

---

InBici

# InBici

Rivista per ciclisti, InBici Magazine, Passione sui Pedali

## ECCO IL NUOVO SHIMANO 105. ED E' TUTTA UN'ALTRA STORIA: MOLTO PIU' CHE UN COMPRIMARIO

· Wednesday, June 29th, 2022

Esattamente quattro anni dopo il lancio della **serie R7000**, il famoso gruppo 105 della Shimano ufficializza la sua ennesima iterazione. Ma a differenza dei precedenti up-grade, questa volta il **salto tecnico, prestazionale – e perché no di prezzo – è importante.**

**SHIMANO** **105**

Signore e signori ecco a voi il nuovo reparto trasmissione Shimano 105, che da oggi guadagna la sigla seriale “R7100”. Le novità, le implementazioni e le modifiche in senso tecnico sono notevoli: in un’ottica comparativa non hanno nulla a che vedere con gli up-grade che avevano caratterizzato il lancio della precedente versione, ovvero quella che dal “5800” passava al “7000”.



Il nuovo 105 R7100 si conferma **alla base del “terzetto”** che dal 1982 (appunto da quando fu lanciato il 105) contraddistingue i componenti da corsa strada della Shimano, ma in questo caso bisogna riconoscere che il gap tecnico con il contiguo reparto Ultegra si è leggermente ridotto. O forse è meglio dire che dall’**Ultegra** – come del resto dal primo della classe **Dura-Ace** – il nuovo 105 eredita in pieno il bagaglio tecnico e l’architettura tecnologica, le stesse che sono state introdotte nel 2021, e che hanno segnato una cesura netta rispetto a quel che fino a quel giorno era la strutturazione e la percezione di un gruppo trasmissione (Shimano) dedicato al ciclismo su strada.



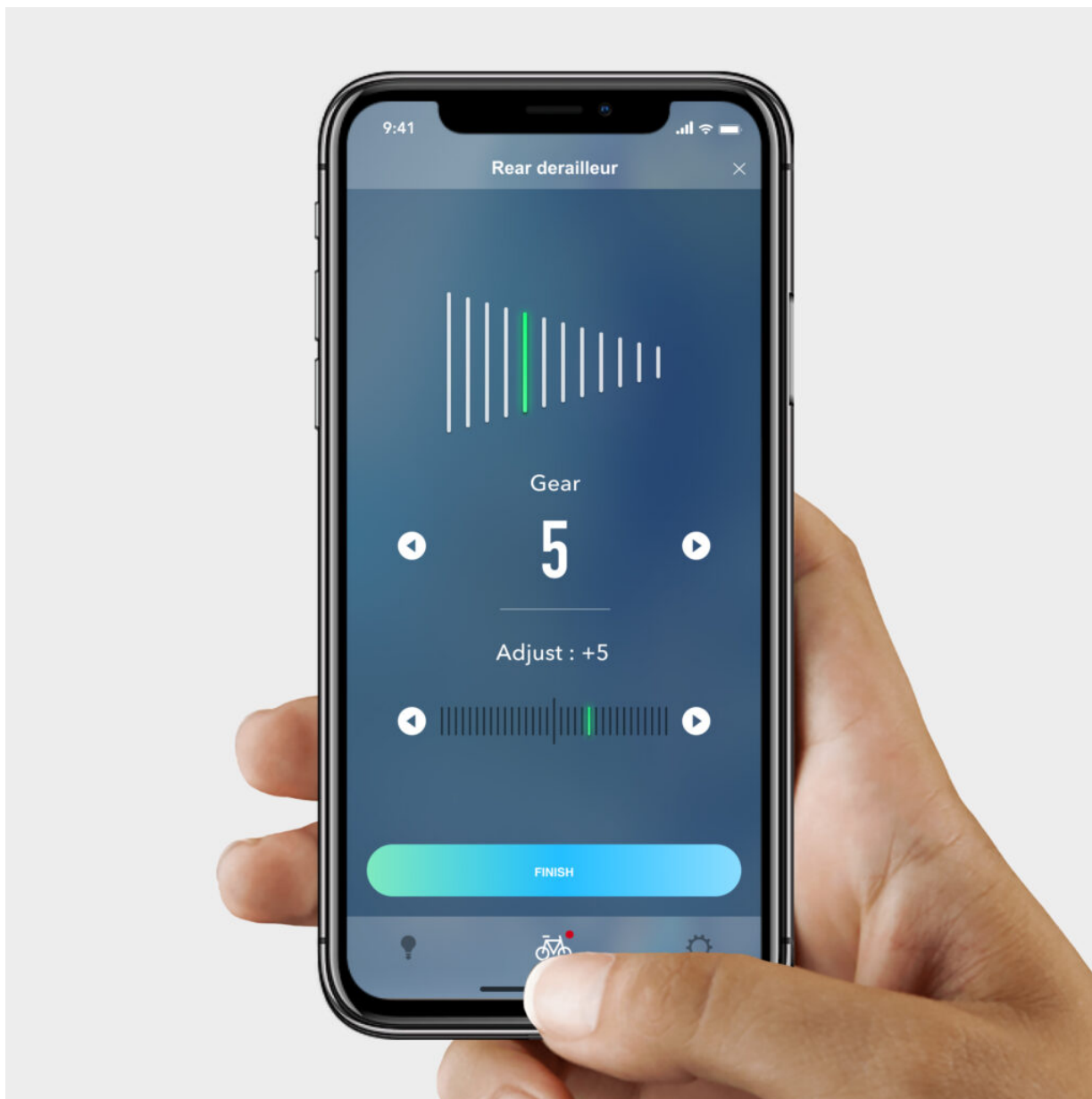
In questo senso, se era logico aspettarsi che le migliori apportate nel 2021 da Dura-Ace e Ultegra fossero mutate anche sul nuovo 105, probabilmente in pochi potevano attendersi che questo terzo dei gruppi race della Casa nipponica acquisisse davvero tutta l'architettura tecnologica e l'impostazione strutturale dei due "fratelli maggiori", anzi in un certo senso andasse anche oltre...



