

VITTORIA

WHITE PAPER



GRAVEL

**COMPRENDERE I TIPI DI TERRENO
E SCEGLIERE GLI PNEUMATICI ADATTI**

KEN AVERY

**SENIOR VICE PRESIDENT,
PRODUCT DEVELOPMENT**

CON LA CRESCITA CHE STA AVENDO IL GRAVEL NEGLI ULTIMI ANNI, CI TROVIAMO IN QUELLA CHE SI POTREBBE DEFINIRE “L’ETÀ DELL’ORO” DI QUESTA DISCIPLINA. L’ATTREZZATURA SI EVOLVE CONTINUAMENTE, I LIMITI SONO ANCORA IN FASE DI ESPLORAZIONE E I CICLISTI STANNO VIVENDO IL TUTTO CON UNO SGUARDO NUOVO. I MANUBRI SI PRESENTANO IN VARIE FORME E LARGHEZZE, LE DIMENSIONI DELLE RUOTE SONO MOLTEPLICI E LE SEZIONI DEGLI PNEUMATICI NON RIENTRANO NELLE MISURE CHE SIAMO ABITUATI A VEDERE SULLE BICI DA STRADA O DA MOUNTAIN BIKE — TUTTO QUESTO A BENEFICIO DEGLI AMANTI DI QUESTA DISCIPLINA IN CONTINUA ESPANSIONE.

TUTTAVIA, QUESTO SLANCIO INNOVATIVO SI È SVILUPPATO RAPIDAMENTE E, IN MOLTI CASI, HA GENERATO CONFUSIONE RIGUARDO A QUELLO CHE DOVREBBE ESSERE UN UTILIZZO PIUTTOSTO SEMPLICE, IN PARTICOLARE NEL MONDO DEGLI PNEUMATICI.

IN QUESTO WHITE PAPER, DEFINIAMO UNA NOMENCLATURA CHIARA E SEMPLICE PER COMUNICARE I BENEFICI DEGLI PNEUMATICI GRAVEL, E COME QUESTI SI RELAZIONANO AI DIVERSI TIPI DI TERRENO PER CUI SONO STATI PROGETTATI. PER FARLO, PARTIAMO DA UNA BREVE STORIA DI QUESTO SPORT, INSIEME ALLE DISCIPLINE AFFINI, E SPIEGHIAMO COME OGNUNA DI ESSE ABBAIA CONTRIBUITO ALLA NASCITA DEL GRAVEL MODERNO.

INTRODUZIONE

→ Il gravel unisce molte caratteristiche della bici da strada e della mountain bike, attingendo allo stesso tempo - in modo significativo - anche dal ciclocross e del cicloturismo. Grazie a questo, offre al consumatore un'ampia gamma di utilizzi, posizionando la bici gravel come forse la forma più versatile bicicletta dei nostri tempi. Di conseguenza, le bici gravel sono diventate molto popolari, aprendo un'enorme varietà di opportunità commerciali per l'industria del ciclismo.

Considerando la vastità degli utenti

gravel, sono nate numerose sottocategorie, come "gravel race", "bikepacking" e "All terrain". All'interno di ciascuna sottocategoria esistono poi esigenze specifiche per ottimizzare le prestazioni in base al tipo di terreno su cui la bici verrà utilizzata. Tutto ciò, porta ad avere una richiesta di pneumatici molto dettagliata, sia per caratteristiche sia per dimensioni.

È giusto chiedersi come un consumatore possa orientarsi in questo segmento di mercato in così rapida evoluzione. E ancor prima, come possono le

aziende strutturare una gamma di prodotti che sia il più chiara e logica possibile per un potenziale cliente che entra in un negozio?

Nelle sezioni che seguono, analizzeremo l'origine di queste sottocategorie e forniremo un contesto sul loro ruolo all'interno del gravel moderno. Una volta chiarito questo, proporremo una soluzione concisa a questa complessa sfida comunicativa, coprendo ogni terreno che si può incontrare con una bicicletta gravel.

