

TUTTO MOUNTAIN BIKE



APRILE 1993

STORIE

PEDALATE PROTETTE
PARCHI NAZIONALI E MTB

TECNICA

TEST SUPER LEGGERE
OTTO SOTTO I DIECI



PUBB. MENSILE SPED. ABB. POST.
GRUPPO III-70 GRUPPO B EDITORE
ANNO V N. 33 1993 L. 7.000

8 SOTTO I 10

Otto MTB a confronto per esplorare, in questo 1993, i confini della leggerezza

Carlo de Pisis e Roberto Diani
 Foto Zot Design/André Pietigorsky

Lightness' Zone: il territorio della leggerezza. Quando nel maggio-giugno del 1990 intervenimmo sull'argomento in un articolo intitolato "La conquista della leggerezza", ci trovammo all'origine di quella che di lì a poco sarebbe divenuta presso i bikers più sfegatati una esigenza impellente. Partendo da un telaio in acciaio "Machine" della Cinelli e montando i componenti che parevano i più affidabili e leggeri, ottenemmo una mountain bike rigida da 10.80 chilogrammi, di peso analogo alla Ritchey P-23, la bici che all'epoca costituiva il termine di riferimento. Una esigenza, quella di alleggerire la bicicletta con cui correre, che avrebbe presto dato luogo alla moda del rincorrere la leggerezza a tutti i costi (sia in termini di affidabilità che economici). Per certi versi si riproponeva in quella stagione ciò che sulla strada era stato perseguito qualche anno prima e che aveva portato a generosi eccessi, come la bicicletta "forata" di cui si era servito Eddy Merckx nel suo tentativo di record dell'ora. Tutto ciò stava ricapitando nel settore mountain, grazie ai nuovi materiali che entravano via via sul mercato -le leghe d'alluminio, il titanio, il carbonio- e grazie soprattutto ai componenti sempre più leggeri che l'industria sfornava a gran velocità.

Il peso, il peso, soglia da raggiungere e da oltrepassare per, una volta entrati in questa sorta di isola felice, poter far valere il minor numero di chili da portarsi appresso. Si può descrivere il cacciatore della leggerezza, in quegli anni, come colui che con pazienza certosina andava alla ricerca del componente più leggero, delle soluzioni meno gravose, spinto in alcuni casi da un furore maniacale. Risoluto ed eccessivo. E l'eccesso, come era da attendersi, produsse ben presto i suoi errori. Biciclette che splendevano di leggerezza esposte alle fiere, sul campo non reggevano la pedalata, flettendo a destra e a manca. Componenti di pesi piuma,

bellissimi da ammirare nelle loro vetrinette, denunciavano poi pericolose incrinature. Insomma, non tutto ciò che era leggero -si finì per scoprire- valeva oro.

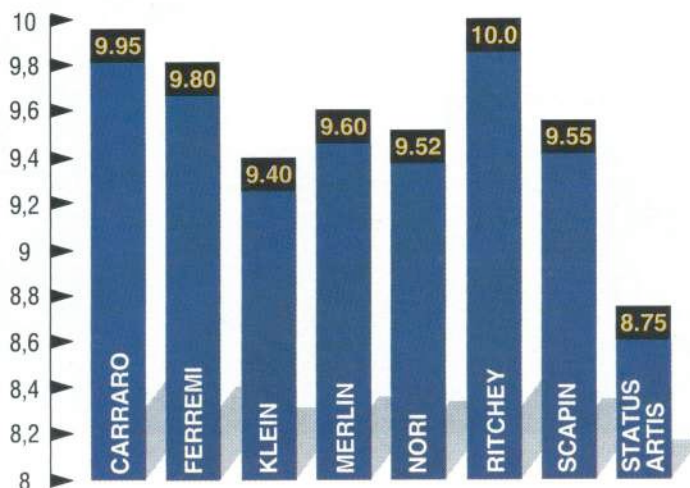
Passati tre anni ritorniamo al tema della leggerezza. Incuriositi, dapprima, su quale sia in pieno 1993 la sua affidabilità. Leggerezza e sicurezza, un binomio da cui -volenti o nolenti- non è possibile prescindere.

Ma per entrare nella "lightness' zone" abbiamo dovuto porre, per prima cosa, un confine. Arbitrario, come tutti i confini. Nel nostro caso 10 chili. Avremmo

insomma preso in esame biciclette che non superassero realmente i dieci, fatidici, chilogrammi. Montate e funzionanti, si intende.

La ricerca è iniziata. Attraverso le informazioni riportate sui cataloghi e le conoscenze di prima mano, approfittando della fiera di Padova e degli incontri che là avremmo avuto, ci siamo messi sulle tracce delle MTB disponibili in Italia di pari o inferiore peso.

Nel giro di venti giorni siamo riusciti a raccogliere una colorata combriccola composta da otto biciclette rigide di produzione artigianale o tirate in piccola serie. Cinque italiane e tre americane, a testimonianza del fatto, forse, che la questio-



I pesi, espressi in chilogrammi, si riferiscono alle MTB avute al test. Ad eccezione di Klein (taglia 20"), di Merlin (taglia 16,5") e di Ritchey (taglia 20"), le biciclette erano della taglia di 18".



