



Le altre Fuel EX Plus del 2017

1. Fuel EX 8 27.5 Plus, 3099 euro:
 telaio in alluminio Alpha Platinum,
 trasmissione Sram GX 1x11, Fox Rhythm
 34 Float 140 G2/Fox Float Evol RE:aktiv,
 freni Shimano Deore,
 ruote Bontrager/SunRingle Boost
 con coperture Chupacabra 2.8



2. Fuel EX 5 27.5 Plus, 2049 euro:
 telaio in alluminio Alpha Platinum,
 trasmissione Race Face/Shimano Deore
 2x10, RockShox Sektor Silver RL 140
 G2/RockShox Deluxe RL, freni Shimano
 M315, ruote Bontrager/SunRingle
 Boost con coperture Chupacabra 2.8



ver. Il corto tubo di sella è molto sinuoso, spostato in avanti rispetto alla scatola movimento, per poi riprendere l'inclinazione verso il retrotreno. Il carro non presenta particolari novità, ma è da sottolineare la complessa lavorazione delle teste dei foderi, soprattutto quella inferiore, che si insinua fra fulcro, movimento centrale, guarnitura

e deragliatore: la foto senza la guarnitura mostra l'incredibile lavoro di forgiatura dell'alluminio. Sulla nuova struttura sono presenti pressoché tutte le soluzioni tecniche adottate da Trek sulle sue full suspension degli ultimi anni. Il carro posteriore a parallelogramma articolato è dotato dello snodo posteriore ABP-Active Bra-

king Pivot fra i foderi, coassiale al mozzo, che isola il lavoro della sospensione dalle forze generate dalla frenata che tenderebbero a irrigidirla.

La biella superiore che comprime la sospensione è l'Evo Link in magnesio, dunque particolarmente leggera; fra Evo Link e foderi verticali c'è il Mino Link, un piccolo elemento ruotabile di 180 gradi per modificare la geometria dello sterzo (+0.6 gradi) e l'altezza del movimento centrale (+10 millimetri).

L'ammortizzatore, posto verticalmente accanto al seat tube, è flottante, viene cioè compresso sia dall'alto sia dal basso grazie a un prolungamento dei foderi orizzontali, secondo lo schema battezzato Full Floater.

Viene mantenuta anche la tecnologia RE:aktiv per l'ammortizzatore, sviluppata da Jose Gonzalez - storico progettista Trek - con la consulenza di Penske Racing Shocks, azienda specializzata in ammortizzatori per automobili da competizione come Formula 1 e NASCAR. Si è in pratica adattata alla mountain bike una tecnologia sviluppata per le auto, che permette di conservare una certa stabilità se la sospensione è stimolata da trasferimenti di carico o da sollecitazioni a bassa frequenza, ma al contempo può assorbire un urto improvviso e intenso, nel caso in cui sopraggiunga una brusca accelerazione dovuta a un ostacolo. Il sistema RE:aktiv lavora grazie a una valvola di smorzamento regressiva: la valvola è caricata da una molla ed è sensibile alla velocità con cui un urto sollecita l'ammortizzatore, non all'intensità della forza. A basse velocità la valvola rimane chiusa e l'olio può passare solo attraverso fori più piccoli, mentre quando il pistone si muove più velocemente, si apre la valvola e l'olio passa attraverso un'apertura molto più grande.

Carro e forcella della nuova Fuel EX utilizzano ovviamente lo standard Boost con spaziature rispettivamente di 148 e 110 millimetri: proprio Trek aveva introdotto il Boost 148 come misura per il carro della Remedy 29, per creare ruote da 29 pollici robuste come quelle 27.5, e con l'arrivo delle ruote "plus" questa soluzione ha facilitato ancora di più la progettazione di telai adeguati. Non mancano sul telaio una scatola movimento di tipo PF92, il supporto ISCG05 e il passaggio interno dei cavi gestito dal sistema denominato Control Freak, con porte intercambiabili per trasmissione, freni, reggisella telescopico, cavi delle trasmissioni elettroniche di XTR e Deore XT Di2.

LE SOSPENSIONI

La Fuel EX 9.8 27.5 Plus del test monta una forcella Fox 34 Float della serie Performance: è la più recente versione della 34 e adotta la nuovissima cartuccia idraulica Fit Grip, versione semplificata della Fit 4. La leva blu posta in cima allo stelo destro è regolabile su tre posizioni principali Open, Medium e Firm, definite da click più decisi, ma ulteriormente regolabile con click meno definiti fra queste posizioni; il rebound è come al solito posizionato alla base del fodero destro.

