



Foto: Alessandro Di Lullo

Supersix Evo è la novità 2012 di Cannondale. È un bolide esclusivo dove ogni variabile, fondamentale per vincere, è considerata



cannondale® FEEL IT.

L'efficienza è il fine ultimo delle case costruttrici e la messa a punto di ogni specialissima non può sottrarsi a capisaldi quali peso, rigidità, assorbimento degli urti e aerodinamica. Ogni fattore deve essere bilanciato per massimizzare i vantaggi e minimizzare gli aspetti negativi di ciascuna voce. Nasce da queste premesse il modello Cannondale Supersix Evo, prodotto che è stato lanciato nella cornice di Montaldo Torinese (TO). Il telaio è il frutto di uno studio, attraverso l'analisi agli elementi finiti, dello schema di stratificazione delle pelli e delle forme dei tubi. Viene formato da 4 moduli (triangolo anteriore, piantone/movimento centrale BB30 e foderi), realizzati in monoscocca mediante le tecniche Ballistec Carbon Construction e Expandable Core Molding Technology. La prima indica l'impiego di resine e fibre ad alta resistenza d'origine militare (leggere e robuste) abbinate a fibre continue ad alto e altissimo modulo, impiegate lungo l'intero telaio, così da creare una vera e propria rete che fonde insieme ogni parte e assicura la massima rigidità torsionale e laterale. La seconda invece si risolve nell'utilizzo nello stampo, al posto

Cacciatrice di vittorie



dei sacchetti, di polistirene espanso e latex così da usare solo lo stretto materiale necessario. La combinazione di queste tecniche permette di avere un frame che, in taglia 56, pesa 695 grammi e ha un rapporto rigidità/peso di 142.3 Nm²/Kg (i dati provengono dal laboratorio tedesco Zedler Fahrradtechnik). L'unione tra tubo obliquo e movimento centrale avviene tramite una congiunzione che stabilizza l'area resistendo ai carichi, mentre le restanti connessioni utilizzano la tecnica tube-to-tube. Il tubo orizzontale ovoidale modifica 3 volte il suo profilo per avere rigidità torsionale sullo sterzo e nel nodo sella e, allo stesso tempo, permettere alle gambe di operare. Quello obliquo è tondo, disegno considerato ideale per bilanciare rigidità torsionale, quella laterale e l'aerodinamica. Per favorire l'assorbimento delle vibrazioni sono state messe a punto due zone di smorzamento. La prima è formata dai foderi Speed Save (ovalizzati e appiattiti) e dai forcellini della forcella decentrati, unione che agisce sì da sospensioni ma che principalmente dona fluidità soprattutto in curva. La seconda zona è invece deputata alla comodità in sella: la parte superiore del piantone e lo stelo della forcella presentano una particolare sovrapposizione delle fibre che favorisce una leggera flessione. Questo permette di distribuire le vibrazioni e gli impatti riducendo i traumi muscolari. Per migliorare l'aerodinamica è, infine, stata

ridotta l'area frontale del telaio: la sezione del tubo obliquo e dello sterzo (il cuscinetto inferiore è ora da 1"1/4) sono rispettivamente il 20 e l'11% in meno mentre i foderi della forcella sono il 15% più sottili. SuperSix Evo sarà proposta in 5 versioni guidate dall'allestimento Ultimate (solo 4,95 kg). Seguono il Team replica, il modello per il Di2 e quelli Dura-Ace 7900 e Sram Red. I prezzi vanno (indicativamente) dai 4.699 euro della versione Red ai 9.999 euro della Ultimate.

www.cannondale.com