Alice in the land of wonderlight

ne peso é più avvertita a casa nostra che altrove. Otto MTB il cui peso complessivo sfiorava i 76 chilogrammi!

Quali MTB, dite? Eccovi serviti di nome e cognome: Carraro 491 Husky Nivacrom Replica, Ferremi Squirrel PG, Klein Adroit, Merlin Mountain Titanium, Nori Equipe 9.5, Ritchey P-21, Scapin Pro Race ZR Series e Status Artis Fun & Extreme 8.7.

All'ultimo momento si sono aggiunte due altre MTB, una Air-Line Pogo Stick e una Dart Star Racer's, due front suspended al di sotto dei dieci chili. Le abbiamo naturalmente accolte con gran curiosità. Le avremmo provate assieme alle altre, anche se non sarebbero entrate a far parte del test.

Montate con componentistica non particolarmente underground, come accadeva qualche stagione fa sulle bici da peso, le biciclette raccolte stanno a dimostrare come oggi si possa valicare senza grosse difficoltà -legate ad esempio alla reperibilità di taluni componenti o a costi esorbitanti- il confine

dei 10 chili. Fin qui, tuttavia, ragionando staticamente. E quando le si provano sul campo queste stesse biciclette? Le sorprese non sono mancate, naturalmente. Ma, a parte eccezioni, nel complesso si riscontra che é possibile toccare e scendere in sicurezza questo limite, realizzando biciclette affidabili e, in alcuni casi, di assoluto valore.



Per quanto riguarda le tendenze a proposito dell'alleggerimento, e per quanto possa essere significativo un test su un campione pur sempre limitato di unità, ci pare di poter dire che se sino a due stagioni fa sarebbe stato impensabile pensare di alleggerire sino a questi valori affidandosi all'acciaio -allora, erano l'alluminio e il titanio e altri materiali esotici a farla da padrone- oggi si registra un'inversione di tendenza: delle dieci biciclette raccolte (e nel conto mettiamo anche le due front suspended) sette erano realizzate con tubazioni in acciaio di Columbus, Dedalo, Excell e Tange. Ciò non significa comunque che i materiali non ferrosi siano scomparsi. L'alluminio ha registrato significative migliorie in questi anni grazie al double butted e, in fase di assemblaggio dei tubi, alle fazzolettature che ormai obbligatoriamente i telaisti adottano; il titanio sta entrando in una fase più matura che dovrebbe riproporlo a breve termine all'attenzione degli appassionati, maturità legata alla possibilità di avere più diametri di tubi, tubi double butted, fazzolettature varie e, ci si augura, costi più accessibili. ►►

Vivendo in anni "ammortizzati", il test ha riproposto piaceri e sensazioni che sembravano appartenere alla memoria. In effetti si è trattato anche di un test sulle forcelle rigide, dato che le otto biciclette erano tutte non ammortizzate. Parleremo a tempo debito di ciascuna forcella, qui ci limiteremo a dare qualche accenno generale.

Le forcelle provate possono essere catalogate secondo differenti criteri. Ciò che ci interessa maggiormente evidenziare è la loro sezione e il raggio di curvatura. Sotto questi aspetti le nostre forcelle sono raggruppabili in tre categorie, indipendentemente dal diametro esterno dei foderi:

1. forcelle a sezione ovalizzata e conifcate con un raggio di curvatura corto e che interessa solo la parte bassa degli steli (Carraro, Status Artis). Una variante è costituita dalla Twin Arm Fork montata sulla Scapin. Si tratta di una forcella la cui sezione rientra in questo primo gruppo, ma di diversa geometria, in quanto il rake risulta determinato non interamente dalla curvatura dei foderi (come appunto capita alle forcelle del primo raggruppamento) ma dalla combinazione tra l'inclinazione dei foderi e la parziale curvatura degli stessi.

- 2.** forcelle a sezione rotonda e conifcate con un raggio di curvatura ampio e che interessa una porzione estesa dei foderi (Ferremi, Nori, Ritchey)
3. forcelle a sezione rotonda e conifcate senza curvatura (Klein).



I tre tipi di forcelle unicrown avute al test: da sinistra a destra, tipo del gruppo 1, del gruppo 2, del gruppo 3

Le risposte sul campo sono state unanimi: bene per l'impiego MTB le forcelle del secondo gruppo, meno bene quelle del primo, ad eccezione della Scapin, e dell'ultimo. E ciò per motivi tra di loro



opposti. Mentre forcelle con raggio di curvatura corto e localizzato nella parte inferiore dei foderi (di derivazione stradistica) portano ad una guida poco precisa -troppo sensibili allo sconnesso, finiscono per ballonzolare a destra e a manca- e concentrano le sollecitazioni su una porzione ristretta dei foderi, le forcelle diritte risultano scarsamente smorzanti e trasmettono direttamente alle braccia del biker le sollecitazioni ricevute.

