
InBici

InBici

Rivista per ciclisti, InBici Magazine, Passione sui Pedali

CINQUE. CINQUE GRAVEL TOSTE CHE SEMBRANO (QUASI) MTB

Maurizio Rocchi · Sunday, January 24th, 2021

CINQUE la nuova rubrica tecnica realizzata da Maurizio Coccia per iNBiCi Magazine.

Che quello del gravel biking sia il genere dei nostri tempi lo abbiamo capito in tanti.

Meno diffuso, invece, è il concetto per cui questa tipologia di bicicletta è oggi declinata in tipologie e configurazioni diverse, che idealmente possiamo collocare lungo un *continuum* che va dai modelli più votati all'asfalto a quelli **più votati al fuoristrada**.

Intendiamoci, l'essenza della gravel è proprio il suo essere bici irida, che sa adattarsi – e che sa passare velocemente – dai fondi asfaltati ai fondi in fuoristrada; ma proprio in ragione di questo, nell'offerta di mercato attuale possiamo riconoscere modelli con caratteristiche più **“stradistiche”** ed altri più **“off road”**. Su questi ultimi si stanno orientando moltissimi produttori e sono quelli che più rispecchiano la matrice e lo spirito **“adventure”** che hanno contraddistinto il **gravel biking** sin dalla prima ora in cui questo genere si è fatto largo sul mercato (cinque, sei anni fa). Dalle collezioni prodotto 2021 **In Bici magazine ha dunque selezionato per voi cinque modelli**, cinque prodotti che potremmo definire **“hard gravel”**, gravel bike “toste” e capaci, modelli che agli occhi di alcuni potrebbero sembrare quasi delle mountain bike; ma un attimo: prima di passarle in rassegna a tal proposito è doverosa una precisazione.



Cosa differenzia una gravel da una mtb

La maggior parte delle gravel che vedremo hanno caratteristiche tecniche e funzionali simili a molte mtb: montano coperture generose e a volte hanno sospensioni con escursioni prossime a quelle delle mtb da cross-country; hanno ruote con canale largo come le “cugine” a “ruote grasse” e come queste ultime talvolta montano di serie reggisella telescopici. **Tutto questo, però, non deve assolutamente indurre a credere che le gravel più fuoristradistiche** che vedremo siano semplicemente ed essenzialmente delle mtb “hard tail” (ossia ammortizzate solo anteriormente) da 29 pollici che al posto del manubrio “flat” hanno il manubrio “a corna”. Nulla di più sbagliato: salvo qualche rarissimo caso in cui i due generi sono volutamente accomunati, le differenze tra una gravel bike e una 29er sono macroscopiche. **E si concretizzano nei seguenti fattori:**



1. **Stack e reach:** rispetto a quelli delle 29er i telai delle gravel hanno stack e reach differenti; in particolare il reach è più marcato, lo stack è più contenuto.
2. **Inclinazione dei tubi:** rispetto alle 29er le gravel hanno un'angolazione del tubo verticale e del tubo di sterzo meno marcate, per usare un termine di uso frequente, sono più "in piedi".
3. **Passo totale:** quanto appena detto produce un passo totale (ossia una distanza rilevata tra i due mozzi) maggiore nelle 29er rispetto a una gravel bike.

4. **Rapporto tra avantreno e retrotreno:** sulle 29er lo sviluppo dell'avantreno in proporzione al retrotreno è maggiore rispetto a quel che accade sulle gravel bike, dove questi due parametri sono più equilibrati tra di loro.



Le differenze appena menzionate producono differenze di guida importanti, che non possono certo essere annullate pensando di montare un manubrio “flat” su una gravel più orientata al fuoristrada, o viceversa montando una piega “a corna” su una 29er.

Diremo di più: geometricamente parlando, le **hard gravel** che andremo a scoprire sono sicuramente più vicine all'impostazione classica della bici da corsa, con tutto il patrimonio di scorrevolezza, facilità nel rilancio dell'azione e reattività nella sterzata che contraddistingue questo tipo di bicicletta. **Al contrario, la vocazione off road spinta che hanno i modelli gravel che passeremo in rassegna deriva essenzialmente dalla componentistica montata e dalle caratteristiche tecnico-dimensionali del telaio, lui e la sua capacità di alloggiare coperture di grossa sezione, che è altra caratteristica peculiare di questo genere.**

Cannondale Topstone Carbon Lefty, 3799 euro



Topstone Carbon Lefty

Con il più aggiornato allestimento “Lefty” la collaudata ed apprezzata piattaforma **Topstone Carbon** aggiunge un elemento in più che consente a questo modello di affrontare situazioni di percorrenza delle più ardue, sentieri tecnici e ostacoli che sarebbero impensabili per una “rigida”: sì, perché il telaio che già di per sé ha un’architettura che consente un’ammortizzazione in senso verticale di 30 millimetri è ora proposto in configurazione “**Lefty**”, con l’omonima sospensione anteriore monostelo della **Cannondale**. Anche la Lefty Oliver ha un’escursione di 30 millimetri tarata specificamente per il **gravel biking** ed ha una meccanica provvista di lock-out, con il quale si può eventualmente azzerare l’affondamento in tutte quelle situazioni di guida in cui questo non è necessario.





