

 **Rose Xeon Team CCF**



Sterzo alto e non solo... Scopriamola

E' stata una vera sorpresa l'arma di Rose studiata per le Gran Fondo. Confortevole ma anche rigida, precisa in impostazione e sicura in discesa. Ha angoli comodi per non sovraccaricare troppo la schiena e cura l'aerodinamica nascondendo il freno posteriore sotto il carro. Quanto costa? Poco più di 2.100 euro. Un vero affare.



Tecnologica, dalle linee pulite e dall'anima inconfondibilmente tedesca. Ecco tre peculiarità della Rose Xeon Team CGF. Tecnologica per quanto riguarda la stratificazione delle fibre di carbonio T30 e T40. La linea pulita è data dalla decisione di sistemare il freno posteriore sotto il movimento centrale e "liberare" così i pendenti, l'anima tedesca è per la geometria, che come prassi teutonica vuole è più alta all'anteriore rispetto alle concorrenti. Una geometria che spicca soprattutto per la comodità ed è stata studiata così per un motivo ben preci-



Linee pulite anche grazie al freno direct mount sotto la scatola

so. A tutto questo va aggiunto un prezzo incredibilmente attraente, ma di questo parleremo dopo...

La prima cosa che vi possiamo dire è che la Xeon Team CGF è davvero perfetta per le Gran Fondo. D'altronde, nell'acronimo CGF la "C" sta per carbonio, mentre le altre due lettere significano proprio Gran Fondo. Tutte le scelte della casa tedesca, infatti, sono orientate a soddisfare gli amanti delle lunghe distanze, senza per nessun motivo sacrificare la rigidità e soprattutto la leggerezza. Il tubo di sterzo è più alto di circa due centimetri rispetto ai modelli concorrenti con geometria "ra-

cing" e la scelta non è stata certo casuale; è studiata appositamente, per permettere una posizione molto più confortevole. Molti, soprattutto i puristi della posizione, potranno storcere un po' il naso di fronte a questa soluzione, ma se pensate che la maggior parte dei ciclisti utilizza sotto l'attacco dello sterzo anche più di due centimetri di spessori, vedrete che non è certo una filosofia tanto sbagliata.

Due le fibre utilizzate per questo telaio. Costruzione monoscocca con carbonio T30 e T40 ad altissimo modulo di derivazione aerospaziale (che hanno un ottimo rapporto tra rigidità e peso), assemblate con tecnologia Hoc,

acronimo che sta per "hardening optimization carbon". In sostanza, questa è una tecnologia che permette di irrigidire i tubi prevenendo le irregolarità. Di solito nella costruzione monoscocca nella fase di cottura si utilizza una camera pneumatica interna, invece in questo caso viene usata una particolare sagoma di etilpolistirene che viene poi rimossa successivamente. Questa sagoma rende la parete interna del tubo liscia e senza imperfezioni. Successivamente viene poi inserita anche una maglia termoplastica che ha il compito principale di aumentare ancor più la resistenza del carbonio. Grazie a questa soluzione si ottiene un



frame rigido e leggero, dal peso di circa 925 grammi.

Per la scatola del movimento è stato scelto lo standard Press Fit 86 e i pendenti, molto sottili, non sono raccordati dal classico ponticello di supporto del freno posteriore. Questo è di tipo direct mount a doppio infulcro, montato sotto il carro posteriore. La pulizia delle linee è data anche dai cablaggi, completamente interni, caratteristica che rende questo telaio predisposto anche per il montaggio dei gruppi elettromeccanici.

I tubi del triangolo principale hanno tutti una "faccia" piatta (quella superiore per orizzontale e obliquo, entrambi oversize, e quella posteriore per il pian-

Il carro posteriore è asimmetrico...

Nella foto sopra si può ben vedere l'asimmetria del carro posteriore della Xeon Team CGF.

