

TUTTO MOUNTAIN BIKE

AGOSTO 1994



ESCURSIONI
VALLE D'AOSTA
IN TERRA WALSER

AGONISMO
KAMIKAZE
LA VIA VELOCE

Sped. Abb. Postale / 50% - Milano Mensile
GRUPPO EDITORE ANNO VI - N. 48 1994



L. 8.000

TEST
PEDALI A SGANCIO RAPIDO
DODICI A CONFRONTO

FERREMI Leveret Comp Lite

9.88 kg / 18.5"



tubo verticale	tubo orizzontale	stand over	altezza manubrio	carro post.	carro ant.	passo	alt. mov. centr.	angolo sterzo	angolo sella
mm. 470/490*	mm. 596/602*	mm. 800**	mm. 895	mm. 420	mm. 660	mm. 1080	mm. 295	70.5°	73.5°

* I valori si riferiscono alle misure centro-centro e virtuale
 ** La quota è rilevata da terra al top del tubo di sterzo

Testo Roberto Diani
Foto André Pietigorsky

In diverse occasioni abbiamo avuto modo di parlare delle fattorie italiane e di quella *nouvelle vague* di telaisti che da qualche anno sta animando la scena offroad nostrana. Il bresciano Giorgio Ferremi appartiene a questa generazione. Trentottenne, ex corridore dilettante road, Giorgio ha iniziato a realizzare telai in proprio nel 1980, debuttando nel settore mountain nel 1989 e prendendo dal 1990

ad assemblare i telai secondo la tecnica TIG. Attualmente il 70% delle bici prodotte sono MTB, e dalle 300 del '93 si è passati alle 400 di quest'anno. Dei modelli in produzione abbiamo sottoposto ad un test di lunga durata quello di punta, il Leveret Comp Lite, resosi disponibile agli inizi della primavera. Si tratta di una MTB -disegnata per la forcella ammortizzata e provata da noi nella versione *all made in Italy*- il cui obiettivo è quello di coniugare l'affidabilità dell'acciaio al peso del titanio. L'articolo spiegherà come Giorgio sia riuscito nell'intento.

UNA BICI SU MISURA

Il prodotto squisitamente artigianale pone l'utente direttamente di fronte al progettista-realizzatore di quello che diventerà il suo telaio. Questo tipo d'approccio, ben noto nel mercato road di alta gamma, nel nostro settore non ha ancora avuto la considerazione che merita, per un motivo facilmente intuibile e riconducibile alla provenienza *far west* della mountain bike: ciò fa sì che anche i modelli più prestigiosi siano reperibili nelle sole taglie di serie. Pertanto l'appassionato

che volesse varcare questa soglia ed accedere ai piaceri del tagliato su misura, non avrà di meglio che scegliere un prodotto artigianale italiano. Come si può immaginare nel caso di un telaio *à la carte*, lo studio delle dimensioni avviene dopo un confronto



Nella foto qui sopra e in quella a fianco, la zona del nodo di sella svela l'accuratezza della lavorazione artigianale. Peculiare alla produzione Ferremi è il "taglio" a cui viene sottoposto il tubo verticale, così concepito per meglio disporre le forze che su di esso agiscono.

con il biker e rilevati i suoi dati morfologici e i suoi gusti in fatto di guida off-road. Solo a questo punto il progettista è in grado di dare un'interpretazione e una forma, secondo quelli che sono il suo credo e il suo stile, e proporre la scelta che ritiene più opportuna. Per inciso il calcolo della geometria Ferremi avviene utilizzando un programma computerizzato, che offre l'opportunità di visualizzare su uno schermo video i dati geometrici e loro relazioni.

