

InBici

Rivista per ciclisti, InBici Magazine, Passione sui Pedali

SHIMANO ROAD E OFF ROAD, QUEL FILO ROSSO CHE HA FATTO LA STORIA, (TERZA PUNTATA)

Maurizio Rocchi · Monday, April 5th, 2021

Proprio nei giorni in cui Shimano celebra i suoi cento anni noi concludiamo con la terza parte il nostro approfondimento tecnico/storico sulla celebre Casa nipponica, in particolare di come nel corso del tempo la componentistica per bici da corsa siglata “Shimano” sia stata spesso strettamente legata a quella per mtb. E viceversa.

Con la **prima parte** ([qui il link](#)) e con la **seconda** ([qui il link](#)) eravamo arrivati ai primi anni del terzo millennio. Riprendiamo da lì, nello specifico dal 2012.

Shadow RD+, un ponte verso il nuovo orizzonte adventure

Nel 2012 la tecnologia Shimano applicata al mountain biking fa grandi passi avanti: architetture elastiche sempre più efficienti e sistemi di sospensione sempre più affinati spostano ancor più in là il limite tecnico della guida in fuoristrada. Shimano sa bene che la tecnologia sulle trasmissioni non può esimersi dall'affrontare queste nuove sfide e questi nuovi orizzonti. In questo senso, la piattaforma tecnologica Dyna-Sys introduce elementi ed argomenti in più per migliorare l'esperienza di riding del biker, gli consente di concentrarsi di più sulla guida e meno sulla trasmissione, le cui caratteristiche le consentono di “maltrattata” come può fare al caso del più severo mountain biking.



Con l'architettura tecnologica Dyna-Sys le trasmissioni diventano più efficienti, durevoli e stabili per tutte le categorie di ciclisti.

Dyna-Sys è un paradigma tecnico che coinvolge tutti i componenti della trasmissione. Sul cambio posteriore, viene declinata anche con un inedito e quantomai avveniristica leva manuale chiamata Shadow RD+ e altro non è che un sistema che attiva o disattiva una frizione interna, in grado di personalizzare le capacità del componente di stabilizzare la catena, elemento che costituisce una prerogativa preziose nella guida off-road.



Un cambio Xtr di generazione Dyna-Sys.

Sei anni dopo – siamo nel 2018 – sotto la duplice spinta di un ciclismo stradistico che fa incursioni

sempre più frequenti nelle strade bianche e soprattutto sotto la potente spinta di una nuova disciplina battezzata proprio nel nome della ghiaia, Shimano declina la tecnologia Shadow RD+ anche in senso stradistico: ecco allora il cambio Ultegra di generazione RX, che esattamente come accade per gli omologhi componenti da mtb, limita le oscillazioni cui la catena è soggetta quando si transita sui tratti sconnessi.



L’Ultegra RX si distingue subito come cambio perfetto per asfalti “sporchi”

In realtà l’Ultegra RX avrà vita breve nella gamma Shimano, non certo perché si rivelerà componente non apprezzato da corridori e pubblico, ma più che altro perché qualche mese più tardi l’azienda nipponica si appresterà a lanciare sul mercato il primo gruppo trasmissione completo destinato espressamente al fenomeno “gravel biking”: il GRX è presentato ufficialmente nella primavera del 2019 e probabilmente è il reparto che meglio sintetizza ed esprime la storica efficienza, affidabilità e precisione della trasmissione sia in ambito “strada” che “fuoristrada”.



Il gruppo Grx, probabilmente la migliore sintesi della tecnologia Shimano applicata al mondo road e off-road

Ovviamente, il cambio con frizione Shadow RD+ è uno delle sue prerogative immancabili di questo reparto che oggi equipaggia la stragrande maggioranza delle gravel bike presenti sul mercato.



Il Grx è proposto sia in versione meccanica che elettronica.

Cambi come ombre sul telaio

Torniamo indietro di qualche anno, al 2013, quando per adeguarsi ai nuovi standard dimensionali dei telai che proprio in quegli anni stavano prendendo piede nella telaistica mtb, Shimano introduce sui suoi cambi di alta gamma del segmento off road la tecnologia Shadow, che grazie ad un supporto di nuova generazione consente al cambio di adattarsi perfettamente quasi come fosse un’ombra su carri posteriori che propongono una battuta più ampia rispetto a quel che succedeva in passato e che al posto del quick-release prevedono un perno passante per il fissaggio della ruota. In questo modo, e in questa posizione, il parallelogramma può trovare una traiettoria di lavoro migliore rispetto ai pignoni, ottimizzando una volta in più l’efficienza.



