

€ 6,00 PREZZO PER L'ITALIA
#009 / Ottobre 2012
Distribuzione esclusiva MEPE
Messaggeria Editoriale S.p.A. - Milano

STORIE E IDEE DI BIKER
CHE CAMBIANO IL MONDO



TESTED WHERE IT MATTERS

70
MARCHI

190
PRODOTTI

EUROBIKE

LE NOVITÀ
2013

365

mountainbike magazine

www.365mountainbike.com



GAS APERTO

I CAMPIONATI MONDIALI DH DI LEOGANG

SPOT TIROLO

Continua il nostro viaggio
alla scoperta dei trail più belli
al confine tra Austra e Italia



/ LIVELLO UNO

Il giusto approccio alle competizioni
per i bambini



/ GRAVITY SCHOOL

Impariamo a ollare



TEST

Devinci Wilson

La prova della Devinci
Wilson, un mezzo da dh dalle
prestazioni sorprendenti,
e della forcella Formula 33,
che segna l'ingresso
del marchio toscano
nel mondo delle sospensioni.



Formula Thirtythree



MI HANNO
FATTO
TORNARE
LA SCIMMIA
DI RAIDARE
LUCA MASSERINI

ISSN 2279-7965
20009
9 772279 795000

Poste Italiane S.p.A. - Sped. in abb. post. in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46) art. 1 comma 1, b) e c) - Ed. 01/10/2012 n. 46/01/12 - Abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46) art. 1 comma 1, b) e c) - Ed. 01/10/2012 n. 46/01/12



« Nessuno può dire che le nostre bici manchino di carattere »

Gilles Lapiere, il Boss con carattere in abbondanza.



Le nostre bici all-mountain Zesty e Spicy parlano da sole. Il loro successo è tanto consistente quanto la loro polivalenza ed efficacia. Nel 2012 Lapiere va ancora più lontano superando le aspettative per questi due modelli di riferimento: nuova tecnologia OST+ e un nuovo telaio in carbonio ancor più leggero, performante e confortevole. Il risultato? Dalle DH Marathon più avvincenti alle Enduro più radicali, qualunque sia il tracciato, sarai in grado di farlo tuo (non è vero Mr. Vouilloz?)!

Distributore per l'Italia

Releven

www.r11.it info@r11.it

LAPIERE®

WWW.LAPIERREBIKES.COM

L'ALTRA COPERTINA

Inizialmente la foto di cover era questa: riding lungo i trail di Sauze, cielo azzurro intenso, polvere alle spalle... volevamo chiudere la stagione con un'immagine estiva prima di voltare pagina.

Poi, rientrati da EuroBike, riguardando le foto action scattate durante il DemoDay, ci siamo resi conto che noi della redazione siamo stati gli ultimi ad aver ricevuto le fichissime maglie di 365. Così, ancora una volta, quel paraculo di Luca è finito in copertina con la scusa che questa è stata la prima foto action con la maglia ufficiale.





FOX

0161 83 16 11
info@edworld.it
www.edworld.it



JOSH BRYCELAND

360  DEMO



Yin e Yang del mountain biking



Cristiano Guarco

Metto la mia professionalità, acquisita in 15 anni nell'editoria specializzata, al servizio di 365 Mountainbike, oltre a collaborare con testate giornalistiche online nel mondo dell'informatica e multimedia, e come autore di manuali tecnici e guide d'itinerari dedicati alla mtb

Potete pensare, ed essere perdonati per la leggerezza, che Feng Shui significhi "pretenzioso decoratore d'interni" ma in realtà è un'antica e onnicomprensiva filosofia cinese di vita. Influenza tutto, dal calendario a dove dovrete mettere il vostro divano. Cosa più importante, se impostate la vostra mtb secondo i principi del Feng Shui avrete una guida più armoniosa. Partiamo con un semplice esempio. I nove periodi del calendario cinese traggono origine dagli altrettanti numeri che si trovano sul dorso della tartaruga gigante. Tartaruga gigante? Sì, non lo sapete? È quella che porta il mondo a zozzo sul suo guscio, emersa dal fiume Lo. Ognuno dei nove periodi dura vent'anni, tre periodi costituiscono un gruppo di sessant'anni. Ci sono tre gruppi: superiore, intermedio, inferiore. Tutti e tre i gruppi costituiscono un singolo ciclo del calendario lunare, 180 per farla breve. Quando questo numero di 365 mountainbike uscirà in edicola saremo nel periodo solare Qìufen, il giorno 15 dell'ottavo mese (30/9) dell'anno Ren Chen del 78° ciclo. Dove voglio andare a parare, vi chiederete? Beh, la trasmissione 2x10 della vostra nuova bici non funziona correttamente, quale credete sia il motivo? Non ha niente a che fare con il montaggio del pacco pignoni sul mozzo, sulla catena troppo lunga/corta, sul fine corsa del cambio regolato male, ma perché il numero regnante è otto! Non avete speranza, e anche le nove velocità sono piuttosto incerte sino al 2024... inutile dire che dal 2044 al 2064 sarà un decennio propizio per i singlespeeder! Un altro aspetto importante di tutto il Feng Shui è il concetto dei gemelli Yin e Yang, che sono simboleggiati dal sole e dalla luna. Sono le due forze opposte nell'universo, Yin esiste in Yang e Yang esiste in Yin. Questa combinazione mutevole di negativo e positivo, buio e luce, freddo e caldo, salita e discesa, continua a far girare il mondo e crea il Ch'i, la forza vivificante dell'universo. Si tratta chiaramente di qualcosa di utile da tenere presente.

Purtroppo è difficile da mantenere saldo. È un po' come un bel mucchio di soldi, al tempo stesso a portata di mano e tendente a scomparire se non stai attento. Ma il Ch'i, il respiro cosmico creato da un equilibrio di Yin e Yang, ha un paio di proprietà che possiamo sfruttare. Il Ch'i negativo o cattivo scorre in una linea retta. Il Ch'i positivo non lo fa e può essere fatto circolare intorno alla nostra bici. Ma ogni sentiero rettilineo permetterà al Ch'i positivo di scappare. Questo è il motivo per cui guidiamo meglio con manubri rise che con quelli flat anche se geometricamente identici: la doppia curva delle pieghe rise mantiene il Ch'i al suo interno. Scorre via rapido verso le estremità dei manubri flat... i terminali delle manopole lock-on aiutano un po', ma non troppo, così come le prolunghe del manubrio (unica utilità visto quanto sono brutte...). Quindi sembrerebbe che le pieghe rise e le prolunghe siano l'accoppiata migliore, ma a questo punto irrompe un altro principio, quello del non apparire stupidi. Allo stesso modo un telaio idroformato o in carbonio, senza un tubo dritto e con forme articolate, mantengono il Ch'i al suo interno. Se non riesco a gestire una bici tutta curve, allora un telaio con foderi del carro arcuati manterrà un buon flusso di Ch'i sul posteriore aiutando in salita. Funziona anche sui sentieri. I singletrack senza curve non sono solo noiosi, in realtà incanalano il Ch'i positivo direttamente fuori dalla vostra bici. Inutile dire che i sentieri amici del Ch'i siano singletrack stretti e tortuosi, con tanti alberi intorno. Questo è anche il motivo per cui, purtroppo, gli anelli da xc sono meglio di ura pista dh... il circuito chiuso di una gara xc fa in modo che il Ch'i scorra fluido e armonioso, senza fine, mentre su un trail dh, anche se sinuoso, scorre veloce, esce prepotentemente alla linea d'arrivo e scompare.

La soluzione per trovare l'equilibrio armonioso tra Yin e Yang? Enduro, di course...



LEE COUGAN
MORE RIDER THAN HERO



CROSSFIRE
29

FULL CARBON FRAME, COMPACT GEOMETRY.
1.5" LOWER BEARING HEADSET. BB 92 MM PRESS FIT SYSTEM.
100 MM FRONT AND REAR TRAVEL. THREE ASSEMBLY OPTIONS.



WWW.LEECOUGAN.COM

LEE COUGAN BICYCLES - Evanston Illinois - USA - European sales office: STARDUE s.r.l. 31010 Maser (TV) Italy - Ph +39 0423 923019 Fax +39 0423 923109 - www.stardue.it



Bilancio di fine estate



Luca Masserini

Luca Masserini è un eterno Peter Pan che crede fortemente nella corretta divulgazione di questo sport. A lui va riconosciuto il merito di aver inventato il nome della rivista.

Nonostante ci leggiate a inizio autunno, la chiusura di questo numero coincide per la redazione con la fine dell'estate e la chiusura dei bike park.

Quest'anno ho battuto come al solito la Francia, oramai è diventata la Whistler europea e si avvicina sempre di più agli standard qualitativi che meritiamo.

Una settimana tra le splendide Portes du Soleil, una a Les 2 Alpes per i Crankworx e di nuovo a Les 2 Alpes per fare un po' di corsi. Le PdS le conosco a memoria, belle... bellissime... ma a me piacciono Chatel e Morgins, più radicali e meno frequentate rispetto le super gettonate Les Gets e Morzine, ma le presentazioni 2013 erano tutte tra LG e MZ.

La settimana dei Crank è stata una figata, stare in un posto giovane come L2A ti dà una carica incredibile e ti spezza al tempo stesso. In quel paese c'è vita 24h al giorno e se ti fai tirare dentro da raidate, "apres ride", bbq e serate all'Avalanche sei fottuto. I trail? Sono l'ideale per chi comincina, belli larghi e poco pendenti, peccato quel numero incalcolabile di brake bumps che sembra il nemico numero uno di tutti i park. Bello bellissimo, ma dopo due settimane di "autostrade" basta, volevo trail veri. Poi è capitato di andare a Sauze, in occasione della Superenduro, e farmi a ripetizione la Supersauze... ahhhh che godimento... quel serpente largo una spanna dove scannellare tutta la mia rabbia repressa... lì è cominciata la mia rinascita estiva, su trail veri con tanto ritmo!

Poco dopo mi son fatto un giro sulle Dolomiti, più precisamente a San Martino di Castrozza, dove 4Guimp (ed io) realizzeremo un trail da urlo tutto nuovo, tra montagne e paesaggi da cartolina. Gli altri due giorni li ho passati tra Canazei e Pozza Buffaure e che dire... di trail ufficiali da park ne ho visti di più belli, ma lo scenario che ti si apre se solo tiri su lo sguardo beh... mi ha fatto rivalutare la zona: una delle più belle al mondo e tanti saluti alla Francia! (Devo ringraziare l'amico Ninja Tarter il quale mi ha portato laddove "volano le aquile" e percepisci in ogni istante la magnificenza di Madre Natura. Grazie bro!)

E proprio il 16/9 ho chiuso la stagione dei park con Madesimo: che spettacolo! Il posto deve ancora fare molto a livello di cultura, come le Dolomiti, ma il potenziale è totale, soprattutto la cabinovia è una bomba e i trail (in costante crescita) hanno una conformazione tutta da rilanciare che non obbliga a stare perennemente aggrappati ai freni. (E qui un grazie va a Ricky)

Morale della favola, da giugno i posti in cui mi sono divertito di più (e ve lo giuro su quello che volete) e mi hanno fatto tornare la scimmia di raidare sono stati proprio Sauze, le Dolomiti e Madesimo. La prossima stagione rivalutate l'Italia, che se ben guardiamo non ha nulla da invidiare a nessuno, nel frattempo che i nostri bike park si diano da fare, perché non si vive di soli panorami da cartolina...



TESTED WHERE IT MATTERS

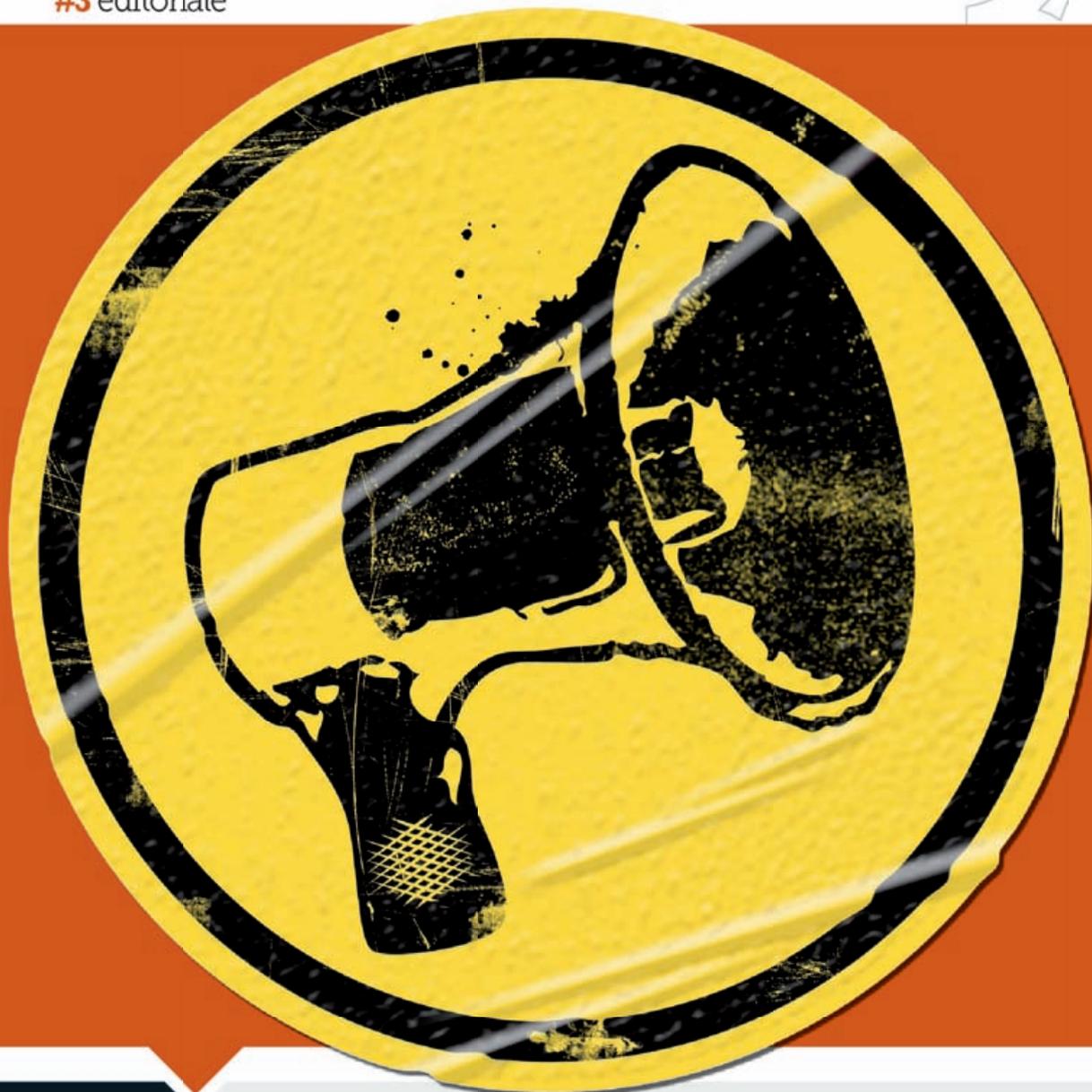


1937



TODAY

HIGH PERFORMANCE RUBBER SOLES



Novità! Novità!

Ogni anno partecipo a EuroBike con la speranza di vedere tra gli stand o in giro nei corridoi, un'innovazione che stravolga tutto... Perché spero questo? Perché è davvero da tanto tempo che non si vedono delle innovazioni rivoluzionarie o, come dice Apple, "risoluzionarie".

Tutti gli anni le aziende, piccole e grandi, corrono per sfornare nuovi prodotti, strillando ogni stagione "Novità! Novità!". Tante piccole e grandi novità, che in alcuni casi migliorano il nostro modo di andare in bici, ma soprattutto non fanno altro che aiutare l'azienda a parlare di sé, a fare del gran marketing. Sì, il mondo del ciclo (off road e road) non è fermo, c'è sempre del gran fermento, sono alcuni anni in cui soprattutto nella mtb c'è la rivoluzione delle ruote: prima il 29" e adesso il 650B (27,5"), è pure l'anno degli ammortizzatori elettronici, ma sto cercando di capire se da un punto di vista più ampio ci sia una sorta di "ristagno innovativo". Parlo di "innovazioni", non novità, di novità ce ne sono fin troppe, intendo innovazioni, quelle che cambiano il nostro modo di vivere, di pedalare, di divertirci. Volete dirmi che il 29" e il 650B sono innovazioni? Che l'ammortizzatore a batteria ci cambia così tanto il modo di divertirci in sella? Sono sempre ruote che girano, sono sempre ammortizzatori che ammortizzano. Quel che è certo è che la ruota è stata inventata all'età della pietra e queste sono solo novità. Con innovazione mi immagino ad esempio un nuovo sistema di trasmissione, una cosa che elimini completamente la catena, che è sì una soluzione che funziona

alla perfezione ancora oggi, ma è stata inventata da Leonardo da Vinci! E quando l'ha inventata non c'era la tecnologia che abbiamo adesso! Cosa voglio dire? Che con tutte le soluzioni tecniche, i materiali innovativi, è così impensabile sostituirla con un'innovazione rivoluzionaria? Ho l'impressione che la maggior parte delle aziende sforni ogni anno la sua novità per non rimanere nell'ombra, impiegando investimenti, tempo e concentrazione, nell'inventarsi una novità da strillare con l'arrivo della nuova stagione, per poter dire "ci siamo rinnovati: nel 2013 il nuovo telaio Pippo pesa cinque grammi in meno", ma fondamentalmente che ce frega? Ma voi siete contenti di acquistare una bici nel 2012 spendendo 3.000 euro e poi vedervi dopo meno di un anno lo stesso telaio con un paio di rinforzi in più e magari pure più leggero? Ma non vi fa girar le paxxx!? Potevano ragionarci un paio di mesi in più? Credo che ci sia tanto impegno nel marketing, quello sì, ma meno nella ricerca di un prodotto innovativo, che "possa sopravvivere alla stagionalità". Sapete che sta succedendo nel mondo della fotografia? Hanno introdotto le "mirrorless": un mix tra una compatta digitale e una reflex. Ce n'era bisogno? Il mercato la richiedeva? Non proprio... Ma il marketing ne aveva molto bisogno! Spero che il tanto chiacchierato 27,5", non sia come la mirrorless, che non sia solo un modo per immettere sul mercato un nuovo standard che permetta di far girare l'economia di aziende, fornitori, distributori, produttori e negozianti. Perché? Beh, pensateci: un nuovo standard porta a nuove produzioni: chi fa cerchi produrrà cerchi da 27,5", chi fa gomme produrrà una gamma nuova da 27,5", chi fa forcelle realizzerà la forcella performante per 27,5"... e vedrete che prima o poi ci rifileranno pure i "caccia-gomme" per il 27,5"!



Matteo Cappè

Matteo Cappè è fotografo professionista specializzato nella fotografia d'azione, collabora da anni con testate giornalistiche ed aziende più note del settore sportivo



BRETT BANASIEWICZ

INIT

SUPERMAN SEAT GRAB INDIAN AIR

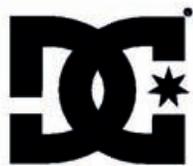


PHOTO MATT LINGO

CALIFORNIA SPORTS
TEL - 0119277943
WWW.CALIFORNIA SPORT.INFO





034 EUROBIKE 2012 Demo Day

Tutte le novità del mercato mtb viste alla più importante fiera europea di settore



108 GAS APERTO Campionati Mondiali DH 2012 Leogang

Dopo le ultime prove di Coppa del Mondo e la scorsa edizione di Champéry, l'edizione 2012 del campionato mondiale di Leogang si presentava aperto più che mai nei pronostici

RUBRICHE

- 014** Spazio dei lettori
365@reader|365@jpg|365@pimped
- 024** think about
Alice Dell'Ormo; Ezio Baggioli
Alex Barbero; Gianluca Vernassa
- 032** accessori manopole

- 034** eurobike 2012
- 114** gravity zone

TRAVELLER

- 092** SPOT ALL IN THE VAN! - PARTE II
Cinque giorni nel cuore del Tirolo alla scoperta di itinerari gravity



GAS APERTO

- 098** Superenduro Report
Sprint #5 Tolfa (Roma), 09/09
- 100** Superenduro Report
EMTN Round #2 Valloire (Francia), 01-02/08
- 104** Superenduro Report
Supermountain #2 Pila (AO), 15-16/09
- 116** Superenduro Team
- 102** Superenduro Preview
Sprint #6 Gemona (UD), 07/10
Pro #6 Finale Ligure (SV), 20-21/10
- 108** World Championship DH 2012
Leogang (Austria)
- 112** iXS European DH Cup
Pila (AO), 03-05/08



- 118** Livello Uno
Introduciamo i bambini all'agonismo
- 122** Trail Builder
Apriamo un nuovo sentiero
- 124** Gravity School
Impanamo a ollare
- 126** Magic Tool
Le chicche dell'Eurobike 2012



Hai mai provato il meglio?

- Scaricate il singolo capitolo da www.ciclopromo.com, scegliete i prodotti, consultate l'elenco rivenditori per l'acquisto e l'assistenza post-vendita.

 **gravity**

ride
gravity
.com

FEEL IT. RIDE IT.

Gravity Light
Ice Gray
7050



FULL SPEED AHEAD EUROPE
VIA DEL LAVORO, 56 - 20874 BUSNAGO (MB)
TEL. +39 039 688 5265

DISTRIBUTORI:
CICLO PROMO COMPONENTS S.P.A.
INFO@CICLOPROMO.COM - TEL. +39 0423 1996363
ATALA S.P.A.
INFO@ATALA.IT - TEL. +39 039 2045311

Gravity rider:
JAMES DOERFLING





365
mountainbike
magazine

TEST

La prova della Devinci Wilson, un mezzo da dh dalle prestazioni sorprendenti, e della forcella Formula 33, che segna l'ingresso del marchio toscano nel mondo delle sospensioni.

082 DEVINCI Wilson

Esiste un mezzo che offre prestazioni direttamente proporzionali alla velocità con cui si affronta un tracciato? Dopo aver tenuto per ben sei mesi la Wilson posso dire con serenità che la risposta è sì!

090 FORMULA 33

UProgettata in Italia e realizzata con le migliori tecnologie e i migliori materiali in Taiwan, questa nuova forcella si distingue dalla concorrenza per la sezione degli steli da 33 mm, uno in più della norma per forcelle da xc/trail



Photography by Rankin

Keyla Espinoza for Freixenet

bevi responsabilmente



Freixenet



EUROBIKE 2012

- 034 Intro
- 036 Demoday
- 052 Esposizione

freixenet.com



biscaldi.com



365
mountainbike.com



Ciao, usate questo spazio per raccontarci le vostre storie, perplessità, desideri, notti insonni, amori riscoperti, missioni impossibili eccetera eccetera eccetera.

Inviatemi e-mail e foto a:
cristiano.guarco@365mountainbike.com
luca.massnerini@365mountainbike.com

FOTO matteocappe.com RIDER Luca Massnerini SPOT Demo Day - EuroBike 2012

Asahi



La lettera
più originale
del mese sarà
premiata con
una cassa da ben
20 bottiglie da 44
cl di squisita birra
giapponese Asahi



Sandro Rizzetto

Ciao Luca (mi permetto di darti del tu), volevo iniziare con "tralascio gli inutili complimenti...", ma poi mi sono detto ma perché? Voglio che sappia che dopo 8, 9 anni di astinenza da riviste del settore, a inizio estate (causa prossimo cambio bici) sono entrato in edicola e ho preso tutto ciò che era disponibile ri-promettendomi di sceglierne solo una per il mese successivo. Ed è stato inevitabile che la scelta sia caduta su 365: vi piace vincere facile eh... veramente gli altri sembrano dinosauri al confronto della vostra freschezza e modo di scrivere, è come -in un altro settore- prendere in mano Wired (versione USA) e una rivista che parli di Basic e Commodore 64

Franco Amisano

Richiesta: Bella rivista conferma le aspettative dei primi numeri mia figlia 15 anni grazie alla rubrica della scuola ha iniziato a seguirmi in bicicletta, mi piace e taggo. Ciao Franco

RIUSCIRÒ A FARE UN MANUAL?

Ciao Luca, leggendo il numero di agosto, mi sono soffermato sulla spiegazione di come fare un manual e ho due domande da porti: ho 14 anni e il mio peso è di 45 kg, pensi che dato che peso poco ci arrivo comunque a riuscire nell'impresa? Poi, si può fare anche con le front il manual? Grazie per la disponibilità.
Mr. Chow

Luca Massnerini: *ciao Mister, il manual lo puoi fare anche col carrello della spesa, bisogna vedere la geometria del mezzo che intendi tenere in equilibrio e valutare se con il tuo peso/forza riesci a metterlo in stallo senza pedalare. Diciamo che i limiti maggiori sono la lunghezza dell'attacco manubrio, quella del carro, del tubo orizzontale (più sono corti meglio è) e l'altezza della sella (più è bassa meglio è). Per farti capire, se monti in sella e ti senti allungato quando impugni le manopole, difficilmente ci riuscirai, al contrario se il manubrio è alto e vicino a te sarà molto più semplice. Attualmente le bici più difficili da tenere in manual sono le 29" perché sono lunghe e hanno l'attacco manubrio lungo e basso, ma non hai idea quando riesci a farle stallare che soddisfazioni danno.*

REPETITA IUVAUNT

Ogni gioco ha le sue regole, regole da capire, da apprendere, da condividere e talvolta da contestare. Fin da piccoli nella pratica dell'attività sportiva ci viene insegnato il rispetto; rispetto per le regole, rispetto per gli avversari, rispetto per il posto in cui ci si trova e per i mezzi che si utilizzano, rispetto per se stessi. La comprensione e l'apprezzamento dello sport nelle varie forme passa sempre e comunque da una fase di allenamento fisico e mentale, al fine di capirne l'importanza dal punto di vista morale e da quello prettamente ludico. Questi valori imparati da

bambino me li porto dentro ancora oggi che pratico downhill, una realtà che grazie ai canali di informazione odierni e alla creazione di strutture apposite sta riscuotendo un successo sempre maggiore, così quello che una volta era uno sport di nicchia ora viene annoverato tra i cosiddetti "estremi" catalizzando l'attenzione di numerosi cultori del genere. Ovviamente l'aprire le porte a un pubblico di fruitori sempre più vasto porta con sé anche degli svantaggi... sì, che in mezzo a tanta gente il cretino di turno non tarda a farsi notare, quello che il rispetto non sa nemmeno da che parte arrivi e che utilizza il fascino indotto da queste attività come forma di affermazione sociale.

Mi spiego meglio. Vuoi mettere uscire con una tipa e dirle, "sai faccio downhill, mi diletto nel freeride, sono il mago del dirt", così ci guadagni cento punti e sei il figo della compagnia. E il tamarro urbano quando sei per boschi lo riconosce subito, è quello che beve l'acqua e poi getta la bottiglia dalla seggiovia, quello che non si accontenta di girare sui trail e sradica dieci metri di piante per creare la sua linea, è quello che quando giri a Finale arriva per ultimo ma vuole caricare la bici per primo, quello che poi quando ti fermi a pranzo nel rifugio sfoggia i tatuaggi a petto nudo tra bestemmie e rutti a 98 decibel.

Credo che quello attuale sia un momento magico per il nostro sport, finalmente c'è attenzione verso la

disciplina e la dimostrazione più evidente è il numero sempre maggiore di bike park e strutture a noi dedicate, oltre a un'offerta di mezzi entry level che avvicinano a questo settore un numero di praticanti in costante aumento.

Se il nostro biglietto da visita corrisponde però a quello del tamarro medio che popola le nostre amate montagne, allora la gente comincerà a credere che forse non è stata una magnifica idea quella di aprirci la porta di casa; dobbiamo capire che il rispetto per il posto in cui andiamo a girare viene prima del click in compressione alla forcella o della bici ultra pimpata che poi magari non sappiamo sfruttare.

Vuoi essere accolto col sorriso e continuare a fare quello che ti piace per tanti anni? Allora presentati con educazione e rispetto. Ogni gioco ha le sue regole.

Leonardo Castellaneta

Luca Massnerini: *ahh Leonardo quante ne sai, ma ahimè rassegnati caro mio, il tamarro che... bada bene, non beve l'acqua, ma energy drink a ripetizione, non leggerà mai queste tue perle di saggezza e continuerà per la strada dell'ignoranza. Avendo iniziato più di 20 anni fa anche io ho i miei scheletri nell'armadio, ma le bastonate mi hanno insegnato qualcosa. Ora, quando sono in coda agli impianti e arriva a mach 2 "Johnny Troy Lee" con la sua limousine tutta pimpata e inizia a sgommare facendoci mangiare un paio d'etti della sua polvere, mi avvicino e cerco di fargli capire con estremo garbo che non è in coda che si fa mangiare la polvere, ma sui trail...*

RAGAZZINI... A LAVORARE!!!

Ciao Luca, non vorrei che pensassi che ti ho scambiato per il mio psicologo ma volevo mandarti alcune foto legate all'esperienza del racconto "Volevo volare" che ti ho fatto leggere. Ho fatto questa esperienza con le mie figlie di 11 e 13 anni e alcuni amici



Per ricevere il premio offerto da Asahi mandate la mail originale a luca.massnerini@365mountainbike.com entro e non oltre il mese in corso, completa dei vostri dati anagrafici e numero di telefono, grazie!

Go>Go>Go>
Multipower.
Vai oltre.
Adesso.



BEFORE DURING AFTER

- migliora la contrazione muscolare
- dilata le vie polmonari
- migliora i tempi di reazione
- aumenta l'energia, la forza, la resistenza
- agisce come potente stimolante del sistema nervoso centrale
- ritarda l'insorgenza della fatica e consente di allenarsi più a lungo



www.multipower.it

Leggere attentamente le avvertenze.

MULTIPOWER®
SPORTSFOOD



che ci hanno aiutato con le pale e che girano da noi. Quello che vedi è il prima e il dopo. Ora c'è un'altra linea e il pistino è un po' più serio ma mi piaceva l'idea che questo piccolo lavoro rappresentasse un esempio di responsabilità anche per i più piccoli. Le mie figlie sanno che dietro c'è del lavoro per cui si preoccupano più di me per tenerlo bagnato se si gira o di fare manutenzione quando necessita. Io di questo un pochino sono orgoglioso anche se tecnicamente magari non è un granché.
Kayma

Luca Masserini: *credo sia un po' il sogno di tutti, soprattutto quello di avere un fazzoletto di terra dove fare due numeri senza doversi spostare. Ad ogni modo, e te lo dico come genitore, apprezzo moltissimo questo filo che lega te e le tue figlie e un po' te lo invidio, anzi... mi sa che siamo in molti. Il premio andrebbe a loro, ma papà ha avuto l'idea, quindi pala in mano e zitte a spolare! Ps: usate le ginocchiere!*

REBA CHE NON FA 120

Ciao Cristiano, e ciao a tutti in 365, vi seguo con passione da non so più quanti anni e un po' vi invidio perché secondo me, fate un lavoro fantastico (...e lo fate in modo fantastico!!!) ... però "BASTARDI" (scherzo ovviamente) è per colpa vostra, delle vostre esperienze in giri epici e gare, dei vostri meticolosi test di bici da sogno e delle spettacolari foto del PAZZO in volo che mi sto martellando

le balle perché voglio farmi anche io una bella full da 150/160 (...anche se i miei soci, tutti crosscrautisti ovviamente, mi prendono per matto) ma il portafoglio piange.

Dopo aver sfasciato l'ennesimo telaio e visto che, appunto, gli euri scarseggiano, questa primavera mi sono fatto un bel RAGLEY PIGLET. Una bella putrella verde in acciaio, ruote ARCH EX/HOPE, forca REBA 120 e tutto il resto recupero della vecchia bici. So che anche tu apprezzi questo tipo di bici ed io, dopo pochi mesi che la uso, mi sto chiedendo perché ho aspettato così tanti anni e speso tanti soldi in minchiate LIGHT prima di comprare una bici che mi fa godere ogni volta che la tolgo dal box. Ho un problema con la forca però e volevo approfittare della tua esperienza. REBA RLT 120 mm PP15 mm nuova nuova del 2012.

Già dal rodaggio, che ho fatto a pressioni più basse rispetto al mio peso, ad oggi con le pressioni "giuste", non riesco a farle fare tutta la corsa. Anche dopo giri impegnativi l'anello rosso non sale oltre i 100 mm. Io, ignorante, cosa ho provato a fare allora: sgonfio entrambe le camere e comprimo la forcella... niente... si ferma sempre prima... anche se senza aria non riesco a farle fare sti stramaledetti 120 mm. Che tu sappia c'è qualche spessore interno da togliere o troppo olio o sono io che sbaglio qualcosa?

Matteo da Carobbio degli Angeli in provincia di BG

Grazie

Ciao Cristiano

Ciao 365, continuate così

Cristiano Guarco: *Sono contento che la febbre da hardtail in acciaio abbia contagiato anche te! In ogni caso, prova a fare un paio di passi prima di mandare eventualmente la forcella in assistenza: dopo aver sgonfiato completamente (leggi dopo come), gonfia prima la camera negativa e poi la positiva, con pressione uguale tra le due (10 PSI in meno rispetto al consigliato), e quando sgonfi ricorda che la procedura è l'opposta (prima la positiva e poi la negativa); smonta la forcella da un bravo meccanico, che abbia tutti gli attrezzi, e verifica i livelli dell'olio e gli scorrimenti interni. Se così non funziona ancora a dovere, allora non ti resta che mandarla in assistenza.*

TRAPIANTO

Ciao Cristiano, ho appena riletto per l'ennesima volta la prova della Slayer, volevo porti un quesito: ho la possibilità di acquistare un telaio usato dove monterei tutta la componentistica della mia attuale Mondraker Dune del 2010, che ne pensi mi tengo la dune o prendo la Slayer?
Grazie

Saluti Marco

Cristiano Guarco: *ciao Marco, il passaggio da Dune a Slayer è nell'ottica di un'evoluzione del tuo modo di apprezzare il mountain biking, da una piattaforma facile e intuitiva, con buone prestazioni, a una ancora più performante e con maggiori possibilità soprattutto in ambito discesistico/divertimento. Se non si era capito, la Slayer ti permette di più, spingendo i tuoi limiti più in là. Se vuoi progredire, prendi la Slayer!*

FORKA PER MEGA AM

Ciao Cristiano, pensando di cambiare la Meta 5.5 (2007) con la nuova NukeProof Mega AM (2013 custom), volevo un tuo parere sulla forca: RS Lyrik Solo Air 170 mm o 2 Step, il tutto in ambito SuperEnduro, anche se l'attività principale sono escursioni escursioni all-mountain con salite lunghe. Questo x valutare meglio il tipo di forca da abbinare al telaio..
Grazie
Pietro

Cristiano Guarco: *ottima scelta la tua, direi Lyrik Dual Position Air (2 Step è la tecnologia vecchia), così affronti tranquillamente anche le lunghe salite di escursioni dai dislivelli importanti non spezzati in quelli ridotti (ca 400 m) delle gare SE, dove una Solo Air a corsa fissa sarebbe stata la scelta più indicata (idraulica RC2 DH).*

WHERE IS MINI MOAB?

