



67°

470

447

1.185

348

435

140

ANGOLO STERZO (°)

TUBO VERTICALE (mm)

CARRO POSTERIORE (mm)

INTERASSE (mm)

ALTEZZA BB (mm)

REACH (mm)

ESCURSIONE (mm)

ROSE

ROOT MILLER

129"

TESTO DAVIDE FINETTO FOTO MAURO COTTONE

QUESTO MODELLO CLASSICO DEL MARCHIO TEDESCO, PROPOSTO CON TELAIO IN ALLUMINIO E RUOTE DA 29", SI È RIFATTO IL TRUCCO CON VARI AGGIORNAMENTI. TRA I PRINCIPALI SPICCA L'ESCURSIONE CHE SALE DI 10MM (DA 130 A 140MM) E L'USO DELLO STANDARD METRICO SUL REPARTO SOSPENSIONI. IN BUONA SOSTANZA, ORA L'INDOLE È PIÙ ALL MOUNTAIN CON GEOMETRIA E ASSETTO PIUTTOSTO GRINTOSI ANCHE PER LA DISCESA

La Root Miller, come già detto nell'incipit, non è stata stravolta ma leggermente aggiornata nelle geometrie e in varie soluzioni tecniche. Nella versione scorsa, trovavamo la Root Miller con escursione 130mm sia anteriormente che posteriormente, con il modello Super Trail leggermente più aggressivo con forcella da 140mm. Dopo il successo della versione Super Trail, e gli apprezzamenti ricevuti (ndr, anche noi l'avevamo testata nel numero #40 - Maggio 2015), Rose ha deciso di renderla quindi più all-mountain che trail. Spazio quindi ad un leggero aumento di escursione (da 130mm a 140mm) con delle geometrie leggermente più aggressive e l'utilizzo di ammortizzatore metrico (nel modello in test troviamo il RockShox Super Deluxe). Garanzia di 6 anni e 2 per i componenti.

CARATTERISTICHE

Il telaio rimane in alluminio 7005 dal peso dichiarato di 2,8kg con ammortizzatore. Il passo della bici aumenta di quasi 4cm quindi, il reach di 1,5cm e l'angolo sterzo si apre di 1.5°. Ora il telaio integra lo standard Boost ed è compatibile anche con gomme 650b plus (2.8"-3.0"). Il movimento passa allo standard BSA con calotte esterne filettate (molti marchi stanno facendo questo "passo indietro" verso il BSA abbandonando il Press-Fit o, l'ancora più rognoso, BB30). Il motivo è una più facile manutenzione e una riduzione dei rumori quando entra un po' di polvere/fango. Rinnovato il passaggio interno dei cavi, protezione integrata sul tubo obliquo, cuscinetti maggiorati



Segni particolari COCKPIT MASSICCIO

L'attacco manubrio e manubrio sono massicci: diametro da 35mm e larghezza da 80cm.

sugli snodi principali e compatibilità con sistema 1x/2x. Una bici curata con delle colorazioni che danno l'idea di artigianalità: il blu elettrico in test è un colore di sicuro non commerciale e la semplicità delle grafiche è di sicuro un tocco che contraddistingue Rose da anni.

VERSIONI E COMPONENTI

Troviamo 3 allestimenti preimpostati per facilitare l'utente ma, come molti di noi sanno, Rose ha un configuratore personalizzato dove possiamo allestirci la bici da 0 o modificare la componentistica partendo da un set. La Rose Root Miller 1 è la base e viene proposta a un prezzo di 2.203€ con forcella Rockshox Revolution, ammortizzatore RockShox Deluxe RT3 e cambio Shimano SLX. Il modello in test è una Root Miller 2 (2.920€) con leggerissime modifiche, come le ruote DT Swiss XM1501 che presentano un

sovrapprezzo di 485€ (il montaggio e prezzo del modello in test lo trovi nell'ultima pagina). Il modello top, la Root Miller 3, di listino viene 4.304€ con reparto sospensioni affidato a FOX (modelli Kashima), cambio SRAM X01 e ruote DT SWISS XM 1501.

