

65.5

459

432

1.207

350

460

160  
165

ANGOLO STERZO (°)

TUBO VERTICALE (mm)

CARRO POSTERIORE (mm)

INTERASSE (mm)

ALTEZZA BB (mm)

REACH (mm)

ESCURSIONE (mm)

**INTENSE**

**TRACER**

**NM EXPERT**

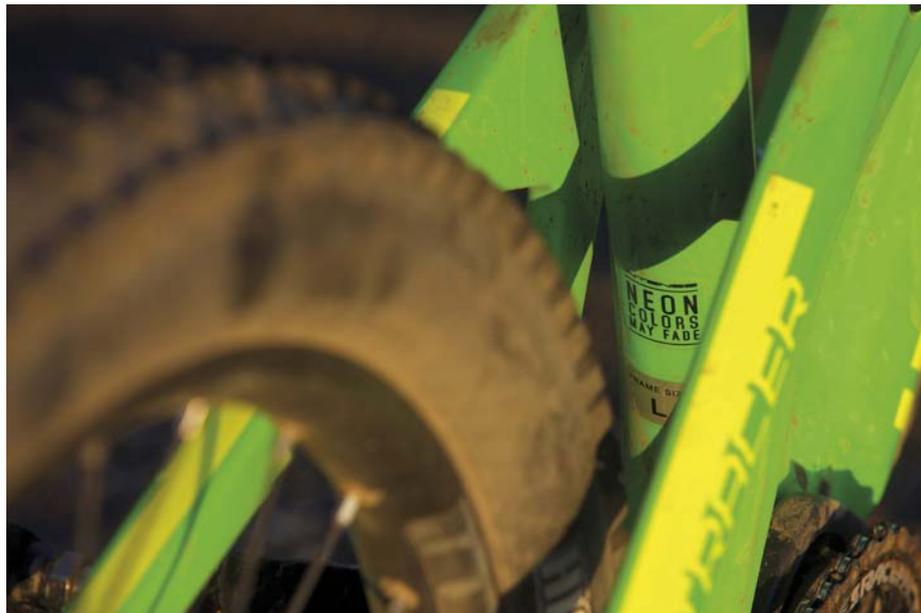


**IN QUESTI ULTIMI 2 ANNI INTENSE  
STA SPINGENDO MOLTO: BEN 5  
NUOVI MODELLI CON L'ULTIMA  
ARRIVATA, LA NUOVA TRACER CHE È  
UN'ARMA PERFETTA PER L'ENDURO  
RACING. FORMATO 27,5" CON  
160MM ALL'ANTERIORE E 165MM  
AL POSTERIORE, GESTITI DAL  
SISTEMA PROPRIETARIO JS TUNED  
CHE RIPRENDE GLI STESSI  
CONCETTI DEL VPP DI SANTACRUZ**

**I**ntense Tracer, l'ultima nata del marchio Americano, ha subito un importante restyling che la pone tra le bici da Enduro più "appropriate" per un utilizzo molto intenso. Rispetto al vecchio modello, il cambiamento di carattere c'è e si nota soprattutto in discesa, dove la nostra Tracer si è incattivita parecchio, grazie ad angoli più aperti, orizzontale più lungo e schema ammortizzante dall'indole più generosa e parecchio "burroso".

## CARATTERISTICHE

Dicevamo, una geometria più lunga e aperta che porta ad utilizzare delle taglie standard quando con la vecchia Tracer il rischio era trovarsi un po' corti con le taglie abituali. La costruzione del telaio, per i 3 top di gamma, è realizzata in carbonio SL, qualità migliore tra quelle usate da Intense, mentre per il telaio degli altri due allestimenti, compreso il modello in test, la qualità del carbonio è leggermente "inferiore" (NM). La biella inferiore e superiore è in lega di alluminio, mentre quella superiore, nei telai SL, è anch'essa in carbonio. La versione SL è anche dotata di viteria in titanio. Il carro, un po' in controtendenza visto anche il precedente modello, è ora simmetrico. Tecnologia Boost 148 e foderi abbondanti. Il manubrio è firmato Renthal, con un manubrio Fatbar in alluminio della lunghezza di 780mm per 20mm di rise, sostenuto da uno stem Intense da 40mm di lunghezza. L'impianto frenante è Shimano, con un set di XT con pastiglie e dischi Ice Tech. Al telaio c'è un perno passante filettato con expander interno, sistema proprietario Intense senza Quick Release. Da segnalare che Intense Cycles



offre, al 1° acquirente, 5 anni di garanzia e il servizio di Crash Replacement.

