

SANTA CRUZ NOMAD C VS BRONSON C

67

ANGOLO STERZO (°)

73

ANGOLO SELLA (°)

346

ALTEZZA BB (mm)

439

CARRO (mm)

1165

INTERASSE (mm)

610

ORIZ. VERT. (mm)

SCONTRO TRA TITANI, FRA PASSATO E FUTURO, FRA STANDARD RUOTA "TRADIZIONALE" DA 26" E INEDITO 650B, TRA UNA STRUTTURA PIÙ MASSICCIA E UNA PIÙ AGILE. GLI ARGOMENTI NON MANCANO, NON VI RESTA CHE SCOPRIRE CON NOI COME VA IL NUOVO OGGETTO DEI DESIDERI SANTA CRUZ BRONSON CARBON, CON IL PREZIOSO CONTRIBUTO DEL CAMPIONE ITALIANO SUPERENDURO 2013, DAVIDE SOTTOCORNOLA, CHE CI HA ACCOMPAGNATO SUI "SUOI" SENTIERI, A POGNO



SEGNI PARTICOLARI PIATTAFORMA EQUILIBRATA

Noi abbiamo provato il top Bronson Carbon, ma siamo convinti che anche la sorellina in alluminio, con un montaggio equilibrato, sappia regalare grandissime soddisfazioni, a chiunque cerchi un mezzo tuttora che eccelle per agilità e reattività nella guida, non facendosi mancare nulla, sia in salita sia in discesa. Anche se è nei singletrack che il godimento è massimo...

Molta è l'acqua che è passata sotto i ponti prima che la Bronson vedesse la luce. La penultima creatura di Santa Cruz Bicycles (l'ultima è la Solo, trail bike da 125 mm con ruote 650b) ha avuto una gestazione molto lunga prima di entrare ufficialmente in produzione. Chi segue più o meno da vicino le vicende del mountain biking, dal semplice appassionato all'operatore del settore, sa benissimo che il diametro ruota 650b sarà il prossimo protagonista del mercato, sconvolgendo più di quanto hanno fatto le 29er qualche anno orsono. Quindi la nuova all-mountain californiana non poteva che avere ruote da 27,5", piattaforma tecnologica su cui è stato incentrato il suo sviluppo. Gli ingegneri californiani, quando si sono trovati davanti al bivio che portava da una parte alla strada conosciuta (26") e dall'altra a una piena di incognite (650b) hanno fatto la scelta naturale, a prima vista azzardata ma che, per come stanno andando le cose nel mountain biking, si sta rivelando e si rivelerà la più azzeccata. Personalmente ritengo che questo diametro ruota, non così intermedio come si vorrebbe far credere (più vicino alle 26" del 27,5" con cui è conosciuto), rappresenti una leva sicura per il marketing, con ragioni tecniche più trascurabili rispetto alla rivoluzione delle 29er. Ma fare una all-mountain/enduro da 29" non è così facile, per varie ragioni: il peso finale se si vuole un insieme sicuro, robusto e rigido; ruote che diventano costose se rispondono all'obiettivo di compromesso tra rigidità e leggerezza; anteriore alto

da terra con forcella giustamente lunga e solida; geometria ovviamente compatta.

Così le ruote 650b sono diventate la scelta naturale per la Bronson, che prende il nome dalla prima e storica sede di Santa Cruz Bicycles, per l'appunto al 104 di Bronson Street. Il punto di partenza è stata la Blur LT, prestante trail bike da 26" di cui Santa Cruz in origine voleva migliorare telaio e geometrie, più che la Nomad come qualcuno potrebbe (anche giustamente) pensare. Come vedremo nel corso dell'articolo, la differenza è evidente tra Nomad e Bronson, con un'analisi sulle versioni in carbonio applicabile anche alle rispettive in alluminio.

Paragonata a Blur LT, la Bronson ha 10 mm in più di corsa al posteriore, un angolo sterzo più aperto a 67°, un movimento centrale leggermente più basso (346 mm), top tube virtuale più lungo per ognuna delle quattro taglie, foderi bassi più lunghi (439 mm) per migliorare la stabilità alle alte velocità, e un angolo sella più verticale (73°). Rispetto alla Nomad invece ha lo stesso angolo sterzo a parità di forcella montata (lunga 545 mm), movimento centrale più basso di circa 10 mm, top tube leggermente più lungo per le taglie dalla M alla XL (identico per S), foderi bassi più corti di circa 3 mm nonostante le ruote 650b, e un angolo sella più verticale di un grado e mezzo.

La maggior parte dei bikers si chiede però come va la Bronson, soprattutto se confrontata con la best seller Nomad. Non ci siamo lasciati scappare l'occasione per

NON È UNA SORPRESA CHE LA BRONSON C SIA UNA BELVA IN DISCESA: IL TELAIO È RIGIDISSIMO E LA GEOMETRIA È PERFETTA

verificare cosa cambia e dove, con un test in cui abbiamo confrontato Nomad C e Bronson C, gentilmente offerti da Cicobikes con il supporto dell'importatore italiano DSB, aiutati dal Campione Italiano Supenduro 2013 Davide Sottocornola sui sentieri di casa, a Poggio.