GEOMETRIA

Le geometrie sono da pura all-mountain: nessun valore estremo ma tutto ben bilanciato. Tube orizzontale di 605 mm in taglia M, con reach di 435 mm, e angolo sterzo a 67°. L'interasse è di 1185mm, in linea con le "compagne" di categoria. Tube verticale di 470mm mentre il carro è di 447mm, non proprio un valore record ma abbastanza alto che strizza l'occhio alla stabilità. L'altezza del movimento centrale è di 348mm, un valore non estremo adatto per non toccare sugli ostacoli con il pedale sulle salite più tecniche. Come già detto, rispetto al 2016 è stato deciso di rendere la Root Miller più spinta verso le discese e, a un leggero aumento di escursione (1cm), ci sono stati cambiamenti anche nelle quote geometriche.

IL RESPONSO DEL TEST

La Root Miller si presenta bella solida: carro lungo, sterzo relativamente aperto per una all-mountain (67°) e manubrio esagerato da 80cm con diametro da 35mm. Per finire, ruote da 29" con canale da 30mm che, abbinate a coperture con 2.3" di larghezza, hanno un'impronta a terra non esagerata ma "corposa". In sella ci si sente al sicuro: l'assetto è ben centrato, grazie all'angolo sella ben verticale (74,5°), anche se la posizione in sella è quasi più da enduro che da giri tecnici pedalati. Un accorciatina al manubrio (fino a 76cm) potrebbe

AMMORTIZZATORE

Anche Rose abbraccia il sistema metrico e aggiorna la sua Rose con il nuovo RockShox Deluxe, in questo caso la versione RT3.



IL TELAIO NON È TRA I PIÙ LEGGERI SUL MERCATO E FA DELLA RIGIDITÀ IL SUO PUNTO DI FORZA CHE RENDE L'INSIEME VERAMENTE SOLIDO E DI SOSTANZA



PASSAGGIO INTERNO CAVI

Il passaggio interno dei cavi è stato rivisto e ottimizzato con un morsetto di chiusura per ridurre il rumore degli stessi e mantenerli più fermi.

Verdetto

NON ESISTE SOLO IL CRONOMETRO

Una bici stabile, sicura che non fa dell'esasperazione geometrica il suo punto di forza: una bici nata per l'escursionismo in tutte le sue sfaccettature senza l'assillo del cronometro. Il carro lungo da 447cm non la rende agile nello stretto ma la porta ad essere stabile nello scassato e nel veloce. Una bici che verrà apprezzata anche dai biker meno tecnici. Il rapporto qualità/prezzo è poi la ciliegina sulla torta.

fare comodo anche se entriamo in un argomento fatto di gusti personali che alcuni di noi potrebbero non condividere. Il posizionamento dei pesi è abbastanza avanzato quindi la sospensione non tende a sedersi, o a bobbare, in fase di pedalata e grazie alla chiusura idraulica del Deluxe, riusciamo ad avere un'ottima efficienza. Le coperture Nobby Nic da 2.35", su canale interno di 30mm, hanno un'impronta a terra abbondante e non aiutano alla scorrevolezza nei terreni più veloci e facili, visto anche il loro disegno più adatto all'anteriore. Dall'altro lato della medaglia però, quando i sentieri si fanno tecnici, ci aiutano molto in tenuta, grip e sicurezza. Se siamo dei buoni pedalatori, consiglio una copertura con un disegno più scorrevole al posteriore. Da apprezzare la differenza di mescola tra l'anteriore e il posteriore: più morbida davanti e più dura dietro (dettaglio importante che non tutti i marchi tengono in considerazione). In discesa è una bici che dà molta sicurezza

alle basse velocità: abbastanza alta di movimento centrale, quindi pochi rischi di toccare ostacoli a terra, e carro lungo che, abbinato alle ruotone da 29", regala molta stabilità. Con una escursione di 140mm in 29" gli ostacoli di bassa/media entità non sono un problema, si passano molto agevolmente. Il telaio non è tra i più leggeri sul mercato e fa della rigidità il suo punto di forza che, abbinato ai perni Boost e al manubrio da diametro 35, rendono l'insieme veramente solido e di sostanza. Nei sentieri lenti e tecnici però non eccelle: il carro lungo non

rende la bici veloce e scattante e rimane un po' "impastata" in curva... il biker deve metterci del suo per farla scattare fuori veloce. Nei tratti veloci e scassati, invece, queste quote geometriche ci aiutano a sentire un mezzo veramente solido e stabile, mangia bene le asperità



SCHEMA AMMORTIZZANTE

Un classico quadrilatero con l'adozione del nuovo sistema metrico. Uno schema ammortizzante semplice e funzionale.



ma non risulta essere una bici giocosa con cui hollare radici, curve etc. In sella ci si sente abbastanza alti e, se il biker non ha una guida aggressiva in cui cerca di tenere basso il baricentro, tende a non avere molta stabilità in curva. Il comfort è ai massimi livelli: una bici nata per l'avventura senza l'assillo del cronometro... d'altronde cos'è la MTB?



