

66
+1,5

460

425

1.207

340
+20

468

163
130

ANGOLO STERZO (°)

TUBO VERTICALE (mm)

CARRO POSTERIORE (mm)

INTERASSE (mm)

ALTEZZA BB (mm)

REACH (mm)

ESCURSIONE (mm)

CANYON

CF 8.0

RACE

TESTO DAVIDE FINETTO FOTO MAURO COTTONE

LA STRIVE È IL MODELLO ENDURO DI CANYON FRUTTO DELLA COLLABORAZIONE CON L'ASSO FRANCESE FABIEN BAREL CHE, FINITA LA PARTNERSHIP CON MONDRAKER, HA IDEATO LA STRIVE INSIEME AGLI INGEGNERI CANYON. IL PROGETTO È DATATO 2014 E, OLTRE A UNA GEOMETRIA CHE RIPRENDE IL CONCETTO DI FORWARD GEOMETRY, O SEMPLICEMENTE DI TUBO ORIZZONTALE PIÙ LUNGO RISPETTO AI "VECCHI" MODELLI, TROVIAMO ANCHE LA TECNOLOGIA DENOMINATA SHAPESHIFTER



La Strive mantiene le caratteristiche del progetto originario (presentato 3 anni fa) ma è stata aggiornata con nuova componentistica e uno Shapeshifter ora più affidabile. Ruote 27,5" (o 650b) con escursione di 160mm all'anteriore e 163mm al posteriore (modificabile in 130mm tramite lo Shapeshifter, che spiegheremo nel dettaglio in seguito). Pochi marchi, per ora, propongono un cambiamento dinamico dell'escursione, ma la direzione potrebbe essere proprio questa grazie alle nuove tecnologie.

CARATTERISTICHE

Il telaio della Canyon pesa 2400gr incluso lo Shapeshifter. Lo schema di sospensione è un classico quadrilatero con giunto Horst. Il tubo di sterzo è naturalmente conico con passaggio cavi interni sia per il cambio, sia per i freni che per il reggisella. La caratteristica che più salta all'occhio è lo Shapeshifter, dove Canyon ha voluto creare, a suo modo, un sistema per cercare di avere 2 bici in una: da una parte un modello adatto alla discesa e dall'altra uno più adatto al pedalato. D'altronde è il sogno di ognuno avere una bici tuttofare e i marchi, grazie alla tecnologia, si stanno avvicinando sempre più a questo scopo (la frase "è impossibile avere una bici che fa tutto" si sta cercando di sfatarla). Il sistema comprende una cartuccia a gas integrata nella biella della sospensione posteriore ed un controllo remoto al manubrio. Con una semplice pressione del comando, si cambia la geometria del mezzo e la progressività dell'ammortizzatore. Il risultato è che si passa a una geometria meno aggressiva, adatta per il pedalato, abbinata a una riduzione di escursione (da 163mm a 130mm). L'unico neo è il



MESCOLA AL TOP

Coperture super tecniche per un utilizzo in gara: semislick aggressivo sul retro con mescola dura (le nuove MAXXIS Minion SS) e all'anteriore un ottimo DHF con mescola MaxxGrip.

passaggio tra le 2 modalità che non risulta intuitivo in biker meno tecnici. In sostanza, per passare alla modalità DH, il biker preme il controllo remoto mentre contemporaneamente sposta il proprio peso all'indietro (fuorisella). Per passare alla modalità XC, bisogna alleggerire il retrotreno, un po' come nell'ultima fase del bunny hop. Ne risulta una posizione in sella più efficiente per il pedalato. Questa efficienza sta nella chiusura dell'angolo sterzo (1.5°), dell'angolo piantone (1.5°) e nell'alzamento del movimento centrale (19mm). A livello di sospensione, cambia la progressività e il Sag che nella modalità XC passa dal canonico 25/30% (dipende come abbiamo regolato la nostra Strive) a un 15%, migliorando l'efficienza in pedalata e l'effetto bobbing.

PROTEZIONE DOWNTUBE

Ottima protezione sovradimensionata al di sotto del tubo obliquo che protegge ottimamente la struttura in carbonio della Strive.

