

**D** La Cento10Air utilizza il **Balanced Design**: si tratta di una soluzione che presenta piccole differenze sui **diametri** dei tubi in base alle taglie. Il telaio è in questo modo perfettamente bilanciato e garantisce le **medesime caratteristiche** meccaniche indipendentemente dalla taglia.

**C** Tutta nuova l'architettura di **fissaggio del deragliatore**: la superficie dell'area di fissaggio è più **ampia** rispetto al solito e questo ripara e protegge le fibre di carbonio del telaio dalla pressione del perno del deragliatore, garantendo una **maggiore durata**.

## VALUTAZIONE

- > **RIGIDITÀ:** ★★★★★★
- > **COMFORT:** ★★★★★★
- > **LEGGEREZZA:** ★★★★★★
- > **PREZZO:** ★★★★★★

GARA	GRANFONDO	GRAVEL
------	-----------	--------

**E** La porzione dell'**attacco** dell'Alabarda ha un'**inclinazione** più **pronunciata** (10.4°) rispetto agli standard.

Questo accorgimento non influisce sulla geometria complessiva del telaio, ma rende l'attacco praticamente **"invisibile" al vento**. L'inclinazione marcata porta il cockpit di guida 2 cm più in basso rispetto a un manubrio tradizionale, ma a compensare il tutto provvedono le due **placchette dedicate** poste tra l'integrato e il tubo di sterzo e che devono essere obbligatoriamente installate.

**Bicicletta**  
**TECNICA**





1

I **foderi** posteriori sono piuttosto **larghi** e il maggior spazio tra tubo e ruota fa scorrere meglio l'aria: si **riducono** infatti le **turbolenze** che l'aria crea al passaggio tra due corpi di diversa forma e diverso materiale. Lo stesso concetto è applicato su forma e ingombri degli steli forcella.



2

La maggiore larghezza dei foderi del carro e della forcella trova la migliore soluzione frenante nello standard **direct mount**, cioè quello in cui il corpo freno è fissato al telaio attraverso **due perni** e non uno e che assicura una frenata più **modulabile** e più **potente**.



3

Il forcellino posteriore destro propone il **supporto cambio** sostituibile utilizzato dalla Wilier per tutti i modelli della famiglia Cento (Cento1SR e Cento1AIR): il **cavo** viene veicolato al suo interno e può essere indistintamente usato per **gruppi** elettromeccanici o meccanici.

## WILIER TRIESTINA >CENTO10AIR

(segue da pag. 55)

modello della Wilier. Dimenticavamo: la bici si chiama così perché celebra il centodecimo anniversario della nascita della Wilier Triestina, fondata a Bassano del Grappa nel 1906.

### FORME NUOVE, GEOMETRIA NO

Alle forme e ai volumi dei tubi tutti nuovi la Cento10Air accoppia un'impostazione geometrica collaudata, la stessa che caratterizza i già noti modelli Zero.6, Zero.7 e Cento1SR. Il risultato pratico di tutto questo è che il feeling riferito alla manovrabilità, alla sensazione nell'approccio in curva e al bilanciamento percepito tra comparto dell'avantreno e carro posteriore è stato il medesimo che abbiamo provato su altre Wilier. Si tratta di un assetto ben bilanciato, che senza ombra di dubbio è adatto per gli agonisti evoluti (tubo sterzo corto, carro posteriore compatto in proporzione all'avantreno) e che dà il meglio di sé tanto più le velocità e le condizioni di utilizzo si fanno "serie" e la gara entra nel vivo.

### I MATERIALI

Come tutti i top di gamma Wilier, anche la Cento10Air è realizzata con un composito che "mescola" carbonio con carichi di rottura di 60 e 46 tonnellate per mm<sup>2</sup> in base alle esigenze meccaniche specifiche dei vari comparti. La forcella, monoscocca come il telaio, è invece tutta in carbonio 60 Ton.

**Bicicletta**  
**TECNICA**







**4**

Il telaio è progettato per ospitare coperture fino alla 28 mm di sezione (da 25 quelle montate per il test). Lo spazio che assicurano carro e forcella consentirebbe tra l'altro di arrivare anche a 30 mm, ma in questo caso si andrebbe oltre lo spazio di "luce" minimo consentito dalle normative.



**5**

Il reggisella in carbonio è realizzato da Ritchey su specifica Wilier: anch'esso è modellato sugli algoritmi Naca e ha un profilo a coda tronca. Il morsetto ha un arretramento di 22 mm, mentre il fissaggio è a scomparsa, con bussola a espansione collocata nel tubo superiore.



**6**

La piastrina passacavo alla sommità del tubo obliquo cambia a seconda del set up della bici (elettromeccanico con Alabarda, meccanico con Alabarda, meccanico senza Alabarda). Le funzioni sono le stesse: veicolare meglio i cavi interni, dare al telaio un aspetto pulito e aero, risparmiare grammi.



In particolare, la nostra prova è stata fatta su una taglia S, che la Wilier ci ha approntato montandoci, come richiesto, un set di guida con attacco da 11 cm e curva da 42 cm e posizionando un solo spessore distanziale tra il tubo di sterzo alto 12 cm e l'attacco. Ne è risultata una guida aggressiva e racing come piace a chi scrive, ma che, nonostante tutto, ci ha subito stupito per la buona capacità del carro di assorbire i colpi dell'asfalto: e a dire il vero, mai ci saremmo aspettati un comfort simile da un telaio che a primo

impatto appare così "cattivo" e corsaiolo.

