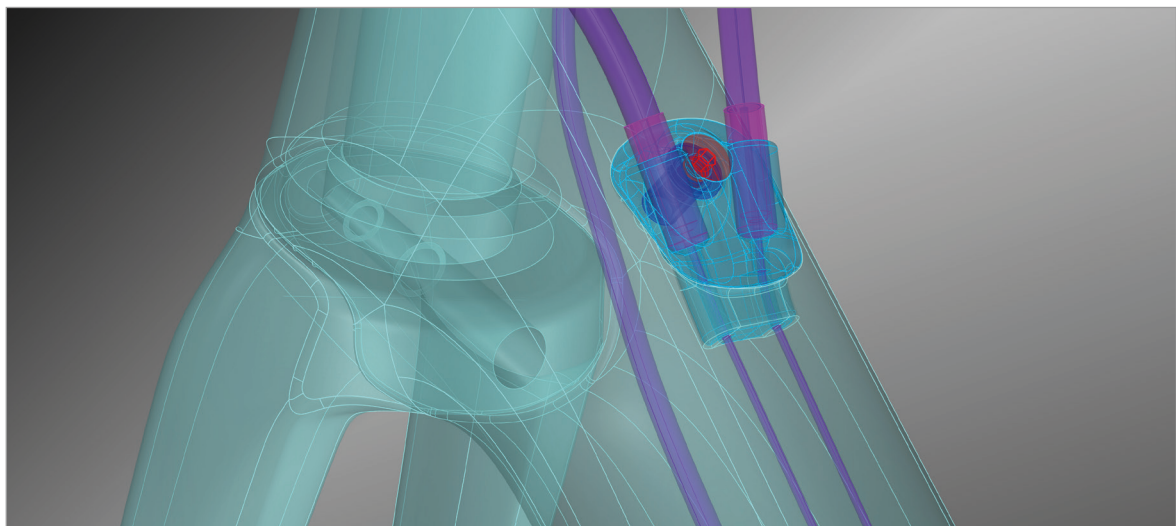


Zero.

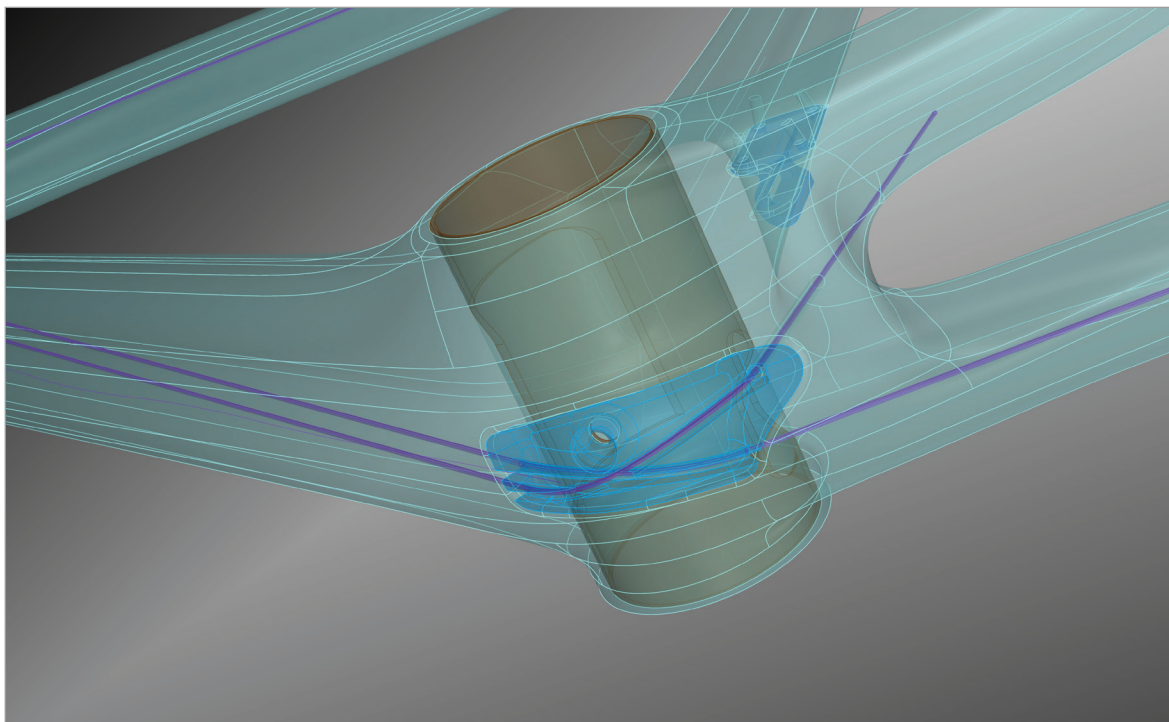
Con il nuovo Zero.7 abbiamo introdotto una nuova tecnologia costruttiva che ha cambiato radicalmente il modo di produrre i telai. Usiamo ancora una membrana che dall'interno spinge le maglie di carbonio contro lo stampo ma, invece di lasciarla libera all'interno del telaio, abbiamo introdotto un "rivestimento interno" in materiale termoplastico speciale, in cui la membrana viene inserita. Questo rivestimento interno contribuisce a creare una pressione omogenea sulle pareti interne del telaio. Risultato finale è una finitura pulita ed omogenea. Questo non è un modo economico per produrre un telaio. Ogni stampo e ogni telaio necessita di una membrana che ne rispetti perfettamente le forme e le geometrie. Una volta usate, queste membrane vengono cestinate. Tutto questo significa un costo maggiore di realizzazione. Qualità e leggerezza però beneficiano - e non di poco - di questa tecnica costruttiva. Secondo il nostro processo di costruzione standard, anche questo telaio presenta un triangolo principale con due foderi posteriori, uno a destra e uno a sinistra.

