
InBici

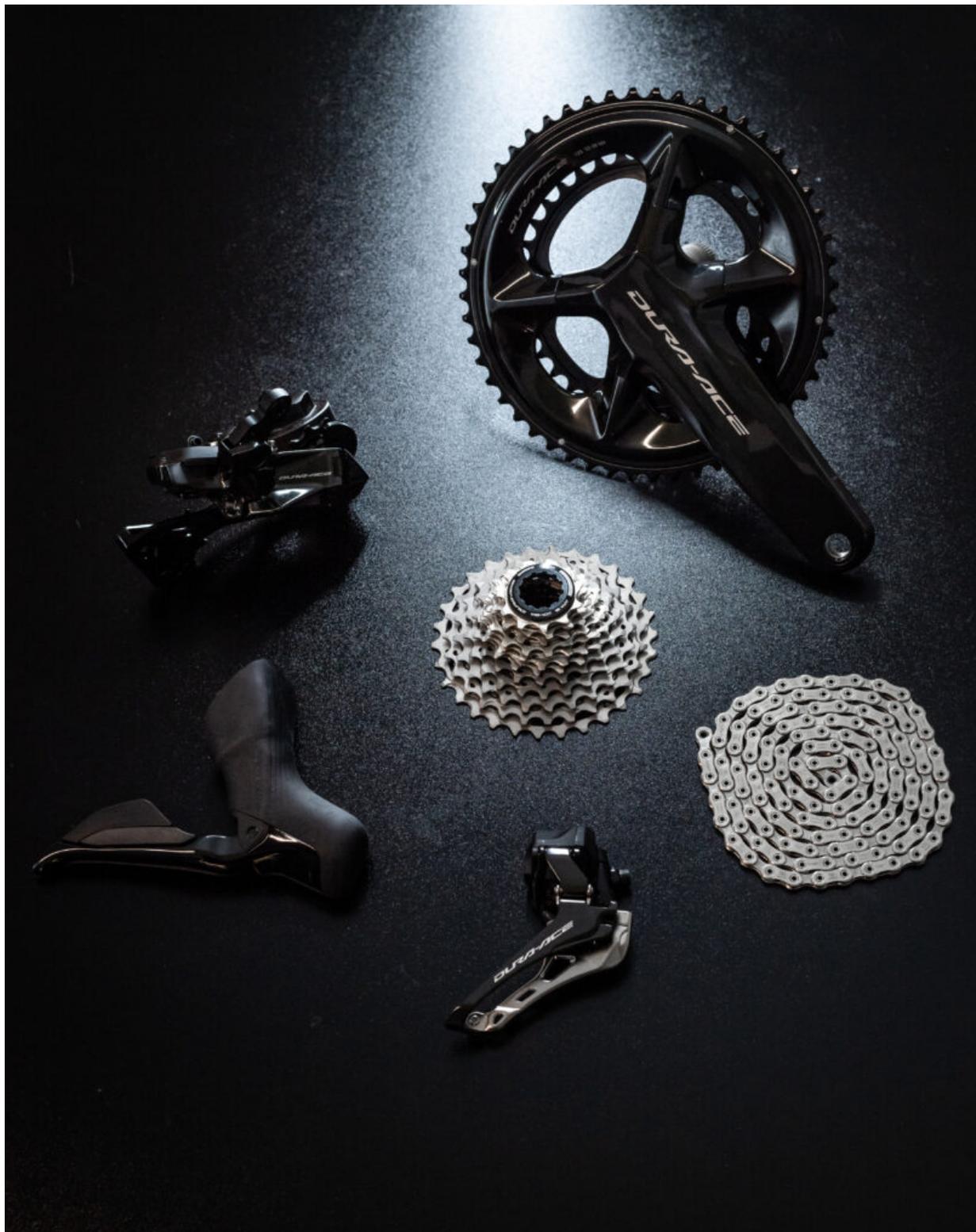
InBici

Rivista per ciclisti, InBici Magazine, Passione sui Pedali

PROFESSIONISTI: GUSTI E TENDENZE DEI CORRIDORI EQUIPAGGIATI SHIMANO

· Monday, March 21st, 2022

Non ce ne vogliono gli altri competitor, ma **Shimano colosso** lo è anche per quel che riguarda la **presenza nel ciclismo che conta**, quello di rango World Tour, dove ben 13 dei 18 team in lizza utilizzano parti della Casa orientale.



