



SEMBRA CHE IL 2017 SIA L'ANNO DEL PIENO RILANCIO DEL 29" NEL SETTORE ENDURO CON BICI TERRIBILMENTE VELOCI E, NELLA MAGGIOR PARTE DEI CASI, VOLUTE DAGLI ATLETI QUINDI NON PORTATE DAL "DIO MARKETING". ECCOVI, QUINDI, UNA COMPARATIVA DIRETTA TRA DUE DELLE PIÙ BELLE, RAPPRESENTATIVE E AGOGNATE "ENDURONE" PRESENTI SUL MERCATO E, OVVIAMENTE, SUI CAMPI DI GARA!

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

65.1

419

434

1.187

345

430

160
155

ANGOLO STERZO (°)

TUBO VERTICALE (mm)

CARRO POSTERIORE (mm)

INTERASSE (mm)

ALTEZZA BB (mm)

REACH (mm)

ESCURSIONE (mm)

TREK SLASH 9.8

VS

SPECIALIZED ENDURO FSR PRO CARBON 29"

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)

Le enduro agonistiche si stanno ingrossando sempre più e ora anche Trek arriva sul mercato con una 150mm in 29", togliendo così dal catalogo la Slash 27,5". Specialized come risaputo, invece, è già da anni che punta al formato 29" ma in catalogo ha sempre lasciato l'Enduro da 27,5". In casa Trek, quindi, la 29" per l'Enduro è una novità assoluta e l'azienda americana è arrivata a questa scelta perché molti rider del team hanno deciso, in alcune tappe delle World Series, di usare la Remedy 29" (dal 2017 sarà prodotto solo in 27,5", test sullo scorso numero) con forcella da 160mm. Iniziamo subito con il dire che la Slash in test è la 9.8 a cui è stato sostituito il telaio con il modello top di gamma (9.9 Race Shop Limited), di cui comunque mantiene le stesse identiche caratteristiche. Quindi possiamo affermare di avere tra le mani un modello "custom", ma solo per quello che riguarda la colorazione. In ogni caso, l'estetica è molto bella in tutte e 2 le protagoniste della nostra comparativa: più giocosa la Specialized, con un rosso pastello, più sportiva la Trek, con un rosso Ferrari. Doveroso riportare che abbiamo notato una piccola perdita di vernice in entrambi i modelli, inconveniente che rende più che consigliabile, visto anche il valore dei mezzi e la possibilità di rivenderli ancor bene come usati, l'utilizzo di ulteriori pellicole adesive protettive nei punti più critici.



SCHEMA AMMORTIZZANTE

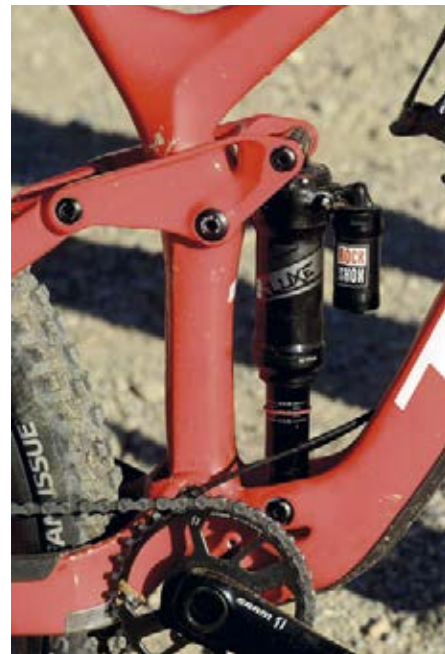
Gli schemi ammortizzanti di Trek e Specialized sono entrambi 2 quadrilateri ma dalle caratteristiche diverse. Nel caso di Specialized, lo schema ammortizzante rimane il collaudato FSR, abbinata all'ormai classico disegno X-Wing del telaio, in questo nuovo modello 2017 più

snello e slanciato. 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 ulteriore fulcro fissato sul foderò 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 ridistendersi indipendentemente dal fatto che si freni o meno. Peccato che, nonostante l'aumento di escursione al posteriore rispetto al 2016 (10mm), 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 in modo maggiore sotto pressione l'idraulica dell'ammortizzatore. Per i meno esperti, ricordiamo che più il rapporto di compressione è alto e più viene sfruttata l'idraulica dell'ammortizzatore: la sospensione si surriscalda più facilmente e perde di efficacia, oltre a sentire in modo minore i vari settaggi. In questo caso specifico, onestamente, 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.

