365
TEST
HOLLOWGRAM
MAXXIS

ANGOLO STERZO (°)	TUBO VERTICALE (mm)	CARRO POSTERIORE (mm)	INTERASSE (mm)	ALTEZZA BB (mm)	REACH (mm)	ESCURSIONE A-P (mm)
65.2	430	425	1.187	349	447	170 - 165mm (130mm)

CANNONDALE JEKYLL 2

TESTO **DAVIDE FINETTO** FOTO **ALE DI LULLO**

ECCO LA JEKYLL, NUOVISSIMO PROGETTO DI CANNONDALE, CHE AGGIORNA IL SUO MODELLO DI PUNTA DA ENDURO MANTENDENDO IL FORMATO 27.5". IL SISTEMA DYAD È STATO COMPLETAMENTE RIVISTO E PRENDE IL NOME DI GEMINI. ANDIAMO A CONOSCERLA NEL DETTAGLIO

La belva testata da Jerome Clementz per tutto il 2016 finalmente può essere usata anche da noi comuni mortali: 170mm all'anteriore e 165mm al posteriore in formato 27,5", con angolo sterzo molto aperto (65°) e carro posteriore da record (425mm)! Tutto ruota attorno a Gemini, tecnologia che permette di ridurre l'escursione al posteriore tramite un comodo comando remoto: la riduzione avviene tramite l'aumento netto di progressività dell'ammortizzatore che non consente di raggiungere l'ultima parte di corsa, quindi non ci sono cambiamenti di geometria ma solo un uso parziale dell'ammortizzatore.

CARATTERISTICHE

Il triangolo anteriore è realizzato in carbonio BallisTec: non solo il triangolo anteriore ma anche la biella che comprime l'ammortizzatore è costruita in fibra di carbonio, questo porta a una struttura molto rigida contenendo il peso.
Il triangolo posteriore è in lega in alluminio (nella Jekyll 1 è interamente in carbonio). Sotto al movimento centrale è situata la porta di uscita dei cavi interni. Il telaio è inoltre compatibile con il sistema elettronico di Shimano (Di2), con passaggio dei cavi e alloggio batteria. Tornando al sistema Gemini, le 2 modalità sono denominate Flow e Hustle e vengono azionate tramite il classico comando a manubrio utilizzato da Fox per le sue sospensioni. In modalità Flow il funzionamento è standard: in questo caso si comporta come un classico Float X, mentre spingendo la leva ecco che arrivano i vantaggi del sistema Gemini e si inserisce la modalità Hustle, che riduce il volume d'aria nella camera impendendo quindi di raggiungere l'ultima parte della corsa e, indirettamente, aumentando di netto la progressività della curva di compressione dell'ammortizzatore. Quindi non solo un cambio di escursione ma anche un differente comportamento della bici. Non dimentichiamo che, oltre al comando remoto al manubrio per cambiare l'escursione, troviamo la classica leva sull'ammortizzatore per le 3 posizioni: Climb (firm), Trail (medium) e Descend (discesa). In poche parole il CTD di Fox. Questa regolazione idraulica la troviamo, ovviamente, sia in modalità Flow che in modalità Hustle.

VERSIONI E COMPONENTI

La Jekyll viene prodotta in 4 versioni: dalla 1 alla 4. Il modello base è il 4 con telaio e carro in alluminio, sospensioni Fox Performance (36 e Float DPS), ruote WTB STP i25 (25mm) e Shimano SLX: prezzo di 2.999€. In questa versione il telaio è interamente in alluminio. Nella 3 si passa ad un telaio in carbonio con carro in alluminio: prezzo di 3.999€ per un montaggio con sospensioni Fox Performance (36 e Float DPS), ruote WTB Frequency Race i29 (29mm) e Shimano SLX/XT. Il modello in test è il 2 e viene proposto a 5.999€ (il montaggio completo lo trovate all'ultima pagina di questa review): il telaio ha le stesse caratteristiche della 3. Il top dei top è la 1 e presenta anche il carro in carbonio oltre al triangolo anteriore: sospensioni Fox Factory (36 e Float X), ruote Cannondale Hollowgram Carbon (30mm) e Sram XX1/X01 Eagle. Prezzo? 7.499€.

Segni particolari
GEMINI

L'ammortizzatore, tramite un comodo comando remoto al manubrio, riduce l'escursione al posteriore da 165mm a 130mm.

GEOMETRIA

Le quote geometriche della nuova Jekyll di Cannondale sono decisamente moderne abbinate a un carro record di 425mm! Troviamo un tubo orizzontale lungo, angolo aperto ma un carro decisamente corto, per rendere la bici molto stabile ma allo stesso tempo scattante. Anche l'angolo sella è molto verticale mentre l'altezza da terra presenta un valore nella norma.

