

CON L'ABBONAMENTO UN CASCO REM LINE R104 SIZETRACK!!!

SETTEMBRE 1997

LIRE 8000

TUTTO

MOUNTAIN BIKE

European Bike Design Contest



PREZZIARIO
OLTRE
1000 MTB E
FORCELLE

NOVITA'

TEST
ESCLUSIVO!!!
Rock Shox S.I.D.
CHICCHE 1998
K2 - Specialized
Trek - Gary
Fisher - SRAM

TECNICA

GOMME DEL FUTURO? 9 semislick per cambiare idea sui pneumatici
SCONTRO AL VERTICE Dart Star Racer - Ferremi Leveret - Kona Hei Hei
CHE CARATTERE LeRun Karamea

AGONISMO

CAMPIONATI EUROPEI Oro a Chantal Daucourt e Lennie Kristensen
CAMPIONATI ITALIANI De Negri, Pontoni, Zanchi, Bonazzi i nuovi tricolori



Sped. a. p. 45%, art. 2 com. 20/b legge 662/96 fil. di Milano
GRUPPO B EDITORE ANNO IX N. 84 1997



SENZA COMPROMESSI

NON SI SCHERZA QUESTO MESE: TRE FRONT SUSPENDED
VOTATE ALLE GARE SI SFIDANO IN ALTRETTANTE
SITUAZIONI TIPICHE DELL'AGONISMO NOSTRANO

a cura del Pool Tecnico, foto Stefano Casati



Trovandoci tra le mani la Kona Hei Hei in versione muletto di Dario Cioni, abbiamo pensato bene che era giunta l'ora di prendere due "front" italiane

di altissimo livello e sfidare il gigante canadese. Ci spieghiamo: *muletto* significa che Dario ha una bici curatissima che usa per correre ed una di... scorta per quando quella si

rompe o finisce per essere spedita a Singapore da qualche aeroportuale distratto; ovviamente anche il livello del muletto sarà iperstellare. *Gigante* significa che Cioni, essendo

alto 1,85, usa un telaio di generose dimensioni e *canadese* è riferito a Vancouver, sede di Kona. Le sfidanti sono la Dart Star Racer e la Ferremi Leveret: tutte e tre sono conoscenze vecchie di anni, continuamente aggiornate, sempre al top. Il match non è affatto cominciato alla pari: siccome la Kona ci veniva dichiarata da 20", abbiamo ordinato di quella misura anche le altre due e subito sono cominciate le sorprese. La Ferremi era una 20" vera e propria; la Kona era semplicemente altissima di manubrio e abbiamo scoperto che quei bontemponi, lassù nel Grande Nord, misurano le bici sul verticale reale; avendo lo *sloping*, è finita che in realtà la nostra Hei Hei è una 22" e passa. La Dart come misure generali e soprattutto dell'orizzontale (58cm) è una 18" a tutti gli effetti. C'erano





anche una 17,5" e una 20,5" e noi avremmo fatto meglio a provare la più grande. Ad influenzare l'equità del confronto ci si sono messe anche gomme e forcelle.

Le Michelin della Kona non sono ancora in vendita e, forse, non lo saranno mai. È stato il Reparto Corse a realizzarle specificatamente per Dario, che ci ha detto che so-

no già superate. Non sono gomme da 1.5", hanno comunque 43mm di sezione alla carcassa la posteriore e 44,5 l'anteriore e pesano 580g la prima e 620 la secon-

da. Si è capito che gareggiare con 1.5" gonfiate a 4 bar fa andare più lenti che montando 1.9" di ampia sezione, assorbenti, morbide e scorrevoli. Guardando il battistrada ci si rende conto di come sia un esemplare unico; ricorda il modelli di serie ma ha i tasselli molto ravvicinati per favorire la scorrevolezza, senza essere penalizzate come tenuta in curva. Su asfalto, portandole a 3,5-4 bar, sembrano slick. Adesso però anche Michelin ha prodotto delle semi-slick, disponibili in tre taglie. Cioni le usa persino sull'umido! La Ferretti ha le WTB 44/50K Velociraptor Laser, nuove, con densità di 220TPi e pesanti 590/606g. Vanno dappertutto, assorbono, grande trazione, poca scorrevolezza. Oltretutto lavorano bene pur non essendo enormi (c'è però anche una 2.1"). Costano sulle 60mila. La