www.cannondale.com

Niner MCR9 VDO, 6300 euro



Questa del marchio del Colorado è una esclusiva gravel full-suspended: il telaio, interamente in carbonio, ha una vera architettura elastica che sviluppa 50 millimetri di escursione alla ruota gestiti da un ammortizzatore X-Fusion. **Come tutte le 29er di Niner** anche la MCR9 VDO utilizza il sistema elastico CVA (Constantly Varying Arc), con la differenza che in questa fattispecie gravel la sospensione lavora in modo lineare, non progressivo come sulle vere mountain bike, **per**

adeguarsi agli shock differenti tipici del gravel biking. Sull'anteriore troviamo invece una forcella Fox da 40 millimetri. Sia la forcella, sia l'ammortizzatore, si possono bloccare con un comodo lock-out a manubrio. **Telaio e forcella consentono di montare coperture fino alla 50 mm di sezione** (con ruote da 700c). In questo allestimento top di gamma, con gruppo Sram Force AXS 1X e ruote in carbonio, il peso totale della bici è 13 chili.



www.ninerbikes.com

Specialized Diverge, 6799 euro



Adatta per divertirsi su asfalto, ma anche per avventurarsi in fuoristrada, in situazioni anche tecniche: uno dei segreti della grande versatilità della Diverge è nella zona sterzo, con il dispositivo Future Shock 2.0. si tratta di un sistema elastico con cartuccia idraulica che assicura 20 millimetri di escursione per assorbire i colpi del terreno e mantenere in questo modo il **miglior controllo del mezzo**, limitando al minimo l'uso dei freni sui sentieri dissestati e riducendo la fatica a carico di mani, braccia e collo. **Il dispositivo è regolabile, per questo offre comfort su terreno dissestato e efficienza sull'asfalto.** Come tutte le migliori bici "adventure" anche la Diverge può montare i portapacchi, compreso quello adattabile sulla forcella e sul tubo orizzontale, per agevolare i trasporti in caso di raid "epici" che sono assolutamente alla portata di questa full carbon. **A proposito, oltre a questa esclusiva variante con telaio in carbonio** e trasmissione Campagnolo Ekar specifica per il gravel biking, la piattaforma Diverge garantisce uno spettro di prezzi incredibilmente eterogeneo: la versione entry-level ha un telaio in alluminio e trasmissione Shimano 2x8 velocità e costa poco più di mille euro.



www.specialized.com

Salsa Fargo, 1850 euro



Il marchio statunitense specializzato nelle gravel bike ha in catalogo modelli dei più

eterogenei. Tra quelli più orientati al fuoristrada c'è la Fargo, con telaio in acciaio cromoly a triplo spessore e configurazione compatta, con volumi ridotti che facilitano la guida nelle situazioni tecniche. **Ad assicurare la necessaria reattività c'è invece una forcella full-carbon, molto leggera.** Oltre che in acciaio la Fargo è inoltre disponibile – con la medesima configurazione geometrica compatta – anche nella versione con telaio in titanio, ancora più leggera e ancora più adatta ad assorbire le vibrazioni grazie alle caratteristiche meccaniche di questo pregiato metallo. **In entrambi i casi la compatibilità è con coperture davvero generose, fino ai 2.2 pollici,** ovvero una sezione tipica delle mountain bike da cross country.



www.salsacycles.com

Bmc URS 01, 8999 euro



Telaio in carbonio, coperture con sezione “generosa” da 40 mm e geometria peculiare, ereditata dalle mtb 29”; il tutto accoppiato a un manubrio drop, ovvero “a corna”: ecco la Urs, la gravel di riferimento della BMC. Il telaio in carbonio ha un passo totale maggiore rispetto a quel che accade su altre gravel, così da ottenere maggiore stabilità nei tratti sconnessi affrontati in velocità e maggiore predisposizione ad affrontare situazioni endurance. **A rispettare i normali requisiti ergonomici di seduta ci pensa poi l’attacco manubrio,** nella fattispecie con estensione ridotta rispetto al normale, proprio per compensare il passo totale maggiorato. Il telaio è in carbonio e alloggia la tecnologia proprietaria **MicroTravel**, con degli elastomeri incastonati sui foderi posteriori obliqui, che consentono di smorzare le vibrazioni trasmesse dal terreno.



www.bmc-switzerland.com

a cura di Maurizio Coccia – Copyright © iNBiCi magazine

This entry was posted on Sunday, January 24th, 2021 at 3:00 pm and is filed under [GRAVEL](#), [News](#), [TECNICA](#)

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.