

Filante SLR ^{ID2}

WHITEPAPER



BRIEF DI PROGETTO

La velocità, in Wilier, non è semplicemente una misura: è un ideale, una filosofia che affonda radici solide nel tempo. Per Wilier Triestina la velocità non è soltanto un dato tecnico o un numero in galleria del vento: è Cultura.

Un approccio che unisce ricerca ingegneristica, esperienza degli atleti e sensibilità per il design. Una passione autentica per il ciclismo e per il lavoro, nata dalla maestria artigiana e dalla ferma volontà di offrire alle generazioni future un'esperienza ciclistica assoluta e pura.

Filante SLR ^{ID2} incarna questa visione. Non un semplice aggiornamento, ma l'espressione più avanzata di una tradizione che parte dai primi modelli aerodinamici Wilier, passa attraverso esperienze come Supersonica SLR e arriva oggi a ridefinire i confini dell'efficienza su strada. Ogni dettaglio nasce con un obiettivo chiaro: mettere l'atleta al centro, valorizzandone posizione, sensazioni e reale esperienza su strada, per permettergli di diventare più veloce nel mondo reale.

SVILUPPO AERODINAMICO: BICICLETTA E CICLISTA, UNA COSA SOLA

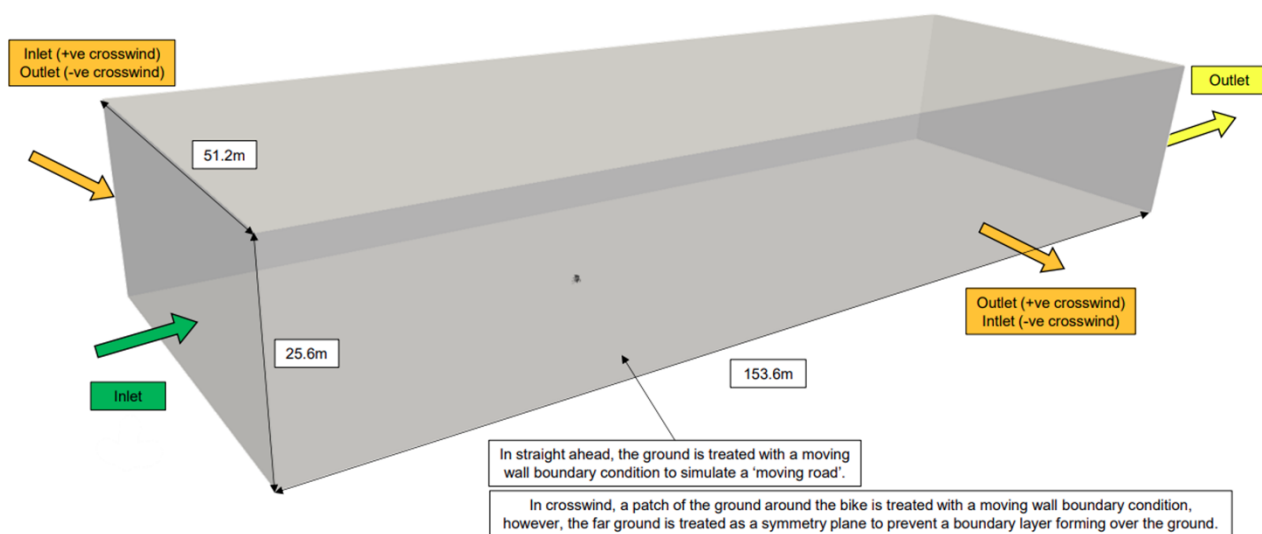
La pura efficienza aerodinamica non basta se il risultato nel mondo reale non è all'altezza dei nostri standard di qualità di guida. Quando abbiamo deciso di ripensare Filante SLR, ci siamo posti una domanda semplice ma decisiva: *come alzare ancora di più l'asticella della performance?* Insieme allo staff tecnico di Groupama FDJ - Cycling Team, abbiamo analizzato ogni dettaglio per capire fino a dove poteva spingerci.

Dopo i traguardi conquistati con la Supersonica SLR, era chiaro che le aspettative fossero altissime, soprattutto sul fronte aerodinamico. L'obiettivo? Creare una bici capace di garantire la massima efficienza anche fuori dalle prove a cronometro. Una sfida ambiziosa, che racchiudeva un paradosso: unire aerodinamica estrema e, allo stesso tempo, leggerezza, reattività e qualità di guida.

Proprio come per Supersonica, non ci siamo fermati al telaio. Abbiamo studiato l'intero ecosistema da gara: bici completa, componenti, accessori e abbiamo messo al centro il più importante degli elementi: l'atleta stesso. Perché l'aerodinamica della sola bici non basta: ciò che conta davvero è la velocità reale, quella che per il ciclista si traduce in sensazioni uniche e prestazioni superiori su strada.

Ma per sviluppare la nuova Filante non ci siamo affidati solo all'esperienza in gara: abbiamo utilizzato le più avanzate simulazioni CFD.

Come tutti i telai aerodinamici sviluppati dal nostro Innovation Lab, Filante SLR ^{ID2} è stato concepito seguendo un preciso iter progettuale, con tappe ben scandite nel tempo. Il brief di progetto viene tradotto digitalmente in un modello 3D composto da telaio, forcella e piega manubrio. Un insieme di componenti che viene suddiviso virtualmente in migliaia di piccole celle chiamate in gergo computazionale mesh.



[CFD Testing Volume]

Tutto questo serve per sottoporre l'idea progettuale ad una prima analisi tramite software CFD. Questo software - risolvendo le equazioni di Navier-Stokes - simula virtualmente e descrive il comportamento di un fluido (l'aria nel nostro caso) attorno ad un oggetto. Definito quindi l'oggetto, si decidono le condizioni fisiche e ambientali in cui l'oggetto deve essere analizzato.

