

Filante SLR ^{ID2}

WHITEPAPER



AVANT-PROJE

Pour Wilier, la vitesse n'est pas une simple mesure, mais un véritable idéal, une philosophie profondément ancrée dans le temps. Pour Wilier Triestina, la vitesse n'est pas une simple donnée technique ou un chiffre dans une soufflerie : elle signifie Culture.

C'est une approche fondée à la fois sur la recherche en ingénierie, l'expérience des athlètes et une forte propension au design. Une véritable passion pour le cyclisme et le travail bien fait, née du savoir-faire artisanal et de la volonté constante d'offrir aux futures générations une expérience du cyclisme pure et absolue.

Le Filante SLR ^{ID2} est l'incarnation de cette vision. Bien plus qu'une simple mise à jour, il est l'expression la plus poussée d'un parcours qui a débuté avec les premiers modèles aérodynamiques Wilier, s'est consolidé grâce à des expériences telles que le Supersonica SLR pour arriver aujourd'hui à redéfinir les frontières de l'efficacité sur route. Chaque détail est conçu avec un objectif clair : placer l'athlète au centre et valoriser sa position, ses sensations et son expérience concrète de la route, pour lui permettre de devenir plus rapide dans le monde réel.

DÉVELOPPEMENT AÉRODYNAMIQUE : VÉLO ET CYCLISTE, UNE SEULE ET MÊME ENTITÉ

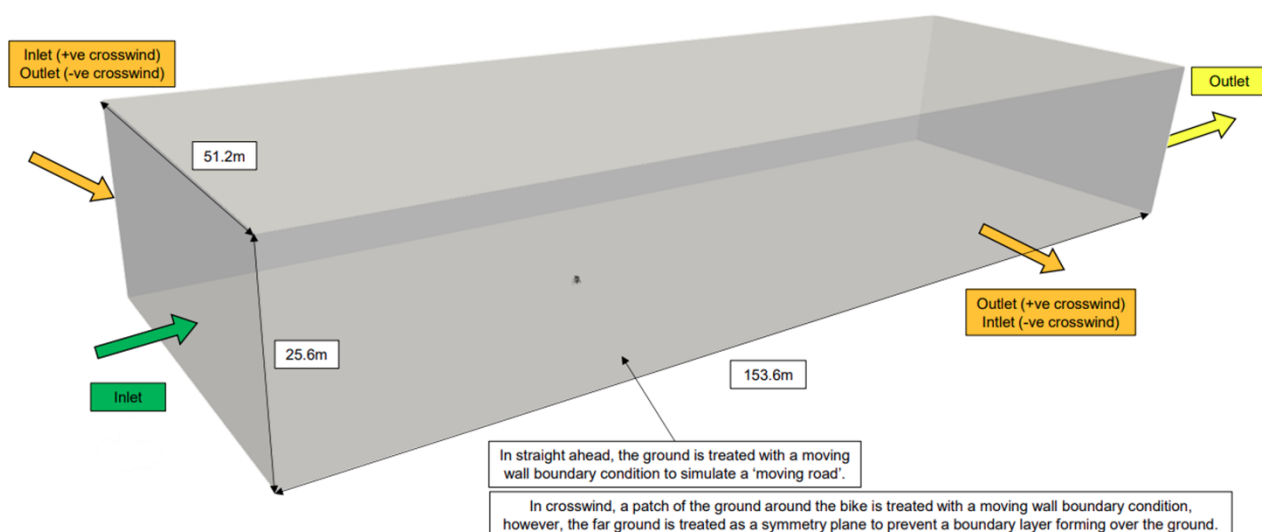
L'efficacité aérodynamique pure ne suffit pas si le résultat dans le monde réel n'est pas à la hauteur de nos standards de qualité de conduite. Quand nous avons décidé de repenser le Filante SLR, nous nous sommes posé une question, simple mais déterminante : *comment placer la barre de la performance encore plus haut ?* C'est avec l'équipe technique de Groupama-FDJ - Cycling Team que nous avons analysé chaque détail pour comprendre jusqu'où nous pouvions aller.

