



68°

460

455

1.209

343

458

140

ANGOLO STERZO (°)

TUBO VERTICALE (mm)

CARRO POSTERIORE (mm)

INTERASSE (mm)

ALTEZZA BB (mm)

REACH (mm)

ESCURSIONE (mm)

ATALA

SHOCKER SLS

TESTO: GENNARINO LA SCOSSA FOTO: TONY RULLINO

IL GRUPPO ATALA, CHE COMPRENDE, ANCHE IL MARCHIO WHISTLE, È STATO UNO DEI PRIMI A PUNTARE CON DECISIONE ALLO SVILUPPO DELL'E-BIKE. ANCORA IN TEMPI NON SOSPETTI. ORA CHE IL FENOMENO È DECISAMENTE ESPLOSO, ANCHE NELL'AMBITO DELLA MOUNTAIN BIKE PIÙ TECNICA, PUÒ QUINDI CONTARE SU UN'ESPERIENZA DI MOLTI ANNI E UNA GAMMA ATTUALE DI MODELLI DI BICI A PEDALATA ASSISTITA PIUTTOSTO VARIA ED ESTESA

Tra tutti, la Shocker SLS è in casa Atala quella che ha maggiormente destato la nostra attenzione: si tratta di un'all mountain piuttosto interessante e versatile, proposta con standard ruote 27,5" Plus e motorizzazione Shimano Steps E8000.

TELAIO

La struttura portante è realizzata in alluminio idroformato e si caratterizza per un design classico dalla linee curve, che ne esaltano la compattezza in senso verticale. Lo standover, infatti, grazie alla curvatura dell'orizzontale è decisamente contenuto. Alla bella sinuosità del tubo orizzontale, si contrappone il disegno più semplice dell'obliquo sui cui è sistemata direttamente la batteria. Una soluzione in controtendenza rispetto all'integrazione nel tubo obliquo che ormai stanno adottando tutti i principali costruttori. Il design complessivo, in ogni caso, è accattivante e reso più elegante dal passaggio intero dei cavi. La sospensione posteriore è un Dual Link, ovvero con il triangolo posteriore senza svincoli tra i foderi che trasla rispetto al triangolo grazie alla doppia biella inferiore. L'escursione alla ruota è di 140mm garantita nella versione in prova dall'ottimo Fox Float Performance Large Volume, con tre gradi di regolazione della frenatura idraulica in compressione. Altre caratteristiche degne di nota sono il compatto tubo sterzo conico da 1" e 1/2 e lo standard al posteriore E-Thru axle 12x148mm.

DRIVE UNIT SHIMANO

Lo STEPS E8000 è il sistema elettrico specifico per la mtb proposto dal colosso Giapponese. Si tratta di una leggera e compatta unità motrice DU-E8000, con motore tipo Brushless innestato direttamente sul movimento centrale con funzionamento a 36v, 250w, con una coppia motrice di 70 Nm. L'unità motrice trova alloggiamento in un triangolo piuttosto compatto sviluppato attorno al movimento centrale così da garantire il più efficiente trasferimento di potenza. Il design incorpora anche le alette di raffreddamento predisposte per la dissipazione del calore. Molto bello il piccolo Display Lcd che permette di gestire il funzionamento dell'unità motrice in modo molto intuitivo, grazie al selettore elettrico Firebolt che si trova posizionato direttamente sul lato del manubrio, a portata della mano sinistra. Attraverso il pollice si attivano le



RUOTE PLUS

La Shocker SLS è proposta con standard ruote 27,5" Plus. Utilizza cerchi Ambrosio Kono da 40mm con gomme Schwalbe Nobby Nic, 27,5" da 3".

tre differenti modalità (Eco, Trail e Boost), mentre il compatto display con schermo LCD indica la marcia inserita, la modalità di assistenza alla pedalata, la carica della batteria, la velocità di marcia. La batteria è da 500Wh (BT-E8010) è sottile, resistente agli urti ed impermeabile.

VERSIONI E COMPONENTI

La Shocker è disponibile in quattro versioni, tutte con lo stesso telaio e la stessa Unit Drive ma, ovviamente, componentistica differenti. Il prezzo del modello base è di 3.999€ mentre il modello al top della gamma, la SIS protagonista della nostra prova, ha un prezzo di listino di 5.999€. Quest'ultima si caratterizza per una componentistica di primissimo livello e idonea per un utilizzo All Mountain gravoso, come il comparto sospensioni con la Fox 34 Float Performance da 140mm di travel e l'ammortizzatore Float Performance Large Volume e il cambio elettronico Shimano XT Di2, 11s a 11 velocità.