SUSPENDED BIKE SOTTO I DIECI

Potrà sembrare temerario, quando ancora la soglia dei 10 chili costituisce una sfida per una bicicletta rigida, che vi siano costruttori che si avventurano sotto i dieci con una bicicletta ammortizzata. Eppure c'è chi ci sta lavorando. Due erano le front suspension bike di taglia 18" che ci hanno fatto compagnia nei giorni del test: una Air-Line Pogo Stick con forcella Tange Shockblades (peso registrato 9.82 chilogrammi) e una Dart Star Racer's con forcella Fimoco E-129 (9.85 chilogrammi). Entrambe le forcelle sono ad elastomeri ed entrambe risultavano modificate rispetto alle versione di serie. La Tange montata sulla Air-Line pesava 1280 grammi, mentre la Fimoco 1220 grammi. Ambedue, occorre dirlo, hanno dato luogo

a flessioni del tubo di sterzo (sostituito in entrambe con uno in titanio) e, nel caso della Fimoco, a flessione dei perni cantilever, data dall'eccessivo smagrimiento a cui

erano stati sottoposti gli attacchi dei perni stessi. Va chiarito che le due front suspension sono in fase di studio: nel primo caso una esercitazione che potrebbe

avere riscontri anche nella stagione in corso (ma ci risulta che il veronese Dario Pegoretti stia in questo periodo lavorando giorno e notte ad un progetto full su-

suspended top secret), nel caso della Dart si tratta del prototipo che il fondista e nostro collaboratore Luca Bartolucci sta mettendo a punto per la sua stagione agonistica.

Air-Line Pogo Stick



Dart Star Racer's



RUOTE, RUOTONE, RUOTINE

La leggerezza parte dalle ruote. Una massima che non è stata naturalmente smentita dalle bici avute al test. E se la leggerezza in altre parti della bicicletta può essere un vezzo, nella composizione di una ruota il minor peso andrebbe ricercato comunque, per via di quel bel concetto che non staremo a ripetere, legato alla massa rotante. Minor peso, si intende, senza rinunciare troppo alle prestazioni. Provando le otto biciclette ultra leggere, la sensazione più immediata, al di là del loro maggior o minor rendimento, è derivata proprio dalla facilità con cui reagiscono allo scatto e alla pedalata ruote leggere.

Ma leggere quanto? In altre parole quanto deve pesare una ruota per essere leggera ed affidabile? I pesi delle sedici ruote messe a nostra disposizione - otto anteriori e otto posteriori - variava da 1140 grammi a 1480 grammi per l'anteriore e da 1450 grammi a 2020 grammi per le posteriori, con un valore medio di 1327.5 grammi per l'anteriore e di 1816 grammi per la posteriore.

E veniamo alle composizioni. Per quanto riguarda le gomme, strapotere dei pneumatici Ritchey, nelle versioni Z Max WCS da 1.9" e Force K WCS sempre da 1.9". Sia l'una che l'altra stanno sotto i 500 grammi (per la precisione 485 la Z Max, 480 la Force). Quattro ruote delle sedici montavano le IRC Geo Claw Lite da 1.9", del peso di 455 grammi.

Chiariamo una cosa: dichiarare 1.9 pollici di sezione dovrebbe equivalere ad avere una sezione di 48 millimetri. Andiamo allora a controllare sulle gomme, tenendo conto del diametro della carcassa, una volta gonfiate a pressione di 3 atmosfere. Le IRC misurano 42 millimetri su un cerchio da 23 millimetri di larghezza, le Ritchey Force lo stesso su un cerchio da 22, mentre va meglio con le Z Max che, sempre su un cerchio da 22, misurano 44 millimetri. Scegliendo cerchi ancora più stretti i valori diminuiscono. A titolo di esempio la stessa IRC, accoppiata ad un cerchio da 20, misura 39 millimetri effettivi di sezione. Ritraduciamo, adesso, i dati in pollici. Succede che la IRC verrà a misurare, montata su un cerchio da 23 millimetri, 1.65" e 1.53" montata su un cerchio da 20

millimetri, e che la Ritchey Z Max equivarrà a 1.73" accoppiata ad un cerchio da 22 millimetri. Sono queste le dimensioni reali delle gomme ultraleggere. Qualche dubbio dovrebbe iniziare, a questo punto, ad insinuarsi nell'appassionato: le sezioni effettive delle gomme avute al test non paiono proprio le più adatte ad affrontare le svariate situazioni della pedalata off-road.