Il principale alleato del comfort è di sicuro il passaggio ruota ampio garantito da carro e forcella, che riesce a far passare coperture generose (fino alla 28 mm) e che, nel nostro caso, erano delle Michelin Pro4 Endurance da 25c (gonfiate a 6.4 e 6 bar, adatti per i 66 kg di peso del tester). Crediamo, però, che anche il particolare volume dei foderi obliqui e la sagoma del reggisella lavorino bene assieme per garantire quella cosiddetta "vertical

## NACA E KAMM

Il design dei tubi è il risultato degli algoritmi Naca: si tratta di uno standard di derivazione aeronautica che indica un approccio matematico per la definizione di una sagoma che sia la più aero possibile rispetto alla posizione e alla funzione che dovrà assumere. Sulla Cento10Air gli algoritmi Naca sono accompagnati da un altro importante concetto aerodinamico, quello del profilo Kamm, dove le tubazioni più esposte hanno tutte la "coda" tronca per ridurre la resistenza all'aria, risparmiare peso e aumentare la rigidità. Il telaio in taglia M verniciato pesa 1040 g, la forcella 350 g.

compliance" - la flessibilità sul piano verticale - di cui abbiamo beneficiato non poco essendo i chilometri percorsi più di cento e le ore in sella poco più di cinque (per la cronaca, chi scrive ha "chiuso" il lungo in 5h 20'). In merito alla guidabilità - e in particolare alla guidabilità in discesa - confermiamo tutta la grande maneggevolezza che avevamo già avuto modo di apprezzare su altre Wilier e che, come accennato, risulta dal buon bilanciamento tra carro posteriore e avantreno oltre che da un angolo di sterzo ben configurato, che garantisce sicurezza in ogni situazione e ti fa sentire "tuo" e perfettamente sotto controllo il cockpit di guida anche quando la velocità è elevata.

## DEDICATA A...

La Cento10Air è senza dubbio una bicicletta di altissima gamma destinata alle competizioni. Rispetto a molti modelli omologhi posizionati nello stesso segmento di mercato ha però un livello di comfort e caratteristiche tecnico-dimensionali assai rari da trovare in questo contesto. Il grande punto di forza del telaio è senza dubbio l'ottima efficienza aerodinamica, che peraltro prende corpo da forme esteticamente apprezzabili e da un set di guida dedicato che sa essere anche molto rigido.

Il telaio non è tra i più leggeri sul



## IL MANUBRIO INTEGRATO ALABARDA

**U**no dei comparti chiave della nuova Cento10Air è il **manubrio integrato Alabarda**, un componente in carbonio monoscocca dal peso di circa (in base alla misura) 390 g. L'Alabarda è stato realizzato su specifica per questo frame e per il suo tubo di sterzo anche se, chi lo desidera, può **acquistare** l'integrato **a parte** e montarlo su altri telai così come può naturalmente comprare il singolo telaio Cento10Air e montarci un manubrio tradizionale. Ovvio, però, che la destinazione più consona di questo integrato è quella con il suo telaio nativo, rispetto al quale trova la migliore rispondenza sia per quello che riguarda il design (elegantissimo, visto che un ingegnoso sistema a espansione a tre cunei provvede a fissare il componente al canotto forcella e a eliminare alla vista qualsiasi vite laterale), sia per l'architettura dei **cablaggi**. Questi ultimi sono progettati per scorrere quasi totalmente al suo interno e questo sia che si opti per un allestimento **elettromeccanico** (come nel nostro caso), sia che si scelga un montaggio **meccanico**. In particolare, i cavi trasmissione seguono un complesso percorso che li vede transitare ai lati della **bussola a espansione** che fissa l'integrato al canotto forcella, per poi indirizzarsi verso la parte interna del tubo diagonale non prima di transitare in apposite sedi laterali-interne realizzate tra sterzo e canotto forcella. La sola dif-



**ferenza** tra allestimento meccanico ed elettromeccanico è che, nel secondo caso, la piastrina posta sul dorso superiore del tubo diagonale funziona semplicemente da tappo, mentre chi sceglie il montaggio meccanico troverà una piastrina provvista di un solo registro utile alla regolazione

**Bicicletta  
TECNICA**

fine di entrambi i deragliatori. In pratica, con l'Alabarda installato sulla Cento10 Air gli unici cavi che si vedono all'esterno sono le due brevi tratte dei **cavi freno**. Soltanto in caso di utilizzo del telaio con un manubrio tradizionale i cavi trasmissione rimarranno esterni fino a raggiungere la piastrina passacavo, che poi li veico-

lerà all'interno del down tube per poi destinarli ai rispettivi deragliatori. Il vantaggio di un'architettura del genere - evidentemente - non è solo estetico, ma anche aerodinamico. E la stessa cosa vale per gli specifici spessori che interfacciano l'integrato Alabarda con il telaio, pensati per vincere la resistenza al vento e offrire una **buona adattabilità** in altezza al "gruppo" di guida: sono infatti previsti specifici spessori distanziali, da 10 e da 5 mm, attraverso cui adattare la posizione del cockpit in base alle esigenze personali. L'Alabarda è proposto in **sei taglie**: 9x40, 10x40, 10x42, 11x42, 12x43 e 133.5x42 cm (quest'ultima è quella realizzata per Filippo Pozzato). In tutti i casi, la morfologia delle "code" basse è compact, ma è declinata con misure differenti, proporzionate alla taglia considerata.

