



66.8

450

434

1.190

335

448

135

ANGOLO STERZO (°)

TUBO VERTICALE (mm)

CARRO POSTERIORE (mm)

INTERASSE (mm)

ALTEZZA BB (mm)

REACH (mm)

ESCURSIONE (mm)

SANTA CRUZ

HIGHTOWER

CC

TESTO MATTEO MEZZARI FOTO MAURO COTTONE

PERCHÉ SCEGLIERE TRA 27,5+ E 29 QUANDO SI POSSONO AVERE ENTRAMBE SU UN'UNICA MTB? LA MAGGIOR PARTE DEI COSTRUTTORI "BIG" PRESENTA ORAMAI IN CATALOGO ALMENO UN MODELLO AMBIVALENTE, SOPRATTUTTO IN AMBITO TRAIL/ALL-MOUNTAIN. SANTA CRUZ HA PRESENTATO NEL 2016 IL SUO NUOVO PROGETTO CHE PRENDE L'EREDITÀ DELLA TALLBOY 29 LT REINTERPRETANDO LE GEOMETRIE IN CHIAVE MODERNA E ACQUISENDO LA POSSIBILITÀ DI MONTARE RUOTE DA 27,5+ FINO A 3.0". ABBIAMO TESTATO LA HIGHTOWER CC IN CONFIGURAZIONE 27,5 PLUS

Il design del telaio è tipico Santa Cruz, a prima vista si fatica a distinguere questa Hightower dagli altri modelli. Valutando con più attenzione si può notare che il doppio braccio di collegamento dei pivot nel carro e l'attacco superiore dell'ammortizzatore fissato al tubo obliquo sono gli stessi della Nomad. Le altre full (V10 esclusa, ci mancherebbe!) di casa Santa hanno tutte l'ancoraggio superiore dell'ammortizzatore sul tubo orizzontale e un solo braccio di collegamento sul carro per far posto, sul lato destro, all'eventuale deragliatore. Lo scopo di questa scelta progettuale ereditata dall'enduro race è evidente, conferire la massima robustezza e rigidità possibili. Veniamo alla vera chicca di questa Hightower, cioè la possibilità di adeguare la geometria in base alla dimensione della ruota. Sull'attacco inferiore dell'ammortizzatore c'è una bussola con asola decentrata che permette due posizioni, High per ruote 27,5 plus e forcella da 150mm e Low per ruote da 29" e forcella con escursione 140mm. Grazie a questo accorgimento, che abbassa e alza il BB Drop, le quote geometriche restano pressoché invariate (gli angoli cambiano di 0,2 gradi, il reach di 2mm, l'interasse di 3mm e l'altezza BB di 2mm) pur cambiando il formato ruote. Modificare l'escursione della forcella è cosa da poco per un buon meccanico, a noi resta "soltanto" da acquistare la seconda coppia di ruote. I 135mm di escursione sono ovviamente gestiti dalla cinematica Virtual Pivot Point (VPP), l'efficiente sistema ammortizzante dual-pivot di proprietà Santa Cruz oramai giunto alla terza generazione. La battuta mozzo da 148mm è d'obbligo nel caso della Hightower in quanto agevola la creazione di spazio per il formato ruote plus e consente maggior rigidità per le ruote da 29". Il passaggio cavi è interno. Nel triangolo principale trova spazio anche un portaborracchia in posizione classica.



NOMAD STYLE

Il fissaggio superiore dell'ammortizzatore è collocato sul tubo obliquo del triangolo principale, come sulla Nomad. Le altre full del brand Californiano, V10 a parte, hanno il raccordo sul tubo orizzontale.

