

CANNONDALE SUPERSIX EVO NEO, UN'“ELETTRICA” DAL CUORE RACE

Nel sempre più complesso e articolato segmento delle biciclette elettriche si è ormai fatta strada un'ulteriore sottocategoria: con un esercizio lessicale che prende in prestito dall'inglese potremo chiamarla categoria delle “**e-road race bike**”, a ricordarci che queste biciclette assistite elettricamente sono totalmente ispirate alle biciclette da strada da competizione.

Ecco la presentazione nel nostro video e poi, a seguire, l'articolo con caratteristiche, prezzi e le nostre considerazioni:

Per intenderci, si tratta di bici simili a quelle che i grandi costruttori progettano per correre il Giro d'Italia o il Tour de France, o se preferite per correrci – e vincerci – le granfondo. Parliamo di biciclette in carbonio, è ovvio, con una geometria corsaiola che garantisce una guida aggressiva e “racing”. Anche l'allestimento è quasi sempre di alto livello, tale da fermare l'ago della bilancia a un peso totale di gran lunga inferiore a quello delle biciclette elettriche più comuni.



Stesso discorso per quel che riguarda le soluzioni tecnologiche e dimensionali utilizzate sul telaio: sono esattamente le stesse mutate dall'omologo modello “muscolare”, dal quale spesso queste bici elettriche riprendono anche il nome, arricchito a volte con un suffisso che connota la sua matrice “elettrica”. È ad esempio questo il caso della nuovissima

Cannondale Supersix Evo Neo, che noi di Cyclinside abbiamo avuto il modo di provare a lungo, ancor prima che il marchio americano sciogliesse il riserbo sulla pubblicazione delle informazioni tecniche, il cosiddetto “embargo”.



La **Supersix Evo Neo** deriva esattamente dalla **Supersix Evo** che **Cannondale** ha introdotto in gamma appena **cinque mesi fa**, la stessa con cui corrono i pro del team EF Education First; si tratta di un modello che va ad appaiarsi a tutte le numerose bici da corsa a pedalata assistita nate con l'obiettivo di assistere la pedalata in modo efficiente ma al tempo stesso farlo nel modo più minimalistico e discreto possibile; questo al

fine di ottenere un risultato estetico apprezzabile e un look identico a quello aggressivo e filante che connota le moderne bici da strada da competizione pura. Per citarne qualcuno: Bianchi,

Colnago, Pinarello, Wilier Triestina e Orbea sono solo alcuni dei grandi marchi che vantano in catalogo interessanti e-road race bike; tutte quante nascono con il deliberato obiettivo di assecondare le esigenze del praticante attratto dal fascino della vera bici da corsa, ma che, per motivi legati all'età o più spesso al livello di allenamento, non riesce a godere in pieno delle caratteristiche di quel mezzo o ancor più spesso non riesce ad utilizzarlo assieme ai compagni di uscita, che puntualmente lo staccano alla prima salita.



Il passaggio del cavo che va al motore posteriore è mimetizzato nel telaio.

L'ulteriore prerogativa che solo questo specifico segmento di e-bike riesce ad offrire è quella per cui, qualora lo si desiderasse, è possibile rimuovere parte (o tutto) l'hardware elettrico del mezzo, risparmiare un bel po' di peso e di conseguenza **trasformare la e-road race bike in una vera bici da corsa di alto livello**, con tutto il patrimonio di leggerezza, caratteristiche di guida e scorrevolezza che tradizionalmente appartiene a questa tipologia di bicicletta. Anche la

Supersix Evo Neo che vi andiamo a presentare si inserisce esattamente in questo solco.



DALLA SYNAPSE NEO ALLA SUPERSIX EVO NEO

Nel segmento stradistico "elettrico" di

Cannondale la Supersix Evo Neo va ad affiancare la **Synapse Neo**, introdotta giusto un anno fa: pur se entrambi assistiti da un motore, questi due modelli da strada del marchio americano sottendono in realtà filosofie e spirito diversi: ce lo ricorda prima di tutto il peso totale, che si attesta a circa 18 chili per la Synapse Neo rispetto agli 11.4 di questa Supersix Evo Neo (nell'allestimento top di gamma, privo di pedali).



Materiale e design del telaio, dimensioni dei tubi, geometria e caratteristiche tecniche della Supersix Evo Neo sono infatti identici a quelli della “Evo” *muscolare*: come è usuale su questo segmento di e-bike il pacco batteria trova spazio all’interno del generoso tubo diagonale, mentre, per rendere il più possibile il telaio snello e filante, la motorizzazione è

alloggiata nel mozzo posteriore, con il collaudato **Ebike Motion X35 fornito dalla spagnola Mahle**, che ad oggi fornisce la sua tecnologia a molte e-road race bike già presenti sul mercato.



