

InBici

Rivista per ciclisti, InBici Magazine, Passione sui Pedali

SHIMANO ROAD E OFF ROAD, QUEL FILO ROSSO CHE HA FATTO LA STORIA (SECONDA PARTE)

Maurizio Rocchi · Sunday, April 4th, 2021

Nel ripercorrere quel filo comune che storicamente ha sempre legato la componentistica Shimano da mountain bike e quella per bici da corsa ci eravamo lasciati al 1993, con la nostra prima puntata partita dai primi Ottanta ed arrivata appunto ai primi Novanta.

Riprendiamo allora la nostra storia più o meno da quel momento.

Dual control, andata e ritorno tra strada e mtb

Se con la sigla **Dual Control** vi vengono subito alla mente i famosi comandi cambio Shimano integrati nelle leve freno questo è abbastanza scontato: la componentistica di questa generazione è una pietra miliare nella storia “road” della Casa giapponese; fu lanciata nel 1990 e ad oggi è a tutti gli effetti ancora utilizzata nella omologa componentistica attuale, seppur con tutti gli aggiornamenti del caso. In realtà, forse alcuni ricorderanno che la medesima tecnologia, o meglio lo stesso nome, Shimano lo ha per un paio di stagioni impiegato anche sulle parti da mountain bike.



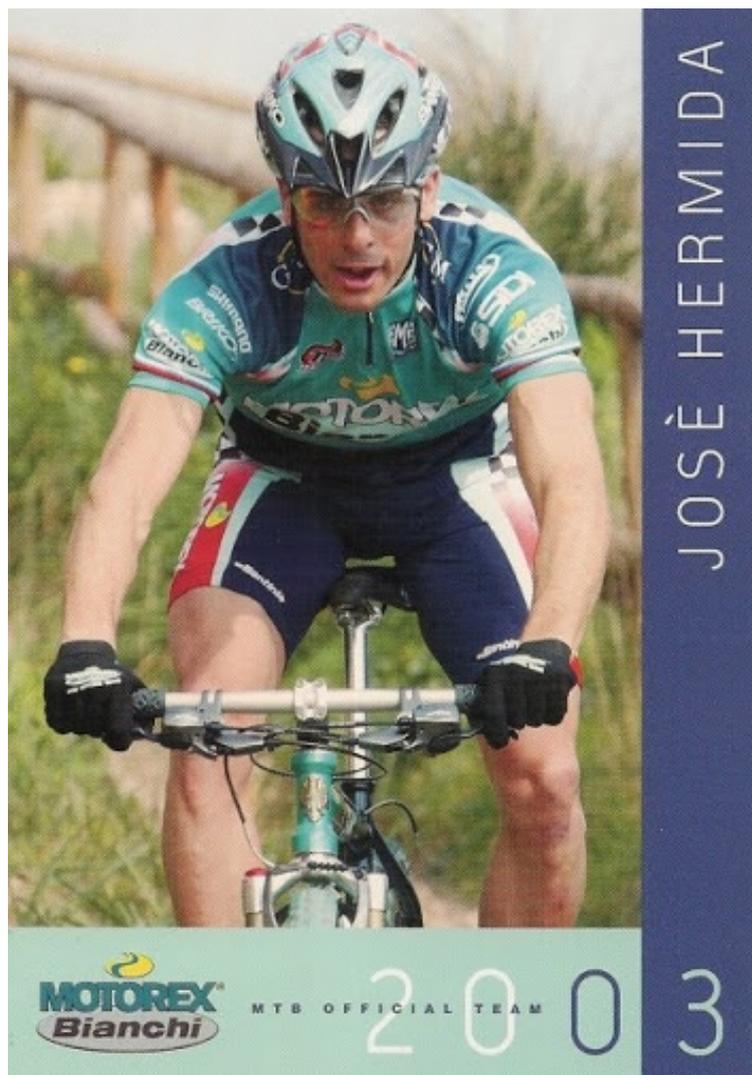
Nel 2003 la tecnologia Dual Control viene declinata anche nel mountain biking, prima con la serie Xtr poi XT

Siamo nel 2003 e per la prima volta Shimano introduce i suoi comandi cambio con tecnologia Dual Control per cambiare moltiplica sulle mtb equipaggiate con la serie al top Xtr (ma la stagione successiva la tecnologia sarà estesa anche alla serie XT). Con i comandi Xtr di generazione M960, d’ora in poi, anche per le cambiate nel fuoristrada l’operazione necessaria non è più quella di pigiare sulle levette di tipo Rapidfire poste sotto la curva manubrio, ma è sufficiente sollevare o abbassare la stessa leva freno, che esattamente come sulle leve freno stradistiche funge da elemento di gestione della salita e discesa della catena sugli ingranaggi. **I comandi Dual Control da mountain bike resteranno in gamma parecchio**, fino al 2010, e la loro complessa architettura interna, è anche quella che Shimano utilizza nel 2004 per dare forma ai Dual Control – questa volta da strada – introdotti sulla rinnovata piattaforma Dura-Ace che viene rilasciata proprio in quella stagione, con la serie 7800, quella che a detta di tanti rimane nella storia come una delle trasmissioni Shimano da strada che più brillava per fluidità e precisione delle cambiate.



