

Neanche un po' di nebbia trovata sui passi riesce minimamente a offuscare lo spettacolo di un evento che nel 2016 ha spento le trenta candeline. La Maratona delle Dolomiti è ogni anno uguale a se stessa, ma anche per questo la sua formula è vincente ed è sempre incredibile ed emozionante parteciparvi o semplicemente vederla da bordo strada. Per trovare spunti inediti da raccontare, noi ci siamo focalizzati sulla tecnica, sulle "top bike" di alcuni dei novemila schierati al via...



di Maurizio Coccia



# MARATONA 30 ANNI SULLE DOLOMITI

**T**antissimi auguri alla Maratona delle Dolomiti! Quando si compiono 30 anni non si può non festeggiare e se a brindare è un evento di massa che è in piena forma e vitalità, per un compleanno simile ci starebbe bene anche un po' di autocelebrazione. In realtà, il comitato organizzatore della celebre granfondo di Corvara non ha dato troppa enfasi alla ricorrenza, visto che anche quest'anno si è concentrata più sull'evento che non a incensarsi. Questo del resto è in linea con la storia di una manifestazione che ha fatto dell'efficienza, dell'impeccabilità e della perfezione una bandiera. E questo è esattamente in linea con ciò che i partecipanti si aspettano di trovare lassù tra i monti: dalle due alle nove ore (a seconda dei percorsi e a seconda dell'allenamento) di godimento e fatica pura, a pedalare senza macchine sui paesaggi mozzafiato delle Dolomiti, accantonando per un giorno quell'agonismo esasperato che è ancora il marchio distintivo delle granfondo italiane e che in questa manifestazione così internazionale e per certi versi trasversale viene - almeno per un girone - messo parecchio da parte. Questa formula vincente è dunque rimasta tale anche nell'edizione dei



**REGINA DELLE GRANFONDO**  
Non a torto la Maratona delle Dolomiti è definita la regina delle granfondo internazionali: i partecipanti sono divisi equamente tra italiani e stranieri. Le richieste di adesione quest'anno sono state 33.000, ma al via dalla località di La Villa, come accade da molti anni, c'era posto solo per i 9000 fortunati estratti dal sorteggio dell'autunno precedente.



30 anni andata in scena lo scorso 3 luglio. Di inedito, rispetto alle precedenti edizioni dell'"era" Michil Costa - il vulcanico patron che da quindici anni ha elevato la granfondo di Corvara al rango di evento cicloamatoriale mondiale -, c'era la nebbia che ha avvolto i 9000 partecipanti al transito sui passi, nebbia corredata da strade bagnate, cui fare molta attenzione in discesa. Fa notizia la nebbia, perché, a memoria di chi scrive, che alla Maratona partecipa quasi

ininterrottamente dal 2003, negli ultimi quindici anni il giorno di gara è stato sempre miracolosamente baciato dal sole. Tant'è. In un evento che di inedito ha poco da raccontare, questa volta abbiamo preferito dare spazio al risvolto tecnico della gara, relativo alle bici dei granfondisti: prima di tutto perché quella tecnica è la "vocazione" della nostra rivista, e poi perché questo è un aspetto particolarmente interessante della granfondo di Corvara, anche rispetto alle altre granfondo organizzate in Italia (se la batte con Nove Colli e Sportful Dolomiti Race) e forse del mondo. Ciò che abbiamo fatto subito dopo l'arrivo è stato allora curiosare tra le bici parcheggiate nell'area appositamente allestita a pochi metri dalla linea d'arrivo, per capire ancora meglio quali sono le scelte tecniche dei fondisti di oggi e quali le tendenze tecniche più importanti. La Maratona - lo ripetiamo - in questo senso è un evento faro e guida, perché il partecipante tipo di questa granfondo è spesso l'amatore evoluto che ha invidiabili possibilità di spesa, magari anche manager o imprenditore di qualche grosso gruppo industriale. È per questo che le biciclette schierate al via non possono che essere le più nuove, le più belle, le più curate e... le più costose! →









## MARATONA 30 ANNI SULLE DOLOMITI

### BICI FIT PER LE GRANFONDO

Telaio in carbonio con soluzioni tecniche finalizzate all'assorbimento delle vibrazioni, freni a disco e coperture con sezione generosa, da 25 mm: questa Cannondale Synapse Disc ha tutto ciò che serve per affrontare al meglio le granfondo e farlo senza perdere troppo di vista uno stile di guida brillante e sportivo. In realtà, quella dei freni a disco appare oggi una soluzione che ha ancora scarsa diffusione nel granfondismo di casa nostra. Le bici più gettonate dagli italiani, infatti, continuano a essere quelle "racing" utilizzate dai corridori e quindi senza "dischi". I freni idraulici faticano a sfondare tra gli amatori proprio perché ancora non usati dai pro. Almeno per ora...



