



65.8°

457

437

1233

348

465

150/
145

ANGOLO STERZO (°)

TUBO VERTICALE (mm)

CARRO POST. (mm)

INTERASSE (mm)

ALTEZZA BB (mm)

REACH (mm)

ESCURSIONE (mm)

PIVOT

SHUTTLE

TESTO E RIDER **DAVIDE FINETTO** FOTO **MAURO COTTONE**

IL SUO NOME È FORSE UN MESSAGGIO SUBLIMINALE? QUINDI NIENTE PIÙ FURGONI PER LE RISALITE? ARROGANTE MA SINCERA. IN OGNI CASO, UNA E-BIKE DI ALTISSIMA GAMMA: FULL CARBON, ESCURSIONE DI 145MM (150MM ALL'ANTERIORE), SISTEMA DW-LINK E UN PESO RECORD SUI 20KG! LA MOTORIZZAZIONE È SHIMANO.



L'americana Pivot nasce nel 2007 da Chris Cocalis e fin da subito ha cercato di creare prodotti dalle elevatissime performance e con soluzioni tecniche all'avanguardia. Pivot, con la Shuttle, non si è smentita, c'una vera e propria opera d'arte nel mondo e-bike, non c'è che dire: le linee sono fantastiche, la qualità del carbonio ai massimi livelli e la cura dei dettagli sublime. Motorizzazione SHIMANO unito al cambio elettrico 1x11, sempre SHIMANO, Di2. Una bici che vuole essere il riferimento per il mondo e-bike, prodotta in un unico montaggio con il meglio tra i componenti in commercio. Pivot è riuscita ad integrare perfettamente anche il DW-Link, ampiamente utilizzato in molti suoi modelli. Il formato è 27,5 PLUS con copertoni da 2.8. (in test avevamo le camere d'aria all'interno che aggravano un po' di peso).

CARATTERISTICHE

Il telaio è Full Carbon, significa sia triangolo anteriore che carro posteriore. La cura dei dettagli si nota in molti frangenti, come il passaggio cavi completamente interno, protezioni abbondanti (ma non vistose) in gomma dura sotto il movimento centrale e tubo obliquo e una piastrina in acciaio inox specchiata per evitare segni dovuti al risucchio della catena. Sospensioni FOX con la 36 all'anteriore e il DPX2 Evol al posteriore: 2 tra i modelli più apprezzati. Cambio e motore è affidato a SHIMANO: il gruppo XT Di2 elettronico è collegato direttamente alla batteria principale che lavora in simbiosi con il sistema motore. Perché il cambio funzioni, deve essere naturalmente accesa la batteria e quindi carica (il cambio funziona anche se la modalità di assistenza scelta è OFF naturalmente). Tramite il display (a colori), è possibile vedere il livello di assistenza scelto e anche la marcia inserita. La precisione che ha il cambio elettronico non ha eguali. Le ruote sono Custom create da DT SWISS per Pivot: mozzo anteriore Boost mentre il posteriore è abnorme: 157x12 (super boost). Il canale interno è di 40mm.

VERSIONI E COMPONENTI

La Shuttle viene prodotta in una sola versione, il meglio del meglio che c'è in circolazione. Semplice. Non c'è spazio ai deboli di portafoglio. Il montaggio completo, e il prezzo, nell'ultima pagina.

PROTEZIONE MOTORE/TELAIO

Gomma dura sagomata a protezione del motore: anche qui si nota la cura e la precisione della protezione che protegge il blocco motore e il telaio.



GEOMETRIA

La Shuttle ha delle quote geometriche molto interessanti, come il carro posteriore da record: solo 437mm! Anche se rimane seconda dietro la Rocky Mountain Powerplay. Questo valore lo si nota subito e permette dei manuali sfiziosi. L'angolo sella abbastanza in piedi di 74° è molto utile per avere una posizione non troppo seduta sul posteriore e ci aiuta specialmente nelle salite ripide e magari con modalità di assistenza elevate per non far sollevare l'anteriore. L'angolo sterzo è di 65.8°, in linea con le e-bike più aggressive in commercio. L'interasse è molto contenuto, 1210mm, anche questo un valore di riferimento nella categoria (ricordiamo che la bici in test è taglia L).

