

365

mountainbike
magazine

www.365mountainbike.com

SPECIALE FIERE
LE NOVITÀ DI
EUROBIKE E QUELLE
CHE VEDRETE A
COSMOBIKE VERONA

25 PAGINE!



A 23 ANNI
DALL'ULTIMA MAGLIA
IRIDATA ITALIANA DH
**ALESSIA
MISSIAGGIA**
CAMPIONESSA
DEL MONDO!

RACE EMOZIONI D'ITALIA

**MONDIALI DH IN VAL SOLE
NEL SEGNO DI HART
FOTOGALLERY DI ALE DI LULLO**

**TEST
ROSE SOUL FIRE
LEE COUGANQUEST
27,5"**

**SPOT
LA THUILE
ROCCE E MTB
NELLE DOLOMITI**

LA RIVISTA DI MTB 100% ITALIANA

PREZZO PER L'ITALIA
€ 6.00
#56/57 SETTEMBRE/OTTOBRE 2016

Stampato su carta ECF,
100% riciclabile
con inchiostri vegetali

ISSN 2279-7955
60057
9 772279 795000

Pesce Valeriano S.p.A. - Specializzazione in Abbonamenti Postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46) art. 1, comma 1, NEVR - MEDIAPRINT SRL - Take Pergue
ANNO 4 - #56/57 Settembre-Ottobre 2016 MENSOLE - Destinazione esclusiva PRESS-DIDISIRIBUZIONE STAMPA E MULTIMEDIA S.R.L. Via Mondadori 1 - 20090 SEGRATE (MI) - TEL. 02.75421



64.5

445

433

1.210

355

442

180
190

ANGOLO STERZO (°)

TUBO VERTICALE (mm)

CARRO POSTERIORE (mm)

INTERASSE (mm)

ALTEZZA BB (mm)

REACH (mm)

ESCURSIONE (mm)

ROSE

SOUL FIRE

TESTO DAVIDE FINETTO FOTO MAURO COTTONE

RITORNA IL FREERIDE! ROSE PRESENTA UNA BICI CHE FAREBBE FELICE JOSH BENDER, UNO CHE DI FREERIDE SE NE INTENDE VISTI I SUOI DROP MOSTRUOSI CON LA MARZOCCHI MONSTER DA 300MM

Progettata per avere la stabilità di un downhill e l'agilità di una Enduro, tralasciando la doppia piastra che per molti biker è fin troppo ma mantenendo un'escursione elevata (180mm all'anteriore e 180/190mm al posteriore) con geometrie molto aggressive. Una bici che può avere come genere d'utilizzo anche le gare di Enduro più tecniche, dove si vedono MTB con ammortizzatori a molla, o i Bike Park.

TELAIO

Il telaio della Soul Fire è in lega di alluminio 7005, il cui peso in taglia M è dichiarato essere di circa 3.4kg. Le taglie sono 4: dalla S alla XL. L'escursione è di 180mm ed è possibile variarla fino a 190mm grazie a una bielletta di rinvio semplicemente ruotando l'eccentrico sul quale è fissato l'ammortizzatore. Posteriormente troviamo il Boost 12x148 mm, quindi una linea catena più esterna di 3mm che consente l'utilizzo di pneumatici maggiorati. Il telaio è ben curato con una protezione plastica nella parte inferiore che protegge sia il telaio che i cavi del freno e del cambio. La sospensione posteriore è un quadrilatero con giunto Horst, con snodo situato sui foderi bassi.

VERSIONI E COMPONENTI

La Soul Fire è prodotta in 3 versioni standard, tenendo sempre in considerazione che con il configuratore



Segni particolari VIVID AIR R2C

Ammortizzatore dall'altissimo volume d'aria e dal pistone molto generoso (praticamente le stesse dimensioni dello stelo della Lyric)... Mastodontico e performante!

Rose è possibile modificarla in toto: Soul Fire 1, 2 (in test) e 3. La Soul Fire 3, top di gamma, viene proposta a 4.200€ con il "solito" montaggio da sogno: Fox 36

Factory all'anteriore, RockShox Vivid Air R2C e Sram X01. Il nostro montaggio in test, già di ottima fattura e che ferma al bici al di sotto dei 15kg, si ferma ai 3074€ di listino. Per entrare nel mondo Soul Fire abbiamo bisogno di almeno 2.300€, cioè il prezzo della Soul Fire 1, con RockShox Yari all'anteriore, RockShox Kage (a molla) al posteriore e Sram GX1.

