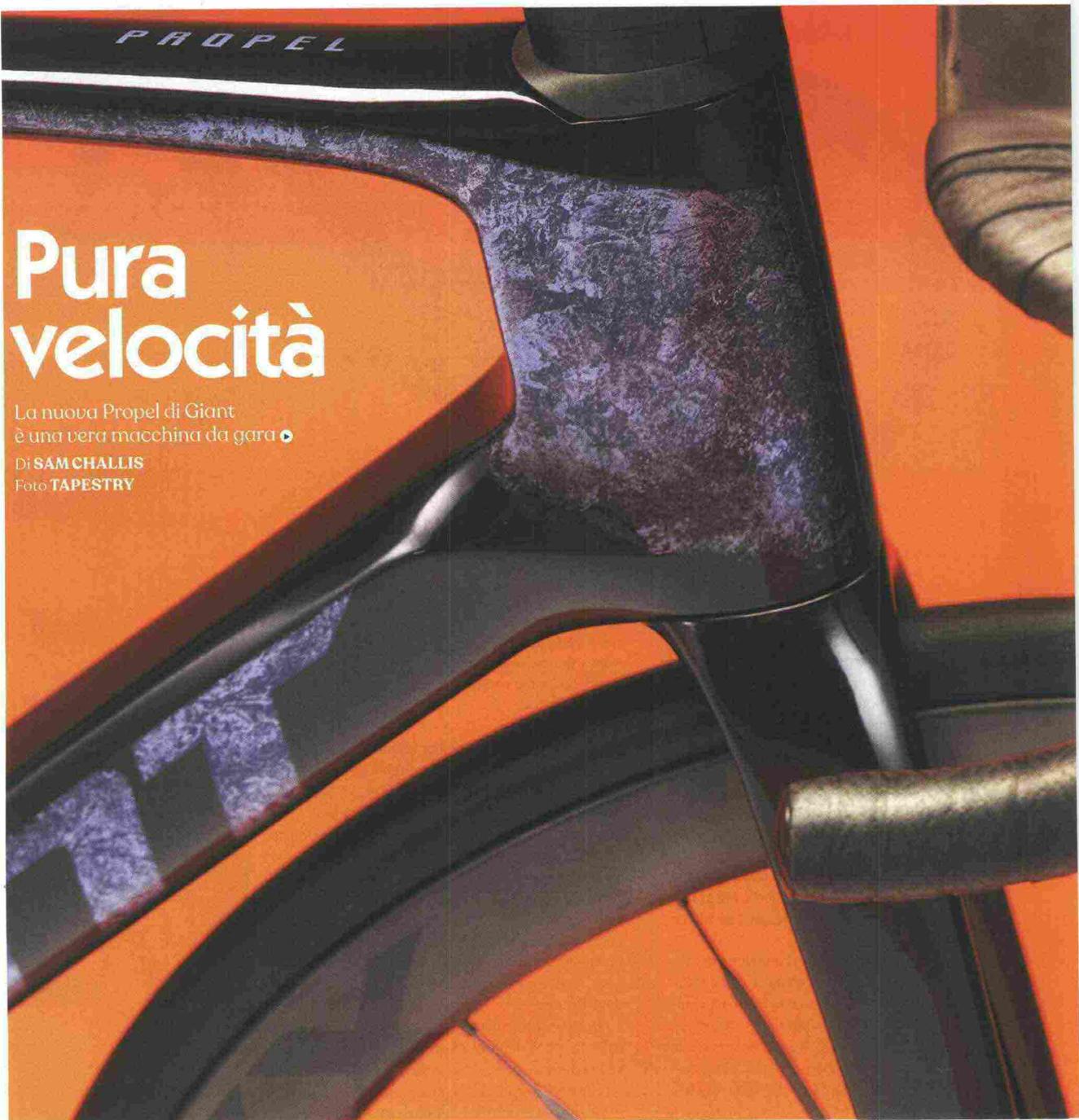


Gear+Tech

Biciclette, componenti e accessori scelti da Cyclist



Pura velocità

La nuova Propel di Giant
è una vera macchina da gara

Di **SAM CHALLIS**
Foto **TAPESTRY**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Gear+Tech Giant Propel



Nel mondo ipertecnologico delle bici ad alte prestazioni siamo abituati a vedere piccole migliorie incrementali da un modello alla sua successiva generazione. Raramente i nuovi progetti portano con sé un elenco tanto ampio di miglioramenti (dichiarati) come quello che accompagna la nuova Propel di Giant.

Novità che qui sono particolarmente degne di nota, dato che il vecchio design non era affatto male e ha vinto molte corse con diversi team WorldTour. Certo, aveva qualche pecca veniale, come un cockpit smisurato (e, quindi, sgradevole alla vista) e una costruzione piuttosto massiccia. Ma ora Giant ha apportato molte più modifiche della semplice pulizia della parte anteriore.

