

QUALE RUOTA SCEGLIERE: 27,5" O 29"? ETERNO DILEMMA GIÀ VISSUTO, E RISOLTO A FAVORE DELLA SECONDA, NELL'AMBITO DEL CROSS COUNTRY MA CHE ORA STA TORNANDO PREPOTENTEMENTE ANCHE NELL'ENDURO

SPECIALIZED ENDURO FSR PRO CARBON 650 VS 29"

TESTO DAVIDE FINETTO CON LA COLLABORAZIONE TECNICA DI MAURO COTTONE E MATTEO MEZZARI
FOTO MAURO COTTONE CON LA COLLABORAZIONE TECNICA DI AMANDA CARAVAGGI



66

430

432

1.179

352

430

160
165

ANGOLO STERZO (°)

TUBO VERTICALE (mm)

CARRO POSTERIORE (mm)

INTERASSE (mm)

ALTEZZA BB (mm)

REACH (mm)

ESCURSIONE (mm)

ENDURO FSR PRO CARBON 29"

65.5

430

430

1.175

345

430

170

ANGOLO STERZO (°)

TUBO VERTICALE (mm)

CARRO POSTERIORE (mm)

INTERASSE (mm)

ALTEZZA BB (mm)

REACH (mm)

ESCURSIONE (mm)

ENDURO FSR PRO CARBON 650B

Le 29" da all Mountain o enduro esistono da tempo, ma erano e sono tuttora un'eccezione alla regola che con lunghe escursioni è meglio usare le 27,5". Le cose, però, sembrano poter cambiare rapidamente e ora altre 29" "long travel" sono arrivate sul mercato (tra cui Trek Slash che abbiamo già testato): è giunto quindi il momento di fare nuove riflessioni, anche alla luce delle rinnovate geometrie e soluzione tecniche che caratterizzano le enduro. In attesa del confronto diretto tra Specialized Enduro e Trek Slash, che vi proporremo sul prossimo numero, quale occasione migliore di un confronto tra le due rinnovate Specialized Enduro, ovvero la capostipite di tutte le enduro 29" e la sorellina da 27,5" che ne sfrutta la stessa identica tecnologia ma con ruote più piccole e, quindi, geometrie più compatte e scattanti. Nel corso del 2013, Specialized ha aperto la strada del settore enduro 29" creando un mezzo rivoluzionario che fin da subito ha portato molte persone a perdere il sonno, oppure ad abbandonare il 26" in un settore dove allora dettava ancora legge. La 29", però, non è rimasta a lungo l'unica alternativa per gli "enduristi"



appassionati del marchio americano, perché ragioni di mercato forse ancor più che tecniche, hanno indotto Specialized, già nella seconda metà del 2014, a conformarsi come tutti gli altri anche allo standard 27,5. Oggi l'appassionato può ancora scegliere tra le due versioni Enduro, comunque inedite ed aggiornate rispetto al passato. Solo a prima vista, infatti, la nuova Enduro di Specialized sembra simile al modello precedente ma le differenze sono notevoli per i biker più tecnici, sia nella versione 27,5" che 29". Soprattutto ci sono le geometrie rinnovate grazie all'esperienza delle stagioni passate. In questa comparativa ci concentreremo molto sui valori relativi tra i 2 modelli più che sulle prestazioni assolute fermo restando, e con questo iniziamo con dichiarazioni pesanti



il test, che le nuove Enduro di Specialized sono due mezzi entrambi molto belli e performanti.

