



## L'Alta Via dei Monti Liguri con una e-mtb

### ROTTA OVEST

Finalmente arriviamo sulle tappe più conosciute, le più vicine a casa - si fa per dire -, il monte Beigua, si vedeva il mio promontorio, Capo Mele, già avevo il magone e pensavo che non mancava molto all'arrivo (poco più 200 chilometri...). Ma i percorsi erano più familiari e già tirava un'altra aria. Gli amici sarebbero venuti a vedere il mio passaggio e infatti mi hanno fatto un grande regalo, perché nella tappa che sarebbe arrivata al rifugio di Pian dell'Arma c'erano proprio tutti ad aspettarmi. È stata la tappa più dura, la conoscevo benissimo, l'avevo fatta anche di notte in alcune occasioni, conoscevo bene i punti dove avrei trovato difficoltà vere con la mia e-mtb. Ed è successo: batteria finita! Sentiero non ciclabile, un'ora di portage - per me solo a spinta - fin sotto il Monte Galero. E gli amici ad aspettarmi. Finalmente, un saluto e un abbraccio, con il loro mezzo ristoro. Riprese le forze, ancora l'ultimo sforzo di mezz'ora, sempre con la bici a spinta, ma sapevo che di lì a poco sarebbe iniziata la discesa. Finalmente

ecco il cartello del rifugio, già si sentivano i suoni e i profumi di casa, che accoglienza!

### ORGANIZZAZIONE IMPECCABILE

Fortunatamente l'Alta Via Stage Race è supportata da un'organizzazione impeccabile, guidata da Vanessa Chiesa e Lorenzo Carlini, che non si può fare altro che ringraziare. Ogni concorrente può usufruire di tende posizionate in luoghi opportuni, ma dopo percorsi così duri, con lunghezze e dislivelli molto impegnativi, era molto difficile addormentarsi. Ma avevamo a disposizione anche l'assistenza meccanica e massaggiatori molto preparati, tutti molto utili. Ci siamo, ecco, il sentiero pieno di fotografi e gente a ogni curva, siamo immersi tra i vigneti, la gola si chiude, non riesco a respirare, ho un nodo per l'emozione, traguardo raggiunto! Gli amici i runner si avvicinano per festeggiare, ecco l'amico cartografo Davide Mangraviti, non riesco a trattenere le lacrime. Di gioia, di soddisfazione, di fatica.



**È NUOVA!**

**È IN EDICOLA!**

**È MENSILE!**

**È la mia  
BICI**

**N.6**

**Cycling.it**





**6 PERCORSI PER BIKER, STRADISTI E CICLOTURISTI**  
PIEMONTE, LOMBARDIA / COSTA VALLE IMAGNA, TOSCANA, UMBRIA



# la mia BICI

**IN SOLITARIA**  
**IN VIAGGIO**  
**PER L'EUROPA**  
3700 km, 25 tappe



**BACKPACKING**  
**TUSCANY**  
**TRAIL**

Unsupported  
Bicycle Adventure

**IN PROVA**

Canyon Endurace 7.0  
Trek Fuel EX 9.8 27.5 Plus

**IN PRATICA**

**SE LA BICI  
FA RUMORE**

- Piccoli inconvenienti meccanici
- Cigolii e scricchiolii: quali sono le cause
- Attenzione a non sottovalutarli

**HOT NEWS, FITNESS, ALIMENTAZIONE, ALLENAMENTO, URBAN**

MENSILE



4 € - La Mia Bici, Anno II, n. 6, gennaio 2017

**AVVENTURA**

**AFRICA**

**SUL KILIMANJARO IN MTB**





ome accade regolarmente ogni tre o quattro anni, Shimano rinnova i suoi gruppi per la mountain bike; in genere il rinnovamento più radica-

le inizia con il modello di punta, l'XTR, e successivamente molte delle novità introdotte con l'XTR vengono trasmesse a tutti i gruppi della casa giapponese scendendo nella gamma e semplificando i materiali, passando quindi al Deore XT, all'SLX e infine al Deore. È proprio del nuovo sistema di componenti SLX che parliamo, la versione MY17 identificata dal codice M7000: l'SLX è giunto alla sua terza versione, se calcoliamo i gruppi che in passato hanno avuto lo stesso nome. In effetti, la sigla SLX apparve per la prima volta nel 2008/2009, ma si trattava comunque di una evoluzione del Deore LX che fu all'epoca destinato a un utilizzo più turistico.

Parlando di SLX, ci si riferisce dunque alla famiglia di prodotti di gamma intermedia per il mountain biking. La serie M7000 segue la nuova nomenclatura a quattro cifre introdotta con le trasmissioni a 11 velocità posteriori, l'XTR MY15 (M9000, la lettera "M" sta per "mountain") e il Deore XT MY16 (M8000); il gruppo Deore, alla base dell'offerta dei componenti Shimano per la mtb, non è stato ancora rinnovato con le ultime soluzioni tecniche e utilizza dunque la sigla a tre cifre (M610), ma non facciamo fatica a immaginare che potrebbe prendere il nome di Deore M6000 non appena sarà aggiornato alle 11v.

