



full suspension

CANNONDALE

RZ ONE TWENTY 1

di FRANCESCO MAGGIORELLI

Fotografie di Massimo Venditti

IN PROVA

Nonostante la giovanissima età, la Cannondale Rize ha avuto a suo modo una storia già molto ricca di sorprese e cambiamenti: nata come piattaforma da 130 millimetri per riempire il vuoto creatosi fra alcune famiglie di full suspension negli anni "difficili" del marchio oramai canadese, caratterizzati da cambi di proprietà e periodi di amministrazione controllata, si è infatti evoluta oggi in due bici distinte: la RZ One Twenty e la RZ One Forty. Come suggeriscono i nomi, queste due nuove full hanno rispettivamente 120 e 140 millimetri di escursione posteriore, andando quindi incontro a esigenze leggermente diverse rispetto alla prima versione omnicomprensiva della Rize. La stessa Cannondale le posiziona in due categorie differenti: la One Twenty fra le "Marathon" (noi le definiamo trail bike, utilizzando il nostro consolidato metro di giudizio) e la One Forty fra le All-Mountain (insieme alla Moto da 160 millimetri di escursione). Ulteriori differenze riguardano il materiale del telaio, che per la One Twenty è solo l'alluminio, mentre la One Forty è anche disponibile nella versione mista carbonio/alluminio, con prezzi che raggiungono livelli molto elevati. La One Twenty è disponibile in quattro allestimenti (più una versione specifica per le ragazze, con accorgimenti particolari per le misure e le tarature delle sospensioni): ci sono la One Twenty 4 (1699 euro, Recon SL/Monarch 3.1, Deore XT/Juicy Three), la One Twenty 3 (1999 euro, Recon Race Air/Monarch 3.3, X-9/Juicy Three), la One Twenty 2 (2499 euro, Fox 32 RL/RP2, SLX/Elixir 5) e per finire la One Twenty 1 del nostro test, caratterizzata dall'allestimento più pregiato ma con un prezzo tutto sommato non stratosferico: è in listino a 2999 euro, si presenta con una bella e nuova livrea ed elementi di-

UNA BICI GIUSTA IN TUTTO: NELLA FUNZIONALITÀ, NELLA PRECISIONE, NELLA MANOVRABILITÀ, NELLA REATTIVITÀ, NEL PESO, NELLA COMPONENTISTICA DI QUALITÀ, NEL PREZZO FINALE.



TRAIL BIKING

Corsa anteriore 120 mm
Corsa posteriore 120 mm

11.9 kg con i pedali
2999€

La RZ One Twenty in prova è risultata una bici molto equilibrata, ben bilanciata, adatta al 99 per cento delle situazioni "standard" del vero fuoristrada.



1.1

1.1 AFTERBURNER+BB30

Anche la One Twenty 1 è completata dalla bella guarnitura FSA Afterburner in versione con assale e cuscinetti BB30, per adattarsi allo standard del movimento centrale Cannondale.

1.2



1.2 BLOCCO SU

Premendo tutto il sistema composto dai due pulsanti coassiali si disattiva il lock-out; la pressione sul solo pulsante blu blocca la forcella. Il pomello rosso agisce sul rebound.

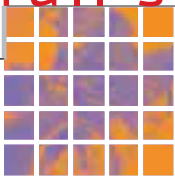




full suspension

CANNONDALE RZ ONE TWENTY 1

IN PROVA



2.1



stintivi come la forcella Lefty, ormai da parecchi anni uno dei "segni particolari" sulla carta d'identità delle Cannondale di razza. Come accennato, c'è anche un modello Féminine per le biker, basato sulla One Twenty 3 da 1999 euro.

