



Cycling.it

DCB Roma

art. 1 comma 1

DL 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004, n° 46)

Post. - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004, n° 46)

Post. - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004, n° 46)

Post. - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004, n° 46)

Post. - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004, n° 46)

Post. - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004, n° 46)

Post. - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004, n° 46)

Post. - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004, n° 46)

Post. - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004, n° 46)

Post. - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004, n° 46)

MOUNTAIN **BIKE** WORLD



BICI E COMPONENTI IN PROVA

Full LEE COUGAN > Crossfire Air Team

Rigida 27.5+ MARIN > Pine Mountain

Ruote e gomme WTB > 26 plus

Gruppo completo SHIMANO > SLX 11v

ITINERARI OFF ROAD

SENTIERI > Treviso, Veneto

ESPERIENZE

TRAIL! > Sardegna in autosufficienza

e-MTB > L'Alta Via dei Monti Liguri



MENSILE

MOUNTAIN BIKE WORLD.it

6 €

Anno XXVIII, n. 305

gennaio/febbraio 2017

Bici da Montagna - 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)

Post. - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004, n° 46)

Post. - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004, n° 46)

Post. - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004, n° 46)

Post. - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004, n° 46)



IKON MTB

VITTORIA
CYCLING SHOES & HELMETS



European Office: info@vittoria-shoes.com | www.vittoria-shoes.com

Follow us on
Facebook & Instagram

BICI DA MONTAGNA MOUNTAIN BIKE WORLD

Direttore responsabile
Stefano Garinei, stefano@cycling.it

Direttore editoriale Diego Cascio
In redazione
Valerio Lo Monaco, valerio@cycling.it
Servizi fotografici
Mariano Spinelli, mariano@cycling.it
Progetto grafico
Francesca Paloscia, fg.paloscia@gmail.com
Segretaria di redazione Giuliana Antuono

REDAZIONE
Bici da Montagna-Mountain Bike World
00135 Roma, via della Maratona 66
☎ 06 3 629 021, fax 06 36 309 950
mbw@cycling.it
www.mountainbikeworld.it
www.cycling.it

PUBBLICITÀ
Info e ufficio traffico: La Cuba Srl
via Orti della Farnesina 137, 00135 Roma
☎ 06 3 629 021, pubblicita@cycling.it

ABBONAMENTI
Annuale con regalo 80,00 € (comprese
spese postali invio omaggio); annuale senza
regalo 60,00 €; annuale digitale (per Pc
e Mac, senza regalo): per informazioni
scrivere ad abbonamenti@cycling.it;
modalità di abbonamento: con carta di
credito American Express, Visa, Carta Si,
MasterCard, Eurocard; per mezzo di conto
corrente postale n. 48265003 intestato a
Bici da Montagna, 00135 Roma, via della
Maratona 66; invio della somma per vaglia
postale indirizzato a Bici da Montagna-
Mountain Bike World, via della Maratona 66,
00135 Roma
Abbonamento mobile (iPad/iPhone
e Android): vedi su iTunes e Googleplay
Info abbonamenti:
abbonamenti@cycling.it

Bici da Montagna-Mountain Bike World
è una pubblicazione mensile delle
Edizioni La Cuba Srl
via degli Orti della Farnesina 137
00135 Roma
☎ 06 3 629 021, fax 06 36 309 950
Tariffa ROC (ex 20/B), Poste Italiane Spa,
Sped. abb. postale, D.L. 353/2003 (conv. in
L. 27/02/2004 n. 46), art. 1, comma 1,
DCB Roma.
Testata iscritta il 13-12-1989 al n. 703/89 del
Registro della Stampa presso il Tribunale di
Roma.
Prezzo di una copia 6,00 €.
Arretrati: il doppio del prezzo di copertina,
spese postali a carico del destinatario.

Fotocomposizione e selezione colore:
Else Servizi Srl, 00135 Roma
via della Maratona 66

Stampa: Omnimedia Srl
Piazza della Ferriera 1
00015 Monterotondo Scalo (RM)

Distribuzione esclusiva per l'Italia:
M-DIS Distribuzione Media SpA,
20132 Milano, via Cazzaniga 19, ☎ 02 25 821

I manoscritti, le diapositive, le fotografie,
i disegni e le illustrazioni inviati,
anche se non utilizzati, non si restituiscono.

Cycling.it

DIGITAL CYCLING NETWORK



mountainbikeworld.it



16

30

◀ IN COPERTINA MARCELO GUTIERREZ
AL MUTTERALMPARK DI INNSBRUCK,
FOTO DI TOM BAUSE
@INNSBRUCKTOURISMUS

- 4 **POSTA IN REDAZIONE:** le risposte ai vostri messaggi
- 6 **INDUSTRY NEWS:** persone, marchi, aziende
- 10 **DIRTY PAGE:** lo sguardo oltre la siepe > di Paolo Pozzoni
- 11 **GRRLS! RAGAZZE:** il sangue non dovrebbe fermarci > di Giuliana Lamastra
- 12 **DOMANI?:** il ritorno della Leggenda > di Paolo Pozzoni
- 13 **DIGITAL BIKE:** strumentazione, app, Wi-Fi & Co. > di Carlo Turchetto

- 16 **IN PROVA/FULL SUSPENSION XC RACE:** **LEE COUGAN Crossfire Air Team Eagle** > di Fabrizio Trovarelli

- 24 **IN PROVA/RIGIDE:** Marin Pine Mountain 27.5+ > di Francesco Maggiorelli

- 30 **ESPERIENZE:** **l'Alta Via dei Monti Liguri con una E-MTB** > di Corrado Folco

- 42 **IN PROVA/COMPONENTI:** **SHIMANO SLX 1x11** > di Francesco Maggiorelli

- 48 **IN PROVA/COMPONENTI:** WTB 26+, cerchi Scrapper i40, coperture Ranger 26x3.0 > di Francesco Maggiorelli

- 52 **BIKEPACKING:** **SARDEGNA da riscoprire** > di Sauro Scagliarini

- 62 **GRANFONDO:** media e lunga distanza, notizie e appuntamenti, il calendario del 2017
- 68 **SENTIERI:** tra le colline del Prosecco (Col San Martino, Treviso, Veneto) > di Carlo Turchetto
- 72 **OFF ROAD/ACCESSORI PER LA MANUTENZIONE:** Elite Workstand Team
- 73 **OFF ROAD/CASCHI XC, TRAIL BIKING:** Smith Rover Mips
- 74 **OFF ROAD/ZAINI IDRICI:** Camelbak Skyline 10LR

- 75 **OFF ROAD/TUBELESS:** **HUCK NORRIS Tubeless Ninja**

- 76 **SHOPPING:** 12 idee per un regalo
- 78 **VIAGGI, GITE, USCITE GUIDATE**

- 80 **Déjà vu** > di Francesco Maggiorelli



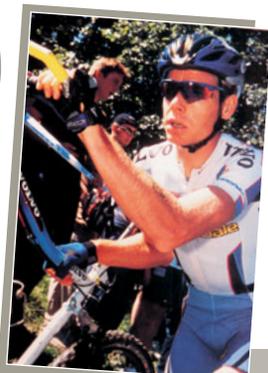
75



52

80

DOPO INNUMEREVOLI
SUCCESSI SU STRADA
(SI È APPENA RITIRATO),
CADEL EVANS TORNA
AL PRIMO AMORE,
LA MOUNTAIN BIKE:
PARTECIPERÀ ALLA
CAPE EPIC, HA INIZIATO
AD ALLENARSI DI NUOVO
IN FUORISTRADA.



the time You need **KronoService**

Servizi per eventi sportivi

SPONSOR UFFICIALE



SPORT ENERGY DRINK

KS Timing:

Servizio di Cronometraggio professionale per eventi Sportivi grazie alle numerose soluzioni tecnologiche che garantiscono una ampia gamma di soluzioni:

- Sistemi Passivi Ultra High Frequency (anche Usa e getta)
- Sistemi passivi Low Frequency
- Sistemi attivi

KS Ticket:

Servizio di gestione completa della Segreteria dell'Evento, attraverso una piattaforma on line dedicata strutturata per garantire a ciascun partecipante di iscriversi in modo semplice e veloce ad uno o più eventi, all'organizzatore e agli addetti ai lavori di monitorare l'andamento delle iscrizioni e/o di visualizzare gli incassi e/o gestire i dati dei partecipanti.

Vendita di materiale tecnico a prezzi vantaggiosi
Preparazione e confezionamento di buste tecniche

KS Marketing:

Ampia gamma di alternative per pubblicizzare e valorizzare Aziende, Negozi, Eventi e Servizi dei nostri Partner:

KS Card: Tessere con le offerte del nostro Partner da distribuire sugli eventi

Servizio SMS sugli eventi

Spazio pubblicitario su www.kronoservice.com

Invio di Newsletter dedicate

KS Ranking:

Vera e propria **ESCLUSIVA** Krono Service.

È un indice speciale che tiene conto dell'andamento sportivo dei ciclisti e bikers nel corso della stagione.

L'unico indicatore in grado di fornire un elenco iscritti ordinato in funzione del reale valore del singolo atleta iscritto alla gara. In tal modo ciascun Organizzatore avrà a disposizione uno strumento che gli consentirà di strutturare le griglie di partenza sulla base di criteri OGGETTIVI

www.kronoservice.com

► Le nuove bici nella nuova stagione. Finalmente.

Per una volta, sembra che le aziende che producono e commercializzano le due ruote a pedali possano incontrarsi con le esigenze dei negozianti e dei consumatori finali, noi biker. Fino a una decina di anni fa, le nuove bici, i componenti e gli accessori venivano presentati per la prima volta al pubblico durante le fiere di settore, ovvero a inizio settembre (ancora prima, il periodo era ottobre-novembre, a quell'epoca si alternavano ogni due anni il Salone di Milano e la Fiera di Colonia), quando apriva i padiglioni la Eurobike, seguita negli Stati Uniti dalla Interbike. Pochi erano i marchi che riuscivano a preparare in precedenza il proprio catalogo, si è sempre trattato delle grandi aziende di livello internazionale, che infatti presentavano le nuove bici ai loro dealer e ai giornalisti qualche mese prima, in genere a giugno, talvolta a luglio. Specialized è sempre stata tra queste aziende, com'è giusto che fosse: l'azienda guidata da Mike Sinyard ha fatto spessissimo da apripista in molti campi, dalla tecnologia al marketing, e siccome ha sempre avuto un catalogo molto vasto, la presentazione dei nuovi prodotti (non solo bici, ma anche componenti, accessori, abbigliamento, calzature...) ai negozianti di tutto il mondo si svolgeva in tempi biblici. In numerosissimi casi, poi, le bici erano già pronte nei loro scatoloni, appena sdoganati dai container arrivati da Taiwan e Cina: i primi ordini venivano così immediatamente evasi, le bici dell'anno successivo consegnate in negozio ed esposte nelle vetrine durante il mese di giugno, rendendo così obsolete quelle dell'anno in corso già a metà anno, con i dealer costretti a venderle senza praticamente guadagnarci nulla pur di sgombrare il magazzino (che è un enorme peso economico).

Questo giro vizioso sembra interrompersi, però, almeno per ora: poco prima di Natale Specialized ha infatti annunciato ai suoi negozianti che siccome «Timing is everything» e che «... Non ce l'avremmo fatta senza di voi...», allora «... è il momento di allinearci con le vostre esigenze commerciali...». Insomma, l'evento dedicato ai dealer per presentare i prodotti Specialized targati 2018 si svolgerà a settembre del 2017 e non a luglio, come al solito. Il primo passo è fatto, speriamo ce ne siano di simili dalle altre aziende.



FRM. FRANCO RICCI MINGANI. NON C'È PIÙ, CI HA LASCIATI TROPPO PRESTO, MALEDIZIONE. APPASSIONATO COME NESSUNO DELLA MOUNTAIN BIKE, SEMPRE PROIETTATO NEL FUTURO, HA PROGETTATO E POI PRODOTTO UNA SERIE DI BICI E COMPONENTI UNICI, CHE HANNO FATTO LA STORIA DELLA MTB NEL NOSTRO PAESE. UN VERO AMICO CHE CI MANCHERÀ.



