del telaio, caratterizzato da tubi di forma tondeggiante e diametri contenuti. Una impostazione condivisa, per fare un esempio immediato, con la Specialized Aethos, della quale la Huez riprende anche il concetto di leggerezza estrema.

Con buona pace del nuovo mantra dei progettisti "Aero to Weight", qui si è tornati infatti a concentrarsi sul classico "Stiffness to Weight", rapporto che ha determinato

sia le forme del telaio sia la composizione dei materiali con cui è realizzato.
Look, che ha un rapporto con la fibra di carbonio paragonabile solo a Giant, spiega che grazie all'impiego di fibre ad alto modulo e tubi "nano" ha potuto ridurre gli spessori e il peso, senza però perdere nulla in termini di robustezza e rigidezza nelle aree più critiche, come i nodi dello sterzo e del movimento centrale e i foderi orizzontali.
Tornando per un momento al vestito, vale la pena di notare l'utilizzo di un reggisella tondo da 27,2 e il ritorno a un movimento centrale filettato T47, invece del press-fit del precedente telaio, scelte che privilegiano la praticità in termini sia di eventuali modifiche sia di manutenzione.
L'attenzione all'utente finale si nota anche dall'impiego di un cockpit tradizionale, con attacco manubrio e manubrio separati (il passaggio interno dei cavi in quest'ultimo era però auspicabile, in considerazione anche del prezzo finale).
Pure la possibilità di montare coperture fino a 32 mm di sezione è una scelta che va nella direzione della praticità e della versatilità.

FEELING IMMEDIATO

Uno dei grossi pregi della Huez è infatti quello di mettere chi la pedala in una comfort zone che permette di concentrarsi solo sulla guida e di godersi la strada. Poiché il suo terreno di caccia sono le salite, è lì che l'abbiamo portata. È una di quelle bici che ti senti sempre "sotto", senza ritardi o indecisioni, per merito sia della geometria, sia delle qualità del telaio. È rigida nella scatola del movimento centrale e reattiva al posteriore, che con la sua misurata elasticità aiuta a trasformare in avanzamento sulla strada ogni spinta che si imprime sui pedali. Il peso, considerando che l'allestimento è con Shimano 105 Di2, reggisella e cockpit in lega, è buono. La Huez risponde molto bene ed è reattiva, ma non nervosa, cosa che si apprezza soprattutto quando, dopo aver scollinato, si punta il manubrio verso il basso. Non bisogna dimenticare che una bici da salita deve per forza essere anche una bici da discesa...

Pure le ruote [marchiate Look ma di sapore Corima...] sono di buon

È una di quelle bici che ti senti sempre "sotto", senza ritardi o indecisioni, per merito sia della geometria, sia delle qualità del telaio.

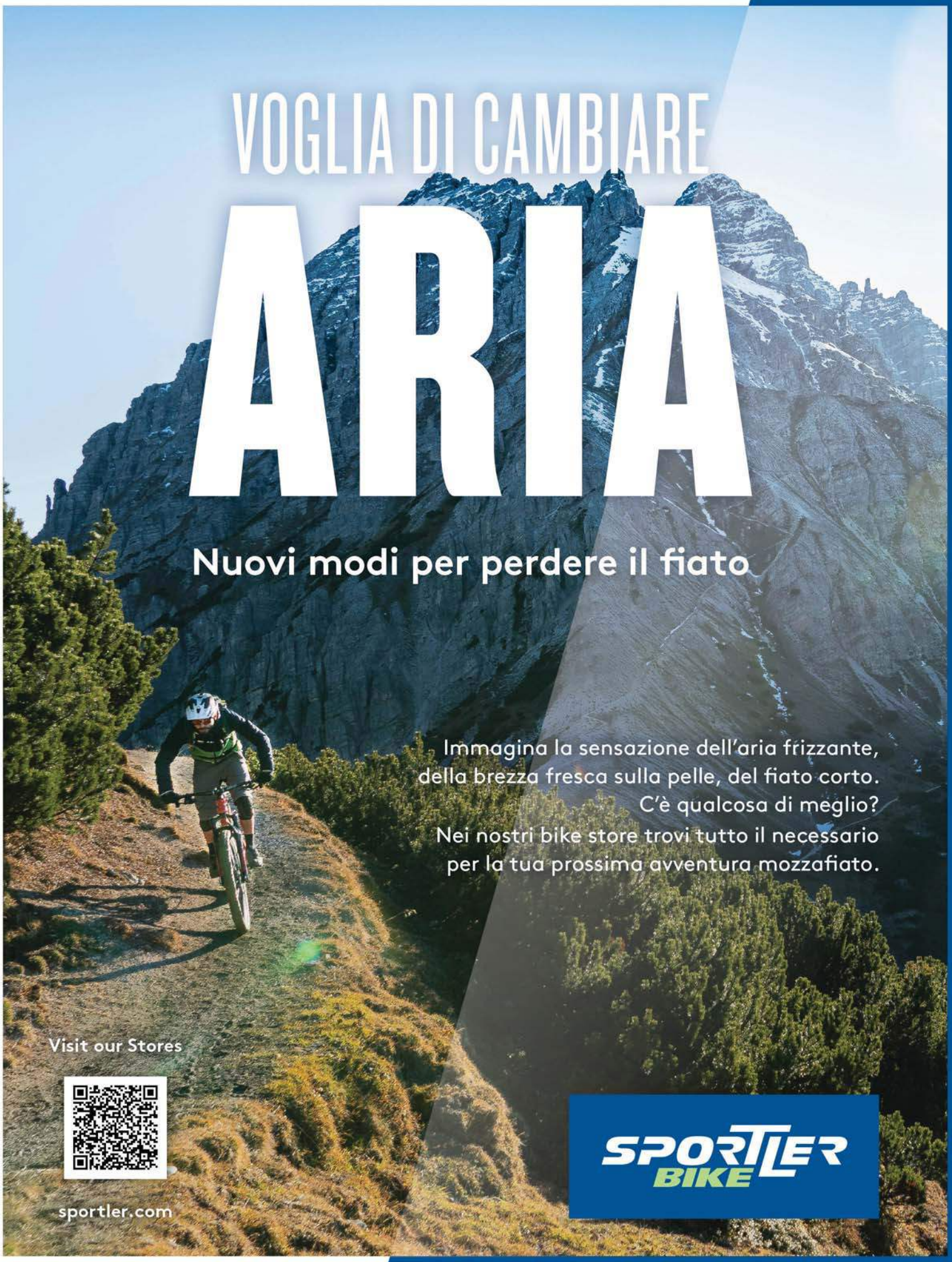
Maglia: Santini Ombra
Pantaloni: Santini Primo
Casco: Kask Protone Icon
Occhiali: KOO Demos
Scarpe: Sidi Sixty

livello, con cerchio da 38 mm in fibra di carbonio e venti raggi, che privilegiano il comfort rispetto alla rigidezza, ma hanno comunque una buona reattività.
In discesa abbiamo già anticipato che si comporta come si deve – merito anche delle quote dell'avantreno – e infonde sicurezza, grazie alla prevedibilità del comportamento e della capacità di mantenere la traiettorie e rispondere alle correzioni. Sul piano, la Huez è una bici che va tenuta viva e per mantenere la velocità bisogna spingere sui pedali, soprattutto quando ci si trova a tirare faccia all'aria, ma essere aerodinamica non è il suo obiettivo.
Al termine della nostra lunga giornata, lo possiamo confermare: la 785 Huez è la bici ideale per tutti coloro che nel cassetto hanno una cartina con un circoletto rosso sulle salite da scalare prima che passi la voglia. Beh, è il momento di tirarla fuori, soffiare via la polvere e cominciare a pedalare...

LOOK 785 Huez	
TELAIO	785 Huez, fibra di carbonio
FORCELLA	785 Huez, fibra di carbonio
GRUPPO	Shimano 105 Di2, 2x12V, guarnitura 50x34, cassetta 11-34
COCKPIT	Attacco manubrio Look LS3, lega, 110 mm; manubrio Look LS3 Aero, lega, 420 mm
RUOTE	Look R 38 D, fibra di carbonio, profilo 38 mm
GOMME	Hutchinson Fusion 5 Performance, tubeless ready, 700x25 mm (max. 32 mm)
PESO (RILEVATO)	8,250 kg
PREZZO	5.490 euro (2.490 euro kit telaio)

GEOMETRIA (taglia L)	
STACK	591,3 mm
REACH	395,5 mm
FODERI	410 mm
FRONT CENTER	603,9 mm
BB DROP	70,5 mm
ANGOLO SELLA	74,5°
ANGOLO STERZO	73°
OFFSET FORCELLA	43 mm
TAGLIE	XS, S, M, L, XL

lookcycle.com


VOGLIA DI CAMBIARE
ARIA
Nuovi modi per perdere il fiato
Immagina la sensazione dell'aria frizzante,
della brezza fresca sulla pelle, del fiato corto.
C'è qualcosa di meglio?
Nei nostri bike store trovi tutto il necessario
per la tua prossima avventura mozzafiato.
Visit our Stores
sportler.com
SPORTLER
BIKE

PROVA

PROPAIN
TERREL CF COMPETITION

DUE PRIME VOLTE, QUELLA DI PROPAIN E QUELLA DI GRAVELLINA. ABBIAMO INFATTI SCELTO DI PORTARE LA PRIMA BICI NON GRAVITY DEL GIOVANE MARCHIO TEUTONICO SUI SEVERI PERCORSI DEL PRIMO EVENTO GRAVEL DELLA MEDIA VALTELLINA

DI STEFANO MARTIGNONI || FOTO: MARTINA FOLCO ZAMBELLI - HLMPHOTO
CON IL CONTRIBUTO DI REGIONE LOMBARDIA

Quella di Propain è la tipica storia americana. Due amici, una passione in comune, buone competenze tecniche, un garage, qualche birra... ed ecco che nasce la prima bici da downhill. Si dà il caso, però, che i due amici in questione e il loro garage siano a Francoforte, così Propain diventa una bella storia tedesca. Una storia che va avanti da un bel po' (era il 2006 quando cominciò), che racconta di un marchio capace di costruirsi una buona fama fra i biker e che si è appena aperto anche al Gravel. Lo ha fatto senza snaturarsi, anzi, infondendo quella che è la sua cultura anche in questo nuovo mondo che, a ben vedere, assomiglia molto a quello della Mountain Bike nei suoi albori.
Il risultato è una piattaforma gravel basata su un telaio comune che può essere allestito con componenti differenti per ottenere altrettanto differenti identità. Se non bastasse, grazie al configuratore online, ci si può davvero cucire la Terrel CF addosso, colore delle decal compreso, come un vestitino della festa.
Quella di Gravellina è anch'essa una storia di passione e amore, ma per un territorio con una lunga tradizione rurale sempre viva e radicata nella sua terra. Per viverla nel modo più pieno e completo, il modo migliore è pedalare sui suoi sentieri e strade, fra vigneti e frutteti, lungo il fiume e nei boschi, attraversando paesi e borghi centenari. Non è sempre una passeggiata ma "per aspera ad astra"...

INFLUENZA MOUNTAIN

Da un brand che vive 365 giorni all'anno nel Gravity ci si aspetta qualche travaso di tecnologia anche in questa nuova avventura e così è stato. Ma sbaglia chi pensa che la Terrel CF sia una MTB travestita da Gravel.

L'architettura è quella, ormai quasi classica, dei foderi attaccati bassi sotto il nodo sella, per permettere al tubo verticale una mini flessione in senso longitudinale...