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 ulteriore fulcro fissato sul foderò 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 ristendersi indipendentemente dal fatto che si freni o meno.

La Trek, invece, ha rivisto il suo sistema e ha fissato l'ammortizzatore al telaio, quindi non utilizza più un sistema flottante (che prendeva il nome di Full Floater). La scelta è stata dettata dal fatto che gli ammortizzatori migliorano sempre più e ora non è fondamentale gestire alla perfezione la curva di compressione grazie al cinematismo stesso, ma si può fare affidare all'ottimo funzionamento delle idrauliche stesse e agli alti volumi d'aria, che possono rendere un sistema "sensibile" inizialmente ma molto



Segni particolari TREK AMMORTIZZATORE METRICO

Trek monta di serie forcelle con travel variabile. Per noi un must su bici con escursioni generose: nei tratti ripidi in salita aiuta veramente tanto l'essere bassi e caricati davanti.

progressivo a fine corsa. Questo ha portato ad avere una sospensione più rigida e precisa strutturalmente. Si tratta comunque sempre di un quadrilatero articolato dove però il fulcro posteriore è concentrico con il perno ruota (tecnologia ABP, Active Braking Pivot, concetto usato anche da Devinci): la sua funzione è quella di rendere la sospensione attiva in frenata, problema primario e sempre studiato dai vari ingegneri.

VERSIONI

La Trek propone solo 2 allestimenti, tutti di altissima gamma con telaio in carbonio. Il modello top di gamma (Slash 9.9 Race Shop Limited) è montata con sospensioni Fox (36 all'anteriore e X2 al posteriore) e cambio Sram a 12 velocità. Prezzo di 7.499€. Il montaggio del modello in test (9.8) lo trovate a fondo di questo test e viene proposto a 5.499€. Precisiamo ancora che il telaio della nostra bici in test è quello della 9.9 con il montaggio della 9.8. Le caratteristiche tecniche sono uguali, cambia solo il colore (nella 9.8 troviamo il telaio di un bel nero opaco). La forcella è sempre

CUORE DEL SISTEMA FSR DI SPECIALIZED È IL FULCRO APPENA DAVANTI ED AL DI SOTTO DELL'ASSE DEL MOZZO, CON UN ULTERIORE FULCRO FISSATO SUL FODERO ALTO



KNOCK BLOCK

Trek integra la tecnologia Knock Block nella nuova Slash che non è altro che un fermo integrato tra telaio e serie sterzo che impedisce al manubrio di ruotare completamente in caso di caduta (e danneggiare così il telaio).

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 (S-Works). 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 solo sulla Pro e S-Works.

Per una maggiore chiarezza ecco il listino prezzi dei vari modelli:

- **Trek Slash 9.9 29 Race Shop Limited** 7.499€
- **Specialized Enduro S-Works FSR Carbon 29** 8.990€
- **Trek Slash 9.8 29 (test)** 5.499€
- **Specialized Enduro FSR PRO Carbon 29 (test)** 6.290€
- **Specialized Enduro FSR Elite 29** 4.690€
- **Specialized Enduro FSR Comp 29** 3.390€
- **Kit telaio Slash 29 Carbon** 3.699€
- **Kit telaio Specialized 29 Enduro** non disponibile

possibile abbassarla da 160 a 130mm in tutti i modelli. Trek ora ha un'identità chiara nel suo catalogo: Fuel EX, bici da XC/Trail, Remedy, All-mountain/Enduro (soprattutto per chi non vuole rinunciare alla 27,5") e Slash, Enduro.

La Specialized propone più allestimenti, ben 4: la S-Works (top di gamma), la Pro (in test), la Elite e la Comp. 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

Verdetto

STESSO FORMATO, ANIMO DIVERSO

Siamo arrivati alla conclusione che si tratta di 2 bici dall'animo diverso: entrambe perfette per un uso agonistico ma con la Trek più spostata verso la discesa mentre la Specialized verso il pedalato. I biker più tecnici potranno sfruttare la maggiore agilità della Specialized per emergere nei sentieri più tortuosi mentre con la Trek ne apprezzeranno il fatto di spianare tutto, pietraie comprese, a patto di essere mediamente allenati (girare forte con geometrie aggressive richiede anche più fisico). Per tutti gli altri, se siamo indecisi, fatevi questa domanda: voglio una bici per uscire molto tecniche/all-mountain o più in bike park/uso agonistico? Se riuscite a dare una risposta a questa domanda, ecco che avete scelto la bici che fa per voi.

