



65

445

433

1.118

347

445

150

ANGOLO STERZO (°)

TUBO VERTICALE (mm)

CARRO POSTERIORE (mm)

INTERASSE (mm)

ALTEZZA BB (mm)

REACH (mm)

ESCURSIONE (mm)

TREK**REMEDY 9.9****RACE SHOP****LIMITED**

TESTO GUIDO LEGGIADRO E MATTEO MEZZARI
 FOTO TONY RULLINO

DA 140 A 150MM IL PASSO SEMBREREBBE BREVE MA, SE CONSIDERIAMO ANCHE LA RIVISITAZIONE DELLA GEOMETRIA, PUÒ ESSERE SIGNIFICATIVO. LA NUOVA VERSIONE DELLA CLASSICA ALL MOUNTAIN, PROPOSTA SEMPRE ESCLUSIVAMENTE NEL FORMATO RUOTE DA 27,5", QUINDI, PUR NON PERDENDO LE PECULIARITÀ DI VERSATILITÀ, STRIZZA SEMPRE PIÙ L'OCCHIO ANCHE ALL'ENDURO, SOPRATTUTTO IN QUESTA VERSIONE LIMITED, AL TOP DELLA GAMMA, CHE HA UNA FORCELLA DA 160MM, QUINDI, È ANCORA PIÙ CATTIVA RISPETTO GLI ALTRI ALLESTIMENTI DI SERIE

Nell'ampio e variegato catalogo del colosso americano la Remedy è l'All mountain per eccellenza, ovvero un mezzo tutto fare capace di inerparsi ovunque con una buona efficienza ma divertire in discesa, anche in quelle toste, senza nessun timore reverenziale. Per l'Enduro, ovvero per l'agonismo, in casa Trek esiste la Slash, ora disponibile solo nel formato da 29". Detto questo, però, non si può non notare come la nuova Remedy, ovvero la versione 2017, sia più aggressiva rispetto la precedente, è quindi vuole essere e di fatto è l'alternativa anche per gli enduristi che non credono nelle 29". La Remedy è solo 27,5" ma aumenta l'escursione delle sospensioni a 150mm. In più ha una geometria più aggressiva della precedente e il design del telaio, come le altre full di casa Trek ha ora il tubo obliquo diritto (Straight Shot Downtube), senza quelle curvature che normalmente servono per far girare la testa della forcella sotto all'obliquo stesso. Questa soluzione scaturisce dall'idea di rendere più rigido il triangolo principale del telaio e trova nel Knock Block la soluzione per non far rovinare il telaio dagli urti con la forcella. Restano fedeli alle consuetudini Trek i cinematismi del carro posteriore, con il sistema flottante Full Floater, il pivot posteriore coincidente con il perno ruota Abp e un rivisitato Evo Link. L'adozione dell'ammortizzatore posteriore Rockshox Deluxe è invece una novità in casa Trek in quanto all'adozione del sistema metrico per il "passo" e al tuning esclusivo RE:Aktiv, in collaborazione con Penske, per l'idraulica Rockshox. Il collegamento tra carro e biella è assicurato da un eccentrico, il Minolink, che può essere installato nelle due modalità, High e Low, che modificano la geometria della bike. Il mozzi più larghi,



Segni particolari VIRTUAL PIVOT POINT 3.0

Minolink grazie alla possibilità di girare un piastrina si può modificare l'angolo virtuale del tubo sella di mezzo grado e l'altezza del movimento centrale 10mm.

148mm al posteriore e 110mm all'anteriore, permettono di avere ruote più rigide, foderi bassi più corti, più opzioni di corone e di montare pneumatici più larghi. Il passaggio cavi interno al telaio ha nuovi chip di inserimento guaine che lo rendono più pratico e razionale.

