

la Bicicletta

Cycling.it

MENSILE



GF



TECNICA
LA MARATONA
DEI FONDISTI

GRUPPI 2017
IL NUOVO
SHIMANO DURA-ACE

NOVITÀ / IN PROVA
WILIER
CENTO10AIR

GRANFONDO
LA PINA CYCLING MARATHON

VINTAGE
SELLA ITALIA MITICA

GRANDI SALITE
EMILIA ROMAGNA: IL COLLE DI CANDA



6,00 € - Anno XXXIII, n. 392, agosto 2016 - Tariffa R.O.C. (ex 20/B) Poste Italiane S.p.A. - Sped. in abb. post. - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46) art. 1 comma 1, DCB Roma



Bicicletta
web.it

ELITE
DESIGN & PERFORMANCE

MISURATI CON DRIVO



POTENZA
2000w
35km/h

PRECISIONE
±1%



drivo.cc



Distributore per l'Italia:
AMG amgsrl.com Nr. Verde 800-653959
(il servizio è attivo: 10-12.30/14.30-16.30)

TECNICA

Shimano Dura-Ace 2017 >

Wilier Cento10 Air >

Sella Italia Mitica >

32**54****65****SALUTE**

Il medico sportivo: La giusta quantità di vitamine >

82**AGONISMO, GRANFONDO & C.**

30 anni sulle Dolomiti (e le bici top dei granfondisti) >

La Pina Cycling Marathon: la ventesima >

40**70****BICITURISMO & ITINERARI**

Trentino Alto Adige: il Salto >

Le grandi salite: Colle di Canda >

78**86****32****40****54****70**

Cycling.it

la Bicicletta
Web it**la Bicicletta****RUBRICHE**

5 L'editoriale
8 La posta
10 La posta del medico
12 L'angolo tecnico
14 Allenamento
16 Granfondo News
20 Spazio Chip

21 Blog
22 Up&Down
24 Spazio Vintage
26 Randonnée
28 E-bike & Urban
29 Biciturismo
62 In pratica

80 Il mio telaio
85 Ciclomercato
90 Shopping
94 Ciclomoda
96 Punto esclamativo!

È NUOVA!

È IN EDICOLA!

È MENSILE!

È **lamia**
BICI



Cycling.it



NUOVO!
PREZZO LANCIO
4€

6 PERCORSI PER BIKER, STRADISTI E CICLOTURISTI
LOMBARDIA, VALLE DELL'ADIGE, DOLOMITI BELLUNESI, TIROLO AUSTRIACO

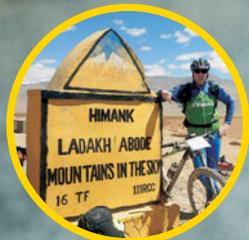

Cycling.it

La mia BICI

IN PROVA / MTB
**SHIMANO
DEORE XT**
Ora anche
in versione Di2



AVVENTURE
**OBIETTIVO
LADAKH**



BICI DA CORSA
16 SCARPE AL TOP
TRA 150 E 500 €

TENDENZE
**GRAVEL
BIKING**

- Il modo più "cool" di andare in bici
- Per l'asfalto e il fuoristrada
- Ecco tutto quello che c'è da sapere

ATTUALITÀ
**E-BIKE
PER TUTTI**

**Caratteristiche, normative,
pro e contro delle bici elettriche**

HOT NEWS, FITNESS, ALIMENTAZIONE, ALLENAMENTO, URBAN

6 000 1
9 772 531 430 007
MENSILE

4€ - La Mia Bici, Anno I, n. 1, agosto 2016 - Tariffa R.O.C. (ex 20/B) - Poste Italiane S.p.A. - Sped. in abb. Post. - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004, n° 46) art. 1 comma 1, DCB Roma

COMING

Gusmini Comunicazione

allroad
race

SOON

Sei pronto a proiettarti nel futuro?

#Kuotacycle ti svela in anteprima la collezione 2017. Chiedi al tuo negoziante Kuota di fiducia. *Di cosa parliamo?* Partiamo dalle bici da triathlon. I prodotti tecnologicamente più avanzati, con la nuova livrea e le ultime laminazioni del carbonio. *Il risultato?* Un appeal ancora più importante e un rapporto qualità prezzo sempre più conveniente.

Lasciati tentare dalle novità della gamma strada che presenta, ad esempio, le bici **Kobalt** e **Kryon** nella loro varianti cromatiche rinnovate. *E non è finita qui!* Anche la già ricca collezione con freno a disco è implementata con ulteriori prodotti. Infine fai un tuffo nell'anticonformismo più sofisticato: la **Gravel by Kuota**. Un mezzo emozionante adatto a tutti i terreni. Non perdere tempo, visita il sito www.kuotacycle.it



www.kuotacycle.it



Vi aspettiamo a EUROBIKE • Stand B03-501 • 31 Agosto - 04 Settembre

«**U**n software scriverà le news relative agli sport minori. L'esperimento è partito all'Associated Press e il sistema sarà utilizzato per coprire la Minor League Baseball. Le storie verranno generate automaticamente da un sistema di intelligenza artificiale, l'agenzia ci ha messo un anno per rodarlo, coinvolgendo anche i giornalisti sportivi che hanno contribuito a migliorare il software. E quando la notizia è generata in questo modo, piuttosto che da un giornalista in carne ed ossa, viene specificato espressamente al lettore. "Dobbiamo assicurarci che tutto quello che va in Rete sia accurato al 100 cento - ha spiegato Barry Bedlan, responsabile dell'AP per i prodotti sportivi -, ma una volta configurato in maniera appropriata il software, questo non è un problema». Nel frattempo, è arrivata quella che è stata definita la "bici 3.0".

la Bicicletta

l'editoriale

È "made in Italy", vuole cambiare il modo di muoversi e si chiama Volata. «È il primo modello hi-tech per uso quotidiano al mondo. Una due ruote che integra funzionalità digitali native - finora appartenute solamente a moto e automobili - combinate a un design unico. Una nuova categoria all-in-one, full optional e versatile, studiata per l'utilizzo combinato sport e utility. Un prodotto con alte prestazioni e bassa manutenzione, che oltre a meteo e navigatore è dotato di computer di bordo con schermo integrato nel manubrio, che mostra la performance, il battito cardiaco e le calorie bruciate. Una due ruote da usare in città e per la propria attività sportiva, con un peso di 11 kg. Le luci anteriori e posteriori, integrate nel telaio, si accendono automaticamente e il clacson elettronico aumenta la sicurezza. La bicicletta è tracciata: una volta attivato, il dispositivo identifica un tentativo di furto e invia al proprietario una notifica, permettendogli di localizzare la bici. Acquistata la bicicletta, si scarica l'app e si può iniziare a usare il mezzo. Sul sito di Volata Cycles (www.volatacycles.com) è già possibile prenotarla, con un anticipo di 299 dollari, prima del saldo finale di 3499 dollari. I due ideatori hanno alle spalle una laurea in Ingegneria Meccanica al Politecnico e, soprattutto, una passione in comune per le due ruote. La bicicletta (assemblata in California) va nella direzione di rendere anche la mobilità smart, utilizzando l'intelligenza degli oggetti per ottimizzare il trasporto: il numero di persone che utilizzano la bici come mezzo di trasporto primario è in continuo aumento, i Comuni stanno investendo molto a livello di infrastrutture e di città smart e utilizzano la tecnologia per migliorare la mobilità urbana. "Con la Volata, anche la bici può generare una serie di dati preziosi per il bene della città e di chi la vive, anche sui pedali", spiegano i due ragazzi». Siamo, in ogni caso, nel futuro. **E ora, buona lettura** di questo numero de **"La Bicicletta"!**



IN EDICOLA

È IN ARRIVO

CYCLING



Available on the
App Store



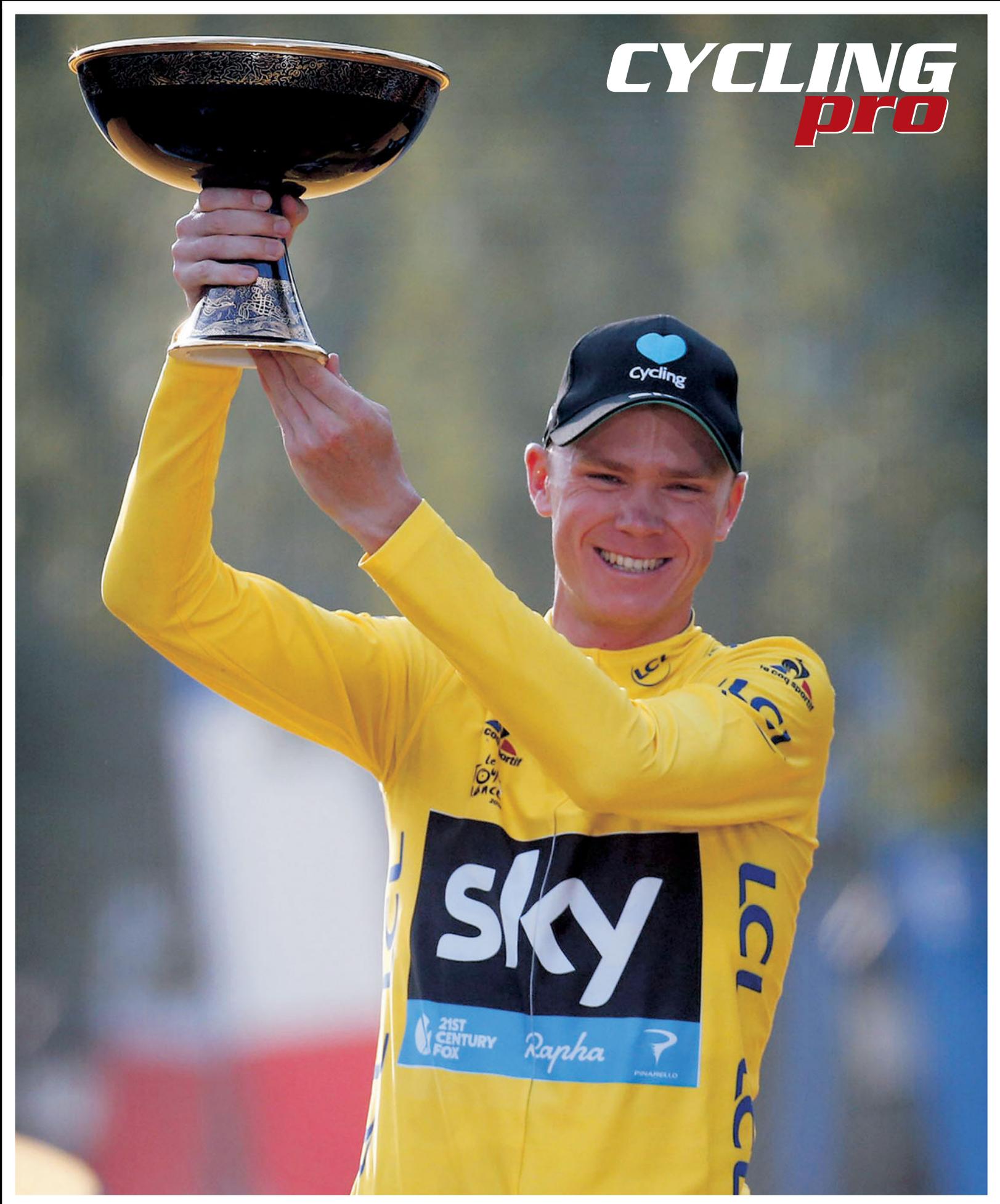
Google play

pro

IL TRIS DI FROOME

& I GIOCHI DI RIO!

CYCLING
pro





LE GOMME PER I CERCHI OVERSIZE

✦ **GENTILE REDAZIONE,**
HO COMPRATO UN PAIO DI RUOTE CON CERCHIO LARGO 24 MM E IL NEGOZIANTE MI HA DETTO CHE SU QUESTO TIPO DI RUOTE DEVO MONTARE COPERTONI DA ALMENO 25 MM, PERCHÉ CON IL 23 MM NON HA SENSO UTILIZZARE QUESTA RUOTA. MI HA ANCHE SPIEGATO IL PERCHÉ, MA ONESTAMENTE NON HO CAPITO. MI DATE UNA RISPOSTA VOI?

• LUCA • VIA E-MAIL

Caro Luca,
 le ruote che hai comprato utilizzano un **cerchio** che per convenzione noi de "La Bicicletta" siamo soliti definire "di **nuova generazione**". Rispetto ai cerchi che si utilizzavano fino a qualche anno fa, i cerchi di nuova generazione stanno diventando lo **standard prevalente**. La loro caratteristica è la **maggiore larghezza** rilevata da fianco a fianco. A livello indicativo, si è infatti passati dai

22 mm di qualche anno fa ai **24-26 mm** di oggi. Alla maggiore larghezza esterna del cerchio corrisponde un analogo **sovradimensionamento** della gola interna, cioè dell'area a disposizione per l'installazione della copertura, che sia questa copertoncino o tubolare. È esattamente per questo che dalla misura di gola interna 15c si è passati alla 17c, che indica la **larghezza in millimetri** della parte interna: se le ruote con gola 17c trovano



in quelle da 25 mm le coperture migliori, è appunto perché deve esserci un'adeguata corrispondenza tra larghezza del cerchio e larghezza dello pneumatico. Soltanto in questo caso si riusciranno a sfruttare appieno tutti i vantaggi di **comfort, stabilità e grip in discesa** che derivano dall'utilizzo di un cerchio e di una copertura con larghezza maggiorata. Al contrario, montando uno pneumatico la cui sezione oltrepassa la larghezza del cerchio, si avranno solo vantaggi in termini di comfort e molto meno ci guadagneranno la stabilità e l'aderenza sull'asfalto, perché in questo caso

gomma e cerchio formeranno la **sagoma di una "pera"**, che non garantisce la stessa tenuta quando la bici è in piega. Infine - e veniamo al tuo caso -, montare una gomma troppo stretta rispetto alla larghezza del cerchio è la **casistica da evitare**: non solo in questo caso non si sfrutteranno tutti i vantaggi per cui il cerchio è stato sovradimensionato, ma in discesa - e in particolare modo quando si è in piega in curva - si può rischiare il **cedimento** del fianco del cerchio perché troppo esposto al contatto con eventuali ostacoli sull'asfalto (sassi o detriti) e perché i suoi fianchi saranno sostenuti da talloni di forma non adeguata.

FRENI "AERO": CHE FINE HANNO FATTO?

✦ **GENTILE REDAZIONE,**
che fine hanno fatto i freni direct, cioè quelli che si montano direttamente sotto la scatola del movimento e non sul ponticello dei pendenti obliqui? Non dovevano rappresentare il futuro? Mi sembra che oggi nessuno li monti più. Perché?

• GUIDO • VIA MAIL

Caro Guido,
 cominciamo con una precisazione: quelli cui ti riferisci non sono propriamente i freni **direct mount**, perché con questo termine si definiscono convenzionalmente i freni che si fissano al telaio attraverso due perni e non uno come era la regola assoluta fino a qualche anno fa. Di freni direct mount se ne continuano a montare eccome, anzi stanno proprio diventando la **regola** grazie alla maggiore potenza derivante dalla migliore solidità del vincolo tra corpo freno e telaio. I freni di cui parli tu, invece, sono i freni che,

semplicemente per convenzione, qualcuno definisce "**aero**", in particolare riferendosi al corpo posteriore che va fissato, sempre grazie a un doppio perno, nella parte posteriore della **scatola movimento**, più o meno sotto l'origine dei foderi orizzontali. Il vantaggio di quel tipo di freno posteriore stanno essenzialmente nella **maggiore aerodinamica** (il corpo è meno esposto all'aria), nella maggiore potenza (proprio perché il fissaggio è direct mount) e, non da ultimo, nella



maggiore gradevolezza estetica che assicura alla bicicletta nel suo insieme. Su biciclette con un freno posteriore di questo tipo hanno corso per qualche stagione anche alcune squadre professionistiche, ma in realtà l'inversione di rotta nella loro diffusione è partita proprio dal mondo dei pro: alla maggiore aerodinamica e **potenza** questi freni contrappongono infatti maggiori difficoltà in fase di **regolazione**, nel senso che, a differenza dei freni tradizionali, non è evidentemente possibile per un **meccanico** effettuare la regolazione in corsa, sporgendosi dall'ammiraglia (cosa che accade molto spesso durante le gare dei professionisti). A questo si aggiunge il fatto che freni posteriori del genere sono anche un maggiore ricettacolo di **sporcizia** in quanto si puliscono con più

difficoltà ed essendo più vicini al terreno un qualsiasi corpo estraneo può con più facilità incastrarsi tra ruota, corpo freno e telaio. Questa serie di motivi ha quindi condotto molti produttori a rivedere la struttura di alcuni loro modelli che prevedevano l'installazione di questo tipo di freno: il freno posteriore è dunque tornato sul **ponticello** o in certi casi è diventato un **freno a disco** (ma questo, evidentemente, è un altro discorso). I freni posteriori **aerodinamici** non sono però completamente scomparsi: i produttori di componentistica, primo tra tutti **Shimano**, continuano a includerli nelle loro gamme e sono in genere destinati ai **telai da cronometro** o da **triathlon**, mentre sono praticamente scomparsi sulle bici da strada proprio per i motivi che abbiamo illustrato.

ALLENAMENTI LUNGI PER LE GRANFONDO

❖ **CARA LA BICICLETTA,** mai come quest'anno mi ero allenato per bene per la Nove Colli. Ho lavorato mesi e mesi per finire il lungo e le settimane prima della granfondo mi sentivo in gran forma, in particolare durante i numerosi allenamenti di distanza che ho fatto per simulare le condizioni di gara. Invece, è stata una mezza sconfitta. Nelle prime due salite, il Polenta e Pieve di Rivoschio, avevo le gambe durissime, e solo dalla terza salita in poi sono riuscito a prendere il mio passo e pedalare come faccio in allenamento. Questa la mia domanda: secondo voi gli allenamenti lunghi servono a qualcosa per andare bene alle granfondo?

• LETTERA NON FIRMATA • VIA E-MAIL

Caro amico (ma ricordiamo a tutti di firmare le proprie lettere o mail...), è **impossibile rispondere** strettamente nel merito della tua domanda, perché per farlo dovremmo avere sotto controllo l'esatta **tabella** che hai seguito. Non ci dici, inoltre, quante volte vai in bicicletta a settimana e, soprattutto, quanti anni hai, che è una **variabile fondamentale** per giudicare il rendimento fisico negli sport di resistenza. La tua domanda ci serve però per rispondere anche ai tantissimi **granfondisti** che

a gara conclusa si rammaricano della loro performance perché hanno percepito **difficoltà** nella prima parte della prova. Infatti, c'è chi, come te, parla di una pedalata che ha sentito "**legnosa**" oppure chi ha percepito una frequenza cardiaca che si è mantenuta troppo alta o, al contrario, che non riusciva a salire. Ancora, non manca chi riferisce la difficoltà, nei primi chilometri della granfondo, a mantenere una **cadenza di pedalata** ottimale, come quella che di solito si rispetta in allenamento. Proprio così, l'allenamento.



Perché il principale errore di valutazione commesso in corsa dal fondista di livello medio è proprio l'**errata percezione** dell'entità dello sforzo in quanto fondata sulla base del confronto - improponibile - con il ritmo evidentemente più basso che caratterizza le sue occasionali sedute di allenamento.