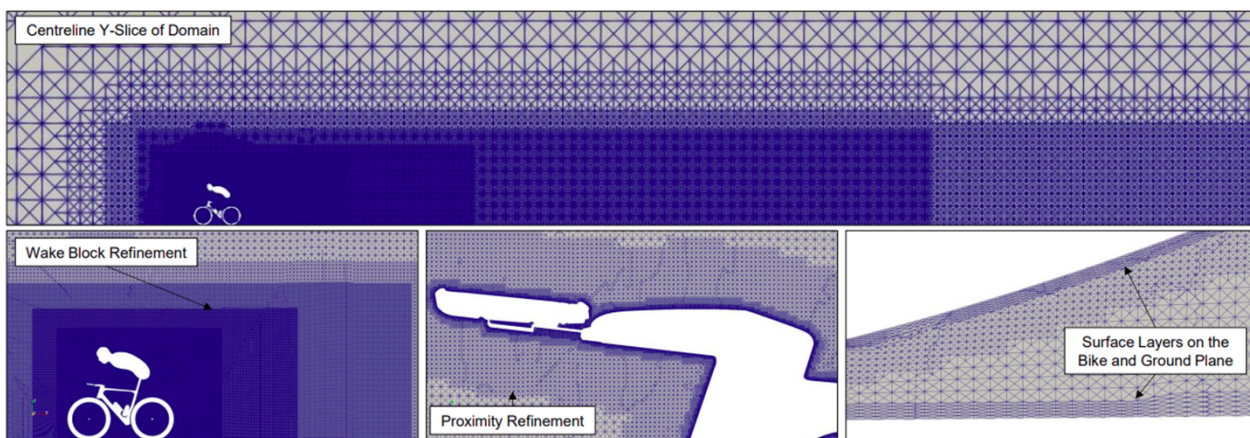
Nel nostro caso è la velocità dell'aria ad essere l'elemento più importante. A questo punto, il software calcola come l'aria si muove sulla superficie di ciascuna cella della mesh. Il risultato ottenuto definisce quanto è aerodinamico un modello 3D. Nel caso in cui i risultati non siano quelli attesi, si va a rimodellare il 3D migliorando le forme dove possibile, cercando di ottimizzare i flussi e ridurre così la resistenza aerodinamica. Tutto questo in linea teorica.

Nella pratica è tutto più complesso. Uno dei primi ostacoli è rappresentato dalla potenza di calcolo: durante una simulazione CFD, il calcolatore deve risolvere miliardi di piccole equazioni matematiche - una per ogni cella della mesh - al fine di simulare al meglio il movimento dell'aria. Per questo sono necessari computer estremamente potenti, dotati di centinaia di processori che lavorano in parallelo. Le simulazioni CFD, quindi, sono molto dispendiose ma permettono una grande libertà di sperimentazione: consentono di focalizzare il miglioramento di tantissimi piccoli dettagli, che alla fine - sommati tra loro - fanno la vera differenza portando una sostanziale evoluzione nelle performance di prodotto.

Le prime aree di intervento hanno riguardato il bordo d'attacco, ovvero l'insieme delle superfici che per prime interagiscono con il flusso d'aria e ne condizionano in modo determinante il comportamento. L'analisi si è concentrata in sequenza su forcella, tubo sterzo, manubrio, tubo obliquo e reggisella, ottimizzando geometrie e profili in funzione della riduzione delle turbolenze.

Un bordo d'attacco correttamente progettato consente infatti di diminuire la resistenza aerodinamica e di mantenere il flusso laminare aderente al profilo più a lungo, con un netto miglioramento dell'efficienza complessiva.

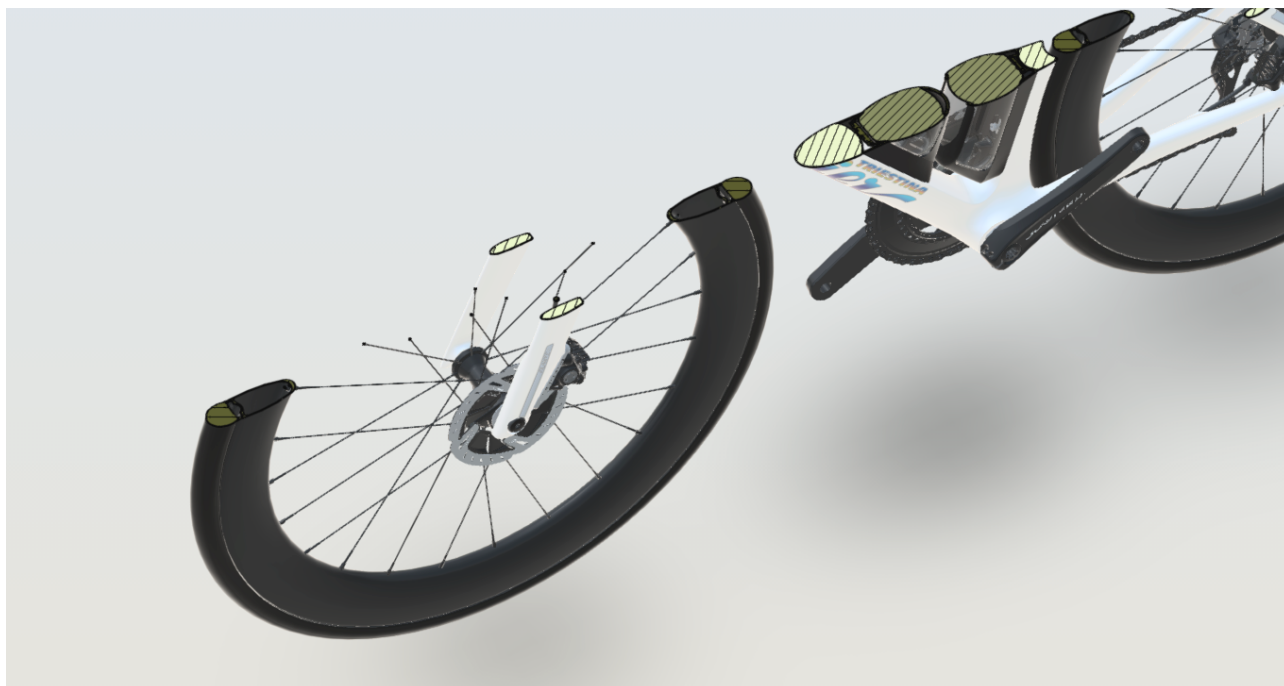
Wake Block Refinement: Refinement of cells based on geometric min/max dimensions.
Proximity Refinement: Refinement of cells based upon distance from surfaces.
Surface Layers: 5 layers of rectangular cells to better approximate boundary layer and are conformant to geometry. These are present on the bike and ground plane near the bike.