Ciao Cristiano, scusa se ti stresso l'anima ma quest'estate ho letto sul numero di 365 di agosto una lettera di un lettore che parlava di un sentiero di Rivanazzano, tale Mini Moab, a parte Guardamonte che lo conosco anche se non l'ho mai fatto... non ho mai sentito il Mini Moab... potesti darmi qualche info? Ciao e scusa la scrittura ma in ferie devo aver perso il dono della scrittura eh eh Cristiano

Cristiano Guarco: *pubblico volentieri così da fare un "regalo" a tutti i lombardi, piemontesi ed emiliani che abitano relativamente vicino a questa zona di confine (Rivanazzano, Oltrepò Pavese). Mini Moab, o Capriolo, è un sentiero mantenuto dai ragazzi di BikeFree (www.bikefree.it), che scende da sopra Nazzano sino a Rivanazzano. Sentiero boschivo, molto tortuoso e ripido, con qualche giochino - drop, wallride, salti, tante sponde - inserito per aumentare ancor più la dose d'adrenalina. Infatti, è conosciuto ancora come "Palestra di Nazzano" perché qui si fanno le ossa i biker locali, in un anello di circa 10 km e 400 m di dislivello.*

Qui la traccia gps per chi vuole avventurarsi e godere per un'oretta: <http://connect.garmin.com/activity/177635303>.

LINEA DIRETTA CON
100% BRUMOTTI

Volete denunciare qualcosa che non va nel vostro territorio? Potete mettervi in contatto direttamente con lo staff di 100%Brumotti che prenderà in esame la vostra segnalazione! Questa è una iniziativa riservata ai lettori di 365mountainbike Magazine, scrivete a brumotti@365mountainbike.com



e*thirteen
by thehive

TR S +



thehive
www.bythehive.com

PERFECT
FIT
PERFECT
LOOK
PERFECT
RIDE



PHOTO: www.matteoganora.com RIDER: Josef Murachelli



TRS+crankset 775g(w/ bb & 22-36T)



TRS+wheels 1650g/26"set) / 1760g/29"set)



TRS+dual 149g



La linea di componenti TRS+ (Trail Security) è disegnata per l'All-Mountain e l'Enduro. Sono progettati per resistere alle sollecitazioni estreme inflitte dai piloti durante le gare di enduro ma abbastanza leggeri per essere utilizzati sulle bici da XC.



4Guimp Srl
www.4guimp.it // info@4guimp.it
Via Pillea 17 16153 Genova // T: 010 8935035

Raccontateci la vostra passione per immagini: la vostra bici, il vostro gruppo, le vostre gite con gli amici, i vostri giri epici. Inviateci 1-2 foto in alta qualità, corredandole di un breve testo descrittivo a info@365mountainbike.com.

Quelle che comunicheranno al meglio il vostro modo di vivere la passione per la mtb 365 giorni l'anno saranno pubblicate mensilmente sulla rivista.



PASSO DELL' INVERGNEUX

Ciao ragazzi!

Questo scatto immortala l'epilogo di una splendida (e faticosa...) pedalata di questa estate sino ai 2.908 m del Passo dell'Invergneux, sopra a Cogne... sorrisi a 360° al pensiero della spettacolare discesa che ci aspettava, ma la salita sulle gambe si sentiva!
Ele & Fla da Genova



EMOZIONI IN MTB

Ciao sono Alberto, finalmente quest'anno ho girato in compagnia, e quindi posso documentare con foto, e quindi condividere con tutti i bikers, le emozioni che ho provato con la mia biga durante la vacanza estiva in quel di Bormio e Livigno. Mi piacerebbe molto fossero pubblicate, facendo così un po' di pubblicità a dei trail bellissimi, sui quali raramente ho incontrato biker che non fossero svizzeri o tedeschi! ZERO Italiani!

Scegliete voi le migliori, per esprimere la gioia e la voglia di godersi la propria bici: la prima (a sx) è stata scattata presso i cosiddetti Bei Laghetti a 2.760 metri sopra Bormio: mai nome fu + azzeccato! La seconda (in alto) sul trail che porta dal Mottolino verso la Valle delle Mine, l'altra nel bellissimo giro che porta dalla VAL MORA (CH) sullo sfondo, verso la parte posteriore del lago di Livigno. Grazie e un saluto particolare a Bella Paul, che ultimamente non vedo + a FINALE LIGURE!!
Ciao Alberto Bestetti
Desio MB



ITALIANS DO IT BETTER

Ciao Cristiano, mi scuso per il ritardo con cui scrivo, volevo ringraziarti per il bellissimo articolo sulla Maxi di Cervinia! Nel frattempo, dopo le altre ultime due gare Maxiavalanche (Orcieres e Are) sono riuscito a riconquistare la maglia di vincitore della Coppa Europa di categoria... (ti allego la foto con tutti i vincitori di categoria) Ci vediamo a Tolfa!
Un grosso saluto a tutti, in particolare Ezio, Luca e Matteo. Ciao
G. Luca



U BUY NOW!

www.meckistore.com

Headquarter Mecki's via Matteotti 110 38069 Torbole s/G. - Italia



Greg Minnaar

2012 UCI DH WORLD CHAMPION



Minnaar
SIGNATURE MODEL



FIVE TEN®

Photograph by Fraser Britton

FIVE TEN® shoes with STEALTH® rubber can only be found at fine retailers or online at FIVETEN.COM.

PIMPED



PIMPED è una rubrica dedicata a voi, che avete speso una fortuna o semplicemente siete stati bravi a mettere insieme una bici da vetrina. Però... c'è sempre un però!
Non ci accontentiamo delle solite foto da cestinare e vogliamo il massimo della qualità per rendere giustizia ai vostri gioielli.

ATTENZIONE

Non scrivete la storia della vostra vita perché questo non è lo spazio giusto.

MATERIALE RICHIESTO

Massimo quattro foto non superiori a 2 Mb ciascuna: una foto vostra, una della bici e due particolari. Saremo spietati con i possessori di cancelli pimpati al Carrefour e foto fatte senza impegno!



365@PIMPED Mandate a:
luca.masserini@365mountainbike.com

**HUGO**

Ciao Luca, sono Hugo di Finale Emilia (Mo). Ecco la bestia appena finita e nuova da pacca. È una Yeti Seven con un telaio nuovo del 2011 che ho fatto fatica a trovare, ma era quello che cercavo in nero anodizzato, montata bella incassata. Talas 180 RC2 Factory per bilanciare i 178 del posteriore, Dhx 5 Air, Chris King, manubrio (745 mm) e stem (65 mm) Sunline V1, manopole Answer DH. I freni (203/180), i comandi e la trasmissione sono tutto Saint con doppia 36/22. Pedali Straitline AME, ruote Mavic EX721 con mozzi Hope Pro2 e gomme minion DHF 2.50 e DHR 2.35. Completano il montaggio diversi componenti Hope. Peso 15,7 kg. Il telescopico sarà il prossimo acquisto!

Ciao Hugo, la tua bimba è sobria e molto elegante, ma è montata con componenti sovradimensionati per l'utilizzo che ne puoi fare. Freni e pedivelle ti ammazzano sul fronte peso anche se difficilmente avrai mai un problema di affidabilità. Mi piace molto la tua scelta ruote perché quei mozzi vanno bene e i 721 sono i miei cerchi preferiti da una vita, pensa che li usavo 10 anni fa... Una volta trovato l'assetto giusto taglia il canotto della forcella che esce dall'attacco manubrio perché così è pericoloso! Dimenticavo, il Minion DHR non si pedala bene e si usura in fretta, semmai monta due DHF e taglia i tubi/cavi della misura giusta senza usare le fascette, se ne impigliano rischi di strapparli tutti.

**VERDETTO**

➔ vestita di nero fa sempre la sua scena e colpisce per l'eleganza, ma nel montaggio qualcosa stona



Hai mai provato il meglio?

- Scaricate il singolo capitolo da www.ciclopromo.com, scegliete i prodotti, consultate l'elenco rivenditori per l'acquisto e l'assistenza post-vendita.

 **MONDRAKER**

IMPROVE CONTROL FOR ANY CATEGORY



Mondraker presenta un nuovo concetto di geometria che porta ad enfatizzare un tubo orizzontale più lungo compensato da un attacco manubrio estremamente corto con l'obiettivo di ottenere una posizione di guida maggiormente avanzata sull'asse anteriore. La nuova Forward Geometry offre nuove sensazioni per tutte le categorie di utilizzo. Lo scopo è avere un maggiore controllo in tutte le condizioni, offrendo più stabilità, reattività e confidenza permettendo così di raggiungere più velocità. Trovi il nuovo concetto di Forward Geometry sulla nuova Factor XR, Foxy XR e Dune XR.

Provane una dal tuo rivenditore più vicino. Rimarrai sbalordito.

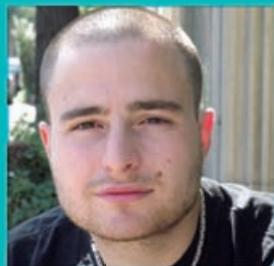
DSB S.r.l.
tel/fax 0354824273
info@dsb-bonandrini.com
www.dsb-bonandrini.com



* d s b *



Effetto Mariposa regala alla bici (biker) che ha ottenuto il punteggio più alto un cofanetto della linea "Heavy-duty" contenente tutto il necessario per l'applicazione del prodotto "Caffè latex"



FRANCESCO

Ciao Luca, mi chiamo Francesco e sono di Roma. Quest'anno ho deciso di cimentarmi in qualche gara di Superenduro e quindi di mettere da parte il mio amato cancello e passare ad una bici più leggera. Ho acquistato un telaio Mondraker Dune RR 2012 con ammo Fox Float RP23 KASHIMA e l'ho montato cercando di avere una bici pedalabile ma allo stesso tempo "super cattiva" per divertirmi anche in discesa. Risultato: 14,8 kg con i pedali.

Come forcella ho montato una Rock Shox Lyrik RC2 DH con 170 mm di escursione. Manubrio ed attacco manubrio della Renthal, Avid Code CR MAG, ruote Mavic Crossline con gomme Maxxis DH minion da 2,5 all'anteriore

e Maxxis Ardent da 2,35. Ho poi deciso di optare per una guarnitura Truvativ AKA con corona singola da 32 (sotto consiglio del mio amico Steno) e tendicatena MRP G2 SL, e pedali Crankbrothers. Completano il tutto un Reverb (destra montato capovolto a sinistra perché è più protetto da eventuali cadute oltre ad essere più bello) e sella Dirty. Un grandissimo augurio per la rivista che trovo fantastica e che aspetto con ansia ogni mese.

Direi che ci siamo... Francesco la tua bici non mi colpisce per il pimpaggio selvaggio, mi riferisco ai colori, ma è montata vicinissima a come la farei io se fosse mia. Bravol Segui al volo l'ecedente del canotto forcella. Oh ma è mai possibile che ripeta la stessa cosa quasi ad ognuno di voi? Lo sapete che se prendete una compressione non controllata vi sfondate lo sterno?

VOTO
9



VERDETTO

leggera, pulita, montata con sospensioni giuste e un misto di componenti dal buon rapporto qualità/prezzo!



> CONQUISTA LA VETTA. POI SCATENATI.

Pedala dappertutto. Vai ovunque. Con la Cannondale Jekyll 2012 hai due bici in una. È l'unica ad utilizzare l'innovativo doppio ammortizzatore DYAD RT2 che può adattare il suo assetto da 150 a 90 mm di escursione. In salita, in discesa, in pianura, senza alcun compromesso.

cannondale



L'ISOLA CHE NON C'È

**"Invito per venerdì a Caldirola (terreno permettendo).
Ritrovo alla Gioia (seggiovia) alle 19."**

Salita pedalata, discesa Peter Pan,
più rientro e mangiata in compagnia" scrive Fabio.

Davide mi dice: "facciamo questa notturna?".

Sabato mattina ho un esame importante ma non ci penso due volte.
Non abbiamo le luci adatte ma ci organizziamo lo stesso come riusciamo.

Venerdì sera, di fronte alla seggiovia, siamo in sei:

io, Davide, Fabio, Luca, David e Carlo.

L'aria è fresca e si inizia a sentire il profumo dell'autunno.

Il mio zaino è pronto: ci sono biscotti al burro, una felpa, la
macchina fotografica e quattro mini stilo. Sorrido serena.

Ci salutiamo, facciamo un paio di giri attorno al piazzale e partiamo.

La salita inizia su asfalto. La pendenza è dolce. Poi ci addentriamo
nel bosco e la luce, già dolce del sole, inizia ad affievolirsi.

La strada si impenna in brevi ma ripide rampe che tolgono il fiato.

C'è silenzio.

Ci sparpagliamo. Ognuno pedala secondo il suo ritmo.

Io vedo i sassi bianchi che si muovono ballerini sotto alle ruote,
qualche foglia color bronzo e qualcun'altra color oro già per terra.

La luce è magica.

Poi un pratone dal quale si vedono le colline.

Saliamo ancora.

Il single track ora è stretto. Ci uniamo e iniziamo a chiacchierare.

Ora la vegetazione si apre.

Percorriamo pochi altri metri in salita e raggiungiamo il tramonto.

I monti della Val Curone disegnano, con il loro profilo, una cornice
perfetta ad un cielo rosso con foschia lontana che ci mostra quanto

infinito c'è di fronte a noi. La mia macchina fotografica scatta il ricordo di come

siamo. "Vorrei ricordare ogni momento che vivo", penso.

Il terreno, sotto alle nostre ruote grasse è umido e la terra mi
sembra calda e profumata.

Ecco l'inizio del Peter Pan.

Ci prepariamo e iniziamo a scendere.

La discesa è buia e misteriosa.

Le curve sono perfette.

C'è qualche vacca e qualcuno scorge una volpe curiosa.

Le mie luci mi abbandonano ma chi mi sta dietro illumina anche la mia via.

Arriviamo in fondo senza tante parole ma contenti come bambini.

Peter Pan è un bambino che non vuole crescere.

A volte lascia la sua Isola per tornare nel mondo reale.

Noi, invece, ogni tanto, abbandoniamo il nostro mondo e viaggiamo
verso un'isola fantastica...

Questa notte' per noi l'Isola che non c'è.



effettomariposa-video



effettomariposa.it

sigillante
Caffélatex™
nuova formula
ancora migliorata!

attivatore
Caffélatex Zot!™
per fori impossibili

gonfia e ripara
Espresso™

XC & Enduro race proven.

Effetto Mariposa è Sponsor Tecnico del Circuito Superenduro Powered by Sram 2012, dei team GT SKODA Chamonix, Silmax Cannondale, Giant Italia, Protek, Scott, 360° e degli atleti Andrea Bruno, Karim Amour e molti altri...



Effetto Mariposa
di De Giovannini Alberto

Tel.: +39 01721795149
Fax: +39 0172523112
info@effettomariposa.com



effetto
mariposa



BASTA CON LE EXTRA SLIM, LE FORME
ABBONDANTI NON SONO POI MALE...

GRASSO è bello

Qui il problema si fa serio, oppure siamo noi che ci stiamo addentrandò in un percorso minato. Finita la fiera nelle novità vanitose, che alla fine di nuovo e innovativo non ha portato nulla, di che cosa possiamo parlare, chattare e riempire i post sui forum? Unico motivo di disfida, il diametro delle ruote... Parrebbe proprio sia così. 26, 29, 650B (commercialmente battezzate 27,5, ma in realtà poco più di 26...) stanno dilaniando la comunità dei biker digitatori. Sono un convinto assertore dello standard 29, sono sei anni che uso solo biciclette con tali caratteristiche. Ho riutilizzato una bicicletta con ruote da 26 solamente in questi ultimi tre mesi, complice un viaggio in Austria dove l'ambito scivolava verso il gravity pesante. Vi confesso che mi sono divertito con il Caterpillar che avevo sotto il sedere, con tutta quell'escursione che spianava tutto e per sentirmi molto libero e a rischio tatuaggio tribale a forma di pedale flat! Quindi il pensiero è corso ad un altro sport che pratico ed amo molto: lo sci fuoripista e nello specifico il Telemark.

Lo sci ha avuto negli ultimi 10 anni un'evoluzione frenetica, grazie a intuizioni che provengono da una disciplina nata negli anni ottanta, lo snowboard. Nessuno credeva al fatto di poter allargare la base di appoggio degli sci: ricordo che quando utilizzai un paio di sci da 100 mm in spatola, mi guardavano come fossi caduto da Marte, e non ero nemmeno vestito di verde! Adesso utilizziamo misure da 135 mm senza alcun problema grazie alle geometrie e ai vari rocker applicati in punta e coda e tritiamo percorsi dappertutto, anche sulle piste tirate come una pista da

bocce. Tornando alle biciclette, ho subito fatto un paragone che non trovo per nulla azzardato, anzi mi pare che calzi ben stretto: le Fat Bikes. Le conosciamo per un uso estremo: sono le regine dell'Idita Bike, una gara estrema che si svolge in Alaska, tra neve e ghiaccio, freddo intenso; il tutto in autonomia (grande plauso ad Ausilia Vistarini e Sebastiano Favero, oltre al "superhuman" Dario Valsesia che ha inciso sui sentieri tracce di ciclismo estremo in giro per il mondo, che da anni si dimentano con ottimi risultati). Quindi per un uso limitato si direbbe, una nicchia bikeriana più vicina all'estinzione che all'esplosione demografica. Eppure un paio di aziende visionarie ci credono ed investono: Salsa e Surley. Amo la loro visione di prodotto, che scava nella semplicità costruttiva e negli accostamenti volutamente minimali delle verniciature: acciaio old school, con tanto fascino delle origini ma con geometrie innovative.

Negli Stati Uniti, dove tutte le tendenze prendono forma e il pionierismo pervade lo spirito entusiasta dei biker, si è radicata la fat-mania. Leggendo le note di Guitar Ted, Vate indiscusso delle sotto nicchie delle nicchie, dove traspare un vero entusiasmo per il giocattolo, mi sono detto: "marketing? Le visioni di un Freak sessantenne che forse ha troppo THC nel sangue? Oppure solo puro divertimento dettato dall'aver provato tutto nel settore e, come per me con lo sci, per cui ci si dedica a quanto di più tecnico e gestualmente appagante si possa praticare?" La risposta è l'ultima. Le Fat Bikes sono sgraziatamente belle, come le donne dipinte da Botero, con un telaio striminzito che ricorda il bustino con le stecche di balena teso a fare un vitino da vespa e le gomme strabordanti che segnano le forme come la quinta di reggisenò della tabaccaia di Amarcord, visto che sono in evidenza... Un gusto che con tutte queste realizzazioni in carbonio, mi toglie il fascino della saldatura. Alla fine sono delle false grasse: il peso comunque è accettabile poiché va dai 13 ai 15 chilogrammi e le gomme, nonostante il diametro variabile

dai quattro ai cinque pollici, hanno un peso sorprendente. Allo stesso modo definirei la loro scorrevolezza, complice una tassellatura minima. Poi c'è stata una prova stupefacente: alla Maxiavalanche di Cervinia un rider francese si è posizionato 9° assoluto con una Surley Pugsley dotata di forcella Maverick monopiastre da 100! È verissimo che conta l'asino e non il carretto, ma in questo caso, se il carretto non fosse stato all'altezza, credo che il risultato non sarebbe stato raggiunto. Ritengo che sia un prodotto estremamente divertente, tanto che anche un colosso come Santa Cruz ha presentato un prototipo biammortizzato alla recente fiera di Eurobike. Un esercizio di stile estremo o un sondaggio per una sotto nicchia che sta per diventare una specie? Io credo nel divertimento. Questa bicicletta è sorprendente per quello che ti permette e per le sensazioni di guida che trasmette. Qui il diametro della ruota conta poco: importa quanto obeso è il pneumatico. Se sgonfi a 0,6 bar si apre un nuovo mondo, fatto di gioco, dove vige una regola: si passa sopra tutto. Si passa su sabbia, neve, sfasciame e solido e si galleggia come sulla Luna; non a caso la mia preferita si chiama Moonracker... Ed è veramente grassa come la soddisfazione a fine giornata.

UN ESERCIZIO DI STILE ESTREMO O UN SONDAGGIO PER UNA SOTTO NICCHIA CHE STA PER DIVENTARE UNA SPECIE?

Come la ragazza protagonista di Hairspray, Tracy Turnblad, che pur avendo chili di troppo si dimostra essere una splendida ballerina, la Fat bike ti porta a danzare fino alla fine dei sentieri, e come ben sapete fine non hanno.



CARVE AM

All Mountain Enduro performance
I-Link system 152mm
Fatta a mano in Italia



www.mdebikes.com info@mdebikes.com
Mde Bikes Corso Lombardia 73/B 10099 San Mauro Torinese Italia



LE AVVENTURE DI ALEX



MIAMI miAMI?



Eccoci qua di nuovo negli States dopo un lungo periodo passato in Europa, la mia condizione fisica e tecnica purtroppo non è ancora al massimo dopo tutti gli infortuni che ho avuto lo scorso inverno, però non c'è cosa migliore che passare un bel mesetto e mezzo a Woodward ed essere invitato ai DEW Tour (30 invitati al mondo - unico evento) e al Brand New BMX Contest "Play" del rider Mike Spinner... Parto per Miami, solo 16 invitati, location? La villa di Mike Spinner con tanto di park

privato nella backyard, un giorno solo per il contest e un format tutto nuovo mai visto! Apro parentesi... è per questo che adoro la BMX freestyle, non sai mai quello che ti aspetta e ogni volta trovi sempre qualcosa di nuovo o di diverso! Comunque si divideva in tre sessioni del park: street area, drive way e box e spina, per finire potevi girare liberamente nel park come volevi. L'atmosfera era totalmente diversa dal solito anche perché tra una session e l'altra si poteva giocare a biliardo o alla PlayStation, fare un salto in piscina, bere e mangiare,

questo con tutti rider più spessi del momento chiusi dentro una villa a Miami praticamente senza pubblico... Sono molto contento di come ho affrontato il contest anche perché avevo davvero bisogno di buttare giù i miei trick e questa è stata un'occasione ghiottissima, sono stato davvero orgoglioso di me, di come ho affrontato le cose con confidenza e di come ho girato nel park. Che figata chiudere di nuovo quei trick con feeling e soprattutto con tanta voglia di farli... Sono proprio fortunato a fare questo sport! Miami, io ti amo!

Se volete entrare in contatto con Alessandro per qualsiasi cosa:
ale@alexbarbero.com Facebook: www.facebook.com/alexbarberoBMX
 TWITTER: @AlexBarberoBMX www.alexandrobbarbero.com



Crossmax SLR / Crossmax ST / Crossmax SX

Dinamiche. Affidabili. Versatili.

- **Nuovo sistema a ruota libera ITS4**
4 cricchetti, 4 cuscinetti a cartuccia
- **Più leggere**
fino a 80 grammi in meno
- **Cerchi asimmetrici più larghi**
leggeri e resistenti
- **Mozzi completamente compatibili**
con qualunque sistema di fissaggio

www.mavic.com

Foratura brevettata Fore
Inter Spoke Milling (ISM)
Profilo cerchio asimmetrico



Instant Transfer System
4 cricchetti/4 cuscinetti (ITS4), compatibilità completa



Gianluca Vernassa

TERMINATA LA GARA DI DOMENICA, IN COMPAGNIA DI MIO PADRE E DI WYN SIAMO PARTITI CON IL FURGONE ALLA VOLTA DI FORT WILLIAM. DURANTE UN VIAGGIO INTERMINABILE DI 28 ORE ABBIAMO ATTRAVERSATO AUSTRIA, SVIZZERA, GERMANIA, FRANCIA, INGHILTERRA E SCOZIA, CON LA SOLA PAUSA DI UN PAIO D'ORE DI TRAGHETTO. VI LASCIO IMMAGINARE CHE P**E STARE SEDUTI PER ORE ED ORE, NON POTERSI MUOVERE E MAGARI NON RIUSCIRE NEANCHE A DORMIRE

Bè ripartiamo da **Val di Sole...**



F

ort William non è una gara di Coppa ma è "LA GARA di Coppa". È incredibile l'atmosfera che si respira qui: ci si sente veramente partecipi di una grande manifestazione

dove il pubblico è numerosissimo e altrettanto caloroso. Tutti fanno il tifo con incantamenti, trombe o altro e quando scendi ti danno una carica fantastica. Consiglio a tutti gli appassionati del settore di venire almeno una volta ad assistere alla gara.

Una volta arrivati a Fort Bill ho raggiunto il mio team nella casa affittata per l'occasione: una tipica abitazione scozzese in mezzo a giardini verdissimi e all'interno tutta pavimentata con moquette a quadri. Sulla pista dh avevo già girato qualche settimana prima e quindi sapevo già cosa aspettarmi. Conoscevo bene anche il livello degli atleti che avrei incontrato... Durante le prove di venerdì mi è capitato più volte di toccare una roccia con il tendicatena. Per questo motivo ho chiesto al meccanico di provare a cambiare qualcosa sulla bici in modo da risolvere il problema. Il sabato mattina sembrava andare tutto per il meglio quando sfortunatamente

in qualifica ho picchiato con la corona proprio su quella roccia, piegando una decina di denti. Questo mi ha impedito di pedalare poiché la catena sgranava in continuazione. Tutta la parte finale è stata un incubo e mi sembrava di non uscire più dall'ultimo boschetto. Arrivo al traguardo e mi classifico 52°, ma conoscendo gli inglesi sapevo che sarebbe stata dura. Man mano che scendono i miei avversari continuo a perdere posizioni; scalo rapidamente all'ottantesima posizione, ma gli ultimi due rider mi escludono dalla finale per soli 19 centesimi di secondo.

Finita purtroppo questa avventura siamo finalmente tornati a casa dopo tre settimane in giro. Wyn è stato ospite a casa nostra: abbiamo fatto insieme degli esercizi di ginnastica e siamo andati a pedalare e a girare nel pump track... Insomma, ci siamo allenati per le gare future.

Il lunedì siamo ripartiti alla volta Mont Saint-Anne. Il volo da Nizza alla mattina è un diretto per Montreal, dove una volta arrivati affittiamo due macchine e ci dirigiamo a Mont Saint-Anne. Il martedì andiamo a Chicoutimi a visitare la fabbrica di Devinci ed è proprio il presidente dell'azienda che ci mostra tutti

i passaggi necessari per realizzare una bici. Abbiamo visto tutto, dall'assemblaggio all'imballo e la spedizione finale: è stato davvero interessante!

Il mercoledì abbiamo percorso la pista a piedi e dopo poco ho realizzato una cosa: c'è una parte della pista di Mont Saint Anne che nessuno fa mai vedere nei video! Ci saranno circa 500 metri di pista da sci dove non si frena e si toccano gli 80 km/h (e non scherzo!). Poi inizia il bosco che si vede in tutti i video, e quello è proprio figo! Anche se questa pista era del tutto nuova per me, mi sentivo parecchio a mio agio e la possibilità di girare con i miei compagni di squadra sicuramente mi aiutava. Purtroppo anche in questa circostanza la fortuna non mi ha assistito e durante le manche di qualifica ho forato al posteriore verso la fine della pista. Come se non bastasse ho rotto catena e corona e così sono arrivato alla linea del traguardo spingendo la bici con il piede e cercando di mantenere la velocità, ma questo non è servito a molto... Sono rimasto fuori dalla finale per cinque secondi... La mia gara a MSA è finita qui.

Continua...

Scopri la nuova D3stronger su

www.double3.it



100%
MADE
IN
ITALY



riders Fabio Rasia
photo Matteo Ganora



www.double3.it

MANOPOLE

Avete pedalato e raidato per tutta l'estate ovunque potevate e le vostre mani chiedono pietà? Probabilmente non avete scelto le manopole adatte. Eccovi una piccola scelta tra i marchi che potete trovare in Italia

2012



PREZZO
26,90

ODI RUFFIAN

www.free-ride.it - info@free-ride.it

Design a diamanti scolpiti per un ottimo grip, profilo ultra sottile per il massimo della sensibilità, brevetto lock-on. Ottime per mani piccole.

Tel. 0376 615599



PREZZO
24,90

CRANK BROTHERS COBALT BLU LOCK ON

www.dsb-bonandrini.com - info@dsb-bonandrini.com

Manopole eccezionalmente leggere, 65 gr al paio, con impugnatura in High Density Foam Grip. Colori disponibili Lock On Blu - Oro - Silver - Rosso



PREZZO
24,90

THE G4

www.4guimp.it - info@4guimp.it

Le manopole G-4 sono studiate per essere il più sottile possibile: la loro forma garantisce il massimo controllo e comfort. Disponibili nei colori: nero, bianco, rosso, blu.

Tel. 010 6935035



PREZZO
20,00

CONTROLTECH TESTY

www.worldbicyclecompany.it

Offrono grande confort e controllo. Il disegno a piramidi garantisce un'ottima tenuta. Realizzate in materiale Kraton/pp. Lunghezza: 128 mm. Peso: 93 gr

Tel. 031 617632



PREZZO
15,00

FUNN COMBAT GRIP II

www.tribedistribution.com - info@tribedistribution.com

Manopola in gomma soffice, trama spessa. Colore gomma: nero, bianco o grigio. Disponibile in versione con o senza flangia. Lock Ring col. Nero (Optional colori anodizzati). Peso: 130 gr

Tel. 0174 330152



PREZZO
12,00

RAVX DESIGN PRO X LITE MTB

info@pepi.it - www.bikesuspension.com

Manopole realizzate in spugna compatta. Caratterizzate da una forma ergonomica, sono l'ideale per chi cerca la massima leggerezza (ca 9 gr)

te vorèt la bicicleteta?

A Milano le migliori Mountain Bike.

SHOWROOM

CUSTOMIZING

ABBIGLIAMENTO

OFFICINA



unico concept store **ENDURA**



UNUSUAL BIKES AND WEAR

Sin dall' inizio, nel 1997, abbiamo sempre distribuito alcuni tra i marchi di MTB d'eccellenza sul pianeta!
Quando abbiamo aperto lo Store abbiamo cercato di realizzare un sogno: ampliare al massimo la scelta per i nostri amici e clienti!
Oggi disponiamo di ben 16 Marchi "high end" e siamo qui per farteli vedere e toccare ogni giorno: passa a trovarci!

PRO-M STORE AL 108 DI VIA GALLARATE - MILANO - 02.33404547

Alcuni dei nostri marchi



demo day



IL DEMO DAY È LA GIORNATA D'APERTURA DI EUROBIKE IN CUI SI POSSONO PROVARE LE BICI, SI "BATTAGLIA" PER AGGIUDICARSENE UNA E BISOGNA ESSERE BEN ORGANIZZATI PER FOTOGRAFARLE E RIPORTARLE IN TEMPO PRIMA DI ESSERE COLPITI A DISTANZA DA QUALCHE CECCHINO TEDESCO... IN FOTO LUCA E MARZIO IN PIENA FRENESIA DA DEMO DAY TRA UNO SCATTO L'ALTRO



VOLEVAMO FARVI UNA BELLA COMPILATION DI CHIAPPE MA LA GERMANIA VIENE MESSA KO DALLE NOSTRE FIERE!



CRISTIANO E LUCA NELLO STAND PIÙ FIGO DI TUTTA EUROBIKE. KOOL-STOP HA ALLESTITO IL TIPICO SALOTTINO DELLA NONNA, CON TANTO DI TAPPEZZERIA, LAMPADARIO E DIVANETTI IN PELLE D'ALTRI TEMPI. NUMERI 1!



MARZIO, LA MITICA ADRIANA (LA PIU' CARINA E SIMPATICA DELLA FIERA) E LUCA



LAPIERRE: UNA SQUADRA FANTASTICI!!! DA SX STEFANO MIGLIORINI (SENZA MAGLIA LAPIERRE), VOUILLOZ (SENZA MAGLIA LAPIERRE), ROMANO (SENZA MAGLIA LAPIERRE) E ALAN (SENZA MAGLIA LAPIERRE). TROPPO I NUMERI UNO!



MARZIO DOPO 42 KM AL GIORNO E 25 APPUNTAMENTI ALL'ORA MOSTRA I PRIMI SEGNI DI STANCHEZZA E SI FERMA A DISCUTERE CON UN MANICHINO CHE SEMBRA MOLTO INTERESSATO A 365!



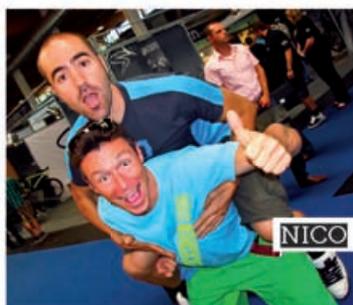
DELLA SERIE FACCIAMO UNA FOTO ASSIEME?



BERRE CLOTH



BAREL



NICO



SCHLEY



GNOCCHERIA ALLO STAND ION



TARALLUCCI E VINO CON I MITICI DI CANE CREEK USA



E POI LUI... IL MITO DEL DEMO DAY, IL CANTANTE DI RISERVA DEGLI EUROPE APPENA COTONATO!

CANNONDALE JEKILL MX



INFO

Consegna: fine ottobre.
Prezzo: 3.999 euro. Peso 14,4 kg. Taglie: S, M, L, XL.
Versioni: due in carbonio, due in alluminio e la MX in alluminio. Sospensioni: Fox 36 Float R, Fox Dyad. Escursione (mm): 160 ant./150-90 post.
Montaggio: trasmissione Shimano XT, freni XT Trail, ruote e gomme WTB, tendicatena Mrp 2X e reggisella telescopico Reverb di serie.



DETTAGLI

Guidacatena serio con taco di protezione e Fox 36 con asse da 20 mm all'insegna della robustezza e affidabilità



NOTE

Una buona tuttofare già pronta all'uso grazie a buone sospensioni, tendicatena e telescopico, peccato che non sia stata usata la versione Stealth. La protezione del down tube è un'ottima idea, ci auguriamo che la grafica venga integrata nella versione definitiva. Vi promettiamo un test a breve!

Rubena

Winners' Choice



rubena.eu

NEW

TOP
DESIGN

GREY LINE

**MTB & CROSS
TYRES**

www.bikesuspension.com

RACING PRO

**1 for 3
FREE**

TUBELESS SUPRA

29

29 X 2,25
26 X 2,25

29 X 2,25
26 X 2,10

29 X 2,25
26 X 2,25
26 X 2,10

29 X 2,00
26 X 2,00

ABSC
Bike Suspension Center

B.S.C. srl · Via Monte Leone 4 · 39010 Cermes · Tel. 0039 0473 563 107 · bsc@pepi.it

CANYON TORQUE EX TRAILFLOW



INFO

Consegna: ottobre.
Prezzo: 2.999 euro. Peso 15,4 kg. Taglie: S, M, L.
Versioni: quattro modelli in alluminio. Sospensioni: Fox 36 Float RC2 Factory (senza Kashima), Cane Creek Double Barrel Air. Escursione (mm): 170 ant./180 post.
Montaggio: trasmissione Hammerschmidt AM/SRAM X9 Type2, freni Elixir 7 Trail, ruote Sun Ringle Charger Expert. Gomme: Maxxis Minion/HR Exo e reggisella telescopico Reverb Stealth con 150 mm di escursione (custom per Canyon) di serie.