In prova: la nuova Fuel EX dimostra che le "plus" non possono che migliorarsi

Le sospensioni ad aria della nuova Fuel EX 27.5 Plus si possono regolare come sempre con una pompa ad alta pressione per ammortizzatori, immettendo la giusta quantità di aria in base al nostro peso; per questo tipo di bici, un sag con un intervallo compreso fra il 25 e il 30 per cento è adeguato in base alle personali preferenze. Abbiamo provato a consultare la pagina Suspension Setup sul sito Trek (si può accedere sia da computer sia da smartphone) ma non era ancora presente la nuova versione della Fuel EX con le ruote 27.5+: abbiamo provato a utilizzare le pressioni previste per le precedenti Fuel EX 29-27.5" come base per il nostro set-up con alcune piccole modifiche, trovandoci abbastanza bene. È molto comodo il fatto che il Suspension Calculator restituisca non solo i psi da immettere nella forcella e nell'ammortizzatore, ma anche il numero di click dei pomelli del rebound, come sempre contando dal "tutto chiuso".

LONGER, LOWER, SLACKER

Rispetto alla 29er precedente, la geometria della Fuel EX ha subito un'evoluzione che segue un po' quello che accade generalmente con le più moderne full suspension. Angolo di sterzo molto rilassato, con un valore da noi rilevato di 66°; passo di 1165 millimetri per la taglia M/17.5, ben più lungo dei 1145 della Fuel EX 29 2016; carro lungo 435 millimetri contro 440; movimento centrale a 330 millimetri; top tube appena più corto, 575 contro 585 millimetri. In generale, si può dire che ci troviamo di fronte a una bici che è "longer/lower/slacker", come dicono i biker di lingua inglese, ovvero "più lunga/più

bassa/più rilassata" (con riferimento all'angolo di sterzo, per l'ultima voce), anche se con un top tube appena più corto ma comunque con un passo aumentato.

UNA ATTUALISSIMA FULL DA TRAIL BIKING

Le prime impressioni, una volta in sella, sono di una bici che non sembra tanto diversa da molte altre full con simili escursioni che abbiamo pedalato negli ultimi tempi, nel senso che la reattività e la maneggevolezza della bici sono "normali". Fra le prime responsabili di un simile comportamento ci sono senza dubbio le ruote, dal peso molto contenuto per essere "plus", praticamente identico al peso di simili ruote 29: rispetto alla Fuel EX 29 provata a febbraio 2016, pesano circa 150 grammi in più per la coppia. Una camera d'aria, niente.

LA PRIMA "PLUS" CHE VOLA ANCHE IN SALITA

Chiaramente la bici accelera e varia velocità con una certa facilità, e vengono comunque mantenuti i vantaggi delle ruote "plus" per quel che riguarda la trazione e il comfort grazie al maggiore volume d'aria: ma il tutto senza il maggior peso, con grandi vantaggi per le capacità di arrampicarsi della nuova Fuel EX 27.5 Plus. Perché si arriva in cima alla salita avendo la sensazione di aver pedalato quasi una leggera trail bike. Fra l'altro, è possibile pedalare con una notevole efficienza grazie all'ottimo comportamento dell'ammortizzatore posteriore con tecnologia RE:aktiv, che si può tranquillamente tenere in posizione intermedia per mantenere la sospensione più stabile e sostenuta,

con la certezza che gli impatti più grossi - come quelli per superare un gradino o un ostacolo - saranno comunque assorbiti dalla grande reattività dell'ammortizzatore. Ma non è solo possibile, è anche preferibile, perché con l'idraulica in compressione tutta aperta il carro tende a dondolare un po' troppo sui terreni più scorrevoli. La maneggevolezza della nuova bici e la capacità di salire sui terreni ripidi e ricchi di curve è notevole; l'avantreno è ben piantato a terra ed è facile condurlo dove si vuole con precisione e senza fatica.

