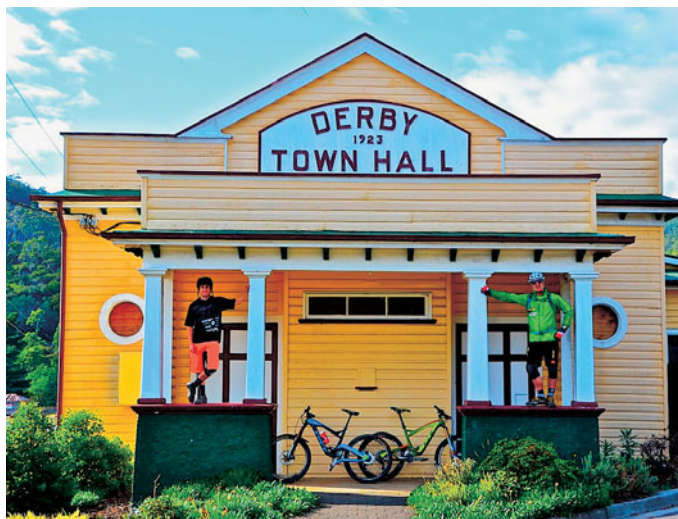


di acqua scesero fino in città e ci furono 14 morti. La miniera riaprì nel 1934 ma le cose non sono state più le stesse: chiuse nel 1948, così come fece l'economia di Derby. Disoccupazione, la gente va via, le imprese chiuse, la popolazione si riduce a poche centinaia di persone. Per 60 anni sembra che Derby non abbia futuro, ma questo è fino al 2009, quando alcune persone hanno la brillante idea di creare una rete di sentieri fatti apposta per le mountain bike. Di livello assoluto, per invogliare tutto il mondo a recarsi fin laggiù.



L'IMPEGNO DEL GOVERNO

Tim Watson, direttore generale del Dorset County Council, spiega come tutto questo avvenne. Nel 2009 il governo della Tasmania aveva pubblicato il "Tasmanian Mountain Bike Plan", che evidenziava la parte settentrionale orientale come una delle aree prioritarie per lo sviluppo di percorsi per le mountain bike. Nel 2011 l'NTD- Northern Tasmanian Development pubblicò la relazione "Mountain Bike Tourism Potential in Northern



NON SONO
NECESSARIE
GRANDI MONTAGNE
PER I PERCORSI
DI MOUNTAIN BIKE,
BASTANO
PICCOLE COLLINE,
MA SE SI HANNO
GRANDI SENTIERI
E LE GIUSTE
INFRASTRUTTURE
È MOLTO MEGLIO.

Tasmania" e commissionò alla Dirt Art il progetto per la realizzazione di una rete di 80 chilometri di sentieri off road. Il progetto si espandeva su tre differenti localizzazioni, Blue Tier, Mount Stronach e Hollybank, e nel 2012 la NTD chiese a Tim Watson se il Dorset fosse interessato a fare parte del progetto. Non essendo a quell'epoca un mountain biker, Watson si documentò su cosa offrivano Whistler, Rotorua e altre mete mtb importanti e famose. Come erano organizzate logisticamente, cosa sarebbe stato possibile fare, con quali costi, cosa volevano i mountain biker, chi avrebbe realizzato la rete di sentieri e, soprattutto, come ottenere un finanziamento. «La ricerca fatta ci convinse che la rete separata di sentieri che era stata proposta non avrebbe funzionato perché non erano vicini a nessun paese o città e che non c'erano sufficienti chilometri di tracciato nei tre luoghi presi singolarmente.

Sarebbe stato irrealistico per i biker pedalare 15 chilometri da una parte, caricare tutto in macchina e guidare 40 minuti per arrivare nella zona successiva, per poi pedalare altri 15-20 chilometri e spostarsi di nuovo». Sembrava insomma chiaro che l'ingresso dei tracciati dovesse essere in città, senza bisogno di spostarsi in auto, e che ci dovevano essere strutture e infrastrutture sufficienti per trattenere i biker in quel luogo per più di una giornata. Su consiglio di un agonista locale di cross country marathon, Ben Mather, il Dorset County Council diede un'occhiata a Derby. Mather riteneva che a causa delle condizioni del suolo, dell'altimetria e delle potenzialità per creare la vasta rete di tracciati progettati, Derby sarebbe stata perfetta. Ci fu una forte opposizione all'idea, ma alla fine «Ce la facemmo, abbiamo messo Derby in sostituzione di Mount Stronach nella rete». Entrano ora in scena Glen Jacobs e