GEOMETRIA

Le geometrie sono molto votate alla discesa: angolo sterzo molto aperto (64.5°), angolo sella verticale (74.5°) ma carro abbastanza corto (433 mm) che la rendono fruibile anche nel pedalato o in un utilizzo Enduro agonistico. Come detto precedentemente, la sospensione è un quadrilatero con giunto horst con la prima parte dell'escursione morbida che va via via molto progressiva, rendendola adatta ad un uso spinto e aggressivo come drop o salti.

IL RESPONSO DEL TEST

La Soul Fire non è una bici da grossi dislivelli e lunghe pedalate ma con una grande gamba questo è possibile:

ESCURSIONE VARIABILE

L'escursione è possibile variarla da 180 a 190mm grazie a una bielletta di rinvio semplicemente ruotando l'eccentrico sul quale è fissato l'ammortizzatore.



**IL MEGLIO LO DÀ IN DISCESA,
VISTO ANCHE IL MONTAGGIO CON
IL ROCKSHOX VIVID AIR, E PUÒ
ESSERE UNA SCELTA AZZECCATA
IN UNA GARA DI ENDURO
ESTREMAMENTE TECNICA**



PROTEZIONE CAVI

I cavi e guaine sono tutti esterni per un grosso vantaggio in fase di riparazione e manutenzione. Molto utile e funzionale la protezione del tubo obliquo che protegge il telaio da eventuali sassate, ma anche il tubo freno ed il cavo del cambio.

Vivid Air, una bestia nel vero senso della parola (stelo da 35mm!) che non dispone della possibilità di bloccaggio. È presente la classica regolazione del ritorno, la compressione e una regolazione che a un occhio non esperto può risultare una novità: l'Ending Stroke Rebound. Si tratta di una regolazione del ritorno nella parte finale, molto utile per i piloti più aggressivi nel rendere la bici molto stabile all'atterraggio dai salti ed eliminare così il rischio di scacciate improvvise quando si affrontano rampe o atterraggi a velocità elevate. In discesa le sensazioni sono da schiacciasassi, al posteriore è una downhill nel vero senso della parola: 180mm (con possibilità di portarla a 190mm) sono tanti e l'ottima progressività dell'insieme schema ammortizzante/ammortizzatore non ci ha mai fatto sentire in modo netto il fondo corsa, neanche nelle situazioni estreme.

Il reparto freni è affidato agli ottimi Formula T1 con dischi da 203mm, molto potenti (i due pistoncini più potenti sul mercato) e più che affidabili sulle lunghe discese, però non mi hanno entusiasmato per la loro poca modulabilità (a molti invece piace, è una loro caratteristica) e al fatto che tendono spesso a "sfregare" vista la distanza minimale tra disco e pastiglie: quando il disco si storta un po' ecco che iniziano i rumori di sfregamento, e su una bici di questo tipo è facile che il disco prenda qualche botta o si storti anche in un uso normale. Anche le coperture sono all'altezza, aspetto che spesso alcuni marchi sottovalutano e che influisce molto sul buon comportamento della bici (ricordiamo che 2 buone coperture valgono più di 100€ di listino, non burro e noccioline!). Altro ottimo innesto nel catalogo Rose.

si fa pedalare e se abbiamo grossi stimoli è possibile portarla sulle vette più elevate, logico che non si tratta di una bici adatta a tale scopo quindi sogniamoci di fare delle granfondo o lunghe pedalate con amici agonisti che fanno della salita il loro pane. Ad esempio può essere una scelta azzeccata in una gara di Enduro estremamente tecnica dove prenderemo il nostro ritmo in salita per poi buttarci giù a tutta in discesa. Il meglio di sé lo dà in discesa quindi inutile divagarsi molto nella descrizione e sulle sensazioni che abbiamo in salita, visto anche il montaggio con il RockShox

Verdetto

IL FREERIDE TORNA IN AUGE

La Soul Fire è una bici da Freeride, cioè che sposa in parte sia l'Enduro che il Downhill: possiamo usarla per prendere parte ad una gara di Enduro (se tecnica può anche essere la scelta migliore), per girare in Bike Park (con maggiore godimento per i biker meno incazzosi visto la migliore agilità rispetto ad una DH con doppia piastra) o per delle classiche furgonate, senza tralasciare dei giri più duri prendendo le salite con il giusto piglio. Bici per chi piace girare grosso.



