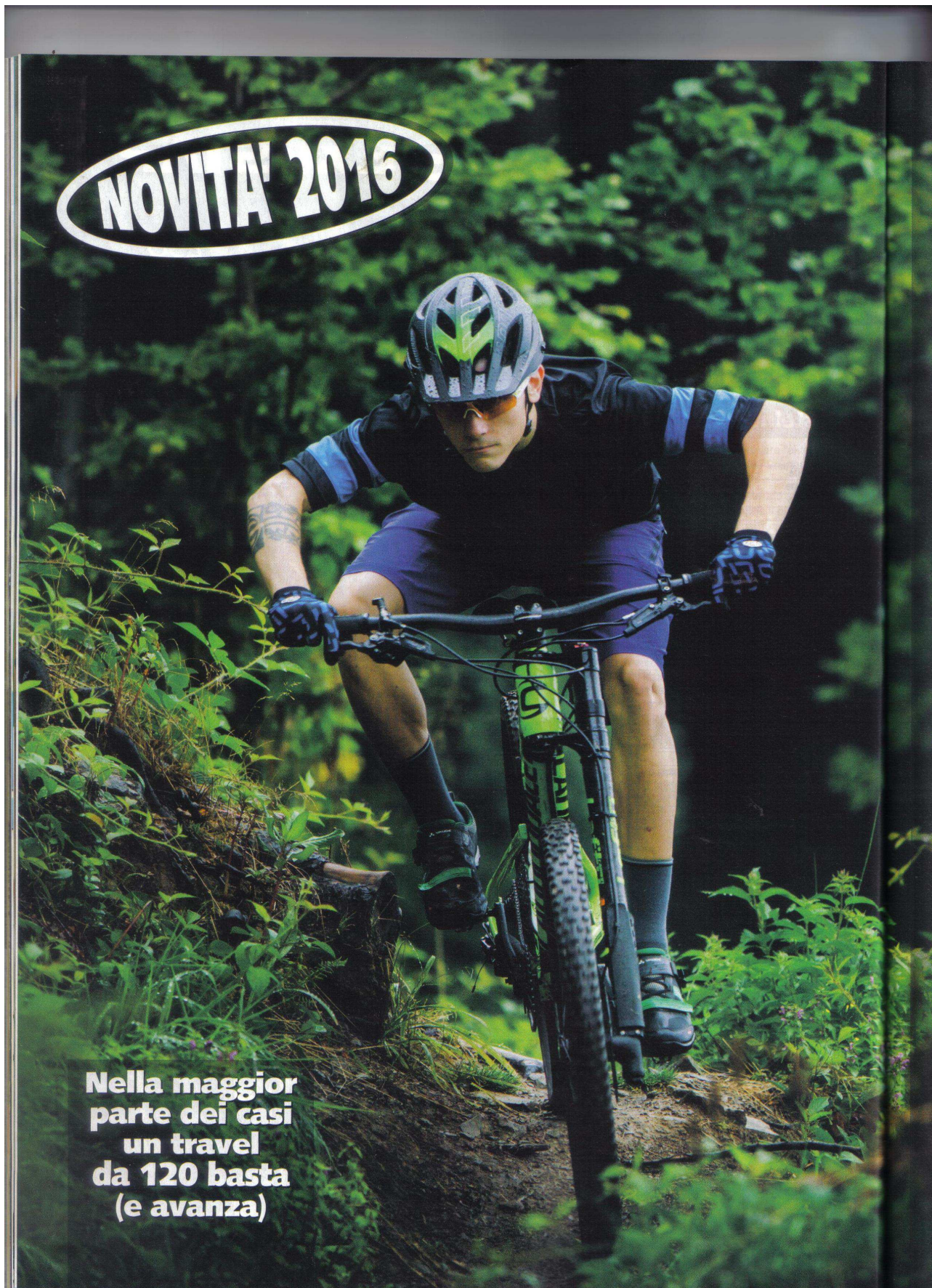


NOVITA' 2016

**Nella maggior
parte dei casi
un travel
da 120 basta
(e avanza)**





Cannondale Habit

Feeling enduristico E in salita? Un razzo...

Le trail bike sono un po' "screditate" in Italia, ma in realtà una bici con 120-130 millimetri di escursione (se ben studiata) può regalare tante soddisfazioni. In Cannondale la pensano così ed hanno tirato fuori dal cilindro un mezzo destinato ad avere successo. Si chiama Habit ed è una full da 27,5" che fa della versatilità la sua arma vincente. L'abbiamo provata nella Foresta Nera

Servizio speciale di **Daniele Concordia**

FRIBURGO (Germania) - Era dal 2009, ai tempi della Rize da 26 pollici, che Cannondale non aveva in catalogo una trail bike. Da quel momento in poi il segmento trail fu lasciato un po' in disparte, puntando di più sui modelli Xc e su quelli All Mountain/Enduro. Se ci pensiamo bene, infatti, negli ultimi anni mancava una via di mezzo tra la Scalpel e la Trigger...