Le nostre impressioni su strada? Nulla da eccepire in merito alla rigidità laterale, che ovviamente, su un componente strutturato in un solo pezzo come questo, è molto superiore a quella assicurata dai tradizionali set curva+attacco. Poi, molto comoda ed ergonomica l'impugnatura sulla voluminosa parte alto-centrale, mentre per quello che riguarda la morfologia delle parti basse troviamo la collaudata tipologia compact, che rappresenta una valida soluzione non solo per gli agonisti puri, ma anche per chi al cronometro guarda meno.

## TABELLA MISURE: GEOMETRIE E QUOTE

Taglia	Tubo verticale c/f	Tubo vert. virtuale	Tubo orizzontale	Angolo verticale	Lunghezza tubo di sterzo	Foderi	Angolo sterzo
XS	420	460	513	75	107	404	71.3
S	440	480	526	74.5	121	404	72
M	460	500	541	74	138	405	72.5
L	480	520	556	73.5	154	405	73
XL	500	550	571	73	173	407	73
XXL	550	578	586	72.5	190	407	73.5

\* Tutte le misure sono espresse in millimetri, i dati angolari in gradi.

**Produttore e distributore: Wilier Triestina**  
tel. 0424/540442, fax 0424/540441, [www.wilier.it](http://www.wilier.it) [wilier@wilier.it](mailto:wilier@wilier.it)

**WILIER TRIESTINA**  
**>CENTO10AIR**

mercato, ma quei 100 g circa di peso in più che sconta rispetto a tanti modelli superlight si recuperano ampiamente se si scelgono gli allestimenti più alti in gamma.

[www.wilier.it](http://www.wilier.it)



9 OTTOBRE 2016

# GRANFONDO CAMPAGNOLO ROMA

LA STORIA DI ROMA PEDALA CON TE



## TRE SFIDE PER TE:

### LA GRANFONDO CLASSICA

123 KM E 1700 METRI DI DISLIVELLO FRA COLOSSEO, FORI ROMANI, CASTEL S. ANGELO, S. PIETRO, I CASTELLI ROMANI E LE SALITE DI ROCCA DI PAPA E ROCCA PRIORA, I TERRIBILI MURUS E ROSTRUM.

### IN BICI AI CASTELLI

UNA CICLOPEDALATA DI 60 KM APERTA A TUTTI, ANCHE ALLE BICICLETTE ELETTRICHE A PEDALATA ASSISTITA.

### L'IMPERIALE, THE APPIAN WAY

60 KM, 12 SULL'ANTICO BASOLATO DELL'APPIA ANTICA, RISERVATI ALLE BICICLETTE ANTE 1987 ED AI CICLISTI CON ABBIGLIAMENTO D'EPOCA.

**GRANFONDO CAMPAGNOLO ROMA:  
UNA FANTASTICA EMOZIONE  
CICLISTICA.**



GRANFONDO  
CAMPAGNOLO  
ROMA FA PARTE  
DEL CIRCUITO  
PRESTIGIO 2016



Partner istituzionale



Charity Partner



Sponsor



Media Partner



Per Info e Registrazioni: [www.granfondoroma.com](http://www.granfondoroma.com)

Per Prenotazioni: [travel@granfondoroma.com](mailto:travel@granfondoroma.com)

+39 071 2907290

da lunedì a venerdì, dalle 10:00 alle 18:00

seguici







CONSIGLI PER I CICLOAMATORI

# IN PRATICA



## TECNICA / 1

### FRENI RUMOROSI

La responsabilità del rumore prodotto mentre si frena è di solito dei pattini, del cattivo allineamento di questi rispetto alle superfici frenanti del cerchio oppure del fatto che i fianchi del cerchio (o gli stessi pattini) sono sporchi. Ci sono però casi in cui a provocare il rumore è il freno stesso, in particolare quando qualche componente del corpo non è ben fissato o avvitato. Giochi anche piccoli tra le parti possono per questo causare un rumore molto forte, che si riconosce subito perché è simile allo starnazzare di un'oca.



## ALIMENTAZIONE

### ASSETATI DOPO UN'USCITA TORRIDA



Estate, caldo torrido, momento immediatamente successivo la fine dell'allenamento: in condizioni simili l'appetito di solito è scarso e, più che la fame, ad assalirci è l'arsura dovuta alla perdita di liquidi. In questi casi trangugiare avidamente acqua fredda e a volontà è il peggio che si possa fare, primo perché si rischia seriamente una congestione gastrica, poi perché si inibisce lo stomaco a ricevere cibi leggeri, che invece servono a reintegrare velocemente le energie appena spese.

## SICUREZZA

### SMARTPHONE IN BICICLETTA?

Utilizzare lo smartphone mentre si va in bicicletta è pericoloso più o meno quanto il suo impiego in automobile, mentre si guida. Anche in bici ogni distrazione rispetto alla guida può essere fatale e, se non bastasse, esiste il rischio in più di perdere facilmente l'equilibrio quando, con una mano impegnata ad arraggiare con lo smartphone e con gli occhi fissi sul display, capita di inciampare in una buca o un dosso, che possono facilmente disarcionarci dalla sella.



Insomma, se proprio dovete usare lo smartphone, fatelo solo fermandovi a bordo strada!

## ACCESSORI

### LA TAGLIA DEL CASCO



Affinché un casco si possa definire adatto per la nostra anatomia non basta che la parte interna della calotta trovi il giusto spazio sul cranio. La parte più importante da proteggere è infatti la nuca e buona parte di questa deve essere necessariamente avvolta dalla

calotta del casco se si vuole pedalare in sicurezza e adeguatamente protetti. Non solo: se per raggiungere questa condizione siete obbligati a lasciare completamente lenta la cinghia perimetrale di ritenzione, significa di sicuro che quella misura di casco è troppo piccola.