CONTENUTI

1
**L'EVOLUZIONE STORICA
DEL GRAVEL**
→ 4

2
**LA NASCITA
DEL GRAVEL**
→ 8

3
**IL TERRAIN
SCORE**
→ 13

SEZIONE 1. L'EVOLUZIONE STORICA DEL GRAVEL

→ Per proporre una nuova prospettiva sulle categorie del gravel, è necessario innanzitutto comprendere i casi d'uso che hanno dato origine a questo movimento; solo da lì possiamo definire al meglio ciascuna sottocategoria.

Guardando al passato, si potrebbe persino sostenere che le primissime biciclette dotate di pneumatici fossero, in un certo senso, una forma primitiva di "biciclette gravel". Dopotutto, la maggior parte veniva utilizzata su strade sterrate o superfici sconnesse, e montava pneumatici con sezioni generose proprio per assorbire le asperità del terreno. Anche

se queste biciclette assomigliavano ben poco alle moderne biciclette gravel, la loro funzionalità e semplicità d'uso per affrontare terreni difficili rimane ancora oggi attuale.

Qualche anno dopo la diffusione della bicicletta, iniziarono a nascere diverse forme di competizioni ciclistiche. Il ciclismo su pista visse un grande 'boom' verso la fine del 1800, e in molti modi aprì la strada a quello che oggi conosciamo come ciclismo su strada. In effetti, le prime gare su strada si svolgevano originariamente su quello che oggi definiremmo terreno gravel, dato

che anche le infrastrutture stradali asfaltate erano ancora in fase di sviluppo. All'incirca all'inizio del 1900, con l'obiettivo di ampliare la preparazione atletica durante la bassa stagione e introdurre una forma di allenamento alternativo, nacque il ciclocross. Questa disciplina si svolge prevalentemente su superfici non asfaltate e prevede ostacoli artificiali e prevede ostacoli artificiali e no, che i corridori superano rimanendo seduti sulla bici o addirittura scendendo e trasportandola a mano.

In queste discipline, il design delle biciclette è sempre stato fortemente ori-



FIGURA 1. Bicicletta dei primi tempi con pneumatici.

entato alla performance, con manubri molto esposti in avanti, ruote da 700c e componenti relativamente leggeri per l'epoca. Il ciclismo su strada tendeva verso pneumatici più stretti e con un battistrada minimo per ridurre la resistenza al rotolamento, mentre il ciclocross si è evoluto verso pneumatici leggermente più larghi (rispetto alla bici da strada), spesso con tassellature leggere per aumentare il grip e il controllo su terreni sconnessi. Oltre un secolo dopo, queste configurazioni sono ancora valide: gli pneumatici da strada misurano tipicamente tra i 23 e i 30 mm di larghezza, mentre quelli da ciclocross sono

regolamentati a 33 mm secondo le normative UCI.

Oltre alle discipline puramente orientate alla performance, attorno allo stesso periodo si svilupparono anche modalità di trasporto su due ruote più legate al viaggio, dando vita alla bicicletta da turismo. Le biciclette da turismo presentavano telai più robusti, progettati per sopportare il peso aggiuntivo dell'attrezzatura da viaggio o da campeggio, oltre a geometrie più rilassate e stabili. Questo permetteva di percorrere lunghe distanze con maggiore comfort, passando da un campeggio

all'altro o da una locanda all'altra, a seconda del tipo di viaggio. Anche se molte di queste bici mantennero il manubrio da corsa, offrivano un passaggio ruota maggiore per montare pneumatici più larghi, così come occhielli sul telaio per fissare portapacchi, borse, portaborracce e luci. Erano biciclette pensate per affrontare una varietà di terreni, vivendo appieno l'esperienza all'aria aperta e lo spirito dell'avventura.

Gli pneumatici dovevano quindi essere progettati ad hoc: il diametro delle ruote si ridusse a 27", diventando di moda per la maggiore robustezza garantita dai



FIGURA 2. Un esempio di pneumatico da strada.



FIGURA 3. Un esempio di pneumatico da ciclocross.

raggi più corti. Anche se progettati per essere scorrevoli, l'obiettivo principale di questi pneumatici era fornire sicurezza e controllo, in particolare considerando i carichi superiori rispetto alle bici da corsa. Ciò significava carcasse più robuste e tassellature leggere per affrontare anche strade bianche o sterrate.