Le novità principali del nuovo SLX sono chiaramente l'introduzione delle 11 velocità (con configurazioni 1x11 e 2x11, pur mantenendo in catalogo una versione 3x10 per chi non può fare a meno della tripla) e di una serie di tecnologie che rendono la cambiata e la frenata sempre più efficienti, che seguono quanto già visto su XTR e Deore XT.

Sul nostro muletto Ritchey P-29er per i test abbiamo montato una trasmissione 1x11 composta da comando cambio destro/posteriore, guarnitura con corona da 32 denti e relativo movimento centrale, cambio posteriore, catena, pacco pignoni a 11 velocità da 11 a 42 denti e i due freni a disco anteriore e posteriore.

## I COMPONENTI

La **trasmissione** può essere dunque del tipo 1x11, 2x11 e 3x10, per venire incontro a chi cerca la massima semplicità nel primo caso, a chi necessita di una gamma di rapporti un po' più ampia nel secondo e a chi proprio non riesce a rinunciare alle combinazioni di rapporti offerti dalla guarnitura tripla; in effetti, in quest'ultimo caso si avrebbero vantaggi più che altro sui rapporti lunghi, mentre è con la doppia che si ottengono quelli più corti e vantaggiosi in salita. La soluzione 1x11 è quella che offre una scelta magari più limitata alle estremità della gamma dei rapporti, ma con una semplicità e immedia-

# SHIMANO

## » SLX 1x11v

**Terza versione del gruppo di gamma intermedia tra quelli dedicati da Shimano al vero mountain biking. La trasmissione è impeccabile, la frenata anche. E il prezzo è superconveniente.**

di Francesco Maggiorini

Foto di Mariano Spinelli e Massimo Mannocchi

tezza che non ha rivali, ed è spesso sufficiente per affrontare la maggior parte delle situazioni che si presentano sotto il nostro battistrada. La **guarnitura** a un solo ingranaggio può montare corone da 30, 32 e 34 denti (solo 30 e 32 denti la versione Boost, che Shimano chiama "Chain Line 3mm Outboard, visto che il termine Boost è stato coniato dal concorrente Sram); la doppia può essere da 24-34, 26-36 (le due combinazioni anche Boost) e 28-38 denti; c'è infine la tripla 22-30-40. I bracci e lo spider sono ovviamente in alluminio forgiato e internamente cavo, il giro bulloni è 96-64, il fattore Q è lo stesso dell'XT, ovvero 175 mm. L'asse in acciaio di sezione 24 millimetri è fisso sul corpo destro, come al solito, con la specifica calettatura terminale per la pedivella sinistra, che si ferma con le due viti a brugola da 5 millimetri. Il **pacco pignoni** da abbinare alla singola o alla doppia è nelle dentature 11-40 e 11-42, mentre il modello 10v è il "vecchio" HG81 11-32, 11-34 o 11-36. L'11v è composto da uno spider in alluminio che supporta gli ultimi tre ingranaggi (il 42 denti è in alluminio), mentre tutti gli altri pignoni sono montati singolarmente sulla classicissima cassetta Shimano 9-10-11v presente sulle ruote in commercio.

Il complesso di soluzioni tecniche sviluppato da Shimano per la trasmissione prende il nome di Dyna-Sys 11: in particolare, le corone della configurazione 1x11 sono dotate quest'anno di un nuovo profilo dei denti narrow-wide (alternanza di un dente più stretto e uno più largo) chiamato Dynamic Chain Engagement. Il design della guarnitura a quattro bracci riprende quanto già visto sui gruppi di categoria superiore, la lina di catena della monocorona è di 50 mm (53 mm in versione Boost).

I **comandi cambio** possono



**XC, TRAIL BIKING**

Trasmissione completa 1x11

**1975 g**  
**466 €**





**FC-M7000-11-1**

Il disegno dei denti della corona singola è specifico per trattenere la catena insieme alla tensione maggiorata della gabbia del cambio. Il giro bulloni della nuova guarnitura SLX è di 96/64 millimetri, ma con la foratura proprietaria.



**FC-M7000-11-1**



**FC-M7000-11-2**

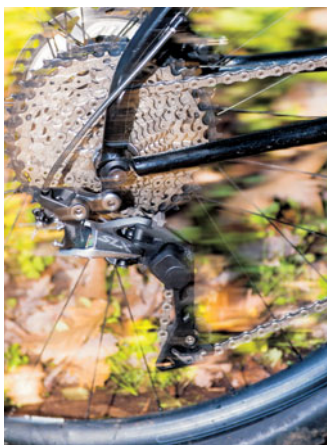
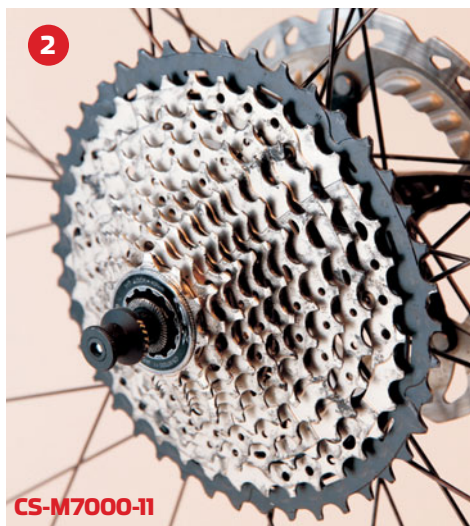




SHIMANO

» SLX 11x11v

RD-M7000-11-GS



**1** - Il cambio posteriore del nuovo gruppo SLX 11v è disponibile solo con la gabbia media, non prevedendo la Shimano la tripla moltiplica. Può gestire un ingranaggio massimo da 46 denti.