Cominciamo dal telaio, realizzato come consuetudine Propain con layup Bland Carbon, ossia un mix di fibre e composizioni specifiche per ciascuna area. Sulla Terrel, questo mix è arricchito da fibre di carbonio ad alto modulo per massimizzare la rigidezza torsionale. La filosofia è quindi quella di utilizzare il materiale più adatto sia come composizione sia come quantità dove ce n'è effettivamente bisogno, per conferire resistenza, leggerezza ed elasticità nelle aree in cui queste qualità sono effettivamente richieste.
Inoltre, il telaio è stato progettato per poter ospitare, senza modificarne le quote, una forcella ammortizzata, con escursione di 40 mm, e un cannotto sella telescopico, per permettere così di portare la Terrel al confine più tecnico del mondo Gravel, contando anche sulla possibilità di alloggiare gomme fino a 50 mm. L'architettura è quella, ormai quasi classica, dei foderi attaccati bassi sotto il nodo sella, per permettere al tubo verticale una mini flessione in senso longitudinale, così da assorbire parte delle sollecitazioni trasmesse dal terreno. Nel caso della Terrel, il disegno della parte alta dei foderi è una sorta di "wishbone", per accentuare questa funzione.
Terminiamo la panoramica sul telaio segnalando il forcellino posteriore UDH (compatibile quindi con i nuovi gruppi SRAM XPLR) e la presenza dell'ormai irrinunciabile vano di stoccaggio sul tubo obliquo, in corrispondenza del portaborraccia, dal nome più lungo dello spazio al suo interno "Wilderness Essential Equipment Depository Box".

DETTAGLI E CURA COSTRUTTIVA

Non è così scontato che una bici da 5 mila euro (4.999, per la precisione) sia ben fatta, intendendo rifinita in modo accurato e curata nei dettagli. La Terrel CF lo è. Dalla verniciatura alla qualità dei micro componenti, dalle protezioni sul fodero e sul tubo obliquo al passaggio cavi, al badge in metallo sullo sterzo, alla dotazione di serie, che contempla pure le due custodie tube bag e tool bag per il vano di stoccaggio, anch'esse molto curate nei dettagli.
A proposito di carico, sul triangolo e sulla forcella sono presenti tanti attacchi filettati che danno la possibilità di fissare portapacchi e borse, queste ultime senza bisogno di cinghie. Fra l'altro, Propain realizza una bella frame bag, con volume

Maglia: POC Essential Road Logo
Pantaloni: Dainese HG AER
Casco: POC Omne Ultra MIPS
Occhiali: POC Elicit
Scarpe: Fizik Vento Ferox Carbon

espandibile da 3,5 litri a 5 litri, che si adatta perfettamente ai telai di ogni misura. Se poi ci si attaccano i parafanghi, con la Terrel ci si può andare a lavorare...
Un cenno anche al manubrio, con passaggio cavi semi integrato, firmato Sixpack Racing e disponibile sia in lega sia in fibra di carbonio. Ha un andamento sinuoso, con rise e flare pronunciati, e contribuisce alla bontà della triangolazione in sella. Permettere di tirare in modo efficace quando la strada strappa in salita e di controllare bene le traiettorie sulle discese impegnative.

COME SI GUIDA

Una ventina di chilometri scarsi e 500 metri di dislivello abbondanti, che si concentrano tutti nell'ultima parte. Sono i numeri della sfida che abbiamo scelto per provare la nuova Terrel CF, una sfida che si è consumata sul tratto più orientale del percorso lungo di Gravellina. Da Tresenda verso Villa di Tirano, una prima parte scorrevole e pianeggiante ricavata lungo il corso dell'Adda, sul Sentiero Valtellina, e una seconda sezione costellata di nervosi e ripidi saliscendi, disegnati sul fianco destro della valle, sulle strade rurali che attraversano i vigneti e i boschi di castagne. Meta finale, la tenuta La Gatta, raggiunta al crepuscolo. Meritata ricompensa, gli straordinari frutti del territorio e del lavoro dell'uomo che lo coltiva. La geometria della Terrel è progressiva e ha sicuramente un'influenza MTB, ma limitata solo alla messa a fuoco dell'idea di fondo, quella cioè di realizzare un telaio che facesse della versatilità la sua caratteristica più marcata. Tradotto in prestazioni su strada, significa riuscire ad abbinare efficienza e comfort, maneggevolezza e rigore.
Con uno sterzo a 71° e un tubo sella a 73,5° (in taglia L), un reach più lungo e valori di stack moderati, in combinazione con un attacco manubrio corto, si è ottenuta una posizione di guida caricata appena dietro l'asse della ruota anteriore. In questo modo si hanno un assetto in sella sportivo ma non scomodo e un controllo ottimale della bici anche quando il terreno diventa più tecnico. La Terrel CF è quindi un mezzo facile e immediato, con cui si instaura da subito un buon feeling.
Dovendo a questo punto esprimere un giudizio, a noi è piaciuta molto. Le promesse dei ragazzi di Propain sono state mantenute e questa Terrel CF riesce a coniugare in bel mix equilibrato quelle che dovrebbero essere le caratteristiche di una bici gravel a tutto tondo: scorrevolezza su asfalto, reattività anche in salita (e quelle dei terrazzamenti di Gravellina sono un buon banco di prova), comfort pure sullo sconnesso, trasferimento della potenza, guidabilità e controllo, capacità di carico, luce per gomme generose, peso contenuto.
A questo, noi aggiungiamo inoltre una certa dose di carattere e l'originalità di un marchio nuovo, almeno in questo mondo e, non ultimo, un prezzo ragionevole in rapporto alla qualità e alle prestazioni offerte.

gravellina.com

GRAVELLINA

È il nuovo evento cicloturistico, non competitivo, della provincia di Sondrio. Un giro in gravel tra i vigneti terrazzati e sulle strade rurali di Valtellina. Gravellina è una pedalata spensierata, con qualche salita che – in realtà – qualche pensiero dà. Il fondo è un bel mix divertente: sterrato, lastricato, un po' di singletrack e qualche tratto su asfalto. Gravellina è una grande festa di fine estate, con musica dal vivo e la possibilità di gustare tutte le delizie dell'enogastronomia valtellinese.
E i nomi dei tre tour richiamano le misure del tradizionale bricco valtellinese utilizzato in passato per assaporare il vino in compagnia:

- **1/2 GRAVELLINA - EST**
  Sono 75 chilometri (e 1.900 metri di dislivello) sui vigneti terrazzati che da Sondrio raggiungono Teglio e il Tiranese.
- **1/2 GRAVELLINA – OVEST**
  Misura 55 km e 1.300 metri di dislivello. Si va in direzione opposta, da Sondrio verso il Lago di Como, attraversando un tratto di Valtellina più selvaggia.
- **1/4 GRAVELLINA**
  È il tour corto, ovvero meno chilometri (35), meno dislivello (800 m), ma uguale spirito, bellezza e gusto. Anche qui si attraversano super-spot: un bellissimo itinerario pure per chi ha meno allenamento nelle gambe.

PROPAIN Terrel CF Competition

TELAIO	Terrel Competition CF "Bland Carbon", fibra di carbonio, con Frame Storage e due custodie Tube Bag e Tool Bag di serie; forcellino UDH
FORCELLA	Terrel CF, fibra di carbonio; possibilità di montare una forcella ammortizzata con escursione di 40 mm
GRUPPO	SRAM Force XPLR AXS, 1x12V, guarnitura 40, cassetta 10-44
COCKPIT	Attacco manubrio ZIPP Service Course SL, manubrio Sixpack Gravel Line CF, fibra di carbonio
RUOTE	DT Swiss GRC Spline 1400, fibra di carbonio
GOMME	Continental Terra Speed, 700 x 40 mm (max. 50 mm)
PESO (RILEVATO)	8,690 kg
PREZZO	4.999 euro (1.799 euro kit telaio)

GEOMETRIA (taglia L)

STACK	608 mm
REACH	412 mm
FODERI	435 mm
INTERASSE	1.073 mm
BB DROP	72 mm
ANGOLO SELLA	73,5°
ANGOLO STERZO	71°
OFFSET FORCELLA	45 mm
LUNG. FORCELLA	425 mm
TAGLIE	XS, S, M, L, XL

propain-bikes.com

MONDRAKER

PROVA

MONDRAKER DUNE XR

165 MM DI TRAVEL POSTERIORE, GEOMETRIA PROGRESSIVA PER FORCELLA DA 180 MM E RUOTE MULLET, MA SOPRATTUTTO UN MOTORE BOSCH SX E UN PESO INFERIORE AI 20 KG: QUESTO E TANTO ALTRO È MONDRAKER DUNE XR, NUOVA BELVA PER TRITURARE I SENTIERI ENDURO

DI CRISTIANO GUARCO

Il processo di rinnovamento Mondraker prosegue e, dopo Neat, la capace eMTB Light per il Trail Riding, arriva una più aggressiva Dune. Equipaggiata con il pacchetto Bosch Performance Line SX e con 165 mm di escursione al posteriore, il marchio spagnolo crede che rappresenti il futuro prossimo delle bici da Enduro.

TELAIO E GEOMETRIA

La base di Dune è un telaio in carbonio con sospensione posteriore Zero aggiornata nel travel e nella cinematica. L'approccio è simile a quello della Neat, con l'ammo molto inclinato e che passa in una cruna ricavata tra la parte superiore del piantone sella e l'ampio box che ospita la power unit Bosch Performance Line SX. In questo modo Mondraker ha liberato più spazio all'interno del triangolo anteriore, oltre a riuscire ad abbassare la quota di standover. Questo design cerca di rendere la bici super maneggevole, in particolare sui sentieri più sfidanti. Ciliegina sulla torta, c'è spazio per un porta borraccia o per un range extender opzionale, oltre al supporto a due viti ricavato al di sotto del tubo orizzontale, per fissare porta attrezzi e ricambi.

Il marchio spagnolo ha sfruttato la più recente tecnologia proprietaria Stealth Air Carbon, coadiuvata da un link superiore in carbonio – quello inferiore è in alluminio – per contenere il peso del telaio in 2.650 g, motore e ammortizzatore esclusi. Il telaio è ben protetto, con para fodero inferiore destro – lato trasmissione – in gomma stampata, una cover per il motore che si estende parzialmente al di sotto del tubo obliquo ma anche un parafango dietro l'ammo, entrambi in materiale plastico. Inoltre il telaio è quasi tutto pellicolato con cura, segno che Mondraker ha a cuore i propri clienti. Il frameset della Dune impressiona per il tubo orizzontale incredibilmente sottile, con un profilo netto e spigoloso, e la caratteristica apertura in prossimità del nodo sterzo maggiorato. Grande lavoro è stato fatto inoltre per rendere il più compatto possibile il tubo obliquo, che ospita una batteria Bosch da 400 Wh, non estraibile. Nel complesso, questa Dune XR, con le sue sospensioni Ohlins e l'esclusiva colorazione cangiante, è davvero bella da vedere, trasmettendo una sensazione di raffinata aggressività.

In fatto di geometria, non è più la Forward Geometry delle origini. Quote e angoli principali di Dune rientrano ormai nella norma, quasi. Solo chi proviene da una bici datata di un altro marchio dall'approccio più conservativo può trovarsi spaesato, tutti gli altri si sentiranno subito a proprio agio.

Il reach delle quattro taglie – da S a XL – va da 440 a 500 mm, a step di 20 mm. Il piantone sella relativamente corto offre una certa sovrapposizione tra le diverse misure, così da consentire ai ciclisti di passare da una all'altra a seconda delle preferenze personali, se si cerca più stabilità o agilità. Bisogna solo fare attenzione all'altezza del tubo sella, con scarti più ampi tra le varie misure, una situazione risolvibile post vendita variando per esempio il rise del manubrio.

Dune XR non presenta Flip Chip o altri sistemi di personalizzazione della geometria, al tempo stesso un bene e un male: tutto è più semplice, ma non è consentito cucire davvero la bici su di sé. Il carro è lungo 445 mm su ogni taglia, e ci sarebbe piaciuto trovare foderi proporzionali. Angolo sterzo e sella sono fissi su 63,6° e 77,1 gradi.

MOTORE E BATTERIA

Mondraker ha cambiato approccio per l'assistenza rispetto alla Neat. La struttura più robusta e pesante ha bisogno di una spinta superiore rispetto a quella garantita dal più "tranquillo" ma anche più silenzioso TQ HPR-50.

La scelta di Bosch SX è azzeccata, anche considerando la grinta che lo caratterizza pur rientrando nella famiglia Light.

Una grinta che si ottiene pedalando agili, perché il pacchetto SX predilige per l'appunto la cadenza elevata – superiore a 70 giri/min – per dare il meglio di sé (600 W di potenza di picco, coppia massima di 55 Nm). In ogni caso, chi ha buona tecnica di guida e un allenamento altrettanto buono riuscirà a togliersi parecchie soddisfazioni anche sulle salite ripide e tecniche.

