



65°

432

436

1.208

349

445

170

ANGOLO STERZO (°)

TUBO VERTICALE (mm)

CARRO POSTERIORE (mm)

INTERASSE (mm)

ALTEZZA BB (mm)

REACH (mm)

ESCURSIONE (mm)

PIVOT

FIREBIRD

TESTO MATTEO MEZZARI FOTO ALEX BARBERA

PIVOT CYCLES COLMA IL GRANDE VUOTO CHE ESISTEVA TRA LA ALL-MOUNTAIN MACH 6 E LA DOWNHILL PHOENIX INTRODUCENDO NEL CATALOGO 2017 LA FIREBIRD, UNA ENDURO LONG TRAVEL CON NUMERI DA RACER E FREERIDER. SI CARATTERIZZA PER UNA GEOMETRIA BASSA E LUNGA CHE PRENDE ISPIRAZIONE DALLA PHOENIX DH

Per i fedelissimi del giovane marchio statunitense si potrebbe trattare di un ritorno, in realtà la Firebird 2017 è un progetto completamente nuovo che prende ispirazione dalla sorella maggiore Phoenix DH.

TELAIO

La cura maniacale che Pivot mette nella realizzazione costruttiva è ben evidente. Il telaio è realizzato interamente in carbonio con la tecnologia Hollow Core Internal Molding, con stampaggi ad alta compressione. Le sezioni e le dimensioni delle tubature sono impressionanti, in particolare nella zona del carro e dei linkage. Il triangolo posteriore adotta il doppio Wishbone, una sorta di enorme "doppio osso" che unisce i foderi bassi e alti in un'unica monolitica e massiccia struttura. I 170mm sono gestiti dal DW-Link, uno dei più efficienti sistemi ammortizzanti di tipo "virtual pivot" sul mercato. I biellismi sono in alluminio forgiato a freddo e gli snodi ruotano sui cuscinetti sovradimensionati Enduro Max Cartridge. La battuta del mozzo posteriore è boost (148mm), lo spazio tra i foderi accoglie ruote 27.5" fino a 2.5 di sezione. Il nuovo Pivot Cable Port system permette pulizia delle linee, razionalità dei passaggi e grande silenziosità. È inoltre predisposto l'utilizzo del gruppo elettronico Shimano Di2.

Le protezioni del tubo obliquo e batticatena sono ben rifinite e realizzate in morbida e silenziosa gomma. Il telaio è compatibile anche per deragliatore anteriore E-Type direct mount.

VERSIONI E COMPONENTI

Numerose le possibilità di acquisto della Pivot Firebird, che comunque è disponibile esclusivamente con telaio in carbonio, in quattro taglie (da S a XL) e due colorazioni. Si parte dal frame set (telaio + ammortizzatore) in vendita a €

3.599,00 oppure si può scegliere il frame kit (telaio + ammortizzatore+ forcella Fox 36 Factory 170 Kashima) al prezzo di 4.699 euro. Tutti gli allestimenti hanno il Fox Float X2 Factory Kashima e il telescopico Fox Transfer (Lev Integrale solo per la taglia S). L'entry level è la RACE XT (prezzo al pubblico 5.999 euro) che ha forcella Fox 36 Performance, ruote SunRinglè Charger Boost, freni Shimano M615, cambio XT 1x11 con comando SLX, guarnitura Race Face. Gli allestimenti PRO sono due, l'XT/XTR (versione in test, € 7.199) con guarnitura Race Face Aeffect SL e l'XO1 Eagle (€ 7.999) con guarnitura Sram XO1 Eagle Carbon, e montano entrambi forcella Fox 36 Factory 170 Kashima Boost, ruote Dt Swiss M-1700 Spline Two 30 e freni XT M8000. Le versioni al top della gamma, denominate TEAM, montano tutte e tre forcella Fox 36 Factory 170 Kashima, ruote in carbonio Reynolds Enduro Carbon Boost e cockpit Phoenix con manubrio in carbonio. La Team XTR (€ 9.599) è equipaggiata con gruppo Shimano XTR M9000 freni compresi e guarnitura Race Face Next SL, la Team XX1 Eagle (€ 9.899) monta il gruppo Sram XX1 Eagle completo con freni Sram Guide Ultimate e la Team XTR Di2 (€ 10.799) adotta il gruppo elettronico Shimano XTR Di2 con freni Shimano M9000 Trail e guarnitura Race Face Next SL. I kit PRO e TEAM con gruppi Shimano sono disponibili anche in versione 2x, con guarnitura doppia e deragliatore. I Kit PRO sono disponibili con upgrade ruote Reynolds Carbon.