La Maison sostiene che con l'adozione dei cerchi Ultra 50 Disc di Cadex (marchio nativo di Giant), montati con gli Aero Tubeless da 25 mm (cioè le coperture sviluppate appositamente per questi cerchi), a 40 km/h la nuova Propel risparmia oltre sei watt al modello precedente, mentre il telaio è più leggero di 225 g nonostante sia più rigido del 9%. Inoltre, nella parte posteriore è più reattivo grazie a

un restyling che ha reso le tubazioni più sottili, mentre nella parte anteriore il nuovo cockpit ospita un passaggio dei cavi riprogettato che, sempre a detta di Giant, rende più semplice il lavoro dei meccanici.

Testata dai pro

Per conseguire questi miglioramenti, in Giant spiegano che - anche per un marchio della sua dimensione - il nuovo telaio ha richiesto diversi anni di sviluppo e numerosi test su strada per perfezionarne il design. Test affidati ai professionisti: Dylan Groenewegen ci ha vinto la terza tappa del Tour de France 2022 e Michael Matthews la quattordicesima. Per il brand, che si proponeva di ottenere una bici race al top in tutte le condizioni - competitiva sia nei percorsi pianeggianti e veloci che terminano in volata, sia nelle tappe collinari e mosse - è stata la dimostrazione della raggiunta versatilità della Propel.

Detto questo, Giant sottolinea che la nuova bici registra ottimi risultati in quanto a peso e comfort, senza però andare a scapito dell'aerodinamica: al termine degli studi di progettazione virtuale, è stato realizzato un prototipo e portato nella galleria del



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

New gear **Gear+Tech**

vento GST (Gesellschaft für Strömungsmesstechnik, un Centro specializzato nello sviluppo di modelli sportivi, tra cui le monoposto di F1) di Immenstaad, in Germania, per rifinire il design utilizzando anche un manichino in movimento.

I test hanno mostrato come il nuovo design permetta di risparmiare sei watt in resistenza aerodinamica, grazie a una versione aggiornata della "AeroSystem Shaping Technology" di Giant, come spiega Nixon Huang, Senior Global Road, Gravel e CX Category Manager del brand taiwanese: «Abbiamo analizzato ogni tubo, congiunzione, angolo e componente sia individualmente sia, in modo più critico, assemblati in un unico insieme. Il risultato è che la Propel adotta forme a profilo alare ellittico tronco in zone come il tubo obliquo, il tubo verticale e i foderi verticali. Abbiamo persino creato due differenti gabbiette portaborraccia, una per il tubo verticale e l'altra per l'obliquo, per ridurre al minimo la resistenza nelle rispettive zone».

Aggiornare il telaio significava anche mettere mano al triangolo posteriore, che è stato snellito senza penalizzare la resistenza. Ciò ha contribuito a ridurre il peso e a migliorare il comfort in sella senza però andare a scapito della rigidità, grazie alla rimodulazione del composito (fibra più resina) di carbonio.

«Abbiamo modificato le sezioni del tubo sterzo, del tubo obliquo e dell'area del movimento centrale per ridurre la flessione torsionale e laterale nel telaio», riprende Huang. «Il risultato è che il nuovo telaio Propel ha quasi il 10% in più di rigidità torsionale e il 7,5% in più di rigidità laterale rispetto al modello precedente».

Anche la zona del cockpit, come detto, è stata totalmente ridisegnata. In effetti, sul precedente telaio l'attacco manubrio, con i suoi distanziali e il coperchietto di serraggio, aveva un aspetto un po'

In Giant spiegano che - anche per un marchio della sua dimensione - il nuovo telaio Propel ha richiesto diversi anni di sviluppo.

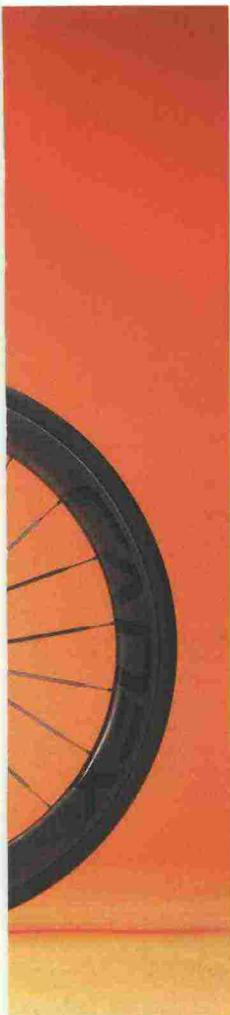
pesante e richiedeva una lavorazione meticolosa quando si dovevano instradare i cavi. Giant afferma di aver collaborato con lo staff tecnico del team pro BikeExchange-Jayco per garantirsi che il nuovo design fosse semplice da montare e regolare. I cavi ora passano attraverso il manubrio e lungo un apposito incavo nella parte inferiore dell'attacco. Il cuscinetto superiore sovradimensionato e un nuovo canotto forcella D-shape creano lo spazio necessario per un passaggio agile dei cavi, che entrano nel telaio tramite una porta nei distanziali, che sono profilati allo scopo. Attenzione, però: lo sterzo adotta ancora la tecnologia proprietaria "Overdrive", e questo significa che possono essere usati solo gli attacchi Giant Contact Aero SLR o SL. Giant ha comunque a catalogo diverse misure e ora la nuova testa accetta qualsiasi manubrio di diametro normale; quindi, la regolazione non dovrebbe essere troppo complicata.👉



