

InBici

InBici

Rivista per ciclisti, InBici Magazine, Passione sui Pedali

SCOTT FOIL E ADDICT RC, DUE PIATTAFORME POLIVALENTI PER IL CORRIDORE MODERNO

Maurizio Rocchi · Wednesday, March 24th, 2021

Acquistare una bicicletta da corsa d'altissima gamma oggi è complesso, è vero: l'offerta di mercato è incredibilmente ampia, obbliga anche a spese importanti e, soprattutto, comprare una road bike di livello oggi obbliga a fare una scelta di campo: «Dovrò orientarmi su una bici del segmento 'aero'? Oppure una superleggera, cosiddetta 'da salita'?».

Una strategia industriale e commerciale

Proprio così, questa è la cosiddetta “segmentazione”, una strategia industriale e commerciale che oggi accomuna tantissimi brand, o almeno è un tratto molto diffuso rilevabile nelle varie collezioni prodotte di tanti costruttori mondiali del settore “corsa strada”.



Scott Foil

Dietro questa strategia c'è un ragionamento in fondo semplice: per assecondare nel modo più preciso possibile le esigenze dei corridori, la cosa migliore è fornire loro modelli, o meglio “piattaforme” – che sappiano assecondare nel modo più preciso possibile le loro esigenze: ecco allora il perché delle “aero bike” dedicate in particolare ai velocisti, ai passisti o in genere a tutti i pro rider che brillano nelle situazioni di corsa in cui serve velocità e in cui il parametro tecnico principale è la rigidità; sul versante opposto, per assecondare le esigenze degli scalatori, dei corridori leggeri o anche di chi punta alle classifiche generali dei grandi Giri, ecco invece le “superleggere”, le bici “superlight”, o più generalmente quelle che fanno dell'abbattimento del peso il loro principale punto di forza.

Video: Maurizio Coccia testa la Addict RC in versione 10

Confini meno netti

In realtà, prendendo alla mano i cataloghi 2021, ci accorgiamo che al giorno d'oggi questa differenza è meno marcata, o quantomeno molti marchi l'hanno addolcita, hanno reso più sottile il confine tra le due categorie o segmenti. La dimostrazione migliore di tutto questo ce la offre Scott, con le sue due piattaforme di altissima gamma destinate alle competizioni “strada”: da una parte – quella delle “Lightweight” – c'è la Addict RC con cui noi di In Bici abbiamo anche avuto l'occasione di pedalare a lungo, dall'altra parte – quella delle “Aero” – c'è la Foil, la stessa che avevamo già passato in rassegna in occasione dell'Italian Bike Festival 2020, assieme a Nicola Gavardi, Communication & PR Manager di Scott Italia.

Video: Scott all'Italian Bike Festival 2020

Segmenti che si sovrappongono

L'analisi di queste due piattaforme ci permetterà appunto di vedere quali siano l'approccio e la filosofia di Scott sulla strada della segmentazione e soprattutto di dimostrare che quelle che fino a ieri erano classi ben distinte all'interno delle collezioni prodotte, in realtà oggi vadano sempre più a compenetrarsi l'una con l'altra, a sfumare e smussare i loro confini.

Foil e Addict RC: cosa cambia, cosa c'è in comune

Andiamo allora a paragonare Foil e Addict RC nei loro aspetti tecnici fondamentali

Iniziamo con il dire che entrambe le bici sono proposte **solo in versione con freni a disco**, quindi manca l'opzione rim-brake. Ma questo – lo sappiamo bene – non fa più notizia per le bici stradistiche di alto livello.



• Scott Foil



Scott Addict RC

Più meritevole di attenzione è invece il fatto che entrambi i modelli prevedano **cablaggi totalmente integrati**, e questo accade sia se li si scelga negli allestimenti con trasmissioni elettroniche, sia meccaniche. In particolare, sul gruppo di guida (curva+attacco) l'integrazione dei cablaggi prevede necessariamente l'impiego di componentistica "dedicata", che nel caso degli allestimenti al top di gamma è il manubrio "combo" (ossia in pezzo unico) Creston IC SL, mentre nel caso degli allestimenti di livello inferiore prevede un set "curva+attacco" sempre specifico, che in tutti i casi dona alle bici grande "pulizia" estetica e soprattutto grande beneficio aerodinamico.