Con il passare del tempo e con l'aumento delle possibilità economiche, i ciclisti cominciarono a esplorare sempre di più anche l'off-road. Si iniziò perfino a modificare vecchi ciclomotori con pneumatici da ciclismo, aggiungendo trasmissioni adeguate, dando così vita alle prime mountain bike. Il vantaggio di questa configurazione stava nella capacità di assorbire le asperità grazie agli pneumatici larghi, unita a una geometria più stabile per affrontare anche i terreni più sconnessi. Le trasmissioni permettevano di sfruttare appieno queste caratteristiche, consentendo una buona capacità di pedalata in salita, anche su fondi sconnessi e maggiore stabilità in frenata rispetto alle bici da strada, ciclocross o da turismo. Alcune MTB permisero anche una forma di ciclismo endurance, a differenza dei modelli precedenti che con le geometrie che avevano risultava molto difficile passare diverse ore in sella. Le bici da MTB continuarono a evolversi ottimizzando le performance e rendendo questo sport sempre più tecnico. Le forcelle ammortizzate, i freni a disco e gli pneumatici tubeless divennero elementi comuni in questo ambito e successivamente si diffusero anche in altre discipline. Tutti questi progressi hanno reso la mountain bike molto popolare e performante per tutti i ciclisti.

È importante ricordare che le discipline ciclistiche menzionate hanno continuato a evolversi nel tempo, portando migliorie reciproche da un settore all'altro. Questo fenomeno ha coinvolto sia i telai sia i componenti, contribuendo ad aumentare le prestazioni complessive.



FIGURA 4. Classiche bici da turismo.

Un esempio di questa “contaminazione tecnologica” è l'introduzione della fibra di carbonio nel mondo della bici. Inizialmente utilizzata solo per i telai da corsa, la fibra di carbonio è poi stata applicata a manubri, reggisella e molti altri componenti. Il carbonio è diventato estremamente comune nel ciclismo, tanto che oggi è il materiale preferito e più utilizzato dai professionisti. Ha permesso di utilizzare forme estremamente aerodinamiche

e ha ridotto il peso in modo significativo.

La fibra di carbonio è un esempio e serve per illustrare il concetto di trasversalità tra materiali e tecnologie che offrono vantaggi prestazionali, indipendentemente dalla disciplina.

Come vedremo nella prossima sezione, anche la categoria degli pneumatici — in particolare nel gravel — non fa eccezione.



FIGURA 5. Repack, un esempio di mountain bike di prima generazione.



FIGURA 6. Kestrel, la prima bicicletta da strada in fibra di carbonio prodotta in serie.

SEZIONE 2. LA NASCITA DEL GRAVEL

➔ Negli anni 2000, i ciclisti hanno ripreso quel desiderio di migliorare la bicicletta — una macchina semplice per definizione — e hanno iniziato a sperimentare un nuovo tipo di bici, conosciuta colloquialmente come gravel-bike. Questo nuovo stile univa gran parte dell'efficienza e della posizione in sella di una bici da strada con la versatilità di una bici da viaggio e un discreto livello di capacità off-road da cross country. Permetteva ai ciclisti di allontanarsi dalle strade trafficate e popolate da automobilisti distratti, ampliando enormemente il raggio di esplorazione nelle aree rurali, e vivendo la natura senza dover affrontare necessariamente terreni troppo tecnici.

Le prime gravel erano spesso derivate da telai da ciclocross, con l'aggiunta di attacchi per portapacchi e una posizione in sella leggermente più eretta, per essere più comodi, proprio come nelle bici da turismo. Alcuni modelli montavano ruote da 700c (o ruote da 29" strette, tipiche della MTB), mentre altri sperimentavano con il formato 650b. Come accadde nei primi anni della mountain bike, non c'erano regole e limiti alla fantasia: lo spirito di sperimentazione alimentava la passione e faceva progredire rapidamente questo nuovo genere.