Il ritmo **infernale** del via di una granfondo non è chiaramente alla portata di un amatore che si allena **una o due volte** a settimana. Nonostante questo, non sono pochi i fondisti di medio o basso livello che nelle prime fasi della corsa provano a "tenere" le ruote dei migliori. Rispetto a questi ultimi, la differenza di preparazione è **abissale**, ma, un po' la freschezza muscolare della fase del via, un po' l'adrenalina e l'eccitazione del momento competitivo e un po' la tentazione di provare

a stare dietro ai "big", finiscono per fare andare subito "**fuorigiri**". Non ci si accorge, infatti, che, nonostante si stia a ruota, si oltrepassano di gran lunga i ritmi cui si è abituati in allenamento. Il conto da pagare arriva inevitabile qualche kilometro dopo, quando magari, sulla prima salita, le iniziali - e subdole - sensazioni di freschezza si trasformano inevitabilmente in sensazioni di **gambe dure**, di mancanza di potenza, di difficoltà a reggere la cadenza, ecc. Come evitare questo scotto? Partendo con un'andatura **regolare**, esattamente in linea con quella che caratterizza l'allenamento. In questo modo, la prima parte della corsa non sarà certamente adrenalinica, ma almeno ci assicureremo di provare sensazioni positive nel punto più importante della corsa: **l'arrivo**.

CORRIDORI CHE "SALTANO" IN SALITA

❖ **GENTILE REDAZIONE,** NON RIESCO A CAPIRE PERCHÉ TANTI CORRIDORI, SOPRATTUTTO AL TOUR DE FRANCE, PRESI DALLA FATICA, IMPROVVISAMENTE "SALTANO", E NEL GIRO DI POCHI ISTANTI LI VEDI PEDALARE ALLA METÀ DELLA VELOCITÀ A CUI ANDAVANO FINO A POCHI SECONDI PRIMA. VADO IN BICICLETTA DA UNA VITA E SO BENE CHE NEL CICLISMO NON C'È MAI UN CALO DI RENDIMENTO NETTO, MA TUTTO AVVIENE IN MODO PROGRESSIVO E GRADUALE. PERCHÉ, ALLORA, QUANDO I PROFESSIONISTI IN SALITA "SALTANO", LO FANNO ALL'IMPROVVISI E DI BRUTTO?

• ALDO • VIA E-MAIL

Caro Aldo, ci dici che vai in bicicletta da una vita, ma probabilmente il tuo livello di pratica non è mai stato quello di **professionista**, altrimenti capiresti bene il perché di un comportamento effettivamente non facile da decifrare. Diciamo, allora, che ciò che **differenzia** un atleta di alto livello impegnato in una competizione importante rispetto allo sportivo della domenica oppure amatoriale, non è solo il grado di

allenamento, ma anche, e soprattutto, il grado di sopportazione della **fatica**, anzi, il grado di sopportazione del dolore che caratterizza uno sforzo intenso. Un ciclista saltuario, ma anche un **cicloamatore**, hanno un livello di tolleranza alla fatica più basso, e per questo il loro **calo di rendimento** appare più progressivo e graduale nel momento in cui percepiscono i sintomi della fatica. La caratteristica peculiare dell'atleta professionista, invece, è

proprio il sapere spremere fino all'ultimo le energie. Logico, quindi, che quando le forze sono davvero finite, si vede il corridore rallentare di colpo e perdere **velocemente** di vista le ruote dei migliori che invece continuano la salita "a tutta".

Questo comportamento in genere accomuna sia il professionista **gregario** che il professionista da classifica. Aggiungiamo,



inoltre, che le impietose **riprese televisive** sono portate a sottolineare e rimarcare questo crollo, perché per dovere di cronaca sono tenute a documentare il fatto proprio nel momento in cui avviene. In realtà, qualche istante dopo, quel corridore torna in genere ad **aumentare** un po' la propria velocità, ma sicuramente mai ai livelli ai quali andava prima di "saltare". Da questo punto di vista, il **Tour de France** è la corsa a tappe più importante al mondo e quella con la maggiore copertura mediatica e quindi i corridori sono portati a dare il massimo quando sono impegnati in questa competizione. Tuttavia, fenomeni come questo sono **frequenti in tutte le corse** professionistiche al mondo, sia a tappe che in linea.



INTEGRATORI: COSA NE PENSIAMO?

GENTILE REDAZIONE, ho letto su Internet invettive nei confronti di chi utilizza i cosiddetti "integratori energetici", sia per i cosiddetti rischi di doping accidentale sia perché questi integratori non sarebbero necessari nella pratica del ciclismo, anzi potrebbero addirittura essere nocivi. Com'è allora possibile che sostanze liberamente in commercio possano essere nocive e, in ogni caso, come ci si deve regolare nell'uso di decine di prodotti diversi che spesso si trovano nei pacchi gara delle granfondo? Io uso sali minerali dopo le corse, maltodestrine in allenamenti lunghi e gare e poi aminoacidi ramificati e creatina negli allenamenti di potenza. Da un punto di vista medico, sbaglio qualcosa? Posso farmi del male?

• LUCIO FONTANA • TORRI DI QUARTESOLO (VICENZA)

Caro Lucio, chi ti ha consigliato di usare **aminoacidi e creatina**? In quali occasioni? A che scopo? Ti abbiamo scritto **privatamente** per avere delle risposte, in modo da discutere dell'argomento in maniera generale. La tua risposta è stata che hai «diversi compagni che li usano, specie prima e dopo gli allenamenti di potenza». A quel punto ti abbiamo chiesto cosa intendessi per **allenamenti di potenza** e ci hai specificato che si tratta di quelli in cui «si fanno molta salita e ripetute». Insomma, tu prendi queste sostanze senza aver sentito prima

un medico o un dietologo, senza avvertirne la necessità e solo per sentito dire, con un concetto di "potenza" piuttosto vago. Non sentirti in colpa: la maggior parte degli **amatori** e anche molti **professionisti** fanno così, come se l'integratore fosse un oggetto alla moda. Noi non criminalizziamo affatto gli integratori, ma l'unico prodotto di uso "generico", a nostra opinione, sono i **sali minerali** (potassio, magnesio, ecc.) in condizioni di caldo e in sforzi molto lunghi quando la sudorazione è forte, a patto di non esagerare, perché comunque si tratta di sostanze che vanno



smaltite dai reni. Per quanto riguarda zuccheri, maltodestrine e gel, i professionisti più preparati si fanno consigliare da un **dietologo** per capire quali siano i prodotti e le quantità corrette sia per evitare di esagerare con le calorie che per prevenire degli **sbalzi di glicemia** che possono avere effetti molto pesanti sulla prestazione. La qualità e il cosiddetto "timing" nell'utilizzo dei gel nei finali di corsa, ad esempio, è molto **delicato**, perché il "rimbalzo" glicemico può provocare rapidamente una "pseudo" crisi di fame che taglia le gambe. Qualità? Certo. Mentre magnesio e potassio sono sostanze "neutre", le **maltodestrine** sono ingredienti la cui qualità di fabbricazione può variare dallo scadente all'eccellente, come accade per qualunque alimento in commercio. Quindi, come regolarsi? L'ideale sarebbe sentire un dietologo, ma tieni conto che in una

granfondo, in condizioni meteo normali, si consumano tra le 450 e le 600 calorie l'ora. Quindi una "spesa" di 2000 calorie, di cui magari 100 vengono recuperate col pasta party, non giustifica affatto un introito di 1000 o più calorie assunte in integratori. Sul fronte **creatina** o aminoacidi, poi, crediamo fermamente che questi non siano prodotti adatti a cicloturisti e cicloamatori (e a volte nemmeno ai professionisti...), a meno che non ci sia una specifica e motivata ragione **medico-dietologica** per assumerli. Se tu non ce l'hai - come ci hai confermato al telefono -, risparmia i soldi dell'acquisto. Il problema contaminazione-doping è invece un discorso a parte, ma molto concreto: le **positività agli steroidi** da integratori (soprattutto aminoacidi ramificati) sono infatti estremamente frequenti con prodotti americani che vengono messi in commercio nel nostro Paese senza alcun controllo.

FORUNCOLI SOTTOSELLA

CARA LA BICICLETTA, SENZA AVER CAMBIATO SELLA E SENZA AVER CAMBIATO ALTEZZA, IMPROVVISAMENTE, NEL GIRO DI QUALCHE GIORNO, MI È VENUTO UN FASTIDIOSO FORUNCOLO SUL SOTTOSELLA. DICIAMO CHE IL FASTIDIO È TOLLERABILE, MA QUELLO CHE È STRANO È CHE MI FA PIÙ MALE QUANDO NON SONO IN BICI E LO TOCCO, CHE NON QUANDO SONO IN SELLA. IL PROBLEMA NON SCOMPARE NONOSTANTE NELLE ULTIME USCITE STIA APPLICANDO SEMPRE UNA CREMA ALLO ZINCO, SPECIFICA PER QUESTI PROBLEMI.

• ANTONELLO • VIA E-MAIL

Caro Antonello, la tua è una delle problematiche **più frequenti** nella pratica ciclistica e non ci stupisce che il tuo problema si sia manifestato indipendentemente dalla posizione della sella, perché gli accessi sottocutanei nella zona

perineale sono più spesso causati da **infezioni batteriche** che hanno poco a che vedere con l'altezza della sella o con una variazione di quest'ultima. La causa più frequente dei foruncoli è di solito la presenza di **peli sottocutanei** che, compressi dalla pressione non naturale della seduta

in sella, non trovano la loro via di uscita sulla pelle, ma **continuano a crescere** internamente, veicolando nei tessuti interni i batteri contenuti nel sebo secreto dalle ghiandole pilifere. A lungo andare questo processo può provocare accessi o, nei

casi più importanti, infezioni. La soluzione più logica al problema non è però l'uso di **creme antisfregamento**, perché queste ultime hanno essenzialmente un'azione preventiva e non curativa. Come al solito, la soluzione migliore in questi casi è il **riposo assoluto**, di almeno tre o quattro giorni, durante i quali si dovranno applicare sulla parte delle **creme curative**. Sarà comunque solo il medico a dire quali **medicinali** occorrono, perché in molti casi la soluzione alla foruncolosi è antibiotica.



XEON TEAM CGF | IL MEGLIO SULLA DISTANZA
disponibile da 1.742 € | XEON TEAM CGF-3000 configurata a 2.101 €

ROADBIKE (04/16) | VINCITRICE DEL TEST | 93 PUNTI

Verdetto: "Telaio e componenti al top, prezzo interessante, buon confort combinato con una grande reattività – la Xeon Team CGF-3000 si è ampiamente meritata la vittoria di questo test."

Test relativo al modello XEON TEAM CGF-3000.

ROSE

CYCLE YOUR WAY



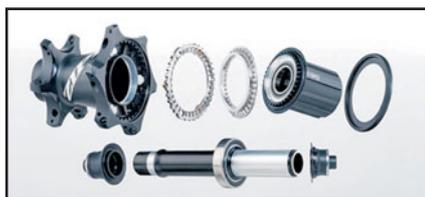
CONFIGURABILE | INDIVIDUALE | PREGIATA

CREIAMO LA TUA FUORISERIE.



NUOVA GENERAZIONE DI RUOTE LIBERE

La prima strada per ridurre la resistenza al rotolamento di una ruota è quella aerodinamica, riguardante la sagoma delle parti esposte all'aria (cerchi, raggi e corpi mozzi), ma per aumentare la scorrevolezza si deve anche guardare all'architettura interna del componente, ai ruotismi che governano i mozzi e alla ruota libera. In questo caso è esattamente di quest'ultimo componente che vogliamo parlare. L'architettura delle ruote libera è in



genere quella cosiddetta a "cricchetti", dove la trasmissione viene ingaggiata da una serie di arpioni vincolati a una molla e posizionati dentro al corpo cilindrico della ruota libera, perpendicolarmente a quest'ultimo. Il numero degli arpioni posti lungo tutto l'arco di circonferenza della ruota libera incide direttamente sulla velocità di

ingaggio della trasmissione (più sono, prima sarà ingaggiata la trasmissione nel momento in cui il ciclista esprime la forza sui pedali). D'altro canto, quando il ciclista smette di pedalare e la ruota scorre liberamente, gli arpioni riducono inevitabilmente una resistenza al rotolamento visto il loro contatto con il corpo ruota libera. Tipologia e numero degli arpioni determinano appunto quel rumore peculiare che è proprio dei differenti meccanismi ruota libera utilizzati dai vari produttori e che, pur se in modo lieve, interferiscono sulla scorrevolezza della ruota quando questa si muove solo per inerzia.

In realtà, esistono dei sistemi ingegnosi che ovviano in maniera molto efficace a questo limite e sui quali la ruota libera non oppone realmente alcuna resistenza quando la ruota gira da sola per inerzia. Uno di questi è, ad esempio, il sistema Instant Drive 360 che Mavic utilizza già dalla scorsa stagione sui suoi set di altissima gamma (ad esempio, i modelli Ksyrium Pro Carbon SL e Cosmic Pro Carbon SL sono provvisti di questo mozzo posteriore). Quello che accade è che, al posto dei tradizionali arpioni, in questo caso troviamo una doppia cremagliera in alluminio composta da 40 denti, che è alloggiata tra corpetto ruota libera e falda destra del mozzo posteriore. La parte esterna di quest'ultimo ha una modellazione atta ad accogliere la cremagliera quando il ciclista inizia a imprimere forza sui pedali: in questo momento l'ingaggio della trasmissione avviene con un raggio di appena 9 gradi angolari, quindi molto velocemente, il che significa una grande reattività della risposta. Ma il vantaggio dell'Instant Drive 360 non è tanto nella velocità di ingaggio (raggi di angolazione di 9 gradi sono propri anche di tanti sistemi a "cricchetti"), quanto nella eliminazione assoluta delle frizioni tra le parti e, di conseguenza, nel miglioramento della scorrevolezza e nella riduzione del rumore.

Non solo: l'architettura totalmente differente dell'Instant Drive 360 ha permesso anche di riprogettare diametri e spessori dell'asse in alluminio, con un risparmio di peso di 40 g per l'intero mozzo e per una maggiore rigidità torsionale dell'asse stesso.

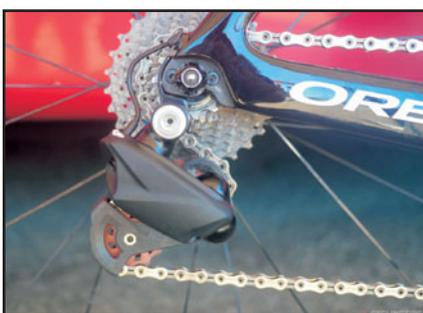
Da Mavic passiamo ora a Zipp, perché anche il produttore americano utilizza un sistema ruota libera originale ed unico nel suo genere: si chiama Axial

Clutch e, così come per Mavic, anche in questo caso l'architettura che consente al componente di ruotare liberamente quando non si pedala è complanare alla falda destra del mozzo posteriore. Anche in questo caso troviamo una doppia cremagliera, ma tutto diverso è il modo in cui si attua la trasmissione. In questo caso, infatti, l'ingaggio non avviene grazie a una molla, ma per via di sei magneti posizionati nella cremagliera più vicina alla falda del mozzo, mozzo che a sua volta è provvisto di scanalature adeguate per accogliere i magneti. Aumento della scorrevolezza, riduzione del rumore e incremento della rigidità laterale sono i vantaggi che Zipp dichiara essere connessi all'impiego di questo innovativo sistema ruota libera che è applicato su tutti i mozzi chiamati Cognition, a loro volta impiegati su tutte le ruote di altissima gamma contraddistinte dalla sigla Nsw. Altre ruote libere provviste di sistemi simili? Per il momento ci fermiamo qui, perché non possiamo rompere il limite dell'ufficiosità, ma siamo certi che anche altri importanti produttori di ruote, a breve, lanceranno prodotti in cui la tecnologia della ruota libera sarà affine a quella di cui abbiamo appena parlato.

IL NUOVO GRUPPO WIRELESS DI FSA

In occasione delle ultime tappe del Tour de France, alcuni corridori dei team Bora-Argon e Cofidis hanno utilizzato per la prima volta in corsa il gruppo trasmissione della Fsa, lo stesso che sarà ufficialmente presentato prossimamente. Di questo gruppo si parla già da alcuni anni e la scorsa stagione avemmo anche modo di vedere dei prototipi abbastanza avanzati (anche questi durante il Tour, ma nel





2015 non furono poi utilizzati in corsa). Ora si è arrivati a una versione che sembra essere abbastanza definitiva e sulla quale i tecnici Fsa hanno già reso pubbliche alcune informazioni tecniche. Il reparto è elettromeccanico, ma con gestione in parte wireless, senza fili, nel senso che i due deragliatori (cambio e deragliatore anteriore) hanno la loro batteria comune destinata a essere alloggiata nel tubo reggisella e collegata ai due componenti via cavo. I due comandi hanno invece una loro batteria autonoma, di tipo a bottone, e comunicano con il protocollo Ant+ sia con i deragliatori che con eventuali device esterni che si vorranno utilizzare per la gestione - e probabilmente anche per la diagnostica - del sistema. L'autonomia della batteria dei comandi è di circa due anni, mentre quella dei deragliatori è compresa tra i 4000 e i 6000 km (a seconda del tipo di utilizzo) e si ricarica in circa un'ora e mezza. Le leve freno sono realizzate in carbonio e sono disponibili in due misure per adattarsi a utilizzatori con diverse dimensioni delle mani. Del gruppo fanno parte anche i freni, che sono di tipo tradizionale, ovvero a "caliper": il corpo freno è sagomato in modo da adattarsi bene ai cerchi di nuova generazione, con larghezza oversize, e garantisce lo spazio sufficiente anche in caso di utilizzo



di coperture di grossa sezione. La gestione delle cambiate è possibile grazie a una leva basculante posta esternamente su entrambi i comandi. Il comando sinistro governa il deragliatore anteriore, quello destro il cambio posteriore. Una pressione singola sulla parte inferiore del pulsante aziona la discesa della catena sugli ingranaggi (sia pignoni che corone), mentre la parte alta gestisce la risalita. Una pressione prolungata sulla leva governa discese e risalite multiple della catena sugli ingranaggi. La parte superiore del corpo del deragliatore alloggia l'unità di controllo dell'intero reparto, che è anche quella dove sono posizionati i led per la verifica del funzionamento del reparto e per il controllo sullo stato della batteria. Non sono invece stati ancora comunicati i dati riferiti al peso del reparto.