TIMING IS EVERYTHING

Dear Retailer,
Thank you for your support this year. We could not have done it without you. The positive response from your riders was tremendous with the introduction of the Roadline, Rigby, Enduro, and Turbo Line. This response allowed us to kick off the new model year in a huge way together with you.
On that note, we believe that it's time to align our brand with your commercial needs in order to achieve success in Model Year 18. We have heard your feedback loud and clear and agree that the early season retailer event date does not align with your needs at retail. In order to meet rider expectations, deliver a timely product spectrum, as well as reduce your time away from your stores during the busy month of July, we have decided to make a change.
We have decided to move the Model Year 18 Retailer Event to September 2017.
Details to come.
We wish you, your staff, and your families a very good holiday and a Happy New Year.
Kind regards,
Jeffrey...



Freddo cane ma esco lo stesso

Ciao a tutti e auguri di buon anno, ovviamente in bici! La mia domanda: vivendo in una zona dove le temperature scendono di rado intorno allo zero, mi sono trovato in seria difficoltà con l'ondata di freddo di inizio gennaio, con il termometro costantemente sotto lo zero e il ghiaccio dappertutto. Il mio abbigliamento si è rivelato insufficiente, e si che era quello "invernale"... Mi potete dare qualche indicazione, per favore? Se il meteo continuerà a fare le bizze come quest'anno dovrò per forza attrezzarmi, non voglio smettere di andare in bici neanche per un fine settimana. Grazie e ancora auguri.

Marcolino > via e-mail

Ciao Marcolino, non ci dici dove abiti ma immaginiamo possa essere lungo la costa centrale tirrenica, dove davvero rare sono le temperature basse. In effetti, quest'anno il freddo non solo è stato intenso ma anche oltremodo duraturo, giorni e giorni con la lancetta del termometro intorno allo zero, dovunque c'era stata una - rara - pozza d'acqua c'era invece una bella lastra di ghiaccio, terreno durissimo e piante del sottobosco allo stremo, abbassate su loro stesse, a fare scoprire paesaggi e panorami particolarmente inusuali. Anche in questo caso vale la regola della "cipolla", ovvero strato su strato fino a raggiungere la protezione ottimale, iniziando dall'abbigliamento intimo a maniche lunghe o perlomeno corte, proseguendo con uno strato supplementare e con un primo giubbotto, un secondo giubbotto e se serve ancora un ultimo strato, la mantellina antivento. Salopette lunga, ovviamente, ricoperta da un pantalone completo del tipo di quelli usati anche nella DH, magari leggero ma resistente all'acqua e al vento, in

Gore Windstopper. Al collo un bel Buff, che serve a mille utilizzi (se fa molto freddo si mette anche come berretto, sotto il casco), e sulla fronte una fascia sagomata di quelle usate nello sci di fondo, che copra anche le orecchie, poco ingombrante sotto il casco. Ai piedi calze in lana merino, calzature possibilmente impermeabili (se il freddo è troppo, c'è chi calza una busta di plastica della spesa prima di infilare le scarpe), e sulle mani un paio di sottoganti e i classici guanti invernali. Nella borraccia metti acqua tiepida, perché il freddo esterno la porterà velocemente a una temperatura perfetta per bere, mentre se hai lo zaino idrico ricorda che lo scomparto che contiene la sacca dovrebbe essere termico, tiene il freddo quanto il caldo. L'unica accortezza è quella di



| V _(m/s) | T _{pc} | 5 | 0 | 5 | -10 | -15 | -20 | -25 | -30 | -35 | -40 | -45 | -50 |
|--------------------|-----------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 5 | 4 | -2 | -7 | -13 | -19 | -24 | -30 | -36 | -41 | -47 | -51 | -58 | -58 |
| 10 | 3 | -3 | -9 | -15 | -21 | -27 | -33 | -39 | -45 | -51 | -57 | -63 | -63 |
| 15 | 2 | -4 | -11 | -17 | -23 | -29 | -35 | -41 | -48 | -54 | -60 | -66 | -66 |
| 20 | 1 | -5 | -12 | -18 | -24 | -30 | -37 | -43 | -49 | -56 | -62 | -68 | -68 |
| 25 | 1 | -6 | -12 | -19 | -25 | -32 | -38 | -44 | -51 | -57 | -64 | -70 | -70 |
| 30 | 0 | -6 | -13 | -20 | -26 | -33 | -39 | -46 | -52 | -59 | -65 | -72 | -72 |
| 35 | 0 | -7 | -14 | -20 | -27 | -33 | -40 | -47 | -53 | -60 | -66 | -73 | -73 |
| 40 | -1 | -7 | -14 | -21 | -27 | -34 | -41 | -48 | -54 | -61 | -68 | -74 | -74 |
| 45 | -1 | -8 | -15 | -21 | -28 | -35 | -42 | -48 | -55 | -62 | -69 | -75 | -75 |
| 50 | -1 | -8 | -15 | -22 | -29 | -36 | -42 | -49 | -56 | -63 | -69 | -76 | -76 |
| 55 | -2 | -8 | -15 | -22 | -29 | -36 | -43 | -50 | -57 | -63 | -70 | -77 | -77 |
| 60 | -2 | -9 | -16 | -23 | -30 | -36 | -43 | -50 | -57 | -64 | -71 | -78 | -78 |
| 65 | -2 | -9 | -16 | -23 | -30 | -37 | -44 | -51 | -58 | -65 | -72 | -79 | -79 |
| 70 | -2 | -9 | -16 | -23 | -30 | -37 | -44 | -51 | -58 | -65 | -72 | -80 | -80 |
| 75 | -3 | -10 | -17 | -24 | -31 | -38 | -45 | -52 | -59 | -66 | -73 | -80 | -80 |
| 80 | -3 | -10 | -17 | -24 | -31 | -38 | -45 | -52 | -59 | -66 | -73 | -81 | -81 |

proteggere il tubo che arriva alla bocca perché il liquido interno fa molto presto a congelare, rendendo impossibile l'utilizzo. A parte l'abbigliamento e l'idratazione, scegli percorsi dove la discesa non offra la possibilità di fare velocità (dai 20 all'ora, ogni 10 km/h in più si percepiscono circa due/tre gradi in meno, quando si pedala intorno allo zero), itinerari protetti dal vento, esposti a sud, magari nel bosco. Buon inverno.



Benvenute le bici double face

Un saluto a tutta la redazione. Avrei preso finalmente la decisione di cambiare bici e mi sono orientato sui nuovi modelli che permettono di montare sia le ruote da 29 pollici che quelle da 27.5+, anche se non le ho mai provate. Vengo da una full da cross country con 100 millimetri di escursione e siccome la mia tecnica di guida è nettamente migliorata, nelle ultime due stagioni, ho iniziato a fare percorsi anche in montagna sui quali mi sono reso conto che sarebbe meglio avere una trail bike, sui 120-130 millimetri di escursione. Mi sono trovato bene con le ruote da 29 pollici, secondo me sono state una svolta rispetto alle 26, passano sopra a tutto senza fermarsi mai, e dunque confermerei questo diametro di ruota. E visto che molte delle bici di questo genere della nuova generazione possono montare anche le 27.5+, mi sono detto: perché no? Magari le plus non le userò mai, ma perché rinunciare a questa opportunità? I miei amici dicono che le plus servono solo a chi non sa andare bene in bici, voi cosa ne pensate di queste nuove 29/27.5+ e sulle ruote plus in genere? Aspetto di leggere la vostra risposta sul giornale.

Francesco > via e-mail > Bergamo

Pensiamo da sempre che più possibilità ci sono, meglio è. È per questo che le nuove 29/27.5+ ci piacciono, e non è vero che non sono né carne né pesce, come sostengono alcuni. Un anno fa abbiamo pubblicato un ampio dossier sul fenomeno "plus" e durante la stagione abbiamo testato numerose bici di questo genere, ricavandone quasi sempre eccellenti riscontri: il diametro di una 27.5+ è di poco inferiore a quello di una 29 pollici,



Trek Fuel EX 27.5+

dunque la sostituzione delle due tipologie e diametri di ruota su un telaio fatto apposta comporta davvero pochissime differenze, in pratica solo la minore altezza della scatola movimento centrale con le plus e la quota di avancorsa ridotta, sempre con le plus. Ma si tratta di differenze che, secondo noi, in pochi possono realmente percepire. Si percepisce invece la enorme differenza tra le 29 e le 27.5+, quando si pedala, due modi diversissimi



Trek Fuel EX 29

di concepire la bici. Se sei (bene) abituato alle ruote 29er prosegui con quelle e, nel caso si presentasse l'opportunità, fai una prova con le 27.5+ e poi fatti sapere com'è andata. Sappi comunque che stiamo provando la versione 29er della nuovissima Trek Fuel EX, il modello 9.8, e per prima cosa abbiamo fatto una serie di uscite con una coppia di ruote 27.5+ per vedere se le sensazioni in sella erano le stesse di quando abbiamo provato la Trek Fuel 9.8 ma in versione "nativa" 27.5 (il test l'abbiamo pubblicato sul numero di agosto 2016, non appena la bici era stata presentata e resa disponibile nei punti vendita). Sinceramente, i 10 millimetri in meno di corsa della forcella Fox (130 sulla 29er, 140 sulla plus) non ci sono mancati, su questa bici. Ma c'è anche da dire che i terreni sulla quale abbiamo girato con le ruote 27.5+, oramai tardoautunnali/invernali, erano meno dissestati di quelli prettamente estivi incontrati durante il test della Fuel plus.

Cavi interni al telaio? Viva le zip-tie!

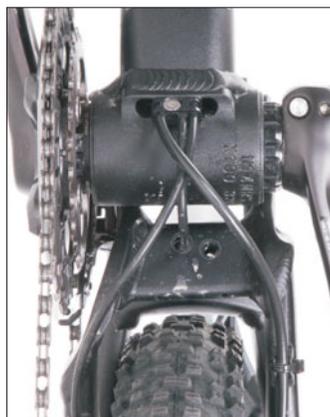
Cosa ne pensate dei cavi che passano all'interno dei tubi? Non vi sembrano una inutile precauzione, più adatti alle bici da strada che alle mountain bike? Non eravamo noi biker quelli che badavano alla sostanza e non all'estetica? E cosa ne pensano i meccanici? Nelle officine ho sentito spesso volare nell'aria parolacce rivolte ai progettisti... Grazie e buon lavoro.

