



PER LANUOVASTAGIONE

ANTEPRIME 2010

di Maurizio Coccia

# CANNONDALE

La nuova Supersix si conferma "arma" per agonisti puri. Ribadisce le collaudate geometrie Cannondale ma le interpreta con un composito unidirezionale ad alto modulo, che ha permesso nuove dimensioni forme dei tubi e che ha fatto risparmiare 150 grammi rispetto alla precedente versione.

**S**arà disponibile sul mercato da questo mese di luglio la nuova Cannondale Supersix, la bici che l'azienda americana dedica all'agonismo di alto livello e che segue di qualche mese l'ufficializzazione del modello al vertice

le geometrie e, tantomeno, il numero di misure prodotte, otto (dalla 48 alla 63) che da anni rappresentano un punto fermo della produzione Cannondale. Il risparmio di peso, rispetto alla Supersix del 2009, è stato ottenuto grazie all'impiego estensivo di un

composito unidirezionale con modulo più elevato, che, in sintesi, ha permesso di ottenere le medesime caratteristiche meccaniche utilizzando una quantità inferiore di materiale.

## UN NUOVO CARBONIO

Un composito ad alto modulo come quello della Supersix, inoltre, ha reso possibili soluzioni tecniche nuove: ad esempio, le calotte portacuscini di sterzo sono ora realizzate in composito inglobate nello stesso carbonio che forma il frame e disposte in modo da assecondare al meglio le direttrici di forza lungo cui si scaricano i violenti stress cui è sottoposta la zona sterzo. Il composito del precedente Supersix non avrebbe permesso una modellazione simile e non avrebbe consentito di stratificare i layer, così come accade, invece, sullo sterzo chiamato Deep Radius del nuovo Supersix. Con Deep Radius il produttore intende una laminazione dei fogli di carbonio ottenuta perseguendo la maggiore uniformità e continuità possibile, in modo da distribuire al meglio gli stress e da ridurre al minimo l'impiego di materiale. Questo intendimento tecnico è esaltato sul tubo di sterzo, ma è allo stesso



## I PREZZI

Al momento, prezzi ufficiali della Supersix non ci sono, ma, a livello orientativo, la versione Liguigas (sopra) dovrebbe essere sui 9000 euro, come anche quella con il Dura-Ace elettronico (pagina a destra, in basso), 5500 euro: questo dovrebbe essere il costo della versione meccanica, mentre la Sram Red (a destra) dovrebbe andare a 4600 euro. Il frame-set? 3200-3300 euro.

della linea da granfondo, la Synapse Carbon Hi-Mod. Se in questo caso la destinazione d'uso è quella delle lunghe distanze, per la nuova Supersix Hi-Mod (d'ora in poi, per sintesi, Supersix) il terreno di caccia è esclusivamente quello dell'agonismo professionale o quasi, come conferma il fatto che proprio questa è la bici usata, già dall'inizio del 2009, dalla Liguigas di Basso e Pellizzotti. La nuova Supersix presenta molte novità rispetto al precedente, omonimo modello. Le migliori hanno comportato una sostanziale riduzione di peso (150 grammi se si considera una taglia 56 cm) e un design diverso, ma non senza per questo alterare di una virgola



modo perseguito su tutte le restanti parti del frame. E se un telaio Supersix in taglia 56, verniciato e munito di calotte della scatola movimento (queste sì, ancora in alluminio), ferma l'ago della bilancia a 900 grammi, il merito è proprio di questo progetto tecnico. A tal proposito, segnaliamo che è la versione con finitura Exposed White, cioè "carbonio a vista", a pesare 9 etti, visto che le altre colorazioni con verniciatura integrale (e con relativo strato lucido superficiale) pesano una cinquantina di grammi in più.

### LA COSTRUZIONE

Connesse all'impiego della nuova tipologia di carbonio sono anche le forme esterne dei tubi e il loro metodo di assiemaggio: parametri, questi due, ancora una volta intimamente legati. Così, se l'altezza del foderò posteriore orizzontale è passato dai 45 mm di altezza della precedente versione ai 54 di adesso, questo si deve (anche) allo standard di assiemaggio attraverso cui la doppia tratta dei foderò bassi si unisce al triangolo principale (realizzato in un sol pezzo). Il produttore chiama l'assiemaggio "overwrapping", cioè "sovravvolgimento", a indicare la presenza di bende di carbonio che fasciano assieme due estremità progettate con dimensionamenti atti a consentire tale avvolgimento. A detta di Cannondale, l'overwrapping è di gran lunga migliore del metodo dell'incollaggio o delle giunzioni, perché richiede una quantitativo minore di materiale (quindi, meno peso) e permette di distribuire i carichi della zona di connessione su un'area ampia,



evitando gli stress delle unioni "tubo-su-tubo", molto circoscritte e localizzate. Nello specifico, sul Supersix l'overwrapping è utilizzato per unire il triangolo principale con i foderò bassi e obliqui.

### NUOVE FORME

L'impiego di un composito ad alto modulo ha permesso poi di inglobare nella struttura in carbonio del telaio i drop-out posteriori e due passaggi cavo posizionati al lato del tubo sterzo. Quest'ultimo presenta gli stessi diametri interni oversize (1.1/8" alla sommità, 1.5" alla base) che caratterizzano la Supersix sin dalla prima versione. Confermatissima è anche la sezione BB30 della zona movimento, che ora è supportata da fattezze esterne ancor più monolitiche. Confermati rispetto alla tradizione Cannondale sono, infine, i foderò posteriori "a clessidra", con funzione di assorbimento delle vibrazioni, che in questa nuova configurazione sono stati disegnati con un diametro più sviluppato in senso laterale e meno corposo in senso longitudinale.



### QUATTRO MONTAGGI

Sul mercato europeo la Supersix sarà disponibile in quattro versioni: al top c'è quella equipaggiata con il gruppo elettronico Shimano Di2 e con ruote Zipp 404 (peso di 6.8 kg). A seguire troviamo la versione con Campagnolo Record e ruote Mavic Cosmic Carbone Slr (6.7 kg). La terza di questo poker di bici di altissima gamma è la versione con Shimano Dura-Ace e ruote Mavic Ksyrium SL (6.6 kg) e, infine, la versione con gruppo Sram Red e Mavic Ksyrium Elite (6.6 kg). I colori disponibili? Oltre all'Exposed Carbon, c'è la bianco-blu-verde del Team Liquigas e la Rosso Corsa. Segnaliamo, infine, che Cannondale ha predisposto una versione più economica della Supersix, con medesimi dimensionamenti e medesimi standard di costruzione, ma realizzata con un composito dal modulo normale. Si chiama semplicemente Supersix e sarà disponibile, in vari allestimenti, dal prossimo settembre.

### PARTICOLARI NASCOSTI

In alto, a sinistra, il disegno dà l'idea dell'overwrapping con cui Cannondale unisce il triangolo principale (monoscocca) con i foderò bassi. A detta del produttore, questo standard fa risparmiare peso e fa guadagnare in resistenza. In alto, a destra, le calotte della serie sterzo in carbonio, integrate nella struttura in composito con cui prende forma la zona sterzo. Quest'ultima si avvale di "pezze" di carbonio molto ampie e continue (foto sotto).



### CONTATTI:

> Cannondale  
www.cannondale.com  
servicedeskeurope@cannondale.com