VERSIONI E COMPONENTI

In gamma Canyon troviamo ben 9 allestimenti: 4 in carbonio (con relativo Kit telaio) e 5 in alluminio. Il top di gamma è la CF 9.0 Race Team, bici da 5.499€ di listino (al momento della stampa del giornale scontata a 4.999€ sul sito Canyon come il modello Race) ed è la bici che usa il team impegnato in Enduro World Series: montaggio Rockshox top di gamma con il Monarch Plus RC3, forcella Lyrik e SRAM Eagle 1x12. Le ruote sono le robuste Mavic Deemax Pro. Più sotto troviamo gli altri montaggi, come la CF 9.0 Race (4.999€), la CF 8.0 Race (3.999€) e la CF 7.0 Race (3.199€). Tutti questi modelli presentano il telaio in carbonio, che viene proposto a 2.999€ con ammortizzatore Rockshox Monarch Plus RC3. Il montaggio con telaio in alluminio parte dai 2.199€ della AL 4.0 ai 3.199€ della AL 6.0 Race, dove troviamo un'ottima componentistica con RockShox Lyrik RCT3, ammortizzatore Monarch Plus RC3 e SRAM X01 Eagle. Il nostro modello in test è la CF 8.0 Race, modello con telaio in carbonio proposta a 4.499€ e che ora, al momento della stampa, è proposta a un prezzo speciale di 3.999€ (il montaggio completo lo trovate all'ultima pagina di questo test).

GEOMETRIA

Le geometrie sono da Enduro con la possibilità, come visto, di renderle più docili tramite lo Shapeshifter. Il reach è abbondante (in taglia L 468mm) che dona molta stabilità al mezzo. Tubo sterzo di 135mm, anch'esso molto abbondante che da alla Strive un assetto molto discesisitico: altezza da terra di ben 112cm con 2 spessori sotto il manubrio. L'angolo sterzo potrebbe essere più aperto ma si ferma ai 66° (+1.5° in modalità XC). Il carro posteriore è molto compatto e misura 425mm. Delle geometrie abbastanza equilibrate e prestanti, tolto l'avantreno molto alto molto 'DH Style'.

IL RESPONSO DEL TEST

La Strive, siamo sinceri, non è una novità ma nasce da un progetto ben studiato che quindi non sta perdendo interesse negli anni. La possibilità di cambiare geometria e risposta dell'ammortizzatore aiuta molto nel pedalato, anche se è poco usabile nelle situazioni un po' coincitate. C'è da dire che lo Shapeshifter, secondo Canyon, è nato per essere usato alla fine di una discesa o a fine di una salita, quindi abbiamo tutto il tempo per modificare la geometria. Una motivazione

È PRECISA, STABILE ED ECCELLENTE SUI PICCOLI E MEDI IMPATTI RISULTANDO OTTIMA NEGLI SCASSATI PIÙ TECNICI. NELLE PIETRAIE PIÙ TOSTE, INVECE, PECCA UN PO' NELLA REATTIVITÀ



Segni particolari **SHAPESHIFTER**

Lievi cambiamenti geometrici e di sospensione (progressività e SAG), rendono il carro versatile sia in discesa che nel pedalato.

Se riusciamo a dominare l'avantreno, la Strive ci darà parecchie soddisfazioni: è precisa, stabile ed eccellente sui piccoli e medi impatti risultando ottima negli scassati più tecnici.

Nei grossi impatti e nelle pietraie più toste, pecca un po' nella reattività visto che tende a sedersi un po' troppo e non a spingerci fuori con decisione (aspetto che viene amplificato in Park nelle paraboliche o in wall ride).

Il problema si risolve facilmente con l'uso di uno spacer di medie dimensioni che rende lo schema ammortizzante più progressivo quindi più che un difetto si tratta di tarare bene la sospensione in base alle nostre esigenze.

Il cockpit (o, parlando come mangiamo, la zona anteriore della bici) è ai massimi livelli con un utilizzo di attacco manubrio e manubrio Renthal, anche se quest'ultimo nasce di ben 80cm, forse non adatto a tutti ma facilmente riducibile di qualche cm (io mi trovo bene su misure intorno ai 76cm).

più che plausibile ma rimane il fatto che, per un utente non esperto, non risulta intuitivo cambiare al volo l'assetto visto che l'indicatore non è ben visibile e in molte situazioni, guardare in basso verso suddetto indicatore, non è il massimo della sicurezza.

Sulle salite scorrevoli la Canyon risulta una Enduro ben pedalabile, anche se l'avantreno alto la rende non perfetta per la spinta e poco guidabile nei tratti più tecnici, nonostante il retrotreno ci asseconda e ci viene in aiuto nel pedalato. Il carro posteriore, come detto, risulta ben fermo e, in modalità XC, assorbe le

asperità che si incontrano senza sedersi troppo e senza soffrire di bobbing. Ma andiamo a vedere la discesa, aspetto che interessa ai più visto che la Strive nasce per l'enduro più spinto. La Canyon dispone di uno schema ammortizzante classico (quadrilatero con giunto Horst) ma molto prestante che fa molto effetto schiacciasassi.

L'anteriore alto e il tubo orizzontale lungo la rendono ostica per i principianti visto che l'anteriore va caricato molto e lo stile di guida deve essere aggressivo. Se siamo dei biker un pelo titubanti, potrebbe non essere la geometria che fa per noi.



CARTUCCIA FIT2

FOX 36 all'anteriore con il classico CTD (3 blocchi: climb, trail e descend). Peccato per l'uso della cartuccia Fit2 e non della nuova Fit4.