**Solo Di2, solo “disc”**



In che senso? Come Dura-Ace e Ultegra, 105 è da oggi un gruppo solo ed esclusivamente elettronico, che in Casa Shimano significa **piattaforma di gestione Di2** (la sigla corretta della nuova serie è infatti 105 R7100 Di2); come Dura-Ace e Ultegra il 105 è inoltre un sistema a **12 velocità** e come Dura-Ace e Ultegra si pregia della **identica architettura tecnica per fare forma al suo impianto frenante** che – e in questo caso si va anche oltre i due reparti maggiori – è disponibile solo ed esclusivamente in versione disc. **Non più rim-brake, quindi.**



Esattamente come Dura-Ace R9200 e Ultegra R8100, dunque, anche il nuovo gruppo di componenti Shimano 105 Di2 è altamente personalizzabile e customizzabile nelle funzioni utilizzando l'app Shimano E-Tube Project.



## Elettronico con 1800 euro

Tutto questo – e forse è questa l'informazione che può fare altrettanto notizia – con un prezzo che è in linea rispetto alla qualità e al bagaglio tecnico proposto: siamo **a circa 1780 euro** per il reparto completo, che sono sicuramente molto più dei mille euro circa che occorre per acquistare il 105 di vecchia generazione, ma che alla luce di quel che questo reparto guadagna sul fronte tecnico sono sicuramente un punto prezzo interessante, che lo **“distacca” di più di mille euro rispetto all’Ultegra**, e di quasi duemila che occorrono per portare a casa un Dura-Ace.