In realtà, però, gli statunitensi credono molto alle bici polivalenti, che nella maggior parte dei casi possono essere sfruttate maggiormente dagli amatori rispetto a quelle da Cross Country o da Enduro: un travel di 120-130 millimetri, abbinato ad un peso non

Essenziale, ma non scontata

Habit in inglese sta a significare "abitudine", una parola che non nasconde le finalità con cui è stata costruita. Questa Mtb è studiata per essere utilizzata tutti i giorni e proprio per questo deve essere semplice, leggera e funzionale sotto tutti gli aspetti.

A primo impatto si notano le linee semplici del telaio, che utilizza uno schema sospensivo Zero Pivot come quello della Scalpel da Xc. In pratica il carro è realizzato in un unico pezzo, senza snodi nella zona di incrocio tra foderi alti e quelli bassi, per rendere più reattiva la bici in fase di pedalata (soprattutto quando la strada sale), più leggera ed anche più performante nella risposta delle sospensioni.



troppo alto e delle geometrie specifiche, permettono di divertirsi su ogni sentiero, sia esso in discesa oppure in salita.

Proprio per questo motivo, Cannondale ha deciso di rafforzare l'anello debole presentando la Habit, una trail bike da 27,5", con travel da 120 ed un design semplice... ma molto efficace.

Siamo stati a Friburgo, alla presentazione ufficiale dove, oltre a scoprire i dettagli di questo nuovo mezzo, abbiamo avuto modo di farci un bel giro sui favolosi (e infangati) sentieri della Foresta Nera.





**Pochi fronzoli
tanta sostanza
ed un look
davvero
accattivante**

Nella versione Carbon 1 (quella che abbiamo provato noi) e sulla Black Inc, sia il carro che il triangolo principale sono in carbonio BallisTec e anche il link dell'ammortizzatore è in carbonio, dal peso di soli 65 grammi (circa). Ci sono poi altre versioni con carro in alluminio (biella sempre in carbonio) ed altre invece completamente in lega SmartFormed.

A prescindere dal materiale utilizzato, in tutti i modelli il design è lo stesso e prevede dei foderi bassi più squadriati e dei foderi alti più sottili e schiacciati. Il motivo è semplice: non avendo lo snodo, c'era bisogno di una struttura che assecondasse leggermente in lavoro della sospensione posteriore (da 120) senza andare ad appesantire la struttura. Ecco quindi che sono stati disegnati dei

Geometria ad hoc abbinata alla Lefty 2.0

Le geometrie della Habit si pongono a metà tra i modelli da Enduro e quelli da Xc. Per questo il piantone è molto in piedi per essere performante in salita, ma lo sterzo è aperto per aggredire anche le discese toste senza indugi. Il carro invece è molto corto, per facilitare i manual ed essere reattivo. Queste quote sono studiate per lavorare insieme alla forcella Lefty 2.0 (con rake da 50 millimetri). Nella pagina accanto, i due link: quello in carbonio da 65 grammi e quello in alluminio da 135 circa. A sinistra il perno Esc-Tc con expander LockR.

pendenti piatti che riescono a flettere fino a 20 millimetri in fase di compressione ed estensione, rimanendo però ultra rigidi torsionalmente.

A migliorare la reattività ci pensano anche i perni oversize che fissano il carro sul link e sul piantone: si chiamano Ecs-Tc ed utilizzano un nuovissimo sistema di serraggio ad expander chiamato LockR che non va a gravare sull'integrità della struttura ma riesce ad irrigidirla notevolmente.

Al contrario di quello che avevamo pensato all'inizio, invece, il perno passante è il classico 12x142: niente mozzo Boost o altri standard particolari, in Cannondale vince ancora la semplicità e i sistemi ultra collaudati. Per facilitare le operazioni di

**Maneggevole
come una Xc
ma in discesa
tira fuori
gli artigli**



montaggio e smontaggio della ruota posteriore, poi, hanno ben pensato di realizzare un forcellino destro mobile (in lega) che permette di spostare tutto il cambio e fare spazio ai pignoni: niente di spaziale, ma l'idea ci è piaciuta parecchio.

Ben studiata è anche la posizione della pinza freno, che è fissata all'interno del foderò basso sinistro, una posizione che, oltre a rendere la frenata più precisa, migliora l'impatto estetico e riduce eventuali guasti causati da rami o agenti esterni.