VERSIONI E COMPONENTI

La Hightower è disponibile esclusivamente con telaio in carbonio. Due sono gli allestimenti per il Carbon C, il carbonio più accessibile, e due gli allestimenti del Carbon CC, il telaio in test con carbonio più leggero e raffinato. L'entry level Carbon C è il kit R, disponibile soltanto in configurazione 29", al prezzo di 4.199 euro con forcella Fox Rhythm 29 140, gruppo Sram NX, freni Sram Level T e guarnitura Race Face Aeffect. Il kit S Carbon C viene proposto nelle due versioni, 27,5+ e 29, al prezzo di 5.199 euro con forcella Pike RC, gruppo Sram GX, freni Sram Guide R e guarnitura Race Face Aeffect. Le Carbon CC montano gruppi Sram Eagle a 12 velocità e sospensioni Rock Shox top di gamma e sono disponibili nel kit X01 al prezzo di 7.199 euro oppure nel kit XX1 al prezzo di 8.199 euro. Le due versioni CC sono ordinabili con l'upgrade ruote Enve M60/40 e mozzi Industry Nine Torch, la maggiorazione sul prezzo è di 2.200 euro. Il kit telaio costa 3.599 euro al pubblico. Le taglie per tutte le versioni sono M (per altezza rider consigliata da 162 a 175 cm), L (per altezza rider consigliata da 175 a 185 cm) e XL (per altezza rider consigliata da 185 a 198 cm). Il modello in test è la CC 27,5+ kit X01 my 2016 taglia L con cambio X01 1x11v e guarnitura Race Face Turbine. Nel box a fine articolo, riservato alla componentistica, abbiamo specificato il montaggio my2017.

ATTACCO FRENO IS

L'attacco freno posteriore di tipo International Standard è una scelta in controtendenza rispetto alla concorrenza.

Verdetto VERSATILE E MOLTO DIVERTENTE

Giocattolo tuttofare dalle prestazioni eccellenti sia in salita sia in discesa. L'intercambiabilità del formato ruote è una chicca da non sottovalutare che ne aumenta la polivalenza. Per spingerla al limite in discesa occorrono doti tecniche elevate.

GEOMETRIA

In quanto a escursione e geometria, la Hightower si posiziona tra la 5010 e la Bronson nel catalogo Santa. Ovviamente, dovendo ospitare ruote maggiorate, rispetto alle sorelle ha un carro leggermente più lungo (434mm in 27,5+ e 435mm in 29", contro i 432 della Bronson e i 426 della 5010). L'angolo sterzo di 66,8° (67 in configurazione 29") è in linea con le concorrenti della categoria trail/all-mountain. Come per gli altri nuovi progetti del brand californiano, le quote di reach e interasse sono piuttosto lunghe, rispettivamente di 448 e 1190 millimetri. L'angolo sella di ben 74,1° strizza l'occhio alla pedalabilità. La lunghezza del tubo sella di soli 450mm permette anche a chi è a cavallo tra le taglie M e L di utilizzare senza problemi il telescopico di serie con 150mm di escursione. Nella taglia XL viene fornito il telescopico da 170mm.

IL RESPONSO DEL TEST

La nostra altezza di 175cm ci pone esattamente a cavallo delle due taglie secondo la tabella presente sul sito ufficiale. Come consuetudine eravamo inizialmente orientati per testare una taglia M ma, conoscendo Santa Cruz e seguendo i consigli di DSB Bonandrini questa volta abbiamo optato per una taglia L e, nonostante le quote geometriche all'apparenza importanti, l'abbiamo trovata perfetta. La posizione in sella con la pipa da 50mm è ottimale, il lungo reach rende semplice trovare la centralità di guida e l'abbondante interasse offre grande stabilità in

NONOSTANTE LA SUA LUNGHEZZA E I "RUOTONI" PLUS LA MANEGGEVOLEZZA È UNO DEI PUNTI FORZA. I 66,8 GRADI DELLO STERZO SONO UN OTTIMO COMPROMESSO PER UNA TRAIL BIKE CHE DEVE POTER SUPERARE LE DISCESE E AVERE DOTI DI PERDERE IN

discesa. Si potrebbe a questo punto supporre che la Hightower in taglia L sia poco maneggevole... niente di più sbagliato! Nonostante la sua lunghezza e i voluminosi e pesanti "ruotoni" plus la maneggevolezza è uno dei punti forza di questa Santa. I 66,8 gradi dell'angolo di sterzo sono un ottimo compromesso per una trail bike che deve poter superare ripide discese magari su pietraie e mantenere buone doti di stabilità senza perdere in maneggevolezza.