Mondraker ha deciso di offrire il pacchetto completo sulla Dune XR: System Controller sul top tube, e schermo Kiox 500 di fronte al manubrio in posizione centrale, oltre ai controlli minimali senza fili a fianco della manopola sinistra. Va a gusti, ma la soluzione adottata permette di avere tutti i dati e le statistiche a disposizione, potendo personalizzare lo schermo e godendo pure della funzione di navigazione una volta accoppiata la bici con l'app Flow per smartphone. Chi

preferisce un cockpit più pulito, e usare eventualmente il proprio ciclocomputer GPS, storcerà invece il naso.
Il range delle uscite, in base al percorso, al proprio peso e alla propria indole, spazia dai 1.200 m ai 1.900 m con la batteria interna, usando in prevalenza i livelli Eco e Tour+, ed eMTB quando necessario. Le 2-3 ore di pedalata sono assicurate, per un "vero" giro Enduro, con almeno quattro risalite e altrettante discese, quello che cercano i potenziali clienti della Dune XR. Pensiamo comunque che i biker oltre gli 80 kg e che escono una volta la settimana debbano rivolgersi a una eMTB Full Power per divertirsi come vorrebbero. Il range extender opzionale potrebbe essere una soluzione per loro, ma comunque per la maggior parte dei ciclisti. Infatti, il piacere di usare la Dune XR si estende a tour di una giornata, anche in compagnia di amici "a piena potenza", senza la preoccupazione di rimanere a secco.

SOSPENSIONI

La sospensione posteriore segue il più recente approccio di Mondraker per il suo sistema proprietario Zero Suspension a doppio link. Ora la fase iniziale è più morbida e sensibile, con una curva di compressione che varia del 25% dall'inizio al fine corsa, così da migliorare la compatibilità con gli ammo ad aria e a molla, come l'unità Ohlins TTX22 M.2 Coil usata sulla Dune XR.
Mondraker ha lavorato per trovare il miglior tuning per la sospensione posteriore, scegliendo con cura la durezza delle molle secondo l'altezza e il peso medio dei ciclisti. La molla di serie da 457 lbs/inch si è rivelata quasi adeguata per il peso di 79 kg. Quasi adeguata perché era leggermente dura, anche con un precarico minimo. Inoltre, il passaggio dell'ammo all'interno della cruna del tubo verticale non semplifica la vita nella regolazione.
All'anteriore troviamo una forcella Ohlins RXF 38 M.2 ad aria, con 180 mm di travel e con una struttura super rigida.

Rider: Marco Rizzo
Abbigliamento: Patagonia
Casco e mascherina: Fox Rampage Camo e Vue Core
Ginocchiere: Rockrider Feel D-Strong D3O
Scarpe: CrankBrothers Candy Lace

SALITA

Sulle salite scorrevoli la Dune XR si mantiene stabile, tra la guida centrata che distribuisce il peso in modo uniforme tra mani e sella, e un minimo ondeggiamento delle sospensioni. Rimane però una Enduro elettrificata, con una posizione di pedalata non adatta ad ascese lunghe con pendenza contenuta, funzionando comunque bene nel suo ambito: salire pedalando per poi scatenarsi in discesa, ripetendo la formula n-volte.

L'ammortizzatore è quasi sempre restato in posizione completamente aperta per la compressione High Speed, con la sensazione di avanzare in modo efficiente grazie all'effetto anti-squat ben calibrato.

Sulle rampe più ripide e tecniche cambia l'approccio rispetto a una eMTB Full Power, ovviamente. Sebbene il motore Bosch SX spinga forte alle alte cadenze di pedalata, arrivando agli stessi 600 W di picco del fratello maggiore CX, la coppia di 55 Nm non è sufficiente per aggredire le salite. Diventa importante scegliere il rapporto corretto pedalando agili e impegnandosi per navigare tra rocce, radici e tornanti impiccati. I biker più smaliziati possono giocare con le opzioni disponibili sull'app Flow di Bosch, aumentando per esempio la reattività del motore, in modo che necessiti di una minore pressione sui pedali per dare il massimo, e togliersi così parecchie soddisfazioni. A patto di essere un ciclista con buona tecnica di guida e allenamento più che discreto.

DISCESA

Nel complesso, la guida è più stabile che giocosa, sebbene il confronto con una Full Power di pari categoria la veda vincere in modo netto per reattività. A spingere la lancetta sul versante stabilità sono il travel posteriore di 165 mm accoppiato a una forcella anteriore da 180 mm, l'angolo sterzo naturalmente aperto e l'ammortizzatore a molla Ohlins.

Questa Dune XR va lanciata nelle sezioni più rotte, che supera in modo impassibile. Chi ama giocare con gli ostacoli del terreno, alzando le ruote da terra, rimarrà leggermente deluso, ma far prendere vita a questa altrimenti impeccabile arma da Enduro è stato più faticoso del previsto.

Ho giocato con il setup dell'ammo, arrivando a una messa a punto abbastanza soddisfacente, ma senza giungere a quella piacevole sensazione di equilibro tra vivacità e stabilità sui sentieri Flow, che invece ho riscontrato in altre eMTB Light di pari categoria.

Per ottenere il massimo, serve lavorare con il setup della forcella, calibrando le pressioni delle due camere d'aria e modificando di conseguenza anche le impostazioni di compressione Low Speed e ritorno. La Ohlins RXF 38, impostata seguendo la tabella Mondraker, appare pigra, in particolare nella prima e cruciale fase dell'escursione.

PER CHI È

Mondraker Dune, nello speciale allestimento XR in prova, è dedicata agli appassionati che amano guidare – e non essere guidati – la propria bici da Enduro, senza rinunciare alla sensibilità e alla stabilità di una mountain bike "acustica", ma che al tempo stesso vuole spremere più giri salita+discesa possibili in una determinata finestra di tempo.
Per ottenere il massimo da modelli come Dune XR è necessario impegnarsi di più, continuando a pedalare però come una mountain bike tradizionale, quindi cercando quella agilità dove il pacchetto Bosch SX rende al meglio.

COSA CI PIACE

- Geometria equilibrata per una Mondraker
- Ottimo bilanciamento tra assistenza del motore e guidabilità da Enduro "acustica"
- Compatibilità con il range extender e la borraccia
- Prestazioni del pacchetto Bosch SX

COSA MIGLIORARE

- Batteria integrata
- Messa a punto delle sospensioni
- Pedivelle troppo lunghe

MONDRAKER Dune XR	
TELAIO	Stealth Air full carbon, 165 mm
AMMORTIZZATORE	Ohlins TTX22 M.2
FORCELLA	Ohlins RXF 38 M.2, 180 mm
TRASMISSIONE	SRAM X0 AXS T-Type, 1x12v
GUARNITURA	E*Thirteen TRS Race Carbon 170 mm, 34d
CASSETTA	SRAM X0 T-Type, 10-52d
FRENI	SRAM Code Ultimate Stealth, 200/200 mm
RUOTE	E*Thirteen Grappler Race Carbon tubeless ready
PNEUMATICI	Maxxis Assegai MaxxGrip Exo+ 29x2,5"/Minion DHR II MaxxTerra DD 27,5x2,4"
COCKPIT	Onoff Krypton FG 30 mm/Krypton Carbon 1.0 800mm
REGGISELLA TELESCOPICO	RockShox Reverb Stealth AXS, 170 mm
SELLA	Fizik Terra Aidon Slim X5
MOTORE	Bosch Performance Line SX, 250 W/55 Nm
BATTERIA	Bosch Compact PowerTube, 400 Wh (range extender 250 Wh)
CONTROLLI/ DISPLAY	Bosch System Controller/Kiox 500
TAGLIE	S, M, L, XL
PESO (RILEVATO)	19,95 kg
PREZZO	11.199 euro
	GEOMETRIA
ANGOLO STERZO	63,7°
ANGOLO SELLA	77,2°
CARRO	445 mm
ALTEZZA MOVIMENTO CENTRALE	353 mm
INTERASSE	1.290 mm
REACH	483 mm
STACK	652 mm

mondraker.com

Binter
Compagnia aerea
delle Isole Canarie
GODITI DUE ISOLE
IN UN SOLO VIAGGIO
DISCOVER
Stopover
1313
STEVENS
Volo diretto da
VENEZIA E FIRENZE
ISOLE CANARIE
SNACK DI CORTESIA
A BORDO
BAGAGLIO DA STIVA E BAGAGLIO
A MANO COMPRESO
PIÙ SPAZIO TRA UN
SEDILE E L'ALTRO
INTRATTENIMIENTO
A BORDO
bintercanarie.it

NORTHWAVE
ROCKIT PLUS GTX

northwave.com

LE SCARPE ROCKIT PLUS GTX DI NORTHWAVE NASCONO PER CHI CERCA LA MASSIMA VERSATILITÀ, INDIPENDENTEMENTE DAL MEZZO UTILIZZATO E DAL TERRENO AFFRONTATO, CON UN DENOMINATORE COMUNE: IL FUORISTRADA

DI CRISTIANO GUARCO

Dai viaggi in stile bikepacking ai sentieri flow, passando per il pendolarismo. Dalla primavera al pieno autunno, per pedalare senza pensieri, anche e soprattutto in condizioni umide e fangose. Questo modello del marchio veneto, leader nel mondo delle scarpe per il ciclismo, strizza l'occhio a chi cerca una calzata comoda e, grazie alla membrana in Gore-Tex, a chi vuole sempre mantenere i piedi asciutti, riparati dal vento e dall'umidità.

COME SONO FATTE

La sigla GTX nel nome identifica questa caratteristica protettiva: la presenza della membrata Gore-Tex Prism 3ly (tre strati), traspirante e al tempo stesso impermeabile. In pratica la sua struttura a pori di dimensioni infinitesimali – oltre un miliardo per centimetro quadrato – consente al vapore acqueo di uscire all'esterno ma al tempo stesso impedisce all'acqua di entrare all'interno. È pure capace di allontanare calore e umidità dai piedi in tutte le direzioni, assicurando la capacità impermeabile nel tempo, aspetto tutt'altro che banale.

Rockit Plus GTX presenta uno dei cavalli di battaglia di casa Northwave, il sistema di chiusura super preciso X-Dial SLW3: è un rotore micrometrico, veloce e pratico. Il meccanismo è compatto, leggero, ma anche facile fa sostituire. L'utilizzo è intuitivo: per un serraggio rapido e accurato è sufficiente ruotarlo in senso orario, con il pulsante laterale che rilascia la chiusura sempre in modo micrometrico, per ottenere una calzata comoda e precisa, anche mentre si pedala. Il terzo tratto caratteristico di queste calzature protettive per l'off-road è la suola Vibram Wolftrax, con battistrada ottimizzato per i pedali a sgancio rapido. Presenta un'area piatta in corrispondenza della piattaforma in cui è inserita la tacchetta, mentre la combinazione tra mescola e tassellatura offre grip e stabilità, sia in pedalata sia nelle fasi camminate. Il design del battistrada è caratterizzato da ampi tasselli e altrettanto ampie zone di scarico, per bilanciare trazione e controllo in ogni condizione, dal secco all'umido e fangoso.

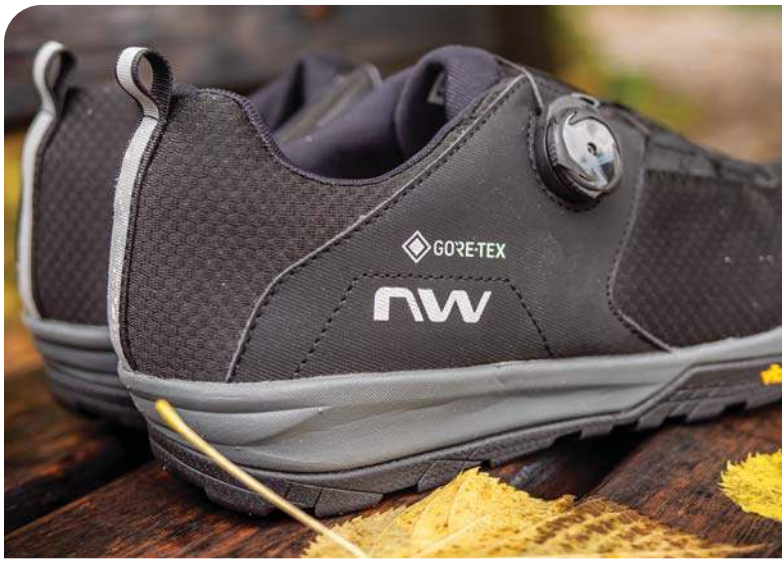
In fatto di stabilità e comfort, entra in gioco l'intersuola in EVA con tallone imbottito, per assorbire urti e vibrazioni. La tomaia è invece in Ripstop e PU, con inserti e puntale in TPU, una combinazione perfetta per prevenire l'usura e offrire la protezione che serve da urti e abrasioni.

