



65

440

435

1.128

320

429

100

ANGOLO STERZO (°)

TUBO VERTICALE (mm)

CARRO POSTERIORE (mm)

INTERASSE (mm)

ALTEZZA BB (mm)

REACH (mm)

ESCURSIONE (mm)

**SCOTT****SPARK RC 900  
WORLD CUP**

TESTO MATTEO MEZZARI FOTO MAURO COTTONE

LA TECNICITÀ SEMPRE PIÙ SPINTA DEI PERCORSI DA XC E L'INARRESTABILE EVOLUZIONE TELAISTICA INDUCONO SEMPRE PIÙ RIDER PROFESSIONISTI A CORRERE CON MTB FULL-SUSPENDED. L'APPEAL DEL MARCHIO AMERICANO SCOTT È MOLTO SENTITO IN ITALIA E LA NUOVA SPARK, CON IL SUO DESIGN AGGRESSIVO, È STATA TRA LE PIÙ ATTESE DAGLI APPASSIONATI SIN DALLE PRIME COMPARE SUI CAMPI DI GARA E NELLE FIERE DI SETTORE



**L**a Scott Spark RC 900 2017 è la biammortizzata da cross country con cui quest'anno Nino Schurter ha sbaragliato la concorrenza vincendo Campionato Mondiale e Olimpiadi. Per il produttore Scott, la Spark è da sempre una delle bici più di successo in Coppa del Mondo, oltre che sui campi di gara cross country e marathon, ma anche la più popolare tra gli amatori che non gareggiano grazie alle sue caratteristiche di versatilità unite a prestazioni e leggerezza che hanno sempre attirato un vasto numero di mtbiker. Per questo motivo la gamma 2017 Spark è stata ampliata ed offre quattro allestimenti RC 700/900 con escursione 100/100 per il cross country race, ben dieci allestimenti 700/900 (6 in carbonio e 4 in alluminio) in versione trail con escursione 120/120, forcella da 34mm e reggisella telescopico e altri quattro allestimenti per la serie Plus (27.5+) con escursione 130/120 e geometrie ancora più votate al divertimento. A completare l'infinita gamma Spark 2017 la serie Contessa, dedicata alle biker, che prevede sette allestimenti in formato 27.5 tra RC 700, 700 e 700 Plus.

## TELAIO

La nuova Spark RC (Racing Concept = progetto del reparto corse Scott) ha un telaio completamente ridisegnato e viene proposto nella versione 27.5" (RC 700) o nella versione da 29" (RC 900). Il peso del kit telaio, grazie anche all'adozione e alla stratificazione intelligente di nuove fibre di carbonio, è sceso mediamente di circa 150 grammi... la versione 700 SL, comprensiva di ammortizzatore e accessori, pesa soltanto 1749gr. La nuova piattaforma ammortizzante full-suspension



offre una cinematica posteriore evoluta con un bilanciante in carbonio stampato a compressione (che pesa la metà del precedente modello) e un ammortizzatore Fox Nude Trunnion customizzato Scott, accolto nella culla creata sul tubo obliquo, che grazie alla sua compattezza permette una corsa maggiore a parità di lunghezza da occhiello a occhiello. Il triangolo posteriore, costituito da diciotto parti nel precedente modello, è ora realizzato in due singole parti in carbonio, destra e sinistra, oltre al nuovo supporto freno per dischi da 160 e 180 ancorato direttamente al foderò basso e al perno passante (sistema che permette di non inibire le naturali flessioni verticali dei foderi obliqui). Il rinnovato passaggio cavi ICCR2, completamente integrato nel telaio, prevede anche il passaggio interno del cavo comando per il reggisella telescopico. La zona del movimento centrale è studiata e ottimizzata per ospitare esclusivamente il monocorona (la serie Spark "non RC" è invece predisposta per ospitare il deragliatore). Dulcis in fundo, l'adozione della tecnologia boost consente maggior rigidità per le ruote e più spazio libero tra i foderi per gli pneumatici.

## VERSIONI E COMPONENTI

La Spark RC viene proposta in quattro allestimenti, sia 700 che 900. La RC SL è la top di gamma, la più leggera anche per quanto riguarda il carbonio (HMX SL) del telaio, viene equipaggiata con sospensioni Fox Factory Kashima, gruppo Sram Eagle XX1 e ruote Syncros XR1.0 Carbon, pesa 9,8 kg e ha un prezzo di 9.699 euro. La RC Ultimate ha una componentistica molto vicina alla RC SL ma con telaio in

## Segni particolari AMMORTIZZATORE

L'ammortizzatore Fox Nude Scott Custom utilizza la tecnologia trunnion di fissaggio diretto sulla camera a sua volta parzialmente accolta nell'apposita culla creata dalla lavorazione del tubo orizzontale.

carbonio HMX meno raffinato, pesa 10 kg e viene proposta al prezzo di 7.649 euro. La RC World Cup (la versione in prova) ha il telaio in carbonio HMX, sospensioni FOX Performance, gruppo Sram Eagle X01, freni Shimano XTR, ruote Syncros XR RC e componentistica Ritchey WCS Carbon, pesa 10,2 kg e ha un prezzo di 6.599 euro. La RC Pro ha il telaio in carbonio HMX, sospensioni Fox Performance e gruppo Shimano XT, pesa 10,9 kg e ha un prezzo di 4.949 euro. Le 700 vengono proposte in tre taglie (S, M, L), quattro sono invece le taglie per le 900 (S, M, L, XL).