Santini Felpa Wind Bloc,

€ 129,90, santinicycling.com

La felpa tecnica Wind Bloc protegge dal vento e dal freddo. La parte frontale e le maniche sono realizzati in Polartec Windbloc, softshell di nuova generazione, il primo rivestimento morbido a combinare maggior comfort, elevata traspirabilità e protezione dagli agenti atmosferici. La superficie esterna blocca il vento e, nel contempo, permette la dispersione dell'umidità creata internamente. Il retro, l'area sotto le maniche, i polsini e il bordo inferiore del capo sono in tessuto elastico, per una pratica vestibilità. Due utili tasche (nascoste sui lati) e un grande logo riflettente sul retro completano il capo. La felpa è disponibile in due varianti colore: verde militare e nero, con un look elegante e ricercato che la rende ideale sia per andare in bici sia per l'utilizzo quotidiano. Insomma, due al prezzo di una...



La nuova Giant Propel Advanced SL 0 costa € 11.499. giant-bicycles.com

Gear+Tech New gear

Bell casco XR Spherical

€ 239, bellhelmets.com

Il nuovo casco XR Spherical di Bell prende il posto dello Z20 MIPS al vertice della categoria road e gravel e, come avrete intuito dal nome, il marchio statunitense ha integrato nel casco la Spherical Technology powered by MIPS (sì, questo è davvero il nome completo). Questa tecnologia di sicurezza si basa sul concetto di "ball-and-socket", in base al quale un sottoguscio del casco è in grado di ruotare parzialmente all'interno di un sovraguscio secondario in EPS per assorbire meglio le forze d'urto rotazionali in caso di incidente prima che possano raggiungere il cervello.

L'XR Spherical è destinato sia alla strada che allo sterrato, con l'idoneità per quest'ultimo grazie alla copertura supplementare della calotta nella parte posteriore del casco,

un elemento di design preso in prestito dai modelli per mountain bike di Bell.

A parte la sicurezza, l'XR Spherical è dotato di 18 prese d'aria che, secondo Bell, si combinano con la canalizzazione interna per rendere il casco ben ventilato. Inoltre, utilizza una linguetta di guida del sudore - una parte dell'imbottitura della fronte che si estende sul labbro anteriore - per evitare il fastidio che il sudore goccioli all'interno degli occhiali da sole del ciclista.

Per quanto riguarda la vestibilità, il casco promette il massimo comfort abbinato alla giusta stabilità, ma una novità è l'uso da parte di Bell di una chiusura magnetica Fidlock per il mento, progettata per essere più facile da usare rispetto a una clip tradizionale. La taglia media pesa 285 grammi.

■ La copertura extra della calotta posteriore si ispira ai caschi da MTB per rendere l'XR adatto sia alla strada che alla ghiaia.



New gear **Gear+Tech**

Garmin smart bike Tacx NEO Bike Plus

€ 3.999,99 garmin.com

Tacx NEO Bike Plus è programmabile per simulare cambi Shimano, Sram o Campagnolo



U

na smart bike davvero particolare, super accessoriata, plug and play, originale nell'aspetto che non farà certo rimpiangere qualche uscita in meno quando le condizioni climatiche sono proibitive, consentendo comunque al ciclista di provare la medesima sensazione di pedalare all'aperto. Ovviamente senza abbandonare le mura di casa o la sala di una palestra, con pendenze simulate e un cambio virtuale migliorato rispetto alla precedente versione. Prestazioni e design al top dunque; "Tacx NEO Bike Plus rappresenta la massima espressione dell'offerta Garmin Indoor Cycling: pedalata silenziosa e misurazione accurata di potenza, velocità e cadenza, anche negli sprint. Regolabile al millimetro in base alle esigenze di chi pedala, può essere personalizzata in modo semplice per replicare la posizione della propria bici. A ciò si aggiunge Tacx Training, la app che permette di seguire allenamenti strutturati e pedalare virtualmente su alcuni dei percorsi più suggestivi al mondo.