## E il peso?

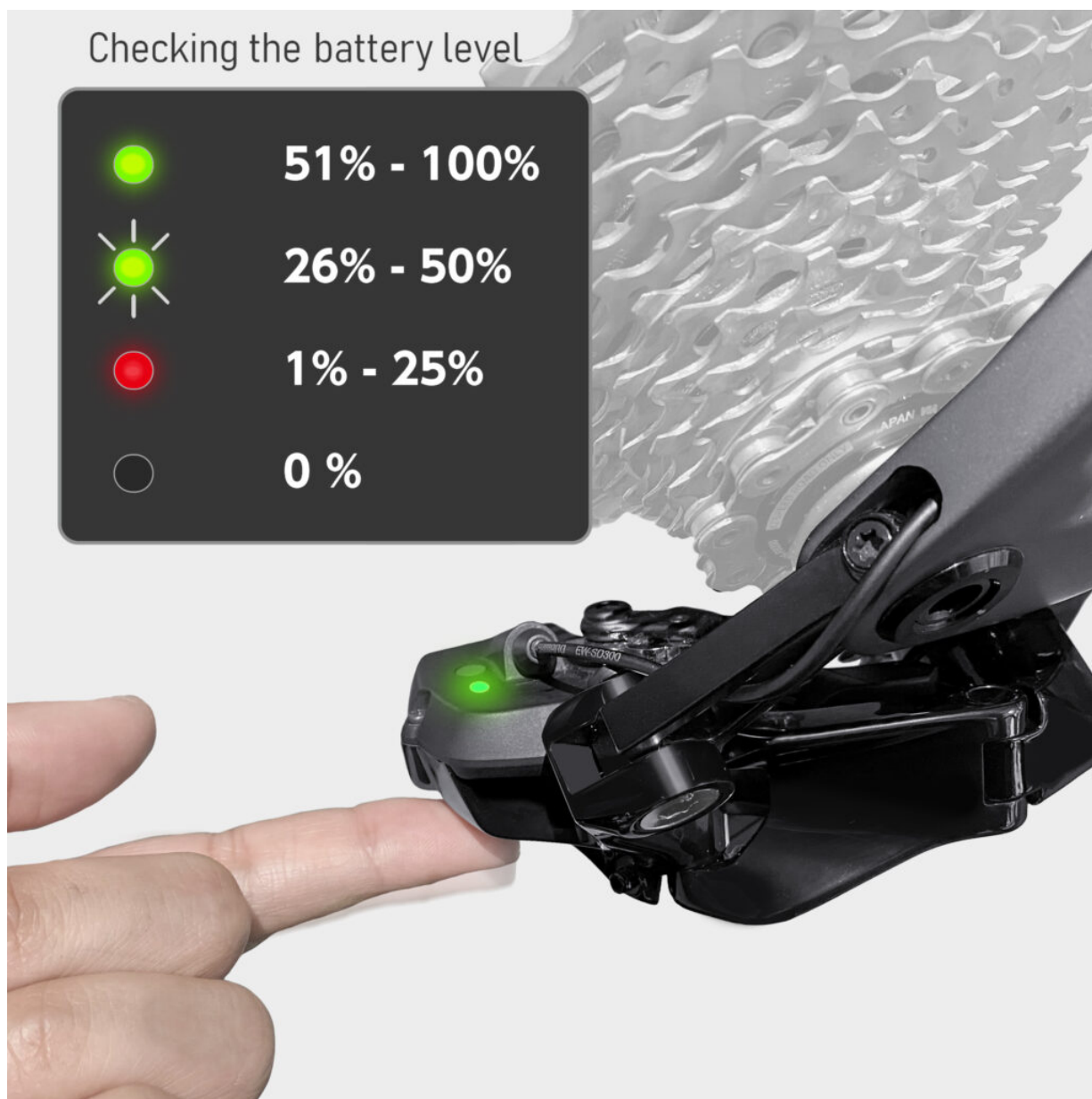
Pesi? Anche qui il confronto “in casa” è lusinghiero: 105 R7100 pesa **2953 grammi**, ovvero qualche grammo in più rispetto al vecchio “7000” (che aveva 11v e che non aveva le parti per la gestione elettronica), ma pesa solo 285 grammi in più dell’Ultegra R8100 e **557 grammi in più del Dura-Ace R9200**.