Salvatore > via e-mail



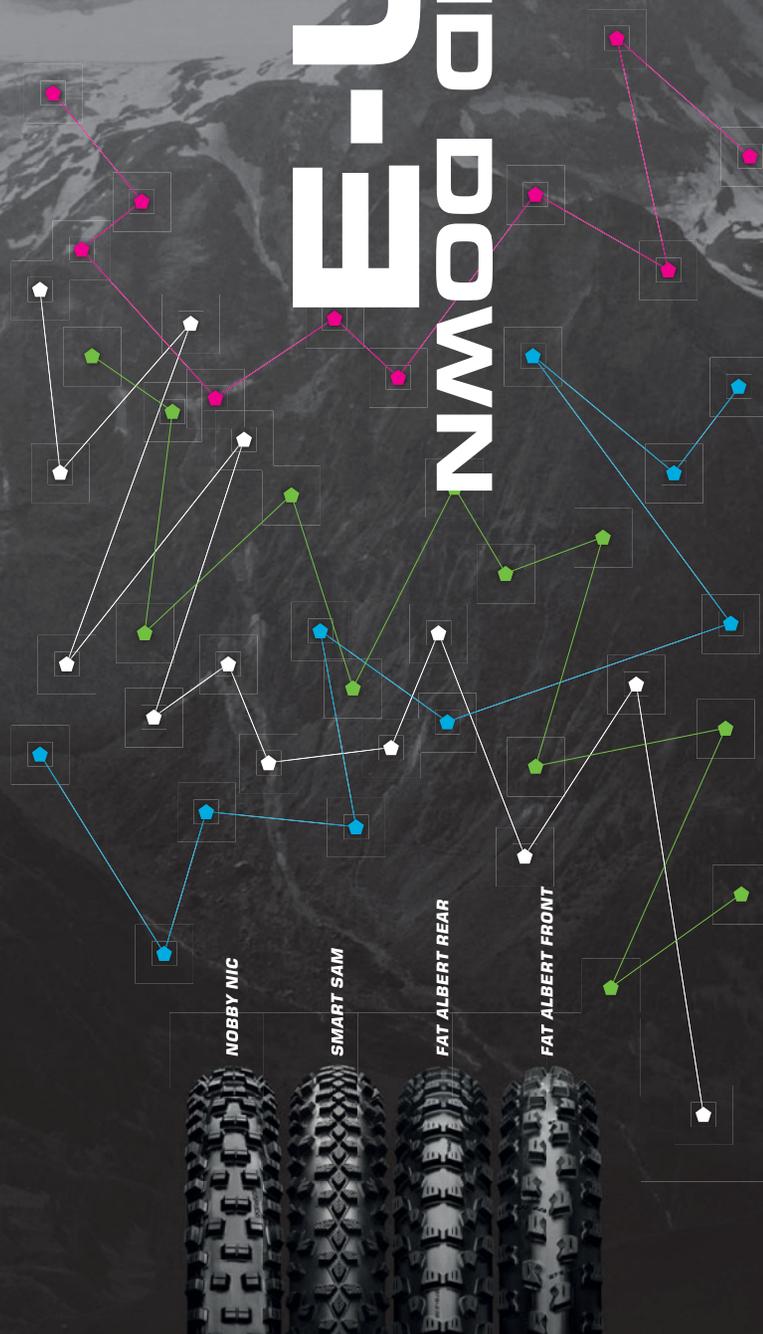
A noi non sono mai piaciuti, Salvatore. Cioè, non è che non ci piacciono da un punto di vista estetico, non ci piacciono da un punto di vista pratico. Ma noi siamo troppo di parte, ovviamente, avendo un background che risale alla pre-mtb... È ovvio che le attuali mountain bike con i condotti delle trasmissioni nascoste alla vista sono molto belle, con le linee pulite, fluide, senza l'intralcio di quei tubicini neri che girano sempre male intorno al telaio e al manubrio. Ma noi mettiamo davanti a tutto la praticità, preferiamo le zip-tie, le fascette da elettricista che serrano le guaine ai supporti sui tubi della bici, piuttosto che perdere testa e tempo a smembrare il condotto idraulico di un freno, farlo intrufolare dai fori in zona sterzo fino all'uscita preposta (oppure il contrario, dipende) tirando giù tutti i santi del paradiso, riconnetterlo e poi riempire e spurgare il circuito...

E poi, il rumore? Se il percorso interno/nascosto non è fatto bene, i cavi sbattono contro le pareti interne delle tubazioni, che con il loro volume amplificano qualsiasi vibrazione. Ed è un impazzimento, un fastidio continuo che fa passare la voglia di andare in bici. Come quando esci con qualcuno che ha scordato di ingrassare la catena dopo l'ultimo lavaggio, un insopportabile e lamentevole cigolio che supplica «Olio! Olio!». Per non parlare della progettazione poco accurata di gran parte dei supporti forati che accolgono le guaine e che poi si incastrano - male - nel telaio. Creare porte di ingresso e di uscita funzionali è un'arte che oggi è alla portata di poche aziende, purtroppo. Ma si è oramai obbligati a mettere in catalogo bici di alta gamma solamente con le guaine interne, altrimenti nove volte su dieci l'acquirente storce il naso. Noi siamo felici di far parte dell'altro 10 per cento.



SCHWALBE

UP AND DOWN



FERMarsi È IMPOSSIBILE. Consigliamo: FAT ALBERT FRONT/ REAR* oppure NOBBY NIC** oppure SMART SAM***

* „SUPER“, BIKE 1/16 | ** „VINCITORE DEL TEST“, MOUNTAINBIKE 6/15 | *** omologati per E-Bikes veloci: 26, 27.5, 29 pollici.



**ADDIO FRANCO,
PIONIERE DELLA MTB**

Ci ha lasciati troppo presto Franco Ricci Mingani, vero pioniere della mountain bike italiana. Se n'è andato il giorno di Natale, dopo una breve ma terribile malattia. Franco Ricci Mingani ha preso la sua Be Active e si è diretto verso uno dei suoi sentieri, sulle colline romagnole, sapendo questa volta che il suo viaggio sarebbe stato lungo. Continuerà però a pedalare accanto per sempre, a farci da compagno e guida nelle uscite, come quando avvenne durante il Primo Raduno Nazionale di Mountain Bike da noi organizzato a Madonna di Campiglio, nel



lontanissimo 1987. Franco era uno dei "docenti", nessuno in Italia conosceva la mountain bike quanto lui, che l'aveva scoperta in uno dei suoi viaggi in California. La sua collaborazione con il nostro giornale fu preziosa, i suoi articoli rimangono ancora attualissimi: sapeva di tutto, materiali, storia, cultura, tecnologia, e ci metteva soprattutto la passione. Franco sfruttò le sue conoscenze tecniche per progettare e realizzare telai e componenti per il mountain biking esattamente come alcuni anni prima avevano fatto Tom Ritchey, Keith Bontrager e Joe Breeze, tanto che il suo soprannome divenne presto Franco "Ritchey" Mingani. E per Tom Ritchey produsse anche una serie di mozzi ultraleggeri che vennero venduti in tutto il mondo: facevano parte del catalogo della sua azienda, la FRM, che fondò nel 1991, il cui logo divenne presto sinonimo di "tecnologia, qualità e leggerezza". Addio Franco, che la terra ti sia lieve. Ci vediamo sui sentieri.

SRAM XX1, TRASMISSIONE MULTIUTILIZZO: DALL'XC ALLO SLOPESTYLE

Le scelte dei grandi campioni per Olimpiadi e Red Bull Rampage: forse già sapete che la svedese Jenny Rissveds e lo svizzero Nino Schurter hanno vinto le Olimpiadi di Rio pedalando su due Scott equipaggiate dalla trasmissione Sram 1x12 XX1. Quello che non sapete è che la Rissveds con



le 12v posteriori 10-50 è passata a spingere il 34 invece del 30 usato finora (ruote 27.5) e che Nino Schurter pedala adesso con il 38 denti, sufficientemente agile abbinato al 50. Passando

mille oceani di terra, fango e roccia arriviamo a Brandon Semenuk, vincitore della edizione 2016 della Red Bull Rampage, che sulla sua Trek Session 26 pollici (sì, 26 pollici) aveva tutta componentistica Sram: trasmissione X01 DH, freni Avid Code, forcella RockShox BoXXer WC,

ammortizzatore Vivid RC2, mozzi Sram X0, attacco manubrio diretto Truvativ con curva Truvativ Stevie Smith signature. Ah, gomme 26x2.7 di Maxxis. www.sram.com

**STABYLUS, IL FERMABICI
PER TUTTE LE RUOTE**

Dalla foto sembra un bel prodotto, robusto quanto basta e facile da usare: lo Stabylus è un fermabici da pavimento che accoglie una delle ruote della bicicletta e la blocca automaticamente con una forcella metallica che si posiziona nella maniera corretta perché mossa direttamente dal peso della ruota. Non c'è pericolo per il rotore del freno a disco perché non c'è nessuna parte che potrebbe entrare in contatto, in più si possono fermare bici che hanno le ruote da strettissime a larghissime: no, le fat non c'entrano ma le "plus" da 3 pollici, anche con diametro 29, sì. Costa 39 euro, due i colori. Ed è un



prodotto italiano. www.officineparolin.it www.gistitalia.com

LEVI'S PER ANDARE IN BICI

Abbigliamento specifico per il commuting urbano dal famosissimo marchio di che ha introdotto per primo i jeans: ne



avevamo già parlato in altre occasioni e ci ritorniamo, perché Levi's ha aggiornato la gamma Commuter dei suoi prodotti fatti apposta per chi utilizza la bici in ambito cittadino, casa-lavoro-studio. Si tratta di giacche, magliette e pantaloni più resistenti della norma, con tessuti stretch, che si asciugano rapidamente, dotati di funzioni specifiche come il portaluocchetto, le bande rifrangenti, la forma. Si va dai Commuter 511 Slim Jeans ai 511 Slim Trousers ai 541 Athletic Fit



Jeans, da abbinare alle magliette Commuter Graphic Tee e alla giacca Trucker jacket; per le ragazze

ci sono quattro tipi di pantaloni, un golf, una giacca antipioggia e una maglietta. Novità sono lo zaino Commuter Backpack, lo zaino Commuter Roll Top Backpack e la Messenger Bag, rispettivamente 62, 185 e 125 euro. Si acquista tutto anche on-line.

www.levi.com

**NUTCASE INSIEME
A SIXSIXONE**

Nutcase, il marchio creato dieci anni fa da un designer della Nike, è stato rilevato da Bravo Sports, che ha nel carnet altre aziende simili. Li avete probabilmente visti, i caschi Nutcase: a scodella, coloratissimi, sui campi da sci, sulle teste degli skater e su quelle dei biker, in città e fuori, il catalogo è davvero vasto.



Adesso Nutcase è di proprietà della Bravo Sports, che possiede numerosi altri marchi che riguardano la protezione: SixSixOne, One Industries, Pro-Tec.

it.nutcasehelmets.com
www.bravosportscorp.com

LA SUPERPIEGHEVOLE ELETTRICA

Sviluppata con Bosch, è la nuova Tern Vektron: costa molto, sui 3000 dollari su Kickstarter (ma solo per gli Stati Uniti) e si pone al vertice delle pieghevoli con assistenza elettrica. Tern,



specialista taiwanese, ha sviluppato il progetto insieme a Bosch in



modo specifico per le ruote da 20 pollici, con il software che sfrutta l'accelerazione data dal piccolo diametro per migliorare la curva di comportamento dei 250 watt di potenza (la batteria è quella classica, da 400 Ah). Quando è ripiegata si guida spingendo con la mano la sella, si adatta velocemente ad altezze tra 125 e 195 centimetri, è completa di un robusto portapacchi che serve anche a fissare il seggiolino portabimbi, pesa meno di 23 chilogrammi. Ed è anche ben riuscita come disegno, cosa rara per le pieghevoli.

www.ternbicycles.com/us/vektron

SICUREZZA IN BICI E A PIEDI

La Varta ha reso disponibile un accessorio che fa al caso nostro, come può servire anche a qualsiasi altro sportivo che si allena a qualsiasi ora del giorno. Si tratta della Sport Reflective Led Band, una fascia



rifrangente da posizionare sul braccio dotata anche di due led rossi alimentati da due batterie CR2032, con durata di 20-25 ore. La fascia è lunga 13 centimetri per un'altezza di 18 millimetri e costa indicativamente 13 euro.

www.varta.com

PER LE USCITE NOTTURNE

Anima è uno dei marchi distribuiti dalla Ciclo Promo Components e in catalogo propone numerosi accessori dedicati ai ciclisti on e off road. Uno di questi, particolarmente indicato per chi prosegue l'uscita dopo il tramonto del sole, è il kit di luci di sicurezza passive, fatti apposta per farsi vedere dagli automobilisti. I due fanalini anteriore e posteriore sono ricaricabili con una presa USB, hanno un led ma 0.5 watt bianco davanti e rosso dietro, il corpo è in lega leggera (64 grammi dichiarati), due potenze e funzione lampeggiante, durata rispettivamente 4-8-30 ore. Si fissano in un attimo al manubrio e al reggisella con la fascia gommata. 25 euro la coppia, compresi i cavetti di ricarica.

www.ciclopromo.com

AUDIONOGGIN AL POSTO DELLE CUFFIETTE

Piccoli e leggeri, gli Audionoggin sono due piccoli diffusori wireless da mettere ai lati del casco: si collegano tra loro in modalità wireless e trasmettono quanto viene inviato dallo smartphone, permettendo anche di rispondere a una chiamata telefonica, il tutto con l'ascolto contemporaneo di ciò che accade all'esterno (con le cuffiette questo non è possibile, come



noto). Il set è su Kickstarter a 70 sterline, dalla descrizione si tratta di due parallelepipedi spessi 12 millimetri che si fissano magneticamente alla controparte incollata sul casco, fino a 5 ore di musica con una carica delle batterie, gli altoparlanti sono da 10x18 millimetri, impermeabili all'acqua, si ricaricano nella custodia di serie.

audionoggin.com

BATTERIE E-MTB DA 700 AH NEL 2018 ?