❖ E-GRAVEL

Il marchio italiano Fantic ha presentato la sua collezione completa di gravel bike a pedalata assistita. La linea si chiama Fantic Gravel, è composta dalla Gravel-X, dalla Gravel Turismo e dalla Gravel Travel, ed è unica nel suo genere perché rappresenta la prima linea di pedelec - bici a pedalata assistita - in versione gravel, cioè quella tipologia di bici a metà strada tra bici da corsa e mtb. Le Fantic Gravel sono biciclette versatili, ideali per il viaggio cicloturistico di media e lunga percorrenza. Tutti e tre i modelli hanno geometrie comode, poco nervose, un carro posteriore molto lungo e nella zona della scatola movimento alloggiavano un motore tedesco Brose. Il motore è rivestito da una scocca di alluminio che lo protegge, ha una potenza di coppia di 90Nm ed è alimentato da una batteria da 417 Wh. L'autonomia dichiarata è da 120 a 180 km a seconda della potenza impiegata. Per tutti i modelli l'impianto frenante è ovviamente a disco, con rotori da 180 e 160 mm. Comune a tutte le versioni è anche una trasmissione Sram a 11 velocità. La Gravel-X è la versione più fuoristradistica, perfetta per affrontare sentieri boschivi, mulattiere e discese su strade sterrate: ha pneumatici da 2.2 pollici, una forcella ammortizzata con corsa da 100 mm e freni idraulici. La Gravel Turismo è invece la più sportiva della gamma: l'accessoristica

è minimale, la forcella è in carbonio, la trasmissione è ultraleggera e anche in questo caso i freni a disco sono idraulici. Infine, la Gravel Travel è la versione dedicata al viaggio: monta una forcella in alluminio, freni a disco meccanici ed è già predisposta per l'installazione di borse, sia sul retrotreno che sulla parte anteriore.

❖ PINARELLO: NOVITÀ E RINUNCE

In occasione del Tour de France, e in particolare durante le tappe di montagna, Chris Froome (e assieme a lui il compagno Geraint Tomas) ha utilizzato una versione speciale della Pinarello Dogma F8. La bici si chiama Dogma F8XLight e, come è facile immaginare, la differenza con il modello standard sta nel peso, che per la taglia 53 utilizzata dall'angolkenyano è dichiarato in 780 g, cioè 80 g in meno della Dogma F8. A questi vanno poi aggiunti i 340 g della forcella, anche questa più leggera della forcella di serie. Uguali, invece, la geometria e le forme dei tubi, e questo naturalmente sta a indicare che lo sforzo in più fatto da Pinarello per Chris Froome è stato sulla tipologia di carbonio impiegata. In particolare, la Casa produttrice parla di fogli preimpregnati di carbonio con un contenuto di resina epossidica inferiore rispetto al normale. A questo si aggiunge poi un procedimento di laminazione più lento e controllato. Pinarello ha intenzione di realizzare un'edizione limitata di questa Dogma superlight, in soli 200 esemplari. Li vedremo esposti nelle prossime fiere di settore? Sicuramente non a Eurobike, perché Pinarello, almeno per quest'anno, ha scelto di non prendere parte all'appuntamento di Friedrichshafen: «Da alcuni anni prediligiamo infatti un coinvolgimento diretto verso i nostri clienti - ha scritto sul suo sito web l'azienda di Treviso -, a partire dalla presenza al Giro d'Italia in maggio, a seguire con la granfondo La Pina Cycling Marathon in luglio e poi con i test ride itineranti che svolgiamo nelle varie nazioni nel corso dell'autunno, dove tutti i ciclisti possono pedalare sulle nostre biciclette».

**IN VACANZA****ABITUARSI ALL'ALTURA**

DURANTE GLI ALLENAMENTI IN MONTAGNA, LE MAGGIORI SENSAZIONI DI AFFATICAMENTO SONO CAUSATE DAGLI EFFETTI DELL'ALTITUDINE SUL NOSTRO FISICO. CON UNA CERTA GRADUALITÀ È PERÒ POSSIBILE ACCLIMATARSI E ALLENARSI SENZA PARTICOLARI PROBLEMI ANCHE IN QUOTA.

In montagna è più faticoso eseguire normali attività fisiche come salire le scale o camminare con più fretta, e già a 1500 m allenarsi può essere abbastanza gravoso anche per un fisico ben preparato. Sopra i 1800 m, poi, gli effetti di questo fenomeno saranno progressivamente più pesanti: salendo di quota, infatti, la graduale riduzione della pressione atmosferica determina una minore disponibilità di ossigeno e a 2000 m si ha una rarefazione dell'aria di circa il 25 per cento rispetto al livello del mare. In tali situazioni si ha una evidente diminuzione della capacità di resistenza che, calcolata in base al massimo consumo di ossigeno, risulta diminuire di circa il 3 per cento ogni 30 m di ascensione al di sopra dei 1500 m.

L'ACCLIMATAZIONE

Solamente attraverso una buona acclimatazione si riesce a ovviare a queste difficoltà che all'inizio



possono sembrare davvero insormontabili. A causa della rarefazione dell'aria, respirazioni più profonde e più frequenti sono la prima evidente e naturale reazione, ma il vero adattamento è determinato dall'aumento dei globuli rossi nel sangue, in quanto questi, attraverso l'emoglobina che fissa l'ossigeno, riescono a "raccolgere" e trasportare, in quanto più numerosi, un maggiore quantitativo di ossigeno dai polmoni ai muscoli, compensando in questo modo la minore concentrazione di ossigeno nell'atmosfera.

Ma questa reazione, per essere completa, richiede circa tre settimane di soggiorno in quota, a oltre 2000 m. Un tale periodo di adattamento montano sarebbe molto utile per ottenere la migliore resa delle proprie capacità.

La durata del periodo di acclimatazione è anche in funzione dell'altitudine: tra 1500 e 2500 m circa dovrebbero bastare una decina di giorni, salendo di altri 1000 m sono indispensabili da due a tre settimane. Gli effetti, tuttavia, dipendono dalle caratteristiche individuali: alcune persone potrebbero non acclimatarsi mai, rischiando di soffrire di "mal di montagna" (mal di testa, accelerazione del battito cardiaco, mancanza di appetito, nausea, edema polmonare) in modo più o meno grave finché rimangono in quota. Tali adattamenti fisiologici, determinando un maggiore apporto di ossigeno dai polmoni alle masse muscolari in attività, consentono per un certo periodo (circa 120 giorni), successivo a quello di adattamento, un miglioramento delle prestazioni di resistenza.

L'ADATTAMENTO IN QUOTA**L'IPPOSSIA**

Salendo dal livello del mare verso quote di alta montagna, la pressione atmosferica, cioè il peso della colonna d'aria che è sopra di noi, diviene progressivamente più leggera e si riduce. Tuttavia, la percentuale di ossigeno nell'aria rimane costante, anche se il numero di molecole di ossigeno per unità di volume diminuisce. In pratica, a ogni atto respiratorio viene a mancare un'adeguata quantità di ossigeno: questo fenomeno si chiama ipossia e la sensazione è di un progressivo e precoce affaticamento.

L'ACCLIMATAZIONE

La prima reazione di adattamento sarà quella dell'iperventilazione: atti respiratori più frequenti e più profondi per fornire ai polmoni l'ossigeno necessario. L'aumento del numero dei globuli rossi e della concentrazione di emoglobina sarà un'altra reazione fisiologica per fornire di più ossigeno il sangue. Dopo alcuni giorni si sviluppano altre reazioni di adattamento: l'eliminazione di bicarbonato per via urinaria (per riportare il pH del sangue a valori normali) e alcune modifiche a livello dei tessuti (tendono ad aumentare capillarizzazione, mioglobina, mitocondri ed enzimi).

MAL DI MONTAGNA

Gli effetti dipendono dalle caratteristiche individuali: alcune persone possono non acclimatarsi mai e rischiano di soffrire di "mal di montagna" (mal di testa, accelerazione del battito cardiaco, poco appetito, nausea, edema polmonare) in modo più o meno grave finché rimangono in quota.

LA VACANZA IN QUOTA

Durante una vacanza-soggiorno in montagna di alcune settimane, la sensazione di facile affaticamento

CONSIGLI DEL MESE SULL'ALLENAMENTO PER CHI PEDALA TRANQUILLO

GRANFONDO

OBIETTIVI. Abituamoci a mantenere un ritmo costante su lunghe distanze mantenendo in equilibrio anche la frequenza respiratoria. Aumentiamo gradualmente il numero dei chilometri percorsi. La frequenza cardiaca e il ritmo respiratorio dovranno essere sempre regolari.

IL CONSIGLIO. Il ritorno a quote più basse, rispetto a quelle del periodo di alta montagna, è il momento per cimentarsi nelle escursioni più impegnative con una "grinta" maggiore, dovuta all'iperossigenazione montana.

COME SI FA. Con allenamenti gradualmente più lunghi cercando di mantenere un impegno regolare. Aumentiamo ogni uscita su percorsi pianeggianti di circa 5-10' fino a 90-120'.

QUANTO SI FA. Due uscite a settimana, una nel fine settimana e una infrasettimanale. Se invece le uscite saranno nel fine settimana, la prima sarà più breve e la seconda più lunga.

MEDIOFONDO

OBIETTIVI. Iniziamo con allenamenti prevalentemente in pianura, affrontando poi la salita con ritmi regolari. Sviluppiamo in alcuni tratti, durante gli allenamenti sulle lunghe distanze, livelli di impegno sempre più elevati.

IL CONSIGLIO. Effettuiamo una vacanza-allenamento in montagna possibilmente per tre settimane, per migliorare l'impegno e il rendimento. Riusciremo così ad affrontare uscite che prima della vacanza erano inattuabili.

COME SI FA. Con uscite su strada con distanze gradualmente crescenti. Manteniamo ritmi costanti e regolari, curando in particolare l'azione sui pedali, in modo che sia sempre fluida e attiva, a circa 90 rpm, senza interruzioni significative.

QUANTO SI FA. Almeno due uscite a settimana, delle quali una tra sabato e domenica e una a metà settimana. Con entrambe le uscite nel fine settimana, una sarà nettamente più lunga dell'altra.

LE PRECAUZIONI DA PRENDERE

Se non possiamo effettuare un periodo di adattamento completo, di almeno tre settimane, dobbiamo prendere alcune precauzioni, in quanto gli effetti di un soggiorno in quota possono essere anche piuttosto differenti a livello individuale.

- 1** Anche se si è bene allenati, non è possibile acclimatarsi più rapidamente: l'allenamento dovrà essere comunque minore di quanto sarebbe stato a quote più basse o al livello del mare.
- 2** Durante i primi due o tre giorni in montagna conviene effettuare allenamenti molto leggeri per avere meno difficoltà.
- 3** Bisogna bere a sufficienza e con continuità, perché in quota le condizioni di disidratazione sono maggiori: beviamo ogni 10 o 15 minuti almeno un sorso d'acqua, anche se non ne sentiamo la necessità.
- 4** Soprattutto nelle prime fasi bisognerà mantenere un'adeguata capacità di recupero. In tal senso, sarà opportuno ridurre l'intensità, la quantità ed eventualmente il volume complessivo delle sedute, fino a che le pause di recupero non saranno sufficienti. È possibile anche inserire più pause di intervallo, riducendo in questo modo la densità complessiva della seduta di allenamento.
- 5** Effettuiamo frequentemente respirazioni profonde, in modo da compensare in qualche modo il minore apporto di ossigeno e ritardare per quanto possibile l'affaticamento.

è più evidente durante la prima settimana e poi si riduce gradualmente nelle settimane successive. In effetti, in linea generale, il sesto giorno di permanenza in montagna segna il massimo di questo progressivo peggioramento, anche se, come detto, si possono verificare discrete variazioni di tipo individuale e alcuni individui non riescono mai ad acclimatarsi in quota. Successivamente, si sviluppa un miglioramento dell'efficienza fisica in modo continuo e costante, fino a ritornare a valori normali o quasi circa al termine della terza settimana di soggiorno in quota, in quanto il progressivo aumento del numero

IL RITORNO A BASSA QUOTA

Al termine del periodo di adattamento (considerando circa tre settimane) i vantaggi acquisiti per le capacità aerobiche saranno evidenti, migliorando il livello di impegno, di rendimento e di "performance".

Tali effetti saranno per un certo periodo durevoli anche praticando attività a quote basse. Infatti, la durata in vita dei globuli rossi è di circa 120 giorni, quindi per tale periodo si potrà trarre vantaggio da un maggiore apporto di ossigeno ai muscoli in attività.

Dopo circa due settimane dall'essere tornati a quote più basse, sarà il momento per cimentarsi in gare o escursioni più impegnative con una "grinta" per certi versi sconosciuta, dovuta a questo surplus "d'aria" che si è in grado di utilizzare.

di globuli rossi e altre importanti anche se più lente reazioni fisiologiche che si sviluppano durante questo periodo consentono all'organismo di ritornare a condizioni di consumo di ossigeno normali o, comunque, sufficientemente adeguate alle necessità dell'attività fisica e sportiva svolta in montagna.

L'ALLENAMENTO

Durante il periodo di permanenza in quota (oltre i 1500 m) si dovranno adottare alcune accortezze per non rinunciare drasticamente al proprio programma di allenamento e per consentire al proprio organismo di determinare condizioni di adattamento nel migliore dei modi. Durante la prima settimana di permanenza in montagna è meglio allenarsi a basse quote (500-700 m), seguendo il proprio piano di allenamento, e soggiornare il resto della giornata a quote più elevate (1500-1800 m). Durante la seconda settimana è possibile effettuare le sedute di allenamento anche in altura, ma per mantenere un buon livello di potenza muscolare è consigliabile effettuare alcuni allenamenti tipo gara, cioè ad alta intensità, a quote però più basse (500-700 m).

Con la terza settimana si sta giungendo alla fase finale del periodo di adattamento e quindi sarà possibile affrontare sedute che prevedano quantitativi e ritmi di allenamento secondo un normale programma o quasi.



PIEMONTE 28 AGOSTO

LE SEI SALITE DELLA GRAN FONDO NOCCIOLA ALTA LANGA

Saranno sei le salite che caratterizzeranno la decima edizione della Granfondo della Nocciola Alta Langa del prossimo 28 agosto. Un percorso che si immergerà nelle colline langarole e che

ricorderà alcuni campioni del passato mediante le ascese, a loro intitolate, che si andranno ad affrontare.

Il percorso granfondo si svolgerà su una lunghezza di **112 chilometri** lungo i quali si andranno ad affrontare tutte e sei le ascese. Nel mediofondo invece, i chilometri saranno 76 e le salite da scalare quattro.

I due percorsi prenderanno il via da Bossolasco andando ad affrontare, dopo pochi chilometri, la prima salita di giornata. Si tratta dell'ascensione in ricordo di **Jacques Anquetil**, che da Bonvicino porta a Murazzano: 6.3 km al 5% di pendenza media. Dopo la prima

salita, i due percorsi procederanno ancora sulla stessa strada, andando in direzione di Mombarcaro. Dopo circa 20 km ecco che la strada sotto le ruote torna a puntare verso l'alto.



A questo punto i granfondisti dovranno affrontare la salita in ricordo dell'Airone **Fausto Coppi** che dal lungo Belbo porta per l'appunto a Mombarcaro. Sarà una salita breve ma nervosa di 3-6 km

al 7.2 % di media. Dopo questa ascensione i due percorsi si divideranno con il mediofondo che si dirigerà verso le ultime due salite di giornata, tralasciando le due centrali. Il percorso granfondo, invece, affronterà la discesa fino al paese di Bosio dove si inizierà nuovamente a salire nel ricordo dell'indimenticabile Pirata **Marco Pantani**. A questo punto i granfondisti dovranno

affrontare 7 km al 5% di pendenza media fino a Lequo Berria. Scollinato, si scenderà lungo la Valle Belbo fino a Campetto dove inizierà la quarta salita nel nome di **Charly Gaul**: 7.6 km al 4.5% che portano a Boscasa. A Sinio i due percorsi si ricongiungeranno svoltando a sinistra e imboccando la quinta salita dedicata a **Gino Bartali**, la più dura di tutto il percorso: 3.7 km con pendenze che non lasceranno mai la doppia cifra fino ad Albaretto Torre.

A questo punto rimarrà solo la salita **Lousion Bobet** che con i suoi 5.97 km al 5.2 di pendenza media, porterà i partecipanti dei due percorsi nuovamente a Bossolasco. La quota d'iscrizione è di **25 euro fino al 26 agosto** attraverso il portale www.mysdam.it, ma aumenterà a 30 euro il 27 e il 28, sul posto.

INFO:
<http://faustocoppi.net/it/la-granfondo-della-nocciola-alta-langa>

PIEMONTE 4 SETTEMBRE

GRAN FONDO TORINO PER 2000 FONDISTI

Saranno **solo 2000 i pettorali** a disposizione per la Gran Fondo Torino del prossimo 4 settembre, suddivisi tra abbonati ai due circuiti di cui la manifestazione fa parte (Gran Trofeo Gs Alpi e Nord Ovest Road Cup) e iscritti individuali. La decisione è stata una conseguenza delle modifiche dei percorsi e della zona logistica e di partenza, visto che comunque si vuole mantenere alto il livello di servizi ai ciclisti: un numero ridotto di partecipanti garantirà un **maggior controllo**. Una novità di questa edizione sarà l'esatta conoscenza dell'**orario di presenza dei volontari sul percorso**; orario che determinerà anche il termine massimo di partecipazione.

Guardando le tabelle di marcia pubblicate sul sito, salta subito all'occhio la media più bassa, fissata a 17km/h: una media che, visti i percorsi, è veramente accessibile a tutti. I volontari saranno quindi presenti agli incroci e ai punti pericolosi dall'orario stimato del concorrente più veloce fino all'orario determinato dalla media dei 17km/h. Dopo questo lasso di tempo abbandoneranno la loro postazione. Qualora alcuni concorrenti non riuscissero a garantire questa media, verranno esortati a salire sul **carro scopa**, oppure a proseguire senza più attenzione da parte dell'organizzazione. Il tempo di sospensione temporanea della circolazione è fissato in 20 minuti dal passaggio del primo concorrente su tutto il percorso. In questa finestra i percorsi saranno blindati alla circolazione a motore. Oltre tale periodo la sicurezza sarà comunque garantita dai volontari fino all'orario stabilito in tabella di marcia. Le iscrizioni sono aperte a **50 euro fino al 27 agosto**, per riaprire sul posto con un aggravio di 10 euro.

INFO:
www.granfondotorino.com

LAZIO 11 SETTEMBRE

LA G.F. VALLE DEL TEVERE TRA LE BELLEZZE DELLA SABINA

Organizzata dal Ciclo Club Fiano Romano con l'amministrazione comunale di Fiano Romano, si correrà il prossimo 11 settembre la Granfondo Valle del Tevere, prova di chiusura della stagione 2016 del circuito Fantabici, una granfondo che offre l'opportunità di compiere una full immersion tra paesaggi e luoghi di rara bellezza della **Valle del Tevere**, della Sabina e del Monte Soratte, attraversati dai percorsi di 65 km (cicloturistico), 88 km (mediofondo) e 120 km (granfondo).

Dal 1° agosto all'8 settembre la quota di partecipazione a granfondo e mediofondo è di **30 euro** e per la cicloturistica 15 euro.

Dal 9 all'11 settembre i percorsi agonistici costeranno 40 euro e la cicloturistica 20 euro.

INFO:
www.cicloclubfianoromano.it

MARCHE 11 SETTEMBRE

LEOPARDIANA: ARRIVO ALLA CASA DEL POETA

Un arrivo inedito, **in salita**, davanti a Palazzo Leopardi. È, questa, l'ultima novità della Granfondo Leopardiana di domenica 11 settembre. Dopo aver percorso i **127 km** del lungo (con 2300 metri di dislivello) o, in alternativa, i **76 km** del medio (1100 metri di dislivello), gli atleti dovranno affrontare l'ultima fatica in vista dell'arrivo, posto al termine di una leggera salita, di fronte alla casa di **Giacomo Leopardi**. Per quanto riguarda i tracciati, sono stati confermati i percorsi dello scorso anno, così come la doppia partenza (il medio partirà 30 minuti dopo il lungo). Le iscrizioni sono già aperte a **35 euro**.