## VERSIONI E COMPONENTI

Troviamo, per l'appunto, 2 qualità di carbonio (le geometrie rimangono intatte) e 5 differenti montaggi. I 3 modelli top di gamma (SL Factory, SL Elite e SL Pro) usano un carbonio più pregiato mentre i restanti 2 modelli (NM Expert e NM Foundation - in test) utilizzano un carbonio più conforme agli standard. Intense propone 4 taglie (S, M, L e XL) con prezzi dai 5.298€ della NM Foundation ("base") agli 11.998€ del modello top di gamma. Il modello top di gamma (SL Factory) monta quanto di meglio c'è disponibile sul mercato: Sram XX1 Eagle, Fox Factory, Ruote Enve M70 e chi più ne ha più ne

### Segni particolari VERNICIATURA

Le colorazioni Intense non passano inosservate e anche la qualità della verniciatura merita una nota di merito positiva.

metta. I montaggi, e la qualità del carbonio, sono molto alti e il prezzo ne risente. Il modello in test, NM Expert, è forse quello con il rapporto qualità/prezzo migliore con una componentistica buona e telaio con carbonio standard (usiamo il termine standard per capirci): Lyric all'anteriore, Monarch Plus al posteriore e Shimano XT 11v. Il montaggio completo del modello in test lo potete trovare all'ultima pagina di questa prova. Disponibile anche il kit telaio a 4.198€, ma solo nella qualità superiore (SL).

## GEOMETRIA

I valori geometrici hanno subito parecchi aggiornamenti e in questo c'è la mano di Cesar Rojo, salito alla ribalta per aver immesso sul mercato la Forward Geometry di Mondraker. Ora l'assetto sulla bici è più lungo, con una quota di front-center aumentata, abbinata a uno stem da 40mm. Il carro di 432mm e un interasse

## PROTEZIONI

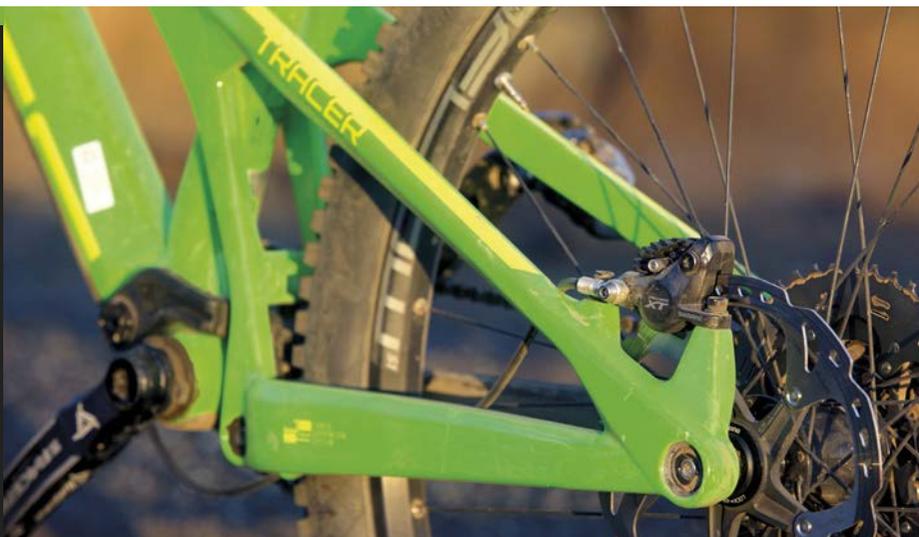
Carro protetto ottimamente sia sul fodero basso, per evitare segni derivati dalla catena, sia sul fodero alto.



