

PRODOTTO AI RAGGI X



Stretching e *dieta*

Più asciutto, agile e leggero, si presenta così il Super six evo, naturale evoluzione dell'attuale top di gamma Cannondale. La ricerca aerodinamica ha ridotto il diametro dei tubi, la taglia 56 pesa appena 695 grammi! Cinque i modelli a catalogo, il kit telaio arriverà
Di Alessandro Turci

Si chiama Super six evo, ma più che un'evoluzione ci è sembrata una rivoluzione dei concetti mostrati la prima volta con Super six. Innanzitutto è stato alleggerito in modo impressionante e hai voglia a dire che la leggerezza è un tema che si stia raffreddando, aiuta a vendere eccome. La taglia 56, per esempio, stando ai dati dichiarati dalla stessa Cannondale pesa appena 695 grammi, molto poco. Non è stato perso di vista, però, e giustamente, il rapporto peso/leggerezza, che conta fino a un certo punto, ma che per la stragrande maggioranza del pubblico dei ciclisti rappresenta un buon parametro di valutazione. Comunque sia, i parametri importanti e sviluppati dal suo progettista Peter Denk, lo stesso che ha fatto svoltare la produzione Scott a partire dal primo Cr1, sono fondamentalmente quattro: leggerezza appunto, rigidità, assorbimento degli urti e aerodinamicità.

La leggerezza

L'obiettivo è stato raggiunto mediante un'attenta ripartizione dei "pesi" sul telaio e la marcata riduzione dei diametri dei tubi, l'obliquo in modo particolare ha subito un decremento di volume del 20%. Il lay-up, cioè la posa delle pelli di carbonio in fase di stampaggio del telaio ha fatto il resto. Più materiale nei punti più solle-

citati, meno in tutti gli altri, con le singole fibre orientate e "posate" in modo diverso. L'analisi Fea (computerizzata) effettuato strato per strato e taglio preciso a Cnc dei tessuti di carbonio garantiscono l'eliminazione del materiale in eccesso.

La rigidità

Questa qualità non va intesa in senso assoluto e d'altronde con questi limiti di peso, ma soprattutto con questi materiali, non potrebbe essere altrimenti. Lo abbiamo certificato con la nostra Bike machinery e lo possiamo verificare su strada ogni volta. Quello che conta è il rapporto peso/rigidità, cioè l'equilibrio tra il peso leggero e l'efficienza dinamica, in buona sostanza la resistenza alle flessioni generate dall'impegno del ciclista sulla bicicletta. Lo shape dei tubi, la qualità della fibra di carbonio e la tecnologia costruttiva hanno consentito di raggiungere l'obiettivo. Ovviamente, considerati i limiti raggiunti (meno di 700 grammi per un telaio corsa in taglia 56 è davvero molto poco), i tecnici Cannondale hanno dovuto sviluppare una tecnologia innovativa che consiste nell'apporre filamenti longitudinali e continui di fibre ad alto e altissimo modulo lungo i tubi. Questi filamenti formano una rete di elementi interconnessi che legano insieme i triangoli anteriore e posteriore e che

Il modello team sembra più bello di quello attuale. C'è molto più bianco, il nero è quasi scomparso

1. Il tubo orizzontale è più stretto nella parte mediana per non ostacolare il passaggio delle gambe. 2. Migliora il comfort il tubo verticale Delta.

3. I foderi bassi del carro "Serve" sono rigidi in senso laterale, più flessibili in senso verticale. 4. Molto piccoli e leggeri i drop out. Si notano i foderi alti del

carro posteriore sottilissimi. 5. Scompare il wishbone a favore del doppio fodero. Il passaggio del cavo freno è interno al tubo orizzontale.

consentono di raggiungere buone qualità di rigidità torsionale e laterale.

L'assorbimento delle vibrazioni

Dal punto di vista estetico il lavoro fatto per incrementare la capacità di assorbire le vibrazioni è il più evidente se si paragona il Super six evo con il "vecchio" Super six. Questo si basa sul sistema Speed save (tecnologia di microsospensioni) già utilizzato per altri modelli strada e mtb e, a detta dei tecnici, oltre che migliorare il comfort contribuisce anche a migliorare il comportamento dinamico della bici. «Questo concetto è nuovo solo per il mondo della bici - spiega Denk -, perché deriva addirittura dal mondo della F1. Le sospensioni delle monoposto, che sono rigide, vengono progettate in modo tale da "copiare" le asperità, altrimenti le auto tenderebbero a rimbalzare perdendo trazione e velocità». Certo, per noi ciclisti questa è una piccola rivoluzione e non è facile

abituarsi a un mezzo che non sembra duro come una tavola (parliamo dell'alta gamma). Quindi, per riassumere: il Super six evo è rigido lateralmente, ma assorbe meglio di prima gli urti verticali e, in questo modo, è più veloce sul piatto e soprattutto in curva, cioè quando il telaio è sottoposto a sforzi particolarmente intensi. La tecnologia Speed save è stata applicata ai foderi alti e bassi del carro posteriore e alle punte della forcella, che è stata notevolmente alleggerita e stirata nelle dimensioni (così come il tubo di sterzo).

L'aerodinamica

Questo è uno dei concetti più in voga tra le Case costruttrici di telai. La bici leggera serve a incrementare le performance in salita, la bici aerodinamica può migliorarle in pianura. Pensare "snello" è il nuovo trend, così anche Super six è stato asciugato nelle forme per essere più penetrante nell'aria, insomma pare proprio che l'era dell'oversizing sia agli sgoccioli. Così il tubo obliquo ha ridotto il suo diametro del 20%, i foderi forcella si sono ristretti di oltre il 15% e il tubo dello sterzo è stato ridotto. La parte inferiore passa da 1"1/5 a 1"1/4 mentre quella superiore mantiene il canonico 1"1/8. La riduzione della porzione frontale del telaio risulta quindi marcata con la conseguente riduzione della resistenza aerodinamica, ma poiché il ciclista rappresenta più dell'80% della resistenza totale nell'avanzamento (meditate gente) i tecnici hanno lavorato anche sulla forma del tubo orizzontale che è largo e orientato agli apici, ma si restringe al centro per consentire al ciclista di assumere una posizione raccolta.

La gamma

Cinque modelli, tutti top. Molto bella la versione con i colori team Liquigas replica (7.999 euro), più solare e più bianca di quella attuale, poi ci sono le versioni Sram Red (colori bianco/magnesio e nero e neroverde) con componenti di colori dedicati e Shimano Dura ace con telaio bianconero (4.699 e 5.699 euro). Ha il telaio dedicato la versione Di2 equipaggiata con l'elettronico Shimano, molto bella la colorazione con toni opachi (8.499 euro).

Infine la versione superleggera Ultimate equipaggiata con componenti speciali: freni Zero gravity, ruote Di Swiss rrc425f e rrc525r carbon tubular, attacco Fsa Os99 ultimate, piega Fsa Kforce riano e reggisella Allen. Quasi incredibile il peso: solo 4,9 kg (9.999 euro). Niente da fare, per ora, per il frame kit che sarà disponibile (non si sa in quali colorazioni) più avanti, forse post-Eurobike, per ora solo biciclette complete.