Prendiamoci una pausa e passiamo a considerare le raggiature. Si è andati da accoppiate anteriore-posteriore 28-32 (Klein, Ritchey, Status Artis) ad accoppiate 36-36 (Nori), passando per i 32-32 raggi delle Carraro, Ferremi, Merlin e Scapin. Va citata, a questo proposito e pur non facendo parte delle MTB a confronto tra loro, la combinazione 28-28 della front suspended Dart. Sei MTB su otto montavano raggi a spessore variabile, e tra queste sei la sola Nori ha privilegiato gli spessori maggiori da 2.0/1.8. Delle due che hanno adottato raggi a spessore continuo, la Carraro ha fatto la scelta più "pesante", adottando raggi da 2.0 millimetri, mentre Ferremi se l'è sentita ed è sceso a 1.8 millimetri.

Per i nipples tantissimo ergal (che in una ruota a trendadue raggi, a titolo informativo, consente un risparmio di peso rispetto all'ottone di 23 grammi) e in un solo caso (Nori) l'ottone. L'artigiano Nori, che vanta una notevole esperienza agonistica, ha evidentemente optato per la affidabilità assoluta al riguardo.

E passiamo ai cerchi. Le larghezze andavano dai 20 millimetri dei Campagnolo Atek, montati da Nori e Status Artis, ai 22 millimetri dei Fir Ciocco '91 sulla Carraro e sulla Scapin e dei cerchi Campagnolo Stheno scelto da Ferremi, sino ai 23 millimetri dei cerchi Vantage Pro WCS della Ritchey e dei Mavic M231 Ceramic montati da Klein e Merlin.

Una rapida carrellata meritano anche i mozzi. Per l'anteriore, non essendoci problemi di abbinamento con la ruota libera, la scelta è più larga. I mozzi anteriori dei principali produttori di gruppi erano presenti al completo: dagli Shimano XTR (Carraro e Merlin) e Ultegra 600 (Ritchey e Scapin), ai Suntour XC Pro (Klein), sino ai Campy Record OR (Ferremi).

Poi due mozzi italiani, Omas per Nori e Poggipolini Carbon Fiber per Status Artis. Più ristretta la gamma dei mozzi posteriori. Si andava dagli Shimano XTR, Deore XT e Ultegra, ai Suntour XC Pro, ai Campagnolo Record OR. Unico mozzo a vite era il Poggipolini scelto dalla Status Artis, che era anche l'unica a montare la ruota libera Everest interamente in ergal.

Ciò in parte spiega il peso record della ruota, 1480 grammi. Delle restanti ruote libere c'è da osservare che il solo Ferremi ha montato pignoni in alluminio (Campagnolo) in sostituzione del quarto, quinto, sesto, settimo e ottavo ingranaggio. Ad eccezione di Ritchey e Status Artis, le ruote libere erano tutte ad otto velocità.

Avviamoci a delle (provvisorie) conclusioni. Nella operazione di smagrimento di una bicicletta, lo snellimento delle ruote - che incidono per un terzo sul peso finale della bicicletta - è un passaggio obbligato. Scendere di peso montando un minor numero di raggi e/o raggi di spessore variabile con nipples in ergal è un'operazione corretta con i materiali disponibili sul mercato, a patto naturalmente che la ruota sia realizzata a regola d'arte - condizione garantita dal montaggio artigianale - e sia mantenuta scrupolosamente in stato di efficienza. Scendere invece sulle gomme è operazione più soggettiva e, in ogni caso, più delicata. Troppo infatti incidono le caratteristiche di una gomma sul rendimento globale della MTB. Resta comunque il fatto che per fare un mountain biking impegnativo e completo, con i materiali odierni, è indispensabile montare

gomme di sezione effettiva di almeno 1.9". Al di sotto di tale valore, e soprattutto con biciclette non ammortizzate, si andrà incontro sui terreni più sconnessi a limitazioni nell'assorbimento, nella trazione e, anche se si ritiene il contrario, nella scorrevolezza della gomma. In considerazione di ciò, e rispetto alle si-



I pesi, espressi in grammi, relativi alle ruote anteriori (senza bloccaggi rapidi)



I pesi, espressi in grammi, relativi alle ruote posteriori (senza bloccaggi rapidi)

tuazioni di marcia più impegnative, è decisamente da scartare la IRC che svilisce la resa di qualsiasi media MTB, è da usare con molta oculazione - e solo sui percorsi meno tormentati - la Ritchey Force, mentre un discreto compromesso tra peso e prestazioni viene offerto dalla Z Max WCS 1.9". Il biker più esperto sarà dunque colui che saprà scendere a sezioni più ridotte solo nelle situazioni che realmente lo permettono. Altrimenti, meglio qualche grammo in più e una ruotina più ruotona.

Resta qualche osservazione da fare a proposito delle tendenze nella scelta della componentistica per arrivare a bici ultraleggere. Si è già detto che non vi era nulla di trascendentale al test. Tre biciclette (Klein, Carraro e Merlin) erano equipaggiate con gruppi completi Suntour XC Pro MD, Shimano XTR e, ancora, Shimano XTR; Ritchey montava il suo usuale misto Shimano e Ritchey, Ferremi un misto Campagnolo (Record OR e Icarus); restavano dunque solo tre le MTB che si sono affidate a montaggi *free*. Interessante notare, e proprio questa potrebbe rivelarsi una tendenza in atto, in tutte e tre l'accoppiamento tra la guarnitura Micro Drive Suntour e una ruota libera di altro tipo (Shimano nel caso di Scapin e Nori, Everest per Status Artis). Segno evidente che, soprattutto quando è in ballo il peso, la guarnitura Micro Drive risulta la più appetibile per l'affidabilità che riesce a garantire.