**LO SCHEMA AMMORTIZZANTE È 'TOSTO', SI SENTE CHE ASSORBE MOLTO BENE I MEDI E GROSSI IMPATTI MA SENZA RISULTARE 'PIGRO'**

## Verdetto LA BICI PER L'ENDURO RACING

La Intense Tracer è la bici per ideale per l'enduro racing. Per le uscite di tutti i giorni potrebbe non entusiasmare i piloti meno audaci e aggressivi, ma in gara è l'arma ideale per qualsiasi tipologia di rider. Dà il meglio di sé nei terreni veloci e sconnessi dove risulta precisa e incurante del terreno, assorbendolo nel migliore dei modi senza perdere troppa velocità. Una bici perfetta per l'agonismo mentre per chi cerca un modello più tuttofaro, consigliamo la Recluse, modello testato sullo scorso numero di Nov/Dic scorso.



### PERNO PASSANTE

Sul carro posteriore c'è un perno passante filettato con expander interno, sistema proprietario Intense senza Quick Release.

di 1207mm (in taglia L) la rendono ben guidabile e non esasperata nelle geometrie. Un cambiamento netto per Intense che ha sempre realizzato taglie piuttosto compatte. Anche gli angoli sono ora più discendenti e rendono la nuova Tracer una enduro abbastanza aggressiva.

### IL RESPONSO DEL TEST

Appena ci si siede sopra l'indole discendente si nota, si è al centro della bici con un Renthall da 80cm e l'angolo sterzo abbondantemente sotto i 60°! Per la legge del contrappasso, in salita la Tracer ha perso qualcosa, è innegabile, la reattività in salita è calata e si nota come

tolto tutti gli spacer per riuscire a caricare bene il davanti e non limitare così la guidabilità sul guidato e sullo stretto. Essendo una vera enduro la salita rimane solo una fase di intermezzo per poi sgasare in discesa. E, infatti, quando il sentiero picchia verso il basso, le cose cambiano totalmente: la Tracer infonde sicurezza e ho apprezzato molto la stabilità in fase di curva, dove rimane ben piantata e precisa. Lo schema ammortizzante è 'tosto', si sente che assorbe molto bene i medi e grossi impatti ma senza risultare pigro, la bici non perde velocità sugli impatti e si mantiene sempre ben attiva e veloce. L'interesse non risulta estremamente lungo complice un carro posteriore abbastanza corto che mantiene la Tracer ben guidabile anche nei tratti più stretti, nonostante non siano il suo punto di forza. L'aspetto dove la Tracer emerge sono i tratti veloci e sconnessi: la nuova belva di Intense rimane di una stabilità impressionante e ostacoli/dossi non ci spaventano, i sassi sembrano

avere paura di noi. Il cambio Shimano è super preciso e non sbaglia un colpo ma il 46 posteriore, abbinato al 32 anteriore, denota ancora di più lo spirito racing di questa bici: sulle salite più impegnative bisogna avere gamba per salire e si sente la mancanza di una corona minore o di un 50 al posteriore (12 velocità). Riportiamo che durante il test più di una volta si è allentata la vite che tiene la biella inferiore: basta un po' di frena filetti e il problema si risolve. I freni sono degli Shimano XT, forse un po' sottodimensionati per il mezzo che, se portato in condizioni estreme, potrebbero non fare impazzire i biker più smaliziati. Nelle fasi aeree è molto ben bilanciata e infonde sicurezza, specialmente in fase di atterraggio grazie a uno schema ammortizzante molto funzionale e una struttura estremamente rigida. Un mezzo performante con dei limiti molto alti che permettono di rischiare un po' più del dovuto sapendo di avere a che fare con un prodotto che non ci tradirà mai, se non per un nostro errore di linea/valutazione.

### BIELLA

Sia a biella che il telaio sono sagomati per cercare di ridurre la quota di carro posteriore e per ottenere il posizionamento voluto con la biella che si incassa all'interno del carro.

i punti di forza non siano la guidabilità sul ripido in salita e la reattività che, sia chiaro, non è a livelli bassi ma non eccelle come ci si aspetterebbe da un sistema VPP (denominato JS da Intense). Chiudendo l'idraulica del Monarch naturalmente la situazione migliora ma è richiesta una pedalata non troppo aggressiva e dispersiva e abbastanza composta. La Tracer è molto alta di anteriore e abbiamo





## TELAIO

La costruzione del telaio, per i 3 top di gamma, è affidata al carbonio SL, qualità di carbonio migliore, mentre per il telaio degli altri due allestimenti, compreso il modello in test, la qualità del carbonio è leggermente inferiore (NM). La biella inferiore e superiore è in lega di alluminio, mentre la biella superiore, nei telai SL, è anch'essa in carbonio. La versione SL è anche dotata di viteria in titanio. Il carro, un po' in controtendenza visto anche il precedente modello, è ora simmetrico. Tecnologia Boost 148 e foderi abbondanti.

