

INTEGRATED FORK + VIRTUAL HEAD TUBE

La ricerca di una maggiore stabilità di guida ha focalizzato e concentrato gli studi sull' area dello sterzo. È questa una delle maggiori novità proposte da Cento1SR. Un nuovo posizionamento del tubo obliquo e del tubo orizzontale rispetto al tubo di sterzo aumenta virtualmente l' altezza di quest' ultimo. L'aumento virtuale che si genera, paragonato alla medesima taglia di Cento1, incrementa la rigidità torsionale del 14%. Nella nuova configurazione ribassata, il tubo obliquo che si integra perfettamente con la testa della forcella genera un profilo aerodinamico capace di ridurre la resistenza all'aria. Il foro d'ingresso della bussola per il freno così nascosto dal tubo obliquo, si mantiene pulito e ben protetto. Il nuovo design aerodinamico che ne risulta dona allo sterzo un notevole rigore estetico, caratterizzato da linee semplici ed armoniose. Gli steli della forcella seguono le medesime caratteristiche aerodinamiche adoperate sul modello TwinBlade. I foderi della forcella penetrano l'aria con una forma affusolata mentre il retro segue con un profilo squadrato tecnicamente chiamato a "coda tronca". La combinazione di queste due soluzioni di forma aumenta l'efficienza della forcella, ottenendo un miglior compromesso tra aerodinamica, peso e rigidità, rispetto allo stesso profilo con coda continua.



INTEGRATED ADJUSTER PLATE - 1

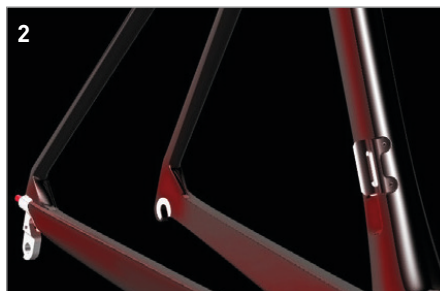
Un'ulteriore evoluzione sul sistema di trasmissione comandi è l'introduzione dei cavi all'interno del telaio. L'INTEGRATED ADJUSTER PLATE (IAP) è uno speciale dispositivo di fissaggio e regolazione dei cavi comandi. La perfetta integrazione dell'IAP nel telaio, rende Cento1SR visivamente molto pulito e privo di elementi esposti alla resistenza dell'aria. Facilmente riposizionabile per la compatibilità con gruppi elettronici, l'INTEGRATED ADJUSTER PLATE permette di integrare i cavi all'interno del telaio e di reindirizzarli verso la scatola movimento. Combinato con la speciale piastrina passa cavi, posta sotto la scatola movimento, l'IAP mantiene i cavi ben distanziati dalle superfici interne del tubo obliquo. Avere un cavo che non rispetta questa posizione rischia di causare fastidiosi rumori e perdite di efficienza nella cambiata. Grazie agli appositi registri interposti tra l'IAP e le guaine, il gruppo meccanico è sempre registrabile, anche durante l'utilizzo. L'ergonomica interfaccia e il suo facile raggiungimento permettono al ciclista di trovare rapidamente la giusta regolazione di cambiata.

ASYMMETRIC REARSTAYS - 2

Il carro continua a rimanere asimmetrico, marchio di fabbrica che contraddistingue Cento1. Il braccio destro è abbassato per favorire il passaggio della catena e per contrastarne la coppia generata. Il braccio sinistro invece resiste all'allungamento contestuale derivato dalla compressione sul braccio destro. I foderi posteriori, piuttosto sottili, garantiscono un ulteriore confort e ammorbidiscono le sollecitazioni verticali senza dissipare la forza muscolare.