Sappiamo bene che la differenza sta nei dettagli. Piccoli accorgimenti sono in grado di fare la differenza tra una buona e un'ottima bici. Ecco perché non abbiamo trascurato il minimo dettaglio nel nostro nuovo sistema integrato di cablaggio. La placchetta che fa entrare il cavo del freno posteriore nel tubo orizzontale è stato ridisegnato dai nostri tecnici per consentire il passaggio (in caso di trasmissione elettronica) anche del filo elettrico per un sistema di integrazione ideale. La nuova placchetta pesa pochissimo e si integra perfettamente nel disegno del telaio. Per mantenere un telaio molto leggero usiamo una placchetta senza regolatori. Ciò ha reso il design più pulito e mantenuto il peso più leggero.



Zero.

Il design della placchetta permette un perfetto inserimento dei cavi comando (deragliatore e cambio) per un passaggio all'interno del tubo obliquo a bassissimo attrito. Il lato interno della placchetta è stato progettato per indirizzare i cavi con precisione nella zona del movimento centrale, senza creare problemi di attrito.



I cavi di comando della trasmissione entrano nel tubo obliquo ma non saranno incrociati all'interno del tubo obliquo, bensì nella nuova guida cavo posizionata sotto la scatola del movimento centrale.

I cavi passeranno sotto la scatola movimento. La nostra nuova guida cavo è stata progettata per rendere il passaggio dei cavi senza soluzione di continuità e garantendo un attrito minimo.

I cavi quindi rimangono perfettamente dritti all'interno del tubo obliquo fino alla piastrina guida cavo che li incrocia, reindirizzandoli perfettamente alla loro destinazione d'uso.

La piastrina guida cavi è minimal. Progettata per avere un peso molto leggero ma contemporaneamente per mantenere la tradizionale forma 3D, che aiuta la cambiata. Il passaggio dei cavi è infatti su 2 livelli differenti in modo che i due cavi non si tocchino. Ispezionando a fondo ogni dettaglio, per cercare di risparmiare peso abbiamo ridisegnato anche il forcellino posteriore. Per continuare con la filosofia di compatibilità 2-in-1 del nuovo telaio, anche il nuovo forcellino posteriore è compatibile sia per trasmissione meccanica che elettronica.

Il design di questo telaio è, come gli altri nostri progetti più riusciti, asimmetrico. Abbiamo studiato con estrema cura il passaggio dei cavi anche all'interno del carro posteriore per ridurre al massimo i rumori durante la guida su strade sconnesse.