DESIGN E SCHEMA AMMORTIZZANTE

Lo schema ammortizzante, per la verità, rimane il collaudato FSR con il classico disegno X-Wing del telaio che la rende subito familiare, ma nel modello 2017 è più snello e slanciato. L'obiettivo di questo disegno è avere uno standover basso mantenendo un'ottima solidità del telaio. Discorso diverso per il tubo obliquo che ora ha delle dimensioni molto generose, complice l'inserimento della Swat Door, vano nel telaio che può ospitare camere d'aria, multitool, barrette o altro (no, una bottiglia da 0,33 di birra non ci sta

X-WING

Particolare forma ad X per il telaio nella zona del tubo orizzontale. Questo serve per dare più solidità al telaio ma al tempo stesso abbassare lo standover del telaio: pesi e baricentro più in basso.

ma per poco!). Si tratta di un disegno a quadrilatero con Horst-Link, ottimizzato da Specialized, che prende il nome di FSR. Cuore del sistema FSR brevettato da Specialized è il posizionamento di un fulcro appena davanti ed al di sotto dell'asse del mozzo, con un fulcro fissato sul fodero alto. Le forze indotte dalla frenata e dal tiro catena vengono orientate in modo da non "murare" la sospensione in caso di forti frenate, infatti il suo punto di forza è la libertà di comprimersi e riestendersi indipendentemente dal fatto che si pedali o meno. Il fatto di aver adottato il carbonio anche sul carro posteriore (nei modello S-Works e Pro) ha consentito di eliminare il ponticello di rinforzo sui foderi alti e di aggiungere un nuovo passaggio dei cavi nei foderi bassi.

E IL FORMATO PLUS?

La versione in 29" potrà ospitare senza problemi gomme plus ma Specialized Italia ha deciso di allestire le proprie MTB

Segni particolari OHLINS STX 22

Sui 2 modelli top (S-Works e Pro) troviamo l'Ohlins STX 22, modello ad aria del marchio Svedese con regolazione delle basse velocità (pomello blu, 9 click), alte velocità (leva nera, 3 posizioni standard) e ritorno (pomello giallo 6 click). Presente la tecnologia AUTOSAG in collaborazione con Specialized.

(sia il modello 27,5" che 29") con coperture standard: cerchio Roval da 29mm di canale e gomme da 2.3". Ovviamente si potrà allestire successivamente la propria Enduro 29" con gomme plus, per chi ne sentirà l'esigenza. In poche parole, la Enduro 650B potrà montare solo ruote da 27,5" (compatibile con sezioni fino a 2.6") mentre la 29" potrà montare sia ruote da 29" (con sezioni fino a 2.5") sia ruote da 27,5" con sezioni fino a 3.0" (quindi PLUS). Specialized ci ha mostrato come le differenze di geometria sono piuttosto contenute tra un 29x2.3" e un 27,5"x3.0": la bici si presenta 7 millimetri più bassa con il plus (o 6Fattie, come lo chiama Specialized). Quindi non verranno vendute, nel mercato Italiano, Specialized Enduro 6Fattie, come avviene per la Stumpjumper.

VERSIONI

Esistono 4 differenti modelli: la S-Works (top di gamma), la Pro (in test), la Elite e la Comp. Tutti e 4 i modelli vengono allestiti in 29" e 650B, quindi alla fine troveremo 8 varianti. Nella S-Works e nella Pro, il telaio è completamente in carbonio, nella Elite solo il triangolo anteriore è in fibra mentre la Comp è completamente in alluminio. Lo Swat Door, vano nel tubo obliquo per inserire attrezzi od oggetti personali, è presente solo nei modelli con telaio in carbonio, quindi è esclusa la Comp. Nei modelli top (S-Works e Pro) troviamo l'arrivo del nuovissimo ammortizzatore Ohlins STX 22 ad aria con Autosag e forcella RockShox Lyric. La forcella Ohlins Rxf 36, invece, la troviamo solo sul modello top di gamma in 29" (S-Works) mentre nella versione 650B c'è sempre la RockShox Lyric. Negli altri modelli, reparto sospensioni destinato a RockShox con il Monarch (sempre con Autosag) e forcella Lyric o Yari. Gruppo Sram 11v sui



modelli Elite e Comp mentre arriva il 12v su Pro e S-Works. Ecco il listino prezzi dei vari modelli: Enduro S-Works FSR Carbon 650B/29: 8990€ Enduro FSR PRO Carbon 650B/29 (test): 6290€ Enduro FSR Elite 650B/29: 4690€ Enduro FSR Comp 650B/29: 3390€

