



66.5°

445

437

1.168

346

421

160
140

ANGOLO STERZO (°)

TUBO VERTICALE (mm)

CARRO POSTERIORE (mm)

INTERASSE (mm)

ALTEZZA BB (mm)

REACH (mm)

ESCURSIONE (mm)

YETI

SB5.5 TURQ

TESTO DAVIDE FINETTO FOTO MAURO COTTONE

ECCOLA QUI TRA LE NOSTRE MANI LA YETI, MARCHIO CHE VANTA TANTISSIMI AMMIRATORI IN TUTTO IL MONDO, LA MOUNTAIN BIKE CHE 'QUASI' TUTTI VORREBBERO NEL LORO PARCO BICI! UNA VERA E PROPRIA BIKEPORN DAL CARRO SINUOSO CHE SEMBRA SUSSURRARCICI: "MANDAMI A FONDO CORSA"!

La novità 2017 di Yeti (presentata alla stampa durante il 2016) è la SB5.5, modello 29" con quote da Enduro ma che strizza decisamente l'occhio All mountain, che va ad affiancarsi sul mercato ad altre 29" cattive che stanno uscendo in questo periodo. Nello scorso numero abbiamo testato due tra le più rappresentative, vale a dire la Trek Slash e la Specialized Enduro, e abbiamo notato come queste bici, nonostante facciano parte della stessa categoria, presentino anime diverse: la prima più improntata alla discesa, la seconda più polivalente. Anche la Yeti si scosta, vediamo in che modo?

CARATTERISTICHE

Quello che salta subito all'occhio, oltre al prezzo di cotanta innovazione e tecnologia, è il design del telaio e del sistema ammortizzante, vero cuore di qualsiasi Full Suspension. Yeti ha presentato il sistema Switch Infinity a fine 2014 (che derivava dal Switch tradizionale presentato nel 2010): il funzionamento è rimasto simile solo che il doppio infulcro è stato sostituito da un sistema di scorrimento affidato a due pistoncini ideato da FOX. Tali pistoncini, con trattamento Kashima, si estendono e si comprimono quando la sospensione si muove. All'inizio della corsa si muovono verso l'alto, cambiando la traiettoria della ruota e ottimizzando l'effetto sul pedale. Dopo la fase di SAG, i due pistoncini si abbassano evitando che il tiro catena ne condizioni le performance. Il telaio è naturalmente in carbonio, sia triangolo anteriore che posteriore, con un ottimo peso di 2,57kg comprensivo di Fox Float X nel modello Turq (vedremo nel paragrafo dopo cosa si intende). Un peso stupefacente tra i migliori della categoria.



Segni particolari
SWITCH INFINITY

Un buon sistema ammortizzante che dà, alla Yeti SB5.5, delle qualità in pedalata eccelse e le dona un look che nessun'altra bike ha.

VERSIONI E COMPONENTI

La bici protagonista della nostra prova è un allestimento custom realizzato dal distributore italiano (Dsb) per permettere di testare la bici. La SB5.5 la troviamo in due versioni: SB5.5 Turq (abbreviata 5.5T) e SB5.5 Carbon (abbreviata 5.5C), che si dividono in diversi allestimenti. Il modello top, 5.5T (in test), monta un telaio in carbonio con una lavorazione più pregiata rispetto al modello 5.5C, che riduce il peso totale in 2,6kg (contro i 2,8kg del modello C). Gli allestimenti, nel modello 5.5T, sono 3: il "base", completa XT con Fox 36, viene proposta a 7.599€ mentre il modello superiore, con X01 Eagle e Fox 36, viene 8.199€. Il nostro modello top, con una componentistica da sogno (vedi i dettagli nell'ultima pagina del test), è fuori budget per molti e di listino lo troviamo a 11.999€. Nel modello 5.5C, oltre al telaio leggermente più pesante ma sempre su standard molto bassi, troviamo un ammortizzante meno pregiato, vale a dire il Fox Float X Performance. Il kit XT/SLX con Fox 36 Performance all'anteriore viene 5.699€ mentre il kit X01 EAGLE, sempre con Fox 36 Performance, viene 8.199€. Disponibile il Kit telaio solo nella versione SB5.5T con ammortizzatore Fox Float X Kashima. Prezzo? 4.199€