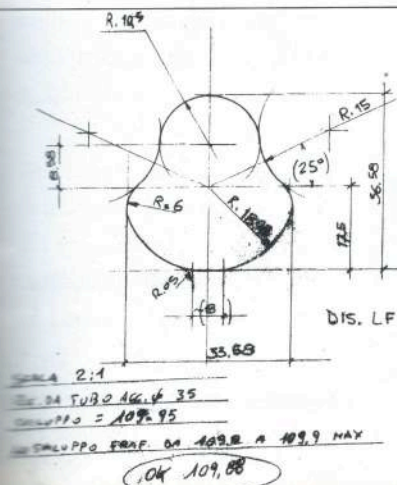
Oltre alla pulizia delle saldature si può notare la sezione del tubo verticale, anch'esso LTP.



Le ruote sono le Ritchey WCS con cerchio posteriore OCR asimmetrico e raggi tutti in terza.



Anche il tubo orizzontale, come gli altri due del triangolo è LTP, con sezione a goccia.



Ecco la sezione a "castagna" dei nuovi tubi progettati da Pier Giorgio con Dedacciai.

MARCA MODELLO

PREZZO
PESO
TELAIO

FERREMI LEVERET COMP

1.720.000 lire (solo telaio)
10,30kg
Dedacciai Zero T.I.G.

FORCELLA
TRASMISSIONE

Manitou SX Ti, esc. 70mm
Pedivelle: Shimano XTR
Moltipliche: Shimano XTR 24-34-46
Ruota libera: Shimano XTR 11/13/15/17/20/23/26/30
Movimento centrale: Shimano XTR
Pedali: Shimano PD 747
Catena: Shimano XTR

CAMBIO
DERAGLIATORE
MANUBRIO

Shimano XTR
Shimano XTR
3TT O₂ Probar, lungh. 560mm
Attacco: Ferremi Acciaio T.I.G., lungh. 135mm

SERIE STERZO
FRENI
COMANDI

Chris King 1 1/8 senza filetto
Shimano XTR
Shimano XTR

SELLA
TUBO REGGISELLA
RUOTE

Leve freno: Shimano XTR
Selle Italia Flite Titanium Kevlar
WR Compositi, Ø 29,4mm, lungh. 330mm
Cerchi: ant.: Ritchey Rock WCS, post.: Ritchey OCR WCS
Raggi: Ritchey WCS 1.8/1.5/1.8mm
MoZZi: Ritchey WCS

DIAMETRO TUBI

Pneum. ant.: WTB Velociraptor K 44/50
Pneum. post.: WTB Velociraptor K 44/50
Verticale: 29x34 - 31,8mm
Orizzontale: 29x34mm
Obliquo: 32x38mm, Ø 35mm
Foderi bassi: 28x36mm conificati 13mm
Foderi obliqui: 18mm conificati 13mm

TAGLIE

su misura

DISTRIBUTORE:

Ferremi
Via Nazionale, 46/a - 25080 Raffa di Puegnago (BS)
24020 Gorle (BG)
tel. 0365/554029, fax 0365/554028

TAGLIA

su misura (20")

Tubo vert. CC/Virt. 500/548mm
Tubo orizz. CC/Virt. 592/604mm
Angolo sella 73°
Angolo sterzo 70,5°
Carro posteriore 425mm
Carro anteriore 658mm
Interasse 1080mm
Altezza mov. centr. 296mm
Altezza manubrio 915mm
Fattore Q 160mm
Linea catena 47,5mm
Largh. scatola mov. 68mm
Lungh. perno mov. 112mm



Dart ha i nuovi IRC Mythos XC che minacciano la leadership delle WTB. Hanno 47mm di sezione alla carcassa, cioè 2.1"; non sono DH ma si capisce che sono delle

Missile DH rivedute e corrette per l'uso XC. "Le avessi avute quando correvi!" -ha pianto Diani. Costano sulle 100mila. Estreme, sarebbero perfette per una rigida e pesano

meno delle altre, 560 e 580g. Tornando alle taglie, va detto che la Ferremi viene realizzata solo su misura; la Kona di Cioni invece è nata così e lui ci si è adattato a me-

raviglia. "To mi trovo bene con una posizione di guida rialzata: nelle gare di Coppa così faticose aiuta soprattutto nel finale." A guardarla sembra una bici d'altri tempi, di quelle non predisposte per la forcella. In realtà non è vero. Anche la Ferremi è lunga.