IL RESPONSO DEL TEST

La Jekyll si presenta sul mercato come una MTB poliedrica: a differenza di molte enduro moderne, il suo obiettivo è anche quello di far salire le montagne in discreta scioltezza. Il reach è abbondante rispetto alle sue concorrenti (447mm) con un angolo sella abbastanza verticale (75°) che permette di avere una seduta non troppo corta ma abbastanza distesa,

PERNI LOCKR

I perni che tengono fissato l'ammortizzatore utilizzano un espander per limitare I giochi prodotti dalle vibrazioni.

LA JEKYLL È UNA ENDURO REATTIVA CON UN COMPORTAMENTO MOLTO SCATTANTE, QUASI NERVOSO SOPRATTUTTO SE USATA CON "IGNORANZA" SENZA UN'ADEGUATA TECNICA DI GUIDA

aspetto eccellente in fase di pedalata, dove la nuova Jekyll emerge rispetto alle enduro moderne: la frenatura idraulica in comprenssione del Fox Float X è eccellente e rende la Jekyll granitica in modalità Climb, mentre il Trail ben si presta ai sentieri più tecnici in salita o ai single-track veloci in pianura. In modalità aperta (Descend) soffre un po' di bobbing ma la rigidità del telaio e il carro molto corto, permettono di avere comunque una bici sempre scattante e pronta ai rilanci. La Jekyll è una enduro reattiva con un comportamento veramente scattante: il carro super corto, in discesa, ci regala tanto divertimento nel saltare da un lato all'altro del sentiero e, sui sentieri flow, è decisamente performante, tra le migliori della categoria. L'angolo molto aperto, abbinato a una Fox 36, la rendono difficile da portare a fondo corsa se non si guida con un approccio corretto, cioè con una postura aggressiva e caricando bene l'anteriore. L'utente esperto apprezza, mentre il neofita un po' meno, anche se ci permettiamo di dire che la Jekyll è fatta per "girare grosso", per altri usi esistono modelli più consoni (stando nel catalogo Cannondale pensiamo alla nuova Trigger, in test a breve). Anche sul ripido si comporta egregiamente: l'angolo sterzo di 65°, abbinato a un orizzontale lungo, la rendono stabile e sicura. Dietro abbiamo comunque 165mm di escursione gestiti da un ottimo sistema ammortizzante (ammortizzatore+schema Single Pivot) quindi anche sullo scassato possiamo aprire bene il gas anche se, nelle pietraie più toste, è molto reattiva e dobbiamo avere un minimo di fluidità e morbidezza per mantenerla stabile. Non è una schiacciasassi e questo lo si nota dalla sua ottima reattività e prontezza in curva. Poi, il fatto di poter passare alla modalità Hustle tramite comando remoto, la rende una all-mountain super moderna. In pratica, è come avere due bici in una, con un comportamento reattivo e progressivo che può essere usato anche in discesa: penso a un agonista che affronta un percorso, o una PS, molto veloce e scorrevole e che voglia una bici precisa e scattante. La confidenza, per chi è minimamente tecnico nella guida, è immediata: il peso è centrale, nei salti è precisa e si presta a essere spinta su ogni dosso e gobba per acquisire velocità (a differenza di altre enduro). Poi in modalità Hustle questo aspetto si amplifica. Per i più passivi nella guida, è una bici che potrebbe scalciare un po' dietro, soprattutto se usata con "ignoranza" senza un'adeguata tecnica di guida. La sospensione posteriore ha un comportamento molto lineare per tutta la sua corsa con una leggera progressione verso la fine: negli usi più estremi abbiamo sentito l'esigenza di avere una sospensione più progressiva, possibilità attuabile inserendo dei gommini all'interno dell'ammortizzare ma solo da un centro autorizzato o da FOX visto che c'è bisogno di una chiave specifica per aprire il FOX Float X (Rockshox, in questo campo, vince per versatilità).

PROTEZIONE IN CARBON

Prevista una protezione per il tubo obliquo realizzata in carbonio (foto in basso) e fissata con due viti sul telaio

Verdetto
ENDURO CAMALEONTICA

Si nota chiaramente come Cannondale ha cercato di progettare una bici che possa incarnare in pieno il concetto di MTB: divertirsi sui sentieri pedalando e non facendosi scorrazzare in giro dai furgoni... e magari bevendo ogni tanto dalla borraccia! Una Enduro veramente agile e scattante, molto intuitiva e reattiva, adatta anche per giri dall'alto dislivello senza risultare troppo "dispersiva in watt" nelle fasi di salita.

ATTACCO FRENO A DISCO

Attacco di tipo Flatmount: viene limitata la rumorosità in frenata e migliorata la solidità dell'attacco del freno.

