

la Bicicletta

Cycling.it

AGONISMO

LE GRANDI
SALITE
DEL GIRO
D'ITALIA 2010

TECNICA

PRENDIAMO
LE MISURE

MENSILE



FUJI SL 1 RC

LA SPECIALISSIMA DEL SOL LEVANTE



PREPARAZIONE

LE ETÀ DA ALLENARE: FINO A 35 ANNI



SELLA ITALIA
IL SISTEMA MONOLIN



PRODUTTORE: Sintesi Bikes, www.sintesibikes.it. **DISTRIBUTORE:** Larmi, via Puccini 4, 40055 Villanova di Castenaso (BO), tel. 051/6055020, fax 051/6055411, www.larmi.it; misure disponibili: Sx, S, M, L, XL; geometria: sloping; misura in esame: M; colori disponibili: bianco/carbonio/rosso; prezzo indicativo: 2700 euro (versione con Shimano Ultegra); peso bici completa: 7515 g rilevati (senza pedali); telaio: carbonio con finitura 3K parzialmente verniciata; forcella: monoscocca full-carbon.

TRASMISSIONE: comandi cambio: Shimano Ultegra; deragliatore centrale: Shimano Ultegra; cambio posteriore: Shimano Ultegra; ingranaggi: caratteristica: 34/50; pedivelle: 172.5 mm; catena: Shimano Ultegra; pacco pignoni: Shimano Ultegra.

RUOTE: Fulcrum Racing 5: gomme: copertoncini Vittoria Rubino Pro 700x23; peso ruota anteriore: 1191 g con bloccaggio; peso ruota posteriore: 1680 g con cassetta e bloccaggio.

ALTRI COMPONENTI: serie sterzo: FSA integrale; freni: Shimano Ultegra; sella: fizik Arione; reggisella: integrato; curva manubrio: Ritchey Pro. Pro Logic II; attacco manubrio: Ritchey Pro.



1

Solo 360 grammi per una **leggerrissima** forcella in fibra di carbonio, realizzata con soluzione monocoica per completare il **frameless** M1. Si tratta di un elemento con **forcelli diritti**, a sezioneolare leggermente sinali tra la testa forcella, curvata per ottenere il giusto **take** e i **forecellini anteriori**.



2

Tra i particolari, va notato il lavoro molto interessante per quanto riguarda i **fodori del cerchio**. Gli elementi superiori, più fini rispetto a quelli inferiori, si unscono al nudo di sella mediante un sistema **sotopiatto**. I **fodelli** sono a linea verticale, mentre i fodelli bassi sono sagonati per seguire il profilo della ruota matrice.

IL TELAIO

Sul proprio sito, Sintesi pubblica un chiaro schema esplicativo in merito alle caratteristiche specifiche dei propri telai, soprattutto per quanto riguarda la comprensione delle caratteristiche principali relative a confort, versatilità, reattività, leggerezza e minore o maggiore predisposizione per le corse brevi e nervose oppure per le gara-fondo. Ebbene, per quanto riguarda il telaio M1, ci troviamo di fronte a un elemento che ha nel confort e nella capacità di affrontare le gara-fondo le sue caratteristiche più importanti. Ma attenzione: in tutti gli altri ambienti, le qualità delle caratteristiche indicate sono molto elevate. Quasi al top, per intenderci. Cosa significa tutto ciò? Semplice: oltre alla normale natura votata alle lunghe distanze (comfort e grantondo vanno ovviamente a braccetto), questo telaio è in grado di non fare rimpicciolare le strutture molto reattive e leggere.

Merito del materiale utilizzato,

naturalmente, e dei metodi di lavorazione. La struttura di questo

telaio è realizzata in fibra di carbonio con finitura 3K. Ma ancora più

importante è il metodo di lavorazione,

che prevede una soluzione di assemblaggio "tubo to tube".