Come sulla mtb anche nel mondo road i cambi prevedono la possibilità di attacco diretto al telaio

Qualche anno dopo le stesse modifiche dimensionali coinvolgono anche il mondo road, dove è prima di tutto la nuova spinta dei telai disc ad obbligare i produttori al nuovo standard. Da parte sua Shimano non si fa trovare impreparato in questo senso, ed è per questo che quando nel 2017 lancia il nuovo gruppo stradistico Dura-Ace impiega lo stesso supporto cosiddetto “ad attacco diretto” sul cambio posteriore, che allo stesso modo presenta la medesima morfologia Shadow mutuata dal mountain-biking.



Dal 2017 anche i cambi da strada adottano l’architettura Shadow mutuata dalla mtb

Tra l'altro, questo nuovo design, consente anche ai gruppi "road" di supportare la nuova cassetta introdotta nel bouquet pignoni di classe Dura-Ace: la 11-30.



La prima cassetta road, 11-30

Deragliatori amici del passaggio ruota

Sempre per rimanere in tema di deragliatori e di adattabilità ai nuovi standard dimensionali dei telai, un discorso analogo lo possiamo estendere al deragliatore, anche in questo caso la componentistica Shimano da mtb nel 2013 era stata aggiornata con un design più compatto della forchetta di deragliata, il cui montaggio poteva risultare difficoltoso sui telai di nuova generazione e poteva interferire con il passaggio ruota. Un adattamento simile, quattro anni dopo, viene declinato anche in senso road, appunto con il nuovo Dura-Ace e il relativo deragliatore inserito in questa linea prodotto. Non ce ne volgiano gli stradisti, ma ancora una volta, il mondo dell'of road era arrivato per primo dal punto di vista tecnologico.



Come nella mtb anche sulle bici da corsa i deragliatori si adeguano ai nuovi dimensionamenti dei telai disc

Rivoluzione elettronica

La paternità della componentistica trasmissione elettronica di Shimano va al segmento "urban" e poi a quello "strada", visto che è sulla piattaforma Dura-Ace che per la prima volta – siamo nel 2010 – Shimano introduce la modalità di gestione per impulsi elettrici della cambiata per bici da corsa (ma già qualche anno prima aveva applicato le cambiate elettroniche ad alcuni reparti per bici da città).



2014, l'elettronica fa ingresso anche nel mondo mtb, con l'Xtr Di2

Qualche anno più tardi – 2014 – la tecnologia Di2, ovvero Digital Integrated Intelligence – viene declinata anche in ambito fuoristradistico con il primo Xtr di generazione Di2, che a sua volta

fornirà ulteriori inediti argomenti tecnici che saranno poi declinati sulle parti per bici da corsa. È in questo senso che il Dura-Ace di generazione 9100, ovvero quello datato 2017, eredita – e ancora implementa – le funzionalità Syncro che erano state proprie dell’Xtr Di2 della prima ora.



Dopo la mtb, anche in ambito è possibile gestire automaticamente le cambiate

Grazie a queste, anche in ambito “road”, è ora possibile ottimizzare automaticamente le modalità di lavoro della catena e la cadenza di pedalata su tutti i reparti Di2 della classe superiore Dura-Ace. Con le nuove modalità di cambiata sincronizzata l’utente ora può non soltanto automatizzare, ma anche personalizzare l’intero sistema di trasmissione in base alle sue esigenze, al suo stile di guida oppure alla specialità praticata.



Con la piattaforma software e-tube si governa in remoto tutto il mondo Di2, sia quello strada che fuoristrada

Elettronica e sincronizzazione ci proiettano in fondo nell’era moderna del modo di intendere la trasmissione della bicicletta oggi; lo fanno con una piattaforma che Shimano ha ormai da anni sviluppato per tutti i settori sui quali lavora, sia quello strada, sia quelli fuoristrada, sia quelli delle bici urban o da trekking. Negli orizzonti di sviluppo prossimi che ha in cantiere la storica Casa di Osaka questi elementi tecnici saranno confermati e implementati, ne siamo sicuri, e assieme a loro farà un ulteriore passo avanti tutto ciò che di avanzato, moderno e audace ha fatto l’azienda orientale negli ultimi quaranta anni di storia “moderna” che abbiamo ripercorso assieme, sia in ambito di componenti da strada, sia da mountain bike.

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

This entry was posted on Monday, April 5th, 2021 at 1:00 pm 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.