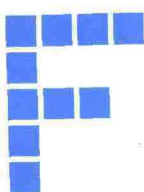


**DUE PICCIONI CON UNA FAVA:
ABBIAMO PARTECIPATO ALLA PRIMA
EDIZIONE DELLA CORSA A TAPPE
SARDA IN SELLA AD UNA FELT
CON RUOTE DA 29 POLLICI.
ESPERIENZA DOPPIAMENTE POSITIVA.**



Finalmente! Questa è la parola che ha accompagnato la nostra avventura sull'isola, questa la parola con la quale abbiamo iniziato, condotto e concluso un'esperienza indimenticabile. Finalmente, perché da tanto, troppo tempo, la Sardegna era rimasta fuori dalle grandi occasioni della mountain bike. Un terreno e un'ambientazione che non meritavano di essere trascurati, soprattutto perché sembrano nati e progettati proprio per la mtb. Dalla maggior parte degli Italiani, e non solo, la Sardegna è conosciuta e rinomata esclusivamente per il mare e le spiagge, considerati a ragione i più belli d'Europa, un vero paradiso terrestre per gli amanti del mare. Parlare però della Sardegna solo per le spiagge è assolutamente riduttivo e non rende giustizia alla natura: nell'isola si nasconde infatti un mondo fantastico fatto di boschi eterni, di montagne incantate, di fauna esotica, di tradizioni, di folklore. Finalmente! Grazie all'estro e alla personalità di Vittorio Serra, che la Sardegna la incarna nel cuore, nell'orgoglio e nell'aspetto, e alla passione di Giandomenico Nieddu, ex organizzatore di rally motociclistici, nasce il **Rally di Sardegna Bike**. Una scommessa, una sfida, un modo di aprire le porte dell'isola al mondo dei biker. Una sfida vinta per la passione, per l'amore che tutti hanno messo in questa iniziativa, per il divertimento assicurato da percorsi eccezionalmente tracciati e ben studiati, ma soprattutto vinta negli occhi degli atleti, che sembravano aver registrato in un nastro di ricordi tutte le avventure e i paesaggi attraversati.

FORMULA RALLY

Per la prima edizione del **Rally di Sardegna** gli organizzatori avevano scelto un approccio umile, com'è giusto che sia. Pochi iscritti, pochi fronzoli. Quello del 2008 rappresentava a tutti gli effetti un test generale, una sorta di prova sperimentale per prendere le misure di un'iniziativa sportiva destinata a diventare una classica nel panorama delle gare a tappe. Siamo una ventina, al via, tra i quali il ceco Radoslav Sibl (specialista di gare a tappe, già vincitore di tre Iron Bike) e Vittorio Serra,

continua a pag. 68 ➔





Come ipotizzato, la
hardtail da 29 pollici
si è dimostrata adatta
anche all'agonismo di
questo particolare genere.



Una 29er

al RALLY

di

SARDEGNA

di GRAZIANO SBADELLA

Fotografie di GRAZIANO SBADELLA
e Massimo Venditti

twentyniner

IN PROVA



FELT

NINE PRO

DATI GENERALI

PRODUTTORE: Felt, Edewecht, Germania, feltbicycles.com

DISTRIBUTORE: Charlie ☎ 0444 550 655, felt.it

PREZZO INDICATIVO: 1999 €

misure disponibili: S-15.5, M-17.5, **L-19.5**, XL-21.5

COLORE: verde oliva opaco

PESO BICI COMPLETA: 11.970 grammi senza pedali

PESO RUOTA ANTERIORE: 2087 grammi

PESO RUOTA POSTERIORE: 2488 grammi

TUBAZIONI: lega di alluminio 6061 T6 doppio spessore, tubo superiore idroformato

FORCELLA: RockShox Reba Race 29, corsa 80 mm

TRASMISSIONE

COMANDI CAMBIO: Shimano Deore XT

DERAGLIATORE CENTRALE: Shimano Deore XT

CAMBIO POSTERIORE: Shimano Deore XT

GUARNITURA: Shimano Deore XT, 22-32-44, pedivelle 175 mm, movimento centrale integrato GXP

