



la **Bicicletta**



febbraio 2008



di Enrico Pastori

Nell'immaginario linguistico di Casa Freewheeling la denominazione Hunters Hill può ormai dirsi una tradizione consolidata, quasi una saga. Questo nome, assieme agli altri appartenenti alle altre stradali Frw, scaturì circa una decina d'anni fa dall'inventiva di Claudio Brusi, vera anima propulsiva dell'azienda ravennate, a quel tempo, lo ricordiamo agli stradisti puri e duri, molto attenta al fenomeno mtb e importatrice, tra gli altri, del marchio americano Marin, vera icona storica presso il popolo degli appassionati di biciclette con ruote tassellate. Sulla scia dei successi dei professionisti americani della mtb, la Casa madre intese in seguito allargare il proprio orizzonte all'ambito delle specialissime dalle ruote strette e affidò all'importatore italiano la progettazione e la costruzione dei modelli in catalogo. Nacque quindi l'Hunters Hill e, con lei, gli altri nomi storici delle specialissime in catalogo.

**Bicicletta
TECNICA**

È l'evoluzione di un classico di categoria medio-alta del catalogo Frw: la Hunters Hill. Ora la "cacciatrice" di dislivelli sfoggia un nuovo telaio in carbonio derivato da quello della Napa Valley e una nuova grafica che per certi versi ricorda la livrea dei "dalmata" della famosa carica.



MARCHIO ITALIANO

Diversi anni dopo, una volta abbandonata l'importazione del marchio americano, gran parte dell'attenzione di Freewheeling si rivolse alla creazione di un prodotto "home-made" stradale interamente gestito in via autonoma: nacque quindi il marchio Frw, e la linea di modelli stradali ereditò i nomi precedentemente ideati dallo stesso Brusi per i prodotti americani. L'excursus storico dalla Hunters Hill contempla una costruzione basata sull'impiego di diversi materiali. Inizialmente con un telaio in lega leggera (dapprima un Dedacciai con Monobox e carro in carbonio, poi sostituito con un telaio in alluminio 7005 a doppio spessore con carro sempre in carbonio), dotato di forcella in carbonio Mizuno. Poi, nel corso del 2006, l'Hunters Hill muta radicalmente. In quella stagione la specialissima acquisisce un telaio in fibra di carbonio che ne rivoluziona l'aspetto e che meglio corrisponde alle aspettative aggiornate degli →

1 Nella versione giunta in redazione, la Hunters Hill montava una guarnitura di tipo compact con leve da 175 mm: una vera dotazione da "scalatrice". La lunghezza delle leve è da ritenersi appropriata alla taglia del telaio (L).



FRW > Hunters Hill

FRW > Hunters Hill

utilizzatori. La specialissima rimane sostanzialmente tale anche per l'anno successivo, mentre per il 2008 la Hunters Hill che conoscevamo si presenta ai nostri occhi decisamente rinnovata. Ecco come.

QUASI AL VERTICE

L'Hunters Hill si posiziona nella nicchia intermedia di catalogo, con sopra di lei il vertice costituito dalla coppia Napa Valley e Sonoma, comando bicefalo e non senza un perché: carbonio per entrambe, ma la prima equipaggiata di un telaio monoscocca e preferenzialmente indirizzata alle lunghe distanze, le "centuries", mentre la seconda, corredata da una struttura in tubi sovrallaminati (il cosiddetto "fasciato"), ancora più leggera e scattante, migliore interprete nelle corse nervose e veloci tipiche dell'agonismo più spinto. Un po' più giù - si fa per dire -, e comunque sempre sopra la Hunters Hill, almeno in termini di listino, troviamo poi la Silverado, un caso un po' a sé stante nel panorama complessivo per via di quel suo accattivante telaio in titanio idroformato di grado 9. Al di sotto della collocazione della Hunters Hill, invece, stazionano la Diamond Heights, la Potrero Hills e la Hunters Point, rispettivamente con telai in carbonio monoscocca 12K, in alluminio 7005 double butted con monostay in carbonio e, infine, con la completa struttura in alluminio 7005 Superlight per l'ultima delle tre citate.

