

InBici

Rivista per ciclisti, InBici Magazine, Passione sui Pedali

CANNONDALE TOPSTONE NEO CARBON 1, CHIAMATEMI LETTO DI PIUME

Maurizio Rocchi · Thursday, September 10th, 2020

La Ebike di Cannondale che fa approdare il concetto Gravel a nuovi lidi, con scelte tecniche intriganti.

le Ebike hanno ormai nel mondo bicicletta da montagna preso il sopravvento nelle vendite e nei cuori degli appassionati, facendo avvicinare al fuoristrada anche gli irriducibili dell'enduro endotermico e tutti coloro che sposando il credo epicureo non apprezzavano un granché l'espiazione della salita nel nome della conquista della vetta.

Nonostante le frasi fatte da passatisti un poco troppo oltranzisti, intransigenti e contrari ad ogni innovazione degli inizi, che sembrano lontani nella memoria ma risalgono a meno di un decennio, oggi siamo tutti felicemente futuristi. Il pianeta MTB è stato conquistato dalle Ebike in brevissimo tempo spazzando via ogni forma di resistenza concettuale: ad oggi è chiaro che non sono biciclette ne tanto meno motociclette sono un giocattolo, perché tutto ciò che usiamo a scopo ludico è un balocco, che ha reso possibile un nuovo approccio al divertimento. Questo porta le aziende produttrici dei nostri amati giocattoli ad esplorare tutte le declinazioni della specie Ebike.



Nell'universo del ciclo da qualche anno, ha messo le ruote moderatamente artigliate un genere ibrido che ama spostarsi dall'asfalto alla strada bianca senza soluzione di continuità: le Gravel (sostantivo della lingua inglese che in italiano non è così evocativo dato che significa ghiaia). Anche questo mondo non poteva essere inesplorato dalle Ebike, l'ibridazione è già perfetta e l'assistenza elettrica è la sua fede nuziale. Negli ultimi due anni si sono affacciate proposte interessanti e l'evoluzione del pacchetto motore/batteria hanno dato ai designers motivi per scatenare la fantasia. La Cannondale Topstone Neo 1 Lefty è un esempio lapalissiano di questa tendenza. Da anni non vedevo un prodotto marcatamente Cannondale come la Topstone: adottare la Lefty, con il nome Oliver in questo caso con corsa effettiva di 30 mm, icona del marchio come la vittoria alata sul muso delle Rolls Royce da un chiaro segnale di unicità che possa piacere oppure far storcere il naso.



Per ribadire il desiderio della casa di offrire un prodotto unico nel panorama Gravel abbiamo al

carro posteriore la sospensione KingPin, che come già visto negli anni d'oro della Scalpel sfrutta la flessione dei foderi bassi non svincolati al movimento centrale ma con due fulcri sul piantone reggisella. il sistema offre 30 mm di escursione che uniti a quelli della Lefty Oliver ci mette a disposizione una Gravel biammortizzata. Lo so, sembrano pochi 30 millimetri se ragionassimo in termini solo fuoristradistici. Ma alla Topstone non dispiace mettere le ruote fuori dal nastro di asfalto, tende sempre a buttarsi appena può su strade bianche e non solo. Ha un animo che potremmo paragonare a quello di blasonate vetture inglesi note per la loro trazione integrale, il comfort di marcia, le generose prestazioni in fuoristrada e la verniciatura verde Goodwood che in questo caso condividono.



Non so se sia stata una scelta tanto casuale fatta da Cannondale, in ogni caso la trovo azzeccata, noblesse oblige... in un mondo dove spesso l'appiattimento del design vince a mani basse una proposta come questa sparglia le carte sul tavolo di gioco. Le ruote da 650 B con gomme WTB Resolute 42 C con bellissimi fianchi color para che fanno tanto effetto Vintage, non la fanno sembrare una modella in passerella alle sfilate milanesi ma la scelta si rivela molto intrigante per una serie di valutazioni che farò in seguito. La scelta di utilizzare il motore Bosch Performance line CX con batteria integrata da 500Wh con coppia fino a 85 Nm è il classico asso nella manica: affidabile, abbastanza silenzioso, ben supportato dall'unità Kiox che ha fin troppe informazioni da sfogliare e cosa che mi ha colpito favorevolmente la totale assenza di attriti oltre i fatidici 25 km orari, dove l'unità motrice cessa di deliziarci con il suo supporto. Ho scelto di utilizzare la configurazione Gravel che è previsto dal produttore con coppia fino a 70 Nm perché la ritengo più adeguata alla sezione pneumatici ed al peso della Topstone.