Il nuovo reparto Shimano Dura-Ace 9200: 12 velocità, gestione semiwireless, freni a disco riprogettati e componenti ancora più integrati ed ergonomici dei precedenti: nel 2022 lo usano 13 dei 18 team del World Tour

Dal 2022 tutte queste compagini stanno utilizzando un sistema trasmissione completamente rinnovato, quel **Dura-Ace di classe 9200** che InBici vi ha **raccontato qui** (e in questa occasione **lo ha invece montato**).



Fausto Oppici, capo meccanico del Team BikeExchange-Jayco

Il feedback dei pro rider? *«Quello che hanno apprezzato di più del nuovo Dura-Ace è soprattutto l'impianto a disco»*: – ci spiega Fausto Oppici, decano tra i meccanici dei prof, e da oltre dieci anni capo meccanico della squadra australiana TeamBikeExchange-Jayco.





Con i nuovi gruppi Shimano i corridori non orientano più i comandi cambio tutti all'interno: le nuove leve nascono infatti con un design allo stesso tempo aerodinamico ed ergonomico.

Il sistema a disco Shimano, infatti, è stato completamente rivisitato, ha mutuato l'architettura tecnologia degli impianti da mtb, declinandola su un sistema per il ciclismo su strada che è diventato ancora più modulabile, ancora più preciso e ancora più silenzioso di quel che era nella serie di precedente generazione.

Nei primi ritiri e in queste prime corse 2022 **i corridori sono rimasti entusiasti della nuova meccanica di frenata** e della diversa escursione della leva freno. La stessa leva tra l'altro è stata ridisegnata in direzione di una **maggiore ergonomia**, assicurata anche e soprattutto nelle situazioni e condizioni in cui si ricerca la massima aerodinamica: *«Con i nuovi comandi quasi nessuno dei nostri sceglie di orientare le leve tutte verso l'interno»*: – precisa Oppici, alludendo a un'abitudine molto in uso tra i pro rider con i vecchi comandi Shimano, che in quel modo ricercavano la massima penetrazione aerodinamica.

Le nuove leve, infatti, sono state progettate e disegnate in modo da favorire la migliore aerodinamica possibile rispettando il corretto montaggio in linea con la curva manubrio.



Giant TCR Advanced SL per gli scalatori del team



Giant Propel Advanced SL per i passisti e gli sprinter

Freni a parte, il nuovo Dura-Ace ha poi apportato molti altri **cambiamenti frutto proprio delle richieste che avevano avanzato i pro rider.**

La prima di queste è il nuovo plateau **54-40**, che manda definitivamente in pensione il “39” e considera il 54 come corona di serie (e non più il 53).

A tal proposito Oppici: «Di sicuro il 54-40 è perfetto per i corridori veloci o i passisti. Forse gli scalatori dovranno un po' prendere l'abitudine, soprattutto quelli dei nostri che erano soliti montare parecchio il 38, ad esempio Simon Yates».



Sempre in merito a corone e guarniture Oppici ci informa di **abitudini che nel tempo sono cambiate parecchio**, sintomo di come tante vecchie “scuole” siano state letteralmente **soppiantate** da altre con visione diametralmente opposta.

La più evidente in questo senso? Quella sulla **misura delle pedivelle**, in particolare quelle dai cronometro: «Prima si diceva che per spingere meglio a cronometro dovevi usare la più lunga delle leve possibili – ci piega Oppici, che ricorda bene quante “180” millimetri gli capitasse di montare in passato. Ora no, ora **la tendenza è opposta**: «A cronometro tutti vanno verso leve piccole, che ti permettono di fare agilità e che creano un migliore angolo di lavoro tra femore e bacino. Oggi nelle cronometro tanti dei nostri usano le 165 millimetri, e non si tratta solo di corridori di piccola statura».



Il neozelandese Sam Bewley: 191 centimetri, usa pedivelle da 175 millimetri

Abbastanza simile, in questo senso, la tendenza che riguarda la misura di pedivella sulle bici da strada: «Le 180 millimetri non le usa più nessuno, nemmeno i corridori sopra il metro e 90. Tra i nostri il più alto è Bewley (191 cm, ndr), è l'unico ad usare le 175 millimetri».

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

This entry was posted on Monday, March 21st, 2022 at 7:00 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.