GEOMETRIA

La geometria non è eccessivamente aggressiva e, come ha spiegato da Chris Conroy (presidente di Yeti), vuole essere una bici tuttotfare. Escursione di 140mm al posteriore e 160mm all'anteriore in 29". Angolo sterzo di 66.5° (ben 1.5° in più rispetto alla Trek Slash da 29" e mezzo

PERSONALITÀ E SEX APPEAL

Lo stemma Yeti è in rilievo sul fronte del tubo sterzo. Chi possiede una Yeti non possiede solo una bici ma un brand che ha fatto scuola. Tutti i cavi (cambio, freno e reggisella) sono interni e la sinuosità del telaio crea un effetto visivo veramente piacevole e, in un certo senso... sexy.



grado rispetto a Specialized Enduro), carro posteriore molto corto da 437mm (in linea con le sue concorrenti da enduro più agguerrite) e interasse di 1168mm, valore molto contenuto complice l'angolo sterzo non troppo aperto. Altezza da terra di 346mm, ottimo valore per mantenere il baricentro basso ma non rischiare troppo spesso di zappare il terreno, e reach da 421mm. La taglia in test è una M ed è ottima sulla mia altezza (1.74): Yeti la consiglia fino all'1.80 (poi logico che dipenda dalle proprie misure antropometriche).

IL RESPONSO DEL TEST

La cura nei dettagli è un qualcosa di eccezionale: stemma in rilievo sul telaio, protezione totale sui foderi, cavi completamente interni. Un prodotto che acquista questa aura anche per via del prezzo da fuoriserie (4.199€ per il solo telaio non sono noccioline). Però non si tratta solo di marketing perché anche le prestazioni sono da fuoriserie. Uno dei maggior pregi della SB5.5 (e in generale di tutta la serie SB di Yeti) è l'ottima pedalabilità del sistema ammortizzante, l'ottima efficienza dell'ammortizzazione, che non va nella direzione di un sistema molto plush, che assorbe tutto, o geometrie estreme ma verso un unico obiettivo finale: le performance! Se facciamo un paragone rispetto alle ultime 29" uscite (come la Trek Slash e Specialized Enduro, ndr: test comparativo sullo scorso numero), la Yeti si presenta più scorbatica: **se si sbaglia in pieno un anticipo, un gradone o un ostacolo lo fa sentire... lo assorbe il minimo indispensabile e sussura: "non farlo mai più".** La reattività è alle stelle quindi appena si pompa su qualche dosso e impronto bene una curva, acquisisce in men che non si dica velocità, in questo caso merito anche dell'allestimento top e delle ruote Industry Nine 29 Enduro. Bisogna essere esperti poi a gestire bene tale velocità perché ti troverai a 1-2 km/h in più in uscita curva. Nelle discese più tecniche e incazzate non è la schiacciasassi che assorbe tutto: la rigidità e leggerezza delle ruote, unito a un sistema ammortizzante molto

LA SUA PEDALABILITÀ È OTTIMA,
ANCHE A SOSPENSIONE APERTA,
E NEI TRATTI TECNICI IN SALITA
È STABILE E RIGIDA

reattivo, non aiuta nell'assorbimento e ci dobbiamo mettere del nostro per non farla scalfare. Non è una bici che tende a sedersi in discesa ma rimane sempre alta e attiva. Chi gira veramente forte, dovrà necessariamente rendere più progressivo l'ammortizzatore: il sistema Yeti è molto lineare e tende a raggiungere presto l'ultima parte della corsa (operazione facile da fare che non richiede grossi costi, solo la breve manodopera nostra o del meccanico a cui ci affidiamo). Con lo 'Switch Infinity', il biker deve saper guidare, essere tecnico e attivo nella guida, ma poi, cronometro alla mano, si scopre che rende molto e ci permette di fare il tempo, anche se lo sterzo non troppo aperto ci pone in situazione di allerta nei passaggi molto tecnici o nei ripidi più tosti. D'altronde il modello SB5.5 è nato come bici a tutto tondo, chi vuole un prodotto enduro al 100% esiste la SB6 in 27,5", con geometrie ad hoc. Secondo me, in ottica race, sarebbe un prodotto comunque molto valido e prestante se solo si aprisse di più lo sterzo (0.5/1° in base alle esigenze del rider) ma, come detto in precedenza, per chi vuole usare Yeti in ottica gara, esiste il modello SB6 (non è un caso se la vittoria delle ultime 3 World Series è andata a Yeti con Jared Graves e Richie Rude). Dopo averla provata in stile molto racing, dove non ne è uscita sfigurata, la proviamo nel modo con cui è stata progettata: "dove il trail, l'all-mountain e il gravity si intersecano", recita il sito Yeti. Una bici a tutto tondo, aggiunge Chris Conroy. Ed è proprio uscendo con quest'ottica che capisci il vero motivo del blasone di Yeti: la sua pedalabilità è ottima, anche a sospensione aperta, e nei tratti tecnici in salita è stabile e rigida. L'ammortizzazione molto reattiva (che non tende per nulla a sedersi) ci porta anche ad alzarci sui pedali con veemenza senza disperdere troppa energia e se