CARATTERISTICHE

Rispetto al precedente modello, il movimento centrale non sarà più PressFit ma filettato. Strana decisione che va un po' contro il marketing: che non ci siano quindi così tanti vantaggi di rigidità e precisione? Sta di fatto che con il movimento filettato si eliminano molti rumori dovuti all'entrata di detriti nel movimento centrale, problema presente appunto nei movimenti PressFit e BB30 (in quest'ultimo caso all'ennesima potenza). Il passaggio cavi interno diventa molto più efficiente con percorsi più rettilinei che permettono una migliore fluidità e minor usura. Cuscinetti maggiorati (oversize) e finalmente tutti uguali come dimensione! Le geometrie sono cambiate molto, specialmente nella versione 29": lo sterzo si apre addirittura di 1.5° passando da 67.5° a 66°! La versione 650B rimane ferma su un ottimo valore di 65.5°. Il carro rimane pressoché

immutato in tutte e 2 le versioni con un valore di 425mm per la Enduro 650b e di 432mm per la Enduro 29". L'angolo sella ora è più verticale in tutte e 2 le versioni (76°) e mostra una tendenza a rendere le geometrie in generale non troppo estreme ma anche rivolte all'aspetto della pedalata, spesso sottovalutato nelle enduro moderne. Le taglie del telaio passano da 3 a 4: S, M, L e XL. Nella 29" è stato fatto un super lavoro per rendere il telaio il più compatto possibile, infatti se vediamo i valori geometrici si scostano veramente poco dalla versione 650B. Il peso è buono per chi cerca il connubio performance/affidabilità e si pone appena al di sopra dei 13kg. Per ora, il kit telaio non è disponibile per la vendita. La misura della guarnitura, in entrambi i modelli, è da 170mm: capisco che si sta cercando di abbassare sempre più il movimento centrale per avere valori ottimali di baricentro però se questo implica il montare guarniture da 170, che va influire negativamente sulla pedalata, ho i miei dubbi. Immagino un biker alto 1.90 che compra una XL con guarnitura 170... la sua efficienza di pedalata sarà più bassa. Un vero peccato, sia perché l'enduro non è solo discesa ma anche accelerazioni e ritmo di pedalata sostenuto, sia perché questa Specialized è veramente adatta anche per

fatti e inforchiamo le bici... Primo appunto: la taglia. Entrambe le bici in test sono di taglia M: stesso angolo sella e reach, ma sensazioni diverse. Sulla 29" posizione compatta ma ottima, in poche parole la nostra taglia (tre tester tra 177 e 180cm, ndr), mentre sulla 650B, nonostante l'uso di un attacco manubrio 15mm più lungo, ci siamo sentiti fin troppo compatti e soggetti ad andare oltre il manubrio nelle fasi più critiche. In poche parole, meno centrali sulla bici il che ci farebbe propendere per una taglia in più con attacco più corto. La differenza nel formato ruota si sente e dona sensazioni molto diverse: la 650B richiede meno fisico della 29" per guidarla forte ma più fisico quando la velocità cala. Dico questo perché la 29", come vedremo, è una bici fantastica ma per farla viaggiare forte in ambito racing richiede prestantza atletica: chiudere una curva in



PASSAGGIO CAVI

Il cavo del freno posteriore ha un "appiglio" proprio sul pivot inferiore così non ci sono interferenza con la pedivella. Cura del dettaglio. I cavi interni sono stati notevolmente migliorati rispetto allo scorso modello.

lunghe gire alpine in stile All mountain. Di serie troviamo un guidacatena minimale per azzerare i salti di catena.

IL RESPONSO DEL TEST

Dopo tanto parlare finalmente passiamo ai

Verdetto

MA ALLORA LA 29" VINCE IN TUTTO?