GEOMETRIA E ASSETTO

La nuova Remedy segue le tendenze, quindi, è più lunga, più bassa e con un angolo sterzo più aperto. Le geometrie attuali sono sostanzialmente mutate dalla Slash dell'anno scorso e nello specifico, per il modello base, l'angolo sterzo (taglia 18,5") è di 65,5 a fronte di un'altezza del movimento di 343mm e una lunghezza carro di 433mm. Detto questo bisogna considerare che le due versioni Race Shop Limited, ovvero la 9.9 in fibra di carbonio protagonista della prova, e la 9 in alluminio, utilizzando la RockShox Lyrik RC, Dual Position Air da 160/130mm, hanno una geometria variabile, proprio per la possibilità di comprimere in salita

KNOCK BLOCK

La Remedy ha un blocco dello sterzo integrato nel telaio per evitare che il manubrio, in caso di caduta, urti il tubo orizzontale. Lo stesso è protetto dal contatto con la testa della forcella da inserti in gomma.

la forcella, e comunque differente perché già più alta sull'anteriore rispetto tutti gli altri modelli che usano forcelle da 150mm. Nello specifico, sempre nella taglia 18,5, abbiamo così un angolo di 65° un reach di 445mm, altezza movimento di 346mm e carro posteriore da 433mm. Questi dati si riferiscono all'assetto High, ma spostando il Minolink lo sterzo si può aprire ancora di mezzo grado e variare l'altezza del movimento da terra di 10mm, quindi

offrendo valori ancora più aggressivi. Le taglie disponibili di serie sono ben 5, dalla 15,5" alla 21,5".

VERSIONI E COMPONENTI

L'escursione al posteriore sale dunque a 150mm mentre quella anteriore su quasi tutti i modelli è di 150mm con l'eccezione, appunto, delle due versioni Race Shop Limited. Sono gli allestimenti pronto-gara specifici per l'enduro, comprensivi di forcella Lyric Dual Air 130/160. La versione Race Shop Limited è disponibile con telaio in alluminio Alpha Platinum (Remedy 9 RSL) o con telaio in carbonio OCLV Mountain (Remedy 9.9 RSL). La bici protagonista della nostra prova, quindi, è il top della gamma e dobbiamo dire che, a fronte di un prezzo molto impegnativo, Trek propone un allestimento realmente efficiente e molto performante, sia in ambito escursioni sia agonistico. Un dato su tutti, il peso è di soli 12,7 Kg! Sì, lo sappiamo che non è certo l'elemento più importante nella valutazione di una all mountain/enduro, ma se date un'occhio alla scheda tecnica vi renderete conto che qui non manca proprio niente per andare veramente forte, in discesa e anche in salita, a partire dalle sospensioni, per proseguire con le ruote, l'impianto frenante e la versatilissima e rivoluzionare trasmissione Sram Eagle. Ci mancherebbe altro, visto il prezzo, comunque la gamma è ampia e, ovviamente, consta di modelli un po' meno leggeri ed esclusivi ma decisamente più abbordabili. Per la precisione sono i sette allestimenti (cinque uomo, due donna), oltre al kit telaio. Ecco i relativi prezzi al pubblico:

- Kit telaio Remedy Carbon 3.279 €
- Remedy 7 2.569€,
- Remedy 8 3.099€,
- Remedy 8 Woman 3.099€
- Remedy 9 RSL 3.799€
- Remedy 9.8 5.129€
- Remedy 9.8 Woman 5.129€
- Remedy 9.9 RSL 7.399€

IL RESPONSO DEL TEST

Abbiamo testato la Remedy in due fasi. Un primo assaggio a Finale Ligure, per una prova su percorsi dell'Enduro World Series e, successivamente per più tempo su percorsi vari e con più salita in stile all



IN DISCESA LE PRESTAZIONI SONO ELEVATE E VANNO CERTO BEN OLTRE IL RANGE DI UNA NORMALE ALL MOUNTAIN, FINO A SPINGERSI VERSO UN POTENZIALE COMPETITIVO PER L'ENDURO