Con la sola bici da gravel, i ciclisti potevano montare pneumatici da strada, oppure — con un semplice cambio ruote — pneumatici con dimensioni di poco più stretti di quelli delle MTB. Queste prime gravel hanno dato vita a una vera rivoluzione, superando alcuni dei limiti imposti dalle categorie che le avevano ispirate. Presto sono diventate un must per ogni appassionato di ciclismo.

La nascita del gravel è avvenuta rapidamente. In pochi anni, le gravel sono passate da costruzioni artigianali e un po' improvvisate, che univano componenti recuperati da varie discipline, a modelli

prodotti dai principali marchi del settore, con gruppi trasmissione dedicati e accessori specifici. La partecipazione agli eventi gravel è esplosa e la tendenza si è rapidamente affermata come una vera e propria categoria destinata a restare.

Tuttavia, vista l'enorme varietà di

utilizzi possibili con una gravel, è presto emersa una nuova sfida: la scelta degli pneumatici più adatti. Se da un lato gli pneumatici gravel offrivano una sezione più ampia rispetto a quelli da strada, ottimizzare le prestazioni su una superficie di contatto comunque ridotta rappresentava un nuovo ostacolo.



FIGURA 7. Gravel bike dei primi tempi.

FIGURA 8. Pneumatico gravel Vittoria Terreno Dry.



Come nel ciclocross, questi pneumatici dovevano essere morbidi ma resistenti, scorrevoli su asfalto ma con grip su sterrato. Sebbene i marchi avessero esperienza nei settori da cui il gravel derivava, creare pneumatici davvero “specifici per il gravel” era un territorio tutto da esplorare.

Per rispondere a questa esigenza, molti produttori iniziarono a proporre pneumatici che ricordavano i battistrada da ciclocross, oppure disegni simili a quelli delle bici da città. Questi battistrada in linea di massima funzionavano, ma con il tempo, il mercato ha iniziato a chiedere prodotti più mirati in base al tipo di terreno.

I marchi che vantavano esperienza sia nella strada che nell'off-road partirono con un vantaggio: serviva infatti una profonda conoscenza di entrambe le discipline per affrontare una categoria in rapida evoluzione. A complicare ulteriormente la situazione, la bici gravel veniva (e viene tutt'ora) utilizzata in terreni estremamente vari. Il risultato fu un espandersi di diverse opzioni tecniche adatti a ogni tipo di avventura.

Utilizzi come il bikepacking, ATB (All Terrain Bike) e le ultra-endurance gravel divennero rapidamente popolari. Eventi dedicati iniziarono a nascere ovunque, cavalcando l'onda del gravel e riscontrando un numero di partecipanti molto alto. Lo “spirito del gravel” continuò a crescere anche grazie a questi nuovi eventi: divertenti, accessibili, visti come una sfida personale più che una gara, il tutto in un contesto rilassato e amichevole. Successivamente, arrivarono anche competizioni ufficiali, dove le differenze prestazionali dei prodotti divennero ancora più evidenti. Il 2022 ha segnato un momento storico, con il primo Campionato del Mondo UCI di Gravel, che per molti rappresentò una



FIGURA 9. Un esempio di pneumatico tubolare.



FIGURA 10. Un esempio di pneumatico tubeless ready con carcassa rinforzata.

svolta di questa disciplina nel mondo dello sport.

Improvvisamente, il settore bici si trovò a dover offrire un'ampia gamma di battistrada specifici, ognuno pensato per offrire vantaggi mirati in base al tipo di terreno. All'estremo più scorrevole si trovavano pneumatici simili a quelli stradali ma con maggior volume, mentre dall'altro lato c'erano battistrada da fango ispirati al ciclocross, con un ampio segmento intermedio di tassellature da condizioni miste — il più ampio in termini di mercato. I clienti, incuriositi, si recavano nei negozi per informarsi, e i venditori si trovavano a dover spiegare una nuova famiglia di prodotti senza una vera base di riferimento.