## Dna confermato, anzi esaltato

Non finisce qui, perché se come da sempre accade anche qui le differenze tra il 105 e le serie superiori riguardano principalmente il diverso impiego di materiali (meno “pregiati”) e la differente procedura di lavorazione delle parti (meno accurata e dispendiosa), nella nuova release il 105 di serie R7100 si pregia di **specifiche tecniche che ne esaltano ancor più la sua destinazione d’uso nativa**, il suo dna che lo connota sin dalla prima versione: parliamo di un gruppo destinato a quelli che potremmo definire gli entusiasti dell’agonismo, a chi si vuole avvicinare in modo serio al ciclismo competitivo o più semplicemente a **chi vuole percepire lo stesso feeling e le stesse sensazioni di cambiata (e frenata) dei professionisti** senza dover spendere un capitale.



Tutto questo è confermato in pieno, ma a questo vanno ad aggiungersi importanti aggiornamenti che qualificano ancor più questo reparto come opzione ideale per quella tipologia di ciclista: come vedremo lo spettro di rapportatura diventa più ampio, non solo perché si aggiunge una velocità in più e si arricchisce la “scala”, ma **compaiono anche molteplici capaci di salita davvero impossibili**, e tutto questo con un solo cambio posteriore e un’unica configurazione di componenti.



Inoltre, l'**autonomia** della gestione elettronica da un certo punto di vista (quello dei comandi) **raddoppia** rispetto agli omologhi comandi elettronici di Dura-Ace e Ulterga, e anche questo in direzione di un impiego ancora più user friendly, senza pensieri o incombenze.