Après les objectifs atteints avec le Supersonica SLR, nous savions que les attentes seraient très fortes, en particulier en matière d'aérodynamisme. Notre mission ? Créer un vélo capable d'offrir une efficacité maximale, y compris en dehors des épreuves de contre-la-montre. Un défi d'autant plus ambitieux qu'il comportait un paradoxe : obtenir un aérodynamisme extrême tout en optimisant la légèreté, la réactivité et la qualité de conduite.

Comme pour le Supersonica, nous ne nous sommes pas arrêtés au cadre. Nous avons étudié l'ensemble de l'écosystème de course - le vélo complet, les composants et les accessoires - puis nous nous sommes focalisés sur l'élément central, à savoir l'athlète. L'aérodynamisme du vélo ne suffit pas : c'est la vitesse réelle qui compte vraiment. Cette vitesse qui, pour le cycliste, se traduit par des sensations uniques et des performances supérieures sur la route.

Si la conception du nouveau Filante s'est basée sur l'expérience acquise durant les courses, elle a aussi bénéficié des simulations de mécanique des fluides numérique (CFD) les plus avancées.

Comme tous les cadres aérodynamiques mis au point par notre Innovation Lab, le Filante SLR ^{ID2} a été mis au point en suivant un processus de conception précis, avec des étapes clairement définies dans le temps. L'avant-projet est transposé numériquement en un modèle 3D composé du cadre, de la fourche et du cintre du guidon. Un ensemble de composants qui est virtuellement divisé en milliers de petites cellules appelées dans le jargon informatique « maillage » (mesh).



[CFD Testing Volume]

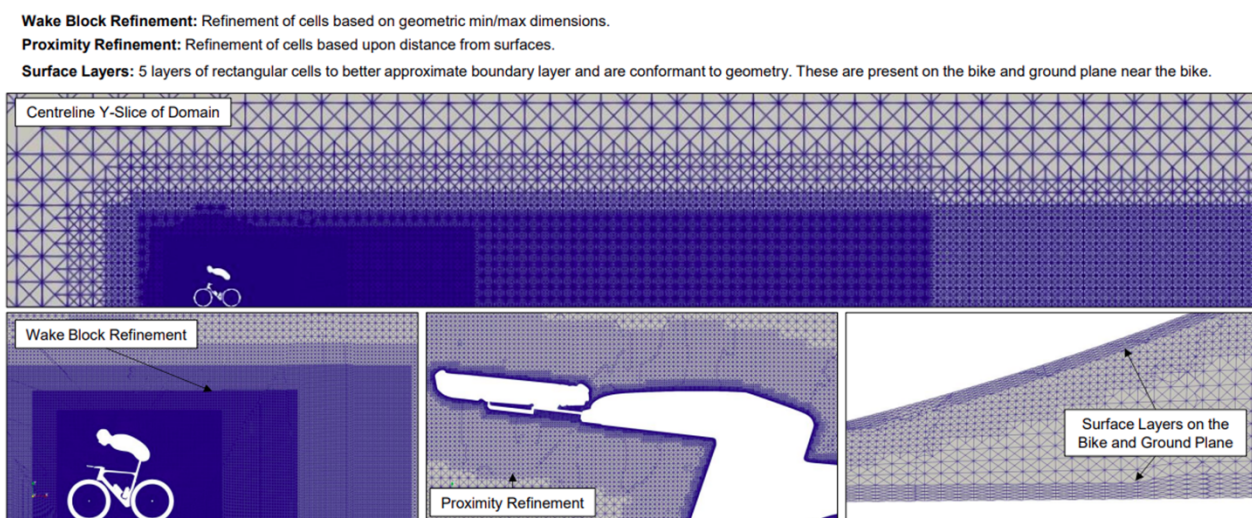
Tout cela permet de soumettre l'idée du projet à une première analyse grâce à un logiciel CFD. Ce logiciel, en résolvant les équations de Navier-Stokes, simule virtuellement et décrit le comportement d'un fluide (l'air dans notre cas) autour d'un objet. C'est une fois l'objet défini que les conditions physiques et ambiantes dans lesquelles l'objet doit être analysé sont déterminées.