Il paragone con gli pneumatici da ciclocross era naturale, ma spesso portava a fraintendere le differenze di utilizzo. I ciclisti da CX, ad esempio, cambiano bici durante la gara mentre il meccanico pulisce quella di scorta; inoltre corrono su circuiti chiusi, spesso pieni di fango e senza tratti asfaltati. Al contrario, anche le gare gravel più fangose si svolgono su percorsi che assomigliano a strade, pensati per mezzi di trasporto, e in genere coprono lunghe distanze, non circuiti brevi. Inoltre, gli pneumatici da ciclocross subiscono meno abrasioni rispetto a quelli gravel, e quindi richiedono meno protezione laterale: una differenza fondamentale per chi percorre centinaia di chilometri anche in mezzo alla natura.

A mano a mano che queste differenze si facevano più chiare, i marchi hanno iniziato a sperimentare nuove specifiche per gli pneumatici, come mescole, materiali e tecnologie dedicate esclusivamente al gravel. Le lezioni apprese dal mondo della MTB e delle bici da città hanno avuto grande influenza: rinforzi esterni dei fianchi, doppie mescole e una buona durata nel tempo — sono diventati tratti distintivi dei nuovi pneumatici gravel.

Tuttavia, questo non ha ridotto il numero di modelli sul mercato, né ha semplificato la loro classificazione. Se da un lato le nuove categorie aiutavano a descrivere l'utilizzo ideale, dall'altro non offrivano al consumatore una guida chiara per scegliere il prodotto giusto in base al proprio modo di vivere il gravel.

Immagina un cliente che entra in negozio e dice al venditore di essere un appassionato del gravel e di aver bisogno di pneumatici. Il venditore, a quel punto, potrebbe pensare di aver già fatto metà del lavoro, come se il cliente avesse detto "strada" o "MTB". Ma è proprio lì che inizia la vera sfida: deve districarsi tra una

marea di battistrada diversi, misure, carcasse... e nomi di modelli che raramente danno indicazioni utili sull'utilizzo.

Se è vero che sapere che il ciclista fa gravel è un primo passo, trovare il prodotto giusto è una questione altrettanto importante.



FIGURA 11. Parete espositiva di Shimano Nordic con pneumatici Vittoria.

SEZIONE 3. IL TERRAIN SCORE

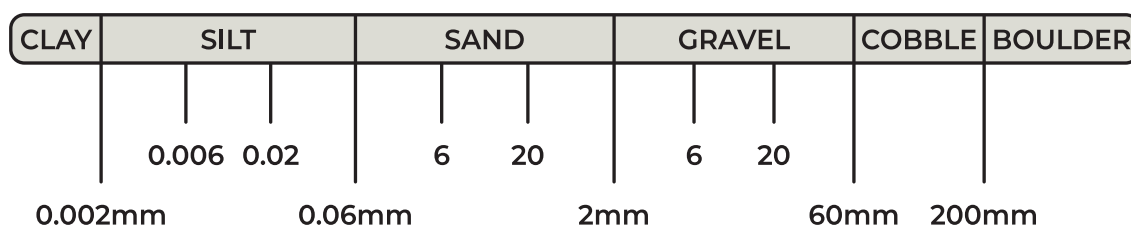
→ È ormai noto, che nel gravel la scelta dello pneumatico migliore per ogni ciclista dipende dal tipo di terreno che intende affrontare. Come abbiamo visto, la gamma di terreni è estremamente vasta, e spesso può creare confusione sia nei consumatori sia nei rivenditori, considerando che i nomi dei prodotti, non sempre si associano all'utilizzo previsto al prodotto.

Ma se esistesse un modo migliore

per comunicare tutto questo, e aiutare rapidamente ogni ciclista a identificare ciò di cui ha veramente bisogno per raggiungere i propri obiettivi?

Per dare un senso a questa tematica, possiamo pensare ai terreni disposti lungo un asse orizzontale. L'estremità sinistra è il punto di partenza e corrisponde a una superficie compatta, quasi come l'asfalto, (percorribile anche con

pneumatici da strada) mentre nell'estremità opposta, ovvero quella di destra, abbiamo una superficie fangosa (adatta a pneumatici Mtb); nel mezzo, ci sono tutte le tipologie intermedie di terreno che si possono incontrare nel gravel: strade compatte, sterrate, terreni sconnessi, superfici miste con sassi e radici, fino ad arrivare al fango. Ogni tipo di terreno è tanto diverso quanto lo è il battistrada progettato per affrontarlo.