INFO:
www.fondoleopardiana.com

EMILIA ROMAGNA 11 SETTEMBRE

❖ G.F. BIKE SUMMER FESTIVAL #GREENTEAM

Sarà uno degli eventi del Bike Summer Festival che si svolgerà dal 9 all'11 settembre a Varano de Melegari (Parma). La Granfondo Bike Summer Festival #GreenTeam si correrà sulla distanza di **120 chilometri** e 2500 metri di dislivello con partenza alle 10.30 e chiuderà il week-end di eventi inseriti all'interno di un programma di esposizioni e test dedicati agli appassionati delle due ruote.

La partenza sarà dall'**autodromo di Varano de Melegari** e l'itinerario si snoderà tra le colline dell'entroterra appenninico parmense con passaggio da Bardi, Passo del Pellizzone, Salsomaggiore Terme, in un loop di saliscendi piuttosto impegnativo che metterà alla prova i cicloamatori iscritti alla

competizione.

Il percorso sarà unico, con il GPM al Passo Pellizzone con i suoi 1094 metri, che insieme al Monte Sant'Antonio rappresenteranno le due salite più impegnative della corsa. L'arrivo sarà sempre all'autodromo dove sarà allestita un'area ristoro con il pasta party, la zona massaggi (divisa uomini e donne per un assoluto rispetto della privacy) e un ampio parcheggio.

Il costo d'iscrizione è di **30 euro**, che comprende anche la possibilità di partecipare alle altre gare in calendario tra sabato e domenica, senza nessun costo aggiunto.

❖ **INFO:**
www.bikesummerfestival.com

TOSCANA 18 SETTEMBRE

❖ LA MAGIA DEL CHIANTI ALLA GRAN FONDO GALLO NERO

Radda in Chianti sarà teatro, domenica 18 settembre, della Gran Fondo Gallo Nero, evento perfettamente collocato nella stagione più suggestiva per la zona del Chianti. Due i tracciati proposti, da affrontare con modalità

agonistica o cicloturistica: Granfondo di 146,7 chilometri e 3384 metri di dislivello e Mediofondo di 89,3 chilometri e 2056 metri di dislivello. I tracciati sono stati **inaspriti** rispetto a quelli proposti nel 2015, sia nella lunghezza che nel dislivello da superare.

Le iscrizioni sono aperte **fino al 15 settembre a 35 euro**, con facilitazioni per i gruppi con minimo 10 iscritti (28 euro) e

per i diversamente abili (15 euro).

Sabato 17 settembre (dalle 12 alle 19) e domenica 18 settembre (dalle 7 alle 8.30) la quota sarà per tutti 45 euro. Per i diversamente abili la quota rimarrà fissa a 15 euro. Particolare attenzione sarà data alla **tutela dell'ambiente**. Pertanto i partecipanti che durante la gara verranno sorpresi a gettare contenitori, carte e confezioni di integratori e altro materiale al di fuori delle aree destinate ai ristori, verranno immediatamente squalificati ed esclusi dalla classifica finale.



❖ **INFO:**
www.granfondodelgallonero.it

LAZIO 18 SETTEMBRE

❖ ISCRIZIONI ALLA GFNY ITALIA 2016

È possibile iscriversi alla terza edizione della GFNY Italia in programma a **Terracina** (Latina) il 18 settembre tramite il sito MySdam o scaricando l'apposito modulo sul sito www.gfnyitalia.it. Queste le quote: **35 euro fino al**

16 settembre, 45 euro il 17 e 18 settembre, 150 euro Vip fino al 17 settembre. Promozioni speciali sono previste per le **squadre** numerose.

❖ **INFO:** www.gfnyitalia.it

LOMBARDIA 25 SETTEMBRE

❖ LA TRE VALLI VARESINE

La Gran Fondo Tre Valli Varesine del 25 settembre organizzata dall'S.C. Alfredo Binda, proporrà ai ciclisti due tracciati, medio e lungo, rispettivamente di **103 km** e 1500 metri di dislivello e **156 chilometri** e 2500 metri di dislivello. Parallelamente all'evento agonistico si sta anche mettendo in piedi un programma che dal 24 al 27 settembre sarà ricco e invitante anche per le famiglie, alle quali verranno proposte delle **escursioni guidate**. Per le squadre, il comitato organizzatore ha deciso di offrire delle **partecipazioni omaggio** proporzionate al numero di iscritti: **10 iscritti, 1 omaggio; 20 iscritti, 3 omaggi; 30 iscritti, 5 omaggi;**

40 iscritti, 7 omaggi; 50 iscritti, 9 omaggi; 60 iscritti, 12 omaggi. Sarà inoltre premiata la squadra più numerosa. Quota d'iscrizione a **40 euro dal 1° al 31 agosto** e 50 euro dal 1° al 15 settembre. Le iscrizioni si chiuderanno il 15 settembre alle ore 18. Grazie alla collaborazione con gli albergatori della zona, saranno disponibili tariffe e **pacchetti agevolati** per il pernottamento presso le strutture convenzionate.

❖ **INFO:**
www.trevallivaresine.com



LIGURIA 2 OTTOBRE

❖ 92 KM PER LA GRAN FONDO LOABIKERS

La Gran Fondo Loabikers del prossimo 2 ottobre vede **confermato il percorso** della sua edizione autunnale, che ricalcherà quello collaudato l'anno scorso, con la sola eccezione della location di partenza e arrivo, che sarà stavolta collocata in via degli Alpini a Loano, poche centinaia di metri più a nord rispetto a quanto avvenuto nel 2015.

Dopo la partenza, i granfondisti attraverseranno Loano e quindi Pietra Ligure, per indirizzarsi verso Tovo San Giacomo, dove inizieranno la scalata al Colle del Melogno, che li porterà fino a quota 1017 metri sul livello del mare. La discesa a Osiglia condurrà sulla sponda orientale dell'omonimo lago, poi la strada riprenderà a scendere lievemente fino a Cabroni, dove i granfondisti svolteranno per Murialdo, iniziando un lungo falsopiano a salire che, transitando prima per Caragna e poi per Calizzano e

Bardineto, porterà fino al Giogo di Toirano. Comincerà così la lunga picchiata verso la costa e, dopo una quindicina di chilometri, i concorrenti svolteranno a sinistra per affrontare il dente di Boissano, asperità breve ma non da sottovalutare e che, a ridosso del traguardo, potrà essere il trampolino di lancio per i migliori finisseur.

Dopo 92 chilometri e 1658 metri di dislivello positivo i granfondisti guadagneranno il traguardo.

Le iscrizioni alla Gran Fondo Loabikers sono già aperte, alla quota di **30 euro fino al 31 agosto**. Per tutto il mese di settembre la quota sarà invece di 35 euro, mentre, per le ultime iscrizioni, da effettuarsi sul posto nelle giornate di sabato 1 e domenica 2 ottobre, sarà necessario versare 40 euro.

❖ **INFO:**
www.loabikers.com



CIRCUITI 2016

❖ ANNULLATO IL CT LEAGUE NORD OVEST

È fallito il circuito CT League Nord Ovest, un progetto che sognava di portare il concetto delle granfondo cicloturistiche nel Nord Ovest d'Italia.

Pochi abbonati, nessun iscritto da parte delle stesse società organizzatrici delle manifestazioni, tranne una coraggiosa.

Anche la **defezione** degli organizzatori della G.F. del Lago d'Orta non è andata in aiuto dell'organizzatore, oltre allo **spostamento** di due manifestazioni: la G.F. Alpi Biellesi e la Ciclolonga del Sestriere, obbligate dal **maltempo** allo slittamento di data. Visto, quindi, lo spostamento di due prove e la defezione di un'altra, metà degli iscritti, facenti capo alla stessa società di Milano, hanno chiesto l'annullamento dell'abbonamento.

A questo punto il coordinamento generale ha preferito annullare il circuito (che non verrà più riproposto) **rimborsando** completamente le quote.

❖ **INFO:**
<http://playfulleventi.com>

ANTEPRIMA 2017

❖ ALÉ LA MERCKX L'11 GIUGNO 2017

La general manager **Alessia Piccolo** assieme allo staff di Alé Cycling, terminata la decima edizione della granfondo Alé La Merckx, ha già indicato in domenica 11 giugno la data della granfondo nel 2017. La novità assoluta dell'undicesima edizione sarà l'**arrivo scenografico** nel cuore di Verona: Piazza Brà, da dove quest'anno i ciclamatori erano partiti.

❖ **INFO:**
www.alelamerckx.com

NOVITÀ

❖ FORMULA BICI: UN'ASSOCIAZIONE TRA GRANFONDO PER LA SICUREZZA E LA QUALITÀ

Lo scorso 27 giugno è stata presentata a Roma una nuova associazione presieduta da **Gianluca Santilli** - già responsabile della struttura amatoriale della Fci e patron della Gran Fondo Roma - che ha come primo obiettivo quello di "regolamentare" la questione sicurezza nelle granfondo.

Tredici le granfondo "fondatrici" di "Formula Bici" che nell'associazione metteranno a disposizione degli organizzatori italiani la propria esperienza.

Chianti Classic, Giro Sardegna, Gran Fondo Campagnolo Roma, Gran Fondo La Campionissimo, Gran Fondo Cooperatori, Gran Fondo Fausto Coppi, Gran Fondo Gimondi, Gran Fondo Stelvio Santini, Gran Fondo Strade Bianche, L'Eroica, Maratona dles Dolomites, Sportful Dolomiti Race e per la mountain bike Dolomiti Superbike gli eventi chiamati a fondare l'associazione insieme ad Assofondo.

Formula Bici è una associazione che si prefigge di predisporre una serie di **linee guida** per gli eventi ciclistici amatoriali italiani in materia di sicurezza, **standard**

qualitativi, accesso facilitato agli eventi, tesseramenti, assicurazioni, lobbying, **rapporti con le istituzioni** e tanto altro, con l'obiettivo di dar vita a una adeguata e molto qualificata massa di eventi affiliati e di iniziative, garantendo professionalità, economie di scala, interlocuzione unitaria e regolamentazione dei calendari. Formula Bici vuole diventare anche il punto di riferimento



autorevole dei tanti eventi amatoriali di massa e interlocutore primario del mondo del ciclismo con amministrazioni, istituzioni, politici, produttori, per tutto quanto concerne il cicloturismo e la **ciclomobilità urbana**. «La nostra è un'associazione con una struttura di tipo aziendale professionale - ha detto Gianluca Santilli - **aperta a tutti gli organizzatori** che rispetteranno gli standard di qualità che saranno predisposti, con la salute

e la sicurezza al primo posto». Formula Bici si avvale anche della collaborazione di un comitato scientifico di cui fanno parte il dott. Piantedosi, vice direttore generale della Polizia, e il dott. Roberto Sgalla, capo delle specialità di Polizia, due autentici appassionati della bici da corsa, ai quali si aggiungerà Carla Pinarello come interlocutrice per le problematiche del ciclismo femminile.

Il coordinamento tra i soci fondatori di Formula Bici è stato affidato al consigliere delegato **Emiliano Borgna**, granfondista e responsabile di Acsi Ciclismo: «Come nelle competizioni ciclistiche, in gruppo si viaggia meglio e più veloci, da soli si fa poco. Il nostro compito sarà quello di individuare e certificare quegli eventi che raggiungono standard organizzativi e di sicurezza di qualità. La nostra mission è quella di migliorare l'ambiente delle manifestazioni, limitando l'agonismo sfrenato e bandire il doping, coinvolgere tutti gli appassionati del pedale che oggi ci guardano da fuori, assicurando loro sicurezza negli eventi».

ANTEPRIMA 2017

❖ MARCIALONGA CYCLING: APPUNTAMENTO AL 4 GIUGNO 2017

Giusto il tempo di godersi il successo della decima edizione della Marcialonga Cycling Craft, poi gli organizzatori si sono messi al lavoro per quella dell'anno prossimo. Per prima cosa è stata scelta la data per l'undicesima edizione: il **4 giugno 2017**.

Un annuncio fatto con grande anticipo, che consente agli appassionati di pianificare con



attenzione il programma agonistico del prossimo anno.

Una data scelta anche per permettere ai partecipanti di godersi un **week end lungo**, sfruttando la festa di venerdì 2 giugno e che concederà a Marcialonga, la possibilità di implementare gli eventi di contorno strutturando una **kermesse di tre giorni** all'insegna delle due ruote per grandi e piccini.

Annunciato, inoltre, il rinnovo quadriennale con lo **sponsor**

Craft, segno dell'appoggio e della fiducia che il main sponsor nutre verso le capacità organizzative del brand Marcialonga guidato da Angelo Corradini e Gloria Trettel. Craft è anche partner degli eventi invernali nonché della Combinata Punto3, la classifica che somma i tempi dei super atleti che si cimentano in tre diverse discipline sportive ai piedi delle Dolomiti trentine.

❖ **INFO:**
www.marcialonga.it

PIÙ DI 10.000 PER LO ZERO WIND SHOW

L'annata 2016 del Campionato Nazionale Acsi sta regalando emozioni sulle strade d'Italia, e in contemporanea uno dei circuiti sponsorizzati da Acsi Ciclismo, lo Zero Wind Show, si è concluso con la partecipazione di oltre 10.000 ciclamatori.

L'annata 2016 del Campionato Nazionale Acsi sta regalando spettacolo ed emozioni sulle strade d'Italia, e in contemporanea uno dei circuiti interamente sponsorizzati da Acsi Ciclismo, lo Zero Wind Show, ha chiuso i battenti con la partecipazione di oltre 10.000 ciclamatori. Si tratta dell'ennesimo successo per l'ente di promozione sociale più attivo d'Italia, che con oltre 1500 eventi annuali, propone gare d'élite in assoluta sicurezza.

I vincitori del circuito uscito dalla penna di Acsi Ciclismo sono stati Gabriele Giacometti e Marco Marzocchi, i quali hanno tagliato il traguardo in tutte e otto le prove dello Zero Wind Show - il circuito che premia la passione. Giacometti e Marzocchi si sono aggiudicati il riconoscimento "Platinum", mentre a Franco Nonni, Meri Piazzi, Denis Carlesso, Luca Vanzin, Antonio e Stefano Vasco è andato il riconoscimento "Gold" per essersi resi protagonisti in sette prove su otto, con i primi due, così come Giacometti e Marzocchi, a far parte del Gianluca Faenza Team, la squadra vincitrice del circuito; più staccate Asd Gs Ars Et Robur - New Energy Bike Team e Asd Giò N'Dent - Team Enervit, rispettivamente seconda e terza squadra classificata. Classifica "Silver" con sei gare completate su otto al responsabile nazionale di Acsi Ciclismo Emiliano Borgna, da sempre partecipante "attivo" alle proprie manifestazioni, oltre a Michela Giuseppina Bergozza, Michael Richard Cariaga, Massimiliano Destro, Filippo Menghi, Gianni Rossi e Corrado Vanzo. Ad aggiudicarsi la graduatoria "Bronze" un numero infinito di concorrenti, a

conferma che il challenge di matrice Acsi fra gli scenari paesaggistici delle granfondo più belle d'Italia è stato grandemente seguito e partecipato.

I concorrenti dello Zero Wind Show si sono cimentati con prove di tutto rispetto, le più competitive d'Italia, accuratamente selezionate per rendere magica l'atmosfera all'interno del circuito.

Millecinquecento partecipanti hanno infuocato le strade del Veneto, lungo sfide che hanno visto la partenza dei ciclamatori da Prato della Valle, alla volta dei percorsi di 145 km e 1935 metri di dislivello e 97 km e 1340 metri di dislivello.

Da segnalare la folta presenza anche di atleti stranieri, con Gran Bretagna, Stati Uniti, Slovenia, Germania, Olanda e Russia accomunate dalla

imposti l'ex professionista vicentino Mauro Facci, davanti a Simone Penzo e ad Alessandro Motta. Fra le donne ha vinto la noalese Odette Bertolin, autentica pigliatutto in quest'annata granfondistica del Campionato Nazionale Acsi, su Astrid Schartmüller e Manuela Bugli. Rimanendo sempre in Veneto, a Montebelluna (Treviso) si svolgeva la Coppa del Mondo Acsi su strada.



Il responsabile nazionale Emiliano Borgna ha dato il via a una lunga giornata "di passioni" che al termine di quasi 15 ore di gare ha assegnato ben 11 maglie iridate ai campioni del mondo amatori. Per primi sono partiti junior e debuttanti, poi i senior 1 e senior 2 hanno completato per cinque volte il circuito di 15 km, mentre tracciato a quattro tornate per Super A e Super B donne. Un appuntamento scoppiettante che ha coinvolto circa 1000 partecipanti. Il vincitore fra gli Junior è stato Riccardo Girardi, quindi Guido Girardi fra i Senior 1, Cristiano

I ciclamatori hanno gareggiato alla Gran Fondo Davide Cassani, Granfondo Selle Italia, Granfondo Liotto, Colnago Cycling Festival, Granfondo degli Squali, 3 Epic Cycling Road, Marcialonga Cycling Craft e Granfondo Città di Padova. Una gara, quest'ultima, che ha visto coinvolte anche le vecchie glorie del pedale, come Maurizio Fondriest, presente sin dalla nascita dell'evento, campione del mondo in linea nel 1988 e vincitore della Milano-Sanremo nel 1993. Ai nastri di partenza si è visto anche Alessandro Petacchi, primo ciclista in grado di vincere in un solo anno almeno due tappe in ciascuno dei tre grandi Giri.

passione per la bicicletta. Tanti anche i concorrenti non troppo affini alle due ruote che hanno potuto allinearsi al via grazie alla tessera giornaliera fornita da Acsi Ciclismo, a garantire una "copertura" completa per tutta la durata della gara a un costo più che accessibile. Nel percorso "mediofondo" ad avere la meglio è stato il trentino Paolo Decarli davanti a Cristian Ballestri, abile a superare in volata l'altro trentino Daniele Bergamo. Nessuna storia per la sfida al femminile, Christiane Koschier è stata troppo veloce per tutti, anche per molti atleti maschi. Seconda Michela Giuseppina Bergozza e terza Claudia Padoan. Nel percorso "granfondo" si sono

Parrinello fra i Senior 2, Mirco Mazzerò (Veterano 1), Flavio Della Bella (Veterano 2), Daniele Magagnotti (Gentleman 1), Agostino Durante (Gentleman 2), Riccardo Tarlao (Super A), Paolo Manfroni (Super B), ed Angela Perin e Nadia Rossi, rispettivamente Woman 1 e 2. Le sfide del Campionato Nazionale Acsi non hanno limiti, aderendo ad Acsi Ciclismo ogni appassionato delle due ruote potrà avere tutto ciò che desidera, pedalando fra gli scenari più suggestivi d'Italia in assoluta sicurezza e libertà.

INFO: WWW.ACSI.IT



AL VOSTRO SERVIZIO

SPAZIO CHIP



LE PRESENZE TOTALI REGISTRATE NELLE GRANFONDO CHE ANALIZZIAMO QUESTO MESE SONO STATE 34.033, DI CUI 26.242 AGONISTI E 7441 CICLOTURISTI (MA TROVARE LE CLASSIFICHE DI UNA CICLOTURISTICA È PIÙ DIFFICILE...).