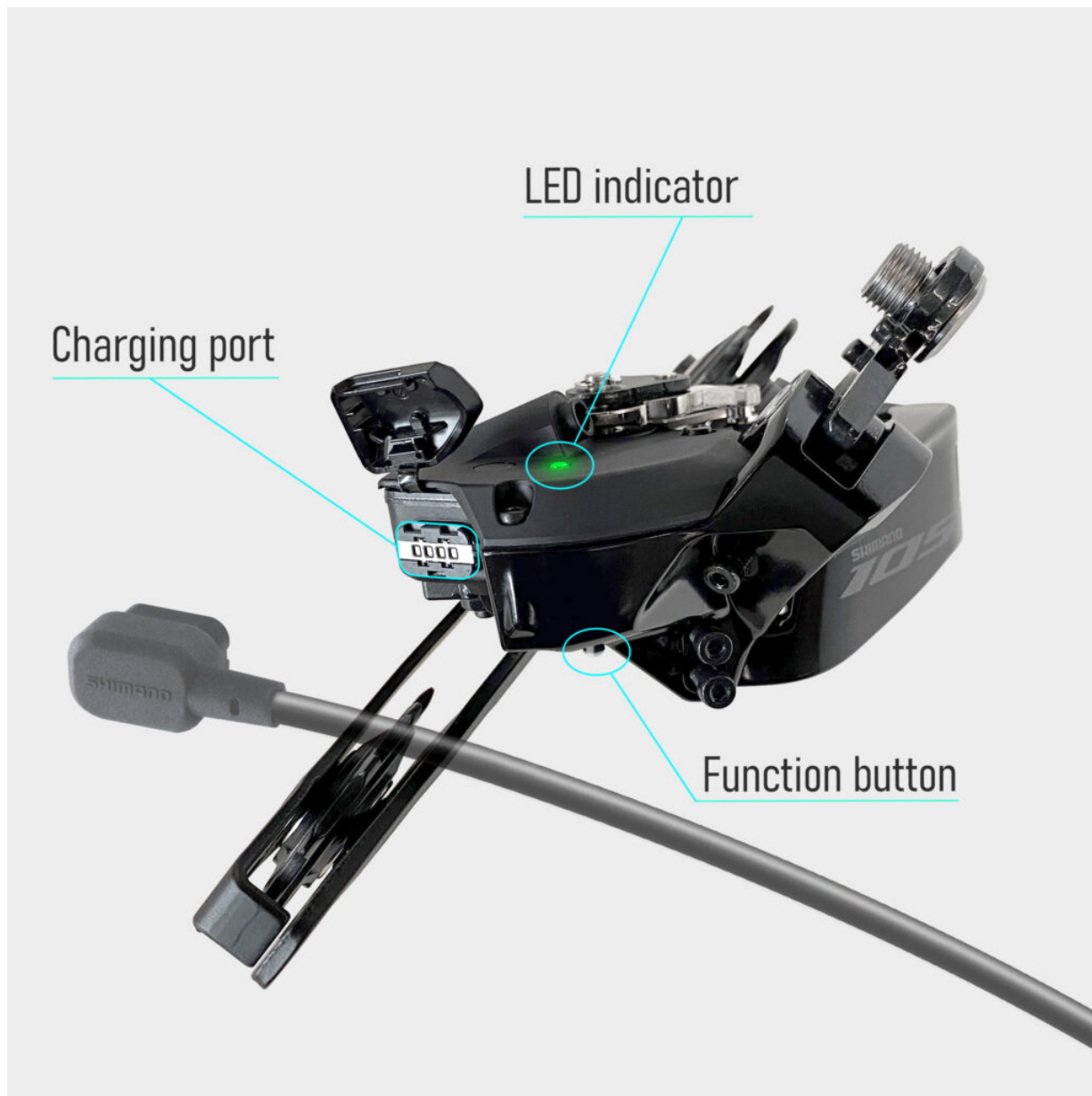


## Il gruppo nel dettaglio

Dunque, il nuovo gruppo Shimano 105 Di2 si avvale di una nuova interfaccia di controllo wireless. È il circuito integrato wireless proprietario di Shimano, che **fa comunicare comandi e deragliatori senza fili**, che garantisce elevata sicurezza, alta velocità di elaborazione e basso consumo energetico.



Shimano ci ricorda che, confrontato con altre piattaforme wireless sul mercato, il suo protocollo di comunicazione wireless offre una significativa diminuzione delle probabilità di interferenza, una velocità di cambiata più alta e una maggiore durata della batteria.



Da parte loro **il cambio posteriore e il deragliatore anteriore sono cablati**, alimentati da un'unica batteria ricaricabile, da alloggiare nel tubo verticale. Questa batteria si ricarica facilmente attraverso una porta di alimentazione prevista nel cambio posteriore, che esattamente come su Dura-Ace e Ultegra rappresenta il cervello dell'intero sistema; sempre come succede sui gruppi maggiori, anche i comandi sono alimentati da batterie autonome, ma differenza di Dura-Ace e Ultegra qui le batterie a bottone che ospita la parte sommitale del comando sono due, per un raddoppio dell'autonomia indicativa (circa 3000 chilometri).



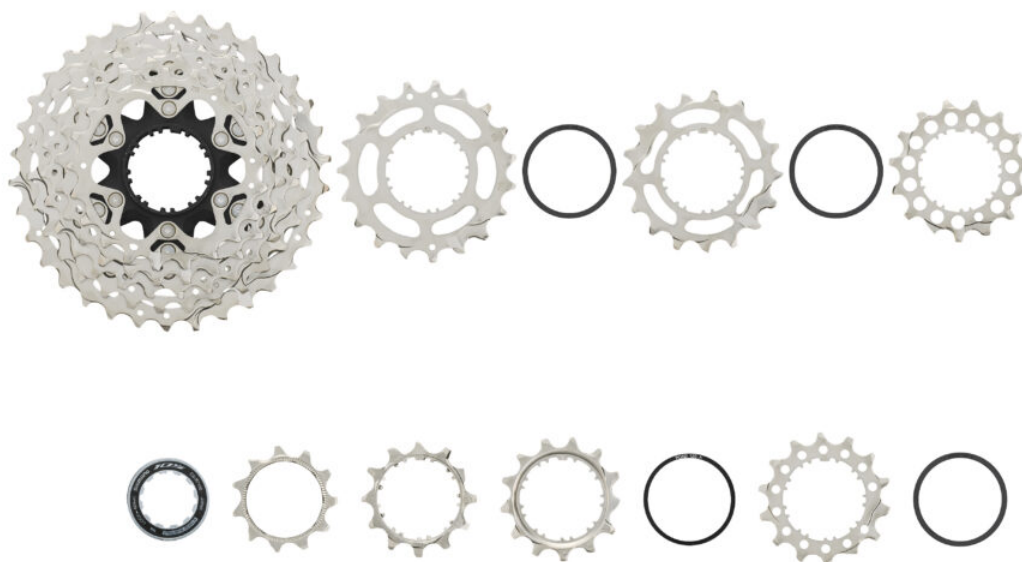
Dal punto di vista ergonomico, i comandi hanno una forma che ne migliora il comfort e il controllo in ogni posizione di guida. I comandi hanno inoltre una testa ridisegnata per una migliore ergonomia e aerodinamica, mentre l'accessibilità dei pulsanti è stata migliorata.