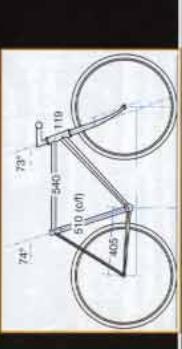
Dal punto di vista generale, non

troviamo delle dimensioni eccessive,

fatta eccezione per il tubo obliquo, in questo caso decisamente oversize, così

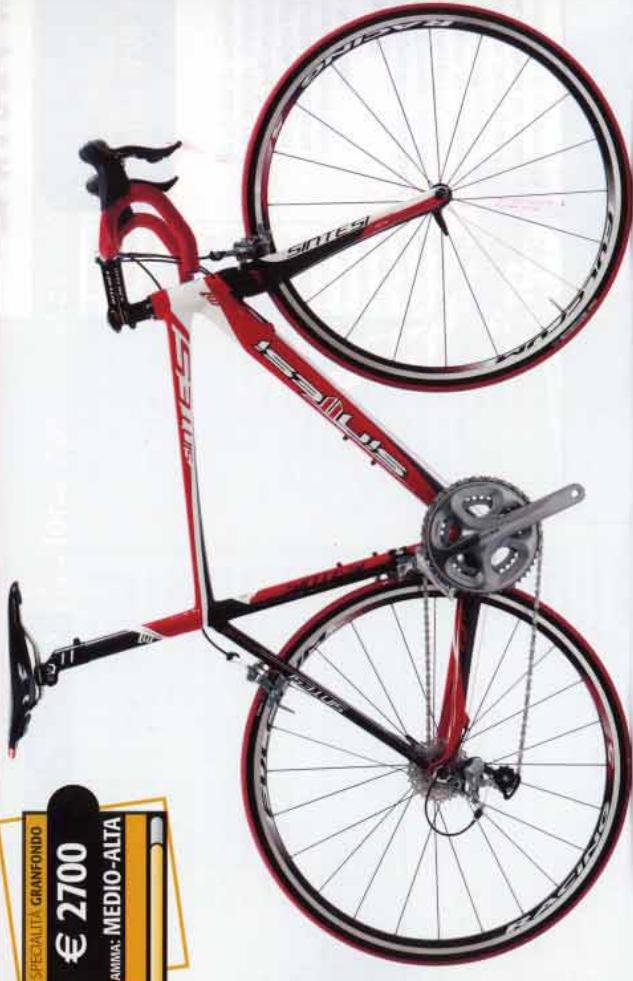
come per un particolarissimo tubo frontale che ha, oltre che una dimensione maggiorata e conica, un interessante passaggio laterale, dei cablaggi provenienti dalla zona sterzo. Le altre caratteristiche importanti del triangolo anteriore sono differenti al tubo superiore, con sezione genericamente triangolare e rovesciata verso l'interno, oltre che maggiorata in prossimità del tubo di sterzo e più sfinata verso il nodo di sella. Il tubo verticale ha invece una sezione regolare e tonda, tranne che in prossimità della scatola del movimento centrale, dove si

Modello di alta gamma, sebbene sia proposto a un prezzo decisamente interessante, per una delle versioni più evolute della nuova linea di Sintesi. Il gruppo scelto è lo Shimano Ultegra, presente in ogni sua parte, mentre il telaio, realizzato in fibra di carbonio con finitura 3K e soluzione di assemblaggio "tube to tube", pesa appena 950 grammi.



di Valerio Lo Monaco

€ 2700
SPECIATÀ GRANFONDO
GAMMA: MEDIO-ALTA



3 La soluzione adottata per il camotto reggisella utilizza un sistema integrato. Dopo avere operato taglio di massima, necessario al corretto posizionamento in sella, la regolazione fine si ottiene mediante un supporto. Questo può essere regolato, tra le altre cose, su una scala graduata posta nella parte posteriore del tubo. La sella, scelta per completare l'assemblaggio è un'ottima *Fit'k Action*, pensata in abbinamento cronometro con il telai.



IN PROVA
SINTESI
M1 Pro Ultegra

allarga leggermente anche per soddisfare l'esigenza di rigidità di un comparto che Sintesi ha voluto realizzare con soluzione integrata del l'alto con la soluzione reggisella. Molto interessante anche il carrello posteriore, dove un accurato lay up delle varie fibre e zone, malgrado una struttura molto regolare, almeno alla

4 Oltre che molto belli a vedere, i nuovi comandi del gruppo Shimano Ultegra adottano il sistema dei canvi a passaggio interno e la fibra di carbonio per la costruzione delle leve. La Cesa giapponese ha inoltre modificato sensibilmente la forma, realizzando un'ergonomia del tutto nuova e decisamente confortevole.