Challenge pneumatico Criterium RS

84,90 euro, challengetires.com

Dotato di una carcassa da 350tpi, l'ultimo pneumatico tubeless di Challenge utilizza una nuova mescola del battistrada chiamata SmartPrime, una miscela di gomma naturale e mescole sintetiche che secondo Challenge riduce la resistenza al rotolamento e aumenta l'aderenza sul bagnato e sull'asciutto.

In particolare, Challenge ha rinforzato il tallone e ha rivisto il design per renderlo compatibile con la tecnologia hookless. Disponibili nelle larghezze di 25 e 27 mm, gli pneumatici Criterium RS "offrono il mix perfetto di velocità, aderenza e durata, garantendo allo stesso tempo un controllo efficace e capacità di assorbimento degli urti grazie alla loro costruzione artigianale".



GENNAIO-FEBBRAIO 2023 15

Gear+Tech New gear



■ Le 858 NSW sono più leggere di 243 g e contribuiscono a rendere il nuovo modello più veloce di prima

Zipp ruote 858 NSW

€ 1.775 - € 2.225, sram.com

Zipp ha utilizzato un concetto che chiama "Total System Efficiency" (efficienza totale del sistema) per governare gli aggiornamenti delle sue ruote da strada e da sterrato, un concetto fondato sul principio che quattro fattori - resistenza al vento, gravità, resistenza al rotolamento e perdite per vibrazioni - definiscono la velocità in misura diversa a seconda della disciplina di guida. Pertanto, il progetto più veloce in un determinato ambiente di guida è quello che trova il miglior compromesso tra questi fattori, piuttosto che il semplice progetto con i migliori numeri aerodinamici.

Le ultime ruote ad essere trattate sono le più profonde di Zipp, le 858 NSW e le 808 Firecrest, e per quanto riguarda le 858 NSW, ciò significa il passaggio a un tallone del cerchio senza gancio,

solo tubeless, un aumento della larghezza interna del cerchio da 18 mm a 23 mm e un calo di peso di 243 g fino a 1.530 g.

I mozzi rimangono gli stessi tra le varie generazioni, quindi tutto questo peso viene perso nel cerchio. Zipp afferma che il 10% del risparmio è dovuto a un nuovo processo di produzione chiamato Carbon internal Reinforcement, o CiR, in cui uno scheletro di carbonio sostiene pareti del cerchio assottigliate.

Zipp sostiene che la combinazione di nuove caratteristiche rende le 858 più veloci, anche se sono solo leggermente più aerodinamiche di prima. Secondo i propri test, Zipp sostiene che le 858 sono più veloci di un solo watt in termini aerodinamici (e sono più veloci con un pneumatico da 28 mm), ma migliorando gli altri fattori TSE sono più efficienti di cinque watt.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

125314

Gear+Tech News

Nuova vita ai copertoni

Dl programma avviato da Vittoria ed **esosport** si chiama Re-Cycling: camere d'aria e pneumatici usurati o a fine vita diventeranno pavimentazioni antitrauma, piste di atletica leggera, fondi per i parchi giochi dei più piccoli. I numeri dei prodotti destinati agli inceneritori sono davvero importanti: si parla di 4 milioni di pezzi l'anno tra camere d'aria e copertoncini, per un totale di 1.000 tonnellate di materiale che, anziché essere riciclato, viene bruciato inutilmente. **esosport** non è nuova a iniziative di questo genere, anzi: già nel 2009 il fondatore e Managing director Nicolas Meletiou (nella foto con il Ceo Vittoria Stijn Vriens), ha pionieristicamente iniziato una collaborazione analoga e proficua nel mondo del running per il riciclo delle suole delle scarpe a fine vita, e oggi nello stabilimento di Tolentino in provincia di Macerata, vi è un apposito macchinario destinato alla trasformazione degli pneumatici in granuli pronti per essere lavorati e ritrasformati come nuova materia prima. Proprio in continuità con quanto fatto allora, la collaborazione con Vittoria, porta in dote una rete ampia di rivenditori e negozi che hanno aderito al programma Vittoria Re-Cycling e in questo modo saranno anche in linea con le nuove disposizioni in merito allo smaltimento dei rifiuti inquinanti.