[CFD MESHING]

PIÙ DATI, MENO RESISTENZA: LA NUOVA AERODINAMICA DELLA FORCELLA

Per la sola forcella abbiamo progettato e analizzato diversi profili NACA, forme aerodinamiche derivate dall'aeronautica e definite matematicamente per garantire la massima efficienza nel flusso dell'aria. Ogni profilo è stato testato in combinazione con ruota e copertone mediante simulazioni CFD, considerando angoli di incidenza del vento differenti per riprodurre le condizioni reali di utilizzo.

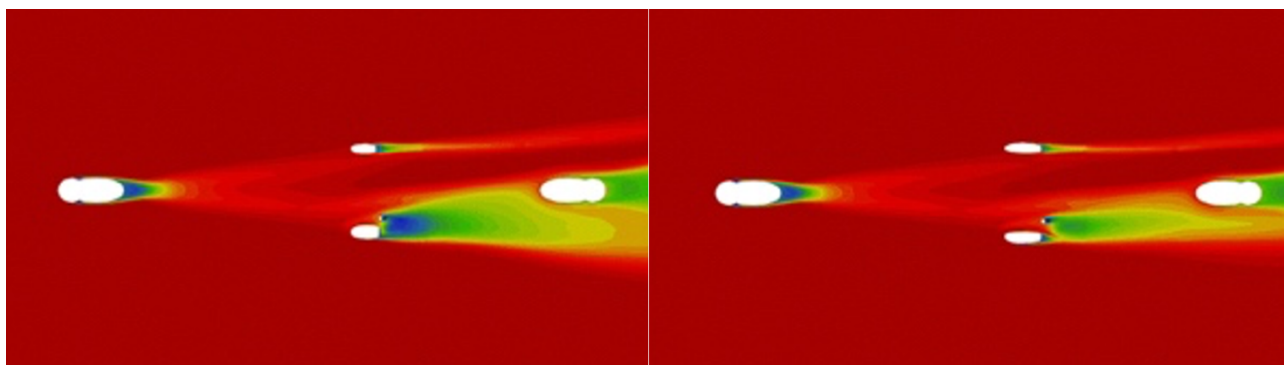


Il processo ha richiesto un numero di simulazioni CFD pari a tre volte quello impiegato nello sviluppo di Supersonica SLR, con un conseguente incremento esponenziale del volume di dati da elaborare. Questo approccio sistematico ha permesso di affinare progressivamente le geometrie, fino a definire una soluzione completamente nuova: una forcella caratterizzata da un profilo esterno NACA e da un profilo interno piatto, progettata per minimizzare le interazioni con ruota e copertone e massimizzare la stabilità aerodinamica.

Nella progettazione della nuova forcella abbiamo posto particolare attenzione al cono della testa. Dall'esperienza maturata con Verticale SLR abbiamo appreso che un'inclinazione più ripida consente una laminazione del carbonio più omogenea, capace di incrementare la rigidità e, allo stesso tempo, ridurre il peso complessivo.

Con Filante SLR ^{ID2} abbiamo spinto questo concetto ancora più a fondo: il cono ancora più accentuato garantisce maggiore rigidità torsionale e una superiore resistenza allo stress, migliorando la precisione di guida in qualsiasi condizione.

Il fodero sinistro integra una sottile aletta aerodinamica che lambisce il disco e avvolge la pinza freno: una carenatura parziale già sperimentata con successo su Supersonica SLR, ora ulteriormente raffinata.



Filante SLR

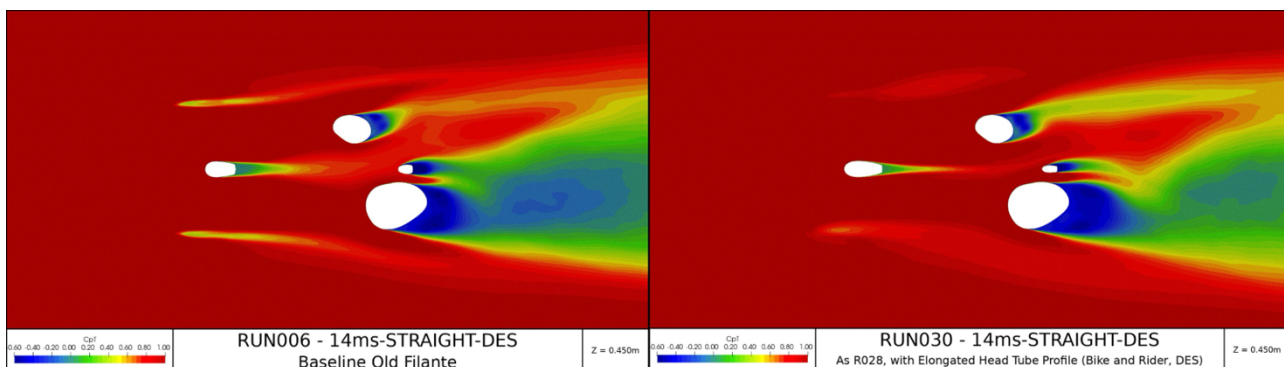
Filante SLR ID2

Infine, la boccola di serraggio del perno passante è stata completamente inglobata nel fodero destro: una soluzione che coniuga eleganza estetica, pulizia delle linee e un beneficio tangibile in termini di aerodinamica e praticità.