COMODA E RAPIDA
Il comfort e la guidabilità, oltre che un peso complessivo decisamente ridotto, sono alcune tra le caratteristiche più rilevanti, a priva vista e appena si pedala, di questa bicicletta. Per scoprire la natura più aggressiva del mezzo, che pure è presente grazie alla soluzione adottata per i foderi del caro posteriore, si deve trovare un

terreno adatto e avere le gambe per impattare le variazioni di ritmo: a questo punto viene fuori la bontà del progetto in modo completo.

vista, consente di ottenere un comparto molto morbido dal punto di vista verticale, ma, allo stesso tempo, decisamente reattivo cosa importante per le accelerazioni, sia in salita sia in pianura, e nelle uscite dalle curve. Il carro ha dei foderi inferiori sciamorati. Non solo: è evidente la sua natura oversize in senso orizzontale, così come è evidente il lavoro svolto in occasione dei foderi superiori, soprattutto in prossimità del nodo di sella, dove la soluzione monostay ormai diffusissima lascia il posto a una costruzione e a una connessione sdoppiata degli stessi.

Per finire, i pesi. I valori del telai M1 sono estremamente interessanti. Questo telai, infatti, ha un peso complessivo di appena 950 g. A questi si devono poi aggiungere appena 120 per il ponticello del reggisella e 360 g per la forcella. Un elemento, in questo ultimo, realizzato con foderi dritti, molto larghi lateralmente, con ulteriore rinforzo laterale e leggero assottigliamento dalla testa forcella verso i forcellini.

Granfondo, dunque, ma anche competizioni nervose per uno degli elementi più evoluti e polivalenti dell'intera linea Sintesi.

LA GEOMETRIA
Molto interessante la scelta geometrica effettuata dai tecnici Sintesi, considerando che il telai, pur essend

realizzato in fibra di carbonio e con soluzioni certamente non semplici da mettere in forma, viene allestito in ben cinque differenti taglie, dalla XS alla XL, passando per la S, la M e la L. Il disegno complessivo è sloping, sebbene non con una inclinazione

verso il centro del ruoto di sella fino a 515 mm per la taglia più grande. Mentre la stessa quota, rispettivamente per le taglie S, M e L, è di 425, 455 e 485 mm.

troppo spinta. Il fattore di aggressività al tutto è però reso dalla sagoma del telai, che abbiamo visto, e dalla presenza del camotto reggisella, di tipologia integrata.

Tornando al disegno e analizzando le quote vere e proprie è facile intuire come una calzata di questa ampiezza consenta, in pratica, di mettere in sella ciclisti con qualsiasi dimensione antropometrica. Tanto per chiarire, passiamo da appena 395 mm come valore di verticale dal centro della scatola movimento centrale al centro del ruoto di sella fino a 515 mm per la taglia più grande. Mentre la stessa quota, rispettivamente per le taglie S, M e L, è di 425, 455 e

485 mm.

troppo spinta. Il fattore di aggressività al tutto è però reso dalla sagoma del telai, che abbiamo visto, e dalla presenza del camotto reggisella, di tipologia integrata.



troppo spinta. Il fattore di aggressività al tutto è però reso dalla sagoma del telai, che abbiamo visto, e dalla presenza del camotto reggisella, di tipologia integrata.

Tornando al disegno e analizzando le quote vere e proprie è facile intuire come una calzata di questa ampiezza consenta, in pratica, di mettere in sella ciclisti con qualsiasi dimensione antropometrica. Tanto per chiarire, passiamo da appena 395 mm come valore di verticale dal centro della scatola movimento

centrale al centro del ruoto di sella fino a 515 mm per la taglia più grande. Mentre la stessa quota, rispettivamente per le taglie S, M e L, è di 425, 455 e 485 mm.

troppo spinta. Il fattore di aggressività al tutto è però reso dalla sagoma del telai, che abbiamo visto, e dalla presenza del camotto reggisella, di tipologia integrata.

Tornando al disegno e analizzando le quote vere e proprie è facile intuire

come una calzata di questa ampiezza

consenta, in pratica, di mettere in sella ciclisti con qualsiasi dimensione antropometrica. Tanto per chiarire, passiamo da appena 395 mm come valore di verticale dal centro della scatola movimento

centrale al centro del ruoto di sella fino a 515 mm per la taglia più grande. Mentre la stessa quota, rispettivamente per le taglie S, M e L, è di 425, 455 e

485 mm.

troppo spinta. Il fattore di aggressività al tutto è però reso dalla sagoma del telai, che abbiamo visto, e dalla presenza del camotto reggisella, di tipologia integrata.