Dans notre cas, l'élément le plus important est la vitesse de l'air. Le logiciel calcule alors la façon dont l'air se déplace sur la surface de chaque cellule du maillage. C'est le résultat obtenu qui définit l'aérodynamisme d'un modèle 3D. Si les résultats ne sont pas conformes aux attentes, le modèle 3D est remodelisé en améliorant les formes chaque fois que cela est possible, afin de tenter d'optimiser les flux et ainsi de réduire la résistance aérodynamique. Tout cela est théorique.

Dans la pratique, tout est plus complexe. L'un des premiers obstacles est représenté par la puissance de calcul : durant une simulation CFD, le ordinateur doit résoudre des milliards de petites équations mathématiques - une pour chaque cellule du maillage - afin de simuler au mieux le mouvement de l'air. Ces calculs nécessitent des ordinateurs extrêmement puissants, dotés de centaines de processeurs qui travaillent en parallèle. Les simulations de CFD sont donc très coûteuses, mais elles assurent une grande liberté d'expérimentation. Elles permettent en effet de se focaliser sur l'amélioration de très nombreux petits détails qui, ajoutés les uns aux autres, font une réelle différence dont découle une évolution significative des performances du produit.

Les premiers domaines d'intervention ont concerné le bord d'attaque, c'est-à-dire l'ensemble des surfaces qui interagissent en premier avec le flux d'air et conditionnent son comportement de manière déterminante. L'analyse s'est concentrée, successivement, sur la fourche, le tube de direction, le guidon, le tube diagonal et la tige de selle, et a donné lieu à une optimisation des géométries et des profils en vue de réduire les turbulences.

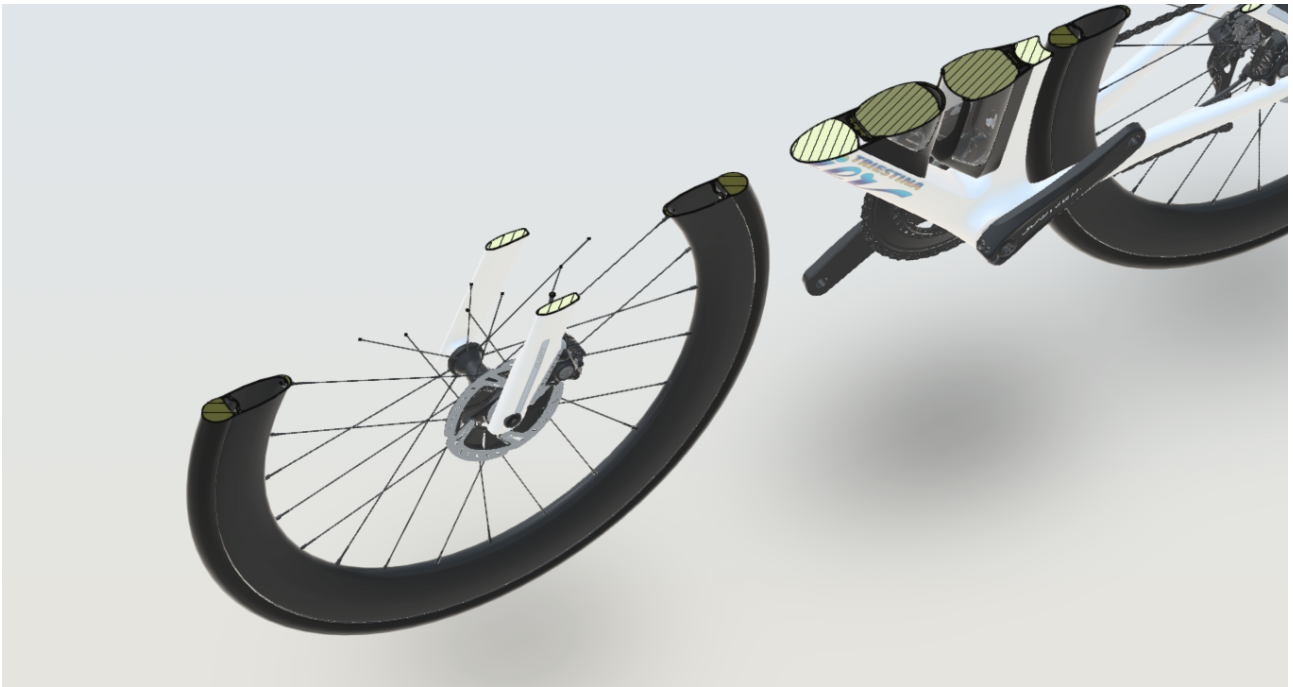
Un bord d'attaque correctement conçu permet en effet de réduire la résistance aérodynamique, de maintenir plus longtemps l'écoulement laminaire adhérent au profil, et d'améliorer ainsi sensiblement l'efficacité globale.