NOTE

Se la sorella Aplinist non ci era piaciuta non vediamo l'ora di testare questa, che monta in primis sospensioni differenti (perché la Float funziona a meraviglia a differenza della Talas e il nuovo DB Air con le quattro regolazioni separate e indipendenti) e infine delle gomme serie e adatte a un utilizzo più aggressivo.



DETTAGLI

Con il DB Air non ci dovrebbero essere problemi in fatto di personalizzazione della sospensione e le Maxxis non vi lasceranno mai a piedi...



CANYON FRX WHIPZONE

INFO

Consegna: ottobre.
Prezzo: 1.999 euro. Peso 17,5 kg. Taglie: S, M, L.
Versioni: cinque modelli in alluminio di cui due con doppia piastra. Sospensioni: Rock Shox Boxxer RC CL, Rock Shox Kage RC. Escursione (mm): 200 ant./185-203 post. Montaggio: trasmissione Truvativ Hussefelt/SRAM X9 Type2, freni Elixir 7 Code, ruote Sun Ringle ADD Comp. Gomme: Maxxis Minion F/Rear II e guida catena e*13 LS1 di serie.

NOTE

Mi auguro di cuore che questa dh diventi uno dei best seller di casa Canyon

perché è rarissimo trovare, a questo prezzo, un mezzo così curato nel dettaglio e soprattutto pronto ad un uso anche più spinto. Da notare la sere sterzo Cane Creek 40 (che trovate su bici oltre 6k euro...) e l'attacco manubrio integrato e il manubrio della Spank. Ma non è finita, gomme Maxxis in versione Super Tacky 2Ply e cambio con frizione integrata che stabilizza la catena. Incredibile!

DETTAGLI

Una componentistica di gran pregio e accostamenti azzeccati! Guardate con quale cura hanno realizzato i fork bumpers. Canyon è avanti...



ROSE



ROSE BIKE PRO

Vuoi imparare qualche nuovo trick? Ora è più facile. Guarda gli Action Moves su www.rosebikes.it/bike-pro e prova i trick seguendo i consigli di Bobby. Imita a tuo rischio e pericolo!

Bobby Root leggenda del freeride e detentore di tre record mondiali

**SCUOLA DI GUIDA
CON BOBBY**
www.rosebikes.it/biker-pro



CUBE STEREO 650B



INFO

Consegna: novembre. Prezzo: 7.699 euro. Peso 9,950 kg. Taglie: 16, 18, 20, 22. Versioni: tre in carbonio. Sospensioni: Fox 34 RC2 Factory Talas, Fox Float CTD Factory. Escursione (mm): 160-120 ant./160 post. Montaggio: trasmissione SRAM XX/X0, freni Formula T1, ruote DT Swiss AM. Gomme: Schwalbe Hans Dampf e Reverb Stealth di serie.

NOTE

Una full di serie da 160 mm sotto i 10 kg? Sì è possibile! Per chi ha la fissa del peso questa è una delle full più leggere che abbiamo trovato in fiera. Il montaggio è al top e porta avanti la tradizione della tripla anteriore e dettagli curati all'inverosimile. Quest'anno sono proprio i tedeschi ad averci stupito per la ricerca maniacale dei cosmetics e Cube è una delle aziende in testa!



DETTAGLI

Protezione del down tube e passaggio cavi interno, inoltre tutta la viteria è in alluminio anodizzato in tinta con i particolari. La bici è un gioiellino



GIANT TRANCE X

INFO

Consegna: autunno 2012. Prezzo: nd. Peso: nd. Taglie: da M a XL. Versioni: Trance X 29 0, Trance X 29 1, Trance X 29 2. nd. Sospensioni: Rock Shox Reba RL e Monarch RT3. Escursione (mm): 120/127 mm ant/post. Montaggio: trasmissione SRAM X0 2x10, freni Avid X0 Trail, ruote Giant TR-1 Trail.

NOTE

Finalmente è stata presentata al grande pubblico la nuova full 29er da trail con ambizioni anche in ambito all-mountain. La sospensione posteriore è la solita Maestro, rivisitata per gestire 127 mm di corsa su una biammortizzata dalle ruote grandi.

DETTAGLI

Il reggisella telescopico Contact Switch-R di casa Giant ha, purtroppo, il passaggio del cavo esterno al telaio. I forcellini ruota posteriori sono aperti, una pecca in un mondo in cui lo standard è ormai 12x142, anche e soprattutto sulle 29er. Freni potenti - i nuovi X0 Trail a quattro pistoni - ma con dischi piccoli, e una forcella che troviamo sottodimensionata per le ambizioni all-mountain della Trance X.



MATRA
PRESENTS



COPPA COMMENCAL 2012

è un'iniziativa destinata a premiare
IN DENARO tutti i

CLIENTI SPORTIVI

che nel corso della

STAGIONE 2012,

parteciperanno alle **GARE**
utilizzando le Biciclette

COMMENCAL META
2011/2012.

MONTEPREMI:

1° **classificato** 3.000 €

2° **classificato** 2.000 €

3° **classificato** 1.000 €

10° **classificato** 500 €

15° **classificato** 500 €

INFO E ISCRIZIONI SU: WWW.MATRA.TV.IT



GT FORCE LE



INFO

Consegna: fine ottobre. Prezzo: 4.199 euro. Peso 13,5 kg. Taglie: S, M, L, XL. Versioni: tre in carbonio, tre in alluminio e la SE solo alu. Sospensioni: Fcx 34 RLC, Fox Float CTD. Escursione (mm): 160 ant./160 post. Montaggio: trasmissione Shimano XT/Race Face, freni Formula T1, ruote Easton Haven. Gomme: Maxxis Ardent, guida catena, serie sterzo Angleset e Reverb di serie.

NOTE

Nonostante non abbia il Reverb Stealth (ma costava così tanto fare un buco nel telaio?) il montaggio è molto valido ed è una delle poche full da all mountain che ha di serie l'Angleset, la serie sterzo eccentrica che vi permette di variare l'angolo da 67 a 65°. Molto

intelligente per scegliere tra un mezzo tranquillo o race-ready!

DETTAGLI

La 34 Float CTD è una delle migliori in circolazione, leggera e affidabile. Anche per GT cura maniacale dei dettagli, da notare freno, manubrio e collarini



KONA PROCESS

INFO

Consegna: fine ottobre. Prezzo: 2.899 euro. Peso 14,5 kg. Taglie: S, M, L, XL. Versioni: due in alluminio. Sospensioni: Rock Shox Lirik R, Rock Shox Monarch R HV. Escursione (mm): 160 ant./150 post. Montaggio: trasmissione SRAM X9/X7, freni Avid Elixir 5, ruote WTB STi 23. Gomme: Maxxis High Roller II e telescopico Crankbrothers Kronolog di serie.

semplicità (senza Magic Link) e dotata di tutto o quasi (manca un guidacatena) per divertirsi nella disciplina dell'enduro, gare comprese (vedi la versione DL). Nulla di strabiliante se non un telaio ben curato e una geometria che promette tonnellate di divertimento!

DETTAGLI

Come da tradizione Kona grandi cuscinetti del 4-Bar Linkage, saldature ben eseguite e sterzo conico per la massima precisione di guida.

NOTE

Siamo felici che questa bici sia all'insegna della



CARBONFIBER

CARBON REVOLUTION

Intense Cycles da il benvenuto al futuro con una nuova gamma di mountain bike in carbonio. Fedeli alle nostre origini, ogni modello è un capolavoro dal design innovativo e una tecnologia allo stato dell'arte.

Per un modo nuovo di pedalare, contatta i rivenditori Intense o dsb a info@dsb-bonandrini.com

DSB srl
tel./fax. 0354824273
info@dsb-bonandrini.com
www.dsb-bonandrini.com



CARBON FIBER WITH AN AMERICAN ATTITUDE 2012



HARD EDDIE
29 HARD TAIL



CARBINE SL
SUPER LIGHT TRAIL



CARBINE
TRAIL-ALL MOUNTAIN

INTENSE
CYCLES . USA

INTENSECYCLES.COM

NICOLAI FEATURING SRAM XX1



INFO

Consegna: autunno/inverno 2012. Prezzo: nd. Peso: nd. Montaggio: trasmissione 32x10-42d.

NOTE

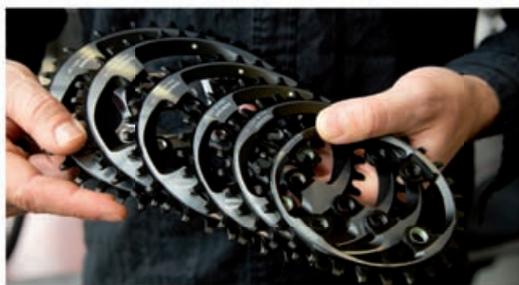
Da 3x9 a 2x10 e ora sino a 1x11. Diminuiscono le corone e aumenta la disponibilità di pignoni al posteriore, sia per numero sia per dentatura massima. La trasmissione XX1 è dedicata a xc ed enduro race top di gamma, per chi ha la gamba per spingere rapporti non banali - la migliore configurazione per noi è quella provata con 32d all'anteriore - anche su lunghe salite: 32x42 equivale a un ipotetico 27x36 in configurazione 2x10. Chi vivrà vedrà, noi aspettiamo di provarlo a lungo per dare un giudizio definitivo...





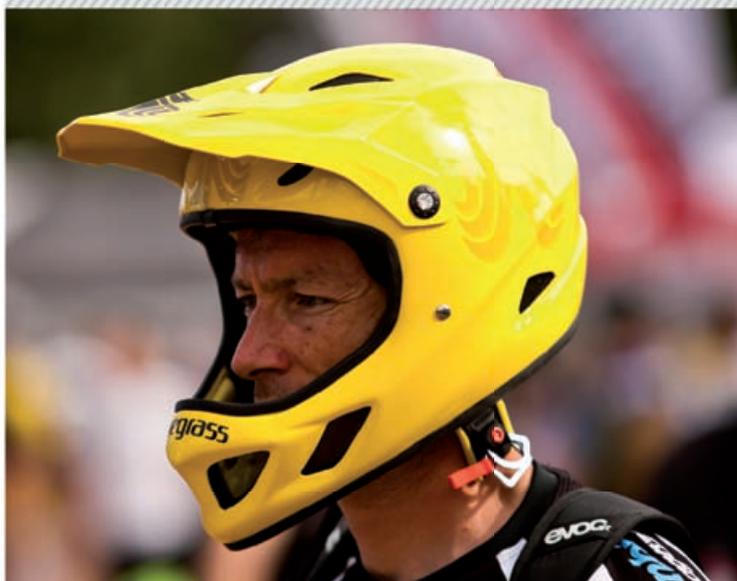
DETTAGLI

Realizzazione sovrappina soprattutto per gli inediti denti della corona anteriore e per il cambio posteriore; è un piacere lavorare solo sul pacco pignoni, sfruttando gli 11 rapporti dal piccolo 10 sino all'enorme 42. La trasmissione è molto sensibile alle regolazioni - tensione cavo, fine corsa - quindi il montaggio deve essere compiuto a regola d'arte. Il corpo ruota libera dedicato al pacco pignoni è in arrivo da SRAM, DT Swiss e Mavic, compatibile con la gamma attualmente in commercio (da verificare gli anni passati).



BLUEGRASS EXPLICIT

Nuove colorazioni della versione fullface in fiberglass che mette in primo piano la sicurezza grazie al sistema EPS. La calotta interna è stata studiata per dissipare gli impatti e impedire che il cervello urti il cranio. Cinque taglie e soli 900 gr per un integrale dal grande comfort.



MET TERRA

250 gr, visiera amovibile e sistema di chiusura occipitale Safe-T, ma soprattutto una costruzione molto accurata che adotta la tecnologia In-Molding a tutto vantaggio della resistenza e della solidità.



NUKE PROOF MEGA AM

INFO

Consegna: gennaio 2013. Prezzo: 4.599 e 3.299 € per Mega AM Pro e Comp; telaio 1.699 e 1.399 € con ammo Cane Creek DB o Rock Shox Monarch Plus RT3. Peso: nd. Taglie: S, M, L, XL. Versioni: Mega AM Pro e Comp. Sospensioni: Cane Creek DB Coil, Rock Shox Lyrik RC2 DH. Escursione (mm): 170/160 ant/post. Montaggio: trasmissione SRAM X0 1x10, freni SRAM X0 Trail, ruote Nuke Proof Generator AM, tendicateni SRAM X0 e reggisella telescopico Reverb Stealth di serie (Mega AM pro).

NOTE

L'apprezzata Mega si evolve e si sdoppia: nuovi tubi in lega 6061 idroformata per migliorare il rapporto rigidità/peso (circa quattro etti in meno rispetto la precedente versione), versioni AM e TR con corsa posteriore rispettivamente a 160 e 130

mm. La Mega AM ha un ammo più lungo, 216x63 mm contro il precedente 200x57 mm, per donare maggiore sensibilità all'inizio, una migliorata capacità di lettura del terreno, una corsa più sostenuta al centro, portando anche l'escursione massima da 150 a 160 millimetri. Altre migliorie riguardano la geometria, con angolo sella meno verticale, movimento centrale più basso e sterzo a 66° con forcella Lyrik da 170.

DETTAGLI

I nuovi tubi rendono l'insieme più aggressivo oltre a donare maggiore rigidità. La geometria è ancora più discendente. Ottimo il nuovo passaggio dei cavi, la compatibilità con il reggisella telescopico Reverb Stealth (tubo che esce sotto il piantone sella), i forcellini ruota sono 135/142x12, il deragliatore ora è direct mount.



NUKE PROOF MEGA TRAIL

INFO

Consegna: gennaio 2013. Prezzo: 3.799 €; telaio 1.399 €. Peso nd. Taglie: S, M, L, XL. Versioni: una. Sospensioni: Rock Shox Revelation RL, Rock Shox Monarch RT3. Escursione (mm): 140/130 ant/post. Montaggio: trasmissione SRAM X9, freni Avid Elixir 5, ruote Nuke Proof Generator TR, reggisella telescopico Reverb Stealth di serie.

NOTE

Mentre la Mega AM cresce in corsa e in capacità discendistiche, la Mega Trail diventa una capace full da escursionismo a tutto tondo, con montaggio dedicato. Ammortizzatore più corto - 190x51 contro i 200x57 della Mega 2012 - per una corsa alla ruota di 130 mm e una geometria comunque aggressiva.

DETTAGLI

Il telaio è quello della sorella maggiore, con corsa ridotta e geometria più pedalabile.





syncros

CONTOUR



SUPERENDURO

X-MOUNTAIN & GRAVITY ENDURANCE

POWERED BY SRAM™

PRO

14/15 LUGLIO - MADESIMO (SO)

28/29 LUGLIO - SAUZE D'OULX (TO)

20/21 OTTOBRE - FINALE LIGURE (SV)

TROFEO DELLE NAZIONI VIBRAM 

SUPERMOUNTAIN

15/16 SETTEMBRE - PILA (AO)

29/30 SETTEMBRE - SCOPELLO (VC)

SPRINT

26 AGOSTO - ALA DI STURA (TO)

9 SETTEMBRE - MONTI DELLA TOLFA (ROMA)

7 OTTOBRE - GEMONA (UD)

WWW.SUPERENDUROMTB.COM



eXpotent



DIRTY

ENDURA



KS

EVOC

MET



XMAPEX



365 mountainbike

NUKE PROOF PULSE PRO



INFO

Consegna: gennaio. Prezzo: 5.100 euro (3.900 Comp). Peso 17,3 kg. Taglie: S, M, L. Versioni: due in alluminio. Sospensioni: Rock Shox Boxxer R2C2, Cane Creek Double Barrel. Escursione (mm): 200 ant./210 post. Montaggio: trasmissione SRAM XO/Descendant, freni XO, ruote Nuke Proof Generator. Gomme: Maxxis High Roller II.

NOTE

Ragazzi che mezzo! Curatissima nel dettaglio con numerose soluzioni nate direttamente dai campi di gara grazie al Team CRC, come il carro regolabile, tubazioni idroformate, protezione per il down tube e l'inedita lavorazione Split Forge System del carro che dona più rigidità laterale e diminuisce il peso delle masse sospese



DETTAGLI

Carro a lunghezza variabile (435-445 mm) con innesto pinza freno di "precisione" per eliminare la risonanza e intelligente copertura della sospensione e leveraggi: cool!



NORCO AURUM 1



INFO

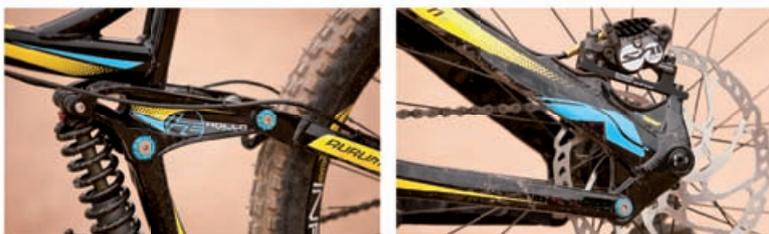
Consegna: in cerca di distributore. Prezzo: ND. Peso 16,6 kg. Taglie: S, M, L. Versioni: cinque in alluminio. Sospensioni: Rock Shox Boxxer R2C2, Cane Creek Double Barrel. Escursione (mm): 200 ant./200 post. Montaggio: trasmissione Saint, freni Saint, ruote Inferno. Gomme: Maxxis High Roller II.

NOTE

È un vero peccato che questa bici, così come l'intera gamma Norco, non abbia trovato un distributore in Italia. Al nostro passaggio in fiera ci hanno avvisato che avrebbero visto "gli italiani", pertanto vi terremo aggiornati perché questi gioielli non possono e non devono rimanere fuori da casa nostra.

NOTE

In passato avevo provato la sorella più piccola Truax da freeride: fantastica. La Aurum riprende gli stessi concetti ma con più escursione e una geometria racing.



Scopri la nuova D3stronger su

www.double3.it

DOUBLE3.IT

**100%
MADE
IN
ITALY**



riders Fabio Rasia
photo Matteo Ganora



www.double3.it

SHIMANO ZEE



INFO

Consegna: luglio 2012. Prezzo: nd. Peso: nd. Montaggio: trasmissione 1x10 con corona singola da 34, 36 o 38 denti.

NOTE

È progettato per il riding nelle condizioni estreme dei trail freeride, con un look moderno, e un equilibrio tra prestazioni in ambito gravity e soglia d'acquisto per rendere più agevole l'accesso a questa interpretazione del mountain biking.

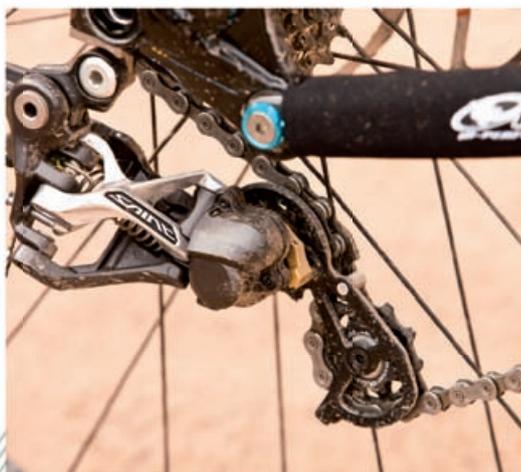
DETTAGLI

Guarnitura con asse cavo in acciaio e pedivelle in alluminio

forgiato (165, 170, 175 mm); cambio posteriore a gabbia corta con tecnologia Shadow Plus non disinseribile, versione per cassette gravity (23-28d max) e all-mountain (32-36d max); comando destro Two Way Release; freni a disco a quattro pistoni con Servo Wave per determinare il punto di contatto delle pastiglie sul disco, rotori in due pezzi con tecnologia Ice Tech (anima in alluminio e pista in acciaio); mozzi con cuscinetti angolari, anteriore 20 mm e posteriore 12 mm con ruota libera Quick Engagement.



SHIMANO SAINT



INFO

Consegna: settembre 2012. Prezzo: nd. Peso: nd. Montaggio: trasmissione 1x10 con corona singola da 34, 36 o 38 denti.

NOTE

Finalmente rinnovato il gruppo per il gravity, ora compatibile con trasmissioni a 10 velocità, con freni a quattro pistoni e un cambio posteriore Shadow Plus.

Lo stile è quello introdotto con il top di gamma per xc/trail XTR.

DETTAGLI

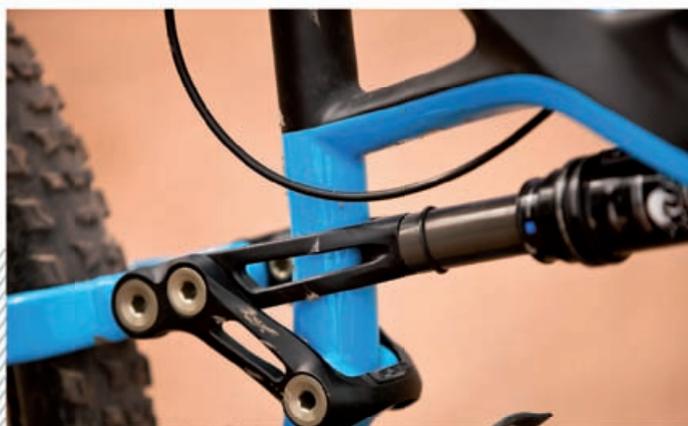
Cambio a gabbia corta Shadow Plus disinseribile; comando Two Way Release e Multi Release (cambiata multipla sia a salire sia a scendere); freni a disco a quattro pistoni con tecnologia Servo Wave, spurgo facilitato One Way Bleeding, dissipatori Ice Tech sulle pastiglie, rotori Ice Tech RT99 Ultimate con alette di raffreddamento integrate; guarnitura Hollowtech II con pedivelle cave, asse del movimento centrale da 83 o 68/73 mm; pedali flat MX80 con piattaforma concava e più sottile.

SPECIALIZED ENDURO EXPERT CARBON



INFO

Consegna: autunno 2012. Prezzo: nd. Peso nd. Taglie: S, M, L. Versicini: due in carbonio, due in alluminio. Sospensioni: Fox 34 Talas CTD, Fox Float CTD AutoSag. Escursione (mm): 160-130/165 ant/post. Montaggio: trasmissione SRAM X0/X7/X9 2x10, freni Avid Elixir 7 SL, ruote Specialized Roval Traverse, tendicatena Gamut e reggisella telescopico Specialized Command Post Elac kLite di serie.



DETTAGLI

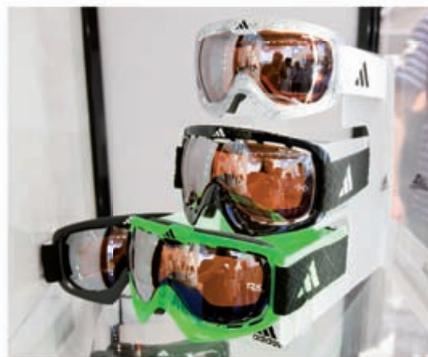
La colorazione in foto è quella delle bici test, non aspettatevela in commercio (in Italia gloss carbon/moto green). Finalmente troviamo il perno passante a sgancio rapido 12x142 mm al posteriore. La forcella è una nuovissima Fox 34 CTD Talas a corsa variabile 160-130 mm e perno da 15. L'ammio ha il sistema AutoSag che facilita la taratura in base al proprio peso.

NOTE

Piccoli aggiustamenti sul top seller di casa Specialized nella categoria da cui prende/dà il nome. Un carro ora da 165 mm di corsa e con la curva di compressione rivisitata per una maggiore stabilità in pedalata si accoppia a una sospensione anteriore Fox 34, con forcella abbassabile e idraulica a tre posizioni CTD. Non le manca nulla per eccellere nelle competizioni enduro, grazie a un montaggio mirato e veramente completo.



ADIDAS



L'azienda tedesca, che produce ogni singolo pezzo a mano, rinnova la gamma di colori della sua Rolls Royce dedicata al gravity, la **ID2**. Questa mascherina, a nostro avviso la più comoda in commercio, si adatta alla perfezione a qualsiasi tipologia di viso e casco grazie al design che rende indipendente il frame a contatto con la pelle e il supporto che va sul casco.

Il modello **PINNER** offre lo stesso comfort ma è nettamente semplificato nella realizzazione, così da segare fino alla soglia dei 100 euro il prezzo finale



La gamma **EVIL EYE** al suo completo con tante colorazioni nuove rimane una delle poche alternative per chi cerca il massimo delle performance in ambito outdoor.

L'**EVIL EYE HALFRIM PRO** è l'evoluzione dello storico evil eye che ha fatto storia e continua a farne. L'halfrim risulta però più leggero, ventilato e l'operazione "cambio lenti" ancora più semplice.



AIROH



FIGHTER Un casco rivoluzionario e ad alte performance per il gravity. È realizzato con guscio in carbonio/kevlar, ha nove prese d'aria e altrettante feritoie d'uscita per garantire un'aerazione efficiente, e prevede il sistema MIPS per la sicurezza in caso di caduta. Il modello Fighter combina l'esperienza Airoh nello sviluppo di caschi per Enduro e Motocross - il nome Tony Cairoli non vi dice nulla? - con le necessità del moderno gravity: robustezza, leggerezza, comfort, sicurezza e anche stile. La versione in fibra di carbonio pesa 850 gr, contro i 950 di quella carbonio/kevlar. Due

ALPINESTARS



Lo **STRATUS** è un nuovo modello pensato per chi non smette mai di girare. Nonostante sia realizzato in materiale impermeabile e resistente al vento rimane molto confortevole (non come un guanto in neoprene da sub...) da indossare.

L'**AERO** è dedicato a chi cerca il massimo della leggerezza e sensibilità nella guida. Di guanti simili ne vediamo a centinaia, ma quello che lo rende particolare è la lavorazione dell'insero nel palmo in materiale elastico per un'ergonomia al top.



Vi trovate molto bene col le vostre ginocchiere Alps ma vi sentite "scoperti" nelle giornate di solo gravity? Grazie alle nuove **ALPS SHIN GUARD**, con protezione in Kevlar, non dovrete acquistare un altro paio di ginocchiere ma vi basterà aggiungere il pezzo che manca per avere lo stinco ben protetto.





Il **COMP PRO** è un nuovo gilet leggero e confortevole e ma al tempo stesso concepito per la massima protezione della schiena (certificato CE), petto e spalle. La sua forma lo rende compatibile al 100% con il Bns (collare) e i protettori sono staccabili per essere lavato senza problemi. Nuovo anche il Comp Pro Shorts che combina tre tipi di imbottiture diverse, a seconda delle aree, per garantire massima sicurezza senza impedire la mobilità del rider per pedalate più lunghe. Entrambi i capi li vediamo azzeccati per la pratica dell'enduro (Super) e dell'all mountain a tutto tondo.

Massima cura anche per l'abbigliamento donna: la linea **STELLA DROP** vanta ampie zone in mesh per la massima ventilazione, taschino Mp3, panno per pulire gli occhiali e catarifrangenti di visibilità. Anche per lo shorts il massimo impegno da parte del dipartimento femminile di **ASTARS** per garantire la massima mobilità, grazie al cavallo elasticizzato privo di cuciture e alle prese d'aria frontali.



sono le misure del guscio esterno per cinque taglie disponibili (da XS a XL). Tra le chicche, la compatibilità con sistemi neck brace, la protezione inferiore frontale per il fango, protezioni rimovibili per le feritoie in caso di giornate piovose/fangose, sistema AEFR per la rimozione rapida e indolore del casco in caso di caduta. Per finire, 22 le colorazioni/grafiche disponibili. A breve la prova su 365mountainbike!



BELL



Il **FULL-9** è un integrale in carbonio che merita assolutamente di essere visto con attenzione. Esteticamente è un casco riuscito e le chicche sono tutte di derivazione MX, come il supporto Go Pro/Contour, i guanciali magnetici e un sistema che permette "l'espulsione" del casco tramite un cuscino che si gonfia, questo per non peggiorare eventuali danni post trauma ma scalzare il casco dall'interno. Sei taglie a disposizione, quattro colorazioni che comprendono la Gwin Replica che indosso, 1.050 gr il suo peso e omologazione CE, CPSC e ASTM. Davvero una bella alternativa ai soliti gettonati...



Molto bello anche il nuovo **SUPER** che sfoggia 25 prese d'aria e uno shape che va a proteggere bene anche la nuca. In soli 390 gr ha un concentrato di tecnologie come lo Speed Dial per una rapida personalizzazione, supporti per la mascherina e telecamere e ovviamente è realizzato con processo In-Mold per la massima sicurezza, oltre ad essere stato rinforzato internamente.

BERGAMONT



THREESOME Bergamont, marchio che fa parte della galassia BMC e destinato alle applicazioni gravity, si affaccia sul mercato italiano con modelli interessanti come questa Threesome, nuovissima full da enduro: 155 mm alla corsa posteriore con carro a quadrilatero che vede il giunto basso concentrico con l'asse ruota per svincolare la sospensione dall'azione della frenata, geometria personalizzabile con flipchip sul link del carro, telaio compatibile con reggisella telescopico Reverb Stealth, forcella Fox 34 Talas FIT CTD, ammortizzatore DHX Air 5.0, trasmissione SRAM X0 e freni



X0 Trail nell'allestimento top di gamma EX MGN (disponibile anche EX 9.3 con sospensioni Rock Shox Lyrik RC2 DH e Monarch Plus RC3, trasmissione SRAM X9 e freni Avid Elixir 5). Bergamont ci prova anche con le ruote 650B, con due allestimenti di media gamma della Threesome SL: 9.3 e 7.3.



STRAITLINE È l'arma per la dh, una delle bici "stock" più leggere sul mercato: solo 16 kg dichiarati! La forcella è una Rock Shox Boxxer Race, l'ambr. Cane Creek DB Coil, trasmissione SRAM X0 con guarnitura E*13 LG1+, freni a disco SRAM X0 Trail e ruote DT Swiss EX1750 con gomme Maxxis Minion DHF/DHR2 2-ply.

BMC



FOURSTROKE 29 La full da xc/marathon ora proposta con ruote da 29 pollici. Mantiene la geometria BWC e la sospensione a quadrilatero articolato APS da 100 mm con biella monolitica, estendendo le sue capacità anche in ambito escursionistico per chi piace pedalare a lungo su bici reattive e veloci. Il carro è in fibra di carbonio con attacco disco PM per dischi da 160 mm e forcellini 12x142 mm, il foderò

basso destro è predisposto per il guidacatena BMC, la geometria rivisitata comprende la riduzione dell'altezza del tubo sterzo e un crizzontale allungato così da usare un attacco più corto e un manubrio più largo, a tutto vantaggio del controllo in ogni condizione. Il modello FS01 ha telaio completamente in carbonio, FS02 triangolo in carbonio e carro in alluminio, FS03 invece è tutto in alluminio.

BIANCHI



Presentata la nuovissima full xc con ruote da 29 pollici: 100 mm di corsa alla ruota per una bici studiata per le gare. Il telaio in fibra di carbonio pesa 1.970 gr in taglia M (senza ammo), l'asse passante posteriore è X12 (12x142 mm), sterzo a 70,5°, passaggio cavi interno, carro su cuscinetti standard SKF, protezione integrata sul telaio per il tubo obliquo, freni e sospensioni Magura con blocco al manubrio. Tre le versioni disponibili, dal top di gamma Team Replica all'entry level 29.4 passando per l'intermedia 29.2.

CANNONDALE



LEFTY La Lefty è famosa per fornire una rigidità all-mountain e resistenza a carichi da gara xc. Per il 2013, la gamma Lefty ottiene il restyling più significativo nei suoi 13 anni di storia. Un nuovo sistema con cuscinetto ad agni ibrido sigillato mantiene la straordinaria morbidezza della Lefty sotto carico, la rende persino più precisa nella manovrabilità e la sigilla completamente contro gli elementi esterni per un funzionamento affidabile e senza preoccupazioni. Una

nuova versione «supersize» della Lefty, la SuperMax, porta la rigidità della forcella dh a un peso forcella all-mountain per prestazioni 29er insuperabili.



CANE CREEK



Dal 2013 Cane Creek fornirà tarature custom per i propri ammortizzatori a molla e ad aria, così da favorire una migliore calibrazione e rendimento sui vari schemi di sospensione. Inoltre troveremo i **DOUBLE BARRELL AIR** montato di serie su più bici: dal 2013 anche Specialized oltre a Canyon. Entro la fine dell'anno avremo un esemplare da montare sulla bici test protagonista sul nostro stressante test di lunga durata... stay tuned!



TRIGGER E TRIGGER 29'ER La famiglia OverMountain di mtb a doppia geometria e doppia corsa vanta due nuove aggiunte: la rapida ed agile Trigger, dotata di telaio in carbonio e di un'escursione regolabile tra 120 mm e 70 mm per rider che cercano una miscela di efficienza da bici da gara e versatilità da bici da trail, e la 130 - 80 mm Trigger 29er con telaio in alluminio, che combina le capacità con una doppia natura della OverMountain con la coppia inarrestabile delle «big wheel».

Tre le versioni della Trigger - 2, 1 e Ultimate - con prezzi da 4.299 a 8.999, altrettanti della Trigger 29er - 3, 2 e 1 - con prezzi da 2.599 a 3.799.



CANYON



"Costruito sui punti di forza eliminando i punti deboli". Così la casa tedesca esordisce nel presentare la nuova **NERVE CF** in carbonio, una full da 120 mm con ruote da 26" che pare molto curata sotto ogni profilo. Il telaio è leggerissimo (1.900 gr) e rigido grazie agli innesti a forchetta e il rocker

in carbonio realizzato in un unico monoblocco. La particolarità del telaio è il sistema di sospensione Anti Squat Kinematics con nuovo sistema flottante e i foderi obliqui del carro (privo di snodi) che si flettono di 3,5° per una risposta sul campo che pare migliorata di anni luce, ma per mettere il nostro

timbro "Approved" attendiamo un test. A livello di geometria troviamo 70° di angolo sterzo e sella, un tubo sterzo che passa da 100 a 140 mm a seconda delle taglie, -38 mm di altezza movimento centrale e un carro da 450 mm (ci pare esagerato come dato...) per tutte le taglie che vanno dalla S alla XL.

Il rocker in carbonio viene realizzato in un monoblocco per la massima solidità/rigidità

Oramai il passaggio dei cavi interno e lo sterzo conico sono una prassi per molte categorie



Tutta nuova anche questa full in alluminio con ruote da 29". La serie **NERVE AL 29** sviluppa 120 mm di escursione e il telaio pesa appena 2.650 gr, da notare il top tube "biforcuto", realizzato grazie ai più moderni procedimenti di idroformatura, in un pezzo unico, che elimina i vecchi fazzoletti a tutto vantaggio di peso e solidità. Cuscinetti angolari nel pivot principale e nel link per assicurare massima rigidità torsionale e quindi lunga vita degli ruotismi. La geometria vede 69,5° di angolo sterzo, 73,5° di angolo sella, i tubi sterzo passano da 111 mm a 148 mm per vestire al meglio sui rider di altezze differenti, -9 mm di altezza BB, 425 mm di lunghezza del carro e quattro taglie dalla S alla XL.