Volevo esaltare la fluidità di erogazione per poter affrontare come poi ho fatto percorsi che spesso volgevano decisi alle ruote grasse. Quindi sono onesto mi auspico il finale della prova come quello di una celebre favola di Andersen, appena ho appoggiato il fondoschiena sulla sella e impugnato il manubrio. Gli appoggi sono molto naturali una volta fatte le regolazioni della posizione in sella e del manubrio, le taglie sono ben calibrate, dopo aver dato aria alla Oliver regolato la risposta in ritorno, laticizzato i pneumatici e trovata la giusta pressione di esercizio mi sono dedicato anima e core alla prova. Non trovo la Topstone un surrogato della bicicletta da strada dedicata alle sole strade bianche: ero certo che la prova avrebbe evidenziato il suo carattere cross-over. Avevo preparato un itinerario decisamente vario, un anello lungo 85 km con circa 1850 m disl. positivo che condivide ogni sorta di terreno: sono stato conservativo in quantochè non avevo un'idea della durata della batteria integrata. Strade bianche, asfalto decrepito, single track di varie difficoltà, sentieri dove anche le biciclette da cross country hanno il loro bel da fare, salite normalmente sputapolmoni e discese alla "carte" dove il mezzo deve dare la massima fiducia al Biker che altrimenti giocherebbe jolly sfilati dal portaborraccia, mi hanno accompagnato nella prova.

Quanto è bello usare il cambio elettronico. Appena fatti i primi metri ho apprezzato immediatamente lo SRAM X01 Eagle eTap AXS: è quanto di meglio si possa desiderare di avere sulla propria bicicletta, sempre preciso in ogni condizione oltretutto. Temevo avesse qualche difficoltà sui terreni pesanti dove il fango ti avvinghia la trasmissione come una sanguisuga, ma non ho avuto alcun problema anche dopo una serie di guadi in cui stava in immersione: i dodici rapporti che spaziano da 10 a 50 si fanno trovare sempre svegli nell'assecondare la guida ben coordinati da una corona anteriore da 44 denti. Bisogna ricordarsi solamente di ricaricare l'unità

inserita nel deragliatore che gestisce la cambiata wireless perché indipendente dal sistema Bosch. I tecnici SRAM prevedono tremila cambiate ma per non trovarmi in condizioni singlespeed, ad ogni ricarica della batteria del motore metto a far compagnia anche quella del cambio. Ormai la nostra vita è legata indissolubilmente alle unità di ricarica: telefono, GPS, batteria motore, luci ed ora anche il cambio. Delle volte sembriamo dei raddomanti alla ricerca dell'acqua invocando una presa elettrica ma le comodità hanno sempre un prezzo...



In sella mi sono trovato subito a mio agio anche guardando la Oliver con stelo in carbonio che sospende la ruota. I detrattori contestano l'estetica e la presunta instabilità torsionale: sono sempre stato un poco sul chi va là nell'approcciarmi a questo sistema decisamente non convenzionale ma non ho mai trovato controindicazioni all'uso se non quello di abituarci alla sua vista. Il CX performance ha una dolcezza di esercizio da primato, spinge sempre e costantemente senza metter in difficoltà il Biker e generalmente sui tratti pianeggianti con qualsiasi fondo la Topstone ti mette in condizione di spingere senza sforzi eccessivi oltre i 30 km/h. Considerato che il motore esclude l'assistenza dopo i 25 km/h gli attriti che affliggevano il suo progenitore sono un ricordo del passato. Ne consegue che l'autonomia si amplia, i miei dubbi sulla reale possibilità di sfondare il muro dei 120/130 km si erano fugati. Il peso da modella della Topstone unito a pneumatici decisamente scorrevoli e leggeri sicuramente aiutano a raggiungere questi risultati, l'assistenza ben calibrata fa il resto.



Su asfalto la geometria si fa sentire immediatamente nei cambi di direzione, l'agilità con la quale si lascia cadere all'interno curva è da primato. Bisogna abituarci un poco a questa sua attitudine svelta ma in fuoristrada, dove ci interessa andare, è un dono che ha pochi uguali. La rapidità con la quale risponde alle richieste di cambio traiettoria sono un motivo di compiaciuto divertimento per il biker e lasciando perdere i dubbi sulla bontà degli esili pneumatici che si sono comportati in modo egregio in quasi tutte le condizioni, si raggiunge immediatamente una confidenza nella guida che lascia stupiti. Topstone è molto, molto divertente anche in quelle situazioni come le salite tecniche farcite da radici umidicce ed infide dove sai per certo che un colpo basso ti aspetta. Invece il buon bilanciamento dell'insieme, i 30 mm di corsa della Oliver e la risposta positiva di KingPin al posteriore (non aspettatevi la risposta di un carro da Enduro sia chiaro) mi hanno fatto superare pendenze e tratti fortemente sconnessi dove ho visto Biker in difficoltà con mezzi decisamente All Mountain. Quindi sulle salite tecniche ha fatto valere il suo posizionamento del movimento centrale basso, ogni tanto le pedivelle baciano gli ostacoli quindi bisogna avere un attimo di riguardo nell'affrontare gli ostacoli: sono salito da una via Crucis nota per il suo fondo scivoloso, gradini smozzicati dall'incuria e tornanti strettissimi senza mettere piede a terra. Considerato che era la prima uscita non potevo far altro che avere un sorriso stampato sul viso per tutto il giorno.



