

66.5

468

459

1.212

342

773

140

ANGOLO STERZO (°)

TUBO VERTICALE (mm)

CARRO POSTERIORE (mm)

INTERASSE (mm)

ALTEZZA BB (mm)

REACH (mm)

ESCURSIONE (mm)

# SPECIALIZED

# TURBO LEVO

# FSR COMP

# 6FATTIE

TESTO GENERINO LA SCOSSA FOTO TONY RULLINO

QUESTA E-BIKE HA FATTO PARLARE MOLTO DI SÉ PER VIA DEL SUO ASPETTO MOLTO "BIKER FRIENDLY". CON IL MOTORE BROSE, TARATO SPECIFICAMENTE PER SPECIALIZED, CON 530WH DI POTENZA, L'ESCURSIONE DI 140MM AVANTI E DIETRO E LE GOMME PLUS DA 3", L'INDOLE È DA VERA ALL MOUNTAIN, FACILE NELLA GUIDA E MOLTO VERSATILE



S

arà per il marchio "importante" e di tendenza, sarà per quel design unico, sarà perché se ne parla molto ma, inutile negarlo, tutti la vogliono!

La Turbo Levo della Specialized è in assoluto tra le più bramate dai bikers veri che si avvicinano al mondo dell'elettrico. Merito, soprattutto, del design particolarmente riuscito che la differenza delle e-bike della "prima ora", infatti il suo aspetto estetico, sin dalla prima versione di 2 anni fa, è paragonabile a una mtb normale, solo un occhio un po' tecnico riesce a notare le dimensioni maggiorate del tubo a livello di sterzo e la "culla", che custodisce, ben integrato, il motore. A livello ciclistico si tratta, sostanzialmente di un'all mountain, con escursione di 140mm al posteriore e 140mm all'anteriore abbinati alle ruote con standard plus da 3". Le geometrie, con un'impostazione trail/all mountain, sono da bici moderna, con foderi posteriori molto corti, movimento centrale basso e sterzo aperto. Tutte le versioni della Turbo Levo adottano lo stesso telaio in lega leggera M5 Premium, il top per quello che riguarda l'alluminio utilizzato da Specialized. Oltre al particolare design che integra sia il motore sia la lunga batteria della Brose, che trova posto all'interno del massiccio tubo obliquo, la struttura si caratterizza anche per il passaggio interno de cavi.

La turbo Levo ha standard posteriore boost, ovvero con battuta a 148mm. Il telaio è disponibile in 4 taglie: S, M, L ed XL.

## SISTEMA BROSE

Per la Turbo Levo Specialized ha lavorato in stretta sinergia con Brose, che ha realizzato

un sistema personalizzato per le esigenze del marchio americano con 530wh di potenza. Due sono le caratteristiche salienti che caratterizzano questo sistema. La prima è l'assenza di serie di una centralina sul manubrio per gestire il funzionamento e visualizzare i dati.

Le tre modalità disponibili, infatti, si comandano direttamente dai pulsanti sul lato sinistro del tubo obliquo, dove sono presenti anche dei led luminosi che indicano lo stato di carica della batteria e la modalità d'utilizzo prescelta. L'altro elemento singolare è la presenza di una sorta di frizione interna che, nel momento stesso in cui si smette di pedalare, oppure quando si pedala col motore spento, isola la guarnitura dal motore e dal relativo attrito. La batteria da 460 wh ha forma e dimensioni specifiche per il telaio, infatti è perfettamente integrata nel tubo obliquo e fissata con un perno passante: è sicuramente ben affrancata sul telaio. Come dicevamo, di serie la Turbo Levo non ha un computer sul manubrio, ma è stata sviluppata l'applicazione Mision Control, con cui è possibile gestire attraverso il proprio Smartphone tutti i numerosi e complessi parametri di regolazione del motore e della batteria. Il sistema permette fini regolazione della risposta stessa del motore ma anche di programmare un tour di un determinato chilometraggio in modo che la centralina stessa eroghi la potenza e imposti automaticamente la modalità di funzionamento, nel modo appropriato per portare a termine il tour.

In ogni caso, tutto il sistema ha connessione Bluetooth e può lavorare in sinergia con i ciclo computer che hanno codifica ANT+. E per i più "tradizionalisti" è disponibile, come optional, il comando remoto Wireless realizzato dalla Garmin che si può installare sul manubrio.



## Segni particolari SISTEMA ELETTRICO INTEGRATO

Sia il motore sia la batteria sono completamente all'interno del telaio, perfettamente integrati nel design della bicicletta.