IL TUBO STERZO: SOTTILE, PULITO, VELOCE

Il tubo sterzo è stato ulteriormente migliorato, per far scorrere l'aria in modo più fluido ed efficiente. Il bordo d'attacco resta fedele alla versione precedente, ma il profilo si sviluppa ora in forme più affusolate e snelle, capaci di ridurre ulteriormente la resistenza.

Come da sempre, in Wilier, la tecnologia incontra l'eleganza: le guaine di freni e comandi vengono incanalate direttamente dal manubrio all'interno del tubo sterzo, dando vita a un'integrazione totale che unisce pulizia estetica, performance aerodinamica e una cura artigianale del dettaglio impareggiabile.



Filante SLR

Filante SLR ID2

NUOVO MANUBRIO F-BAR ^{ID2}

La Filante SLR ^{ID2} nasce con il nuovo F-Bar ^{ID2}, un cockpit aerodinamico completamente riprogettato insieme ai tecnici e agli atleti del team Groupama - FDJ Cycling Team. Dopo aver sviluppato e testato nove tipologie di curve stampate in titanio, abbiamo definito la versione finale *O.E.F. (Optimized Ergonomic Flare)*. Si tratta di un flare ortogonale di 3 cm tra presa alta e presa bassa che, a differenza di altri manubri a larghezza differenziata presenti sul mercato, non compromette gli studi ergonomici progettati dai costruttori dei comandi trasmissione.

Una soluzione assolutamente esclusiva che garantisce al ciclista maggior controllo in presa bassa, una posizione più raccolta ed efficiente aerodinamicamente e un'impugnatura naturale e confortevole. La zona dei comandi presenta un leggero rialzo superiore che migliora l'appoggio dell'avambraccio in posizione distesa, aumentando comfort e stabilità nelle lunghe uscite senza sacrificare rigidità.

L'integrazione con il telaio è stata ottimizzata abbassando il tubo sterzo e introducendo nuovi top cover e distanziali concavi che aumentano la superficie di contatto, migliorano la reattività e garantiscono continuità estetica, mentre la forma convessa della curva riduce il dislivello tra manubrio e tubo orizzontale migliorando l'aerodinamica.

Per la prima volta su un prodotto Wilier, l'hardware di fissaggio del manubrio è completamente nascosto, a vantaggio di estetica, protezione da sporco e sudore e performance aerodinamiche.

Filante SLR ^{ID2} è inoltre compatibile con i manubri V-Bar, Z-Bar e F-Bar ^{ID1}.

TUBO OBLIQUO E AEROKIT, LA SFIDA PIÙ COMPLESSA

Il tubo obliquo, da sempre una delle zone più complesse dal punto di vista progettuale, è stato sviluppato con un obiettivo preciso: avere la minima resistenza aerodinamica e ridurre il più possibile l'esposizione delle borracce all'aria.

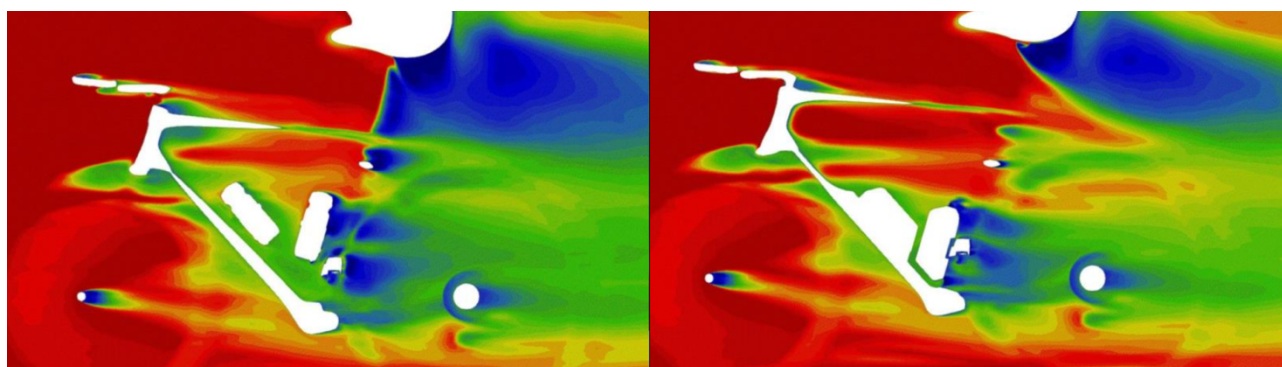
Per raggiungere questo risultato abbiamo scelto una soluzione a doppia sezione. La parte superiore, molto sottile e modellata secondo un profilo NACA, lavora in prossimità del tubo sterzo per garantire la massima penetrazione aerodinamica. La parte inferiore, invece, è più ampia e avvolgente, pensata per inglobare e schermare le borracce, riducendo le turbolenze che tradizionalmente si generano in quest'area.

Fin dalle prime prove, anche utilizzando borracce tonde e portaborracce tradizionali, il design ha dimostrato di offrire un netto miglioramento delle prestazioni. Abbiamo deciso di spingerci oltre per una maggiore integrazione e per ridurre ulteriormente il drag dell'aria. È qui che ha preso forma il progetto Aerokit, un sistema di borracce e portaborracce custom, dal profilo affusolato e completamente integrato nel telaio, che funge da sorta di alettone capace di rendere il flusso d'aria più pulito e regolare.

Le simulazioni CFD hanno confermato da subito la nostra intuizione con risultati inequivocabili. Con una borraccia tonda abbinata solo alla base dell'Aerokit, la resistenza aerodinamica si riduce a

meno della metà rispetto alla Filante SLR ^{ID1}. Con l'Aerokit completo, il drag si abbatte addirittura di oltre due terzi.