NOVE COLLI SEMPRE REGINA

Siamo rimasti un po' indietro con i commenti, ma non vogliamo trascurare alcuna gara di cui siamo riusciti a trovare - a volte con fatica - le classifiche, e così in questo mese commenteremo le prove a carattere granfondistico svoltesi nel periodo di tempo che va da domenica **22 maggio** a domenica **12 giugno** comprese, uno di quelli con maggiore densità di manifestazioni, per poi "recuperare" sul prossimo numero de "La Bicicletta".
Le **classifiche ufficiali** che siamo riusciti ad avere per questo periodo sono state complessivamente trentatré, su un totale di quarantaquattro manifestazioni svoltesi, di cui trenta agonistiche e quattordici cicloturistiche. Le presenze totali registrate sono state **34.033**, di cui **26.242** agonisti e **7441** cicloturisti.

Naturalmente, trovare le classifiche di una prova **cicloturistica** è più difficile che reperire quella di una gara agonistica, perché nel cicloturismo le classifiche contano molto meno e, anche se vengono pubblicate, contengono solo i **nomi delle società** e dei punteggi acquisiti, piuttosto che l'elenco per nome dei classificati. In ogni caso, i numeri registrati dalle prove a carattere cicloturistico raggiungono quasi il **22 per cento** del totale, confermando che, se l'agonismo gioca ancora un ruolo predominante, il cicloturismo ha pur sempre una voce che non può essere né sottovalutata né, tantomeno, trascurata. Passando ai numeri, a guidare la classifica stilata in base agli atleti complessivamente arrivati in ciascuna manifestazione troviamo, ovviamente, la **Nove Colli**, con **10.068** classificati, un numero che la pone ai vertici assoluti a livello nazionale. Di questi, 4262 hanno completato il percorso

lungo, 5748 quello medio e 57 sono stati coloro che si sono classificati partecipando con una tessera cicloturistica e quindi non sono stati inseriti nelle classifiche basate sul tempo di percorrenza. Altri numeri per la **Nove Colli**: 68 sono stati quelli che si sono ritirati, mentre 152 sono stati gli squalificati per un salto di griglia o per altre scorrettezze compiute durante la gara. Considerando che - stando a quanto dichiarato dall'organizzazione - gli iscritti alla Nove Colli sono stati almeno **12.000**, fa sempre un certo effetto scoprire che, di questi, ben 1712 non si sono neppure presentati sulla linea della partenza. Moltiplicando il costo di iscrizione di 60 euro per il numero di coloro che si sono iscritti senza poi prendere parte alla manifestazione, si può facilmente calcolare che questi granfondisti hanno buttato via complessivamente 102.720



euro, una discreta sommetta che supera abbondantemente il budget complessivamente messo in campo da molte delle manifestazioni granfondistiche che si svolgono nel nostro Paese. Al secondo posto troviamo la **Gran Fondo Stelvio - Santini** (2376 classificati contro i 2378 del 2015): una perfetta conferma dei numeri registrati nella passata stagione, ma anche una conferma che il Passo dello Stelvio resta ancora una delle mete più ambite dai ciclisti. Al terzo posto si attesta una granfondo a carattere esclusivamente cicloturistico, la **Gran Fondo Città di Lugo**, con i suoi 2010 classificati. Dopo il quarto posto della **Gran Fondo Alè La Merckx** (1661 classificati contro i 1336 del 2015), troviamo altre due manifestazioni senza classifica individuale stilata in base ai tempi di percorrenza: la **Gran Fondo Città di Medicina** (1432 classificati contro i 1558

del 2015) e la **Gran Fondo delle Valli Bolognesi** (1419 classificati contro i 1249 del 2015), entrambe facenti parte del circuito **Giro dell'Appennino Bolognese e Valli di Comacchio**, con la leggera flessione della prima ampiamente compensata dall'incremento di classificati registrati dalla seconda. Sopra i mille classificati troviamo la **Gran Fondo San Benedetto del Tronto** (1181 classificati contro gli 853 del 2015), e la **Gran Fondo Giro d'Italia** (1114 classificati contro i 518 del 2015). È interessante notare come l'edizione di quest'ultima manifestazione, nonostante la località di partenza alquanto decentrata, nell'estremo nord-est italiano, e due percorsi ai confini con la **Slovenia**, abbia attirato un numero molto maggiore di ciclisti rispetto alla passata edizione, svoltasi invece in una regione, il Trentino Alto Adige, più interessata dal turismo e più facile da raggiungere.



SOTTO I 1000

Trova GRANFONDO

TUTTO IL CALENDARIO DELLE GRANFONDO DEL **2016**

IL GIORNALE DELLE **GRAN FONDO.IT**

Appena al di sotto dei mille classificati troviamo ancora una prova senza classifica individuale, la **Gran Fondo Città di Ravenna** (995 classificati al suo esordio), e, a seguire, la **Marcialonga Cycling**, che registra un calo dovuto esclusivamente alle pessime condizioni meteorologiche (905 classificati contro

i 1481 del 2015), e il **Giro delle Valli Monregalesi** (895 classificati contro i 1027 del 2015). Quest'ultima manifestazione, dopo essere rimasta per molti anni intorno ai 1350 classificati, nelle ultime due stagioni è andata un po' in calando. Intorno ai 700 classificati troviamo poi la

Fondo del Capitano (781 classificati contro i 672 del 2015), la **Gran Fondo Vigneti d'Oltrepo Marathon** (770 classificati contro gli 855 del 2015) e la **Gran Fondo del Vulture** (731 classificati contro i 711 del 2015), una prova che si pone al top di tutte le manifestazioni granfondistiche

del Sud Italia. Un'ultima nota la riserviamo alla **Milano-Sanremo** (716 classificati contro i 439 del 2015), una prova storica che a volte sembra dimenticata dal pubblico dei granfondisti, ma che poi, a sorpresa, risorge a nuova vita riscuotendo ancora un buon interesse.



NOTIZIE, COMMENTI E DIBATTITI DAL BLOG DELLA NOSTRA RIVISTA

CHI È DAVVERO CHRIS FROOME?

IL BLOG DE "LA BICICLETTA" LO TROVATE SUL SITO DELLA NOSTRA RIVISTA: [HTTP://LABICICLETTAWEB.IT/BICIBLOG/](http://labiciclettaweb.it/biciblog/) DA LÌ POTETE LEGGERE E COMMENTARE LIBERAMENTE I NOSTRI POST, CHE HANNO COME OGGETTO LE VARIE TEMATICHE LEGATE AL MONDO DELLE DUE RUOTE PEDALATE.

Etre. Come Thys, Bobet e Lemond, Chris Froome conquista il suo terzo **Tour de France**. Uno nel 2013, il "buco" per caduta o crisi psicologica nell'anno della vittoria di Nibali (2014) e poi due di fila. Quello del 2016 passerà alla storia come facile per la **pochezza degli avversari**, ma pieno di sorprese, imprevisi, cambi di tattica gestiti a proprio favore. Già si parla di un Froome diverso, meno telecomandato e più capace di sfruttare situazioni tattiche diverse dal solito (dove per "solito" s'intende la salita con relativa "frullata" per staccare i rivali) e girare a proprio favore le possibili disavventure. Il **crash del Ventoux**, con la successiva surreale corsa a piedi verso l'arrivo, è entrato all'istante nella storia visiva

della corsa, ma è stato anche un momento chiave per rivelare agli avversari la forza mentale dell'inglese, uno che non si ferma di fronte a nulla. E poi la caduta sotto il diluvio nella 19ª tappa, con il **Froome ferito** che spunta alle spalle dei suoi

giornalistiche rispondendo sempre in francese alle tv con il suo sorriso molto impostato. Qualche **voce discorde** sul personaggio resta e ne danno conto una serie di begli articoli scritti da Philippe Brunel su "L'Equipe" e da Carlos Arribas

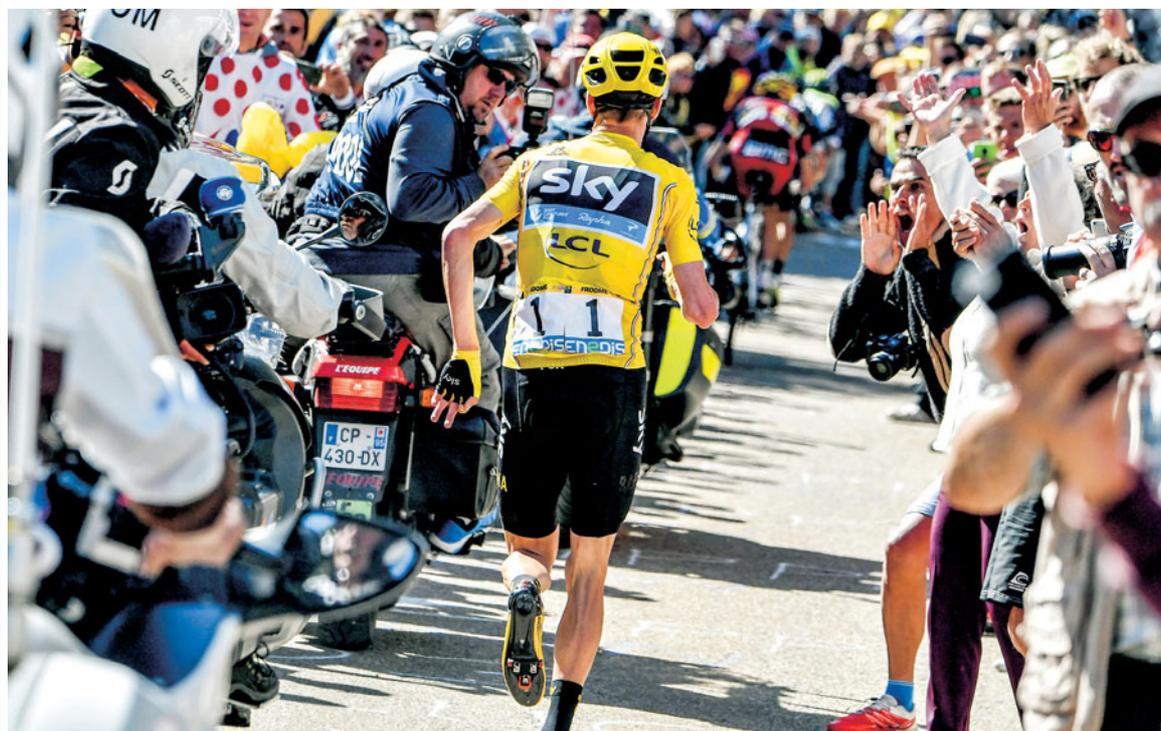
elogi e tirate di orecchie con scientifica precisione per mantenere un dominio psicologico sulla corsa e sui suoi organizzatori. Fosse caduto solo **Mollema** contro la moto della tv sul Ventoux, spiega il giornalista-scrittore francese, certamente il ritardo accumulato non sarebbe stato neutralizzato e l'incidente classificato come uno dei tanti che hanno caratterizzato la storia della gara. Brunel evoca il boss **Dave Brailsford** che si proietta non invitato nel van dei commissari di corsa a sollecitarli su quello che dovevano fare, nel contesto di una **Uci** che ormai parla solo inglese. Insomma, Chris come una sorta di attore molto dotato o, peggio, di un «Frankenstein nelle mani di Brailsford» come lo definisce il grande cronista spagnolo **Arribas**. Estremizzazioni, forse. Resta il fatto che, vista da vicino, con i suoi addetti stampa di gomma e i suoi spazi blindati, **Sky** fa davvero un po' impressione. E il personaggio di Dave Brailsford, capace di battute puntute, ma anche puntuale nello strappare il microfono ai suoi atleti quando arriva una domanda potenzialmente rischiosa, completa il quadro. Chris Froome ce lo terremo per molti anni, come ha spiegato lui stesso a Morzine dopo l'ultima tappa alpina, chiarendo che nel suo futuro c'è solo il Tour e che lui spera di vincerne il più possibile. Insomma, cancellati i sette di **Armstrong**, aspettiamocene altrettanti da un tipo che come Lance parla inglese, ha uno squadrone di fedelissimi al suo fianco e un carattere che sembra all'opposto di quello del fraudolento texano.

la Bicicletta

IL BLOG DE "LA BICICLETTA" **il Blog**

avversari come un pallido fantasma circondato dagli sgherri in nero, che fa capire a tutti l'invincibilità dell'ex keniano. È questo il **Froome "umano"** che si è conquistato (pare e finalmente) il cuore dei francesi, placando le polemiche

su "El Pais". **Brunel**, in un lungo pezzo intitolato «Froome non esiste veramente», parla di un Froome ambivalente, che gioca a fare la vittima e distribuisce





CON AFFETTO, S'INTENDE, OGNI MESE QUESTA RUBRICA "CLASSIFICA" CHI SALE E CHI SCENDE NELL'AFFOLLATO PIANETA DEL FONDISMO. ORGANIZZATORI, SQUADRE, ATLETI, FEDERAZIONI, SPONSOR E, PERCHÉ NO, ANCHE GIORNALISTI...

DOWN CI VEDIAMO DA MARIO (PRIMA O POI) PER PEDALARE (CON I NAS...)

Si chiama Giro delle Circonvallazioni e si è svolto dalle parti di Cuneo lo scorso maggio, una prova in circuito di 75 km con ritrovo davanti all'immane Bar Mario. 201 iscritti, di cui oltre metà over 50. Il ciclismo in circuito non è una cosa per giovani, si sa. Questo il comunicato stampa: «Mentre facciamo ritorno al Bar Mario per le operazioni di chiusura della manifestazione, veniamo a sapere che è in corso il tanto auspicato controllo antidoping per una decina di concorrenti individuati dai Carabinieri del Nas. La procedura prolunga un po' i tempi e la gente vuole andare a casa. Così la premiazione avviene senza il vincitore della prima corsa, impegnato al controllo. Ma gli altri ci sono quasi tutti e il Bar Mario risuona delle voci di chi festeggia i premiati cui i "patrones" e sponsor della manifestazione distribuiscono mazzi di fiori e confezioni di prodotti, sotto il lampo di qualche flash e l'obiettivo di molti telefonini». Pochi giorni dopo arriva la notizia del Coni: due positivi, uno per steroidi anabolizzanti e l'altro per anfetamine...



DOWN DAL PIEMONTE ALLA SICILIA FIORISCONO I CASI DI DOPING

Lo scorso 14 luglio un granfondista piemontese ha scritto sul suo profilo Facebook: «Di fronte a quanto ormai molti di voi sapranno non voglio rimanere in silenzio, sarebbe per me come ammettere una colpa che non mi appartiene. Oggi mi è stata notificata una positività al controllo antidoping di Bra. Io sono a posto con me stesso e sicuro di non aver nulla da nascondere. Proverò in ogni modo a dimostrare la mia innocenza ed estraneità; chi mi ha conosciuto sui campi di gara sa la sportività e il rispetto con cui ho sempre corso e trovo surreale vivere ora questa situazione dove sono accusato dell'esatto opposto. Spero che la giustizia e l'onestà mi facciano vincere la gara per me più dura della vita». Costui, che si qualifica come preparatore e allenatore pur essendo laureato in ingegneria, è uno che dalle sue parti vince granfondo a ripetizione. A un controllo antidoping alla Gran Fondo di Bra è stato trovato positivo a Epo, Nesp e 4-Metil-2 Esanamina, stimolante. Una combinazione rara e sconcertante. Ok, "amico": se riesci a spiegarci come hai fatto a risultare positivo (accidentalmente, immaginiamo) a queste tre bombe, tanto di cappello. Nel frattempo, con i primi caldi estivi, arrivano anche due positivi siciliani, questa volta alla Gran Fondo dell'Alcantara: Epo, testosterone e cose simili. Che allegria...

UP FORMULA BICI: PER UNA NUOVA "COSCIENZA" DELLE GRANFONDO

«La Federazione Ciclistica Italiana, nell'ambito di una generale presa di coscienza che la società e il mondo amatoriale sono attraversati da un profondo cambiamento di intendere l'attività sportiva, è lieta di presentare la nascita di Formula Bici, organismo che affilia quattordici tra gli eventi più importanti e significativi del calendario amatoriale. Formula Bici è nata dalla volontà degli organizzatori di alcune tra le più importanti manifestazioni di ciclismo amatoriale italiane di promuovere il ciclismo per tutti, la ciclomotilità e il cicloturismo, favorendo tutte quelle componenti che rappresentano le voci costituenti della bikeconomy. Formula Bici, per questo, si propone come interlocutore unico degli enti di affiliazione operando negli ambiti della sicurezza, del tesseramento, delle assicurazioni, dei rapporti con le istituzioni e fornendo indirizzi strategici di investimenti e marketing per la crescita e lo sviluppo degli eventi affiliati». La presentazione è stata il 27 giugno nel salone del Coni, con la regia di Gianluca Santilli. Santilli, in un'intervista, spiega che l'obiettivo è quello di «far fare al ciclismo delle grandi gare amatoriali un salto di qualità definitivo ponendosi come interlocutore autorevole nei confronti di amministrazioni, istituzioni, politici, produttori, per tutto quanto concerne il cicloturismo e la ciclomotilità urbana».

DOWN «CADO ALLA MARATONA E MI RITROVO SU YOU TUBE»

Scrive Luca: «Alla Maratona Dles Dolomites sono finito lungo nella discesa del Gardena. Caduta spettacolare, ma nulla di grave: sono entrato in curva troppo veloce e la bici è partita verso l'esterno, buttandomi prima contro il guardrail e poi, di rimbalzo, facendomi strisciare per 30 metri sull'asfalto. Mea culpa. Mi rialzo, mi fermo a bordo strada per vedere se è tutto ok. Sento il rumore dei freni di uno che inchioda al mio fianco, rischiando di travolgermi e cadere lui stesso. Ingenuamente penso voglia accertarsi delle mie condizioni. Invece fa una specie di rotazione della testa. Sul casco aveva una telecamera, voleva completare la sequenza che fortunatamente aveva ripreso. Gli do del deficiente e peggio. Si scusa e poi mi dice che se gli do la mail mi spedisce il video. Se uno così lo meni ti squalificano? Posso fondare un club anti "sportcam" alle granfondo?» Caro Luca, è chiaro che se avessi menato il tipo ti avrebbero squalificato o peggio. Peraltro, a giudicare da You Tube, di tipi che si filmano nelle discese delle granfondo ce ne sono a centinaia. I video conciliano il sonno, l'audience è di tipo familiare. Ma la tua idea di fondare un club del tipo "Io pedalo e mi guardo attorno, senza filmare" non è male...

Probikeshop

Romain
BARDET



AG2R LA MONDIALE
PRO CYCLING TEAM
FOURNISSEUR OFFICIEL

CELI
CYCLING
MYS
SPS*

Durante l'allenamento, sto attento ai dettagli che possono fare la differenza. Migliorare è il mio obiettivo. Esplorare nuove strategie di allenamento è una fonte di arricchimento. La gara dovrà avvalorare tutti gli sforzi fatti. La mia posizione da leader esige di partecipare sempre per vincere e quotidianamente mi impegno al 100% per questo.
*Sì, il ciclismo occupa un grande spazio nella mia vita!



www.Probikeshop.it

Photo: © J. W. Sport.com



CAVI INTERNI, CARBONIO E SGANCI RAPIDI? NO, GRAZIE: QUESTO SPAZIO È DEDICATO ALLE MANIFESTAZIONI, ALLA TECNICA E ALLE TENDENZE DI CHI È APPASSIONATO DELLE BICI DI UNA VOLTA.

