

ROSE

GROUND CONTROL 2

Praticamente sempre a pagella piena?

di Gian Paolo Galloni

Rose è un produttore tedesco di grande esperienza e patrimonio storico. Vende direttamente online con un sito che consente di personalizzare non poco la scelta della componentistica di montaggio e di solito stacca recensioni positive nelle nostre pagine... cose che chi legge abitualmente *MBAAction* conosce ormai da tempo. Gioverà però sapere che nel 2015 Rose abbia attuato un rinnovamento importante della gamma anche e soprattutto in termini più tecnici, un passo che pertanto porrà per un po' i clienti al riparo da repentini quanto importanti ammodernamenti dei quali sarebbe sempre un delitto non aver usufruito.

PRINCIPI BASE e REALIZZAZIONE

La Ground Control nasce secondo il produttore in veste di interprete "cross-country agonistica con geni all-mountain", usando le loro stesse parole. Per noi è invece una perfetta trailbike, sfruttabile cioè tutti i giorni e poi tranquillamente anche per qualche gara senza ambizioni di podio e troppi "sgomitamenti" più o meno garbati con i colleghi di passione.

Troviamo infatti una costruzione robusta ed escursioni ammortizzate da 130 mm per entrambe le ruote, con la sola eccezione della posteriore nella taglia più piccola, la XS, allo scopo di compattarle il carro per un miglior bilanciamento.

Lo schema ammortizzato è ancora un classico quadrilatero con Horst-Link, ma le linee sono completamente cambiate e con tutta la nostra approvazione. Le precedenti infatti non ci si spiegava il perché fossero tutto tranne che fotogeniche, e ci scusiamo per la superficialità della valutazione, ma in effetti le Rose piacevano sul campo molto più che a catalogo, ottime prestazioni a parte, ed era un peccato per un produttore che le offriva "a video". La cosa è stata assolutamente risolta con i modelli della nuova generazione, peraltro ora anche assai eleganti nelle livree proposte.

I cambiamenti sono comunque stati molto più di sostanza e quindi troviamo un rinvio di rinforzo della cinematica del carro spostato sul piantone ed un orizzontale generosamente curvato a favore della riduzione della quota di standover.

Gli aggiornamenti hanno coinvolto ovviamente il dettaglio costruttivo di ogni tubazione, costantemente alla ricerca del miglior compromesso tra rigidità strutturale e peso, ed anche la definizione della curva di risposta della sospensione, così da ricavarne contestualmente il massimo supporto alla pedalata e sfruttamento della corsa disponibile.

Gli standard dimensionali sono tutti quelli più comuni e con anche la compatibilità con il passaggio interno al telaio pure del comando remoto del reggisella telescopico, qui offerto in opzione in ogni versione.

MONTAGGIO

La Ground Control è a catalogo in tre allestimenti di base,



ROSE

GROUND CONTROL 2

Utilizzando il pratico sistema di personalizzazione online a disposizione degli acquirenti è possibile scegliere non solo le componenti ma anche tra tre diverse colorazioni.



ricordandovi della possibilità di fine personalizzazione che il sito concede. Selezionato cioè il modello base, è possibile poi dilettarsi nel modificarne le parti. Ad esempio noi avremmo sicuramente sostituito la guarnitura tripla con una doppia, ma è vero che non abbiamo lunghi trasferimenti su asfalto da affrontare e tali da suggerire la presenza anche del rapporto di trasmissione più lungo possibile. Passando a una doppia però converrebbe optare per un cambio a gabbia media. Così come avremmo scelto qualcos'altro in altri ambiti, ma scopriamolo un po' alla volta attraverso la parte "pratica" del test, ad ogni modo con un plauso per il rapporto qualità/prezzo dimostrato dall'assemblaggio intermedio che abbiamo ricevuto in prova.

SUL CAMPO

In sella: dimensioni e spazi perfetti nel contesto, perché solamente un appassionato più in vena di trailride spinto si potrebbe al limite "lamentare" dell'assetto, desiderando un attacco più corto ed un manubrio più largo, e della sella un po' troppo racing nel feeling. Le regolazioni del SAG si sono avvalse ancora una volta di O-ring e scale presenti sugli steli RockShox, ma senza indicazioni da parte del costruttore.

In pedalata: la leggerezza e la scorrevolezza delle gomme consente di sfruttare a fondo il peso tutto sommato discreto delle ruote adottate, ricavandone accelerazioni non veementi ma gratificanti comunque anche con piattaforma stabile non attivata. Si notano delle oscillazioni ritmiche, se si osserva l'ammortizzatore, ma siamo a livelli di quasi totale assenza ed inavvertibilità delle stesse. La sospensione rimane comunque sempre molto morbida e l'incedere è confortevolissimo.

In curva: le geometrie sono appena poco più stabilizzanti di quelle di un mezzo da cross-country nella media, così da sviscolarsela con facilità sia circondati da altri concorrenti, se un po' nervosi, sia immersi nel sottobosco più fitto e tortuoso. Le gomme se la cavano egregiamente, se non ci si impegna nei fondi più inconsistenti, o velati dal brecciolino. A togliere un po' di precisione, guidandola da seduti nei singletrack, è stato

invece il gioco assiale del reggisella RockShox (in pratica la sella ruota sotto il sedere).

In salita: in questo contesto la Rose se la cava a meraviglia, salendo sempre di gran passo, stabile sul proprio confortevole carro e nella traiettoria impostata. Attivando la piattaforma stabile si guadagna qualcosa, forse, ma non se ne sente davvero il bisogno, a meno che non si sia pronti a sacrificare un po' di comfort a favore della massima prontezza di risposta. Il mezzo rimane leggermente più sollevato, a piattaforma attivata, ma ciò non costituisce un avvertibile beneficio. Soltanto la sella ci ha quindi messo in difficoltà, nei tratti nei quali la pendenza ha costretto a spostarci in punta ad essa.