Grande lavoro è stato fatto anche sulla



geometria, che punta a migliorare soprattutto le doti discendesistiche ma senza dimenticare la pedalabilità in salita. La Habit ha un piantone molto in piedi (74 gradi) ed uno sterzo bello aperto (68 gradi), studiato per lavorare con una forcella Lefty 2.0 da 120-130 millimetri. Il carro è molto corto, misura 42,9 centimetri, tuttavia questa misura poteva essere ancora più contenuta, soltanto che gli ingegneri Cannondale si sono tenuti volutamente "larghi" per permettere anche il montaggio di guarniture doppie. Abbastanza lungo come tutte le Mtb di

ult
ce
inv
più
me
mil
ce
mo
/ int
sul
cor
pie
gra
spi
cer
mo



ultima generazione è il tubo di sterzo (59,4 centimetri in taglia M), una scelta che invoglia ad utilizzare degli attacchi manubrio più corti della norma. Non a caso il primo montaggio prevede degli stem da 60 millimetri, abbinati ad una piega da 76 centimetri. Si tratta quindi di una geometria moderna e ben studiata sotto ogni aspetto.

A completare poi un pacchetto davvero interessante, bisogna citare dei dettagli sull'allestimento. Per esempio la nuova corona anteriore Spidering SL ricavata dal pieno riesce a far risparmiare circa 100 grammi rispetto alle corone classiche con spider. Nuove anche le ruote C Zero con cerchi in carbonio (canale interno da 23), mozzo in alluminio e raggi a testa dritta.

Schema Zero Pivot con foderi flessibili

Per ridurre le masse non sospese e migliorare quindi le prestazioni della sospensione, il marchio statunitense ha realizzato il carro in un pezzo unico (qui sopra), utilizzando la tecnologia Zero Pivot. Per ottimizzare questo tipo di schema sospensivo, hanno previsto poi dei foderi superiori schiacciati, che permettono una flessione fino a 20 millimetri. In questo modo si mantiene la reattività senza pregiudicare il comfort e la trazione. A sinistra, la corona Spidering SL da soli 49 grammi. In alto, il forcellino mobile del cambio.

Limiti? Davvero pochi...

Anche se abbiamo avuto tra le mani la Habit soltanto per un giorno, i trail della Foresta Nera sono stati l'ideale per "assaggiarla" (nonostante la pioggia fitta).

La prima sensazione in sella alla Habit è quella di sentirsi "a casa". Saranno le geometrie, la maneggevolezza ed il peso leggero (poco più di 11 chili), ma ci sembra di averla guidata sempre.

Sull'asfalto con il lockout attivato di entrambe le sospensioni (integrato in un unico pulsante sulla Carbon 1), la bici si pedala bene, anche se in realtà non è un lockout completo ma un freno in compressione che funziona alla grande. Sulle salite ripide lo

Tanti modelli, sia in fibra che in lega E c'è anche una Special Edition...

Le Habit in catalogo sono davvero tante: il modello più "prezioso" è la Black Inc (non presente al momento della presentazione) da 10.999 euro, tutta in carbonio con gruppo Shimano Xtr Di2 e ruote Enve M50. Subito sotto troviamo la Carbon 1 (quella verde che abbiamo provato noi), anch'essa full carbon montata con gruppo Sram XX1, ruote C Zero, ammortizzatore Rock Shox Monarch XX Debonair e forcella Lefty carbon 2.0, dal prezzo di 6.999 euro. La Carbon 2 e la Carbon 3, invece, hanno il carro in alluminio e costano rispettivamente 4.999 e 3.499 euro: le caratteristiche sono simili, con la Lefty 2.0 in lega, doppia anteriore e ruote in alluminio. Esiste inoltre una Special Edition con forcella da 130 e gomme più larghe studiata per azzardare ancora di più (costa 4.199 euro). Le Habit in fibra saranno disponibili da ottobre, ma ci sono anche tre modelli tutti in alluminio in commercio già da agosto. Non dimentichiamo poi le versioni da donna con colori dedicati.

Carbon SE



Carbon 2



Carbon 3



stesso, le dispersioni di potenza sono davvero ridotte all'osso, tanto da sentire la necessità di aprire il bloccaggio quando si incontrano i tratti sconnessi o rocciosi, per avere più comfort e più trazione.

In generale, nel pedalato la Habit ha poco da invidiare a tante bici da Xc, in discesa invece accade il contrario ed il feeling diventa molto simile a quello che si ha con una bici da Enduro. In particolar modo ci è piaciuto molto il bilanciamento che c'è tra l'anteriore ed il posteriore, dovuto anche alle sospensioni che lavorano in sintonia e permettono di scendere in maniera composta anche quando si va veloce sui tratti molto scassati e ripidi.



Anche se le sospensioni sono "solo" da 120 e non prevedono un tuning particolare, sembra che il travel non finisce mai e di conseguenza aumenta il feeling di guida...

Difficile quindi trovare dei difetti a questa Habit: ci vengono in mente le gomme Schwalbe con mescola Pacestar (quella più dura, montata di serie su tutti i modelli) che non sono l'ideale sul bagnato, avremmo preferito una copertura più versatile e morbida.

In conclusione, se cercate una trail bike "tuttofare", poco impegnativa e divertente, sappiate che la Habit può fare al caso vostro!

Daniele Concordia

© RIPRODUZIONE RISERVATA