

**In curva:** geometrie, bilanciamento e rigidità strutturale sono talmente azzeccati da garantire di staccare da subito il proprio record di velocità nei tratti più guidati, sia alle basse che alle alte velocità. Le ruote da 27.5" non la rallentano, ma la incollano al suolo, oltre a far sentire più dentro al mezzo. La cosa è però vera se le ruote stesse sono assemblate con una cura superiore, poiché al crescere del diametro crescono pure le sollecitazioni e le potenziali flessioni. Da questo punto di vista le DT ci hanno profondamente deluso sia per il troppo basso tensionamento originale, sia per quello raggiungibile poi con i raggi adottati. Un pronto riassetto ha consentito di ritrovare il sorriso e soprattutto di spremere a fondo la 275.

**In salita:** eccezionale nel nascondere buona parte del peso (non così trascurabile invece sulla carta), grazie al rendimento eccellente di uno schema di sospensione che innesca alcune irrilevanti oscillazioni soltanto se settato più morbido e con la corsa maggiore, coadiuvato da una rigidità estrema che non lascia dissipare nulla e permette di godere a fondo di tutta la trazione in più garantita dalle ruote da 27.5". Ruote che non si lasciano rallentare facilmente dalle asperità del percorso ma che al tempo stesso risultano sempre prontamente rilanciabili. Non ci sono in sostanza differenze con quelle da 26", se non in positivo anche per quanto riguarda la posizione di guida, che richiede un minor avanzamento in punta di sella.

**In discesa:** semplicemente impressionante. Se la versione standard ci aveva entusiasmato, la 275 dimostra come davvero il progresso non si debba fermare nemmeno di fronte ad alcun risultato tangibilmente del massimo livello. Con la corsa del carro settata a 152 mm la risposta della sospensione incolla la ruota al fondo anche nelle staccate realmente più critiche per fondo e pendenza, consentendo una marcia irreprensibile nei segmenti più dissestati e senza lasciarsi deviare o scomporre. Morbido all'inizio, il VPP si distingue per la sicurezza che è in grado di infondere negli urti importanti in rapida successione e nei salti, mentre le geometrie consentono una guida sempre facile e soprattutto naturale ed estremamente redditizia.

#### NOTE

Trasmissione e freni Shimano SLX sono promossi a pieni voti, avendo superato abbondantemente qualsiasi aspettativa in termini sia funzionali che di affidabilità nel tempo, ma anche e soprattutto per il piacere nell'utilizzo. La cinematica del carro raccoglie e trattiene invece troppo facilmente detriti tra il carro ed il braccetto inferiore.

#### CONCLUSIONI

C'è un ragionevole bisogno di passare alla 275, possedendo già una Tracer 2 o qualcosa di simile ad essa? No! La ruota da 27.5" aumenta le prestazioni e la fruibilità del mezzo, però non in misura tale da divenire una scelta obbligata. Ma se ci si deve comprare una nuova mtb da enduro che arrampichi come una delle migliori trailbike oggi sul mercato e discenda garantendo il massimo per velocità, sicurezza e comfort nel proprio segmento, possiamo optare per la Tracer 275? Sì! ☺



**Shimano SLX:** il test di lunga durata ne ha dimostrato una qualità al di sopra delle nostre stesse (elevatissime) aspettative, ma anche un notevole feeling nell'uso, specialmente per gli eccellenti freni.



Shimano SLX

#### INTENSE TRACER 275

**PREZZO:** 2.599,00 Euro (telaio e ammortizzatore, o completa a 4.999,00 e 6.399,00 Euro)  
**Distributore:** DSB, tel. 035.4824273  
**Sito internet:** www.dsb-bonandrini.com

**ESCURSIONE Ant.:** 160 mm  
**Escursione Post.:** 152-140 mm  
**Taglie disponibili:** S/M/L  
**Orizzontale Virtuale:** 55,9/58,4/61 cm  
**Angoli Sterzo/Piantone:** 67,5/71° (virtuale)  
**Altezza Mov. Centrale:** 34,8 cm  
**Carro Posteriore:** 43,2 cm  
**Tubazione Sterzo:** 10,2/11,4/12,7 cm  
**Standover:** 81 cm (taglia "M")  
**Passo:** 111,8/114,3/116,8 cm  
**Materiale Telaio:** Alluminio  
**PESO (esclusi pedali):** 13,3 kg (taglia "M")

N.B.: montaggio solo e soltanto per questo test

**Forcella:** Fox Factory 34 Float 160 FIT CTD 15QR  
**Ammortizzatore:** Fox Factory Float CTD Boost Valve  
**Comandi:** Shimano SLX 10v  
**Cambio:** Shimano SLX Shadow Plus GS  
**Deragliatore:** Shimano SLX down-swing Direct Mount  
**Freni Ant./Post.:** Shimano SLX 180/160 mm Center Lock  
**Guarnitura:** Shimano SLX 38/24D  
**Cassetta Pignoni:** Shimano XT 11/36 10v  
**Catena:** Shimano XT 10v  
**Cerchi, raggi, mozzi:** DT Swiss M 480 650B 490 g, 28 Aerolite, 350 15 x 100 mm / 12 x 142 mm  
**Coperture ant./post.:** Maxxis Ardent 650B x 2.25" 665 g  
**Manubrio:** Race Face Atlas O/S tagliato a 74 cm  
**Attacco Manubrio:** Thomson X4 O/S 0° x 70 mm  
**Serie Sterzo:** Chris King 1.5" EC > 1-1/8" ZS  
**Reggisella:** FSA SL-K 31,6 mm  
**Sella:** PRO Turmix 142 mm  
**Pedali:** Shimano XT Trail



#### FOX Factory 34 Float 160 FIT CTD 15QR:

un telaio letteralmente granitico ed una pari forcella, grazie anche ai generosi steli da 34 mm di diametro, hanno subito messo in crisi le ruote, tornate in fretta in officina per un ritensionamento. Novità principale del 2013 la nuova idraulica CTD, ovvero selezionabile tra Climb, Trail e Descend con la rotazione del pomello blu visibile in dettaglio ed anche facilmente azionabile in corsa, sebbene vi consigliamo di farlo nei momenti tranquilli. La variazione della frenatura in compressione fornita è avvertibile e perfettamente poi in sintonia con la stessa idraulica disponibile con l'ammortizzatore di serie. La frenatura più elevata (Climb) non s'è dimostrata mai necessaria, se non per eventuali e lunghi trasferimenti in salita su asfalto, ma a dire il vero abbiamo preferito lasciare sempre le sospensioni pienamente libere di spianare al meglio il percorso in ogni situazione, salita compresa, adottando soltanto in alcune e rare occasioni la frenatura Trail, tarabile a tre livelli tramite la rotazione della ghiera nera. Rigidità strutturale a parte, la qualità di lavoro della forcella è superlativa su ogni range di lavoro e sempre molto controllata.