## SALUTE / 1

### CICLISMO E DERMATITI

Il ciclista è esposto a problemi dermatologici molto più di quello che si potrebbe immaginare. Il problema è particolarmente presente in estate, perché il caldo favorisce la sudorazione ed è il sudore stesso, quando compresso da un tessuto aderente come appunto quelli che si usano in bicicletta, a non trovare la fisiologica via di uscita verso l'esterno e per questo fuoriesce sottopelle



provocando fastidiose irritazioni, rossori o, peggio, bolle o cisti. Problematiche simili colpiscono quanto più la pelle del soggetto interessato è sensibile o predisposta. La cosa migliore per ridurre il problema è puntare sulla qualità dei tessuti indossati oppure, dove possibile, ridurre al minimo il tessuto, ad esempio vestendo con calzini corti oppure non indossando i guanti.

## BIOMECCANICA

### ❖ PEDALI E ALTEZZA SELLA



L'altezza sella può essere legata al tipo di pedali che si utilizzano. La tipologia del corpo pedale e della relativa tacchetta possono infatti condurre a distanze diverse tra suola della scarpa e asse del pedale. La differenza tra un modello e l'altro può arrivare anche a 2-3 mm, dei quali occorrerà tenere conto nel momento in cui si cambia il componente e si dovrà aggiornare l'altezza sella.

## TECNICA / 2

### ❖ QUANDO LA GOMMA È STRETTA

Con l'avvento dei cerchi di nuova generazione, cioè quelli in cui la gola interna (e di conseguenza la larghezza esterna) è maggiore rispetto al passato, bisogna prestare molta attenzione alle coperture che si montano. Infatti, alcuni produttori indicano espressamente una sezione di copertura minima compatibile con quel cerchio. Ciò che accade, montando una copertura troppo stretta, è che l'ingombro della gomma gonfiata risulti inferiore alla larghezza del cerchio e per questo in curva potrebbero esserci rischi di cedimenti strutturali del cerchio, ad esempio in seguito a urti o a colpi ricevuti da fianchi che sono meno "protetti". In genere, la maggior parte dei moderni cerchi con larghezza oversize sono adatti a coperture di almeno 23c, ma ci sono anche casi in cui la sezione minima è la 25c.



## STAR BENE

### ❖ COME LEGGERE GLI ESAMI EMATICI

Nel referto di una qualsiasi analisi del sangue troviamo sempre dei parametri di riferimento "minimo-massimo" all'interno dei quali il valore indagato dovrebbe trovarsi perché tutto sia nella norma. In realtà quella "finestra" va sempre assunta con il beneficio di inventario, perché si tratta di un intervallo di riferimento che corrisponde alla media che la popolazione in salute ha in merito a quello specifico valore ematico. A meno che non siate medici, trarre considerazioni da soli sui valori di un'indagine ematica è sempre sbagliato. Aggiungiamo poi che nel caso di esami fatti con finalità sportive (ad esempio per il rilascio dell'idoneità o per un controllo stagionale) dovrebbe essere sempre un medico sportivo - e non quello generico - a valutare i referti, perché molto diversi sono i valori di riferimento tra un individuo sedentario e uno sportivo e, in riferimento a quest'ultimo, molto cambia se lo sport praticato è di resistenza o di forza.

## TECNICA / 3

### ❖ BICI DA CORSA E SOSPENSIONI

All'interno della categoria endurance o granfondo, più di qualche produttore ha introdotto di recente dei modelli con soluzioni tecniche in cui il telaio abbandona la classica struttura continua e presenta dei punti di articolazione tesi ad assorbire le vibrazioni del terreno, più o meno come accade nel mountain biking. La Pinarello Dogma KS8 è uno di questi e, a modo suo, anche la nuova Trek Domane si inserisce nello stesso contesto. Vogliamo però ricordare che in entrambi i casi l'analogia con i sistemi di sospensione delle mtb è parziale, perché nella loro declinazione stradistica le architetture di assorbimento dei colpi sono tutte di tipo passivo, a differenza delle sospensioni attive del



mountain biking. Una sospensione attiva è quella in cui l'architettura si adegua alle caratteristiche del terreno indipendentemente dal peso e/o dai movimenti del ciclista che siede sopra la bicicletta. La sospensione passiva, invece, fa esattamente il contrario: entra in azione solo sotto l'effetto del peso del ciclista e compie escursioni di grado proporzionale all'entità della buca che la bicicletta si trova ad affrontare in quel momento.

## SALUTE / 2

### ❖ COME LIMITARE I CRAMPI

Prima di colpire, i crampi danno sempre delle avvisaglie e chi è più esperto e/o pratico riesce a capirle bene. I muscoli, o meglio alcuni specifiche parti dei muscoli, cominciano infatti a "tirare" in zone circoscritte. Se si continua con l'esercizio fisico, nel giro di poco tempo quel fastidio si trasformerà inevitabilmente in crampo e in quel momento servirà a poco affidarsi alla reintegrazione con potassio e magnesio: è troppo tardi per fare prevenzione.

Cosa fare in quei casi? Necessariamente ridurre l'intensità dello sforzo e, nel caso specifico del ciclismo, inoltre, si potranno applicare importanti comportamenti per evitare che i crampi si manifestino in maniera importante e dolorosa.

Fondamentale sarà cercare di mantenere uno stile di pedalata il più uguale possibile a quello personale, visto che la contrazione del crampo è in agguato soprattutto quando il muscolo privo di "benzina" non

riesce a effettuare la sua fisiologica contrazione perché portato a eseguire un movimento cui è meno abituato. Non solo.

