
InBici

InBici

Rivista per ciclisti, InBici Magazine, Passione sui Pedali

SHIMANO GRX, PER IL GRAVEL E MOLTO ALTRO ANCORA

Maurizio Rocchi · Saturday, February 8th, 2020

Ricchezza delle opzioni trasmissione, ampiezza della gamma rapporti, azionamento elettronico o meccanico e integrazione con altri componenti: il Grx è di tra i più versatili tra i gruppi trasmissione Shimano. È destinato principalmente al mondo gravel e adventure, ma in realtà trova numerosi altri campi di applicazione ottimali. Noi abbiamo testato a lungo quello di serie 600, sia su sterrato che su asfalto.

La più versatile della sua componentistica trasmissione Shimano lo ha introdotto la scorsa estate. **Si chiama Grx**, e la percezione che di questo “gruppo” si sta affermando nel pubblico è quella di **un gruppo specifico per le gravel bike**, ossia quelle biciclette che come struttura sono simili alle bici da corsa classiche, ma che trovano il loro migliore campo di applicazione sulle strade sterrate.



Verissimo, e in effetti anche **l'immagine che il produttore stesso fornisce di questo gruppo sul suo catalogo 2020 è un'immagine "adventure"**, corredata da ciclisti che pedalano su strade bianche o su asfalti dissestati. In realtà il Grx è questo ma non solo questo: tanto per cominciare la "piattaforma" che lo declina propone allestimenti diversi, che vanno dalla versione elettronica di generazione Di2 a quella meccanica, passando poi per una variante di medio prezzo e per finire anche una proposta entry-level per le 10 velocità (e non undici come per le altre versioni prima menzionate).

Tutta la componentistica di serie Grx propone inoltre la duplice opzione della corona singola o della doppia oltre alla doppia scelta di due cambi posteriori dedicati a cassette di diversa dentatura; tra le prerogative del nuovo reparto c'è inoltre la possibilità di montare una doppia serie di leve freno da installare sulla parte alta del manubrio e, per chi sceglie la versione **monocorona**, di utilizzare il comando sinistro per azionare un eventuale reggisella telescopico. Va aggiunto poi che la componentistica Grx vanta anche una buona compatibilità con molti articoli della preesistente **gamma Shimano, sia da strada, sia da mountain bike**, sia riferiti alle trasmissioni meccaniche sia a quelle elettroniche di generazione Di2. Insomma, è vero che la componentistica Grx ha indole e spirito che propendono per l'off road, ma le sue caratteristiche tecniche e la sua architettura permettono di estenderne l'uso a tantissimi orizzonti possibili, dove lo sterrato è solo il più "scontato" tra questi.



Insomma, a chi conosce Shimano soprattutto grazie ai blasonati gruppi corsaioli della Casa (Dura-Ace e Xtr *in primis*), il Grx potrebbe far pensare a un gruppo di ripiego, quasi banale; non è affatto così, non è affatto un gruppo scontato. **La versatilità è il primo dei punti forti di questo ultimo arrivato nella collezione della Casa nipponica**; assieme alla versatilità c'è poi l'efficienza: noi di "In Bici Magazine" abbiamo potuto appurare entrambe grazie a un lungo test in cui il Grx lo abbiamo provato prima in un contesto road e poi **off-road**. Tre mesi fa Shimano Italia ci ha infatti spedito un Grx che in un primo momento abbiamo configurato in versione 2×11 per adattarlo all'utilizzo stradistico puro; una ventina di uscite di prova e poi abbiamo tolto la doppia, eliminato il deragliatore e messo una corona singola, convertendo la trasmissione della nostra **gravel bike** della Cannondale all'uso gravel puro (e questo anche grazie a coperture che da slick sono diventate artigliate).



Cosa abbiamo usato

Shimano Italia ci ha spedito in redazione un gruppo completo **Grx “1×11”** di classe 600, ovvero quella che nel catalogo segue le due versioni top di gamma di serie 800 (quella elettronica **Di2** e quella meccanica) e precede la versione di primo prezzo di serie 400 (solo 2×10). Il gruppo nelle nostre mani era così composto: **guarnitura monocorona** da 40 denti che come tutte le pedalieri Grx ha un ingranaggio spostato di 2.5 millimetri all'esterno per favorire l'alloggiamento di coperture di grossa sezione tipico del gravel biking; un cambio posteriore con tecnologia di stabilizzazione del bilanciere Shadow RD+ e in versione a gabbia lunga, strutturato per lavorare su cassette di ampia dentatura (con pignone grande non inferiore a 40 e non superiore a 42 denti) e su guarniture preferibilmente a corona singola; un deragliatore anteriore anch'esso con architettura esternalizzata (di 2.5 mm) della forchetta di deragliata; dei comandi meccanici 2×11 con gestione idraulica della frenata; delle pinze freno con tecnologia di dissipazione del calore Ice e architettura derivata dalle pinze stradistiche della Shimano; un **pacco pignoni a 11 velocità** estratto dalla componentistica di XT (di serio 8000, a 11v).