TUBI E TELAIO

Ferremi è tra coloro che hanno fatto conoscere agli appassionati l'acciaio francese Excell. Ai telai oversize -realizzati in quell'acciaio con top e verticale da 33 mm, obliquo da 40, serie sterzo da 1 1/4" e tutt'ora in produzione- si è affiancato un frame realizzato con acciaio fornito da Dedacciai. Nel caso delle MTB in prova viene utilizzato il materiale di maggior pregio nel catalogo della casa fornitrice. Precisamente si tratta dell'acciaio 18MCDV6 HT, un basso-legato (e non alto-legato come erroneamente abbiamo scritto qualche tempo fa) sottoposto ad una serie di trattamenti termici che, conferendo al tubo più elevate prestazioni meccaniche (allungamento >12%, resistenza media 140 kg/mm²), permettono di scendere ulteriormente nel peso dei tubi. La vicinanza tra il telaista e il produttore dei tubi ha stimolato, in questo caso, una collaborazione che non si è limitata alla sola fornitura delle tubazioni. Qui, come già visto nel caso di Scapin, l'intesa tra Ferremi e Dedacciai ha portato alla definizione di un set di tubi custom. E se nel modello Leveret base, in catalogo dallo scorso anno, il peso del telaio è di 1748 gr qui, a parità di taglia, si è scesi di 188 gr, ottenendo un telaio in acciaio che vanta il peso di uno in titanio. Una domanda preme a questo punto. Come si è ottenuta questa riduzione, tenendo conto che i tubi di partenza erano già tra i più performanti? Accorciando opportunamente le lunghezze dei rinforzi e delle conifiche, in modo da eliminare il materiale superfluo e da lasciarlo esclusivamente dove è richiesto. Il triangolo principale è ottenuto con tubi del diametro di 31.7 mm, di cui il solo obliquo è double butted (0.7/0.5/0.7 mm). In quanto all'orizzontale e al verticale, Ferremi ha ritenuto di dover rinforzare solo una delle due estremità -nel caso del top quella che va a collegarsi al tubo di sterzo, nel caso del seat quella in corrispondenza del nodo di sella- e utilizza così tubi con una sola conifica. Gli spessori dei due tubi sono, rispettivamente, di 0.7/0.45 mm e di 1.15/0.45 mm. E' evidente che solo la qualità di una lavorazione di alto artigianato consente di poter saldare in sicurezza spessori

così ridotti, come anche l'esatta conoscenza delle lunghezze dei rinforzi all'atto della preparazione delle opportune dimensioni dei tubi.

In quanto al posteriore, foderi alti e bassi sono ottenuti conificando dei "tronchetti" di spessore costante (seat



stays: 0.5 mm; chainstays: 0.55 mm) e portando così i loro diametri, rispettivamente, a 18/13 mm e a 22.2/13 mm. Va notata una leggera ovalizzazione dei foderi bassi che dalla scatola movimento arriva sino al passaggio ruota. Un carro che, nel complesso, differisce per design da quello tipico italiano, in quanto tende a far mantenere il più possibile la sezione tonda dei tubi a vantaggio di un più elevato assorbimento e una migliore trasmissione; e ciò senza dover rinunciare alla luce necessaria nella zona del passaggio ruota (65 mm). Notiamo, ancora, una raffinatezza: la scatola movimento, da 70 mm di larghezza, viene alleggerita portando il diametro esterno dagli abituali 41 mm a 39 mm. Infine una particolarità dei telai Ferremi, apparsa da un paio di stagioni. Il tubo verticale viene tagliato in modo inusuale, togliendo materiale

FERREMI LEVERET COMP LITE MTB DEL MESE/ENDURANCE

dalla parte anteriore e lasciando un appoggio posteriore per il canotto reggisella. Il lungo intaglio praticato, da parte sua, permetterà di bloccare saldamente il canotto reggisella, limitando tensioni al tubo stesso.

FORCELLA E COMPONENTI

Con questa versione della Leveret Comp Lite, in quanto a componentistica montata, Ferremi si è prodotto in un esercizio di stile. A parte le gomme, infatti, il resto è tutto italiano. Ad iniziare dalla forcella, la versione 1994 della Bergman Cross country. Si tratta di una forcella della più recente generazione ad elastomeri (tre di tipo microcellulari in pacco da 120 mm per gamba), con piastra in ergal lavorata dal pieno, steli a doppio spessore in acciaio Dedacciai da 1", foderi in Avional da 29 mm di diametro esterno, archetto stampato in lega leggera. Da notare l'efficace realizzazione del manicotto di supporto ai tre punti di fissaggio del