IL RESPONSO DEL TEST

Abbiamo provato la Shocker SLS in due occasioni distinte, in entrambi i casi su percorsi del circuito e-Enduro, per l'esattezza in occasione della prova di Massa Marittima e in quella di Levico Terme. Due percorsi da enduro molto differenti e belli, il primo più flow il secondo più tecnico e sassoso, che sono stati un perfetto banco di prova per valutare questo mezzo. In termini di geometria questa Atala ci ha colpito per l'assetto centrale e compatto, capace di esprimere un'ottima

maneggevolezza, pur senza perdere nulla in termini di stabilità, anche per via del passo piuttosto pronunciato e di un carro certo non particolarmente compatto. L'assetto in sella è caratterizzato dall'attacco manubrio molto corto (35mm) e da una posizione rialzata che ne esalta le doti discesistiche e la reattività nel tecnico, nonostante l'angolo sterzo di soli 68°, ben supportata anche dalla notevole larghezza del manubrio, ben 78mm. Aggressiva e performante in discesa, anche grazie ad un reparto sospensioni degno di nota, che consente prestazioni che si spingono ben oltre il limite di una all-mountain, la Shocker richiede per sfruttarne al pieno le prestazioni nella salita tecniche un maggiore apprendistato. Probabilmente per via dell'assetto più discesistico, in ogni caso, le prestazioni sono considerevoli. Merito dell'ottimo sistema Shimano, che ha tanta potenza e un'erogazione molto fluida e con un feeling molto vicino a quello della pedalata tradizionale. In modalità Eco sembra di non averlo nemmeno: si fatica un po' (ma si va anche più forte) e la sensazione di spinta sui pedali è molto corrispondente a quella della pedalata naturale, quindi fatica e percezione delle pendenze, per quanto attenuate, sono elementi in comune con la mtb tradizionale. La modalità trail, invece, è la più equilibrata, se per equilibrio intendiamo il giusto compromesso tra divertimento e fitness. Le prestazioni sono

DISPLAY COMPATTO

Il bellissimo display Lcd del sistema Shimano Steps E8000, compatto e funzionale è l'ideale per la pratica dell'off road, anche perché è posizionato in modo da restare protetto dall'attacco manubrio stesso.



LE PRESTAZIONI SONO ELEVATE MA
SEMPRE PROPORZIONATE ALLA
FORZA APPLICATE SUI PEDALI, E IL
CONSUMO DI BATTERIA CONSENTE
GIRI ALL MOUNTAIN, QUINDI DI
VERA MTB, PROSSIMI AI 40KM



SOSPENSIONE DUAL LINK

La sospensione posteriore si caratterizza per un triangolo posteriore rigido che, grazie alla doppia biella trasla rispetto il triangolo anteriore. L'escursione alla ruota posteriore è 140mm.

elevate ma sempre proporzionate alla forza applicate sui pedali, e il consumo di batteria consente giri All Mountain, quindi di vera mtb, prossimi ai 40km. La modalità Boost, invece, ci ha lasciato qualche dubbio. Fermo restando, ovviamente, che è la più performante in salita e consente ottime prestazioni anche su per i "muri", non è sempre facilmente utilizzabile. Nel tecnico ripido, ad esempio, può risultare troppo scorbutica, per quanto le gomme Plus sono l'ideale e per scaricare a terra

tutta la potenza sui fondi più sconnessi. Lo stesso, va centellinata, sia per l'impegno che richiede nel domare l'anteriore che tende ad alzarsi e scomporsi, soprattutto sui sentieri molto ripidi, sia per il consumo elevato della batteria che ne riduce significativamente l'autonomia. E poi, non possiamo non registrare un comportamento tedioso del sistema che, solo in modalità boost, stacca e riattacca in modo molto netto e fastidioso ogni qual volta si raggiunge o si rientra dal limite dei 25 Km/h, velocità in cui nelle e-bike a norma di codice della strada si deve interrompere la propulsione del motore. Ci è stato detto che è un difetto dei primi modelli montati col sistema Shimano (così

Verdetto ALL MOUNTAIN GRINTOSA

Una bici sicuramente divertente e performante, con un'anima gravity che va ben oltre il semplice escursionismo. Merito dell'assetto aggressivo e dell'elevata rigidità strutturale, ottenuto con un peso complessivo relativamente contenuto che ne esalta ancora di più le già spiccate doti di maneggevolezza. Il sistema Shimano è potente e dona un ottima feeling nella pedalata, ad eccezione dell'inconveniente riscontrato sul modello in prova sulla soglia della velocità di spegnimento. In ogni caso, non è da poco poter usare una guarnitura con fattore q contenuto e il range di rapporto a disposizione con la corona da 34 e il pacco pignoni a 11 velocità 11/46 è perfetto in ogni circostanza.