No, non è proprio così anche se leggendo il test si nota come la 29" abbia moltissimi pregi. Nella prova abbiamo fatto delle valutazioni oggettive e siamo convinti che un biker medio preferisca la 29" (mi raccomando, non fermiamoci ai pregiudizi: proviamola e poi valutiamo) mentre la 650B è adatta ai biker più tecnici che possono sopportare alla ruota più piccola con la loro tecnica di guida (pensiamo ad eventuali ostacoli/pietraie), in modo poi da avere tutti i vantaggi del caso nei tratti più tortuosi e nei rilanci, aspetto dove la 650B è superiore.

In linea generale, la 650B la vedo più come una bici da gara mentre la 29" più da escursioni tecniche anche se, data in mano a un biker con buon manico, può diventare un'arma letale, visto che le quote geometriche stanno migliorando anno dopo anno. Le ruote grandi non devono più farci paura, dobbiamo farcele amiche perché se ne vedranno sempre di più.



Segni particolari SWAT DOOR

Arriva anche sul modello Enduro: uno scomparto ricavato nel tubo obliquo dove poter riporre oggetti, cibo e quant'altro.

modo spigoloso con la 29" richiede un bel piglio altrimenti, se la lasciamo fare, ci porterà a chiudere tutte le curve in modo pulito e rotondo, stile di guida ottimo per l'all-mountain ma non per l'enduro racing. Poi, come si sa, esiste l'eccezione alla regola (vedere il recente Fabio Wibmer che gira in bike park con una city bike) ma il nostro test cerca di essere oggettivo e, specialmente, non bloccato da pregiudizi, che sui formati ruota esistono. Peccato che, nonostante l'aumento leggero di escursione al posteriore (5mm nel modello 650B e 10mm nel 29"), non sia stata rivista la corsa dell'ammortizzatore che rimane ferma ai 57mm. Questo fa sì che il rapporto di compressione si avvicini al valore di 3 (escursione/corsa) mettendo sotto pressione l'idraulica dell'ammortizzatore. Per i meno esperti, più il rapporto di

AUTOSAG

Per i rider più tecnici forse non è un'innovazione che li farà saltare dalla sedia ma è di una facilità disarmante: si porta la pressione a 300 Psi, si sale sulla bici e si schiaccia la valvola dell'AutoSag fino a che l'aria non smette di fuoriuscire. Sag fatto in men che non si dica.



RUOTE A CONFRONTO

Ecco il paragone visivo tra le dimensioni della 29" e quella della 27,5", così come sono "gommate" di serie. L'Enduro 29" può montare anche lo standard 27,5 Plus.

compressione è alto e più viene sfruttata l'idraulica dell'ammortizzatore, quindi la sospensione si surriscalda più facilmente e perde di efficacia (oltre a sentire in modo minore i vari settaggi). Nel nostro caso non abbiamo avuto nessun tipo di problema perché l'ammortizzatore Ohlins è veramente un ottimo prodotto e gestisce bene il discorso del surriscaldamento. Ci sarebbe però piaciuta una rivisitazione anche da questo punto di vista per creare un prodotto perfetto in ogni dettaglio. Soddisfatti dell'insieme ruota/copertura utilizzata: una sezione da 2.3" su un canale da 29mm è ottimo e rende la bici ben pedalabile e non una semi-plus come molte bici da enduro stanno diventando, rendendo il tutto più preciso. C'è da dire che però la gomma posteriore Slaughter è troppo leggera per un uso enduro: in versione da 29" siamo a 800gr, per noi veramente troppo pochi.

Discesa. Partiamo dall'aspetto della pedalabilità: entrambi i modelli si pedalano bene; se chiudiamo le basse velocità, la bici è veramente ferma e di questo aspetto siamo pienamente soddisfatti. Non esiste un vero e proprio blocco ma non si nota molto: il sistema ammortizzante è talmente ben ottimizzato che la bici "bobba" pochissimo. La 29" sale che è un piacere (superamento degli ostacoli eccezionale), il grip si perde difficilmente e solo quando la