Comoda accidenti quanto la trovo comoda. Anche le leve freno SRAM Force AXS i comandi cambio sembrano fatte su misura, la larghezza della curva adeguata alla mia statura (sono alto quasi un metro e novanta) il nastro smorza bene le sollecitazioni ed offre una presa sincera. Unico appunto sul cockpit è il comando delle assistenze che posto a sinistra vicino all'attacco manubrio in posizione protetta per carità, mi costringe ad abbandonare la presa se ho necessità di chiedere un aiutino al motore. Non me ne voglia Richard "Rex" McCandless padre del mitico telaio "featherbed" se mi permetto di ribattezzare la Topstone, letto di piume. Ma non volevo scendere di

sella, controllavo ansioso l'autonomia sul display e mi dava 212 km. Bene, ho pensato, sarò finito prima della batteria. la lunga salita affrontata tutta in modalità eco era finita e un sentiero normalmente percorso dai Biker in assetto enduro si parava davanti a me: un tracciato decisamente Flow se avete un bombardiere da 170 mm di corsa ed un reggisella telescopico, con una Gravel le cose cambiano. l'unico mio dubbio era la carcassa del pneumatico, avevo una pressione adeguata per un uso misto come avevo previsto, ma queste non sono gomme da Ebike un inserto non ci starebbe per niente male all'interno del pneumatico a salvaguardia del cerchio e della sicurezza di guida. Si guadagnerebbe decisamente anche in trazione. In ogni caso guidando con attenzione ed anticipando gli ostacoli non ho avuto alcuna remora nello scegliere linee veloci. I freni sono pronti, potenti e reggono bene lo stress con buona modulabilità. Ciò che trovo necessario sia di serie su un prodotto come questo è un reggisella telescopico: del resto sto parlando del top di gamma e "Il Letto di Piume" ha aperto un nuovo segmento nel mondo Gravel.



In discesa devi avere un po' di mestiere, sia chiaro non dico che sia un mezzo spaccasassi, ha bisogno di essere condotta con sapienza soprattutto per la posizione di guida che ti costringe a gravare oltre il manubrio in quanto non si può arretrare facilmente in mancanza del telescopico. Le velocità son inferiori, la soddisfazione di condurre la Topstone come fosse la vostra partner in un una Milonga è senza uguali. Rispetti i passaggi, cerchi il gesto tecnico che ti da quella soddisfazione che da tempo non trovavi sapendo che lei farà esattamente quello che tu ti aspetti.

Non credo che tutti vogliano utilizzarla per girare su percorsi preparati, non è nata per questo scopo, ma lei ti invita ad andare oltre la strada bianca. La trovo sincera in ogni situazione, mi ha spinto ad uscire dalla mia comfort zone per accettare nuove sfide sui percorsi che ritenevo ormai troppo facili.



Non volevo più scendere di sella, questo passare dal bitume al la strada in terra ti amplifica la voglia di scoprire anche il più insignificante tracciolino. Diversamente eclettica mi consente di viaggiare in bikepacking in cerca di mete agognate grazie alla sua autonomia ed alla sincera dolcezza del suo motore, di dedicarmi alle strade che costeggiano i fiumi, di salire ma soprattutto scendere lungo percorsi nati per altri mezzi. La considero la compagna giusta per un biker che vuole riscoprire le origini del movimento fuoristradistico e che può essere la soluzione per muoversi anche come commuter visto che abbiamo l'impianto luci. Un esempio di di SUB, Sport Utility Bike che è l'anello mancante dell'evoluzione delle due ruote: Cannondale ci ha aveva abituato nel corso della sua lunga storia aziendale a soluzioni che si discostavano dal comune senso estetico, sempre che si possa definire tale. La Topstone Neo 1, il mio letto di piume, ha esattamente confermato il finale della favola di Andersen: non ti fidare delle apparenze perché anche un brutto anatroccolo si trasforma in un bellissimo cigno.



P.S.

Non tutto è perfetto, quindi vi segnalo i punti forti e quelli meno appaganti

Punti a favore:

– Motore e gestione del sistema: siamo in una "botte de fero".

Kiox da tutto e di più, il firmware ben bilanciato offre una fluidità da riferimento. Se poi volete giocare abbiamo l'applicazione nativa cannondale per gestire le proprie esperienze in sella se siete particolarmente social.