### QUALE FORMA?

Lo Zero100 è un classico di Deda Elementi, una piega in alluminio realizzata in molte tipologie di curvatura per adattarsi alle esigenze ergonomiche dei ciclisti. Questa, ad esempio, è la forma Shallow, rotonda, che riprende le curve del passato. Esistono poi la Deep, più adatta agli sprinter, e la Compact, molto amata dai fondisti.



### GOMME: SEZIONI E MESCOLE

A parità di pressione, uno pneumatico da 25 mm ha la stessa resistenza al rotolamento di un 23 mm, ma rispetto al secondo è più confortevole e ha maggiore grip: queste le ragioni che negli ultimi tempi hanno progressivamente condotto tanti corridori - e poi sempre più amatori - a scegliere la sezione maggiore. Questo, in particolare, è un 25 mm della Vittoria, con mescola in grafene.



### ACCESSORI DA FONDISTA

Per alimentarsi in corsa c'è chi ha utilizzato la soluzione, decisamente poco elegante, di nastrare con l'adesivo le barrette sotto il tubo superiore (foto sopra, a destra). In realtà esistono accessori portaoggetti più adeguati, ad esempio la voluminosa borsa sottosella di Topeak (foto qui sopra). Sempre a proposito di accessori, un cockpit di guida equipaggiato in modo davvero ricco: cardiofrequenzimetro, gps, custodia impermeabile per la action camera e... campanello!



### CONTROLLO REMOTO

Di cycling computer da montare al manubrio ne esistono oggi di moltissimi tipi, con funzioni sempre più elaborate e complesse. Per gestirle in sicurezza ecco allora il Garmin Remote Control: si tratta di un dispositivo che, in remoto, consente di governare le funzioni dei cycling computer della famiglia Edge senza togliere le mani dal manubrio. Il controllo remoto è a tre pulsanti e utilizza la connettività wireless Ant+, utile sia per scandire i "lap" che per scorrere le pagine. Il Remote Control funziona con una batteria CR2032 e ha un'autonomia di un anno.





## FORMA INCONFONDIBILE

Scafo a “becco d’aquila” e ampio canale di scarico nella parte centrale: le caratteristiche inconfondibili delle selle Selle Smp il modello Glider le ha tutte e a queste aggiunge peculiarità adatte per i fondisti. Questo modello, infatti, ha un’imbottitura comoda e abbondante, accoppiata a elastomeri nei punti di appoggio. Il rivestimento è in vera pelle e la destinazione d’uso è per i bacini di media conformazione. La Selle Smp produce modelli simili anche con scocca full carbon priva di rivestimento, ma i modelli più imbottiti come questo sono più indicati per le granfondo.



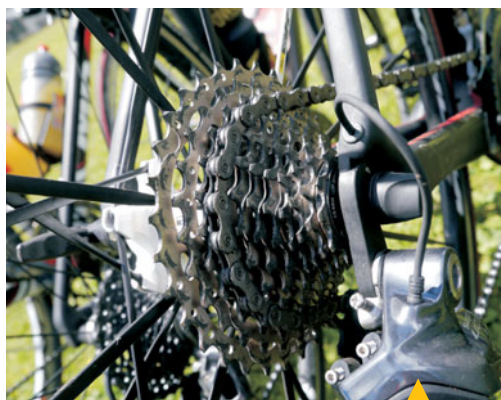
## ELETTROMECCANICO

I gruppi elettromeccanici sono ancora una minoranza all’interno delle bici dei granfondisti, ma se c’è una granfondo dove di trasmissioni cablate elettromeccanicamente se ne vedono di più, questa è la Maratona. Questo, in particolare, è uno Shimano Dura-Ace Di2.



## REGGISELLA COMODO

Per assorbire le vibrazioni dell’asfalto c’è chi ha anche pensato a modificare la forma del reggisella. Ecco lo Specialized Cobl Gobl-R: la struttura del fusto è in carbonio, ma nella parte che si avvicina al morsetto questo componente ha una forma curva che produce un’ansa al cui interno viene collocato un elastomero Zertz. Questo accoppiamento di materiali e forma assegna al reggisella una capacità superiore di assorbimento delle vibrazioni grazie ai 18 mm di flessione concessi in senso verticale. L’aggravio di peso? Minimo, a detta del produttore.



## DENTATURE CORTISSIME

Supportati da una disponibilità di ingranaggi sempre più ricca (la maggior parte delle bici della Maratona erano a 11v), i fondisti usano “cassette” che ospitano dentature sempre più adatte alle grandi salite. Anche per i più evoluti l’ingranaggio minimo è di solito un 28, mentre per i meno allenati non è raro il 32.

## IN CARBONIO, PER COPERTONCINO

Potendo scegliere tra una ruota con cerchio in alluminio e una con cerchio in carbonio, gli amatori che non hanno troppi limiti nel budget di spesa prediligono di solito la seconda, perché più leggera e reattiva. I progressi applicati al composito hanno inoltre permesso di contenere i pesi anche per i cerchi in carbonio per copertoncino, che rispetto a quelli per tubolare sono sicuramente più pratici e più adatti per l’uso amatoriale.