GEOMETRIA

La Firebird non è semplicemente una Mach 6 con più escursione. Le principali differenze, che fanno della Firebird una bici dal comportamento dinamico completamente diverso, non stanno tanto nell'escursione (170mm contro 155mm al posteriore) ma soprattutto nelle lunghezze di reach, front center e interasse. La geometria bassa e lunga prende piuttosto ispirazione dal modello da downhill Phoenix DH. Nel caso della Firebird abbiamo riscontrato un carro più lungo di quanto dichiarato: abbiamo ricevuto conferma della rettifica di Pivot, dunque 435mm di lunghezza carro

DOPPIO WISHBONE

Il massiccio collegamento tra i foderi, di pregevole fattura, rende il triangolo posteriore un unico monolite in carbonio.



Segni particolari 170MM

Pivot segue la tendenza delle enduro race moderne portando l'escursione anteriore e posteriore a ben 170mm. Sorprendentemente, l'abbondante escursione non inibisce la reattività e il comportamento dinamico del mezzo.

non 430mm! L'interasse ne risulta di conseguenza più lungo e sfiora quota 121cm. L'angolo sterzo di 65° è tra i più "aperti" della categoria e ne dichiara la vocazione discesistica mentre l'angolo sella di 74° agevola le risalite più ripide. L'orizzontale virtuale misura 616mm, quota importante per una taglia M che, abbinata all'attacco manubrio da 60mm, consente una posizione allungata in grado di ottimizzare la propulsione quando si pedala seduti. Per la posizione del rider nella guida "in piedi" facciamo notare il reach di ben 445mm, anch'esso molto lungo in proporzione alla taglia (il primato di categoria è detenuto dalla Mondraker Dune, con i suoi 475mm in taglia M). Lo stack è inferiore ai 60cm e il tubo piantone di soli 432mm consente l'installazione di telescopici ad alta escursione anche a chi ha il cavallo più corto della media.

IL RESPONSO DEL TEST

Per i primi giorni abbiamo girato a Dolceacqua (IM). I ragazzi di Supernatural, bravissime guide nonché esperti biker, ci hanno guidati sui loro ripidi e scassati (oltre che avventurosi e panoramici) sentieri che tra l'altro, proprio in quei giorni, sono stati teatro della Dolcenduro 2017... insomma, la bici perfetta nel luogo perfetto. In salita il sistema anti-squat del DW-Link è una piacevole conferma. Non è una trail bike ma ci si dimentica facilmente dei 170mm di escursione pedalando, sia sullo scorrevole che sul tecnico, in assenza di bobbing, con bilanciamento e trazione, anche con l'idraulica aperta: la Firebird è tra le migliori della categoria tra le concorrenti da noi testate. La cassetta Shimano 11-46 è ben spaziata e permette, in abbinamento con la corona anteriore 30T, di salire praticamente ovunque. Per la nostra "gamba" monteremmo senza esitazione un 32T davanti, in



I LIMITI DI QUESTO MISSILE PIVOT SEMBRANO NON ARRIVARE MAI. LE SOSPENSIONI FOX FANNO DAVVERO UN GRAN BEL LAVORO, COMPLETANDO L'OTTIMO BILANCIAMENTO ANTERO POSTERIORE DELLA FIREBIRD



SUPPORTO FRENO POST MOUNT 180MM

Una chicca, si può montare il consueto freno posteriore da 180mm senza l'utilizzo di adattatori.

seconda parte del test, svolto sui nostri sentieri veronesi (sui quali si svolge la 5° E Ben Sa Ghè Enduro), abbiamo sostituito l'attacco con uno da 50mm, che è risultato sicuramente più adatto alla nostra altezza di 175cm e alle nostro stile. Pompate questa Firebird sulle radici, tra i sassi o da una sponda all'altra del sentiero è una vera goduria... non "si siede" e "non scalcia" ma risponde sempre in maniera equilibrata e prevedibile, rendendo tutto facile e divertente. La progressività del sistema ammortizzante posteriore dona una "giocosità" insospettabile per una 170mm, mentre la sensibilità ai piccoli urti rende tutto molto "smooth" e permette di passare sopra a qualsiasi ostacolo, anche in rapida successione, senza spiacevoli saltellamenti o perdite di controllo del retrotreno. I salti non sono un problema anzi, chi non si sente sicuro nella Firebird un'ottimo alleato per progredire: aderenza e controllo del mezzo si realizzano nell'esatto istante in cui le ruote toccano nuovamente terra! E pregi aumentano all'aumentare della velocità: i limiti di questo missile Pivot sembrano non arrivare mai. Le sospensioni Fox fanno davvero un gran bel lavoro, completando l'ottimo bilanciamento antero-posteriore della Firebird. Rispetto al primo settaggio "a secco" eseguito con Sag al 30% (55psi per

