

TESTO DI ALESSANDRO TURCI
FOTO DI MAURO COTTONE

Il 928 sl è il prodotto più leggero e racing della gamma strada Bianchi. La sua naturale evoluzione (in attesa di un restyling di sostanza che è previsto per il 2011) si chiama 928 sl iasp (integrated aerodynamic seat post). Niente di così rivoluzionario, piuttosto un aggiornamento tecnico dovuto a un prodotto che ha già qualche stagione sulle spalle.

L'integrato è leggero

L'elemento nuovo è rappresentato dal tubo reggisella integrato (iasp), che contribuisce a dare maggiore sostanza al comparto posteriore, oltre che un tocco di aggressività che non guasta affatto. Il sistema che regge la sella viene fornito da Fsa, si tratta del K-wing integrato che si adatta alla forma ovalizzata del piantone. Il clamp avviene tramite expander interno, arretramento (max 12 mm) e inclinazione della sella sono gestibili tramite due viti parallele. Il range di regolazione dell'altezza è di 20 mm, attuabile mediante l'uso di tre spacer forniti in dotazione: uno di 10 mm e due di 5 mm. È cambiata anche la qualità della fibra di carbonio, l'altissimo modulo Toho Um40 e Im600, e la tecnologia di assemblaggio, l'innovativo Wmp (Wrinkles molding process) che contribuisce a ottimizzare la fase di stampaggio. In questo modo la disposizione delle fibre è più regolare, a vantaggio dell'omogeneità nelle prestazioni e di una sensibile riduzione del peso. La taglia 55 pesa 1.080 grammi (reggisella compreso, ovviamente).

Anche l'elettrico

Il telaio è disponibile in cinque dominanti di colore diverse (celeste, orange, green, red e azzurro) e in cinque allestimenti da catalogo: tre con gruppi Shimano, due con gruppi Campagnolo. Nella prima opzione c'è il Dura ace, in versione meccanica e Di2 (elettronico), oppure Ultegra, la classica via di mezzo. Con Campagnolo, invece, le opzioni sono Super record e Chorus. Sei le misure standard: 50, 53, 55, 57, 59 e 61, con angolo sella abbastanza coricato (nella taglia 55 è di 73,5°) e tubo sterzo mediamente raccolto.

Punta al top

A maggior ragione in questo allestimento top, possiamo dire che la 928 sl è una bicicletta nata per correre. Il compromesso non è nel suo dna. Tutto: peso, rigidità e geometria, è concepito per raggiungere il massimo risultato possibile. La possibilità di variare il ritmo a piacere in qualunque contesto è forse la qualità più evidente. Con le ruote a profilo alto (le Fulcrum Racing speed xlr sono uno spettacolo!), ogni colpo di pedale è una stiletta all'asfalto. In salita si pedala facile, in pianura regge bene, in discesa è severa. Ci vuole un po' di esperienza, infatti, prima di portarla al limite. Molto fa l'assetto in sella, ma è pur vero che le reazioni sono sempre un po' sporche, tipiche dei prodotti ultra leggeri e ultra secchi. Il comfort non è una peculiarità, ma è accettabile se si possiedono le adeguate qualità fisiche.



1



2



3



4



1. Tubo verticale sdraiato, tubo di sterzo basso, la geometria Bianchi Hoc (Hors categorie) è racing senza compromessi.
2. La forcella è dedicata al telaio, è tutta in carbonio con foderi dritti: pesa circa 300 grammi.
3. L'altezza dell'head tube della taglia 55 misura 145 mm. I diametri sono entrambi di 1"1/8.
4. Il drive set Fsa K-force, top di gamma strada

Sviluppare un telaio per gli agonisti utilizzando la geometria C2c (Coast to coast), questo è stato l'input iniziale per Infinito. Quindi prestazioni in termini di peso, rigidità e resistenza, ma senza sacrificare il comfort. L'utente ideale? L'agonista, il granfondista, con tanto "fiato", ma scarsa flessibilità a livello lombare.