(continua a pag. 48)



GRANFONDO

**MARATONA**  
**30 ANNI** SULLE **DOLOMITI**







**All'arrivo a Corvara sono transitati quest'anno 8727 ciclisti, in rappresentanza di 65 nazioni. Per la prima volta dopo tanti anni il cielo non era terso, ma coperto di nubi che poi sono diventate nebbia su buona parte degli otto passi previsti sul percorso. Per fortuna dei ciclisti le nubi non si sono mai trasformate in pioggia e da metà gara in poi si sono diradate, così come la temperatura che ha accompagnato i partecipanti è stata mite. Come ogni anno alla Maratona era associato un tema: quello di quest'anno era il viaggio, e tale è stato l'approccio che ha accompagnato molti ciclisti nell'attraversare gli scenari più suggestivi delle Dolomiti.**





## MARATONA 30 ANNI SULLA DOLOMITI



### AMMORTIZZATA

Ecco una Pinarello Dogma K8.S, una bici nata per l'utilizzo professionale (è usata dal Team Sky durante la Parigi-Roubaix), ma che risulta adatta anche per le granfondo. La Dogma K8.S è stata progettata per ridurre lo stress dell'atleta quando impegnato a lungo su fondi ostici e sconnessi: gli asfalti levigati della Maratona non sono quindi il migliore pane per i suoi denti, ma di sicuro la situazione cambia sui fondi malandati che caratterizzano molte granfondo italiane... La Dogma K8.S ha un elastomero inserito nei foderi obliqui, che in sinergia con i foderi orizzontali schiacciati rende la bicicletta una vera e propria "soft tail" che smorza le vibrazioni.



### PARAFANGO

Pesa solo 493 g il parafango della tedesca Sks: si chiama Raceblade ed è un accessorio specifico per le bici da strada, compatibile con coperture fino alla 25 mm di sezione. Le aste sono in alluminio, il parafango in materiale sintetico. Protegge dagli schizzi non solo chi lo monta, ma anche chi lo segue a ruota...



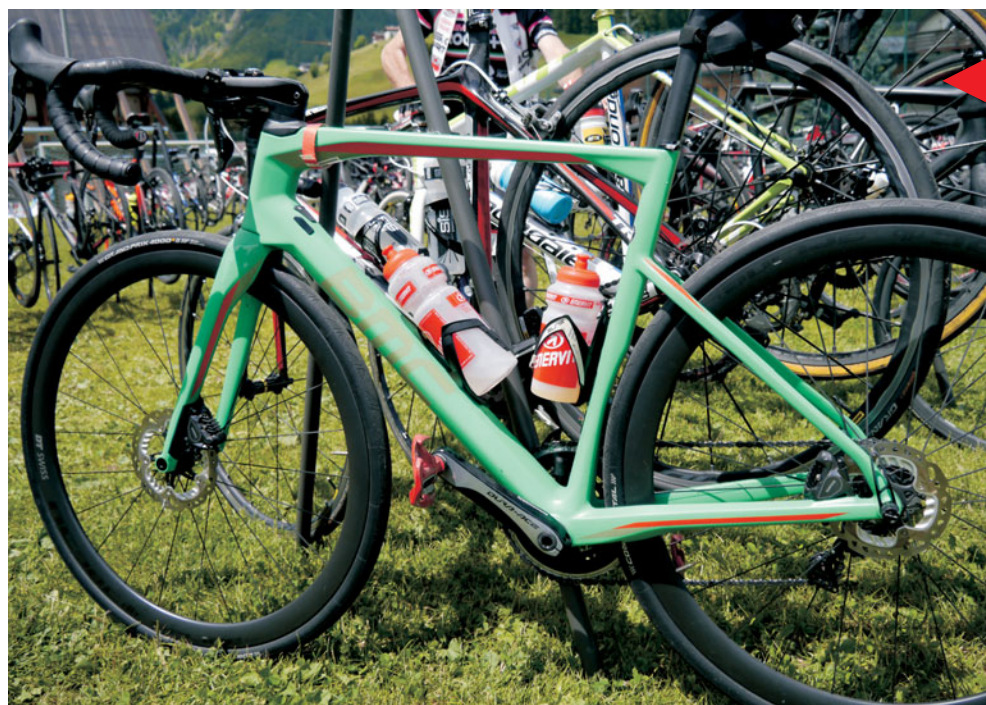
### MANUBRI INTEGRATI? POCHI

Accoppiando in un solo componente attacco e curva, le pieghe integrate fanno risparmiare peso e guadagnare in aerodinamica. Tuttavia, continuano a essere poco usate perché non permettono di intervenire sulla regolazione della posizione.