A parte Ritchey, nessuna MTB montava bar ends, mentre per quanto riguarda i comandi cambio netto è stato il predominio dei manettini sopra manubrio. In ultimo non possiamo non notare la presenza, su sei delle otto MTB, delle manopole Ritchey True Grips WCS da 50 grammi il paio: questo veramente il primo componente sicuro attorno al quale costruire la leggerezza.

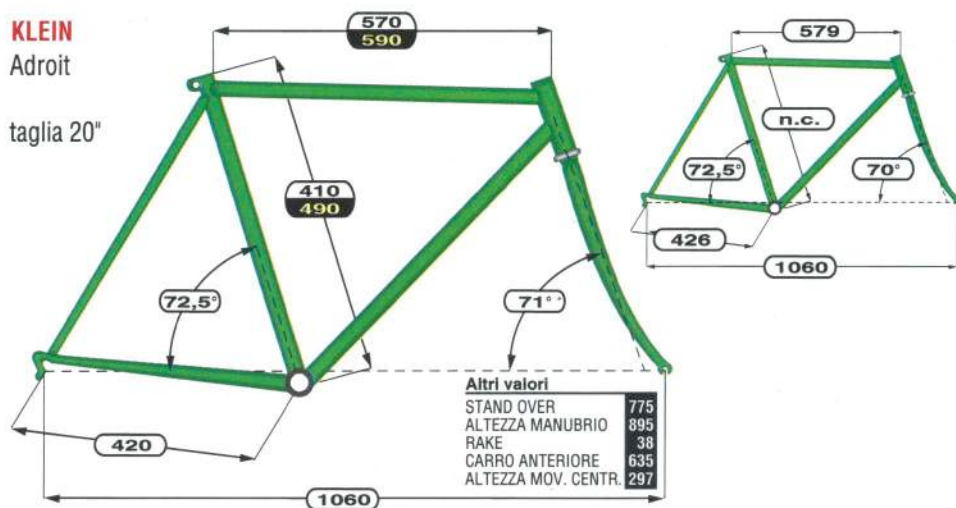
Il test è stato condotto sulle pendici del monte Mottarone, nel comune di Stresa, su percorsi cross country dai fondi mutevoli -ora sassosi, ora sterrati, ora più scorrevoli- tali da riprodurre la varietà delle situazioni che si incontrano nella marcia fuoristrada. Da questo punto di vista il luogo si presta magnificamente ad ogni genere di test e costituisce, se così si può dire, un paradiso per il biker che può avvalersi, oltretutto, di una funivia con partenza dal centro di Stresa e punto di arrivo a 1400 metri di altezza. Assistita da Angelo Garavaglia, ottimo conoscitore dei luoghi (lo scorso anno è stato tra gli organizzatori della Downhill del Mottarone, valevole come prova del Gran Prix di discesa) e anima dell'associazione "Bici & Company", l'équipe della rivista ha dato avvio alle prove.

Ai ragazzi del coro che già conoscete - Roberto Diani, Franco Monchiero, Paolo Rosola- si è aggiunto Lucio De Altin, specialista nel montaggio di ruote, che nell'occasione ha prestato la sua opera di meccanico.

KLEIN

Adroit

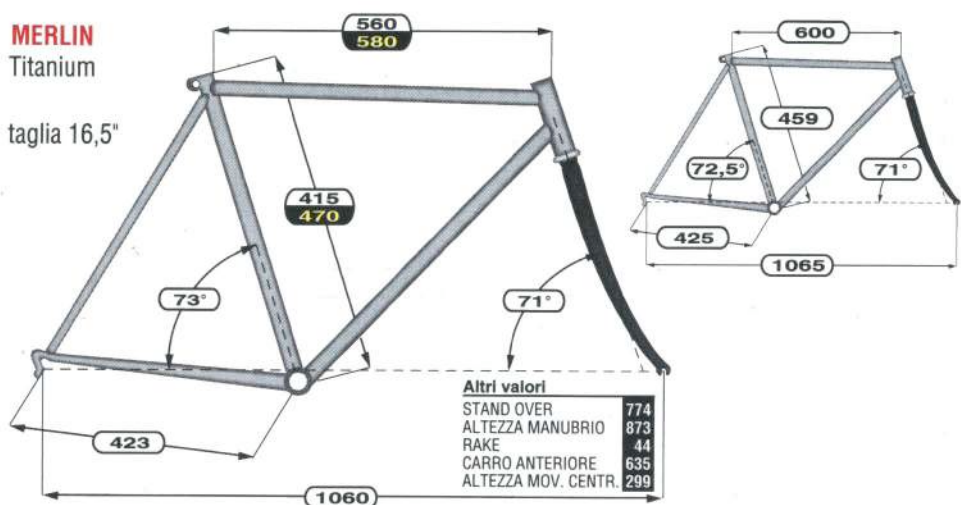
taglia 20"



