

InBici

InBici

Rivista per ciclisti, InBici Magazine, Passione sui Pedali

KTM, ECCO LA NUOVA REVELATOR

· Wednesday, June 15th, 2022

Come spesso accade le nuove bici da corsa di altissima gamma passano prima il severo banco di prova delle gare prof prima di essere messe sul mercato: è così che all'ultimo **Giro del Delfinato** il capitano della **B&B Hotels-KTM Pierre Rolland** ha gareggiato con una **Ktm ancora non presente nella gamma** ufficiale del marchio austriaco.



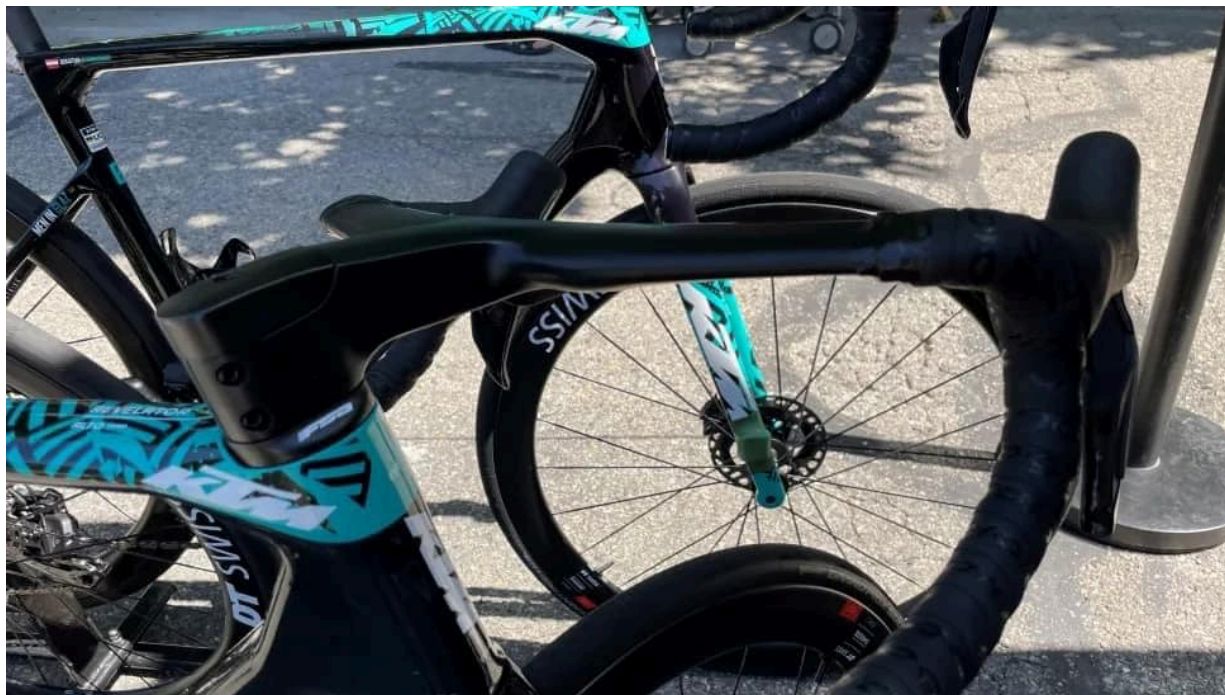


Critérium du Dauphiné 2022 – 74th Edition – 6th stage Rives – Gap 196,5 km – 10/06/2022 – Pierre Rolland (FRA – B&B Hotels – KTM) – photo Luca Bettini/SprintCyclingAgency©2022

La bici – e le foto sono eloquenti – è la nuova **Revelator Alto**, ovvero la polivalente della casa di Mattinghofen, quella adatta sia per le volate, per gli scatti ma soprattutto per le salite.