### ERGONOMIA E NON SOLO

Con il Cpc, Prologo ha aggiunto tecnologia inedita alla classica struttura della sella. Il Cpc, infatti, è un particolare rivestimento in gomma che caratterizza specifiche porzioni dello scafo e la sua forma è diversa in base al punto in cui viene applicata. Le sue funzioni? Migliora l'ergonomia, assorbe gli shock, fa traspirare e aumenta il grip.



### UNA NOVITÀ FRESCA FRESCA

Che il parco bici al via della Maratona delle Dolomiti faccia invidia anche a una gara pro lo conferma questa Roadmachine, la novità più recente della svizzera BMC, tra l'altro qui proposta nella versione top di gamma chiamata SLR. La Roadmachine è stata presentata alla stampa appena l'8 giugno scorso e meno di un mese dopo questo granfondista già ne era equipaggiato per affrontare la prova di Corvara. Si tratta di una bici di altissimo livello (10.000 euro la versione montata con lo Shimano Dura-Ace Di2 che vediamo...), che noi de "La Bicicletta" abbiamo recensito giusto sullo scorso numero di giugno della rivista. La Roadmachine supera la tradizionale classificazione tra aerobike, comfort bike o bici da salita, proponendosi invece come mezzo versatile e polivalente e con caratteristiche tecniche che sposano gli standard più attuali nella concezione di una bicicletta da corsa: ci riferiamo prima di tutto alla presenza di un impianto frenante a disco, alla compatibilità con gomme con sezione maggiorata (fino alla 28 mm) e all'integrazione totale dei cablaggi nel telaio per avere un prodotto molto bello e molto aero.





### DISCHI: QUALE DIAMETRO?

Due rotori anteriore/posteriore di un impianto frenante idraulico Sram Force. In questo caso i rotori hanno un diametro di 160 mm, ma per chi sceglie bici da strada "disc" è possibile anche l'opzione da 140 mm. Qual è il diametro migliore? Fondamentalmente dipende dal peso del ciclista, anche se un rotore di minore ampiezza produce una frenata più "morbida" nella risposta ed è anche meno soggetto a disallineamenti.



### SPECCHIETTO RETROVISORE

Nel campionario di accessori curiosi che si possono vedere sulle bici dei fondisti uno spazio di diritto va allo specchietto retrovisore. In questo caso è applicato nella parte terminale sinistra della curva manubrio, pesa solo qualche decina di grammi e non interferisce con il bilanciamento dei pesi né tantomeno intralcia la guida. È però un accessorio molto utile per la propria sicurezza, anche in una granfondo senza macchine come la Maratona delle Dolomiti.



### IL PROFILO GIUSTO

Dettagli su una Campagnolo Hyperon Ultra, ruota a basso profilo in carbonio che è possibile trovare nelle granfondo di alta montagna come la Maratona. A qualificarla sono il cerchio in carbonio che la rende particolarmente leggera e insensibile al vento laterale. In realtà, i progressi compiuti sui materiali e sulla lavorazione del composito hanno fatto sì che anche cerchi dal profilo più alto risultino oggi molto leggeri e performanti dal punto di vista aerodinamico. Da parte loro, con l'esperienza maturata sul campo, i fondisti hanno capito che fino ai 30-35 mm di altezza una ruota non risente troppo delle eventuali folate di vento laterale. Per questo, le ruote a basso profilo rappresentano oggi una nicchia nelle granfondo rispetto alle ruote a profilo medio.



### POTENZA DAI PEDALI

Grazie a due sensori inseriti direttamente nei due assi, i pedali BePro consentono di rilevare la potenza quantificando la differenza di spinta tra le due gambe. I pedali trasmettono i dati rilevati al dispositivo montato al manubrio attraverso il protocollo Ant+. La coppia pesa 280 g.



### REPARTO WI-FI

Alla Maratona non potevamo non aspettarci di trovare qualche modello con la nuova trasmissione elettromeccanica di Sram: ecco allora due foto su una Pinarello Dogma che abbiamo trovato equipaggiata con il Red eTap. Ogni componente il sistema (comandi, cambio, deragliatore) ha una sua batteria autonoma e le batterie dei due deragliatori sono intercambiabili.



### SCAFO LARGO

La Specialized Power rappresenta bene una tendenza sempre più diffusa tra i fondisti, cioè quella di privilegiare selle con una parte posteriore larga, che supporta bene le ossa ischiatiche di chi ha un bacino di grosse dimensioni. La sella è corredata da un foro di "scarico" di grande ampiezza. Ricordiamo, però, che il primo parametro per scegliere una sella è che la sua larghezza posteriore corrisponda alle dimensioni del bacino.