La **STRIVE** non è una novità ma è la bici più in target: per la nostra filosofia che ha come core l'enduro spinto. Si conferma l'escursione di 160 mm ant. e post. e da quest'anno tutti i modelli monteranno le Fox 34 per ridurre ulteriormente il peso e una versione custom del telescopico Reverb con 150 mm di escursione. La bici conserva la sua filosofia di enduro molto spinto, con geometria che favorisce i tratti in discesa senza però sacrificare le lunghe ascese.



La versione 9.0 Race sfoggerà un nuovissimo SRAM XX1 a 11 velocità con pacco pignoni da 10-42 denti!



GRAND CANYON CF SLX 29, la front da 29 in carbonio che assicura precisione di guida e comfort al tempo stesso. La sua geometria con carro compatto aumenta la maneggevolezza e il movimento centrale basso migliora la stabilità in discesa. La chicca di questa bici, peraltro mai vista su altre, è il sistema IPU, acronimo di Impact Protection Unit, in poche parole un fermo posto sulla parte superiore del top tube in prossimità della serie sterzo che blocca la rotazione completa del manubrio in caso di caduta, impedendo così di danneggiare il prezioso materiale. Ci saranno tre taglie, M, L, XL e quattro versioni.



Date un occhio alla parte superiore della serie sterzo, noterete un blocco (IPU) che impedisce di danneggiare il telaio in caso di caduta. Ne sanno in Canyon...

COMMENCAL

Uno stand quasi tutto in neon yellow per non passare inosservati, come se ce ne fosse bisogno per un marchio importante come Commencal... La linea delle full riprende il design della dh, ovviamente riadattate nello spessore dei tubi e nelle geometrie. Al momento il brand sta trattando con due potenziali

nuovi distributori e sarà nostra premura tenervi aggiornati, per ora potete fare i vostri ordini su: www.commencal.com Nessuna novità in ambito tecnologico ma una scelta molto accurata della componentistica, vediamo nel dettaglio...



Il rocker in alluminio e gli innesti a forchetta assicurano grande rigidità torsionale e aumentano la vita dei cuscinetti.

La **META SX** è la prima che vi segnaliamo perché è un mezzo che può fare di tutto e di più. 160 mm di escursione, Fox 34 CTD e Fox Float CTD Boost Valve con remoto ed entrambe

Kashima! Freni Formula RX, gomme Onza DH 2,4" anteriore e 2,25" al posteriore, telescopico Reverb e SRAM X9. Avete tutto quello che serve per dare gas!



Una vera full per i nostri pargoli! La **SUPREME 24** è una miniatura delle 26 con 140 mm di escursione, ammo Marzocchi Roco, forcella Rst Storm, freni Formula RX e trasmissione SRAM X5 a 9 velocità.

La **SUPREME FR1** è la bici per gli assetati di park farciti di salti e sponde. Sospensioni Fox a molla, guida catena, trasmissione 9V e gomme Maxxis 2 Ply in miscela morbida Supertacky. Ready for fun!



La **RAMONES 20** è una front molto robusta con angolo di sterzo aperto per i bambini che promettono bene. La chicca è il mozzo posteriore SRAM con due velocità automatiche!



CRANK BROTHERS

Il nuovo pedale a sgancio per il gravity race, che riprende la struttura dei penultimi Mallet – corpo in alluminio e non misto policarbonato/alluminio – alleggerendolo ulteriormente, oltre a essere ancora più sottile. I **MALLET DH** hanno un peso dichiarato di 479 grammi.



CHROMAG

Chromag, piccola azienda di Whistler, produce una serie di componenti che in Canada e Stati Uniti tira più di hamburger e patatine fritte. Manubri, attacchi manubri, collarini sella e tanto altro in un mare di grafiche e una particolare attenzione al dettaglio.

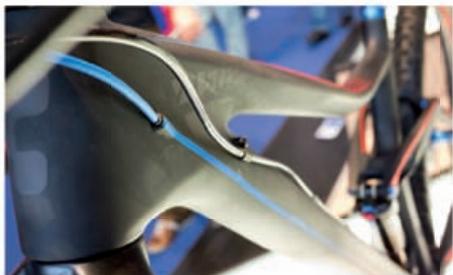


CUBE



STEREO SHPC 160 SLT 650B E SHPC 140 SLT 29 Il meglio della tecnologia concentrato in un telaio full da trail/A-M, in doppia declinazione secondo il diametro delle ruote: 29 o 27,5". Allestimento assimilabile – trasmissione SRAM XX/X0, freni Formula T1, ruote con cerchi Reynolds in carbonio e mozzi Tune, guarnitura Race Face Next SL Carbon, ammo Fox Float CTD BV Kashima, forcella Fox 34 CTD Kashima – per arrivare a un record di peso nella categoria, 9,95 kg dichiarati. Cube abbandona il carro che contraddistingue le proprie full trail e all-mountain per adottare un quadrilatero con cosiddetto rocker arm, in questo caso in carbonio.

Dal punto di vista stilistico nulla da eccepire, tra le più belle viste in fiera. Prezzi? 7.499 e 7.699 rispettivamente per 29 e 650B (qui troviamo una Fox 34 Talas 160-120 al posto della Float 140).



DT SWISS

Aggiornate le famiglie di mozzi 240 e 350, ora compatibili con i nuovi raggi a testa dritta, che equipaggiano la serie di ruote Spline, di cui vi abbiamo già parlato. Ogni ruota Spline ha cerchi compatibili tubeless, raggi dritti che contribuiscono a migliorare resistenza e stabilità, il corpo del mozzo è alleggerito rispetto al corrispettivo tradizionale, ogni set di ruota ha schema di raggiatura ottimizzato per la sua destinazione d'uso. Tra le più interessanti le M1700 per trail/all-mountain: peso di 1.750 gr la coppia, canale interno del cerchio di 19,6 mm, ruota libera RWS. Disponibile anche la versione 650B, con peso dichiarato di 1.775 gr la coppia. I prezzi sono di 549 euro per set di ruote.



ELLSWORTH

La factory americana realizza con una cura fuori dal comune telai che in molti scopiazzano. Vedi il sistema di sospensione ICT...

La **EPIPHANY 27,5** ha un telaio in alluminio 6061 T6 realizzato a mano negli States ed equipaggiato con sospensione I.C.T. che sviluppa 140 mm di escursione. Nuove geometrie per questo telaio al fine di adattarlo alle ruote da 27,5" e fodero posteriore obliquo in "Rare Earth Carbon Fiber". Peso del telaio con ammortizzatore Fox CTD è di 2,550 kg e monta un perno passante da 142x12 mm per incrementare la rigidità torsionale.



Il carro è, come sempre, un'opera d'arte e da notare che grazie alla sua forma nasconde gli ruotismi all'interno.

Saldature perfette stese con estrema cura e accostamenti cromatici da urlo





E*13

LG1r, la guarnitura singola top di gamma per il gravity: pedivelle in lega proprietaria EXAr in lunghezza 165/170/175 mm, asse oversize sempre in lega leggera EXAr, movimento centrale 68/73 o 83 mm (linea catena 51 o 56 mm), peso dichiarato di 760 gr per il sistema completo di BB. Disponibili come opzione i cuscinetti ceramici per il movimento centrale. Nuovo anche il guidacatena LG1r con supporto in fibra di carbonio, disponibile nella versione con tacca o con bash Turbocarger in policarbonato. Due le versioni, per corone da 32-36d o 36-40d, per attacco ISCG o ISCG 05, con peso dichiarato di 161 gr, o 249 gr nella versione con bash. La linea TRS per trail/all-mountain vede la nuova guarnitura top di gamma TRSr, realizzata con gli stessi materiali della LG1r per il gravity ma ovviamente con diversi dimensionamenti: doppia corona 38/24 o 36/22, scatola del movimento centrale da 68/73 mm (linea catena 51 mm), peso dichiarato di 721 mm compreso il BB, quest'ultimo con l'opzione dei cuscinetti ceramici. La guarnitura TRSr sarà disponibile anche nella versione singola 28/30/32/34, con peso complessivo di 665 grammi.



Linee armoniose e una grafica davvero elegante per la nuova full da 29" da 100 mm di escursione, la **EVOLVE CARBON 29**. Il telaio realizzato in monoscocca con fibra di carbonio Torayca usa una tecnologia che viene utilizzata in ambito aerospaziale, quindi con stampi molto precisi che evitano al tempo stesso inutili sprechi, quindi massima leggerezza e un occhio di riguardo alla natura. Come tradizione troviamo il sistema di sospensione I.C.T. per un peso complessivo, con ammortizzatori Fox CTD, di appena 2.250 con perno passante da 142x12 mm.



Sterzo conico, passaggio cavi interno e una grafica pulita ed elegante



La zona BB della Evolve mostra tutta l'eleganza del carbonio, anche se l'orizzontale del carro rimane in alluminio

ENDURA



I caschi ancora in via di sviluppo, probabilmente in gamma a partire dal 2014.



Tanti nuovi accessori da viaggio, studiati a puntino per soddisfare le moderne esigenze del biker, all'insegna dell'ergonomia senza troppi fronzoli e con un'ottima soglia d'acquisto. Troviamo borse sottosella, porta documenti e porta smartphone con pannello trasparente frontale a prova di touch, e per finire la novità più succulenta: un capiente e magnificamente organizzato trolley per portare con sé tutto quello che ci serve per pedalare (prezzo stimato in 135 euro).



Nella gamma abbigliamento da segnalare i pantaloncini **SINGLETRACK LIGHT**, versione leggera dei rinomati shorts, e la giacca **LUMINITE** con colorazione fluo per la massima visibilità e luce asportabile inserita nell'apposito vano posteriore, e che possiamo usare anche attaccata al nuovo zaino o alle borse sottosella.

EVOC

L'azienda tedesca è una delle poche che nel giro di poco tempo è riuscita a farsi spazio in questo settore, ma non è fortuna... prodotti ben realizzati, intuizioni e colorazioni accattivanti sono le chiavi del successo e per questo 2013 traviamo nuovi prodotti o rivisitazioni di quanto c'era già.



Il **FREERIDE TRAIL TEAM 20L** è uno zaino capiente dotato di protezione integrata (e certificata) per la schiena che si può indossare anche singolarmente, quindi lasciando lo zaino a casa. All'interno sono state aggiunte/riviste alcune tasche per una maggiore facilità d'uso e rimane la copertura impermeabile integrata in caso di pioggia. È disponibile in tre misure per accoppiarsi perfettamente a diverse stature.

CC 6L è uno zainetto leggero destinato per lo più ai pedalatori, infatti è stato rivisto il sistema di ventilazione e può ospitare sacche idriche da 3 litri o è disponibile nella versione già con sacca da 2 l.



Non vi nascondiamo che i prodotti Evoc da viaggio sono i nostri "migliori amici", visto che da tempo li usiamo per il nostro lavoro. Zaini, tracolle, beauty case e borsoni su rotelle, tutto ha quel dettaglio in più che ti fa capire che dietro il brand c'è gente che ha girato il mondo e continua a farlo...



FINISH LINE



Finish Line presenta il nuovo spray **SILK** da applicare sulle sospensioni. Parlando coi i titolari assicurano che il prodotto dura, a seconda degli impieghi, da una giornata a una settimana con risultati incredibili. Non temete che quanto prima faremo un test! Nell'altra foto olio per freni di alta qualità e lo storico sgrassante multiuso per la cura della propria amata.

EASTON

HAVOC 35 Il nuovo standard oversized di Easton per manubri e attacchi: la sezione centrale passa da 31,8 a 35 mm per donare, secondo il brand statunitense, ancora maggiore rigidità senza appesantire l'insieme. L'attacco manubrio Havoc 35, in alluminio lavorato in CNC, è lungo 50 mm e pesa 190 grammi. Due le pieghe rise per il gravity, Havoc 35 Carbon e Havoc 35 Aluminum, dai rispettivi pesi di 220 e 300 grammi. Entrambe sono larghe 800 mm, hanno rise di 20 mm, 9° e 5° per back e up-sweep. Le seconde sono disponibili in quattro anodizzazioni: nero, arancio, argento e verde.



EC70 TRAIL Le nuove ruote da trail per 29er, con cerchio in fibra di carbonio unidirezionale. Il peso dichiarato è di 1.460 gr e le rende tra le più leggere sul mercato. Il canale interno del cerchio, per gomme tradizionali, è di 20 mm, i raggi sono dritti a doppio spessore, 24 per ruota con incrocio in terza, i mozzi sono a cartuccia sigillata e compatibili con gli standard QR e 15QR all'anteriore e 10x135 mm, 12x135/142 mm al posteriore.

FIVE TEN

Tante novità da Five Ten, tra cui le prime scarpe espressamente progettate per il mountain biking freeride/freestyle, **FREERIDER VXI**: struttura ultra compatta, materiali più confortevoli per linguetta, supporto plantare e del calcagno, ma soprattutto nuova suola Stealth Contact che agevola i movimenti dei piedi sui pedali per la massima precisione nel posizionamento dei primi e la massima reattività nei cambi di assetto. Alcuni accorgimenti, come nuovi materiali per le zone

imbottite - linguetta, calcagno, profilo esterno - sono adottati anche per la rinomata Freerider, per la classica Spitfire e per la stilosa Dirtbag. Le ultime due sono pensate per i bmxer, con suola Stealth M, mentre le Freerider mantengono la suola Stealth S1.



FORMULA



T1 Prima grossa novità del produttore toscano è l'impianto T1, che sostituisce il precedente e apprezzato The One: nuova pinza più compatta con tubazione all'interno per essere più protetta, maggiore luce tra pastiglia e disco per evitare il rischio di rumori molesti, nuova miscela per le pastiglie che aiutano a raggiungere una frenata più costante e potente oltre che più silenziosa. Una novità

che investirà non solo T1 ma tutti gli impianti Formula è la maggiore corsa della leva per un'azione più confortevole e meno secca, ascoltando così le richieste dei biker. Tornando ai freni T1, Formula ha prodotto una serie in edizione limitata di 600 esemplari per festeggiare il 25° compleanno del marchio: cromatura color titanio e incisione al laser che ricorda l'importante traguardo raggiunto.

35 Ancora in fase di sviluppo la nuova forcella 35 che prende il nome dal diametro degli steli. Avrà idraulica con cartuccia sigillata, sarà compatibile con ruote da 29" o 650B con monolite e quote dedicate, e rispettive escursioni massime di 140 e 160 millimetri.



RUOTE Le ruote XC Superlight saranno disponibili sia in standard 29" sia per il nuovo 650B, sempre con cerchio con canale interno da 17 millimetri. Queste condividono il mozzo con le XC Light, in versione 26" o 29", con cerchio però da 21 mm; tutte sono compatibili con ruota QR o 15QR all'anteriore, mentre al posteriore è previsto solo l'asse QR da 10 millimetri. Passando all'all-mountain abbiamo le AM Light, stesso cerchio da 21 mm delle XC Light ma mozzi più robusti: davanti 15QR o 20 mm, dietro 12x142 o 10x135 millimetri.

FOX



34 Nuova serie con steli da 34 mm, nata per soddisfare le esigenze in fatto di rigidità e robustezza delle bici con ruote grandi, 29er o 650B, anche se troviamo una linea per ruote tradizionali da 26 pollici. Le forcelle 34 si collocano nella linea dedicata all'all-mountain in cui campeggiano anche il reggisella telescopico DOSS e l'ammortizzatore Float CTD, con idraulica rivisitata: tre posizioni per il Propedal - Climb chiuso per la salita, Trail intermedio per pedalare su terreni vallonati, Descend per la discesa - e un livello supplementare per il tuning - tre livelli in posizione Trail - così per godere al massimo sui sentieri secondo il proprio stile di guida. Tornando alle forcelle 34, le più rappresentative sono la Talas 27,5 160 (idraulica CTD con Trail Adjust, cartuccia chiusa FIT, 160-120 mm di corsa, funzionamento ad aria, sterzo conificato, perno passante 15QR, 2,07 kg) e 34

Float 160 (corsa fissa a 160 mm e 1,95 kg).

Il reggisella telescopico DOSS invece sembra nascere già vecchio, con il suo cavo ancorato sul tubo superiore e non nella parte inferiore fissa. Ha tre posizioni - Climb tutto esteso, Trail abbassato di 40 mm, Descend tutto abbassato - con due corse disponibili (100 o 125 mm), funzionamento meccanico con camera d'aria regolabile nella pressione per stabilire la velocità del ritorno, doppia leva per un azionamento più intuitivo e quattro possibilità di montaggio sul manubrio, peso dichiarato di 620 gr (non proprio una piuma...).



FULCRUM



650B Due nuovi set di ruote da Fulcrum per il nuovo standard 650B, si tratta di Red Power XL 650B e Red Metal XRP 650B, rispettivamente un entry level con cerchio e per coperture con camera d'aria e alta gamma xc con cerchio tubeless. Altra differenza, i raggi che per le seconde sono a sezione variabile, e i mozzi, in alluminio per le prime e in alluminio/carbonio per le seconde. I pesi? Rispettivamente 1.815 e 1.525 gr dichiarati.



29" Red Metal 29 XRP invece sono le nuove ruote alta gamma da trail per 29er: pesano 1.635 gr, hanno cerchi tubeless con canale interno da 19 mm, 24 e 28 raggi in acciaio a sezione variabile rispettivamente per anteriore e posteriore, e mozzi in alluminio/carbonio



GARMIN

FENIX In un unico strumento troviamo tre funzioni cardine: altimetro, barometro e bussola, per fornire informazioni in tempo reale su quota, cambiamento climatico e direzione di marcia. Inoltre grazie alla tecnologia satellitare Garmin fornisce informazioni precise sulla via da percorrere per raggiungere la meta e tornare al punto di partenza. Il design è pulito, il display resistente a urti e graffi. Sarà disponibile da metà ottobre nella versione Fenix Performer Bundle con fascia cardio e cinturino in poliuretano color arancio di ricambio al prezzo suggerito al pubblico di 499 euro (399 per il solo orologio/GPS).



TREK MAP ITALIA PRO V3

Aggiornata e rivoluzionata la cartografia Garmin dedicata agli amanti dell'off-road. Oltre a essere ancora più dettagliata, offre la



tecnologia ActiveRouting per farsi guidare dal gps outdoor/ciclo sull'itinerario selezionato tra quelli presenti in archivio. In pratica, selezionando la modalità "escursionismo", nella cartografia saranno evidenziati i sentieri mappati, con lo strumento che cercherà di far passare l'itinerario su sterrate e sentieri archiviati, evitando per quanto possibile l'asfalto. TrekMap Italia PRO V3 è disponibile al prezzo di 199 Euro, la versione aggiornamento (da TrekMap Italia V2 o LandNavigator) al prezzo di 99 Euro.

GT

KASHMIR

Una nuova serie di biciclette 29er con telaio in acciaio di qualità elevata, che si rivolge alle necessità dei fan delle ruote grandi che non siano racer convinti. Con un sistema di forcellini posteriori che consente di regolare il passo per montare trasmissioni single speed, la Kashmir prosegue la tradizione di biciclette con telaio CrMo di alta qualità ormai nell'Olimpo della mtb, come le storiche Bravado, Psyclone e altre. La Kashmir 1.0 con forcella Fox



32 Float 29 CTD da 100 mm, trasmissione Shimano XT/SLX, freni Formula RX e ruote Easton costerà 2.199 euro.



FURY WORLD CUP

Ecco l'arma del team Atterton in tutto il suo splendore, qui con allestimento e colorazione "replica". I tratti salienti? Forcella Fox 40 RC2 FIT da 200 mm, ammortizzatore Fox DHX RC4 per 210 mm di corsa alla ruota, trasmissione e freni Shimano Saint, ruote E*13 LG1+ DH. Peso stimato in 18,1 kg, tre taglie disponibili (S, M, L), prezzo di 7.199 euro.

INTENSE



SPIDER 29 Full 29er con corsa alla ruota regolabile a 120 o 130 mm, per un utilizzo prettamente escursionistico. Tra le chicche, attacco deragliatore direct mount sul telaio, passaggio cavi interno, forcellini sostituibili G1 per montare ruote con asse di qualsiasi tipo (QR, 10x135, 12x142).



CARBINE 27,5 L'evoluzione della full trail/A-M con telaio in carbonio, ora con ruote 650B. La corsa alla ruota è regolabile su 140 o 150 mm, la geometria è aggressiva con angolo sterzo a 67°. Ritroviamo i forcellini G1 e altre caratteristiche in comune con la Spider 29, come l'attacco deragliatore direct mount e il passaggio cavi interno.



TRACER 27,5 Finiamo con l'altra grossa novità 2013 dopo la Carbine 27,5: Tracer 27,5 con ruote 650B, telaio in alluminio, destinazione d'uso A-M/Enduro con corsa alla ruota di 140 o 152 millimetri. La

geometria è aggressiva ma non troppo, con angolo sterzo a 67,5°. Tra le chicche, gli immancabili forcellini intercambiabili G1 e la compatibilità con reggisella telescopico RS Reverb Stealth.

ION

L'azienda tedesca nata nel 2004 dalla grande passione per gli sport acquatici da quest'anno entra nel mondo bici e lo fa con grande stile e un'attenzione particolare alla natura. Ad Eurobike era uno degli stand più belli non solo per le ragazze carine simpatiche e sportive, ma per la creatività della collezione e quanto sta dietro ad ogni singolo capo. Ahimè questo non è lo spazio per andare nel dettaglio, pertanto vi consiglio di visitare il sito e scoprire chi e cosa c'è dietro un brand che farà tanta strada, sterrata ovviamente!
www.ion-products.com



Si chiama **SLASH** la linea dedicata al gravity più estremo, la maglia si può abbinare allo shorts o al pantalone lungo. Davvero stilosi!



ROAM è la linea che comprende diversi capi destinati al freeride e all mountain, la camicia è realizzata in tessuto tecnico e gli shorts sono leggerissimi da indossare.



La linea di **GUANTI** comprende quattro modelli ideati per le differenti discipline della mtb. Il modello calzato in fiera sembrava ben studiato e comodo da indossare, oltre ad essere compatibile con gli schermi touch screen.

KONA



La **HEI HEI SUPREME** è la nuova 29" in carbonio destinata ai depilati e non, ultraleggera, rigida ma dolce da guidare in discesa, questo è quanto promette la factory con alle spalle 25 anni di storia. Ha un carro molto corto per renderla maneggevole, un'abbondante luce

tra carro e ruota posteriore e una curva di compressione rivista per sfruttare ancora meglio i 100 mm a disposizione. Il prezzo di questa versione è già confermato a 4.399 euro e se volete spendere di meno potete optare per la versione in alluminio Scandium a 2.499 euro.



Tutte le 29" in carbonio che abbiamo visto presentano una zona del movimento centrale molto curata per evitare le flessioni riscontrate sui primi modelli.



Addio Quick Release... solo un folle adotterebbe questo sistema, oramai lo standard da 142x12 mm è stato finalmente adottato dal 99% delle aziende.

KS



LEV CARBON Ecco finalmente il primo reggisella telescopico superleggero, realizzato per il mondo del cross country e delle granfondo: la struttura principale è in carbonio, con una corsa di 65 mm e le stesse tecnologie alla base del modello LEV di cui è una declinazione "light". Ritroviamo anche il comando remoto in policarbonato e fibra di carbonio, che porta il peso a 380 gr complessivi. KS sta studiando un sistema di aggancio della sella che permetta di ridurre ulteriormente il peso. Quando sarà disponibile? Non è stata comunicata ancora una data.



LEV INTEGRA È la versione con passaggio del cavo interno al telaio del rinomato LEV: utilizza sempre un cavo cambio standard, le altre caratteristiche rimangono immutate. Cosa cambia? Il peso complessivo, con un risparmio stimato intorno a 100 grammi. Sarà disponibile a partire dall'inizio dell'anno prossimo.

KTM



Grande interesse e uno stand mastodontico per gli "orange power" austriaci. Iniziamo col presentarvi una lussuosa 29 da 6.699 euro realizzata in monoscocca di carbonio con 100 mm di escursione. La Scarp monta il top di casa Fox come sospensivi, il top di casa Shimano come trasmissione e ruote DT Swiss X 1450 per un peso complessivo di 11,3 kg.

La zona dello sterzo è stata realizzata con la tecnologia GrooveCut-Technologies, un procedimento che calcola il volume delle tubazioni in funzione del carico da sopportare al fine di garantire un'eccellente compromesso tra rigidità e peso. Viste le dimensioni non lo mettiamo in dubbio...



Al di là delle scritte che strillano tutto lo stesso concetto, ovvero il Post Mount integrato, i drop-out di questa Scarp sono fatti a regola d'arte e ben ingegnati per assicurare rigidità in frenata.

LEATT

L'azienda sudafricana ci ha visto lungo nel lontano 2006 e ora è diventata un vero colosso che veste collarini ai migliori atleti del mondo o semplici appassionati di sport estremi. Da ricordare a tutti che il collare serve, ma anche il paraschiena, ancora in troppi vedono il collare solo come "effetto moda"...



Il **DBX Pro Lite** è la novità più leggera, solo 617 gr e tante features come: Core Flex in un pezzo unico per migliorare il comfort; imbottitura posteriore più bassa per aumentare la possibilità di alzare la testa; struttura in fibra di aramide rinforzata in carbonio; struttura principale di supporto pensata per non danneggiare le clavicole;

multi regolabile e disponibile in due taglie. Sarà disponibile anche nella versione Compy e Ride 4 dai prezzi più accessibili.



Nuova anche la linea di protezioni morbide 3DF che si adattano alla forma del nostro corpo. Come già visto in altri prodotti, la speciale imbottitura assorbe l'impatto e lo dissipa lungo tutta la superficie per limitare al massimo i danni. Il corpetto è chiaramente compatibile con i collarini e protegge nella zona toracica, schiena, reni, spalle e avambracci. Le imbottiture si possono staccare per il lavaggio e sarà disponibile in tre taglie, anche come solo gilet o solo paraschiena. Di grande interesse anche le ginocchiere realizzate con la stessa imbottitura e ricoperte con fibra di aramide per resistere alle abrasioni. Saranno disponibili per junior e tre taglie adulti, così come le gomitiere.



KTM è una delle aziende che ha creduto per prima nelle e-bike con numeri di vendita che sono aumentati a dismisura di anno in anno. In foto la **E-RACE** con ruote da 650b che ha un'autonomia fino a 90 km! Con 2.999 euro e un peso di 21 kg vi portate a casa un mezzo ideale per lo sport pigro o per recarvi al lavoro senza inquinare!



Per chi invece vuole sudare senza l'ausilio dell'elettronica vi presentiamo la nuova **LYCAN 653** realizzata in alluminio idroformato. Con 125 mm di escursione e ruote da 650b siete in grado di affrontare la maggior parte dei trail, soprattutto senza svenarvi visto il prezzo finale di 2.499 euro.

La **MACINA** è una versione a pedalata assistita con ruote da 29" capace di un'autonomia di ben 190 km. Il prezzo è di 2.799 euro e il peso scende a 18,5 kg.



Il sistema di sospensione è di tipo 4 Bar linkage flottante, ovvero con l'ammo che non è ancorato al telaio ma al carro stesso. Trek docet...



Sterzo conico e passaggio dei cavi integrato, ma su KTM la zona sterzo batte tutte 10 a 0 in quanto a dimensioni!

LEE COUGAN



CROSSFIRE 29 Nuovo telaio in carbonio con geometria compatta per migliorare la guidabilità di una full dedicata al cross country agonistico. Davanti troviamo una forcella da 100 mm, mentre la corsa alla ruota posteriore è di 90 mm, tre sono gli allestimenti: Team, Race e Pro.



BLACK ICON 27,5
Front da xc race con ruote 650B, telaio in fibra di carbonio monoscocca con geometria dedicata. Disponibile anche come solo telaio.



RAMPAGE 29 Novità a catalogo è la Rampage 29, una front xc race con nuovo telaio in fibra di carbonio monoscocca. Ha sterzo conifcato, movimento centrale press fit, attacco disco posteriore post mount, forcellini in fibra di carbonio. Disponibile in tre allestimenti: Team, Race e Pro.

LEZYNE



Lezyne ha ampliato la gamma di luci per il 2013, la più interessante è la **MEGA DRIVE**, un'unità a singola lampada, con batteria sostituibile, e un'incredibile luminosità di 1.000 lumen in un sistema così compatto. La Mega Drive ha quattro livelli di luminosità: enduro a 500 lumen, blast a 1.000 lumen, economy a 200 lumen, e flash intermittente. Un pulsante abilita la modalità Race, da cui poi selezionare quella enduro o blast senza passare per flash o economy, così da velocizzare le operazioni durante una competizione

24h. Il prezzo dovrebbe aggirarsi intorno ai 200 euro, di poco superiore per il kit che comprende una seconda batteria ricaricabile e il supporto per il manubrio.

Se non si ha bisogno di tutta questa potenza troviamo in gamma la **SUPER DRIVE XL** a singolo LED, con 500 lumen incapsulati in un elegante e leggero involucro in alluminio con profilo esterno a micro alette che favorisce la dissipazione del calore. Abbiamo anche la luce posteriore **MICRO DRIVE**, ricaricabile tramite porta USB del computer,

con una modalità luminosa a flash per la massima visibilità anche durante le ore diurne, diventando così una valida soluzione per chi si sposta in bici per lavoro o per studio in mezzo al traffico cittadino.



MAGURA

Da Magura abbiamo un riposizionamento e ripensamento di tutta la gamma sospensioni. Tra le forcelle **TS** (Team Suspension) le soluzioni più accattivanti sono quella della linea **TS8R 150**, per ruote tradizionali da 26" o 650B. **TS8R 150** ha corsa di 150 mm, peso dichiarato di 1.675 gr, monolite con doppio archetto alleggerito, perno passante a sgancio rapido 15QR, sterzo conico, idraulica Albert Select+ con compressione e



ritorno regolabili. La versione a corsa variabile **TS8R 150 LS** (Lift Select, da 80 a 150 mm) invece ha un peso dichiarato di 1.825 grammi.



MAVIC

Il marchio francese finalmente lancia una serie di ruote 29er all'altezza della sua fama, dopo il tentativo del 2011 che non ha riscosso molto successo, quando si era affidata alle C29, soluzione non ancora matura. Per il 2013 troviamo le **CROSSMAX SLR 29** per xc race, **CROSSMAX ST 29** per l'escursionismo a tutto tondo, e le **CROSSRIDE DISC 29** come soluzione d'ingresso sul mercato.

Mentre le ST sono in sostanza una versione ipervitaminizzata dell'equivalente da 26", le SLR hanno subito un pesante lavoro di ingegnerizzazione, cercando di mantenere basso il peso senza intaccare rigidità e robustezza.

I cerchi fanno uno spessore superiore di 0,6 mm rispetto alle SLR da 26", troviamo sempre 20 raggi più robusti così come sono state irrobustite le flange dei mozzi, in particolare sul lato disco anteriore e trasmissione posteriore (le zone di maggiore stress).

Il risultato è un set di ruote che pesa 1.620 gr, con un ottimo rapporto rigidità/peso. Crossmax ST 29 e Crossride 29 invece pesano rispettivamente 1.710 e 2.020 gr la coppia.



MUC-OFF



C3 CERAMIC DRY LUBE

È un lubrificante che contiene un additivo sensibile ai raggi UV che, quando è illuminato con una torcia, evidenzia quali aree della catena hanno una copertura decente e quali invece necessitano di essere lubrificate. È studiato per i negozianti o per chi si prende particolarmente cura del proprio mezzo nell'officina personale, anche se l'effetto disco "70 è dietro l'angolo... Prezzi stimati in 15 e 20 euro per le versioni da 50 e 120 ml.



NANO CRIT HAND CLEANER

È un gel profumato al pompelmo, con funzione anti batterica e grandi proprietà di pulizia a fondo senz'acqua grazie alle micro particelle. Prezzo stimato in 15 euro per il barattolo da 500 ml.



NANO CLEANER

È un solvente biodegradabile con packaging minimale, che equivale a ben due litri di spray detergente quando lo si mixa con l'acqua! La formula è quella famosa di Muc-Off, che permette di eliminare ogni residuo di

sporco dalla propria bella, velocemente e senza intaccare le parti delicate. Prezzo stimato in 24 euro per la carica da 500 ml.

DRIVETRAIN CLEANER

Uno spray detergente per la trasmissione, pensato per lavorare insieme al kit di pulizia X-1 da agganciare alla catena. È biodegradabile a base alcalina, e non intacca sigilli, parti in gomma, plastica o metallo. Costo stimato di 8 euro per confezione da 250 ml.



MARZOCCHI

Hodaka, la factory taiwanese che produce gli ammortizzatori per conto di Marzocchi, da ottobre incomincerà a produrre anche tutta l'intera gamma delle sospensioni. Marzocchi come ben saprete è un'azienda italiana nata nel '49 e successivamente acquistata dal colosso Tenneco nel 2008.



La **55 MICRO SWITCH TA** ha un'idraulica rivista per il '13, escursione da 120-160 mm, funzionamento ad aria con molla negativa, perno passante da 20 mm, steli da 35 mm trattati al Nickel per una scorrevolezza vellutata e il peso raggiunge 2.300 gr per la versione con tubo sterzo da 1,1/8".



La **55 R** è la versione a molla con trattamento Gold Race Coating e funzionamento a molla. L'escursione è fissa a 160 mm e il peso supera di poco i 2,5 kg.



Per le 29 c'è di nuovo la **44 MICRO SWITCH TA** con idraulica rivista, escursione ad aria da 140-110 mm, steli da 32 trattati al Nickel, sterzo conico per un peso di 2.090 gr.



In soli 198 gr il nuovo **ROCO LITE** offre il registro del ritorno, il blocco e il nuovo trattamento Gold Race. Gli interassi disponibili saranno da 190,5x50 mm e 165,1x38,1 mm



Della serie il primo amore non si scorda mai... chi non ha avuto una 888 scagli la prima pietra! Soprattutto delle annate "buone"... La gamma 888 prevede tre modelli: **888 RC3 EVO V2 TI, EVO V2 E CR**. La prima (sx) mantiene 200 mm di escursione, molla in titanio, steli al Nickel per una scorrevolezza superiore, regolazioni alte e basse in

compressione, volume d'aria e un peso di 3.029 gr. In centro troviamo la 888 Evo V2 con la stessa idraulica ma molla in acciaio e trattamento degli steli Gold Race per un peso di 3.300 gr. Infine in livrea nera la versione con compressione e ritorno, steli Gold Race (qui in versione rosso acquistabile in after market) e un peso di 3.520 gr.

MAXXIS



L'**ARDENT** in versione Crosscountry Race da 29 Tubless Ready con profilo ribassato da 2,20" e a destra la versione da all mountain/freeride disponibile nelle versioni 26x2,25 (Tubeless ready, Exo), 2,40 (Exo), 2,60 (Exo), 650bx2,25 (Exo).

Tutto nuovo anche il **MINION DH REAR II** con tasselli più ravvicinati e più simile ad una via di mezzo tra un High Roller e un Minion DH Front. Con questo disegno la gomma dovrebbe durare molto di più rispetto la versione precedente. Sarà disponibile nelle versioni da 26x2,40 a singola mescola, doppia mescola Super Tacky e in tripla mescola 3C Maxx Grip.