Un interessante articolo della pubblicazione specializzata Bike Europe fa luce sul futuro delle batterie ricaricabili in generale, scendendo sul particolare di quelle destinate alla realizzazione delle batterie delle e-bike. Riassumendo, l'80 per cento delle batterie ricaricabili è prodotto da Panasonic, Sony, Samsung ed LG, che hanno visto scendere drasticamente la richiesta delle superclassiche "celle" 18650 (18 è il diametro, 65 la lunghezza, in millimetri) da 2.2Ah che hanno da sempre



costituito l'anima delle grandi batterie ricaricabili come quelle destinate alle e-bike, fino al momento in cui Tesla ha richiesto loro nuove celle per alimentare il prossimo modello "economico" di



auto elettrica che costerà 35.000 dollari. Celle di maggiore potenza, ovvio, e allora è in fase di sviluppo la nuova cella 21700 (21x70 mm) che arriva addirittura a 4.8 Ah, con evidente minore richiesta di ricarica, vista la maggiore potenza. Insomma, si prevede che dal 2018 le e-bike saranno equipaggiate da nuove batterie che arriveranno a 700 Ah (adesso si aggirano mediamente sui 400-500) e che potranno dunque avere una vita utile di addirittura 1500-2000 cicli di ricarica, equivalenti a oltre dieci anni di vita. Fantastico.

TUMBLEWEED, DOVE LA STRADA FINISCE

Chi viaggia con la bici sa che il suo mezzo deve essere riparabile facilmente e poter montare componenti di tutti i tipi, per non doversi fermare e proseguire sulla strada intrapresa. Dunque acciaio e nessun altro materiale, con scatola movimento "normale" e distanza tra i pedali nella norma. Daniel Molloy ha fondato in California il marchio Tumbleweed apposta per questo e ha messo in produzione un costoso telaio fatto per chi viaggia davvero, dopo alcune esperienze negative con le fat bike. Si chiama Prospector, è fatto per la trasmissione interna al mozzo Rohloff 14v ma è compatibile con cambio posteriore e deragliatore centrale, la scatola movimento da 73 mm è enorme e abbraccia le spettacolari calotte eccentriche Phil Wood, la forcella rigida ha battuta 135 millimetri - come il mozzo posteriore - in modo da poter scambiare le ruote (magari un mozzo Rohloff dietro e un mozzo posteriore singlespeed davanti, per eventuali problemi in aree senza negozi o riparatori). Il carro è davvero unico, si vede bene nel video sul sito internet, la sua forma permette il montaggio di ruote 26x4.0, 29x3.0 o 27.5x3.25 con la battuta posteriore 135; davanti c'è spazio per una doppia 24-38 o per una tripla 24-32-42. Quattro le taglie, il prezzo del telaio più le calotte Phil Wood è di 1450 dollari, la bici completa ne costa 4000.

www.tumbleweed.cc





BOX ONE CON CICLO PROMO

Alla Eurobike avevamo toccato con mano il nuovo sistema di trasmissione 11v di Box Components, il marchio creato da Tobi Henderson (ricordate i primi parafanghi per le bici, quelli marcati "THE"?). Si tratta di un bel cambio posteriore con sezione finale pivottante per evitare rotture in caso di cadute e di un comando destro sottomanubrio push-push ad unica leva: si spinge con il pollice in avanti per il rapporto a salire, si sposta tutta la leva facendola traslare verso l'attacco manubrio per fare scendere la catena, c'è il posto fatto apposta per la punta del pollice. La Ciclo Promo Components ne ha preso la distribuzione per il mercato italiano, stiamo provando una trasmissione completa 1x11 composta da cambio, comando al manubrio push-push, cassetta 11-46 e catena (KMC, per ora).
www.boxcomponents.com
www.ciclopromo.com



12 CONSIGLI DI JOHN BURKE

Si chiama 12 Simple Solutions to Save America, è in vendita in formato Kindle Amazon a 8,88 euro ed è stato scritto dal presidente di Trek Bicycle, John Burke (la sorella si era candidata come senatrice nel Wisconsin per il Partito Democratico). Burke non si definisce né del Partito Repubblicano né del Partito



THOK MIG, LA E-BIKE DI STEFANO MIGLIORINI

Poteva chiamarsi diversamente, la prima bici creata da Stefano Migliorini con il neonato marchio Thok Bikes? No, e infatti si chiama "Mig": si tratta di una full suspension da trail biking/all-mountain con ruote DT Swiss HX 1501 Spline One da 27 pollici e mezzo gommate con coperture plus Maxxis Rekon e Maxxis DHR da 2.8 pollici, corsa anteriore 150 e posteriore 140 con schema a parallelogramma con vero Horst Link, trasmissione Shimano Deore XT Di2 elettromeccanica abbinata al sistema Shimano Steps E-8000 con batteria da 504 Ah posizionata nella parte inferiore del down tube per abbassare il baricentro, telaio in alluminio 6062 disponibile in quattro taglie dalla S all XL, attacco/curva/manopole Renthal, reggisella telescopico RockShox Reverb Stealth, pedali Crankbrothers Double Shot, forcella Formula Selva e ammortizzatore Fox Float, poco più di 20 chilogrammi dichiarati e prezzo di 6490 euro per



questa versione, la prima in gamma, la Limited Edition in 20 esemplari numerati (seguono la Mia e la Mig R). Il progetto è nato da Stefano Migliorini, il pluricampione di trial in moto Toni Bou e dalla D-Perf di Aldo Drudi, designer che lavora soprattutto in MotoGP. La realizzazione è a cura del Gruppo TCN di Giuseppe Bernocco e Sebastiano Astegiano, Cherasco (Cuneo), 300 dipendenti nella progettazione e lavorazione dell'alluminio. Le quote metriche parlano di un rilassato angolo di sterzo, 66 gradi, e di un corto carro posteriore, 450 millimetri. Ah, c'è posto per la borraccia nel triangolo centrale, come sulle normali mountain bike muscolari.
thokbikes.com

Democratico ma vuole fornire il suo contributo per gli Stati Uniti d'America: «Che vi piaccia o meno, Mr. Trump sarà il Presidente e dobbiamo dargli una chance», e allora ha scritto un articolo per l'Huffington Post e pubblicato un libro elettronico con i suoi 12 consigli per salvare l'America, dalla riforma del Congresso alla sicurezza sociale, dai tagli alla Difesa alla semplificazione della tassazione, dalla riduzione delle ineguaglianze alla diffusione delle armi...

12simplesolutions.com

IL RETROVISORE NEL CASCO

Ha vinto un premio importante, il Red Dot Best of the Best Concept Award: è il prototipo di un casco innovativo dell'inglese DCA Optic che ingloba una telecamera posteriore, i cui segnali vengono



trasformati e proiettati da un sistema HUD (Head-up Display) sul visore trasparente integrato nella struttura, magari insieme ad altri dati di navigazione. Non si sa se andrà in produzione, sarebbe un utilissimo complemento alla sicurezza soprattutto per gli urban rider.
www.dca-design.com

COME ANDARE IN BICI: INSEGNA LEIGH DONOVAN

Per chi è arrivato da poco alla mountain bike, Leigh Donovan è stata Campionessa del Mondo di discesa nel secolo scorso, decine di volte sul podio, fa parte della Hall of Fame della mtb e anche del bmx, organizza negli Stati Uniti corsi di tecnica di guida dedicati alle ragazze. Il suo sponsor è Liv/Giant e sul sito internet sono adesso on line nuovi video per il livello intermedio di acquisizione della tecnica: curva in discesa, sollevamento ruota anteriore, ostacoli in salita, rock garden, contropendenza, salto, dossi e curve.
www.liv-cycling.com/global/campaigns

GOPRO, STOP AL DRONE

Da noi ancora non c'era, negli Stati Uniti GoPro aveva iniziato da due settimane a vendere il suo nuovissimo drone Karma. Ci sono stati però alcuni casi di perdita di potenza improvvisa e i droni sono precipitati al suolo, così GoPro ha deciso il richiamo dei modelli venduti: ai proprietari saranno



restituiti gli 800 dollari sborsati perché non è stata ancora trovata la causa del difetto. Il tutto in un momento in cui GoPro ha annunciato risultati economici molto inferiori alle aspettative, con le vendite delle action cam diminuite del 40 per cento. Dal giorno della quotazione al Nasdaq, con il valore delle azioni a circa 35 dollari, GoPro ha fatto segnare a ottobre dello stesso anno il picco a quasi 87 dollari, per poi scendere costantemente.
gopro.com
www.nasdaq.com/it/symbol/gpro

CADEL EVANS AL VIA DELLA CAPE EPIC 2017

Il prossimo 19 marzo partirà in Sudafrica la dodicesima edizione della Cape Epic, la più famosa gara a tappe in mountain bike, molto dura, circa 700 chilometri complessivi e oltre 15.000 metri di dislivello nelle otto giornate di gara. Al via ci sarà l'incredibile coppia formata dall'australiano Cadel Evans (due volte vincitore della Coppa del Mondo di cross country e



vincitore del Tour de France nel 2011), 40 anni, e dallo statunitense George Hincapie, 43 anni, 17 volte al Tour de France, secondo in una Parigi-Roubaix, tre volte Campione Nazionale su strada. Hanno iniziato ad allenarsi in modo specifico, le loro motivazioni sono serie.

www.cape-epic.com

IL PARROT BEBOP 2 TI SEGUE O TI PRECEDE

La francese Parrot e la cinese DJI sono i marchi leader del settore dei droni, GoPro è entrata in campo ma con un tonfo, come avete già letto. L'ultima creazione di Parrot, per giunta a un prezzo molto abbordabile, sembra davvero ben fatto e presenta caratteristiche perfette per chi pratica discipline come il mountain biking. Ha infatti la nuova funzione di "visual tracking" che viene aiutata dal gps e dal barometro dello smartphone al quale si connette con un'app, una delle funzioni di "follow me"



più precise, a quanto affermano alla Parrot, perché in più isola i colori e le forme del soggetto della ripresa, mantenendoli sempre al centro dell'inquadratura. Le funzioni di "auto follow" prevedono la scelta dell'angolo di ripresa (anteriore, posteriore, lato destro/sinistro, tre quarti) e la possibilità di far compiere al drone movimenti programmati come l'orbita a 360 gradi, la parabola ad arco salendo di 10 metri, il boomerang avanzando e retrocedendo in asse per 30 metri, lo zenith muovendosi avanti e poi salendo a 15 metri prima di tornare alla posizione iniziale. Il Bebop 2 ha una autonomia di 25 minuti, pesa 500 grammi, filma in fullHD ed è molto compatto: lo stiamo provando in queste settimane.

www.parrot.com

LA PINZA PER APRIRE LE FALSEMAGLIE

Meno male che l'ingegno umano continua a funzionare: da Clever Standard arrivano due leve in materiale composito, appositamente sagomate, che quando sono connesse insieme



possono fare scattare in rilascio le falsemaglie oramai ampiamente



utilizzate sulle catene, quelle che chiudono le maglie senza necessità dello smagliacatena. Non solo, perché separate aiutano nello scalzamento delle coperture dal cerchio. Un set di due leve costa 16 dollari, l'ha sviluppate Tomo Ichikawa, che aveva già realizzato i due spessori Trid Design per la serie sterzo che possono crescere in altezza...

bibcreative.bigcartel.com

WE LOVE YOUR BODY

THE SADDLE REVOLUTION. 100% HANDMADE IN ITALY



Selle SMP sas
Via Einstein, 5
35020 Casalserugo (PD)-Italy
Tel. +39 049 643966
Fax +39 049 8740106
info@sellesmp.com
ISO 9001:2008 certified

sellesmp.com

SELLE
SMP



SE CON L'ABBIGLIAMENTO ADERENTE C'È BEN POCO DA DIRE, COMPLETAMENTE DIVERSO È IL DISCORSO RIGUARDANTE IL MONDO DELLA DISCESA, IN CUI SI STA IMPONENDO UN DECISO RITORNO AL PASSATO, CON COLORI E GRAFICHE CHE SI RIFANNO AI LEGGENDARI ANNI SETTANTA.