MERLIN

Titanium

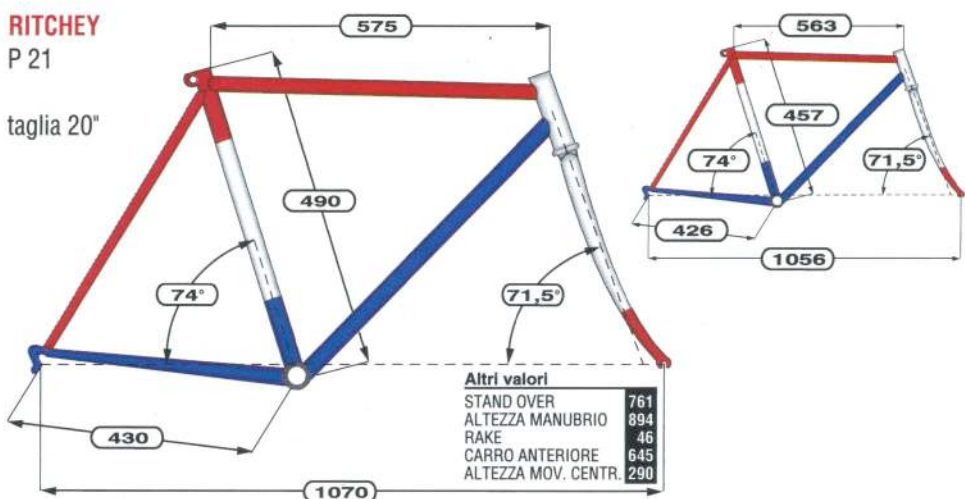
taglia 16,5"

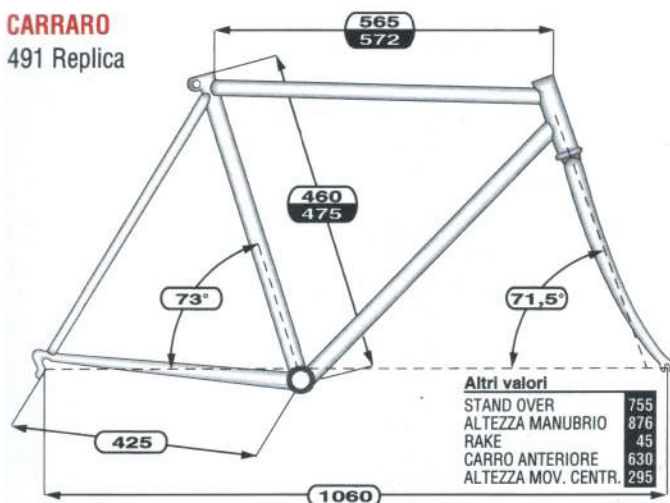
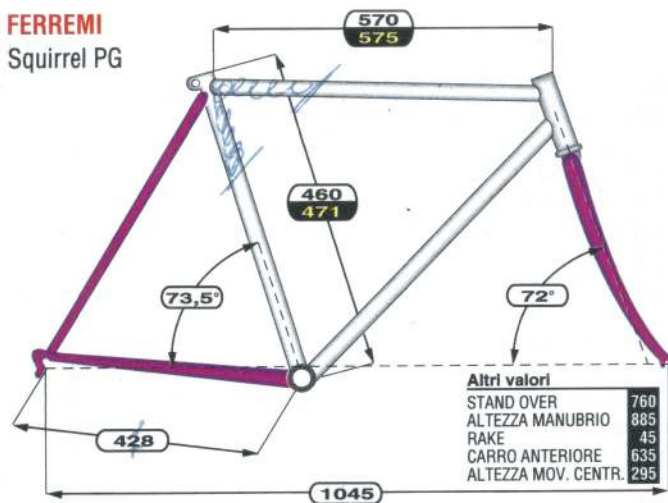
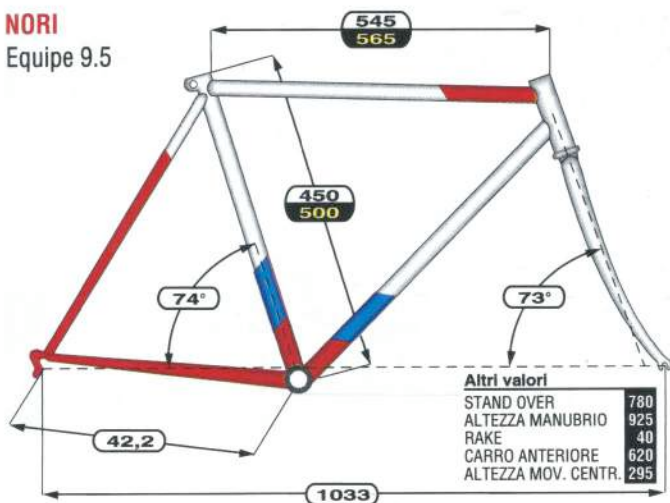
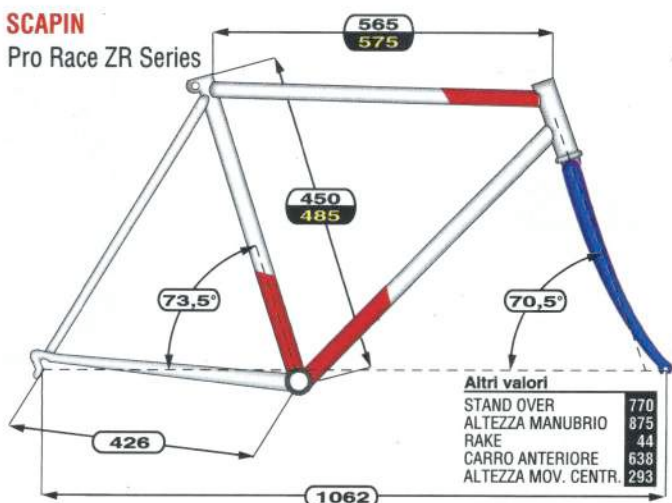
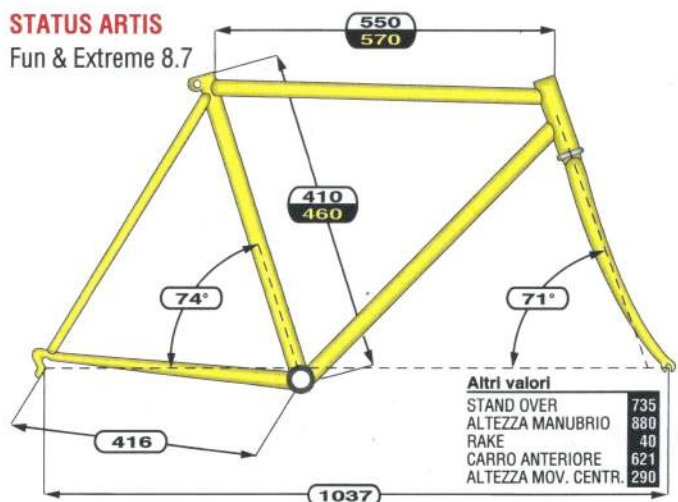