Tornando al disegno e analizzando le quote vere e proprie è facile intuire

come una calzata di questa ampiezza

consenta, in pratica, di mettere in sella ciclisti con qualsiasi dimensione antropometrica. Tanto per chiarire, passiamo da appena 395 mm come valore di verticale dal centro della scatola movimento

centrale al centro del ruoto di sella fino a 515 mm per la taglia più grande. Mentre la stessa quota, rispettivamente per le taglie S, M e L, è di 425, 455 e

485 mm.

troppo spinta. Il fattore di aggressività al tutto è però reso dalla sagoma del telai, che abbiamo visto, e dalla presenza del camotto reggisella, di tipologia integrata.

Tornando al disegno e analizzando le quote vere e proprie è facile intuire

come una calzata di questa ampiezza

consenta, in pratica, di mettere in sella ciclisti con qualsiasi dimensione antropometrica. Tanto per chiarire, passiamo da appena 395 mm come valore di verticale dal centro della scatola movimento

centrale al centro del ruoto di sella fino a 515 mm per la taglia più grande. Mentre la stessa quota, rispettivamente per le taglie S, M e L, è di 425, 455 e

485 mm.

troppo spinta. Il fattore di aggressività al tutto è però reso dalla sagoma del telai, che abbiamo visto, e dalla presenza del camotto reggisella, di tipologia integrata.

Tornando al disegno e analizzando le quote vere e proprie è facile intuire

come una calzata di questa ampiezza

consenta, in pratica, di mettere in sella ciclisti con qualsiasi dimensione antropometrica. Tanto per chiarire, passiamo da appena 395 mm come valore di verticale dal centro della scatola movimento

centrale al centro del ruoto di sella fino a 515 mm per la taglia più grande. Mentre la stessa quota, rispettivamente per le taglie S, M e L, è di 425, 455 e

485 mm.

troppo spinta. Il fattore di aggressività al tutto è però reso dalla sagoma del telai, che abbiamo visto, e dalla presenza del camotto reggisella, di tipologia integrata.

Tornando al disegno e analizzando le quote vere e proprie è facile intuire

come una calzata di questa ampiezza

consenta, in pratica, di mettere in sella ciclisti con qualsiasi dimensione antropometrica. Tanto per chiarire, passiamo da appena 395 mm come valore di verticale dal centro della scatola movimento

centrale al centro del ruoto di sella fino a 515 mm per la taglia più grande. Mentre la stessa quota, rispettivamente per le taglie S, M e L, è di 425, 455 e

485 mm.

troppo spinta. Il fattore di aggressività al tutto è però reso dalla sagoma del telai, che abbiamo visto, e dalla presenza del camotto reggisella, di tipologia integrata.

Tornando al disegno e analizzando le quote vere e proprie è facile intuire

come una calzata di questa ampiezza

consenta, in pratica, di mettere in sella ciclisti con qualsiasi dimensione antropometrica. Tanto per chiarire, passiamo da appena 395 mm come valore di verticale dal centro della scatola movimento

centrale al centro del ruoto di sella fino a 515 mm per la taglia più grande. Mentre la stessa quota, rispettivamente per le taglie S, M e L, è di 425, 455 e

485 mm.

troppo spinta. Il fattore di aggressività al tutto è però reso dalla sagoma del telai, che abbiamo visto, e dalla presenza del camotto reggisella, di tipologia integrata.

Tornando al disegno e analizzando le quote vere e proprie è facile intuire

come una calzata di questa ampiezza

consenta, in pratica, di mettere in sella ciclisti con qualsiasi dimensione antropometrica. Tanto per chiarire, passiamo da appena 395 mm come valore di verticale dal centro della scatola movimento

centrale al centro del ruoto di sella fino a 515 mm per la taglia più grande. Mentre la stessa quota, rispettivamente per le taglie S, M e L, è di 425, 455 e

485 mm.

troppo spinta. Il fattore di aggressività al tutto è però reso dalla sagoma del telai, che abbiamo visto, e dalla presenza del camotto reggisella, di tipologia integrata.