Piccola nota: diversamente da quelli delle classi superiori, **i comandi 105 Di2 non prevedono l'opzione di essere cablati.**



## Nuove rapportature



Il nuovo 105 offre uno spettro ampio di moltipliche disponibili, garantisce **agilità quando** serve oppure la **giusta durezza quando questa si rende necessaria**; tutto questo con una **progressione intelligente dei rapporti**, risultato di una ottimizzazione dei componenti trasmissione che, forte della dodicesima velocità, riduce solo a **due le cassette disponibili**: la **CS-R7100** è disponibile con scala **11-34 denti e 11-36 denti** (in realtà questa sarà disponibile in un secondo momento).





Le cassette sono compatibili con corpetti ruota libera a 11 velocità ed ovviamente con il corpetto 12s con tecnologia Direct Engagement delle ruote di classe Dura-Ace.



La cassetta fa al paio con la **guarnitura FC-R7100**, disponibile con plateau **50-34 denti oppure 52-36**.



L'insieme di queste combinazioni è in grado di coprire un ampio range di rapporti, anche inferiori al rapporto di attuazione 1:1, per affrontare senza stress i pendii più ripidi e controllare meglio lo sforzo.



A **livello estetico e strutturale** la guarnitura ha il family feeling delle pedaliere di classe superiore e una struttura in alluminio internamente cava, secondo la tecnologia Hollowtech II.

## I deragliatori



Il **cambio posteriore RD-R7100** si avvale dello stesso design Shadow e della stessa connettività interrata D-Fly degli omologhi Dura-Ace e Ultegra, ma a differenza di questi ha anche una caratteristica in più: è **il solo che può lavorare con la nuova cassetta 11-36** (ma ugualmente è compatibile anche con le altre opzioni incluse nel “bouquet” delle cassette Shimano 12v, ovvero la 11-30 di classe Dura-Ace e Ultegra).



Passando al **deragliatore anteriore FD-R7150** quest'ultimo ha un design molto simile a quello dei deragliatori Di2 di generazione "11v": è veloce e preciso.

## L'impianto frenante

Esattamente come per i gruppi Dura-Ace di serie R9200 e Ultegra R8100, il nuovo 105 R7100 include **un sistema frenante a disco completamente rinnovato**: più **silenzioso**, più **potente** e più facile da mantenere nel confronto con l'omologo impianto disc della serie precedente.

10% wider pad clearance



A livello ergonomico il design della zona superiore delle leve favorisce un **accesso rapido alla frenata** con una zona di controllo più ampia; passando alle pinze BR-R7170 la distanza utile tra pastiglia e rotore è aumentata di circa il 10%, in ragione di una revisione del sistema idraulico mutuata dagli apprezzatissimi sistemi frenanti Shimano per il fuoristrada (con tecnologia **Servowave**).







Anche il processo di spurgo dell'impianto è stato migliorato e reso più intuitivo grazie alla possibilità di essere eseguito senza rimuovere la pinza dal telaio.