TEST SUL CAMPO SALITA

Trek e Specialized rientrano entrambe nel campo delle bici da Enduro ma, nonostante hanno lo stesso obiettivo, presentano sensazioni diverse in sella. Precisiamo che Trek l'abbiamo testata in modo maggiore nella modalità Low, quella più discesistica, nonostante in modalità High sia ancora una belva molto aggressiva visto che presenta valori sempre più aggressivi di Specialized. Un aspetto bello di Specialized, che però per i rider più tecnici non è un'innovazione che li farà saltare dalla sedia (o dalla bici), è l'AutoSag: si porta la pressione a 250 Psi, si sale e si schiaccia la relativa valvolina fino a che l'aria non smette di fuoriuscire. Sag fatto in men che non si dica, per quanto poi un rider fino e sensibile avrà presumibilmente poi la necessità di una taratura più personalizzata. A primo acchito, ovvero volendo registrare le prime sensazione dopo pochi minuti in sella, la Specialized risulta più pedalabile, scorre meglio, nonostante la Trek ha fatto un bel

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 (nel test il funzionamento). Non ha un vero e proprio blocco per la pedalata.



miglioramento rispetto al modello 2016: ora, grazie all'abbandono del Full Floater, in pedalata il sistema bobba meno e si sente più stabile. Con l'ammortizzatore "chiuso" poi la sospensione si muove leggermente solo se ci alziamo sui pedali. La Specialized, dal canto suo, risente un minimo di movimento (non avendo un vero e proprio blocco): sì, volendo possiamo chiudere noi le basse velocità dell'Ohlins a patto poi ricordarci i click per ritornare all'assetto originario, ma non è pratico e veloce come avere una leva apposita. Non tutto però è difetto: questo fa sì che in discesa possiamo regolarci in modo completamente personalizzato l'ammortizzatore, ma solo i più sensibili (e chi ha la possibilità di usare la bici quasi ogni giorno) potranno godere di tale vantaggio, per gli altri è più facile trovarsi a pasticciare notte e giorno con il registro. Nonostante ciò, grazie all'angolo sella più verticale (74° di Trek contro i 76° di Specialized), allo sterzo leggermente più chiuso e alla rapportatura più versatile (12 velocità con corona da 30 per Specialized contro l'11 velocità e corona da 32 di Trek) risulta più pedalabile e fluida: sorprende tanto e si avvicina alle sensazioni e



Segni particolari SPECIALIZED SWAT DOOR

Specialized vuole essere la bici totale grazie a questa innovazione che ci risparmia peso nello zaino (o ce lo toglie proprio). Ora il tubo obliquo ha dimensioni molto generose!



MIMO LINK

Trek ha confermato la presenza del sistema Mino Link per variare le geometrie del telaio. Due le posizioni preimpostate: Low e High. Di serie la Slash esce settata in posizione High, già di per sé molto estrema per la maggior parte dei biker. Per chi vuole usare la Slash in modo "massiccio", la posizione Low ci aspetta.

alla versatilità di una all-mountain! Il rapporto scelto da Trek, invece, è più racing, e non è per tutti, specie per duri giri in montagna necessita di una gamba ben allenata. La Trek però ci fa mantenere una posizione più naturale, e meno affaticante per la schiena, grazie alla possibilità di abbassare la forcella a 130mm. Soprattutto, nelle salite ripide e tecniche ci permette di salire in sella alla nostra bici quando magari siamo costretti a scendere perché l'impennata dell'anteriore è sempre dietro l'angolo. Questo è un bel plus che permette di abbassare la posizione in sella e di allungarla leggermente, affaticando meno i dorsali con una posizione meno verticale. Girando il Mimo Link di Trek, e rendendola quindi più pedalabile, le sensazioni in sella cambiano leggermente ma le impressioni di massima rimangono le stesse.