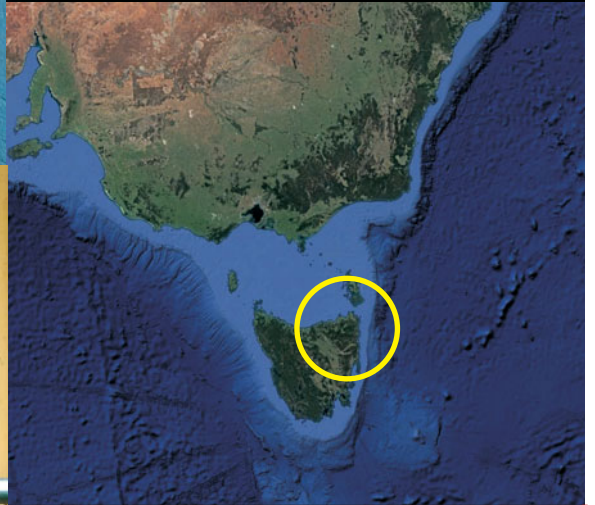
la sua società di trail building World Trail. Sempre con il sorriso sulle labbra, pronto a chiacchiere con chiunque, uno che conosce tutti, Glen è un vero appassionato di attività all'aria aperta. Hans Rey sostiene che sia uno dei trail builder più importanti, non solo in Australia ma in tutto il mondo: per la sua profonda conoscenza del mondo della mountain bike e di ciò che rende i percorsi ottimali, ma anche per come si realizzano. È poi estremamente bravo a trasmettere questa conoscenza ai suoi team di lavoro, insegnando loro come fare le cose nel modo corretto.

PARTE IL PROGETTO DEI SENTIERI

Con il piano di Glen Jacobs sul tavolo e con i conti economici, ad aprile 2013 Tim Watson e l'NTD iniziano a cercare i finanziamenti, con l'aiuto del programma di sovvenzioni del governo federale. Tim salta su un aereo per Rotorua, il famosissimo bike park in Nuova

La favola del Blue Derby





**TU VAI IN BICI?
NON SONO
MAI SICURA
COME RISPONDERE.
SÌ, VADO IN BICI.
MA A QUALE
LIVELLO? E COME
SI FA A GIUDICARE
DI CHE LIVELLO
SI TRATTA? IO NON
SONO HANS REY
O TYLER MCCAUL.**

Zelanda, per scoprire qualcosa di più oltre a tutto quello che aveva finora messo insieme sul mountain biking. Aveva pedalato una mtb solo un paio di volte, voleva capire la cultura, i bisogni, i desideri e avere risposte a tutte le domande che si faceva continuamente. «Dopo il viaggio ero del tutto coinvolto, non potevo togliermi il sorriso dalle labbra»: nel giugno 2013 era arrivato il finanziamento di 2.450.000 di dollari australiani - circa 1.650.000 euro -, pronti a partire.

«TU VAI IN BICI?»

La mountain bike è una grande parte della mia vita per numerosi motivi. Molti dei miei amici sono biker, è una delle mie passioni, parte del mio lavoro e mio marito Hans Rey è stato un professionista

della mtb per più di 30 anni. Quando mi chiedono: «Tu vai in bici?» non sono mai sicura come rispondere. Sì, vado in bici. Ma a quale livello? E come si fa a giudicare di che livello si tratta? Io non sono Hans Rey o Tyler McCaul. Mi classificherei come una biker di livello intermedio. Provo un grande amore per la mountain bike, si fa all'aperto, in luoghi bellissimi e spesso selvaggi, si sente un grande senso di realizzazione dopo una lunga salita, mi tiene in forma, mi piace l'adrenalina della discesa e la soddisfazione quando riesco a fare in sella un tratto dove invece avevo spinto la bici, la volta prima. E ho anche le cicatrici... Ma vivo in California e sono consapevole che i nostri sentieri potrebbero essere molto, molto migliori. E non sono l'unica.

L'ESPERIENZA DI HANS

Hans Rey ha pedalato in oltre 70 nazioni, ha prestato la sua opera come consulente per creare reti di sentieri in Europa per 15 anni, sa ovviamente come dovrebbe essere fatto un buon tracciato. Ha anche una conoscenza profonda dell'enorme impatto economico che i tracciati di mtb possono avere sulle località sciistiche durante la stagione estiva e anche in piccole cittadine. Non sono necessarie grandi montagne per i percorsi di mountain bike, bastano piccole colline, ma se si hanno grandi sentieri e le giuste infrastrutture è molto meglio. Hans afferma: «Credo davvero che sentieri appositamente realizzati faranno parte del futuro della mountain bike e dell'industria ciclistica, portando sempre più



La favola del Blue Derby



persone a praticare questo sport. Costruite i percorsi e le persone verranno, spendendo soldi». Derby lo sta sperimentando, mentre Coed-y-Brenin, nel Galles settentrionale, Snowdonia National Park, ha oltre 20 anni di eccellenti risultati a sostegno di queste affermazioni.