### **Anche due ruote “dedicate”**

Assieme alla componentistica trasmissione e freno di serie R7100, Shimano introduce anche due nuove versioni di **ruote da strada in carbonio**: sono perfettamente allineate con il livello qualitativo e con le caratteristiche di questa neonata serie.



Ecco a dunque le **WH-RS710-C32-TL** – per chi ama impegnarsi in salita – e le **WH-RS710-C46-TL** – per un utilizzo più a tutto tondo. Entrambe le versioni condividono lo stesso dna costruttivo delle ruote C36 e C50 della serie Dura-Ace e Ultegra, bilanciando fattori cruciali come **aerodinamica, leggerezza e rigidità**.



Nel dettaglio, le “C32” hanno un’altezza del cerchio di 32 mm, una larghezza interna del cerchio di 21 mm e un peso di 1502 grammi (anteriore 665 grammi, posteriore 839 grammi).



Da parte loro le “C46” hanno un cerchio alto 46 mm, una larghezza interna del cerchio di 21 mm e un peso di 1.610 grammi (anteriore 719 grammi, posteriore da 893 grammi).



I due nuovi modelli sono compatibili con trasmissioni a 11 e 12 velocità e sono predisposte per un utilizzo tubeless.



Costo? **560 e 620 euro rispettivamente per anteriore e posteriore** di entrambe i modelli, che quindi sono vendibili anche singolarmente.



## Gruppo 105 R7100 Di2: ecco i prezzi nel dettaglio

Cambio Post. 12v Di2	RD-R7150 105	289,99 €
Deragliatore Doppia Di2	FD-R7150 DS	159,99 €
Kit Freno Disco Ant. Di2	ST-R7170 + BR-7170 + Tubo	369,99 €
Kit Freno Disco Post. Di2	ST-R7170 + BR-7170 + Tubo	369,99 €
Batteria	BT-DN300	224,99 €
Guarnitura 12v.	FC-R7100 50/34D 172.5mm	189,99 €
Cassetta 12v 11-34	CS-R7100 105	79,99 €
Catena 12v	CN-M7100	39,99 €
Movimento centrale	BB92-41	54,99 €
Totale	?	1.779,91 €

## Pesi a confronto con Dura-Ace e Ultegra

Cambio	RD-R9250	215 g	RD-R8150	262	RD-R7150	302 g
Deragliatore	FD-R9250	96 g	FD-R8150	116	FD-R7150	142 g
Guarnitura	FC-R9200-52-36	690 g	FC-R8100-52-36	711	FC-R7100-50-34	765 g
Comandi	ST-R9270 (2)	350 g	ST-R8170 (2)	391	ST-R7150 (2)	423 g

Pinze	BR-R9270 (2)	229 g	BR-R8170 (2)	282 g	BR-R7170 (2)	282 g
Rotori	RT-MT900-160 (2)	216 g	RT-MT800-160 (2)	216 g	SM-RT64-160 (2)	285 g
Catena	CN-M9100	242 g	CN-M8100	252 g	CN-M7100	252 g
Cassetta	CS-R9200-11-30	217 g	CS-R8100-11-30	297 g	CS-R8100-11-34	361 g
Batteria deragliatori	BT-DN300	53 g	BT-DN300	53 g	BT-DN300	53 g
Cablaggi elettronici	EW-SD300 (2)	19 g	EW-SD300 (2)	19 g	EW-SD300 (2)	19 g
Movimento centrale	SM-BB92-41	54 g	SM-BB92-41	54 g	SM-BB92-41	54 g
Adattatori rotori	ISMAR160DDB	15 g	ISMAR160DDB	15 g	ISMAR160DDB	15 g
<b>Totali</b>		<b>2396 g</b>		<b>2668 g</b>		<b>2953 g</b>

Ulteriori informazioni: [Shimano](#)

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

This entry was posted on Wednesday, June 29th, 2022 at 6:00 pm and is filed under [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.