Nelle visualizzazioni CFD, la sezione analizzata mostra con chiarezza come il nuovo tubo obliquo, unito al sistema integrato, generi un flusso estremamente più ordinato all'interno del triangolo principale: l'area priva di turbolenze, rappresentata in rosso, risulta molto più estesa sulla Filante SLR ^{ID2}, evidenziando un salto tecnologico concreto in termini di efficienza aerodinamica.

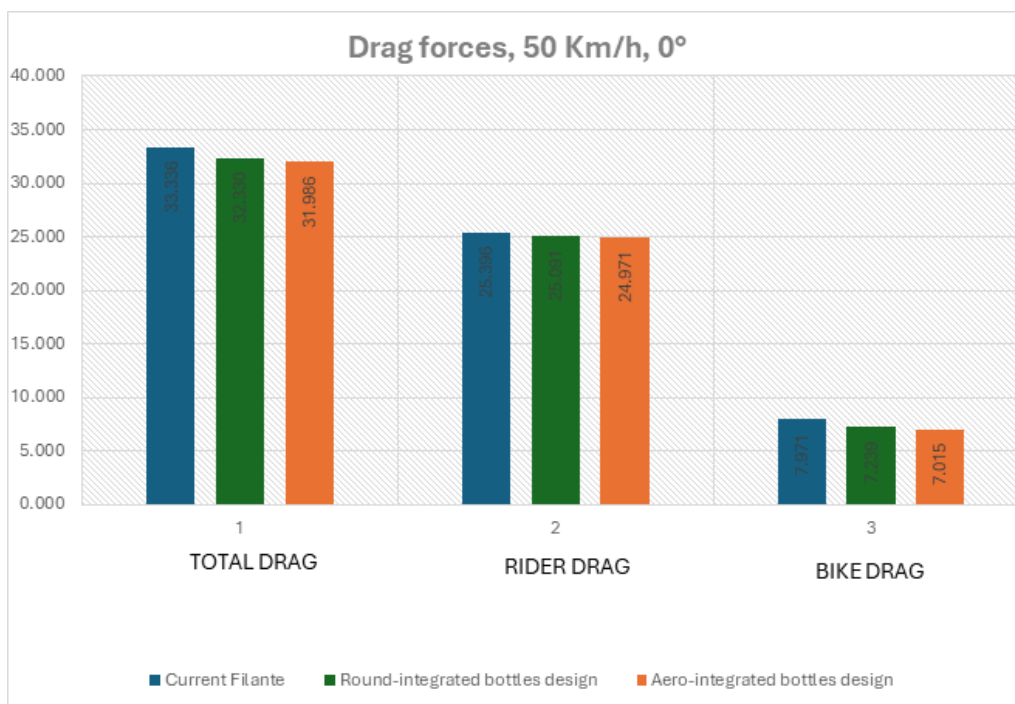


Filante SLR

Filante SLR ID2

Nell'istogramma di seguito emergono con chiarezza le differenze tra i tre setup analizzati: la Filante SLR con borracce tradizionali, la nuova Filante SLR ^{ID2} con portaborraccia integrato e borracce standard, e infine la versione equipaggiata con l'Aerokit completo. Il salto prestazionale è netto: l'Aerokit consente di abbassare il drag complessivo - bici e ciclista - di un ulteriore 4,5%. Un risultato che, tradotto in termini reali, significa maggiore efficienza, velocità gratuita e un vantaggio competitivo misurabile.

Il progetto non si è limitato alla ricerca concettuale. È stato portato a compimento e industrializzato insieme agli ingegneri di Elite Cycling, un punto di riferimento mondiale nel design e nella produzione di sistemi di idratazione. Da questa collaborazione è nato un kit che unisce funzionalità e performance: 1100 ml di capacità totale, distribuiti in modo ottimale e con un impatto aerodinamico minimo.



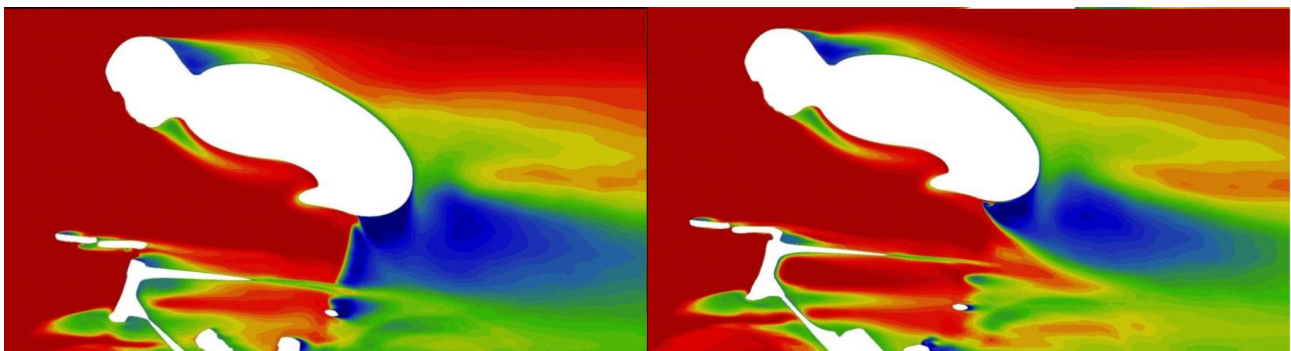
L' Aerokit è il risultato dell'integrazione di sei componenti perfettamente studiati per lavorare insieme: due borracce aero dal profilo affusolato, due portaborracce dedicati e due basette di accoppiamento, specifiche per tubo obliquo e tubo sella di Filante SLR^{ID2}. Queste ultime sono state progettate con geometrie distinte per adattarsi ai diversi profili dei tubi, così da creare un corpo unico, continuo e armonico con il telaio.