«I percorsi devono essere costruiti bene, non è sufficiente essere un mountain biker che sa lavorare con una scavatrice e spostare mucchi di terra», spiega Hans Rey. «Devono essere ben progettati, facendo attenzione ai dettagli, bisogna adattarsi a un'ampia gamma di biker, ai loro stili e alle loro capacità, senza curve che possano essere tagliate, devono essere costruiti in modo sostenibile». Il che ci riporta ai "flow trail": insieme a Glen Jacobs e al costruttore tedesco Diddie Schneider, Hans considera il concetto di "flow" come attuabile non solo nelle zone di villeggiatura in montagna, con gli impianti di risalita, ma anche in zone di piccole città con basse colline. «È difficile descrivere l'incredibile sensazione nel guidare un trail "flow", le sue caratteristiche sono perfettamente allineate come le note in una sinfonia, con un ritmo continuo e armonia. La sensazione di leggerezza, la forza

centrifuga che ti schiaccia alla giusta velocità sulla parabolica ben realizzata è come andare sulle montagne russe, è beatitudine, è coinvolgimento, non importa più quanta fatica hai fatto fino a quel momento». Ma questo sentimento non è riservato solo ai piloti esperti, deve essere invece vissuto da qualsiasi livello di pilota: se si è principianti si impara sempre più mano a mano che si scende, se si è esperti si prende velocità e si scelgono linee diverse, si fa come nelle pump track, facendo lavorare braccia e gambe, facendo scorrere in curva le gomme come su binari o saltando quando ci sono le rampe, sempre abbinate al tracciato da copiare con le ruote per terra.

I SENTIERI DEL BLUE DERBY

Settembre 2015, Glen Jacobs è da noi, a Laguna Beach, di certo non "la casa del flow". Dopo una serata a parlare del concetto, prende lo smartphone e ci mostra alcune foto e video del Blue Derby. Siamo stupiti. Non sono solo sentieri fatti bene, sono un'opera d'arte. «Vorrei vederli», dice Hans; «Ok, venite giù in Tasmania, allora». Trovare posto nel calendario di Hans è complicato, ma sei mesi dopo

ESPERIENZE



È DIFFICILE
DESCRIVERE
LA SENSAZIONE
NEL GUIDARE UN
TRAIL **FLOW**, LE SUE
CARATTERISTICHE
SONO ALLINEATE
COME LE NOTE
IN UNA **SINFONIA**, CON
UN **RITMO** CONTINUO
E **ARMONIA**.



La favola

eravamo in Tasmania insieme a Tyler McCaul e al cameraman Jase McAlpine. Tyler è un pilota incredibile. Californiano, numerose Red Bull Rampage all'attivo, è uno specialista di tutto ciò che comporta grossi salti, trick e voli infiniti con le ruote che prendono "big air". Ciò che molti non sanno è che Tyler si è fatto un piccolo bike park da solo, modellato per le sue esigenze: sarebbe stato interessante vedere cosa ne pensava dell'esperienza al Blue Derby.

del Blue Derby





«Pazzesco! La cosa che mi ha lasciato più sorpreso è la diversa natura dei tracciati e i differenti fondi. Si inizia a pedalare attraverso la foresta pluviale piena di felci e poi tutto a un tratto ecco un altro tracciato tra gli alberi di eucalipto con un diverso tipo di terreno e ambiente completamente differente. Le salite sono piacevoli, avvolte su loro stesse tanto che a volte non ti rendi conto nemmeno di essere arrivato in cima: ti danno la possibilità di godere l'ambiente

circostante invece di farti tirare il collo, insomma di sperare che sia finita a ogni curva. L'attenzione al dettaglio di World Trail per un perfetto drenaggio e per rendere i sentieri "sostenibili" hanno fatto sì che fossero realizzati per durare a lungo. Hanno ispezionato a piedi tutta la zona prima di iniziare a scavare per assicurarsi di disegnare i tracciati nel miglior modo possibile, con la giusta pendenza, calcolando dove fermarsi accanto a una cascata oppure a un antico albero della gomma. Ci hanno



messo la testa, insomma. I tracciati sono adatti a ogni livello e costruiti per essere sicuri, senza salti "al buio" o qualsiasi altra cosa che possa mettere un principiante nei guai. Allo stesso tempo, chi rientra nella categoria "esperti" può andare veloce e divertirsi da morire lo stesso». Ho chiesto a Tyler se con il suo stile e livello si è divertito. «Sì, mi sono divertito. È completamente diverso - per dire - da Whistler, non si tratta di fare i salti più grandi oppure la discesa più tecnica, si sale in bici e ci si perde in un'incredibile foresta, si incontra gente, si vedono cose nuove e si pedala in una rete di sentieri maledettamente ben fatti... È un diverso tipo di divertimento rispetto a un "classico" bike park, ma non è meno divertente. I percorsi sono più "user friendly", non come quelli nei quali sei continuamente in tensione e ti scappa un "Oh merda!" dietro a ogni curva...». E per quanto riguarda il mio livello di guida "intermedio", con 25 chili di attrezzatura fotografica nello zaino? Posso dire, mano sul cuore, che è stato bellissimo. L'ambiente è più che sorprendente, parlando da fotografo, perfetto per le immagini che avrei voluto scattare, il terreno liscio e compatto, le paraboliche e le whoops mi hanno dato i brividi, le salite mai difficili, non c'è stato nulla che non sia riuscita a fare in sella. Sono uscita dal Blue Derby ogni giorno euforica proprio come Hans e Tyler, con un

enorme sorriso stampato sul volto la sensazione di un bambino di 10 anni lasciato libero in un parco giochi.