MANUBRIO

Zona manubrio massiccia con manubrio RACE FACE Atlas da 80cm con diametro di 35! L'attacco manubrio è sempre RACE FACE con il modello Turbine Basic da 35mm. Secondo me il manubrio da 80cm è esagerato in una bici di questa categoria (almeno che non passate la stagione invernale ed estiva ad allenare le spalle), ma non è un problema visto che tagliarlo è questione di pochi minuti.

TELAIO

Il telaio rimane in alluminio 7005 dal peso dichiarato di 2,8kg con ammortizzatore. Il passo della bici aumenta di quasi 4cm quindi, il reach di 1,5cm e l'angolo sterzo si apre di 1.5°. Sotto il tubo obliquo troviamo un comodo, e utile, paracolpi. Telaio rigido e di sostanza, senza tanti fronzoli, con un rinnovato passaggio interno dei cavi (molto più silenzioso rispetto alla vecchia versione) e un movimento centrale BSA contro il Press-fit della "vecchia" Root Miller.

GUARNITURA

Guarnitura SHIMANO XT singola (30 denti) con un imponente guidacatena. È possibile comunque montare anche una guarnitura doppia grazie al supporto del deragliatore. Grazie al configuratore di Rose non ci sono problemi (e sovrapprezzi).



€ 3.400,00

Prezzo bici test | Prezzo telaio + ammo | n.d.

Peso (senza pedali)	13,6 kg
Ammortizzatore	ROCKSHOX Deluxe RT3
Forcella	ROCKSHOX Pike RC Boost 140mm
Serie sterzo	n.d.
Cambio posteriore	SHIMANO XT Shadow Plus 11v
Comandi	SHIMANO XT
Guarnitura	SHIMANO XT (30d)
Cassetta	SHIMANO XT 11-46 11v
Freni	MAGURA MT5
Ruote	DT SWISS XM1501 Spline One 30mm
Gomme	SCHWALBE Nobby Nic Evo SnakeSkin TL-Easy 2.35" (TrailStar/PaceStar)
Attacco	RACE FACE Turbine Basic 35 (50mm)
Manubrio	RACE FACE Atlas 35 (800mm)
Reggisella	ROCKSHOX Reverb Stealth, 31.6mm (125mm)
Sella	Rose
Colore	Black e Blu (test)

Taglie	S, M (test), L, XL
Angolo sterzo	67°
Tubo verticale CF	470mm
Tubo di sterzo	105mm
Carro posteriore	447mm
Interasse	1.185mm
Altezza movimento centrale	348mm
Reach	435mm
Stach	614mm

FORCELLA

La forcella è una ROCKSHOX Pike RC dal peso di 1876gr, dotata di regolazione del ritorno e della compressione (basse velocità), che funge quindi anche di blocco in caso di chiusura totale. Modello Solo Air, quindi singola posizione da 140mm. Il modello in uso è Boost. Rimanendo in tema sospensioni, al posteriore troviamo il Deluxe RT3, ammortizzatore metrico di casa ROCKSHOX.

RUOTE

Reparto ruote per le affidabilissime DT SWISS XM1501 con canale interno di 30mm. Gli pneumatici sono Schwalbe, in questo caso nel modello Nobby Nic da 2.35". Il peso dichiarato del set ruote è di 1760gr. DT Swiss è spesso sinonimo di affidabilità e anche in questo caso, durante il test, non abbiamo avuto problemi di nessun tipo. Naturalmente le ruote sono Tubeless Ready.



Stabilità negli scassati veloci. Rapporto qualità/prezzo



Non adatta alle fasi più racing. Agilità nello stretto. Non una bici giocosa