Rockit Plus GTX è disponibile online e presso in rivenditori Northwave al prezzo consigliato di 199,99 euro. La colorazione è nera, con misure comprese tra 37 e 48 EU (23,4-30,7 cm).

PRIME IMPRESSIONI

Abbiamo appena ricevuto le scarpe Northwave Rockit Plus GTX, attualmente in fase di test. È ancora presto per dare un giudizio in fatto di comodità e prestazioni, in particolare per la resistenza alle condizioni umide e fangose di questa stagione.

In ogni caso, la calzata è ampia per il numero 43 EU in test (9.5 UK/10.5 US/27,4 cm) rendendo ancora più valido il solito consiglio di provare bene le



scarpe in negozio prima di acquistarle. La regolazione essenziale con singolo rotore X-Dial SLW3, collocato sul collo del piede, offre un buon mix tra stabilità e comodità, fermo restando che avremmo preferito una fascia in velcro addizionale verso la punta per una migliore distribuzione della pressione. Nel complesso la tomaia è morbida e flessibile e, insieme all'intersuola bilanciata tra flessibilità per la camminata e rigidità per la pedalata, fa in modo che queste calzature non affatichino il piede anche durante una lunga giornata passata in mezzo alla natura in sella alla bici da gravel o mountain bike.

La sede per le tacchette non offre un range ampio per il loro collocamento, sebbene lo spazio ricavato intorno sia sufficiente per agevolare le operazioni di aggancio e sgancio. Buono il mix tra grip e capacità di scarico del fango, con ottime sensazioni più in camminata che in pedalata.

La tomaia appare robusta, fermo restando che solo il tempo dirà quanto. Così come dovrà dirci quanto la membrana Gore-Tex è effettivamente capace di tenere i piedi al caldo e all'asciutto in presenza di acqua e fango sui percorsi fuoristrada.

PROVA

SCHWALBE ALBERT PRO
BENVENUTA CARCASSA RADIALE

schwalbe.com

CON L'INTRODUZIONE DI ALBERT PRO, SCHWALBE INAUGURA UN NUOVO CAPITOLO DELLA SUA STORIA. PROGETTATO DA ZERO, SI BASA SU UNA STRUTTURA INNOVATIVA: LA CARCASSA È RADIALE, PROMETTENDO UNA GUIDA PROFONDAMENTE DIVERSA SUI SENTIERI E NATURALMENTE PRESTAZIONI PIÙ ELEVATE

DI CRISTIANO GUARCO

Il nuovo Albert è destinato a colmare il divario tra il classico pneumatico anteriore di Schwalbe, Magic Mary, e il più recente tuttofare Tacky Chan. È progettato per funzionare come gomma a tutto tondo sia all'anteriore sia al posteriore. Per il momento, il nuovo Schwalbe Albert è disponibile solo nella versione Pro da 79,90 euro, ma presto dovrebbe arrivare un modello più economico. Questa mossa segna il primo passo del brand tedesco verso una linea più snella e semplificata. Il peso di 1.350 g (29x2,60" Gravity Ultra Soft, 1.265 g per 27,5x2,60") è assimilabile ai prodotti Schwalbe di pari categoria. L'innovazione più significativa è senza dubbio la nuova carcassa radiale, che mira a raggiungere un equilibrio finora impensabile, fornendo una sensazione di rotolamento morbido con un'ampia superficie di contatto, mantenendo allo stesso tempo un fianco robusto e stabile. La mescola Addix rimane invece invariata, conservando sia i nomi sia la codifica dei colori che la contraddistinguono.

COME È FATTO

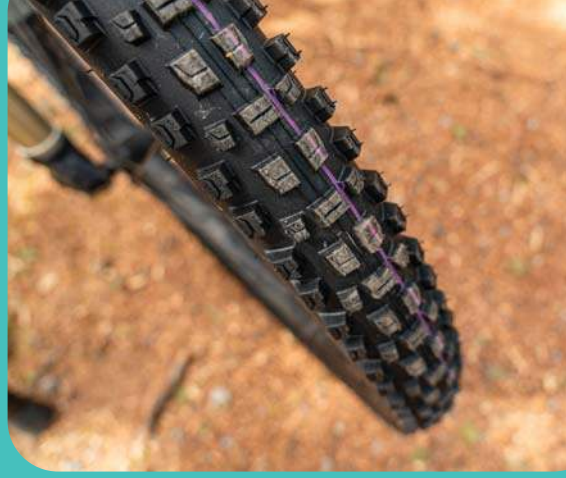
Albert Pro impiega un nuovo disegno del battistrada sviluppato appositamente per la nuova carcassa e la conseguente maggiore deformazione del battistrada stesso. La disposizione dei tasselli ricorda quella di Magic Mary, anche se quelli di Albert sono più vicini tra loro. I laterali sono significativamente più corti, dando allo pneumatico un profilo più compatto e arrotondato. Questo design mira a fornire un'ampia area di contatto, assicurando un'eccellente aderenza in tutte le situazioni, sia all'anteriore sia al posteriore, mentre la minore spaziatura dei tasselli lo rende più adatto alle condizioni di asciutto. Albert Pro è disponibile in due sezioni, 2,5" e 2,6", entrambe nelle mescole di gomma Soft e Ultra Soft, e con una scelta di carcasse Trail o Gravity. Naturalmente è possibile scegliere tra diametro ruota 29er e 27,5".

CARCASSA RADIALE

La nuova carcassa radiale Schwalbe si differenzia in modo significativo da quella classica: al contrario di tutti gli pneumatici del produttore tedesco – e di quelli di altri marchi – la trama non corre con un angolo di 45° da un tallone all'altro, ma a quasi 90°. È da qui che deriva il nome, poiché i fili sono disposti radialmente intorno alla circonferenza dello pneumatico, compiendo il percorso più breve tra i due talloni. La maggior parte di noi ha familiarità con questa struttura grazie alle gomme per auto, dove è diventata standard. Tuttavia, questo design non è ancora stato utilizzato per i modelli da MTB, perché le carcasse radiali pure forniscono la stabilità necessaria solo in combinazione con un tallone rigido. Per questo motivo, Schwalbe ha scelto un angolo leggermente ridotto (quello esatto rimane un segreto). Tuttavia, grazie all'inclinazione, i fili si sovrappongono meno, riducendo l'attrito all'interno dello pneumatico quando si deforma. Questo dovrebbe garantire una migliore ammortizzazione senza compromettere la stabilità del fianco e la protezione dalle forature. In ogni caso, la maggiore deformazione della nuova carcassa dovrebbe comportare una resistenza al rotolamento leggermente superiore. Secondo Schwalbe, l'Albert con carcassa radiale dovrebbe offrire la stessa scorrevolezza di un Magic Mary con la vecchia carcassa, il che è dovuto principalmente al disegno del battistrada.
Per il momento, Schwalbe utilizzerà la nuova carcassa radiale sui suoi due nuovi modelli Albert e Shredda, e sul suo popolare pneumatico anteriore, Magic Mary. Tutti le coperture con carcassa radiale saranno disponibili nelle versioni Trail e Gravity. A parte la nuova carcassa, la costruzione è la stessa delle già note Super Trail e Super Gravity.

ON THE TRAIL

Abbiamo iniziato a provare il nuovo Schwalbe Albert Pro in occasione dell'evento di lancio a Finale Ligure, noto per i suoi sentieri veloci e rocciosi. Dopo innumerevoli sessioni di test su San Pantaleo in discesa e prima parte di Rollup in salita – con rientro sul finale di Rollercoaster – ci siamo spostati sui trail che orbitano intorno alla Base Nato.



Questo ci ha permesso di confrontare il nuovo Albert con il Magic Mary, e la nuova carcassa radiale Gravity con la nota Super Gravity. Dopo queste prove, abbiamo trascorso diversi giorni sui sentieri di casa e in alcuni bike park per individuare le differenze più significative tra la costruzione classica e quella radiale appena introdotta da Schwalbe, usando Albert Pro Gravity con mescola Ultra Soft all'anteriore e Soft al posteriore (configurazione Mullet).

Lo pneumatico risulta sensibilmente più morbido rispetto alla classica costruzione Super Gravity. Questo permette alla gomma di seguire il profilo del sentiero, rendendola più sensibile ai piccoli impatti e smorzando efficacemente le vibrazioni del terreno. Ciò è particolarmente evidente sulla ruota anteriore, riducendo l'affaticamento delle mani. Nei tratti più accidentati, lo pneumatico assorbe meglio gli impatti laterali, facilitando il mantenimento della linea e migliorando notevolmente la stabilità della bicicletta. Inoltre, la gomma è sensibilmente più flessibile quando si atterra sui salti, dando l'impressione di toccare terra su un cuscino. Lo smorzamento è molto progressivo e lo pneumatico mantiene la sua stabilità. La sensazione generale di guida è simile a quella di una copertura con inserto, ma senza il peso aggiuntivo.

Tuttavia, una differenza è che la carcassa radiale non migliora la protezione dalle forature. Utilizzando la stessa pressione della carcassa Super Gravity, la stabilità del fianco e la protezione del cerchio non sono altrettanto buone. Inoltre, lo pneumatico non dà la stessa confidenza sui salti e nelle forti compressioni, poiché tende a flettersi di più all'inizio e presenta un diverso comportamento in estensione. In ogni caso, questo problema può essere facilmente risolto aumentando leggermente la pressione. Dopo aver giocato con diverse soluzioni, abbiamo finito per aumentare di circa 0,2 bar l'anteriore e il posteriore, ottenendo una stabilità simile e godendo comunque di una guida sensibilmente più fluida con tutti i suoi principali vantaggi.

Il disegno del battistrada dell'Albert ha buone qualità a tutto tondo e si è dimostrato valido in diverse condizioni. Rispetto al Magic Mary, offre una guida più rilassata. Ciò significa che, grazie al suo profilo arrotondato, il passaggio dai tasselli centrali a quelle laterali è estremamente fluido, garantendo più confidenza in curva. Inoltre, Albert è più prevedibile in frenata, con un comportamento decisamente meno "On/Off". Albert eccelle in condizioni di asciutto, su sentieri rocciosi e piste di bike park con fondo compatto. Qui fornisce costantemente un buon contatto con il terreno, un efficace controllo in curva e un'eccellente trazione in frenata.

CONCLUSIONI

Schwalbe Albert Pro non solo si presenta con un look completamente inedito, ma anche con caratteristiche di guida radicalmente diverse. La nuova carcassa radiale stabilisce nuovi standard in termini di sensibilità, garantendo una guida più fluida e un minore affaticamento. In termini di stabilità, Albert Pro si dimostra un'ottima copertura a tutto tondo, a patto di accettare una resistenza al rotolamento leggermente superiore. Il disegno del battistrada è adatto alla maggior parte delle condizioni e garantisce una buona trazione e un comportamento prevedibile.

COSA CI PIACE

- Smorzamento delle vibrazioni
- Maggiore sicurezza
- Riduzione della fatica
- Facile da guidare

COSA MIGLIORARE

- La carcassa radiale aumenta la resistenza al rotolamento
- Aderenza limitata su terreni accidentati

PROVA

ALPINA TWIST SIX HR V

OCCHIALI FOTOCROMATICI IN TEST

alpina-sports.com

ABBIAMO PROVATO TWIST SIX HR V DI ALPINA SPORTS, LA SESTA GENERAZIONE DEI VERSATILI OCCHIALI DA CICLISMO DA SEMPRE UN BEST SELLER PER IL MARCHIO TEDESCO

DI CRISTIANO GUARCO

Sin dalla sua introduzione sul mercato, nell'ormai lontano 2005 con il modello originario Twist Zero, questo dispositivo di protezione per gli occhi ha fissato uno standard per comfort, design e prestazioni. Come è facile intuire, questa è la sesta generazione, che prosegue la storia di successo di un occhiale che fa della montatura half-rim e delle lenti fotocromatiche Varioflex i suoi pilastri portanti.