TECNICA

PRECURSORI DELLA AERODINAMICA

«La bicicletta ha fatto molti progressi nel corso dei suoi duecento anni di storia. La prima invenzione degna di nota è stato il deragliatore, la seconda è l'introduzione di nuove leghe metalliche, che hanno reso possibile alleggerire le biciclette [...]. Oggi, un altro storico punto di rottura rivoluzionerà l'industria della bicicletta, la bicicletta aerodinamica. Attraverso intensivi test in galleria del vento e grazie alla ricerca scientifica abbiamo scoperto un altro campo che permetterà di migliorare la prestazione, quello della resistenza all'aria. Superando la resistenza all'aria il corridore sarà capace di vincere le gare e stabilire nuovi record a cronometro [...]. Il campo aerodinamico è stato a lungo negletto, ma ora



abbiamo effettuato ricerche e implementato i mezzi per combattere la resistenza all'aria attraverso componenti aerodinamici. Il 1980 sarà a lungo ricordato come l'inizio di una nuova eccitante era e noi abbiamo l'orgoglio di essere stati pionieri nella

componentistica aerodinamica che rivoluzionerà drasticamente il ciclismo per i praticanti di tutto il mondo».

È, questo, un interessante tuffo nel passato che vi proponiamo dopo aver scavato nel "backstage" di una bici presa direttamente dal museo Shimano e che la Casa giapponese ha portato alla recente presentazione della versione più aggiornata del suo gruppo Dura-Ace. Il gruppo che, per riprendere le parole del catalogo Shimano 1980, era destinato a rivoluzionare l'industria ciclistica, era appunto il Dura-Ace nella speciale versione AX, introdotta proprio quell'anno. Si trattava di concetti avveniristici e all'avanguardia, che a distanza di 36 anni risultano quanto mai attuali e calzanti rispetto a un'industria di settore che proprio negli ultimi tempi è tornata a investire molto in direzione e nel segmento "aero". La storia ci dice che, in effetti, la componentistica

CONSIGLI PRATICI

COME ADATTARE LE MOLTIPLICHE PER UNA CICLOSTORICA

Il problema ricorrente di chi con vecchie bici di trenta o quaranta anni fa si cimenta in una ciclostorica sono i rapporti troppo corti che avevano queste bici. Si tratta di un aspetto di non facile soluzione visto che, anche volendo spendere tempo e denaro per montare su un vecchio "pezzo di ferro" dei rapporti demoltiplicati, ci sono in realtà dei limiti tecnici legati all'impossibilità della componentistica di trasmissione di una volta di montare corone o cassette più agili. Affrontiamo dunque nello specifico il problema e vediamo come ovviare. Iniziamo dalla guarnitura: a meno che non si opti per bici dell'inizio degli anni Novanta (ma in questo caso non si tratta di bici propriamente "d'epoca"), lo standard di fissaggio delle corone sulla pedaliera trova solitamente come ingranaggio più piccolo quello da 42 denti. Al di sotto non si può andare? No, o, meglio, sarebbe possibile montare il 41, ma prima di tutto non è facile trovare una corona di quel tipo che possa essere mon-



tata sulle guarniture di una volta e, più che altro, bisogna dire che sul fronte dell'agilità il 41 non cambia molto le cose rispetto al 42. Auspicabile, invece, sarebbe trovare una guarnitura tripla, ma non è affatto facile trovare una guarnitura vintage a tre corone, che possa cioè adattarsi perfettamente al movimento centrale con perno quadrato che caratterizza le bici d'epoca. Più facile (ed economico) è invece affrontare il problema intervenendo sugli ingranaggi posteriori: diciamo allora che le "cassette" di una volta erano "a vite", cioè che integravano nella loro architettura il meccanismo che rendeva la ruota "libera", e si avvitavano direttamente sul corpo di un mozzo de-



dicato. Le vecchie cassette avevano un intervallo metrico molto limitato - in genere si andava dal 14 al 22/23 - ed evidentemente si tratta di rapporti inadeguati per le ripide salite su strade sterrate che caratterizzano le ciclostoriche di oggi. Gli ingranaggi alla ruota erano in genere cinque o sei ed erano tutti sostituibili: rovistando tra i pezzi vecchi dei negozi di biciclette op-

pure cercando on-line, non vi costerà troppo trovare un ingranaggio (o forse, più velocemente, un'intera cassetta) che abbia almeno un 26 - o, meglio, un 28 - come ingranaggio massimo. Il problema da affrontare, però, è in questo caso un altro: è quello per cui non tutti i cambi di una volta avevano un bilanciamento adeguato per lavorare con ingranaggi così grandi. Occorrerà allora verificare che il cambio di cui si è in possesso sia adeguato (in realtà nessun cambio degli anni Cinquanta lo era, mentre negli anni Settanta ed Ottanta pochi modelli avevano questa caratteristica...). In caso contrario converrà, almeno in occasione della ciclostorica, sostituire il cambio originale della nostra bici d'epoca con un moderno cambio con maggiore capacità di dentatura (sono sufficienti anche i cambi di mountain bike economiche) per poi tornare a ripristinare il set up originale della bicicletta una volta che avremo terminato la ciclostorica. Soltanto in questo modo riusciremo a goderci le salite o, quantomeno, a non farle a piedi...

EVENTI: ANCHE UN LUNGO DA 100 MIGLIA A "LA CARRARECCIA" DEL PROSSIMO SETTEMBRE

Sarà l'edizione numero 6 quella de "La Carrareccia" del 4 settembre prossimo. La ciclostorica con partenza e arrivo a Bolsena, la più importante dell'Italia centro-meridionale, mai come quest'anno si caratterizza per la ricchezza dei percorsi in programma. Sulle strade sterrate dove fino a sessanta anni fa passavano i carri trainati dai cavalli o dai buoi (appunto queste erano le "carrarecce") si svilupperanno quest'anno ben cinque tracciati e il più agevole di questi è la prima interessante novità dell'edizione 2016. Già, perché anziché partire in bici, i partecipanti si imbarcheranno assieme alla loro bici d'epoca su un battello. In questo modo bypasseranno via lago la salita di Montefiascone, confluiranno direttamente sul percorso corto da 54 km del quale effettueranno solo gli ultimi 22 km, completamente in pianura, a bordo lago. Le altre



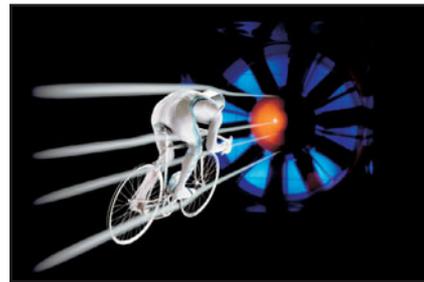
opzioni di percorso sono più impegnative, ma sempre su strade sterrate molto agevoli e con pendenze mai "impossibili": ci saranno dunque i tracciati da 80,

105 e 130 km, che attraverseranno i luoghi più suggestivi e selvaggi dell'Alta Tuscia, con il passaggio di tanti borghi e paesini medioevali. Ma la novità più importante della

Carrareccia 2016 è senza dubbio l'aggiunta di un percorso da 100 miglia (160 km) dedicato ai più allenati o ai più impavidi. Il dislivello totale in questo caso è importante, 2781 m, ma a dar man forte ai più coraggiosi saranno, come al solito, le prelibatezze dei numerosi, caratteristici punti di ristoro: i partecipanti troveranno "la lumachella" (un particolare pane con pancetta e pecorino) appena sfornata, i filetti di coregone, ceci e lenticchie locali, i dolci e il vino frizzantino di Montefiascone. Come ogni anno, infine, sono in programma numerosi eventi collaterali, tra cui il goliardico "Giro delle Cantine" di sabato pomeriggio 3 settembre. La Carrareccia 2016 è valida come XII tappa del Giro d'Italia d'Epoca.

Info:
www.trombadores-team.com
328-6761226

Dura-Ace AX fu la prima al mondo a investire sull'aerodinamica: le forme fino ad allora squadrate e nette che caratterizzavano il Dura-Ace in versione standard (e, come questo, anche le forme della componentistica del principale "rivale" dell'epoca, che naturalmente era Campagnolo) lasciavano spazio a un design più dolce e a profili più smussati che, a detta di Shimano, garantivano nel loro complesso un miglioramento aerodinamico del 20 per cento rispetto alla componentistica fino ad allora in uso. Ma non finisce qui, perché per la prima volta nella storia una bicicletta da corsa presentava cablaggi di trasmissione integrati all'interno del tubo diagonale e dei foderi bassi del telaio, per non parlare poi dell'attacco manubrio, che per essere più filante possibile prevedeva un elegantissimo sistema di fissaggio della curva tramite bussola a espansione. A dire il vero, il Dura-Ace AX non ebbe un grande successo commerciale e se questo accadde fu sicuramente perché i suoi contenuti tecnici erano troppo avanti rispetto a un mercato che è sempre stato (e continua a essere tuttora) tradizionalista e pigro rispetto alle innovazioni. Fatto è che dopo la prima esperienza di Shimano furono tanti



i produttori di componentistica, e poi di telai, che si cimentarono nel campo dell'aerodinamica. In quegli anni, infatti, iniziarono a comparire i primi telai da cronometro per ruote dal diametro differenziato (28, 26 pollici) e con tubo superiore "in discesa", e qualche anno dopo anche Campagnolo introdusse la sua nuova componentistica di serie C-Record che rompeva nettamente con il design dei reparti precedenti.



aerodynamic bicycle



conventional bicycle

La bici che Shimano realizzò per lanciare il Dura-Ace AX è comunque un pezzo unico per bellezza e tecnologia: anche il telaio aveva soluzioni tese a ridurre al minimo la resistenza frontale all'aria, come ad esempio i deflettori di flussi d'aria e le sagome schiacciate. Curioso: mentre scriviamo ci sembra di essere alle prese con la recensione di una moderna aerobike, e invece stiamo parlando di una bici di qualche decennio di anni fa...



L'APPUNTAMENTO DELL'ANNO

IL 16 AGOSTO SCATTA LA 1001 MIGLIA DEL "TUTTO ESAURITO"

500 PETTORALI AGGIUDICATI PER LA PIÙ LUNGA E IMPEGNATIVA RANDONNÉE EUROPEA. DUE PARTECIPANTI SU TRE SONO STRANIERI: IL MONDO VIENE A PEDALARE IN ITALIA PER 1600 KM SU STRADE VERDI NELLA PRIMA PROVA SOTTOPOSTA A CONTROLLO MEDICO PER VALUTARE COME E QUANTO LA FATICA DELLA LUNGHISSIMA DISTANZA INCIDE SUI PARAMETRI BIOLOGICI.

Dopo aver esaurito anche l'ultimo pettorale disponibile, il prossimo 16 agosto prende il via da Nerviano (Milano) la **1001 Miglia**, ovvero la più importante e partecipata prova italiana di lunghissima distanza: 500 posti c'erano e 500 posti sono stati assegnati. Gli italiani sono "soltanto" 170 e questo la dice lunga su quanto sia vendibile all'estero una

manifestazione organizzata nel nostro Paese che sappia sfruttare le possibilità turistiche del territorio. Siamo passati dalle 15 nazioni rappresentate del 2008 alle 36 di oggi. La **Germania** comanda con 68 partecipanti, seguita dalla **Francia** con 28, dalla **Spagna** con 24, da **Bulgaria** e **Brasile** con 16. Ma ci sono anche Corea, Giappone, Russia,

Sudafrica, Thailandia e una folta rappresentanza statunitense. Insomma, c'è un mondo del ciclismo che ha scelto di passare le vacanze d'agosto in Italia pedalando per **1600 km** sull'asse Milano-Roma, tenendo un fronte orientale all'andata e occidentale al ritorno.

PERCORSO DOPPIO

Sì, perché a differenza della celebre **Parigi-Brest-Parigi**, la 1001 Miglia non utilizza lo stesso percorso nei due sensi, raddoppiando la fatica organizzativa (in Francia si transita due volte nei punti di controllo), ma consentendo ai partecipanti di vedere "due Italie" diverse su strade che al 95 per cento sono classificate come a "bassa o bassissima" presenza di traffico automobilistico. Una rete verde che non ha bisogno di mega investimenti e piste ciclabili, ma solo di essere evidenziata e valorizzata.

LE "TIME STATION"

L'altra differenza con la Parigi-Brest-Parigi è la struttura delle "time station", i luoghi in cui i partecipanti timbrano le loro carte di viaggio, si ristorano e si riposano. Costretta alla scelta dal numero "**monstre**" di partecipanti (quasi 5000), la Parigi-Brest-Parigi si ferma all'interno di grandi edifici scolastici offrendo una ristorazione standard e a pagamento. La 1001 Miglia, al contrario, fa tappa in piccoli paesini scegliendo, ad esempio, una chiazza sul Po, un vecchio convento, una foresteria, attraverso sette regioni e ventitré province, cercando sempre di proporre un

"assaggio" della cultura e della gastronomia locali, che possano restare nel cuore di chi partecipa.

SALUTE SOTTO CONTROLLO

La 1001 Miglia è anche la prima prova di massa di livello internazionale a porsi il problema della "**salute**" dei corridori, ovvero di come reagisce l'organismo di un essere umano in genere maturo (l'età media dei partecipanti supera i 50 anni) a un sforzo che dura la bellezza di **140 ore**.

Per questo motivo, una ventina di partecipanti-volontari di entrambi i sessi (le donne iscritte sono 24) e di tutte le età verrà sottoposto a una serie di prelievi prima, durante e dopo la manifestazione per valutare soprattutto

l'incidenza della disidratazione, che è di sicuro importante visto anche il mese in cui si svolge la 1001 Miglia. Verranno valutati, grazie a uno **staff medico itinerante**, parametri come Cpk, creatinina, glicemia ed equilibrio idrico, anche per capire, correlando i risultati anche con l'età, se ha un senso "medico" il regolamento ciclistico federale che limita ai **69 anni** la partecipazione agli eventi lunghi oltre 120 km, fatto che non ha eguali nel mondo. Ai partecipanti al test verrà concesso un "**bonus**" sul tempo massimo di 30' che corrisponde al tempo perso nel controllo di Castelnuovo Garfagnana. La 1001 Miglia parte alle 21 di martedì 16 agosto dallo stadio **Re Ceconi di Nerviano**. Chi non pedala, potrà seguirla sul sito **1001migliaitalia.it**

IL CALENDARIO DELLE RANDO DI AGOSTO E SETTEMBRE

Ecco il calendario delle randonné di agosto e settembre che, al contrario di quanto accadeva in passato, sono mesi ricchissimi di appuntamenti in giro per l'Italia: le ferie del randonneur, ora, si passano in bicicletta.

DATA	DISTANZA KM	LUOGO	ORGANIZZATORE
7 agosto	270 km	Cavour (TO)	Cuneo Bike
7 agosto	135 km	Cavour (TO)	Cuneo Bike
16 agosto	1600 km	Nerviano (MI)	1001 MI.sav
26 agosto	180 km (off road)	Terni (TR)	Asd Bikemotion
28 agosto	125 km	Vinchiaturò (CB)	Novaricambi
28 agosto	200 km	Vinchiaturò (CB)	Novaricambi
28 agosto	120 km (off road)	Pontedera (PI)	Galimberti
28 agosto	140 km	Varallo (VC)	Velo Valsesia
28 agosto	200 km	Varallo (VC)	Velo Valsesia
28 agosto	120 km	San Vito (MO)	San Vito
28 agosto	200 km	San Vito (MO)	San Vito
3 settembre	200 km	San Pietro al Natisone (UD)	Vallimpiadi
4 settembre	125 km (off road)	Spoletò (PG)	Mtb Spoletò
4 settembre	65 km (off road)	Rovellasca (CO)	Passolento
4 settembre	200 km	Rovellasca (CO)	Passolento
4 settembre	130 km	Rovellasca (CO)	Passolento
4 settembre	115 km	Villorba (TV)	Aquile Fontane
4 settembre	200 km	Villorba (TV)	Aquile Fontane
10 settembre	200 km	Recanati (MC)	Ciclo Recanati
10 settembre	300 km	Terni	Asd Bikemotion
10 settembre	300 km (off road)	Scandiano (RE)	Beriv
11 settembre	130 km (off road)	Bologna	Rupex
11 settembre	100 km	Terni	Asd Bikemotion
11 settembre	200 km	Terni	Asd Bikemotion
11 settembre	100 km	Albiano d'Ivrea (TO)	Fuori Onda
11 settembre	200 km	Albiano d'Ivrea (TO)	Fuori Onda
11 settembre	130 km	Quarto dei Mille (GE)	Eurobike
11 settembre	200 km	Quarto dei Mille (GE)	Eurobike
17 settembre	250 km (off road)	Collegrò (TO)	Susa Bike Torino
18 settembre	200 km	Corsico (MI)	Ciclisti Corsichesi
18 settembre	150 km	Tricesimo (UD)	Alabarda Bike
18 settembre	200 km	Tavagnacco (UD)	Alabarda Bike
18 settembre	200 km	Alba (CN)	Cuneo Bike
25 settembre	110 km	Sommacampagna (VR)	Ciclo Sommacampagna
25 settembre	200 km	Salerno (SA)	Ciclistica Salernitana
25 settembre	200 km	Ronciglione (VT)	Velo Club Audax Roma
25 settembre	300 km	Ronciglione (VT)	Velo Club Audax Roma
25 settembre	200 km	Sommacampagna (VR)	Cicloamatori
25 settembre	200 km	Bioglio (BI)	Vallelvobike Asd





Linea Air

Per la nuova stagione estiva 2016, My Bike Action Wear propone una versione aggiornata della linea Air, la cui caratteristica principale è la massima traspirabilità unita al comfort. Il completo è formato dalla maglia in tessuto Revolutionary® Mild abbinato, su schiena e fianchetti, ad un poliestere texturizzato superleggero e traspirante, che incrementa l'espulsione dell'umidità corporea. Per dare una maggiore sensazione di freschezza, il collo è stato abbassato e, sul fondo, è stato utilizzato un elastico traforato. Il look è essenziale, ma reso particolare da porzioni con una stampa che parte dal giallo fluo e sfuma al bianco, e i dettagli tecnici garantiti: oltre alle tasche posteriori aperte, la maglia è dotata di un taschino completamente Water Repellent, termosaldato con un tape riflettente. Il pantalone total white è realizzato in lycra coprente da 230 grammi, con bretelle in rete antibatterica, ed è arricchito da fettucce reflex che, oltre ad aumentare la visibilità, creano anche un piacevole motivo grafico. Sul fondo è utilizzato un tessuto taglio vivo con punti di silicone, molto confortevoli nelle lunghe distanze. Il fondello è realizzato con tessuto in carbonio. La linea si completa di Vest antivento e di una giacca con maniche staccabili.*



- 1 - TESSUTO REVOLUTIONAL MILD SUPERLEGGERO
- 2 - INSERTI IN POLIESTERE MICROTESTURIZZATO ULTRATRASPIRANTE STAMPATI DEGRADÉ FLUO
- 3 - TASCHE POSTERIORI CON TASCA WR SUPPLEMENTARE TERMONASTRATA
- 4 - ELASTICO TRAFORATO POSTERIORE
- 5 - BORDI IN LYCRA

PRODOTTO E DISTRIBUITO DA: QUIBOS SRL - VIA CUSINATI 12, 36028 ROSSANO VENETO (VI) ITALY - WWW.QUIBOS.COM - QUIBOS@QUIBOS.COM



WWW.MY-BIKE.IT



E-BIKE & URBAN



TOURING: LA NUOVA E-BIKE IPERVERSATILE DI NEOX

Dopo la vittoria dello scorso Eurobike Innovation Award, Neox è tornata al lavoro con l'obiettivo di produrre un nuovo modello di e-bike, che potesse sintetizzare i migliori valori riconosciuti a Crosser, Sporter e Urban. Un e-bike "unisex", per un utilizzo a 360°. Il risultato si chiama "Touring" e rappresenta il non plus ultra della versatilità: valevole su **strada**, come su **sterrato**, per il tempo libero, ma anche come mezzo da utilizzare per gli spostamenti di lavoro, soprattutto all'interno delle città, molto spesso pavimentate a pavé o attraversate da binari tramviari, e per questo abbastanza a rischio per le normali ruote di una bici. In effetti, a fronte di una scelta - per quanto concerne la larghezza delle ruote - di una via di mezzo tra le **dimensioni** di una bike da cross e di una fat, la Touring presenta caratteristiche "trasversali".