SCHEMA ABP

La sospensione posteriore ha 150mm e si caratterizza per lo schema ABP, progettato con l'intento di lasciare la sospensione attiva anche in frenata. Il perno concentrico è posizionato direttamente tra foderi alti e bassi, e consiste in cuscinetto su un perno fissato al carro. Questo posizionamento crea una separazione tra le forze frenanti e la funzione della sospensione, consentendo ad entrambi i sistemi di funzionare liberamente.

mountain. In quel di Finale Ligure, con la posizione del Minolink in High, abbiamo rilevato 65° di angolo sterzo, 1184mm di interasse, 445mm di reach e 334mm di altezza movimento centrale... quote importanti ma che non devono spaventare, anzi, diciamo subito che la maneggevolezza non ne ha risentito. In effetti, prima di partire abbiamo impostato solamente l'altezza sella, il sag sospensioni e la pressione gomme, lasciando il Minolink in posizione High, in quanto le sensazioni "a secco" ci sono sembrate già perfette per taglia e impostazioni. Il breve percorso prevedeva un'unica risalita asfaltata, dalla piazza di Finale all'altipiano delle Manie, e un'unica discesa incazzata, la dh uomini fettucciata per la ps7 dell'EWS che sarebbe partita di lì a poco. Vogliamo subito tranquillizzare i moltissimi rider affezionati alla Remedy... non appena si sale in sella si

capisce immediatamente di essere su una Remedy! Le modifiche geometriche e telaistiche del my2017 non hanno snaturato il carattere di questa amata bike da trail enduro. Il nuovo assetto in sella nel pedalato, consentito anche dall'abbassamento della forcella di ben 30mm e dalla leggerezza della versione in prova, ci è sembrato migliorato rispetto alla precedente versione che non brillava per pedalabilità rispetto all'agguerrita concorrenza. La dh uomini sarebbe senza dubbio una discesa più adatta alla Slash che alla Remedy ma diciamo che si è comportata oltre alle aspettative anche su quei ripidi rocciosi piuttosto estremi e sdruciolevoli. L'unica cosa che, a nostro gusto avremmo cambiato è il manubrio, preferiamo un rise più accentuato per un'anteriore più alto. Abbiamo poi fatto con la Remedy delle uscite più all mountain,

ovviamente nell'accezione più aggressiva del termine, e dobbiamo confermare quanto di buono intuito con la prima uscita. In discesa la Remedy è decisamente grintosa e veloce, perché brilla in termini di maneggevolezza e rilancio, ma anche perché grazie alle ottime sospensioni e alle generose gomme Bontrager SE4 da 2.4" di sezione, si mangia sconnessioni e sassi con una certa facilità, anche se poi in termini di resistenza e grip in condizioni difficili le stesse non brillano. Comunque, a parte per le gomme perfettibili in qualche contesto, in discesa le prestazioni sono elevate e vanno certo ben oltre il range di una normale All Mountain, fino a spingersi in termini di grinta decisamente in un potenziale competitivo per l'Enduro, soprattutto su percorsi non estremi in termini discistici, quindi di pendenza. E in salita le prestazioni non sono certo da meno. Merito del peso veramente contenuto per la tipologia di bici, della possibilità di frenatura idraulica delle sospensioni alle basse velocità che permettono grande efficacia nella spinta sui pedali, dell'enorme vantaggio di modificare l'assetto abbassando la forcella a 130mm, la Remedy non teme veramente nessuna ascesa. Da quella più scorrevole a quella più tecnica, dove ovviamente brilla rispetto a molte bici anche più leggere tipo le trail pure, anche grazie alla notevole capacità delle gomme di "galleggiare" e fare presa sullo smosso. E poi il sistema Eagle è facilità e versatilità allo stato puro. Un solo comando, una sola corona anteriore e mai più la sensazione di essere "troppi duri" nelle salite estreme oppure troppo agili in discesa. Bella invenzione!