Eddy Zanenga



Gli "eroi" di Garmin

Assegnati i Garmin Beat Yesterday Awards 2022, i riconoscimenti con cui la Divisione italiana del brand americano premia le "imprese" della gente comune. Imprese particolari, non legate a una prestazione atletica, ma sbocciate dalla determinazione e dalla forza di volontà. Ecco i nomi

dei vincitori (nella foto con tutti gli altri protagonisti della serata milanese a Villa Necchi Campiglio): Laura Broglio, Cristina Nuti, Davide Pescuma, Marcello Villani, Sabrina Schillaci e Oreste Gentilini.
Alberto Zampetti



Sram punta sull'Italia

SRAM, il noto colosso americano produttore di componenti meccanici per bici, implementa la propria strategia commerciale in Italia e apre un nuovo Centro di assistenza tecnica con cui affiancare i propri dealer, rivenditori e negozianti che trattano il marchio. Il nuovo Centro, chiamato "SRAM



Technical Support - STS", sarà il punto di riferimento per gli operatori

per quanto riguarda riparazioni, richieste di garanzia e consulenza tecnica o specifica sui prodotti SRAM, RockShox, Zipp, TIME e Quarq. Siamo, pertanto, in ambito b2b, con un servizio che mira a facilitare il lavoro del punto vendita e quindi, di riflesso, a migliorare anche l'experience dell'utente finale. Il progetto è nato in collaborazione con il distributore italiano Beltrami TSA (Tecnologie Sportive Avanzate) e avrà sede a Reggio Emilia. A.Z.

Gear+Tech Borracce

Bere a colori

Laddove la maggior parte delle tendenze privilegia la monocromia, le borracce appaiono brillanti e fiorite

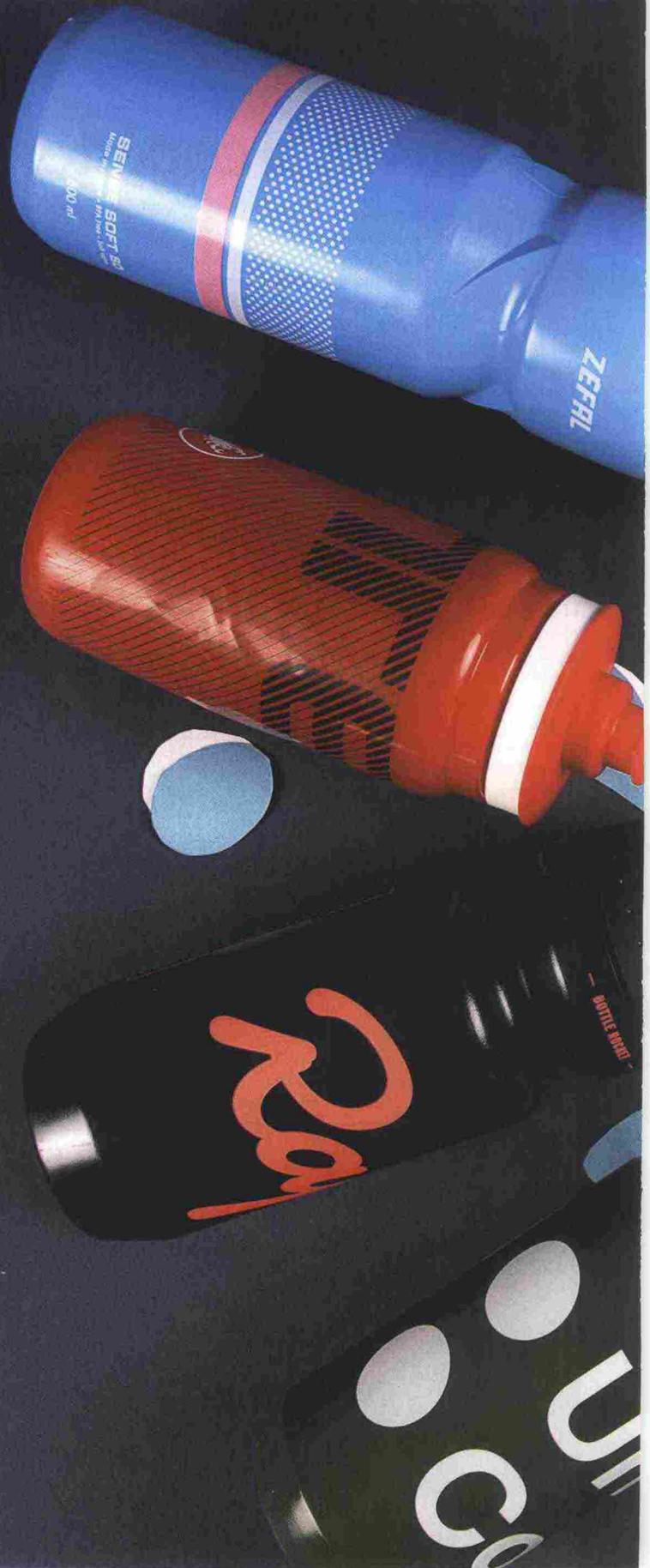
Gli arcobaleni si formano quando la luce illumina le gocce di pioggia. Ogni raggio di luce bianca si divide quando colpisce la goccia d'acqua, si riflette sul retro della goccia ed esce di nuovo; le diverse lunghezze d'onda dei colori dello spettro elettromagnetico creano il fenomeno estetico che chiamiamo arcobaleno. L'acqua ama i colori, quindi è giusto che le vostre borracce per l'acqua non siano bianche o nere.