## GEOMETRIA

Per migliorare le prestazioni di guida, l'angolo sterzo è stato portato a 68,5° (una quota inusuale per una XC!), la quota carro è stata accorciata e il tubo sella ha ora un angolo più verticale. Seguendo a tendenza delle mtb più gravity, la nuova Spark è stata allungata (+ 17mm di reach) e abbassata (-17 mm di stack), ottenendo contestualmente la possibilità di abbassare l'altezza del manubrio da terra per una posizione più "race" in pedalata e di utilizzare un attacco manubrio più corto per migliorare il feeling di guida. L'interasse ha una misura importante per una cross country (quasi 113 cm) mentre il carro è piuttosto compatto per essere una 29", misura infatti 435mm.

## IL RESPONSO DEL TEST

La taglia M in prova ci ha permesso di trovare immediatamente l'ottimale posizione in sella e la perfetta distanza sella/manubrio (il nostro tester è alto 175cm). Il SAG è stato settato al 15% per entrambe le sospensioni senza necessità di ulteriori modifiche durante l'intero test. La bike in prova, come tutte le RC 900 è equipaggiata con monocorona anteriore a 32 denti. In salita, agiamo sul comando Twinlock per provare tutte e tre gli assetti ammortizzanti. La posizione "aperta" la preferiamo soltanto per le salite più dolci magari un po' sconnesse perché, non appena aumenta la pendenza, il posteriore tende ad abbassarsi scompensando la geometria e ad oscillare eccessivamente. La posizione intermedia del Twinlock riduce

## TRUNNION MOUNT

- L'hardware di fissaggio dell'ammortizzatore è installato all'interno del cilindro dell'ammortizzatore permettendo di risparmiare oltre 20 mm di lunghezza ammortizzatore a parità di corsa. Nell'immagine si può notare la "culla" creata nel telaio per ospitare il Fox Nude e il suo fissaggio.

**IN DISCESA SI APPREZZANO PARTICOLARMENTE LA SENSIBILITÀ DEGLI AMMORTIZZATORI AGLI URTI CHE TENGONO INCOLLATE LE RUOTE AL SUOLO E LA GEOMETRIA LUNGA E "APERTA" SULL'ANTERIORE**



## TRIANGOLO POSTERIORE

Il carro posteriore è costruito in due soli pezzi di carbonio HMX oltre al nuovo supporto freno per dischi da 160 e 180 ancorato direttamente al foderò basso e al perno passante. Il sistema permette di non inibire le volute flessioni verticali dei foderi obliqui.

la corsa dell'ammortizzatore posteriore a 70 mm e fornisce un sostegno ben avvertibile pur mantenendo un'ottima sensibilità agli urti per garantire la massima trazione. Per pedalare lunghe salite seduti in sella, la nostra configurazione Twinlock preferita è senza dubbio l'intermedia. Non appena si vuole scattare sui pedali ed avere il massimo della resa, cioè il maggior trasferimento di potenza alle ruote, il Twinlock va obbligatoriamente posizionato su "chiuso" affondando con il pollice sinistro. Solo in tal modo si può apprezzare la rigidità torsionale del telaio e il blocco deciso dell'ammortizzatore. L'idraulica della forcella non ha un blocco completamente rigido ma il leggero affondamento dovuto al "filtro" non fa oscillare l'anteriore durante le trazioni al manubrio rendendo davvero efficace la

Spark RC in questi frangenti. L'Eagle a 12 velocità ha un'ottima precisione di cambiata e il range di rapporti del 500% non fa sentire la mancanza della doppia corona nemmeno sulle salite con pendenze superiori al 20%. In discesa si apprezzano particolarmente la grande sensibilità degli ammortizzatori ai piccoli urti che tengono incollate le ruote al suolo e la geometria lunga e "aperta" sull'anteriore. L'angolo sterzo di 68,5° rende la Spark RC meno nervosa e reattiva ma decisamente più facile e stabile da guidare in discesa oltre che più sicura in quanto scongiura i pericolosi "overbar". I margini di errore sono ampliati a tutto vantaggio dei "racer", per non buttare via la gara sull'ultima discesa, e dei biker meno tecnici che troveranno nella Spark un valido alleato per migliorare le proprie

prestazioni. Durante il test, ci è parso di riscontrare alcune flessioni dell'avantreno. Abbiamo riprovato a secco tenendo frenato l'anteriore e spingendo con forza sul pedale, le flessioni si sono confermate a nostro avviso oltre la media. Non sappiamo se siano volute o meno dai progettisti, ne sappiamo se siano imputabili alla nuova Fox 32 SC o all'estrema compattezza del tubo sterzo, però possiamo dirvi in tutta serenità che, mentre si guida, non danno alcun problema. Il nostro lavoro a volte ci porta a cercare il "pelo nell'uovo"... se poi ricordiamo le flessioni delle vecchie forcelle da cross country! Ci resta comunque la curiosità di provare questa Spark RC con