IL TELAIO E LE SOSPENSIONI

Una delle caratteristiche che continuano a distinguere il telaio della serie RZ, che qui è in versione completamente in alluminio, come già accennato, è la sua "spina dorsale", ovvero il tubo di sella Backbone: ha un'importanza fondamentale dal punto di vista strutturale, dato che ospita il movimento centrale e il perno per il fulcro principale della sospensione posteriore, elementi cruciali per la rigidità complessiva del frame e per trasmettere senza dispersioni le forze che lo attraversano. I tecnici Cannondale hanno realizzato questo tubo con la tecnica definita 3D Forging (forgiatura tridimensionale), che permette di ottenere un pezzo unico composto da varie parti, il tutto in assenza di saldature: il risultato comporta un risparmio di peso e un guadagno di robustezza.

La scatola del movimento centrale è di tipo BB30, brevetto "aperto" (disponibile a tutti i costruttori) della stessa Cannondale, che prevede un diametro maggiorato per ospitare perni da 30 millimetri di

diametro e cuscinetti posizionati direttamente all'interno della scatola.

Le altre tubazioni sono ottenute per idroformatura, tecnologia realizzativa ormai ampiamente diffusa grazie agli enormi vantaggi che porta, sia dal punto di vista strutturale sia estetico: l'ingegnere ha oggi una libertà progettuale anche utilizzando l'alluminio idroformato, e non più solo con la preziosa fibra di carbonio. Oggi è molto più facile ottenere forme e sezioni desiderate evitando materiale aggiuntivo con relativo aggravio di peso.

Il carro posteriore, sempre in alluminio, è composto da foderi verticali dall'aspetto esile (ma che contribuiscono poi a un retrotreno più che robusto sul campo) e da più massicci foderi orizzontali, asimmetrici e collegati da una robusta traversa in prossimità della scatola del movimento centrale.

La geometria della sospensione posteriore è di tipo swing link, con uno snodo in prossimità dei forcellini posteriori situato al di sopra degli stessi e bielletta (lo swing link, incernierato appena sotto al nodo di sella) che comprime un ammortizzatore Fox Float RP23 con la più recente idraulica Boost Valve. Le possibilità di personalizzazione di questo modello prevedono l'attivazione o meno del Pro Pedal e la sua relativa regolazione su tre livelli di intervento.

L'attenzione di Cannondale ai dettagli è dimostrata dall'adozione di biellette specifiche per ogni taglia,

che permette di avere sempre ottime quote di standover anche per le taglie più

La RZ One Twenty è disponibile solamente con il telaio

in alluminio: il frame in carbonio derivato dalla Rize

è previsto solo per la RZ One Fourty da 140 millimetri.



2.2

2.1 MONOBRACCIO

Superprecisa la Lefty, come sempre: in questa versione in alluminio ha la cartuccia Solo Air, con un'unica valvola che mette in pressione il sistema.

2.2 SWING LINK

La biella di azionamento dell'ammortizzatore è fatta apposta per ogni singola taglia, visto che cambia l'attacco del Fox sul tubo superiore a seconda della misura del telaio.





CANNONDALE RZ ONE TWENTY 1

. DATI GENERALI

PRODUTTORE: Cycling Sports Group-Dorel,
Montreal (Québec, Canada), cannondale.com, dorel.com
DISTRIBUTORE: Cycling Sports Group © 0031 541 589 898
PREZZO INDICATIVO: 2999 € (solo telaio 1399 €)
MISURE DISPONIBILI: S, M, L, XL
COLORI: Jet Black
PESO BICI COMPLETA: 11.910 grammi con i pedali
PESO RUOTA ANTERIORE: 1700 grammi
PESO RUOTA POSTERIORE: 2350 grammi
TUBAZIONI: alluminio
FORCELLA: Lefty Ultra Alloy PBR Solo Air OPI, corsa 120 mm
AMMORTIZZATORE: Fox Float RP23, corsa alla ruota 120 mm

. TRASMISSIONE

COMANDI CAMBIO: Sram X-9
DERAGLIATORE CENTRALE: Shimano SLX
CAMBIO POSTERIORE: Sram X.0
GUARNITURA: FSA Afterburner BB30, pedivelle 175 mm,
movimento centrale integrato BB30
CATENA: Sram PC951
PACCO PIGNONI: Sram PG 950, 11-32