Un nuovo anno, tante nuove cose da fare. Ci sono biker che approfittano dell'inverno per rinnovare il guardaroba e chi invece trova il tempo per guardare vecchie foto in cui magari scopre di avere addosso lo stesso abbigliamento usato lo scorso week end. Guanti e calzature non hanno una vita facile, ma con un po' di attenzione maglie e pantaloni possono anche durare anni, addirittura decenni se non si hanno troppi problemi con l'equilibrio e le lavatrici. Però un capo vissuto lo si nota, non tanto per il deperimento del materiale quanto piuttosto per taglio, grafiche e colori, che nel tempo passano di moda fino a risultare quasi inguardabili. Ma attenzione a buttare, perché in questo campo tutto è effimero e soggettivo: anzi, spesso più un capo ha successo e prima invecchia, ma poi più è vecchio e maggiori saranno le possibilità che torni a piacere come e più di prima. Pensate che la tendenza attuale sia avere colori sgargianti con disegni aggressivi? Siete rimasti indietro! Ormai da un paio di anni si va esattamente dal lato opposto, con le tinte fluorescenti che stanno lasciando il passo a sobrie grafiche che si rifanno marcatamente agli anni Settanta. In quell'epoca la mountain bike neppure esisteva, ma proprio grazie all'evoluzione che ha portato le bici da discesa ad assomigliare alle moto, oggi ci si ispira proprio al mondo dei

Newoldstyle

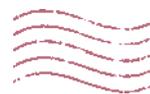
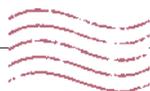


motori di 40 anni fa, in cui le grafiche venivano realizzate a mano con righe e pennarelli, mentre il massimo della sregolatezza erano le maniche colorate con qualche riga o scacco a sottolinearne la sportività. Quanta nostalgia nel vedere vecchie foto dei leggendari campioni di quei tempi. Ma allo stesso tempo quanto fascino in quelle immagini perfette per un poster, non più però da attaccare nella cameretta del ragazzino, ma piuttosto da incorniciare e appendere nel loft dell'architetto alternativo o nel locale di tendenza.

Quelle maglie così semplici, quei pantaloni tenuti su dalla cintura e quei colori così elementari oggi appaiono come l'essenza dello stile. Virtuosismi sartoriali e materiali spaziali con inserimenti elastici e rinforzi in Kevlar vanno benissimo per l'agonista, che nella maggior parte dei casi deve sottostare alla maglia di club a cui interessa soprattutto far vedere i marchi degli sponsor; ma per la massa degli amatori che girano in park nel week end e

si diletta nell'enduro per il resto dell'anno, sono molto più adatti dei capi simili alle comuni magliette e felpe che si usano tutti i giorni, con cui magari fermarsi a mangiare da qualche parte senza sembrare in pigiama o appena scesi da un carro allegorico. Una formula, questa, già da tempo nel mirino di vari marchi di ispirazione freerideristica, ma l'arrivo di questo ritorno al passato è riuscito nell'impresa di mixare i due opposti, dando quel tocco di carattere che fa uscire dall'anonimato, senza però per questo sconfinare nel pacchiano. Tutto si basa su complessi equilibri stilistici che hanno lo scopo di ottenere un risultato il più semplice possibile. Non è quindi un caso se tra i primi e più entusiasti fautori di questo ritorno ci sia un attento e innovativo designer come Troy Lee, che con le sue collezioni "Hot Rod" e "Super retro" ha chiarito bene a cosa si è ispirato; ma c'è anche un gran numero di aziende che si sta dirigendo in questa direzione almeno con qualche capo, rispolverando

vecchi disegni o almeno riprendendone le linee guida. In fondo, molte all'epoca già c'erano, e quindi possiamo immaginare cosa possa passare nella testa di personaggi come O'neal o addirittura del titolato Malcom Smith (MSR). Ma la passione per il vintage non è solo roba per nostalgici anziani, anzi il contrario, come dimostrano marchi giovanissimi o nati addirittura recentemente proprio sotto la spinta dell'old school e su cui hanno concentrato tutta la loro produzione, se non addirittura tutta una filosofia di vita, in cui i moderni pick up si mischiano con le muscle car, i tatuaggi con la brillantina e gli Offsprings con Elvis Presley. Qualcuno probabilmente nel 1970 non era ancora nato, ma forse proprio per questo trova soddisfazione nello scendere a manetta whippando e scrubbando con indosso un capo uguale a quello dei tempi di suo padre, se non addirittura di suo nonno. E pensare che senza spendere tutti quei soldi, forse sarebbe bastato guardare in qualche scatolone in cantina.



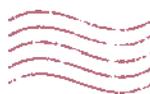
Cosa ne pensate di una donna a capo della Federciclo?

LE GRRLS SI FANNO SEMPRE PIÙ PRESENTI NEI POSTI CHE CONTANO. AI VERTICI DEI COMITATI REGIONALI E PROVINCIALI SONO ADESSO FRANCESCA PELLIZER, ELENA BASTIANEL, FRANCESCA DORIA, TANIA BELVEDERESI ED ELISA LARI. E NORMA GIMONDI SI È CANDIDATA ALLA PRESIDENZA.

BUON 2017 > Per augurarvi un buon anno nuovo, vi voglio presentare un evento al quale di sicuro ci piacerebbe partecipare. Non ci potremo andare, lo so, ma mi sembra comunque benaugurante augurarvi di andarci (e come regalo di inizio anno vi prometto sin d'ora che - da lontano - lo seguirò per voi). L'evento ha un titolo che per noi è tutto un programma: Woman and bicycles, a festival celebrating international woman's day. Si svolgerà a Oxford il 4 e 5 marzo e sarà un evento nel quale non solo si svolgeranno tavole rotonde sui temi delle donne e del ciclismo (quelli cioè che più ci appassionano...) ma sarà soprattutto una festa di due giorni che permetterà di partecipare a workshop pratici per imparare a risolvere problemi con le proprie biciclette, trovare il modo per aumentare o soddisfare le proprie ambizioni sportive, esplorare la zona attraverso passeggiate ciclistiche guidate o fare corsi di yoga specifici per la bike. Infine, farsi un sacco di nuove amiche cicliste tra le quali scrittrici, blogger, designer, viaggiatrici, campionesse. Cosa augurare di più e di meglio. www.bsbcoop.org

CICLO, CICLO E CIBO > Per tutte, ma in particolare per le sportive, alcuni consigli sull'alimentazione da seguire nei giorni di ciclo mestruale. In "quei giorni" i livelli ormonali si caratterizzano per percentuali basse di estrogeni, il che comporta che il nostro corpo usi come combustibile i carboidrati piuttosto che i grassi. Allora via libera ai cereali integrali, ossia a quegli alimenti che ci offrono energia a lento rilascio nel corpo (per un indice glicemico più basso degli altri). Inoltre, i cereali integrali contribuiscono a mantenere alto il tono dell'umore, rilassando anche il sistema nervoso. Perdendo sangue si perde anche il ferro, ed è bene tenerlo a mente quando si cucina e optare dunque per lenticchie, spinaci, riso bianco, carne di manzo, fagioli, pomodori e ceci. Assicuriamoci infine di mantenere un buon apporto di acqua per compensare la perdita di liquidi. Beviamo beviamo beviamo: acqua, tè, tisane (ottime camomilla, achillea e salvia, che hanno anche qualità antispastiche) e anche caffè - che ci "salva" dal torpore letargico ed è anche leggermente diuretico, aiutando così a contrastare la ritenzione idrica -. A proposito: il sale trattiene l'acqua, quindi è da evitare soprattutto durante il ciclo.

ELEZIONI FEDERALI > La politica sportiva va di pari passo con i quadrienni olimpici: passata l'Olimpiade di Rio 2016 si chiude un sipario e se ne apre un altro su Tokyo 2020. Cambiano quindi i nomi nei comitati provinciali, regionali e nazionali. Nella mia piccola Valle d'Aosta, una donna è diventata per la prima volta presidente del comitato: è Francesca Pellizer, mamma di ciclisti e direttore sportivo di terzo livello, da anni impegnata attiva-



mente nella federazione ciclistica locale. In bocca al lupo, Francesca, per il tuo nuovo incarico, per la determinazione, precisione e serietà che saprai di certo metterci. La presenza femminile in questi ruoli è per noi non solo il segnale dei tempi che cambiano, ma la dimostrazione di un'evoluzione: innanzitutto perché le donne ci sono nello sport e giustamente devono essere rappresentate; in secondo luogo perché generalmente in politica le donne san-

no essere arricchenti per tutti, migliorative e apportatrici di punti di vista nuovi. Francesca non è sola, ci sono altre donne a capo di comitati provinciali e il nostro in bocca al lupo va anche a Eliana Bastianel, che guiderà il Friuli Venezia Giulia, a Francesca Doria eletta a Ravenna, a Tania Belvederesi che sarà ad Ancona e ad Elisa Lari, la presidente del comitato provinciale di Firenze. Una bella storia è accaduta anche a livello nazionale, dove, contro il superfavorito presidente uscente Renato Di Rocco, poi vincitore, si è candidata una donna, Norma Gimondi, figlia del grande Felice.

LA GENIALITÀ DEI CREATIVI > Ci sono trovate veramente geniali. I creativi di Urban Circus, azienda francese produttrice di indumenti ad alta visibilità per le due ruote, ne hanno pensata una che mi ha fatto veramente sorridere. Compri la giacchetta fashion per pedalare al lavoro, esci dal negozio, la indossi, metti le mani in tasca e trovi un regalino: non è un adesivo o il solito pacchetto con i bottoni di ricambio. È una confezione quadrata, 2,5 per 2,5 cm, nera, sobria, con la scritta in francese: «La vostra protezione è la nostra professione». Niente di strano, producendo la Urban Circus giacchette ad alta visibilità. Solo che nel pacchetto non ci sono le istruzioni di lavaggio, ma c'è un preservativo! Dall'azienda dichiarano: «Abbiamo solo voluto rendere divertente l'acquisto e creare una piccola sorpresa per i nostri clienti». Di certo con me ci sarebbero riusciti, visto che mi sono messa a ridere solo leggendo la notizia. Infine, comunque, a parte l'omaggio non così appropriato in tasca (ma comunque utile ;-), omaggio che fa parlare di sé al di là del prodotto, diciamo che il capo è supercaldo, ben visibile in condizioni di scarsa illuminazione e ha un'ottima vestibilità. Questo dicono i blog di settore. Sostanza oltre al marketing. Bravi! urban-circus.fr

MUFFIN ALLE MELE INTEGRALI E VEGANI

Mischiate 250 g di farina integrale, 130 g di zucchero di canna e mezza bustina di lievito; legate il tutto con una crema fatta di 30 g di mela grattugiata e 90 g di crema di mandorle. Aggiungete poi 250 ml di latte di mandorle e 2 mele tipo granny smith tagliate a spicchi e poi a cubetti (spruzzate di limone). Riempite quindi con due cucchiaini di impasto 16 stampini per muffin (perfetti quelli in silicone) e infornate a 180° per 20 minuti.



UNA BICI SU MISURA PIÙ ECONOMICA DELLE BICI DI SERIE GRAZIE A UN SISTEMA A SCORRIMENTO CHE DI FATTO DIVIDE IN DUE IL TELAIO, CON LA POSSIBILITÀ DI ADATTARLO A DIFFERENTI TAGLIE E DIAMETRI RUOTA.