La destinazione d'utilizzo è davvero ampia, dalla strada al Cross Country in MTB passando per il Gravel, promettendo sempre prestazioni di alto livello ma soprattutto costanti in ogni condizione di luminosità e climatica. Il profilo compatto e la leggerezza, insieme ai contenuti tecnologici, rendono Alpina Twist Six HR V adatti anche ad altre attività sportive outdoor, come corsa e trekking.

Per la sesta generazione del proprio best seller, Alpina Sports punta sempre a una vestibilità collaudata e di prima classe. Quello che cambia è il look, ora decisamente più moderno e affilato, trasmettendo una grande sensazione di leggerezza (26 g alla bilancia).

Alpina Twist Six HR V rimane un occhiale versatile e unisex che, oltre all'estetica profondamente rivista, offre contenuti tecnologici di primo piano.

COME SONO FATTI

Partiamo dalle lenti basate sulla rinomata tecnologia fotocromatica Varioflex di Alpina, permettendo di scurirsi e schiarirsi in modo automatico, a seconda delle condizioni di illuminazione. Questo processo si verifica in pochi secondi e il risultato è una lente adatta a qualsiasi condizione di luce. Ma non solo, infatti le lenti bloccano il 100% di radiazione UV-A/B/C, offrendo una efficace protezione degli occhi.

È anche presente la tecnologia Optimized Airflow, con le lenti dalla forma bombata che avvolgono il viso in modo ottimale. Migliorano la

visione e proteggono gli occhi da correnti d'aria e dal freddo, ma al tempo stesso il flusso d'aria viene convogliato indirettamente impedendo il fastidioso appannamento.
Insieme al design più squadrato e affilato, troviamo un accorgimento con importanti ricadute sulla vestibilità: l'inclinazione brevettata per le aste, con due posizioni che consentono di adattarsi a ogni viso. Insieme al nasello regolabile, e al rivestimento in gomma dei terminali delle aste, la stabilità e il comfort sono di alto livello.
Quattro sono le combinazioni cromatiche (Black Matt/Varioflex+ Black, Midnight-Grey Matt/Varioflex+ Black, Smoke Mat in test, Smoke-Grey Matt/Varioflex+ Black), con un prezzo al pubblico di 99,95 euro. Twist Six HR V è disponibile anche nella versione S più stretta e adatta a chi ha un viso piccolo, e in quella Twist Six Q con tecnologia Quattroflex che aumenta il contrasto (prezzo di 149,95 euro).

CONCLUSIONI

Siamo rimasti soddisfatti degli occhiali Twist Six HR V di Alpina Sports, in particolari per utilizzi in cui il connubio tra prestazioni e leggerezza è l'obiettivo primario. La visione è chiara, con una buona velocità di adattamento alle diverse condizioni di illuminazione, dal sottobosco al sole pieno. La vestibilità e la stabilità sono al top, merito anche del nuovo sistema di regolazione dell'inclinazione delle aste. Per finire, il peso è contenuto in 26 g e il rapporto qualità/prezzo è di assoluto rilievo per un prodotto di questa classe.

PROVA

FOX RAMPAGE CAMO & VUE CORE

californiasports.info

IN TEST IL CASCO INTEGRALE RAMPAGE CAMO E LA MASCHERINA VUE CORE DI FOX RACING, UNA COMBO IDEALE PER GLI APPASSIONATI DI GRAVITY CHE CERCANO PRESTAZIONI, SICUREZZA, COMFORT, MA SOPRATTUTTO L'INCONFONDIBILE STILE DEL MARCHIO CALIFORNIANO

DI CRISTIANO GUARCO

Abbiamo avuto la fortuna, come da tradizione consolidata da alcuni anni, di utilizzare e mettere alla prova una serie di accessori Fox Racing. La stagione estiva ha visto protagonisti le scarpe Union Boa Flat, le ginocchiere Launch Pro Knee Guard e il completo d'abbigliamento Defend Taunt, oltre al casco integrale Rampage. Ricevuto in accattivante grafica Camo, quest'ultimo è orientato a un utilizzo DH/Park Riding, ma soddisfa in ogni caso anche per utilizzi eMTB in cui si mettono la sicurezza e la protezione in primissimo piano.

FOX RAMPAGE: COME È FATTO

Il noto modello di casa Fox Racing, il più accessibile nella gamma Gravity, è stato profondamente rivisitato per il 2024. Utilizza ora una leggera calotta in ABS stampata a iniezione – ispirata all'iconico Rampage Pro Carbon – per offrire un casco integrale sicuro e relativamente leggero. La nostra versione Camo è davvero stilosa e si abbina pressoché in modo perfetto a ogni combinazione cromatica per abbigliamento e bici. Rampage è comunque disponibile in un'ampia varietà di grafiche e colori che vanno dal più sobrio al più aggressivo. In fatto di sicurezza, non manca la fodera interna MIPS fissata alla calotta interna in EPS. Al di sopra del sistema di sicurezza supplementare MIPS, contro i danni provocati dagli urti rotazionali, troviamo imbottiture morbide, con trattamento anti odore e anti batterico, oltre a essere rimovibili per essere lavate. Altri dettagli degni di nota sono il cinturino sottogola con tradizionale chiusura a doppio anello, la visiera regolabile che consente di riporre comodamente la mascherina da MTB quando non utilizzata, come la nostra Fox Vue Core.

Quest'ultimo è un aggiornamento particolarmente gradito, poiché le visiere fisse rappresentano un serio limite in fatto di praticità oltre che personalizzazione del campo visivo. Non mancano le griglie di ventilazione stampate a iniezione che forniscono un'eccellente aerazione e circolazione dell'aria, oltre a proteggere da schizzi di fango e detriti.

Abbiamo provato una taglia L (59-60 cm), che si è rivelata perfetta per vestibilità e comfort. Considerato che non è possibile modificare le imbottiture per adattare il fit, è ancora più importate scegliere la giusta taglia – disponibili da XS a XXL – prima di acquistarlo. Il prezzo consigliato al pubblico è di 229,99 euro.

ON THE TRAIL

Come anticipato, vestibilità, comodità e stabilità sono di livello assoluto. Le imbottiture interne sono morbide, con una sensazione di comfort che si mantiene per un'intera giornata di riding, oltre ad avere il giusto spessore per evitare qualsiasi movimento indesiderato anche sui sentieri più sconnessi percorsi a ritmo elevato.

Il sistema di chiusura sottogola con doppio anello a D non sarà comodo e immediato come quello magnetico FidLock utilizzato sui caschi Fox di alta gamma, ma garantisce un fissaggio super sicuro essendo una tecnologia ormai consolidata negli anni.

Abbiamo apprezzato inoltre l'ampia apertura frontale, compatibile con le mascherine da MTB dalle dimensioni più generose, oltre a formare un combo perfetto con il modello Vue Core che abbiamo provato insieme al casco Rampage Camo.

Le condizioni d'utilizzo hanno spaziato dalle giornate più calde a quelle più fresche e umide. Non solo per sessioni in bike park lottando contro la gravità, ma anche per relativamente brevi anelli pedalati con eMTB. Ovviamente la struttura full face, sebbene ben ventilata, non è l'ideale in salita, soprattutto per quelle lunghe in climi caldi.

Ma per un giro autunnale, quando le temperature diventano più miti, in sella a una e-bike, che richiede un impegno inferiore, l'integrale Fox Rampage Camo può diventare un ottimo compagno d'avventura a 360° per gli e-biker che cercano la massima protezione, sempre.

Sempre e comunque, si nota l'ottimo lavoro svolto dal sistema di ventilazione, con ampie prese frontali e un sistema di canalizzazione interno che scarica l'aria sulle aperture superiori e posteriori. Nelle giornate a pura vocazione Gravity/DH, quelle per cui è nato questo modello, la testa non si è mai surriscaldata, con la sensazione di essere costantemente alla giusta temperatura, e le imbottiture inoltre assorbono il sudore il modo efficace.

Non possiamo esprimerci sulla reale capacità di protezione e assorbimento di urti di vario tipo ed entità... per fortuna! In ogni caso non c'è da preoccuparsi, il design è giustamente coprente, la solida costruzione con guscio esterno in ABS e calotta interna in EPS è una garanzia, mentre il sistema MIPS è la ciliegina sulla torta, ormai immancabile su un prodotto di questa classe. Inoltre il valore alla bilancia che sfiora i 1.100 g in misura L (1.095 g per la precisione) lo rende abbastanza leggero, con un'uniforme distribuzione del peso che contribuisce al comfort generale.

CONCLUSIONI

Fox ha fatto centro con il lancio del nuovo casco Rampage, un esempio lampante del fatto che non è necessario spendere un sacco di soldi per avere un prodotto davvero di alto livello. Ha tutto ciò di cui si ha bisogno, né più né meno, con un prezzo che può sembrare elevato ma assolutamente correlato alla qualità e alla funzionalità di questo modello integrale per DH/Gravity. Soddisfa le principali certificazioni, compresa quella ASTM per Downhill ma anche quella per e-bike, oltre a offrire un'ottima ventilazione, la protezione dagli urti rotazioni MIPS, una visiera regolabile, e una grafica Camo stilosissima.

Se siete alla ricerca di un casco integrale da discesa e non avete bisogno di un'appariscente ma anche costosa calotta in carbonio, questa versione del Rampage fa realmente al caso vostro. Oltre a rendere felici gli e-biker che vogliono un dispositivo di protezione non eccessivamente pesante, capace di mantenervi freschi nelle risalite, e con l'immancabile plus della massima protezione sui sentieri.

VUE CORE GOGGLE: COME È FATTA E COME VA

Perfetto complemento del casco Rampage Camo è la mascherina Vue Core. Nasce per assicurare un campo visivo più ampio oltre a ridurre le possibili distrazioni nella guida, concentrandosi sul sentiero di fronte a sé. Il modello Vue Core si basa su una lente in policarbonato precurvato e stampato a iniezione. Questa porta a una visione precisa e nitida, senza distorsioni, oltre a una superiore resistenza agli urti.

Fox implementa il sistema proprietario TruLock per rimuovere e cambiare la lente in modo facile e rapido. Così si può passare da quella trasparente per giornate con scarsa luminosità e/o con frequenti passaggi nei boschi, a una lente invece studiata per il pieno sole, offrendo ulteriore protezione alla vista. La lente trasparente in dotazione prevede comunque la schermatura totale dai raggi UV-A/B. La maschera di alta gamma Vue Core di Fox ha un frame in morbido TPU che si adatta al viso migliorando sia stabilità sia comodità, con profilo esterno in ABS/nylon che contribuisce a proteggere da fango e detriti, offrendo inoltre una robustezza e quindi una durata superiore. È completata da una fascia elasticizzata, alta 45 mm, con bande di silicone interne per un fissaggio sicuro sul casco, da un efficiente sistema di ventilazione a 360 gradi per garantire freschezza ma pure ridurre la possibile formazione di condensa all'interno, e per finire da una schiuma a tre strati che protegge gli occhi dal sudore.

Per concludere con i dettagli degni di nota, in particolare per utilizzi Gravity/DH, la mascherina Vue Core da mountain bike è conforme alle norme ANSI Z87.1-2010 e EN1938 per la resistenza agli impatti.

È disponibile in cinque colorazioni: nero (in test), rosso fluorescente, giallo fluorescente, grigio acciaio, e arancione fluorescente. La taglia è unica, con un prezzo consigliato al pubblico di 119,99 euro.