Naturalmente, l'abbinamento dei colori può essere un affare complicato. È meglio abbinare i calzini alla maglia o i calzini alle scarpe? E dovremmo introdurre nel mix le bretelle colorate o limitarci al nero? E se la vostra maglia preferita si scontra con il colore della vostra bicicletta preferita? E anche se abbiamo abbandonato le regole, il nastro del manubrio e la sella non sono mai uguali?

Qualunque sia la vostra preferenza, c'è una parte della bicicletta che può essere vivace senza che si crei il caos: l'umile borraccia. È un tocco di espressione in un mondo monocromatico; è oro liquido.

In senso orario dall'alto a sinistra: Zéfal Sense Soft 80 C 5,95, zefal.com; Specialized Purist MoFlo 26oz S 8,95, specialized.com; Elite Fly C 5,99, elite.it; Camelbak Podium 710ml C 14,99, camelbak.eu; Universal Colours Biodegradable Bottle C 12, universalcolours.com; Rapha Bidon Small C 17, rapha.cc; Castelli Water Bottle C 9,95, castelli-cycling.com

18 GENNAIO-FEBBRAIO 2023



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

125314



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

125314

Jacek Berruti (nell'altra pagina) ritiene che questa bicicletta Alcyon d'epoca facesse parte della serie di biciclette della squadra Alcyon-Dunlop, vincitrice del Tour de France del 1927



20 GENNAIO-FEBBRAIO 2023

cyclistmagazine.it

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

125314

Io e la mia bici **Gear+Tech**

Eroica Alcyon

L'icona de L'Eroica, Jacek Berruti, spiega perché la semplicità e l'affidabilità del suo destriero d'epoca Alcyon continuano a evocare imprese straordinarie, a quasi un secolo dalla sua realizzazione

Di **FELIX LOWE** Foto **PAOLO PENNI MARTELLI**

Nel tentativo di rendere più vivace il Tour de France del 1927, il direttore di gara Henri Desgrange introdusse

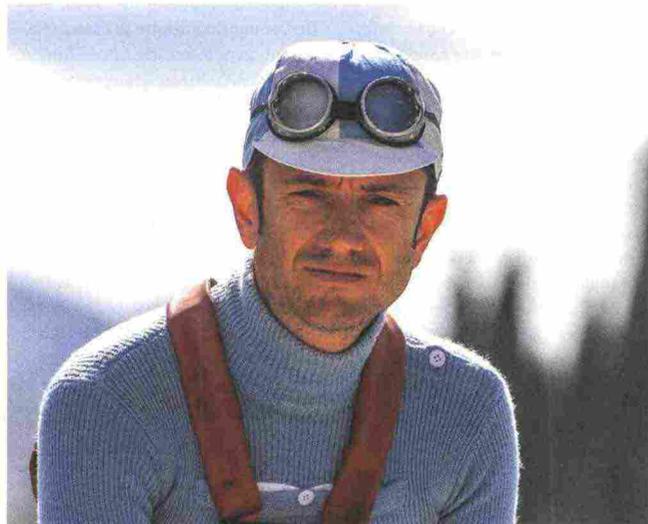
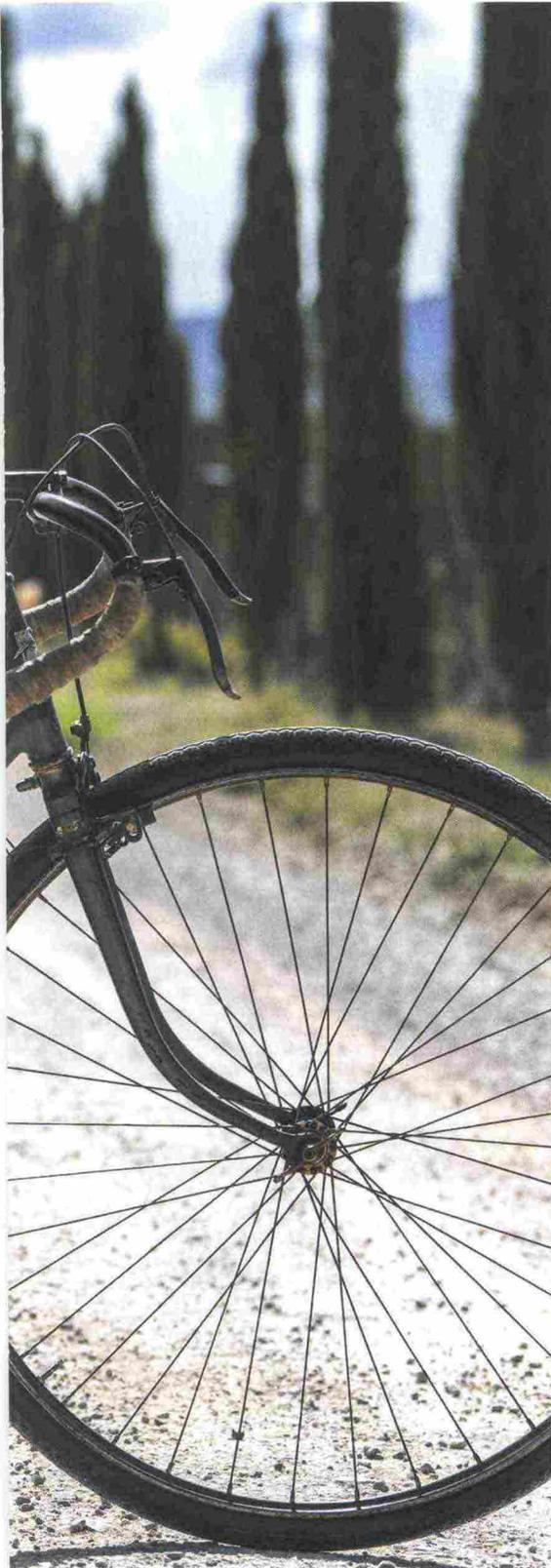
il formato della cronometro a squadre per tutte le tappe pianeggianti. Con le squadre che partivano ogni 15 minuti, l'idea era quella di incoraggiare le grandi star ad andare in fuga, non potendo vedere come se la cavavano gli avversari. La squadra francese Alcyon-Dunlop si dimostrò abile in questa nuova disciplina, vincendo in particolare l'enorme tappa di 285 km tra Les Sables e Bordeaux. Una volta che la corsa raggiunse le montagne e i corridori tornarono a partire in massa, fu la stella lussemburghese della squadra Nicolas Frantz a stabilire una posizione di comando con le vittorie sui Pirenei e sulle Alpi.