AMMORTIZZATORE

L'ottimo Fox Float X con classico registro CTD: Climb, Trail e Descend, tre diverse compressioni.

chiudiamo l'idraulica è veramente ferma. La SB5.5 porta in noi il vero piacere della bici, l'uscire non pensando troppo alla durezza della salita o alla difficoltà della discesa, dipende tutto dalle nostre gambe e dalla nostra testa e, in ogni caso, la Yeti ci verrà incontro. Veramente divertente e maneggevole, un carro compatto con un interasse ridotto, ci porta ad avere una bici agile anche se in 29". Dove giriamo con il 27,5" giriamo anche con questo modello, non ci sono raggi di curva completamente diversi ma solo l'adattamento a una ruota più grande che avverrà in tempo 0, visto le geometrie ottime e non estreme. Il pivot principale è al di sopra della linea catena, come si vede chiaramente nella foto, quindi per un'efficienza massima del sistema ammortizzante è consigliabile usare delle corone grandi per tenere la linea catena in linea con il fulcro (la soluzione agonistica migliore, dal punto di vista teorico, è un 36 ma richiede molta gamba anche nel caso usiamo un 12 velocità Sram). Quindi se avete molta gamba montiamo un 32 o 34. Di serie monta il 30, che però ci serve tutto se



Verdetto LA BICI TOTALE

La Yeti SB5.5 è la definizione perfetta per il termine "all-mountain", cioè una bici totale da poter usare su lunghe e dure escursioni condite da discese tecniche: pedalabile in salita e ottima in discesa. Però questa eccellenza e totalità si paga. Una bici consigliata a chiunque, dal biker esperto (che dovrà rendere solo il sistema un po' più progressivo) al principiante. Difficilmente qualcuno si troverà male su un simile mezzo.

Unica tipologia di biker a cui potrebbe piacere ma non entusiasmare, è all'agonista sfegatato (a cui consiglio la SB6) e a chi piace spingere forte ma è grezzo nella guida: lo 'Switch Infinity' non perdona.



PORTABORRACCIA

Se vogliamo bere da una borraccia e non da un sacco di plastica idrico, ecco che Yeti ci viene incontro con un attacco al di sotto del tubo obliquo. Non proprio igienico e comodo però.

XC	MARATHON	TRAIL	ALL MOUNTAIN	ENDURO	FREERIDE	DOWNHILL

usiamo la bici per lunghe escursioni o per non scendere nelle salite più ripide. Nelle salite toste, la forcella da 160mm ci costringe a caricare i pesi verso l'anteriore come normale che sia: l'ideale sarebbe avere una forcella abbassabile per poter sfruttare al 100% la grande efficienza in pedalata del mezzo. Peccato che non ci sia stato un rinnovamento del telaio con l'aggiunta di un ammortizzatore metrico o la sistemazione di un portaborraccia in posizione più consona e non al di sotto del tubo obliquo, difficilmente raggiungibile in pedalata e soggetto alle varie sporcizie del terreno (non amo bere acqua calda dall'idrico, o che sa di plastica). Tralasciando questi deficit, la Yeti SB5.5 è la bici totale che difficilmente sfigura in qualche ambito, la vera essenza dell'All-mountain fatta in bici.



