



65

440

438

1.199

346

439

150

ANGOLO STERZO (°)

TUBO VERTICALE (mm)

CARRO POSTERIORE (mm)

INTERASSE (mm)

ALTEZZA BB (mm)

REACH (mm)

ESCURSIONE (mm)

SCOTT**GENIUS 900
TUNED**TESTO MATTEO MEZZARI FOTO MAURO COTTONE E MATTEO MEZZARI
RIDER MATTEO DRAGO

A SEGUITO DEL SUCCESSO OTTENUTO QUEST'ANNO CON SPARK ED E-SPARK, SCOTT RINNOVA COMPLETAMENTE UNO DEI SUOI STORICI CAVALLI DI BATTAGLIA, LA TRAIL/ALL-MOUNTAIN GENIUS. LE NOVITÀ TECNOLOGICHE INTRODOTTE SULLA GENIUS 2018, IN PARTE MUTUATE DALLA SPARK, SONO NUMEROSE E INTERESSANTI, A PARTIRE DALLA POSSIBILITÀ DI UTILIZZARE A PROPRIO PIACIMENTO RUOTE DA 27,5 OPPURE 29"

La nuova Scott Genius permette innanzitutto di cambiare a piacimento il formato ruote da 27,5 a 29 con il semplice spostamento del chip-flip posizionato sopra l'ammortizzatore e senza la sostituzione di alcun componente (ad esclusione delle ruote ovviamente). I foderi hanno abbastanza spazio per ruote 27,5 fino a 2.8 e per ruote 29 fino a 2.6 e il rovesciamento "low/high" della boccola di supporto ammortizzatore permette di mantenere l'altezza movimento centrale, le quote geometriche e quindi le prestazioni molto simili pur cambiando il diametro ruote. La cinematica della sospensione posteriore, pur apparentemente identica al monopivot della Spark, è in realtà una sorta di Horst Link (Virtual 4 Link) con curva di compressione ottimizzata per ottenere il massimo da ogni fase di riding. L'escursione è sensibile e regressiva nella prima parte, sostenuta a metà corsa e progressiva nell'ultima parte. Il comando Twinlock al manubrio, nelle tre modalità Descend, Traction e Lockout, controlla contemporaneamente forcella e ammortizzatore. Nella modalità Traction Control, una delle camere del Fox Evol Nude (esclusiva Scott) è chiusa per ridurre il volume d'aria e successivamente irrigidire la molla. L'idraulica si regola automaticamente, l'escursione al posteriore si riduce da 150 a 110 mm modificando la geometria a favore di una pedalata più efficiente. Scott è storicamente uno dei brand di riferimento nella costruzione dei telai in carbonio e con la nuova Genius ha fatto un ulteriore passo avanti. Grazie a nuovi processi di laminazione (Evo-Lap Technology) degli strati di fibra HMF migliorata, il telaio della Genius Carbon (in taglia M) pesa soltanto 2,249 kg, compresi ammortizzatore e hardware. Manubrio e attacco sono costruiti in un unico pezzo di carbonio, il Syncros Hixon iC (integrated Cockpit), molto leggero e performante. Il parafrangente Syncros Trail di serie si integra con le forcelle Fox boost e si fissa direttamente con due viti.

VERSIONI E PREZZI

La Genius è proposta in sette allestimenti in formato ruote 27.5 Plus (700 Ultimate, 700 Tuned, 710, 720, 730, 740 e 750), quattro allestimenti in formato 29 (900 Tuned, 920, 930 e 940) e tre versioni 27.5 Plus donna denominate Contessa Genius (710, 720 e 730), per un totale di ben quattordici modelli. Il listino della Genius 700 va dai 2.649 € della 740 ai 9.999 € della 700 Ultimate, la Genius 900 va dai 3.499 € della 940 ai 7.699 € della 700 Tuned (in



Segni particolari UNA BICI, DUE FORMATI RUOTE

La Genius offre la possibilità di cambiare formato ruote con la semplice inversione della boccola (High/Low) di sostegno dell'ammortizzatore senza necessità di sostituire la forcella. Nel passaggio da un formato ruote all'altro, geometrie e comportamento dinamico restano simili.

prova) e la Contessa Genius parte dai 2.699 € della 730 fino ai 5.399 € della 710. I modelli Ultimate, Tuned, 7/910 e 7/920 hanno telaio in carbonio mentre gli allestimenti 7/930, 7/940 e 7/950 hanno il telaio in alluminio. La Tuned è l'unica a montare la Fox 36, tutte le altre versioni sono equipaggiate con Fox 34 ad esclusione delle entry-level in alluminio equipaggiate Rock Shox Recon. Le leggerezze del telaio, unita alla qualità dei componenti, consentono alla top di gamma Ultimate di scendere sotto i 12 kg di peso (dichiarati 11,7 in taglia M)... davvero notevole per una all/mountain con escursione 150 e ruote plus.