RITCHEY

P 21

taglia 20"



CARRARO
491 Replica**FERREMI**
Squirrel PG**NORI**
Equipe 9.5**SCAPIN**
Pro Race ZR Series**STATUS ARTIS**
Fun & Extreme 8.7**GEOMETRIE**

LE GEOMETRIE SONO RELATIVE ALLA TAGLIA DA 18" AVUTA AL TEST, ECCETTO QUELLE DI KLEIN, MERLIN E RITCHEY. IN QUESTI CASI ALLA FIGURA IN CUI COMPAGNANO I VALORI GEOMETRICI SI AFFIANCA UN TELAIO DI DIMENSIONI PIU RIDOTTE, SUL QUALE VENGO ANNOTATI I VALORI RELATIVI ALLA TAGLIA DA 18".

I VALORI RELATIVI A TUBO ORIZZONTALE E TUBO VERTICALE INDICATI IN COLORE GIALLO SI RIFERISCONO ALLE LUNGHEZZE VIRTUALI DEGLI STESSI TUBI.

LE MISURE SONO ESPRESSE IN MILLIMETRI.

FERREMI SQUIRREL PG

MTB italo-francese quella presentata dal bresciano Pier Giorgio Ferremi. Italiana per la firma e il gruppo montato, francese per i tubi del telaio.

TELAIO

Ferremi è stato uno dei primi artigiani italiani ad utilizzare l'acciaio Excell. Nel caso della Squirrel PG avuta al test, si tratta dei tubi Podium UL saldati a tig, caratterizzati da dimensioni oversize: si va dai 33 millimetri di diametro dei tubi orizzontale e verticale ai 40 (!) dell'obliquo. Un tale dimensionamento si ritrova nel diametro del canotto della forcella con filettatura da 1 1/4". Questi diametri e il tipo d'acciaio ad alta percentuale di Nickel e Vanadio -che presenta un carico di rottura di 128 kg/mm² e un allungamento superiore al 12%- consentono di abbassare gli spessori dei tubi a valori limite per l'impiego MTB: i tubi del triangolo, infatti, presentano spessori variabili che passano da 0.6 a 0.55 a 0.4 millimetri. Durante la lavorazione del telaio il verticale viene spessorato nella zona del nodo di sella, dove per una profondità di 90 millimetri viene inserito



Particolare del nodo di sella della Ferremi Squirrel. Da notare la particolare fresatura sul terminale del tubo, realizzata per dare un maggiore appoggio al canotto reggisella. E' uno dei tanti particolari costruttivi di pregio di questa MTB.