**2** - La cassetta Shimano SLX 11v prevede le dentature 11-40 e 11-42: la successione della prima è 11-13-15-17-19-21-24-27-31-35-40, la 11-42 è invece 11-13-15-17-19-21-24-28-32-37-42.

essere del tipo con collarino integrato (come il nostro, con o senza il display che mostra la marcia inserita) o nella configurazione I-Spec: si possono in questo caso montare insieme alle leve freno Shimano, per mantenere più pulito il manubrio, e sono disponibili nelle due versioni I-Spec e I-Spec II. Come noto, i comandi a pulsante push-pull di Shimano si chiamano Rapidfire Plus: nel caso dell'SLX il destro ha la possibilità di cambiare fino a tre rapporti con un'unica pressione, a fare salire la catena, e per scalare si può usare sia l'indice - a tirare - che il

pollice - a spingere -, visto che la seconda leva (quella più piccola) si può muovere nelle due direzioni con lo stesso risultato. La tecnologia si chiama 2-Way Release.

Il **cambio posteriore** è del tipo Shadow RD+, dal profilo molto compatto e con la gabbia di lunghezza media (GS) che presenta una forza di tensionamento della catena molto superiore rispetto al passato, con la possibilità di allentare la tensione della molla del bilanciamento per la rimozione della ruota posteriore. Può gestire la catena fino al 46 denti, ovvero sul pignone massimo della cassetta più ampia offerta in gamma da Shimano.

Il **deragliatore centrale** (che non abbiamo ovviamente utilizzato) è disponibile in numerose versioni per tutti i tipi di montaggio sul telaio,





## In prova: una validissima e molto conveniente alternativa

La nostra bici era equipaggiata con la trasmissione in versione 1x11 con corona da 32 denti, pacco pignoni 11-42 denti e dischi (non SLX, sono una coppia di RT99, strausati) da 180 e 160 millimetri. Il gruppo di componenti si è dimostrato nel suo complesso decisamente maturo, offre prestazioni di cambiata incredibilmente precise e una frenata sempre pronta e modulabile, ereditando il meglio delle caratteristiche dei gruppi XTR e Deore XR, il tutto a un prezzo molto concorrenziale.

### TRASMISSIONE FLUIDA E PRECISA

Il comando cambio destro restituisce una cambiata molto precisa, con i rapporti perfettamente spazati; rimane invariata la capacità di cambiare sfruttando il movimento molto fluido della catena sul pacco pignoni, con le dentature dei pignoni sagomate appositamente per la catena, che sale e scende dagli ingranaggi senza nessuna indecisione, facilitando ogni operazione di cambio di rapporto. Certo, la velocità e la funzionalità più completa

dei Rapidfire Plus di XTR e Deore XT sono superiori, ma al confronto l'SLX non sfigura. La catena è sempre stabile, non c'è pericolo di caduta sia per il suo perfetto tensionamento sia grazie al nuovo profilo della dentatura della corona. Anche in condizioni di sporco e fango che abbiamo incontrato durante le numerose settimane del test, la trasmissione ha continuato a funzionare senza particolari intoppi, non abbiamo avuto problemi di impatti del cambio - grazie al suo profilo molto compatto

e vicino al telaio - e neanche fuoriuscite della catena dalla corona da 32 denti.

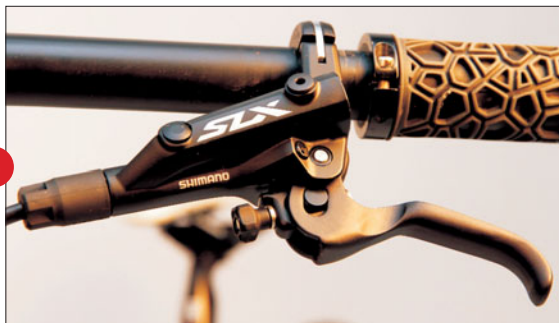
### FRENATA PRATICAMENTE COME CON IL DEORE XT

La frenata è risultata sempre molto ergonomica anche con le ormai caratteristiche, piccole leve, da utilizzare tipicamente con un solo dito; le prestazioni frenanti sono forse appena inferiori a quelle dei gruppi superiori, ma in modo quasi impercettibile. Sono soprattutto costanti in ogni condizione meteo e di terreno,

sempre pronti, mai bruschi e perfettamente modulabili, proprio come i Deore XT che abbiamo spesso provato nella scorsa stagione e che hanno mostrato una modulabilità che prima mancava un po'.