(continua a pag. 52)



GRANFONDO

MARATONA  
30 ANNI SULL'E DOLOMITI







**Nell'edizione 2016 della Maratona delle Dolomiti sono stati in 4470 a completare i 138 km e 4230 m di dislivello del percorso lungo, cioè quasi la metà dei partenti. 2797, invece, sono stati quelli che hanno terminato i 106 km del percorso medio con i suoi 3130 m di dislivello, mentre in 1410 hanno concluso il corto di 55 km e 1780 m di dislivello).**





**A**lla vigilia della Maratona delle Dolomiti, il brand dell'abbigliamento per il ciclismo **Castelli** ha presentato - e poi ha fatto provare alla stampa specializzata - un nuovo capo della sua collezione, la **Idro Jacket**. Si tratta di una giacca in **Gore-Tex Active**, in cui la membrana esterna impermeabile al 100 per cento è accoppiata internamente a un tessuto leggerissimo che ha permesso di realizzare un capo di soli **123 g** di peso nella taglia L. Una giacca anche estremamente compatta, che quando viene ripiegata diventa tanto piccola da stare sul palmo di una mano. Oltre a essere leggerissima e compatta, la Idro Jacket risulta anche molto aderente sulla pelle, impedendo qualsiasi possibilità di avere lembi "svolazzanti". La giacca è, quindi, perfettamente **resistente all'acqua e traspirante**. Importanti anche alcune finiture di qualità come, ad esempio, la zip con scorrimento rapido **Ykk Vision** (per aprirla non c'è bisogno di agire con



due mani, ma si fa tutto con una mano sola), gli **elementi riflettenti** che permettono di essere ben visibili quando la luce è poca, le cuciture elastiche sugli orli e sui polsini per far sì che la giacca sia **perfettamente aderente** e, infine, la cerniera sulla parte posteriore per poter facilmente accedere alle tasche della maglia sottostante (e per otte-



nere una maggiore ventilazione). Inoltre, una volta che sulla parte esterna della Idro Jacket si depositano le gocce d'acqua, queste si asciugano immediatamente con il vento, senza appesantire il capo. La Idro Jacket è in vendita al prezzo sicuramente importante di **270 euro**, ma certamente elimina i classici dubbi che si hanno prima di uscire in bicicletta: portare con sé una giacca leggera o una più pesante? Una che sia più antipioggia o più antivento? Portare la giacca oppure



non portarla proprio? La Idro Jacket, quindi, è semplicemente una **giacca da portare sempre**, anche perché, una volta riposta nella tasca posteriore, si rischia davvero di dimenticare di averla, per quanto è piccola e compatta!





# MARATONA 30 ANNI SULLE DOLOMITI

## INERZIA INVERTITA

La caratteristica peculiare delle ruote Deda Elementi è riassunta dalla dicitura Reverse Inertia, che sta a indicare il fatto che, anziché essere posizionate sul dorso del cerchio, le nipple in acciaio che governano la tensione dei raggi sono collocate sulle falde del mozzo. In questo modo si riduce la massa posta nella parte periferica della ruota - il cerchio appunto -, che è proprio quella più soggetta al momento di inerzia. Le ruote Deda Elementi (il modello in oggetto sono le alto profilo per tubolare WD45 Ctu) sono in questo modo più leggere di 36 g nella parte periferica e, di conseguenza, più reattive.



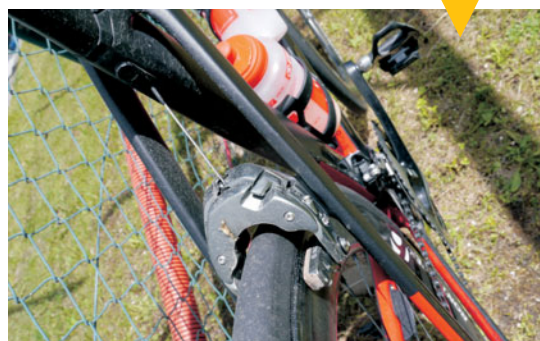
## AERODINAMICA

La Trek Madone è indubbiamente una superbici, sia per quello che riguarda la tecnologia sia per il prezzo (oltre i 10.000 euro per gli allestimenti al top): è una combinazione ottimale tra potenza e aerodinamica, come confermano i freni dedicati e integrati perfettamente nel design del telaio.



## ORIGINALE SELLA VINTAGE

Tra le novità Brooks 2016 c'è la Cambium C17, una sella che riprende il design della "mitica" C17 degli anni Sessanta, reinterpretandolo con materiali inediti: al telaio in acciaio è infatti oggi accoppiata una cover in gomma naturale. La Cambium C17 non è certo una sella leggera (420 g), ma di sicuro è elegante e vintage.



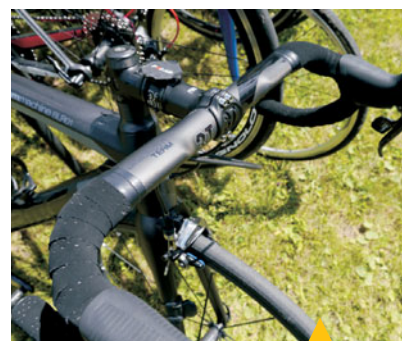
## SEMICOMPACT

Visto che la 53-39 è una combinazione troppo dura da spingere per chi non fa il professionista, i produttori sono passati progressivamente alla più agile 50-34. Con il passare del tempo, però, si è capito che questo plateau era troppo sbilanciato nel senso opposto, cioè troppo agile. Ecco allora che la soluzione più usata oggi è la cosiddetta semicompact, la 52-36.



