



***CYCLING***  
**pro**



settembre 2007

## LE BICI DEI PRO

Filippo Pozzato è stato tra i primi a correre, e a vincere, con la SuperSix, ultima nata della Cannondale: suggella l'esperienza che il marchio Usa ha maturato nel mondo del composito con un telaio per la prima volta tutto in carbonio. Sensazioni? «Di grande comfort e rigidità». Per non parlare del look: da "fanatico".

# CANNONDALE SuperSix

## Superbici per Superpippo

servizio speciale  
di Maurizio COCCIA

TIGNES (FRANCIA)

**N**o, per lui non bastava che fosse soltanto un modello all'"ultimo grido". Per "Filippo il bello" serviva anche un colore speciale, proprio a lui che è così attento al look e allo stile, non solo della sua bionda chioma. Così, la Cannondale che Filippo Pozzato si è visto consegnare nel pieno svolgimento dell'ultimo Tour, per celebrare la sua vittoria di tappa ad Autun, è in tutti i sensi una bici "super": super nel nome, "SuperSix", e super nella finitura, con inediti fregi azzurri accostati al classico verde che contraddistingue il Team Liquigas. È un'anteprima della colorazione che utilizzeranno nel 2008 i professionisti? Ancora non si sa, quel che è certo è che il marchio statunitense Cannondale, dopo questa sua prima stagione ricca di vittorie, continuerà anche il prossimo anno a equipaggiare il team di Di Luca e Pozzato. Per i 28 ragazzi in "verde/blu", a disposizione ci sarà l'ultima nata presso gli stabilimenti di Bedford, in Pennsylvania. Appunto è quello che "Superpippo" ha utilizzato in anteprima al Tour de France.

### UNA PRIMA PER "C'DALE"

Ad essere precisi, non è stato di Pozzato il battesimo agonistico della Cannondale SuperSix. Prima di lui, a maggio, erano stati Franco Pellizzotti e Vincenzo Nibali i primi Liquigas a correre con questa nuova bici. Addirittura Nibali, con una SuperSix in veste completamente nera ricevuta solo ventiquattro ore

Foto: M. JIRKA, BOENSCHE BEES

## Cannondale SuperSix Superbici per Superpippo

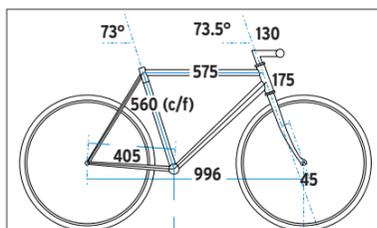
prima, ha corso e vinto il Giro di Toscana, lo scorso 6 maggio. È questa una prova inconfutabile che il prodotto funziona. Ci ricorda, inoltre, che geometria e quote dimensionali di questa ultima nata C'dale (così l'entourage di Cannondale è solita abbreviare la sigla estesa) sono identiche a quelle del precedente modello SystemSix. In questo modo l'adattamento al nuovo è stato facile e immediato da parte dei corridori. Cosa cambia allora sul nuovo modello? Che al posto della costruzione mista "carbonio/alluminio" della SystemSix, la SuperSix adotta un telaio interamente in carbonio. Monoscocca? Non esattamente. Ma, un momento, del procedimento di costruzione ci occuperemo a breve. Ciò che vogliamo sottolineare subito è che il SuperSix è il primo

### LA SCHEDA DELLA CANNONDALE DI POZZATO

**NOME:** SuperSix  
**PRODUTTORE:** Cannondale  
[www.cannondale.com](http://www.cannondale.com)  
**DISTRIBUTORE:**  
Cannondale Europa  
tel. 0041/61/4879380  
[www.cannondale.com](http://www.cannondale.com)  
**GEOMETRIA:** leggermente sloping  
**MISURA:** 58  
**PESO BICI COMPLETA:** 7.1 kg  
**TUBAZIONI:** carbonio  
**FORCELLA:** Cannondale SuperSix+