IL RESPONSO DEL TEST

La Shuttle di Pivot si presenta veramente sexy: ok, queste sono valutazioni soggettive ma difficilmente a qualcuno farà schifo la cura del telaio e dei suoi componenti. Ogni particolare è al suo posto e ottimamente curato. Il motore Shimano è ottimo, spinge molto e la silenziosità è nella media. Unico neo la non possibilità, tramite il proprio smartphone/tablet, di personalizzarsi la modalità Eco che in Shimano è fin troppo potente per i biker allenati e, se impostata più bassa, permetterebbe di risparmiare batteria visto le ottime doti di scalatrice della Shuttle. Anche senza assistenza da parte del motore, la Shuttle si pedala molto bene. Restando in tema batterie/autonomie, se siete soliti portare con voi

INTEGRAZIONE BATTERIA

La batteria è fissata ad un coperchio, anch'esso in carbonio, ma internamente al telaio. Perché? Perché si tratta del modello nato per essere montato esternamente ma questo stratagemma fa risparmiare 300gr.





Segni particolari

CAMBIO Di2

Perché una bici elettrica dovrebbe montare un cambio meccanico e non elettrico? Ironia a parte, la Shuttle monta il Di2 di Shimano alimentato direttamente dalla batteria principale.

una seconda batteria, mettete in conto un po' di pazienza per la sostituzione visto che è interna al telaio e richiede la rimozione di 8 viti tramite chiave a brugola. Per l'aspetto estetico e per avere una struttura più leggera, Pivot ha fatto questa scelta (vedere il paragrafo batteria nell'ultima pagina del test). La bici in test è taglia L ma si è dimostrata abbastanza compatta: nel mio caso la scelta cadrebbe su questa misura (1.75 di altezza). Ma passiamo alle sensazioni vere e proprie, quelle sul sentiero, e qui devo dire che la Shuttle mi ha sorpreso in positivo: una guidabilità in discesa eccelsa, precisione, stabilità, sicura nei salti, è stato amore a prima vista. Mentre con altre e-bike c'è un adattamento della tecnica di guida, qui sono partito a fionda anticipando curve, abbozzando anticipi e nose-press. Il carro molto corto,

e il peso record, la rendono un riferimento tra le e-bike. Dal lato puro della stabilità sicuramente ci sono altri modelli al suo livello, ma nel complesso (stabilità e maneggevolezza) emerge. Peccato per l'uso dei Shimano XT a 2 pistoncini. Lo so che la scelta è stata fatta per il peso (altrimenti poi come si fa a dichiarare 19,9kg?) però un missile del genere, con una simile mole, avrebbe voluto i Saint (rimanendo in casa Shimano): ci sarebbe stato un aggravio di peso sui 100/150gr ma tutta un'altra storia perché qui la potenza frenante serve e gli XT stonano e, in certi frangenti, danno meno sicurezza. Anche in salita, la Shuttle si arrampica bene grazie ad un ottimo schema ammortizzante e gomme plus, che aiutano a mantenerla sempre in trazione. Non Abbiamo avuto problemi di contatto con il motore Shimano che andava in errore: ok,

spesso usiamo bici test magari maltrattate, sarà lo sporco, sarà la batteria messa male, ma ci è capitata diverse volte questa "esperienza" con il motore dell'azienda giapponese. Ci sembra giusto evidenziarlo. Nel pedalato si apprezza il cambio elettronico, non perde un colpo ed è super preciso nel suo azionamento: fate attenzione però a non rimanere senza carica visto che il cambio è alimentato dalla batteria principale. Non è furbo, perché il rimanere senza batteria non è un'ipotesi da escludere e finché c'è da pedalare con le proprie gambe va bene (anche perché la Shuttle è ottima in questo frangente) ma se ci si mette anche l'impossibilità di cambiare rapporto diventa dura. In discesa, oltre a essere molto performante e concreta, rimane divertente e permette anche dei manual ben fatti, cosa difficile con altre e-bike.



DW LINK

Integrazione superba del DW Link: cura del dettaglio e carro posteriore contenuto a 437mm, riferimento per la categoria (solo la Rocky Mountain PowerPlay fa meglio).

Verdetto

RIFERIMENTO NEL MONDO EMTB

Pivot ha prodotto un modello veramente eccelso: soluzioni innovative e qualità dei materiali, la portano, mediamente, 2/3kg sotto ai modelli di punta degli altri marchi. L'insieme geometria/schema ammortizzante è superbo: sensibile ai piccoli/medi impatti e di sostanza nei fondocorsa più violenti. Un riferimento nel mondo E-Bike, da consigliare a tutti: principianti, esperti... cross countristi! Unico ostacolo, il prezzo: la qualità si paga cara, ora sta a voi decidere il prezzo della vostra passione.