perno freno e dell'archetto. Una forcella la cui escursione è quella standard per il cross country -poco meno di 50 mm- e che, anche se non leggerissima, ha messo in mostra prestazioni competitive e ha mantenuto una costanza di funzionamento invariabile durante il lungo test a cui la mountain bike è stata sottoposta, merito anche dei soffiotti montati a protezione sugli steli. Il quadro del made in Italy si completa con il gruppo, un misto Campagnolo e PMP, con gli attacchi -entrambi di produzione Ferremi- con il manubrio ITM e con la sella, la nuovissima San Marco Integra, di cui avremo modo di parlare prossimamente. Qualcosa va detto a proposito delle parti Campagnolo. La recente adozione sulla ruota libera di un sistema di invito della catena a salire ha sicuramente giovato alla funzionalità della cambiata. Inoltre si sottolinea positivamente l'ampia possibilità, data dalla casa vicentina, nella scelta dei pignoni: qui è stata composta una cassetta tipicamente stradistica, che permette un utilizzo di rapporti molti ravvicinati e che bene si abbina con la vocazione *sprintistica* di questo telaio. Il comando cambio è il Bullet, che continua a rimanere una soluzione difficile da digerire penalizzata oltretutto dal peso, ma che dopo un buon rodaggio si rivela funzionale a patto di indurire la molla interna per evitare improvvisi sbalzi della catena durante la pedalata e conseguenti incontri ravvicinati tra parti intime e top tube. In quanto ai mozzi e al movimento centrale della bergamasca PMP, una delle pochissime case after market a offrire la compatibilità con Campagnolo, la loro funzionalità è rimasta la medesima per l'intera durata del test e ci ha definitivamente convinti della bontà di questi prodotti.

Ferremi è conosciuto per la pignoleria con cui sceglie e monta i componenti. A tal proposito citeremo il montaggio dei cantilever Record OR che vengono invertiti e montati su perni accorciati di 5 mm. Ne risulta un cantilever meno sensibile a flessioni.

INFINE LE CONCLUSIONI

La geometria di questa bicicletta è stata realizzata su misura per il test-man, secondo personali gusti e, naturalmente, una precisa struttura fisica, come ad esempio un busto lungo che richiede un allungamento del tubo orizzontale. In questo caso Ferremi ha realizzato una MTB dalla geometria allungata, con valori di passo e carro anteriori decisamente marcati. Il giudizio, maturato dopo oltre due mesi intensi di test, ci fa ritenere questa una front suspended da competizione, che sa miscelare con accortezza le prestazioni richieste per questo tipo di utilizzo. Un mezzo da una parte scattante e che risponde immediatamente alle sollecitazioni di chi guida, grazie ad un peso contenutissimo (9.88 kg rappresentano un dato di assoluto rilievo) e alle caratteristiche dei tubi utilizzati, dall'altra attrezzato per assorbire le sollecitazioni tipiche di un offroad gravoso.



BERGMAN

CC 94

sistema	ad elastomeri microcellulari
escursione	47 millimetri
peso	1370 gr (160 mm, 1")
alt. forcella	410 millimetri
design	telescopico
prezzo	550.000 lire
produttore	Bergman, Italia



FERREMI LEVERET COMP LITE

telaio	Acciaio 18MCDVHT Dedacciai, saldato TIG
forcella	Bergman CC 94, con elastomeri
manubrio	Al ITM, lungh. 520 mm
attacco	Acciaio Dedacciai, lungh. 135 mm, incl. 20°
serie sterzo	Campagnolo Record OR, 1"
freni	Campagnolo Record OR, con guaine Gore-Tex
leve freno	Campagnolo Record OR
comandi	Campagnolo Bullet
cambio	Campagnolo Record OR, con guaine Gore-Tex
deragliatore	Campagnolo Record OR
mov. centrale	PMP, con perno in titanio
guarnitura	Campagnolo Record OR pedivelle 170 mm con corone 20/30/42
pedali	Timec
reggisella	Acc Excell, Ferremi, lungh. 250 mm, diam. 29.4
sella	Selle San Marco Integra MSA
catena	Sedis
mozzi	PMP, 32 fori ant. e post., con bloccaggi PMP
ruota libera	Campagnolo Record OR, 12-13-14-15-16-17-19-21
cerchi	Campagnolo Stheno, larghezza 21 mm
raggi	ACI, 1.8/1.6/1.8 mm
pneumatici	Ritchey K Force WCS, 1.9" anteriore e posteriore
taglie disp.	su misura
prezzo	4.900.000 lire; 1.950.000 (frameset)

Distributore Ferremi
Via Provinciale, 8 - 250790 Vobarno (BS)
Tel. 0365/597366 - Fax 0365/597346