L'unione fa la forza

Lo si nota negli annunci dell'usato, ma lo si constata anche nei discorsi sui vari diametri ruota. Oggi c'è una vasta conoscenza di marche, componenti e anche materiali, ma sovente ci si scorda che quando si sale su una bicicletta, per quanto bella e ben montata, la cosa fondamentale è che sia della taglia giusta! Lo si dà per scontato, ma assicuriamo che così non è. Alcuni identificano la taglia con l'escursione sella, e se toccano terra dicono che va bene. Altri pensano che l'altezza del biker sia in qualche modo collegata al diametro delle ruote, confondendo lunghezza con

paragonare alla camera di scoppio di un motore. Lì si scarica la potenza, e se il tubo sella è mal posizionato o eccessivamente inclinato - come sui telai da downhill -, allora ecco che parliamo di biciclette impedalabili. La guidabilità invece si basa sulla quota orizzontale, che le case ottengono impiegando tubi di differenti lunghezze. Questo però inevitabilmente comporta una buona dose di lavoro extra e relativi costi, quasi si trattasse di realizzare delle bici differenti a seconda della taglia. Basti pensare alle problematiche che si innescano nel tagliare a misura i recenti tubi piegati, idroformati o a spessore variabile; ma ancora più complessa è la situazione se immaginiamo uno stampo per un telaio monoscocca in carbonio.

Una soluzione che potrebbe ridurre problemi e spese è quella di dividere il telaio in due distinte parti acquistabili separatamente; da una parte la serie sterzo e dall'altra pedali e sella. Sarebbe quest'ultima sezione, in abbinamento con il carro, a costituire quello che potrebbe essere identificato come il telaio, mentre la parte anteriore - che farebbe da raccordo con lo sterzo - potrebbe essere innestata attraverso un sistema a ragnetto di espansione e vite di serraggio, simile a quello normalmente impiegato per lo sterzo headset. Questo darebbe la possibilità di variarne con relativa semplicità e rapidità la lunghezza, oltre che il materiale, spaziando dal leggero carbonio al più economico alluminio. Ma non solo, considerando che posteriormente è piuttosto semplice tramite un'asola adattare il carro a ruote di diverso diametro senza modificare l'altezza del movimento centrale, con l'aggiunta di un telaio componibile il biker potrebbe anche scegliere di utilizzare per la parte anteriore una variante adatta a montare una forcella con ruota maggiorata, andando di fatto a creare un mezzo da 29, 27.5 o a ruote dal diametro differenziato. Come poi già succede per altre parti, sul mercato potrebbero subentrare anche costruttori after market specializzati nella realizzazione della relativamente semplice parte anteriore, rendendo possibile anche la commercializzazione con differenti marchi in considerazione della differente forma di almeno metà bicicletta. Si otterrebbe così un telaio personalizzato che si avvicina a quelli su misura, realizzato però con pezzi base. In malaugurato caso di rottura, ovviamente il costo sarebbe limitato alla parte da sostituire, mentre se si decide di venderla non ci sarebbero problemi a proporla a biker di taglia differente.



IL CUORE DELLA BICICLETTA È COSTITUITO DALLA PARTE CHE COLLEGA SELLA E PEDALI AL MOZZO POSTERIORE, MENTRE TUTTO IL RESTO DELLA COMPONENTISTICA POTREBBE ESSERE VENDUTO A PARTE, COMPRESA LA SEZIONE ANTERIORE DEL TELAIO, SCORREVOLE E PERSONALIZZABILE.

circonferenza. Pochi parlano di prestazione, abbinandola a una corretta geometria; ancora meno sono quelli che analizzano scrupolosamente il triangolo di appoggio costituito da manubrio, sella e pedali. L'attacco manubrio? Ma sì, lungo o corto in base alle esigenze. Inclinazione del tubo sella? Boh, l'avranno calcolata i telaisti... È vero che non stiamo parlando dei millimetri di una bici stradale, ma anche la più dinamica mountain bike è un mezzo a propulsione umana e come tale sottostante a precise regole, con l'influenza nella guidabilità indotta dall'avanzamento o arretramento del manubrio rispetto al mozzo ruota, o ancora più del rendimento in pedalata che può comportare l'allineamento verticale della sella rispetto al movimento centrale.

Non è un vezzo avere nelle biciclette le taglie come nei vestiti, così come non è un azzardo considerare quasi delle opere sartoriali i telai realizzati su misura da abili artigiani. Si parte dal movimento centrale il più basso possibile, per poi salire quasi in verticale in relazione alla lunghezza gamba. Questa è una misura fondamentale che potremmo



GUANTI TOUCH, OGGI PRATICAMENTE OBBLIGATORI

Siamo in inverno ma non per questo il biker appende la propria mountain bike al chiodo. Anzi, proprio in inverno, grazie alla neve e a una bici con copertoni fat o comunque molto larghi come gli attualissimi plus da 3.0, l'escursione può diventare ancora più divertente. Certo, in inverno fa freddo, in alcune zone molto freddo, ed oltre a coprire con abbigliamento pesante l'intero corpo è obbligatorio coprire anche le due parti più esposte, quelle che per prime incontrano il freddo e, a causa dello scarso movimento che effettuano, sono ancora più soggette a ghiacciarsi. Parliamo naturalmente delle mani e del fatto che, fino ad alcuni anni fa, potevano essere comodamente ricoperte con guanti pesanti e caldi. Certo, anche oggi è possibile farlo, ma con un grosso inconveniente. Un tempo, per orientarsi, esistevano le mappe cartacee che potevano essere consultate anche con i guanti, mentre oggi ci si orienta invece con una semplice app caricata sul nostro smar-

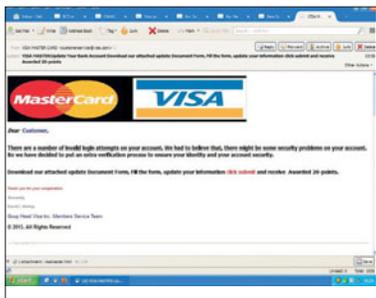
phone. L'app, grazie al sensore gps montato sullo smartphone, ci consente di sapere esattamente dove ci troviamo e dove dobbiamo andare anche nel bel mezzo di un'immensa prateria innevata senza alcuna traccia o segnavia. Solo che per azionare lo smartphone, che ormai di tasti non ne ha più, dobbiamo per forza toglierci i guanti e ghiacciarci le mani. Sicuri? No, "dovevamo" toglierci i guanti, perché la tecnologia - anche quella applicata ai guanti - si è aggiornata e ora è possibile acquistare i "guanti touch" (o touchscreen) fatti apposta per tenere al caldo le mani anche quando si sta agendo sullo schermo di uno smartphone. L'idea è semplice: è bastato infatti inserire, tra i materiali di cui sono costituiti i guanti, anche una fibra conduttiva (ne basta il 7 per cento) in prossimità delle punte del pollice, dell'indice e del medio, le



dita che normalmente si usano per toccare lo schermo dello smartphone. Per essere sicuri che funzionino, deve esserci impressa la scritta "touch". Ve ne sono di tutti i tipi e prezzi: per chi pratica sport e vuole un prodotto che abbia una certa resistenza all'usura si parte da circa 14 euro (Andyshi, su Amazon), ma chi vuole risparmiare ne trova anche a prezzi inferiori. Chi vuole invece un prodotto di qualità dovrà rivolgersi a marche come Vaude, che oltre ai comodissimi e capienti zaini da mountain bike, produce anche i guanti Tura, con la punta delle dita touchscreen, su Amazon a un prezzo variabile a seconda della misura e del venditore tra i 36,37 e i 60 euro.

ATTENZIONE AL PHISHING ON LINE

Vi sarà sicuramente capitato di ricevere e-mail strane che vi annunciano per esempio l'arrivo di una bolletta dell'energia elettrica o della linea telefonica, oppure che vi dicono che la vostra carta di credito è scaduta e bisogna riattivarla, oppure altre che vi invitano a controllare il vostro conto bancario on line. Nella maggior parte dei casi queste e-mail contengono evidenti errori, un numero di telefono sbagliato, oppure affermano che è scaduta una carta di credito che non abbiamo mai avuto: si tratta evidentemente di phishing, ovvero di e-mail che tentano di carpire i vostri dati come una password o il numero del vostro conto corrente. Sono inviate da truffatori a milioni di persone, sperando che qualcuno ci caschi e riveli i propri dati sensibili, ed è ovvio che queste e-mail vanno cestinate senza neppure essere aperte. Un buon numero di questi messaggi di truffaldini può essere facilmente riconosciuto anche grazie al fatto che spesso contengono evidenti errori grammaticali, come se fossero state scritte da analfabeti: è pensiero comune che questi errori grammaticali siano dovuti, se non a un vero e proprio analfabetismo,



a una scarsa conoscenza della lingua perché scritti da stranieri che utilizzano programmi di traduzione automatica. Un recente studio ha invece appurato che questi errori sono inseriti a bella posta per fare una preventiva scrematura dei soggetti che si intende truffare. Dato che queste e-mail sono indirizzate a milioni di persone, con gli errori grammaticali il truffatore elimina subito automaticamente tutta una serie di soggetti che, grazie alla loro cultura e alla mancanza di creduloneria, non sarebbero comunque truffabili. Chi risponde invece a una e-mail sgangherata, sia per scarsa conoscenza della lingua come anche per difficoltà psicologica, è più propenso a cadere in una trappola e ad essere condotto per mano dal truffatore come e dove vuole. Se l'e-mail fosse scritta in modo esatto, le persone che dispongono di un certa dose di cultura magari risponderebbero ma si fermerebbero di certo al secondo passaggio, facendo comunque perdere del tempo prezioso al truffatore. Invece, grazie al filtro innescato dagli evidenti errori grammaticali, coloro che rispondono al primo passaggio saranno propensi a continuare fino alla truffa finale...

AURICOLARI A PROVA DI LAVATRICE

Ci sono auricolari e auricolari, come ci sono le auto che usiamo tutti i giorni e le Ferrari. La Apple produce da poco tempo gli AirPods: non vogliamo presentare un prodotto ultraconosciuto, ma aggiornarvi su alcuni test non ufficiali ai quali sono stati sottoposti questi auricolari, test che possono essere particolarmente interessanti per un biker che voglia usarli mentre pedala la sua bici. Anche se gli AirPods non vengono presentati come impermeabili, i test hanno appurato che possono sopportare tranquillamente il sudore senza che questo ne comprometta il funzionamento. Qualcuno, però, si è spinto oltre. Sono stati per



esempio fatti cadere da un'altezza di 3 metri e immersi completamente in acqua, e dopo questa prova i due auricolari si sono accoppiati immediatamente all'iPhone e hanno iniziato a riprodurre subito la musica. Una prova estrema è stata condotta facendo passare in lavatrice per 30 minuti gli auricolari, questa volta però chiusi all'interno del loro case: anche in questo caso ne sono usciti perfettamente funzionanti. Insomma, se dopo l'uscita ve li siete dimenticati nella tasca posteriore della maglia che avete gettato in lavatrice, non avete più di tanto da preoccuparvi...

ABBONATI

Per 80 EURO potete avere MBW
a casa per un anno e in regalo
un giubbino invernale MYBIKE

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 MyBike.

In **REGALO**
» un giubbino
invernale **MYBIKE**

Tutti coloro che si abboneranno o rinnoveranno l'abbinamento a Mountain Bike World (formula **Abbonamento con regalo**) riceveranno direttamente a casa un fantastico **giubbino invernale MyBike**. Ha le **maniche separabili** tramite due zip e si trasforma così in un perfetto capo che protegge torace, schiena e spalle (ha le mezza maniche), la parte bassa posteriore è completata da un'ampia sezione che allunga il retro in caso di **condizioni meteo avverse** (si fissa all'interno con due bottoni automatici), la lunga zip che lo chiude è completata da un risvolto che non permette il passaggio dell'aria, sulla parte sinistra del torace è posizionata una **tasca porta smartphone** chiusa da zip e fornita di passaggio interno per gli auricolari, sul retro ci sono tre ampie **tasche con risvolto** di protezione superiore. Il **giallo fluo** abbinato al nero è ben visibile a grande distanza, per metterci al sicuro durante i trasferimenti su asfalto da casa agli sterrati preferiti, aiutato da due **bande rifrangenti** ai lati delle tasche posteriori e da una fascia in alto, sotto il colletto, con il logo MyBike. La taglia M pesa 480 grammi.