Identici alla “Evo” *muscolare* sono dunque i valori di aerodinamica del telaio, identica è la tecnologia Ballistec impiegata per dare forma e spessore alle tubazioni in composito e identica è quella concezione integrata di accoppiare telaio e componenti che è il principale punto di forza della “Evo” che noi di Cyclinside **avevamo**

presentato qui (ci riferiamo alla zona sterzo progettata per integrare tutti i cablaggi, al reggisella che smorza le vibrazioni e infine al passaggio ruota notevole concesso sia sul carro che sulla forcella, capaci di coperture fino alla 32 millimetri). Spiega Cannondale che le sole differenze tra questo “Neo” e il corrispettivo telaio muscolare sono la foggia della zona movimento (che sulla Neo è più voluminosa al fine di alloggiare la slot di ricarica della batteria) e la tipologia dei drop-out posteriori (diversi dal solito perché destinati a veicolare il cavo di alimentazione). Per essere precisi cambiano anche le taglie prodotte, visto che sulla Neo le



misure previste sono “solo” tre, la S che abbiamo testato noi, la M e la L.

L'UNITÀ MOTORE E LA BATTERIA

Il motore del sistema Ebike Motion X35 è inserito nel corpo del mozzo posteriore: ha una potenza nominale di 250 Watt ed esprime una coppia di 40 Nm. All'alimentazione provvede una batteria dalla forma affusolata, alloggiata lungo buona parte dell'estensione del tubo diagonale; la batteria ha una potenza di 250 Wh.

Il peso complessivo dichiarato per batteria e motore è di 3.5 chili. Il sistema Ebike Motion X35 prevede inoltre la possibilità, opzionale, di **aggiungere una seconda batteria** con forma cilindrica, installabile esternamente al telaio, al posto del secondo portaborraccia. La gestione del sistema è possibile grazie al pulsante a led iWoc One, che la Supersix Evo Neo colloca sulla porzione alta del tubo superiore, nella zona prossima alla serie sterzo.



Il look del sistema Ebike Motion X35 è minimale e discreto: questo non solo grazie al motore alloggiato in un mozzo posteriore solo poco più voluminoso del normale, ma anche grazie al cavo di alimentazione seminascondo: questo esce dalla parte inferiore della scatola movimento per essere poi veicolato al mozzo sotto il fodero posteriore sinistro,

opportunamente coperto da un carter in plastica. Nella porzione terminale il cavo ha un jack di collegamento, che si rende necessario in caso di rimozione della ruota posteriore, ad esempio per risolvere una foratura. Per il mercato italiano motore ha una limitazione a 25 chilometri orari come obbligano le normative europee ed è capace di tre livelli di assistenza gestibili con il pulsante iWoc One. L'Ebike Motion X35 prevede un'applicazione proprietaria attraverso cui l'utente può personalizzare e modulare il grado di assistenza dei tre livelli disponibili lungo una scala "0-100%".

Sempre attraverso l'applicazione che dialoga con l'unità via Bluetooth è inoltre possibile visualizzare lo stato di carica della batteria, la precisa potenza espressa dal motore in quel momento e utilizzare più le usuali funzioni di navigazione, distanza e tempo, esattamente come sui cycling-computer di livello evoluto.

ALLESTIMENTI E PREZZI

La Supersix Evo Neo è proposta in tre allestimenti, identificati con le sigle "1", "2" e "3".

La "1" è la versione vertice, costa **8.999,00 euro** e monta una trasmissione elettronica Shimano Dura-Ace Di2 accoppiata a ruote Hollowgram Knot 45, ossia lo stesso set in carbonio

utilizzato sull'omologa versione di vertice della Supersix Evo muscolare. Identico a questa è anche il manubrio Hollowgram SystemBar Save, in carbonio.

L'allestimento intermedio "2" è invece quello che abbiamo testato: alla trasmissione Shimano Ultegra unisce ruote in alluminio Fsa Team 30 e ancora il manubrio in carbonio Hollowgram System Bar. Il prezzo indicativo è di **5.499,00 euro**.

La versione di primo prezzo "3" monta infine una trasmissione Shimano 105 con ruote che sono sempre le Fsa Team 30 per copertoncino e un gruppo di guida in alluminio siglato Cannondale. Il prezzo indicativo è di **4.199,00 euro**.

Per tutte le versioni la guarnitura è una Cannondale, in alluminio lavorata al Cnc.

LE IMPRESSIONI IN PROVA

Salgo su questa nuovissima Supersix Evo neo dopo che a maggio, in Germania, ho avuto il modo di provare per bene la sua progenitrice "muscolare", appunto la Supersix Evo. Beh, indubbiamente l'impressione immediata riguarda la sorprendente somiglianza estetica tra i due modelli: è incredibile pensare che una bici così filante, così aggressiva e "pulita" sia in realtà una e-bike.



