



ABBIGLIAMENTO

Casco **Giro**
Occhiali **Giro**
Maglia **Endura**
Shorts **Endura**
Guanti **Endura**
Protezioni **Scott**
Scarpe **Scott**

ROSE ROOT MILLER 8

GEOMETRIA

ANGOLO STERZO (°)	ANGOLO SELLA (°)	ALTEZZA BB (mm)	CARRO (mm)	INTERASSE (mm)	ORIZ. VIRT. (mm)
69	73	336	460	1126	595

Questo nuovo modello del marchio tedesco si propone per un utilizzo appena sopra l'ambito "trail", non solo per le escursioni pari a 130/120 mm, ben supportate dal telaio, ma anche e soprattutto per l'utilizzo di solide ruote dotate di gomme con sezione pari a 2,35"

TELAIO

Il triangolo principale è realizzato con tubazioni in lega leggera 7005 idroformate. Di forma molto compatta, è caratterizzato dal tubo di sterzo non conificato e dal tubo verticale saldato alla scatola del movimento centrale in posizione avanzata. Il grosso tubo obliquo completa degnamente la struttura che ha tutte le carte in egola per soddisfare le esigenze di un utilizzo a 360°.

SOSPENSIONE POSTERIORE

Il carro posteriore, di tipo a quattro punti d'infulcro, Horst compreso, è realizzato con tubazioni a sezione rettangolare e foderi orizzontali asimmetrici e ben sagomati, saldati a forcellini con perno passante da 12x142 millimetri. Evidente l'impegno dei progettisti a realizzare una struttura resistente e affidabile,

a partire dai punti di fissaggio al triangolo principale realizzati senza compromessi. Il perno principale, in particolare, è fissato ad un monoblocco CNC che contiene anche la scatola del movimento centrale. L'ammortizzatore, l'ottimo Fox Float CTD Factory con trattamento superficiale Kashima, è posizionato sotto il tubo orizzontale ed è collegato ai foderi obliqui attraverso un leveraggio fissato al tubo orizzontale in posizione avanzata rispetto al piantone sella.

120 i millimetri di escursione alla ruota, ottenuti grazie ad una corsa dell'ammortizzatore pari a 50 mm e ad un rapporto di leva contenuto in 1:2,4.

TAGLIE E GEOMETRIA

Tre le taglie disponibili tra le quali la nostra "M". A livello geometrico spiccano la quote del carro

posteriore, pari a ben 460 mm, dell'interasse, misurato in 1.126 mm, e l'angolo di sterzo di 69°.

A parità di interasse avremmo, certamente, preferito una quota inferiore del carro posteriore. I valori geometrici messi in campo dalla Root Miller e le escursioni alle ruote anteriore e posteriore, relativamente pari a 130 e 120 mm, lasciano intravedere un range di utilizzo che va ben oltre il limite del "trail".

VERSIONI E COMPONENTI

Quattro le versioni disponibili: oltre alla nostra Root Miller 8, possiamo contare sulle Root Miller 6, Root Miller 4 e Root Miller 2.

Molto vasto il range dei prezzi di listino che va dai 3.699 € della nostra "8" ai 1.999 € della "2", passando per i 3.199 € della "6" e



SEGNI PARTICOLARI GOMME SCHWALBE

Le Schwalbe Nobby Nic SnakeSkin Evo 29x2,35" proteggono dalle pizzicature anche quando si entra "a tutta" su pietre aguzze. Ottimale anche lo smorzamento assicurato da questi giganteschi pneumatici, qui nella versione PaceStar, perfetta per i terreni asciutti. Per contro, il peso di 760 g, a cui vanno sommati i 220 g della camera d'aria, determina un sensibile aumento dell'effetto volano. Quest'ultimo può essere riportato a valori accettabili rinunciando alla camera d'aria, sfruttando la predisposizione tubeless di gomma e cerchio.

