

Se la leggi capisci perché non puoi perderne un solo numero

MOUNTAIN BIKE

ACTION www.mbaction.it

SETTEMBRE

Anno XI n. 9 - 2016



ISSN 1970-027X - MENSILE € 6,40
6 0 0 0 9
9 7 7 1 9 7 0 0 2 7 0 0 7

ROSE

SOUL FIRE 2

Ha e mette le ali!

di Alberto Curculacos

Questo produttore tedesco pare avere davvero lo sguardo più lungo della media, per come coglie in anticipo le tendenze del mercato di domani. La Soul Fire era infatti uscita forse troppo presto, ma grazie a ciò è giunta a piena maturazione al momento giusto e con il restyling voluto per la nuova stagione. Restyling che approfondiamo con questo test ma che comunque stuzzica non poco un segmento più gravity danneggiato prima da una diffusione ingiustificata di mezzi da DH pura anche in un contesto bike park più flow, che avrebbero dovuto essere quindi più giocosi, e poi castigato proprio quando queste mtb da downhill si sono nel breve giro di un paio d'anni generalmente trasformate in bici di gran lunga troppo impegnative, in assenza di manico da vendere e di percorsi veloci divorati a ritmi da Coppa del Mondo.

PRINCIPI BASE e REALIZZAZIONE

Non sentivamo parlare di freeride da anni e non poteva essere diversamente, vista la crescita esponenziale del fenomeno enduro che ha cannibalizzato vecchi e nuovi appassionati discelisti. Per chi non avesse chiaro di cosa si parli, ricapitoliamo alcuni passaggi di quanto sta scritto anche nel nostro "Vocabolario della mtb" di pagina 123: *disciplina pensata per offrire il massimo divertimento in discesa, a prescindere dalle velocità... si tratta di mezzi adatti soltanto a brevi salite... escursioni tra 170 e 200 mm... percorsi scorrevoli e flow.*

Rose ha però voluto andare oltre, realizzando una piattaforma che si propone invece anche agli appassionati dell'enduro più spinto in assoluto, grazie ad una pedalabilità che non limita la Soul Fire a brevi salite, ma che le consente, nei limiti del ragionevole e della condizione di forma del biker, di arrampicare sostanzialmente ovunque. La costruzione sfrutta un robusto alluminio profilato e sagomato per coniugare al meglio le due grandezze principali note e tra loro in netto contrasto. Parliamo infatti di robustezza e leggerezza. A colpire è anche il fatto che Rose abbandona il proprio classico disegno della sospensione, sebbene questa rimanga un quadrilatero con Horst-Link. La sua escursione è modificabile tra 180 e 190 mm, invertendo i tasselli di fissaggio dello swing-link al piede dell'ammortizzatore. Chiaramente il cambio di escursione modifica in una certa misura, comunque minimale ma avvertibile dai più sensibili, le geometrie. Con l'occasione del cambio di stagione la Soul Fire è passata a ruote da 27,5" ed è cresciuta in lunghezza nell'orizzontale, secondo i dettami più moderni, mentre





ROSE

SOUL FIRE 2



il carro è cresciuto pochissimo. Aumenta di conseguenza anche il passo, comparabile a quello di un mezzo da downhill nella media, pur non avendone l'angolo di sterzo altrettanto aperto. Siamo però già a geometrie più aggressive di quelle di un mezzo da DH di non tante stagioni fa! Ritornando al carro, la dimensione del fulcro principale è impressionante ed è interessante il fatto che lo si chiuda operando con una chiave andata altrimenti in obsolescenza, ovvero quella che si utilizzava con le calotte del movimento centrale Shimano di un tempo a scanalature interne. A beneficio poi della robustezza, si è optato per una battuta maggiorata Boost (148 mm), seppur ugualmente più stretta di quelle da DH (150/157 mm).

I passaggi di cavi, guaine e tubazioni sono tutti esterni, anche se ben protetti al di sotto dell'obliquo, ovviamente con l'eccezione del tubo piantone, che accetta il qui utilizzato passaggio interno per il comando remoto del reggisella telescopico.