FORCELLA INTEGRATA

Per ricercare una maggiore stabilità di guida e una maggiore efficienza aerodinamica i tecnici di Wilier Triestina hanno focalizzato e concentrato gli studi sull'area dello sterzo. 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 della versione precedente di Zero.7, 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. Gli steli della forcella seguono poi



le medesime caratteristiche aerodinamiche adoperate sul modello TwinBlade e Cento1AIR. Il foro d'ingresso della bussola per il freno così nascosto dal tubo obliquo, si mantiene pulito e ben protetto. Il nuovo design che ne risulta dona allo sterzo un notevole rigore estetico, caratterizzato da linee semplici ed armoniose.



Il **S.E.I. Film**, usato nel 2011 sullo Zero.7 prima serie, è un esclusivo materiale "viscoelastico" che abbiamo inserito fra gli strati di carbonio del telaio per aumentare l'assorbimento delle vibrazioni e la resistenza all'impatto. La rigidità ha il vantaggio di contrastare la dissipazione della forza muscolare: per questo in Zero.7 utilizziamo fibre ad altissimo modulo come il 60TON. Ma la rigidità spesso non va d'accordo con il comfort. Con S.E.I. Film siamo riusciti a mantenere inalterato il rendimento del telaio (la velocità sviluppata con una data energia), riducendo l'effetto delle vibrazioni trasmesse dal suolo. Tutto ciò grazie alle straordinarie proprietà di questo ritrovato, già impiegato con risultati sorprendenti nelle racchette dei più forti tennisti al mondo. S.E.I. Film vuol dire anche meno peso, possiamo utilizzare meno carbonio di modulo inferiore, che normalmente sarebbe aggiunto per migliorare l'elasticità e per avere quindi il massimo comfort.

S.E.I. Film significa:

- maggiore resistenza all'impatto del 35%
- minore rischio di delaminazione del 18%
- maggiore capacità di flessione prima della rottura del 12%.

NOTE



Zero.