MICHELIN

Michelin rinnova la sua gamma e copre tutti gli standard del panorama mtb: 26, 27,5 e 29".



Il **WILD RACE** è sempre destinato alle 29" ma indirizzato a terreni decisamente più scorrevoli



Si tratta del nuovo **WILD GRIP'R DA 29X2,25"** che facilita la scorrevolezza pur mantenendo ottima la presa in curva o contro pendenze. Una gomma da montare e usare tranquillamente in tutte le circostanze.



Davvero impressionanti questi pneumatici da 29" specifici da fango (disponibili anche in versione 26")! Il **WILD MUD**, nonostante sia a profilo molto ribassato per essere una gomma da "fango", è capace di penetrare nel terreno grazie al tassello a gradini ed è dotato di una mescola Gum-X da 55° di qualità superiore. Abbiamo provato a torcerlo con una Bic per mostrarvi quanto si deforma e il rebound (il tempo in cui il tassello ritorna in posizione neutra) è molto lento, quindi massima sicurezza su terreni estremi anche con le vostre 29!

MONDRAKER

Va provata... ma forse il concetto di Moving Forward è sempre stato dietro l'angolo, su moto e bmx, e mai applicato seriamente alle mtb. Qualcosa aveva già intuito il buon Gary Fisher ma qui siamo davanti ad una vera svolta che francamente non vediamo l'ora di provare. Il concetto

è semplicissimo, un tubo orizzontale più lungo e un attacco manubrio cortissimo. Non staremo qui a dilungarci nei vantaggi offerti dal nuovo sistema per ovvie ragioni di spazio ma vi promettiamo che faremo qualcosa di veramente speciale con un certo Fabien...

Partiamo dalla regina... la **SUMMUM PRO TEAM** che di nuovo, oltre al concetto Forward Geometry, dispone di cuscinetti negli occhielli dell'ammio, nuova cinematica della sospensione e carro alleggerito di 200 gr, per un totale di... tenetevi: sotto i 15 kg!



La versione **PRO** è comunque da definirsi una race bike nonostante non abbia il bling bling del Kashima. Nei dettagli notate la differenza dell'attacco manubrio rispetto i modelli precedenti e il link dotato di cuscinetti per l'ammio. Se per la pro team il kit per modificare la geometria è di serie qui è optional.

DUNE XR, 160 mm dietro serviti da un Fox Float CTD BV e 180 (accorciabili) davanti serviti da una Fox 36 Talas RC2, entrambi Kashima, ruote Easton Haven e telescopico Crankbrothers Kronolog. Nel dettaglio il risultato della nuova geometria che, con un attacco manubrio più corto, diminuisce i tempi di reazione di rotazione del manubrio e aumenta la sicurezza in discesa.



La **FACTOR RR** è la prima 29 ad impiegare il nuovo sistema di sospensione Zero 2.0. Riviste anche le tubazioni Stealth che danno quel pizzico di rigidità in più e hanno un impatto visivo nettamente più snello, ciò è stato possibile grazie all'impiego di un alluminio della serie 6000 che permette di ridurre al massimo gli spessori. Tale tecnologia sarà presente sulla Factor e sulla Lithium. La gamma Factor vede la RR, la R e la versione base.

MSC



ZION MPS2

Si tratta di un modello di grande successo dell'azienda spagnola, la bici 150 mm da trail/AM per eccellenza di MSC. Ora beneficia degli aggiornamenti al sistema di sospensione proprietario MPS con la versione 2. Tale sistema consente di ottenere, sulla stessa sospensione, una doppia curva di progressività, infatti, utilizzando un doppio leveraggio, la sospensione lavora in modo molto reattivo alle piccole sollecitazioni e in modo più lineare alle forti sollecitazioni. Da quest'anno inoltre questo modello adotta la forcella con steli da 34 mm, avrà quindi una vocazione maggiormente A-M e si differenzierà dalla sua "sorella" Zion Carbon, che invece coprirà utilizzi maggiormente rivolti al trail pedalato, grazie anche alla possibilità di essere impostata con una corsa di 120 millimetri.

NINER



Posso dire che questa nuova 29 è una delle più belle 29 viste in fiera? Perché? Basta dare un occhio ai dettagli o sapere che tipo di cuscinetti sono stati impiegati per gli ruotismi... La **JET 9 RDO** dietro ha 100 mm customizzati da Fox e si può montare con forcelle da 100 o 120 mm a seconda dell'utilizzo più race o trail.



I dettagli si sprecano come ad esempio il rocker totalmente in carbonio e la sua viteria, o il Maxle da 142x12 o una taglia XS molto rara in questa tipologia di bici.

Il sistema di sospensione è il brevettato CVA che assicura 100 mm attivi di puro godimento.



NORCO



Trovati gli ingredienti giusti è solo una questione di dosi. L'intera gamma Norco si scaglia e sfrutta la stessa tecnologia di idroforming per la lavorazione dei tubi, Hollow Link e geometria dedicata, come nel caso della **RANGE 650B**, una leggera all mountain da 160 con forcella accorciabile a 120 e telescopico Reverb Stealth



La **WFO 9** è una all mountain da 140 mm di escursione con ruote da 29", non è messa a dieta come le altre per garantire la massima robustezza per un utilizzo senza confini. Angolo di sterzo aperto, tubi idroformati e sterzo conico ne sono la prova.

O'NEAL

La factory californiana fondata nel lontano 1970 famosa per il suo grande rapporto qualità/prezzo rinnova la gamma con nuovi prodotti e colorazioni sempre più cool.



Il completo **ULTRA LITE** dal profumo retrò si trova in varie combinazioni tra: maglia manica lunga e corta o pantalone lungo e shorts. La sua leggerezza e grande vestibilità lo indirizza agli appassionati di enduro/gravity. Si può abbinare con il casco Airtech e 7 Series, oltre che al guanto naturalmente.



STORMRIDER, un nuovo shorts dal design "loose" dedicato al gravity. Dotato di velcro in vita e cinque tasche, una solo per il bike pass, figata!



L'**AMX ZIPPER KNEE** è un'ingegnosa ginocchiera che, come avrete intuito non si calza come le tradizionali, lasciando al rider una grande libertà di metterle e toglierle in tempo zero – senza togliere le scarpe! L'imbottitura SC-1 ha superato persino le omologazioni degli standard motociclistici.

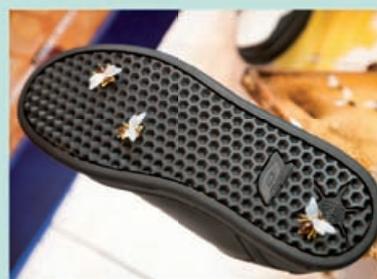


Il nuovo **SPARK** in carbonio pesa appena 870 gr ed è dotato del sistema di chiusura Fidlock, già testato in passato e promosso a pieni voti per la sua immediatezza di aggancio/sgancio. Inoltre vanta 14 prese d'aria e interno lavabile in Coolmax.

Il **MOVEO** indossato da Chris è dotato di due giunti elastomerici che lo rendono particolarmente confortevole e largamente adattabile. La sua particolarità è che può essere integrato con le pettorine e da quest'anno anche con uno zainetto idrico dedicato, quindi nessun problema se lo volete usare anche per le giornate di all mountain o per le nostre gare di Superenduro!



Il nuovo guanto della linea **AMX**, dedicata all'all mountain, è molto leggero, privo di chiusure, molto traspirante, ha il palmo rinforzato laddove è necessario, spugna per il sudore sul pollice e touch screen compatibile.



STINGER E TRIGGER sono le scarpe di O'Neal che usano una suola molto morbida chiamata Honey Rubber. Se avrete notato le stiamo usando da tempo e a breve le dedicheremo un test nella rubrica Squeezed. Ad ogni modo la suola non è una sola...

AKLEY



Solamente tanti nuovi colori e grafiche per occhiali e mascherine Oakley, apprezzati per il design avveniristico e iper tecnologico e per la grande possibilità di personalizzazione in fatto di stile.



ROCKY MOUNTAIN



Se seguite 365 avrete notato come sta lavorando ultimamente la factory canadese: prodotti semplici, innovativi, che funzionano! La nuova **ATTITUDE** segna quello che anche per noi è il concetto di mountain bike totale e cicè capace di fare di tutto. Con l'avvento della misura di mezzo, parlo delle 27,5" non c'è stato il benché minimo dubbio su quale

potesse essere la soluzione per diventare una divoratrice di trail. Una via di mezzo tra la maneggevolezza delle 26" e la capacità di scorrere sopra qualsiasi cosa delle 29", semplice. La Attitude sfoggia le ultime tecnologie già viste e spiegate mesi addietro sulla Element, parlo quindi di SmoothLink, StraightUp Geometry (tubo sella più verticale), ABC Pivot

ONZA



Tra gli aggiornamenti più graditi la versione da 29" della Canis per xc ed escursionismo, e gli allestimenti Skinwall, con fianchi rinforzati, per Canis e Ibx da 2,25", che riprendono anche la tradizionale doppia colorazione sabbia/nera che rese famoso il brand elvetico durante i primi ed eroici anni del mountain biking. Onza Canis Skinwall 2,25" e Ibx Skinwall 2,25" pesano rispettivamente 540 e 680 grammi. Tra le nostre favorite anche le Ibx FR 2,25" con doppia spalla 40x40 tpi, cerchietto rigido, doppia mescola RC255a o RC245a, e peso di 900 gr, perfetta per l'enduro.



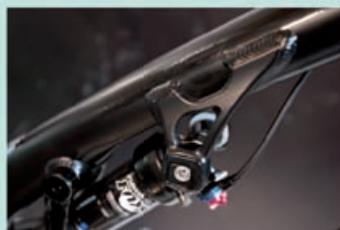
ROSE

Avete già letto di Rose sul numero di Settembre, qui trovate un breve riepilogo sulle novità Rose per la prossima stagione. **ROOT MILLER** è la nuova biammortizzata da escursionismo con ruote da 29", una bici nata per pedalare agili e veloci ma soprattutto divertirsi, sempre. Troviamo 120 mm di corsa alla ruota, nell'allestimento in foto un ormai indispensabile reggisella telescopico, per circa 12 kg di peso finale. Anche il best seller **UNCLE JIMBO** riceve alcuni aggiornamenti sul telaio, con tubi orizzontale e obliquo idroformati per migliorare il rapporto rigidità / pesc. In foto la versione speciale con le grafiche del team Rose Vaujany.



(perni a contatto angolare) e la tecnica di realizzazione del carbonio denominata SmoothWall, che elimina sprechi interni. Ma la caratteristica che la distingue dalle altre, anche dalla concorrenza, è il nuovo Ride-9 System, un sistema che lascia al rider - con una certa esperienza - la possibilità di scegliere

tra nove impostazioni differenti che agiscono sulla geometria e il feeling della sospensione, ad esempio partendo dal peso del rider. Cambiando le varie impostazioni si passa da un angolo di sterzo di 68,3 a 66,3° e +/- 10 mm di altezza del movimento centrale. Cinque le versioni, così come le taglie.



Le parole chiave della nuova **INSTINCT** sono: 29", 130 mm e Ride-9. Il telaio, essendo in alluminio, dovrebbe essere alla portata di molte più tasche pur conservando tutte le caratteristiche delle sorelle in carbonio e dando un occhio alla geometria mi viene da pensare "ma cosa si può fare con una full 29 in cui si può modificare l'angolo di sterzo dai 70° classici a 67,7°? Avete idea della carta che avete in mano?". A farci ancora più felici due versioni, 970 (in foto) e 950, entrambe con sospensioni Fox Float.



Il Ride-9 System è la vera chicca di questa Attitude che permette di variare geometria e feeling della sospensione. Da notare il rocker tutto in carbonio...

ROCK SHOX

Le nuove **SID** e **REBA 27,5** non sono semplicemente un adattamento di modelli 26 o 29 già in commercio, utilizzano uno chassis ottimizzato per il nuovo standard 650B, compresi uno specifico offset della stessa e un monolite completamente rivisto. Entrambe le forcelle saranno disponibili a partire dal dicembre 2012, con prezzi stimati rispettivamente in 653-707 € e 536 € per SID e Reba.

SID 27,5" La forcella campione del mondo sulla bici di Nino Schurter: prevede asse ruota a sgancio rapido Maxle Lite da 15 mm, sterzo conifcato, corsa da 120 mm, e quattro allestimenti. RL e RLT hanno il bloccaggio remoto PushLoc come opzione, XX con blocco idraulico remoto XLoc, infine RCT3 con compressione impostabile su tre livelli.



REBA 27,5" Una delle forcelle di media gamma più apprezzate, nella versione per ruote 650B ha corsa di 120 mm, ed è disponibile in due versioni, RL e RLT, con bloccaggio remoto PushLoc opzionale.

ROTWILD

Partiamo con la bici protagonista dello stand Rotwild, **R.E1 FS 650B**, una nuovissima enduro con ruote da 27,5". Il telaio è ereditato dalla nota R.E1 FS, mantiene 160 mm di corsa alla ruota, ha geometria rivisitata e montaggio dedicato, in cui spiccano la forcella Fox 34 e le ruote E*13 TRS+.



R.X2 FS invece è una moderna trail bike con 150 mm di corsa alla ruota posteriore, telaio in alluminio irrigidito nella struttura per la versione X1, mentre la X2 in foto prevede il triangolo anteriore in fibra di carbonio.

Finiamo con la **R.C1 FS**, full per marathon/trail con ruote da 29 pollici, geometrie aggressive, e telaio in alluminio 6066, con carro a quadrilatero articolato rivisitato.



SANTA CRUZ



TALLBOY LTC Uno dei nuovi best seller a stelle e strisce del marchio californiano, la Tallboy LT, versatile e prestante trail bike a lunga escursione con

ruote da 29", ora è promossa a ruolo di leader, ricevendo in premio un affascinante e leggero telaio in fibra di carbonio. Dati salienti? 135 e 140 mm al posteriore e

all'anteriore (Fox 34), peso dichiarato per il telaio di 2,43 kg per una bici completa che nell'allestimento proposto è intorno ai 12 kg, perno posteriore 12x142 mm,

attacco guidacatena ISCG 05, 69,5° di angolo sterzo e movimento centrale a 340 mm per una trail bike capace di impensierire parecchie all-mountain da 26...

SCHWALBE

Vi invitiamo a rileggere la presentazione Schwalbe pubblicata a Giugno, in ogni caso vi ripresentiamo la best seller **HANS DAMPF**, aggressiva gomma da enduro con sezione di 2,35", tripla versione a tripla miscela (VertStar, TrailStar, PaceStar) secondo l'utilizzo se più o meno discendistico o pedalato, e compatibilità tubeless (utilizzo con lattice). Ora guadagna la sezione intermedia 650B tra le

precedenti 26" e 29", e quella più interessante per noi, Super Gravity, con spalla rinforzata e peso intorno a 990 grammi. Rinnovata anche la **ROCKET RON**, dedicato a utilizzi pedalati su trail bike intorno a 120 mm di escursione, profilo dei tasselli completamente ridisegnato per un miglior compromesso tra scorrevolezza e trazione, struttura irrobustita, disponibilità per 26 e 29 pollici.



SALICE

Presentati gli occhiali **005 ITA**, dedicati agli appassionati di strada e mtb. Il design è avvolgente, il peso contenuto, la struttura in Grilamid® che garantisce elevata resistenza agli urti, il nasello regolabile in morbido Megol®, le lenti in policarbonato antigraffio UV400 con tecnologia IDRO che favorisce lo

scivolamento rapido di acqua e polvere, per finire troviamo fori di ventilazione frontali. Il modello 005 ITA RW ha la lente Rainbow specchiata con elevate proprietà antiriflettenti. Tre varianti colore (bianco, giallo e nero, oltre alla versione tricolore per il modello Rainbow), prezzo al pubblico di 80 euro.



SCOTT

Se vi siete persi il numero con la presentazione a lei dedicata ecco a voi una delle novità più attese per il 2013, un concentrato di tecnologia da parte di una delle aziende leader nella realizzazione di telai in carbonio. La nuova **GENIUS** sfrutta il design della Spark risparmiando parecchio peso rispetto al modello precedente e si concentra su due piattaforme regolabili tramite il fantastico comando Twinloc che agisce su ammo e forcella: 29" con 130 (90) mm e 27,5" con 150 (90) mm. Entrambe montano sospensioni

dedicate, soprattutto l'ammortizzatore DT Swiss costruito esclusivamente per le necessità della Genius. Condividono la stessa geometria così da avere due bici molto simili da guidare ma profondamente diverse. Visto che le abbiamo provate per due giorni vi informiamo che entrambe hanno uno spirito nettamente race, grazie alla loro leggerezza e precisione di guida, se poi si hanno ambizioni da podio il blocco della sospensione è uno dei pochi in circolazione che trasforma la vostra full in una rigida.



La Genius monta un link in alluminio forgiato con una bussola asimmetrica che permette di variare l'altezza del BB di 6 mm e l'angolo di sterzo di 0,4°.

L'attenzione al dettaglio e la bellezza di questo telaio hanno poche rivali... Scott ce l'ha messa tutta per realizzare un mezzo molto elegante e dannatamente efficiente in fase di spinta.



Dovreste provarlo... il Twinloc è molto compatto e meno "invadente" rispetto al comando Fox. E funziona alla grande!



Li stiamo usando da luglio con eccellenti risultati, parlo del nuovo casco **LIN** e gli occhiali **LEAP**. Il primo è realizzato in collaborazione con Mips, leader mondiale nella tecnologia che riduce la violenza dell'impatto tramite una calotta interna che



si muove, e il secondo è un occhiale molto leggero, comodo da indossare e con una grande varietà di colori e lenti a disposizione. Leggerete a breve un test dedicato ma vi anticipiamo che si tratta di prodotti davvero ben riusciti!



Scott, avendo un dipartimento abbigliamento donna curato da donne, ha in catalogo diversi modelli dedicati alla mtb a 360 gradi.



Della vecchia **GAMBLER** rimane solo il nome, il resto è acqua passata. Il design concentra le masse al centro e molto basse per aumentare maneggevolezza/stabilità e il sistema di sospensione mostra un link flottante che lavora grazie ad un ammo di ben 267x 89 mm di corsa, il che significa meno stress e regolazioni più accurate.



Il telaio si può modificare nella geometria mediante una bussola che varia di 10 mm l'altezza del movimento centrale e 1° di sterzo, passando dai già aperti 63 agli "sdraiati" 62°!



In foto il completo **ROARBAN** con camicia tecnica e shorts impermeabili da all mountain con calzata "loose"



La linea di abbigliamento **AMT** è stata realizzata per essere ultraleggera e "impercettibile" da indossare. Pensate che maglia e pantaloni stanno nella borraccia a lato.

SKS

Il nuovo parafango **SHOCKBLADE**, realizzato espressamente per il mercato delle 27,5 e 29", pesa un etto ed è immediato da mettere e togliere una volta installato il supporto.



La pompa **SPAREO** associa al design classico tutta la tecnologia SKS: sotto il coperchio parapolvere si estrae l'estensione che si

avvita direttamente alla valvola, eliminando possibili perdite e assicurando una pressione di 8 bar max.

SYNCROS

Il grafico ci mostra quanta attenzione ci sia nella realizzazione dei diversi modelli di selle, concepiti con imbottiture e forme diverse per andare in contro alle esigenze più mirate.



Syncros alla ribalta con ruote in carbonio e alluminio che utilizzano la tecnologia DT Swiss per la ruota libera e Tubeless Ready. Saranno disponibili per le tre misure di ruota e indirizzate per lo più al mondo xc.

Fornitissima la gamma di accessori che spazia da attrezzi multiuso a pompe in alluminio, peda i flat e molto altro.



TROY LEE DESIGNS

Poche balle... TLD rimane colui che detta le regole di stile nel gravity e la nuova collezione di caschi **D3** è da urlo!



Colori accesi e prodotti di altissima qualità per i rider che vogliono apparire con una certa classe...

TEVA



Il noto marchio di calzature outdoor si lancia nel settore mtb, due i modelli che vi presentiamo, **THE LINKS MID** e **THE LINKS**, la stessa scarpa declinata in versione alta e bassa. Stesse caratteristiche in comune - soles Spider365 con design PedalLink per interfacciarsi al

meglio con i pedali flat, trattamento impermeabilizzante, supporto plantare Shoc Pad - per i nuovi top di gamma della serie bike. The Links Mid sarà disponibile in sola colorazione nera con suola a contrasto blu, The Links anche in doppia colorazione grigio/verde fluo.

TRANSITION



COVERT CARBON

La Covert, apprezzata full da enduro, guadagna un nuovissimo telaio in fibra di carbonio oltre a una corsa alla ruota maggiorata a 160 millimetri. Il telaio è full carbon a parte i foderi bassi, puntando più alla robustezza e alla rigidità che alla pura leggerezza, che passa in secondo piano in ambiti all-mountain/enduro race. La geometria è sempre aggressiva con angolo sterzo da 66,5°, i cavi passano internamente compreso quello del reggisella telescopico (predisposizione per Rock Shox Reverb Stealth), l'attacco del deragliatore è direct mount sul telaio, al posteriore troviamo l'indispensabile perno passante 12x142 mm.



COVERT 29 Insieme alla nuova Covert Carbon faceva bella mostra di sé la nuovissima Covert da 29", con telaio in alluminio che ricorda la sorella da 26", 140 mm di corsa alla ruota, perno passante 12x142 mm al posteriore, attacco deragliatore direct mount, geometria aggressiva per replicare il successo della Bandit 29 ed estendere le sue capacità in ambito enduro, con montaggio dedicato (grazie a Fox per la serie 34!).



VIBRAM

Le soles Vibram stanno conquistando il mercato mountain bike, estendendo la propria presenza su brand leader nel settore delle calzature tecniche. Partiamo dalle nuovissime Giro **JACKET**, calzature stilose per dirt, per arrivare alle Specialized Tahoe Sport, per

escursionismo a tutto tondo con pedali spd, passando per Northwave **MISSION**, Scott e Shimano **MT71**, tutte dedicate a chi pedala a lungo e desidera massima protezione, grande calzabilità e comodità, e una suola grippante in ogni situazione.



X-FUSION



SLANT Tante le novità da X-Fusion, a partire dalla serie di forcelle Slant per A-M/Enduro: steli da 34 mm, corsa massima di 160 mm, peso dichiarato intorno ai due chili, varie versioni per idraulica (sino al top RL2 con compressione Hi e Low Speed) e cartuccia ad aria (fissa o DLA a corsa

variabile 160-130 mm), immancabile perno passante a sgancio rapido 15QR, trattamento superficiale Gold Slick Ano per il top di gamma. Prevista anche una versione 650B con corsa limitata a 150 mm tramite spessore interno per evitare interferenze tra ruota e telaio durante l'affondamento.



HILO SL Versione alleggerita del reggisella telescopico HiLo, con peso dichiarato di 450 gr per 125 mm di affondamento. Troviamo il trattamento superficiale dello stelo Gold Slick Ano e il comando remoto al manubrio.

CIRCUITO NAZIONALE GRAVITALIA

www.gravitalia.it info@gravitalia.it

Sestola

19-20 Maggio

Abetone

16-17 Giugno

Preali

07-08 Luglio

Fai della Paganella

08-09 Settembre

Champoluc

06-07 Ottobre

DOWNHILL

GIT
GRAVITALIA

2012

MONSTER
ENERGY

Ready to
ROCK





ABBIGLIAMENTO
Casco Troy Lee Designs
Mascherina Oakley
Maglia Alpinestars
Shorts Alpinestars
Guanti Alpinestars
Protezioni Alpinestars
Scarpe Five Ten

DEVINCI WILSON



Esiste un mezzo che offre prestazioni direttamente proporzionali alla velocità con cui si affronta un tracciato? Dopo aver tenuto per ben sei mesi la Wilson posso dire con serenità che la risposta è sì!

PREMESSA

Il bello di provare tante bici di ogni tipologia ti permette di instaurare un rapporto diretto, che va al di là del semplice salire su un mezzo e provarlo così com'è. Tarare le sospensioni, adattare ogni cosa al nostro corpo e soprattutto provarlo nelle situazioni più diverse sposta la soglia della confidenza a un livello decisamente più intimo. Non fraintendetemi, ma l'aver avuto per le mani la Wilson per un periodo così lungo mi ha permesso di girare sui trail di mezza Europa e mi ha quasi illuso che alla fine fosse la mia bici, scoprendone pregi e difetti sotto ogni punto di vista. Certo... non si può fare così con tutte le bici che arrivano in redazione, ma siamo orgogliosi e fieri di donarvi ogni tanto qualche chicca che la concorrenza difficilmente potrà darvi.

4GUIMP

Di bici belle è pieno il mondo, ma di persone che poi sanno mantenere il rapporto che si crea dopo l'acquisto meno. Ora non saprei quali siano le vostre esperienze con Enrico Guala e Andrea Balli, le due teste dietro 4Guimp, io posso solo dire che l'aver come tramite due persone che vanno in bici seriamente e respirano aria di bici 365 giorni l'anno qualcosa significa. Non dimentichiamoci che 4Guimp è l'azienda che realizza il maggior numero di bike park in Italia e soprattutto porta avanti con altri soci quel colosso chiamato Superenduro.

Non credo che se dopo una stagione gli dite che i cuscinetti della vostra Wilson sono incriccati caschino dal pero, tutt'altro, mi auguro che vi avvertano in tempo per eventuali suggerimenti al fine di

potervi divertire a lungo e senza inconvenienti.

SPLIT PIVOT

L'idea di Dave Weagle, quello che ha in tasca più brevetti che caramelle, è di avere la sospensione estremamente bassa per aumentare la stabilità e la maneggevolezza, ma non solo... grazie alla link concentrica al movimento centrale, il carro, mano a mano che affonda si allunga, passando dai 430 mm in posizione a riposo ai 470 mm quando la sospensione è tutta compressa. Tanta roba se fate due calcoli con l'interasse...

In passato avevo già provato una bici del genere (con il carro che si allunga, per il resto sono molto differenti), la Corsair Crown, ma il peso del telaio e la complessità della doppia sospensione indipendente



SEGNI PARTICOLARI SPLIT PIVOT

Prendi un colpo, l'ammo sale, il carro indietreggia e ti sei mangiato un macigno senza nemmeno accorgertene. Questo sistema è validissimo se si ama affrontare la traiettoria che si ha in mente a prescindere da quello che c'è effettivamente sul trail. Unica pecca? Quella zona, assieme ai tubi cavi, va ben protetta perché attira più fango di un porcile!

LA WILSON HA FAME DI IMPATTI MOSTRUOSI, IMPATTI SU CUI ALTRE ILLUSTRI DH VANNO IN CRISI E SCOPPIANO COME POPCORN

limitava parecchio quello che è l'uso di una moderna bici da dh, che deve essere sì una spianatrice di sassi e radici, ma si deve anche poter pedalare senza dover per forza di cose smaltire i panettoni natalizi. A far lavorare il cinematismo c'è una sospensione con un interesse maggiore rispetto lo standard di 240 mm a cui siamo abituati, infatti, qui troviamo un ammo da 266 mm che sviluppa ben 89 mm di corsa. Perché bigger is better? Come già testato sulle Foes Hydro, un siluro del genere è meno stressato, più accurato per quanto riguarda le regolazioni di fino e meno soggetto alle variazioni di prestazioni date dal surriscaldamento, per non parlare del piacere che si prova quando si inizia a farlo lavorare a dovere sentendo che non va mai a pacco bruscamente. Dimenticavo... 216 mm di escursione alla ruota, serviti da un ammo con tutta questa escursione, contengono il rapporto di leva finale a soli 1: 2,4. Non male direi...

HAND MADE IN CANADA

Devinci, essendo un'azienda basata a Chicoutimi (Quebec, Canada), luogo in cui producono e trattano l'alluminio in grande scala a livello mondiale, realizza in casa i telai di alta gamma.

Quello che colpisce del telaio, a parte il sistema Split Pivot, è appunto il contenimento delle masse non sospese a rasoterra e il top tube iper slopato che lascia una libertà incredibile di movimento in tutte le situazioni al di fuori dei tratti dritti.

Il telaio, mediante due bussole nascoste nello Split Pivot, più precisamente quando i foderi obliqui e orizzontali del carro si incrociano, offre due impostazioni Hi e Lo, che differiscono principalmente nell'apertura dell'angolo di sterzo e nell'altezza del movimento centrale. Per intenderci, posizione Lo abbiamo 64° di angolo sterzo e 355 mm di altezza movimento centrale; posizione Hi 64,7° e 365 mm, con questa impostazione varia anche l'interasse che passa dai 1.176 (Low) a 1.173 millimetri.

Le ciliegine di questo telaio sono la protezione dell'obliquo in carbonio, molto efficace visti i segni che portava la nostra e un insolito parafanghino che fa più "danni" che altro vista la forma a cucchiaino che trattiene più fango del dovuto.

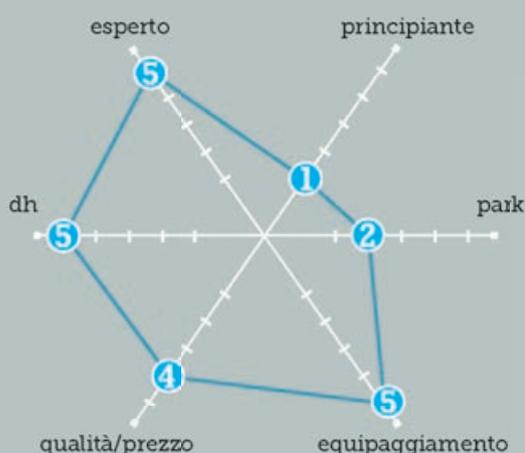
MUD? NO GRAZIE

A proposito di fango, nonostante il Canada sia rinomata come zona molto piovosa e quindi fangosa, la bici sembra essere stata concepita per i trail della SoCal (Southern California), secchi e polverosi. Credo

di non aver mai provato peggiore bici da schermare contro la palta o laboriosa da lavare dopo una giornata in mezzo al fango. Anche le tubazioni del carro cave sono da riempire con della foam per le scatole dei filtri da mx. Tra l'altro, il parafango copre "tutto" fuorché le zone che necessitano una reale protezione, come gli ruotismi, quindi è fortemente consigliato far passare una striscia di camera d'aria dalla fine del parafango fino alla protezione in carbonio del down tube, in questo modo prolungherete di molto la vita dei cuscinetti e non vi ritroverete una bici "ruvida" anche solo dopo qualche uscita bagnata, come è successo a noi. Ops... too late!

HI O LO?

Sinceramente non capisco il perché di questa scelta. Mi riferisco alla posizione Hi che chiude lo sterzo e alza il movimento centrale, adatta a mio avviso solo ed esclusivamente per fare del freeride anni '90. Avrete modo di leggere poi, ma la bici è una macchina da guerra solo ed esclusivamente per la dh più spinta, quindi al posto delle due regolazioni attuali avrei preferito una posizione Lo più aperta e bassa e una Hi con le stesse quote della attuale Lo. O anche, visto il peso del telaio e la sua genuinità in ambito discesistico, una sola posizione secca con 63,5° di sterzo e un bel 350 mm come altezza da terra, così facendo si risparmierebbe peso e si ridurrebbero i costi, già peraltro abbastanza contenuti visto il prodotto Made in Canada e fatto davvero a regola d'arte.



UPGRADE LA NOSTRA SCELTA

La nostra Wilson era montata al top (versione non a catalogo) con diversi componenti di casa 4Guimp. Non cambierei una virgola di questa stupenda bici, a partire dalle sospensioni finendo alle ruote

È LA REGINA DELLE PIETRAIE; STABILE E MOLTO SICURA (PERDONA TANTISSIMO); BUON RAPPORTO QUALITÀ/PREZZO DEL TELAIO; STANDOVER MOLTO BASSO

NON È IL MASSIMO NÉ DA PEDALARE NÉ COME MANEGGEVOLEZZA PER CAZZEGGIARE; PESANTUCCIA PER COME È MONTATA; VA BEN SCHERMATA CONTRO IL FANGO ALTRIMENTI... MANUTENZIONE FREQUENTE





GOMME

Non male queste Ibx, le avevo già provate tempo fa e riconfermo quanto detto in passato: leggere, scorrevoli, durano molto, ma scfrono su terreni viscid

CERCHI

Costeranno una fucilata... ma ragazzi che ruote! In sei mesi di abusi mai tirato un raggio. Mi piace anche come assorbono frontalmente gli impatti senza "scalciare", è al top anche la loro rigidità laterale!

AMMORT.

Questo è il primo Fox RC4 che mi piace, su questa bici va molto bene e stranamente offre un range di regolazioni che sugli altri raramente uso. Ottimo tuning tra Devinci e Fox!

PEDIVELLE

Altro centro da parte di e*13: tra le migliori pedivelle in circolazione, a prova di bomba e molto leggere

TELAIO

Massiccio come pochi e ultra rigido, pensate che la versione con carro in carbonio la dichiarano ancora più rigida! La cosa più utile a parte lo Split? Lo standover a rasoterra



La protezione in carbonio è molto spessa e non solo di bellezza, anche se il link rimane molto esposto non solo allo sporco...



Smontando un paio di dadi e alzando gli obliqui del carro si accede a un eccentrico che determina la posizione Hi/Lo. Operazione da cinque minuti



Avete mai visto dei mozzi così grossi? Con queste dimensioni si usano raggi più corti e una maggiore campanatura, a tutto vantaggio della robustezza!

FRENI

I Formula RO Oval sono potenti e non hanno mai avuto un problema, peccato che stanchino molto e abbiano le pastiglie molto vicine, quindi è quasi impossibile far girare la ruota senza micro attriti

ATTACCO E PIEGA

Production Privée realizza componenti di gran classe, la particolarità del manubrio è la sua flessione e i riferimenti (a mio avviso inutili, ma fanno "pro") per le micro regolazioni

FORCELLA

La Wilson è andata nelle mani di diversi miei amici, a fine discesa tutti: "minchia come lavora la forca!"

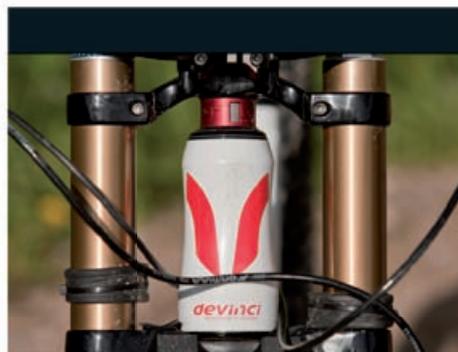
DEVINCI WILSON

Info distributore: 4Guimp, www.4guimp.it

€ 3.999,00 € 5.190,00
 Prezzo bici completa (XP) Prezzo bici completa (RC)
 La versione testata è disponibile a richiesta

Peso (kg)	17,500 (senza pedali)
Telaio	Alluminio 6066-T6, 216 mm
Ammortizzatore	Fox DHX RC4
Forcella	Fox 40 RC2 Fit Factory Kashima, 200 mm
Serie sterzo	Cane Creek 40
Cambio posteriore	SRAM X0 10 V
Comandi	SRAM X0
Guarnitura	e*13 DH 36d
Guida catena	e*13 LG1
Cassetta	SRAM PG-1070 12-26
Freni	Formula RO Oval, 200 mm
Ruote (mozzi/cerchi)	e*13 LG1+
Gomme	Onza Ibex DH 2,40"
Attacco	Production Privée, 50 mm
Manubrio	Production Privée, 780 mm
Reggisella	Devinci
Sella	Dirty

Taglie	S/M (test)/L/XL	Tubo sterzo (mm)	120
Angolo sterzo (°)	64	Carro posteriore (mm)	430
Angolo sella (°)	72	Interasse (mm)	1.176
Tubo verticale C.F. (mm)	432	Altezza mov. centr. (mm)	355
Orizz. virtuale (mm)	595		



VERDETTO

Se quello che vi piace è distruggere i trail lasciando una scia infuocata ecco la bici che fa al caso vostro. La Wilson, per funzionare bene, va perennemente spinta al massimo sui tracciati più impastati, altrimenti a poco serve un carro che si allunga e digerisce le peggiori cose che incontra. Occhio alla taglia, la nostra M, pur dichiarando 595 mm di top tube sembrava piccola, fortuna che Devinci è una delle rare aziende a fare quattro taglie!