Il segreto è la geometria

Il punto chiave del telaio è senza dubbio il tubo di sterzo più alto della media (la stessa taglia del 928 sl misura 145 mm invece che 170) che consente la posizione rilassata di spalle, braccia e collo riducendo e o annullando l'utilizzo di spessori sotto l'attacco. Così si incrementa la rigidità, riducendo le flessioni a carico del pivot della forcella (potenzialmente pericolose). È stata modificata anche la geometria del carro posteriore, che si presenta più lungo e ampio, leggermente meno brillante, ma certamente più comodo, stabile e scorrevole sul passo.

È più lungo anche l'avantreno (e di conseguenza l'interasse della bicicletta).

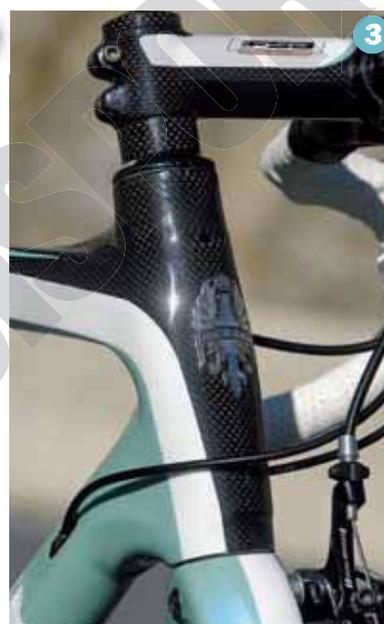
Il peso? 1.080 grammi (senza reggisella) la taglia 55, valore ottenuto grazie all'impiego di fibre alto modulo Toho Um40 e Im600 e alla tecnologia di costruzione monococca. La finitura è 3k invece che unidirezionale (impiegata per l'Sl), scelta in linea con il carattere "long distance" di questo telaio. Così come la forcella a foderi semi-dritti (365 grammi) con inserti di Kevlar twill anti vibrazioni sulle punte.

Campa tre, Shimano uno

Il telaio Infinito viene proposto in tre varianti colore: Italia/bianco, orange/bianco e red/bianco, con quattro allestimenti differenti. Tre con gruppi Campagnolo 11v e solo uno con gruppo Shimano. Di serie il Super record non c'è (come la bici della prova che è stata allestita per la comparativa), ma si può scegliere tra Chorus, Athena e Veloce, mentre con Shimano viene proposto l'Ultegra. Sette le misure da catalogo, una in più del 928 sl, a partire dalla piccola 47 fino al top 61 mentre le misure in mezzo sono identiche. Anche le geometrie sono fondamentalmente simili, altezza del tubo di sterzo e wheel base a parte.

Facile e comoda

Infinito, pur collocandosi nell'ambito agonistico, si è dimostrato un mezzo versatile. Geometria e soluzioni tecniche tipiche del segmento C2c sono state "estremizzate" in questo telaio. Dal punto di vista pratico, però, non è cambiato nulla, nel senso che l'equilibrio del progetto è rimasto inalterato. L'avantreno si conduce molto bene in tutti i frangenti, soprattutto in discesa è uno spettacolo. Si possono utilizzare tutte e tre le posizioni della piega (anche quella bassa) senza patire alcun tipo di fastidio ai muscoli di spalle e collo. In più c'è l'avancorsa lungo, che dona progressività ai movimenti e ai cambi di direzione, mai troppo bruschi, ma comunque precisi. Sensibile la differenza a livello di comfort globale: gli inserti in Kevlar (davanti e dietro) e il disegno del carro danno un contributo sostanziale nel bloccare le vibrazioni verticali.



1. Nata per soddisfare le esigenze degli appassionati di lunghe distanze, la geometria C2c (Coast to coast) si caratterizza per l'altezza evidente del tubo di sterzo.
2. La forcella è dotata di inserti in kevlar in prossimità delle punte che aiutano a filtrare le vibrazioni. 3. Il tubo sterzo della taglia 55 misura ben 170 mm. 4. Piegia e attacco Fsa dedicati all'Infinito





5



6



7

5. Il restyling del 928 si iasp ha coinvolto anche la parte bassa del tubo verticale che si presenta schiacciato e rastremato sulla ruota posteriore. 6. L'altezza sella è regolata dal reggisella Fsa K-force

con sistema di espansione interna e dagli spacer in carbonio con altezze variabili di 2 mm e 1 cm. 7. La sella fi'zi:k Antares con telaio carbon braided, sintesi di leggerezza e ricerca della massima performance