A proposito di forcelle: queste front hanno, in comune, l'abbondanza delle escursioni. Cioni ci ha fatto notare che anche in gare di XC è giusto ricorrervi. La Marzocchi è da 67mm, la Race Factory da 70, la Manitou da 67. Ed è significativo il fatto di come Dario utilizzi una forcella notoriamente snobbata dai fanatici del peso. Ma è giunta l'ora di parlare dei telai!

Kona utilizza tubazioni in titanio 3/2,5 dai diametri relativamente contenuti: 31,8 verticale e top, 38,1 l'obliquo. Adesso Merlin sul verticale ha 35, tanto per dire. I fo-



	DART STAR RACER	FERREMI LEVERET COMP	KONA HEI HEI
POSIZIONE IN SELLA	Molto, molto raccolta, ma non piccola. Piace a chi apprezza i telai assai reattivi, comunque è adatta alle competizioni e consente di spingere.	Tra le più sportive mai viste. La schiena è distesa, i muscoli lavorano al meglio, l'aerodinamica eccellente. Solo nelle discese ripide dà fastidio.	La bicicletta è enorme ma l'altezza del canotto di sterzo porta indietro e in alto la posizione della piega, per cui non si sta eccessivamente coricati.
SALITA SCORREVOLE	A parte le gomme, questa bicicletta ha tutto per andare forte nelle salite scorrevoli: il peso contenuto, la forcella "inchiodata", il telaio scattante...	Con quella posizione di guida e quel peso non ci si può che aspettare il massimo. Si riescono a spingere rapporti abbastanza duri.	La posizione di guida è la peggiore, il peso il più alto, ma le gomme sono di gran lunga le più scorrevoli. Stiamo comunque parlando di bici da corsa...
SALITA TECNICA	Non è il massimo perché la forcella da 70 di escursione alza eccessivamente l'avantreno. Sarebbe meglio quella da 55; tanto poi questa è così dura...	Baricentro basso, gomme, forcella, peso, trazione, telaio: tutto fa della Leveret la migliore della comparativa in questo campo.	Il telaio in titanio assorbe bene e la forcella aiuta; per il resto la posizione di guida è troppo rialzata e le gomme non hanno aderenza.
SCATTO	È la migliore, gomme a parte. Il carro danno la giusta risposta elastica, la forcella è come se non esistesse, il peso è di poco sopra i 10 chili.	Il carro è il migliore per questa prova. Le gomme, chiaramente, non sono state concepite per questo. In complesso va molto bene.	Non è il suo terreno. Il titanio assorbe troppo, il peso è maggiore che nelle altre, l'interasse troppo lungo, la posizione di guida poco cattiva.
SINGLE TRACK	È fantastica. Anzi, sarebbe fantastica se la forcella venisse ammorbidita, per quei passaggi nel sottobosco su radici e gradini. Altrimenti, niente da criticare.	Ha quella geometria neutra tipica di certe "racing bikes" statunitensi per cui vanno a nozze su qualsiasi terreno. Difficile trovare un fondo critico.	Nelle "esse" è la più lenta, per una folta serie di motivi facilmente intuitibili. Però -finalmente- la posizione di guida si rivela azzeccata.
DISCESA PEDALABILE	Ha circa 107cm d'interasse, quindi riesce a mantenere velocità elevate. Il telaio si comporta bene. La forcella lavora solo alle velocità più elevate.	Ha 108cm d'interasse e una posizione di guida perfetta per raggiungere elevate velocità, anche su fondi sconnessi. È precisa di avantreno.	Oltrepassa i 109cm d'interasse, ha una forcella che copia tutto e un telaio comodo e assorbente: tra le front è una delle più veloci.
DISCESA TECNICA	Molto divertente, anche se è da rivedere completamente la taratura della forcella. Meno male che ci pensano le gomme ad assorbire tutto...	Finalmente la cogliamo in castagna! Andrebbe benissimo anche qui se avesse una posizione di guida meno distesa. Invertendo l'attacco, però...	Grande nave transoceanica. Ha tutti i numeri per cavarsela bene: il telaio in titanio, la forcella, la geometria, la posizione di guida, l'interasse...

deri bassi sono da 22,2 e da 19,1 i verticali. Le dimensioni abbondanti e i tubi così sottili favoriscono un comportamento morbido e assorbente, per niente scattante, adatto alle gare di Coppa. Dart ha i Nemo di Columbus con un obliquo che non è il solito Megatube, ma un tubone compresso e schiacciato agli estremi (33x52, 41x44 in mezzo). 28,6 e 29 sono i diametri di verticale ed orizzontale. Essendo per di più piuttosto *sloping*, corto, basso, con un rigidissi-