PROVA

ROCKRIDER FEEL D_STRONG D3O

CON LA STESSA FILOSOFIA CHE GUIDA LO SVILUPPO DELLE SUE BICICLETTE, ROCKRIDER AFFRONTA IL SEGMENTO DELLE PROTEZIONI CON L'OBIETTIVO DI OFFRIRE UN PRODOTTO PRATICO E CONFORTEVOLE A UN PREZZO CONTENUTO. DENOMINATA FEEL, LA GAMMA È PIUTTOSTO COMPLETA: CASCO, PARASCHIENA, GUANTI, PANTALONCINI CON FONDELLO, GOMITIERE E GINOCCHIERE. ABBIAMO AVUTO L'OPPORTUNITÀ DI PROVARE IN ANTEPRIMA LA COMBINAZIONE GOMITIERA/GINOCCHIERA FEEL D_STRONG D3O

decathlon.it

DI CRISTIANO GUARCO

COME SONO FATTE

Per il 2023, Rockrider aggiunge alla famiglia Feel una gamma completa di protezioni. Dai caschi ai sottopantaloncini, dai guanti alle protezioni per gomiti e ginocchia, c'è tutto per proteggervi! Per questa prima incursione nei nuovi prodotti del marchio francese, ci concentriamo principalmente sulle ginocchiere.

Il cuore delle ginocchiere Feel D_Strong D3O è, come lascia intuire il nome, un "guscio" in D3O LP1 L1 (certificazione di Livello 1) che salvaguarda il ginocchio in caso di caduta. Relativamente morbido a riposo, questo materiale si indurisce istantaneamente nell'evenienza di un impatto per svolgere il suo ruolo protettivo. La zona D3O delle ginocchiere Rockrider Feel è piuttosto estesa e interessa l'intero ginocchio oltre alla parte superiore della tibia. C'è anche un piccolo rinforzo in D3O XTi nella sezione interna della gamba per prevenire gli impatti contro il telaio o il cockpit.

Questi "gusci" sono rimovibili, in modo che le protezioni possano essere lavate in lavatrice a 30°C al massimo (idealmente senza gli inserti protettivi).

Per quanto riguarda il tessuto, l'area D3O è rivestita di un materiale resistente all'abrasione, che sembra ben fatto ed esente dai tagli. Sui lati e sul retro, la ginocchiera è realizzata in un tessuto più traspirante e flessibile, per favorire i movimenti e assicurare la giusta termoregolazione.

Sono presenti due fasce in silicone per tenerle in posizione; quella superiore, alta 55 mm, è aiutata da uno strap elasticizzato in velcro. Le ginocchiere Rockrider Feel D_Strong D3O sono disponibili in quattro taglie – da S a XL – nei negozi Decathlon e sul sito web, al prezzo di 65 euro. Il pacchetto completo – protezioni per ginocchia e gomiti – costa 120 € (55 € per le gomitiere).

ON THE TRAIL

Questa nuova linea di protezioni Rockrider ci ha stupito positivamente, senza usare troppi giri di parole.

Le ginocchiere a prima vista sembrano imponenti ma, una volta indossate, si dimenticano rapidamente, al punto che alla guida della mountain bike si ha l'impressione di indossare un modello super leggero. Nel caso di Feel D_Strong D3O invece siamo in presenza di una protezione dall'ampia copertura.

Si vede che Rockrider ha lavorato molto sulle forme e sui materiali per integrare al meglio i gusci in D3O, tanto da farle sentire come una seconda pelle, anche se non sono le più sottili e flessibili del mercato. In termini di utilizzo, l'alto livello di copertura, unito a un elevato comfort che le fa dimenticare una

volta che si sono scaldate e adattate al corpo, ci permette di consigliarle sia per un uso escursionistico/ricreativo da parte di biker occasionali che vogliono essere protetti in ogni circostanza, sia per una guida più impegnata, fino alle gare di Enduro. Le abbiamo utilizzate durante l'ultima estate, anche in giornate particolarmente calde, senza grossi patimenti per la termoregolazione, considerata la categoria d'appartenenza.
La calzata è molto buona e abbiamo dovuto riposizionarle davvero di rado durante i nostri giri di prova. La fascia elasticizzata in velcro sulla parte superiore è indubbiamente una parte del motivo, poiché consente di indossare le protezioni in modo sicuro senza doverle stringere troppo. L'unico inconveniente è che le piccole linee di silicone, che migliorano la vestibilità della parte superiore della ginocchiera, ci hanno causato qualche irritazione durante le lunghe uscite. A parte questo, non c'è nulla da segnalare in termini negativi: si possono utilizzare per giorni interi senza preoccuparsi, anche se ci sono lunghi tratti di pedalata o addirittura di camminata/trasporto, grazie al buon mix di flessibilità e traspirabilità.
La stabilità è elevata, giocando un ruolo importante pure in caso di caduta. Durante il nostro test non abbiamo assaggiato il terreno, per fortuna, con qualche occasionale urto sul telaio, in pedalata e nelle discese più scivolose e/o sconnesse. Sono sempre rimaste al loro posto, svolgendo perfettamente il loro ruolo. D'altra parte, abbiamo avuto qualche incontro ravvicinato con rami e rovi, che ci ha permesso di testare realmente la qualità dei diversi tessuti che compongono le ginocchiere Feel D_Strong D3O, e i risultati eccellenti. Tutto sembra indicare che la durabilità sarà elevata e che se ne potrà godere a lungo.

CONCLUSIONI

Il lavoro svolto da Rockrider con la linea di protezioni Feel appare impeccabile. Il comfort è ai massimi livelli, la vestibilità è ottima, e il rapporto qualità/prezzo è davvero sorprendente, per un prodotto che ha tutte le carte in regola per soddisfare le esigenze di chi cerca sicurezza e comfort sui sentieri.
Se si guarda il prezzo, anche e soprattutto del combo ginocchiere e gomitiere – 120 € in totale – il pensiero è che Rockrider abbia fatto ancora una volta centro, alzando e non poco il livello della propria offerta per chi vuole divertirsi investendo il giusto.

COSA CI PIACE

- Materiali di qualità
- Comfort e stabilità elevate
- La protezione offerta dai gusci D3O
- Rapporto qualità/prezzo imbattibile

COSA MIGLIORARE

- Le fasce in silicone provocano leggera irritazione alla pelle

PROVA

TOPEAK
TORQ ROCKET MINI DX

ciclopromo.com

CON TORQ ROCKET MINI DX, TOPEAK HA REALIZZATO UN ALTRO OTTIMO MULTI UTENSILE CHE CI È PIACIUTO MOLTO PER LA SUA CAPACITÀ DI OFFRIRE IL MEGLIO DI DUE MONDI: CHIAVE A CRICCHETTO E DINAMOMETRICA D'EMERGENZA

DI CRISTIANO GUARCO

Non capita spesso di vedere qualcuno che tira fuori un set di chiavi a cricchetto, o addirittura una chiave dinamometrica, per rimediare a un guasto meccanico a metà pedalata. In effetti, siamo abbastanza sicuri che, prima di mettere le mani sul Torq Rocket mini DX, non l'avevamo mai visto prima, quindi eravamo piuttosto entusiasti di provare questo multi attrezzo unico nel suo genere.
Sul mercato esistono alcuni altri kit di mini utensili a cricchetto specifici per il ciclismo, ma sono molto meno comuni rispetto allo stile standard di multi tool, ancora meno le chiavi a brugola. Soprattutto quest'ultimo è un sistema che offre sia vantaggi sia compromessi rispetto ai multi utensili tradizionali, ma abbiamo dovuto provarlo per esserne certi.

COME È FATTA

Con un totale di 15 funzioni, Torq Rocket mini DX rinuncia ad alcune delle caratteristiche più superflue che si trovano in giro e si limita all'essenziale. Il kit di utensili contiene undici punte separate che includono chiavi esagonali da 2, 2,5, 3, 4, 5, 6 mm, Torx T10, T15, T20 e T25, e un cacciavite a croce phillips #2. Queste punte coprono quasi l'intera gamma di configurazioni che si possono incontrare su una bici moderna. Manca la chiave esagonale da 8 mm, ma le applicazioni in questa misura sono in genere troppo impegnative per un piccolo multi utensile come questo. Il kit comprende anche un'impugnatura con cricchetto, una prolunga per la chiave dinamometrica, e una comoda busta per il trasporto, con chiusura magnetica.

ERGONOMIA

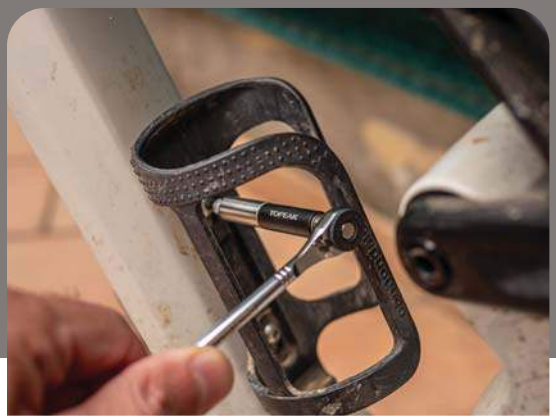
Dal punto di vista dell'ergonomia, siamo a ottimi livelli. Il cricchetto ha la giusta lunghezza e fornisce una buona leva per un attrezzo così compatto e leggero. È possibile esercitare tutta la forza desiderata sull'impugnatura della chiave, senza che vi siano punti di pressione o dolore sul palmo della mano. La rotella sul retro del cricchetto consente di infilare o sfilare rapidamente una testa e il meccanismo permette di trovare l'angolo giusto per serrare i bulloni in punti difficili da raggiungere. Se non riuscite ad accedere a un bullone con la chiave standard, Topeak include anche una prolunga magnetica, che abbiamo trovato particolarmente utile per installare e rimuovere i portaborracce. La prolunga può essere fissata sul retro dell'attrezzo a cricchetto, per renderlo più lungo e fornire una leva maggiore. L'ergonomia così raggiunge livelli eccellenti, diventando una valida opzione per alcuni utilizzi nell'officina domestica, quando serve una coppia di serraggio elevata. Stesso discorso per l'impugnatura della chiave dinamometrica, davvero salda e comoda. Unico difetto? La forza limitata, che parte da 1 Nm ma si ferma presto a 6 Nm, sebbene vanti un meccanismo di regolazione sicuro e preciso, con step di 0,5 Nm.

PORTABILITÀ

Torq Rocket mini DX è super ergonomico e altrettanto trasportabile. Una volta chiusa, la custodia in robusto nylon ha dimensioni abbastanza compatte, 13,5 x 7 x 2,5 cm, e l'intero pacchetto pesa 269 grammi. Non è assolutamente enorme o eccessivamente pesante, entrando comodamente in qualsiasi marsupio o zaino senza occupare troppo spazio.

FACILITÀ D'USO

Una volta trovata la testa e inserita nella chiave, e poi scelta la coppia di serraggio desiderata, Torq Rocket mini DX è incredibilmente facile da usare. Il design di Topeak è intuitivo e massimizza l'efficienza di questa versatile chiave dinamometrica portatile, con teste che scattano saldamente in posizione, una



piccola leva che controlla la direzione del cricchetto, e un'etichetta stampata per identificare velocemente ogni testa nella custodia in nylon. Quando si avvita o si svita un bullone, basta un rapido giro della levetta per accelerare il lavoro, sia per la chiave dinamometrica sia per l'impugnatura a cricchetto. Se il bullone su cui si vuole lavorare si trova in un punto difficile da raggiungere, è necessario installare la prolunga magnetica. Questa operazione richiede solo pochi secondi, ma fanno la differenza quando è necessario effettuare una riparazione rapida a metà gita o quando i compagni di pedalata vi stanno aspettando.

DURABILITÀ

Abbiamo fatto del nostro meglio per trovare eventuali difetti o problemi di durata di questo strumento durante i test, ma siamo rimasti a mani vuote. Pensiamo che questa mini chiave dinamometrica possa durare davvero a lungo. Le teste in acciaio temprato hanno superato i nostri test e non hanno mostrato segni di usura, mentre la custodia in nylon e il velcro hanno resistito bene nonostante siano stati appoggiati sul terreno – dal polveroso all'umido – più di una volta.
Quando abbiamo messo le mani su questo kit, la nostra preoccupazione principale era la resistenza del piccolo sistema a cricchetto, sia per la chiave dedicata sia per quella dinamometrica. Abbiamo messo alla prova il primo con una serie di operazioni a coppia elevata e, nonostante il nostro timore di un'esplosione, ha retto alla pressione. Non possiamo affermare che il cricchetto resisterà per sempre, ma sicuramente ci proverà. Stessa soddisfazione, ai massimi livelli, per il meccanismo della chiave dinamometrica, sempre costante e preciso, sia nell'impostazione della coppia di serraggio sia nell'azione.