La tecnologia Servo Wave da mtb sarà replicata anche sugli impianti a disco da strada Dura-Ace

Dal 2007 in poi i comandi Dual Control da mtb coabiteranno nel catalogo Shimano con i nuovi comandi con architettura tradizionale, a levette di (più aggiornata) generazione Rapidfire; poi, dal 2011 in poi, usciranno definitivamente di scena, per lasciare spazio ai soli Rapidfire Plus. Un flop? Non precisamente: nonostante fosse estremamente efficiente e nel complesso anche molto leggera, la complessa architettura di funzionamento dei Dual Control da mtb era troppo “esposta” in una disciplina dove scivolate e cadute sono ben più frequenti che sulla bici da corsa. Inoltre, ai Dual Control da mtb era accoppiato un cambio posteriore specifico, che diversamente da quello “convenzionale” aveva una molla di precarico del parallelogramma che lavorava in modo opposto.



Il biker spagnolo Hermida con trasmissione Xtr e comandi Dual Control

Questo portava spesso la catena a sobbalzare un po' troppo quando era sui pignoni piccoli, cosa che non piaceva molti ai biker agonisti, cui questo tipo di componentistica era principalmente dedicata. Così, da quel momento in poi, il **Dual Control** di Shimano tornò ad essere di esclusivo dominio del mondo road, con un livello tecnologico che nel frattempo aveva fatto ulteriori passi avanti, primo tra tutti quelli che, nel 2009, con la generazione **Dura-Ace di classe 7900**, portarono per la prima volta Shimano a instradare internamente al manubrio i cavi trasmissione.

La leggerezza secondo Shimano

Un passo “nascosto” verso la strada della leggerezza Shimano lo compie nel 2002, ma come è sempre accaduto per l’azienda nipponica, l’alleggerimento non ha mai messo in dubbio i requisiti prioritari di rigidità e sicurezza. Così, nella stagione 2002, **Shimano evolve il suo standard proprietario di “scaricare internamente” il corpo della sua guarnitura rigorosamente in lega leggera.** Si tratta della **tecnologia Hollowtech II**, dapprima applicata sulla serie Xtr e due stagioni successive – nel 2004 – sulla rinnovata serie Dura-Ace di classe 7800. A detta di Shimano l’alluminio continua ad essere il materiale d’elezione per ottenere il miglior compromesso tra robustezza e leggerezza, e questo nonostante il mercato di quegli anni “spinga” sempre di più verso il composito. Shimano no, Shimano prosegue sulla sua strada, sia nell’ambito road che mtb. **E i consensi pieni che gli da il mondo delle competizioni di qualsiasi genere gli danno piena ragione. Carbonio? No grazie!**



La struttura internamente cava di una guarnitura Shimano con tecnologia Hollowtech II. Leggerissima



Il primo impianto a disco da strada è Non Series, svincolato dalle normali famiglie di componentistica.



Nel 2016, chi scrive ha partecipato a un approfondito press camp che Shimano ha organizzato per presentare e testare la sua tecnologia *disc* applicata alla strada

Nei freni a disco anni e anni di esperienza off-road

Nel 2014, per la prima volta, nella gamma road del catalogo Shimano compare il primo impianto frenante declinato espressamente per le biciclette da corsa: le pinze BR-R785, e i rotori SM-RT99 non possono non impiegare tutto il know-how e tutta la tecnologia che Shimano ha storicamente sviluppato nel corso degli anni sui suoi apprezzatissimi impianti idraulici a disco per il fuoristrada, già “in pista” da quasi vent’anni. In fondo, da quel 2014 ad oggi ci separano solo sette anni, ma ci **ricordiamo ancora bene la reazione dei tanti tradizionalisti che i freni a disco per le bici da corsa li reputavano qualcosa di inutile, per alcuni quasi un’“eresia”...**



il sistema DURA ACE pinza più rotore



Un rotore di classe Dura-Ace

Tant’è, per dare forma ai suoi primi impianti a disco “road” Shimano utilizza il meglio della tecnologia che ha a disposizione e, nonostante la componentistica in oggetto non fosse imparentata con una specifica “famiglia” del segmento strada, queste nuove parti si posizionano subito nella fascia alta della Shimano. Così, i rotori e le relative pastiglie si pregiano delle tecnologia ICE Tech e Freeza, che attraverso materiali e design specifici favoriscono quel raffreddamento delle parti che in ambito di ciclismo stradistico appare anche più importante rispetto al fuoristrada.

-  2017, arrivano i primi freni a disco Shimano di classe Dura-Ace. Il montaggio è solo flat-mount
-  Diversamente da quel che all'inizio dicevano in tanti, i freni a disco su strada arrecano vantaggi in tutte le condizioni, non solo sul bagnato

Poi, nel 2017 la definitiva consacrazione dei freni a disco stradistici, che vengono declinati da Shimano anche sulla rinnovata e blasonata componentistica di vertice di serie Dura-Ace: anche le pinze BR-R9170 e i relativi comandi ST-R9120 si pregiano del meglio che **Shimano ha collaudato per anni anche sui campi di gara della mtb**, ad esempio attraverso la tecnologia Servo Wave, che applicando una energia di attuazione della frenata proporzionale alla progressione dell'escursione della leva freno assicura anche nella marcia su strada quella prerogativa che rende i freni a disco superiori a quelli a pattino anche e soprattutto sul piano della modulabilità Concetti che i biker già avevano fatto proprio da anni, soprattutto grazie alla componentistica siglata "Shimano".

Fine seconda parte

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

This entry was posted on Sunday, April 4th, 2021 at 8:00 am and is filed under [MTB](#), [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.