Dotata di portapacchi-portaborse e con una **posizione del tubo superiore più bassa** rispetto agli standard delle bike maschili, l'ultima nata

dalle Neox si propone come un mezzo con il quale potersi muovere per lavoro, in modo alternativo, agile e comodo. Ma anche da utilizzare per il tempo libero, con qualsiasi fondo, stradale o sterrato che sia, con possibilità di coprire anche lunghissime distanze, grazie alla nuova batteria di 48 Volt, che garantisce un'**autonomia di 120 km**, a una sella morbidissima, a un nuovo concept di manubrio, regolabile e inclinabile, e infine alla dotazione di fanali anteriori e posteriori. Last but not least i **nuovi freni a disco** di 203 mm (contro i 185 mm dei modelli 2015), il display, in grado di fornire più informazioni rispetto ai modelli 2015 e l'antifurto con Pin che, volendo, può essere disattivato, per le soste brevi, nelle quali risulterebbe una seccatura dover immettere nuovamente il codice per riaccendere la bici. La Touring viene proposta al pubblico a **4990 euro**.

Info: www.myneox.it

COME LA BICI DIVENTA... CARGO

Tre biker del Colorado si sono messi al lavoro e hanno creato il kit "Lift" che, in appena 45 secondi, **trasforma** qualsiasi bicicletta in una **cargo bike**, con un vano da trasporto anteriore che può caricare **fino a 68 kg**



di materiale. È una struttura in acciaio che si fissa al quick release della ruota anteriore della bici (forcella rigida o ammortizzata ma bloccata, punte standard da 9 mm con quick release) e alla scatola del movimento centrale (standard, filettata, larghezza 68 o 73 millimetri). Il materiale della bici non può essere il carbonio. La **speciale forcella** anteriore, equipaggiata da una ruota con una copertura molto robusta, è dotata di un freno a disco ad azionamento meccanico, il cui cavo va collegato alla leva freno del manubrio della nostra bici (no freno idraulico, dunque). Tutto qui, la cargo bike è pronta a partire. E quando è ferma si blocca su un robusto cavalletto a "V" centrale, ovvio. Il progetto è su Kickstarter, non è costoso calcolando i prezzi di una cargo bike, ma ovviamente non si vedono i particolari del fissaggio alla bici, che sono la vera invenzione.

Info: www.liftbikes.com

E-VOLUZIONE: LA PRIMA E-BIKE DI PININFARINA

Sarà presentata in anteprima mondiale in occasione di Eurobike, la prima bicicletta elettrica Pininfarina: E-voluzione, nata dalla collaborazione tra **Pininfarina e Diavelo** (partner di Accell Group). La partnership combina la

lunga tradizione di Pininfarina nel design di auto sportive e la vocazione per la ricerca di soluzioni eco-friendly con la tecnologia all'avanguardia di Diavelo nel settore biciclette. La parola chiave del progetto E-voluzione è "**integrazione**". Sviluppata con una filosofia di design "olistica" (totale), tutte le parti e i componenti sono perfettamente integrati nella struttura della bicicletta: la batteria (tecnologia brevettata), il motore centrale, il manubrio e l'attacco manubrio, il computer di bordo, il vano porta oggetti, il cablaggio, il sistema di illuminazione. Il vantaggio di questo elevato livello di integrazione di tutti i componenti non è solo **estetico** ma anche **funzionale**, in quanto esso significa migliore distribuzione del peso, migliore bilanciamento e maggiore comfort e performance alla guida.

E-VOLUZIONE

Grazie all'utilizzo del carbonio nel telaio e nei componenti (manubrio, reggisella, forcella, ruote), la bicicletta è **molto leggera** (solo 16 kg). Inoltre, il telaio in carbonio è realizzato con una tecnologia innovativa (carbon autoclave). I vantaggi della leggerezza sono la manovrabilità e le maggiori performance. Forte innovazione anche nel motore e nella trasmissione. Il motore centrale (high torque) della tedesca Brose è completamente integrato al telaio in carbonio. La trasmissione a cinghia garantisce una guida super silenziosa e zero manutenzione. Inoltre, la batteria **Panasonic** brevettata e integrata nel telaio (500W, 13.6A, 36V) è semplice da rimuovere per la ricarica. La bicicletta è completata da freni a disco idraulici e da cambio **Shimano**. La nuova bicicletta elettrica sportiva Pininfarina sarà offerta in **tre diversi modelli**: Elegance, Hi-Tech e Dynamic. Tutti e tre i modelli si potranno vedere a Eurobike a Friedrichshafen, dal 28 di agosto nello stand Diavelo no. FG-A9/2.

Info: www.pininfarina.com



LE PROPOSTE DI FUNACTIVE TOURS

DUE GIRI IN BICI A BERLINO

L'estate di FunActive Tours transita anche da Berlino, la dinamica capitale tedesca da scoprire con due differenti proposte con partenze fino a fine settembre. Il primo itinerario si sviluppa nel **brandeburghese**, e porta i cicloturisti a scoprire l'immediato hinterland di Berlino, per poi avventurarsi verso i parchi naturali del nord e i laghi, fino a toccare il confine con la Polonia. Un itinerario lungo **circa 350 km**, da percorrere in otto giorni con partenza da Potsdam. Il pacchetto viaggio individuale prevede la partenza ogni sabato e domenica fino al 25 settembre 2016 (ultima partenza). Prezzo per persona, in camera doppia: **620 euro**. Del tutto differenti sono i **200 facili chilometri** del secondo viaggio proposto, percorribili in sette giorni lungo la **Pista del Muro di Berlino**.

Un percorso circolare carico di Storia che segue fedelmente quello che era il perimetro di Berlino Ovest. Si pedala accanto a quanto resta del Muro, il simbolo più evidente della **Guerra Fredda**, lungo le vecchie strade di pattuglia che le truppe di confine utilizzavano per i loro controlli. Tra punti evocativi e monumenti commemorativi si arriva nel centro di Berlino, dove si attraverserà la famosa Porta di Brandeburgo e si visiterà Checkpoint Charlie, il passaggio di frontiera più famoso che evoca ancora i fantasmi della divisione. Anche in questo caso l'ultima partenza è il **25 settembre**. Prezzo per persona in camera doppia con prima colazione: **544 euro**.

INFO: www.funactive.info

LE PROPOSTE DI GIROLIBERO

AGOSTO: PROVENZA E CAMARGUE IN BICICLETTA E BARCA

Partenza il 13 oppure il 27 agosto 2016 per la proposta di Girolibero "Provenza e Camargue - Da Aigues Mortes ad Avignone" nella soluzione barca + bici. La partenza è da Aigues Mortes, città medievale dalla quale il secondo giorno si andrà verso Le Grau-du-Roi e ritorno, lungo un tragitto di **55 km**. Il terzo giorno da Aigues Mortes di andrà ad Arles, antica capitale della Gallia, il quarto giorno tappa da 60 chilometri **da Arles a Vallabreguès** nella tappa più bella della vacanza. Quinto giorno da Vallabreguès a Arles in 35 km, quindi ad Avignone, la città dei papi, in un tragitto di 40 km. Il settimo giorno si pedalerà in

direzione Châteauneuf-du-Pape, seguendo strade a basso traffico, poi rientro a Villeneuve-lès-Avignon seguendo le sponde del fiume. L'ottavo giorno segnerà la fine di questa splendida vacanza. Il programma prevede un

kilometraggio totale di **260 chilometri**, tutti su asfalto, con 400 metri di dislivello. Ci saranno anche

un paio di tratti in navigazione che renderanno la tappa più divertente. La quota in pensione completa (escluse le bevande) è di 980 euro. **Cinquanta per cento di sconto** è previsto per i ragazzi fino a 15 anni con la partenza del 27 agosto, per la quale si può approfittare del viaggio in bus da Milano o da Genova.

INFO: www.girolibero.it

girolibero.com

vacanze facili in bicicletta



VIA FRANCIGENA

COMPLETATA LA SEGNALETICA SULLA CICLOVIA FRANCIGENA

Sabato 1 luglio, SloWays ha posizionato l'ultimo segnavia della CicloVia Francigena a Vercelli, completando il più lungo itinerario cicloturistico mai



segnalato in Italia: **1040 chilometri** sui quali sono stati posizionati circa 6000 adesivi bianchi e azzurri di segnalazione. I segnavia posizionati lungo la Via Francigena raffigurano il piccolo pellegrino all'interno di una ruota di bicicletta, con la grafica che si abbina a quella del tracciato pedonale. Sono

realizzati con materiale plastico adesivo di lunga durata, in fascette da 21x7 centimetri ma anche in nastri da 100x7 centimetri, per adattarsi al diametro di pali e alberi. Il tracciato va **dal Colle del Gran San Bernardo a Roma**, più di 1000 km, e può essere percorso da persone mediamente allenate in **23 tappe** di una lunghezza media di circa 50 chilometri: è stato tracciato da SloWays in associazione con l'Associazione Europea delle Vie Francigene, Slow Travel Network e il sostegno della piattaforma di crowdfunding Eppela, Unipol Sai, Enti locali, associazioni (prima tra tutte Fiab), guide.

INFO: www.sloways.eu

FRESCO DI STAMPA

EDICICLO PRESENTA LA GUIDA ALLE PISTE CICLABILI DEL TRENTINO

Gli autori dell'ultima nata di casa Ediciclo sono Leonardo Corradini e Veronica Rizzoli. In questa guida, arrivata in libreria a fine luglio, analizzano tutte le piste ciclabili del Trentino. Oltre **400 chilometri di percorsi** suggestivi a valle o in quota, per una perfetta vacanza in famiglia. Il Trentino è caratterizzato da un territorio che appaga dal punto di vista naturalistico, culturale ed enogastronomico, punteggiato da una fitta rete ciclabile che consente di visitare la regione con ritmi lenti e in tutta sicurezza. Questa guida censisce tutte le piste ciclabili esistenti e

suggerisce tutti i collegamenti tra una ciclabile e l'altra su strade a bassa percorrenza, per poter pianificare il percorso a proprio piacere e in autonomia. In appendice sono proposti anche dei **percorsi circolari** per viaggi di più giorni, suddivisi a tappe. La descrizione di tutti gli itinerari contempla anche consigli pratici, indicazioni **enogastronomiche**, suggerimenti e punti d'interesse lungo il percorso, mappe dettagliate. La guida, di 238 pagine (formato cm 12 x 19,5), è in libreria a **15 euro**.

INFO: www.ediciclo.it



ABBONATI

SCEGLI IL TUO REGALO TRA...

1) UN GIUBBINO BIEMME WINDSTOPPER

80€

Chi si abbona può usufruire di un'OFFERTA DAVVERO SPECIALE! Con soli 20 euro in più rispetto al costo dell'abbonamento "standard" senza regalo è possibile ricevere un giubbino **Biemme** in tessuto **Windstopper**. È del tipo perfetto per la mezza stagione oppure da interporre tra intimo, maglia e un giubbino più pesante che faccia da strato esterno, perché è realizzato in tessuto **Gore Windstopper** che impedisce l'ingresso dell'aria. Di colore nero, con cuciture a contrasto bianche e interno azzurro, è dotato di una zip ad apertura completa che raggiunge il collo, più alto del normale. Sulla parte alta frontale sinistra è presente una ampia tasca chiusa da una zip per riporre lo **smartphone**, facilmente apribile con la mano destra, mentre posteriormente ci sono due tasche basse, anche queste con zip e protezione superiore, per il portafogli, una camera d'aria e le eventuali bombolette o minitool. In basso un elastico permette la giusta aderenza alla vita. Il peso è davvero minimo, appena **350 grammi** per la taglia M.



2) UNA COPPIA DI COPERTONCINI MAXXISS RADIALE 23C

80€



Il modello di **copertoncino** che regaliamo rappresenta uno dei **top di gamma** del colosso **Maxxis**: si tratta del **Radiale 23C**. Il suo nome identifica le due caratteristiche principali di questo copertoncino da corsa: si tratta di un elemento con sezione da 23 mm, ovvero quella usata universalmente anche in ambiente professionistico, con una costruzione della carcassa in grado di far lavorare il tutto, appunto, in modo radiale. Ciò consente una **migliore capacità di rotolamento**, ma, soprattutto, una migliore tenuta in ogni condizione di strada. Questa tecnologia è già stata sperimentata con successo in ambiente motociclistico e automobilistico. La **mescola** con la quale è realizzato è a tripla tipologia, per rendere il tutto scorrevole nella parte centrale e molto **aderente in curva**, sulle parti laterali. In più, oltre alla costruzione a 120 Tpi e un peso di appena 220 g, il Radiale 23C offre la **protezione antiforatura** di tipo Silk Warm. Il battistrada è liscio nella parte superiore con un **piccolo disegno nelle parti laterali** per non perdere aderenza neanche nelle situazioni di terreno bagnato.

ORA!

la Bicicletta

Che abbonamento vuoi?

80 €

**ABBONAMENTO
con REGALO**

12 NUMERI DE "LA BICICLETTA" A CASA
+ REGALO + L'ABBONAMENTO DIGITALE PC/MAC

60 €

**ABBONAMENTO
senza REGALO**

12 NUMERI DE "LA BICICLETTA" A CASA
+ L'ABBONAMENTO DIGITALE PC/MAC

PER INFO:
abbonamenti
@cycling.it

**ABBONAMENTO
DIGITALE PC/MAC**

12 NUMERI DA LEGGERE
SUL TUO COMPUTER (PC/MAC)

INFO SU:
iTunes e
Googleplay

**ABBONAMENTO
MOBILE**

DA 3 A 12 NUMERI DA LEGGERE
SUI TUOI SMARTPHONE E TABLET

**PER TUTTI GLI ABBONATI:
SFOGLIA
LA BICICLETTA
ANCHE SUL WEB!**



Tutti gli abbonati che ci hanno fornito un indirizzo di posta elettronica possono sfogliare "La Bicicletta" sul proprio computer.

Tutti gli altri abbonati potranno usufruire di questa opportunità comunicando la propria e-mail alla nostra segreteria al numero di telefono 06 3629021.

**PER ABBONARVI
COMPILATE
LA SCHEDA
e inviatela a
LA BICICLETTA
via della Maratona 66
00135 Roma.
L'Ufficio Abbonamenti
è a disposizione
dal lunedì al venerdì,
dalle 10.30 alle 12.30 e
dalle 14.30 alle 16.30
e risponde allo
063 629 021
abbonamenti@cycling.it**

la Bicicletta Sì, dal primo numero raggiungibile mettete in corso un abbonamento a **LA BICICLETTA** (* l'asterisco indica i dati obbligatori; scrivere in stampatello)

*COGNOME E NOME.....
*PROFESSIONE E DATA DI NASCITA.....
*INDIRIZZO.....
*CAP.....*CITTÀ.....*PROV.....
*E-MAIL.....@.....*TEL. FISSO.....*CELL.....

Scelgo una delle seguenti forme di abbonamento e faccio una croce nell'apposito spazio

- ABBONAMENTO ANNUALE CON GIUBBINO BIEMME TAGLIA: M L XL** **ABBONAMENTO ANNUALE SENZA OMAGGIO** [12 numeri: 80,00€ comprese spese postali invio omaggio] [12 numeri: 60,00€]
- ABBONAMENTO ANNUALE CON COPERTONCINI MAXXIS** [12 numeri: 80,00€ comprese spese postali invio omaggio] **BIENNALE SENZA OMAGGIO** [24 numeri: 120,00€]
- RINNOVO NUOVO ABBONAMENTO** **ABBONAMENTO ESTERO (solo in versione digitale per Pc e Mac)** [12 numeri: 65,00€]

- allego assegno intestato a La Cuba Srl
- attendo dal vostro Ufficio Abbonamenti il modulo di conto corrente prestampato
- effettuo pagamento su c/c postale n. 71492003 intestato a La Bicicletta, Via della Maratona 66, 00135 Roma, e allego fotocopia della ricevuta di pagamento

Pagamento con carta di credito

Visa Mastercard Eurocard CartaSi American Express

CV2

numero

scad. mese anno

*FIRMA.....*Data.....

I dati personali da lei forniti verranno utilizzati da questa Società esclusivamente per proporre le nostre iniziative, editoriali e non, e aggiornarla sui nostri servizi. I suoi dati non verranno diffusi a terzi e saranno inseriti nella nostra banca dati nel rispetto della Legge 675/96 sulla tutela dei dati personali.

MOLTO **più**
di un **RESTYLING**

SHIMANO

DURA-ACE 2017



Aggiornata la componentistica di riferimento della Casa giapponese. Dal 2017 i corridori avranno a disposizione un Dura-Ace ancora più tecnologico e ricco di tante e diverse opzioni disponibili: elettromeccanico e meccanico, sia per freni tradizionali che, soprattutto, per quelli a disco. In tutti i casi, chi vorrà potrà anche scegliere la guarnitura con rilevatore di potenza integrato. Il cambio supporta ora anche cassette "generose". Inoltre, sul versante elettromeccanico Di2, spazio alla modalità Synchro per la gestione delle cambiate automatizzate, mentre il software E-tube opera da ora via wireless.

di **Maurizio Coccia**

La versione più aggiornata della componentistica di vertice della Shimano è stata presentata a fine giugno in Francia, alla vigilia del Tour de

France. Il nuovo Dura-Ace è identificato dalla sigla R9100 e, come accade da anni per i gruppi che lo hanno preceduto, è destinato a rappresentare un punto di riferimento di cui i competitor non potranno non tenere conto. Non solo. Il Dura-Ace è ovviamente un gruppo destinato ai professionisti e proprio a questi ultimi il reparto R9100 "ricorda" in maniera ancora più decisa che il futuro della Casa giapponese è sempre più "disc", con buona pace del (ricco) partito che nel mondo dei pro rider storca il naso quando si parla di introduzione in corsa di biciclette con freni a disco. Infatti, se come succedeva per la precedente serie 9000 anche il nuovo reparto R9100 prevede sia l'opzione con freni tradizionali sia quella con freni idraulici a disco e in entrambi i casi tutti i componenti interessati sono stati oggetto di modifiche e migliorie, è tuttavia per l'opzione disco che ci sono state le innovazioni e gli upgrade più significativi ed è su questa che i product manager di Shimano hanno focalizzato di più l'interesse nel corso della presentazione in Normandia. Il nuovo Dura-Ace è inoltre ancora proposto sia in versione elettromeccanica Di2 che meccanica e continua a essere un gruppo a 11v, aggiornato però in modo importante anche dal punto di vista estetico, con la finitura di tutti i componenti che rimane lucida, ma che passa da quella grigio antracite a una tonalità quasi nera.