CATENA: Shimano Deore XT

PACCO PIGNONI: Shimano Deore XT, 11-34

RUOTE

MOZZI: Shimano Deore XT Center Lock, 32 fori

RAGGI: inox mm 2.0, neri, in terza

CERCHI: WTB Laser Disc Trail 29, 32 fori

COPERTURE: Maxxis Crossmark 29x2.1, con camera

ALTRI COMPONENTI

FRENI: idraulici a disco Shimano Deore XT, rotori 160 mm anteriore, 180 mm posteriore

REGGISELLA: Felt 6061, 30.9x350

SELLA: Felt Facade Race

ATTACCO MANUBRIO: Felt 6061, 120 mm

CURVA MANUBRIO: low rise, 25.4 centrale, 640 mm

SERIE STERZO: Ritchey integrata

NOTE: doppio attacco portaborraccia, carro disc only, supporto cambio sostituibile, garanzia a norma di legge

LE MISURE (taglia L-19.5)

TUBO VERTICALE REALE 440 c/c, virtuale 625 c/c; TUBO

SUPERIORE REALE 595 c/c, virtuale 625 c/c; ANGOLO SELLA

70.5°; ANGOLO STERZO 70°; PASSO 1120; CARRO

450; STANDOVER 850; ALTEZZA MOVIMENTO CENTRALE 320



FELT NINE PRO

Il quartier generale per l'Europa è in Germania, la casa madre è a Irvine, California. Potrebbe bastare questa informazione per spiegare la scelta di mettere in catalogo una twentyniner, ma questa considerazione sarebbe troppo semplicistica. Abbiamo infatti visto nei mesi appena passati che anche case specializzate in nicchie di mercato, come la bergamasca Nevi, si sono avventurate in questo nuovo mondo delle grandi ruote. La realtà è quindi ben altra, il fenomeno sta crescendo anche al di fuori dei confini da dove ha preso forma, quelli degli Stati Uniti. Gli appassionati e i curiosi, ma soprattutto quelli che hanno avuto l'opportunità di provare un modello con ruote da 29 pollici, stanno pian piano acquisendo fiducia. D'altronde, si sa che tutte le novità hanno bisogno di essere metabolizzate, vissute, trasmesse. Ma la fiducia verso le ruote da 29 pollici, visti i tanti vantaggi (ormai dimostrati) che possono offrire in varie aree di utilizzo cresce sempre più. E da Felt arriva una dimostrazione di stima e di fiducia verso questa opportunità, perché ci hanno anticipato che alla prossime fiere di settore sarà presentato ufficialmente un nuovo telaio twentyniner in fibra di carbonio. Quest'anno abbiamo pedalato (e testato) le 29er in acciaio e alluminio di Niner, il titanio di Nevi, l'alluminio di Gary Fisher e questo mese la Felt Nine Pro in lega: il quadro si completerà dunque nel-



1.1 ESTREMA SOBRIETÀ
Anche eccessiva, tant'è che sul catalogo 2009 di Felt le finiture cromatiche di tutte le bici saranno accompagnate da piacevoli motivi grafici.

Stop nell'ultima tappa del Raid: si strappa la catena e si incastra nella gabbia del deragliatore centrale tranciandola dove c'è il "vuoto" della sigla "XT"...

la prossima stagione anche con la magica fibra, sperimentata per primo da Fisher con la Superfly.

IL TELAIO

Per installare le ruote da 29 pollici su una mtb non basta prendere il progetto esistente di un telaio e allungarlo: c'è la necessità di progettare una struttura completamente nuova, studiata espressamente per le problematiche e le prerogative di una bici di questa natura. Cambiano gli angoli, le sollecitazioni, la risposta dinamica. Uno dei punti chiave è l'angolo di sterzo, un ambito che se non studiato in modo accurato non consente a un biker "classico" di percepire un feeling soddisfacente per divertirsi alla guida.

Le foto della bici sono state scattate prima del Raid di Sardegna, quelle in azione dopo: ecco perché il deragliatore è differente.



1.3

1.3 PASSAGGIO RUOTA/2

In alto i foderi lasciano spazio più che sufficiente alla rotazione della gomma: tra i tubi è saldato un ponticello da lastra scaricato centralmente.

1.2

1.2 PASSAGGIO RUOTA/1

La soluzione utilizzata per nodo del movimento/foderi bassi prevede uno yoke forgiato con grande spazio per la gomma.