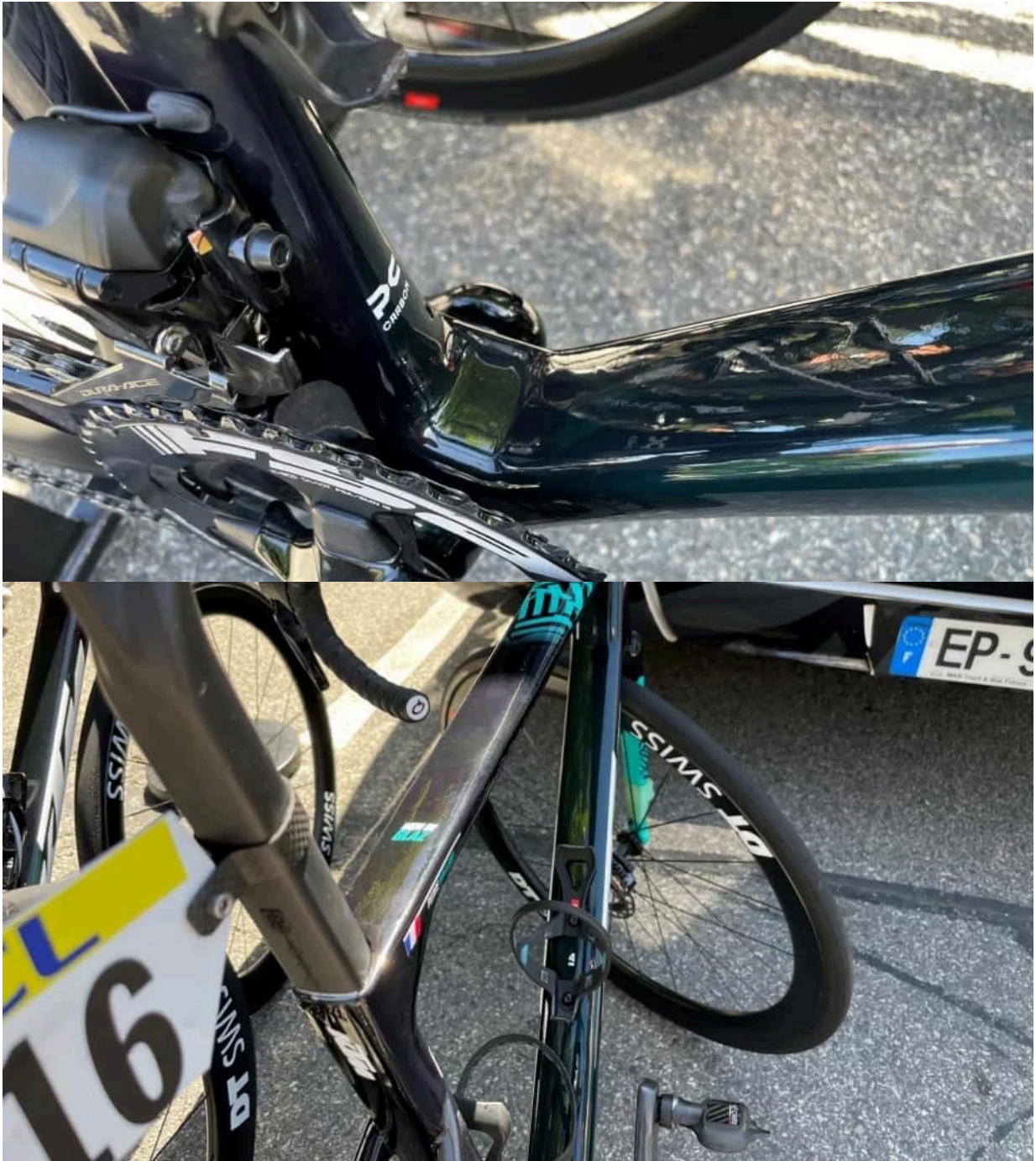
È lo stesso modello che un paio di stagioni fa abbiamo recensito e abbiamo avuto la possibilità di provare durante un'emozionante uscita fatta assieme ai corridori della **Ktm-Vini Zabù**, che nel 2020 utilizzavano proprio le bici austriache.



Abbiamo diverse ragioni per pensare che la nuova Revelator Alto usata durante la corsa transalpina da Rolland **sarà introdotta relativamente a breve in commercio**, prima di tutto perché c'è una regola che dice che tutti i materiali usati in corsa devono essere presenti sul mercato, ma che i corridori hanno sei mesi di anticipo per utilizzare tutte le novità che possono fornire gli sponsor; inoltre, la nuova full carbon è già provvista del **“bollino” Uci** che certifica i telai (e le forcella) che hanno superato gli standard di sicurezza dell'Unione Ciclistica Internazionale obbligati per correre nelle gare prof; non da ultimo, la bici in questione ha già una **finitura “team”** oltre al nome ben impresso sul tubo superiore; ma soprattutto, sfoggia **numerosi piccoli dettagli che la differenziano in modo netto** rispetto alla versione precedente. Li scopriamo.



Per adeguarsi ai canoni aerodinamici (ma perché no anche estetici) il **reggisella** abbandona il **fissaggio** col collarino e trova una soluzione semi-integrata, con fissaggio **“a scomparsa”** sotto il nodo di sella.



Da parte sua **la zona sterzo** ha fattezze molto più voluminose, probabilmente in ragione di una maggiore resistenza strutturale.

Ancora, diversamente che in passato, i **foderi posteriori obliqui** si connettono al tubo verticale con un design più lineare.

Per le altre novità, statene certi, si tratterà solo di aspettare un po' di tempo, forse molto poco...



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

This entry was posted on Wednesday, June 15th, 2022 at 11:32 am 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.