DIRETTAMENTE A CASA TUA!

LEE COUGAN

» Crossfire Air Team Eagle

Bici eclettica e polivalente, è veloce in salita e supersicura in discesa. Bilanciata in tutti gli aspetti, si adatta facilmente ai nervosi e tecnici cross country e alle estenuanti marathon.

Da parecchio tempo il marchio Lee Cougan si è ritagliato nel nostro Paese un suo spazio in vari settori, dal cross country racing (l'azienda sponsorizza da sempre un valido team) alla DH, passando per il trail biking e l'all-mountain/enduro. Il catalogo punta infatti soprattutto sul settore del mountain biking, con modelli realizzati con materiali innovativi ma anche superclassici, con un corretto rapporto prezzo/qualità, con il risultato di affidabilità e credibilità paragonabile a quello delle grandi case produttrici di bici. La gamma 2017 prevede modelli con ruote da 27.5 e 29 pollici front e full, un paio di e-mtb con motore centrale Brose oppure integrato nel mozzo posteriore, alcune bici da città e da corsa strada.

Lo scorso anno abbiamo provato una innovativa front 29er da gara, la leggera e molto performante Rampage Air 29 Race (il test è uscito sul numero di dicembre 2015, è adesso in catalogo da 4580 euro a scendere), in queste pagine leggerete invece della prova della nuovissima full suspension da cross country/marathon Crossfire Air nella versione Team Eagle, 100 millimetri di travel alle ruote, come vogliono oggi gli impegnativi tracciati di gara della Coppa del Mondo di cross country.

IL TELAIO

Il tipo di carbonio con cui è prodotta la nuova Lee Cougan Crossfire Air è l'indiscusso Toray T700 con finitura superficiale in fibra unidirezionale. La struttura è studiata in modo da rendere più resistenti le zone che vengono sollecitate e stressate maggiormente, ovvero il nodo del movimento centrale (la scatola è una press fit da 92 millimetri), visibilmente più corposo e quindi sensibilmente più rigido, e lo sterzo, con una notevole sovrapposizione tra top tube, trasversale e tubo di sterzo. La forma del triangolo principale ricalca a grandi linee quella della front Rampage Air, con il tubo superiore dalla forma piatta e fendente, inclinato molto verso il nodo di sella, con un effetto visivo particolarmente racing. Il trasversale è di notevole sezione, con la forma che aumenta le sue quote mano a mano che si

avvicina alla scatola movimento, davvero imponente. Il tubo verticale è nettamente angolato a circa metà della sua estensione, dove viene posizionato il punto di infulcro della biella di attuazione dell'ammortizzatore, posto verticalmente. La parte superiore del tubo di sella accoglie la giunzione con il top tube con l'ausilio di una fazzolettatura di raccordo nella parte alta, prima del collarino che ferma la reggisella. In questo caso si tratta addirittura di un nuovo e leggero modello telescopico di KS con corsa minima, 50 millimetri, più che sufficiente per le gare di cross country che prevedono tratti estremamente tecnici. Da notare che è la prima volta che proviamo una bici da cross country dotata di un reggisella telescopico e a quanto ne sappiamo è la prima bici di serie che monta un componente del genere. Julien Absalon docet, evidentemente: è stato infatti

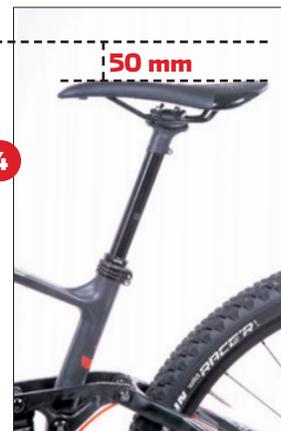


1 - Il comando remoto Fox 2-Position non è all'altezza delle sospensioni che comanda, che sono invece eccellenti: non ha mai funzionato bene, con una sensazione di troppa cedevolezza dei materiali e difficoltà di tiro del cavo nelle due posizioni concesse.



2 - Ottima la funzionalità dell'ammortizzatore Fox nella nuova versione Performance Elite, appena inferiore alla Factory (quella dorata con il trattamento Kashima). Molto piacevole il contrasto cromatico delle guaine arancio fluo contro il nero del composito del telaio.

3 - Lo schema del sistema ammortizzante è il classico parallelogramma con vero giunto Horst: lo svincolo tra i foderi è posizionato tra la tratta orizzontale e i forcellini e permette la completa attività dell'ammortizzatore anche durante le fasi di frenata. Da notare la sezione verticale dei foderi bassi.



4 - Il primo biker ad adottare un reggisella telescopico nelle competizioni internazionali di cross country è stato Julien Absalon: il modello KS Zeta permette di abbassare la sella di 50 millimetri, il giusto per affrontare i sempre più frequenti rock garden in discesa.



XC RACE, MARATHON

Corsa anteriore 100 mm
Corsa posteriore 100 mm

11.1 kg
senza i pedali

5510 €



IN PROVA

full suspension



In prova: equilibrio corretto, velocità e comfort. Promosso il telescopico.

Il set-up iniziale della Lee Cougan Crossfire Air Eagle è semplice e veloce, l'ammortizzatore è facilmente accessibile e presenta un O-Ring di verifica, esattamente come la forcella. Per quanto riguarda il reggisella telescopico, non abbiamo avuto necessità di tagliare lo stelo in quanto, posizionato a battuta all'interno del tubo verticale della bici, ha presentato la distanza complessiva sella/movimento di 720 millimetri, la stessa di chi scrive.

Il pilota è ben centrato nel mezzo, il reggisella in linea consente un giusto arretramento alla sella e con il manubrio si trova facilmente la corretta quota di dislivello con il piano sella.

RISPOSTA TRADIZIONALE DEL QUADRILATERO

Prendiamo confidenza con questa full e bastano poche pedalate per sentirci a nostro agio. Lo schema di sospensione non richiede molte prove prima di trovare il giusto sag e la frenatura dell'ammortizzatore, ma in pedalata si avverte comunque una discreta oscillazione con la sospensione tutta aperta, classico dei quadrilateri con l'Horst Link. Peccato per il comando di bloccaggio contemporaneo delle sospensioni 2-Position, davvero non all'altezza di Fox.

In pianura si avvertono buone caratteristiche di scorrevolezza, con

un assetto abbastanza raccolto e basso sul manubrio che facilita la spinta sui pedali: fare velocità non è un problema anche in caso di fondi sconnessi, ben digeriti dal reparto posteriore.

SI VIAGGIA VELOCI E FLUIDI

In salita si viaggia molto lineari, anche se con le coperture trasformate in tubeless si potrebbe viaggiare a pressioni più basse, così da smussare le vibrazioni più piccole e più fastidiose e sfruttare una trazione ancora migliore. La bici sale comunque di buon passo, il telaio non mostra flessioni laterali degne di nota; ovviamente, data la struttura della bici, quando si prova ad uscire in piedi sui pedali i rilanci non risultano tra i più reattivi. Trazione, stabilità ed equilibrio vengono difficilmente meno, nemmeno i fondi umidi e viscidici che abbiamo incontrato durante le uscite del test ci hanno messo in crisi. Le sezioni tecniche vengono oltrepassate con disinvoltura grazie a un equilibrio generale ben riuscito, migliorabile in alcune situazioni con il giusto bilanciamento sull'avantreno, magari con uno spostamento e una postura più raccolta in avanti, coadiuvati da una pressione sostenuta della forcella. Il carro posteriore lavora bene, donando grip e stabilità e senza pregiudicare la maneggevolezza del mezzo, il tutto in buona sintonia con

l'avantreno.

DISCESA SENZA CONCORRENTI

In discesa la nuova Crossfire dimostra una naturalezza non facile da trovare su mezzi simili, è facile e sicura da condurre anche grazie al manubrio della giusta larghezza; i lunghi curvoni veloci in appoggio, punto dolente delle bici di questo tipo, per quanto non troppo graditi dalle coperture di serie offrono una discreta risposta e possono essere affrontati in sicurezza e piena velocità. E abbiamo trovato molto utile il reggisella telescopico: nei tratti stretti e tortuosi, i pochi centimetri di cui disponiamo per abbassare la sella risultano davvero significativi per eliminare quell'attenzione che a volte bisogna invece destinare al bilanciamento e al posizionamento del bacino per evitare l'ingombro della sella.

COMPONENTI DI GRAN LIVELLO

La trasmissione Sram 1x12, regolata con attenzione, funziona molto bene: non ci ha dato nessun problema, nessuna uscita di catena; ottima anche la corona da 34 denti, sicuramente un giusto compromesso per i molti che andranno a usare questa bici sui tracciati di cross country. Tra le altre cose, c'è la possibilità di cambiarla con estrema facilità. Ottimo anche il riscontro dato dai nuovi freni Sram Level Ultimate,

potenti quanto basta, decisamente modulabili e insensibili alle variazioni di temperatura. Sui terreni più rovinati e umidi le coperture Michelin Wild Race'r 29x2.1 con la camera d'aria hanno determinato limiti di tenuta: avrebbero fatto sicuramente meglio se trasformate in tubeless, ma d'altronde hanno un battistrada indicato soprattutto per i terreni scorrevoli e compatti.

PER GARE E ANCHE LUNGHE ESCURSIONI

La Lee Cougan Crossfire Air 29 Eagle ha mostrato dunque un buon rendimento e un ottimo potenziale sotto tutti i punti di vista. Polivalente, con le ruote da 29 pollici e la corsa di 100 millimetri ben bilanciata, può adattarsi sia all'agonista esigente e prestante sia al biker escursionista che cerca una mountain bike veloce in salita ma al tempo stesso piacevole e sicura da condurre in discesa. Una bici davvero molto versatile, perfetta per chi percorre chilometri e chilometri: è la fase terminale di un progetto ben sviluppato negli anni, un'opzione molto convincente in ottica marathon, con il suo corretto equilibrio generale, ottimo biglietto da visita per il biker evoluto in cerca di un mezzo con una elevata resa in salita, un grande comfort e un'eccezionale capacità in discesa.

ti il fuoriclasse francese il primo ad adottarlo nelle gare internazionali di Coppa del Mondo.

Lo schema di sospensione di cui dispone la nuova full di Lee Cougan è il classico quadrilatero con vero giunto Horst (è il nome di battesimo di Leitner, l'inventore che l'ha brevettato, acquisito infine da Specialized), che svincola la ruota posteriore dall'azione del freno. Nel quadrilatero con l'Horst Link lo snodo di svincolo dei foderi è collocato leggermente avanzato e più in basso rispetto al perno della ruota posteriore e la traiettoria del mozzo ruota lungo lo sviluppo dell'intera escursione non è ad arco, come accade invece su praticamente tutte le full da cross country attuali che addirittura sono senza svincolo tra i foderi; la pedalata è fondamentalmente neutra e quando si azionano i freni la sospensione continua a funzionare, permettendo il corretto contatto a terra della ruota.

Per questa bici è prevista solo la trasmissione mo-

nocorona e viene dunque semplificato il disegno del carro, che presenta i foderi bassi di altezza enormemente superiore al normale, visto che non c'è bisogno dello spazio necessario alla doppia corona e al deragliatore centrale. Il tutto a favore della resistenza torsionale, con il fulcro principale della sospensione posizionato appena dietro l'asse della guarnitura e quasi in linea con la catena (la corona montata è da 34 denti).

L'ancoraggio dell'ammortizzatore è formato da una struttura molto solida: in basso due ponticelli in composito accolgono il perno inferiore mentre in alto la biella di rinvio in carbonio spinge sulla testa del Fox attraverso il suo "tappo" specifico, simile a quelli "metrici" sviluppati dal consorzio che fa capo a RockShox, al quale Fox non ha però aderito. Ma il risultato finale è lo stesso, maggiore corsa a parità di misura di interasse oppure stessa corsa con interasse inferiore.