Il crampo si manifesta soprattutto quando il muscolo privo di energia è richiamato all'attività, ad esempio dopo una discesa o un tratto in cui non

si pedala: è per questo che quando si percepiscono le prime avvisaglie è sempre bene continuare a far girare le gambe in maniera blanda, cercando di eseguire movimenti che - come detto - non siano difforni dal nostro abituale stile di pedalata.





# la **Bicicletta**

leggila anche su **App Store** e **Googleplay**!



Puoi leggere  
(e abbonarti a)  
**LA BICICLETTA**,  
oltre che su carta,  
anche sull'**iPhone**,  
sull'**iPad**,  
sull'**iPad Pro**,  
sull'**iPad Mini**  
e su tutti i tablet  
e gli smartphone  
che usano il sistema  
operativo **Android**.  
Per acquistare la tua  
copia o l'abbonamento  
"mobile" vai  
su **AppStore**  
o **Googleplay**.  
Per maggiori info  
chiama o scrivi  
all'ufficio abbonamenti  
(06/3629021,  
abbonamenti@cycling.it)  
**Buona visione!**



Available on the  
**App Store**



**Google play**

**Cycling.it**

DIGITAL CYCLING NETWORK



# Sella Italia

## MITICA

di *Maurizio Coccia*

# STILE VINTAGE, TECNOLOGIA MODERNA



**Struttura, forma e costruzione sono quelle delle selle del ciclismo "eroico", materiali e standard impiegati per realizzarla sono moderni: la Mitica è la punta di diamante del neonato marchio vintage di proprietà di Selle Italia, dove trovano spazio selle e accessori che dal passato riprendono fascino ed eleganza declinandoli con tecnologia tutta moderna. Noi l'abbiamo provata su una bicicletta del 1967.**



**la Bicicletta**  
**TECNICA**



# SELLA ITALIA MITICA

STILE VINTAGE, TECNOLOGIA MODERNA

**D**opo la prima "incursione" con i tre modelli Slr Nubuk, Turbo 1980 Nubuk e Flite 1990 Nubuk, Selle Italia si è addentrata in maniera ancora più importante nel mondo vintage con tre modelli, dei quali uno - chiamato Mitica - è quello che abbiamo provato in anteprima e in esclusiva noi de "La Bicicletta" questo mese. La differenza con i modelli menzionati per primi è sostanziale, perché nel primo caso ad assegnare una connotazione vintage ai prodotti è l'impiego di un rivestimento in pelle scamosciata che sa un po' di retrò e che si ispira ai modelli storici delle linee di Selle Italia degli anni Ottanta e Novanta. Invece, con la Storica, l'Epoca e la Mitica (così si chiamano le selle di questa nuova linea), Selle Italia propone dei componenti realizzati ex-novo utilizzando lo stesso design e la stessa tecnologia costruttiva di quel ciclismo che oggi usiamo definire "eroico" riallacciandosi ai tempi in cui il marchio di Asolo (che quest'anno compie 120 anni) non si chiamava Selle Italia, ma "Sella Italia". E proprio per riallacciarsi in maniera più forte e stretta a un passato che gli appartiene, Selle Italia ha voluto brandizzare con il logo-marchio "Sella Italia" la Mitica, la Storica e la Epoca: in pratica, è la stessa scritta che molti anni fa si poteva trovare sulle selle in vera pelle con cui correavano Fausto Coppi e Tommy Simpson, solo per citare i corridori più famosi.

## DESIGN ANTICO, MATERIALI MODERNI

Struttura dello scafo interamente in pelle, perno inferiore di tensione per tenere lo scafo teso, fissaggio telaio-scafo con rivetti e asole posteriori per il fissaggio della borsa sottosella: i tre modelli della linea Selle Italia le caratteristiche che contrassegnavano le selle da corsa di almeno mezzo secolo fa ce le hanno tutte, ma a differenza delle tante riedizioni attuali che di questa tipologia di prodotto è oggi possibile trovare sul mercato, la Mitica, la Storica e la Epoca si caratterizzano

**LEGGERA  
NO, MA SE  
CERCATE  
UNA SELLA  
COMODA,  
ELEGANTE  
E DI  
TENDENZA,  
LA MITICA  
SELLA ITALIA  
FA AL CASO  
VOSTRO.  
L'ABBIAMO  
PROVATA.  
DOPO  
QUALCHE  
USCITA  
SI ADEGUA  
ALLA  
FORMA DEL  
SOTTOSELLA  
E DIVENTA  
UNA VERA  
E PROPRIA  
"POLTRONA  
DA  
BICICLETTA".**