TEST SUL CAMPO DISCESA

Come in salita, anche in discesa le sensazioni sono leggermente differenti. La Trek si presenta come un'autentica schiacciasassi, anche se finché si scende in modalità "divertimento", esalta di più Specialized che dispone di un animo più giocoso che non si scosta molto dalle 27,5" aggressive. E, infatti, quest'ultima si riesce a guidare molto bene e ad inserirla in modo deciso in curva, cosa che fino a qualche anno fa ci si sognava con le 29" dall'escursione elevata. La Trek è super stabile e finché non si aumenta il ritmo si può bere un caffè al di sopra di essa che, nella peggiore delle ipotesi, ci farebbe rovesciare solo un po' di liquido dalla tazzina. Le classiche scodate a metà curva, con Specialized riescono mentre con la Trek risultano molto impegnative: una volta che imposti la linea, lei non

si sposta. Quando scendiamo a ritmo gara, però, la Trek mostra un potenziale che fino ad ora non avevamo mai visto in una Enduro! Ci sentiamo veramente all'interno della bici e bisogna solo prendere coraggio nel toccare meno i freni: le radici e le pietre fanno meno paura e arrivarci dentro a tutta è una goduria, anche per i biker meno tecnici visto che le ruotone aiutano molto ad assorbire gli ostacoli. Il concetto di arrivare veloci in curva, con la Trek è amplificato: dona talmente tanta sicurezza che all'inizio ci si trova ad arrivare sempre frenati a metà curva, uscendo così molto lenti. Come anche con Specialized, bisogna ritardare le distanze e frenare con anticipo per scendere fluidi e veloci. La Trek richiede più fisico: la geometria più aggressiva ha limiti più alti ma bisogna saperla mettere a frutto mentre Specialized è più intuitiva e fin da subito si gira forte. Un biker medio ne trova subito il feeling. Nelle situazioni più critiche, quando si spinge veramente al limite, Trek si dimostra più stabile e più incline al fondocorsa: all'atterraggio di salti/drop con fondi non regolari, la Trek trova subito il controllo mentre la Specialized tende a essere meno stabile. In poche parole, la Trek è più incline per girare grosso mentre Specialized è forse meno stabile ma più immediata e divertire in ogni ambito, anche su trail non troppo discesi dove

ARRIVARE VELOCI IN CURVA:
LA TREK DONA TALMENTE TANTA
SICUREZZA CHE ALL'INIZIO CI SI
TROVA AD ARRIVARE SEMPRE
FRENATI A METÀ CURVA, USCENDO
COSÌ MOLTO LENTI

TRASMISSIONE EAGLE

Grazie all'utilizzo dello SRAM X01 Eagle a 12 velocità, con pacco pignoni 10/50, in salita la Specialized è decisamente più versatile e facile d'usare anche per i meno allenti o le erte più impegnative e tecniche, tanto da farne sconfinare il range d'utilizzo anche nell'ambito dell'Al montani.

magari la Trek risulta leggermente più pigra se non guidata in modo aggressivo. Nei sentieri molto tecnici e incassati, la Trek mostra maggior cattiveria e stabilità rispetto a Specialized ma in tutti gli altri sentieri meno tecnici, si riesce a girare forte con entrambe le bici. Certo dipende anche un po' dal proprio stile di guida: anche tra noi tester di 365 c'è chi riesce a far emergere le maggiori doti di agilità della Enduro, c'è chi monetizza meglio in termini di cronometro la capacità di mangiarsi tutti gli ostacoli che ha la Slash. Ottimo, comunque, il reparto sospensioni delle 2 bici: nella Trek, il problema surriscaldamento è un lontano ricordo: grazie all'uso di un ammortizzatore metrico, quindi con interasse molto lungo e corsa breve, le performance sono sempre al top. Ci è piaciuta molto la gestione del fondocorsa da parte di Trek, solida e precisa senza scalci indesiderati. In entrambi i modelli troviamo un reggisella dal valore di 125mm: su una tipologia di bici così, il 150mm ci cascherebbe e fagiolo.

CONSIDERAZIONI GENERALI

Le 29" da Enduro si presentano con uno stile di guida diverso rispetto alle



SCHEMA AMMORTIZZANTE

Si tratta della prima full di Trek con ABP a non utilizzare un sistema Full Floater. La scelta di Trek è stata dettata dalla tecnologia presente negli ammortizzatori che sta migliorando sempre più. Il sistema Full Floater è nato 10 anni fa quando gli ammortizzatori erano meno evoluti tecnicamente e doveva essere bravo l'ingegnere a gestire bene la curva di compressione grazie al cinematismo stesso, mentre ora ci si può affidare all'ottimo funzionamento delle idrauliche e agli alti volumi d'aria, che possono rendere un sistema morbido inizialmente ma molto progressivo al fine corsa.