COLOR	BLACK COLOR
FINISH	MATT & GLOSSY
COLOR CODE	Z1



COLOR	RED / WHITE
FINISH	GLOSSY
COLOR CODE	Z11



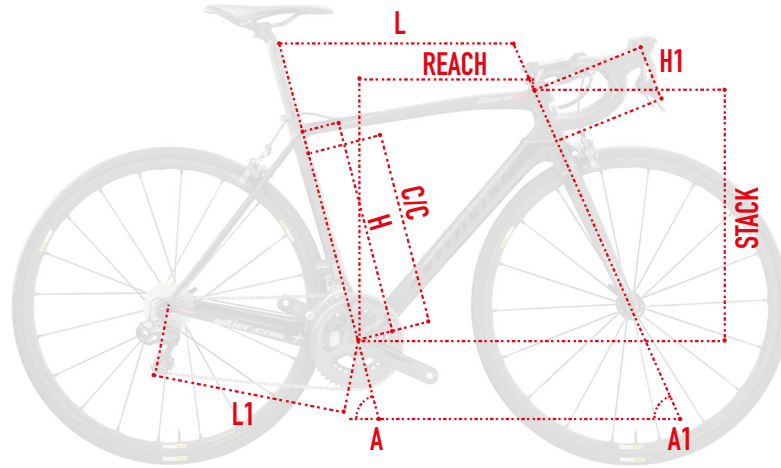
COLOR	TRICOLORE ITALIANO
FINISH	GLOSSY
COLOR CODE	Z5

**INFINITAMENTE***Wilier* TRIESTINA 

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



GEOMETRY AND SIZES



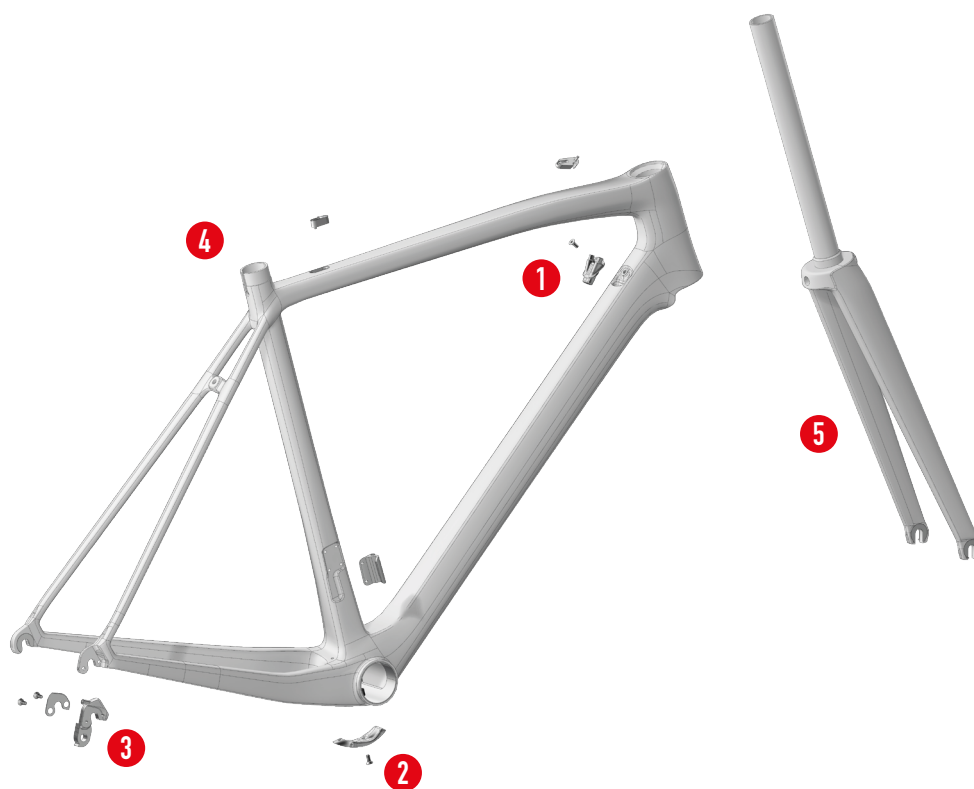
MISURA SIZE	H [cm]	C/C [cm]	L [cm]	L1 [cm]	H1 [cm]	A [°]	A1 [°]	REACH [mm]	STACK [mm]
XS	46	42	51,3	40,4	10,7	75	71,33	378	503
S	48	44	52,6	40,5	12,1	74,5	72	382	519
M	50	46	54,1	40,6	13,8	74	72,5	387	536
L	52	48	55,6	40,8	15,5	73,5	73	391	554
XL	55	51	57,1	41	17,3	73	73	396	572
XXL	57,8	55	58,6	41,1	19	72,5	73,5	400	590

TYPICAL USAGE	Road race, performance sportive, climbing
FRAME MADE	Carbon 60TON + S.E.I. Film 780 G ± 5%
FORK	Carbon monocoque integrated 350 G ± 5%

FRAME DETAILS AND TECHNOLOGY RECAP	
HEADTUBE	TAPERED, 1"Ø TOP - 1"¼ BOTTOM
FRONT FORK O.L.D.	100mm
REAR STAY O.L.D	130mm
BB SHELL	prima del seriale WT16B0623: BB 386 EVO 86,5x46 dopo il seriale WT16B0623: PRESS FIT 86,5x41
SEAT TUBE DIAMETER	27.2 mm
SEAT POST	CARBON MONOCOQUE, 25 mm SEATBACK
SEAT COLLAR DIAMETER	31.8 mm
FRONT DERAILLEUR TYPE	BRAZED ON
TIRES CLEARANCE	UP TO 28mm
REAR DROPOUT TYPE	REPLACEABLE

Zero.

	DESCRIPTION	B2B CODE
1	CABLE PLATE	Di2 / Eps HGACCE53.1 - Mechanical HGACCE53.4
2	CABLE GUIDE	HGACCE53.5
3	FORCELLINO	HGACCE53.7
4	COLLARINO	HGACCE53.6
5	FORCELLA	FC 69Z



6

WILIERPEDIA 2017

ROAD COLLECTION