modo da poter oltretutto tenere la catena su un pignone più grande in discesa ed essere comunque pronti per i rilanci. Il reggisella Fox Transfer, probabilmente complice il fatto che era nuovo (la Firebird ci è arrivata da Tribe Distribution "brand new", inscatolata in Arizona) non si estendeva completamente se non con l'aiuto di una mano. In ogni caso noi avremmo preferito un reggisella con escursione di 150mm in quanto permette una maggior libertà di movimento.

Passiamo alla discesa. il "terreno di caccia" preferito. Solitamente le "endurone" richiedono un minimo di adattamento e difficilmente ci si trova a proprio agio sin dalle prime curve. Con la Firebird, invece, abbiamo immediatamente trovato il giusto feeling con l'anteriore e la centralità della posizione. Il reach tra i più lunghi della categoria sicuramente influisce sulla facilità nel trovare la corretta posizione, ampliando la "zona di comfort" del pilota e facendolo sentire "dentro" la bici. Con un reach così abbondante, abbiamo però trovato eccessivamente lunga la pipa di serie da 60mm. Nella

Verdetto
BELVA DA GARA SÌ, MA NON SOLO

La Firebird è una enduro ottimamente bilanciata che permette di sentirsi tutt'uno con il mezzo sin dalle prime uscite. È stabile come uno schiacciasassi e veloce come una fuoriserie ma sa diventare anche "giocherellona" su richiesta del pilota. Il DW-Link lavora a meraviglia in combinazione con le sospensioni Fox. Insospettabilmente versatile, la consigliamo anche per uso all-mountain oltre che per gareggiare in enduro o consumare sponde e rampe nei bike park.

la 36 e 180psi per il Float X2), dopo un primo giro abbiamo aumentato di 10psi la pressione della forcella e aumentato di tre click la compressione verso "firm", per ottenere una miglior resistenza all'affondamento e far lavorare più alto l'anteriore sui ripidi. Per il nostro stile avremmo installato un ulteriore token riduttore di volume sia sulla 36 che sul Float X2 per rendere leggermente più progressive le curve di compressione delle due sospensioni e mantenere la pressione per un sag ideale tra il 30 e il 35%. L'ammortizzatore Float X2, in abbinamento con il Dw Link, ha una sensibilità che si avvicina incredibilmente a quella degli ammortizzatori a molla: uno dei migliori "aria" sul mercato. La 36 Factory con il nuovo FIT4 ci ha invece stupiti per burrosità, sensibilità ai piccoli urti e comfort, tanto da farci dimenticare il mal di mani e polsi che le vecchie 36 ci causavano. Può sembrare scontato ma vogliamo rilevare quanto la geometria bassa e lunga, l'angolo sterzo da 65°, il DW-Link e le ottime sospensioni offrano stabilità e precisione di guida da primato. L'unico limite, se così si può chiamare, si avverte nei tornanti più ripidi e stretti. Una bici così lunga e aperta di sterzo non può essere anche agile: il pilota in questo caso deve metterci del suo per districarsi nei passaggi più lenti e trialistici. Conosciamo le Pivot e le aspettative per questa Firebird erano di conseguenza molto alte. Ebbene, le attese sono state ampiamente superate! Le prestazioni in discesa sono senza alcun dubbio ai vertici della categoria ma sinceramente, vista l'escursione e le geometrie da enduro-race/freeride, non ci aspettavamo di poter considerare la Pivot Firebird come bici per tutti i giorni, da utilizzare ad esempio anche per le escursioni all-mountain con gli amici senza l'assillo del cronometro o la fame di girare grosso nei park.

MANUBRIO PHOENIX CARBON RISER

Il cockpit marchiato Phoenix è prodotto internamente da Pivot. Il manubrio Team Carbon è lungo 780mm, ha 20mm di rise, 5° di upsweep e 8° di backsweep.