Un vantaggio fondamentale del sistema è la sua versatilità. L'Aerokit mantiene infatti la piena efficienza anche quando le borracce aero vengono sostituite con borracce tonde tradizionali, una soluzione indispensabile per le situazioni di gara in cui è necessario ricorrere ai rifornimenti esterni. In questo caso, la capacità complessiva può persino aumentare: fino a 550 ml sul tubo obliquo e fino a 750 ml o più sul tubo sella, senza rinunciare ai benefici aerodinamici del design integrato.

REGGISELLA AERODINAMICO E NUOVO ALLOGGIO BATTERIA SHIMANO DI2

Progettare un reggisella realmente aerodinamico è un esercizio di precisione ingegneristica. Un componente apparentemente semplice diventa un rebus arduo da risolvere e determinante per l'efficienza complessiva della bici: il suo impatto sull'aerodinamica non si limita alla superficie frontale, ma si amplifica attraverso l'interazione con il movimento alternato delle gambe del ciclista.

Con l'esperienza maturata nello sviluppo della Supersonica SLR, avevamo già la formula giusta: equilibrio tra estetica, leggerezza e comfort. Il nuovo reggisella di Filante SLR ^{ID2} nasce da questa ricetta, con un profilo sottile e affilato (38 mm x 16 mm), che ottimizza la penetrazione aerodinamica senza compromettere rigidità e assorbimento delle vibrazioni. I test CFD lo confermano: la nuova sezione genera sensibilmente meno turbolenze rispetto alla versione precedente, traducendosi in un flusso d'aria più pulito e stabile attorno al sistema telaio-ciclista, un elemento centrale nello sviluppo dei prodotti Wilier.



Filante SLR

Filante SLR ID2

Questa scelta progettuale ci ha portato a ripensare anche la collocazione della batteria Shimano Di2, storicamente inserita nel reggisella. Con un design tanto snello, era necessario trovare una soluzione alternativa e più efficiente. La risposta è arrivata spostando la batteria nella scatola movimento centrale, racchiusa in una custodia in resina fissata con due viti.

I vantaggi sono immediati e concreti:

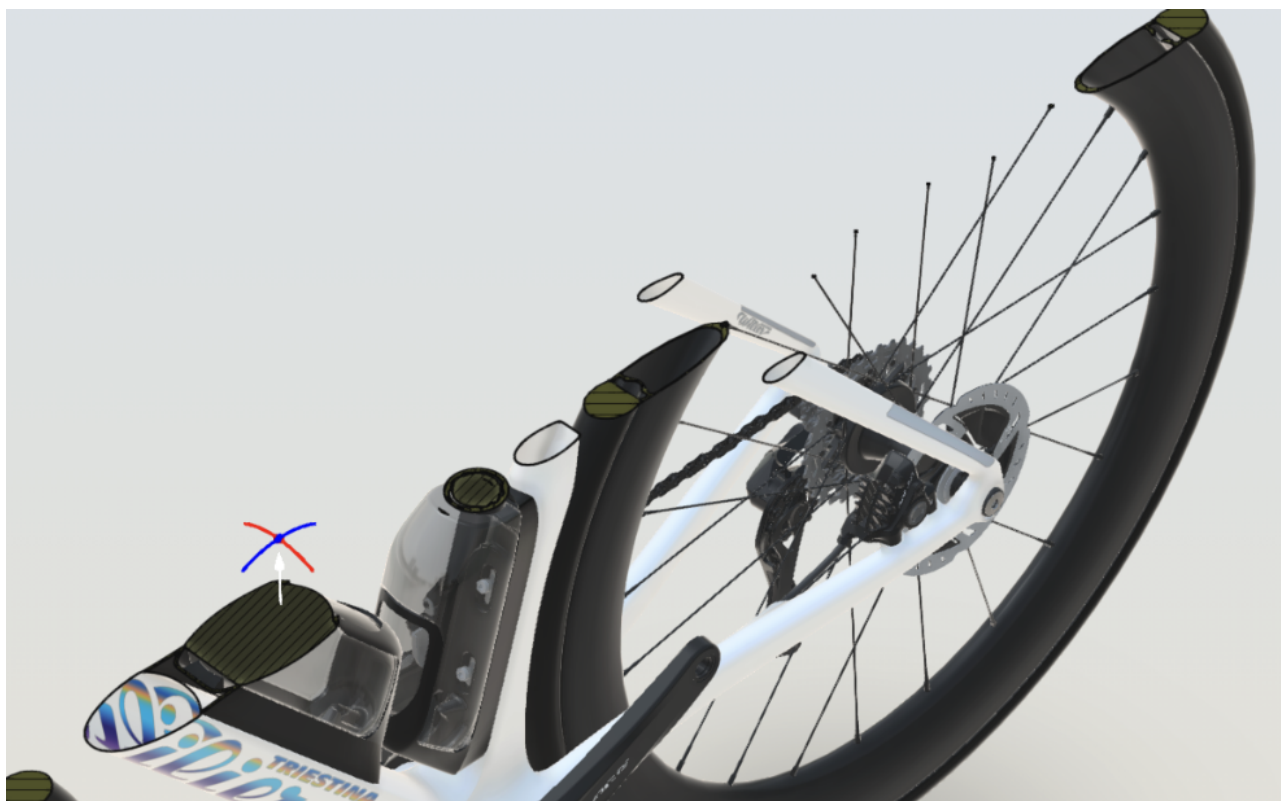
- Accessibilità: la batteria può essere controllata o sostituita in pochi istanti, senza rimuovere il reggisella né modificare l'altezza sella.
- Baricentro più basso: la nuova posizione contribuisce ad abbassare il centro di massa della bicicletta, in sinergia con l'Aerokit ribassato. Il risultato è una bici più stabile, precisa e fluida nella conduzione ad alte velocità.