FULL FLOATER

Il sistema flottante Full Floater, che lavora in simbiosi un rivisitato Evo Link (piastra superiore) garantisce, tra l'altro, un'ottima sensibilità della sospensione.

Verdetto GRINTOSA ALL MOUNTAIN E VERSATILE ENDURO

Questa versione più cattiva della Remedy è ben più di una All Mountain, per quanto in salita si pedala con la stessa facilità, ma in discesa è praticamente un Enduro e rappresenta sicuramente una valida alternativa alla nuova Slash da 29" per chi non intende rinunciare alle ruote "piccole" e alle doti di reattività e rilancio che le caratterizzano.

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





TELAIO

Il Triangolo e foderi bassi sono in carbonio OCLV Mountain. il tubo sterzo è tubo sterzo conico E2. Il passaggio cavi è interno con tecnologia Control Freak che permette di gestire meglio e più semplicemente i cavi. La struttura è protetta con protezione Carbon Armor.

AMMORTIZZATORE POSTERIORE

Il RockShox Deluxe RT3 (230x57,5 mm) ha la regolazione a 3 posizioni della frenatura in compressione e il tuning dell'idraulica RE:aktiv, ovvero una taratura specifica realizzata presso il Trek Suspension Lab.

RUOTE

Le Bontrager Line Elite 30, sono Tubeless Ready e con standard Boost 110mm per anteriore, e Boost 148mm posteriore. Di serie sono montate con le generosissime gomme da 27.5x2.40", le Bontrager SE4 Team Issue, Tubeless Ready, protezione Core Strength sui fianchi, 120tpi, tallone in aramide.



FORCELLA

La RockShox Lyrik RCT3, Dual Position Air, Charger Damper, canotto conico E2, Boost110, a differenza degli altri modelli remedy ha un'escursione di 160mm riducibili però a 130 per migliorare l'assetto della bici in salita.

€ 7.399,00

Prezzo telaio + ammo | n.d.

Peso (senza pedali)	12,7 kg
Ammortizzatore	RockShox Deluxe RT3, regolazione a 3 posizioni RE:aktiv, taratura presso il Trek Suspension Lab, 230x57,5mm
Forcella	RockShox Lyrik RCT3, Dual Position Air, Charger Damper, canotto conico E2, Boost110, escursione 130mm/160mm
Serie sterzo	Cuscinetti a cartuccia Knock Block integrati, sigillati, 1-1/8" superiore, 1,5" inferiore
Cambio posteriore	SRAM X01 Eagle, Roller Bearing Clutch
Comandi	SRAM X01 Eagle, 12 speed
Guarnitura	SRAM X01 Eagle, 32T Direct Mount X-Sync
Cassetta	SRAM XG-1295, 10-50, 12 velocità
Freni	SRAM Guide Ultimate carbon
Ruote	Bontrager Line Elite 30, Tubeless Ready, Rapid Drive 54T, Boost110 anteriore, Boost148 posteriore
Gomme	Bontrager SE4 Team Issue, Tubeless Ready, protezione Core Strength sui fianchi, 120tpi, tallone in aramide, 27.5x2.40"
Attacco	Bontrager Line Pro, Knock Block, 35mm, 0 gradi
Manubrio	Bontrager Line Pro, carbonio OCLV, 35mm, rise 27.5mm, larghezza 780mm
Reggisella	Bontrager Drop Line 125, comando remoto sotto il manubrio, testa a 2 bulloni, 31,6mm, zero offset, passaggio cavi interno
Sella	Bontrager Evoke 3, binari in titanio
Colore	Nera/Rossa

Taglie	15,5"-17,5"-18,5"-19,5" (test). 19,5"-
Angolo sterzo	65° - 65,5°
Tubo verticale CF	445mm
Tubo di sterzo	105mm
Carro posteriore	433mm
Interasse	1.183mm
Altezza movimento centrale	346mm
Reach	425mm



Leggera e molto versatile



Prezzo