velocità è tanto bassa le prestazioni con la 650B si livellano, visto che i "ruotoni" sono un pelo più lenti da rilanciare. Ma questo è un aspetto dovuto solo al maggior diametro perché, a livello di peso, le differenze sono minime: tra i 2 modelli troviamo solo 100gr di differenza! Altro aspetto a favore per la 29" è il fatto di avere meno escursione, il che ci viene in aiuto. La 650B sale ma con meno velocità: solo in caso di pendenze elevate (quindi a basse velocità) diventa competitiva come, se non meglio, della 29", fermo restando che parliamo di bici dall'angolo inferiore ai 66° quindi non propriamente performanti su salite ripide, soprattutto a livello di assetto. Un capitolo a parte meriterebbe il nuovo sistema Eagle a 12 velocità di cui, ovviamente, abbiamo già parlato e che da ora in avanti caratterizzerà molte delle bici che arriveranno in test. Fermo restando che torneremo a breve con un test specifico anche sulla lunga distanza, per noi è veramente la soluzione definita. Insomma, il sistema Sram con questa soluzione che ne amplia i rapporti, ma soprattutto l'ampiezza degli stessi, non



DA UN PUNTO DI VISTA DELLE PERFORMANCE LA 29" RISULTA VERAMENTE UN OSSO DURO MENTRE PER DIVERTIRSI LA 650B È DECISAMENTE PIÙ GENEROSA NEL DONARE SODDISFAZIONI

è più una "coperta corta" così come invece era il sistema 1x11, adatta per l'agonismo e meno per l'escursionismo. Una sola corona anteriore, abbinata ai 12 pignoni posteriore e all'incredibile pignone da 50 denti, è veramente sufficiente ed adeguata per ogni contesto. Sulla precisione di cambiata sottosforzo, rumorosità e longevità, come già detto torneremo a parlarne. Ottima, comunque, la scelta dei rapporti che coincide come efficienza di pedalata: corona da 30 sul 29" e da 32 sulla 650B. C'è da dire, per esperienza personale, che più la qualità del montaggio si abbassa (e quindi il peso delle ruote aumenta), più la 650B emerge.

Superamento ostacoli. Anche qui, si sa, la ruota da 29" permette molto di più e da più fiducia nei tratti sconnessi: la bici rimane molto più stabile e si ha un'idea di "galleggiamento" più che di 'impatto' con i sassi. Un rumore anche diverso che si percepisce subito. È più facile mantenere la velocità alta con la 29" mentre con la 650B bisogna muoversi un po' di più. In questo caso la 29" è più immediata e richiede meno tecnica: siamo centrali sul mezzo e fa tutto lei, se stiamo leggermente morbidi ci troviamo già a viaggiare a ottime velocità mentre la 650B richiede un po' più di agilità e scaltrezza (però su questo aspetto avrei molte cose da dire e vi invito a leggere il mio editoriale a pag.4). Gli impuntamenti sono meno frequenti quindi, se siamo a basse velocità, è meno facile che un sasso ci faccia la sgambetto mentre con la 650B dobbiamo metterci del nostro. In linea di massima con la 29" si assorbe tutto, si cerca di stare morbidi e far correre la bici, con la 650B si cerca di ollare (ndr. saltare) tutto. Logico che chi non ha una particolare tecnica di guida si troverà meglio a stare

su una bella 29" che mangia tutto. A livello mentale la 29" porta a fare serenamente passaggi che con una 27.5 si percepiscono a rischio impuntata.