27,5" o peggio ancora alle "vecchie" 26". Queste considerazioni sono simili sia con Specialized che con Trek, solo leggermente più amplificate in quest'ultima. Con le moderne 29" da Enduro dimentichiamoci le correzioni dell'ultimo secondo: bisogna essere decisi nelle linee (meglio ancora anticipandole) non facendosi sorprendere altrimenti poi girare diventa un problema, non per il fatto che dobbiamo fare manovra ma perché ci troveremo a rallentare molto per chiudere la curva. Anche su discese impegnative e meno sconnesse, una 29" richiede apparentemente meno tecnica di una 27,5", perché più facile da gestire per via delle reazioni meno brusche date dal fatto che si sentono meno le sconnessioni e, conseguentemente, ci si impunta di meno. In realtà, per farla viaggiare più forte in gara certi aspetti di tecnica di guida richiedono più impegno rispetto una 27,5", comunque un po' differente. La mia modesta opinione è che le 29" attuali stanno diventando più performanti delle



TREK SLASH 9.8

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



ENDURO FSR PRO CARBON 29"

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



27,5", sempre se si dispone di una buona tecnica e si ha l'opportunità di provare i percorsi. Ecco quindi che forse sono meno consigliabili a chi improvvisa molto nei sentieri, a chi gira in sentieri molto lenti (ne troverebbe meno divertimento), a chi piace scendere giocando nel vero senso della parola (transfert, salti, etc) e, in termini di prestazioni cronometriche, a chi partecipa a gare senza provare bene i tracciati. Sì, perché se è vero che sullo sconnesso dritto sono veloci e più sicure, è altrettanto vero che in curva bisogna essere più reattivi e certo anticipare tanto...e se non si conosce il percorso non è sempre facilissimo. Come detto nello scorso numero con la sfida tra le 2 Special Enduro in 27,5" e 29", le ruote grandi non devono più farci paura, dobbiamo farcele amiche perché se ne vedranno sempre di più.

TREK SLASH 9.8



TELAIO

Triangolo e foderi in fibra di carbonio OCLV, materiale brevettato da Trek. Molte le tecnologie presente come lo standard Boost148, Knock Block (evitare al manubrio di sbattere sul telaio), EVO link, tubo sterzo conico E2, Mino Link (geometria variabile), passaggio cavi interno Control Freak e Carbon Armor (protezioni al telaio). Avendo abbandonato il sistema Full Floater, ora Trek ha raggiunto migliori livelli di rigidità fondando il sistema su un punto di infulcro fisso sul telaio e non mobile. Questo consente maggiore spazio che si traduce in un telaio più rigido, un carro più robusto e la possibilità di utilizzare ammortizzatori più grandi a parità di escursione, come per l'appunto quelli metrici.

PROTEZIONI

Oltre al Knock Block, un fermo integrato tra telaio e serie sterzo che impedisce al manubrio di ruotare completamente in caso di caduta (e danneggiare così il telaio), Trek ha predisposto la Slash con una protezione aggiuntiva nei punti più a rischio: ai lati della serie sterzo sul tubo obliquo e sotto al movimento centrale, che si estende sempre sul tubo obliquo. D'altronde le sassate, si sa, fanno male... e non solo agli stinchi. Sui foderi inferiori troviamo un batticatena di plastica già integrato. Abbiamo notato, vicino alla guarnitura appena al di sopra del batticatena, che la catena tende a toccare nelle fasi più concitate (come è normale che sia) ma la vernice tende a venir via.

ABP

L'ABP (Active Braking Pivot) è un sistema brevettato sviluppato per mantenere attiva la sospensione posteriore durante la frenata. Meno vibrazioni e più stabilità anche in fase di frenata. L'asse di rotazione è concentrico al perno della ruota, un tutt'uno, che in questa nuova versione presenta una sporgenza più contenuta rispetto ai precedenti modelli. I cuscinetti del pivot sono distanziati ulteriormente per via della progettazione dell'ABP. In questo modo si aumenta in modo significativo la rigidità torsionale.