## CON IL FORO

Una sella Slr, modello storico di Selle Italia, qui proposta nella variante con il foro di scarico sul perineo. Quelle con il foro sono selle particolarmente diffuse tra i granfondisti e, a giudicare da quello che abbiamo visto nel parcheggio bici allestito alla Maratona, questa tipologia rappresenta circa la metà delle selle usate nelle prove di fondo.



## IN TITANIO

In un'ideale classifica dei materiali usati sulle biciclette dei granfondisti, la "pole position" va senza dubbio al carbonio, con il 90-95 per cento delle bici schierate al via. La restante porzione è appannaggio dell'alluminio (presente sulle bici dei fondisti occasionali, che non rinnovano il loro mezzo da oltre dieci anni...), ma anche dell'acciaio e, come vediamo, del titanio, materiali ancora molto apprezzati per le loro caratteristiche meccaniche e l'indiscussa eleganza.

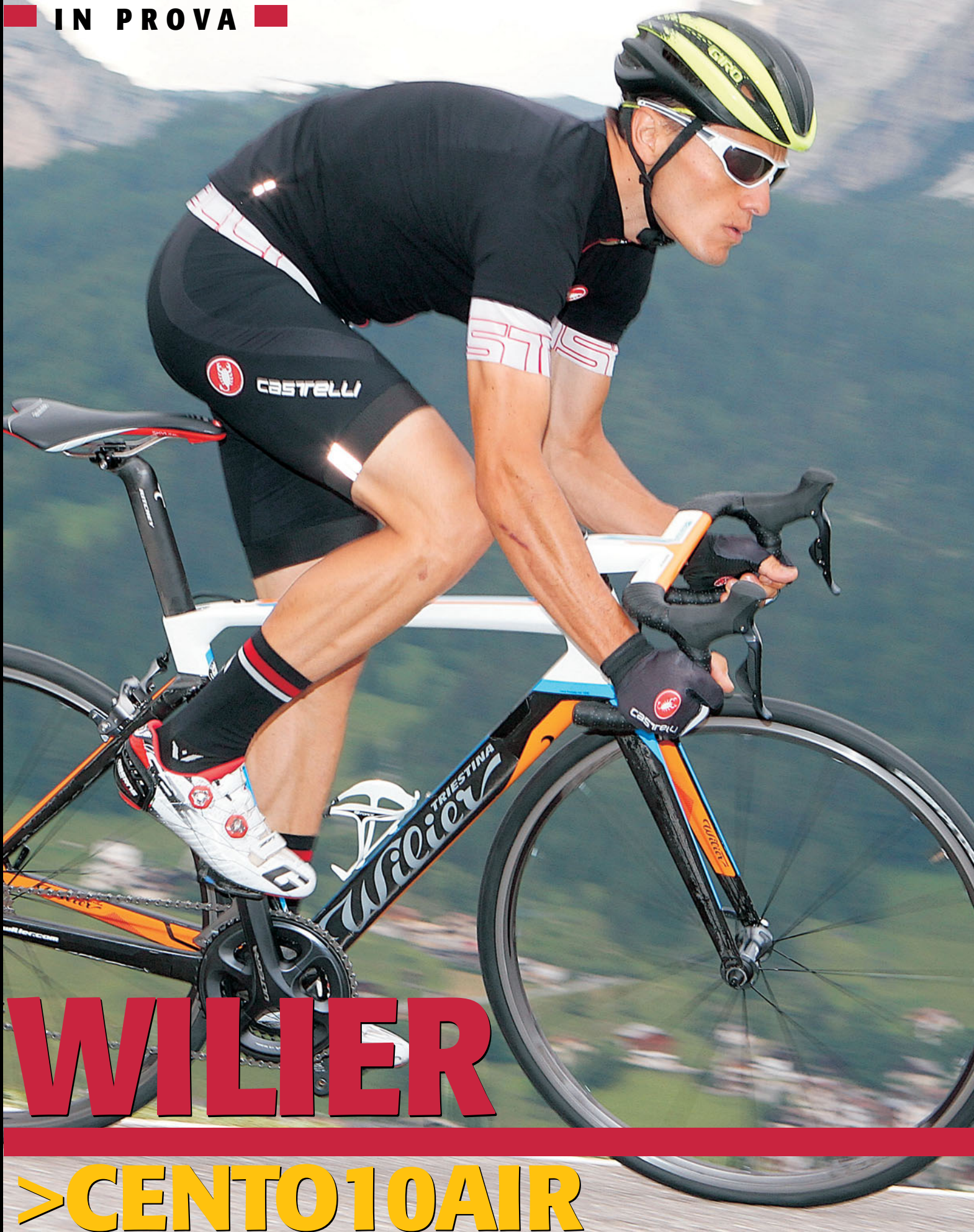
## FORMA COMPACT

Questa piega 3T Ergonova Team rappresenta bene una tipologia di curva molto diffusa tra i fondisti, quella "compact": la contrazione dei valori di drop e reach consente di velocizzare la transizione tra le impugnature e aiuta a tenere a lungo la presa bassa.