Tornando al disegno e analizzando le quote vere e proprie è facile intuire

come una calzata di questa ampiezza

consenta, in pratica, di mettere in sella ciclisti con qualsiasi dimensione antropometrica. Tanto per chiarire, passiamo da appena 395 mm come valore di verticale dal centro della scatola movimento

centrale al centro del ruoto di sella fino a 515 mm per la taglia più grande. Mentre la stessa quota, rispettivamente per le taglie S, M e L, è di 425, 455 e

485 mm.

troppo spinta. Il fattore di aggressività al tutto è però reso dalla sagoma del telai, che abbiamo visto, e dalla presenza del camotto reggisella, di tipologia integrata.

Tornando al disegno e analizzando le quote vere e proprie è facile intuire

come una calzata di questa ampiezza

consenta, in pratica, di mettere in sella ciclisti con qualsiasi dimensione antropometrica. Tanto per chiarire, passiamo da appena 395 mm come valore di verticale dal centro della scatola movimento

centrale al centro del ruoto di sella fino a 515 mm per la taglia più grande. Mentre la stessa quota, rispettivamente per le taglie S, M e L, è di 425, 455 e

485 mm.

troppo spinta. Il fattore di aggressività al tutto è però reso dalla sagoma del telai, che abbiamo visto, e dalla presenza del camotto reggisella, di tipologia integrata.

Tornando al disegno e analizzando le quote vere e proprie è facile intuire

come una calzata di questa ampiezza

consenta, in pratica, di mettere in sella ciclisti con qualsiasi dimensione antropometrica. Tanto per chiarire, passiamo da appena 395 mm come valore di verticale dal centro della scatola movimento

centrale al centro del ruoto di sella fino a 515 mm per la taglia più grande. Mentre la stessa quota, rispettivamente per le taglie S, M e L, è di 425, 455 e

485 mm.

troppo spinta. Il fattore di aggressività al tutto è però reso dalla sagoma del telai, che abbiamo visto, e dalla presenza del camotto reggisella, di tipologia integrata.

Tornando al disegno e analizzando le quote vere e proprie è facile intuire

come una calzata di questa ampiezza

consenta, in pratica, di mettere in sella ciclisti con qualsiasi dimensione antropometrica. Tanto per chiarire, passiamo da appena 395 mm come valore di verticale dal centro della scatola movimento

centrale al centro del ruoto di sella fino a 515 mm per la taglia più grande. Mentre la stessa quota, rispettivamente per le taglie S, M e L, è di 425, 455 e

485 mm.

troppo spinta. Il fattore di aggressività al tutto è però reso dalla sagoma del telai, che abbiamo visto, e dalla presenza del camotto reggisella, di tipologia integrata.

Tornando al disegno e analizzando le quote vere e proprie è facile intuire

come una calzata di questa ampiezza

consenta, in pratica, di mettere in sella ciclisti con qualsiasi dimensione antropometrica. Tanto per chiarire, passiamo da appena 395 mm come valore di verticale dal centro della scatola movimento

centrale al centro del ruoto di sella fino a 515 mm per la taglia più grande. Mentre la stessa quota, rispettivamente per le taglie S, M e L, è di 425, 455 e

485 mm.

troppo spinta. Il fattore di aggressività al tutto è però reso dalla sagoma del telai, che abbiamo visto, e dalla presenza del camotto reggisella, di tipologia integrata.

Tornando al disegno e analizzando le quote vere e proprie è facile intuire

come una calzata di questa ampiezza

consenta, in pratica, di mettere in sella ciclisti con qualsiasi dimensione antropometrica. Tanto per chiarire, passiamo da appena 395 mm come valore di verticale dal centro della scatola movimento

centrale al centro del ruoto di sella fino a 515 mm per la taglia più grande. Mentre la stessa quota, rispettivamente per le taglie S, M e L, è di 425, 455 e

485 mm.

troppo spinta. Il fattore di aggressività al tutto è però reso dalla sagoma del telai, che abbiamo visto, e dalla presenza del camotto reggisella, di tipologia integrata.