Come succede anche nella pedologia, i terreni vengono spesso classificati in base alla dimensione dei vari componenti, lungo uno spettro che va dall'argilla (la più fine), e passa per tutte le tipologie che si possono incontrare: sabbia, ghiaia, al ciottolato e infine ai massi.

Considerando i terreni più comuni su cui un ciclista può pedalare con una bici gravel, il range che va dal terreno compatto al terreno misto/ghiaia è quella più rilevante. Tuttavia, ogni tipo di terreno all'interno di questa gamma richiede un diverso insieme di parametri per quanto riguarda la progettazione del battistrada e le prestazioni. Inoltre, è importante ricordare che ogni tipo di terreno può essere asciutto o bagnato, e questa variabile può influire significativamente sul comportamento dello pneumatico rispetto al tipo di suolo.

Consideriamo, ad esempio, un sentiero compatto, composto principalmente da suolo argilloso: questo tenderà

a uniformarsi in modo denso, offrendo una superficie liscia, quasi simile all'asfalto, su cui lo pneumatico può rotolare senza una grossa resistenza. In queste situazioni, lo pneumatico si comporta quasi come su una superficie stradale, e questo tipo di terreno è spesso chiamato "hardpack" nel linguaggio ciclistico. Poiché i tasselli dello pneumatico non riescono a penetrare facilmente questo tipo di suolo duro, i battistrada pensati per l'hardpack presentano un profilo più uniforme, in modo da massimizzare l'area di contatto con il terreno e garantire un maggiore controllo.

Tuttavia, man mano che i diversi tipi di suolo si deteriorano, spesso si crea uno strato superficiale di detriti sciolti e fini, che si deposita sopra il substrato compatto. Questo rappresenta una sfida aggiuntiva per chi progetta pneumatici, poiché il battistrada deve garantire buone prestazioni sull'hardpack, ma al tempo stesso essere in grado di fornire la giusta aderenza attraverso i detriti e

spostarli per offrire trazione.

Quando la dimensione dei granuli aumenta (passando da un terreno compatto a un terreno sabbioso) il battistrada tende a sprofondare maggiormente nel suolo, 'attivando' così i tasselli del battistrada, che sfruttano le proprie forme per fornire aderenza e controllo. Questo tipo di terreno "misto" è molto comune e richiede una versatilità elevata da parte dello pneumatico. Il battistrada deve infatti garantire una bassa resistenza al rotolamento, ma anche un grip sufficiente per penetrare i terreni più morbidi. È proprio questa versatilità a renderli molto apprezzati: gli pneumatici da "mixed terrain" sono tra i più popolari. Proseguendo nel range dei terreni, si arriva a quello che si presenta come piccoli sassi o ghiaia, un terreno che in gergo ciclistico si definisce "coarse loose". In questo caso, la ghiaia difficilmente si compatta, quindi non si crea un substrato stabile su cui lo pneumatico possa fare presa.

FIGURA 12. Ciclista in bici su un terreno gravel fangoso.



In queste situazioni lo pneumatico deve essere in grado di avere un ottimo controllo e prevedibilità specialmente quando è a contatto con sassolini e detriti vari.

Infine, sebbene tutti i terreni sopra descritti siano legati alla dimensione dei granuli, le dinamiche e le caratteristiche di ciascuno possono diventare ancora più marcate in presenza di condizioni bagnate. L'umidità, infatti, può rendere scivolosa una superficie hardpack compatta, oppure — nei casi più estremi — trasformare qualsiasi tipo di terreno in un vero e proprio fango, per il quale lo pneumatico deve essere progettato affinché possa pulirsi a ogni rotazione.