come lo è la bici da noi testata) e che ora il problema è stato risolto. Non abbiamo motivo di dubitarne ma al momento non abbiamo ancora provato un sistema Steps 8000 aggiornato o più recente. Sicuramente positivo e molto convincente, invece, è il feeling che abbiamo trovato sin da subito sia con il comando/display sia con la pulsantiera Firebolt dello Shimano XT Di2, veramente precisa, ergonomica e veloce. Due parole sullo standard ruote e sulle gomme: non sono sempre il massimo, dipende anche dai fondi (sul fango, per esempio, non vanno bene), ma nel complesso sullo smosso, tra i sassi e le radici umide e le pietraie più bastarde, rendono la vita facile anche ai biker meno tecnici e sensibili. E poi in salita spesso permettono di sfruttare nel modo giusto il surplus di potenza e coppia rispetto la mtb tradizionale. E non è poco.



Segni particolari SHIMANO STEPS E8000 500 WH

L'unità motrice DU-E8000, con motore tipo Brushless innestato direttamente sul movimento centrale con funzionamento a 36 V, 250 W, con una coppia motrice di 70 Nm.





CAMBIO ELETTRONICO

La Shocker SLS è proposta con cambio elettronico Shimano XT SW-M8050 Di2 a 11 velocità. Che dire: forse non è indispensabile per la pratica dell'off road ma l'abbiamo trovato estremamente preciso, veloce e facilissimo da usare, al pari dei comandi Firebolt che gestiscono l'Unit Drive.

TELAIO

La struttura portante è realizzata in alluminio idroformato e spicca per la sinuosa linea del tubo orizzontale che si contrappone alla semplicità del tubo obliquo su cui è affrancata la batteria. Si notino le dimensioni particolarmente compatte della culla motore, visto la compattezza stessa del motore Shimano.

BATTERIA

La batteria da 500Wh (BT-E8010) è sottile, resistente agli urti, impermeabile e di lunga durata. Non è integrata nel telaio ma è ben affrancata al telaio con un sicuro ancoraggio che mantiene saldamente al suo posto la batteria.



€ 5.999,00

Prezzo bici testata

Peso (senza pedali)	20,5 kg
Ammortizzatore	Fox Float Performance Large Volume, 7,5"x2,0", 24x8 mm
Forcella	Fox 34 Float Performance, 140mm travel, E-Thru axle Boost 15x110, Air, Tapered, 3 Position lever lockout
Serie sterzo	FSA No.57E tapered 1"1/2
Cambio posteriore	Shimano XT RD-M8050 GS Di2, Shadow Plus
Comandi	Shimano XT SW-M8050 Di2, 11s
Guarnitura	Shimano FC-E8000, 34T
Cassetta	Shimano CS-M8000 11s 11/46
Freni	Shimano XT BR-M8000, Rotor SM-RT70 203 mm F / 203 mm R
Ruote	Shimano Deore HB-M618, E-Thru 15x110 mm/12x148 mm, CL, 32h Ambrosio Kono 40, 27,5", 32h
Gomme	Schwalbe Nobby Nic, 27,5"x3,00"
Attacco	Kyte Alu Oversize, 35 mm
Manubrio	Kyte Rise Alu Oversize, 780 – 800 mm
Reggisella	Fox Transfer Dropper, 30,9 mm, 125 mm travel, remote
Sella	Selle Royal Sauris
Colore	Antracite

Taglie	16" - 18" (test) - 20"
Angolo sterzo	68°
Tubo verticale CF	460 mm
Tubo di sterzo	120 mm
Carro posteriore	455 mm
Interasse	1.209 mm
Altezza movimento centrale	343mm (+20mm)
Reach	468 mm
Stack	623 mm

GUARNITURA

L'Unit drive Shimano è compatibile con normali guarniture. In questo caso viene abbinata una corona da 34 denti con un pacco pignoni a 11 velocità 11/46. Perfetto per ogni condizione di utilizzo off road.



Geometria Aggressiva
Doti discesistiche
Display e Comandi Shimano



Design batteria non integrata.
Funzionamento "on-off" del motore sulla soglia dei 25 Km/h in modalità Boost