1.4

1.4 ALLEGGERITO

Il "giogo" inferiore che unisce la scatola ai foderi è molto bello, pulito e morbido nelle forme, leggero il più possibile.



XC, MARATHON

Corsa anteriore 80mm

12.0 kg senza pedali
1999€



IN PROVA

twentyniner

FELT
NINE PRO

Il progetto della Nine Pro è partito da quest'area, con l'obiettivo di creare una struttura del frame-set con angoli assimilabili a quelli di un modello da 26. Tutto questo cercando di non perdere mai di vista, in fase progettuale, i due elementi più importanti per la zona anteriore: la stabilità e la velocità di risposta. Altro elemento importante è l'altezza del movimento centrale, che i progettisti Felt hanno scelto di ridurre per mantenere basso il centro di gravità e rendere quindi la bici più maneggevole e pronta a curvare nei sentieri più tortuosi.

Altro nodo critico è riuscire a mantenere un carro relativamente corto lasciando lo spazio indispensabile per il passaggio della ruota, del deragliatore e delle pedivelle. Il carro inevitabilmente più lungo (siamo a 450 millimetri contro i 425 abituali) induce inoltre sollecitazioni maggiori nella zona della scatola: il braccio di leva è superiore e per questo motivo la zona del movimento centrale richiede un'analisi approfondita e maggiori rinforzi rispetto ai telai

Negli Stati Uniti le 29er sono sempre più usate nelle 24ore e il motivo c'è: i tracciati sono più scorrevoli e non estremi, la 29er scorre più veloce e con meno fatica

standard. In particolare, alla Felt Nine Pro è stato saldato un bel giogo inferiore che accoglie i due fori, forgiato e poi lavorato a CNC. In alto è invece presente un ponticello di rinforzo da lastra. Il telaio è realizzato interamente in lega leggera 6061 T6 a doppio spessore, il tubo superiore viene lavorato con la tecnica dell'idroformatura: abbandona la sezione ellittica 33x40h all'approssimarsi del verticale per arrivare a 38x38 e modificarsi brutalmen-

IN PROVA: A FINE GIORNATA IL CORPO DICE «GRAZIE»...

Abbiamo scelto proprio il terreno del neonato Rally di Sardegna a tappe perché le esperienze vissute alla guida di altre hardtail da 29 pollici ci inducevano a pensare che i terreni dell'isola potessero essere adatti a un mezzo di questa natura, e la storia ci ha dato ragione. Sterrati lunghi e insidiosi, tanta sabbia, discese tecniche e molti saliscendi, proprio il terreno adatto per esaltare le doti di una twentyniner. La Nine Pro ha dimostrato ottime doti in discesa: l'angolo d'attacco della ruota da 29 pollici e la grande maneggevolezza del telaio ci hanno consentito di oltrepassare gli ostacoli con grande disinvoltura. Nessun

imbarazzo in discesa, quindi, dove il feeling che si riesce a costruire con il mezzo diventa veramente efficace e rapido da trovare, anche alla prima uscita, anche con i soli 80 millimetri della Reba. Il neo delle 29er, ormai lo sappiamo, sono i toboga tortuosi, le curve strette, i tornanti a gomito: non ne abbiamo trovati molti, in Sardegna, ma abbiamo riscontrato che la Felt ha un comportamento apparentemente più disinvolto, in queste situazioni, rispetto ai modelli della concorrenza che abbiamo provato sino ad oggi. Merito probabilmente del baricentro più vicino al terreno. In salita, purtroppo, abbiamo pagato un po' il conto: le ruote

sono pesanti, le geometrie della Nine Pro e il manubrio alto non aiutano molto, l'assetto non è da arrampicata pura. Tutti fattori che sulle erte più impegnative si fanno sentire. In effetti, l'entroterra della Sardegna nasconde diverse insidie in questo ambito, con strappi improvvisi dalle pendenze davvero impegnative. Alla fine ne siamo usciti comunque sempre in sella e a testa alta, ma il ritmo di progressione in salita non può dirsi certo entusiasmante. Per la cronaca, nell'ultima tappa abbiamo strappato la catena che, a sua volta, ha aperto la gabbia del deragliatore. Negli Stati Uniti le bici da 29 pollici stanno diventando

Le gomme Kenda Small Block Eight, con la fila centrale di tasselli sempre in presa, sono tra le migliori opzioni sulle grandi ruote delle bici twentyniner.