Il fodero del lato catena, infatti, è situato più in alto rispetto all'altro. Entrambi hanno un profilo molto arcuato. Di forma particolare anche i pendenti verticali, la cui linea è "spezzata" vicino al nodo di sella, come si può ben vedere dall'immagine in alto a destra. Grazie a queste soluzioni, la bici in salita è risultata molto comoda.

tone reggisella), caratteristica che si riscontra anche nei pendenti. Particolare invece il collarino, integrato perfettamente nel nodo di sella. L'incontro tra il tubo orizzontale e i foderi verticali avviene leggermente davanti al collarino stesso.

Precisa e comoda

L'abbiamo provata a fondo, con uscite anche oltre gli ottanta chilometri, e si è rivelata sempre all'altezza della situazione. Rispetto al primo modello lanciato due anni fa ha subito importanti aggiornamenti. Il telaio, come detto, è



prodotto con un'avanzata lavorazione del carbonio che permette un risparmio di peso di circa 100 grammi ed una maggiore rigidità. Inoltre, il modello 2016 consente anche l'utilizzo di pneumatici più larghi di 25 millimetri.

La "nostra" bici ha fatto segnare sulla bilancia un dato di sette chili precisi (senza pedali) e in salita la leggerezza si sente eccome, mentre la geometria si fa apprezzare su più fronti. Il piantone più verticale rispetto allo standard (75° per la nostra misura, una 53) consente al ciclista di essere sempre ben presente sulla bicicletta, soprattutto nelle accelerazioni repentine. Il telaio è pronto a scappar via in ogni occasio-

ne e la comodità è data dal carro, che a seconda delle taglie va da 408 a 414 millimetri, perfetto per smorzare le vibrazioni. A questo compito sono demandati anche i pendenti, che proprio per questo risultano "spezzati" nella loro linea vicino al nodo di sella. La trazione è garantita sempre, in tutte le condizioni (anche sullo sterrato).

Approfondiamo la zona sterzo. Come abbiamo detto, è abbastanza alta. Su una taglia 53 il tubo frontale ha una lunghezza di 153 millimetri, con un angolo di 72,25°, quindi abbastanza sdraiato. Questo si traduce in un minore stress per i muscoli della schiena e di questo se ne sentono i benefici in salita e sulle

proprio avvezzo alla velocità, con una sensazione di assoluta sicurezza.

Quale configurazione?

Gruppo Sram Force 22 completo (ad esclusione del freno posteriore Tektro), Ruote Dt Swiss R23 Spline e componenti Ritchey in alluminio per il manubrio. Il reggisella è in carbonio, l'Rc-170 Flex di Rose, comodo e con sezione di 27,2 millimetri.

Ecco come era configurata la nostra Xeon Team CGF, con componenti che strizzano l'occhio decisamente al prezzo e puntano sull'affidabilità, tutti volti



Tutti con prezzi accattivanti

Quattro modelli (due per i dischi)

L'azienda tedesca Rose nasce nel 1907 come società a conduzione familiare ed è oggi un colosso del mercato della bici, sia strada che Mtb.

Il telaio Xeon, inserito nel catalogo "marathon" è proposto in 4 modelli differenti, due per freni a disco (DX e CDX) e due "tradizionali" (Team GF e Team CGF). L'aggiunta della lettera "C" indica le versioni in carbonio, ma i telai mantengono sempre la stessa geometria.

Per la Xeon Team CGF sono previsti sei allestimenti differenti, in base al gruppo, ma si può comunque configurare la bici a piacimento. Il più pregiato è quello con gruppo Shimano Dura Ace (la versione CGF-4000, proposta a 2.869,56 euro), mentre l'allestimento più economico è di 1.741,83 euro (CGF-2000), che prevede lo Shimano 105. I pesi sono davvero leggeri, dai 7,25 ai 6,8 chilogrammi. Ulteriori informazioni su www.rosebike.it.