CONTROLLO TOTALE IN DISCESA

In discesa la Fuel EX 27.5 Plus è molto più capace della precedente 29er da 120 millimetri di escursione, non solo per la maggiore corsa delle sospensioni ma anche per una geometria che facilita non poco la conduzione della bici, soprattutto su terreni tecnici e ripidi. In questi frangenti la bici restituisce una grande sicurezza e una sensazione di controllo totale del mezzo. Le sospensioni lavorano in modo molto convincente su entrambe le ruote, con un comportamento forse più progressivo all'avantreno e più lineare al retrotreno, ma in modo da non creare reazioni scomposte.

SI SCONFINA NELL'ALL-MOUNTAIN

Come per molte bici "plus", i terreni più accidentati sono quelli dove si trae più vantaggio dai grandi volumi d'aria e si può passare veloci e decisi senza scegliere più di tanto la traiettoria. Su fondi più scorrevoli la Trek è abbastanza stabile, pur se meno

precisa di una bici con ruote "standard".

COMPONENTISTICA QUASI PERFETTA

La forcella con la nuova cartuccia Fit Grip si comporta molto bene e migliora notevolmente la risposta della compressione alle basse velocità (che comunque qui rimane non regolabile), perdendo la tendenza ad affondare troppo che caratterizzava la precedente idraulica delle forcelle della serie Performance, dotate sì di cartuccia Fit4 ma priva di regolazione low speed della compressione.

GOMME: PIÙ TASSELLI, PER FAVORE

Le gomme Bontrager Chupacabra, che avevamo già provato un anno fa sulla Trek Stache in versione 29x3.0, sono in questo caso meno efficaci come trazione, nelle condizioni più difficili: dopo aver fatto abbastanza esperienza sulle gomme "plus", possiamo dire che sulla sezione 27.5x2.8 questa scolpitura è troppo poco incisiva, sui terreni molto scivolosi perde efficacia alle inclinazioni maggiori. Ed è un peccato. Ottimi i freni Deore XT, pur con dischi "solo" da 180 e 160, così come è perfetta e polivalente la trasmissione della stessa serie in versione 2x11, in grado di farci trovare sempre il rapporto adeguato sia su salite impossibili (che con le gomme "plus" diventano possibili) sia nelle veloci discese pedalabili. La nuova Trek Fuel EX, con questa versione "plus", si dimostra una bici da trail biking/all-mountain molto capace, leggera e veloce anche in salita. Magari da aggiornare con una gommatura più aggressiva, ne vale la pena.

Quasi uguali le regolazioni dell'ammortizzatore Fox Float, con tre posizioni per la compressione (nessuna posizione intermedia) e pomello per il rebound. L'ammortizzatore Fox Float, che contiene il circuito Trek RE:aktiv, è di tipo EVOL (Extra VOLUME), con camera d'aria negativa più grande.

Trek non utilizza più la tecnologia proprietaria DRCV con camera d'aria a volume variabile perché la curva di compressione ottenuta con la camera EVOL è stata ritenuta più che valida e si è preferito intervenire maggiormente sull'idraulica, risparmiando peso ed evitando di

utilizzare interfacce proprietarie di collegamento dell'ammortizzatore al telaio.

LA COMPONENTISTICA

L'allestimento **9.8 27.5 Plus** è il più pregiato per le nuove Fuel con ruote 27.5+ e costa 5149 euro. La 9.8 è anche l'unica con telaio in carbonio, fra le nuove 27.5+; a seguire ci sono la **Fuel EX 8 27.5 Plus** a 3099 euro e la **Fuel EX 5 27.5 Plus** a 2049 euro, con il telaio in alluminio. È abbastanza normale che una bici con ruote "plus" venga ancora declinata in un basso numero di allestimenti, ma riteniamo che bici

di questo tipo, nelle categorie dal trail biking all'all-mountain, abbiano un futuro roseo.

La nostra Fuel EX 9.8 27.5 Plus monta una trasmissione 2x11 e freni Shimano Deore XT, ruote con mozzi DT Swiss 350 e cerchi SunRinglé Duroc 40 SL con canale da 36 millimetri, gomme Bontrager Chupacabra da 2.8 pollici di sezione, componentistica Bontrager per completare l'allestimento (al di fuori del canotto reggisella telescopico, il RockShox Reverb Stealth). Le taglie sono cinque (da 15.5 a 21.5) per la 9.8 in carbonio e sei per le due bici "plus" in alluminio, in più c'è la 23".