[CFD MESHING]

PLUS DE DONNÉES, MOINS DE RÉSISTANCE : LE NOUVEL AÉRODYNAMISME DE LA FOURCHE

Pour la fourche, nous avons conçu et analysé différents profils NACA, des formes aérodynamiques mises au point dans le domaine aéronautique et définies mathématiquement pour assurer une efficacité maximale dans le flux de l'air. Chaque profil a été testé en combinaison avec la roue et le pneumatique au moyen de simulations CFD, en prenant en compte des angles d'incidence du vent différents afin de reproduire les conditions réelles d'utilisation.

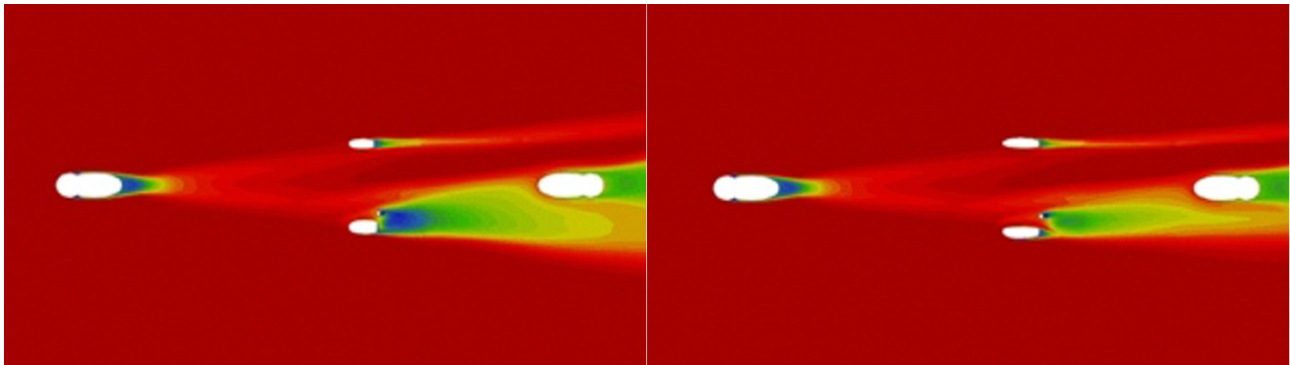


Le processus a nécessité trois fois plus de simulations CFD que celles qui avaient été utilisées pour la conception du Supersonica SLR, ce qui a généré une augmentation exponentielle du volume de données à traiter. Cette approche systématique a permis d'affiner progressivement les géométries et de parvenir à la définition d'une solution totalement inédite : une fourche caractérisée par un profil extérieur NACA et un profil intérieur plat, conçue pour minimiser les interactions entre la roue et le pneumatique et maximiser la stabilité aérodynamique.