	DART STAR RACER	FERREMI LEVERET COMP	KONA HEI HEI
ALLA DISTANZA	Le bici da competizione di solito sono rigidissime, ma gli agonisti hanno la schiena ancora più dura. Per gomme e telaio, comunque, non c'è male.	Gomme, forcella e telaio rendono la Leveret adatta alle lunghe distanze su fondi sconnessi; la posizione di guida però alla lunga stanca.	È la migliore. Se poi le si cambiasse le gomme con altre più morbide, sarebbe una delle front suspended più comode del momento.
DOTAZIONE E FINITURE	Tutta esoterica, ha toppato sulla vite in alluminio che fissa la guarnitura al movimento centrale. I freni non valgono gli Shimano.	Siamo al top: telaio, forcella, gruppo. In più tutto è affidabile. Non c'è nulla che faccia scena, in compenso il livello qualitativo è altissimo.	Il fatto che questo sia un muletto da gara ci dice che i pezzi saranno sì "esoterici", ma anche affidabili: altrimenti Dario Cioni mica rischierebbe!
PESO	Un pelo sopra i 10kg, risultato classico per una front da gara. Anni fa, però, la Star Racer pesava poco più di 9, con la forcella ammortizzata.	Anche la Leveret è cresciuta di peso (circa 4 etti) nel corso degli anni, ma è molto più affidabile e si guida anche meglio sullo sconnesso.	Questo macchinone pesa più di undici chili. È giustificato dalla forcella, dalle dimensioni del telaio, dalla scelta dei componenti affidabili.
PREZZO	Il modello in produzione viene circa sei milioni montata XT ed FRM; quello in prova lievitava addirittura sugli otto e cinque. Eh, le gare!	Il telaio sciolto costa un milione e sette: ci sembra un prezzo corretto. La bici completa di XTR dovrebbe orbitare sui sei milioni.	Il telaio nudo e crudo viene 4milioni, la versione King Kahuna (con rinforzi e conificazioni) 4 milioni e 700mila. Certe concorrenti costano di più...
UTILIZZO E VERSATILITA'	Bici da competizione pura, dotata di gomme fin troppo performanti e di un telaio leggero e scattante. Può adattarsi a un cicloturismo veloce.	Può affrontare tutti i tipi di gara. Ha la posizione, la geometria, il peso, la forcella, le gomme e l'elasticità necessarie per ben figurare ovunque.	È da agonismo, senz'altro, ma particolarmente adatta alle gare più lunghe e faticose, con terreni difficili. Stiamo quasi parlando di una full!