**TRASMISSIONE**  
**COMANDI CAMBIO:**  
Campagnolo Record  
**DERAGLIATORE CENTRALE:**  
Campagnolo Record  
**CAMBIO POSTERIORE:**  
Campagnolo Record  
**PACCO PIGNONI:**  
Campagnolo Record 12-25  
**GUARNITURA:**  
Cannondale SI Hollowgram  
**CORONE:** 53-39  
**PEDIVELLE:** 175 mm

**CATENA:** Campagnolo Record  
**RUOTE:** Fulcrum Racing Speed  
**PNEUMATICI:**  
tubolari Vittoria Corsa Evo CX 23 mm  
**ALTRI COMPONENTI**  
**FRENI:** Campagnolo Record  
**SELLA:** fi'zi:k Arione  
**REGGISELLA:**  
Campagnolo Record  
**ATTACCO MANUBRIO:**  
Fsa OS 115  
**CURVA MANUBRIO:**  
Fsa Energy T  
**PEDALI:** Look Kéo Carbon



**1** Sulla SuperSix, il coperchio superiore del ruotismo di sterzo è stato ridisegnato: ha un design molto abbassato. Unito con i 17.5 cm del tubo di sterzo genera un assetto di guida molto schiacciato verso il terreno.

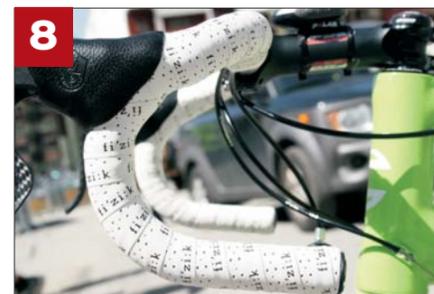
**2** Immane, negli allenamenti di Pozzato, è il cardiofrequenzimetro Polar di ultima generazione: «Ma in gara preferisco le sensazioni».

**3** Il punto d'innesto della sella fi'zi:k sul morsetto reggisella permette di notare la posizione particolare di Pozzato: assieme al tubo di sella inclinato a 73.5 gradi produce un arretramento di ben 10 centimetri.

**4** Il tubo di sterzo della SuperSix alloggia un canotto forcella la cui base ha 1.5" di diametro, che poi decresce sino al 1.1/8" sulla sommità. L'aumento

di sezione migliora la rigidità del comparto e, quindi, la precisione di guida.  
**5** Il cambio del gruppo Campagnolo Record. Secondo Pozzato, «garantisce funzionalità anche in situazioni di forte pioggia».

**6** Un alluminio 7075 dà forma alla curva Fsa Energy T. È a doppio spessore, rinforzata con una protezione esterna che ne aumenta la resistenza.



telaio da corsa completamente in carbonio prodotto da Cannondale. E per un'azienda che ha costruito buona parte della sua immagine sulla rigidità, sulla leggerezza e sul design oversize dei suoi telai in alluminio, questo è certamente un passaggio "epocale". Come è stato affrontato questo "salto"? In realtà si è trattato di un processo graduale: il primo step è datato 2003, anno della Six13 e del suo telaio con giunzioni in alluminio unite a tubi in lega leggera. Poi, nel 2006, è arrivata la

SystemSix, con il suo avantreno interamente in fibra nera unito a un carro posteriore ancora in alluminio. Con la SuperSix del 2007, infine, anche il retrotreno è diventato tutto in carbonio, ma tutto questo senza abbandonare le tecniche di lavorazione del carbonio maturate da C'dale in questi cinque anni e soprattutto senza perdere di vista la strada maestra che ha sempre orientato la produzione dell'azienda statunitense:

mantenere l'efficienza esplosiva contestualmente alla riduzione del peso e, grazie all'impiego del carbonio, migliorare in questo caso anche il comfort. Detto e fatto: nella misura 58 centimetri utilizzata da Pozzato il peso dichiarato del telaio SuperSix, comprensivo di vernice e decal, è di 1080 grammi, ossia una manciata di grammi in meno del precedente SystemSix. Ma è nelle sensazioni su strada che la SuperSix fa la differenza...

integrato brevettato da Cannondale nel 1993.  
**11** Come per tutti i pro, anche per Pozzato il portaborracchia è doppio: è servito da Elite.  
**12** Nel progetto della nuova SuperSix è inclusa anche una forcella inedita: la SuperSix+ è un monoscocca che include anche le punte forcella.