Tornando al disegno e analizzando le quote vere e proprie è facile intuire

come una calzata di questa ampiezza

consenta, in pratica, di mettere in sella ciclisti con qualsiasi dimensione antropometrica. Tanto per chiarire, passiamo da appena 395 mm come valore di verticale dal centro della scatola movimento

centrale al centro del ruoto di sella fino a 515 mm per la taglia più grande. Mentre la stessa quota, rispettivamente per le taglie S, M e L, è di 425, 455 e

485 mm.

troppo spinta. Il fattore di aggressività al tutto è però reso dalla sagoma del telai, che abbiamo visto, e dalla presenza del camotto reggisella, di tipologia integrata.

Tornando al disegno e analizzando le quote vere e proprie è facile intuire

come una calzata di questa ampiezza

consenta, in pratica, di mettere in sella ciclisti con qualsiasi dimensione antropometrica. Tanto per chiarire, passiamo da appena 395 mm come valore di verticale dal centro della scatola movimento

centrale al centro del ruoto di sella fino a 515 mm per la taglia più grande. Mentre la stessa quota, rispettivamente per le taglie S, M e L, è di 425, 455 e

485 mm.

troppo spinta. Il fattore di aggressività al tutto è però reso dalla sagoma del telai, che abbiamo visto, e dalla presenza del camotto reggisella, di tipologia integrata.

Tornando al disegno e analizzando le quote vere e proprie è facile intuire

come una calzata di questa ampiezza

consenta, in pratica, di mettere in sella ciclisti con qualsiasi dimensione antropometrica. Tanto per chiarire, passiamo da appena 395 mm come valore di verticale dal centro della scatola movimento

centrale al centro del ruoto di sella fino a 515 mm per la taglia più grande. Mentre la stessa quota, rispettivamente per le taglie S, M e L, è di 425, 455 e

485 mm.

troppo spinta. Il fattore di aggressività al tutto è però reso dalla sagoma del telai, che abbiamo visto, e dalla presenza del camotto reggisella, di tipologia integrata.

Tornando al disegno e analizzando le quote vere e proprie è facile intuire

come una calzata di questa ampiezza

consenta, in pratica, di mettere in sella ciclisti con qualsiasi dimensione antropometrica. Tanto per chiarire, passiamo da appena 395 mm come valore di verticale dal centro della scatola movimento

centrale al centro del ruoto di sella fino a 515 mm per la taglia più grande. Mentre la stessa quota, rispettivamente per le taglie S, M e L, è di 425, 455 e

485 mm.

troppo spinta. Il fattore di aggressività al tutto è però reso dalla sagoma del telai, che abbiamo visto, e dalla presenza del camotto reggisella, di tipologia integrata.

Tornando al disegno e analizzando le quote vere e proprie è facile intuire

come una calzata di questa ampiezza

consenta, in pratica, di mettere in sella ciclisti con qualsiasi dimensione antropometrica. Tanto per chiarire, passiamo da appena 395 mm come valore di verticale dal centro della scatola movimento

centrale al centro del ruoto di sella fino a 515 mm per la taglia più grande. Mentre la stessa quota, rispettivamente per le taglie S, M e L, è di 425, 455 e

485 mm.

troppo spinta. Il fattore di aggressività al tutto è però reso dalla sagoma del telai, che abbiamo visto, e dalla presenza del camotto reggisella, di tipologia integrata.

Tornando al disegno e analizzando le quote vere e proprie è facile intuire

come una calzata di questa ampiezza

consenta, in pratica, di mettere in sella ciclisti con qualsiasi dimensione antropometrica. Tanto per chiarire, passiamo da appena 395 mm come valore di verticale dal centro della scatola movimento

centrale al centro del ruoto di sella fino a 515 mm per la taglia più grande. Mentre la stessa quota, rispettivamente per le taglie S, M e L, è di 425, 455 e

485 mm.

troppo spinta. Il fattore di aggressività al tutto è però reso dalla sagoma del telai, che abbiamo visto, e dalla presenza del camotto reggisella, di tipologia integrata.

Tornando al disegno e analizzando le quote vere e proprie è facile intuire

come una calzata di questa ampiezza

consenta, in pratica, di mettere in sella ciclisti con qualsiasi dimensione antropometrica. Tanto per chiarire, passiamo da appena 395 mm come valore di verticale dal centro della scatola movimento

centrale al centro del ruoto di sella fino a 515 mm per la taglia più grande. Mentre la stessa quota, rispettivamente per le taglie S, M e L, è di 425, 455 e

485 mm.

troppo spinta. Il fattore di aggressività al tutto è però reso dalla sagoma del telai, che abbiamo visto, e dalla presenza del camotto reggisella, di tipologia integrata.