GEOMETRIA

La nuova Genius, rispetto alla precedente, ha l'angolo sterzo più aperto, reach e front-center più lunghi per una maggior stabilità, il carro è ora più corto per migliorare maneggevolezza e il tubo sella più verticale per una pedalata più efficiente.



Sulla Genius 900 Tuned taglia M in test, il reach è pari a 439 mm, l'angolo sterzo misura 65° e l'interasse sfiora i 120 cm (1199 mm)... questo sono indubbiamente numeri da enduro, specialmente in abbinamento alle ruote da 29 pollici. Il carro di 438mm è piuttosto corto considerando che riesce a contenere ruote 29 dalla sezione generosa di 2.6". Interessante notare che la quota di trail (risultante tra angolo sterzo, offset forcella e diametro ruota) è pari a 117,6 mm per la 900 mentre scende a 107,3 mm per la 700... la variazione è dovuta alla diminuzione del diametro ruota ma soprattutto all'aumento dell'angolo sterzo (65,6°... più verticale) nell'opzione 650B. Sulla carta dunque la 700 è più maneggevole, a parziale compensazione della sezione ruote plus da 2.8.

IL RESPONSO DEL TEST

La leggerezza si sente... eccome! Se, nonostante le geometrie da enduro e la generosa escursione delle sospensioni, questa Genius si pedala in salita quasi come una Spark lo si deve in parte anche al peso di soli 12,4 kg. La possibilità di variare l'escursione posteriore, l'assetto del mezzo e la risposta delle sospensioni con un semplice gesto del pollice sinistro sul Twinlock al manubrio è l'elemento che in realtà fa la vera differenza. Certo, il nuovo sistema a quadrilatero è ben studiato e dona un discreto sostegno (decisamente migliorato rispetto alla vecchia Genius) anche nella modalità "open" ma è la modalità "Traction" che trasforma la Genius in un vera e propria arrampicatrice, grazie alla riduzione dell'escursione a 110 mm e alla taratura idraulica votata alla pedalata. All'inizio di una salita ripida abbiamo volutamente tenuto aperto il Twinlock per inserire la modalità Traction soltanto dopo una decina di pedalate... si avverte nettamente il cambio di assetto, il sollevamento del posteriore e il sensibile aumento di efficienza in pedalata. In salita, anche se il fondo diventa tecnico e sconnesso la trazione è sempre ben garantita dall'ottimo comportamento delle sospensioni oltre che dalle ruotone che si mangiano tutto. La modalità Lockout, consigliabile su asfalto o su carrarecce

SYNCROS HIXON IC

Il "cockpit" attacco-manubrio è costituito da un unico pezzo integrato, interamente in carbonio. Il design pregevole e il peso di soli 290gr si distinguono dalla concorrenza.

I CAMBI DI TRAIETTORIA SONO SORPRENDENTEMENTE REPENTINI. IL FEELING CON L'ANTERIORE SI ACQUISISCE IMMEDIATAMENTE GRAZIE AL GRAN LAVORO DI FORCELLA, GEOMETRIE E PNEUMATICI