3D INTEGRATED CABLE ROUTING PLATE (3D ICRP) - 3

Il percorsi che seguono le guaine e i cavi all'interno del telaio sono stati anch'essi oggetto di attentissimi studi. La progettazione e l'analisi hanno puntato a garantire la miglior scorrevolezza possibile ai cavi di trasmissione comandi. Il risultato? Un nuovo concetto applicato, esclusivo per il telaio Cento1 SR. Si tratta di una nuova tipologia di piastrina passa cavi integrata sotto la scatola movimento. Una piastrina standard normalmente indirizza i due cavi di comando - cambio e deragliatore - con uguali angolature. La 3D INTEGRATED CABLE ROUTING PLATE ha una sede studiata appositamente per garantire un raggio di curvatura ottimizzato per i diversi funzionamenti di ciascun cavo. Nel caso del cambio far si che il cavo rimanga sospeso all'interno del fodero posteriore orizzontale. Nel deragliatore invece, far si che il cavo raggiunga il punto di fissaggio al deragliatore senza forzarne il naturale raggio di curvatura. Come per l'IAP, anche il 3D ICRP viene perfettamente integrato con il telaio. La forma compatta ed incassata nel telaio genera una superficie continua dal punto di vista aerodinamico, migliorando la penetrazione dell'aria rispetto ai modelli con piastrina tradizionale. Un altro punto a favore sull'aerodinamicità di Cento1 SR.



3D DERAILLEUR HANGER - 4

Il forcellino evolve e implementa il suo nome. Nasce il FORCELLINO 3D. Non più una semplice e piatta piastrina di fissaggio per il cambio. Ora il forcellino si sviluppa su una terza dimensione e diventa anche fermo guaina. Questa terza dimensione acquisita rende il forcellino particolarmente rigido rispetto alle piastrine di fissaggio tradizionali. Grazie alla sua generosa dimensione siamo riusciti a ricavare un foro per il passaggio della guaina in caso di cambio meccanico e un taglio per il più piccolo cavo elettrico, in caso di gruppo elettromeccanico. Il tutto senza comprometterne la rigidità. Così facendo lo stesso forcellino può essere adoperato indistintamente con gruppi meccanici che elettronici. Nel caso del gruppo meccanico, il cavo comando del cambio, trovandosi in una posizione più vicina al punto di fissaggio, permette di utilizzare una guaina di raccordo più corta, facendo seguire a quest'ultima una curva naturale. Tutto questo migliora l'efficienza e la scorrevolezza della cambiata. Oltre al migliorato percorso in uscita, la posizione del fermoguaina, al di sopra del bloccaggio ruota, permette al cavo di mantenersi perfettamente sospeso all'interno del fodero e, come per il tratto nel tubo obliquo, la lontananza



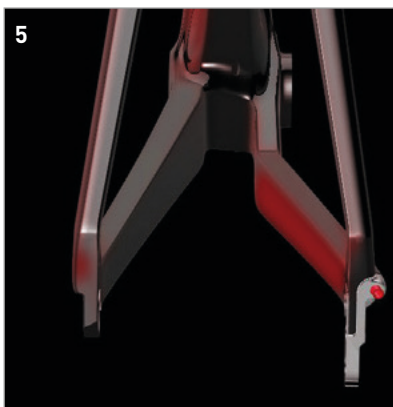
dalle superfici interne del telaio elimina eventuali rumori. Anche nel caso del gruppo elettronico, il punto di uscita del cavo è arretrato e posto al di sopra del bloccaggio della ruota. Si facilitano e si velocizzano così le operazioni di rimozione e fissaggio della ruota posteriore.

SWINGARM - 5

Il carro posteriore è composto da due elementi strutturali monoscocca. I tubi orizzontali e obliqui destri e sinistri del triangolo diventano una sola unità, senza giunture, con notevoli vantaggi in termini di reattività.

INTEGRATED DROPOUT - 6

Nessuna giunzione, niente colla né viti: i forcellini posteriori costituiscono un corpo unico con la parte inferiore del carro. Anche il punto d'incontro, tradizionalmente in alluminio, è parte del monoblocco in carbonio. Tutto questo è sinonimo di leggerezza e rigidità.