Tornando al disegno e analizzando le quote vere e proprie è facile intuire

come una calzata di questa ampiezza

consenta, in pratica, di mettere in sella ciclisti con qualsiasi dimensione antropometrica. Tanto per chiarire, passiamo da appena 395 mm come valore di verticale dal centro della scatola movimento

centrale al centro del ruoto di sella fino a 515 mm per la taglia più grande. Mentre la stessa quota, rispettivamente per le taglie S, M e L, è di 425, 455 e

485 mm.

troppo spinta. Il fattore di aggressività al tutto è però reso dalla sagoma del telai, che abbiamo visto, e dalla presenza del camotto reggisella, di tipologia integrata.

Tornando al disegno e analizzando le quote vere e proprie è facile int

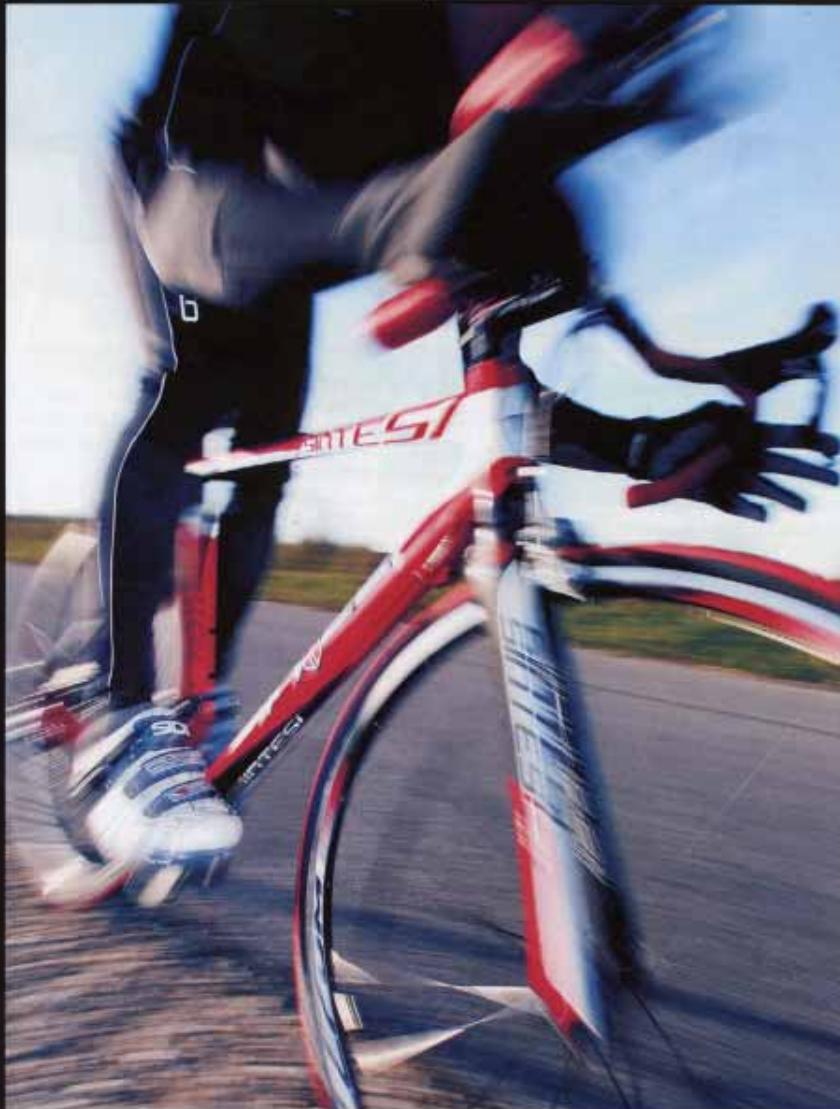
SINTESI > M1 Pro Ultegra

visto che si riferisce all'altezza del reggisella integrato: ebbene, oltre alle altezze centro/fine che abbiamo indicato, ogni taglia prevede un integrato, dunque un'eccedenza di tubo verticale, eventualmente da tagliare, di 230 mm.