UN VERO PIACERE SPINGERE QUESTA ROOT MILLER SUI SENTIERI VALLONATI

per i 2.399 € della "4". Per quanto riguarda i componenti utilizzati, la Root Miller 6 si differenzia dalla nostra "8" per l'ammortizzatore Fox Float CTD Performance privo di trattamento Kashima, per il gruppo misto XT/XTR e per i freni a disco Magura MT6 BAT, il peso dichiarato è pari a 12,9 chili. Le due versioni inferiori sono prive di reggisella telescopico e utilizzano un ammortizzatore Rock Shox Monarch RT3 abbinato ad una forcella Fox 32 Float Evolution (con comando CTD per la "4"). La Root Miller 4 è completata da ruote Easton EA70 XC, da un gruppo misto X9/X0 e da freni a disco Avid Elixir 7, per un peso complessivo pari a 12,9 chili. Root Miller 2 monta un gruppo XT con guarnitura Race Face Evolve con 38/24 denti e freni a disco Formula RX per un peso dichiarato pari a 13,1 chilogrammi. La nostra Root Miller 8 può vantare una componentistica di alta gamma scelta con cognizione rispetto al suo range di utilizzo: forcella, ammortizzatore, ruote, freni,

reggisella telescopico, trasmissione, attacco e manubrio, vestono il telaio in modo omogeneo migliorandone la funzionalità e concorrendo a contenere entro limiti più che accettabile il peso complessivo. Le due sospensioni si giovano del comando remoto CTD che permette a ogni cambio di pendenza e di terreno di selezionare la risposta più adatta delle sospensioni. Lo stesso discorso vale per la regolazione remota dell'altezza della sella, fondamentale in un biammortizzata che deve soddisfare equamente le necessità della salita e quelle della discesa.

Le ruote, gomme comprese, rappresentano la soluzione ideale per il range di utilizzo poiché permettono di trovare il giusto compromesso tra robustezza e leggerezza, e tra scorrevolezza e smorzamento. La trasmissione X0 2x10 mette a disposizione dentature da 36/22 anteriormente e il classico pacco pignoni da 11 a 36. Tenuto conto dello sviluppo della circonferenza, che per le nostre gomme da 29x2,35 è pari a ben 2.322 mm, la rapportatura scelta permette di sviluppare, ad ogni pedalata, 7,6 m con il rapporto massimo e 1,4 m con il rapporto minimo. Si tratta di valori perfettamente in linea con quelli richiesti da un utente mediamente allenato.

LA PROVA

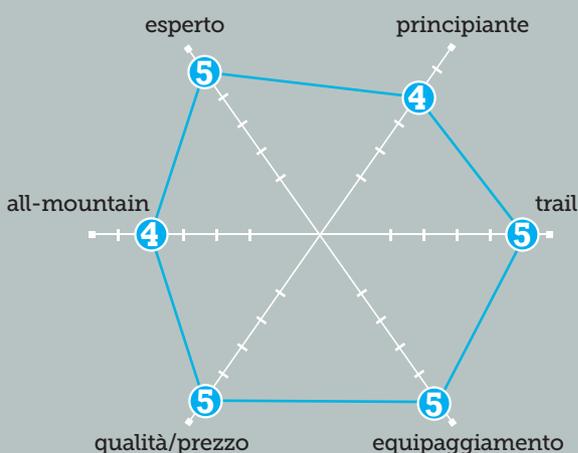
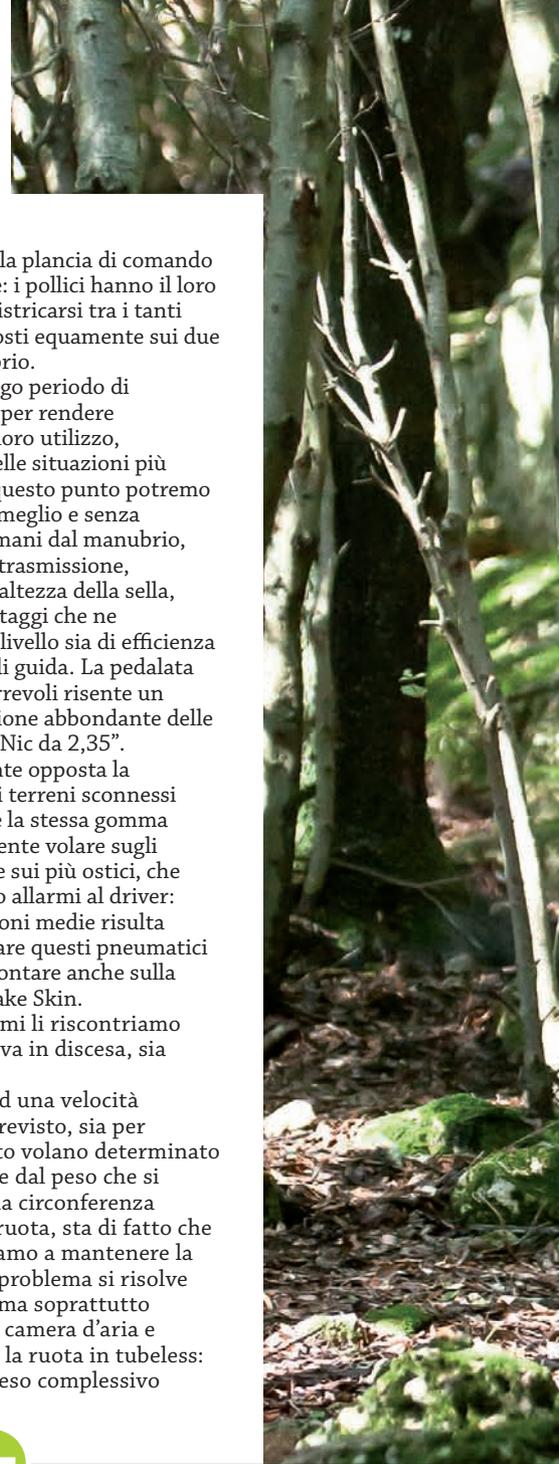
Terminate le fasi preliminari necessarie a realizzare il corretto assetto sia degli appoggi sia delle sospensioni, saliamo in sella e subito ci rendiamo conto di quanto