POSIZIONE, PIANIFICAZIONE, ESECUZIONE

Tornando al concetto di "Flow Country", di sentieri appositamente costruiti, di come devono essere creati, dell'impatto sull'economia locale e sulla gente del posto, per Hans Rey sono diverse le componenti da tenere in considerazione, ma le più importanti sono la posizione, la pianificazione e l'esecuzione. Avendo passato un po' di tempo a Derby, a parlare con la gente del posto, a visitare i luoghi periferici (mai sottovalutare il valore di una birra al pub dopo una lunga giornata di pedalate), mi sento di aggiungere: comunità, supporto, coinvolgimento. Come osserva Tyler, «Non si sa cosa aspettarsi dalla gente del posto con cambiamenti di questo genere. Può andare in un modo o all'opposto. Diffidare del cambiamento e non essere accoglienti con gli estranei che entrano in città, oppure promuovere il turismo e l'economia che si sta creando. E sembra che qui sia la seconda cosa che sta accadendo». Sulla strada principale, nel cuore della città, vicina alla postazione di lavaggio delle bici, delle docce e del Vertigo MTB (il servizio navetta) c'è il bar The Corner Store; Michelle Rowe non sa



IL FONDO ERA BUONO,
IL FONDO FACEVA
SCHIFO, IL FONDO
PERMETTEVA UNA
BUONA TRAZIONE...
MA COME HA FATTO
GLEN JACOBS A CREARE
IL SUO FONDO?
HA SEGUITO
REGOLE E METODI.
E LI HA RISPETTATI.

Info

L'aeroporto più vicino è Launceston (LST), con voli regolari da e per Melbourne.
Bike shuttle e noleggio/riparazione bici: Vertigo MTB Australia, www.vertigomtb.com.au
Sistemazione: Postmaster Lodge, 59 Main St. Derby, www.postmasterslodge.com.au
Per mangiare: The Corner Store, www.thecornerstores.com.au/locations/derby



La favola del Blue Derby

come fare a stare dietro alle ordinazioni di colazione e pranzo e ha deciso di aprire anche per la cena. Una delle poche aziende sopravvissute al declino era l'ufficio postale e due anni orsono Shannon Rattray ha rilevato la licenza e riaperto il Postmaster Lodge, confidando negli affari futuri. Ha restaurato l'edificio centennale riportandolo al suo antico splendore edoardiano, ci ha fatto anche un garage per le bici con banco di lavoro, attrezzi e rastrelliere. Ci siamo stati cinque giorni, felicissimi di essere lì. Shannon sforna anche il pane fresco...

LE REGOLE DEL PERFETTO TRAIL BUILDING

Hans dice: «Si gira due volte, la prima con gli occhi e la seconda con il corpo. Ci vogliono esperienza e grande conoscenza della topografia, della geologia, delle macchine da lavoro, degli attrezzi da trail building e... del fondo, del terreno. Ecco un'altra

parola che si sente spesso uscire dalle labbra degli appassionati di mountain bike: il fondo era buono, il fondo faceva schifo, il fondo era asciutto, il fondo era impressionante, il fondo permetteva una buona trazione. Ma come ha fatto Glen Jacobs a creare il suo fondo? Ha seguito regole e metodi e li ha rispettati scrupolosamente. Il terreno ha bisogno di tempo per stabilizzarsi, si fa il tracciato, si crea una curva e poi si aspetta. Si aspetta la pioggia e si lasciano passare sei mesi di tempo, solo così il fondo si stabilizza e si compatta, in modo naturale. Guai a chi non si attiene a questa regola, la comunità locale vigila attentamente e interviene in un battibaleno. Non ci sono solchi o brake bump sui sentieri di Glen Jacobs (a meno che non si scenda sul tracciato "Black Diamond", designato apposta per gli esperti: c'è anche questo), è così che si realizza la giusta

pendenza per consentire il decorso naturale per l'acqua. Se una sezione è molle, sabbiosa o instabile, ha creato un ingegnoso sistema di rocce cementate da una rete che le tiene unite saldamente come fosse un tappeto. Non si muovono, traballano o schizzano fuori, ci siamo passati sopra per due giorni prima di accorgerci che si trattava di una zona creata artificialmente e non naturale... Tutti i sentieri hanno un nome, la descrizione, la scala di difficoltà e agli incroci non ci si perde mai. Glen ha una sigla preferita, CRC, Climb-Rest-Climb, ovvero salita, recupero, salita. «Per fare quota non facciamo una salita continua, da togliere il fiato: si pedala in salita per qualche minuto, si procede in leggera discesa anche per soli 20 o 30 secondi, per poi riprendere a salire, e così via. Certo, in questo modo si aumenta del 20 per cento il

dislivello complessivo, ma in questo modo si recupera la fatica e non si arriva stanchi morti in cima». Giustissimo.