con fondo omogeneo, rende la Genius tanto rigida che sembra di pedalare una front. Dopo anni di evoluzione di questo sistema, che in passato a dir la verità non ci aveva del tutto convinti, possiamo affermare questo Twinlock può fare la differenza rispetto ai competitors ed è l'elemento che maggiormente influisce sulla sorprendente polivalenza della Genius 2018. "L'effetto grande escursione" che toglie efficienza alla pedalata, è scongiurato dalla modalità Traction ma per la discesa si possono sfruttare tutti i 150 mm della modalità Descend. In merito alle prestazioni discistiche dobbiamo ricordare innanzitutto che la 900 Tuned in test è l'unica Genius a non essere equipaggiata con forcelle dal diametro steli 34 mm... Sicuramente la Fox 36 svolge un ruolo importante nella precisione di guida e nella sicurezza che infonde, anche nei tratti scassati e nelle curve spinte, questa Genius Tuned. Come tutte le 29er ad indirizzo gravity impressiona per la velocità con cui si possono affrontare i trail più impegnativi ma, a differenza di altre concorrenti, le ruote grandi non sembrano limitarne la maneggevolezza come sarebbe logico aspettarsi. I cambi di traiettoria sono sorprendentemente repentini. Il feeling con l'anteriore si acquisisce immediatamente grazie al gran lavoro della forcella, alle geometrie azzeccate e al grip degli pneumatici. Occhio a non esagerare però... la progressività dell'ultima parte di corsa va capita un pochino prima di essere domata con sicurezza. Il Manubrio Hixon iC è molto rigido e regala una piacevole sensazione di controllo del mezzo. Tutti gli input provenienti dal terreno sono trasmessi al pilota... aspetto senz'altro positivo che può per contro risultare stancante rispetto ai cockpit tradizionali quando il riding si prolunga per tutta la giornata. Il fatto che

TWINLOCK SUSPENSION SYSTEM

Il comando al manubrio agisce contemporaneamente su forcella e ammo. Tre le posizioni Descend, Traction e Lockout.



sia prodotto con rise unico di 12mm è un motivo in più per aspettare a tagliare il tubo sterzo solo quando si è assolutamente certi di aver trovato l'altezza manubrio corretta. La nostra Genius era equipaggiata con coperture Maxxis Rekon Max Terra in luogo degli Schwalbe Nobby Nic Evo Addix Speedgrip a catalogo. Si tratta in ambedue i casi di pneumatici che offrono un ottimo compromesso tra scorrevolezza e aderenza su terreni asciutti, perfetti per la pratica dell'all-mountain. La sezione ruote da 2.6 pollici, che già ci era piaciuta in precedenti occasioni, è stata una piacevole conferma. Riteniamo che la misura 2.6 sia la giusta ed equilibrata "via di mezzo" che, pur sfruttando i vantaggi di un volume d'aria aumentato rispetto agli pneumatici tradizionali (2.3/2.5), non fa perdere troppo in manovrabilità come invece accade inevitabilmente per la misura 2.8. Il Fox Transfer Dropper ha un funzionamento molto "smooth" ma nel nostro test tendeva a diminuire la sua efficienza a fine giornata di riding rallentando non poco il tempo di risalita della sella. A volte, l'ultimo pezzo di corsa andava addirittura aiutato a mano. Scott ha optato per equipaggiare il reggisella telescopico con escursione 100 sulle taglie S, escursione 125 sulle taglie M ed escursione 150 sulle taglie L e XL. Sinceramente non condividiamo questa scelta e riteniamo che i dropper con travel

Verdetto BICI POLIVALENTE

Quel che scende dovrà poi salire. Le geometrie aggressive, quasi da enduro-race, non traggano in inganno... certo, questa all-mountain va forte in discesa (grazie anche alle "ruotone" che mangiano tutto) ma, quando il sentiero inizia a salire, la facilità con cui arrampica è impressionante. Candidata agli Oscar nella categoria "Miglior polivalenza", la Genius è una trail bike estremamente versatile e bilanciata, dalle prestazioni al top sia in salita che in discesa.

100 e 125 mm siano oramai un ripiego da utilizzare soltanto se il tubo piantone è troppo alto. Il tubo piantone mediamente basso della Genius consentirebbe a nostro avviso di equipaggiare il 150 anche nella taglia M da noi provata. 2 centimetri e mezzo in più di spazio-movimento per il pilota, nella guida in discesa a sella abbassata, possono fare la differenza in termini di prestazioni e sicurezza. Concludendo, come possiamo catalogare "trail/all-mountain" una bici con escursione 150mm su ruote da 29x2.6 e geometrie da enduro? Ebbene, come diceva Guido Angeli "provare per credere!"... no, non si compra da Aiazzone, la Scott Genius 900 Tuned in prova è una vera trail bike, di gran lunga più leggera e pedalabile di molte concorrenti 120/130 attualmente in commercio che però sa dare quel qualcosa in più in discesa grazie all'escursione generosa, alle geometrie aggressive e alle ruote grandi. Il ristretto lotto delle nostre favorite mtb "all-in-one" da oggi ha una new entry... le concorrenti sono avviate!

PNEUMATICI 29x2.6

Le sezione 2.6 pollici degli pneumatici di serie regala prestazioni convincenti anche nel formato ruote 29 pollici.