Jacek Berruti ritiene che la bicicletta che ha acquistato per quattro soldi in un mercatino vintage di Milano nel 2003 sia una di quelle utilizzate dal team Alcyon-Dunlop in quell'epoca. Il proprietario probabilmente non era lo stesso Frantz e nessuno sa con

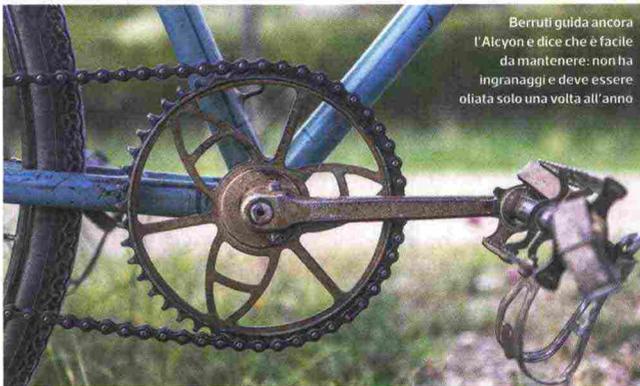
certezza se questa bicicletta sia stata usata durante il Tour del 1927, ma da una ricerca nella biblioteca di mio padre, composta da vecchi libri, è emerso che Frantz usava una bicicletta proprio come questa".

Con i suoi folli baffi a manubrio, il berretto di tweed e gli occhiali oversize, il padre di Jacek era il compianto Luciano Berruti, l'incarnazione vivente dell'Eroica in bicicletta d'epoca, nata sulle famose strade bianche della Toscana e da allora esportata in tutto il mondo.

Il primo incontro di Jacek con la sua bicicletta è stato un amore a prima vista: "Era tutto perfetto, solo vecchia e usurata. Soprattutto, era completa: il telaio, il mozzo, i pedali, la guarnitura, le ruote e la sella originale Brooks, persino la catena e il manubrio. Dovevo solo cambiare gli pneumatici. Mio padre era uno dei maggiori esperti al mondo di biciclette d'epoca e mi consigliò di acquistarla". La successiva aggiunta del numero sei è stata un'allusione al numero di partenza di Frantz al Tour del 1927. Jacek ha corso 15 edizioni de L'Eroica su questo fidato destriero, per il



Gear+Tech lo è la mia bici



Berruti guida ancora l'Alcyon e dice che è facile da mantenere: non ha ingranaggi e deve essere oliata solo una volta all'anno

quale indossa una maglia replica in lana Alcyon-Dunlop. Dice di essere spinto a provare esattamente ciò che i corridori della generazione di Frantz sentivano mentre percorrevano le strade bianche.