LE RICADUTE ECONOMICHE

Tim Watson sostiene che «Non si tratta solo di Derby o della contea di Dorset, ma di tutto il turismo nel nord della Tasmania: è un esempio di ciò che la mountain bike può portare in tutto il mondo, un esempio di crescita sociale ed economica. Per terminare la nostra favola, un'altra citazione di Tim Watson: «I sentieri hanno fermato il declino e dato di nuovo speranza al Nord Est della Tasmania, quando ogni cosa sembrava perduta». Niente male, no? Il potere della bicicletta. Chi avrebbe mai pensato che qualcosa di così divertente avrebbe potuto riportare in vita una città? —



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 tre 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
- 3 - TASCHE POSTERIORI CON TASCA WR SUPPLEMENTARE
- 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

action BIKE wear

WWW.MY-BIKE.IT

CANNONDALE Moterra

DUE E-MOUNTAIN BIKE DELLA SECONDA GENERAZIONE: NESSUNA COME LORO, HANNO CARATTERISTICHE UNICHE NEL SETTORE DELLE BICI A PEDALATA ASSISTITA CON SISTEMA BOSCH.

Diamo subito nota di tre importanti caratteristiche che rendono unica la nuova Moterra, la full suspension a pedalata assistita presentata da Cannondale agli Eurobike Media Days di Kirchberg, Tirolo austriaco: tra tutte le e-mtb che utilizzano il sistema Bosch - la maggioranza assoluta, si contano con una mano quelle con i motori Brose e Yamaha -, le Moterra hanno il baricentro più basso, il carro più corto e la posizione del fulcro della sospensione corretta. Meno importante, sono le uniche full a pedalata assistita che possono montare un portaborraccia all'interno del telaio. Abbiamo definito le Moterra come due full di "seconda generazione", perché è vero. Le full a motore viste finora sono derivate quasi sempre da modelli "muscolari" già in gamma ai quali sono stati aggiunti, bene o male, il motore e la batteria. Alcune volte con intelligenza, altre volte in maniera molto più banale. Cannondale, per le sue



Moterra, 130 mm



prime e-mtb biammortizzate, si è messa allora a studiare la concorrenza per comprendere i difetti di ogni singolo modello e ha sviluppato la nuova piattaforma Moterra partendo proprio dalle relazioni dei tecnici.

Che mettevano in primo piano il baricentro delle bici troppo alto, con lo sbilanciamento causato dalla pesante batteria. E subito dopo le lunghezze del carro posteriore, eccessive a causa delle dimensioni obbligate del

motore Bosch. Perché alla Cannondale sono partiti proprio dal sistema Bosch, visto che il progetto è partito ben prima delle note tecniche del sistema Shimano Steps Mtb, presentato ufficialmente a inizio maggio.



Il motore, la batteria e la Bat Strap

La batteria è sottosopra, posizionata sotto il down tube, protetta dalla fascia elastica sostituibile Bat Strap.

AI 157 OFFSET PER UN CARRO SUPERCORTO

Partendo dunque dalle dimensioni "fisse" del motore Bosch, alla Cannondale hanno creato per forgiatura un supporto motore spettacolare inclinato in modo differente, una vera opera d'arte che purtroppo è nascosta nel telaio che permette, con le sue forme, il posizionamento corretto del punto di infulcro del carro. E per il retrotreno sono andati su dimensioni di larghezza mai utilizzate prima dai costruttori di e-mtb, hanno deciso di usare la battuta del mozzo 157, quello delle bici da



discesa, per avere una ruota meglio campanata per resistere alle superiori forze di torsione causate dal maggiore peso della e-mountain bike nel suo



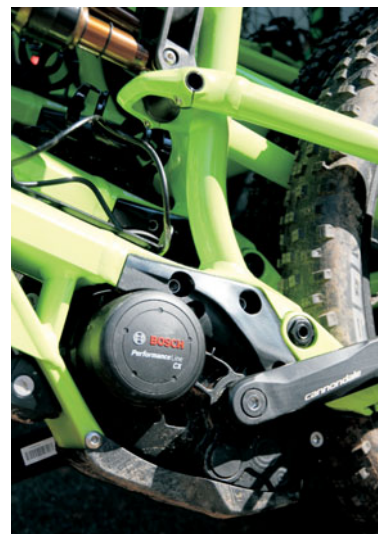
complesso. Per ricreare la giusta linea catena hanno poi sviluppato un particolare pignone da utilizzare con il motore Bosch, spostato verso l'esterno di 6 millimetri (ed ecco dunque un nuovo standard Cannondale: AI 157 Offset). Lo speciale supporto motore creato dai progettisti, insieme alle maggiori dimensioni in larghezza di carro e trasmissione, hanno fatto sì che la lunghezza del carro posteriore delle nuove Moterra fosse davvero ridottissima in lunghezza, come mai era accaduto per le e-mtb: la versione da 130 millimetri di corsa si ferma ad appena 443 millimetri, quella da 160 sale a 457. Per capire meglio questi dati, va tenuto conto che la

ANTEPRIMA 2017

Specialized Levo arriva a 459 millimetri, la Haibike Xduro Nduro Pro a 460, la Trek Superfly a 470 per arrivare ai 490 della Scott Genius 710 e ancora oltre, con modelli di altre aziende. E sappiamo tutti cosa significa un carro corto, no?