. RUOTE

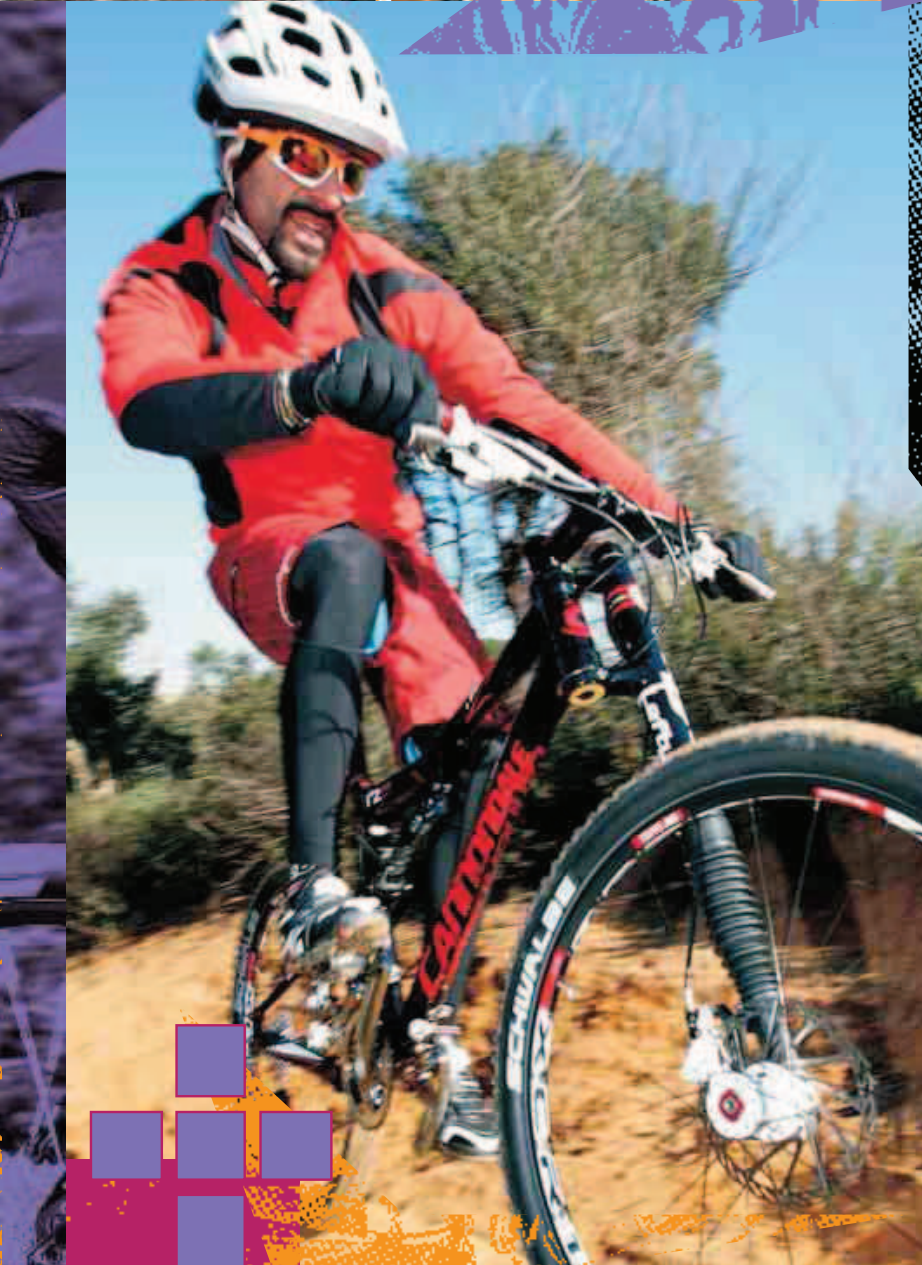
RUOTE COMPLETE DT Swiss XCR 1.7, 24 raggi incrociati in seconda
COPERTURE: Schwalbe Rocket Ron Evo 26x2.25, con camera d'aria