Il test e la pesata sono stati effettuati con camere d'aria nelle ruote. Per questioni di praticità le bici test aziendali sono quasi sempre equipaggiate con camere.

In salita abbiamo apprezzato la leggerezza e la rigidità torsionale, oltre che l'ottimo comportamento della cinematica VPP. I 135 mm di escursione uniti alla taratura ad hoc del Monarch RT3 (regolato a 185bar di pressione per un Sag intorno al 30%) rendono la pedalata talmente efficiente che raramente abbiamo sentito il bisogno di chiudere l'idraulica dell'ammortizzatore. Non ci sembra assurdo pensare alla Hightower montata con le Enve Carbon 29 ai nastri di partenza di una Marathon o di un Rally Mtb. In discesa la Hightower va davvero forte. Si prende subito confidenza ma attenzione però, la cinematica posteriore molto progressiva, tende a "scalciare" un pochino quando si spinge al limite. Gli errori di impostazione e di traiettoria vengono difficilmente perdonati. Un ammortizzatore più discesistico con piggy back ridurrebbe questo tipo di comportamento rendendo più lineare il comportamento della sospensione posteriore ma siamo sicuri che il piacere di guida ne tragga beneficio? Dipende dai gusti... ovviamente le doti di

Segni particolari 27,5 PLUS O 29? AMBEDUE

La Hightower permette di utilizzare ambedue i formati pur mantenendo quote geometriche molto simili.

arrampicatrice andrebbero a diminuire ma non dimentichiamo che, anche in discesa, a molti rider (noi compresi) piace sentire il retrotreno reattivo, in puro stile Santa Cruz. Pompare la bike in uscita dalle curve spondate, nei kicker dei salti, nelle inversioni di traiettoria e farla rimbalzare da un lato all'altro dei sentieri diventa maggiormente adrenalinico quando il carro risponde "a frustate"! Insomma, questa Hightower è estremamente divertente e giocosa oltre che tremendamente tosta e veloce.

Le ruote plus meritano una considerazione a parte. Le sensazioni di guida trasmesse dai "ruotoni" sono diverse rispetto alle tradizionali 2.3/2.5. Niente a che vedere con le fat bike, intendiamoci e nemmeno con le e-bike, il cui connubio con le ruote plus è consueto e vantaggioso. Il grosso volume del copertone offre un'ammortizzazione supplementare che attenua il carattere forte della Hightower e può, tra l'altro, aiutare i biker meno esperti a migliorare la propria tecnica di guida. Gli inserimenti in curva sono naturalmente più lenti e rotondi ma mai macchinosi. Le modifiche delle pressioni



si avvertono maggiormente rispetto a una gomma tradizionale. Se si eccede con la pressione l'aderenza viene drasticamente compromessa, se invece si scende troppo (sotto 1.2 bar, per il nostro peso) interviene lo spiacevole effetto deriva negli appoggi in curva e si rischia di danneggiare il cerchio oltre a non riuscire a guidare la bici. La versione in test montava al posteriore il Maxxis Ikon+ 27.5x2.80 in luogo del Maxxis Rekon+ di serie che era invece montato all'anteriore. La scelta in favore della scorrevolezza è sicuramente apprezzabile nel pedalato ma sui terreni secchi e compatti di questo dicembre ci faceva perdere spesso il posteriore nelle curve in discesa. Noi avremmo preferito il Rekon+ con i suoi tasselli più alti e spigolosi anche al posteriore. Concludendo, la Hightower è probabilmente la Santa Cruz più divertente che abbiamo mai provato. Se dovessimo scegliere una bici unica per tutte le situazioni, la Hightower entrerebbe senza dubbio nel ristretto lotto delle favorite. Ci resta la curiosità di provarla in configurazione 29 pollici, il tempo tiranno e la mancata disponibilità di ruote 29 con mozzi boost non ci hanno consentito di effettuare contestualmente l'interessante raffronto.

HIGH/LOW

La boccola di fissaggio ammortizzatore sulla biella può essere posizionata su High (per il 27.5+ con forcella da 150mm) o su Low (per il 29" con forcella da 140mm), in tal modo, grazie alla variazione di 5mm del BB Drop, il cambio di formato ruote non modifica sostanzialmente le geometrie e l'identità della Hightower.