Ma prima di proseguire, è necessario un piccolo ma fondamentale richiamo alla sospensione posteriore VPP:

SOSPENSIONE POSTERIORE

La Bronson si affida alla seconda generazione della sospensione VPP di Santa Cruz, che migliora la stabilità nella pedalata mantenendo sempre un affondamento morbido nell'assorbimento degli urti. In ogni caso una piattaforma come il VPP, per quanto sia ottimizzata per la pedalata, ha sempre bisogno di un ammortizzatore con piattaforma stabile, come Fox CTD con cui è equipaggiata di serie, o con controllo della compressione alle basse velocità, per raggiungere una reale stabilizzazione sia sui sentieri sia su asfalto. Il Float CTD TrailTune, con tuning factory personalizzato per Santa

Cruz, fa il suo sporco lavoro, e bene. Ci piacerebbe provare la Bronson con il nuovissimo Float X CTD, specifico per l'enduro, così da capire come e quanto cambia il comportamento del carro soprattutto sulle discese più lunghe e scassate.

Il sistema VPP si basa sulla classica coppia di link, in questo caso entrambi in alluminio forgiato (sulla Nomad il superiore è in carbonio), che ruotano su cuscinetti a contatto angolare. In linea con la recente tradizione di Santa Cruz, sul link inferiore troviamo i fori per l'ingrassaggio, così da allungare la vita dei cuscinetti.

PRIMO APPROCCIO

Mi concentro sulla Bronson C, provata dopo la Nomad C con cui Matteo Raimondi, compagno di squadra di Sottocornola, corre nel Supenduro. Il feeling è immediato già dal primo momento: per quote, angoli e appoggi, sembra di stare su una "normalissima" 26 pollici. La sensazione è anche quella di trovarsi su una all-mountain con un telaio in carbonio ben dimensionato in ogni punto critico, in particolare i nodi principali: sterzo, sella, movimento centrale, fulcri dei link. Paragonata alla Nomad C, si nota subito la differenza nella larghezza dell'orizzontale in prossimità dello sterzo e la dimensione inferiore del link superiore, qui in alluminio invece che in carbonio. Nel complesso il telaio ha forme agili e sinuose, con una colorazione gialla che non lascia indifferenti. Dal lato estetico, sicuramente promossa!

SI SALE

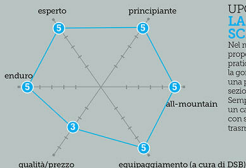
Le impressioni iniziali sulla geometria agile sono confermate sin dai primi metri percorsi in sella. Ho apprezzato

la Bronson C su una salita tosta, 500 m di ascesa su circa 3,5 km, su asfalto che portava a una bella sterrata d'alta quota. Mi sono trovato a mio agio con il piantone della verticale che mantiene il biker in una posizione non eccessivamente arretrata con la bici sagitta, a tutto vantaggio del rendimento nella pedalata. Anche il lavoro sull'avantreno è encomiabile, lo sterzo non è alto pur con una forcella da 160 mm non abbassabile. La scelta di piega e attacco è azzeccata, con un bel combo Thomson, la prima low rise in carbonio e il secondo in alluminio. La Bronson C non si impenna sulle salite rigide, con un ottimo controllo anche nei tornanti più singlettrack, dove basta alzarsi in fuorisella e caricare leggermente l'anteriore per girare agili e veloci.

Molti di voi si chiederanno: ma in fatto di trazione si sente differenza in positivo con le 26"? Da questo punto di vista la creatura di Santa Cruz è una all-mountain propriamente detta: performante su ogni tipo di salita, sia pedalando rotondi da seduti sia forzando in fuorisella con il carro che sta sostenuto e non affonda, per il massimo piacere del biker. Ecco, a differenza della Nomad C, questa Bronson C sembra proprio una bella capretta di montagna, che si arrampica ovunque (o quasi).

Un fattore importante per le doti d'arrampicatrice è il peso, molto contenuto su questo montaggio stock dell'importatore DSB. In ogni caso, investendo oculatamente, si può ottenere una bici equilibrata con un peso dignitoso e non troppo penalizzante sia in salita sia nei rilanci in fuorisella.

Altro fattore importante, è il carro



UPGRADE LA NOSTRA SCELTA

Nel montaggio stock proposto da DSB, praticamente nulla. Forse la gomma posteriore con una più scorrevole per sezione e tassellatura. Sempre e comunque, un cambio posteriore con stabilizzazione della trasmissione

GUIDA ECCEZIONALMENTE INTUITIVA E AGILE: SOSPENSIONE POSTERIORE EFFICIENTE; GEOMETRIA PERFETTA; ESTETICA ACCATTIVANTE

COSTA TANTO MA VALE OGNI EURO SPESO: I FORI PER IL PORTABORRACCIA SONO IN UNA POSIZIONE INFELICE; ATTACCO PINZA FRENO POSTERIORE IS E NON PM