. ALTRI COMPONENTI

FRENI: idraulici a disco Avid Elixir R, rotori 185/160 mm
REGGISELLA: Cannondale C3, 31.6x350
SELLA: Fizik Tundra
ATTACCO MANUBRIO: Cannondale SI 3D forgiato, 6°, 100 mm
CURVA MANUBRIO: Cannondale C3 riser, 660 mm
SERIE STERZO: Cannondale SI HeadShok 1.1/8
PEDALI: CrankBrothers Candy
NOTE: un attacco portaborraccia, supporto cambio sostituibile,
garanzia a vita sul telaio, a norma di legge sui componenti

. LE MISURE (taglia M)

TUBO VERTICALE REALE 460 c/f, virtuale 560 c/c; TUBO
SUPERIORE REALE 570 c/c, virtuale 595 c/c; ANGOLO SELLA
73°, ANGOLO STERZO 70°, PASSO 1105; CARRO 425;
STANDOVER 790; ALTEZZA MOVIMENTO CENTRALE 340





full suspension

IN PROVA: SEMPRE AFFIDABILE, MANOVRABILE E REATTIVA

IN PROVA

La geometria della RZ One Twenty si dimostra molto valida fin da subito, ricalibrata e più adatta al trail biking rispetto al progetto originale Rize, con i suoi 120 millimetri di corsa. Dalle prime pedalate si prende facilmente confidenza e la bici sembra molto maneggevole e rapida a prendere velocità, segno quest'ultimo di un carro posteriore molto rigido e reattivo che trasmette a terra tutta la potenza scaricata sui pedali. Si riescono così a tenere fin da subito medie molto elevate soprattutto sui terreni più scorrevoli: la posizione di guida è infatti comoda per spingere bene sui pedali e l'angolo di sella di 73 gradi facilita il tutto, senza comunque spostare il biker troppo in avanti. Possiamo dire che si tratta di un posizionamento del biker e di una distribuzione dei pesi fra i più azzeccati

trovati finora su questa categoria di bici, come dimostrano anche le prestazioni su terreni più tecnici e movimentati. Pur non avendo comandi al manubrio per le sospensioni, è molto facile azionare sistemi che induriscono entrambe le sospensioni, utili per mantenere la reattività della bici a livelli ottimali: sia il comando della Lefty (che in effetti, anche se non è al manubrio, poco ci manca, dato che è in cima alla monogamba, a pochi centimetri dalle dita) che la classica levetta del Pro Pedal del Fox sono facilmente raggiungibili. In salita le sospensioni si comportano molto bene e la bici riesce sia a copiare correttamente le asperità sia a sostenere in maniera valida il biker e la sua azione sui pedali, permettendo ottime velocità di avanzamento;

"efficienza" è in questo caso la parola giusta, dato che non si riscontrano sprechi di energia, a tutto vantaggio della freschezza del pilota. Quando ci troviamo di fronte a tratti più ripidi o comunque più sconnessi, che richiedono una certa tecnica e un buon equilibrio, la RZ One Twenty risponde con sincerità e una grande manovrabilità che facilitano le manovre e permettono di togliersi facilmente d'impiccio senza mai scendere di sella. I single track sono pane per i suoi denti e la manovrabilità/reattività permettono rapidi cambi di direzione e di ritmo, riprendendo rapidamente velocità dopo qualche curva stretta, senza indecisioni di sorta. Scendendo di quota l'assetto si dimostra ancora perfettamente equilibrato, mai troppo spostato in avanti da mettere in

difficoltà sui tratti più ripidi, che vengono anzi superati con una certa facilità e sicurezza, con l'avantreno manovrabile, molto rigido e preciso, forse anche grazie ai più recenti interventi strutturali sulla Lefty. Il tubo di sella senza interruzioni permette di abbassare completamente il lungo canotto reggisella, rendendo ancora più compatta e gestibile la bici nelle situazioni critiche, in cui è necessario spostare il peso dietro la sella. La componentistica è adatta alla categoria per peso e caratteristiche tecniche e tutto funziona senza intoppi, dalla trasmissione all'impianto frenante: gli Avid Elixir R, con rotori da 185 e 160 millimetri, si dimostrano adeguati e restituiscono una frenata sufficientemente potente e modulabile, che non mette mai in difficoltà.