XC	MARATHON	TRAIL	ALL MOUNTAIN	ENDURO	FREERIDE	DOWNHILL

TELAIO

Il triangolo anteriore è realizzato in carbonio BallisTec, vale a dire una tecnologia di lavorazione delle fibre unidirezionali che caratterizza i telai Cannondale. Non solo il triangolo anteriore ma anche la biella che comprime l'ammortizzatore è costruita in fibra di carbonio: questo porta a una struttura molto rigida contenendo il peso. Il triangolo posteriore, invece, è in alluminio. Spazio per il portaboraccia che però ha una posizione verticale non troppo comoda e che porta spesso a perderla se non abbiamo un portaborraccia degno di questo nome.

CARRO POSTERIORE

Il carro è cortissimo (425mm) e asimmetrico (Ai, Asymmetric Integration). Tale asimmetria consente di ricavare anche un'ottima luce in condizioni di fango. Il telaio prevede l'uso del sistema Boost e le ruote vengono campanate di 3mm verso la guarnitura per avere un miglior posizionamento. Il movimento centrale è di tipo BB30 che potrebbe essere un neo visto che, in condizioni di fango, tende a creare rumori e attriti (durante il test, un mese, non sono sorti problemi di questo tipo).

GUARNITURA

La Jekyll è monocorona nativa quindi non è presente un attacco per il deragliatore in caso di uso in modalità doppia.
La corona è di 30d, perfettamente ottimizzata con il fulcro basso dello schema ammortizzante, che abbinato al 50 posteriore ci permette di salire sulle mulattiere senza dover scendere e spingere la bici. La guarnitura è TRUVATIV Carbon Eagle con movimento centrale BB30 e sistema Ai offset (vedi paragrafo 'carro posteriore').

€ 5.999,00

Prezzo telaio + ammo | **n.d.**

Peso (senza pedali)	**13,5 Kg**
Ammortizzatore	**FOX FLOAT X Performance Elite EVOL Gemini (metrico)**
Forcella	**FOX FLOAT 36 Performance Elite 170mm (110x15)**
Serie sterzo	**Integrated, 1-1/8 a 1.5**
Cambio posteriore	**SRAM X01 Eagle 12v**
Comandi	**SRAM X01 Eagle 12v**
Guarnitura	**TRUVATIV Carbon Eagle, BB30 Ai offset, 30d**
Cassetta	**SRAM XG1295 Eagle 10-50d, 12v**
Freni	**SRAM Guide RS hydro disc, Centerline rotors 200/180mm**
Ruote	**WTB Frequency Team i29, 29mm inner**
Gomme	**MAXXIS Minion DHF 27.5x2.5" MaxTerran (anteriore), DHR II 2.4" (posteriore), 3C, TR**
Attacco	**RACE FACE Turbine Basic 35 (50mm)**
Manubrio	**RACE FACE Atlas 35 (800mm)**
Reggisella	**RACE FACE Turbine dropper, Internal Routing, 31.6, 150mm**
Sella	**FABRIC Scoop Shallow Elite**
Colore	**Gialla/oliva**

Taglie	**S, M (test), L, XL**
Angolo sterzo	**65,2°**
Tubo verticale CF	**430mm**
Tubo di sterzo	**115mm**
Carro posteriore	**425mm**
Interasse	**1.187mm**
Altezza movimento centrale	**349mm**
Reach	**447mm**
Stach	**604mm**

FORCELLA

La forcella è una FOX FLOAT 36 Performance Elite da 170mm con tecnologia BOOST (110x15). L'alta progressività della forcella, e lo sterzo a 65°, la rendono difficile da sfruttare appieno per un amatore medio. Le regolazioni disponibile sono il classico rebound, regolazione delle basse velocità e chiusura CTD: Climb, Trail e Descend. Ottima la scorrevolezza e la rigidità della struttura, veramente ai massimi livelli.

AMMORTIZZATORE

Troviamo un FOX Float X con tecnologia proprietaria Gemini (ideato da Jeremiah Boobar), sistema di sospensione che prende il meglio dal vecchio Dyad e ne migliora alcune sue lacune. Il sistema è prodotto da Fox Racing Shox su specifiche Cannondale e si caratterizza per il concetto di doppia escursione. Si tratta di un Fox Float X metrico modificato (in uso esclusivo per Cannondale) che consente di ridurre l'escursione tramite comando remoto al manubrio: da 165mm a 130mm. Le pressioni di utilizzo sono molto alte e nel nostro caso (peso sui 70kg) sono arrivato a 220psi.

+

Reattività del carro posteriore ai massimi livelli. Sistema Gemini azzeccato. Ottima la qualità dei copertoni presenti (mescola 3C e MaxTerra)

–

Anteriore difficile da sfruttare appieno (sterzo a 65° con Fox 36 molto progressiva la rendono difficile da portare a fondo corsa). Pressioni di utilizzo dell'ammortizzatore molto alte (in caso di biker con un peso superiore agli 85kg si viaggia su pressioni prossime ai 300psi)