Tubazioni:	Carbon Hm T30/T40 Hoc
Forcella:	Rose Asr II
Guarnitura:	Sram Force 50/34
Cambio:	Sram Force WiFlü
Deragliatore:	Sram Force
Pacco pignoni:	Sram Pg-1170
Catena:	Sram Pc-1170
Ruote:	Dt Swiss R23 Spline
Copertoni:	Continental Gp4000S II
Freno anteriore:	Sram Force
Freno posteriore:	Tektro T541R
Comandi:	Sram Force
Attacco:	Ritchey Wcs C-220
Curva:	Ritchey Road Stream II
Reggisella:	Rc-170 Flex Carbon
Sella:	Selle Italia SLS Flow
Nastro:	Xtreme Gel Comfort
Peso:	7 chili (senza pedali)
Prezzo:	2.100,66 euro

lunghe percorrenze, ma di contro anche in una minore efficienza aerodinamica in pianura e discesa. Qualcosa si deve sacrificare. Inoltre, quella dello sterzo è una zona del telaio "rocciosa", con ruotismo superiore di un pollice e 1/8 e inferiore di un pollice e 1/4.

In frenata, poi, ci ha sorpreso decisamente. Pensavamo di trovare una bici un po' lenta e difficile da far ripartire, invece la forcella a steli dritti rende la Xeon Team CGF sempre precisa da impostare e facile da portare al limite. Le vibrazioni sull'avantreno sono smorzate dal sistema Asr II (Active stress reduce) sulla forcella, che rende le staccate abbastanza facili anche per chi non è



anche alla comodità di guida. Ottima la scelta dei copertoncini Continental da 25 millimetri, così come il pacco pignoni con 32 denti come massimo rapporto (e cambio posteriore Sram Force WiFli), meno quella del manubrio da 40 centimetri di larghezza, decisamente un po' stretto. In fase di ordinazione però, ognuno potrà settare al meglio la propria Rose.

Il prezzo al pubblico della nostra configurazione è di 2.100,66 euro, a cui vanno aggiunti 32 euro per la spedizione. Crediamo sia un prezzo davvero basso per la qualità del mezzo. Ma la bicicletta può essere configurata direttamente online sul sito [www.rose-](http://www.rose-bikes.it)



glie, da 50 a 64 centimetri. E' disponibile in 17 modelli, anche in alluminio (la Xeon GF) e nella versione predisposta per i freni a disco (DX in alluminio e CDX in carbonio).

Okay per le Gran Fondo

Iniziamo col dire che la bici non è in vendita come frame-kit ma solo come bicicletta completa. Rose offre una garanzia sul telaio di 6 anni sul primo proprietario e due anni su tutti i componenti. Inoltre, durante i sei anni di garanzia, in caso di danneggiamento del telaio per una caduta o un incident-



bikes.it, su cui potete controllare pure la disponibilità delle taglie del telaio scelto, anche in base all'allestimento. Vengono indicati persino gli eventuali tempi di attesa. Se siete disposti a spendere di più, potete assemblarla con ruote Mavic, Fsa o Shimano, in alluminio o in carbonio, oppure con lo Sram Red, o ancora potrete agire su componenti in fibra per la zona manubrio e per la sella. Nel configuratore online potrete tenere sempre sotto controllo la spesa complessiva e decidere con la massima tranquillità.

Tre le colorazioni disponibili per il telaio: bianco/blu, carbon/grigio e carbon/rosso (quella testata), con sette ta-

Sterzo più alto e garanzia top

Il tubo di sterzo più alto rispetto ad una geometria racing è una caratteristica della Xeon Team CGF e si può ben vedere nell'immagine sopra. Tutti i cablaggi sono interni al telaio, compreso quello del freno posteriore direct mount.

Proprio per questo, per la regolazione micrometrica dei cavi ci sono dei pratici registri al manubrio (foto a sinistra, in basso). La garanzia sul telaio è di 6 anni.

te, Rose vi garantisce la sostituzione dello stesso con uno sconto del 50 per cento sul prezzo di listino (che in questo caso è di 1.230,25 euro).

La Xeon Team CGF è una bici nata appositamente per cercare la comodità e per le lunghe distanze: qui dà il meglio di sé. Ma si è comportata molto bene anche sugli strappi che impongono rilanci veloci e ripetuti. Non è super rigida, ma ha tanti punti di forza e bisogna sceglierla proprio per questo. E il prezzo, poi, è davvero competitivo.

Daniele Simonetti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