€ 5.499,00

Telaio+Fox Float Kashima X2 | 3.699 Euro

Modello	TREK Slash 9.8
Peso (senza pedali)	13,2 Kg
Ammortizzatore	ROCKSHOX Super Deluxe RC3. 230x57,5
Forcella	ROCKSHOX LYRIC RC, BOOST 110, G2, Dual Positon 130/160mm
Cambio posteriore	SRAM X1
Comandi	SRAM X1
Guarnitura	SRAM X1 1200, 32t, 175mm
Cassetta	SRAM XG-1150, 10-42 (11V)
Movimento centrale	SRAM GXP PressFit
Freni	SRAM GUIDE R
Ruote	BONTRAGER Line Comp 30 TR
Gomme	BONTRAGER SE4 Team Issue TR, 29x2.40"
Attacco	BONTRAGER Line, 50mm
Manubrio	BONTRAGER LINE, 35mm, 780mm
Reggisella	BONTRAGER Drop Line 125
Sella	BONTRAGER Evoke 2

Taglie	15.5, 17,5 (test), 19.5, 21.5
Angolo sterzo	65.1°
Angolo sella	74.1°
Tubo orizzontale	605 mm
Tubo verticale CF	419 mm
Tubo di sterzo	100 mm
Carro posteriore	434 mm
Interasse	1.187 mm
Altezza movimento centrale	345 mm
Reach	430 mm
Stach	612 mm

AMMORTIZZATORE

Grazie all'abbandono del sistema Full Floater, Trek è riuscita a ricavare maggior spazio per l'uso di ammortizzatori con interasse elevato, come possono essere per l'appunto quelli metrici di RockShox. Di cosa si tratta in poche parole? Lo standard metrico di Rockshox ha come obiettivo quello di standardizzare gli ammortizzatori per semplificare la vita ai produttori e agli utenti (un esempio: si passeranno dalle 82 misure attuali di viteria a sole 18).

FORCELLA

Avendo allungato l'ammortizzatore è poi possibile avere più spazio per dei sistemi più complessi, come l'integrare il DebonAir nella struttura, incorporare la molla negativa Counter Measure (fondo corsa migliorato), regolazione del ritorno tramite una ghiera rotante sulla sommità per facilitare la regolazione anche su telai con posizioni non propriamente comode) e un nuovo sistema di hardware non più su boccia ma su cuscinetto tramite l'attacco Trunion (usato da anni da Trek).

Trek monta di serie forcelle con travel variabile: da 130mm a 160mm. Per noi è un must su bici con escursioni generose: nei tratti ripidi in salita aiuta veramente tanto l'essere bassi, leggermente più allungati e caricati sul davanti.



Divoratrice di sassi.
Forcella con escursione variabile.



Riusciranno tutti a portarla al limite?
Uso dello Sram 11v (12v solo su modello top).

SPECIALIZED 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 ma al tempo stesso abbassare lo standover del telaio: pesi e baricentro più in basso. Il fatto di aver adottato il carbonio anche sul carro posteriore (nei modelli 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.

GUIDACATENA

Specialized monta, di serie, un guidacatena minimale per evitare fuoriuscite indesiderate della catena. Trek invece no e secondo noi è una mancanza visto che, in un uso molto spinto (ambito per cui la Slash è nata), potrebbe tornarci comodo.

RUOTE #1

Il modello in uso è sempre "made in Specialized" e risponde al nome di Traversé SL Fattie 29 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 e multitool)	14,1 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, 170MM
Cassetta	SRAM X01 Eagle, 10/50t
Movimento centrale	SRAM GXP XR, 73mm
Freni	SRAM Guide RS, 200/180mm
Ruote	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 Irc 30.9mm (100mm S - 125mm
Sella	SPECIALIZED Body Geometry

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

RUOTE #2

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 in termini di circonferenza, visto che la bici si presenta solo 7mm più bassa con il plus. Nel mercato Italiano non vedremo comunque il montaggio Plus di serie su questo modello.

FORCELLA

Ecco la nuova RockShox Lyrik da 160mm. 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. Non è possibile abbassarla come nel caso di Trek, che dispone del sistema Dual Position di RockShox: da 160mm a 130mm grazie all'azionamento di una leva.



Lo Swat door porta peso ma anche molta funzionalità (nei giri più brevi ci fa dimenticare lo zaino). Ottimo bilanciamento tra le qualità in pedalata e discesa.



Peso leggermente superiore alla norma. Reggisella da 125mm (addirittura 100mm in taglia S).