Superstabile in discesa e in velocità, la Nine Pro passa sopra ad ogni ostacolo con estrema naturalezza, paragonabile a quella di una full da 100 mm.

il modello prescelto per molti biker appassionati di competizioni endurance o gare di 24ore: in effetti, a fine giornata, la grande facilità di superamento degli ostacoli in discesa rende la vita molto più facile, ne beneficia la schiena, le ossa in generale e la tensione mentale. A parità di condizioni, si chiude la giornata indubbiamente più riposati. Un modo di vedere le cose sicuramente più americano, che va un po' in contrasto con la mentalità agonistica dei biker nostrani. Qui da noi, ne siamo certi, le twentyniner non diventeranno un riferimento per il cross country, ma siamo anche sicuri che si ritaglieranno il loro giusto spazio in tutte quelle prove dove è richiesto di stare in sella per tante e lunghe ore.

te quando si va a saldare con il trasversale e con lo sterzo. Il resto del telaio mantiene invece forme classiche ma con dimensioni dei tubi piuttosto generose. Il verticale ha sezione tonda da 35, l'obliquo da due pollici secchi, 51 millimetri.

I foderi verticali hanno la tipica forma ellittica, con assi medi di 18 millimetri per la larghezza e 28 per l'altezza. Gli orizzontali sono invece conformati a sciabola, con altezza decisamente dominante rispetto alla larghezza per contrastare le flessioni derivanti dalla ruota (14 di larghezza per 33 di altezza). I forcellini sono forgiati, di tipologia "socket", con grandi superfici per aumentare l'area di saldatura dei foderi. Molto vistose le saldature sul telaio, ben fatte

ma non particolarmente belle alla vista, anche se danno l'idea di congiunzioni estremamente solide e affidabili. Un ulteriore fazzoletto di rinforzo è presente all'incrocio tra obliquo e sterzo, questo a clessidra con la sede interna per la serie movimento semi integrata.

L'ALLESTIMENTO

A chi decide di dare fiducia a questa Nine Pro è richiesta una grande dimostrazione di fedeltà. Quasi nulle le possibilità di scelta per la personalizzazione, unica libertà di azione nelle taglie, ovviamente: S-15.5, M-17.5, L-19.5 e XL-21.5 pollici. Nessuna scelta per il colore verde oliva, unico è anche l'allestimento: gruppo completo Deore XT, freni compresi, ruote miste combinate con mozzi Shimano, forcella RockShox Reba Race 29 senza predisposizione per il PopLoc remoto. All'anteriore è previsto un disco freno maggiorato da 180 per aiutare l'avantreno a rallentare più velocemente le ruote da 29 pollici, che hanno maggiore inerzia.

La Felt così allestita è disponibile a 1999 euro, non è in vendita invece il solo telaio che, secondo il catalogo, pesa 3.6 libbre nella taglia media, ossia l'equivalente di 1630 grammi. Per la cronaca, visto il periodo prossimo alle fiere, la Nine Pro resterà in gamma anche per la prossima stagione.

Una 29er al RALLY di SARDEGNA

SPECIALE



Si passa tra i murales di Orgosolo e nel selvaggio entroterra, una vera scoperta, prima di far tappa e "riposare".



LE TAPPE

Data	Località	Lunghezza	Dislivello
Lunedì 9 giugno	Siniscala-Orosei	61.6 km	1824 metri
Martedì 10 giugno	Orosei-Orosei	43.81 km	767 metri
Mercoledì 11 giugno	Orosei-Gavoi	113.46 km	2905 metri
Giovedì 12 giugno	Gavoi-Ollolai	61.58 km	2282 metri
Venerdì 13 giugno	Gavoi-Cala Gonone	108 km	2480 metri