CANALE CERCHI DA 40MM

Nonostante i copertoni Maxxis siano dei "ciccioni" da 27.5x2.8 l'importante larghezza esterna (44mm) dei cerchi li espone agli urti con rocce e detriti. Qualche segno in più sui cerchi è il prezzo da pagare, tutto sommato accettabile.



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





VIRTUAL POINT PIVOT

VPP, il classico schema ammortizzante posteriore di Santa Cruz. Come gli altri Dual Pivot di pregio offre tra l'altro il grande vantaggio di isolare le forze provenienti dal "tiro catena" rispetto al lavoro della sospensione.

BOOST ANTERIORE E POSTERIORE

La tecnologia Boost con battute 148 al posteriore e 110 all'anteriore permette di migliorare la rigidità delle ruote (in particolare sulle 29") e di lasciare maggior spazio tra i foderi per gli pneumatici. La Hightower trae il massimo dei vantaggi di questa tecnologia a servizio di ambedue i formati ruote compatibili.

TELAIO

Il telaio in carbonio CC riprende linee e forme dalla sorella maggiore Nomad. Il linkage di collegamento tra i due pivot del carro è presente su ambedue i lati, a differenza di Bronson, 5010 e Tallboy. Si perde la possibilità di montare il deragliatore (non se ne avverte il bisogno nelle versioni 1x12) ma aumentano affidabilità (minor sollecitazioni sui pivot) e prestazioni (aumenta la rigidità torsionale).

€ 7.199,00

Prezzo bici test



Peso (senza pedali)	12,890 Kg
Ammortizzatore	ROCK SHOX Monarch RT3 200x51
Forcella	ROCK SHOX Pike RCT3 150 27,5+/29 Boost Solo Air
Serie sterzo	CANE CREEK 40
Cambio posteriore	SRAM X01 Eagle 12 Speed
Comandi	SRAM X01 Eagle
Guarnitura	SRAM X1 Carbon 30T
Cassetta	SRAM X01 XG1295 10-50T 12V
Freni	SRAM GUIDE RSC 180/180
Cerchi	RACE FACE ARC 40
Mozzi	DT SWISS 350 ant. 15x110 Torque Cap/post. 12x148
Raggi	DT SWISS Competition Double Butted
Gomme	MAXXIS REKON + Exo 27.5x2.8 (post. IKON+ in test)
Attacco	RACE FACE TURBINE Basic (50mm in test)
Manubrio	SANTA CRUZ Carbon Flat Bar 31,8x780mm
Reggisella	ROCK SHOX Reverb Stealth 150mm (M-L) 170mm (XL)
Sella	WTB Silverado Team
Colore	Matte Carbon & Mint (in test) o Sriracha & Red

Taglie	M, L (in test), XL
Angolo sterzo	66,8°
Tubo verticale CF	450mm
Tubo di sterzo	100mm
Carro posteriore	434mm
Interasse	1.190mm
Altezza movimento centrale	335mm
Reach	448mm
Stach	615mm

RUOTE PLUS

I cerchi maggiorati Easton ARC 40 (nel 2017 saranno marchiati Race Face) hanno canale interno da 40mm. I mozzi 350 e i raggi Competition Double Butted sono DT Swiss. Il montaggio di serie equipaggia i validi Maxxis Rekon+ 2.8x27.5, mentre la nostra test bike monta al posteriore il Maxxis Ikon+ 2.8x27.5 con tasselli più piccoli e bassi rispetto al Rekon... una scelta che migliora la scorrevolezza ma che non ci ha entusiasmati.

FORCELLA RS PIKE RCT3 29

Senza dubbio la forcella di maggior successo negli ultimi anni. Rock Shox l'ha resa disponibile in molteplici varianti per adeguarsi a tutti gli standard presenti sul mercato. La Hightower equipaggia la versione 29/27,5+ (l'archetto è compatibile con entrambi i formati) con perno 15x110, Torque Cap, rake 51mm e altezza axle-to-crown di 561mm in escursione 150mm.



Versatilità
Pedalabilità
Maneggevolezza



Impegnativa se portata al limite nella guida in discesa