## DETTAGLI

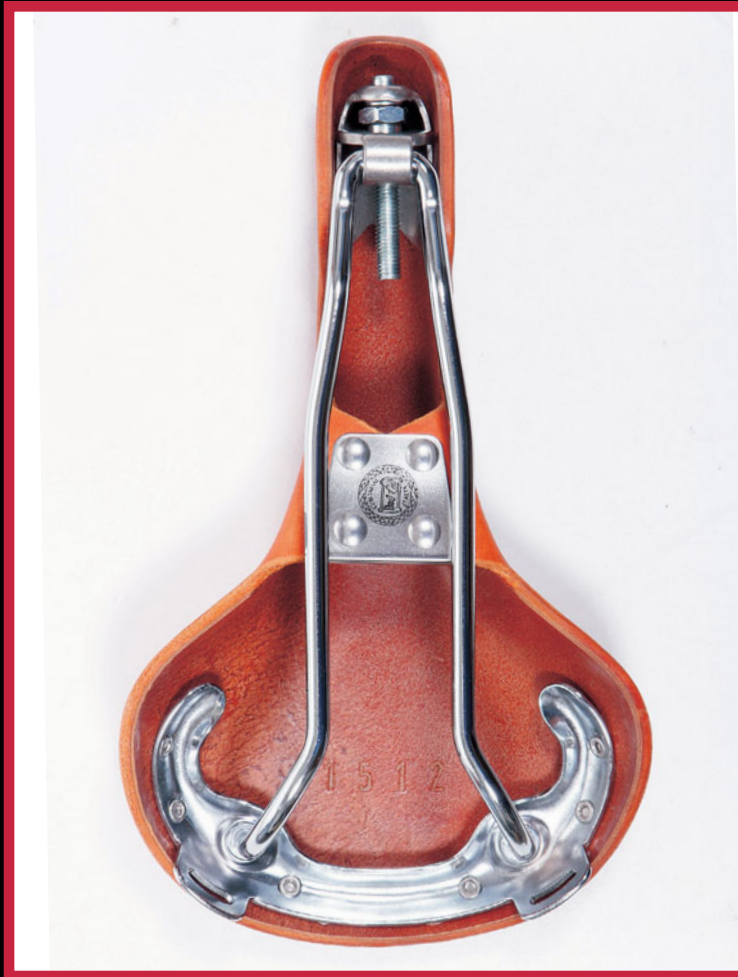
Il logo stampato sulla placchetta metallica sul retro della sella è lo stesso che l'allora "Sella Italia" utilizzava cinquanta anni fa. La foto mostra anche il particolare di due dei nove rivetti che accoppiano il telaio in acciaio allo scafo in pelle: utilizzano due tipi di lega metallica, in modo da distribuire al meglio la tensione e preservare il più a lungo possibile la pelle. Nella seconda foto, il particolare sul perno inferiore che gestisce la tensione dello scafo in pelle: si aziona con una chiave spaccata da 12 mm e con una chiave di Allen da 4 mm. In realtà, lo scafo ha una grande capacità di adeguarsi alla anatomia di chi ci si siede sopra e conserva a lungo la forma ottenuta. Per questo, il produttore si raccomanda di fare attenzione a non tensionare troppo la pelle. Sempre a titolo di raccomandazione, si consiglia di applicare del grasso sullo scafo ogni due mesi. Infine, l'ultima foto mostra le tre differenti pelli da cui risulta lo scafo: l'architettura del loro accoppiamento è riassunta bene dalla dicitura "sandwich leather-tech".



per l'adozione di una tecnologia moderna, che assegna alle selle in questione un indiscusso valore in più e che, se possibile, ne enfatizza le caratteristiche peculiari: comfort, resistenza nel tempo, adesione perfetta all'anatomia del corpo e - ovviamente - eleganza. La leggerezza? No, naturalmente chi cerca modelli del genere a tutto guarda fuorché alla leggerezza ("appena" 574 g il peso della Mitica che abbiamo testato...). Concentriamoci invece sulla tecnologia impiegata sui tre modelli,

e prima di tutto sul rivestimento in pelle. La struttura di quest'ultimo è unica nel suo genere, perché risulta dall'accoppiamento di tre diversi strati di vera pelle pretrattati, successivamente incollati assieme in modo da formare uno strato che nel complesso risulta più resistente, più durevole nel tempo e meglio conformabile alla forma del corpo di chi vi andrà a sedere sopra. Di fatto, su questa sella lo scafo è formato dalla struttura in pelle. Uno standard inedito è impiegato da Selle Italia anche sui rivetti che





## NUMERI DI UNA INVINCIBILE

Sullo scafo è impressa la scritta "Invincibile", perché questo è il nome del modello storico della produzione degli anni Quaranta e Cinquanta e perché questo è il "claim" che ha accompagnato il lancio della nuova collezione vintage siglata "Sella Italia". All'interno della linea, la Mitica che abbiamo provato è una sella molto adatta per il ciclismo endurance e il cicloturismo. Ogni esemplare è provvisto di un numero seriale nella parte inferiore dello scafo. Comune a tutti i modelli della linea è inoltre la presenza delle asole posteriori per il fissaggio delle borse sottosella. Infine, il telaio: è in acciaio internamente cavo e consente 5 cm di escursione in arretramento-avanzamento.

accoppiano il rivestimento al telaio sottostante in acciaio: diversamente da quelli classici, la struttura dei rivetti in questo caso risulta dall'accoppiamento di due placche di alluminio che, distribuendo in maniera più uniforme la loro pressione sul rivestimento in pelle, preservano quest'ultimo da cedimenti eccessivi della sua forma iniziale o - peggio - evitano che la pelle possa lacerarsi.

Parlando del telaio, invece, la sua struttura è quella in acciaio internamente cavo utilizzato da Selle Italia su molti dei suoi modelli da competizione, ha una forma tonda e un diametro di 7 mm compatibile con la maggior parte dei reggisella presenti in commercio.

### IN SELLA A UNA MITICA

Dei tre modelli della linea Sella Italia abbiamo dunque provato quello

chiamato Mitica e, per motivi di affinità estetica e "storica", abbiamo deciso di montarlo su una vera bici d'epoca, una Maino Professional del 1967. In realtà, una sella del genere non stonerebbe affatto su una road bike di produzione moderna realizzata in acciaio oppure in titanio e, perché no, darebbe valore e un esclusivo tocco estetico in più a una city bike di qualità o a una bicicletta da cicloturismo di oggi di buon livello.