IN PROVA



GIANT » XtC Advanced SL 27.5

È il modello di punta delle hardtail di Giant: telaio in versione SL e ruote con cerchi in carbonio, è una vera bici da gara.

La Giant si avvia a festeggiare i 45 anni di vita: è stata fondata a Taiwan nel 1972 e la missione era subito precisa, produrre biciclette di grande qualità e facilitare di vita ai ciclisti. Ha sempre prodotto - e continua a farlo - per altri grandi marchi ma nel 1981 si decide di entrare sul mercato con una propria linea a livello mondiale. Il successo è immediato, si tratta di bici molto ben fatte, con componentistica in linea e prezzi competitivi, tanto che Giant è diventata nel tempo la più grande azienda produttrice di biciclette.

I primi telai erano ovviamente nati saldando le tubazioni in acciaio al cromomolibdeno, ma la casa taiwanese è stata di certo una delle pioniere nei processi di lavorazione dei materiali, passando presto alle strutture in alluminio e carbonio: nasce addirittura nel lontanissimo 1987 - quasi 30 anni fa - la prima bici di serie in fibra di carbonio, la Cadex 980 C, con tubazioni in composito incollate a congiunzioni in alluminio; arriva in seguito il primo telaio "Compact Road", con il tubo superiore inclinato verso il nodo di sella e carro compatto, aprendo la strada a tutti gli altri costruttori.

Nel settore che ci interessa, quello della mountain bike, ha sviluppato un sistema di sospensione proprietario a fulcro virtuale, denominato Maestro, che viene applicato praticamente a tutte le full suspension in catalogo. Compresa la nuovissima e-mtb Full-E, della quale potete leggere l'anteprima su questo stesso numero di MBW.

Essendo un vero gigante della bici, se si vuole

vedere un difetto, è quello di non essere particolarmente veloce nel seguire le tendenze: è accaduto così che quando sono nate e cresciute le 29er, Giant abbia impiegato troppo tempo a sviluppare le sue piattaforme. È per questo che, non appena si sono affacciate sul mercato le 27 pollici e mezzo, la casa taiwanese sia stata tra le prime ad abbracciare in toto il nuovo formato, non solo per le full da trail biking e all-mountain, ma anche per le hardtail. Ed è infatti la front 27.5 di punta di Giant che abbiamo testato in questa occasione, la XtC Advanced SL: nella stesa gamma, la Performance Series, ci sono infatti le "inferiori" XtC Advanced 29er e la XtC Advanced 27.5.

IL TELAIO

Le linee sono molto ben definite e proporzionate. La fibra di carbonio grezza T-800 è testata direttamente nello stabilimento di proprietà e non acquistata da terze parti: la quantità di telai in composito che esce giornalmente dagli stabilimenti Giant è infatti impressionante. Il triangolo centrale è assemblato e modellato in un unico pezzo, unito ai foderi posteriori del carro in un secondo momento. Questo sistema permette di utilizzare minori pezzi di fibra e punti di unione, portando i telai della serie SL ad essere più leggeri di circa 100 grammi rispetto alla norma ma altrettanto resistenti.

Il tubo superiore, che abbraccia il verticale e prosegue verso il retrotreno, nasconde completamente nel nodo di sella il bloccaggio del tubo reggisella, donando alla struttura una linea estremamente pulita. Inferiormente, nelle immedia-

te vicinanze del seat tube, è infatti presente un expander che ferma il cannotto reggisella internamente al tubo verticale: viene azionato da una vite e brugola con testa da 5 millimetri, si tratta di una soluzione derivata dai modelli dedicati ai cugini che corrono su asfalto.

Il tubo di sterzo è sovradimensionato secondo lo standard proprietario OverDrive, con la serie sterzo che accoglie i ruotismi per il cannotto forcella conico da 1.1/8 e 1.1/2. Dallo sterzo parte il trasversale Megadrive, di dimensioni e forme studiate appositamente per contrastare le forze indotte dalla pedalata e creare un avanzamento a prova di Coppa del Mondo, che si innesta sulla scatola movimento Powercore larga 86 millimetri.

Sul verticale non c'è la predisposizione per l'attacco diretto del deragliatore centrale, che va invece utilizzato nella tradizionale versione a fascetta; è prevista la battuta di arresto per la guaina di servizio sul seat tube, appena sopra la scatola del movimento centrale.