POP & TECHNO

A metà tra la pop art anni Settanta e il look "techno" più evoluto: è innanzitutto l'aspetto grafico, palesemente ricercato e complesso, che emerge con evidenza dall'osservazione della Hunters Hill. Il bianco della verniciatura e il nero della fibra di carbonio lasciata a vista, la prima a caratterizzare il carro posteriore e la seconda prevalentemente il quadrilatero anteriore, si rincorrono sulle sue superfici, quasi un simpatico effetto "dalmata" che ha poco a che spartire con il mimetico "camouflage" che la tenuta di un cacciatore,



2 L'attacco manubrio di questa Frw Hunters Hill appartiene alla produzione **Rithey**: si tratta di un modello Pro 4axis. L'imbullonaggio a quattro punti del **collarino** consente di ripartire la pressione di serraggio su di una tratta più ampia della curva. Per quest'ultimo **obiettivo** concorre anche il dimensionamento della curva manubrio, che è di tipo oversize.



3 Nella zona del tubo di sterzo, la **raccordatura** delle singole tratte del telaio è molto ampia - così come suggerisce il manuale della perfetta costruzione **monoscocca** - per ampliare i bracci resistenti delle sezioni interessate. Il tutto è stato poi alleggerito dalla **grafica**.



4 La forcella montata sulla **Hunters Hill** ruota su di una serie sterzo **Rithey** Pro del tipo a scomparsa totale. Per l'importante **componente** dello sterzo, **Freewheeling** ha scelto un prodotto ben collaudato e apprezzato della giapponese **Mizuno**, la MC52 monoscocca.

SPECIALITÀ GRANFONDO

€ 3379

GAMMA: MEDIO-ALTA



5 I mozzi delle **ruote Mavic Ksyrium SL** giocano sul contrasto cromatico tra il corpo centrale in fibra di carbonio e le flange **anodizzate in rosso**. Su queste ultime convergono i raggi in **Zical** generosamente dimensionati.



6 Nel **movimento centrale** si ripropone la situazione già descritta riguardo il **nodo di sterzo**, ovvero un sovradimensionamento dei raccordi dei vari segmenti che partono dalla scatola del movimento centrale.



7 Coperture famose quelle adottate: sono i **Vittoria Rubino Pro**, equipaggiati con un battistrada con banda centrale slick affiancata da **bande laterali** puntinate con lievi inserzioni direzionali.



8 Il **carro posteriore** di questa specialissima è contrassegnato dalla presenza di soluzioni meccaniche che assicurano una **grande rigidità**: una struttura monobox orizzontale e un **monostay** obliquo.

SLOPING PARTICOLARE

La geometria di questo telaio, pur essendo di tipologia moderna, rispetta alcune caratteristiche "tradizionali": lo sloping, infatti, non è affatto eccessivo.

di collina o meno, dovrebbe suggerire come abbigliamento d'ordinanza. Diciamo da subito che quella qui ritratta è una delle due varianti di colore, contrappuntata con discrezione da piccole "macchie" rosse qua e là (flange ruote, obliquo alto e fianchi sella), in cui la specialissima è resa disponibile. Nell'altra versione prevale invece largamente la colorazione del carbonio, con la sola eccezione del "baffo" bianco che origina all'incrocio tra orizzontale e obliquo e la grafica che potete osservare al di sotto del nodo di sella, che nell'opzione alternativa risulta l'esatta negativa bianca di quella nera che vedete nelle foto di queste pagine.

15 MM

In seconda battuta si evidenzia il valore di sloping decisamente contenuto, calcolato precisamente in fase di progetto in soli 15 mm di scarto tra la parte anteriore rispetto a quella in contatto con il verticale, valore fisso presente in tutte le taglie. Questa deliberata scelta risulta alternativa ad altre soluzioni spesso gettonate dai produttori, come quella, frequente e contraria all'appena citata, che pone invece come fisso il valore dell'angolo formato dallo sloping con l'orizzontale effettivo e che come conseguenza pratica vede ridurre

l'offset, il disassamento tra la parte anteriore e la posteriore dello sloping man mano che la taglia scende di misura (ovvero si riduce la lunghezza dello sloping). Citare questa impostazione geometrica torna utile per ribadire, ancora una volta, che fatta salva l'impostazione della relazione dei punti fissi su cui conta la fisionomia umana in sella (piega manubrio, sella e pedali), nessuna precisa codifica guida la trasposizione dell'originaria geometria tradizionale verso una sloping equivalente, che a sua volta risulta del tutto lasciata libera all'interpretazione del costruttore. →