IN PROVA



WILIER

>CENTO10AIR



# La Scheda Tecnica

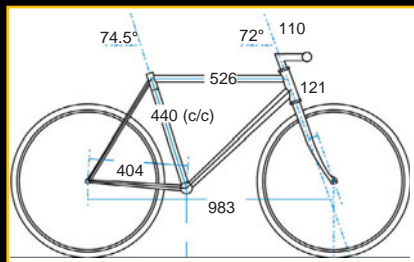
**PRODUTTORE E DISTRIBUTORE:** Wilier Triestina, via Fratel Venzo 11, 36028 Rossano Veneto (VI), tel. 0424/540442, fax 0424/540441, [www.wilier.it](http://www.wilier.it), [wilier@wilier.it](mailto:wilier@wilier.it)

**CARATTERISTICHE GENERALI:** tubazioni: carbonio 60 e 46 Ton; geometria: sloping; misure disponibili: XS, S, M, L, XL, XXL; misura in esame: S; colori disponibili: White-Orange Blue Glossy Finish, Black-Red Matt/Glossy Finish, Grey-Red Matt/Glossy Finish, Red-White Glossy Finish; peso bici completa: 7 kg; forcella: Wilier Triestina, monoscocca, 1.1/4"-1.1/4"; prezzo indicativo: 6000 euro.

**TRASMISSIONE:** comandi cambio: Shimano Ultegra Di2; deragliatore centrale: Shimano Ultegra Di2; cambio posteriore: Shimano Ultegra Di2; guarnitura: Shimano Ultegra, corone: 50-34; pedivelle: 172.5 mm; movimento centrale: Shimano Ultegra press fit; catena: Shimano Ultegra; pacco pignoni: Shimano Ultegra, 11-28, 11v.

**RUOTE:** Shimano Ultegra WH-6800; gomme: copertoncini Michelin Pro4 Endurance 700x25c; peso ruota anteriore: 1163 g; peso ruota posteriore: 1640 g.

**ALTRI COMPONENTI:** serie sterzo: Fsa con cuscinetti custom (1.1/4"-1.1/4"); freni: Shimano Ultegra, direct mount; sella: Astute Star Lab; reggisella: Ritchey Cento10Air custom made; manubrio: Wilier Triestina Alabarda, integrato, in carbonio monoscocca. **NOTE:** scatola movimento BB30; disponibile anche come singolo frame set (telaio e forcella) a 3000 euro o come frame set+manubrio integrato Alabarda a 3500 euro.



Questa novità di Wilier per il 2017 coniuga aerodinamica, guidabilità e comfort su un telaio con geometria corsaiola già usato dai pro. I cablaggi scompaiono quasi del tutto nel telaio, per una pulizia confermata anche dal nuovo set di guida integrato Alabarda. È adatta per i percorsi più diversi. Noi l'abbiamo messa alla prova sul lungo della Maratona delle Dolomiti.

di Maurizio Coccia / foto M. Spinelli - La Cuba

L'abbiamo ritirata presso gli stabilimenti della Wilier Triestina di Rossano Veneto e due giorni dopo l'abbiamo messa subito alla prova, una prova vera e seria, lungo i 138 km e 4300 metri di dislivello del percorso lungo della Maratona delle Dolomiti.

Stiamo parlando della Cento10Air, l'ultima arrivata nella collezione della Casa veneta, presentata ufficialmente poco prima della nostra prova e che abbiamo "anticipato" nel numero di giugno de "La Bicicletta".

La Cento10Air andrà a rappresentare la scelta preferenziale dei professionisti equipaggiati dalla Wilier (quest'anno quelli della Southeast e della United Healthcare) e, tra i corridori, il primo a utilizzarla ancora prima che fosse presentata ufficialmente è stato Filippo Pozzato, che con questa bici ha corso tutto lo scorso Giro d'Italia.

## MOLTO VERSATILE

A dispetto delle forme filanti e della sigla "Air" che la accompagna, la Cento10Air nasce infatti come bici particolarmente versatile, che fa della riduzione della resistenza all'aria il suo punto di forza, ma che, allo stesso tempo, offre caratteristiche tecniche, dimensionali e strutturali in grado di fare bene su qualsiasi terreno.