NOTE

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Cento SR

COLOR	BLACK / RED
FINISH	MATT
COLOR CODE	S7



COLOR	DARK
FINISH	MATT & GLOSSY
COLOR CODE	S8



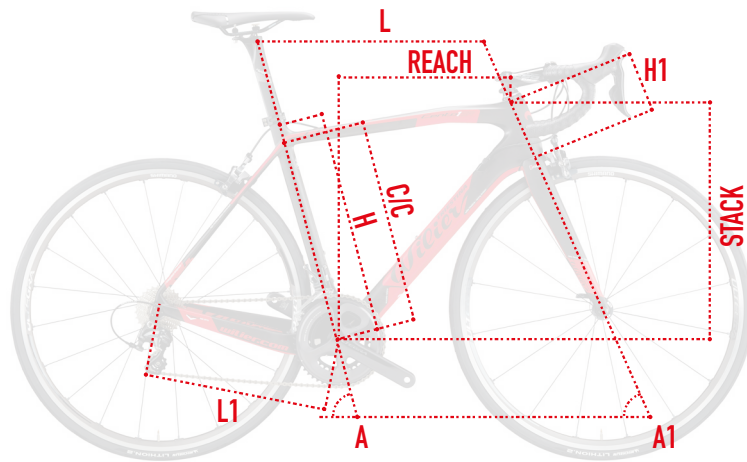
COLOR	TRICOLORE ITALIANO
FINISH	GLOSSY
COLOR CODE	S9

**INFINITAMENTE***Wilier* TRIESTINA 

disponibile anche con colori personalizzati tramite il portale infintiamente.wilier.com



GEOMETRY AND SIZES



MISURA SIZE	H [cm]	C/C [cm]	L [cm]	L1 [cm]	H1 [cm]	A [°]	A1 [°]	REACH [mm]	STACK [mm]
XS	48	42	51,3	40,4	10,7	75	71,3	378	503
S	50	44	52,7	40,5	12,2	74,5	72	382,5	519
M	52	46	54,1	40,6	13,7	74	72,5	387	536
L	54	48	55,5	40,8	15,5	73,5	73	391,5	554
XL	57	51	57	40,9	17,3	73	73	396	571,5
XXL	60	54,5	58,6	41,1	19	72,5	73,5	400,5	589,5

TYPICAL USAGE	Road race, performance sportive, granfondo
FRAME MADE	Carbon 60TON 990 G ± 5%
FORK	Carbon monocoque integrated 390 G ± 5%

FRAME DETAILS AND TECHNOLOGY RECAP	
HEADTUBE	TAPERED, 1" ¹ / ₈ TOP - 1" ¹ / ₄ BOTTOM
FRONT FORK O.L.D.	100mm
REAR STAY O.L.D	130mm
BB SHELL	prima del seriale WT16C0014: BB 386EVO [86.5 wide x 46 diameter] dopo il seriale WT16C0014: PRESS FIT 86,5x41
SEAT POST	CUSTOM CARBON MONOCOQUE, 10 mm SEATBACK
SEAT COLLAR	CUSTOM WILIER TRIESTINA W/2 BOLTS
FRONT DERAILLEUR TYPE	BRAZED ON
TIRES CLEARANCE	UP TO 28mm
REAR DROPOUT TYPE	3D DESIGN, REPLACEABLE



Cento^{SR}

	DESCRIPTION	B2B CODE
1	INTEGRATED ADJUSTER PLATE	HGACCE39.3
2	INTEGRATED Di2 / EPS PLATE	HGACCE39.2
3	PROTEZIONE SCATOLA MOVIMENTO	HGACCE39.4
4	INTEGRATED CABLE GUIDE	HGACCE39.5
5	FORCELLINO	HGACCE39.6
6	FORCELLA	FC 626S
7	COLLARINO REGGISELLA	HGACCE39E.1
8	REGGISELLA	CM39-SP300 300mm for size XS, S, M CM39-SP 350mm for size L, XL, XXL