**Bicicletta
TECNICA**

FRW
> Hunters Hill

EREDITÀ NAPA VALLEY

L'Hunters Hill edizione 2008 si presenta con un telaio ereditato dalla Napa Valley dello scorso anno, secondo una prassi molto comune nell'industria ciclistica, soprattutto nel settore della componentistica. Se si eccettua la presenza dei forcellini posteriori in lega di alluminio (in carbonio su quelli della Napa Valley del 2007), la struttura telaistica è infatti rimasta la stessa di quel modello, collocato al vertice della produzione Frw, vale a dire un telaio monoscocca in fibra di carbonio di produzione Torayca (il dipartimento compositi in carbonio della Toray Industries), la più prestigiosa e importante produttrice di fibra di carbonio e derivati dell'intero pianeta, nata nel 1971 nonché prima anticipatrice, dall'inizio degli anni Novanta, della variante commerciale del tessuto in carbonio detto "pregreg", in cui la fibra viene intrisa dalla resina già alla produzione e che, protetta da apposite pellicole e da una catena del freddo in cui il prodotto

LA GEOMETRIA DELLA HUNTERS HILL 2008

Sei taglie, dalla XS alla XXL, per questa "cacciatrice di colline".

	A	B	C	D	E	F (*)	G	H	I
XS	416	470	470	72°	74.5°	515	507.2	406	110
S	450.8	500	500	72°	74.5°	524.6	513.6	406	115
M	400.4	530	530	73°	74.5°	538	528.9	406	145
L	493.1	550	550	73°	73.5°	556.8	542.7	406	160
XL	592.2	580	580	73°	73°	570	557.2	406	195
XXL	554.2	610	610	73.5°	73°	585	569.5	406	200

Legenda: **A** = taglia; **B** = tubo verticale centro/centro; **C** = tubo verticale centro/fine; **D** = angolo di sterzo; **E** = angolo tubo verticale; **F** = orizzontale equivalente*; **G** = tubo orizzontale centro/centro; **H** = carro posteriore; **I** = tubo di sterzo. **Note:** tutte le misure sono espresse in millimetri, tutti gli angoli sono espressi in gradi. (*): Lunghezza della proiezione del tubo sloping sul piano orizzontale effettivo.

DALLA NAPA VALLEY

Il telaio che equipaggia la Hunters Hill 2008 risulta sostanzialmente lo stesso che fino alla scorsa stagione era in dotazione al modello Napa Valley, ovvero la proposta Frw 2007 di vertice nell'ambito dei monoscocca. Unica e minima differenza, i forcellini posteriori, che sulla Hunters Hill attuale risultano in lega leggera.

deve obbligatoriamente transitare, ne rallenta alquanto il processo di polimerizzazione. Ed è proprio con dei tessuti prepreg T60 e con una laminazione terminale in "Twill", una lavorazione che si riconosce per l'intreccio diagonale a tessitura parallela, da una filatura 6K, che a sua volta identifica l'impiego di trefoli costituiti da 6000 fibre ciascuno, che viene costruito il telaio della Hunters Hill.

MONOLITICO MONOSCOCCA

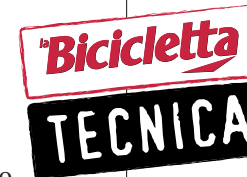
Il telaio viene allestito secondo il procedimento cosiddetto "monoscocca" in stampo e controstampo, seguendo una logica tipicamente industriale asiatica,

ovvero allestendo dapprima il quadrilatero anteriore e poi collegando per incollaggio alla struttura i foderi posteriori. Nella tipicità di questa lavorazione rientra naturalmente anche l'usuale buon dimensionamento dei raccordi dei nodi, in particolare quello di sterzo e del movimento, caratterizzati dalle ampie sezioni che ne incrementano il momento d'inerzia, offrendo prevedibilmente tanta rigidità a fronte di spessori abbastanza contenuti. Anche le sezioni delle tratte libere delle varie tubazioni, dell'obliquo in primo luogo, ma anche di verticale e orizzontale, si presentano ipervitaminizzate, con valori sempre superiori ai 40 mm, eccettuato il solo verticale da 35 mm. È interessante notare che, a differenza di quanto capita di osservare spesso, il disegno non insegue voli di fantasia pindarica, ma si attesta su delle sezioni onestamente circolari. Una scelta che ha tutta l'aria di essere deliberatamente decisa dal produttore, forse persuaso che sia meglio seguire la strada della sezione classica circolare (che meccanicamente presenta la stessa resistenza alla flessione nei confronti di tutti gli orientamenti delle sollecitazioni) che non una sagomatura che talvolta riesce più ad appagare criteri puramente estetici trascurando invece quelli funzionali.