E la nostra prova sulle Dolomiti ha confermato tutto questo, perché per affrontare la granfondo di Corvara l'aerodinamica per lanciarsi nelle lunghe discese giù dai passi serve eccome, ma più che altro servono la capacità di arrampicarsi in salita garantendo la sufficiente reattività e, ovviamente, quel comfort che è essenziale quando devi spingere sui pedali per quasi un'ora per superare mostri sacri come Pordoi o Giau, solo per citare le salite più dure della Maratona.

La risposta di Wilier a esigenze (anche) di questo genere è appunto la Cento10Air, una specialissima che fa della polivalenza il suo punto di forza e che in questo senso sta abbandonando quella via verso la specializzazione del prodotto che ha caratterizzato la strategia di tanti grandi player della telaistica mondiale negli ultimi tre-quattro anni. Con la Cento10Air, quindi, la Wilier Triestina va a proporre al pubblico una bici da competizione che sia adattabile a ogni percorso e a ogni esigenza e che non sia selettivamente destinata ora a contesti di utilizzo

aero, ora al comfort, ora alla salita. Sì, è vero, la bicicletta che abbiamo provato è identificata con la sigla "Air" perché indubbiamente tiene in grossa considerazione gli aspetti aerodinamici, ma tutto questo senza pregiudicare il rendimento in tutte le altre situazioni.

## LA BICI TESTATA

Abbiamo testato la Cento10Air nell'allestimento di serie identificato con il codice W704L6: si tratta, nello specifico, di uno dei tre montaggi tra quelli previsti con il gruppo Shimano Ultegra Di2 e, in generale, di uno dei ben venti allestimenti previsti "alla carta". La ricchezza dei montaggi di serie è uno degli storici punti di forza della Wilier Triestina e su questa nuova arrivata viene confermato in pieno, offrendo quindi al pubblico un ventaglio di prezzi che va da un minimo di 4600 euro (gruppo Sram Force e ruote Mavic Cosmic Elite) a un massimo di 10.500 euro (gruppo Shimano Dura-Ace Di2, in versione 2017, e ruote Shimano WH-9100 C40, anche queste in versione 2017). Alla ricchezza di allestimenti si aggiunge inoltre una gradita sorpresa, cioè quella delle quattro colorazioni disponibili, delle quali noi abbiamo utilizzato quella forse più inedita e di rottura rispetto alle più diffuse e note tonalità, dove a dominare sono il nero, il rosso e il bianco.

Per la nuova Cento10Air la Wilier ha invece scelto anche la via dell'originalità con questa variante cromatica chiamata White-Orange-Blue Glossy Finish, dove fregi blu e arancio si stagliano su uno sfondo nero e bianco lucido e vengono riproposti anche sul manubrio dedicato. Si tratta di una

colorazione che non si può non notare e che, del resto, si allinea all'attenzione per il look e per l'estetica che su questa Cento10Air è testimoniata prima di tutto dalle forme dei tubi e dai volumi del telaio. Che poi dietro queste forme così eleganti ci sia (soprattutto) uno studio di aerodinamica questo è fuori di dubbio, ma quello che abbiamo rilevato noi stando fermi in griglia prima dello start della Maratona e poi conducendo la bici a mano nell'immediato dopo corsa è il gradimento che moltissimi "collegli" fondisti ci hanno manifestato per i colori e le linee estetiche così moderne, così aggressive e, allo stesso tempo, così leggere che contraddistinguono questo nuovissimo ➔

(continua a pag. 58)



IN PROVA

## WILIER TRIESTINA >CENTO10AIR

SPECIALITÀ COMPETIZIONE

€ 6000

GAMMA: ALTISSIMA

### I PUNTI DI FORZA

- 1.** La Cento10Air realizza una "cooperazione" aerodinamica tra il telaio e manubrio e reggisella.
- 2.** A dispetto delle qualità aero, la bici va bene dappertutto: nelle situazioni veloci, in discesa e in salita.
- 3.** Carro e forcella hanno un elevato sviluppo in larghezza: ospitano gomme oversize e freni direct mount.
- 4.** La geometria è quella che Wilier Triestina ha collaudato da anni insieme ai professionisti.
- 5.** Il look non passa inosservato e l'appeal estetico è ancora più forte considerando il manubrio intergato.

**A** Per ottenere la migliore resa aerodinamica, i **foderi obliqui** del carro si connettono al tubo verticale nel punto più basso consentito dalle regole Uci. Come su tutti i telai d'altissima gamma di Wilier, la struttura del **carro** è **asimmetrica**, con il braccio destro più basso per favorire il passaggio della catena e **contrastare** la forza di compressione trasmessa dalla ruota al lato destro del carro.

**B** Se esaminati in sezione, tutti i **tubi**, reggisella compreso, hanno un profilo anteriore **aero** e una "coda" tronca: si tratta dell'applicazione degli algoritmi **Naca** e della teoria di **Kamm**, che permette di assegnare al tubo elevate proprietà aerodinamiche risparmiando nel contempo peso e senza intaccare la **rigidità** torsionale.