### PENSATECI SERIAMENTE

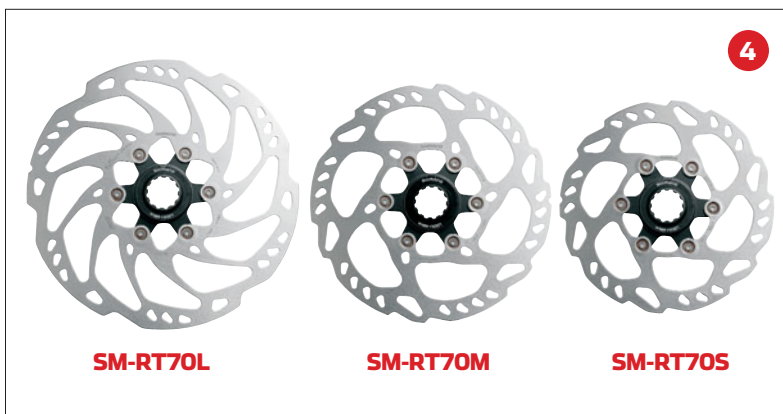
Ad un simile prezzo, con una così ampia scelta di combinazioni e con le sue prestazioni di alto livello, il nuovo Shimano SLX è un gruppo da prendere seriamente in considerazione.



3

**3** - Le leve freno sono a un solo dito, molto ergonomiche, con la regolazione della distanza dalle manopole con un pomello azionabile anche con i guanti.

**4** - I rotori previsti in accoppiata ai freni dell'SLX sono gli RT70 nei diametri 160, 180 e 203 millimetri; le pastiglie dei freni sono del tipo Ice-Tech, con le alettature di raffreddamento.



SM-RT70L

SM-RT70M

SM-RT70S



BR-M7000



BL-M7000

1 - I collarini dei freni e dei comandi cambio sono molto più compatti dei precedenti; i Rapidfire Plus sono disponibili in tre versioni, due per il montaggio diretto sulle leve freno Shimano e una con l'OGD, Optical Gear Display, che indica il rapporto inserito.



## Shimano SLX, le versioni 11v e 10v a confronto

	SLX M7000 2017, 11v	PREZZO	SLX M670 2013, 10v
Rapidfire destro con collarino standard	130 g senza cavo	48,03 €	150 g con il cavo
Cambio posteriore	313 g	91,42 €	310 g (gabbia media)
Guarnitura	sx 234 g, dx 32t 485 g	121,41* €	sx 230 g, dx 24-38t 515 g
Movimento centrale	MT800 82 g	28,55 €	88 g
Cassetta pignoni	11v 11-42, 462+12 g	109,03 €	10v 11-34, 371-12 g
Catena	HG601 258 g	34,20 €	274 g
Freno anteriore	280 g	114,38 €	294
Freno posteriore	290 g	120,44 €	310

\* Il prezzo della guarnitura è senza la singola corona (30, 32 o 34 denti, ognuna costa 33,20 €); la versione Boost della guarnitura, con offset di 3 millimetri, costa 125,94 €

**PRODUTTORE:** Shimano, Osaka (Giappone), [www.shimano.com](http://www.shimano.com), [cycle.shimano-eu.com](http://cycle.shimano-eu.com)

**DISTRIBUTORE:** Shimano Italy © 0331 936 911, [www.shimano-italy.com](http://www.shimano-italy.com)



1

# SHIMANO

» SLX 11x11v

FD-M7000-11-D

SL-M7000-11-I

SL-M7000-11-B-I

SL-M7000-11

anche nella più recente e molto efficace side-swing. L'impianto frenante utilizza le più recenti tecnologie Ice-Tech, con disco in acciaio con spider in alluminio (160, 180 e 203 millimetri).

La leva al manubrio a un solo dito è regolabile nella distanza dalle manopole senza attrezzi, grazie a un piccolo pomello esterno, ed è stato utilizzato il nuovo design del pompante dell'XTR e del Deore XT, molto più compatto del precedente. Il collarino è apribile, con sistema di sicurezza, per non smontare le manopole dal manubrio. La pinza a due pistoni utilizza le pastiglie con tecnologia Ice-Tech ed elementi di raffreddamento metallici per prestazioni costanti; può montare sia pastiglie organiche sia metalliche.

In catalogo esistono anche i **mozzi**, visto che alcune aziende per la gamma di ingresso e media utilizzano ancora la possibilità di assemblare le ruote con componenti separati, anziché rivolgersi alle ruote complete. Per la cronaca, sono disponibili in versione con asse passante da 15 millimetri anteriore e 12 posteriore, con spaziature di 100 e 142 millimetri oppure Boost da 110 e 148 millimetri. Per l'anteriore c'è anche la versione con quick release. Hanno il supporto CenterLock per i dischi e sono stati ridisegnati per offrire una migliore sigillatura e scorrevolezza, grazie all'utilizzo dei cuscinetti angolari. Il meccanismo di ruota libera ha un angolo di ingaggio di 10 gradi.---



# la **Bicicletta**

leggila anche su **App Store** e **Google play**!