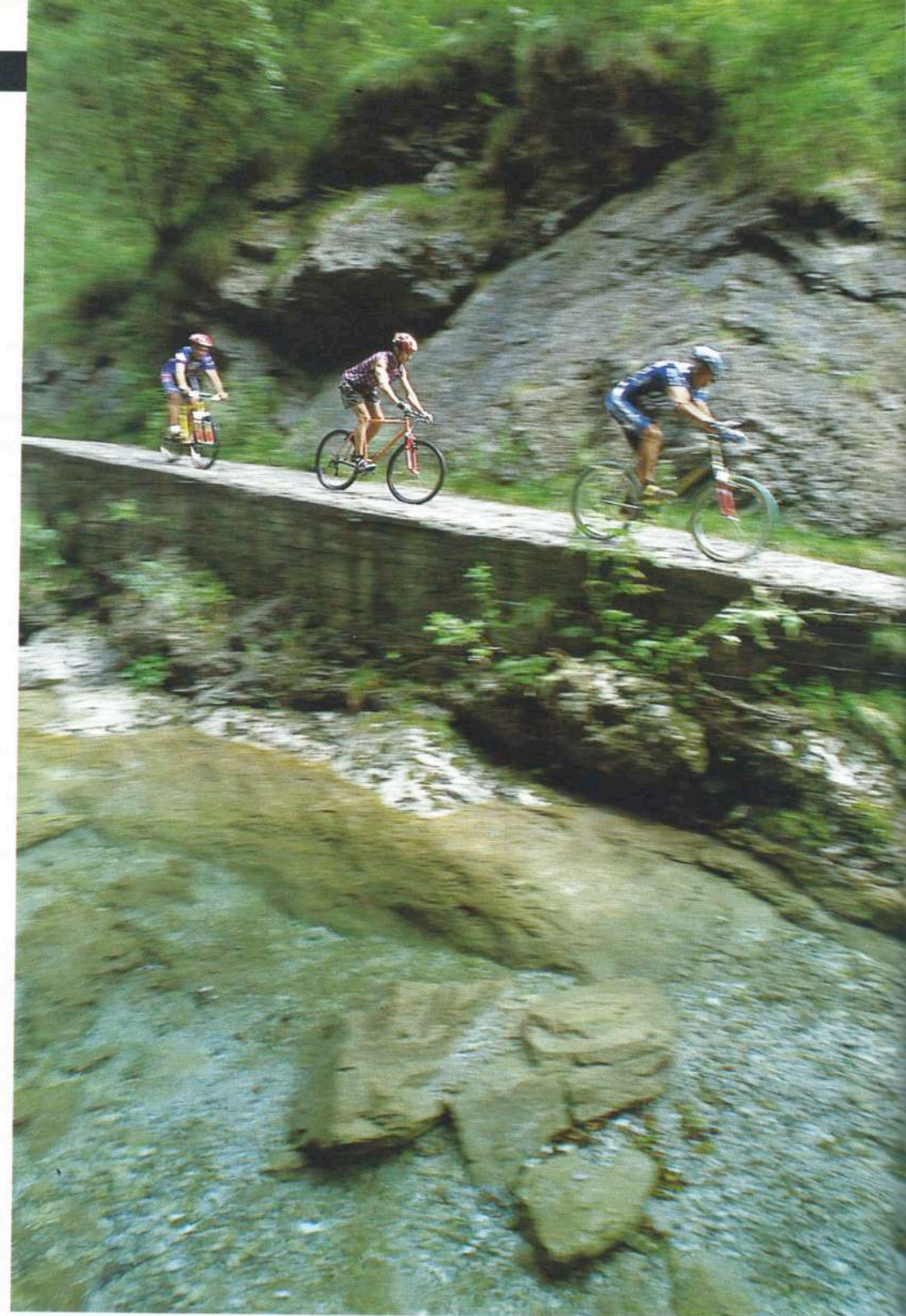


mo obliquo e gli altri elastici, abbiamo un triangolo davvero rigido, quasi un alluminio! Ma il carro posteriore molto sensibile e le gomme carroarmato riportano il livello confort all'accettabilità.

Più complesso il discorso sulla Leveret, da noi già provata nel '94. Allora era la prima volta che si vedeva l'albicocca corsa. E poi era il primo Ferremi con tubazioni non più Excell e il primo Dedacciai con foderi asimmetrici, cioè uno più spesso dell'altro, merito di un'idea proprio di Giorgio Ferremi. Adesso la nuova Leveret è molto simile alla vecchia, perlomeno esteticamente. Allora rilevammo un peso di 9,9 sulla taglia 47, con forcella Bergman da 1.370g e 47mm di escursione, 1" di sterzo e orizzontale lungo quanto questa, che è una 50 e pesa 10,3 kg

con forcella Manitou SX da 1.468g e 67 di escursione, con serie sterzo da 1"1/8. Allora le gomme erano le Force WCS 1.9" e il gruppo Campagnolo Record OR. La forcella Bergman erede di quella pesa 1.550, con steli da 31.8 anziché da 25.4... dobbiamo proseguire? O avete già chiaro come la corsa al peso sia finita, a vantaggio dell'affidabilità e della guida? Basta provare le due versioni per rendersi conto di quanto la vecchia fosse al limite e di come invece la nuova sia sempre a suo agio.

I diametri dei tubi erano tutti da 31.7; adesso sono tutti LTP, cioè a goccia e la cosa è strana perché la serie normale di Dedacciai ha solo l'obliquo così, mentre qui lo sono tutti e tre... Scopo è dare la rigidità dove serve. I tubi di partenza sono da 31.8, l'orizzontale e il verticale, e 35 l'obliquo; lavorandoli, si arriva a 29x34, 29x34 e 32x38. Abbiamo quindi un ulteriore aumento dei diametri, mai a livello delle vecchie Squirrell con tubi Excell da 33 (verticale e top) e 40 (obliquo). È supponibile che ci sia almeno un etto di differenza a vantaggio del vecchio: gli spessori sono rimasti uguali, ma sono aumentati i diametri e la taglia. Quello '94 era 1,56kg. Giorgio, come Scapin, ha un programma (dal '94) in autoCAD secondo il quale, cambiando i tubi, gli basta cambiare qualcosa sul programma della fresatura. Omogeneità estetica e meccanica sono gli obiettivi perseguibili da questo. Naturalmente, il verticale, in zona sella, torna ad essere a sezione tonda. Parlando di componenti, quella che compare nel catalogo Dart è una Star Racer montata XT ed FRM, ma questa è stata assemblata da Pe-