Questa Supersix Evo Neo ti cattura prima di tutto l'occhio dal punto di vista del look, rivolgendosi in questo modo ai tanti utenti che da una bici da corsa guardano anche l'aspetto estetico. Questo è probabilmente il più potente dei punti a favore di questa e-bike: il suo, e in genere è il punto chiave dei tanti modelli omologhi che si posizionano sullo

stesso segmento, o come la abbiamo definita, su questa "sottocategoria" di e-bike.

Se sei uno stradista ma hai poco tempo per allenarti, se sei avanti con gli anni oppure se quando esci con il gruppo hai difficoltà a tenere le ruote dei tuoi compagni, beh, in tutte queste situazioni una bici come la Supersix Evo Neo è quanto di più indicato, perché quando sei in sella la sensazione è quella di essere su un mezzo che ha la perfetta foggia di una bici da competizione, ma che ha un cuore elettrico in grado di assisterti adeguatamente.



Detto questo la curiosità che viene spontanea ad utilizzare un modello come questo è quanto effettivamente l'assistenza elettrica possa sposarsi con i ritmi di marcia propri del ciclismo sportivo, quanto l'autonomia della batteria riesca a conciliarsi con le distanze anche lunghe che fanno al caso dello stradismo e infine quanto il

peso complessivo incida sullo stile e le caratteristiche di guida. Iniziamo da quest'ultimo, allora: comprensiva di pedali e accessori la Supersix Evo Neo del test ha fermato l'ago della bilancia a **12.5 chili**, sicuramente un livello ben lontano da quello delle bici da corsa *muscolari*, ma ben lontano anche dal peso più comune che hanno oggi le moderne e-bike (ovvero 18, 22 chili). In discesa una massa di quasi tredici chili è ovviamente un alleato che si traduce non solo in capacità di raggiungere alte velocità, ma anche in maggiore sicurezza che percepisci nell'impostare le curve, visto che sotto al sedere senti di avere un mezzo solido, piazzato, ben lontano dalle bici "piuma" che esigono massima attenzione nella conduzione delle curve. Va detto che nella bontà di questa impressione contribuisce anche la distribuzione ottimale del peso: la massa è infatti dislocata nella parte bassa della bicicletta, così da farti sentire più "attaccato" al terreno; inoltre, il peso è equamente distribuito tra un avantreno che alloggia il pacco batteria e un retrotreno che disloca nel mozzo posteriore il peso del motore.



Di caratteristiche simili ne trovi giovamento anche nei tratti dove arrivi lanciato dopo una discesa: in queste situazioni, la Neo ha un'eccellente capacità di mantenere l'abbrivio iniziale, quasi di trascinarti assieme alla sua massa complessiva importante. Stiamo ovviamente parlando di situazioni di velocità superiori ai 25 chilometri orari, ossia quelle in

cui l'assistenza elettrica è disattivata.

Quest'ultima evidentemente entra decisamente in gioco in salita, situazione nella quale dei 12.5 chili di peso della Neo ti accorgi solo nell'andatura in fuorisella, situazione nella quale quando fai dondolare il mezzo ti ricordi subito della massa importante che hai sotto i piedi: questa è una sensazione tipica su tutte le e-bike, è ovvio, ma più che altro è cosa poco comune dell'andare tipico del ciclismo stradale.

Aggiungiamo che i quasi tredici chili di peso cominciano a farsi sentire quanto più le distanze aumentano e quanto più accumuli chilometri (perlopiù in pianura) dove l'assistenza viene disattivata perché hai superato la velocità di 25 km/h. Se fai uscite molto lunghe dove i tratti di pianura sono tanti, spingere ai ventisei, ventotto allora una bici di questa massa alla lunga ti stanca, o quanto meno ti stanca molto di più rispetto a quel che ti può succedere quando sei in pianura, ma su una bici da sette, otto chili. Anche questa è una constatazione personale, è ovvio, quella di chi ha un discreto grado di allenamento e in pianura viaggia abitualmente sul filo dei trenta all'ora. Crediamo che chi allenato lo è meno anche in pianura potrà sfruttare i vantaggi dell'assistenza, semplicemente perché non riuscirà a tenere medie orarie superiori ai 25 all'ora. Ma questo significa anche che una bici del genere non è sempre adatta per

condividere uscite di gruppo con compagni più allenati in sella a bici muscolari, perché farai probabilmente fatica a reggere le ruote sulle porzioni pianeggianti.

Ora qualche nota sulla **geometria e sullo stile di guida**: in questo senso la “Neo” è davvero la copia esatta della omologa muscolare, nel senso che la posizione in sella è la stessa che puoi trovare sulla Evo muscolare; lo stesso vale per la conduzione delle curve e per la impostazione delle traiettorie.



