

Perderne anche un solo numero può ormai costare davvero caro... Non fatelo!

MOUNTAIN BIKE

ACTION www.mbaction.it

MAGGIO

Anno XII nr. 5 - 2017



ROSE

GRANITE CHIEF

Di nuovo una piena promozione?

di Francesco Del Vigo

In effetti questo ultrasecolare produttore tedesco, anche se Rose è un brand di creazione più recente in seno allo stesso, ci ha saputo puntualmente convincere. Magari mai con lodi più sperticate... ma pur sempre al di là di ogni ragionevole dubbio. E non è poca cosa, visto come l'acquisto di questi modelli vada fatto e gestito online, senza cioè toccare nulla anticipatamente con mano. Per contro si dovrebbe poter contare invece su una particolare convenienza economica, anche se Rose offre comunque l'assistenza di una sede pure in Italia e dotata di personale pronto ad assistere i propri clienti da qualsiasi punto di vista. Il capriccio di tirare fuori da uno scatolone una nuova bici di pregevole qualità ve lo potete quindi togliere anche voi! Ma vediamo intanto insieme come se l'è cavata questa evoluzione della storica Granite Chief, avendola ospitata nelle nostre pagine a partire già dal numero di Marzo di sette anni fa, quando aveva cioè ancora le ruote da 26" e le corse da 140 mm, oltre ad un disegno ovviamente diverso.

PRINCIPI BASE e REALIZZAZIONE

La Granite Chief si è evoluta in linea con la nuova generazione Rose sul piano tecnico/estetico, passando inoltre a ruote da 27.5" e ad escursioni da 150 mm, oltre naturalmente ad operare un progressivo affinamento negli anni delle geometrie e della curva di risposta della sospensione, perché un conto è la quantità e tutt'altro è la qualità della stessa. Sospensione che sfrutta comunque un classico schema a quadrilatero con Horst-Link, oltre ad un notevole sovradimensionamento costruttivo che ci fa sempre piacere poter trovare. Per quanto gradiscano tutti la leggerezza di una bici, a noi piace pur sempre molto la risposta più rigida e precisa che solo il sacrificio di qualche grammo può garantire. Il telaio è in effetti interamente in alluminio di classe 7000, ovvero avente il massimo delle proprietà meccaniche. La rigidità dell'insieme è esaltata poi



Utilizzo: **ALL-MOUNTAIN**

Escursioni Ant. / Post.: **150 / 150** mm

Diametro Ruote: **27.5"**



ROSE

GRANITE CHIEF



dalla scelta di battute Boost che consentono la costruzione di ruote superiori da questo punto di vista, mentre la scatola del movimento centrale è, come da tradizione con i telai in alluminio, per calotte esterne filettate, così come troviamo nella tubazione di sterzo quelle inserite invece per interferenza (cioè semi-integrate).

I passaggi di guaine e tubazioni sono organizzati internamente al triangolo principale e soprattutto anche ben gestiti allo scopo di scongiurare fastidiosi sbattimenti in corsa. Di pregio è inoltre la pulizia del cablaggio, dato come nei pressi del nodo del movimento centrale rimanga in vista soltanto quanto in uso per il comando remoto dell'immancabile reggisella telescopico. Due sono infine le colorazioni a disposizione, a scelta tra l'elegante nero su nero del modello in test e un "anti-cacciatori" candy-red.

MONTAGGIO

La Granite Chief è proposta in tre diversi assemblaggi di base che è possibile personalizzare direttamente nel processo d'acquisto online, peraltro con un numero di scelte record nel nostro mercato. Nella 2 nulla spicca in modo evidente, ma di sicuro la trasmissione Shimano Deore XT è quella universalmente più apprezzata, sognata e gettonata, in quanto compromesso perfetto tra costi, funzionalità e qualità costruttiva. A molti farà poi senz'altro piacere poter contare sugli ottimi freni Magura MT7 con pinze a 4 pistoni, anche se, pur non avendo nulla di che lamentarcene a livello funzionale, a noi invece non piacciono particolarmente a causa dell'ergonomia delle loro leve. Leve che infatti troviamo un po' più spigolose e che ci danno anche l'impressione di essere poco robuste nell'insieme. Non sceglieremmo poi mai un manubrio da 35 mm, se in alluminio, ma dovendolo fare probabilmente finiremmo col preferire l'eccellente interpretazione Race Face qui trovata. Le selle SDG sono invece di pregio superiore alla media, ma non sempre per questo adatte a tutti, visto come quella in uso abbia uno scafo un po' troppo elastico per il biker di peso più alto, sconfinando così nello scomodo. Ottima infine la scelta di mescole più morbide all'anteriore, ma a noi farebbe piacere trovarle anche al posteriore, specialmente quando tentiamo di evitare di slittare su radici e rocce umide. Ah... non dimentichiamo però il canale record dei cerchi, per

il contesto d'utilizzo, visto che lo cambieremmo con qualcosa di più stretto e agile nella guida, oltre che di più leggero in rotazione, viste gomme con sezioni che non ne richiedono affatto la scelta.