Che reazioni. È un purosangue

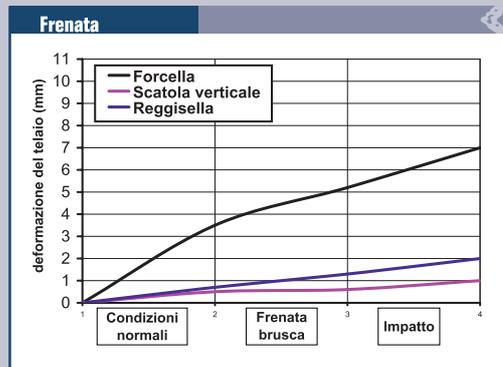
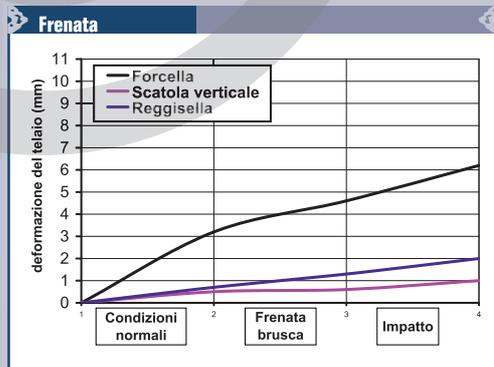
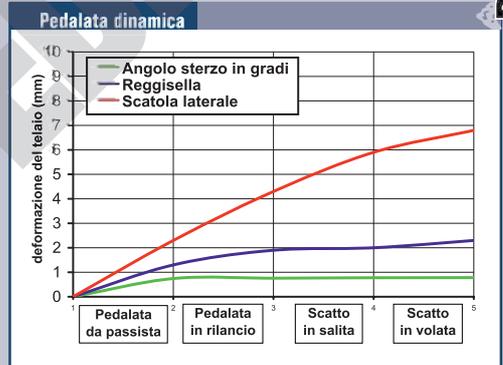
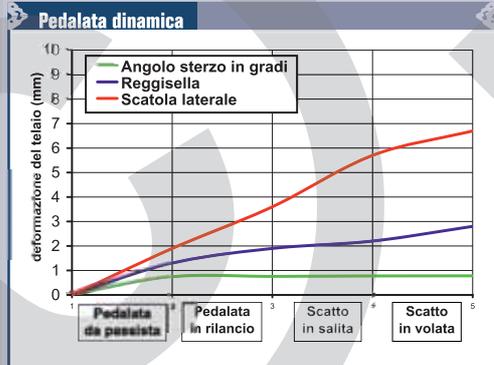
Con questo telaio Bianchi si inserisce a pieno titolo nella categoria dei "Superleggeri". Prodotti non facili da gestire per chi non possiede fisico e malizia. Come si nota dal grafico della pedalata, la progressività non è una qualità evidente per 928 si iasp. La curva è diretta, "bassa", con un salto deciso al cambio di passo. Il reggisella monolitico perde lievemente in stabilità, segno della evidente rigidità. Idem la frenata. L'avantreno riduce le flessioni e la leggerezza non aiuta a trovare il limite. Prestazioni "tirate" per ciclisti di livello.

Non ha paura di nulla, è più "morbido"

Qualche grammo in più si fa sentire. Ci guadagna l'equilibrio e la progressività delle reazioni. L'esito della prova evidenzia la deformazione al di sotto di 7 mm, limite eccellente, ma la curva è "tonda", non ci sono scarti repentini. Segno di guidabilità e facilità di utilizzo. Del baricentro lievemente più alto beneficia anche il reggisella, che è più stabile di quello iasp (integrato). Anche in frenata, pur restando in ambito di eccellenza nelle prestazioni, Infinito si dimostra malleabile. Così la conduzione dell'avantreno è meno precaria e offre più margini di recupero.