Il carro riprende gli attuali standard riguardanti il mozzo, con perno passante da 12 millimetri e battuta di 142 trasformabile a 135. Ovviamente con ruote da 27.5 pollici di diametro. La sezione dei foderi verticali ha forma pressoché quadrata, mentre molto più abbondante è quella degli orizzontali asimmetrici, che aumentano la loro sezione in altezza a contrastare le forze di torsione indotte dall'azione delle gambe del rider. Dunque assorbenza in senso verticale e totale inamovibilità trasversale, apposta per chi trasmette a terra tutta la potenza. Le boccole di fissaggio della pinza freno non sono un

1 - Passaggio ruota abbondante sul telaio di questa agile 27.5, sia sui foderi bassi sia su quelli alti; nei pressi della scatola, sul seat tube, il fermaguaina per l'eventuale deragliatore.



1



2

2 - Il bloccaggio del reggisella, caso unico nel settore mtb, è nascosto: c'è un meccanismo interno al top tube.

3 - I cablaggi passano nelle tubazioni con angoli e pieghe corrette; notevole la protezione sotto il down tube.



3



GIANT

» XtC Advanced SL 27.5 I

DATI GENERALI

PRODUTTORE: Giant, Taiwan, www.giant-bicycles.com

DISTRIBUTORE: Giant Italy © 0332 462 295

PREZZO INDICATIVO: 4299€

MISURE DISPONIBILI: S, M, L, XL

COLORI: giallo acido/nero

PESO BICI COMPLETA: 9635 grammi senza pedali

PESO RUOTA ANTERIORE: 1569 grammi

PESO RUOTA POSTERIORE: 1999 grammi

TUBAZIONI: carbonio

FORCELLA: RockShox Sid RL 27.5, corsa 100 mm, comando remoto Pushloc

TRASMISSIONE

COMANDO CAMBIO: Sram X01

CAMBIO POSTERIORE: Sram X01

GUARNITURA: Sram X01 Carbon, 34 denti, pedivelle 175 mm, movimento centrale integrato per scatola press fit

CATENA: KMC XT11

PACCO PIGNONI: Sram X01 11v, 10-42

RUOTE

RUOTE COMPLETE: Giant P-XCR-1C Carbon, anteriore QR15, posteriore 12x142

COPERTURE: Schwalbe Racing Ralph Evo LS PaceStar 27.5x2.1, con camera d'aria

ALTRI COMPONENTI

FRENI: Sram Guide RS, rotori 140/160 mm

REGGISELLA: Giant Contact Composite, 400x27.2

SELLA: Giant Contact Forward

ATTACCO MANUBRIO: Giant Contact SL, 90 mm

CURVA MANUBRIO: Giant Contact SLR Flat XC, 690 mm

SERIE STERZO: FSA integrata, conica

NOTE: bloccaggio reggisella con expander a scomparsa, supporto cambio sostituibile che ingloba anche la filettatura dell'asse mozzo, doppio attacco portaborraccia, protezione tubo trasversale, garanzia a vita sul telaio, a norma di legge sui componenti

IL RIDER indossa maglia Pearl Izumi Elite, pantaloncini Pearl Izumi Elite Pursuit, casco Limar 888, occhiali Poc Crave, guanti Endura, calzature DMT M3

LE MISURE (taglia M), stack 580, reach 430

TUBO VERTICALE REALE 450 c/c, **VIRTUALE** 575 c/c;

TUBO SUPERIORE REALE 570 c/c, **virtuale** 590 c/c;

ANGOLO SELLA 73°; **ANGOLO STERZO** 69°;

PASSO 1090; **CARRO** 430; **STANDOVER** 770;

ALTEZZA MOVIMENTO CENTRALE 295



CROSS COUNTRY RACE

Corsa anteriore 100 mm

9.6 kg
senza i pedali

4299 €



In prova: è fatta per chi corre, la sua anima è quella del racer di cross country

Per la prova abbiamo scelto un telaio di taglia M, statura del biker 170 centimetri e altezza cavallo 82; nessuno spessore sotto l'attacco manubrio.

Il set-up iniziale della Giant XTC Advanced SL 27.5 1 è molto semplice e veloce, la vite a brugola per il bloccaggio del canotto reggisella posizionata sotto il tubo superiore è facilmente raggiungibile e azionabile. La forcella RockShox Sid è dotata, come tutti i modelli del marchio americano, di una tabella sul fodero sinistro con l'indicazione delle pressioni consigliate in base al peso del biker; possiamo osservare la percentuale del sag sullo stelo controllando la posizione di un O-ring e infine regolare il rebound con il pomello alla base del fodero destro.