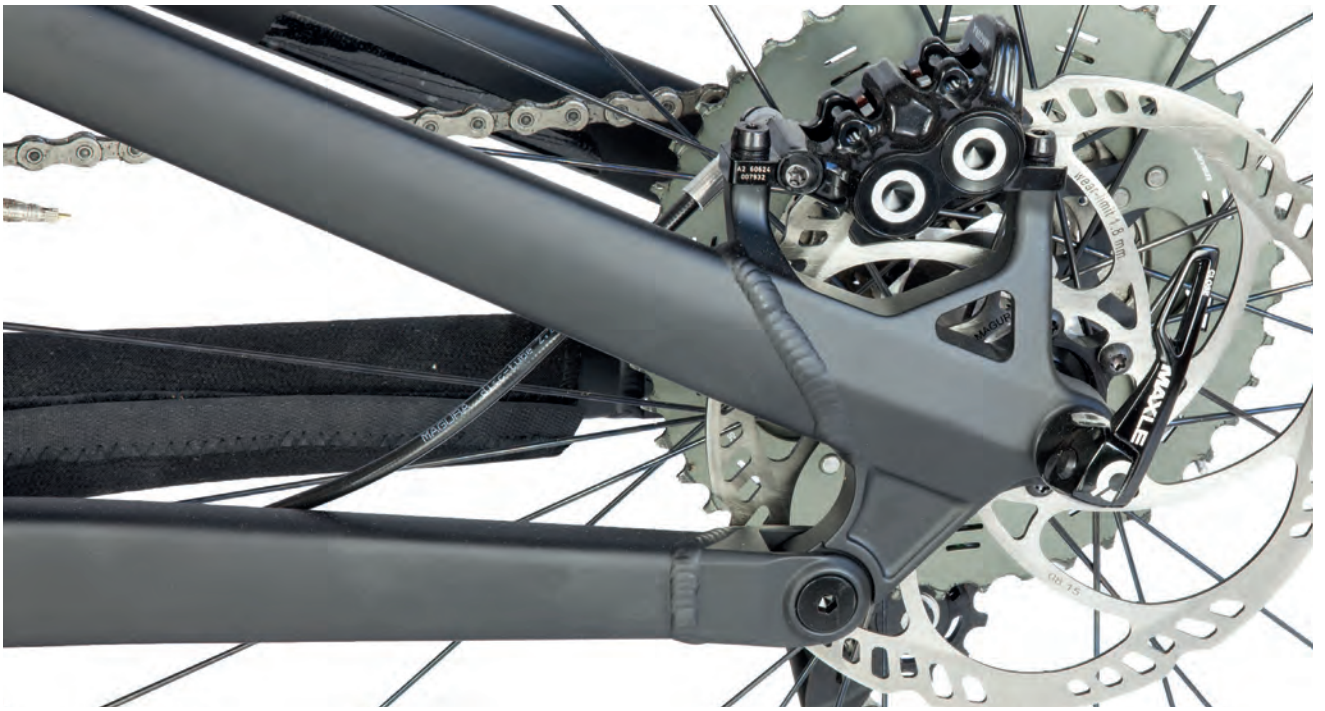
SUL CAMPO

In sella: se è vero che ci sia un supporto per la lettura del SAG del carro, non ce n'è invece per sapere quale sia il valore più funzionale da adottare. La sospensione non si è dimostrata ad ogni modo impegnativa in tal senso e quindi una regolazione in un range tra il 25 e il 30% si è rivelata (anche) in questo caso pienamente funzionale allo scopo. Per la forcella ci si avvale dei consigli del suo produttore e disponibili direttamente su di essa (adesivo sul foderò sinistro). E perché non vale allora pure per l'ammortizzatore? Semplice, perché la forcella è collegata direttamente alla ruota, mentre l'ammortizzatore lo è con l'interposizione di una cinematica che ne modifica radicalmente la risposta in funzione del *rate* (rapporto tra corsa alla ruota e corsa dell'ammortizzatore). Gli spazi sono infine nella media, anche se più in direzione di una postura raccolta, piuttosto che distesa.

In pedalata: l'abituale (per Rose) scelta di una taratura dell'ammortizzatore leggermente più frenata anche ad idraulica aperta e un raffinato lavoro di messa a punto della sospensione fanno sì che la risposta all'impegno profuso dal biker sui pedali sia più premiante, pur non brillando nel caso in cui si ricerchino continui rilanci dell'andatura e non si voglia prendersi la briga di chiuderne prima l'idraulica. La capacità di assorbimento delle asperità è comunque ottimale e quindi le asperità del fondo disturbano solo marginalmente l'azione di mantenimento della velocità desiderata. Un carro più largo e più corto può comportare invece il rischio di interferenze con i talloni dei biker che li tengono più interni e in effetti è stato il caso di un tester, anche se quasi inavvertibile e verificatosi soltanto con calzature più ingombranti.