## Verdetto RACING MA VERSATILE

Cross country full-suspended evoluta e raffinata. La geometria bassa e lunga rende più sicura e intuitiva la guida in discesa. Il nuovo Twinlock permette di cambiare radicalmente l'assetto della bici in modo rapido e intuitivo, rivelandosi un plus rispetto all'agguerrita concorrenza.



## TWINLOCK

Il nuovo comando ha un'ergonomia e un funzionamento ottimizzati. Da notare il fissaggio al manubrio integrato con l'anello di chiusura della manopola sinistra, un dettaglio che contribuisce all'alleggerimento e alla pulizia della zona cockpit.

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



altra forcella più rigida (o di provare la Spark 900 con escursione 120 e forcella Fox 34) in quanto il tempo tiranno non ce lo ha permesso. Concludiamo con un altro aspetto di questa Spark RC che ci ha positivamente colpito, la grande comodità. Effettivamente non ci saremmo aspettati tanta comodità dalla bici XC più vittoriosa del 2016. Il fatto che stanca poco il rider permette di risparmiare energie preziose nelle lunghe percorrenze e rende il mezzo ideale anche per le marathon più toste e per le massacranti corse a tappe tipo Rally.



## CARBON LINK

Il leveraggio in carbonio della Spark è realizzato con un processo di stampaggio a compressione e pesa la metà del modello precedente. La sua compattezza contribuisce alla pulizia delle forme e a lasciare spazio abbondante per il portaborraccia.

## TRIANGOLO POSTERIORE

Il carro posteriore è costruito in due soli pezzi di carbonio HMX oltre al nuovo supporto freno per dischi da 160 e 180 ancorato direttamente al foderò basso e al perno passante. Il sistema permette di non inibire le volute flessioni verticali dei foderi obliqui.

## CINEMATICA OTTIMIZZATA

La nuova piattaforma biammortizzata, grazie a un disegno con un leveraggio a bilanciere singolo e supporto ammortizzatore Trunnion, rende la nuova Spark RC sensibile all'inizio dell'escursione ma offre supporto dal punto di sag in avanti con in più una progressione ottimizzata a fondocorsa.



€ 6.599,00

Prezzo telaio + ammo

Peso (senza pedali)	10,25 Kg
Ammortizzatore	FOX NUDE TRUNNION SCOTT CUSTOM 165X40
Forcella	FOX 32 SC FLOAT PERFORMANCE ELITE AIR 100mm
Serie sterzo	SYNCROS FL1.5 DROP IN
Cambio posteriore	SRAM X01 EAGLE 12 SPEED
Comandi	SRAM X01 TRIGGER
Guarnitura	SRAM X1 EAGLE GXP BOOST PF CARBON 32T
Cassetta	SRAM X01 XG1295 10-50T 12V
Freni	SHIMANO XTR M9000 Disc CL 180/160
Ruote/mozzi/cerchi	SYNCROS XR RC CL 15x110/12x148 by DT SWISS / SYNCROS XR RC 28H TL
Gomme	SCHWALBE Rocket Ron Evo (Vittoria Barzo in prova)
Attacco	RITCHEY WCS C-220 31.8 -6° (70mm su tg. M in prova)
Manubrio	RITCHEY CARBON WCS 2X 720MM
Reggisella	RITCHEY WCS CARBON LINK FLEXY 31.6X400
Sella	SYNCROS XR1.5 Titanium rails

Taglie	S, M (test), L, XL (solo 900)
Angolo sterzo	68.5°
Tubo verticale CF	440mm
Tubo di sterzo	95mm
Carro posteriore	435mm
Interasse	1.128mm
Altezza movimento centrale	320mm
Reach	429mm
Stack	587mm

#### 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. Il design del telaio è ottimizzato per sfruttare i vantaggi di questa tecnologia.

#### TELAIO

Il telaio in carbonio HMX è stato completamente ridisegnato per migliorare le prestazioni di guida. Il rocker link in carbonio è ora più compatto e leggero. Il peso, compreso ammortizzatore e accessori di questa versione 900 HMX è di soli 1885 gr.



Comfort  
Prestazioni in discesa



Flessioni  
dell'avantreno