il gruppo completo

Grazie alla collaborazione dei meccanici della Cicli Lazzaretti di Roma il gruppo è stato montato su una Topstone Carbon, ultima arrivata tra le **gravel bike della Cannondale**. Precisiamo a tal proposito che le specifiche dimensionali del telaio appena in oggetto – con scatola movimento asimmetrica rispetto al carro posteriore – non ci hanno permesso di montare la guarnitura Grx, mantenendo quindi la pedaliera nativa della Topstone Carbon, una Hollowgram SL in alluminio.

Abbiamo utilizzato prima un set up stradistico, percorrendo circa 1500 chilometri con delle coperture slick Schwalbe One da 30 mm e guarnitura a doppia corona (46-30) con cui questa bici esce di serie; successivamente abbiamo trasformato la bici in gravel “spinta”, gommandola con coperture artigliate Schwalbe G-One da ben 38 mm, e sostituendo il doppio plateau una corona singola da 40 denti. **Ovviamente il passaggio al monocorona è stato completato con l’eliminazione del deragliatore.**



cassetta 11v dalla dentatura ampia e generosa, 11 40. E c'è anche l'11 42

Specifiche, pesi e prezzi dei componenti Shimano Grx recensiti

- Guarnitura
FC-RX600-1: 40
denti, lunghezza 175 mm; 743 grammi; 160 euro.
- Cambio posteriore
RD-RX812: “gabbia”
lunga, tecnologia Shadow RD+; capacità massima 11/42, capacità minima 11/40;
267 grammi; 109 euro.
- Deragliatore
anteriore FD-RX400: linea
catena esternalizzata di 2.5 mm rispetto ai deragliatori “road”; capacità 16
denti; 96 grammi; 36 euro.
- Comandi ST-RX600: meccanici
con azionamento idraulico della frenata; 613 grammi (coppia)
- Pinze freno
BR-RX400: fissaggio
Flat Mount; 290 grammi (coppia) (580 euro per l'intero kit comandi + pinze +
cavi idraulici).
- Cassetta CS-M8000
(serie XT): 11
velocità, ingranaggi 11-40, 411 grammi; 110 euro.
- Rotori SMRT70S 160
mm; 300 grammi (coppia); 78 euro.
- Catena CN-HG701
(serie XT/Ultegra): 11 velocità; 269
grammi; 38 euro.



le leve freno hanno un design ampio ed ergonomico

Utilizzo e impressioni d'uso

A livello estetico il Grx si ispira al family feeling che contraddistingue la moderna componentistica Shimano da strada, sia come colori, sia come forme delle varie parti; in questo senso escono un po' fuori dal coro solo i comandi cambio, che oggettivamente si differenziano da quel che gli utenti "road" sono abituati a vedere con la componentistica di classe **Dura-Ace, Ultegra e 105**.

La gestione delle cambiate (nel nostro caso meccanica, ma vale anche per la componentistica elettronica Grx) è sempre la stessa, con la differenza che le due leve freno hanno una forma decisamente più corposa, che si apprezza soprattutto da una prospettiva frontale. Il rapporto tra posizione della leva e del manicotto superiore è inoltre progettata per dare al secondo maggiore svettamento e consentire in questo modo **maggiore forza di leva nella frenata** e allo stesso tempo dare alle mani una stazione più alta su quella che è la presa principe dell'utilizzo gravel (e in genere delle situazioni di marcia non agonistiche); la presa "intermedia".



svettamento notevole per i manicotti dei comandi grx

La superficie che le leve freno offrono a disposizione delle dita è decisamente maggiore, così come diversa è la finitura superficiale della leva, che ha un trattamento antiscivolo che si apprezza particolarmente quando, con le dita nude, capita di azionare il componente in condizioni di pioggia o semplicemente in contesti “umidi”. Sempre l’ampiezza della superficie della leva è un valido alleato quando in situazioni in cui si utilizza la presa intermedia, è possibile azionare la frenata semplicemente con il solo dito indice.



le pinze utilizzano tecnologia mutuata dagli impianti stradistici a disco di shimano

Insomma, pur se esteticamente più “ingombranti”, **i comandi Grx hanno un’ergonomia generale sicuramente maggiore rispetto alle più snelle e filanti leve freno dei comandi stradistici puri della Shimano.** Sempre in merito all’ergonomia, peccato che sulla componentistica di classe 600 come quella che abbiamo usato, non è possibile regolare la distanza della leva freno rispetto alla

curva (cosa che invece è possibile fare sui comandi di classe 800 e che è funzionalità ancora più importante per l'utilizzo gravel).