**Cannondale SuperSix**  
Superbici per Superpippo

**COMODA ANCHE ALLO SPRINT**

«Mi piace molto, perché rispetto all'altra è più confortevole ed è un pelino meno rigida. Va bene in salita, perché è più leggera e poi va bene in discesa, perché, essendo più morbida, ti consente di impostare le traiettorie con più facilità e permette anche dei margini in più per recuperare eventuali errori»: il paragone di Pozzato tra SuperSix e SystemSix è molto chiaro. La minore rigidità

rilevata sul nuovo mezzo? È irrilevante, come conferma il fatto che la sua vittoria al Tour con la SuperSix Pippo l'ha ottenuta proprio in volata, "scalciando" sul telaio a destra e a sinistra: «Sì, probabilmente per un velocista le versione carbonio/alluminio potrebbe andar meglio, ma prima di arrivarci a uno sprint, bisogna stare in sella per ore. E se in quelle ore puoi anche pedalare più comodo, forse, all'arrivo, riuscirai anche a fare una volata migliore».

**TELAIO MODULARE**

Dunque, così come vuole la tendenza dominante nel "parco" bici professionistico odierno, anche la SuperSix è tutta in carbonio. Ma il suo procedimento di realizzazione è diverso rispetto ai più diffusi canoni di costruzione. Lo conferma l'impiego di una tecnologia proprietaria di C'dale: si parte da fibre in composito a medio e ad alto modulo, attraverso le quali si costruiscono moduli di telaio



**Componenti al top**

ALTO PROFILO ANCHE IN SALITA, ATTACCO PERSONALIZZATO E SELLA COMODA.

All'equipaggiamento della bici di Pozzato provvede una componentistica in gran parte italiana: è il caso di Campagnolo, che alla Liquigas fornisce i gruppi trasmissione della serie Record. Ancora Made in Italy e altrettanto valide le ruote Fulcrum, che per Pippo sono sempre ad "alto profilo": «Non so dire esattamente quanto, ma le alto profilo Fulcrum pesano poco più delle basso profilo. Per questo cerco sempre di montare queste, per

sfruttare tutta la loro rigidità. Al Tour de France, ad esempio, non le ho mai smontate, anche perché lì le salite sono meno ripide di quelle italiane». Italiana anche la sella, una fi'zi:k Arione in versione standard, con telaio in titanio e imbottitura normale: «La sella deve essere soprattutto comoda, poi viene il peso. In ogni caso, questa Arione credo pesi molto poco». 230 grammi esattamente, più o meno quanto la curva Fsa, marchio di origine taiwanese ma

con grossa matrice italiana. Tra le numerose opzioni messe a disposizione dalla Casa, Pozzato ha scelto il modello EnergyT, in alluminio e forma tradizionale delle parti basse: «Ho sempre usato questa, perché è adatta alle mie mani e per la sua profondità marcata, per avere il massimo allungamento quando sono a tutta». Fsa, infine, è anche l'attacco manubrio, con inclinazione a -10 gradi realizzata da uno stampo prodotto su specifica per le esigenze di Pozzato.



preassemblati. Questi ultimi vengono poi uniti attraverso un sistema definito "co-molded", che attraverso collanti e in presenza di alte temperature permette la congiunzione senza alcuna sovrapposizione (o bendaggio che dir si voglia) di materiale aggiuntivo (e quindi senza aggravio di peso). Un telaio modulare, insomma,

nell'economia del quale un ruolo importantissimo riveste la definizione di quali debbano essere i moduli originari: questi sono stati individuati in base alle specifiche aspettative di resistenza meccanica cui sono sottoposti i diversi punti di un frame-set. È per questo che la porzione "posteriori obliqui più zona del movimento" è stata progettata in un sol pezzo in quanto una delle più stressate di un telaio. Lo stesso accade per il comparto che unisce il tubo di sterzo al tubo diagonale e a quello orizzontale, anche questo realizzato in pezzo unico. A suggellare il tutto pensa una dislocazione degli spessori che, come vuole la prassi, è differenziata in base alle diverse tratte del tubo. I foderi orizzontali, inoltre, sono asimmetrici per assecondare il "tiro catena", mentre i verticali sono a forma di "clessidra" per incrementare il comfort. Escamotage tecnici, questi, che C'dale ha già in parte