CONCLUSIONI

Riteniamo che questo kit di attrezzi rappresenti una valida alternativa al tradizionale design dei multi tool, con alcuni chiari vantaggi. I ciclisti che cercano un attrezzo ergonomico in grado di accedere a tutti gli angoli e le fessure della bicicletta apprezzeranno questo modello, anche e soprattutto per la precisione nell'azione. Peccato solo che il controllo della forza applicata si limiti a 6 Nm, e non sia presente la testa da 8 mm, questa più utile per la chiave a cricchetto vista la coppia limitata di quella dinamometrica.

COSA CI PIACE

- Accoppiata tra chiave dinamometrica e con cricchetto
- Ergonomia elevata
- Ottima precisione
- Facilmente trasportabile

COSA MIGLIORARE

- Coppia limitata a 6 Nm
- Manca la testa esagonale da 8 mm

PROVA

SHOKZ
OPENRUN PRO 2

shokz.com

athena.eu

LE CUFFIE SHOKZ OPENRUN PRO 2 OFFRONO UNA QUALITÀ DEL SUONO IMPRESSIONANTE PER UN SISTEMA A CONDUZIONE OSSEA, MENTRE IL DESIGN APERTO CONSENTE DI SENTIRE L'AMBIENTE CIRCOSTANTE

DI CRISTIANO GUARCO

Il modello Shokz OpenRun Pro 2 rappresenta un notevole miglioramento rispetto al precedente OpenRun Pro grazie alla qualità audio migliorata, ed è tra le migliori cuffie da running/ciclismo disponibili. Offrono bassi migliori rispetto ad altre della stessa categoria, con il plus di una vestibilità affidabile per lo sport e una lunga durata della batteria.

Le ritengo le migliori cuffie a conduzione ossea che abbia mai testato, ma rimangono alcuni problemi noti: il suono può essere "oscurato" nelle aree rumorose a causa del design aperto e la qualità non è ancora all'altezza delle migliori in-ear.

Per la corsa e altri sport sono eccellenti, ma ci sono alternative che potrebbero offrire un valore migliore. Le OpenSwim Pro hanno lo stesso prezzo e sono dotate di memoria MP3 e riproduzione Bluetooth, mentre le OpenRun hanno un prezzo più accessibile e, pur non avendo la stessa qualità sonora delle OpenRun Pro 2, sono comunque un'ottima opzione per lo sport. Lanciate a inizio autunno, costano 199 €, allineandosi con il modello OpenSwim Pro. Sono disponibili in due colori – nero e arancione – e in due misure, offrendo la stessa durata della batteria e altre caratteristiche in un design più leggero e con un archetto rivisto rispetto alla precedente generazione, adattandosi così meglio alla nuca.

COME SONO FATTE

Le OpenRun Pro 2 hanno lo stesso design delle altre cuffie a conduzione ossea di Shokz, con ganci over-ear collegati da un archetto in lega di nichel-titanio flessibile ma resistente. Le ho indossate tutti i giorni nel breve periodo di prova – seguirà un test a lungo termine sul nostro sito, state sintonizzati! – in cui le ho usate, anche per allenamenti indoor, oltre a quelli di corsa e in bicicletta.

Rimangono saldamente e comodamente in posizione, indossandole senza problemi con occhiali e casco aperto da mountain bike. I pad a conduzione ossea sui ganci auricolari si appoggiano agli zigomi per riprodurre l'audio attraverso le vibrazioni, mentre un driver a conduzione d'aria riproduce l'audio nell'orecchio. Questo design DualPitch è l'aggiornamento chiave delle OpenRun Pro 2, con il driver a conduzione d'aria utilizzato per fornire bassi più potenti rispetto alle altre cuffie Shokz. Un altro cambiamento rispetto ai modelli precedenti è che le OpenRun Pro 2 sono dotate di una porta di ricarica USB-C (con cover protettiva in gomma), invece di utilizzare un cavo proprietario con aggancio magnetico, il che è più comodo. Hanno ancora un elevato grado di resistenza all'acqua (IP55), ma non sono impermeabili o adatte al nuoto poiché non sono dotate di memoria per MP3. Shokz OpenRun Pro 2 offrono l'accoppiamento multipoint per due dispositivi e sono passate senza problemi tra il mio computer portatile e il telefono una volta impostate nell'app dedicata (per iOS e Android). Sono dotate di doppio microfono (antivento e antirumore) per le chiamate e sono posizionate in modo da evitare di captare troppo vento se si sta telefonando mentre si corre o si pedala.

Dispongono di un pulsante multifunzione sul gancio auricolare sinistro e due pulsanti a destra, che controllano il volume, l'accensione e lo spegnimento. È possibile utilizzare il pulsante multifunzione per controllare la riproduzione e saltare i brani, nonché per attivare l'assistente vocale del telefono tenendolo premuto. I pulsanti sono ben posizionati e facili da usare durante le uscite di corsa e in bici; inoltre, quando si preme il bottone multifunzione viene emesso un suono che consente di sapere quante volte lo si è premuto. C'è anche un segnale acustico quando si raggiunge il volume massimo, per evitare di cercare inutilmente di aumentarlo.

QUALITÀ DEL SUONO

Il principale svantaggio delle cuffie a conduzione ossea e di altre con design aperto è che non offrono una qualità del suono pari a quella dei modelli intrauricolari (ear-in), perché non si inseriscono nel canale uditivo. Con le Shokz OpenRun Pro 2 la situazione rimane invariata, ma la qualità del suono è stata migliorata grazie al design DualPitch, con

bassi molto più potenti, in particolare.
Ho apprezzato il loro uso durante e al di fuori degli allenamenti, e non disperdono troppo suono quando le si utilizza anche a volume massimo. È possibile regolare l'equalizzazione pure nell'app Shokz, utilizzando preimpostazioni come l'aumento dei bassi o impostando le proprie preferenze (4 EQ preimpostati, più due personalizzabili).
Nonostante il volume più alto rispetto ai modelli OpenRun precedenti, ho riscontrato che le OpenRun Pro 2 possono essere ancora difficili da sentire quando si pedala o si corre su strade trafficate, o si è al telefono su un mezzo pubblico per esempio; inoltre, quando si sta per terminare una corsa intensa e si mette su la musica più motivante per tornare a casa, il volume più basso rispetto agli auricolari in-ear riduce un po' l'effetto.
Tuttavia, il grande vantaggio del design aperto è la maggiore consapevolezza dell'ambiente circostante, che rende più sicuro correre e andare in bicicletta all'aperto. Per questo motivo preferisco utilizzarle per i miei allenamenti.

AUTONOMIA

La durata di una carica completa è intorno alle 10 ore, con l'autonomia reale che dipende molto dal volume utilizzato (più è alto, più si riduce).
Si tratta comunque di una durata della batteria molto buona per delle cuffie a conduzione ossea e superiore a quella della precedente generazione OpenRun Pro. Molto utile la funzione di ricarica rapida, che consente di ottenere 2,5 ore di riproduzione con soli cinque minuti di ricarica tramite il cavo USB collegato al computer.

CONCLUSIONI

Shokz OpenRun Pro sono le migliori cuffie a conduzione ossea per gli allenamenti outdoor che abbia mai testato e, a meno che non vi serva un set per il nuoto, il miglioramento della qualità del suono le rende preferibili anche per l'uso generale rispetto ai modelli precedenti.
Al momento sono le mie preferite per bici/running grazie all'ottima vestibilità, al design aperto e alla buona qualità del suono. Se invece desiderate una combinazione di connettività Bluetooth e riproduzione MP3 allo stesso prezzo, potete valutare le OpenSwim Pro. Soprattutto la modalità MP3 è utile per le sessioni di allenamento all'aria aperta in cui non si vuole portare con sé il telefono, fermo restando che OpenRun Pro 2 hanno un suono migliore e una superiore durata della batteria.

COSA CI PIACE

- Qualità del suono migliorata
- Consapevolezza dell'ambiente circostante
- Vestibilità comoda e sicura

COSA MIGLIORARE

- Suono "sovrastato" dai forti rumori ambientali
- Assenza di memoria integrata per gli MP3

ALTE PRESTAZIONI PER PERFORMANCE PIÙ SOSTENIBILI

Studiato per spingersi oltre e per arricchire le vite di chi lo indossa, Polartec® Power Shield™ RPM rappresenta una nuova pietra miliare nel processo di riduzione dell'impatto sul nostro Pianeta e nella realizzazione di processi circolari

A CURA DELLA REDAZIONE

IL FUTURO INIZIA OGGI

Polartec, marchio di Milliken & Company e creatore di soluzioni tessili innovative e sempre più sostenibili, presenta Polartec® Power Shield™ RPM, membrana realizzata con materiali in poliestere 100% riciclato, riducendo sia l'impronta di carbonio del prodotto finale sia la dipendenza dai combustibili fossili e favorendo quindi i processi di circolarità.

Ramesh Kesh, Senior Vice President di Milliken & Company e Business Manager di Polartec, ha dichiarato: *"Polartec vanta una tradizione trentennale di innovazione tessile volta a ridurre l'impronta ambientale dei nostri prodotti. Grazie alle nostre ultime iniziative, stiamo intensificando il nostro impegno per dare priorità al Pianeta. Che si tratti di ridurre al minimo il nostro impatto, di creare prodotti studiati per durare nel tempo o di promuovere la circolarità, Polartec® si impegna a fare la differenza oggi, domani e in futuro".*

MIGLIORI PRESTAZIONI

Polartec® Power Shield™ RPM è un tessuto rivoluzionario che offre un'eccellente elasticità e capacità di recupero, è dotato di un rivestimento non-PFAS altamente resistente alle condizioni atmosferiche avverse, un livello di impermeabilità pari a 10.000 mm di colonna d'acqua. Polartec® Power Shield™ RPM è una membrana rivoluzionaria a due strati che offre un'eccellente elasticità e capacità di recupero, è dotata di un rivestimento non-PFAS altamente resistente alle condizioni atmosferiche avverse, un livello di impermeabilità pari a 10.000 mm di colonna d'acqua. Se combinato con il dato di traspirabilità di avanguardia nel settore pari a 30.000g/m^2/24 ore, Power Shield™ RPM ridefinisce l'idea di comfort inarrestabile per gli utenti più attivi.

MASSIMA PROTEZIONE NEL SEGNO DELLA CIRCOLARITÀ

Creato per favorire la circolarità, Polartec® Power Shield™ RPM è una membrana in poliestere 100% riciclato che rivoluziona la categoria di tessuti dedicati alla protezione dagli agenti atmosferici, offrendo impermeabilità, proprietà antivento e traspirabilità superiore.

SANTINI MAGIC

Polartec® Power Shield RPM è stata la scelta di Santini per la sua giacca waterproof Magic, uno shell a due strati realizzato totalmente in poliestere 100% riciclato (PCR) e con membrana e trattamento DWR non-PFAS. Leggerissima (155 g in taglia M), impermeabile e traspirante, Magic è completamente termosaldata e presenta il retro allungato, mantenendo così il corpo asciutto in caso di pioggia, oltre a essere resistente all'usura. È inoltre ripiegabile, in modo da poter essere facilmente riposta nella tasca con zip laterale presente sul retro della maglia stessa. Zip frontale doppia, che si apre sia dal basso che dall'alto, colletto alto per la massima protezione da pioggia e vento, e il logo Santini riflettente sulla schiena completano il capo. La giacca Magic sarà disponibile da fine ottobre nei negozi Santini e online sul sito santinicycling.com solo nella variante colore nero, e sarà poi in collezione, in più colorazioni, dalla primavera/estate 2025.

polartec.com

NATO PER LE GARE

Rispecchiare lo spirito audace dei ciclisti del TUDOR Pro Cycling Team. Questo l'obiettivo con cui è stato realizzato TUDOR Pelagos FXD, cronografo dedicato al ciclismo, progettato per offrire leggerezza e funzionalità

A CURA DELLA REDAZIONE

CYCLING EDITION

Un orologio espressamente pensato per il ciclismo professionistico presuppone qualità esclusive, in primis la capacità di resistere alle esigenze dettate dalle condizioni estreme di uno sport in cui i corpi e le menti degli atleti sono spinti al limite assoluto. Deve però essere anche facile da utilizzare.