TELAIO

Il top di gamme (Turq) che si differenzia dal Carbon per via di una qualità meno pregiata del carbonio che porta il peso a scendere di 240gr. Ottima qualità nelle finitura con logo in rilievo anteriormente, Boost sia anteriormente che posteriormente, passaggio cavi completamente interno, attacco ISCG-05 per eventuali guidacatena e possibilità di appendere un portaborracchia al di sotto del tubo obliquo. Il peso, comprensivo di Fox Float X, è di 2,57kg, uno dei pesi migliori della categoria.

SCHEMA AMMORTIZZANTE

Il sistema è proprietario Yeti con una soluzione innovativa come lo Switch Infinity. Il funzionamento è rimasto uguale ma il doppio infulcro è stato sostituito da un sistema di scorrimento affidato a due pistoncini ideato da FOX. Tali pistoncini, con trattamento Kashima, si estendono e si comprimono quando la sospensione si muove. All'inizio della corsa si muovono verso l'alto, cambiando la traiettoria della ruota e ottimizzando l'effetto sul pedalato. Dopo la fase di SAG, i due pistoncini si abbassano evitando che il tiro catena ne condizioni le performance.

FORCELLA

Fox 36 Factory all'anteriore, bloccabile dallo stelo tramite la tecnologia CTD. L'escursione è di 160mm con asse da 110mm (10mm più larga dello standard grazie alla tecnologia Boost). Il rivestimento è l'affidabile Kashima. Apprezzato l'inserimento di un quick release (solo nei modelli Boost). Steli da 36mm di diametro.



€ N.D.

(modello custom, prezzi dei modelli di serie nel test)

Peso (senza pedali)	12,6 kg
Ammortizzatore	FOX Float X Factory 200x57mm
Forcella	FOX 36 Factory Kashima 160mm
Serie sterzo	CHRIS KIG Inset Taper
Cambio posteriore	SRAM XX1 Eagle
Comandi	SRAM XX1, 12v
Guarnitura	RACEFACE Next SL
Cassetta	SRAM 1299 Eagle 10-50
Freni	HOPE Tech 3
Ruote	Industry Nine 29 Enduro
Gomme	MAXXIS HighRoller II 2.3
Attacco	RACE FACE Turbin 50mm
Manubrio	RACE FACE SIXC 35x800
Reggisella	RACE FACE Turbine Dropper Post 30.9
Sella	ERGON SME3 Custom
Colore	Silver (test) - Torquoise

Taglie	M (test), L XL
Angolo sterzo	66.5°
Tubo verticale CF	445 mm
Tubo di sterzo	90 mm
Carro posteriore	437 mm
Interasse	1.168 mm
Altezza movimento centrale	346 mm
Reach	421 mm
Stach	610 mm

PROTEZIONE FODERI

Troviamo una protezione totale sui foderi posteriori che non si ferma soltanto sul fodero posteriore, ma continua anche sul fodero obliquo, punto dove è probabile che qualche sassata possa partire e graffiare il nostro telaio (che in questo caso è pregiato). Altre protezioni le troviamo al di sotto del movimento centrale che continua per circa metà tubo obliquo, dove troviamo anche le viti per fissare un eventuale portaborraccia.

RUOTE

Ruote da sogno con Industry Nine Enduro dal peso di 1750gr. La larghezza interna del cerchio è di 31mm e con le coperture montate, Maxxis HighRoller II 2.30, ci troviamo di fronte a una impronta ottima sia per un uso escursionistico che racing. Le HighRoller II sono tutto fare anche se per un uso agonistico all'anteriore serve un disegno più specifico, come un Minion DHF ad esempio. Tecnologia Boost sia all'anteriore che al posteriore. Il prezzo solo di queste ruote si attesta sui 2900 Euro.



Finiture eccezionali. Qualsiasi sia il terreno, non sfigura. Rigidità laterale ottima che si traduce in eccellenti performance in fase di accelerazione



Il prezzo! Ma in fondo si tratta di un mezzo esclusivo e chi può permetterselo non necessariamente percepisce il prezzo alto come un difetto! Non ci sono state grosse innovazioni dalla presentazione della SB5 nel 2014. Curva di compressione lineare