In discesa: il mezzo ispira molta confidenza, grazie ad un bilanciamento tipico delle migliori mtb, forse troppo persino... per quelle che sono le sue gomme e le sue ruote, ma non per quelli che sono gli eccellenti freni. Tra i migliori Formula di sempre insomma! La forcella ha richiesto un po' di rodaggio e si è poi "difesa" bene, pur senza brillare, tant'è che ci ha costretto a scendere oltre il desiderato nella pressione del pneumatico. Le ruote sono assolutamente a livello di quanto la Ground Control debba fare, ma se la si spinge un po' al di là dei suoi confini naturali evidenziano qualche elasticità di troppo. Si può rimediare elevandone la tensione di montaggio della raggiatura, ma vale la pena solo se si pesa qualcosa di più, altrimenti potrebbe bastare salire un gradino in direzione gravity nel catalogo Schwalbe, visto come anche le sue ottime Racing Ralph abbiamo chiare indicazioni d'uso e limiti.

NOTE

La valvola dell'ammortizzatore ci ha fatto penare, dato che con nessuna delle (non poche) pompe a nostra disposizione si lasciava gonfiare senza avvertirne ben oltre il ragionevole il raccordo.

La conversione in tubeless è scontata e prevista, quindi è il caso di approfittarne fin dalla primissima uscita.

Decisamente esuberante la corsa del reggisella in ambito





cross-country/trailride, tant'è che se non avessimo avuto le gambe realmente più lunghe della media, rispetto alla nostra statura, non avremmo potuto spingerlo dentro il telaio della quota necessaria a garantirci un'altezza sella corretta. State attenti quindi nell'elaborazione di un eventuale ordinativo, ma preferite reggisella con il passaggio interno al telaio per il comando remoto, anche se quello ricevuto non ci ha dato alcun reale problema o disturbo.

All'anteriore monteremmo comunque almeno una Nobby Nic, tornando al discorso già fatto per la tipologia di gomma più adatta a sfruttare il mezzo in discesa.

Non siamo d'accordo invece sull'obbligo del montaggio di un disco da 180 mm al posteriore, anche se per noi perfetto. Facendo in effetti un discorso ampliato all'intera platea dei potenziali utilizzatori, pensiamo che potrebbe rivelarsi una scelta inopportuna ed innesco di una certa pericolosità.

Abbiamo infine un debole per i perni passanti con leva a vite di DT Swiss, ma ne evidenziamo la presenza perché c'è anche chi non li sopporta ed al tempo stesso non ha senso che sullo stesso mezzo se ne trovino di due "scuole" diverse.

CONCLUSIONI

La Rose Ground Control esprime indubbiamente al massimo il potenziale che ci si aspetta di trovare sempre con le migliori interpreti nel fondamentale segmento considerato, perché è questo probabilmente il formato più universale e sfruttabile da parte dell'appassionato medio.

Con essa si affrontano infatti le salite sia più scorrevoli che più tecniche senza alcuna inibizione e ce la si gode appieno pure dal punto di vista del comfort, apprezzandone tanto nei singletrack più impegnativi quanto nelle discese più sconnesse un carattere che fin dalla prima uscita vi farà piacevolmente sentire in "assoluta sintonia". E così dev'essere una moderna mountain bike! Questa Rose è perfetta pertanto per chi, per necessità o per preferenze personali, gradisce perfezionare un acquisto online, grazie anche al citato configuratore. 📍

ROSE GROUND CONTROL 2

PREZZO: 2.433,85 Euro (con reggisella Easton rigido)
Distributore: Rose bikes
Sito internet: www.rosebikes.it

ESCURSIONE Ant.: 130 mm
Escursione Post.: 130 mm (115 mm in taglia XS)
Taglie disponibili: XS-S-M-L-XL
Orizzontale Virtuale: 54,5-56,5-58,5-60,5-62,5 cm
Angoli Sterzo/Piantone: 69/74° (virtuale)
Altezza Mov. Centrale: 33,8 cm
Carro Posteriore: 43,6 cm (43,4 cm in taglia XS)
Tubeazione Sterzo: 10-10,5-11-11,5-12,5 cm
Passo: 107,3-109,5-111,6-113,6-115,7 cm
Materiale Telaio: Alluminio 7005
PESO (esclusi pedali): 12,4 kg (taglia "M")

Forcella: RockShox Revelation RLT Solo Air 15 mm
Ammortizzatore: RockShox Monarch RT3
Comandi cambio: Shimano SLX 10v
Cambio: Shimano XT Shadow Plus SGS
Deragliatore: Shimano XT Direct Mount (sul carro)
Freni ant./post.: Formula CR1 180/180 mm
Guarnitura: Shimano XT 42/32/24D Press-Fit
Cassetta Pignoni: Shimano SLX 11/36D 10v
Catena: Shimano XT 10v
Ruote ant./post.: DT Swiss M1700 Spline Two, 22,5c, 15 x 100 / 12 x 142 mm, 28 x 2/1,8 mm, 1.705 g
Coperture: Schwalbe Racing Ralph EVO TLE SnakeSkin 27.5 x 2.25", 585 g
Manubrio: Easton EA70 720 mm
Attacco Manubrio: Easton EA70 80 mm
Serie Sterzo: FSA ZS-3 semi-integrata 1.5" > 1-1/8"
Reggisella: RockShox Reverb 125 mm (+ 218,00 Euro)
Sella: Rose SL