segue da pag. 62

ultracinquantenne sardo di razza, deus ex-machina di questo Rally. Eclettico, mente vulcanica, grinta mai doma e uno spirito coriaceo da vero isolano, Rischia perfino di portare via lo scettro al ben più giovane e blasonato ceco, chiudendo il Rally al secondo posto assoluto. Cinque le tappe, via da Siniscala il 9 giugno per terminare sulla splendida spiaggia di Cala Gonone venerdì 13. Lunghezza media 80 km per un dislivello in salita di 2000 metri. Come un vero e proprio rally motoristico, ogni tappa comprende tratti di trasferimento e settori di prova speciale; la classifica si costruisce sommando le penalità (tempo massimo complessivo di chiusura, tempo limite imposto, tempo di percorrenza cronometrato con differenza rispetto all'atleta più veloce), una formula molto simile a quella della Iron Bike e apprezzata dagli atleti perché consente di mettere in evidenza tutte le doti. Non è la foga agonistica la principale attrattiva, quanto piuttosto la voglia di divertirsi e la curiosità di attraversare posti di una bellezza sorprendente. I percorsi sono infatti estremamente divertenti, a tratti anche piuttosto tecnici, su ogni possibile tipo di fondo: dalla sabbia delle spiagge al fango dell'interno, dalla terra rossa delle colline infuocate dal sole alla terra rigogliosa dei boschi di montagna, dall'asfalto dei paesini tipici dell'entroterra alle cararecce bianche sdruciolevoli e sassose. Salite dure, secche, pendenti e impegnative. Discese tecniche e strappi dilanianti.

DALLA TERRA AL MARE

Spiccano per bellezza e importanza tre luoghi che ci hanno veramente affascinati e che identificano molto bene le tre facce di quest'isola: la bellezza, la storia e la natura. Per la bellezza dei colori e la purezza delle forme l'oasi di Bidderosa, una spiaggia di sabbia chiarissima che fa da sfondo a un mare color cobalto. Protetta come oasi naturale pressoché incontaminata, è stata attraversata eccezionalmente dalla nostra carovana a velocità controllata. Per la storia e la tradizione il paese di Orgosolo, quello dei murales, riconosciuto da qualche anno monumento storico di interesse nazionale. Sui muri cento suggestivi ritratti di memoria e vita sociale, dipinti ad arte sulle pareti delle case per narrare le fatiche, le denunce e le grandi conquiste di una piccola comunità. Per la sezione natura, come non citare il parco del Gennargentu, teatro dell'ultima tappa da Gavoi a Cala Gonone? È caratterizzato da una vegetazione rigogliosa e pregno di una fauna ricca e vivace, abbiamo attraversato chilometri e chilometri di parco districandoci in una natura selvaggia, pedalando tra centinaia di animali allo stato brado in compagnia del mitico maialino dalla pelle scura (che assomiglia decisamente di più ad un cinghiale). Alberi secolari, prati verdi, laghi, cascate. Il tutto in un contrasto continuo tra il verde della terra e dei sottoboschi e l'azzurro del mare che spunta di tanto in tanto, come per incanto, al di là dei declivi.

UNA VACANZA SPORT/NATURA

La prima edizione del Rally di Sardegna passa quindi in archivio come un'iniziativa riuscita e intelligente, lo si legge dalle facce degli organizzatori, tanto stanchi quanto entusiasti di aver realizzato il classico sogno nel cassetto. Ma soprattutto nei volti dei partecipanti, sorridenti e soddisfatti, di chi sa di aver vissuto un'esperienza indimenticabile. Qualche problema di gioventù nell'organizzazione logistica, un po' di confusione in alcune occasioni più concitate, ma nessuno è pronto a puntare il dito accusatore. Tutti sono ben consapevoli di essere stati pionieri e protagonisti assoluti di un evento destinato a fare strada, in futuro. Gli ingredienti ci sono tutti: i percorsi estremamente divertenti e perfettamente adeguati alla mtb, la bellezza dei panorami, la natura, il sole, un periodo dell'anno (il mese di giugno) in cui è possibile ancora gustarsi appieno l'incanto dell'isola senza l'orda del turismo di massa. La proposta è quella di trasformare l'evento in una vera e propria "formula vacanza", abbinando alle tappe una serie di eventi collaterali che possano consentire al biker di portare con sé la famiglia e vivere una vacanza tra sport e natura. Noi abbiamo già prenotato, per il prossimo anno...

Ringraziamenti

LA NOSTRA PARTECIPAZIONE AL RALLY DI SARDEGNA È STATA POSSIBILE GRAZIE ALL'INTERESSAMENTO E AL SUPPORTO DI BETTINA RAVANELLI: UN GRAZIE SINCERO ALLA SUA CONSUETA DISPONIBILITÀ E ALLA COMPETENZA DEL GRUPPO BIKE & MORE.