una levetta sul cambio gestisce la tecnologia shadow rd+

L'azionamento delle leve e la conseguente traslazione di cambio e deragliatore anteriore (evidentemente abbiamo utilizzato quest'ultimo utilizzato solo con la guarnitura a doppia corona) garantiscono la classica fluidità che contraddistingue tutte le trasmissioni stradistiche di Shimano. **A dare ulteriore precisione al sistema** è inoltre la collaudata tecnologia Shadow RD+ utilizzata sul deragliatore, che grazie a un meccanismo a frizione impiegato nel punto di articolazione del bilanciere permette di annullare le oscillazioni dello stesso quando si transita sui terreni accidentati, **limitando peraltro il rischio di caduta della catena.**



la guarnitura monocorona di classe 600. Unica dentatura disponibile, 40 denti

Questa è caratteristica essenziale non solo per il **gravel biking**, ma risulta preziosa anche su asfalto, quando si transita su asfalti dissestati. **La frizione Shadow RD+** ha una leva di innesco che permette di attivarla o disattivarla: la seconda opzione è in realtà utile solo per agevolare la rimozione della ruota dal telaio (altrimenti più difficoltosa); questo ci serve a ricordare che utilizzare cambi con tecnologia Shadow RD+ in modalità “off” è sì tecnicamente possibile, ma è sbagliato. Approfittiamo inoltre dell’occasione per precisare che è anche possibile registrare la forza di ritenzione della molla a frizione: la vite che gestisce la tensione è posta sotto il coperchio che protegge l’articolazione, che andrà debitamente tolto per effettuare la registrazione.



la finitura superficiale delle leve e antiscivolo

Buono anche il comportamento della trasmissione quando abbiamo utilizzato moltipliche particolarmente “incrociate”, ovvero con la catena sulla corona grande e pignone grande. In questa situazione si sente solo qualche rumore in più dovuto allo sfregamento dei link della catena sui denti degli ingranaggi. **La trasmissione Grx** produce inoltre qualche piccolo rumore anche quando si “incrocia” la corona piccola con i pignoni piccoli, ma a tal proposito è importante segnalare che è la stessa **Shimano** a sconsigliare di utilizzare le trasmissioni in questo modo (come conferma il fatto che sulle trasmissioni **Di2** le moltipliche “piccolo-piccolo” sono inibite di default dal sistema).



la trasmissione tollera bene multiple incrociate corona grande – pignone grande

Capitolo ingranaggi: l'11-40 in nostro possesso ha prodotto un intervallo metrico “monstre” quando accoppiato alla doppia 46-30 della guarnitura Hollowgram, situazione nella quale abbiamo “forzato” il deragliatore Grx a gabbia lunga a lavorare su multiple cui in teoria non dovrebbe (la gabbia lunga è dedicata solo ai monocorona); **in realtà anche in queste condizioni limite la trasmissione ha fatto bene il suo lavoro** lungo tutta la “scala” utile... Qualche limite in più – ma solo di gambe – lo abbiamo invece riscontrato nelle salite più ripide su sterrato con la corona singola davanti, quella da 40 denti; il gravel “spinto” merita di sicuro qualche dente in meno sulla corona anteriore (che invece il monocorona Grx non contempla, o quantomeno il 42 alla ruota (che in effetti la piattaforma Grx possiede).

QUI SOTTO IL VIDEO DEL TEST SHIMANO GRX

Infine l'impianto frenante: anche in questo caso modulabilità e potenza dell'impianto idraulico si allineano al family-feeling che caratterizza e qualifica da anni gli impianti Shimano, in particolare quelli stradistici di classe **Dura-Ace, Ultegra e 105**. In un'ottica gravel ci immaginiamo prestazioni ancora superiori per i comandi Grx della classe superiore, la 800, perché in questo caso la tecnologia dei comandi è la Servo Wave mutuata dagli impianti mtb di Shimano, che garantisce

prestazioni di frenata commisurate al punto di contatto una tra pastiglia e rotore (e di conseguenza ancora maggiore modulabilità).

A favore della componentistica di classe 600 che abbiamo testato c'è però un prezzo sicuramente competitivo (la classe superiore 800 è economicamente più impegnativa), che prima di tutto sta strizzando l'occhio a tanti produttori per il loro "primo montaggio", e, perché no, strizza l'occhio anche all'utente finale che con un gruppo come il Grx può davvero trasformare con una spesa minima caratteristiche – ma anche carattere – della propria bicicletta.

Per informazioni: Shimano Italia, tel. [0331/936911](tel:0331936911), www.shimano.com

a cura di Maurizio Coccia – Copyright © INBICI MAGAZINE

This entry was posted on Saturday, February 8th, 2020 at 4:50 pm and is filed under [GRAVEL](#), [News](#), [STRADA](#), [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.