Discesa. Qui alla fine faremo 2 distinguere, divertimento e performance. Molte volte il divertimento si discosta dalle performance, esempio il downhill visto da un punto di vista racing o freeride, monoplastra contro doppia piastra. Oggettivamente l'impostazione delle linee con la 29" è più impegnativa rispetto alla 650B. Con la 29" si guida meno spigolosi, si ha più difficoltà a chiudere la curva alla fine del suo raggio con una pompata decisa, come si è soliti fare con la 650B. Con la 29" ci si trova spesso ad entrare veloci e uscire lenti, bisogna ritardare le frenate e imparare ad entrare più cauti: la ruota grande prende più velocità e, questa velocità, bisogna poi saperla gestire. La 29" dona talmente tanta fiducia che ci possiamo trovare spesso oltre la nostra velocità di crociera. Sfogliamo il mito che la 29" non gira: gira eccome... ma con più pigrizia. Rispetto alla 650B, le linee vanno anticipate e preparate per tempo, risulta più difficile improvvisare, ma poi in curva il grip è superiore. Una volta che la 29" è in piega, non la sposta nessuno e anche la rigidità è a buoni livelli (non abbiamo percepito grosse differenze di rigidità tra 650B e 29"). Se il percorso non è troppo tortuoso, e lo conosciamo abbastanza bene, la 29" rende di più, mentre, se dobbiamo improvvisare, la 650B ci permette di correggere al volo eventuali errori di traiettoria, situazione in cui la 29" pecca e ci richiede molta energia per tenere la velocità alta e non trovarci lunghi in curva. Sui terreni spondati e sui salti, la 29" è un treno e ci dà moltissima fiducia: anche nelle fasi aeree ci siamo trovati veramente

al nostro agio, quindi da un punto di vista delle performance la 29" risulta veramente un osso duro mentre dal lato del divertimento la 650B merita di più: saltare, metterla un po' di traverso (magari qui la sorella maggiore è meno agile), anticipi... tutte tecniche con con il 29" rendono meno e ci danno meno soddisfazioni. Per fare emergere al meglio le qualità della 29", si deve guidare tondi e non far calare troppo la velocità, visto che nelle ripartenze (e frenate) risulta più pigra rispetto alla 650B. La 29" richiede un minimo di adattamento se si vuole far viaggiare forte (penso ad un uso agonistico) mentre per il principiante nessun problema: basta salirci sopra e scendere con il sorriso sulla bocca.



VISTE DA DIMITRI MODESTI

Chi meglio di Dimitri Modesti può raccontarci le sue sensazioni su Specialized. Dimitri è in forza al Team Todesco dal lontano 2008, anno in cui ha cominciato ad usare Specialized e non si è più staccato. Ha affrontato stagioni agonistiche sia correndo con la Enduro 29", sia con la 27,5" e da quest'anno con il modello Stumpjumper, con cui ha vinto il titolo italiano Master3/4 e il titolo Superenduro di categoria. Visto che le hai provate tutte, con quale ti sei trovato meglio? «Vi anticipo già che il prossimo anno tornerò con il modello Enduro e la vostra comparativa cade a fagiolo visto che la mia scelta andrà probabilmente sulla nuova 650B. Mi sono trovato bene con tutti i modelli ma alla fine la 650B è quella che mi dà più soddisfazioni. In quest'annata con la Stumpjumper mi sono trovato benissimo, forse la migliore scelta ma vista la sua escursione un po' limitata al posteriore è capitato di rompere qualche componente in più quindi per il prossimo anno un pelo più di escursione per aver maggior sicurezza. Ritornando all'eterno discorso 27,5" e 29", io ho preferito la 27,5" per il suo carattere più giocoso, la sua reattività maggiore nelle curve più strette. La 29" l'ho sempre vista maledettamente veloce... ma fin troppo! In gara mi trovavo spesso ad arrivare lungo e frenare in curva. Avevo difficoltà a chiudere bene le curve. Altro problema: le forature, ma può essere che ora ci siano coperture più all'altezza: 3 anni fa, quando entravo pieno nelle pietraie, speravo sempre di non bucare, cosa che non mi succede con la 27,5"».

ENDURO FSR PRO CARBON 650B



ENDURO FSR PRO CARBON 29"



ENDURO FSR PRO CARBON 650B

TELAIO

Telaio IS-X completamente in fibra di carbonio FACT 11m, X-Wing layout con carro completamente in carbonio (caratteristica presente nei modelli S-Works e Pro). Sempre sui modelli in carbonio è presente lo Swat Door, uno scomparto ricavato nel tubo obliquo dove poter riporre oggetti, cibo e quant'altro. Presente anche un multitool sotto il portaborraccia.