pi Innerhofer di Bolzano con componentistica molto esoterica (e una stupida vite in alluminio a fissaggio del quadro, che è saltata al primo scatto). La Kona arriva in Italia come solo telaio e viene assemblata con molti accessori importati dalla stessa Mapei. La forcella, la Marzocchi Bomber, è stata scelta da

Dario stesso. *"Volevo una vera forcella e non un qualcosa che le si avvicinasse."* Sulla Dart c'è un manubrio in termoplastica. Non abbiamo provato a scassarlo, ma se dovesse andare come quelli che abbiamo testato... La componentistica della Leveret è stata scelta da noi e montata da Ciclistissimo di Inzagio, che vende Fer-

remi. Il gruppo è XTR, con serie sterzo Chris King. Abbiamo una sfida nel campo dei V-brake. I Paul di Dart sono i più leggeri ma anche i meno validi, perché disperdono energia. Sul bagnato, i pattini e i cerchi (Selle Italia Alpina Eolic) della Kona non ci hanno entusiasmato. Sull'asciutto

vanno bene, ma mai quanto gli Shimano. La battuta è enorme e il pattino trova sempre dove lavorare.

Ruote: la Ferremi monta Ritchey WCS, all'insegna della leggerezza; posteriormente ha l'OCR, con raggi da 1.5 e 1.8. Anche i mozzi sono WCS. **Incroci:** anteriore in seconda, posteriore tutto in terza. La Kona ha le Eolic aerodinamiche con i raggi a testa dritta e schiacciati nell'incrocio in prima posteriormente (all'anteriore è radiale). La flangia, enorme, non è compatibile con alcune forcelle ammortizzate piuttosto strette. C'è poi la Dart, con le Mavic Crossmax dalla linea affascinante, con i mozzi su cuscinetti molto scorrevoli e raggi montati radialmente all'anteriore e, posteriormente: radiali a sinistra, in terza a destra. **Rapporti:** Ferremi abbina al 24/34/46 una cassetta da 11/30, con un rapportone per la discesa. La Kona è 22/32/42 (Kooka) e 11/28, quindi canonica. Dart: 22/32/44 (Mc Mahon) e 11/28.

Deragliatori: Ferremi ha un XTR con attacco a flangia, favoloso; Dart ha un XTR con attacco normale e Kona ha un Sachs C vecchissimo, di prima della rivoluzione.

Ed ora un breve taccuino sulla compatibilità delle "nostre" con i tre tipi di gara più diffusi in Italia.

GARE TIPO "ADDA"

(primaverili, corte, poco sconnesse, su terreni ammorbiditi dalla pioggia, ove contano più gli scatti che la resistenza fisica).

Dart: sarebbe perfetta con gomme più scorrevoli e di sezioni minori. **Ferremi:** è meno scattante, ma è impostata molto bene e leggera.

Kona: il manubrio alto da terra e le doti quasi "pacciose" del telaio non la rendono un'arma letale. Le gomme



di cui è dotata sono perfette.

GARE "WORLD CUP"

(terreni vari, impegnativi, durata sulle due ore, richiedono doti complete, sia fidsiche che tecniche).

Dart: telaio e forcella sono ok. Le gomme fanno un po' di attrito, ma assorbono.

Ferremi: per risposte di telaio,

gomme e forcella è adatta a tutti i tipi di gare.

Kona: Non dà soddisfazioni sul breve, ma le sue doti emergono alla distanza. Cioni ci corre...

GARE GRAN FONDO

(lunghe, molto lunghe. Premiano la costanza, gli scatti non servono).

Dart: gomme, forcella e carro po-

steriore assorbono abbastanza. Le gomme sono perfette.

Ferremi: rivoltando l'attacco manubrio si migliorerebbe il comfort sulle lunghe distanze. Per il resto il telaio e la forcella vanno bene.

Kona: sarebbe perfetta con gomme più morbide e grasse. Telaio e forcella sono eccellenti. **TMB**