La conformazione del compatto carro posteriore

dona al telaio della nuova Crossfire una rigidità che non ha nulla da invidiare ai modelli hardtail, con in più i benefici della sospensione, per migliorarsi anche sulle lunghe distanze, e lo sterzo con l'apertura di 69 gradi e mezzo a bici scarica (ma è una full, dunque con il sag del biker in sella mantiene gli stessi angoli) infonde la sicurezza di guida che viene trasformata in velocità di esecuzione, in modo da non dover pensare ad altro.

Il passaggio dei cavi è interno al telaio, con l'uscita della guaina che guida il cavo al Fox subito sotto il portaborracchia e quelli delle due guaine di cambio e freno simmetriche, più in basso, sempre però nella parte alta della scatola movimento (poi rientrano nei due foderi bassi, per riuscire vicine ai componenti di servizio).

Tre le taglie, S, M ed L, con due finiture superficiali a seconda della versione; quella provata (S) prevede il nero naturale del composito con il riuscito contrasto delle guaine arancio fluo, colore



ripreso su alcuni schemi grafici apposti sulle tubazioni. La seconda in gamma è invece completamente verde neon, impossibile non notarla su campi di gara...

LE SOSPENSIONI

La forcella è la nuova Fox 32 SC in versione Performance, con gli steli neri: ha la spaziatura delle punte Boost, quindi con perno passante da 15 millimetri e battuta 110. Eccelle in rigidità rispetto al precedente modello sia in frenata sia in curva, molto precisa e stabile. L'idraulica è la Fit4 connessa al comando sul manubrio 2-Position Remote, due posizioni di utilizzo, Open e Firm. Anche l'ammortizzatore Fox Float DPS (in versione Performance Elite) è comandato dallo stesso remoto, dal quale infatti escono due cavi, con le posizioni Open e Firm. La nota non positiva riguarda non le sospensioni - eccellenti - ma proprio il comando Fox 2-Position, troppo morbido e cedevole come sensazione di azionamento, migliorabile da parte di Fox, visto il livello della componentistica al quale ci ha oramai abituati.

LA COMPONENTISTICA

Come accennato, l'allestimento della Crossfire Air 29 Eagle da noi provata è composto dalla forcella Fox F32 SC Performance con controllo remoto abbinato al comando singolo al manubrio (sul lato sinistro) che con un'unica leva blocca simultaneamente l'idraulica della forcella e dell'ammortizzatore Fox Float DPS; la trasmissione è la nuova Sram X01 Eagle 12v con corona da 34 denti, pedivelle da 175 e cassetta 10-50 a 12 pignoni. La sella San Marco Aspide Open è montata sul reggisella telescopico KS Zeta, con corsa di 50 millimetri e comando remoto al manubrio (sempre sul lato sinistro). La curva è una Ritchey WCS, sostenuta da un attacco Ritchey WCS da 100 millimetri di aggetto; i freni a disco sono i nuovi Avid Level in versione Ultimate, con rotori da 160 montati sulle ruote DT Swiss M 1700 Spline Two (entrambe con dimensionamento Boost, anteriore 15x110, posteriore 12x148), equipaggiate dagli pneumatici Michelin Wild Race'r 29x2.1 tubeless ready completati da due camere d'aria; la bici senza pedali ma con il reggisella telescopico ha fatto

» Crossfire Air Team Eagle

fermare l'ago della nostra bilancia su 11 chili e 145 grammi.

IL REGGISELLA TELESCOPICO KS ZETA

È la prima volta che troviamo un telescopico su una bici dedicata al cross country e alle maraton, dove è giustamente tenuto in enorme considerazione il risparmio di peso. Si tratta del nuovo reggisella telescopico KS Zeta da 35 o 50 millimetri di corsa, con lunghezze di 420 millimetri (35 di travel) e 435 millimetri (50 mm di corsa, il nostro), disponibile con diametri di 30.9 e 31.6 millimetri.

Il "fodero" che viene inserito nel tubo verticale del telaio è sfinato per ridurre il peso ed è regolabile in altezza per circa 30 millimetri, mentre lo "stelo" che scorre all'interno del fodero può essere tagliato in alto in base all'altezza necessaria: ha infatti il morsetto reggisella (due viti, in linea) separabile dallo stelo che lo sorregge, si fissa al tubo con un expander superiore e un collarino inferiore. Con la sua corsa ridotta, il KS Zeta si rivolge ovviamente agli utenti dei cross country, del ciclocross ma anche a chi pedala bici gravel. Pesa esattamente 483 grammi, escusa la trasmissione e il comando remoto, dunque circa 300 grammi in più rispetto ad un reggisella tradizionale.

LA TRASMISSIONE SRAM X01 EAGLE

È anche la prima volta che troviamo montata di serie la nuova trasmissione 1x12 Sram Eagle, in particolare la versione X01. La fluidità di cambiata è davvero notevole, costante su tutto il pacco pignoni, 50 denti compreso: con il 12v 10-50 non si ha solamente la possibilità di un rapporto in più ma anche una nuova sensazione nell'azione del cambiare, assolutamente migliorata in quanto a velocità e fluidità rispetto al tradizionale 1x11 dell'XX1 e dell'X01. La "coperta troppo corta" 10-42 del sistema Sram 1x11 è stata dunque migliorata notevolmente tanto da permettere il montaggio di una corona anteriore da 34 denti con la consapevolezza di avere sempre un "rapporto di sicurezza" (il 50 denti) per le pendenze più esagerate. Il salto enorme sull'ultimo pignone (enorme anche questo) è stato curato in modo da non dare problemi, e infatti non ne dà. Per sicurezza, si può utilizzare una speciale dima di colore rosso che identifica la corretta distanza fra la puleggia superiore e il 50 denti.

Da chiarire e valutare nel tempo la durata dei nuovi componenti della serie Eagle e il dubbio concreto che riguarda la gabbia lunga e bassa del cambio, molto esposta. Poi via libera, visto che Sram ha eliminato tutte le fantasie che rimanevano per la necessità della doppia corona... _.

Le altre Crossfire Air del 2017

1. Crossfire Air Team, 4290 euro:
trasmissione Sram GX1 1x11, Fox 32 SC Performance Remote/Fox Float DPS Remote, freni Shimano M615, ruote DT Swiss M1700 Spline One



2. Crossfire Air Race, 3490 euro:
trasmissione Sram NX1 1x11, RockShox Recon Silver RL Remote/Fox Float DPS Remote, freni Shimano M445



3. Crossfire Air kit telaio, 2570 euro:
telaio e ammortizzatore Fox Float DPS

MARIN » Pine Mountain

di Francesco Maggiorini
Foto di Mariano Spinelli

Marin Bikes è nata nel lontano 1986 e prende il nome dalla Contea di Marin, a nord di San Francisco, oltre il Golden Gate: la Marin County è sostanzialmente la zona geografica dove è nata la mountain bike (con un coevo parallelismo a Crested Butte, Colorado) e dove si trova anche il Monte Tamalpais, sul quale venne organizzata la mitica gara di discesa Repack, con le bici progenitrici delle mtb (vivevano e operavano in zona Gary Fisher, Tom Ritchey, Joe Breeze, Charlie Kelly, Otis Guy e tutti gli altri pionieri del nostro sport). Quindi Marin ha festeggiato lo scorso anno i suoi primi 30 anni di vita e proprio nella stagione appena passata aveva introdotto in gamma nel catalogo 2016 la mountain bike rigida Pine Mountain, con una colorazione pressoché identica a quella del modello originale, ovvero grigio e arancio. Il nome Pine Mountain non è nuovo nella famiglia di bici Marin ed è stato scelto perché questa bici rappresenta in parte un ritorno alle origini del mountain biking - è un modello completamente rigido, cioè privo di sospensioni - ma sfrutta tutto il più recente know-how in fatto di geometrie e soprattutto è dotato delle ruote e gomme "plus", la più importante novità della stagione appena terminata e che prosegue con forza in quella appena iniziata. Il telaio della Pine Mountain è in acciaio e la geometria è comunque studiata per l'uti-

Una bici da 900 euro che permette di divertirsi senza pensare a niente e provare di nuove sensazioni da tempo assopite. Eccezionale.

lizzo di un'eventuale forcella ammortizzata da 100 mm: è caratterizzata da quote piuttosto moderate e, insieme a un bel cockpit corto e largo, permette una maneggevolezza altrimenti sconosciuta a una bici senza ammortizzatori, che deve la sua capacità di assorbire le asperità del terreno solo alle gomme e agli arti del biker. Proprio come agli albori di mountain biking.

La bici che abbiamo provato è anche una sorta di "adventure bike", dato che è dotata di numerosi fori filettati su telaio e forcella per il montaggio di parafanghi e borse, con addirittura tre serie di fori per il portaborraccia.

La gamma delle Pine Mountain è composta da tre modelli: quello che vedete in queste pagine è completamente rigido ed è anche l'unico importato nel nostro Paese, poi ci sono la Pine Mountain 1 e la Pine Mountain 2, con la forcella ammortizzata. In particolare, la seconda è dotata di un telaio completamente differente, sempre in tubazioni in acciaio ma Columbus Thron, più pregiate di quelle delle altre due bici, e soluzioni tecnologiche decisamente evolute.

IL TELAIO

È in acciaio 4130 al cromomolibdeno, lega utilizzata fin dagli albori della mountain bike, anzi fin dagli albori del ciclismo in assoluto, perché l'acciaio era il materiale più facile da lavorare, più economico e permetteva di realizzare strutture abbastanza leggere e con ottime caratteristiche di assorbimento delle sollecitazioni, soprattutto in relazione alla robustezza.

Per la Pine Mountain si parla chiaramente di una struttura a doppio triangolo, con tubazioni di diametro abbastanza ridotto rispetto a ciò che siamo abituati a vedere oggi con l'alluminio e le fibre composite; su top e down tube ci sono addirittura i fazzoletti di rinforzo, soluzioni praticamente ormai scomparse anche dai telai in alluminio grazie all'idroformatura, che consente un controllo degli spessori e delle sezioni fin nei minimi dettagli.

Le tubazioni in acciaio 4130 della Pine Mountain sono dunque molto semplici, di diametro ridotto e sezione perfettamente tonda; solo i foderi orizzontali sono a sezione leggermente allungata sull'asse verticale, come accade in praticamente qualunque bicicletta realizzata in qualunque materiale, per conciliare le necessità di spazio e di assorbimento delle sollecitazioni.

I forcellini sono ricavati da lastra e non presentano il supporto per il cambio sostituibile, come è d'uso sulle strutture in acciaio: i moderni cambi sono a profilo decisamente più compatto rispetto a molti anni fa e i rischi di piegare il supporto sono dunque ridotti. Da ricordare, al proposito, che nei telai in acciaio è quasi sempre possibile riportare in asse il supporto cambio eventualmente deformato perché l'acciaio si piega ma non si spezza.

Il carro posteriore presenta la battuta per il mozzo di 135 millimetri, soluzione adottata sul mo-



1



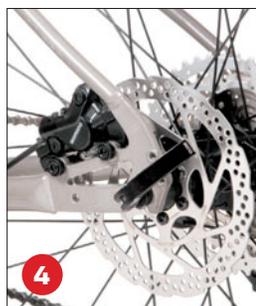
2



3

1 - La forcella unicrown in acciaio pesa la bellezza di 1730 grammi e presenta gli occhielli filettati per l'eventuale utilizzo di portapacchi per le borse.

2 - Acciaio al cromomolibdeno, il classicissimo "4130" usato fin dagli albori del mountain biking: la scatola movimento a la tradizionale BSA per calotte esterne, la larghezza è di 73 millimetri.



4

3 - Il tubo sterzo è cilindrico, non conico, con i rinforzi in alto e in basso per le sedi dei ruotismi differenziati 1.5 e 1.1/8. Da notare i fazzoletti nelle parti inferiori di top e down tube, come negli anni Novanta.

4 - La Pine Mountain di serie ha la battuta posteriore atipica, 141 millimetri: si tratta di un Boost "economico" con il quick release, le flange hanno la stessa distanza maggiorata del Boost tradizionale da 148 mm.