PASSAGGIO CAVI

Il passaggio cavi interno diventa molto più efficiente con percorsi più rettilinei che permettono una migliore fluidità e una minor usura. Il cavo del freno posteriore ha un "appiglio" proprio sul pivot inferiore così non ci sono interferenza con la pedivella: la differenza lo fa proprio la cura del dettaglio come in questo caso. I cuscinetti sono aumentati di dimensione (oversize) e finalmente si presentano tutti uguali come dimensione!

GUARNITURA

Nuova guarnitura Sram X01 Eagle compatibile 12v sia per il modello 650B che 29". Rispetto al precedente modello, il movimento centrale non sarà più PressFit ma filettato. Decisione contro corrente che sembra sia dettata dalla più elevata praticità del "vecchio" sistema filettato: meno fronzoli e soprattutto meno rumori nel caso entrino detriti. Lunghezza 170mm: si sta andando verso questa scelta, abbastanza discutibile (ne parliamo nel test).

€ 6.290,00

Prezzo bici test | Prezzo telaio + ammo **n.d.**



Modello	Specialized Enduro Fsr Pro Carbon 650B
Peso (senza pedali)	14,1 Kg
Ammortizzatore	OHLINS STX 22 custom, AUTOSAG, 216X57mm
Forcella	ROCKSHOX LYRIK RC 170mm, 15X110mm, 46mm offset
Cambio posteriore	SRAM X01 Eagle 12v
Comandi	SRAM X01 Eagle 12v, trigger
Guarnitura	SRAM X01 Eagle 32t
Cassetta	SRAM X01 Eagle, 10/50t
Movimento centrale	SRAM GXP XR, 73mm
Freni	SRAM Guide RS, 200/180mm
Ruote/mozzi/cerchi	ROVAL Traverse, canale interno 29mm, 24/28f
Gomme	SPECIALIZED Butcher (ant) e Slaughter (post), 650Bx2.3"
Attacco	SPECIALIZED Trail, 60mm
Manubrio	SPECIALIZED DH, 27mm rise, 780mm, 31.8mm
Reggisella	SPECIALIZED Command Post Iroc 30.9mm (100mm S - 125mm M/L/XL)
Sella	SPECIALIZED Body Geometry

Taglie	S, M (test), L, XL
Angolo sterzo	65.5°
Angolo sella	76
Tubo orizzontale	576
Tubo verticale CF	430mm
Tubo di sterzo	100mm
Carro posteriore	425mm
Interasse	1.175mm
Altezza movimento centrale	345mm
Reach	430mm
Stach	590mm

AMMORTIZZATORE

L'STX 22 è nuovo ammortizzatore ad aria studiato da Öhlins, la quale crea un prodotto privo di molla e affida lo smorzamento delle sollecitazioni esclusivamente all'azoto pressurizzato presente al suo interno. Al suo interno troviamo un pistone a diametro maggiorato abbinato a una valvola di compressione più grande che assicurano delle pressioni interne controllate, con risultati di bassa isteresi (ritardo della risposta normalmente dovuta alla compressibilità del fluido).

REGGISELLA

Il diametro del tubosella, in entrambi i formati ruota, è di 34,9mm ma il reggisella misura 30,9mm (è presente un adattatore per renderlo compatibile). Aspettiamoci quindi una versione del telescopico Specialized da 34,9mm, sperando sia prodotto anche nella versione da 150mm, più consono per un uso enduro.



Precisione nelle curve. Reattività nei rilanci. Nelle uscite più corte non c'è più bisogno dello zaino (Swat door, portaborraccia, multitool integrato).



Reggisella da 125mm (addirittura di soli 100mm nella taglia S). Attacco di serie un po' lungo (60mm). Copertura posteriore troppo leggera.

ENDURO FSR PRO CARBON 29"



TELAIO

Telaio IS-X completamente in fibra di carbonio FACT 11m, X-Wing layout con carro completamente in carbonio (caratteristica presente nei modelli S-Works e Pro). Particolare forma ad X per il telaio nella zona del tubo orizzontale che serve per dare più solidità alla struttura al tempo stesso abbassare lo standover del telaio: pesi e baricentro più in basso.