Passiamo ora alla fruizione

dell’assistenza elettrica: utilizzare il sistema è intuitivo e semplice, peccato solo che la dislocazione del bottone di gestione sul tubo superiore non sia il migliore dei posti da un punto di vista dell’accessibilità con il dito e più che altro dell’attenzione che in quei pochi istanti sei obbligato a distogliere dalla guida.

L’attivazione dell’assistenza è immediata e costante, ma, diversamente da altri sistemi di assistenza, l’unità di Ebike Motion distribuisce sempre i suoi **40 Nm** di coppia in modo costante, a prescindere da quale sia il tuo regime di pedalata del momento. Molto utile ci è inoltre sembrata l’applicazione proprietaria. Quest’ultima consente di modulare l’assistenza elettrica dei tre livelli previsti, consentendo a ognuno di personalizzare la gestione elettrica e/o ottimizzare la durata della batteria in base alle preferenze. Da parte sua l’unità motore è incredibilmente silenziosa: anche nella modalità “massima potenza” senti solo un sibilo provenire dal mozzo posteriore, che produce un rumore solo poco più alto rispetto a quello dello scorrere delle coperture sull’asfalto.



Capitolo “autonomia”: come su tutti i sistemi elettrici il consumo è molto elevato quando si utilizza il sistema alla massima potenza: a bassi regimi di potenza espressa la durata è sufficiente anche per affrontare uscite di lunga gittata e di un certo dislivello. Ad esempio, in un’uscita da 90 chilometri e 2000 metri di dislivelli chi scrive è tornato a casa con una carica residua del 55 per

cento, utilizzando prevalentemente i due livelli di assistenza che avevo programmato con erogazione del 20 e del 40 per cento della massima potenza utile. Rimanere completamente al verde è insomma davvero difficile, se non altro perché è come minimo il led del pulsante iWoc a ricordarti con la sua luce rossa e la sua frequenza intermittente a ricordarti che ti stai

avvicinando a “zone a rischio”. Oggi esistono e-bike con batterie molto più durevole, è vero, ma si tratta di modelli appartenenti a categorie decisamente diverse rispetto a quella della “Neo”. Infine, se davvero vi dovesse capitare di rimanere completamente “al verde” è vero anche che spingere con i soli muscoli una bici da 12.5 chili di peso non è poi cosa così drammatica e impensabile come invece potrebbe accadere su e-bike ben più pesanti, prime tra tutte quelle con autonomia superiore.



Per concludere qualche considerazione sulla ideale tipologia di utente che ci sembra fare al caso di una bici del genere. Lo ripetiamo: il praticante di ciclismo sportivo che ha qualche limite nel grado di allenamento ci pare il migliore destinatario di una bici come la Supersix Evo Neo, perché pedalare su una bici che è a tutti gli effetti simile a quella che

utilizzano i grandi professionisti è in fondo un piccolo sfizio, una soddisfazione che anche chi è indietro con la preparazione può togliersi, anche solo per provare le sensazioni di condurre una bici accattivante e “cool” come quella che utilizzano i grandi campioni.

Qualche limite, lo ripetiamo, potrebbe esserci solo nelle uscite di gruppo con molti tratti pianeggianti, dove non sarà facile tenere a lungo le ruote di compagni particolarmente allenati in sella a leggere bici muscolari. In tutte le altre situazioni la Supersix Neo è di sicuro il più divertente dei “giocattoli a due ruote” per ogni tipologia di ciclista: non solo quello meno allenato, ma – perché no – anche quello più in forma, che gestendo bene l’autonomia della batteria con questa bici può anche potare un po’ più su l’asticella dei suoi allenamenti, oppure portare a termine uscite “epiche”, impensabili con la bicicletta muscolare. Resta il fatto che, come tutte le bici a pedalata assistita, la Neo ha un prezzo importante (ma i 4.199,00 euro della versione di primo prezzo sono sicuramente molto allettanti). Spostandoci sul versante opposto, invece, è curioso pensare come la versione al top di gamma, la “1” costi 2.000,00 euro in meno dell’omologo top di gamma ma in versione muscolare (10.999,00 euro). È un motivo in più per comprare la Neo, no? Tanto più che se sfilii il pacco batteria e se sostituisci la ruota posteriore con una ruota normale (la battuta del carro posteriore è sempre 135 millimetri ed è sufficiente utilizzare una ruota “disc” con un quick release) la tua “Neo” convertita a muscolare peserà 7.9 chili, cioè solo qualche etto in più di quel che pesa la SuperSix Evo che utilizzano i professionisti...

<https://www.ciclimentanini.com/road-e-bikes/1098-3287-cannondale-super-six-evo-neo-3-2020.html#/36-tipo-di-freno-disco-idraulico/61-taglia-m/85-materiale-telaio-carbonio/225-anno-modello-2020>

Maurizio Coccia