IL PUNTO DI INFULCRO

Come accennato, il particolare supporto motore sviluppato per la



Moterra è fatto apposta per posizionare correttamente anche il punto di infulcro del carro: le quote sono ovviamente state sviluppate partendo dal monocorona del sistema Bosch, non c'è nessuna puleggia di rinvio della catena per modificare l'angolo di lavoro e la catena è anche protetta da una guida superiore che si fissa direttamente sul supporto motore. Insomma, quando il motore parte con troppa forza se abbiamo impostato una assistenza non corretta, l'ammortizzatore non si comprime (accade su moltissimi scooter: avete mai notato quando accelerano con intensità in partenza dal semaforo?).

IL BARICENTRO

Se avete avuto modo di provare



qualche mtb a pedalata assistita, avrete notato che per impostare una curva in discesa, in velocità, bisogna lavorare in anticipo perché la bici ha di solito una certa inerzia causata dal peso superiore e dal baricentro più alto, rispetto alle nostre mountain bike muscolari. La batteria delle e-mtb, infatti, è di solito sul tubo trasversale, dove noi abbiamo il portaborraccia, dunque molto in alto. Alla Cannondale hanno deciso di cambiare tutto, per portare il peso più in basso possibile, e ci sono riusciti: la classicissima batteria Bosch è stata girata di 180+180 gradi, è stata messa sottosopra e ancora sottosopra. La parte alta è diventata la parte bassa, la faccia superiore è diventata la faccia inferiore. Il punto di aggancio adesso è in alto, ma si trova sotto il tubo trasversale; la serratura di sblocco è adesso in basso, più bassa del movimento centrale. Mai era accaduto prima.



Moterra LT, 160 mm



I sistemi classici di fissaggio sviluppati da Bosch sono sufficientemente robusti, e dunque alla Cannondale non hanno aggiunto altri sistemi di sicurezza per trattenere gli oltre due chili della batteria, ma per proteggere questo componente dai sassi sparati dalla ruota anteriore hanno sviluppato una ragna e lunga fascia in materiale sintetico gommoso di buono spessore (si chiama BatStrap, è sostituibile) che si aggancia sotto la slitta inferiore al motore, realizzata in alluminio e che fa parte strutturale del telaio.

La batteria così posizionata, insieme a tutto il resto, porta a un abbassamento del centro di gravità della Moterra a livelli

notevolmente inferiori rispetto allo standard delle e-mtb: a confronto della Lapierre Overvolt siamo al 18 per cento in meno, rispetto alla Specialized Turbo Levo addirittura al 37 per cento in meno. Per capirci, sulla Moterra il centro di gravità è posizionato al vertice del triangolino "vuoto" davanti al motore, sulla Lapierre a 1/3 della batteria partendo dall'alto, sulla Levo alla quota delle leve/pomelli di regolazione dell'idraulica del Fox. Non solo: il rovesciamento della batteria ha liberato spazio nel triangolo centrale, dove adesso trova posto un classico portaborraccia. La Moterra è

dunque l'unica full a pedalata assistita con motore Bosch con la quale si può uscire senza avere sulle spalle lo zaino idrico...

IL RESTO DEL TELAI

Il telaio della Moterra è diverso da tutte le altre mountain bike Cannondale, utilizza molte parti scatolate e forgiate saldate in tigo: se guardate bene le foto, potete vedere il "tubo" trasversale formato da varie sezioni, ognuna studiata appositamente per svolgere specifiche funzioni strutturali; gli unici "tubi" riconoscibili sono quelli del carro posteriore, quello di sella e quello

ANCHE LA FIBRA DI CARBONIO PER LA "PLUS" BAD HABIT

Agli Eurobike Media Days non era stata esposta ma è entrata in catalogo la versione in carbonio della full suspension Bad Habit da 120 millimetri con ruote "plus": sul nuovo listino 2017 ci sono infatti i modelli Bad Habit Carbon 1 a 5299 euro e Bad Habit Carbon 2 a 4299 euro. La scheda tecnica della "2" parla di triangolo anteriore in carbonio proprietario BallisTec e carro in alluminio SmartForm con battuta 148, componentistica di prim'ordine: trasmissione Cannondale Si Ai/Sram X110-42, Pike RC Boost 120, gomme Schwalbe Nobby Nic 27.5x3.0, freni Sram Guide R e reggisella Fox Tranfer (125 mm su taglia S, 150 per M, L e XL) con cablaggio interno. Bello anche il colore, verde militare con loghi arancio.



ANTEPRIMA 2017

superiore. Il posizionamento dell'ammortizzatore sotto il top tube, azionato da una biella in materiale composito (meno peso in alto, rispetto all'alluminio, obbliga a mantenere quella specifica triangolazione per funzionare correttamente: a seconda della taglia della bici, infatti, cambiano forme e angolazioni del tubo superiore, che nelle misure superiori sfrutta anche una tratta di rinforzo che si estende verso il reggisella telescopico. E le taglie sono addirittura quattro, dalla Small alla XLarge.