Bianchi 928 si iasp

Bianchi Infinito



Nota: le spiegazioni dei test (simulazione di pedalata dinamica e frenata) sono riportate nella pagina di apertura del Centro prove

Nota: le spiegazioni dei test (simulazione di pedalata dinamica e frenata) sono riportate nella pagina di apertura del Centro prove



6. Massimo comfort anche per quanto riguarda le sella di Infinito. La Fi'zi:k Aliante offre ampio appoggio alle ossa del bacino e tanta stabilità nella seduta. 7. Niente reggisella integrato, ma

sistema classico con altezza sella gestibile in modo tradizionale tramite collarino a vite. 8. La bellissima leva, tutta in fibra di carbonio, del gruppo top Campagnolo Super record



Quanto è leggera

Geometrie standard

Assetto corsa senza compromessi: verticale di 73,5° (taglia 55) tubo sterzo raccolto. Cinque le misure standard, il tubo sella iasp è la novità 2010

Livello finiture

Grafiche sobrie, tanto spazio al carbonio Ud per lottare sui grammi. La qualità dura nel tempo (e si vede)

Assemblaggio

Il 928 si iasp viene proposto anche in questo allestimento che supera di poco 7.000 euro, paragonabile a una F1 a due ruote

Rapporto qualità/prezzo

Il frame kit costa 2.500 euro, prezzo alto, ma non altissimo per questo segmento di mercato. Giusto farci un pensiero.

Prezzo quasi imbattibile

Geometrie standard

Il design è il punto nevralgico del progetto Infinito. Sette le misure di serie, tutte con tubo dello sterzo più alto della media e passo allungato. Un pizzico di grinta meno, ma tanto comfort in più

Livello finiture

Belli gli accostamenti cromatici. La grafica celeste è il giusto tributo alla storia, ma è al tempo stessi "leggera" e moderna

Assemblaggio

A catalogo non esiste in questa configurazione, allestita giusto per la prova comparativa e per capire che Infinito ha coraggio da vendere

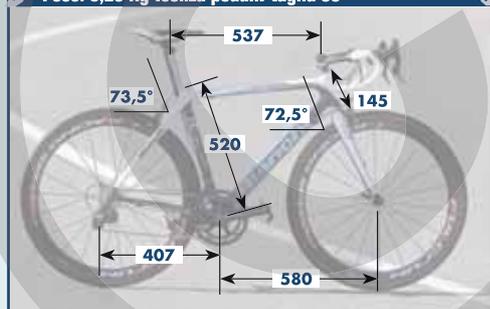
Rapporto qualità/prezzo

Una buona notizia: il kit telaio costa 1.800 euro. La qualità c'è tutta, il prezzo anche. Difficile pretendere di meglio.

Bianchi 928 si iasp

Bianchi Infinito

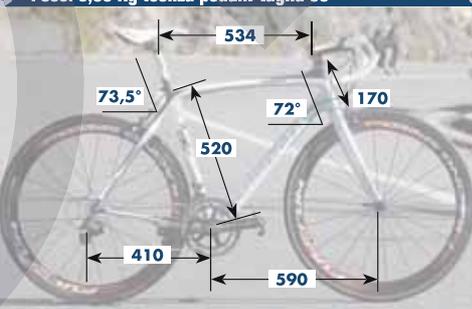
Peso: 6,25 Kg (senza pedali) taglia 55



Scheda Tecnica

Telaio: carbonio Toho Um40 Im600 **Forcella:** Super-leggera full carbon **Piega:** Fsa K-wing **Attacco:** Fsa Os-99 **Leve:** Campagnolo Super record **Freni:** Campagnolo Super record **Deragliatore:** Campagnolo Super record **Guarnitura:** Campagnolo Super record 53-39 **Cambio:** Campagnolo Super record **Sella:** Fi'zi:k Aliante **Ruote:** Fulcrum Racing speed xlr **Tubolari:** Vittoria Open evx **Prezzo:** 2.500 euro kit telaio

Peso: 6,55 Kg (senza pedali) taglia 55



Scheda Tecnica

Telaio: carbonio Toho Um40 Im600 **Forcella:** full carbon **Piega:** Fsa Sl-k **Attacco:** Fsa Os-190 **Leve:** Campagnolo Super record **Freni:** Campagnolo Super record **Deragliatore:** Campagnolo Super record **Guarnitura:** Campagnolo Super record **Cambio:** Campagnolo Super record **Sella:** Fi'zi:k Aliante **Ruote:** Fulcrum Racing speed xlr **Tubolari:** Vittoria Open evx **Prezzo:** 1.800 euro kit telaio

Per info

Fiv E. Bianchi spa Via delle Battaglie, 5 24047 Treviglio (Bg) Tel. 0363/3161 www.bianchi.it