Parliamo prima di tutto di montaggio e regolazione. La definizione dell'inclinazione segue esattamente i parametri che si utilizzano per settare le selle tradizionali e per questo l'angolazione che dovrà assumere il piano di appoggio sarà quella più consona alle preferenze

personali. Diverso il discorso sull'arretramento-avanzamento. Così come tutti i modelli della linea, anche sulla Mitica la struttura del rivestimento si spinge fin oltre i naturali limiti dello scafo.

Nella parte mediana, infatti, la pelle preformata presenta due prolungamenti che tornano ad accoppiarsi nella zona inferiore della sella, fissati grazie a una placca in acciaio posta sotto il "binario" del telaio.

Questa struttura, finalizzata a dare più robustezza e tenuta allo scafo in pelle, limita di fatto le possibilità di arretrare il montaggio sul morsetto.

In realtà, ci è servita la prima uscita per capire bene che la posizione migliore la Mitica (e, come lei, anche gli altri due modelli della collezione) lo trova quando è fissata in posizione molto avanzata rispetto al morsetto →

**LO SCAFO  
MISURA  
280X158  
MM.  
IL TELAIO  
È COMPA-  
TIBILE  
CON QUASI  
TUTTI I  
CANNOTTI.**

**Bicicletta  
TECNICA**



## LA LINEA COMPLETA SELLA ITALIA

Nelle intenzioni della Selle Italia, dei tre modelli vintage la Mitica è quello particolarmente orientato al ciclismo endurance e al cicloturismo. Nella linea Selle Italia c'è inoltre spazio per la Storica, che più riprende il design e la forma delle selle Selle Italia utilizzate dai corridori negli anni Quaranta e Cinquanta, e per la Epoca, dove l'ingombro più ampio dello scafo e la grande superficie di



IL MODELLO "EPOCA"



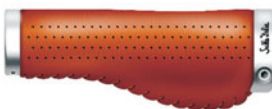
appoggio la rendono un modello vintage perfetto per il cicloturismo o il trekking in bicicletta. Tutti e tre i modelli della linea sono disponibili in due colori: honey (quello testato) e black. La stessa doppia disponibilità cromatica contraddistingue gli altri accessori della linea



IL MODELLO "STORICA"

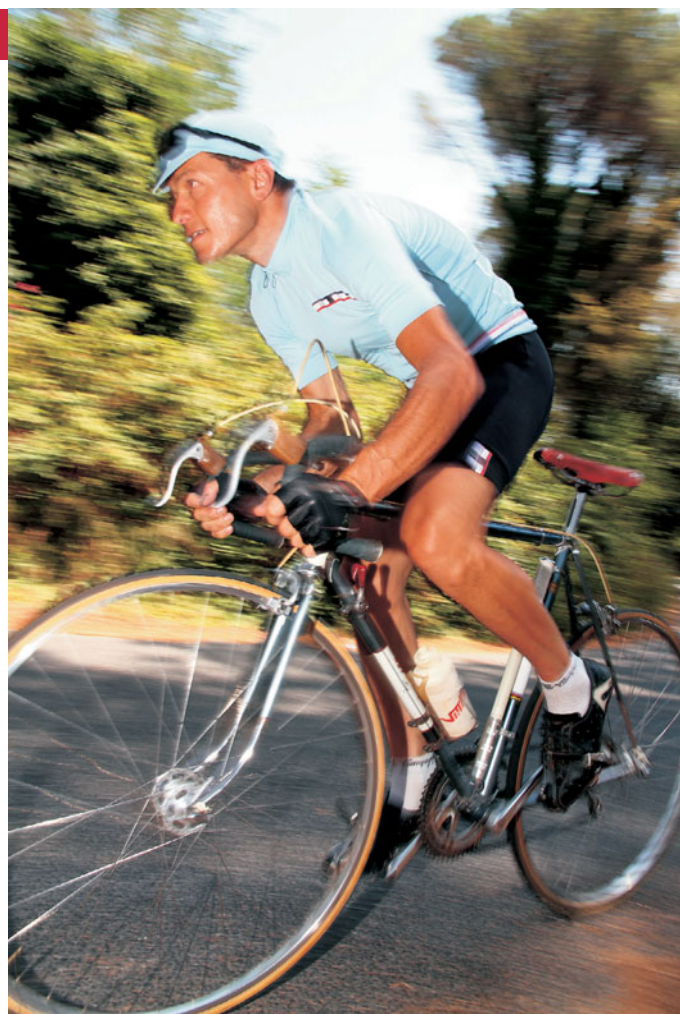


vintage - cioè le manopole e le borse sottosella - caratterizzati dalla medesima ricercatezza nei particolari e dalla stessa qualità della sella provata. Parlando di prezzi, la Mitica costa 159 euro, la Storica 129 euro, la Epoca 109 euro. Passando alle manopole, queste sono disponibili in una variante ergonomica



chiamata Epica (80 euro) e in quella standard chiamata Eterna (69 euro).

La borsa sottosella Gloriosa ha invece un prezzo di 94 euro.



## SELLA ITALIA MITICA

STILE VINTAGE, TECNOLOGIA MODERNA

(del resto, guardate le foto delle bici dei ciclisti "eroici" e vi accorgete che in passato la forma delle selle obbligava a un settaggio così avanzato).

Le impressioni sulla seduta? Nelle prime uscite l'impatto è strano, perché un materiale "vivo" e duttile come è la vera pelle impiega più di un'uscita per modellarsi rispetto alla forma anatomica di chi ci si andrà a sedere sopra. Per questo, all'inizio la sensazione è stata quella di sedere su una sella dura rispetto a quello che, ad esempio, si può percepire sulle selle moderne imbottite con foam. In realtà, dopo qualche centinaio di chilometri la "musica" cambia davvero e la Mitica vi catapulterà in una dimensione di comfort superiore, che sulle selle moderne non si riesce neanche a immaginare...