SE VAI PIANO:

Pare una sorta di carro armato abbastanza goffo e sempre alto dietro. La sospensione fa fatica a lavorare nei primi centimetri e non "parte" come su altri cinematismi più sensibili alle piccole asperità. Inoltre, se la sospensione non lavora il carro non si allunga e a poco serve lo Split Pivot.

SE INIZI A DARE GAS:

Già senti quel profumino di race... ma se il trail è liscio la bici non è così maneggevole e non si pedala da prima della classe. Il carro armato inizia a svegliarsi quando eviti i primi sassi/radici e li prendi in pieno, allora si che ti viene quella voglia matta di spalancare.

SE SPALANCHI:

"Apriti cielo". Questa è la frase che mi viene in mente quando do gas alla Wilson, un mezzo che non può e non deve girare in mani inesperte o a rilento, ma da scannate ogni qualvolta poggia le ruote fuori dal garage. Se la sospensione pare leggermente regressiva a inizio corsa, quindi molto sostenuta nei primi centimetri, nella parte centrale apre nuovi orizzonti e sposta i limiti ben oltre e in tempo zero. Ogni amico a cui l'ho fatta provare può confermare. Da guidare forte su trail mediamente sconnessi vuol dire sprecare tempo, ho provato tante altre bici più divertenti e maneggevoli, la Wilson ha fame di impatti mostruosi, impatti su cui altre illustri dh



vanno in crisi e scoppiano come popcorn. Mai avrei pensato che avesse solo 216 mm di escursione, sarà lo Split Pivot, sarà l'ammio a lunga escursione, sta di fatto che l'affondamento della sospensione pare senza fine, ma credetemi, senza-fine. Con la Wilson ho fatto le peggio cose e non mai ho sentito quello "stunc" di fine corsa, ma solo la sella grattare sulla ruota.

Usandola dappertutto mi sono reso conto del suo specifico campo d'azione. Pensavo mi gasasse al Tamaro visto che è bello distrutto, e invece no, perché è scassato ma mancano le pietraie e i fiumi di radici. Fatta eccezione della pietraia prima dell'intermedio e tutta la parte alta in cui si gira a fuoco, ma la parte bassa non è così veloce per far entrare

a regime il carro. Pensavo mi deludesse a Diano Marina o a Finale visto che non sono posti ripidi, e invece no, laddove c'erano rocce sporgenti bastava puntare e fare fuoco! Credo di non aver mai fatto in vita mia il trail della Madonna della Guardia di Finale così a fuoco, e l'ho fatto con decine di altre bici...

Sono le mazzate secche e di grosse dimensioni che fanno la differenza tra questa e le altre, proprio perché il carro si comprime, si allunga e permette di scavalcare ostacoli che prima facevano paura. A tal proposito non optate per un set di ruote troppo leggero perché le distruggereste in breve tempo! Anche in curva l'ho trovata una macchina perfetta, soprattutto in quelle veloci in cui il carro si comprime e si allunga, aumentando

l'interasse e inchiodandola a terra, ovviamente meno in quelle a corto raggio o lente. Efficace anche in frenata, lo Split Pivot funziona bene e il carro rimane libero di lavorare anche sotto potenti pinzate.

GRAZIE A...

Portes du Soleil
Ski & Bike

VIDEO VIDEO VIDEO!!!

VIMEO>LUCA E PEF_LES GETS_3 RUNS

FORMULA Thirtythree

PROGETTATA
IN ITALIA E
REALIZZATA
CON LE MIGLIORI
TECNOLOGIE
E I MIGLIORI
MATERIALI
IN TAIWAN,
QUESTA NUOVA
FORCELLA SI
DISTINGUE DALLA
CONCORRENZA
PER LA SEZIONE
DEGLI STELI DA 33
MM, UNO IN PIÙ
DELLA NORMA
PER FORCELLE
DA XC/TRAIL

COME È FATTA

I materiali utilizzati sono il magnesio per il monolite foderi/archetto e lega leggera della serie 7000 che, nel caso della testa, viene sottoposta a forgiatura. Forma e finiture sono in linea con le migliori realizzazioni disponibili sul mercato.

Thirtythree è disponibile nelle colorazioni nera o bianca, con canotto conificato o con sezione costante da 1 1/8" e con perno passante da 15 mm o quick release da nove millimetri.

Grazie all'utilizzo di due spessori è possibile usufruire di escursioni a scelta tra 85, 100 o 120 millimetri. L'operazione di modifica dell'escursione richiede, naturalmente, lo smontaggio della forcella per aggiungere o togliere gli appositi spessori, la procedura è spiegata passo passo dall'ottimo manuale allegato in modo di permettere il "fai da te" in tutta sicurezza.

Il sistema di funzionamento è il



classico aria/olio con le altrettanto classiche regolazioni esterne della compressione, fino al bloccaggio, e dell'estensione. La levetta di regolazione della compressione è collocata sulla parte superiore della gamba destra e prevede nove posizioni che permettono di passare alla massima apertura disponibile, ottenibile con rotazione antioraria, al bloccaggio con diversi livelli della soglia di sblocco.

Il nottolino della regolazione del rebound si trova, invece, nella parte inferiore della gamba destra, la sua rotazione in senso antiorario determina un ritorno più veloce.

La valvola di regolazione della pressione della camera positiva è collocata nella parte superiore della gamba sinistra.

Uno schema di facile lettura, incollato sulla parte posteriore del foderino sinistro, indica all'utente la pressione corrispondente al proprio peso (biker pesanti 60-69 kg richiedono pressioni pari a 3,5-3,8 Bar). Il set-up fine va completato realizzando il livello ottimale di sag visualizzato dal classico anello di gomma presente sullo stelo sinistro.

COME FUNZIONA

Abbiamo testato la 33 nella versione con perno passante 15QR e canotto conificato, due soluzioni che permettono di accentuare i livelli già elevati delle risposte alle sollecitazioni meccaniche di questa forcella. A proposito del perno passante va sottolineato come sia privo di quick release, lo smontaggio della ruota anteriore richiede, infatti, l'utilizzo di una chiave a brugola. Ottimo anche il livello di funzionamento grazie anche alla possibilità di realizzare un set-up preciso, condizione necessaria al completo sfruttamento delle potenzialità di questo gioiellino di forcella.

La versione da noi testata, grazie alle elevate doti di resistenza, è particolarmente indicata a equipaggiare biammortizzate da 120 mm di escursione.



FORMULA THIRTYTHREE

€ n.d.

Peso (gr; canotto tagliato a 190 mm, senza perno passante)
Diametro steli (mm)
Interasse steli (mm)
Escursione (mm)
Lunghezza (mm) funzionamento
Regolazioni esterne

1500 (+45 perno passante)
33
130
85/100/120
493 (100 mm di corsa)
Aria, olio
Pressione, estensione, compressione e blocco escursione
Leggera e magnesio

materiali

ARÀ STATO PER LA GUIDA LEGGERA DI KURT MA HO DORMITO PROFONDAMENTE, CULLATO DALLE CURVE CHE CI STAVANO PORTANDO ALLA TERZA TAPPA DEL NOSTRO VIAGGIO IN TIROLO



ALL *in the* VAN

il viaggio continua...

Decine di biker si aggirano per le strade di Lermoos, centro della Zugspitz Arena, destinazione assai amata da tutti coloro che praticano mtb in Austria e non solo. Siamo al confine con la Baviera, e lo Zugspitz è la montagna più alta di Germania, meta di escursionisti, ciclisti e turisti dagli occhi a mandorla, che come sempre invece di fotografare il paesaggio si fanno ritrarre con la funivia sullo sfondo... Il nostro albergo, lo Sporthotel Loisach (www.sporthotel-loisach.com), è uno delle decine di Bike Hotel che si trovano in Tirolo. Sono Hotel per ciclisti, con strutture dedicate, tour organizzati su richiesta (www.zugspitzarena.com), meccanico e lavaggio compresi nei servizi offerti. In estate nei depositi sci vengono organizzati i ricoveri per le nostre biciclette, sicure e video sorvegliate. Che cosa pretendere di più? Ci sono solo 4.000 km di chilometri da percorrere... Dopo una serata all'insegna del folclore tirolese (molto bavarese e trash), in vetta allo Zugspitz, tra una birra e l'altra, ci siamo trovati tutti a fare gruppo e a sentirci molto in sintonia. Il

gruppo è compatto e ci si diverte nel ripercorrere a memoria le tracce dei giorni precedenti. Siamo tutti molto curiosi di sapere cosa ci attende sul Grubigstein: questo viene considerato uno dei percorsi freeride più caldi del panorama tirolese con single track molto veloci e viste mozzafiato sulle montagne circostanti.

Il mattino, tanto per cambiare, piovono secchiate di acqua sui vetri delle finestre della camera... Inizio a pensare che il tempo non ne voglia sapere di cambiare ma, quando c'è da ballare, non ci si può esimere, pioggia o sole si va. Eppure dopo aver fatto colazione, recuperati bagaglio e bicicletta, il sole scioglie le nuvole e comincia a scaldare deciso. I ragazzi di Bike Academy sono efficientissimi: nel giro di pochi minuti i bagagli sono già posti nei van, mentre noi cominciamo a pedalare in

direzione della seggiovia. L'impianto, assai moderno, ci porta all'attacco del sentiero che contorna il Grubstein. Per onor di cronaca questo è un sentiero che definirei all-mountain: non siamo in un bike park come i giorni scorsi e avere una bicicletta leggera non fa per niente male. Io e Werner ne sappiamo qualcosa visto che pedaliamo





L'IMPIANTO ASSAI MODERNO CI PORTA ALL'ATTACCO DEL SENTIERO CHE CONTORNA IL GRUBSTEIN: PER ONOR DI CRONACA, QUESTO È UN SENTIERO CHE DEFINIREI A-M NON SIAMO IN UN BIKE PARK COME I GIORNI SCORSI E AVERE UNA BICICLETTA LEGGERA NON FA PER NIENTE MALE

mezzi specifici da park... ma è inutile polemizzare! Si pedala, e se è ripido si spinge la bici: direi che dopo aver visto ciò che ci ha regalato il percorso ne è valsa la pena. L'ambiente, prettamente alpino con vegetazione rada, permette di percorrere un sentiero su terra, molto piacevole e con pochi ostacoli. Direi umido quanto basta, in modo da non dover digerire la polvere; la temperatura è piacevolmente bassa. In fila indiana scolliniamo ripetutamente con piccoli e grandi strappi fino a raggiungere un balcone che domina un lago sottostante. Un luogo degno per l'esecuzione dell'Alpen-Sinfonie di R. Strauss, con un'atmosfera magica... Dal podio del direttore Kurt dirige l'orchestra, permettendoci interventi e virtuosismi da

solisti smalzati. Il sentiero è un continuo crescendo di velocità, appoggi, scorci fantastici e radici assassine, che si lasciano piegare abbastanza morbidamente, per poi continuare con un single track molto esposto sotto una cascata. Sinceramente non ho fatto caso a quest'ultimo particolare perché seguivo come un'ombra Jens, il più "anti-pedalatore" del gruppo, decisamente più versato per la discesa a grandi velocità! Il fondo, a tratti smosso, prevedeva una certa suspicione agonistica, ma, raggiunto Thomas, anima di Ride rivista cult elvetica di mtb, ci siamo messi a giocare su tutto quanto si poteva usare per stare... in bici. Qui la faccenda si era fatta complicata e i mazzi di Jolly andavano via come la birra alla festa della porchetta di Ariccia. Siamo arrivati ad una velocità fononica sulle rive del lago, circumnavigato da un sentiero sempre pedalabile. Dopo una serie di balzi e ripidi passaggi abbiamo raggiunto l'asfalto. La guida riferisce che in dieci minuti avremmo raggiunto nuovamente all'impianto. Accolgo festoso la notizia pensando che in questo modo avremmo potuto percorrere un altro sentiero che scende sul lato opposto della valle. Purtroppo i minuti per la guida non sono quelli che conosciamo tutti e forse anche i chilometri mancanti sono stati confusi con le miglia... I dieci minuti previsti diventano un'ora abbondante e con un dislivello sensibile se si





NON SI VEDE UN ACCIDENTE E COME DA REGOLAMENTO HO INCROCIATO UN PAIO DI ESCURSIONISTI DIETRO UNA CURVA SECCA E CIECA. CONSIDERATO CHE HANNO LA PRECEDENZA NON VOGLIO AVERE DISCUSSIONI QUINDI ANDATURA DA PENSIONATO FINO A QUANDO HO CAMPO LIBERO, MA L'ILLUSIONE DEL SOLE È DEFINITIVAMENTE MORTA... NEVICA.

pedala una bici da park. La discesa fatta vale però tutta la fatica del rientro. L'unico neo è la pioggia che inizia birichina a scendere e poi, in vista dei van, diventa un diluvio. Accidenti niente secondo giro... I tergicristalli scandiscono il tempo (questa volta quello vero e non quello stimato della guida, che mi ricorda tanto quello di un compagno di pedalate...) cancellando le gocce di pioggia dai vetri. La nebbia scende cupa sulla valle mentre ci dirigiamo verso il tempio dello sci che apre ogni anno la stagione delle gare.

SÖLDEN

Qui siamo al confine con l'Alto Adige: il ghiacciaio del Similaun fa da spartiacque e ha creato Ötztal, la valle (www.oetztal.com) che poi si riversa nella piana dell'Inn. Qui il ripido è il dominatore incontrastato del paesaggio: non ci sono limiti al verticale. Sono curioso di scoprire quali sentieri si nascondono dietro questo panorama... Un cappello di nubi ci soffoca: prego Giove Pluvio di ringraziarci con una tregua! La temperatura è bassa e i sentieri partono parecchio in alto: i 3.000 metri di altitudine non li che ti scrutano. In questo posto le Ebike sono diffusissime: ci sono percorsi dedicati con tanto di colonnine di ricarica in giro per la cittadina. Ci sono autobus che vi trasportano gratuitamente e la

maggior parte delle seggiovie sono attrezzate per il carico delle biciclette. Insomma: che cosa desiderare di più? L'albergo è un sogno: il Bergland ****Superior Hotel Sölden è quello che uno vorrebbe avere sempre per una vacanza. È un bike hotel (www.bergländ-soelden.at) raffinatissimo, con bike rental, guide, negozio e assistenza qualificata, una SPA da urlare dopo aver pedalato... Non vedo l'ora che il mattino ci svegli. La situazione non cambia: pioggia, freddo e neve a tremila metri. Facciamo colazione con calma per evitare di uscire sotto la pioggia, ma come a volte accade, qualcuno si dimostra misericordioso con i biker. Riusciamo a prendere la funivia, la Gaislachkogbahn, fino a 3.058 m, cinquantotto metri sopra il livello della precipitazione nevosa. La guida

locale oltre essere accompagnatore per ciclisti è un forte sciatore e ci farà scendere lungo la cresta che domina Sölden (sempre che si riesca a vedere qualcosa! Nda). Il sentiero è lo stesso utilizzato dagli escursionisti, per cui bisogna prestare attenzione sia a loro che alle mucche che si svaccano (è il caso di dirlo) di traverso dietro le curve cieche... All'uscita della funivia un freddo pungente ci accoglie, mentre un timido sole fa a cazzotti con le nubi scure. Si inizia... a scivolare: il fondo con tratti prossimi al ribaltamento non offre un grip degno; i canali di scolo delle piogge sono profondi e infidi. L'esposizione del sentiero consiglia di non fare i fenomeni, previa sottoscrizione di un'assicurazione sugli infortuni; la pioggia scende fastidiosa intervallata da rapide occhiate di sole. Dopo un





programma una sosta miracolosa al Gampe Thaya, dove mollate le bombe sotto la neve ci dedichiamo ad uno spuntino: tanto la discesa non era in sintonia con il meteo...

Dopo un momento di difficoltà dovuta alle porzioni pantagrueliche dei piatti e ai 45 Radler (birra e lemonsoda) che mi sono bevuto per via dei brindisi con i colleghi, mi sono ripreso con la parte terminale della discesa, che abbiamo rinominato holiday on ice...

Le condizioni del meteo non ci hanno permesso di giudicare al meglio gli itinerari: posso dire che sono, per quanto percorso (dislivello negativo 2.450 m), molto old school, dove non vi è molto flow, proprio per il fatto che sono tracciati essenzialmente per escursionisti. Sicuramente sono molto diversi da quello che nel pomeriggio ci attende ad Innsbruck...

NORDKETTE!

Passo il mio viaggio preoccupato, i ragazzi lo descrivono come un delirio verticale: in effetti lo è! Nordkette è il solaio di Innsbruck: domina la città che si stende paciosa nella piana, accigliato tra cime e ghiaioni infiniti. Il tutto parte da Seegrube a 1.905 m e dopo aver percorso 4 km e 200 m con 1.030 m di dislivello si arriva (interi si spera) alla partenza dell'impianto. Se uno si sente prepotentemente pronto al Superenduro può salire lungo una gravel road larga e fin troppo ripida alla partenza del percorso.

I ragazzi di Trail Solution hanno costruito in un fazzoletto di montagna non facente parte del parco nazionale un percorso unico. Credo sia il più impegnativo, tossico e 'non sense' percorso della mia vita di biker. È come se fosse un gioco dell'oca fatto di salti da rocce e da tornanti talmente stretti che sarebbe bello avere un telaio scomponibile. Sezioni di radici ti inghiottiscono, passerelle infide ti buttano nel vuoto mentre ammiri la città. Nordkette (www.nordkette-singletrail.at): un

primo tratto di discesa ci tocca un ripido trasferimento su asfalto per raggiungere la seconda parte del percorso, incastonato in un vallone cupo.

Percorriamo il tratto asfaltato ovviamente sotto la pioggia, con le rane che gracidano nelle scarpe...

Non mi fido a lasciare andare la bicicletta. Non si vede un accidente e come da regolamento ho incrociato un paio di escursionisti dietro una curva secca e cieca. Considerato che hanno la precedenza vorrei evitare di avere discussioni e quindi mantengo un'andatura da pensionato fino a quando ho campo libero. Purtroppo l'illusione del sole è definitivamente morta... nevicata. Per fortuna che abbiamo in



viaggio, una catarsi per l'anima del biker che si è viziato con i percorsi tipo Salice d'Oulx o Pila. Qui si viene per espriare la tecnica... chi gira qui conosce ogni punto, non hai un attimo di relax, le braccia dopo il primo chilometro chiedono il cambio; l'attenzione sfoca, e tutto rotola intorno. È così ripido che non riesci nemmeno a pensare di frenare, sei solo convinto di farlo ma scivoli... Si azzardano passaggi, visto che nessuno conosce i segreti, a parte la guida nonché il costruttore del tracciato, che si mantiene in disparte per vedere cosa combiniamo. Jens riesce a cappottare almeno tre volte, per poi dare il meglio verso la fine dove allo stacco di un table top si esercita involontariamente in un back flip, chiuso trenta metri sotto. Io combatto la mia personale lotta con le radici mobili, sospese nel vuoto e legate tra loro con una rete metallica a maglia larga. Inizio a capire come si sente un oliva nel Martini shakerato... Qualcuno, dopo aver lottato nella prima parte, decide che forse è troppo estremo e quindi scende lungo la strada sterrata. All'indomani avremo da spendere energie in un bike park, ma io seguo Kurt e Jens che si lasciano portare dai drop verso la fine del trail, che arriva in un caleidoscopio di wall ride e linee ritmiche, giusto per il Radler di turno.

Giusto per essere tassonomici, Brook MacDonald ha stabilito il nuovo record del percorso in nove minuti e spiccioli, mettendosi dietro un ragazzo sconosciuto ai più, tale Aaron Gwin... di venti secondi. Io ho chiesto oltre la Radler un container di arnica per i muscoli delle braccia e quello che mangia Brook, ovviamente.

Ma il gioco non è ancora finito, perché dopo un *apres velo* infinito ci siamo rimessi in bici per raggiungere il centro di Innsbruck pedalando





SOLE? MANCO PER UN MILIONE DI DOLLARI (PAPERDOLLARI NON ILLUDETEVI), PIOGGIA A CATINELLE SIAMO VERSO IL CONFINE DEL BRENNERO, DI LÀ C'È IL SOLE, LO SI CAPISCE DALLE AUTO IN CODA CHE VANNO VERSO SUD CON CANOTTI, BARCHE E BICICLETTE A SEGUITO E NOI LÌ NELLA PIOGGIA AD AZIONARE I TERGICRISTALLI.

un piccolo capolavoro di flow: il Hungerburg trail con 350 m di dislivello e una lunghezza di quasi tre chilometri, riesce a rimetterti in sintonia con la tua cavalcatura; un trail senza pietre... cose da non credere! Quasi come la vita notturna di Innsbruck (www.innsbruck.com) che mi ricordava la movida spagnola degli anni ottanta a Benidorm. Qui ci sono più studenti che abitanti, vi lascio solo immaginare... ma siamo a pezzi e soprattutto anestetizzati da quanto fatto. Voglio solo dormire; la vita notturna la lascio a chi avrà voglia di venire qui a girare... Spengo la luce, domani ultima tappa...

WIPPTAL

Sole? Neanche a pagarlo un milione di dollari (paperdollari non illudetevi): pioggia a catinelle! Siamo verso il confine del Brennero; di là c'è il sole e lo si capisce dalle auto in coda che vanno verso sud con canotti, barche e biciclette a seguito mentre noi siamo qui sotto la pioggia ad azionare i tergicristalli. Visto che è andata così per tutto il viaggio confido nel sole che poi ieri pomeriggio, mi sono dimenticato di sottolineare, era presente sul Nordkette. Quindi per la legge del fondoschiena del biker dovrebbe farsi vedere anche oggi. Almeno così mi auguro... Appena arrivati a Steinach l'assioma funzionava anche: il vento che veniva da sud e la pioggia

che ha smesso di cadere ci ha reso belli carichi. Qualcuno di noi che aveva fatto una visita alla vita notturna della città aveva l'occhio impallato. Ci siamo diretti con la crew di Trail Solution a testare il bike park da loro costruito. Si tratta di un park moderno con due tracce e una slopestyle area, con un tratto "nero" nel bosco se volete mangiar radici e fango... Voilà, il tutto è servito. Crazy Heart è lungo 3.000 m, con un dislivello di 500 m, non presenta difficoltà, ci sono doppi che se non volete fare potete copiare oppure evitare, il fondo ben drenato, molto divertente e continuo con un ritmo dolce e inebriante... È un percorso per tutti, che se preso a forte velocità diventa molto piacevole.

Red Devil invece si snoda nel bosco ed è decisamente più difficoltoso se il terreno è mezzo di pioggia, come nel nostro caso. Questo trail ingloba il tratto nero, che eventualmente si può deviare... Ma le parole non servono: è l'ultima stazione e fin quando il tempo regge si trita! Per chi come me ha la passione delle passerelle (non solo per quelle della moda), qui hanno fatto dei lavori spettacolari e di altissima qualità: mentre saltate da una sponda ad un drop, compare un ponte sospeso che attraversa la strada utilizzata dagli allevatori.

Per non aver problema con le vacche e i relativi proprietari, hanno creato un bypass con un opera sullo stile "ponte sullo stretto" da cui parte una





serie di contropendenze e wall ride da delirio. Sono salito e sceso fino a quando la pioggia si è fatta insopportabile, perché il fondoschiena ha tenuto fin troppo... Definirei inebriante questo park: molto divertente con l'unica pecca di avere attualmente solo due percorsi. I ragazzi di Trail Solution stanno comunque già lavorando per aprirne altri due sempre di ottimo livello. I servizi presenti sono come sempre precisi: docce calde e lavaggio bici nel prezzo del giornaliero. Peccato per la pioggia che ha falsato un po' il tour. Il momento dei saluti è sempre il più difficile:

abbiamo passato cinque giorni splendidi, con un'organizzazione perfetta e con guide come Kurt, Werner e Mikail (www.bikeacademy.com) di Bike Academy sempre, presenti e professionalmente ineccepibili, e oltretutto pure simpatici! Quindi mando i saluti ai colleghi presenti e provenienti da tutt'Europa, con i quali si è instaurata una complicità pedalatoria di rara conoscenza. E, come ne "Il signore degli anelli", dopo aver portato a termine l'impresa ci siamo separati, augurandoci di aver modo di rivederci presto su qualche sentiero, perché no, in Italia...

DAMN'D IT'S RAINS COW AND DOGS, CATS SOLD OUT...



Se volete informazioni sui luoghi e i bike park in Tirolo, oltre ad aprire i siti da me segnalati fate riferimento a

Tirol Werbung
Tirol Tourist Board
Maria-Theresien-Str. 55
 A-6010 Innsbruck, Austria
 Tel: 0043 512 7272-0
info@tirol.at
www.tirol.at
www.presse.tirol.at

Corinna Gleirscher
 Tourismusmarketing
 Tel: 0043 512 5320663
 Mobile phone: 0043 664 80532663
corinna.gleirscher@tirolwerbung.at

Katarzyna Kaczorek
 Tourismusmarketing
 Tel: 0043 512 5320648
 Mobil: 0043 664 80532648
Katarzyna.Kaczorek@TirolWerbung.at

Il Tour viene proposto da Kurt Exenberger, *Deus ex machina* di Bike Academy

WWW.BIKEACADEMY.COM



IL TIROLO IN BICI VAL BENE IL VIAGGIO... ANCHE DAL PUNTO DI VISTA DELLA BUONA CUCINA, CULTURA E NON ULTIMO ENOLOGICO. ABBIATE FEDE...



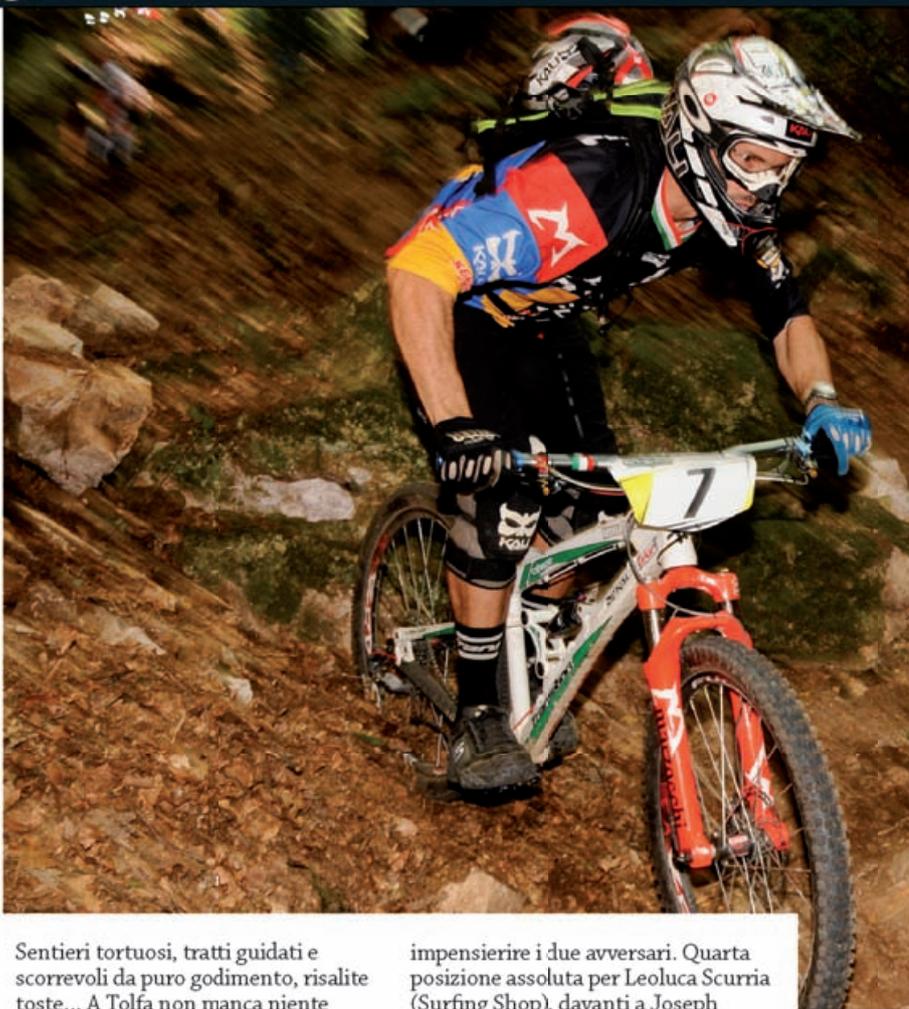
9 SETTEMBRE 2012

SPRINT #5

MONTI DELLA TOLFA

(ROMA)

Andrea Bruno toma sul gradino più alto del podio!



Sentieri tortuosi, tratti guidati e scorrevoli da puro godimento, risalite toste... A Tolfa non manca niente e le facce dei biker al traguardo la dicono lunga sul livello di questa prima edizione del Superenduro dei Monti della Tolfa. Un tempo era zona mineraria; oggi è un patrimonio di tutta la nazione conservato dalle università agrarie: decine di migliaia di ettari di natura incontaminata, con mucche e cavalli allo stato brado. Non c'è traccia dell'uomo, ma solo dei biker. Questo paradiso è stato apprezzato anche dai rider americani che oggi accompagnavano Andrea Bruno. Un bel modo per festeggiare il ritorno alla vittoria dopo un'estate segnata dalla cattiva sorte.

Il rider della Transition - Ready2Ride è stato imprendibile per gli avversari. Manuel Ducci ci ha provato fino alla fine, ma una foratura sull'ultima PS ha spento definitivamente i sogni del pilota Ibis Life Cycle, giunto alla fine secondo assoluto. Sale sul podio anche il campione italiano Davide Sottocornola (Ibis Team Cicobikes Endura), veloce ma non abbastanza per

impensierire i due avversari. Quarta posizione assoluta per Leoluca Scurria (Surfing Shop), davanti a Joseph Murachelli (Ibis Life Cycle), per la prima volta nella top five. Tra le donne c'è stata la prima vittoria per Valentina Macheda (Ibis Life Cycle), che si è tolta la soddisfazione di battere un'atleta della Coppa del Mondo di Cross Country, la svizzera Natalie Schneitter (Scott Mauna Loa Bikers). Il campione 2011 è partito subito col piede giusto, vincendo la prima PS "Start up" che partiva proprio dalla piazza di Tolfa. Subito Dietro Manuel Ducci, a poco più di un secondo, dimostrava di essere in giornata. Più staccato Sottocornola, terzo a 7"9, davanti a Scurria e Murachelli.

NON C'È TRACCIA DELL'UOMO, MA SOLO DEI BIKER, UN PARADISO APPREZZATO ANCHE DAI RIDER AMERICANI CHE OGGI ACCOMPAGNAVANO ANDREA BRUNO.

È stata una grande giornata di Superenduro! Non poteva andare diversamente a Tolfa, località immersa nella natura selvaggia laziale. È una location ideale per la mountain bike, che si è affacciata per la prima volta al mondo del Superenduro grazie agli sforzi dei ragazzi del Six Inch ASD Bike Store Racing Team affiancati dalle amministrazioni di Tolfa e Allumiere. Luigi, Gianluca, Ciccio ed Achille, più altri volontari locali hanno regalato ai biker una gara da ricordare, che ha visto il ritorno al successo di Andrea Bruno. Per la prima volta il circuito gravity più seguito d'Europa ha fatto tappa a due passi da Roma, allargando così gli orizzonti. Tanti sono stati i debuttanti assoluti a Tolfa: facce e nomi nuovi che si aggiungono al già numeroso popolo del Superenduro!



TESTED WHERE IT MATTERS



Fantastico mix tra flow e tecnica dei sentieri alla SE Sprint della Tolfa



Ducci e Sottocornola in relax prima di una PS



Il lungo trasferimento che porta alla PS2 ha caricato ancor di più Andrea Bruno, che ha vinto anche in questa prova, mettendo 13"50 tra sé e Ducci, un margine che sa già di fuga a metà gara. Sottocornola è nuovamente terzo ma a 37" e precede Murachelli e Pietro Chinucci.

Il controllo orario di metà gara, immerso nella natura selvaggia, offre qualche minuto di ristoro in una giornata caldissima e con ancora molti chilometri da percorrere. I primi rider hanno raggiunto la PS3 dopo un trasferimento durissimo e Ducci ha risposto a Bruno vincendo la prova e riprendendosi 9"4, con Sottocornola terzo a 13"2. La quarta posizione è per Scurria, che stavolta fa meglio di Murachelli. Sulla PS4 Ducci ha tenta il tutto per tutto, ma in seguito allo stallonamento di una gomma ha perso quasi un minuto. Andrea Bruno ha manda in visibilo il pubblico del Canyon in mezzo al faggeto ed è andato a riprendersi quella vittoria assoluta che cominciava a mancare da troppo tempo.

liscio



gassato



4-5 AGOSTO

E-MTN ROUND #2

VALLOIRE

Il team francese ribalta il risultato di Sauze e vince nuovamente l'Enduro delle Nazioni



Tuttavia la tensione era al suo massimo dopo la vittoria della squadra inglese al primo turno a Sauze d'Oulx in Italia. Abbiamo anche pensato che la vittoria Elite si sarebbe decisa a Valloire o forse anche durante l'ultima speciale come stabiliscono le regole in caso di parità. Però gli inglesi hanno smesso di sognare di vincere questo Trofeo delle Nazioni già nel mezzogiorno di sabato, con la Francia che lo fa suo anche quest'anno. Infatti, Joe Barnes ha bucato durante la terza speciale, decidendo di rientrare usando lo ski-lift e passando così il traguardo. È stato immediatamente squalificato. Un vero peccato, se avesse riparato sarebbe stato ancora in corsa insieme al suo team, era ancora tutto da giocare considerato il distacco accumulato nei confronti del team italiano. I

nostri portacolori erano invece nelle condizioni di arrivare tranquillamente secondi, mentre gli irlandesi risalivano sino al terzo posto dopo solide performance, soprattutto durante l'umida e piovosa domenica. Per le ragazze, non è stata una sorpresa la vittoria impressionante della squadra francese. Il divario è ancora netto con le altre nazioni, con la Finlandia che ha impensierito le italiane nell'ultima fase della gara. Infine, nella categoria Junior, è una squadra molto compatta quella francese che ha conquistato la vittoria. Se la squadra del Belgio fosse stata allo

stesso livello di Martin Maes, sarebbe una storia molto diversa: in ogni caso i belgi hanno facilmente ottenuto il secondo posto, davanti ai nostri atleti. Sono stati podi colorati e cosmopoliti, e probabilmente unici nella storia del

**SONO STATI PODI
COLORATI E
COSMOPOLITI,
E PROBABILMENTE
UNICI NELLA STORIA
DEL TROFEO**



TESTED WHERE IT MATTERS

Ottimo Vittorio Gambirasio, 12° assoluto, e migliore degli italiani



Martin Maes, il giovane belga ha fatto faville



Trofeo, quest'anno corso in due tappe. Sembra che l'organizzazione voglia di tornare a un evento a round singolo nel 2013, con la sede annunciata nel corso di settembre. Il Trofeo delle Nazioni sta diventando un evento sempre più grande e importante, il livello della competizione è sempre più alto, e probabilmente il prossimo anno vedremo alla partenza team ancora più competitivi provenienti anche da nazioni che finora l'hanno snobbato... e vedremo se saranno ancora i francesi a prevalere, ormai il distacco tra i transalpini e i nostri portacolori è insignificante...

o KS ?