-  Scott Foil
-  Scott Addict RC

Parlando di **design delle tubazioni** è soprattutto sul telaio (e sulla forcella) della Foil che è possibile individuare il maggiore investimento in aerodinamica. Nella versione più aggiornata ("model year" 2020) la Foil ha una forcella totalmente rivisitata, ancora più "aero", ancora più robusta, mentre le tubazioni principali hanno il collaudato design a "coda tronca" che è tratto distintivo di tutte le migliori biciclette stradistiche che hanno la riduzione dell'impatto frontale con l'aria nel loro mirino. In realtà, se andiamo ad esaminare la Addict RC sotto lo stesso punto di vista, ci accorgiamo che anche in questo caso il design dei tubi principali è simile, appunto perché mutuato dalla Foil. Una delle novità più significative della più aggiornata versione della Addict RC ("model year" 2019) è infatti proprio il passo avanti fatto in termini di penetrazione all'aria.









- Scott Addict RC

In merito al **peso** il telaio Addict RC è oggettivamente superiore rispetto al Foil, ma se questo avviene è più che altro dovuto al fatto che la versione vertice del telaio è costruita con il carbonio con il migliore livello qualitativo in possesso di Scott, quella chiamata HMX SL, che ferma l'ago della bilancia a 790 grammi per il telaio in taglia M verniciato, ai quali vanno aggiunti i 320 della forcella. Lo stesso telaio è poi proposto anche in versione con carbonio dal modulo leggermente inferiore, la HMX, con un peso di 850 grammi più i 340 della forcella. Nel caso della piattaforma Foil questa opzione manca: **il telaio è disponibile solo nella gradazione di carbonio HMX, con peso di 970 grammi più i 350 della forcella.** In pratica, la differenza ponderale tra le due versioni (ipotizzando lo stesso grado di carbonio) c'è, ma di certo non è abissale.

A livello di “bici intera”, poi, sul peso complessivo molto incide il tipo di montaggio che si andrà a scegliere, e in questo caso davvero si può dire che Scott propone numerosissime alternative (inclusa quella di acquistare i prodotti in oggetto in versione di “kit telaio” e poi personalizzarlo nel montaggio come si preferisce).

- Scott Foil
- Scott Foil

Grande affinità c'è non solo per le taglie prodotte – in entrambi i casi sette, dalla XXS alla XXL – ma anche per le **quote angolari e dimensionali**: tabelle misure alla mano, ci si può accorgere che gli angoli di sella e soprattutto di sterzo – ovvero i primi parametri ad assegnare le caratteristiche di guida a una bicicletta – sono identici. Assoluta omologazione c'è anche per lo sviluppo del carro posteriore, ossia quel parametro che su una bici è direttamente connesso alla cosiddetta “reattività”, alla sua capacità di reagire istintivamente alla forza impressa dalle gambe: per tutte le taglie e per

entrambe le piattaforme la lunghezza è 410 millimetri, che è valore sicuramente amico della prontezza allo scatto. A cambiare – ma in realtà di poco tra le due geometrie – sono sostanzialmente e solo lo stack e il reach, che sulla Addict RC producono una stazione del tubo di sterzo poco più avanzata e poco più bassa rispetto alla Foil, con la conseguenza che l'avantreno della prima risulta quasi un centimetro più lungo per tutte le taglie prodotte, e di conseguenza aumenta il passo totale.



