

64°

393

430

1199

352

429

170/153

ANGOLO STERZO (°)

TUBO VERTICALE (mm)

CORPO POSTERIORE (mm)

INTERASSE (mm)

ALTEZZA BB (mm)

REACH (mm)

ESCURSIONE ANT/POST (mm)

# IBIS

TESTO **MATTEO MEZZARI**  
FOTO **MAURO COTTONE**

# MOJO HD4 TEAM REPLICA

**LA IBIS MOJO È GIUNTA ALLA QUARTA GENERAZIONE CON QUESTO ULTIMO SVILUPPO HD4 NATO DALLE ESIGENZE E DALLA COLLABORAZIONE CON L'IBIS CYCLES ENDURO RACE TEAM, FRESCO VINCITORE DELL'EWS 2017. TELAIO, COSTRUZIONE E GEOMETRIE SONO COMPLETAMENTE RINNOVATI.**

**I** I progettisti Ibis hanno drasticamente ridisegnato le geometrie del Mojo per ottenere una maggior stabilità e velocità rispetto alle precedenti versioni. L'escursione rimane pressoché invariata (153mm al posteriore) mentre è stata rivista la cinematica DW Link, ora giunta alla sua quinta edizione, coadiuvata da un tuning più progressivo dell'ammortizzatore per incassare meglio i grossi impatti. Grande attenzione inoltre è stata posta sull'irrigidimento del telaio, attraverso una migliorata disposizione delle fibre di carbonio, e dei link superiore (dichiarata +30%) e inferiore (+40%). Abbiamo provato la Mojo HD4 con allestimento customizzato 4Guimp, il distributore italiano Ibis, che equivale al montaggio più "cattivo" utilizzato sulla HD3 da Casadei & C. (Team Cmc Ibis) nella passata stagione. Gli allestimenti di serie sono disponibili a partire da 4.990 euro.









## ① TELAIO

Pur mantenendo il family feeling Mojo, la nuova HD4 è stata completamente ridisegnata, a partire dalle geometrie sviluppate in collaborazione con gli atleti EWS. Sia il triangolo anteriore che il carro sono interamente costruiti in fibra di carbonio monoscocca. La rinnovata stratificazione delle pelli ha permesso di raggiungere i più alti livelli di rigidità di sempre. La cinematica è affidata come sempre al DW Link, impreziosito da nuove e robuste bielle.

## ② TUBO PIANTONE

Il tubo piantone della taglia M in test è talmente corto che non fuoriesce dalla sua congiunzione con il tubo orizzontale, dando quasi l'impressione di essere "mozzato". La misura contenuta è stata voluta dai progettisti per dare la più ampia compatibilità con i moderni reggisella telescopici che sembrano non finire la corsa a chi ce l'ha più lungo... il travel! Sul sito web Ibis sono indicati tutti i maggiori reggisella telescopici, modello per modello, ciascuno con la propria altezza sella massima e minima ottenibile in base alla taglia.

## ③ DESIGN E FINITURE

Il nostro direttore, da esperto fotografo qual è, è riuscito in questa foto a catturare l'essenza di questa enduro. La bellezza è relativa ma, il design sinuoso, la cura maniacale delle finiture e lo studiato abbinamento cromatico, a nostro parere rendono la Mojo una delle più belle ed intriganti enduro sul mercato.



## GEOMETRIA

Tutte le configurazioni di serie sono equipaggiate con forcella 160mm e altezza axle-to-crown di 552mm. L'allestimento Team Replica da noi provato, con forcella DVO da 170mm di escursione, ha un'altezza axle-to-crown di 572 mm che incattivisce sensibilmente le geometrie indicate dal produttore. L'angolo sterzo si apre di circa un grado (da 64,9° a 64°), l'interasse si allunga di 7mm (da 1192 a 1199) e il movimento centrale si alza di 9mm (da 343 a 352). Il reach come conseguenza si accorcia di 6mm (da 435 a 429) e lo stack passa da 590 a 599 mm. Il carro è tra i più

corti della comparativa. Che si tratti dei modelli standard o dell'esemplare team replica in prova, si capisce quanto questa Mojo HD4 sia stata modificata rispetto alla precedente.

Il tubo piantone particolarmente corto è stato studiato per la completa compatibilità con i più lunghi reggisella telescopici.

## IL RESPONSO DEL TEST

Le geometrie "arrabbiate" dovute al montaggio Team Replica non stravolgono affatto il carattere della Mojo HD4 che resta un'enduro molto maneggevole e piacevole da pedalare.

Nella percorrenza delle prime curve abbiamo faticato un pochino a "sentire" bene l'anteriore per capire quanto piegare o quanto caricare sul manubrio in fase di percorrenza di curva... questa può essere una conseguenza dell'angolo sterzo estremo ma si tratta di una situazione soggettiva e temporanea, tutti hanno trovato confidenza già dal secondo giro. Il reach relativamente corto e la pipa da 40mm non agevolano l'immediatezza nel trovare la centralità di guida, per i biker al limite della taglia M consigliamo almeno l'attacco da 50mm.