Puoi leggere  
(e abbonarti a)  
**LA BICICLETTA**, oltre  
che su carta, anche  
sull'iPad, sull'iPad  
Mini, sull'iPhone  
e su tutti i tablet  
e gli smartphone  
che usano il sistema  
operativo **Android**.  
Per acquistare la tua  
copia o l'abbonamento  
"mobile" vai  
su **AppStore**  
o **Googleplay**.  
Per maggiori info  
chiama o scrivi  
all'ufficio abbonamenti  
(06/3629021,  
abbonamenti@cycling.it)  
**Buona visione!**



## **Cycling.it**

DIGITAL CYCLING NETWORK



# WTB 26+ » Scraper i40, Ranger

S

iamo certi che i lettori più assidui e curiosi hanno imparato a conoscere il formato "plus" delle gomme grazie alle sempre più numerose proposte delle aziende ma soprattutto grazie ai nostri test, che nell'ultimo anno si sono concentrati non poco sulle mountain bike con gomme di sezione compresa fra 2.8 e 3.0 pollici, cioè i valori che permettono appunto di definire come "plus" queste nuove coperture da off road. Nella maggior parte dei casi abbiamo provato bici con gomme 27.5+ (su numerose front, qualche full e anche su una rigida, una fantastica Marin in acciaio), ma abbiamo provato anche un paio di modelli 29+ (solo hardtail, niente full), un prodotto molto interessante ma sicuramente più di nicchia, perché in genere utilizzabile in forma esclusiva sulle bici progettate appositamente per questo formato. Al contrario, il versatile 27.5+ è nato come formato "alternativo" da montare su telai per gomme da 29 pollici, grazie a un diametro pressoché identico tra 27.5+ e 29 pollici, ed è quindi un'ulteriore e interessante possibilità offerta al biker, che sulla stessa bici può utilizzare le più scorrevoli e agili gomme 29er (sì, in questo contesto possiamo definire "agile" una ruota da 29 pollici) o le più grippanti e sicure gomme 27.5 "plus".

E per chi ha acquistato una bici da

**Avete una bici 27.5 ma vi piacerebbe provare le gomme "plus"? Adesso potete farlo, ci ha pensato WTB recuperando il classico diametro 26 pollici. E sono incredibili.**



La Rose Soul Fire 2  
con le coperture WTB Ranger 26x3.0

## GRAZIE WTB, GRAZIE SURLY

Sempre grazie a Wilderness Trail Bikes, che per prima aveva creato una gomma 27.5x2.8, la Trailblazer, primigenia copertura "plus" che riusciva a entrare su molti telai per ruote da 29 pollici prima che la spaziatura Boost si diffondesse, è stato sviluppato il medesimo ragionamento per le bici



La Soul Fire 2 originale  
con le coperture  
Schwalbe 27.5x2.35

poco tempo, una full suspension da trail biking o da all-mountain/enduro con ruote da 27.5 pollici? No, per queste bici non c'è la possibilità di utilizzare il più recente formato di gomme 27.5 "plus". Ma adesso c'è qualcosa di simile...

da 27.5, sulle quali risulta infatti possibile in moltissimi casi montare gomme da 26 pollici ma con larghezze di 2.8 o 3.0 pollici per usufruire del maggiore volume d'aria e dell'enorme impronta a terra delle nuove coperture "+".

Per dare comunque a Cesare quel che è di Cesare, bisogna ricordare che le prime coperture "26+" sono state ideate da Surly con i modelli Knard 26x3.0 e Dirt Wizard 26x2.75, pensate per le bici come la Instigator (front che monta la serie le Dirt Wizard) e la Troll (bici touring compatibile 26+, monta di serie delle gomme praticamente "stradali", le ExtraTerrestrial 26x2.5).

Le nuove gomme WTB Ranger 26x3.0 montate sui cerchi WTB Scraper i40 e portate a 1.0 bar di pressione hanno fatto misurare un diametro di 705 millimetri e una larghezza di 72 millimetri alla carcassa e di 74 millimetri al battistrada. Il loro diametro è leggermente inferiore a quello delle tradizionali gomme da 27.5 mentre la larghezza è nettamente superiore: una copertura "tosta" come la Schwalbe Hans Dampf 27.5x2.35, ad esempio, ha un diametro di 710 millimetri e una larghezza di 55 millimetri alla carcassa e 60 millimetri al battistrada, che salgono a 57-61 mm per una Schwalbe Magic Mary, che è anche un po' più alta. Ecco perché le nuove 26+ si possono sostituire alle 27.5. L'unico problema è che la scatola del movimento scende di qualche millimetro.



**1** - Il cerchio specifico per il montaggio di coperture così larghe è il WTB Scraper i40, camera singola, senza boccole, con la gola larga 40 millimetri e i fianchi tradizionali, con il classico riscontro ad uncino a trattenere il tallone della copertura.

**2** - La copertura WTB Ranger è stata presentata solamente dopo le fiere di settore ed è il quarto

battistrada che Wilderness Trail Bikes dedica alle bici "plus": è anche la prima gomma sviluppata specificamente per questo settore e non derivata da modelli già in catalogo. Esiste in tre diametri, nelle sezioni 2.8 e 3.0; la versione 26 presenta due differenti tipi di carcassa e di mescola del battistrada.