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





AMMORTIZZATORE

Fox produce questo ammortizzatore in esclusiva per Scott. Nella modalità Traction, una delle camere del Fox Evol Nude è chiusa per ridurre il volume d'aria e rendere la corsa più progressiva. L'idraulica si regola automaticamente, l'escursione al posteriore si riduce da 150 a 110 mm modificando la geometria a favore di una pedalata più efficiente. I classici registri di compressione sui "normali" ammortizzatori non permettono tutto ciò.

TRUNNION CONSTRUCTION

Sul tubo orizzontale, in zona prossima al movimento centrale, è stata creata una "culla" per accogliere l'ammortizzatore con Trunnion Mount. Questo tipo di attacco permette di avere un ammortizzatore con corsa di 55 mm in soli 185 mm di lunghezza da occhiello a occhiello. La lunghezza ridotta lascia maggior libertà ai progettisti del telaio e l'attacco infulcrato nel corpo dell'ammo e con passo decisamente maggiorato migliora la rigidità strutturale.

FORCELLA

La 36 Float Factory Kashima Boost è la top di gamma delle forcelle Fox da enduro e adotta l'aggiornata cartuccia FIT4 con sensibilità migliorata. La classica regolazione nei tre click "open-medium-firm" è gestita dal remoto Twinlock al manubrio. La ghiera sopra lo stelo dx regola la velocità di compressione della modalità "open". Il ritorno si regola sotto allo stelo dx tramite una ghiera, protetta da apposito cappuccio filettato, che permette 9 diverse velocità di rebound. Si possono montare fino a quattro riduttori di volume per aumentarne la progressività di compressione.



€ 7.699,00

Prezzo bici test (900 Tuned)

Peso (senza pedali)	12,420 kg
Ammortizzatore	FOX Nude Evol DPS Kashima Trunnion 185x55mm
Forcella	FOX 36 Float Factory 150mm travel
Serie sterzo	SYNCROS FL 1.5 PF E2 Tapered
Cambio posteriore	SRAM X01 Eagle 12 Speed
Comandi	SRAM X01 Trigger
Guarnitura	SRAM X01 Carbon Eagle GXP Boost PF 32T
Guidacatena	SCOTT Chainguide
Cassetta	SRAM X01 XG1295 12v 10-50T
Freni	SRAM Guide RSC, 180/180mm Centerline CLX Rotor
Ruote	DT SWISS M1825 Spline CL 30mm 28 raggi
Mozzi	DT SWISS M1825 15x110/12x148 Boost
Gomme	SCHWALBE Nobby Nic 2.6 x 29 Evo Addix Speedgrip
Attacco e manubrio integrato	SYNCROS Hixon iC SL Carbon 760x12mm rise, pipa 50mm
Reggisella	FOX Transfer Dropper Remote Kashima 125mm
Sella	SYNCROS XM1.5 Titanium Rails
Colore	Nero / Arancione / Azzurro

Taglie	S, M (in test), L, XL
Angolo sterzo	65°
Tubo verticale CF	440 mm
Tubo di sterzo	95 mm
Carro posteriore	438 mm
Interasse	1.199 mm
Altezza movimento centrale	346 mm
Reach	439 mm
Stach	600 mm

TELAIO

Il carbonio di cui l'intero telaio è costituito, è prodotto esclusivamente per Scott. Le fibre HMF hanno subito un'ulteriore evoluzione per una rigidità aumentata del 20%. Le nuove fibre e le innovative tecnologie di stratificazione hanno inoltre consentito di ridurre il peso, il kit telaio completo di ammortizzatore pesa soltanto 2,249 kg.

SCHEMA AMMORTIZZANTE

Il Virtual 4 Link design, un quadrilatero a giunto Horst, lavora in sintonia con il Twinlock suspension System per offrire la massima efficienza ammortizzante oltre che nella guida in discesa anche in pedalata e in frenata. La curva di compressione è sensibile e regressiva nella prima parte, sostenuta a metà corsa e progressiva nell'ultima parte.



Versatilità
Prestazioni in salita
Leggerezza
Tenuta di curva
Intuitiva e facile da sfruttare nella guida in discesa



La qualità (purtroppo) si paga... temiamo che gli allestimenti più economici, per ragioni di peso e qualità dei componenti, non possano garantire le stesse prestazioni al top della pregiata Tuned in prova