La stabilità è notevolmente aumentata rispetto alla vecchia Mojo HD3 ma non abbastanza da farla eccellere rispetto alle concorrenti più stabili della comparativa, non è una schiacciasassi, le sue doti principali sono altre. Nelle curve in rapida successione è un fulmine, agile e reattiva come poche altre nei cambi di direzione, dove tra l'altro si apprezzano



## DW LINK

Il quinto aggiornamento dell'apprezzata cinematica di Dave Weagle acquisisce un notevole incremento di rigidità grazie ai nuovi e irrobustiti link.



### Segni Particolari **TEAM REPLICA**

L'esemplare da noi testato è una limited edition con geometrie piuttosto aggressive. L'angolo sterzo di soli 64° è il più "aperto della comparativa e, a memoria, il più "aperto" mai visto su una enduro.

la grande rigidità del telaio e, quando si spinge a fondo, la progressività delle sospensioni. I sentieri finali sembrano essere il suo terreno di caccia preferito, in particolare quando si tratta di single trail guidati, stretti e tecnici con qualche improvvisa salita da rilanciare a pieni watt. Le coperture E-Thirteen infondono sicurezza negli appoggi e garantiscono ottima trazione anche su fondi scivolosi. Consensi unanimi per la forcella Dvo Diamond per una sensibilità da primato e un buon sostegno, a patto di trovare il corretto registro delle basse velocità in compressione, nei piccoli e grandi urti. L'ammortizzatore Topaz T3Air esalta il carattere progressivo della cinematica, che, abbinato al carro corto, può far risultare la Mojo un po' scorbutica sugli scassati. Qualche perplessità in merito all'o-ring che ritrovavamo puntualmente a fine corsa anche a seguito di tratti brevi e non particolarmente impegnativi, però c'è da dire che nessuno di noi ha avvertito alcun fondocorsa, nemmeno nei tratti cronometrati dove ovviamente non abbiamo certo lesinato sul "gas". La reattività del retrotreno può essere comunque sfruttata a proprio favore con una guida attiva che consenta di rimbalzare da un ostacolo all'altro e mantenere la velocità acquisita. Quantomeno curiosa la scelta di Ibis di montare il disco da 160mm al posteriore... per quanto ci riguarda, durante il test e le prove cronometrate un solo tester ha sentito l'esigenza di maggior potenza frenante, non è detto comunque che su sentieri più lunghi e veloci con staccate importanti la necessità si faccia sentire per tutti... upgrade consigliato per stare sereni: 200mm davanti e 180mm dietro. Avendo in garage tutte e dieci le concorrenti testate (bello sognare!) sceglieremmo senza dubbio la Mojo HD4 per un lungo trail riding montano di alta quota in buona compagnia. Il design, le colorazioni e le finiture sono quanto di più curato si possa desiderare da un oggetto di culto come la mtb. L) e non posso che confermare il fatto che non sia velocissima da girare in tempo 0... ma rimane maledettamente veloce!



#### **DVO DIAMOND 110 BOOST**

Gli ergonomici registri di compressione alte e basse velocità della forcella permettono un ampio e intuitivo range di regolazione.

**€ 6.500,00**

Prezzo telaio + Fox Dpx2 | 3.380 Euro o +

Fox X2 | 3.709 Euro

Distributore Italia: [www.4guimp.it](http://www.4guimp.it)

Peso (senza pedali)	14,0 kg
Ammortizzatore	DVO T3Air 200x57
Forcella	DVO Diamond 110 boost, travel 170 mm
Cambio posteriore	SRAM XX1
Comandi	SRAM XX1
Guarnitura	E-THIRTEEN TRS+ 170mm 32 T
Cassetta	E-THIRTEEN 9-46T 11v
Serie Sterzo	CANE CREEK Forty
Freni	SRAM Guide RS, Centerline rotors 180/160mm
Ruote	IBIS 738 canale interno 34mm
Gomme	E-THIRTEEN TRS+ 2.35
Attacco	CHROMAG HiFi (40mm)
Manubrio	CHROMAG Fubars OSX (800mm)
Reggisella	KS LEV SI 150mm
Sella	CHROMAG Lynx DT Black
Colore	Anejo Silver and Lime

Taglie	S, M (test), L, XL
Angolo sterzo	64°
Tubo verticale	393mm
Tubo di sterzo	109mm
Carro posteriore	430mm
Interasse	1.199mm
Altezza movimento centrale	352mm
Reach	429mm
Stack	599mm

+

Maneggevolezza e rapidità nei cambi di direzione. Progressività del carro posteriore. Elevate performance nei rilanci e nelle fasi pedalate. Fluidità e sensibilità della forcella. Grip degli pneumatici. Finiture ed estetica.

Reattività del carro posteriore, in caso di guida passiva può risultare nervoso nei tratti scassati. Reach e pipa corti sono un abbinamento rivedibile. Impianto frenante sottodimensionato per gli usi più gravosi.

IBIS