Infine, un dettaglio di design che racchiude la filosofia del progetto: il gommino di protezione del meccanismo di serraggio del reggisella non è più sporgente, ma integrato a filo nel telaio. Una soluzione pulita e funzionale, che valorizza la continuità delle linee del tubo orizzontale e sottolinea l'attenzione ai particolari, un connubio perfetto tra funzione ed estetica.

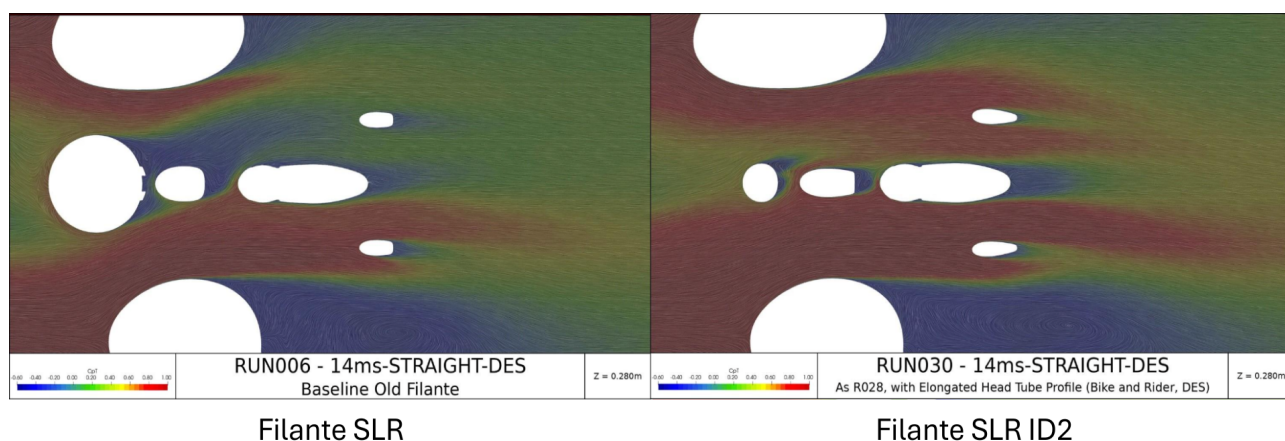
FODERI POSTERIORI: UNA RIVOLUZIONE SILENZIOSA

Abbiamo scelto di preservare il family feeling con la precedente Filante, mantenendo foderi posteriori ampi e innestati nel tubo sella attraverso una linea spezzata, capace di conferire al telaio un carattere deciso se osservato da dietro.

A un occhio superficiale potrebbero sembrare simili alla versione ID1, ma in realtà sono stati riprogettati in ogni dettaglio. Le analisi sulle interazioni dinamiche tra i foderi e il movimento delle gambe del ciclista durante la pedalata ci hanno guidati verso una soluzione inaspettata: inclinare i foderi verso l'interno di 2,5°.



Questa scelta, apparentemente controintuitiva, ha mostrato benefici evidenti nelle simulazioni CFD. Nei grafici di confronto, nella sezione dedicata, è chiaro come la combinazione tra la nuova posizione ribassata della borraccia e i foderi ridisegnati generi un flusso più pulito e regolare, con una drastica riduzione delle turbolenze.



Ancora una volta l'ottimizzazione del flusso aerodinamico nasce mettendo al centro il ciclista: questa soluzione ci consente infatti di incrementare ulteriormente la velocità mantenendo invariati i watt prodotti dal ciclista.

ALLOGGIO MAGNETE POWERMETER: AERODINAMICA IN OGNI DETTAGLIO

La ricerca dei marginal gains ci ha spinti a ripensare anche un dettaglio spesso trascurato: la posizione del magnete del powermeter.

Abbiamo progettato una rientranza dedicata sul fodero del carro lato guarnitura, pensata per ospitare il magnete in modo ottimale. Una volta installato, viene protetto da un adesivo applicato a filo superficie, che lo rende praticamente invisibile al flusso dell'aria e perfettamente integrato nel design del telaio.

Anche in caso di non utilizzo del powermeter, l'applicazione dell'adesivo assicura comunque gli stessi vantaggi aerodinamici e di pulizia estetica del telaio.

Questa soluzione, oltre a migliorare l'aerodinamica, garantisce una protezione efficace del magnete da urti accidentali o cadute della catena, incrementando l'affidabilità complessiva del sistema.

IL VERDETTO DELLA GALLERIA DEL VENTO DI SILVERSTONE: PRESTAZIONI MISURABILI, VANTAGGI REALI

La nuova Filante SLR ^{ID2} nasce da un processo di sviluppo meticoloso, con numerose sessioni di test e validazione dati nella prestigiosa galleria del vento di Silverstone. Ogni passaggio è stato pensato per andare oltre la simulazione CFD, traducendo il progetto in risultati concreti e misurabili.

Il verdetto è stato inequivocabile: la realtà ha superato la simulazione. Nell'ultima sessione di test, la riduzione del drag della sola bicicletta ha toccato il -13,6%, superando il -12% stimato dalla simulazione CFD. Anche nel sistema bici + ciclista, un concetto centrale per Wilier, i dati hanno

sorpreso: dal -3,6% CFD al -4,5% reale. Dati che dimostrano come il design della Filante SLR ^{ID2} raggiunga il suo pieno potenziale nelle condizioni reali di utilizzo.

Ma non ci siamo fermati alla validazione interna. Abbiamo messo la nostra bici a confronto diretto con cinque modelli top di gamma dei principali competitor World Tour. Solo uno è riuscito ad avvicinarsi: rispetto agli altri, la Filante SLR ^{ID2} ha fatto segnare un CDA medio migliore del 2,42%. Una differenza che, alle velocità del ciclismo professionistico, significa secondi guadagnati, energia risparmiata e vantaggi concreti quando conta davvero: in gara.