Ispirandosi proprio al mondo delle due ruote, TUDOR, marchio pluripremiato di orologeria svizzera, ha perciò optato, per la cassa del nuovo Pelagos FXD, per un composito di carbonio, lo stesso materiale con cui sono realizzate le biciclette, e a elementi in titanio per conferire all'orologio robustezza.

La sfida progettuale era però anche fare in modo che il ciclista, in sella alla propria bici, potesse contare su uno strumento davvero utile. La scala tachimetrica di un cronografo è generalmente calibrata sulle velocità raggiunte da un'automobile, il modello "Cycling Edition" presenta invece una scala tachimetrica ricalibrata per adattarsi alle velocità sostenute dai ciclisti. Tale scala è "avvolta" in una spirale attorno al quadrante, per far sì che le velocità medie a cui abitualmente pedalano gli atleti siano leggibili con un'occhiata.

GRANDE LEGGIBILITÀ

Il quadrante nero opaco con dettagli rossi richiama i colori del TUDOR Pro Cycling Team. Le lancette "Snowflake" e gli indici delle ore quadrati, elementi emblematici di TUDOR fin dagli anni '60, progettati per offrire una superficie luminosa più ampia, sono realizzati in composito di ceramica luminescente per garantire una leggibilità ottimale anche nelle circostanze più difficili. Attorno al quadrante, stampata sul réhaut a 45°, la scala tachimetrica ricalibrata presenta un anello interno adattato alle velocità di corsa dei ciclisti.

CINTURINO IN TESSUTO

TUDOR è stato uno dei primi marchi di orologi a offrire nel 2010 il cinturino ad anello in tessuto. Realizzato sugli ottocenteschi telai jacquard dell'azienda Julien Faure della regione francese di StEtienne, è unico per qualità della fattura, robustezza e vestibilità. Per i modelli Pelagos FXD, TUDOR e Julien Faure hanno sviluppato un cinturino altamente tecnico, costituito da una fascia di 22 mm di larghezza in tessuto tecnico jacquard di colore nero e da una tradizionale fibbia ad ardiglione, perfetto per gli sportivi sempre in sella alla propria bicicletta.

MOVIMENTO AD ALTE PRESTAZIONI

Il movimento di Manifattura MT5813 che anima il modello Pelagos FXD Chrono "Cycling Edition" offre l'indicazione dell'ora, dei minuti e dei secondi, funzioni cronografiche e datario. Presenta inoltre la finitura opaca caratteristica di tutti i Calibri di Manifattura TUDOR e l'emblematico rotore in tungsteno monoblocco.

Con un'autonomia di 70 ore "a prova di weekend" e spirale del bilanciere in silicio, il movimento cronografo di Manifattura MT5813 è certificato "Cronometro" dal Controllo Ufficiale Svizzero dei Cronometri (COSC) con una precisione di −2 +4 secondi al giorno. Garantisce alte prestazioni in fatto di solidità e affidabilità: con ruota a colonne e frizione verticale, è il risultato della più sofisticata tradizione orologiera.

GARANTITO DA TUDOR

TUDOR produce da sempre orologi il più possibile robusti, duraturi, affidabili e precisi. A motivo di ciò offre una garanzia di cinque anni per tutti i suoi prodotti, senza bisogno di registrare l'orologio né di sottoporlo a revisioni periodiche, garanzia che è anche trasferibile. TUDOR raccomanda di sottoporre i suoi orologi a una revisione completa ogni dieci anni circa, a seconda del modello e di quanto venga utilizzato nel quotidiano.

tudorwatch.com

IL BIKE FITTING DI SPORTLER

Se ami il ciclismo, sai quanto sia importante sentirsi a proprio agio sulla bici. Un assetto corretto è essenziale per evitare disagi, incrementare l'efficienza della pedalata e prevenire infortuni. Scopri come un Bike Fitting su misura può migliorare la tua esperienza ciclistica in fatto di comfort e prestazioni

A CURA DELLA REDAZIONE

SPORTLER offre un servizio di Bike Fitting personalizzato che ottimizza il comfort e le prestazioni. Grazie a tecnologie avanzate e all'esperienza dei suoi tecnici, potrai trovare la posizione ideale in sella, trasformando ogni pedalata in un vero piacere. Abbiamo fatto quattro chiacchiere con i responsabili SPORTLER per capire meglio in cosa consiste la loro proposta "su misura" per i ciclisti.

Perché fare il Bike Fitting di SPORTLER?

Il Bike Fitting di SPORTLER è la chiave per trasformare ogni uscita in bicicletta in un'esperienza straordinaria, sia per chi è alle prime armi sia per i ciclisti esperti. Pedalare, infatti, non è un movimento naturale per il corpo umano, che deve adattarsi a tre punti fissi: manubrio, sella e pedali. Senza una corretta regolazione, si rischia di compromettere non solo il comfort, ma anche la salute, esponendosi a dolori e infiammazioni che possono limitare la performance e il piacere di pedalare. Grazie ai recenti sviluppi nell'ergonomia della pedalata, il Bike Fitting permette di individuare la posizione ideale su questi tre punti, ottimizzando il rendimento e prevenendo infortuni. Con il supporto dei professionisti di SPORTLER, è possibile migliorare significativamente l'efficienza della pedalata, godendo appieno di ogni momento in sella.

Quali tecnologie e strumenti vengono utilizzati da SPORTLER durante una sessione di Bike Fitting?

SPORTLER si avvale della tecnologia avanzata Idmatch di Selle Italia, presente presso **SPORTLER Milano Carugate, SPORTLER Flagship Store Treviso e SPORTLER Bike Bolzano**, per offrire un'esperienza di Bike Fitting all'avanguardia. Questa tecnologia utilizza una telecamera e un sofisticato software di videoanalisi per rilevare con estrema precisione le misure corporee del ciclista. Ogni dettaglio, dalla lunghezza delle gambe alla flessibilità del tronco, viene considerato per creare un profilo personalizzato. La pedalata viene poi analizzata su un cicloergometro, consentendo di apportare regolazioni in tempo reale senza interrompere il movimento. Grazie a questi strumenti tecnologici, uniti ai feedback diretti del ciclista, si ottiene un assetto perfetto che ottimizza sia il comfort sia le prestazioni.

Come funziona il Bike Fitting da SPORTLER?

Una sessione di Bike Fitting da SPORTLER inizia sempre con una conversazione approfondita per capire le esigenze specifiche del ciclista. Si analizzano i problemi riscontrati durante le uscite, le distanze percorse e il tipo di utilizzo della bici, che si tratti di competizioni, viaggi o semplici escursioni nel weekend. Si passa poi alla fase di misurazione, dove vengono rilevati parametri come altezza, lunghezza degli arti e flessibilità, tutti elementi cruciali per determinare l'assetto ideale della bici. I dati raccolti vengono utilizzati per registrare la posizione della sella, del manubrio e delle tacchette. A questo punto, inizia l'analisi della pedalata, durante la quale vengono apportate modifiche in tempo reale per perfezionare la posizione del ciclista. In genere, l'intero processo dura un'ora, o fino a un'ora e mezza nei casi più complessi, e alla fine tutte le regolazioni vengono trasferite sulla bicicletta del ciclista, assicurando un comfort e una performance ottimali.

Il servizio di Bike Fitting è disponibile nei seguenti store:

- **SPORTLER Bike Bolzano**
  (tel. +39 0471 1800149)
- **SPORTLER Flagship Store Treviso**
  (tel. +39 0422 362300)
- **SPORTLER Milano Carugate**
  (tel. +39 02 92958541)

SPORTLER Milano Carugate

SPORTLER Flagship Store Treviso

SPORTLER Bike Bolzano

bicycle
mensile di ciclismo N. 5
OTTOBRE/NOVEMBRE 2024

REDAZIONE

direttore responsabile Marco Melloni - *marco.melloni@4actionmedia.it*

capo redattore road Stefano Martignoni - *stefano.martignoni@4actionmedia.it*

capo redattore off-road Cristiano Guarco - *cristiano.guarco@4actionmedia.it*

in redazione Silvia Toia - *redazione@4actionmedia.it*
Maurizio Coccia - *maurizio@cyclinside.it*

progetto grafico Gianpaolo Ragno - *gianpaolo.ragno@4actionmedia.it*

relazioni esterne Gionata Caimi - *gionata.caimi@4actionmedia.it*
Emanuele Pini - *pini.ema@alice.it*

con la preziosa collaborazione di Martina Folco Zambelli | HLMPHOTO, Eddy Zanenga, Luca Piscitelli, Emanuele Pini, Gionata Caimi, Carlo Brena, Sauro Scagliarini, Carlo De Santis, Paolo Tagliacarne

4ACTIONMEDIA

amministratore unico Paolo Poma - *paolo.poma@johnsons.it*

servizi generali Luisa Pagano - *luisa.pagano@4actionmedia.it*

sede
abbonamenti/copie singole 4Actionmedia s.r.l.
via Valparaiso, 4 - 20144 Milano - tel +39.02.4399.0087
abbonamenti@4actionmedia.it

pubblicità Gionata Caimi - tel. 339.4531011 - *gionata.caimi@4actionmedia.it*
Luca Piscitelli - tel. 338.6981420 - *luca.piscitelli@4actionmedia.it*

distributore esclusivo per l'Italia Press-di Distribuzione Stampa e Multimedia s.r.l.
20090 Segrate (MI)

distributore esclusivo per l'estero Johnsons International News Italia
via Valparaiso, 4 - 20144 Milano

registrazione Tribunale di Milano n°268 del 06.05.1995
codice issn 1125-1522
periodicità mensile
prezzo di una copia Italia 6,00 euro
stampa Alfaprint - Busto Arsizio (VA)

4Bicycle è una testata della **4Actionmedia** che pubblica anche:
PERIODICI: 4Windsurf (windsurf), **4Outdoor** (outdoor), **4Running** (running), **4Golf** (golf)
ANNUARI: 4Surfing (surf, windsurf, kite, sup, wing)

Tutti i diritti di **4Bicycle** sono riservati e appartengono a **4Actionmedia s.r.l.**
Nessuna parte di **4Bicycle** può essere riprodotta in alcun modo senza la preventiva autorizzazione di **4Actionmedia s.r.l.** testi, disegni e immagini non saranno restituiti se non espressamente richiesti. L'editore è a disposizione degli aventi diritto nei casi in cui, nonostante le ricerche, non sia stato possibile raggiungere il detentore del diritto di riproduzione di eventuali testi e immagini. L'editore e gli autori non potranno in alcun caso essere ritenuti responsabili per incidenti o conseguenti danni che derivino o siano causati dall'utilizzo improprio delle informazioni contenute in questa rivista. Poste Italiane Spa - sped. in abb. post. - D.L. 353/2003 (Conv. L. 27.02.2004, n° 46), Art. 1 comma 1, LO/MI

in copertina:
Tadej Pogacar
© Tornanti_cc

4BICYCLE MAGAZINE
DISPONIBILE ANCHE IN
DIGITALE

accedi da ***4actionsport.it/rivista***

SCAN ME!

4actionsport.it

SEGUICI SU

4bicycle | 4bicycleMag | 4ActionsportTV

GranCanaria

www.grancanaria.com

TUDOR

BORN TO DARE

Cosa spinge una persona a ricercare la grandezza? Ad affrontare l'ignoto, ad avventurarsi nell'inesplorato e ad accettare ogni sfida? È lo spirito da cui nasce TUDOR, lo stesso spirito che vive in ogni donna e in ogni uomo che indossa questo orologio. Senza di loro, non ci sarebbero storie, leggende o vittorie. È lo spirito che anima il **TUDOR Pro Cycling Team** ogni giorno. Lo spirito che ogni orologio TUDOR incarna. Alcuni sono nati per seguire. Altri sono nati per osare.

PELAGOS FXD CHRONO