- Comfort di marcia decisamente un goal all'incrocio dei pali. Ti trovi talmente bene che non scenderesti mai, se non per il fatto che la batteria va ricaricata.
- Peso: il total body in carbonio è una dieta dimagrante certificata che unita alle ruote slim consente di fare chilometri serenamente, tanto da pensare ad una batteria meno capace, altro peso in meno.
- Cambio elettronico: la gioia della cambiata cristallina in ogni condizione. Prezzo a parte mai più senza.



Punti a sfavore

- su un mezzo al top della gamma, con le premesse fatte e le possibilità espresse in discesa il reggisella telescopico è d'obbligo, non può essere un'opzione. Ci tagliamo senza buona parte del divertimento in discesa.
- KingPin: idea piacevole, ritengo abbia bisogno della possibilità di una taratura "fine" in modo di bilanciare al meglio la Lefty Oliver all'anteriore.
- La possibilità di gestire l'assistenza motore. So che il sistema Bosch è più protetto di Fort Knox ma delle volte trovo veramente troppo esuberante la potenza espressa in alcune modalità, tanto che ho utilizzato principalmente Eco e Tour visto il pignone da 50 al posteriore. Un applicazione che smorza l'esuberanza non sarebbe male.
- Prezzo: partendo dalla massima di Oscar Wilde che sentenzia "la differenza tra un uomo ed un bambino è il prezzo del giocattolo" posso fare un appunto su alcune scelte nel montaggio. Il telescopico ci va di default e dei cerchi di gamma superiore dovrebbero essere presenti. Cannondale avrebbe potuto dare di più per € 8.999



Aspetto estetico

Ogni scarrafone è bello mamma sua, quindi la topstone o la ami o la odi. La trovo splendidamente Cannondale e gli appassionati del marchio la comprendono in tutte le sue declinazioni. Sicuramente non è la Nike di Samotraccia ma si muove egregiamente su tutti i terreni facendo girare la testa a tutti coloro che la incrociano. Ha inventato un nuovo segmento?

Sicuramente sì. Facendo anche parlare di se per le sue forme.

Marca e modello	Cannondale Topstone Neo Carbon 1
Prezzo bici in test	8.999,00 €
Peso	18,00 kg
Telaio	BallisTec Carbon
Forcella	All-New Lefty Oliver Carbon, 30mm travel,
Ammortizzatore	Kingpin suspension system
D.U	Bosch CX Performance 4° Gen
Accumulatore	Bosch PowerTube 500Wh
Display	Bosch Kiox
Trasmissione	SRAM Force X-SYNC Chainring 44T, SRAM XG-1275, GX Eagle, 10-50, 12-speed
Cambio e comandi	SRAM X01 Eagle eTap AXS , SRAM Force eTap AXS HRD, 12-speed
Freni	SRAM Force AXS, 160/160mm
Ruote	WTB ST i25 TCS, 32h, tubeless ready
Pneumatici	WTB Resolute, 650b x 42c
Reggisella	Promax SP-9032, Carbon, 27.2
Manubrio	Cannondale 3, butted 6061 alloy, 16 deg flare drop
Attacco	Cannondale, 6061 Alloy, 31.8, 7°
Sella	Fabric Scoop Shallow Race, titanium rails
Geometria	Misure rilevate
Taglie	S, M, L (test) e XL
Tubo Verticale	500 mm
Tubo di sterzo	195 mm
Angolo di sterzo	71°
Carro posteriore	420 mm
Interasse	1057 mm
Altezza movimento centrale	282 mm
Reach	394 mm
Fork rake	55 mm
Trail	60 mm

* * *

* * * * *

* * * * *

Road Gravel Touring Adventure XC Trail

ALTRE VERSIONI

Topstone Neo Carbon Lefty LE (9.499€): in più monta un display Bosch Nyon e disco anteriore da 180 mm

Topstone Neo Carbon 3 Lefty (5.799€) monta la in versione Alloy, la trasmissione a 11 velocità SLX con dentature 42×11/42 e freni Shimano GRX con dischi di 160 mm.

Topstone Neo Carbon 2 (6.299€) dispone di una trasmissione 2×11 Shimano GRX 800/105 con dentature 48/32×11/34 e freni GRX da 160 mm.

Topstone Neo Carbon 4 (4.499€) monta una trasmissione 2×10 Shimano GRX 400 con dentature 48/32×11/34 e freni GRX da 160 mm

INFO: www.cannondale.com

a cura di Ezio Freakrider Baggioli – Copyright © iNBiCi magazine

This entry was posted on Thursday, September 10th, 2020 at 8:50 am and is filed under [E-BIKE](#), [GRAVEL](#), [News](#), [Top News](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can skip to the end and leave a response. Pinging is currently not allowed.