La Filante SLR ^{ID2} non è soltanto frutto di un design visionario: è una bici provata nei test, pensata per vincere e capace di trasformare la scienza in vantaggi concreti per l'atleta.

AERODINAMICA E LEGGEREZZA, LA CHIAVE DELLA PERFORMANCE

La leggerezza è rimasta uno dei pilastri chiave per garantire prestazioni di alto livello. Nella progettazione della nuova Filante SLR ^{ID2} questo principio è stato sempre oggetto di attenzione. Il risultato è una bici che coniuga perfettamente efficienza aerodinamica e peso contenuto, una combinazione imprescindibile nel ciclismo moderno.

L'unione di aerodinamicità e leggerezza esalta la reattività e l'efficienza, riducendo la fatica e ottimizzando la gestione della potenza. Le prestazioni si traducono così in un vantaggio concreto per il sistema bici-ciclista, rendendo Filante SLR ^{ID2} estremamente versatile, dalle salite più dure alle lunghe corse pianeggianti.

4Nei test condotti sulla sola bici, a 40 km/h si registra un risparmio di 8,9 watt con borracce e portaborracce standard e di 9,47 watt con l'Aerokit; valori che a 50 km/h crescono rispettivamente a 19,13 watt e 21,20 watt. L'efficacia diventa ancora più evidente considerando il sistema bici-ciclista insieme: a 40 km/h il vantaggio per il rider è di 11,51 watt con borracce standard e di 14,15 watt con Aerokit, mentre a 50 km/h i risparmi salgono a 24,55 watt e 28,80 watt.

Tradotto in performance reali, significa che in una cronometro di 70 km a 290 watt medi il ciclista impiegherebbe 1 minuto e 25 secondi in meno con la nuova Filante SLR ^{ID2} equipaggiata con borracce standard, e addirittura 1 minuto e 45 secondi in meno con l'Aerokit.

Alcuni dati dettaglio:

	FILANTE SLR ^{ID1}	FILANTE SLR ^{ID2}	DELTA
FRAME WEIGHT (BLACK PAINTED, SIZE M)	860 g ± 5%	860 g ± 5%	=
BB STIFFNESS	187 Nm / °	201 Nm / °	+ 7,49 %
C*dA AT 50 Km/h at 0° BIKE ONLY	0,1016 m²	0,0883 m²	- 13,1 %
C*dA AT 50 Km/h at 0° BIKE + RIDER	0,3465 m²	0,3284 m²	- 5,22 %
C*dA AT 50 Km/h at 15° BIKE + RIDER	0,3753 m²	0,3564 m²	- 5,04 %
WATT AT 40 Km/h	287,95 W	273,8 W	- 4,91 %
70 Km at 290 W	1:45:00	1:43:15	- 1' 45"

GEOMETRIE SVILUPPATE DIRETTAMENTE CON I PROFESSIONISTI

Le geometrie della nuova Filante SLR ^{ID2} nascono dalla collaborazione diretta con il team World Tour Groupama-FDJ, con l'obiettivo di affinare ogni dettaglio del telaio mantenendo l'approccio AccuFit. Questo sistema garantisce continuità e omogeneità nella campitura di tutti i punti di configurazione, assicurando a ogni ciclista la stessa precisione di fitting, indipendentemente dalla taglia.

Rispetto alla versione precedente, sono stati introdotti diversi aggiornamenti chiave:

- Il carro posteriore è stato leggermente allungato: una scelta che consente di integrare al meglio i nuovi gruppi trasmissione su forcellino UDH, aumentare lo spazio per le gomme (fino a 34 mm) e migliorare la stabilità complessiva della bicicletta.
- Grafico R&S meno inclinato e più "stirato", che amplia la copertura del fitting, migliorando soprattutto le taglie piccole e grandi.
- Nuovo design delle pieghe manubrio, con geometrie dedicate anche al mercato asiatico.

A ogni taglia di telaio corrisponde un manubrio dedicato, con lunghezza e larghezza specifiche. Le misure disponibili sono 6:

- XS > 75 - 35/38
- S > 90 - 37/40
- M > 100 - 37/40

- L > 110 - 37/40
- XL > 110 - 39/42
- XXL > 120 - 39/42

Il reach e il drop rimangono costanti in tutte le varianti, mentre anche nella presa bassa (punto AccuFit C1) viene mantenuta un'ergonomia uniforme. Questo significa che la posizione in bici resta coerente e bilanciata su tutte le configurazioni.

In altre parole, il risultato è un fitting praticamente su misura, in grado di adattarsi con precisione millimetrica a ogni ciclista.

LA CULTURA DELLA VELOCITÀ, IL CREDO DI WILIER TRIESTINA

La Filante SLR ^{ID2} rappresenta l'evoluzione di un'idea: regalare al ciclista la versione più veloce di sé stesso. Dai profili NACA della forcella al nuovo Aerokit, dal reggisella riprogettato all'integrazione perfetta della batteria Shimano Di2, fino alle geometrie sviluppate insieme ai campioni del World Tour. Ogni elemento converge verso un obiettivo preciso: offrire prestazioni scientificamente validate, vantaggi misurabili e sensazioni autentiche su strada.

Ma la Cultura della Velocità va oltre i numeri. È una filosofia che guida da 120 anni il nostro modo di costruire biciclette. Questa cultura guida ogni nostro progetto, spingendoci oltre la performance fine a sé stessa verso una ricerca consapevole che unisce esperienza, ingegno e tecnologia. Il nostro obiettivo è il movimento perfetto: quell'equilibrio armonico tra ciclista e bicicletta dove forza, precisione, estetica e funzione si fondono.

Con la Filante SLR ^{ID2}, trasformiamo i dati in emozioni. I numeri non rappresentano il traguardo, ma il punto di partenza per creare biciclette che dialoghino davvero con chi le guida. È così che manteniamo fede a una promessa che ci accompagna da sempre: creare il mezzo per farti diventare la versione più veloce di te stesso.