SANTA CRUZ BRONSON CARBON

DSB, www.dsb-borvandini.com

€ 3.499,00

Prezzo telaio

Peso (kg)	12,000 (senza pedali)
Ammortizzatore	Fox Float CTD TrailTune
Forcella	Factory Kashima, 216x63 mm Fox 34 Float CTD TrailTune Factory Kashima, 160 mm
Serie sterzo	Chris King
Cambio posteriore	SRAM XX 10v
Deragliatore	SRAM XX 2x10
Comandi	SRAM XX
Guarnitura	Race Face SIXC 36/22d
Guida catena	Gamut P30 Dual
Cassetta	SRAM XX 11-36d
Freni	Hope Tech M4 180/180 mm
Ruote (mozzi/cerchi)	Industry 9 Trail 27,5"
Gomme	Maxxis High Roller II EXO 2,40"
Attacco	Thomson Elite 60 mm
Manubrio	Thomson All-Mountain Carbon 730 mm
Reggisella	Crank Brothers Kronolog 125 mm
Sella	SDG Circuit

Taglie	S, M, L (test), XL
Angolo sterzo	67
Angolo sella reale	73
Tubo verticale CF	470
Orizzontale virtuale	610
Tubo di sterzo	100
Carno posteriore	439
Intersasse	1165
Altezza movimento centrale	346

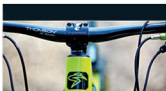
VPP di seconda generazione, con una minima dispersione d'energia nella pedalata. Su asfalto ho usato la posizione Climbl del Float CTD TrailTune per non patire l'altrimenti naturale affondamento e ondeggiamento nei fuorisella. Su sterrate e sentieri invece la posizione intermedia Trail (con TrailTune su "1", minimo smorzamento) funziona a meraviglia, soprattutto usando la corona grande (per una doppia) se le pendenze non sono troppo estreme, così da avere un pedal kickback insignificante. Fenomeno che appare invece con la corona piccola, anche se contenuto.

SI SCENDE

Non è una sorpresa per nessuno che la Bronson C sia una belva in discesa: il telaio è rigidissimo e la geometria è pressoché perfetta. Ma ciò che ha veramente sorpreso è l'agilità nello stretto, un aspetto che aveva già fatto capolino sui singletrack mangia & bevi e nei tornanti impiccati in salita. Così come l'abbiamo provata, con un peso intorno ai 12 kg senza pedali, la bici è ancora più agile, al limite del nervoso. La geometria e la sospensione svolgono un ruolo significativo per la massima soddisfazione dei rider che cercano una all-mountain svelta, precisa e prestante. La corsa è ben sostenuta, più della Nomad C, con una differenza significativa nell'assorbimento degli urti importanti. In velocità sulle sessioni più scassate manca la sensazione di "cuscinio" che regala l'enduro da 26" di casa Santa

Cruz, ma non è necessariamente un male. Con la Bronson C, come ha ricordato Davide Sottocornola, si assaporano sensazioni che sembrano nuove, in realtà non è nulla di nuovo sotto il sole: tu chiamalo se vuoi, il piacere nella guida attiva. La sospensione fa un lavoro encomiabile nell'assorbire le piccole sconnessioni - radici, sassi, e altri ostacoli naturali - senza scomporsi e lavorando a braccetto con la geometria intuitiva e svelta nei cambi di direzione improvvisi. Il massimo del godimento è nelle curve in conduzione: si punta, poi si lascia libera la belva, che pare correre su un binario! Impressionante come entri veloce ed esca ancora più veloce! Quando il gioco si fa duro, il rider ci deve mettere del suo, con una guida attiva che deve assecondare le reazioni della bestiolina che sta cavalcando: nulla di preoccupante, anche qui si riscopre il piacere di essere tutt'uno col mezzo. Ora qualcuno di domanderà "ma le ruote 650b si sentono?". Devo essere sincero, sono rimasto inebrito dal mix di geometria perfetta, telaio rigido e sospensione performante, relegando in secondo piano quello che posso ritenere l'apporto delle ruote da 27,5". Forse il contributo in discesa è maggiore che in salita, intervenendo sui sentieri più scorrevoli e meno scassati, quasi come facessero da apripista spianando le sconnessioni per liberare le incredibili agilità e precisione nella guida, al momento insuperate nel mondo all-mountain.

GRAZIE A FRANCESCO "CICO" BARONI E DAVIDE SOTTOCORNOLA PER IL SUPPORTO TECNICO E PER ESSERSI PRESTATI ALLA NOSTRA GIORNATA DI TEST SUI SENTIERI DEL SUPERENDURO DI POGNO



VERDETTO

La Bronson, quale sopraffina all-mountain, non è una replica 680b della Nomad, ma un progetto che parte addirittura come evoluzione della Blur LT, rispetto alla quale stupisce sotto ogni punto di vista. Il mix tra geometria rivisitata in ottica 27,5" e telaio irrigidito e alleggerito è praticamente perfetto, anche l'apporto del VPP di seconda generazione è fondamentale.



Per la stagione 2013 corro con la Noemad Carbon, una bici praticamente di serie a parte serie sterzo e forcella elaborate da Cicobikes. Le cose che mi piacciono di più sono l'inserimento in curva, l'agilità nelle curve strette e la facilità di percorrenza nei pezzi scassati.

Davide Sottocornola