En phase de conception de la nouvelle fourche, nous nous sommes particulièrement intéressés au cône de la tête. L'expérience acquise avec le Verticale SLR nous a appris qu'une inclinaison plus accentuée permet d'obtenir un laminage du carbone plus homogène : il est ainsi possible d'augmenter la rigidité tout en réduisant le poids total.

Avec le Filante SLR ^{ID2}, nous avons encore développé ce concept : le cône encore plus accentué assure une rigidité en torsion et une résistance à l'effort supérieures, ce qui améliore la précision de conduite dans toutes les conditions.

La fourreau gauche est doté d'une fine ailette aérodynamique qui effleure le disque et entoure l'étrier de frein : ce carénage partiel, déjà testé avec succès sur le Supersonica SLR, a été ici perfectionné.



Filante SLR

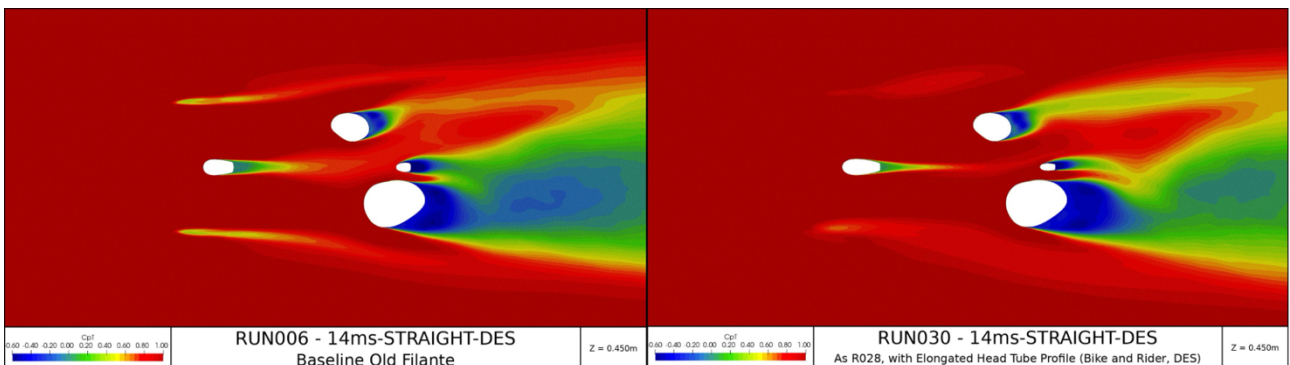
Filante SLR ID2

Enfin, la douille de serrage de l'axe traversant a été entièrement incorporée au fourreau droit : cette solution allie l'élégance esthétique, avec des lignes épurées, à un avantage évident en matière d'aérodynamisme et de praticité.

LE TUBE DE DIRECTION : FIN, NET, RAPIDE

Le tube de direction a encore été amélioré afin d'obtenir un flux d'air plus fluide et efficace. Le bord d'attaque reste identique à celui du modèle précédent, mais le profil a évolué vers des formes plus effilées et élancées, afin de réduire encore la résistance.

Comme toujours chez Wilier, la technologie est indissociable de l'élégance. Les gaines de frein et de commande passent directement du guidon à l'intérieur du tube de direction : cette intégration totale, résultat d'un soin artisanal du détail inégalable, assure à la fois une grande pureté esthétique et une excellente performance aérodynamique.



Filante SLR

Filante SLR ID2

NOUVEAU GUIDON F-BAR ^{ID2}

Le Filante SLR ^{ID2} est doté du nouveau F-Bar ^{ID2}, un cockpit aérodynamique entièrement redessiné en collaboration avec les techniciens et les athlètes de l'équipe cycliste Groupama-FDJ. Après avoir mis au point et soumis aux essais neuf types de cintres formés en titane, nous avons défini la version finale de l'O.E.F. (*Optimised Ergonomic Flare*). Il s'agit d'un *flare* orthogonal de 3 cm entre la prise haute et la prise basse qui, à la différence d'autres guidons à largeur différenciée présents sur le marché, ne compromet pas les études ergonomiques réalisées par les fabricants des commandes de transmission.