L'attacco manubrio e il manubrio Ariete, in acciaio Excell, realizzati da Piergiorgio Ferremi. Il serraggio del manubrio all'attacco è ottenuto attraverso un espander interno al manubrio, in modo da eliminare la classica chiusura a brugola. Un sistema analogo, anche se realizzato diversamente, è stato presentato lo scorso anno dal designer americano Keith Bontrager: la piega è incollata e rivettata all'attacco manubrio.



FERREMI Squirrel PG

Telaio	Acciaio, Excell Podium, saldato a tig
Forcella	Acciaio, Excell
Serie sterzo	Campagnolo Record OR, 1 1/4"
Attacco	Acciaio Excell, Ferremi Ariete, lungh. 135 mm, 16°
Manubrio	Acciaio Excell, Ferremi Ariete con espander interno, largh. 550 mm, diam. 22 mm, incl. 4°
Appendici manubrio	-
Manopole	Onza
Leve freni	Campagnolo Record OR
Leve cambio	Campagnolo Icarus
Mozzi	Campagnolo Icarus, 32 fori ant. e post.
Cerchi	Campagnolo Stheno, largh. 22 mm
Raggi	Alpina Raggi, 1.8 mm
Nippli	ACI, Ergal
Gomme	Ritchey Racing K WCS, 26 x 1.9 ant. e post.
Camere d'aria	Vittoria Latex
Bloccaggi ruote	PMP con perno in titanio
Freni	Campagnolo Record OR
Pattini	Campagnolo
Movimento centrale	Campagnolo Icarus
Guarnitura	Campagnolo Icarus, 20-30-42
Pedivelle	Campagnolo Icarus, lungh. 175 mm
Pedali	Campagnolo Icarus con gabbietta Specialized
Deragliatore	Campagnolo Record OR
Cambio	Campagnolo Icarus, gabbia corta
Ruota libera	Campagnolo
Catena	Campagnolo-Rohloff
Reggisella	Acciaio Excell, Ferremi
Sella	Selle Italia, Flite Titanium
Note	Paracatena, passafreno ant. regolabile e removibile
Taglie	15.5"-17-18.5"-19"-19.5"-20.5"
Prezzo	L. 4.080.000

Produttore: Ferremi, Italia

Distributore: Ferremi, via Provinciale 8, 25079 Collio di Vobarno (BS)
tel. e fax 0365/597346

un tronco di tubo che ne raddoppia lo spessore.

Posteriori orizzontale e verticali sono, invece, a spessore costante di 0.5 millimetri, e presentano diametri esterni che vanno per i chainstays da 22.2 a 18 millimetri e per i seatstays da 20 a 13 millimetri, valori questi ultimi di tenore oversize. Il sovradimensionamento si ritrova, ancora, passando ad esaminare la forcella rigida, marcata High Tech, i cui fori presentano un diametro esterno che va da 28.6 a 22 millimetri e spessori di 0.8 millimetri nella zona della testa sino a 1.0 in prossimità dei forcellini.

GRUPPO E COMPONENTI

Fedele a Campagnolo, Ferremi ci ha consegnato il modello Squirrel montato a base Icarus. Fanno eccezione la serie sterzo da 1 1/4", i cantilever, la cassetta (11-24, con i primi tre pignoni in acciaio e gli altri in lega) che appartengono al gruppo Record OR. Campagnolo anche i cerchi, modello Stheno di larghezza 22 millimetri. Il resto della componentistica è dello stesso Ferremi, dal manubrio Ariete -che presenta un particolare serraggio a espander interno- della larghezza di 550 millimetri, all'attacco a 0° (ma una volta montato dà un angolo rispetto alla linea orizzontale di 17°), al canotto reggisella dotato di un inedito sistema di ancoraggio della sella -in linea con l'asse del canotto e non arretrato come di solito- tale da permettere un montaggio agevole e una regolazione fine della inclinazione della sella. Componenti, come già il telaio, realizzati utilizzando acciaio Excell.

VALUTAZIONE

Una bicicletta che, nonostante il peso di 9.80 chilogrammi, dà un'idea di solidità, non foss'altro per l'impressione visiva offerta dall'insieme. Impresione che viene confermata sul campo, anche in situazioni di impiego spinto, grazie all'adozione dei tubi sovradimensionati di cui si è parlato. La Squirrel PG è una MTB pronta allo scatto, reagisce correttamente alla pedalata, arrampica che è un piacere (parla chiaro in questo senso la lunghezza del carro posteriore di 418 millimetri, che mantiene comunque un passaggio ruota più che accettabile). Per contro l'assorbimento non è dei più morbidi e soprattutto sullo sconnesso si avverte una minore risposta elastica, dovuta ad un avantreno che accoppia questa forcella oversize alla serie di sterzo da 1 1/4". La risposta potrà comunque essere migliorata montando gomme a sezione più larga. ►►

QuiQuos

DECISAMENTE DI MODA



PRATICO DINAMICO SPORTIVO



by GIST s.n.c. tel. 0423-456677 - fax 456697