I COMPONENTI

La scelta del gruppo di seconda fascia di prezzo della Shimano concorre a realizzare un mezzo che, come abbiamo accennato, ha nel rapporto qualità/prezzo uno dei punti di maggiore interesse. Scelta quanto mai oculata, poiché a fronte del prezzo più basso di questa serie di componenti

rispetto, ad esempio, al top di gamma Dura-Ace, e soprattutto nell'ultima versione rilasciata, il nuovo Ultegra somma comunque tantissime caratteristiche del fratello maggiore, sia morfologicamente sia per quanto riguarda i materiali utilizzati e sia, soprattutto, per le scelte tecniche, quasi da non fare rimpiangere il gruppo di gamma più elevata. Per chiarire quanto appena detto, facciamo l'esempio della conformazione dei nuovi comandi al manubrio: innanzitutto, utilizzano la fibra di carbonio per la costruzione delle leve e, in modo ancora più interessante, la soluzione di passaggio interno dei cablaggi oltre alla forma stessa che, rispetto alle versioni precedenti, è stata interamente rivista. Di questo gruppo, sulla Sintesi M1 Pro Ultegra troviamo in pratica tutta la serie, tranne i pedali, non presenti, che si possono invece scegliere a parte e in base ai propri gusti personali. Della nuova serie Ultegra, pertanto,



LE ALTRE OPZIONI

La specialissima M1 di Sintesi viene allestita in tre configurazioni che, pur avendo lo stesso identico telaio, sebbene in colori diversi, utilizzano assemblaggi di base completamente differenti, comunque di gamma alta o altissima. Quella nelle fotografie e provata per la realizzazione di questo servizio si chiama Pro Ultegra

e dal nome si intuisce subito qual è il gruppo di componenti di riferimento prescelto, ovvero l'Ultegra di Shimano in configurazione completa. Le altre due configurazioni si chiamano Race Red e Race Team e utilizzano il gruppo Red di Sram, con alcune modifiche per gli altri componenti di servizio.

Produttore: Sintesi, www.sintesibikes.it

Distributore: Larm, tel. 051/6053020, fax 051/6053411, www.larm.it

GUIDA E REATTIVITÀ

Grazie al notevole lavoro svolto sull'avantreno, e in modo particolare per quanto riguarda il tubo di sterzo (a sezione conica maggiorata) e la forcella (con foderi di dimensioni molto generose), una delle caratteristiche più interessanti di questo telaio riguarda la precisione e la rapidità di guida, molto utili in discesa e in gruppo, sia nelle granfondo che nelle prove dove la velocità va tenuta in grande considerazione.

troviamo, oltre ai comandi al manubrio i corpi freno e tutta la trasmissione, composta da cambio posteriore, deragliatore anteriore, guarnitura e movimento centrale dedicato, catena e pacco pignoni. Tutti componenti estremamente simili a quelli del Dura-Ace, non fosse per la finitura che in questo caso, è in grigio chiaro, mentre quella del Dura-Ace è in colore decisamente più scuro.

Gli altri componenti di servizio prescelti per completare il mezzo sono di pari livello e prezzo rispetto al gruppo base. Parliamo, innanzitutto, dell'attacco e della piega manubrio, entrambi di Ritchey: il primo è in versione Pro, la seconda è una Pro Logic II con curvatura molto stretta per quanto riguarda il valore di drop e con la parte bassa di tipologia anatomica. Il canotto reggisella integrato al telaio prevede una soluzione in alluminio per la regolazione fine dell'altezza di sella, la quale, oltre a svolgere la sua funzione, ha anche, ovviamente, il ponticello di blocco per il telaietto della sella stessa. Questa è una fibra Arione, con una perfetta continuità grafica con il colore del telaio. La serie sterzo, invece, è un elemento di FSA, ovviamente integrato nella struttura del tubo di sterzo.

Infine, resta da dire del comparto ruote, molto interessante. Sintesi ha scelto degli elementi completi all'interno della gamma Fulcrum: si tratta delle Racing 5, ruote con cerchio a profilo medio-basso, pista frenante rettificata e mozioni molto esili - e scorrevoli - in lega di alluminio. Sono gommate con dei copertoni peraltro anche questi in abbinamento grafico con il telaio - Rubino Pro da 700x23 mm di Vittoria.

**Bicicletta
TECNICA**