Verdetto

ENDURO BEN VERSATILE E SEMPRE IN AUGE

La Strive rimane sembra sulla breccia grazie a degli ottimi aggiornamenti sulla componentistica, a partire dalla Fox 36 all'anteriore a un aggressivo Fox Float X Evol al posteriore. Rimane una bici adatta ai biker più esperti e smalzati sia per l'attivazione dello Shapeshifter, sia per le geometrie che richiedono una guida sull'avantreno (carro corto e tubo orizzontale lungo). Per i biker che dispongono di questi requisiti, non può che dare grosse soddisfazioni.

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





SCHEMA AMMORTIZZANTE

Sulla Canyon è presenta un quadrilatero con giunto Horst dove spicca lo Shapeshifter, sistema che riduce l'escursione e rende più docili le geometrie (vedere la descrizione nel dettaglio durante il test). L'ammortizzatore della bici in test è una Fox Performance Float X Evol, abbinato sempre a una forcella Fox 36 Performance con le 3 posizioni di blocco. Peccato per l'uso della cartuccia Fit 2 e non della nuova Fit 4.

RUOTE

Troviamo le E.Thirteen TRS+, concepite per un uso enduro anche se dal peso non si direbbe. Infatti la coppia ferma la bilancia ai 1650gr la coppia (750gr l'anteriore e 900gr la posteriore) e dsi rivelano un set di ruote estremamente leggero, l'ideale per chi cerca di tenere basso il peso della propria bici. I mozzi (mix alluminio/ carbonio) si presentano sovradimensionati e molto rumorosi, nell'accezione positiva del termine. Infatti la ruota libera canta che è un piacere, anche se ad alcuni questa cosa non piace... diciamo che ci si fa notare.

TELAIO

Il telaio della Canyon pesa 2400gr incluso lo Shapeshifter. Lo schema di sospensione è un classico quadrilatero con giunto Horst. Il tubo di sterzo è naturalmente conico con passaggio cavi interni sia per il cambio, sia per i freni che per il reggisella. La caratteristica che più salta all'occhio è lo Shapeshifter, dove Canyon ha voluto creare, a suo modo, un sistema per cercare di avere 2 bici in una. Struttura completamente in carbonio.



€ 4.499,00

Prezzo telaio + ammo | 2.999 Euro

Peso (senza pedali)	13,5 kg
Ammortizzatore	FOX Performance Float X EVOL 200*57mm
Forcella	FOX 36 Performance Fit 2 BOOST
Serie Sterzo	CANYON Acros
Cambio posteriore	SRAM EAGLE X01
Comandi	SRAM Eagle X01 Eagle Trigger 12v
Guarnitura	SRAM X1 1400 Eagle 34t 170mm
Cassetta	SRAM XG-1295 Eagle, 12v (10-50)
Freni	SRAM Guide RS
Ruote	E.THIRTEEN TRS+
Gomme	MAXXIS Minion DHR II 2.4" MAXXIS Minion SS 2.3"
Attacco	RENTHAL Apex 40mm
Manubrio	RENTHAL Fat Bar (800mm)
Reggisella	ROCKSHOX Reverb Stealth B1 (150mm)
Sella	SDG Circuit MTN
Colore	Factory Team (test) ed Electric Blue

Taglie	XS, S, M, L (test), XL
Angolo sterzo	66° (+1,5°)
Tubo verticale CF	460 mm
Tubo di sterzo	135 mm
Carro posteriore	425 mm
Interasse	1.207 mm
Altezza movimento centrale	340mm (+20mm)
Reach	468 mm
Stach	627 mm

GUARNITURA

La guarnitura è una classica SRAM Eagle X01 con corona da 34 denti. Grazie al 50 posteriore, ci permette di essere ben usabile anche se su mulattiere o salite molto dure, il 32 potrebbe aiutare molti biker che non hanno l'allenamento necessario. La corona da 34, invece, ben si abbina a chi usa la Strive per un utilizzo più "enduro" o votato all'agonismo.

MANUBRIO

Abbinata attacco manubrio e manubrio Renthall che da, all'avantreno, una rigidità molto elevata (visto anche la Fox 36 Boost all'anteriore). L'attacco manubrio è l'apex da 40mm e il manubrio il Fat Bar da 800mm, fin troppo largo per chi non dispone di 2 grosse spalle da muratore (come il sottoscritto che si trova bene con misure attorno ai 76cm anche se mi vedo bene dal segare un'opera d'arte come il Renthall).



Rapporto qualità/prezzo al top. Avantreno molto stabile se guidata in modo aggressivo



Shapeshifter non intuitivo per passare dalla modalità DH all'XC. Copertone dietro molto tecnico. Richiede uno stile aggressivo (inadatto ai meno esperti)