LA GAMMA DELLE NUOVE MOTERRA

Sono due le versioni previste, Moterra e Moterra LT (Long Travel), la prima con 130 millimetri di travel e la seconda con 160. Ma si tratta di due bici profondamente differenti l'una dall'altra, perché la Moterra da 130 viene offerta con le ruote 27.5 "plus" e la Moterra LT con ruote 27.5 e gommatura standard 2.35: dunque la prima viene indirizzata a un pubblico generalista, che vuole una bici altamente performante e sicura/comoda in tutte le situazioni, mentre la Long Travel è destinata a chi in bici sa andare e anche molto bene, un biker che saprà sfruttare a fondo le sue caratteristiche di assoluto livello, che potrà accompagnarsi al gruppo freeride/enduro senza magari farsi aspettare in cima alle salite ma sarà capace di tenere la stessa velocità dei compagni in discesa (se non sopravanzarli: la ciclistica della Moterra è notevolissima).

La **Moterra 1** è il vertice della serie da 130 millimetri, con ammortizzatore Fox Float EVOL Factory, forcella Fox Factory 34



Moterra 1



Moterra 2



Moterra 3



Moterra 3



Moterra LT 1

Fit4 con battuta 110 e idraulica modificata per il maggior peso della bici, sistema Bosch con display centrale Intuvia, trasmissione Shimano Deore XT 1x11 con cassetta SLX 11-42 e pedivelle FSA, ruote composte da mozzi Formula e cerchi DT Swiss XM 551 con gola da 40 millimetri, coperture Schwalbe Nobby Nic 27.5x2.8, freni Deore XT con rotori Ice-Tec 180 e 203, reggisella telescopico KS Lev Integra con corsa differente a seconda della taglia (100 sulla S, 125 su M, 150 su L e XL: giustissimo), colore nero/verde, 5999 euro, peso dichiarato 22.4 chilogrammi. Scende di 1000 euro la **Moterra 2**, 4999 euro, finitura grigio/rosso: davanti c'è la RockShox Yari RC

UNA BREVE PROVA SUL FLECKALM TRAIL

Abbiamo preso contatto con la nuovissima Moterra 1 da 130 millimetri con un paio di ore di piacevole pedalata nei dintorni di Kirchberg, a due passi dalla micidiale "Streif", la discesa di Coppa del Mondo di sci Hahnenkamm di Kitzbühel: classico paesaggio alpino austriaco, con i ripidi prati verdi che arrivano a quote elevate e boschi pieni di radici sporgenti. Strade asfaltate con pendenze assassine, fatte apposta per raggiungere con i fuoristrada e i trattori i capanni agricoli, le fattorie e i (pochi) rifugi in quota, dal 10 per cento in su, quasi sempre oltre il 15 per cento. Perfette però per una e-mountain bike come la Moterra, perché in un'ora abbiamo fatto un dislivello inimmaginabile altrimenti, senza grande sforzo, con il Bosch quasi sempre su Tour (secondo livello di assistenza), ogni tanto su Sport (terzo), raramente su Eco (primo). Solo in pochissimi e molto ripidi tratti in fuoristrada abbiamo avuto la necessità di selezionare il "Turbo", quarto livello. Quasi sempre eccessivo, però. La Moterra ha un carro che funziona correttamente in pedalata, senza particolare bobbing, ma sulle numerose sezioni asfaltate per salire in quota abbiamo preferito chiudere il Fox e anche la forcella, per poi riaprirli non appena si passava al fuoristrada. Posizione sulla bici corretta, i pedali non eccessivamente distanti come si sarebbe potuto pensare a causa della linea di catena allargata, con il carro da 157.

A quota 1300, dopo uno stop presso un tipico gasthof, giù per la parte intermedia e finale del Fleckalm Trail, un sentiero di tipo "intermedio" tra quelli categorizzati dal Tirolo (stanno facendo un lavoro enorme, con immensi investimenti sul mountain biking estivo), classicissimo tracciato austriaco su sentiero stretto e molto rovinato, del tutto naturale, con brake bump ovunque, piccole paraboliche su pendenza notevole, radici alte ed esposte anche bagnate, terreno secco e polveroso (a tratti, c'è acqua un po' dappertutto, lassù), qualche roccia e sassi sparsi. Niente flow, insomma, tutto da guidare facendo attenzione a dove si mettono le ruote.