MONTAGGIO

Sono tre gli allestimenti proposti, ma grazie al configuratore online (vi ricordiamo che Rose vende direttamente al cliente finale via internet) è possibile una certa personalizzazione. La versione in test si colloca a livello intermedio e si distingue per la presenza di performanti sospensioni, di un pregevole cockpit (pure a livello cromatico, per quanto concerne manubrio e attacco), di gradi freni italiani e di ruote interessanti anche per la scelta di una copertura più pedalabile e scorrevole al posteriore, rispetto alla "magica" (Magic Mary) anteriore. Per sicurezza non manca un guidacatena munito di un robusto bashguard inferiore, anche se noi stiamo iniziando a fare a meno di entrambi.

SUL CAMPO

In sella: la tubazione orizzontale è assai generosa ed in molti vanno seguendo questa tendenza più spiccatamente gravity, ma il cortissimo attacco manubrio la compensa. Ciò solo in termini di postura, perché per il carico sulla ruota anteriore ci si dovrà invece piegare più del solito sulle braccia, o comunque sedersi un

pizzico più in avanti. Quanto alla regolazione dei SAG, non ci sono indicazioni sul mezzo (sono sulla scheda online), ma soltanto il (comunque prezioso) supporto fornito abitualmente da RockShox con le indicazioni della pressione consigliata (per la sola forcella) e la scala graduata sulla quale scorre un O-ring che indica l'effettivo affondamento iniziale (regolabile con la pressione dell'aria).

In pedalata: lo stupore è innegabile, per la brillantezza sfoggiata a dispetto delle masse e delle geometrie. La Soul Fire non offre ovviamente la pepata risposta di un mezzo da trailride, ma gratifica gli sforzi del biker sui pedali senza innescare alcuna oscillazione realmente avvertibile fastidiosamente e di solito associata invece a questi valori di corse ammortizzate.

In curva: l'apertura dell'angolo di sterzo a misure quasi da DH e l'aumento dell'avancorsa (risultante pure dall'adozione di ruote più grandi) hanno innalzato volutamente l'autostabilizzazione del mezzo, a discapito chiaramente della maneggevolezza nei tratti percorsi a velocità ridotte. Significa che per chi ne farà un utilizzo più pedalato ci sarà da superare qualche impaccio extra nei singletrack stretti e tortuosi. La guida è comunque aiutata dalla valenza delle ruote, rigide il giusto (la ridotta raggatura è compensata dalle battute allargate dal Boost) e con cerchi ancora agili (salendo ulteriormente di larghezza la risposta si impigrisce).

In salita: non nasconde masse e carattere più gravity, quindi non c'è da attendersi rilanci e ascese record, ma la Soul Fire arrampica ugualmente di buon passo. A rallentarla sono soltanto le geometrie, che non pongono il biker a suo agio alle velocità più tipiche del contesto, soprattutto con l'avantreno così lontano. La chiusura del freno in compressione rende comunque il mezzo un po' più performante in questo ambito, ma bisognerà ricordarsi di riportarlo al valore corretto con il cambio di pendenza, non essendoci purtroppo una pratica levetta rapida nell'ammortizzatore.

In discesa: non c'è alcun dubbio che la Rose in test sia fatta per questo e in effetti velocità, controllo e sicurezza sfoderati sono di altissimo livello. Le escursioni sono quasi pari a quelle di un mezzo da DH e le geometrie altrettanto, mentre ruote e gomme sono più enduro e ciò innesca qualche piccola incertezza, se spinte al limite e oltre, come inevitabile. Anche la cinematica del carro non può essere delle più rigide, considerando lunghezza e leggerezza





dei braccetti del rinvio superiore (lo swing-link di attuazione dell'ammortizzatore), ma appunto la Soul Fire non è da DH!

NOTE

È interessante notare che se la garanzia del telaio è di 6 anni, Rose fornisce comunque un Crash Replacement di 5 anni che aiuta l'acquirente a sostituirlo con uno sconto del 50%, se lo avesse danneggiato per colpa propria. Riguardo al batticatena, fa piacere trovarlo, ma ci piacerebbe che venisse meglio integrato. Qualche perdita di pressione nel reggisella telescopico? Purtroppo sì.