All'altezza della situazione.

Sempre.



6 - 7 OTTOBRE - GEMONA (UD)

SPRINT

PREVIEW #6

Il Superenduro torna nel nord-est, per la precisione in Friuli, in una località inedita, scoprite con noi la gara conclusiva del circuito Sprint



→ IL PROGRAMMA

MANIFESTAZIONE

1° edizione MTB Enduro Gemona del Friuli - 6° Prova circuito Superenduro Sprint

DATA

Sabato 6 ottobre

Ore 13 controllo tessere + iscrizioni giro guidato con guide per chi volesse provare l'emozione del percorso di Superenduro e affinare la tecnica di guida. Ore 18 happy hour + dj set

Domenica 7 Ottobre

Ore 8 verifica tessere presso palco partenze, ore 9:30 partenza di tre biker ogni minuto con ordine stabilito da regolamento Superenduro. Per tutti i trasferimenti e il rientro si prega di seguire le indicazioni e osservare il codice della strada.

LOCALITÀ

Gemona del Friuli (UD) - Friuli Venezia Giulia

ORGANIZZAZIONE

A.S.D. Orbike - Comune di Gemona e Città dello Sport

ENTE: FCI, aperta agli enti

PERCORSO

Circa 31 km, 1.180 metri di dislivello intervallati da quattro prove speciali (PS) cronometrate, riordino in zona partenza arrivo al termine della PS2.

RITROVO

Gemona del Friuli (UD), presso piazza del Ferro, domenica sette ottobre dalle otto Uscita autostradale Gemona del Friuli (A4), Gemona del Friuli. Indicazioni segnalate con loghi Superenduro.

Venezia - Gemona del Friuli - 140 km

Tarvisio - Gemona del Friuli - 70 km

Ljubjana - Gemona del Friuli - 180 km

PARTENZA

Gemona del Friuli - Piazza del Ferro ore 9:30.

Ordine di partenza secondo regolamento Superenduro.

ISCRIZIONI

Iscrizioni esclusivamente come da indicazione pubblicate sul sito Superenduro, www.superenduromtb.com/iscrizioni Costo iscrizione € 30,00 fino alle ore 20 del 4/10, a seguire € 35 fino alle ore 9:00 del giorno della manifestazione. È possibile iscriversi, per i non tesserati, il giorno della manifestazione acquisendo una tessera giornaliera FCI con una maggiorazione di 5 € sul costo d'iscrizione, previa presentazione del certificato medico agonistico, disciplina ciclismo.

RISTORI

Area Partenza/arrivo piazza del ferro Gemona del Friuli (dopo PS2 e arrivo)

INFORMAZIONI

Michele 347 4028355 - Giorgio 339 2531857

info.asdorbike@gmail.com

www.asdorbike.wordpress.com

SERVIZI

Numero di gara con tabella di marcia, cronometraggio, assistenza medica, pasta party, docce (campo A.S.E.R.), lavaggio bici (campo A.S.E.R.), due aree camper attrezzate e camping, premiazioni come regolamento Superenduro.

RICETTIVITÀ

Hotel Carnia - Stazione Carnia
tel. 0432 978013 - info@hotelcarnia.it

Hotel Willy - Gemona del Friuli
tel. 0432 981739 - info@hotelwilly.com

Camping "Ai Pioppi" - Gemona del Friuli
tel. 0432 980358 -
bar-camping-taxi@aipioppi.it

Hotel "La di Copet"
tel. 0432 977390 - ladicopet@libero.it

Hotel Pittini - Gemona del Friuli
tel. 0432 971195

Hotel da Si-Si - Gemona del Friuli
tel. 0432 981158 - info@hotelsisi.it



TESTED WHERE IT MATTERS

20-21 OTTOBRE
FINALE LIGURE (SV)

PRO #6

Come da tradizione, si conclude nella mecca del mountain biking italiano il circuito gravity più seguito nel nostro Paese. Al momento in cui scriviamo il percorso non è ancora stato comunicato, ne approfittiamo per ricordarvi cosa di bello ha da offrire Finale Ligure come destinazione turistica a 360°



Il comune di Finale Ligure (SV) si trova in Liguria e si estende lungo la Riviera Ligure di Ponente, fra i promontori di Caprazoppa e di Capo Noli. Per la particolare conformazione del territorio montagnoso che circonda il paese, Finale Ligure, è protetta dalle masse d'aria fredda che in inverno stazionano sulla Val Padana e sul versante settentrionale delle Prealpi Liguri e gode così di un clima decisamente favorevole, con temperature che di rado scendono sotto i 10°C.

Questo contribuisce a rendere lo splendido comune di Finale una importante e rinomata stazione di soggiorno turistica, famosa per il suo mare e la particolarità dei borghi e insediamenti collinari, ricchi di storia e cultura.

Finale Ligure è anche ormai rinomata

come una delle migliori aree per la pratica del freeride e della mountain bike in generale, offrendo moltissimi percorsi di tutti i livelli di difficoltà, serviti anche da un servizio di shuttle-bus, lungo sentieri emozionanti sia nell'entroterra sia a picco sul mare tra cui ricordiamo la famosa Val Ponci, l'altopiano de Le Manie o i percorsi di San Bernardino.

A integrare le escursioni anche percorsi enogastronomici o storico-culturali, per chi volesse mantenere un ritmo più tranquillo e naturale...

Finale Ligure è raggiungibile in automobile seguendo l'autostrada (A10) Genova-Ventimiglia e uscendo a Finale Ligure per chi viene da Genova o dal confine francese, mentre seguendo la (A6) e poi la (A10) per chi viene da Torino. Una strada alternativa è la Strada Statale Aurelia, che tuttavia per gran parte del tragitto segue la costa e attraversa paesi e per questo è spesso caratterizzata da un traffico più locale.

Finale Ligure è raggiungibile anche in treno, per info: www.trenitalia.com.

Per ulteriori informazioni consultare il sito: visitfinaleligure.it.



antartia.it

Generazione di fenomeni.

LEV



Testa in asse Comando remoto
ø 27,2/30,9/31,6 Escursione 100/125/150 mm

SUPERNATURAL



Testa in asse Comando sottosella/remoto
ø 30,9/31,6 Escursione 75/100/125/150 mm

SUPERNATURAL 272



Testa in asse Comando sottosella/remoto
ø 27,2 Escursione 100 mm

DROPZONE



Testa arretrata Comando sottosella/remoto
ø 30,9/31,6 Escursione 100/125 mm

E-TEN



Testa arretrata Comando sottosella/remoto
ø 30,9/31,6 Escursione 100 mm



www.KSSUSPENSION.COM

distribuito da

4Guimp S.r.l. via Pillea 17 - 16153 Genova
tel +39 010 8935035 fax +39 010 8934977
email info@4guimp.it web www.4guimp.it



PILA (AO) 15-16 SETTEMBRE

SUPERMOUNTAIN

REPORT #2

A MANUEL DUCCI
LA SUPERMOUNTAIN
DI PILA E LA LEADERSHIP
DEL CAMPIONATO



Prima vittoria assoluta in una competizione del circuito Supermountain powered by SRAM per l'alfiere del team Life Cycle nel weekend in cui una compagine svizzera molto competitiva ha sferrato un massiccio attacco ai piloti italiani sul format più congegnale agli elvetici. I quattromila metri del Monte Bianco, del Cervino, del Gruppo del Rosa e del Gran Paradiso sono stati la cornice naturale di un fantastico weekend dominato dal sole e dal sorriso stampato sui volti dei corridori che si sono ritrovati nella stazione del comune di Gressan per la seconda Supermountain 2012.

Venerdì e sabato la temperatura estiva, il cielo limpido e un tracciato rinnovato dallo staff della Herin MTB School capitanato dall'infaticabile Corrado Herin, hanno fatto la gioia dei diversi gruppi di rider che hanno anche potuto godere degli splendidi tracciati del Pila Bike Stadium. La formula Superemountain che prevede discese cronometrate no stop nella giornata di sabato sta raccogliendo consensi positivi tra i rider che ritrovano il divertimento di provare tutti insieme. Non è raro, infatti, vedere lunghi trenini in cui oltre a cercare di fare il tempo ci si diverte a battagliare tra amici. Grandi sorrisi dunque ma anche la consapevolezza che quando si entra in griglia per le due manche di domenica

non c'è più pietà per nessuno.

Già dalle qualifiche del sabato si preannunciava una lotta tra Italia e Svizzera con Michael Sharer, Gustav Wildhaber, Lukas Anrig e Till Marx nelle prime posizioni insieme a Manuel Ducci, Bruno Zanchi, Davide Sottocornola, e Francesco Fregona.

LA FORMULA SUPEREMOUNTAIN STA RACCOLGENDO CONSENSI POSITIVI TRA I RIDER CHE RITROVANO IL DIVERTIMENTO DI PROVARE TUTTI INSIEME



Gli svizzeri sono apparsi subito a proprio agio sul tracciato di gara molto veloce e privo di tratti estremamente tecnici dove oltre alla guida contava un buon ritmo di pedalata e una attenta strategia. La mattina di domenica le nuvole coprono il cielo sopra Pila ma non la partenza della gara che a quota 2.700 è baciata dal sole e si presenta come uno dei più emozionanti spettacoli dell'anno per gli atleti che passano dalla giacca antivento alle maniche corte nell'ultimo tratto di seggiovia.

Il silenzio e la concentrazione dei rider sono interrotti dal suono delle pale dell'elicottero che sbucando dal mare di nubi si prepara ad aggiungere adrenalina alla partenza della prima manche.



Al via del direttore di gara è Manuel Ducci a fare l'holeshot seguito dai quattro svizzeri. Al passaggio a ogni postazione vengono comunicati i numeri dei primi atleti, Manuel, Michael e Gustav si alternano nelle prime tre posizioni, mai impensieriti dagli altri. Subito dietro Lukas e Till tengono a bada Davide Sottocornola, Francesco Fregona e Bruno Zanchi che finiranno nell'ordine dalla 4^a all'8^a posizione.

Il podio della manche si decide all'uscita del "campetto" 300 metri prima del traguardo quando Manuel con uno scatto bruciante mette qualche metro tra se e gli svizzeri e si lancia nello rettilineo finale "in carena" inseguito da Michel e Gustav sui pedali. L'arrivo ha dell'incredibile con i due rider svizzeri che continuano in piedi sui pedali e Manuel che rimane il più basso possibile per sfruttare l'aerodinamica, tra il boato di un pubblico incredulo è la tecnica del sanremese a valere la vittoria di manche. Al traguardo gli atleti sono davvero stremati, con un percorso che non presenta tratti estremamente tecnici, non c'è mai un attimo di tregua e ogni metro è buono per un colpo di pedale per fare la differenza. Velocità altissime e gioco delle scie aggiungono adrenalina a questa prova e sul parterre di arrivo si sprecano gli abbracci e le botte sulle spalle magari proprio con chi si

VELOCITÀ ALTISSIME E GIOCO DELLE SCIE AGGIUNGO ADRENALINA A QUESTA PROVA E SUL PARTERRE DI ARRIVO SI SPRECANO GLI ABBRACCI E LE BOTTE SULLE SPALLE MAGARI PROPRIO CON CHI SI È LOTTATO SINO A POCHI METRI PRIMA

è lottato sino a pochi metri prima. C'è euforia ed eccitazione a Pila oggi.

Giusto il tempo per un panino e si risale per la seconda e decisiva manche. La musica non cambia troppo se non che questa volta a dare manforte a Manuel per arginare l'attacco svizzero arriva un veloce e strategico Vittorio Gambirasio in sella alla GT del Team 360. È proprio lui a fare l'holeshot, con una partenza a piedi.

Partono ancora bene Manuel e Gustav Wildhaber seguiti da Lukas Anrig ma dopo il tratto più tecnico è Vittorio Gambirasio a scalzare Lukas e mettere pressione al duo di testa. Le posizioni rimangono praticamente invariate sino alla fine con Gustav che si prende la rivincita su Manuel che con un primo e un secondo porta a casa la prima vittoria assoluta nella Supermountain e la leadership in campionato.

Al terzo posto Lukas Anrig, quarto Till Marxche precede di 4" Francesco Fregona sempre più a proprio agio a bordo della bici da enduro in questa stagione 2012 che lo vede costante protagonista.

Tra le donne è la simpatica rider svizzera Nathalie Schneitter che al secondo weekend di Superenduro di seguito dopo la gara di Tolfa, porta a casa una doppia vittoria davanti alla francese Morgane Such, due volte seconda ed a Valentina

Macheda in entrambe le manche terza. A Valentina va anche un pensiero speciale del suo compagno di team e di vita Manuel Ducci "Dedico questa vittoria a Valentina che mi supporta e mi sopporta e senza la quale il progetto Life Cycle non sarebbe stato possibile".

La giornata si conclude con la ricca premiazione che vale anche come festa di fine stagione per la stazione di Pila. Gli atleti sono premiati con i classici campanacci valdostani, simbolo della Desarpa Bike che prende il nome da una delle più sentite tradizioni della valle, la Desarpa è, infatti, la festa dedicata alla ritorno a valle delle mucche dopo l'estate passata negli alpeggi in quota.

Una discesa a valle che oggi i rider della Supermountain hanno festeggiato in una stazione che ancora una volta ha saputo mettere in campo una ottima organizzazione ed una grande ospitalità. Non sarà facile toglierci dagli occhi le immagini di questi due giorni in alta montagna ma ci proveremo con la terza e conclusiva tappa del circuito Supermountain il 29-30 settembre a Scopello - Alpe di Mera, lo staff locale ha preparato un tracciato molto divertente e ci aspetta per rodare come si deve il tracciato. Sarà davvero l'ultima occasione per un ultimo weekend di riding assistiti dall'impianto di risalita. Noi ci saremo!



CAMPIONATI
MONDIALI **DH 2012**
LEOGANG
AUSTRIA

Dopo le ultime prove di Coppa del Mondo e la scorsa edizione di Champéry, l'edizione 2012 del campionato mondiale di Leogang si presentava aperto più che mai nei pronostici





Fuori il campione mondiale 2011 Danny Hart per infortunio, l'attenzione era su un gruppo di atleti eterogeneo, composto da esponenti della vecchia e nuova guardia. Da un lato i vari Greg Minnaar, Sam Hill, Gee Atherton, dall'altro Steve Smith, Josh Bryceland, Sam Blenkinsop e Troy Brosnar, rientrante da un infortunio. In mezzo a loro, a rappresentare le due categorie, Mick Hannah e Brook Mac Donald, quest'ultimo galvanizzato dalla vittoria nell'ultima tappa di Coppa a Val d'Isere. Ma il favorito numero uno era Aaron Gwin, dominatore delle ultime due stagioni in cui gli è mancato proprio il titolo iridato di Champéry, sfuggitogli per colpa di una caduta nella parte alta.

Tra le donne il discorso maglia iridata sembrava confinato alla sfida tra Rachel Atherton ed Emmeline Ragot, con Floriane Pugin a giocare il ruolo di terzo incomodo visto il feeling con il tracciato dove ha colto la prima vittoria di Coppa nella scorsa stagione. Tra gli junior favoriti erano Loic Bruni e Richie Rude, mentre nelle donne junior tra Holly Feniak e Tahnee Seagrave. Il percorso su cui si è corso il mondiale 2012 si presentava agli atleti con alcuni lavori di restyling rispetto allo scorso anno, sia nella parte alta più veloce e ritmica sia nella parte finale, che sviluppandosi nel sottobosco tendeva a scavarsi, complice anche la pioggia che ha flagellato Leogang per i primi giorni dell'agenda dell'evento. Caso strano, nonostante il molto fango le gomme sembravano tenere, questo forse grazie ai lavori effettuati sui percorsi per la normale manutenzione del bike park, che rendono i track porosi e duri, quasi "asfaltati" nei tratti aperti, con una consistenza del terreno simile a quella di Fort William. Operazione però non eseguibile nei due tratti di bosco, che ovviamente tendevano a scavarsi passaggio dopo passaggio. Invito tutti ad andare a vedere a fine gara i tratti di sottobosco dei percorsi su cui si svolgono eventi di questo livello: sono talmente scavati dai differenti passaggi che sembrano bombardati. Vi lascio quindi immaginare cosa possa avvenire in caso di pioggia torrenziale durante le giornate di prova in cui il percorso subisce almeno 1.200 / 1.500 passaggi di atleti di questo livello.

Al campionato mondiale non bisogna qualificarsi per la finale come in Coppa del Mondo, dove il numero di chi correrà la domenica è limitato a 80 atleti tra gli uomini e 20 tra le donne. La seeding run pertanto ha più un valore di prova generale che altro, e comunque dà indicazioni sui probabili protagonisti per la giornata di gara. Tra gli uomini il miglior tempo veniva fatto segnare da "Sick" Mick Hannah, che con 3'26"636 precedeva di circa mezzo secondo Steve Smith e a 1"30 Greg Minnaar. In quarta e quinta posizione rispettivamente Gwin e Atherton. Questo risultato dava indicazioni importanti su come la parte ritmica e veloce di questo tracciato potesse condizionare il risultato finale, come i tratti di bosco fossero meno influenti e dove solo atleti tecnici come Smith, Hill e MacDonald potevano guadagnare qualcosa. Tra le donne faceva segnare il miglior tempo la Ragot, con un vantaggio di un secondo sulla connazionale Pugin, mentre la Atherton sembrava fare pretattica con un DNF (did not finish - ndr). Tra gli junior davanti a tutti Loic Bruni che



AL CAMPIONATO MONDIALE NON BISOGNA QUALIFICARSI PER LA FINALE COME IN COPPA DEL MONDO, DOVE IL NUMERO DI CHI CORRERÀ LA DOMENICA È LIMITATO A 80 ATLETI TRA GLI UOMINI E 20 TRA LE DONNE

gli sarebbe valso una 11° posto tra gli elite e come da copione la canadese Feniak. Ma le previsioni meteo che davano sole per il week end dopo una settimana di pioggia – e freddo aggiungerei – lasciavano presagire che i tempi si sarebbero abbassati per la domenica, giornata di gara. Di quanto però nessuno riusciva a prevederlo, in quanto comunque il terreno nella parte alta teneva con la pioggia, che – come abbiamo già detto – era quello che dava i segnali più importanti sul tempo finale. Inoltre a questi livelli un innalzamento minimo della velocità può comportare grandi differenze sul risultato finale, perché chiaramente ci sono piloti che si esaltano di più sul bagnato e altri invece sul secco e veloce, ovviamente influenzati in questo dai percorsi su cui abitualmente si allenano e gareggiano nei paesi di provenienza.

La prima maglia con i colori dell'iride a essere assegnata la domenica mattina è stata quella della categoria junior femminile, su un percorso ancora viscido. Solo nove atlete in partenza, la vittoria è andata alla canadese Feniak, che sarebbe bello veder impegnata nel circuito di Coppa del Mondo con una certa costanza la prossima stagione viste le qualità espresse. In seconda posizione la britannica Seagrave e terza un'atleta australiana, Danielle Beecroft. Nessuna atleta francese quindi – solo quinta Chloe Galleau – su un podio che in passato i transalpini tendevano a monopolizzare. Tutte e tre queste medaglie sono junior primo anno, per cui sarà interessante vederle sfidarsi nel 2013 a Pietermaritzburg, su un percorso completamente differente.

Con ben 74 atleti iscritti, la sfida per la maglia junior maschile era quanto mai agguerrita. Tra gli altri contendenti anche i nostri Gianluca Vernassa, Francesco Colombo, Carlo Caire e Johannes Von Klebelsberg, quest'ultimo rientrante da un infortunio. In più di un'occasione i nostri portacolori hanno dimostrato di essere tra i più forti della loro categoria, per cui su un percorso di questo tipo e magari complice un pizzico di fortuna potevano agguantare un bel risultato. Fuori dai giochi purtroppo Gianluca per una caduta nella parte alta, Francesco e Carlo facevano comunque una buona gara, con Francesco di fatto settimo tra gli junior primo anno. Mentre Carlo il prossimo anno passerà under23, ma vista la sua freddezza e tenacia possiamo essere abbastanza sicuri che non ne soffrirà ma anzi ne trarrà ulteriore stimolo, Gianluca,

Francesco e Johannes potranno confrontarsi in Coppa con i coetanei, visto che dal 2013 è quasi sicuro che ci sarà la Coppa del Mondo juniores. Tornando alla gara, la maglia iridata è stata conquistata con il tempo di 3'29"139 dal francese Loic Bruni, davanti all'americano Richie Rude – che ha avuto una bandiera rossa durante la sua prima run e di conseguenza ha dovuto ripeterla – e all'australiano Connor Fearon, rispecchiando così in larga parte i valori espressi in Coppa.

Con una run molto aggressiva, con il tempo di 3'50"654 tra le donne saliva sulla hot seat la francese Morgan Charre, che discesa dopo discesa vedeva sedersi al suo fianco in seconda e terza posizione atlete sulla carta più titolate per la leadership provvisoria. La prima a impensierirla era la britannica Manon Carpenter, particolarmente a suo

LA PRIMA MAGLIA CON I COLORI DELL'IRIDE A ESSERE ASSEGNATA LA DOMENICA MATTINA È STATA QUELLA DELLA CATEGORIA JUNIOR FEMMINILE, SU UN PERCORSO ANCORA VISCIDO



agio su questo percorso, che faceva segnare al primo intertempo il miglior split, senza però riuscire a confermarsi né al secondo intertempo né soprattutto sulla linea d'arrivo. Con la discesa di Emmeline Ragot i più si aspettavano di vedere cambiare la prima posizione sulla hot seat. Nonostante una run all'attacco, una volta tagliato il traguardo, lo stupore generale ha sottolineato il suo tempo, "solo" seconda la francese. Con un quinto tempo al primo split di Rachel Atherton, ci si è resi conto che la nuova campionessa mondiale sarebbe stata un'autentica outsider. Un mondiale in campo femminile come non si vedevano da anni, bello ed imprevedibile. Ha lasciato tutti senza parole, vincitrice compresa, che è stata vista a distanza di ore dalla vestizione della maglia con i colori con l'iride aggirarsi tra i paddock completamente spaesata e incredula. Unica italiana al cancelletto di partenza era Elisa Canepa, peccato per la caduta nel primo bosco perché stava girando molto bene e aveva un buon feeling con questo percorso.

115 i partenti nella categoria elite maschile. Carlo Gambirasio - uno dei primi atleti a scendere - presa la hot seat provvisoria ha stretto le mani di piloti di tutte le nazioni, tra cui spiccano un iraniano e un kazako, quest'ultimo sceso in jeans bianchi divenuti "argillosi" a causa di una caduta. Discesa dopo discesa si alzava il ritmo della competizione, con gli azzurri più a loro agio nei due tratti di bosco che non nella sezione veloce, così differente rispetto ai percorsi italiani. Alla fine chiuderanno Gambirasio 60°, Andrea Gamenara 67°, Pietro Caire 72°, Marco Milivinti 82° (complice anche per lui una caduta nella parte alta - ndr), Martin Messavilla 86°. Il campione italiano in carica Lorenzo Suding scendeva com'è nel suo stile, spingendo al limite, riuscendo così a far segnare un tempo che alla fine varrà il 25° posto, lasciandosi alle spalle un bel numero di top rider del circuito internazionale. Mick Hannah strappava la hot seat provvisoria al francese Florent Payet, con un tempo di due secondi più basso confermando di essere uno dei favoriti di giornata. Ma sceso subito dopo di lui, Steve Smith l'abbassava ulteriormente di quasi un secondo, fermando il cronometro a 3'23"004. Né Beaumont, né Bryceland, Spagnolo, Hill (motivato come non mai - ndr) e Mac Donald riuscivano a sopravanzarli. Gee Atherton fin dal primo intertempo dava indicazioni di essere in giornata, e con il tempo di 3'22"371 passava in prima posizione provvisoria, giusto in tempo per vedere la run pulitissima ma molto efficace di Greg Minnaar, che tagliava il traguardo in 3'21"790. Occhi puntati sullo schermo, tutti ad aspettare la discesa del favorito di giornata e dominatore di stagione, Aaron Gwin. Un dritto nel primo bosco a causa di un problema ad entrambi i freni, così anomalo da farli spedire a fine gara direttamente alla casa madre in Giappone per comprendere cos'è successo, faceva capire che l'appuntamento per la maglia iridata è rimandato al prossimo anno. Nel 2013 si correrà a casa del neo campione mondiale Greg Minnaar, che a distanza di nove anni dopo il mondiale di Lugano riporta la maglia a Pietermaritzburg in Sud Africa, dove la difenderà davanti al suo pubblico.



PILA (AO), 3-5 AGOSTO

IXS EUROPEAN DOWNHILL CUP 2012

Robin Wallner e Floriane Pugin
sul podio di Pila



Si è chiuso uno degli appuntamenti più adrenalinici dell'estate valdostana con risultati che hanno ribaltato tutti i pronostici, anche a causa della pioggia battente.

Vince la tappa di Pila della iXS European Downhill Cup 2012 lo svedese Robin Wallner, del Team Åre Bikepark, nella categoria Elite Men (4'17"). Il suo connazionale, che corre con il team di casa, Pila Black Arrows, Oscar Härnström, è arrivato secondo con 4'23"516, mentre il terzo posto è dell'australiano Joshua Button, SC-Intense (4'23"800).

Tra le donne il primo posto va alla francese Floriane Pugin, Scott 11, che ferma il cronometro su 4'53". La campionessa del mondo 2011, Emmeline Ragot, su Mondraker, ha chiuso la gara al terzo posto, con tre secondi di ritardo, mentre seconda è la svizzera Emilie Siegenthaler, con il tempo di 4'55".

Le due azzurre in gara sono fuori dal podio: Elisa Canepa, campionessa italiana in carica, si piazza appena sotto, quarta, mentre Alia Marcellini è ottava. Il padrone di casa Lorenzo Suding, invece, arriva 20°, per una caduta che lo ha rallentato, causata dal fondo bagnato e dalla pioggia battente: resta comunque il primo tra gli azzurri.

La competizione, che è svolta presso il "gravity bike park" della nota località turistica aostana,

**LA COMPETIZIONE
HA COINVOLTO OLTRE 350
ATLETI DA 27 PAESI, SULLO
STESSO TRACCIATO CHE HA
OSPITATO I CAMPIONATI
ITALIANI E LA COPPA DEL
MONDO DI DOWNHILL**



quarto appuntamento con la Coppa Europea della disciplina e unica tappa italiana, ha coinvolto oltre 350 atleti da 27 Paesi, sullo stesso tracciato che ha ospitato i Campionati Italiani e la Coppa del Mondo di downhill. L'impegnativo percorso, che si snoda per 2.700 metri tra i boschi lungo la pista da sci "Du Bois-Renato Rosa", è stato disegnato da Corrado Herin, campione del mondo nel 1997, per esaltare la velocità degli atleti e le loro capacità tecniche, con un dislivello di quasi 600 metri.

Lo stesso Herin, direttore sportivo della squadra Pila-Black Arrows, tra gli organizzatori della manifestazione, ha affermato: "siamo molto soddisfatti per la partecipazione e l'entusiasmo del pubblico, oltre che per la grande carica dei tantissimi



Guarda gli highlights della gara! www.youtube.com/watch?v=voLe3BFn5vQ&feature=plcp

LA CAMPIONESSA DEL MONDO 2011, EMMELINE RAGOT, SU MONDRAKER, HA CHIUSO LA GARA AL TERZO POSTO, CON TRE SECONDI DI RITARDO



CON L'EVENTO DI PILA, INOLTRE, PER LA PRIMA VOLTA IN ITALIA, UNA MANIFESTAZIONE SPORTIVA SCEGLIE DI COINVOLGERE APPASSIONATI, TIFOSI MA ANCHE SEMPLICI CITTADINI



atleti in pista. La macchina organizzativa ha funzionato alla perfezione, quindi non possiamo che ringraziare tutti coloro che ci hanno supportato in questi tre giorni a Pila, dalla Regione Autonoma Valle d'Aosta, al Comune di Gressan, dal Casinò de la Vallée di Saint Vincent a Pila SpA, senza dimenticare CVA, La Maison des Alpes, le due federazioni UCI e FCI e tutti gli sponsor, tra cui Heineken, SKF e Sport 2.0. Un ringraziamento anche al Centro Addestramento Alpini, che ha garantito la sicurezza sul percorso".

L'evento, che ha attirato un numero pubblico nonostante la pioggia battente nella seconda metà di gara, rappresenta ormai da tre anni un'ottima vetrina per Pila, località turistica di richiamo non solo per gli sport invernali, ma anche una delle mete italiane più frequentate da appassionati di gravity. Inoltre, per la prima volta in Italia, una manifestazione sportiva sceglie di coinvolgere appassionati, tifosi ma anche semplici cittadini per raccogliere fondi e sostenere parte delle spese organizzative, attraverso l'uso dello strumento del crowd funding. L'obiettivo è duplice: non solo sostenersi economicamente, ma costruire al contempo una community di appassionati che partecipino attivamente alla creazione dell'evento.



→ CLASSIFICA

La classifica provvisoria della Coppa Europea vede oggi in testa, nonostante sia arrivato 12°, il neozelandese **Brook McDonald**, mentre tra le atlete si trova al vertice la britannica **Rachel Atherton**.

I risultati completi della competizione e la classifica finale si possono consultare e scaricare dal sito: www.ixsdownhillcup.com, alla voce IXS European Downhill Cup #4 Pila

TESTO Marco Angeletti | FOTO Andrea Fatutta

CANAZEI

Tornare, o sapere di arrivare, a Canazei ci mette sempre una certa pelle d'oca: sarà perché è stata una delle prime località a scommettere ed investire sul demo tour, sarà per il consolidato rapporto di rispetto reciproco che ci lega con i ragazzi che in zona si sbattono una cifra per realizzare il bike park a misura di rider medio italiano (lamentone sempre e comunque)...sarà quel che sarà, noi siamo sempre gasati prima della partenza!!!

Venerdì: Come sempre lo spettacolo della Marmolada di prima mattina è sempre un grande spettacolo e fatto il rifornimento di calorie nella sala da pranzo dell'Hotel Italia abbiamo preso la strada in direzione di Sasso Pordoi pronti a passare un venerdì di lavoro e di riding...eh sì, perché a Canazei il demo tour si ferma un giorno in più!!!

Cielo terso e neanche una nuvola all'orizzonte, Canazei ci riserva sempre sorprese: già dal Venerdì, abbiamo i primi rider che fremono per testare le puledre Scott e GT... meglio così, ci portiamo avanti con il lavoro perché il meteo come si sa, in montagna cambia molto facilmente!!!



La voglia di riding è tanta anche per noi e quindi inforchiamo un paio di puledre e ci immettiamo sul "990" il nuovo trail freeride, variante della Electric Line...il primo pensiero è "certo che non è poi così easy come dicevano questa variante" però il trail si fa "raidare" da solo e le GT Ruckus si sentono a loro agio su quei passaggi pieni di radici e su quei tornanti secchi e stretti quasi trialistici!!! Nel pomeriggio è il momento di lavorare anche per i nostri atleti testimonial di GT e Scott e quindi il momento di andare a girare anche sui trail di Pozza di Fassa per far un pò di shooting in compagnia del nostro fotografo Andrea Fatutta, di Luca Pittino (ex atleta della nazionale italiana dh e componente del Team il Biciaio) e del Dava (Stefano Davarda all'anagrafe) Presidente dell'ASD Fassa Bike, che tanto sta facendo per promuovere la mountain bike e le sue discipline più "adrenaliniche" in quel delle Dolomiti!

Sabato: da dove cominciamo???beh "Buon compleanno Presidente e Russian" e con in mano i primi Jager bomb, comincia la giornata che speriamo non finirà mai: riding, grigliate, divertimento, test bikes, tricidio race, sfasciabike 2.0 & sooooo on!!!!

Al village i test delle bike GT e Scott e delle telecamere MIDLAND sono serrati, e, grazie al tam tam creato dai social network, sono molti i rider giunti da tutto il nord italia che vogliono cimentarsi in discesa con qualcosa di diverso dal solito e che vogliono partecipare al "Gravity Zone



Camp" con Luca Pittino. E se dopo pranzo il vento spira forte, noi speriamo perché il vento spazza via le nuvole e...ecco che a chiusura degli impianti torniamo tutti in paese per il piatto forte del programma: Tricidio Race, e cioè una competizione (dal sapore molto goliardico) con mountain bike o tricidio da bambino (max 4 anni) sullo stile della competizioni di boarder cross e quindi 4 atleti in linea e via, giu di spalle fino all'arrivo!!!! Il programma della serata è molto serrato e ben organizzato, e ci sta giusto: il tempo per una pizza veloce prima di recarci all'Hexen, il club locale dove proseguirà la festa fino a notte inoltrata e dove si terranno le premiazioni della "Tricidio Race" vinta da Roccia, maestro di snowboard e guida del Fassa Bike Park!!!

Domenica: "passata è la tempesta, odo gli augelli far festa" il temporale notturno e il cielo terso della mattina ti danno subito un non so che de "La quiete dopo la tempesta" di Leopardi!!! Ma è presto per cantare vittoria perché nel giro di un paio di ore il meteo cambia di nuovo, orde di nuvole nere si addensano sopra di noi, il vento si ferma completamente e allora è il momento di sbaraccare perché si sta per riversare su Pecol un temporale di montagna di quelli

di tutto rispetto...il grosso è fatto ormai e slurpatoci un ottimo stinco con polenta al Rifugio Ciampolin riprendiamo la strada di casa pronti per la prossima tappa.

Ringraziamo i ragazzi di Fassa Bike per l'ottima organizzazione di tutto il programma, l'Hotel Italia per l'ospitalità, l'Osteria la Montanara, la Pizzeria Italia e il Rifugio Ciampolin per tutto quanto di buono ci hanno fatto mangiare e il Comitato Manifestazione di Canazei per il supporto all'organizzazione e la coordinazione di tutto il programma dell'evento.