SCHEMA AMMORTIZZANTE

L'FSR, brevettato da Specialized, è il posizionamento di un fulcro appena davanti ed al di sotto dell'asse del mozzo, con un fulcro fissato sul fodero alto. Le forze indotte dalla frenata e dal tiro catena vengono orientate in modo da non "murare" la sospensione in caso di forti frenate, infatti il suo punto di forza è la libertà di comprimersi e riestendersi indipendentemente dal fatto che si pedali o meno.

RUOTE

Il modello in uso è sempre 'made in Specialized' e risponde al nome di Traversé SL Fattie 650b con mozzo posteriore da 148mm. Il materiale è lega d'alluminio E5 con larghezza interna del cerchio di 29mm. La raggiatura anteriore è radiale/incrocio in terza (1:1) mentre al posteriore in terza (1:1). I raggi sono 24 all'anteriore e 28 al posteriore (DT Revolution). Il mozzo anteriore è per perno passante 110x15mm mentre il mozzo posteriore ha battuta 148mm. Il peso dichiarato è di 1780gr.



€ 6.290,00

Prezzo bici test | Prezzo telaio + ammo n.d.

Modello	Specialized Enduro Fsr Pro Carbon 29"
Peso (senza pedali)	14,2 Kg
Ammortizzatore	OHLINS STX 22 custom, AUTOSAG, 216X57mm
Forcella	ROCKSHOX LYRIK RC 160mm, 15X110mm, 51mm offset
Cambio posteriore	SRAM X01 Eagle 12v
Comandi	SRAM X01 Eagle 12v, trigger
Guarnitura	SRAM X01 Eagle 30t
Cassetta	SRAM X01 Eagle, 10/50t
Movimento centrale	SRAM GXP XR, 73mm
Freni	SRAM Guide RS, 200/180mm
Ruote/mozzi/cerchi	ROVAL Traverse, canale interno 29mm, 24/28f
Gomme	SPECIALIZED Butcher (ant) e Slaughter (post), 29"x2.3"
Attacco	SPECIALIZED Trail, 40mm
Manubrio	SPECIALIZED DH, 27mm rise, 780mm, 31.8mm
Reggisella	SPECIALIZED Command Post Iroc 30.9mm (100mm S - 125mm M/L/XL)
Sella	SPECIALIZED Body Geometry

Taglie	S, M (test), L, XL
Angolo sterzo	66°
Angolo sella	76
Tubo orizzontale	575
Tubo verticale CF	430mm
Tubo di sterzo	95mm
Carro posteriore	432mm
Interasse	1.179mm
Altezza movimento centrale	352mm
Reach	430mm
Stach	609mm

COPERTURE

In poche parole, la Enduro 29" potrà montare sia ruote da 29" (con sezioni fino a 2.5") sia ruote da 27,5" con sezioni fino a 3.0" (quindi PLUS). Tra un 29x2.3" e un 27,5"x3.0" le differenze sono minimali visto che la bici si presenta solo 7 millimetri più bassa con il plus (o 6Fattie, come lo chiama Specialized). Non vedremo quindi, nel mercato Italiano, Specialized Enduro 6Fattie. La loro struttura è al limite: il posteriore necessita di una copertura con più sostanza (non a livello di tassello ma di peso). Stesso appunto per il modello 650B.

FORCELLA

Ecco la nuova RockShox Lyric, in questo caso da 160mm (nella 650B è presente in 170mm). Il peso dichiarato si attesta sui 2030gr. La versione RC ha la regolazione del ritorno e il blocco (che non è altro che una regolazione delle basse velocità). Compatibilità piena con il sistema BOOST 110 mentre la massima dimensione di disco che può ospitare è il 200mm.



Manual (non viene più giù!). Grande versatilità che ben si adatta a giri lunghi e tecnici. Nelle uscite più corte non c'è più bisogno dello zaino (Swat door, portaborraccia, multitool integrato).



Reggisella da 125mm (addirittura di soli 100mm nella taglia S). Può sembrare pigra in curva ai biker più incarogniti. Copertura posteriore troppo leggera.