UN TELAIO DA 1150 G

La stessa logica nel ridurre e raccordare le tratte libere del telaio è stata utilizzata anche nella concezione del carro posteriore: tanto i foderi inferiori, che culminano nella struttura monolitica della scatola del movimento centrale, quanto i foderi obliqui, che a loro volta si raccordano al verticale attraverso la mediazione del monostay, sono disegnati per

lasciare pochi margini alle sollecitazioni meccaniche sulla struttura. Il telaio così costruito spunta un peso dichiarato di circa 1150 g in misura media, di cui poco meno di 400 appartenenti alla forcella Mizuno MC52, modello monoscocca della serie M-Comp della Casa giapponese caratterizzato dai foderi diritti e particolarmente apprezzato dai triatleti e nell'allestimento di specialissime per la crono.



L'ALLESTIMENTO

Il montaggio della Hunters Hill è allineato con la classe del prodotto e costruito sulla base di una dotazione Ultegra SL di Shimano, nella sua colorazione grigio "Ice": dotazione pressoché completa, guarnitura compact 50/34 inclusa, ma con mozzi ovviamente esclusi poiché appartenenti alle ruote Mavic di cui occuperemo ci più oltre. La plancia di comando è invece tutta siglata dai prodotti di Tom Ritchey: qui troviamo infatti una curva manubrio Pro Carbon da 260 g "carbon wrapped" con un'anima in lega leggera e una tratta oversize estesa, alla quale si abbina un attacco Ritchey Wcs 4Axis

realizzato in lega di alluminio 2014 equipaggiato con un collarino a quattro fori, per l'appunto, del tipo flip-flop, ovvero rovesciabile al fine di realizzare angoli da 84-96 gradi. Sotto di lui una serie sterzo dello stesso produttore. Anche il canotto reggisella è marcato Ritchey ed è della stessa linea della curva: un Pro Carbon da 235 g (qui è in versione da 31.6 mm e 300 mm di

lunghezza) con fusto in carbonio e morsetto in lega di alluminio 6061. Questo sorregge una filante sella San Marco Aspide, abbinata dal punto di vista cromatico con la grafica del telaio. Per i pedali, invece, uno dei modelli più apprezzati dal mercato: i Look Kéo.

LE RUOTE

A corredo della Hunters Hill ci sono infine delle ruote di indiscussa qualità, appartenenti alla più popolare linea di prodotto della francese Mavic: le Ksyrium. Si tratta delle SL nel loro ultimo allestimento, che comprende dei mozzi con corpo in fibra di carbonio (solo anteriore) e flange in lega leggera anodizzata rossa, raggi in Zicral profilati, cerchi differenziati

PESI, PREZZI & CONTATTI

Del peso del solo telaio abbiamo già detto, mentre di quello della bicicletta nell'allestimento descritto diciamo che si attesta a 7856 g totali, pedali compresi. A riguardo dei prezzi segnaliamo un listino pari a 3379 euro per la specialissima completa e 1399 euro per il cosiddetto Race Kit Frame, un set di componenti comprensivi di telaio, serie sterzo,

cannotto sella e forcella. Da ultimo, una doverosa sottolineatura che riguarda la tabella delle geometrie. Quest'ultima si è arricchita all'estremo in basso della taglia XS: in tale maniera il produttore intende soddisfare in primo luogo la domanda di biciclette corrispondenti alla fisionomia femminile, statisticamente più contenuta di quella maschile.

Produttore e distributore: Freewheeling
 tel. 0544/461525, fax 0544/462096, www.freewheeling.it

in Maxtal con fianchi da 22 mm per l'anteriore e 25 mm per la posteriore, con alleggerimento Ism tra i raggi e allacciatura posteriore asimmetrica. Ruote di impiego pressoché universale, dati i pesi che le caratterizzano: 1485 g la coppia, ripartiti in 645 g per l'anteriore e 840 g per la posteriore. Ruote che risultano gommate con degli pneumatici Vittoria Rubino Pro da 700x23.

www.frwbike.it