## LA PRIMA BICI 26+: ANCORA NON ESISTONO

Tornando alla proposta di WTB, il vantaggio di questa soluzione è anche quello di poter provare le gomme "plus" su escursioni importanti: quello che era capitato finora con le gomme 27.5+ (dunque con bici spesso progettate sulla base delle ruote da 29 pollici di diametro) era di trovarsi a sfruttare escursioni fino a un massimo di 150 millimetri, molto più spesso nell'ordine dei 120-130. Le nuove 26+ possono invece essere montate su bici 27.5 le cui escursioni possono essere nettamente superiori: a noi è capitato di testare il nuovo formato sulla nuovissima Rose Soul Fire 2 con ruote di serie 27.5 e spaziatura Boost, 180 millimetri di travel anteriore gestiti da una RockShox Lyrik RC, carro posteriore con schema a parallelogramma con giunto Horst ed



**TRAIL, AM**

Ranger 26x3.0  
TCS Light High Grip

**792g**  
**52€**

escursione di 180 o 190 millimetri controllati da un ammortizzatore RockShox Vivid Air R2C. Il test della Rose lo troverete sul prossimo numero del giornale, ma intanto possiamo raccontare com'è andata con la nostra full 26+ a lunga escursione, di certo l'unico esemplare esistente in Italia in questo momento, in quanto abbiamo chiesto espressamente a WTB di metterci a disposizione una coppia di ruote Boost con i nuovi cerchi e gomme sviluppati per il formato 26+. E capire ovviamente cosa cambia rispetto alle gomme di serie della Soul Fire, due eccezionali Schwalbe Magic Mary e Hans Dampf 27.5x2.35.





## In prova: la bici cambia e diventa ancora più stabile e sicura. Più veloce, anche.

Il montaggio delle ruote 26+ sulla nuova full Rose Soul Fire 2 non ha presentato particolari difficoltà, anche se il passaggio gomma posteriore non è esagerato: è dovuto chiaramente al fatto che le attuali bici 27.5, pur avendo il carro posteriore con la spaziatura Boost da 148 millimetri di battuta per il mozzo, non sono progettate con l'idea di montare gomme "plus", soluzione invece oramai spesso calcolata in fase progettuale sulle moderne 29er.

La gomma WTB Ranger 26x3.0 è entrata dunque nel carro della Soul Fire con uno spazio residuo che potrebbe portare qualche problema se la copertura dovesse riempirsi eccessivamente di fango (cosa che comunque sulla Ranger sembra piuttosto difficile); per questa nuova frontiera della conversione 26+ può essere dunque il caso di prendere in considerazione un esemplare posteriore da 2.8 pollici. Davanti nessun problema con la Lyrik RC Boost, spazio a disposizione più che abbondante per la 26x3.0.

### PRESSIONI UN PO' PIÙ SOSTENUTE RISPETTO ALLE ALTRE "PLUS"

Le pressioni tenute sulle due Ranger sono state di circa 1.0-1.1 bar sull'anteriore e 1.1/1.2 bar sulla posteriore, con un tentativo a pressioni identiche di 1.1 bar per le due ruote grazie alla costruzione più robusta della copertura posteriore, che permette di compensare la differenza che solitamente utilizziamo fra anteriore e posteriore. La scelta rimane un fatto abbastanza personale, ma la gomma Ranger con la carcassa a duplice strato è in grado di reggere bene anche pressioni basse entro un certo intervallo. Con sospensioni dall'escursione simile a quelle della nostra Rose (sui 180 mm), comunque, molto del lavoro di assorbimento viene gestito proprio da ammortizzatore e forcella, senza sollecitare troppo le coperture, come può invece avvenire con full più tranquille o con le bici hardtail "plus".

### TRE POLLICI VERI, MA SCORRONO

Con i cerchi Scraper i40 la copertura assume una forma con sezione

perfettamente tonda e una larghezza rilevata di 72/74 millimetri alla carcassa/battistrada (ovvero 2.83/2.91 pollici), in linea con quanto dichiarato. La scolpitura della fascia centrale abbastanza ravvicinata permette una notevole scorrevolezza e non risulta molto faticosa da spingere in salita e piuttosto scorrevole nella maggior parte delle situazioni, su una notevole varietà di terreni.

### GRIP FUORI DAL COMUNE, MAGGIORE VELOCITÀ MEDIA

La distribuzione dei tasselli anche nelle fasce laterali consente una trazione veramente fuori dal comune, trazione che permette di osare ancora di più di quanto non faremmo normalmente, sia dal punto di vista della sicurezza sul ripido sia della tenuta in curva. Le velocità raggiungibili da una bici come la nuova Rose Soul Fire sono già di per sé notevoli: con le gomme 26+ non è tanto la velocità massima ad aumentare quanto la velocità media, grazie alla maggiore sicurezza che simili gomme infondono al pilota e alla sua guida, con il migliore controllo del mezzo, con il risultato di

percorrere più velocemente - ad esempio - le curve o i tratti in contropendenza. Si riesce a prevedere facilmente il comportamento della bici e a pensare più a dove vogliamo passare sul sentiero senza troppo preoccuparci se la gomma avrà o meno la trazione necessaria.