LOGO M.JRKA BODENSCH BEES

**1** I foderi posteriori a "clessidra" sono un classico di Cannondale da anni. La loro forma sinuosa incrementa la comodità e, nella nuova fattezze in carbonio della SuperSix, sono stati ulteriormente arcuati, per ottenere ancora più comfort.

**2** È lungo 13 centimetri e ha un'inclinazione negativa di 10 gradi: le quote angolari dell'attacco manubrio Fsa OS 115 di Pozzato risultano da uno stampo approntato

su specifica per il corridore veneto, al fine di assecondare al meglio le sue esigenze di assetto in sella. In particolare, il componente è realizzato in alluminio di serie 2014 e ha un frontalino in carbonio che contribuisce a contenerne il peso a solo 138 grammi.

**3** Cerchio a profilo alto, ma anche tanta leggerezza per le Fulcrum Racing Speed: «Non è vero che le alto profilo pesano più delle

basso. La differenza è minima, ma sono molto rigide. Quindi, io preferisco tenerle anche nelle tappe di montagna».

**4** Come ricorda la Casa madre, il SuperSix è prodotto in Usa, negli stabilimenti di Bedford, Pennsylvania. Unica eccezione al "Made in Usa" è la forcella, "Made in China".

**5** Il logo scelto da C'dale come simbolo del SuperSix è molto simile a quello di un ben più noto superuomo...

**BICI "BENEFICA"**  
La SuperSix, in edizione speciale, con cui Pozzato ha corso al Tour de France, è stata venduta all'asta a fine corsa, per beneficenza.

collaudato sul Six13 e sul SystemSix e che in questa "ultima arrivata" sono enfatizzati o ribaditi. Appunto, ribadito sulla SuperSix è anche il comparto di sterzo.

**FORCELLA MONOSCOCCA**

Il tubo di sterzo della SuperSix alloggia un canotto forcella a sezione conica: nasce con diametro da 1.5 pollici nella parte della "testa" e poi torna al più classico pollice e un ottavo sulla sommità. Il sistema, che ovviamente esige dei ruotismi specifici, è stato progettato per risparmiare peso (un tubo di maggior sezione necessita di spessori più piccoli) e, soprattutto, per incrementare la rigidità del comparto. E, di conseguenza, la precisione e la stabilità nella guida: «La sensazione è quella di una bici molto rigida quando, scattando sui pedali, il peso del corpo tende a spostarsi tutto sullo sterzo - precisa Pozzato -. Poi, in discesa, l'impressione

è quella di poter impostare traiettorie più plastiche, l'entrata in curva risulta più sicura e quando ti trovi in piega percepisci sempre un perfetto controllo del telaio ». Aggiungiamo che, a beneficio di queste impressioni favorevoli, gioca una misura di passo totale (che corrisponde alla distanza tra il mozzo anteriore e posteriore) che nella SuperSix è leggermente superiore rispetto agli standard di altri marchi. Nella stessa direzione giocano i 45 millimetri di rake forcella (in questo, il valore corrisponde all'avanzamento delle punte forcella rispetto all'asse del canotto), anche questa proposta in configurazione inedita: oltre ad avere canotto e foderi costruiti in carbonio in pezzo unico, sulla nuova SuperSix+ anche le punte sono in fibra nera. Il tutto per un peso dichiarato di 340 grammi, che porta a 1420 il peso dell'intero frame-set. È un risultato eccellente se si considera la robustezza e se si ricorda di avere a che fare con uno sloping appena percettibile: «Perfetta - sentenza Pippo -. Questa geometria è una via di mezzo tra i telai tradizionali e quelli con assetto molto sloping». A cosa giova? «Non solo alla guida, ma anche al look!», conclude Pozzato, che, non a caso, chiamano "Filippo il bello".