“Quando si guida questa bicicletta, si usa tutto il corpo. Si spinge e si tira. È un ciclismo diverso da quello di oggi. Era stata progettata per tappe fino a 400 km su strade sterrate. Le esigenze erano diverse. Soprattutto le biciclette di allora dovevano essere comode e affidabili”. I severi regolamenti del Tour degli anni '20 imponevano ai ciclisti di provvedere da soli a tutte le riparazioni.

“Non ho mai dovuto riparare questa

è strappachiodi, la parte del martello usata per estrarre i chiodi. “I ciclisti di allora non erano così onesti”, spiega Jacek. Pedalavano di notte e lasciavano cadere i chiodi sul tratto di strada preferito. Ma vincendo avrebbero messo in tavola il cibo per le loro famiglie. Bisogna ricordare che allora non si trattava di sport, ma di una questione di sopravvivenza”.

Oltre al suo lavoro quotidiano di project manager per l'azienda Continental, Jacek gestisce anche il museo di biciclette d'epoca aperto dal padre a Cosseria, vicino a Savona, in Liguria. La sua Alcyon è una delle 60

“Quando si guida questa bicicletta, si usa tutto il corpo. Si spinge e si tira. È un ciclismo diverso da quello di oggi”

bicicletta e non ho mai rotto nulla”, dice Jacek. Il design è così semplice che si può fare facilmente qualsiasi manutenzione”. Questo include piccole aperture in cui è possibile aggiungere olio per ingrassare il mozzo e il movimento centrale, cosa che Jacek fa una volta all'anno. Per quanto riguarda la manutenzione, il fatto che non ci siano ingranaggi aiuta.

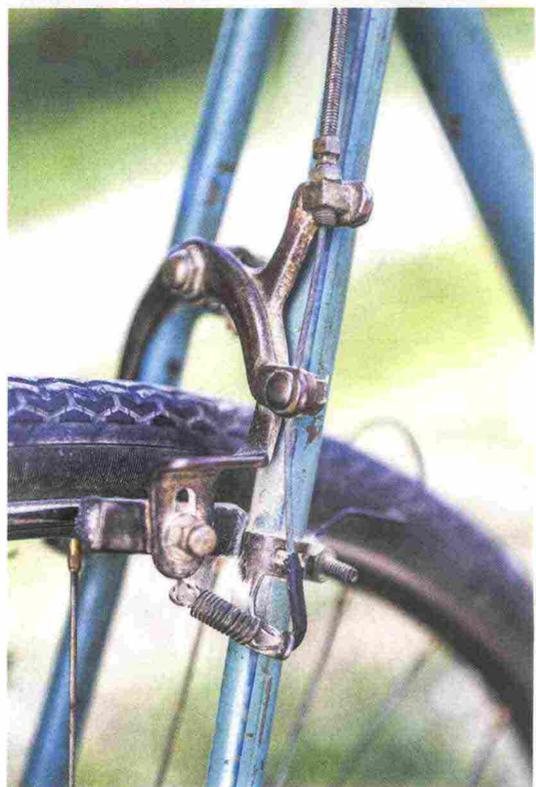
Il rapporto è un 46 all'anteriore e 20 al posteriore. Se volete cambiare il rapporto di trasmissione, dovete fermarvi, svitare il perno della ruota posteriore e invertire la ruota. A quel punto il rapporto posteriore diventa 18”. È una manovra che Jacek ha fatto solo una volta, durante un'edizione infernale della Milano-Sanremo Storica, fredda e bagnata. Partito a mezzanotte, cedette, 15 ore e 290 km dopo, sul Poggio.

Un'altra bella trovata è una clip d'acciaio che fluttua dietro le forcelle per staccare eventuali pezzi taglienti portati dalla strada sullo pneumatico. La parola italiana per questo dispositivo

biciclette di una collezione permanente che comprende anche maglie d'epoca e altri cimeli ciclistici. Ma è quando guida l'Alcyon sulle strade bianche toscane che si sente più felice.

“Cosa conta davvero nella vita? Dovremmo ridurre tutto all'essenziale, proprio come le bici del passato. Se non ho il cambio, non posso romperlo; se è pesante, non posso romperlo. Questa bici è così comoda che puoi rimanerci per sempre”. Provate a dirlo a Frantz. Un anno dopo la sua prima vittoria al Tour, è diventato l'unico corridore della storia a indossare la maglia gialla dal primo all'ultimo giorno, nonostante lo spavento che lo ha visto percorrere i 100 km della 19ª tappa su una bicicletta presa in prestito dopo aver rotto il telaio passando sopra una ferrovia.

Dopo la terza vittoria consecutiva di Alcyon-Dunlop nel 1929, Desgrange abbandona il TTT (team time trial, la cronometro a squadre). Il divieto a partecipare per le squadre di club chiuse il sipario su quei giorni di gloria. ☉



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.