POSIZIONE CENTRALE E COMPATTA

La XTC Advanced SL 27.5 è una di quelle bici sulle quali si sale in

sella e ci si sente subito a proprio agio. La posizione si rivela compatta, molto equilibrata e bilanciata, centrale; si percepisce immediatamente una notevole confidenza con il mezzo. Sulle lunghe salite scorrevoli, senza particolari problemi di fondo, si apprezza un certo comfort nonostante la compattezza dell'insieme; le quote geometriche donano una notevole maneggevolezza sui tratti di salita tecnica, con il tracciato tortuoso, con le ruote da 27.5 che si fanno apprezzare perché insieme al telaio copiano bene ogni asperità, peraltro molto rapide e scorrevoli.

BUONA STABILITÀ

La stabilità su tracciati più sconnessi è buona, la Advanced SL non perde trazione sul posteriore e non si alleggerisce sull'anteriore. Si apprezza la facilità con cui si pedala, la trasmissione funziona ottimamente, la corona da 34

denti assieme alla cassetta 10-42 offre un range di rapporti perfetto per questa tipologia di bici. E la rigidità trasversale del telaio è davvero elevata, si riesce a trasmettere a terra tutta la forza delle gambe, senza dispersioni o torsioni, caratteristica che si apprezza in modo ancora più evidente sui rilanci e sulle brevi rampe da affrontare in fuoriscella.

TRAIETTORIE PRECISE

In discesa la Giant XTC Advanced SL 27.5 1 mantiene velocità sostenute sui sentieri scorrevoli così come su quelli più tortuosi. Le traiettorie sono precise, una volta impostate non bisogna quasi mai apportare modifiche; nei tratti molto tecnici e ripidi la precisione è notevole, mai incertezze o rallentamenti. La forcella Sid RL è sostenuta efficacemente dall'assetto complessivo della bici, il grip e la direzionalità della ruota anteriore con cerchio in composito

sono davvero impressionanti, precisione e rapidità, non siamo riusciti a trovare un limite anche se l'abbiamo testata con la camera d'aria di serie e non in versione tubeless.

Nei tratti sconnessi la bici mantiene facilmente le traiettorie, è precisa e guidabile, senza troppi scossoni trasmessi alla sella dal canotto di diametro 27.2: il lavoro eseguito da Giant sul telaio e sul "sistema ruote" si fa sentire.

ANIMA RACING

La XTC Advanced SL 27.5 1 è una vera bici da gara, a tutti gli effetti, la sua anima è totalmente racing. Troverà il suo ambiente preferito nelle nervose gare di cross country, con le sue caratteristiche di rigidità, agilità e scatto. Si fanno apprezzare non poco anche le ruote Giant in carbonio da 27.5, veloci e rapide: abbinare al concetto "totale" di bici fanno sicuramente la differenza.



Le altre XtC Advanced SL 27.5 del 2016

1. XtC Advanced SL 27.5 0, 7499 euro: trasmissione Shimano XTR Di2 1x11, Fox Float 32 Factory iRD Kashima, freni Shimano XTR, ruote Giant P-XCR-0 Carbon



2. XtC Advanced SL 27.5 telaio, 1999 euro: kit telaio, morsetto reggisella integrato a scomparsa, forcellini 135/142 convertibili, serie sterzo integrata, nero/azzurro opaco



corpo unico con il telaio ma possono essere sostituite in caso di danneggiamento causato da un non corretto montaggio delle viti.

Il passaggio dei cavi è interno per la tutta la lunghezza del tubo trasversale, con ingresso nei pressi dello sterzo, con fuoriuscita prima della scatola movimento e tratti esterni nella parte inferiore dei foderi bassi, con le guaine che copiano perfettamente il telaio. Due le sedi per i portaboraccia, sul verticale e sul down tube, come da tradizione per le hardtail da gara. Sono presenti infine due protezioni in materiale assorbente: una sul tubo trasversale, ad assorbire i colpi dei sassi sparati dalla ruota anteriore, e una sul fodero batticatena, sopra e anche sotto. Perfetto.