## COMPONENTISTICA E GAMMA

La Turbo Levo è disponibile di serie in tre versioni. I prezzi vanno dai 3.190€ del modello Levo HT 29 ai 8.990€ della S-Works Turbo Levo FSR 6Fattie. Tutti i modelli montano gomme 650b plus. A catalogo anche una versione short travel con ruote da 29". Per quello che il modello protagonista della nostra prova, si tratta della Comp 6Fattie, entry level della famiglia Levo ma con una ottima componentistica adatta anche ad un uso gravoso proposta ad un prezzo di listino di 4.690€.

Nello specifico, questa versione monta una forcella RockShox Yari RC con corsa da 140mm, freni SRAM Guide R e trasmissione SRAM GX.

## LA PROVA SUL CAMPO

Quello che colpisce di questa Turbo Levo, estetica a parte, è la grande versatilità e l'equilibrio perfetto, caratteristiche che ne fanno una bici tutto fare e molto divertente. Di vero all Mountain trattasi, con doti notevoli sia in salita sia in discesa. Quando

## BATTERIA INTEGRATA

Batteria e centralina sono integrate nel tubo obliquo. L'interfaccia ha dieci led che indicano la carica della batteria e 3 pulsanti per scegliere il sistema ed impostare le tre modalità - Eco, Trail e Turbo - che erogano rispettivamente il 20, il 50 e il 100% della potenza del motore.



**IL SISTEMA BROSE SI FA  
APPREZZARE PER LA  
SCORREVOLEZZA NEI SALISCENDI  
E LA MANCANZA QUASI TOTALE  
DI ATTRITO**



## GOMME PLUS

Il Purgatory, GRID 650bx3.0", carcassa da 60TPI e tassellatura media per un uso polivalente, è 2Bliss Ready, quindi pronto per essere utilizzato come tubeless senza camera d'aria.

smossi, anche se non brillano per il tipo di miscela sui quelli più viscosi né per la resistenza della carcassa. Merito del motore che, seppure ci è parso a sensazione meno brillante del sistema Bosch (almeno per quello che riguarda la bici in prova) ha un erogazione della potenza molto graduale, che aiuta non poco a gestire la bici nei tratti più ripidi e viscosi. Il sistema Brose, per la verità, si fa apprezzare anche per la scorrevolezza nei saliscendi e la mancanza quasi totale di attrito, tanto che, nonostante il peso della bici (in linea con quello di quasi tutte le e-bike) si riesce a pedalare a motore spento anche su salite di media pendenza e non solo in pianura. Una bella sicurezza perché significa che anche con la batteria scarica si torna a casa! In discesa la Turbo Levo è maneggevole e grintosa, ma soprattutto facile e sicura, soprattutto finché l'andatura rimane quella propria dello stile All mountain. La buona efficienza delle sospensioni, l'ottima rigidità

il muso punta in alto si apprezza l'assetto molto bilanciato che consente di sfruttare tutto il contributo del motore senza troppa difficoltà nello scaricare a terra la spinta del sistema Brose. Laddove bici con maggiore escursione o geometria più discesiistiche vanno in crisi, impennandosi o perdendo direzionalità, la Turbo Levo si inerpica con grande efficacia e stabilità. Merito, anche delle gomme plus, che galleggiano molto bene sui fondi

**Verdetto  
DIVERTENTE  
E INARRESTABILE**

La Turbo Levo è un'ottima all mountain. Uno dei mezzi migliori presenti attualmente sul mercato, non solo come estetica ma anche come prestazioni. Ne siamo talmente convinti che noi stessi l'abbiamo prescelta per il nuovo centro di escursionismo in e-bike che abbiamo appena aperto a Porto Azzuro all'isola d'Elba. Non ci credete, venite voi stesso a prova in nostra compagnia per un test tour guidato. Vi aspettiamo!  
Per info e prenotazioni [www.bikelba.com](http://www.bikelba.com)

dell'insieme telaio/forcella, le gomme generose, sono tutti elementi che rendono la guida facile anche sui fondi più scassati ed impegnativi. Certo, l'escursione è "limitata" a 140mm e il peso non aiuta ad essere particolarmente leggiadri e giocosi nella guida, quindi, quando l'andatura è veramente elevata e i percorsi si fanno hard, in molti contesti si fatica di più rispetto ad una tradizionale all mountain a pedalata muscolare, così come per un uso più enduristico è, nostro avviso, necessario montare una forcella con maggiore escursione, che determini



## SISTEMA FSR

La sospensione utilizza il collaudato schema ammortizzate Fsr sviluppato dalla Specialized. L'escursione alla ruota di 140mm, il carro misura 459mm.