Sella tutta giù, come su altre bici "plus", abbiamo dovuto chiudere di un paio di click il registro del rebound, c'è già la gomma da 2.8 da gestire con il suo volume. Pressione nelle Nobby Nic (benedette, su questo fondo: altre coperture meno tassellate sarebbero entrate in difficoltà) intorno a 1 bar, non avevamo camere d'aria di scorta. A metà ci siamo fermati ad abbassare la pressione della forcella ma soprattutto dell'ammortizzatore, il giusto sag su questa bici l'abbiamo trovato intorno al 30 per cento della corsa. Da questo punto in poi tutto liscio. Per modo di dire: le gomme "plus" ci hanno salvato in un paio di occasioni, perché i 130 millimetri di forcella e ammortizzatore erano al limite su quel tipo di tracciato, pensiamo si siano trovati molto meglio i due colleghi che avevano in prova le Moterra LT da 160. La nostra Moterra 1 è andata però oltre le aspettative soprattutto perché, con un sentiero assolutamente non fluido, è stata in grado di girare facilmente, senza grandi sforzi del corpo per impostare la traiettoria, e di poter riprendere facilmente il ritmo quando si è trattato di rilanciare la pedalata. È una full stabile, molto stabile, e sui tornantini e curve strette e maligne abbiamo apprezzato il carro corto, facile da muovere dietro al preciso avantreno. Troppo potenti per il nostro peso (63 più abbigliamento e zaino) e quello della Moterra i freni con i rotori da 180 e 203: anche sulla full da bike park abbiamo da sempre l'accoppiata 160/180. Aspettiamo di averla in prova per un periodo più lungo, soprattutto sui nostri sentieri, per confermare tutte le positive impressioni rilevate a Kirchberg.

Boost, ammortizzatore RockShox Monarch R Debonair, display Intuvia, trasmissione FSA/Shimano SLX 11v 11-42, cerchi WTB Scraper con gola da 45, stesse gomme e reggisella, freni SLX Ice-Tec 180/203, peso dichiarato 22.6 chilogrammi. Ancora 1000 euro in meno per la **Moterra 3**, 3999 euro, forcella RockShox Sektor Silver RL Boost, ammortizzatore Monarch R Debonair, trasmissione FS/Shimano Deore 10v 11-40, freni Deore 180/180, cerchi Cannondale Beast e stesse gomme, colore nero oppure verde/nero, peso dichiarato 23.4 chilogrammi. Giallo brillantissimo con finiture nere e BatStrap rosso vivo per il

vertice **Moterra LT1**, 5999 euro: forcella Fox 36 Fit4 Factory e ammortizzatore Fox Float EVOL Factory, nuovo display compatto Bosch Purion, trasmissione FSA/Shimano Deore XT 1x11 con cassetta SLX 11-42, freni XT 180/2013 Ice-Tec, cerchi DT Swiss XM 482 con gola da 30 millimetri, gomme Schwalbe Magic Mary SuperG anteriore e Hans Dampf SuperG posteriore 27.5x2.35, peso dichiarato 23.4 chilogrammi. La **Moterra LT2**, ultima della serie, scende a 4999 euro e si veste di nero e blu: ha lo stesso allestimento della AM2, a parte le ruote della LT1, con il nuovo display Purion, peso dichiarato 23.4 chilogrammi. ▲

ROSE

NUOVI TELAI PER LE FULL SUSPENSION ROOT MILLER E GRANITE CHIEF, IN ARRIVO UNA HARDTAIL CON MOTORE CONTINENTAL E FORME MOLTO PARTICOLARI.

A Kirchberg, nel Tirolo austriaco, durante gli Eurobike Media Days la tedesca Rose ha messo in campo le sue armi per la prossima stagione. Due delle più popolari full suspension sono state rifatte nella telaistica, la Soul Fire da



Root Miller 1



**MEDIA
DAYS**

freeride è finalmente disponibile come anche la Elec Tec a pedalata assistita, una bici fuori dal comune.

ROOT MILLER

Come sta succedendo praticamente a tutte le trail bike, ovvero a quelle bici biammortizzate capaci di affrontare un po' tutti i tracciati, anche la nuova Root Miller cambia pelle con l'adozione dello standard Boost, che permette di utilizzare le ruote da 29 pollici oppure le 27.5 plus. La geometria della Root Miller MY17 viene profondamente modificata secondo il mantra che sta segnando questi tempi, ovvero "longer, lower, slacker": traducendo, significa che i telai

attuali presentano in genere il top tube più lungo, il baricentro più basso e lo sterzo più adatto alle alte velocità e alla discesa. Quello della nuova versione della Root Miller è infatti più lungo di 15

millimetri all'avantreno, con un accorciamento di 10 millimetri per l'attacco manubrio, e lo sterzo ha un'angolazione inferiore di 1.5 gradi. Adottato anche lo standard metrico per l'ammortizzatore, che permette una corsa superiore, una rigidità maggiore dei leveraggi e un controllo della curva di compressione migliore.

La prossima Root Miller aumenta infatti l'escursione delle ruote a 140 millimetri, contro i 130 della versione precedente, entrando dunque nel campo dell'all-mountain. La battuta Boost per il mozzo posteriore e il disegno del carro permettono addirittura l'utilizzo di gomme fino a 29x2.6 oppure 27.5x3.0, e alla Rose - visto che la specialità dell'azienda è quella della massima personalizzazione fatta direttamente on-line sul sito di acquisto diretto - pensano di proporre anche un "pacchetto" che prevede due copie di ruote, 29 e 27.5+. Altra variazione alla telaistica è invece un... ritorno al passato: si passa di nuovo alla scatola movimento supertradizionale, quella con la filettatura sulla quale avvitare le classiche calotte, la BSA a passo inglese di



Root Miller 3