In curva: le geometrie della Granite Chief sono tra le più aggressive in ambito all-mountain e quindi più adatte ad un biker maturo come esperienze, nonché sempre impegnato a spingere a fondo il ritmo in ogni situazione. Un baricentro più basso avrebbe





forse reso le cose più facili, ostacoli estremi a parte, ma ad ogni modo questa Rose offre un feeling immediato che è poi possibile migliorare attraverso un corretto dimensionamento del cockpit in funzione delle proprie specifiche esigenze e preferenze.

In salita: non pesa poco, ma il rendimento in pedalata sfoderato consente di celarne in parte gli effetti, garantendo quindi un ritmo di arrampicata più che soddisfacente, soprattutto laddove l'aderenza al fondo e la morbidezza della risposta risultassero determinanti. Conviene comunque sfruttare almeno la prima soglia di intervento della piattaforma stabile dell'ammortizzatore.

In discesa: di solito le Rose spianano senza troppi riguardi la superficie dei percorsi e con quest'ultima realizzazione lo fanno ancora di più, con gioia quindi di chi desidera risposte più morbide, sebbene una modifica dell'idraulica operata da uno specialista potrebbe renderla ancora più soft. Così com'è si dimostra però pure più guidabile, visto quanto il contenimento delle oscillazioni tra i due assi regala una guida indubbiamente più naturale e precisa.

NOTE

Per un'accettabilissima svista il pneumatico anteriore era stato montato al contrario e, non capendo quanto ciò potesse modificare in misura avvertibile il comportamento sul campo, abbiamo provato a lasciarlo come stava, ricavando sostanziale conferma del fatto che cambi molto poco, ma attenzione che questo vale soltanto per questa tassellatura specifica, o per disegni similari. Per quanto si apprezzino poi le protezioni presenti a telaio, gradiremmo sempre che quella batticatena fosse più preziosamente già integrata nel fodero, anziché con velcro. Preferiremmo inoltre che la Pike in versione Boost fosse solo offerta e non anche consegnata con forcellini compatibili con i mozzi SRAM a terminali di diametro maggiorato, così da poterla appoggiare alla ruota prima di infilare l'asse nel mozzo con terminali standard. Così come stavano le cose, bisognava invece tenere sollevata la bici sul mozzo e cercare a tentoni l'allineamento dei forcellini con il mozzo.

CONCLUSIONI

Sì, rispondendo alla domanda nel sottotitolo del test, possiamo e dobbiamo dire che Rose abbia nuovamente meritato una piena promozione, dimostrandoci poi ancora una volta come il modello in

questione sia quello più adatto a biker che pur volendo arrampicare a ritmi ancora soddisfacenti pongano l'accento soprattutto sul rendimento in discesa, ma senza per questo sentirsi disposti all'acquisto di un modello specificamente da enduro. ✪

ROSE GRANITE CHIEF 2

PREZZO: 3.074,60 Euro (con Crash Replacement)
Sito internet: www.rosebikes.it

Escursione ant. / post.:	150/150 mm
Formato Ruote:	27.5" (650b)
Taglie disponibili:	S-M-L-XL
Orizzontale Virtuale:	566-596-621-646 mm
Angoli Sterzo e Piantone:	66,6° e 74,9° virtuale
Altezza Movimento Centrale:	343 mm
Carro Posteriore:	431 mm
Tubazione Sterzo:	105-115-125-135 mm
Passo (interasse ruote):	1.134-1.165-1.192-1.218 mm
Materiale Telaio:	Alluminio 7005
PESO (esclusi pedali):	13,3 kg (taglia "M")
Forcella:	RockShox Pike RC Solo Air
Ammortizzatore:	RockShox Deluxe RT3
Comando cambio:	Shimano XT 11v
Cambio:	Shimano XT Shadow Plus GS
Freni ant. / post.:	Magura MT5 203/180 mm
Guarnitura e Mov. Centrale:	Shimano XT 32D, BSA-73
Cassetta Pignoni:	Shimano XT 11/46D 11v
Catena:	Shimano XT 11v
Battuta Forcellini ant. / post.:	Boost 15 x 110 / Boost 12 x 148 mm
Ruote:	DT Swiss New M 1700 Spline Two 27.5, 30c, 1.860 g, 28 x 2/1,8/2 mm
Coperture ant. / post.:	Schwalbe Nobby Nic SnakeSkin EVO TLE 2.35" 720 g TrailStar / PaceStar
Manubrio:	Race Face Turbine ø 35 mm 760 mm
Attacco Manubrio:	Race Face Turbine ø 35 mm 60 mm
Serie Sterzo:	FSA semi-integrata 1.5 > 1-1/8"
Reggisella:	RockShox Reverb Stealth
Sella:	SDG Circuit MTN