### QUASI SENZA SCEGLIERE LA TRAIETTORIA

Molti colleghi nell'ultima stagione hanno paragonato le gomme "plus" a quelle dei monster truck, che si deformano adattandosi a tutto quello su cui passano, e qualcosa di simile in effetti accade con le Ranger, anche in questo più recente formato "piccolo" da 26 pollici: rimangono infatti inalterati i vantaggi di galleggiare sui terreni più sconnessi, come a "levigare" in parte le superfici tanto da fare sembrare meno accidentati certi passaggi. Il risultato più che positivo è che, pur se con una scelta non ancora ampia, è ora possibile anche per chi ha una bici 27.5 con spazio a sufficienza nel carro usufruire degli incredibili vantaggi delle gomme "plus". Provateci, ne vale la pena.

## WTB 26+

### >> Scraper i40, Ranger

#### PESI E PREZZI INDICATIVI

##### La RUOTA ANTERIORE con cerchio WTB SCRAPER i40

(Wilderness Trail Bikes vende i cerchi e le coperture, non le ruote complete: il prezzo del singolo cerchio è di 115 €) con 32 raggi e mozzo con spaziatura Boost ha segnato alla bilancia 947 grammi; la RUOTA POSTERIORE Boost con corpo ruota libera compatibile Sram XD pesa 1003 grammi.

##### La COPERTURA (ANTERIORE) WTB RANGER 26x3.0

TCS LIGHT HIGH GRIP pesa 792 grammi e costa 52,25 €,

la RANGER 26x3.0 TCS TOUGH FAST ROLLING (POSTERIORE)

pesa 1009 grammi e costa 59,95 €.

Per paragone, le ruote 26+ con gomme/cerchi WTB complete di rotori e pacco pignoni hanno raggiunto i pesi di 2061 e 2616 grammi, contro i 2176 e 2490 grammi delle RUOTE DI SERIE della Rose Soul Fire 2 (Magic Mary anterior e Hans Dampf posteriore).

CONTATTI: AMG © 039922 581 [www.amgsrl.com](http://www.amgsrl.com)

Barbieri © 051 6646 278, [www.barbieripnk.it](http://www.barbieripnk.it)

[www.wtb.com](http://www.wtb.com)

### LE OPZIONI: PER ORA POCHE, MA GIÀ BUONE

Il cerchio espressamente indicato da WTB per la costruzione di una ruota "plus" è lo Scraper in versione i40 o i45: da 26 pollici c'è però solo la versione i40. Per quel che riguarda le gomme "plus" la scelta di WTB sarebbe più ampia, ma anche in questo caso per le nuove 26+ la scelta è limitata al solo modello Ranger, appena presentato. Le ruote fatte costruire per noi dalla filiale europea di WTB sono dunque montate con i cerchi Scraper i40, con canale interno da 40 millimetri, e con le gomme Ranger da 3.0 pollici di sezione.

Per le coperture ci sono comunque un paio di opzioni, riguardano la sezione e la carcassa/mescola. La larghezza della Ranger può essere anche di 2.8 pollici, ideale per i carri posteriori in cui lo spazio è limitato; in genere in una forcella 27.5 la gomma 26x3.0 trova il suo spazio, ma lo trova di certo se la spaziatura è Boost. La carcassa della Ranger 26+ è disponibile in versione TCS Light (single-ply, singolo strato) con mescola Fast Rolling/Dual DNA oppure High Grip/Gravity DNA, e anche in versione TCS Tough (dual-ply, doppio strato), con mescola Fast Rolling/Dual DNA.

Nel nostro caso abbiamo usato due gomme da

3.0 pollici, una TCS Light-High Grip/Gravity DNA che abbiamo montato all'anteriore e una TCS Tough-Fast Rolling/Dual DNA che abbiamo montato dietro.

### CERCHI SCRAPER E GOMME RANGER

Il cerchio Scraper è realizzato in alluminio WT69, una lega proprietaria di WTB che si caratterizza soprattutto per ottimi valori della tensione di snervamento e che permette di estrarre profili molto leggeri; è dotato di 32 fori per i raggi realizzati con la tecnologia 4D Drilling, nome che identifica l'inclinazione dei fori in linea con la direzione del raggio una volta montato, per eliminare ogni sollecitazione laterale indesiderata e ogni piegatura eventuale del raggio nei pressi della nipple. La sezione prevede fianchi con il classico uncino e una camera singola con profilo curvo; il tutto è progettato secondo il principio TCS-Tubeless Compatible System, che identifica tutte le soluzioni adottate da WTB per rendere cerchio e gomma tubeless secondo la certificazione Mavic UST.