CONCLUSIONI

La Rose Soul Fire è un modello abbastanza raro da trovarsi nel panorama mondiale e sicuramente gli appassionati di enduro si chiederanno se grazie ad essa aumenterebbero le loro prestazioni in discesa rispetto ad una mtb più strettamente specializzata, e la risposta è sì, mentre chi frequenta i bike park potrebbe domandarsi se alla sua guida avrebbe possibilità di affrontare in modo più semplice i percorsi flow, pur assicurandosi pieno divertimento in quelli da DH, e la risposta è nuovamente sì. Ma ovviamente ci sono dei compromessi, perché se è vero che la Soul Fire salga assai meglio di quanto ci si possa aspettare, poi è vero anche quanto evidenziato, ovvero che nello stretto più guidato ci si possa sentire ragionevolmente impacciati. Allo stesso tempo in DH si rischia di patire una riduzione della sicurezza data da ruote e gomme non dedicate, più che per il 10% di escursioni ammortizzate in meno, ma nelle discese più tortuose, specialmente se le si affronta a velocità non da podio di Coppa del Mondo, ce la si cava meglio, grazie allo sterzo più verticale e a ruote e gomme in questo caso più agili. Anche le masse sono inferiori e quindi il mezzo è più facile da manovrare. Vi ricordiamo infatti di essere stati critici sulle mtb da DH attuali, trasformate in un paio d'anni in qualcosa che in pochi riescono a guidare divertendosi come prima. La Soul Fire è quindi una "mini-DH"? Anche, ma non solo questo, perché fa da ponte tra due mondi, Enduro e DH, colmando un vuoto e consentendo a chi pratica entrambi di farlo con una (splendida) bici unica! 🍀

ROSE SOUL FIRE 2

PREZZO: 3.356,00 Euro (come configurata)

Sito internet: www.rosebikes.it

ESCURSIONE Ant.:	180 mm
Escursione Post.:	180-190 mm
Taglie disponibili:	S-M-L-XL
Orizzontale Virtuale:	59-61-63-65 cm
Angoli Sterzo/Piantone:	64,5/74,5° virtuale
Altezza Mov. Centrale:	35,5 cm
Carro Posteriore:	43,3 cm
Tubazione Sterzo:	11-11,5-12,5-13,5 cm
Passo (interasse ruote):	118,9-121,0-123,2-125,4 cm
Materiale Telaio:	Alluminio 7005
PESO (esclusi pedali):	14,8 kg (taglia "M")
NB: fra parentesi gli upgrade (e modifiche) operati	
Forcella:	RockShox Lyric RC SoloAir Boost Maxle 15
Ammortizzatore:	RockShox Vivid Air R2C
Comandi cambio:	Shimano XT 11v
Cambio:	Shimano XT Shadow Plus GS
Freni ant./post.:	Formula T1 203/203 mm
Guarnitura e Mov. Centrale:	Race Face Turbine Cinch 34D (32D) con guidacatena e*13 TRS+, BSA83
Cassetta Pignoni:	Shimano XT 11/42D 11v
Catena:	Shimano HG700 11v
Ruote ant./post.:	DT Swiss E 1700 27.5" Spline Two 25c, 28 x 2/1,8/2 mm, Boost 15 x 110 mm / Boost 12 x 148 mm, 1.860 g
Coperture ant./post.:	Schwalbe Magic Mary EVO SuperGravity TLE TrailStar 2.35", 1.100 g (post. Hans Dampf EVO TLE PaceStar 2.35", 795 g)
Manubrio:	Spank Spike 800 Race 15 x 785 mm
Attacco Manubrio:	Spank Spike Race 0° x 35 mm
Serie Sterzo:	FSA semi-integrata 1.5 > 1-1/8"
Reggisella:	Race Face Turbine (RockShox Reverb Stealth da 150 mm di corsa)
Sella:	SDG Bel-Air 2.0 Cr-Mo