## CARRO POSTERIORE

Carro posteriore simmetrico e riparato sul fodero basso con una protezione in gomma e una placca di metallo in zona corona anteriore. Anche il fodero alto è ben riparato al suo interno con la gomma che continua dal fodero inferiore a quello posteriore. Ottima anche la protezione in gomma sulla parte finale del tubo obliquo, che ripara in modo eccellente anche la scatola del movimento centrale.

## AMMORTIZZATORE

Rockshox Monarch Plus RC3 (non metrico, 216x63mm) con le 3 posizioni di blocco. La Tracer non sposa quindi, per adesso, la scelta dell'ammortizzatore metrico offerto da SRAM. Per chi non lo sapesse, lo standard metrico è nato per cercare di standardizzare il mercato MTB riducendo le misure disponibili degli ammortizzatori e dei sistemi di fissaggio al telaio. Quindi anche per l'utente finale sarà più facile cambiare l'ammortizzatore con prodotti after market. Secondo vantaggio, avendo un interasse più lungo è possibile studiare delle idrauliche più complesse e performanti.



€ 6.298,00

Prezzo bici test | Prezzo telaio + ammo | 4.198 Euro

Peso (senza pedali)	14,0 Kg
Ammortizzatore	ROCKSHOX Monarch Plus RC3, 216x63mm
Forcella	ROCKSHOX Lyric RC 160mm solo air, boost 15qr X 110
Serie sterzo	CANE CREEK 40, alloy
Cambio posteriore	SHIMANO XT 11v
Comandi	SHIMANO XT 11v
Guarnitura	RACE FACE Turbine 32d
Cassetta	SHIMANO XT 11v, 11/46
Freni	SHIMANO XT Hydraulic Disk 180mm
Ruote/mozzi/cerchi	STANS 110 x15mm Front Hub; 148x12 BOOST Rear Hub SHIMANO 11 SPEED, centerlock, STANS FLOW S1 Rims
Gomme	MAXXIS Highroller 2.3"
Attacco	INTENSE Recon Elite 40mm
Manubrio	RENTHAL FatBar ALLOY 20mm RISE, 780mm
Reggisella	ROCKSHOX Reverb Stealth, 31.6mmx420mm, zero offset, 150mm of travel
Sella	WTB Silverado Race
Colore	Verde/Giallo

Taglie	S, M (test), L, XL
Angolo sterzo	65.5°
Tubo verticale CF	459mm
Tubo di sterzo	119mm
Carro posteriore	450mm
Interasse	1.162mm
Altezza movimento centrale	332mm
Reach	425mm
Stach	606mm

#### SCHEMA AMMORTIZZANTE

Lo schema ammortizzante della Tracer è il JS Tuned Suspension System, sistema che riprende i concetti del VPP e che Intense usa oramai da diversi anni e che ha subito diversi aggiornamenti nel tempo. La biella inferiore ha subito un aumento di dimensioni rispetto al precedente modello e anche il posizionamento ora è più avanzato. Ora il comportamento è più spostato verso la discesa e la biella incassata all'interno del carro, infulcrata più in basso, ha permesso di mantenere molto contenuta la quota del carro posteriore.

#### FORCELLA

Rockshox Lyric RC 160mm solo Air, Boost 15qr X 110. Supporta copertoni massimi da 2.8" ed è prodotta sia in 27,5 che in 29". Il peso è di 2040gr è l'aumento di rigidità rispetto alla Pike è avvertibile, almeno per chi "gira grosso". Sulla Tracer NM Expert troviamo la Lyric RC, vale a dire con ghiera anteriore delle basse velocità che ruotandola completamente funge da blocco. Gli steli sono da 35mm.



Geometria 'da gara'. Stabilità sui tratti sconnessi e veloci.



Mancanza del portaborracchia. Prezzo leggermente superiore alla media. Mancanza 12 velocità.