XC	MARATHON	TRAIL	ALL MOUNTAIN	ENDURO	FREERIDE	DOWNHILL



TELAIO

Telaio Full Carbon (carro e telaio anteriore) con escursione di 145mm. Tutti i cavi sono completamente interni e la batteria perfettamente integrata, con l'occhietto del vano display rifinito con una plastica per evitare l'ingresso di sporcizia e tenere un'ottima estetica. Peccato per la mancanza di posto per un portaborraccia. Protezioni molto curate, di gomma dura, sotto il movimento centrale e sui foderi bassi (contro le oscillazioni della catena).

SCHEMA AMMORTIZZANTE

Si tratta del tanto amato DW-Link, usato fin dagli inizi da Pivot. Un sistema con un ottimo bilanciato tra prestazione discendistiche e performance in salita. A supporto di tale sistema, troviamo un super affidabile FOX Float Factory DPX2 Evol, con tre regolazioni di compressione attraverso il registro di colore blu: Open, Medium e Firm. Nella modalità Open si ha a disposizione una regolazione più fine per le basse velocità, tramite l'uso di una chiave esagonale. Naturalmente poi non manca il ritorno.

RUOTE

Le ruote sono state create appositamente per la Pivot Shuttle da DT Swiss su specifiche della casa Americana. Il set di ruote DT Swiss EB1550 è dotata di un mozzo SuperBoost da 157 mm al posteriore che offre un set di ruote più rigido per venire incontro alle forze generate dal motore. All'anteriore classico boost 15*110. Il canale interno dei cerchi è di 40mm, ottimo per ospitare le coperture plus di Maxxis con tecnologia Silk-Shield, in questo caso nel modello Rekon da 2.8".

€ 9.999,00

Prezzo telaio + ammo | n.d.

Distributore Italia: www.tribedistribution.com



Peso (senza pedali)	20,5kg
Forcella	FOX 36 Factory 29/27.5+ 150mm 110QR
Ammortizzatore	FOX Float Factory DPX2 EVOL
Ruote	DT SWISS/PIVOT Custom EB1550 eMTB (canale interno 40mm)
Gomme	MAXXIS REKON 27.5+ X 2.8 TR 120Tpi Silk-Shield
Guarnitura	SHIMANO E8000 Drive Unit , BT-E8010 500Wh battery w/FC-E8050 Hollowtech 34d
Cambio posteriore	SHIMANO XT Di2 11v GS
Comandi	SHIMANO XT Di2 11v/E8000 Left
Freni	SHIMANO XT M8000
Cassetta	SHIMANO XT M8000 11-46 11v
Serie Sterzo	PIVOT Precision Sealed Cartridge
Attacco	PHOENIX Team Enduro/Trail 45mm
Manubrio	PHOENIX Team Carbon 35mm - 760mm
Reggisella	FOX Transfer 125mm (S) 150mm (M,L & XL)
Sella	PHOENIX WTB Vigo Pro
Colore	Blu, nera e Gialla

Taglie	S, M, L (test), XL
Angolo sterzo	65.8°
Tubo verticale	457mm
Tubo di sterzo	130mm
Carro posteriore	437mm
Interasse	1233mm
Altezza movimento centrale	348mm
Reach	465mm
Stack	621mm

BATTERIA

La batteria standard da 504 Wh è il BT-E8010, sarebbe a dire il modello esterno che però Pivot ha integrato all'interno del telaio fissandola ad un coperchio, anch'esso in carbonio. Questa soluzione ha fatto sì di risparmiare circa 300gr a fronte di una pulizia visiva sempre ai massimi livelli. Altro vantaggio è la possibilità di viaggiare sempre con la seconda batteria (la rimozione non è intuitiva come una batteria esterna nativa ma fattibile togliendo 8 viti, circa 5/10 minuti) tra montaggio e smontaggio. Se siete dei biker che viaggiano spesso con la seconda batteria potrebbe essere un limite.

CAMBIO

Cambio elettrico Shimano Di2 che dona una precisione nella cambiata fantastica. L'alimentazione avviene dalla batteria principale (con i suoi pro e i suoi contro), quindi non dovremo caricare anche la batteria del cambio finito il giro. Una volta accesa la batteria, il nostro cambio funzionerà a dovere, anche se il livello di assistenza scelto è OFF. Discorso diverso se rimaniamo a secco di batteria... oltre a dover spingere con le nostre gambe, dobbiamo anche sperare di avere un rapporto consono.



- **Guidabilità eccellente**
- **Geometrie di riferimento**
- **Peso record**
- **Performance a motore staccato**



- **Cambio elettrico Di2 alimentato dalla batteria principale**
- **Freni a 2 pistoncini**
- **Batteria non velocemente removibile**