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



REGGISILLA TELESCOPICO

Rispetto al montaggio di serie, sulla nostra Soul Fire c'è presente il RockSox Reverb Stealth (+251 euro), accessorio fondamentale per aumentare il range d'utilizzo.



ZONA MANUBRIO

Le ruote sono le affidabilissime DT SWISS E1700 che però sono forse un po' troppo leggere per la tipologia d'uso della Soul Fire. Sicuramente abbassa il peso e rende la bici più scattante e reattiva ma in caso di uso molto intensivo, o in park, meglio valutare anche un secondo set di ruote (ad esempio le E1900). Ci teniamo però a precisare che durante il test hanno tenuto alla grande senza nessun tipo di problema.

TELAIO

Il telaio della Soul Fire è in lega di alluminio 7005, il cui peso in taglia M è dichiarato essere di circa 3.4kg. L'escursione è di 180mm ed è possibile variarla fino a 190mm.. Posteriormente troviamo il Boost 12x148 mm, quindi una linea catena più esterna di 3mm che consente l'utilizzo di pneumatici maggiorati. Il telaio è ben curato con una protezione plastica nella parte inferiore che protegge sia il telaio che i cavi del freno e del cambio.

SCHEMA AMMORTIZZANTE

La sospensione posteriore è un quadrilatero con giunto Horst con snodo situato sui foderi bassi: prima parte dell'escursione morbida che va via via molto progressiva, rendendola adatta ad un uso spinto e aggressivo come drop o salti. Un sistema inizialmente molto plush che poi va a farsi molto progressivo per sostenere i fondo corsa più violenti.



€ 3.375,00

Prezzo bici

Peso (senza pedali)	14.8 Kg
Ammortizzatore	ROCKSHOX VIVID AIR R2C
Forcella	ROCKSHOX LYRIC RC SOLO AIR 180mm
Serie sterzo	FSA ORBIT
Cambio posteriore	SHIMANO DEORE XT GS RD-M8000 11V
Comandi	SHIMANO XT SL-M8000 11V
Guarnitura	RACEFACE TURBINE 34
Cassetta	SHIMANO XT CS-M8000 11V (11-42)
Freni	FORMULA T1 203mm
Ruote/mozzi/cerchi	DT SWISS E1700 Spline Two
Gomme	SCHWALBE Magic Mary Super Gravity/Hans Dampf 27,5"x2.35
Attacco	SPANK SPIKE 35mm
Manubrio	SPANK Spike 800 Race, 785mm (15mm rise)
Reggisella	ROCKSHOX Reverb Stealth (di serie RACEFACE Turbine, 400mm con 251 in meno)
Sella	SDG Bel-Air 2.0
Colore	Lime green/black (test)
Taglie	S, M (test), L, XL
Angolo sterzo	64.5°
Tubo verticale CF	445mm
Tubo di sterzo	115mm
Carro posteriore	433mm
Interasse	1.210mm
Altezza movimento centrale	355mm
Reach	442mm
Stach	607mm

AMMORTIZZATORE

Abbiamo potuto apprezzare le grandi qualità discesistiche del RockShox Vivid Air, un ammortizzatore ad aria che vuole imitare la molla: ottima sensibilità ai piccoli e grandi impatti. La sensibilità del Vivid, abbinato allo schema ammortizzante inizialmente molto morbido, rendono la bici veramente sensibile per poi diventare molto solida in fase di atterraggio dai salti o in semplici tratti scassati.

RUOTE

Molto belli e funzionali i componenti Spank con l'attacco Spike da 35mm e il manubrio Spike 800 Race da 785mm con 15mm di rise. Ottimi valori "geometrici" e look accattivante, grazie alla scelta di svariati colori in fase di acquisto grazie al sempre utile configuratore online di Rose.

+

Rapporto qualità/prezzo eccellente (come tutta la gamma Rose)

-

Per noi è preferibile, in una bici così discesistica, un sistema frenante meno secco ma più modulabile (possibilità di cambiarlo tramite il configuratore)