LE RUOTE

Da qualche anno Giant ha iniziato anche a produrre in proprio le ruote complete per alcune delle sue bici di alta gamma, con cerchi in alluminio e anche carbonio. Le singole parti si influenzano l'una con l'altra e cerchi, mozzi e raggi sono stati progettati per fungere come un unico sistema in funzione del miglioramento delle prestazioni delle bici. I cuscinetti sono costruiti in Svizzera, la flangia del mozzo anteriore è spostata verso l'esterno di 2 millimetri per parte.

LA COMPONENTISTICA

Sono solo due i modelli di XtC Advanced SL 27.5, stesso telaio e due allestimenti differenti; c'è anche la possibilità di acquistare il kit telaio nella co-

lorazione nero/blu, il prezzo indicativo è di 1999 euro. Al vertice c'è il modello "0": forcella Fox 32 Float Factory Kashima con bloccaggio elettronico remoto iRD, trasmissione elettromeccanica Shimano XTR Di2 1x11 (34, 11-40), freni Shimano Deore XT, ruote Giant XCR 27.5 Carbon, colorazione nero/blu, 7499 euro. Una superbici, insomma. L'allestimento della XtC Advanced SL 27.5 1 che abbiamo provato è composto da una RockShox Sid RL con bloccaggio remoto Pushloc, trasmissione Sram X01 1x11 (34, 10-42), catena KMC X11L, appoggi Giant Contact in carbonio, freni Sram Guide RS con rotori 160/140, ruote Giant P-XCR-1C 27.5 Carbon con pneumatici Schwalbe Racing Ralph 2.1. Il prezzo scende parecchio, 4299 euro. _

Probikeshop

Cedric
GRACIA



Perché è una carriera fatta di alti e bassi, perché a volte si vive sul filo del rasoio. Perché condivido da molti anni questa passione con i miei cari, i miei fan e i miei partner. Perché costi quel che costi continuerò a vivere a pieno. **Sì, il ciclismo farà sempre parte della mia vita.**

www.Probikeshop.it

LIFE IS MY
CYCLING*



**È DALL'ALTRA
PARTE DEL MONDO,
MA IL BLUE DERBY
RAPPRESENTA
L'ESEMPIO DI COME
RIPORTARE
IN VITA UNA CITTÀ
PRATICAMENTE
ABBANDONATA
CREANDO
UNA PERFETTA
RETE DI SENTIERI.**





La favola

del Blue Derby

testo e foto di **CARMEN FREEMAN-REY**



Se avete sentito parlare della Tasmania, è stato di certo per uno di questi motivi: è una grande isola a 250 chilometri dall'Australia; esiste un animale che vive solo lì, il Diavolo della Tasmania, immortalato dai cartoni Looney Tunes; ci sono un sacco di serpenti velenosi e natura selvaggia che li fa prosperare. Questo era un tempo, ma oggi c'è qualcosa di nuovo. I percorsi di mountain bike. Non quelli soliti, ma tracciati che rappresentano un nirvana per chi cerca il "flow", lo scorrere continuo e fluido, un giro sulle montagne russe con avvallamenti e rampe, paraboliche splendidamente scolpite che consentono di pennellare le curve pieni di gioia con mezzo colpo colpo di pedale da una all'altra. Mhhh... E per la salita, la parte più dolorosa che un biker deve sopportare per guadagnare il premio della discesa? Tornanti perfetti, non troppo stretti e non troppo ripidi, quasi senza sforzo per chiunque. Immaginate queste curve e salite in mezzo a eucalipti giganti e felci che abbracciano enormi massi di granito. Immaginate sentieri che permettono brevi sezioni per recuperare mentre pedalate. Tutto vero, questi sentieri sono il motivo per mettere a fuoco sulla mappa la Tasmania. Li ha

ESPERIENZE

UN TRACCIATO
FLOW COUNTRY
NON È MAI RIPIDO,
MAI ESTREMO,
MAI PERICOLOSO,
CHIUNQUE PUÒ FARLO
SU QUALSIASI MTB.
SOLO LA **VELOCITÀ**
E LO **STILE** FANNO
LA DIFFERENZA.
PIÙ VELOCE VAI,
PIÙ DIVENTA
IMPEGNATIVO.