anche un assetto un po' più aperto (utile nel ripido). Abbiamo partecipato con la Turbo Levo, alla prima prova del circuito e-Enduro che si è svolta a Sesti Levante, uno degli Spot con le Speciali più belle e toste che abbiamo in Italia, come la mitica S. Anna. Non abbiamo avuto particolare difficoltà ad affrontare il percorso anche con la bici di serie, quindi con 140mm d'escursione e le gomme plus. Certo è che una forcella da 160mm e un ammortizzatore più grintoso, e delle gomme da 2,4 o 2,5", così come hanno fatto i moltissimi rider che hanno corso con la Turbo Levo, è un up grade necessario per un utilizzo enduristico/agonistico. Volendo, tra l'altro, si possono montare anche delle ruote da 29" che negli ingombri della 27,5 plus ci stanno tranquillamente.

XC | MARATHON | TRAIL | ALL MOUNTAIN | ENDURO | FREERIDE | DOWNHILL





## TELAIO

In lega M5 Premium, resistente, leggero e reattivo. Il design include la geometria Trail con movimento centrale basso, ampio tubo orizzontale e foderi batticatena corti. Il passaggio dei cavi, compresi quello del reggisella telescopico Command Post IR è interno, mentre la batteria è integrata nel tubo obliquo.

## SISTEMA BROSE

Integrazione perfetta della batteria e del motore nel telaio in lega M5. Il motore esclusivo con taratura dedicata fornisce 530 watt di potenza ai pedali per salire agilmente. Il livello di assistenza è regolabile per poter gestire l'autonomia. La batteria è integrata nel tubo obliquo ed è facilmente removibile. Il sistema si può personalizzare grazie l'applicazione Mission Control, con cui è possibile gestire attraverso il proprio Smartphone tutti i numerosi e complessi parametri di regolazione del motore e della batteria. Fissata in posizione tramite un perno passante di grandi dimensioni che le consente di rimanere solida al telaio anche sui trail più accidentati.



€ 4.699,00

Prezzo telaio + ammo | n.d.

Sistema Elettrico	MOTORE: Custom in esclusiva per Specialized, Trail tuned, 250 W CENTRALINA: Trail con display integrato, 10-LED battery display, Mission Control iOS/Android App BATTERIA: Custom LEVO battery, 460Wh, 40x3.2Ah, ANT+/Bluetooth connectivity, IP 67
Peso (senza pedali)	22,6 kg
Ammortizzatore	FOX FLOAT Performance, Rx Trail Tune, AUTOSAG, DPS damper, rebound e 3 regolazioni della compressione
Forcella	Rock Shox Yari RC con corsa da 140mm
Cambio posteriore	SRAM GX, long cage, 11-speed
Comandi	SRAM GX, 11-velocità, trigger
Guarnitura	Custom alluminio crankarms con corona da 32 denti
Cassetta	SRAM XG-1150, 11-speed, 10-42t
Freni	SRAM Guide R, hydraulic disc, Guide S4 4-, dischi da 200mm
Ruote	MOZZO ANTERIORE: Specialized disc, allo 110x15mm thru-axle, 24 fori. MOZZO POSTERIORE: Specialized disc, alloy, sealed cartridge bearings, 12x148mm thru-axle, 28 fori
Gomme	PNEUMATICO ANT: Purgatory, GRID casing, 650bx3.0", 60TPI, Aramid folding bead, 2Bliss Ready. PNEUMATICO POST: Purgatory, GRID casing, 650bx3.0", 60TPI, Aramid folding bead, 2Bliss Ready
Attacco	Specialized Trail, 3D forged alloy, 4-bolt, 6-degree rise
Manubrio	Specialized, 6061 alloy, 6-degree upsweep, 8-degree backsweep, 27mm rise, 750mm width
Reggisella	Command Post IRcc, 12 position micro-height adjustable, remote SRL lever, escursione 125mm
Sella	Body Geometry Henge Comp, hollow Cr-Mo rails, 143mm
Colore	Black e Blu (test)

Taglie	S, M, L (Test), XL
Angolo sterzo	66.5°
Tubo verticale CF	468 mm
Tubo di sterzo	130 mm
Carro posteriore	459 mm
Interasse	1.212 mm
Altezza movimento centrale	342 mm
Reach	434 mm
Stach	628 mm

### AMMORTIZZATORE

Il FOX FLOAT Performance, Rx Trail Tune, ha il sistema di AUTOSAG, che facilita la taratura. Il DPS damper, consente la gestione del rebound e la regolazione della frenatura idraulica della compressione in 3 posizioni: Open, Medium Firm.



Versatilità e facilità di guida. Potenziale in salita



Assenza display centralina e comandi sul manubrio