Il Gravity Zone Demo Tour - Dirt Experience 2012 viaggia su veicoli Citroen sponsorizzati dalla concessionaria Citroen-Terreni Elsauto di Busto Arsizio-Gallarate-Nerviano. Tutte le grafiche e i loghi sono a cura di Strigops Grafica e Web Design.



Gravity Zone Demo Tour è nato con l'intento di promuovere il freeride, senza cronometri e impegni ufficiali, fatto di discese con gli amici, di sfide con se stessi, di chiacchierate su 'la seggiovia e sftotto' la sera davanti ad una birra... lo spirito giusto e l'evento giusto ogni volta in una località diversa, le più belle nel panorama nazionale, e all'estero! Nato dalla sinergia tra ASD Emissioni Zero e Mysticfreeride, ed esclusivamente dedicato a chi ama il freeride e il gravity, Gravity Zone Demo Tour non è un singolo evento, ma un "movimento" che ha luogo 24 ore su 24 nelle località e nei bike park selezionati tra i più belli in Italia!

TESTO Gianandrea Lecco | FOTO Andrea Fatutta

IL GRAVITY ZONE DEMO TOUR MADESIMO(SO) MADESIMO

Per il circuito Gravity Zone Demo Tour, Madesimo, in Valtellina, era una grande attesa. Per questa tappa, la settima di un calendario di otto, le aspettative erano alte. La avevamo già conosciuta l'anno scorso percorrendo i primi trails realizzati nel Mad Bike Park. Un lavoro finanziato dal Comune di Madesimo, in collaborazione con la Ski Area Valchiavenna per la gestione degli impianti di risalita, e realizzato da 4Guimp. Un progetto pluriennale iniziato con tre tracciati di media-facile difficoltà nel 2011, ampliato quest'anno a sei, compresa una linea nera utilizzata come prova speciale nella competizione SuperEnduro, con l'obiettivo di ampliamento ulteriore per il 2013.

Linee morbide scavate nella montagna per gli amanti del "Flow" o single track per chi preferisce fondi sconnessi ricchi di rilanci soddisfano i gusti di un sempre crescente numero di biker. Le presenze sia di rider abituali sia occasionali sono il primo riscontro positivo.

Infatti, vicino a decine di rider che giungono da tutto il Nord per dare sfogo alla propria passione per la velocità è notevole la presenza di rider occasionali che, sfruttando i servizi offerti dal centro MADE4FUN, hanno la possibilità di provare per la prima volta questo sport per poi appassionarsi.

Infatti, grazie al servizio di noleggio della gamma gravity di SCOTT e all'esperienza dei maestri ufficiali FCI scuola Made4Fun, chiunque ha l'opportunità di provare questo sport in totale sicurezza e su alcuni tra i più completi e divertenti tracciati della Lombardia, nonché di trovare assistenza meccanica e ricambistica.

Con la propria presenza il Gravity



Zone Demc Tour ha voluto evidenziare questo successo e toccare con mano il risultato di tanto impegno.

Nonostante il tempo indemente, grazie a qualche finestra di bel tempo e soprattutto all'inesauribile voglia di sfruttare i percorsi del MadBike Park al di là del clima, il week end si è svolto nel migliore di modi. Le tende del Demo Tour hanno messo a disposizione le gamme complete Gravity di casa Scott e GT, mentre il servizio di messa a punto dello staff del negozio Sgagnamanuber di Milano, garantiva la perfetta messa a punto di ogni mezzo.

Gravity Zone Demo Tour, dopo una breve pausa estiva, si prepara per l'ultima tappa e vi aspetta l'8/9 Settembre a Plan de Coronas.

Per maggiori info:
www.madebike.it





TIPS & TRICKS VOL. 2

Come anticipato lo scorso mese, eccoci al secondo episodio di Tips & Tricks. In questa occasione parleremo innanzi tutto di tutto ciò che rotola, eccetto i piloti ovviamente ehehehe.... Per farlo continuiamo ad addentrarci nel mondo enduro con il Team Manager di Life Cycle Manuel Ducci

Manuel, la croce di ogni rider: le gomme

Sì, le gomme giocano un ruolo fondamentale per un biker che utilizza la bici a livello agonistico. Direi che la parola chiave per iniziare questo argomento è: "Contatto". Questo è il concetto base da avere ben chiaro in mente, il contatto con il terreno, fondamentale attraverso la sinergia tra ruota, sospensione e rider. La tendenza delle ultime stagioni evidenzia una riduzione della loro sezione, dalle "cicciosissime" 2.50 si è passati a 2.35, anche 2.25 reali. In gara si cerca sempre e comunque di avere ruote le più scorrevoli possibile. Io consiglierei di non usare gomme single-ply e di passare poi al tubeless per chi ancora non lo avesse fatto. In questo modo si evita il pericolo di pizzicare e in più si elimina il peso della camera. Per i tubeless le pressioni variano a seconda della gara: tutto dipende dal tipo di fondo che incontreremo. In linea di massima per i percorsi tecnici e lenti come San Remo direi di tenere pressioni alte: 2 Atm all'anteriore e 2,2 al posteriore. Per tracciati più veloci, tipo quello di Sauze, scenderei un po': 1,4 all'anteriore e 1,6 al posteriore, magari aumentando la sezione del pneumatico anteriore a 2,4. In tutti i casi la gomma, e di conseguenza la quantità di aria da immettere, deve

essere calibrata in base al tipo di terreno, agli ostacoli presenti e alle velocità che si raggiungono. La ruota deve assorbire e non rimbalzare; ecco perché prima parlavo di contatto: ci deve essere sempre aderenza col terreno.

Per quanto riguarda la conduzione della bici io consiglio di cercare di guidare il più pulito possibile, soprattutto in velocità e in appoggio dove c'è pericolo di stallonare. Forzare va bene ma senza esagerare in aggressività; altrimenti si rischia di mandare in crisi una gomma che è già duramente sollecitata in torsione laterale. Per quanto riguarda la tassellatura, la tendenza dei piloti più veloci è quella di avere un pneumatico più scolpito all'anteriore e più scorrevole con tasselli più piccoli al posteriore. Vi ricordo che una gomma meno scolpita al posteriore rende la frenata meno brusca.

Nel caso in cui ci sia un terreno asciutto e friabile si può anche provare a montare un pneumatico da fango con mescola dura all'anteriore. Sempre parlando le mescole, in generale è meglio optare per quelle un po' più dure: le gomme con mescola dai 55 in su, vi risparmieranno parecchia fatica su asfalto e nei trasferimenti. Nei casi dove i tracciati sono più orientati verso la discesa va bene allora usare una mescola più morbida.

Riguardo alle ruote non toccherei il discorso dei raggi: è troppo soggettivo e collegato

ai tanti tipi di set in commercio e in uso ai piloti ufficiali. Mi limito a consigliare di non tensionarli all'eccesso. La regola del: "Devo andare a tutta e mi serve una ruota a prova di bomba" va interpretata nel modo corretto: ricordiamo che la ruota deve avere la possibilità di flettere. Comfort e tenuta sul terreno si traducono in maggior controllo assecondando quelle frequenze dove il lavoro delle sospensioni è secondario.

Una banalità: le gomme hanno bisogno di aria. In gara portatevi una bomboletta di CO₂, magari di quelle maxi... Come accade nei box di F1 si potrà gonfiare una gomma che ha perso pressione e riuscire a non perdere troppo tempo in gara.

Un altro dilemma dei biker enduro, l'angolo sterzo

Ormai è prassi consueta quella di veder girare bici con angoli molto aperti, quasi come fossero delle mini-dh. Personalmente intendo per angolo aperto un valore prossimo ai 66°, al limite 65,5°; sotto questa soglia direi che si iniziano a notare più gli svantaggi che i vantaggi. Mentre per angolo chiuso parlo di 67°, massimo 68°; anche in questo caso andare oltre non è consigliabile. Un angolo sterzo più aperto è più vantaggioso su pietraie, tratti veloci e nelle sezioni molto ripide dove diminuisce il pericolo di cappottare, offrendo un maggior livello di sicurezza in generale. Questo

setting penalizza la guida nelle sezioni più lente, soprattutto in quelle con curve in sequenza. La bici diventa "pigra" nei cambi di direzione, ma nel complesso sono più i pro che i contro.

Un angolo sterzo più chiuso avvantaggia il rider nelle sezioni strette con curve in sequenza, fornendo una migliore distribuzione del peso nei tratti poco ripidi. Il problema più evidente è la facilità ad impuntarsi. In ogni caso è sempre buona norma ricercare quell'equilibrio che già abbiamo citato: l'enduro non ammette esagerazioni.

Ci sono vari modi per aprire l'angolo sterzo a una bici che nasce con geometria fissa. Prima di tutto con gli sterzi eccentrici. In commercio ce ne sono di vari tipi: il nostro team usa un prodotto artigianale italiano, semplice ed efficace, made by Cicobikes. Poi seguono le boccole eccentriche per gli ammortizzatori, che, oltre ad aprire l'angolo sterzo, alzano ed abbassano il movimento centrale. Avendo già in dotazione la calotta eccentrica non sempre uso queste ultime: mi regolo in base al tracciato. Sono super consigliate perché sono una modifica economica e facile da montare per fare velocemente un po' di prove alla ricerca del setting giusto. Attenzione solamente all'escursione dell'ammc: bisogna evitare che il pneumatico posteriore entri in contatto con il telaio!

Al mese prossimo con l'ultima puntata!



LA REGOLA DEL: "DEVO ANDARE A TUTTA E MI SERVE UNA RUOTA A PROVA DI BOMBA" VA INTERPRETATA NEL MODO CORRETTO, RICORDIAMO CHE LA RUOTA DEVE FLETTERE.



*"I veri guerrieri
sono il tempo
e la pazienza"*

Lev Nikolaevic Tolstoj

Bye bye **BABY**

Insistere anzi persistere impegnandosi, così si ottengono i risultati in ogni campo, a meno che ci si infili dentro una "mission impossible", questa è una regola aurea.

Nella nostra scuola i ragazzi li lasciamo liberi di interpretare la mtb... sta tutto nel divertimento



RAPPORTI PSICOLOGICI TRA GGGGIOVANI BIKER E GENITORI

Cristian e io abbiamo avuto la fortuna ed il privilegio di poter vedere entrare alla Scuola di MTB dei bambini 5/6 anni addietro ed ora, dopo tanto lavoro, li vediamo trasformati in veri e propri

biker che vanno veramente bene in bicicletta a scapito della giovanissima età: xc, all-mountain ed enduro, a ognuno la sua scelta, liberamente e senza imposizioni.

A SCUOLA di **MTB**



PIERO
RUFFINO



CRISTIAN
PETERLIN

Piero Ruffino e Cristian Peterlin sono maestri di mtb al castello di Masino

PER INFO E CONTATTI scuola@mtbtours.it www.castellodimasinooutdoor.it www.mtbtours.it

M aaaaa e i genitori? Bellissimo problema degno di un trattato di psicologia applicata, non sono uno psicologo però posso affermare per esperienza lavorativa nel campo delle scuole di mtb e dello sport in genere che i genitori più distante stanno durante le lezioni meglio è. Diffidate da chi vi dice: "senti ma mentre porto mio figlio a lezione posso, pagando il giusto, venire anche io?"

A) Risposta formale: NO GRAZIE preferiamo di no, se lo desideri facciamo lezioni e corsi anche per adulti.

B) Risposta estesa: no perché:

- 1) tuo figlio deve stare all'interno del gruppo e non deve essere condizionato da te che lo guardi, si sentirà al centro dell'attenzione e diventerà un rompi.....i nei confronti degli altri allievi oppure si sentirà troppo osservato.
- 2) gli altri allievi si sentiranno esclusi e

potranno pretendere pure loro di avere i genitori o peggio i nonni al seguito: "Silvestro metti il pile che fa freddo..." Silvestro non passare dentro la pozzanghera che poi ti bagni... Silvestro tu il gradino in discesa non lo fai capito?"

Insomma se volete complicarvi la vita sapete come fare. Nella nostra scuola di mtb, al Castello di Masino, abbiamo dei genitori che sono maestri di mtb ma quando esercitano si occupano di gruppi in cui il figlio/a non è presente.

Guardate questi due piccoli biker, sicuramente i papà magari non glielo lascierebbero fare!



Deve essere un gioco



Garetta domenicale per giovanissimi

M aaaa le garette? Dunque, premesso che come più volte ho scritto su 365 le garette per le età al di sotto dei 13/14 anni devono essere considerate per quello che sono: garette, sbaglia chi crede di avere il campione del mondo in casa perchè nel campionato regionale giovanissimi vince nella sua categoria...



Anche se per gioco l'impegno ci deve essere ;-)



Alla scuola di mtb oltre a muoversi sulla bici insegniamo anche le basi del "muoversi a corpo libero"

L e garette sono utili dal punto di vista formativo ed educativo in quanto abituanò il **giovane biker** a stare alle regole in mezzo ad altri, quello che un tempo s'imparava alle elementari o nel gioco in strada o meglio ancora nei boschi. Chiamasi educazione civica pratica o se volete, saper stare al mondo.

LE COMPETIZIONI

Bene, dopo anni di insegnamento ai bambini è da due anni che iniziamo a lavorare bene anche con gli adulti con corsi tematici o con lezioni private. Insegnare agli adulti è stimolante e interessante quanto insegnare ai giovanissimi, a noi piace la nostra professione. Naturalmente le esigenze sono completamente differenti, il linguaggio è completamente diverso: con gli adulti spiegazioni di fisica applicata alla mtb si possono accennare, con i bambini no, mentre con i ragazzi, moderatamente sì; le capacità cognitive alle diverse età sono (per fortuna) differenti.



Spalle in direzione della traiettoria di uscita curva
Gomito esterno alto e braccio quasi sacro da peso
Premere con il braccio interno sul manubrio

Sguardo in avanti

Rotazione del bacino

Peso sulla gamba esterna
Piede interno al raggio di curva alto e scarico

Per gli adulti gli esercizi della progressione sono al 95% IDENTICI a quelli dei ragazzini, i livelli dal 'biker 2' in su del nostro libro: "Il mio diario di MTB", potrebbero esser utilizzati come riferimento nei nostri CORSI DI SPECIALIZZAZIONE per biker adulti ed evoluti

Anche le capacità fisiche sono differenti, per una lezione di mtb non serve a nulla fare pedalate di 40 km a meno che non si voglia fare allenamento ma in quel caso si rientra in altra casistica lavorativa e si cambia cappello indossando quello di allenatore. Ad ognuno la sua professione: il maestro insegna, l'allenatore... ALLENA! La più grossa soddisfazione per noi è vedere come gli allievi all'inizio affrontano i primi ostacoli per poi confrontarli con i risultati ottenuti a fine lezione o meglio ancora alla fine del corso, IRRICONOSCIBILI in meglio

VIETATO AI MINORI ANNI 16!

Il progetto "Scuola di MTB - Livello UNO" è giunto al termine della sua vita operativa; nulla di drammatico o imprevisto anzi, tutto programmato e concordato dall'inizio di quest'avventura iniziata con il primo numero di 365 Mountainbike; **ci auguriamo sia stata un'esperienza piacevole e stimolante per i lettori come lo è stata per noi:** Piero, Cristian e la Redazione. Questo non vuole essere un "addio" quanto piuttosto un "congedo o meglio un arrivederci" in attesa che le nostre nuove idee editoriali (ne abbiamo parecchie e tutte innovative) possano essere rese praticabili da 365 se supportate da qualche azienda che crede nel progetto Scuola MTB. Giunti a questo punto desideriamo ringraziare SCOTT e Limar che ci hanno dato fiducia sin dal primo accenno del progetto, un

grazie a Marzio Bardi e Cristiano Guarco e un super grazie ai ragazzi della Scuola Naz.le MTB - Castello di Masino Outdoor che non si sono risparmiati e si sono sempre resi disponibili per effettuare gli scatti che avete potuto vedere all'interno della rubrica "Livello UNO". 100% grazie a Vittorio Brumotti che ci ha visitato in quel di Masino (Caravino TO) e ha svelato qualche suo trucco agli allievi della scuola. **GRAZIE AI LETTORI CHE CI HANNO LETTO e che ci hanno scritto** "ma quanti siete stati... le email ricevute sono state veramente tantissime..." GRAZIE a SARA DI MOMA STUDIO per il bellissimo lavoro della parte grafica e **NATURALMENTE VI ASPETTIAMO PER I CORSI SPECIALIZZAZIONE MTB** una volta al mese alla nostra scuola di Masino e Maglione, calendario su: www.castellodimasinooutdoor.it



Ecco i nostri ragazzi... GRAZIE A TUTTI!

Maestri di MTB di tutti i colori, enti, federazioni... il **27 e 28 ottobre vi aspettiamo per un corso dedicato a chi vuol IMPARARE A INSEGNARE;** metteremo a disposizione il Baby Bike Park del castello di Masino e i sentieri di Maglione (TO) per un corso di due giornate molto intense e con molta pratica per condividere i nostri metodi di insegnamento basati sulla progressione didattica che ha ispirato il nostro libro: "Il mio diario di MTB", info su: www.scuolamtb.it

Piero Ruffino e Cristian Peterlin

BYE BYE BABY... OVVERO... THE END...



...le girls hanno le stesse potenzialità tecniche dei signori uomini... con il vantaggio che non credendo di sapere già tutto... frequentano i corsi ed in breve tempo imparano a girare bene... uomini avvisati... :-)

Una buona scuola di mtb e un buon maestro professionista, devono saper insegnare la progressione tecnica sia dimostrandola praticamente sia spiegandola

indipendentemente dalla capacità di guida. Spesso chi va in bici è un'autodidatta e come è vero che un'autodidatta sugli sci lo si vede distante chilometri, parimenti avviene anche per la mtb. Una buona scuola di mtb e un buon maestro professionista, deve saper insegnare la progressione tecnica sia dimostrandola praticamente sia spiegandola ma soprattutto deve

essere in grado, individuandoli, di correggere gli errori degli allievi; si corregge sempre e solo un errore alla volta, il troppo stroppia e l'allievo scoppia nel senso che è inutile voler correggere tutti gli eventuali errori in un colpo solo. Si lavora a "layers" come in grafica, uno alla volta sino a perfezionare il gesto e l'esercizio in questione.



Questo passaggio mette in crisi i crosscountry, la scuola ed i maestri di mtb devono essere in grado di insegnare la corretta tecnica di guida, non è più sufficiente solo pedalare!



Passaggio in fuorisella: uomini o donne la posizione corretta non cambia, e per i bambini è assolutamente identica, brava Lia!

contattateci e seguitemi su www.castellodimasinooutdoor.it
e su <https://www.facebook.com/MTBCastellodiMasinooutdoor>



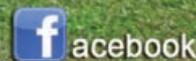
Scuola Nazionale MTB - Castello di Masino OUTDOOR

Corsi per bambini e Lezioni di Specializzazione per Ragazzi ed Adulti + Tour Leading con Bus Shuttle



1 ora da Milano e 40 minuti da Torino...

www.castellodimasinooutdoor.it



Trail Builder INIZIAMO DA ZERO...

FACCIAMO UN DECISO PASSO INDIETRO.
DOPO AVER IMPARATO UN PAIO DI COSETTE
(APPOGGI E SALTI) PER MANTENERE
O MIGLIORARE IL NOSTRO TRAIL ESISTENTE,
OGGI INIZIAMO A RACCONTARVI COME
SI PROGETTA UN TRAIL DA ZERO!



Quando noi della FRRD Crew iniziamo con il progettare un nuovo trail pensiamo da subito a cosa inserire lungo

tutto il tracciato cercando di aggiungere sciccherie che in altri mancano!
(Indovinate qual è quello immortalato in questa foto?)



LELE



ALE CAVALLO



GANDALF



CLAUDIO



RICKY

FRRD

www.freeridecrew.com - info@freeridecrew.com
<http://riccardobandiera.carbonmade.com>



1 Dalla "presunta" partenza del trail ci armiamo di una fettuccia, fondamentale per avere dei riferimenti per i giorni successivi. Orientarsi in un bosco non è semplice, ma se leghiamo un pezzo di nastro ogni 3/4 metri su qualche ramo quando si torna indietro non si hanno difficoltà a ritrovare la traccia...

Armiarcoci di un seghettino per aprirci i varchi di vegetazione più chiusi e di una buona dose di fortuna per trovare da subito la linea più flow possibile. Non si ha quasi mai culo e ricordate che un trail non si fa in un giorno. Per un

trail di una lunghezza di circa 2 km equivalenti a cinque minuti di adrenalina pura, ci vogliono circa due mesi di lavoro!

Ricordate nel numero scorso lo "scorrere di una biglia"? Ecco questo concetto deve seguirvi su tutta la traccia!

2 Il trail cambierà molto in base alla morfologia della montagna o collina. Se il fianco, dorsale o cresta, son belli ripidi, potete sbizzarrirvi con curve strette e passaggi tecnici anche lenti, tanto la vostra biga non perderebbe mai di inerzia perché la pendenza più è



accentuata e più vi tira a valle. Il discorso è diverso se il futuro trail si trova in una zona poco ripida e con tanti tratti in piano, allora bisognerebbe tenerla il più "dritta" possibile con curve ampie possibilmente spondate e salti a raccordare passaggi tecnici, in maniera da non renderla troppo lenta altrimenti la nostra armata bici si pianterebbe come sulla spiaggia.

3/4 Ora armatevi di attrezzi, cercate di trovare qualche amico e assicuratevi che il proprietario terriero sia disposto a darvi la disponibilità di costruire il vostro trail, perché ricordate sempre, senza permessi tutto sarebbe abusivo e perseguibile penalmente. E come vi ripetiamo dalla prima puntata di questa rubrica... mi raccomando, rispettiamo la natura e salvaguardiamola!



Nella prossima puntata partiremo con i mezzi "pesanti"...

Stay Tuned!

*GRAVITY SCHOOL

L'OLLATA

BUNNY HOP, ollata, chiamatela come volete, sta di fatto che il saper sollevare la bici da terra senza necessariamente incontrare una rampa vi apre le porte del paradiso del riding, ed è alla base del nostro sport.



#1 Non ho mai calcolato il numero di ollate che faccio in una discesa ma su determinati trail se non ollo non vado avanti, perciò dateci dentro e non arrendetevi. Durante le Gravity School il 95% dei rider, dopo un'ora di teoria/pratica, riesce ad ollare 10 cm, il che è più che sufficiente visto che una volta appresa la tecnica è solo una questione di "metti la cera, toglila la cera".

#2 Se guardate avanti avete ben presente qual è l'ostacolo da ollare, se tenete lo sguardo per terra difficilmente ci riuscirete. Ora, dalla posizione di massima estensione iniziate a caricare il peso al centro della bici, comprimendo le tre molle: le due della bici e voi. A questo punto la "pistola" è carica. In base alla velocità e all'entità dell'ostacolo sollevate l'anteriore con un certo anticipo, la tecnica è la stessa del manual vista il mese scorso.

#3 Durante il manual la vostra posizione è passata da centrale ad arretrata, appunto per sollevare l'anteriore. Non appena l'anteriore si alza quel tanto per oltrepassare l'ostacolo (state sempre abbondanti...) spostate il vostro peso in avanti e fate scaricare l'ammio (se ce l'avete) e le gambe, e fate salire dentro di voi la bici. La posizione del rider in volo dev'essere centrale e i piedi con le punte in basso per far presa sui pedali.

#4 Ricordatevi che questo è un esercizio di azione/reazione, se la vostra azione è brusca e imprecisa, l'ollata verrà... tataaaan: brusca e imprecisa! Cercate quindi di stare sempre morbidi e ben focalizzati sull'ostacolo, senza mai abbassare lo sguardo ma puntando sempre in avanti, perché se l'ollata viene è un peccato centrare l'albero che segue...

HEY SIAMO SU FACEBOOK!
clicca su "mi piace" per gli aggiornamenti!

È una scuola di mtb nata nel 2009 e orientata alla gravity. Abbiamo varie tipologie di corsi di gruppo mirati a migliorare qualsiasi tipo di rider, da quello con poca esperienza al rider navigato, dal giovanissimo agli "anta"



GRAVITY
SCHOOL

Chiamate Paul per qualsiasi info
+39 335 294639;
oppure scrivete a
bellapaul68@gmail.com,
visitate www.gravity-school.com o
<https://www.facebook.com/GravitySchool>



#5 Atterrate con le ruote pari o tutt'al più leggermente di punta. Perché? Perché se atterrate sul posteriore, ora che mettete l'anteriore per terra e date direzionalità, quel famoso albero lo centrate anche se avete fatto di tutto per evitarlo. Nell'atterraggio assorbite l'impatto usando prima le gambe e poi le braccia, senza mai arretrare troppo come in molti fanno

UN SASSO TROPPO GROSSO, UNA DISCESA DA ANTICIPARE O UNA CANALINA DA SALTARE... TUTTE SITUAZIONI IN CUI IL SAPER OLLARE FA LA DIFFERENZA TRA IL PROSEGUIRE E IL FERMARSI, O CADERE

*L'ERRORE



Alzare le due ruote contemporaneamente di forza, magari aiutati dai pedali a sgancio, non è la tecnica corretta oltre ad essere inguardabile dal lato estetico.

*IL CONSIGLIO



Allenatevi prima nel gestire anche un breve manual, vi darà la confidenza giusta!

LA CILIEGINA SULLA TORTA!



L'anno nuovo della bicicletta è come se fosse già iniziato, noi di 365 siamo appena tornati da EuroBike e abbiamo visto di tutto e di più, sul web avrete già visto un sacco di novità, ma noi siamo andati più in profondità della semplice news, abbiamo cercato qualcosa di interessante per aiutarvi nelle vostre prossime scelte

non funziona come dovrebbe... Non siamo mai contenti, è come se mancasse qualcosa. Beh, è duro dire che manca qualcosa nelle bici di oggi giorno, la maggior parte sono realizzate molto bene. Tranne le piccole modifiche che facciamo, perché non siamo mai contenti, il resto è perfetto. No, non è finito qui, manca la ciliegina sulla torta! Cos'è? Quel qualcosa in più che ci soddisfa, che migliora sia il nostro modo di andare in bici sia quando è il momento di fare la manutenzione.

Nei miei giri ho trovato molte novità interessanti, non riesco a mostrarle tutte, ma c'è qualcosa che mi piacerebbe condividere con voi, l'innovazione che riguarda le nostre famose necessità, quelle che dibattiamo sempre nei nostri incontri. Il freno non funziona, il cambio non è come ci piacerebbe oppure la forcella

Due dei più importanti fornitori d'impianti frenanti per il primo montaggio, hanno mostrato le loro novità per facilitare la nostra vita, però altre aziende hanno ascoltato anche le richieste dei loro clienti e hanno lavorato per adeguare il loro prodotto alle nuove necessità del mercato, soprattutto aiutarci nella manutenzione. Vediamole!

01 AVID

In Avid ci sono stati dei cambiamenti interni che facilitano il lavoro di spurgo freni chiudendo i piccoli spazi dentro il pompante dove le bolle d'aria restavano "nascoste", hanno cambiato anche la posizione del foro per fare lo spurgo, ottimizzando l'operazione. Con queste modifiche, per esempio, non dovrebbe succedere più quella sensazione di vuoto quando la bici è appesa o quando la giriamo per cambiare la camera d'aria.

03 FORMULA

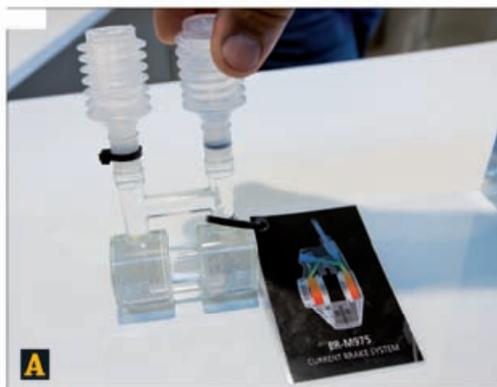
In Formula, ci sono dei cambiamenti fatti nel pompante che lo fa diventare più modulabile e di conseguenza anche la pinza ha subito interventi importanti, lasciando più spazio per il disco. Per questo hanno rivisto completamente i pistoncini e le guarnizioni, tutte le tolleranze del sistema sono cambiate ritornando al famoso freno Formula ancora più modulabile e potente.



Per qualsiasi dubbio sulla manutenzione della vostra bici scrivete a
jorge.vianna@365mountainbike.com

03 SHIMANO

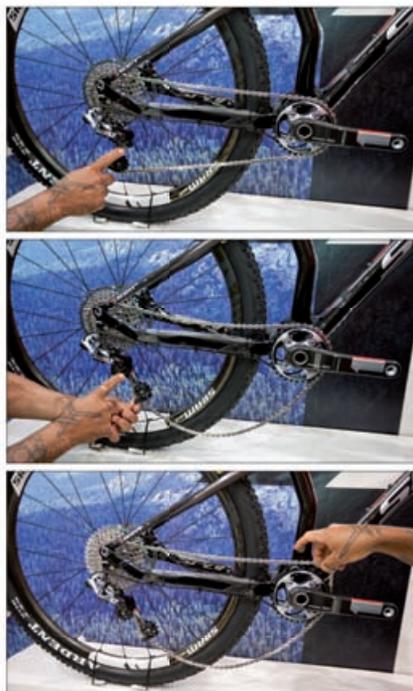
Shimano, con i suoi freni semplici e funzionali, ha trovato qualcosa di nuovo, oltre a far vedere tutto l'interno dell'impianto con un modello trasparente (che è bello per far capire alla gente come funziona internamente un sistema di pompante-pinza) ha cambiato il passaggio dell'olio per evitare le fastidiose bolle d'aria. Il nome è suggestivo: One Way Bleeding. Questo consiste nel passaggio pulito dell'olio all'interno della pinza. Nella foto 'A' si vede che l'olio deve percorrere una via sinuosa e nella foto 'B', nel nuovo freno, l'olio passa da una parte all'altra senza ostacoli facilitando la nostra vita nel momento di fare la manutenzione.



04 SRAM

La febbre del momento: Superenduro! Tutti vogliono, pochi riescono. Una cosa è certa, c'è una marea di bici da enduro in giro, anche se non sono usate a dovere, sono preparate come se fossero bici da pro. La differenza è che la bike del pro è sollecitata all'estremo e non sempre il risultato è buono. Uno dei tanti problemi è la trasmissione: le bici sono progettate per utilizzare un determinato tipo di componenti, in realtà la necessità del top-rider è diversa. Un esempio: loro non usano la doppia corona; questo fa tornare attuale il vecchio problema dell'incrocio della catena... sapete già dove va a finire questa storia. SRAM ha presentato un

progetto rivoluzionario ed efficace: XX1. Non si usa più il guida catena e questo facilita tutto. Si sa già come funziona e si conoscono già tutte le sue caratteristiche. Ho chiesto a questo punto se c'era qualcosa di speciale nel sistema in caso di manutenzione, ed eccovi un paio di chicche: il cambio si blocca in posizione rilascio catena facilitando il lavoro di manutenzione, basta tirare la gabbia e premere il pulsante con la figura di un lucchetto e questa si ferma in alto allentando la catena. Per sbloccare basta spingere un po' di più in su che si sblocca da solo. Ancora più bello è che per pulire/cambiare la corona, non dobbiamo smontare il guida catena.



E tutto questo è veramente la ciliegina sulla torta! Soluzioni semplici per facilitare la vita di chi spende dei bei soldini per avere il meglio. Adesso nessuno avrà scuse per non finire la dura gara di Superenduro!

365

mountainbike
magazine
www.365mountainbike.com

► **ABBONAMENTO**

PREZZO

54€

PREZZO

99€

Non perdi
nessun
numero:
ricevi
ogni mese
il magazine
direttamente
a casa tua.

**1 anno
12 numeri**

4,58€ a copia

Risparmi il 25%

**2 anni
24 numeri**

4,12€ a copia

Risparmi il 30%



Come abbonarsi

► www.365mountainbike.com/abbonamenti
Collegati all'indirizzo e abbonati con un click

► Versamento su c/c postale (con bollettino) n. 1005122658
intestato a Mediaprint srl
Causale: "ABBO365/nome/cognome"
Bonifico con Banco Posta: IBAN IT49 V076 0111 7000 0100 5122 658

► Bonifico bancario intestato a Mediaprint srl
IBAN UNICREDIT: IT10 D020 0859 7700 0000 3418 557

Effettua il pagamento e invia la ricevuta con i tuoi dati anagrafici (nome, cognome, indirizzo, cap, località, provincia, email, telefono) al numero di fax 045 9251058 oppure via email abbonamenti@365mountainbike.com

365
mountainbike
magazine

Stay tuned
www.365mountainbike.com

Registrazione al Tribunale di Verona
n° 99-2012 del 18/02/2012

Editore, redazione, stampa
Mediaprint srl - Via Brenta, 7
37057 San Giovanni Lupatoto (Vi)

Direttore Responsabile
Francesco Marzari
direttore@365mountainbike.com

In redazione

Matteo Cappè, Alice Dell'Orto,
Roberto Diani, Cristiano Guarco,
Luca Masserini, Andrea Pileta,
.oige Vianna

Grafica

moma Studio srl
www.momastudio.it
Riccardo Severgnini (art director)

Collaboratori

Ezio Baggioli, Feppè Baldo,
Cristiano Borghi, Giuseppe Cabras,
Toti Cinque, Romano Favoino,
Davide Ferrari, Matteo Ganora,
Giordano Masala, Cristian Peterlin,
Piero Ruffino, Giancarlo Rustici,
Davide Sottocornola,
Alessandro Tedesco

Distribuzione esclusiva

MEPE - Messaggerie Periodici SpA
Via E. Bugatti, 15
20142 Milano
Tel. 02 89 59 22 67

PUBBLICITÀ

adv@365mountainbike.com

REDAZIONE

info@365mountainbike.com

ABBONAMENTI

www.365mountainbike.com/abbonamenti
abbonamenti@365mountainbike.com

ARRETRATI

Prezzo di copertina + spese di spedizione

Entra in contatto

Tel. 045 96 98 045

Lun. - Mar. - Mer. dalle 10 alle 17

Fax 045 92 51 058

COPYRIGHT Tutti i diritti di riproduzione degli articoli pubblicati sono riservati. Manoscritti e originali, anche se non pubblicati, non si restituiscono. Il loro invio implica il consenso alla pubblicazione da parte dell'autore. È vietata la riproduzione anche parziale dei testi, documenti e fotografie. La responsabilità dei testi e delle immagini pubblicate è imputabile ai soli autori. L'editore dichiara di aver ottenuto l'autorizzazione alla pubblicazione dei dati riportati nella rivista.



 **NUKEPROOF**
www.nukeproof.com

SCOUT SNC tel 02.93256181 - Grancia di Lainate (Milano) - info@scoutsnc.it
www.scoutbike.com



Love the ride.



DSB srl

tel./fax. 0354824273

info@dsb-bonandrini.com

www.dsb-bonandrini.com

dsb

SEMPLICEMENTE. RICE.

THIS IS XC IN B.C.

2013 ELEMENT 29 RSL WAS MADE FOR IT.



1.99Kg SmoothWall™ Carbon Frame
Industry Best Stiffness to Weight Ratio
B.C. Bred RTC-29™ Race Geometry
Full Specs at element.bikes.com



Photo: Margus Riga - Squamish, B.C.