Scott Addict RC

Entrambe le bici investono parte del loro patrimonio tecnico anche nel **confort** e nell'assorbimento delle vibrazioni, con il carro posteriore modellato con un design e delle forme che Scott chiama “comfort zone”: il volume del triangolo posteriore compatto, la forma del tubo verticale (in particolare quello della Foil) e le sezioni dei foderi posteriori obliqui, consentono al telaio di flettere verticalmente quando si transita sulle buche o sui fondi sconnessi. **A incrementare ulteriormente le possibilità nel senso del confort ci pensa poi la tolleranza delle coperture**, che in entrambe le piattaforme consente di montare gomme anche molto “generose”; fino alla 30 millimetri di sezione.



Scott Addict RC

Dalla segmentazione alla compenetrazione

Insomma, le differenze tra le due piattaforme di vertice della linea stradistica **Scott** ci sono, ma in fondo non sono così marcate, o quantomeno non presentano elementi tecnici sufficienti per inquadrare inequivocabilmente i due modelli all'interno di due rigide categorie a sé stanti. Se, infatti, le classi in cui vengono convenzionalmente suddivise le biciclette hanno sempre limiti mai netti ma sempre sovrapponibili gli uni con gli altri, possiamo dire che nel caso delle bici da corsa da competizione della Scott questa compenetrazione è ancora più evidente e manifesta. La domanda che allora potrebbe sorgere è se non sia meglio uniformare il tutto in un modello soltanto: assolutamente no.



InBici testa la Addict RC in versione 10 (Sram Force eTap AXS)

Il senso dei segmenti Scott

Ricordiamo sempre che le due bici in oggetto sono bici di altissima gamma, progettate e pensate per essere usate dai ciclisti professionisti. Che poi sia la Addict RC che la Foil siano declinate anche in varianti e montaggi di fascia media dedicate agli amatori questo è un altro discorso, un discorso prettamente commerciale che consente a Scott di offrire al normale praticante o all'amatore la possibilità di pedalare e “sognare” con lo stesso identico modello utilizzato dai corridori, e magari proprio dal suo beniamino tra i pro-rider. Ma il concetto fondamentale alla base di tutto questo è che con modelli del genere, i corridori dei nostri giorni possono soddisfare nel modo più preciso possibile le loro esigenze, le loro aspettative tecniche e le loro caratteristiche atletiche; tutto questo in un contesto che a livello di competizioni **World Tour** (come sono quelle che “pratica” da tanti anni Scott come sponsor) obbliga i pro rider a un livello prestazionale sempre maggiore, a un livellamento verso l'alto che coinvolge tutti: nelle gare attuali il professionista deve saper andare forte sempre e dappertutto, lo deve fare non solo per vincere e primeggiare, ma anche

semplicemente per tenere le ruote e non staccarsi dal gruppo. In questo senso servono mezzi e strumenti estremamente evoluti, prestazionali, e soprattutto capaci di adattarsi ai mille terreni e alle mille situazioni tecniche che offre qualsiasi tipo di corsa.



la Scott foil vince la parigi roubaix 2016 con Mathew Hayman

In fondo, la realtà dei fatti che abbiamo visto nelle ultime stagioni è quella di pro rider che hanno un po' storto il naso di fronte a piattaforme di bici troppo caratterizzate in un senso tecnico piuttosto che in un altro: abbiamo visto, ad esempio, piattaforme che erano sì ultraleggere ma allo stesso tempo erano poco rigide, oppure piattaforme che erano sì ultra aerodinamiche, ma allo stesso tempo erano anche troppo pesanti oppure difficile da guidare. No, al corridore professionista serve la bici "totale", quella capace di andare bene dappertutto. Proprio in questo senso Scott offre ai suoi corridori (nel 2021 sono quelli del Team Dsm, "ex Sunweb") due piattaforme in grado di adattarsi indifferentemente a qualsiasi terreno, le stesse che con differenze tecniche che agli occhi dell'amatore potrebbero sembrare minime riescono invece a soddisfare in maniera precisa, puntuale ed esatta le preferenze tecniche o stilistiche del corridore dell'era moderna.

a cura di Maurizio Coccia ©Riproduzione Riservata – Copyright© InBici Magazine

This entry was posted on Wednesday, March 24th, 2021 at 9:25 am and is filed under [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.