La nuova copertura Ranger è dotata di una scolpitura con tasselli abbastanza distanziati; al centro si alternano un tassello più grande e largo,







**Schwalbe  
Magic Mary  
27.5x2.35**

**WTB  
Ranger  
26x3.0**



**1** - Le due ruote anteriori utilizzate sulla Rose Soul Fire 2, a sinistra la gommatura 27x2.35 della Schwalbe Magic Mary e a destra la 26x3.0 della WTB Ranger: si nota la differenza in altezza, circa 10 millimetri in questo caso, e soprattutto la diversa larghezza.

con spigoli anteriori smussati e un grande inca-vo centrale, e due tasselli quadrati con incisione trasversale e due angoli smussati. A seguire altre tre file per lato, disposte a formare una sorta di disegno a "V", con tasselli orientati in modo leggermente divergente e di forma sempre quadrata, ma con incisione longitudinale; la fila più esterna è più fitta e ricca di tasselli. La carcassa TCS Light con trama a 60 fili per pollice è a singolo strato, quindi leggera e flessi-

bile, e supporta la mescola High Grip/Gravity DNA formata da uno strato base di durezza 60 shoreA e da uno strato esterno di durezza 45 shoreA. La carcassa TCS Tough è invece composta da due strati, pur mantenendo la trama a 60 tpi, e si presenta quindi più robusta e meno flessibile; la mescola in questo caso è la Fast Rolling/Dual DNA, una duplice mescola più scorrevole della High Grip/Gravity DNA, composta da una fascia centrale con gomma di durezza 60 shoreA e fasce laterali di durezza 50 shoreA.

WTB ci ha fornito una coppia di ruote complete con 32 raggi da 2.0 mm e mozzi con spaziatura Boost che abbiamo poi provveduto a montare con le coperture Ranger in versione tubeless, per sfruttare al massimo le caratteristiche delle gomme e utilizzare pressioni ancora più basse. Nessun problema di montaggio con il lattice, abbiamo usato come sempre la pompa da officina Bontrager Flash Charger TLR con serbatoio ad alta pressione, niente compressore. \_\_



**Schwalbe Magic Mary  
27.5x2.35**

**WTB Ranger  
26x3.0**





**CRONACA DAL VERO DI UN'ESPERIENZA IN QUASI AUTONOMIA, IL MYLAND 2016 NEL CENTRO DELLA SARDEGNA, LA MARMILLA, GUIDATI SOLO DALLA FRECCETTA SULLO SCHERMO DEL GPS GARMIN.**



# SARDEGNA

## da riscoprire

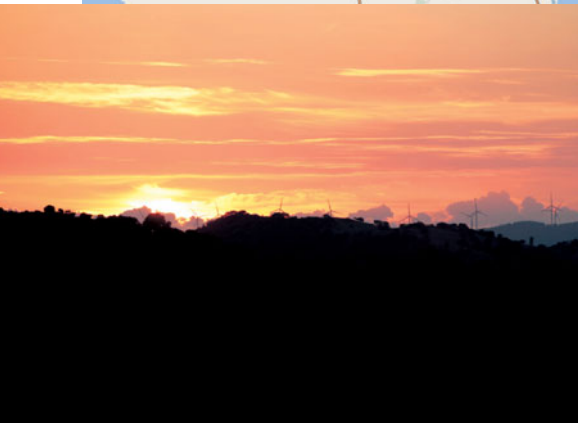
di SAURO SCAGLIARINI  
Foto di Arianna Soma, Giorgio Spiga, Silvia Talana

**L**a Sardegna mi ha sempre evocato emozioni forti legate ai paesaggi incontaminati, alle rocce dalle forme bizzarre, levigate dal vento, che solo qua si possono vedere. E poi ci sono i profumi: pochi posti al mondo offrono una miscela odorosa così forte e inconfondibile, dove il mirto si mescola alle altre piante e ai cespugli tipici della macchia mediterranea. Questa gradevole sensazione si espande mentre si pratica sport ed è la compagna di viaggio che lega ricordi olfattivi ai paesaggi e ai colori, queste indimenticabili sensazioni sono il ricordo che ho portato dalla partecipazione alla seconda edizione di MyLand, ovvero Marmilla My Land ([www.mylandbikefestival.it](http://www.mylandbikefestival.it)), un'avventura che si svolge nel mese di aprile. Era proprio quello che cercavo: non una competizione, non un viaggio cicloturistico ma la scoperta di un territorio sconosciuto da percorrere in totale sicurezza, con la piacevole sensazione di essere coinvolti in un'avventura ciclistica. Dobbiamo esultare ed essere riconoscenti a questi organizzatori di trail, che in tutta Italia stanno aprendo "nuove vie" come gli alpinisti in montagna, che rendono possibili itinerari fino a quel momento mai testati. Così è soprattutto per la contraddittoria Sardegna,





NON UNA  
COMPETIZIONE,  
NON UN VIAGGIO  
CICLOTURISTICO  
MA LA SCOPERTA  
DI UN TERRITORIO  
SCONOSCIUTO  
DA PERCORRERE  
IN TOTALE  
SICUREZZA.



che mostra due volti opposti: il turismo tradizionale e ben intruppato che si accalca su un mare limpido degno dei tropici e quello integro dell'interno, dove l'immaginario suggerisce immagini primordiali, senza confini, senza tracce umane.

## MARMILLA COSA?

Come se ciò non bastasse, il toponimo Marmilla mi ha dato l'ulteriore curiosità. Quel nome non l'avevo mai sentito: è una sub-regione interna della Sardegna che si estende dal centro verso il sud. Con tanto entusiasmo e con un corso accelerato all'uso del gps, noleggiato dall'organizzatore, mi sono ritrovato alla partenza del mio primo "trail" circondato da altri debuttanti pronti per l'avventura.