Storicamente, i marchi hanno cercato di classificare gli pneumatici da bicicletta in base a un uso specifico, ma nel gravel il terreno non è mai così facilmente definibile come in altre categorie. Il motivo è semplice: i ciclisti gravel percorrono distanze maggiori, e nel farlo affrontano molteplici tipi di terreno lungo il percorso. Ad esempio, molte uscite gravel iniziano o terminano sull'asfalto, anche se il tracciato si addentra profondamente nel fuori strada. Questo significa che, se un marchio si limitasse a proporre pneumatici per i 3-5 terreni più comuni, si creerebbero inevitabilmente delle lacune nelle prestazioni desiderate tra un modello e l'altro.

Per questo motivo, Vittoria ha introdotto il Terrain Score, o "T-score". Questo punteggio definisce l'intero range dei terreni gravel su una base numerica, assegnando a ciascun battistrada un punteggio da 1 a 100 in base all'uso previsto. In sostanza, più alto è il punteggio, maggiore è la capacità del battistrada di affrontare terreni off-road, pur mantenendo l'identità fondamentale di uno pneumatico pensato specificamente per il gravel.

In altre parole, se sei un ciclista che pedala principalmente su asfalto, con qualche incursione su strade bianche, allora lo pneumatico T10 sarà quello perfetto. Al contrario, se sei un rider che cerca un battistrada in stile gravel, ma con capacità di affrontare terreni impegnativi, tecnici e fangosi, allora la scelta sarà il T90. Esattamente a metà troviamo il T50, pensato per essere un battistrada versatile per ogni condizione, da montare e non avere più preoccupazioni. Oltre a questi estremi, ci sono le opzioni più popolari per ogni tipo di terreno, che completano la gamma con una progressione logica e ben strutturata di scelte.

Per completare il sistema del T-score, su ogni pneumatico viene indicato anche il tipo di terreno previsto. La gamma completa include: T10 Hardpack, T30 Fine Loose, T50 Mixed, T60 Mixed, T70 Coarse Loose, T80 Coarse Loose, e T90

Mud.

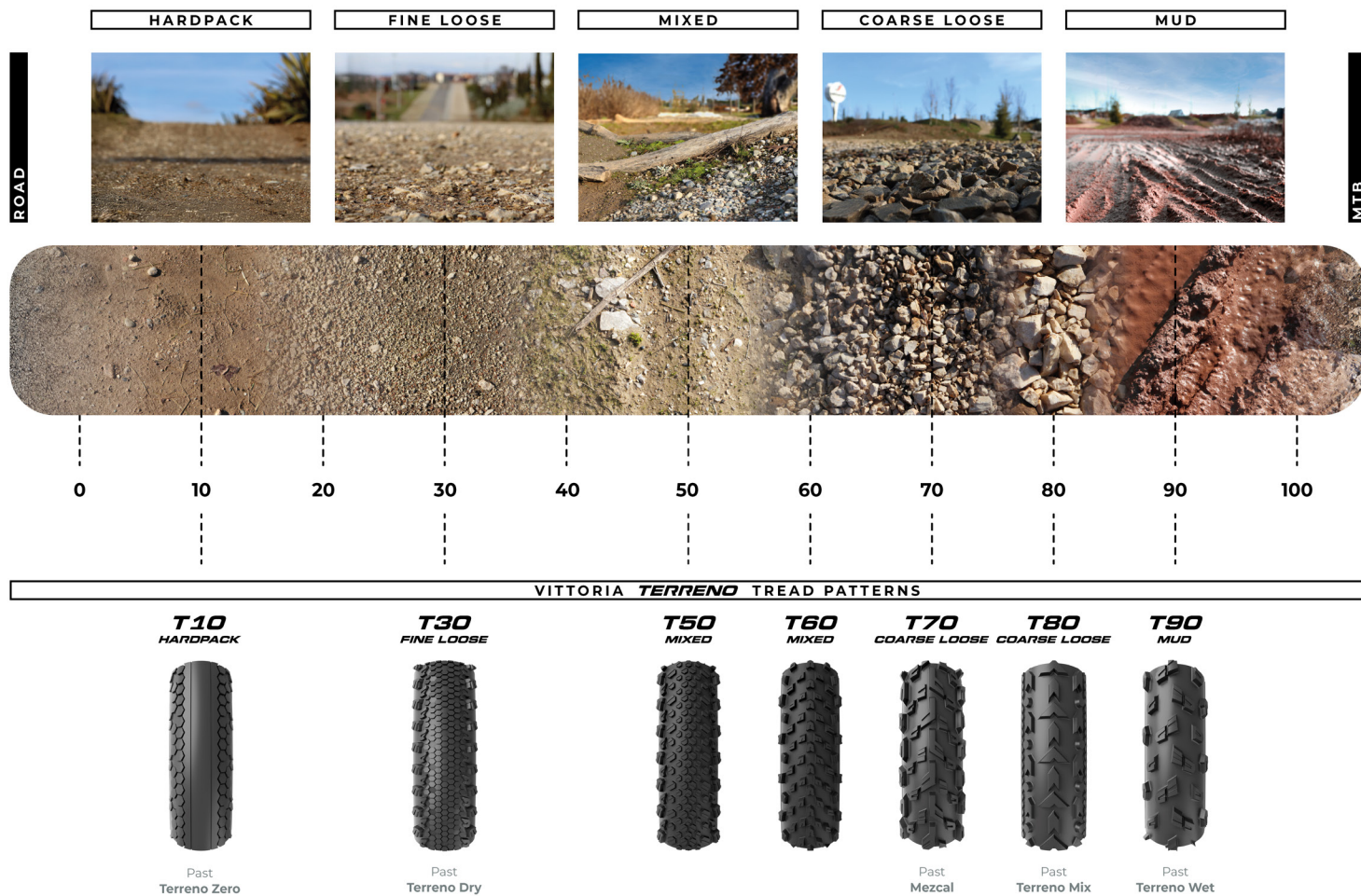
Questa nomenclatura è stata studiata appositamente per semplificare la scelta del prodotto dal punto di vista del consumatore. Anche se può sembrare ovvio, la realtà è che molti utenti si sentono intimiditi quando entrano in un negozio, e rischiano facilmente di perdersi tra le numerose opzioni disponibili. Spesso non conoscono i nomi dei prodotti, le costruzioni o le tecnologie. Sanno solo cosa desiderano in termini di prestazioni e tipo di percorsi che intendono affrontare.