**"Bicicletta**  
**TECNICA**



Produttore e distributore: Selle Italia, tel. 0423/541313, fax 0423/541300  
[www.selleitalia.com](http://www.selleitalia.com)

[www.selleitalia.com](http://www.selleitalia.com)





# PER VEDERE LONTANO

NUOVE STRADE,  
NUOVI OBIETTIVI...



Model\_ Ultra

Scopri tutti i modelli presso i rivenditori autorizzati DEMON.  
Entra nel sito web per tutta la collezione 2016\_2017



T +39 0445.315.537 - [www.demonsunglasses.com](http://www.demonsunglasses.com)

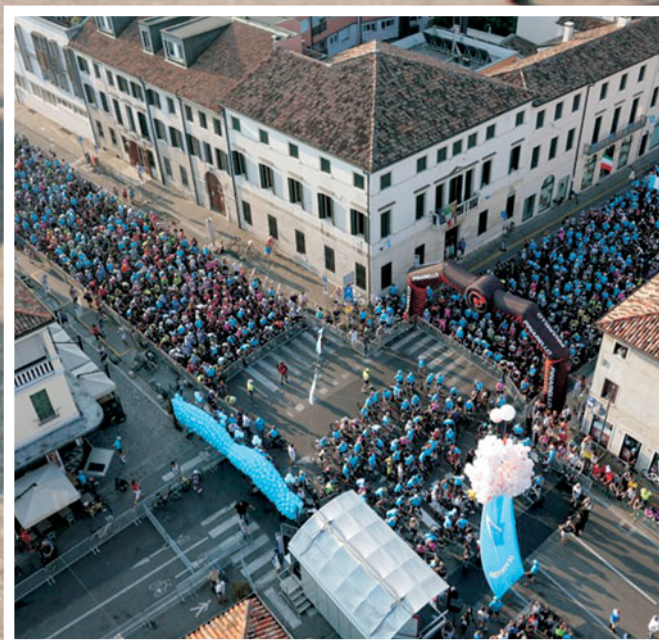


# LA PINA CYCLING MARATHON

## La Ventesima

Due percorsi circolari, privi di estreme difficoltà, hanno permesso a molti di festeggiare Pinarello e chiudere la prima parte della stagione pedalando in una magnifica giornata di sole, tra colline tappezzate dai famosi vigneti di prosecco.





di Carlo Turchetto



# LA PINA

## CYCLING MARATHON

### LA VENTESIMA

**L**a ventesima edizione de La Pina Cycling Marathon, nata, appunto, vent'anni or sono col nome di Gran Fondo

Pinarello della Marca Trevigiana, oltre che una gara granfondistica, è stata una vera festa. Una festa iniziata il venerdì, con la musica dal vivo in piazza, e proseguita sabato con una grande grigliata all'aperto, per avere il suo epilogo domenica 10 luglio con la prova ciclistica, svoltasi nei due percorsi. Una festa alla quale hanno partecipato moltissimi ciclisti, che hanno riempito gli alberghi della città nel week end, pernottando in tanti anche con la famiglia e non solo il sabato, ma anche il venerdì, per non perdere proprio nulla.

### UN MARE DI CAMPIONI

La domenica mattina, all'interno delle mura della città, i ciclisti erano un mare. Nessuno è arrivato con molto anticipo, ma in una mezz'ora, dalle 7 alle 7.30, si è passati velocemente da una piazza completamente vuota a una piazza zeppa di caschi e magliette multicolori, tra le quali spiccavano quelle azzurre, realizzate appositamente per ricordare questa ventesima edizione.



### GRANFONDO STORICA

Sopra, la partenza da Treviso: nelle prime posizioni, tra le tante maglie azzurre che festeggiano la ventesima edizione della manifestazione, spicca quella gialla di Miguel Indurain. Sotto, la caduta di un partecipante (senza alcuna conseguenza: si è rialzato subito e ha proseguito la corsa) proprio a 100 m dallo start.

**In poche altre gare abbiamo visto così tanti cartelli segnaletici posizionati lungo il percorso per dare indicazioni utili ai granfondisti: erano segnalate tutte le salite e annunciato l'ultimo kilometro (per chi, magari, volesse fare una volata), le discese più ripide, le curve pericolose, i fondi dissestati (pochi), le fontane. E moltissimi erano anche i volontari che hanno presidiato, sotto un sole cocente e alcuni per più di otto ore, tutti gli incroci, consentendo ai partecipanti di concentrarsi chi nella gara e nella fatica, chi nel paesaggio e nei ristori, dove non mancava proprio nulla.**



Alla partenza abbiamo visto volti tranquilli, come se tutti stessero partendo per una scampagnata più che per una corsa agonistica, tanto che i quattro buttafuori, rigorosamente vestiti di nero e ingaggiati dall'organizzatore Ivan Piol per mantenere l'ordine e impedire l'invasione dell'area davanti allo striscione della partenza riservata ai vip, se ne sono stati per tutto il tempo con le mani in mano. Di "vip" alla partenza ce n'erano parecchi, molti dei quali non si sono limitati a fare atto di presenza, ma hanno corso insieme ai concorrenti, completando il percorso. Tra di loro c'era, come sempre, Miguel Indurain, con l'immane maglia gialla, e poi il commissario tecnico della nazionale Davide Cassani, che alla fine si è "lamentato" per essere stato costretto a tirare il gruppo per tutta ➔