complessa sia la plancia di comando di questa Rose: i pollici hanno il loro bel da fare a districarsi tra i tanti comandi disposti equamente sui due lati del manubrio.

Servirà un lungo periodo di assetamento per rendere automatico il loro utilizzo, soprattutto nelle situazioni più disagiate. A questo punto potremo controllare al meglio e senza distogliere le mani dal manubrio, oltre a freni e trasmissione, sospensioni e altezza della sella, con tutti i vantaggi che ne conseguono a livello sia di efficienza sia di facilità di guida. La pedalata su terreni scorrevoli risente un poco della sezione abbondante delle nostre Nobby Nic da 2,35".

Diametralmente opposta la sensazione sui terreni sconnessi e asciutti dove la stessa gomma ci fa letteralmente volare sugli ostacoli, anche sui più ostici, che non procurano allarmi al driver: anche a pressioni medie risulta difficile pizzicare questi pneumatici che possono contare anche sulla tecnologia Snake Skin.

I primi problemi li riscontriamo alla prima curva in discesa, sia perché ci arriviamo ad una velocità superiore al previsto, sia per l'elevato effetto volano determinato dalla velocità e dal peso che si concentra sulla circonferenza esterna della ruota, sta di fatto che a fatica riusciamo a mantenere la traiettoria. Il problema si risolve con il tempo, ma soprattutto asportando la camera d'aria e trasformando la ruota in tubeless: togliendo al peso complessivo



UPGRADE LA NOSTRA SCELTA

Asportare le camere d'aria (operazione semplice dato che sia le gomme sia i cerchi sono predisposti tubeless) per guadagnare peso (220 + 220 g) e diminuire sensibilmente l'effetto volano

DIVORA I TRATTI SCONNESSI A TUTTA VELOCITÀ; STABILE SUL DRITTO; GOMME A PROVA DI PIZZICATURA

ALL'AUMENTARE DELLA VELOCITÀ AUMENTA L'EFFETTO VOLANO CHE TENDE A MANTENERE RETTILINEA E COSTANTE L'ANDATURA, SOLO DOPO UN BEL PO' DI USCITE CI SI PRENDE LA MANO E SI RIESCE AD IMPOSTARE STACCAE E CURVE SENZA INDUGI





GOMME

Le Schwalbe Nobby Nic 29x2,35" in versione SnakeSkin e Tubeless assicurano, oltre a tanto volume d'aria, una buona protezione dalle pizzicature e un peso contenuto, rinunciando alla camera d'aria

RUOTE

Le Easton Haven sono montate a mano, per assicurare la massima affidabilità. I 24 raggi in acciaio, dritti e a doppio spessore, raccordano mozzi e cerchi ben dimensionati in funzione del range di utilizzo

MONOBLOCCO CNC

Il movimento centrale e il perno principale della sospensione posteriore sono racchiusi in un unico pezzo lavorato dal pieno che assicura tutta la rigidità necessaria a questo nodo fondamentale

PERNI PASSANTI

Il carro posteriore è dotato di perno passante 12x142, mentre la forcella utilizza il classico 15QR: soluzioni obbligate per una bici biammortizzata da 29"

REGGISELLA TELESCOPICO

Indispensabile su una biammortizzata di questo livello. Ineccepibile il comportamento del KS da 125 millimetri



La foto mostra la prima versione della Root Miller presentata all'anteprima della gamma 2013 tenutasi lo scorso anno in Alpi Bike Resort