Il sistema T-score semplifica l'interazione tra cliente e rivenditore, come nell'esempio precedente: il rivenditore può semplicemente chiedere "per quale percentuale di tempo pedali sull'off-road?", e la risposta del cliente porterà automaticamente alla scelta corretta dello pneumatico.

In questo modo, i consumatori capiscono facilmente dove si colloca ogni modello nella gamma, e come si relazionano l'uno all'altro. Se, ad esempio, un utente ha già provato un modello e desidera maggior controllo nell'off-road, la progressione logica è immediata, basta passare al numero successivo. Allo stesso modo, se desidera uno pneumatico più scorrevole, scendere di un livello nel T-score è altrettanto intuitivo.



GRAVEL TERRAIN SCORE



The scheme and definitions are proprietary to Vittoria. Use requires prior approval

All terrain images were captured at Vittoria Park

FIGURA 13. Tabella T score.

CONCLUSIONI

→ Man mano che l'industria della bicicletta continua a evolversi emergono tendenze sempre più orientate a soddisfare le reali esigenze dei consumatori. La popolarità delle bici gravel ne è la prova concreta, grazie alla versatilità e alla praticità che questo stile di bicicletta offre. L'evoluzione del mondo gravel presenta molte analogie

con lo sviluppo dell'intero settore ciclistico, che ha saputo adattarsi e crescere parallelamente a questa nuova forma di ciclismo, offrendo sempre più vantaggi agli utenti.

In questo percorso, una comunicazione chiara e logica dei benefici per il consumatore è stata fondamentale, rendendo più semplice che mai la ricerca

e l'acquisto di nuove biciclette e relativi accessori. Il T-score di Vittoria è un esempio concreto di questa evoluzione: uno strumento pensato per offrire un vantaggio semplice ed efficace per il consumatore all'interno del mercato, ma anche per supportare i rivenditori nel loro lavoro, aiutandoli a mettere sempre più persone felici in sella alla bici.