Molto curata anche la parte "grafica" della bici, con base nera e inserti in bianco e rosso: l'anodizzazione rossa è stata usata per numerosi componenti, compreso il cambio Sram X.O Redwin Red.

In salita le ruote copiano bene il terreno sul quale scorrono e su fondi compatti e lisci è facile attivare la piattaforma del Pro Pedal con la levetta blu, a portata di mano.

piccole, e una geometria che rende sfruttabili sempre tutti i 120 millimetri di escursione. Il tubo di sterzo è caratterizzato da un generoso diametro di un pollice e mezzo, che permette di alloggiare completamente al suo interno i cuscinetti della serie sterzo; da tempo immemore Cannondale ha adottato queste misure, dato che le prime forcelle HeadShok prodotte in casa prevedevano parte della struttura di scorrimento coassiale al canotto forcella, che necessitava quindi di spazio. Con le Lefty il sovradimensionamento è ancora utile per la robustezza, mentre gli elementi elastici e il sistema idraulico sono normalmente alloggiati nella unica gamba del-

la Lefty. La versione montata dalla nostra One Twenty si chiama Ultra PBR Solo Air OPI, con aria come elemento elastico e idraulica PBR. Il sistema "Solo Air" è lo stesso di RockShox e permette di mettere in pressione con un'unica valvola Schraeder le due camere d'aria, positiva e negativa; il circuito PBR, sigla che sta per Push-Button Rebound, tramite i due comodi comandi posti in cima alla gamba della Lefty permette di intervenire su una sorta di piattaforma stabile, premendo il piccolo pulsante blu al centro, che indurisce la forcella in compressione. Si modifica invece il rebound ruotando il grosso pomello rosso che, se premuto (e non ruotato), sblocca l'idraulica precedentemente bloccata col pulsante blu.

(continua a pag. 44)

CANNONDALE RZ ONE TWENTY 1





full suspension CANNONDALE

RZ ONE TWENTY 1

IN PROVA



L'avantreno è molto rigido e preciso e conferma le qualità della forcella monobraccio Lefty, tra le più robuste quando sottoposte a forze di torsione.

(segue da pag. 42)

Strutturalmente la Lefty guadagna ancora un'altra novità, che si basa sempre sul principio OPI (One Piece Integration) di riduzione delle parti, delle saldature e delle giunzioni in genere per risparmiare peso e guadagnare in robustezza: la testa a doppia piastra è ottenuta, come il Backbone/tubo di sella, da un unico pezzo, e le due piastre sono "fuse" con la tubazione della Lefty e non più imbullonate. Un simile concetto è già applicato alla base della forcella, con l'asse ruota integrato e non più saldato, e con l'accoppiata cannotto forcella/attacco manubrio realizzati in un unico pezzo.

LA COMPONENTISTICA

La versione One Twenty 1 è quella meglio equipaggiata della famiglia e ha una trasmissione con componentistica mista Sram, FSA e Shimano, freni Avid e ruote DT Swiss in versione esclusiva per Cannondale, guarnite da una coppia di coperture Schwalbe Rocket Ron da 2.25 pollici di sezione. Di Cannondale è il trittico formato da attacco, curva e cannotto, sormontato quest'ultimo da una sella Fizik Tundra; sono di serie anche i pedali Crank Brothers Candy. Le grafiche e la finitura sono di ottimo livello e creano un piacevole mix su base nera (il colore si chiama Jet Black), con un bel collage di adesivi bianchi e rossi e componentistica perfettamente coordinata, come il bellissimo cambio posteriore Sram X.O in versione anodizzata rossa Redwin Red, ripresa anche dai tappi sugli snodi del carro e dal collarino del tubo di sella.