La favola

del **Blue Derby**

disegnati Glen Jacobs, realizzati da World Map, sono il Blue Derby, nella foresta pluviale nei pressi della piccola città mineraria di Derby, contea di Dorset, 250 abitanti. Tasmania.

FLOW, SOLO FLOW

Per i mountain biker "flow" è una parola magica. Il termine viene interpretato in modi differenti, però. Già nel 2008 Hans Rey, insieme al trail builder Diddie Schneider, aveva coniato "Flow Country" per indicare un particolare tipo di tracciato: l'idea era quella di realizzare appositamente alcuni percorsi nei quali tutti i livelli di biker potessero sperimentare l'euforia della guida pulita, continua, fluida. Per portare sempre più persone alla mountain bike. Citiamo proprio Hans Rey: «Un tracciato "Flow Country" non è mai ripido, mai estremo, mai pericoloso, è un sentiero che chiunque può guidare su qualsiasi tipo di mountain bike, esperti e principianti. Solo la velocità e lo stile fanno la differenza. Più veloce vai, più diventa impegnativo». Questa definizione è fondamentale: quando una persona vede un sentiero segnalato come "Flow Country", può sapere

esattamente quello che sta affrontando. Senza sorprese.

UN CLUB SELETTIVO, NON ESCLUSIVO

La mountain bike è una cultura, uno stile di vita e anche un "club": non un club esclusivo, ma selettivo sì. Si può praticare quasi dappertutto, non c'è nemmeno bisogno di vere montagne. Non si deve pagare una quota di iscrizione e una volta che si possiede l'attrezzatura è praticamente gratis. Ma è uno sport selettivo, perché bisogna avere tempo, devi avere almeno un po' di tecnica, una certa preparazione atletica, metterci impegno e tenere in conto che si può cadere. Tra mountain biker ci si intende, ci si scambiano le esperienze, ci si incoraggia l'un l'altro, ci si passano i tracciati, se uno ha bisogno di aiuto c'è sempre il buon samaritano pronto a fermarsi. Si pedala e si pedala, il cuore batte forte per fare circolare più ossigeno sulle salite ma poi arriva l'adrenalina della discesa. La mountain bike è divertente, ma può diventare anche uno strumento economico per le comunità dimenticate. In tutto il mondo stiamo vedendo sempre più piccole città semiabbandonate





PER 60 ANNI
 SEMBRA CHE **DERBY**
 NON ABBAIA FUTURO.
 FINO AL 2009,
 QUANDO HANNO LA
BRILLANTE IDEA
 DI CREARE UNA RETE
 DI **SENTIERI** FATTI
 APPOSTA PER LE
 MOUNTAIN BIKE.

che potrebbero però avere un futuro migliore. È successo a Derby, Tasmania, Australia, che sta vivendo in prima persona questa fase grazie alla rete di trail del Blue Derby, tanto che lo slogan della città adesso è "Derby, un passato storico con un futuro emozionante".

MISSIONE TASMANIA, DESTINAZIONE DERBY

Nel marzo 2016 ho avuto la fortuna di viaggiare in Tasmania con alcuni biker di GT, Hans Rey e Tyler McCaul, e insieme abbiamo sperimentato questa nuova

ricetta. E allo stesso tempo ho potuto osservare come un vero all-mountain biker come Hans Rey e un fantastico freerider (ha fatto le Red Bull Rampage) come Tyler McCaul si siano goduti in pieno gli 80 chilometri di "flow" che il Blue Derby ha da offrire. Un po' di storia, adesso.

Derby è una piccola città sulle rive del fiume Ringarooma, contea di Dorset, nel nord-est della Tasmania. I primi coloni arrivarono nel 1874, con loro fu fatta una scoperta preziosa, lo stagno. Le miniere di stagno furono aperte nel 1885 e

l'insediamento creato dai fratelli Krushka fu denominato Derby, poi assunse altri nomi e divenne uno dei maggiori produttori australiani di stagno, 120 tonnellate al mese.

La popolazione salì a 3000 persone, le infrastrutture, la scuola, l'ospedale, tre hotel, tre chiese, tre negozi di alimentari, due panettieri, la gioielleria... La città prosperava e il futuro sembrava roseo, ma nel 1929 avvenne la tragedia: il 4 aprile, dopo piogge torrenziali, il fiume si gonfiò e la diga necessaria per l'estrazione cedette, milioni di litri

La favola
 del **Blue Derby**