Evidente l'impegno dei progettisti a realizzare una struttura resistente e affidabile, a partire dai punti di fissaggio del carro sul triangolo, tra cui il perno principale



Molto bella l'anodizzazione nera del telaio, che dona un'aria di eleganza minimale alla Root Miller 8. Qui in evidenza, la biella in due pezzi che aziona l'ammortizzatore



Il perno passante a sgancio rapido al posteriore è ormai indispensabile: dona rigidità e solidità, e quindi migliora la precisione nella guida

COMANDO FOX CTD

La plancia di comando è complicata: sette sono i cavi che partono dal manubrio e raggiungono cambio, deragliatore, freni, forcella, ammortizzatore e reggisella telescopico.

AMMORT.

Perfettamente inserito nel carro posteriore, permette di sfruttare per intero i 120 mm di escursione alla ruota posteriore

FORCELLA

La "32" non può di certo competere con la "34" per precisione dell'avantreno, ma può vantare un peso assai ridotto. In quanto invece a funzionamento, nulla da eccepire

ROSE ROOT MILLER 8

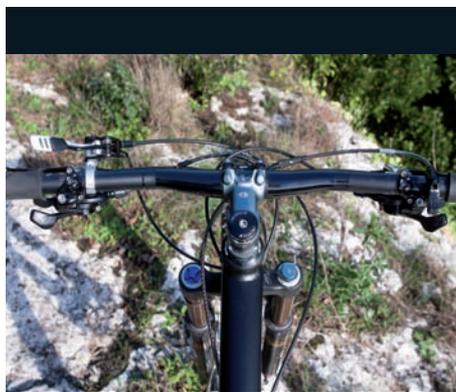
Info distributore: Rose, www.rosebikes.it

€ 3.690,00

Prezzo bici

Peso	12,800 (senza pedali)
Telaio	Lega leggera 7005 TIG, 120 mm
Forcella	Fox 32 CTD FIT 29er 15QR Kashima, 130 mm
Ammortizzatore	Fox Float RP23 CTD Kashima, 190x50 mm
Cambio	SRAM X0
Comandi	SRAM X0
Guarnitura	SRAM X0 2x10 36/22d
Cassetta	SRAM 11-36d
Freni	Formula R1 Racing 180/180mm
Ruote	Easton Haven
Gomme	Schwalbe Nobby Nick Snake Skin Evo 29x2,35"
Attacco	Crank Brothers Iodine 3
Manubrio	Crank Brothers Cobalt 3 Flat
Reggisella	KS Lev 125 mm
Sella	Rose SL

Taglie	M (test), L e XL	Tubo sterzo (mm)	132
Angolo sterzo (°)	69°	Carro posteriore (mm)	460
Angolo sella (°)	73°	Interasse (mm)	1126
Tubo verticale C. F. (mm)	470	Altezza mov. centr. (mm)	336
Orizz. virtuale (mm)	595		



VERDETTO

Biammortizzata da escursionismo a tutto tondo, molto equilibrata grazie a un telaio solido che ben si abbina con le ruotone da 29x2,35 e con le sospensioni con escursioni pari a 130/120 millimetri. Il peso rilevato in 12,800 kg è decisamente competitivo in relazione alle prestazioni, quasi da vera all-mountain, e al prezzo di listino



della ruota i 220 gr della camera d'aria si riduce sensibilmente il fastidioso effetto volano. La pista "Freeride" della tenuta "Il Cicalino" di Massa Marittima, con le sue infinite curve, ha fatto il resto: sono bastate poche discese per domare

la bestia! La Root Miller permette di ottenere prestazioni eccellenti sui terreni vallonati sconnessi: l'alternarsi di brevi tratti in salita ad altri in discesa permette di mantenere andature davvero elevate grazie sia alle ruotone da 29x2,35"



sia all'ottimo funzionamento delle sospensioni. La modalità "Traction" del sistema Fox CTD risulta molto funzionale sui tratti pedalati sconnessi, in queste situazioni si avanza celermente ad un livello di efficienza davvero elevato per

biammortizzate da all-mountain, anche in questo caso i meriti vanno equamente divisi tra le ruote e le sospensioni. Terminato il nostro lungo e probante test possiamo trarre conclusioni molto positive: nonostante qualche piccola

sbavatura, la nostra Root Miller si è dimostrata allo stesso tempo scorrevole ed efficiente come si addice ad una "trail bike", leggera e facile e veloce da condurre sulle discese più ostiche, come solo le all-mountain sanno fare.