Accorgimenti importanti il nuovo reparto li ha anche dal punto di vista aerodinamico, dato che ogni componente è stato profondamente risagomato anche con l'obiettivo di ridurre il più possibile la resistenza all'aria. E la stessa finalità, ovviamente, non poteva mancare sulla componentistica del reparto (comandi e leve freno) dedicata alle bici da cronometro.

I FRENI A DISCO

Le nuove pinze dei freni a disco (BR-R9170) sono state alleggerite di qualche grammo rispetto alle precedenti, ma, soprattutto, hanno un design e un'architettura specifici per il ciclismo da strada: diversamente, le precedenti RS785 erano pinze non →

SHIMANO DURA-ACE 2017

apparentate a nessun gruppo e inoltre avevano una mai celata affinità con le omologhe pinze da mountain bike.

Ora il design è molto aerodinamico e compatto e la forma più snella ha permesso - come accennato - di risparmiare qualche grammo rispetto alla pinze precedenti. In merito al fissaggio su telaio e forcella lo standard previsto è solo il flat mount.

Passando ai rotori (SM-RT9000), anche questi sono stati progettati per un ambito di utilizzo esclusivamente road, continuano a utilizzare la tecnologia di raffreddamento proprietaria chiamata Ice con superficie frenante in acciaio e anima in alluminio, ma, diversamente dai precedenti, l'anima in alluminio è ora maggiormente esposta all'aria e ha una sagoma provvista di scanalature, ovviamente il tutto per favorire il raffreddamento.

I rotori sono disponibili in versione da 140 o 160 mm di diametro e lo standard di fissaggio al mozzo

PRESSING SUI FRENI A DISCO

Difficile negarlo: anche a giudicare dall'attenzione dedicata loro nella presentazione, Shimano ha investito e sta "spingendo" moltissimo sulla diffusione dei freni idraulici a disco.



continua a essere quello proprietario di Shimano, il Center Lock.

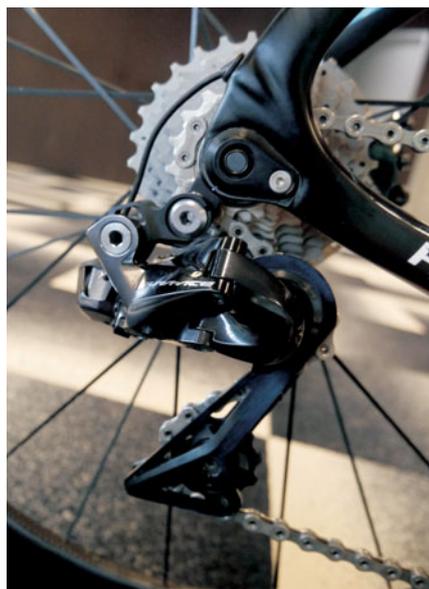
I COMANDI

Passiamo ai comandi idraulici, in questo caso la codifica è doppia (ST-R9120 e ST-R9170), naturalmente a rappresentare rispettivamente le due declinazioni per il reparto meccanico e per quello elettromeccanico.

Cominciamo da quest'ultimo, per segnalare che rispetto agli omologhi comandi precedenti Shimano ha compiuto un significativo aggiornamento che ha portato 34a un design più snello e a una parte sommitale molto meno pronunciata che in passato. Il risultato è che il design del comando e del relativo copricomando

dell'ST-R9170 diventa adesso quasi uguale a quello che si trova sui comandi elettromeccanici per freni tradizionali e di cui vi diremo tra poco. Il comando ST-R9100 è invece

TUTTI I COMPONENTI DI TUTTE LE VERSIONI DEL DURA-ACE SONO STATI IMPLEMENTATI PRIMA NEL SENSO DELL'EFFICIENZA E POI IN QUELLO AERODINAMICO.



leggermente più corposo, a causa del maggiore ingombro interno prodotto dal passaggio dei cavi. I comandi destinati alle versioni meccaniche sono identificati con le sigle ST-R9100 (meccanico) e ST-R9150 (elettromeccanico): anche per questi, rispetto agli omologhi comandi precedenti, vale la (minima) differenza dimensionale menzionata prima per la →

AFFINITÀ CON LA MOUNTAIN BIKE

A cominciare dal design del cambio, proseguendo con quello del deragliatore e per finire con le funzionalità "Synchro" della componentistica elettromeccanica, il nuovo Dura-Ace ha grosse affinità con la componentistica Shimano da mountain bike. Nelle foto a sinistra, alcuni componenti Di2, compresa la nuova, piccola unità di controllo collocabile nel telaio oppure all'estremità della curva manubrio.

SHIMANO DURA-ACE 2017

componentistica idraulica e anche per questi la leva di frenata realizzata in composito è stata aggiornata nella forma al fine di migliorare l'ergonomia.

Tutta nuova, inoltre, è l'architettura interna dei comandi meccanici, aggiornata per ottenere un minore quantitativo di forza per l'attuazione della cambiata e della deragliata.

Aggiungiamo che nei comandi per gruppi elettromeccanici il pulsante nascosto sotto l'apice del comando (utile per gestire alcune funzionalità del software E-tube e, volendo, anche per cambiare) è stato posizionato più in avanti, sempre al fine di migliorare l'ergonomia.

I PRO USERANNO PRESTO IL NUOVO DURA-ACE: I PRIMI REPARTI PER LO RO DISPONIBILI SARANNO QUELLI MECCANICI, FORSE SUBITO DOPO I GIOCHI DI RIO.

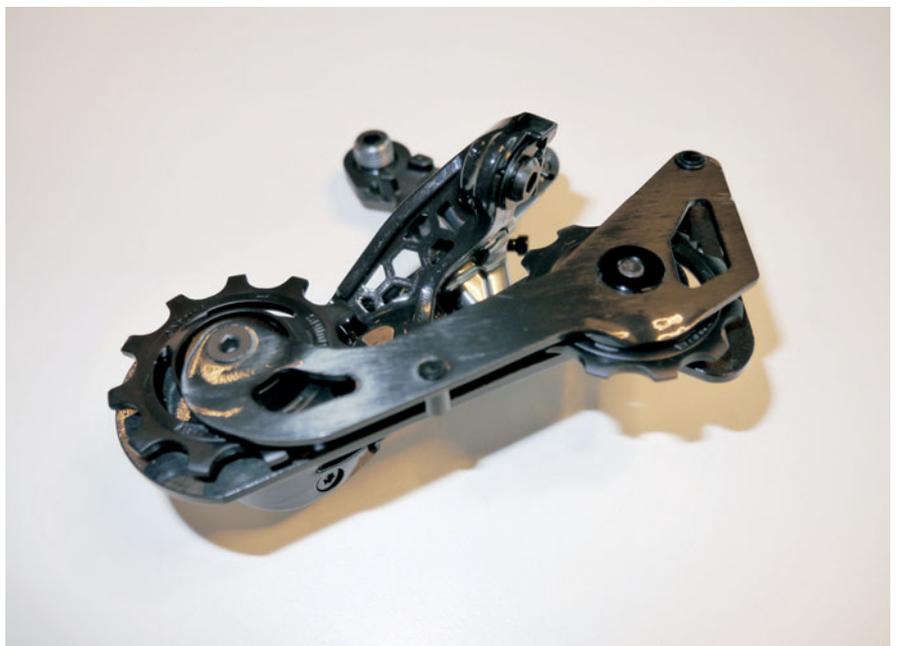
FRENI TRADIZIONALI

La struttura dei freni tradizionali

si fa visivamente più leggera, al fine di consentire un maggiore passaggio utile alle coperture, che ora ufficialmente possono arrivare fino alla sezione da 28 mm. Il design internamente più "scavato" dei due corpi non ha però comportato una perdita di efficienza e di potenza frenante, visto che a interfacciare internamente i due caliper c'è un archetto di rinforzo che a detta di Shimano ha incrementato

ANCHE MULTIPLICHE AGILI

L'architettura del nuovo cambio, e in particolare il nuovo bilanciere, consente di tollerare anche cassette con dentature generose, come la nuova 11-30 che è stata aggiunta nella gamma di scale disponibili.



la rigidità del corpo freno del 43 per cento rispetto al freno precedente. I nuovi corpi hanno inoltre un'inedita architettura della leva di rilascio del cavo, che nella posizione "chiusa" ora si conforma meglio sul corpo freno e che non è più direttamente esposta all'aria, ovviamente per ottenere un vantaggio aerodinamico. I freni sono disponibili sia in versione con montaggio a pivot singolo (BR-R9100) che a doppio pivot, i cosiddetti direct mount (con codici BR-R9110-F e BR-R9110-RS rispettivamente per anteriore e posteriore: il posteriore direct mount è disponibile sia in versione installabile sull'"archetto" dei foderi obliqui sia sotto la scatola movimento).



ALLA CORONA SINGOLA CON 12V SHIMANO NON PENSA NEANCHE: «PER L'USO AGONISTICO FA SOLO PERDERE IN EFFICIENZA», HANNO DETTO I TECNICI GIAPPONESI.

GUARNITURA CON OPZIONE POWERMETER

La nuova guarnitura FC-R9100 si differenzia dalla precedente per bracci più corposi, di cui il destro evidentemente asimmetrico.

Attraverso questo sovradimensionamento la pedaliera riesce a garantire la medesima

rigidità strutturale con un risparmio di peso di 8 g (da 629 a 621 g).

La struttura continua a essere sempre internamente cava, così come internamente cavo è lo spider a quattro bracci con design asimmetrico. È lo stesso concetto applicato dalla precedente FC9000,

MAGGIORE EFFICIENZA

In questa pagina, le foto dei comandi meccanici, del deragliatore meccanico e dei freni. Tutti quanti sono accomunati dalla maggiore efficienza: miglior leveraggio per il comando completamente rivisto nell'architettura interna, maggiore forza di attuazione per il deragliatore e maggiore potenza per i freni, compatibili anche con cerchi e coperture di sezione maggiorata.



con la differenza che ora l'interasse di fissaggio delle corone è leggermente più grande (e questo rende incompatibili i vecchi ingranaggi di generazione 9000). Il profilo dei denti è stato poi modificato per ingaggiare in maniera più efficiente la transizione della catena. Queste le combinazioni disponibili: 50-34, 52-36, 53-39, 54-42, 55-44. Queste, invece, le lunghezze: 165, 167.5, 170, 172.5, 175, 177.5 e 180 mm.

Ma la novità più interessante relativa alla nuova pedaliera è sicuramente la sua disponibilità (opzionale) →



SHIMANO DURA-ACE 2017

con rilevatore di potenza incluso. La FC-R9100-P prevede infatti l'impiego di un misuratore di potenza con batteria posizionata nell'asse guarnitura: la batteria alimenta per via magnetica il "cervello" del sistema, alloggiato direttamente all'interno dello spider. I torsimetri per la misurazione della forza sono invece due: uno applicato esternamente allo spider e uno sul lato interno del braccio sinistro. Shimano dichiara per il suo misuratore di potenza una grande accuratezza nella rilevazione dei watt, con un'eventuale errore quantificabile al massimo entro il 2 per cento. Il software del misuratore di potenza è aggiornabile via Bluetooth low energy, mentre il protocollo di trasmissione dati utile per dialogare con il dispositivo che si vorrà utilizzare (cycling computer, smartphone) è l'Ant+.

IL CAMBIO

Sia la versione elettromeccanica (RD-R9150) che quella meccanica (RD-R9100) del nuovo cambio Dura-Ace si caratterizzano per la parentela stretta con il mondo del mountain biking: come i cambi Xtr e Deore XT, infatti, il nuovo Dura-Ace utilizza la morfologia Shadow, che, come fosse un'ombra sotto il telaio, espone meno il componente ai danni in caso di caduta. Inoltre, per



I PESI
Il gruppo elettromeccanico per freni tradizionali ha un peso totale di 2051 g (50 g in meno del precedente), mentre quello meccanico per freni tradizionali 2097 g (4 g in meno del precedente). Il reparto per disco pesa invece 2389 g nella versione elettromeccanica e 2445 g in quella meccanica.

LE NUOVE RUOTE

La linea **Dura-Ace 2017** vede anche un importante rinnovamento del segmento ruote, in particolare con le due proposte **WH-R9100-C40** e **WH-R9100-C60**, delle medio-alto e alto profilo (rispettivamente con cerchio da 40 e 60 mm di altezza) destinate agli sprinter e alle corse veloci. Entrambe confermano il mozzo delle precedenti ruote Dura-Ace, ma propongono un nuovo cerchio in carbonio dalla larghezza esterna di ben **28 mm**. Il cerchio a larghezza maggiorata ha permesso di ottenere maggiore **rigidità**, consentendo un maggiore trasferimento di potenza laterale e, soprattutto, di avere una migliore **efficienza aerodinamica** a prescindere dall'angolazione con cui l'aria viene a colpire la ruota. Paragonate alle precedenti WH-R9000 C50, a parità di condizioni esterne, le nuove WH-R9100-C60 permettono di avere un **risparmio di energia** pari a 16w.

Nella gamma ruote Dura-Ace 2017 troviamo poi le **WH-R9100-C24**, con cerchio in alluminio/carbonio, che completano l'offerta sul versante delle **basso profilo** e che, per la versione 2017, sono state aggiornate nell'estetica, per adeguarsi alle tonalità dominanti sulla nuova componentistica di trasmissione.

Tutte le nuove ruote Dura-Ace saranno disponibili in versione per copertoncino, tubeless e tubolare e nell'**opzione con perno passante E-Thru** per freni a disco, con asse da 12 mm di diametro.



entrambe le versioni è disponibile un supporto cambio opzionale (da sostituire a quello standard) che consente di montare il componente in maniera diretta sui telai con perno passante (quindi quelli per freni a disco), migliorando in questo modo la rigidità complessiva e, di conseguenza, ottimizzando la precisione di cambiata. Il nuovo design del parallelogramma e, assieme a questo, la maggiore lunghezza del bilanciere in composito, consentono ora al cambio Dura-Ace di essere perfettamente compatibile con qualsiasi cassetta, comprese quelle a dentature generose come la nuova scala 11-30 inclusa proprio nell'offerta Dura-Ace 2017. Infine, un ulteriore dettaglio degno di nota: il bilanciere ospita due pulegge con dentatura dal profilo differenziato, per ottimizzare lo scorrimento della catena.

IL DERAGLIATORE

Parlando di deragliatore (l'elettromeccanico è identificato con

la sigla FD-R9150, il meccanico è l'FD-9100), le novità più significative riguardano il secondo (l'elettromeccanico è cambiato solo perché il corpo è stato leggermente snellito). La versione azionata dal cavo ha infatti un'architettura completamente rivoluzionata del

corpo, che abbandona il corpo a lungo braccio che caratterizzava la precedente versione e trova invece un design molto compatto (anche in questo caso la parentela è con il design Shadow del mountain biking) per assicurare una maggiore fluidità di funzionamento. Articolato è invece il

percorso che il cavo deve compiere prima di essere fissato sul corpo, dove si trova ora una vite con testa esagonale da 1.5 mm che serve per effettuare le microregolazioni della tensione del cavo.

ELETRONICA, FUNZIONALITÀ WIRELESS, SINCRONIZZAZIONE

Se il funzionamento del reparto elettromeccanico rimane totalmente

RINNOVATI ANCHE I PEDALI, SEMPRE CON CORPO IN CARBONIO, MA AGGIORNATI NELLA SUPERFICIE DI APPOGGIO PER UN MIGLIORE EQUILIBRIO TRA LEGGEREZZA E RIGIDITÀ.

LE DISPONIBILITÀ

via cavo, importanti evoluzioni in ottica wireless il Dura-Ace Di2 le presenta dal punto di vista della gestione del sistema e della connettività con dispositivi esterni di controllo e diagnostica. Ci riferiamo al già noto software E-tube, che in questa più aggiornata configurazione si pregia della possibilità di connettere in modalità wireless - tramite il protocollo di connessione Ant Private e tramite la batteria rivista non nella forma, ma solo nell'operatività interna - i due deragliatori. Inoltre, grazie alla tecnologia Bluetooth, il reparto Di2 risulta accessibile anche da smartphone e tablet. Sarà in questo modo possibile effettuare via wireless tutte le operazioni di customizzazione della cambiata, di diagnostica, di aggiornamento del software e di controllo di stato della batteria. Novità significative riguardano anche l'unità centrale di controllo, cioè quella che fino a ieri si posizionava di solito sotto l'attacco manubrio: rispetto al passato, l'unità si rimpiccolisce e trova una forma cilindrica, che consente di alloggiarla all'interno del telaio (o, se questo non lo consente, all'interno della parte terminale della curva manubrio),

I primi reparti **Dura-Ace** a essere introdotti sul mercato saranno quelli meccanici con impianto frenante tradizionale che, a detta di **Shimano**, saranno disponibili dal prossimo settembre. Molto probabilmente, invece, bisognerà aspettare il prossimo gennaio

2017 per vedere i primi **Dura-Ace Di2**, ma solo quelli con freni tradizionali, visto che l'opzione idraulica dovrebbe essere pronta a partire dalla primavera. L'inizio dell'estate 2017 coinciderà invece con la commercializzazione dei comandi da **cronometro**.

esponendo sempre alla vista e alla mano il pulsante di gestione (microregolazioni, controllo dello stato della batteria). Sempre per rimanere in ambito di operatività elettroniche, un passo avanti significativo è quello rappresentato dal Synchronized Shift, una tecnologia che Shimano introduce per la prima volta sui suoi componenti elettromeccanici da strada e che è mutuata direttamente dalla componentistica di generazione Di2 destinata al mountain biking: in pratica, si tratta della sincronizzazione automatica che adatta il funzionamento del deragliatore anteriore in base alla cambiata operata con il posteriore. La sincronizzazione della cambiata è finalizzata a semplificare la scelta del rapporto, a ridurre l'errore di

cambiata durante le competizioni e a ottimizzare la cadenza a prescindere dal fatto se la cambiata deve essere effettuata dal deragliatore o dal cambio. In particolare saranno disponibili due modalità di cambiata sincronizzata: quella "Full", dove il deragliatore agisce in base alla cambiata del comando del cambio posteriore (quando è attiva, non è più richiesto l'utilizzo di due comandi per il controllo di deragliatore e cambio e i due pulsanti presenti sul comando cambio controlleranno entrambi i deragliatori), e quella "Semi", dove è il cambio posteriore ad agire in base al comando impartito sul deragliatore anteriore, ingaggiando automaticamente l'ingranaggio che assicura lo sviluppo metrico più vicino al precedente non appena è stata effettuata una "deragliata". ■

la **Bicicletta**

DIGITAL

> WEB

la **Bicicletta**
Web.it

> SOCIAL



> E-MAGAZINE



GRANFONDO

MARATONA

30 ANNI SULLE DOLOMITI (E LE BICI TOP DEI GRANFONDISTI)