XC

MARATHON

TRAIL

ALL MOUNTAIN

ENDURO

FREERIDE

DOWNHILL





TELAIO

Realizzato in carbonio con la tecnologia costruttiva Pivot Hollow Core Internal Molding. Le sezioni sono sovradimensionate, sia nel triangolo principale sia nel posteriore, per una maggiore rigidità torsionale. Passaggio cavi integrato, predisposizione Di2, predisposizione deragliatore e protezioni integrate denotano la cura costruttiva e l'attenzione per il dettaglio.

DW LINK

I 170mm al posteriore sono gestiti dal DW-Link, sistema ammortizzante di tipo virtual pivot (il centro di rotazione del carro posteriore varia durante l'escursione cinematica) ideato da Dave Weagle e sviluppato per l'occasione in stretta collaborazione con Chris Cocalis, fondatore e presidente di Pivot. Si caratterizza sia nell'efficienza sia nelle fasi pedalate sia nella guida in discesa.

AMMORTIZZATORE FOX FLOAT X2

Il Float X2 Factory Kashima è il top di gamma studiato per gli usi più gravity. Il modello 2017 presenta una nuova leva di regolazione rapida open/firm che mantiene le regolazioni di compressione, la camera con Evol che migliora la sensibilità e il sistema di smorzamento RVS avanzato. Compressione e ritorno si regolano entrambi sia alle alte sia alle basse velocità tramite apposite ghiera concentriche (brugola da 6mm per le alte, brugola da 3mm per le basse).



€ 7.199,00

Prezzo bici test | Allestimento PRO XT/XTR

Peso (senza pedali)	13,650 kg
Ammortizzatore	FOX Float X2 Factory Kashima 216x63
Forcella	FOX 36 Factory 27.5 170mm Kashima Boost 110QR
Serie sterzo	PIVOT Precision Sealed Bearings Tapered
Cambio posteriore	SHIMANO XTR 11Spd GS
Comandi	SHIMANO XT 11Spd R
Guarnitura	RACE FACE Aeffect SL 30T 175mm
Cassetta	SHIMANO XT M8000 11-46 11Spd
Freni	SHIMANO XT M8000 180/180
Cerchi	DT SWISS M1700 Spline Two 30mm
Mozzi	DT SWISS M1700 Boost 36T Star Ratchet Upgrade
Raggi	DT SWISS Competition Straightpull
Gomme	MAXXIS Minion DHF WT 27.5x2.5, DHR11 WT 27.5x2.4
Attacco	PHOENIX Trail Enduro 60mm
Manubrio	PHOENIX Carbon Riser 780 rise 20mm
Reggisella	FOX Transfer 125mm (Lev Integra per taglia S)
Sella	WTB Pivot Vigo Race
Colore	Black/Blue (test) – Red/Blue

Taglie	S, M (in test), L, XL
Angolo sterzo	65°
Tubo verticale CF	432mm
Tubo di sterzo	110mm
Carro posteriore	436mm
Interasse	1.208mm
Altezza movimento centrale	349mm
Reach	445mm
Stach	595mm

ENDURO MAX CARTRIDGE BEARINGS

I cuscinetti sovradimensionati dei pivot, Enduro Max, hanno una capacità di carico superiore del 35-40% rispetto ai cuscinetti radiali standard, il che si traduce in migliore scorrevolezza sotto sforzo, incrementata rigidità laterale e maggior durezza.

FORCELLA FOX 36 FACTORY

La versione da 170mm Kashima Boost è il top di gamma. Adotta l'aggiornata cartuccia FIT4 con sensibilità migliorata. Le due ghiera di regolazione compressione (tre click "open-medium-firm" la prima, 18 click la seconda che modificano la compressione in "open"), in alto sullo stelo dx, consentono di impostare la velocità di compressione. Il ritorno si regola sotto allo stelo dx tramite una ghiera, protetta da apposito cappuccio filettato, che permette 9 diverse velocità di rebound. Viene venduta di serie con un riduttore di volume già installato, se ne possono montare fino ad un massimo di quattro per aumentare la progressività.



Bilanciamento antero-posteriore e centralità del pilota nella guida attiva. Sospensioni raffinate ed efficienti. Prevedibilità delle reazioni nelle situazioni più difficili. Facilità nel trovare feeling con l'anteriore DW-Link



Prezzi elevati, la qualità si paga. Manca un po' di agilità nei tornanti ripidi e stretti, frangenti in cui richiede forza e tanta tecnica