Cette solution absolument unique assure au cycliste un meilleur contrôle en prise basse, une position plus regroupée et efficace sur le plan aérodynamique et une prise en main naturelle et confortable. La zone des commandes présente une légère rehausse supérieure qui, sans compromettre la rigidité, améliore l'appui de l'avant-bras en position détendue, pour un confort accru et une plus grande stabilité durant les longs parcours.

L'intégration au cadre a été optimisée en abaissant le tube de direction et en ajoutant de nouveaux caches supérieurs et des entretoises concaves qui augmentent la surface de contact, améliorent la réactivité et assurent la continuité esthétique, tandis que la forme convexe du cintre réduit la différence de niveau entre le guidon et le tube horizontal, au bénéfice de l'aérodynamisme.

Pour la première fois sur un produit Wilier, le matériel de fixation du guidon est totalement dissimulé : cet avantage esthétique assure aussi une protection contre la saleté et la sueur et bénéficie aux performances aérodynamiques.

Le Filante SLR ^{ID2} est également compatible avec les guidons V-Bar, Z-Bar et F-Bar ID1.

TUBE DIAGONAL ET AEROKIT, LE DÉFI LE PLUS COMPLEXE

Le tube diagonal, depuis toujours l'une des parties les plus complexes à concevoir, a été mis au point avec un objectif précis : obtenir la résistance aérodynamique la plus faible possible et réduire au maximum l'exposition des bidons à l'air.

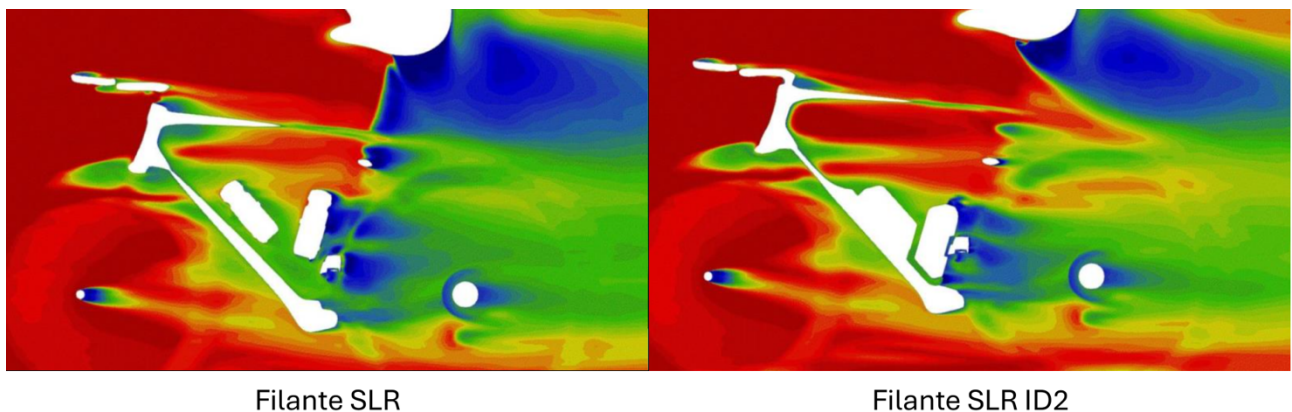
Pour atteindre ce résultat, nous avons opté pour une solution à double section. La partie supérieure, très fine et modélisée selon un profil NACA, se trouve à proximité du tube de direction pour assurer une pénétration aérodynamique maximale. Quant à la partie inférieure, plus large et enveloppante, elle a été conçue pour englober et protéger les bidons, afin de réduire les turbulences habituellement générées dans cette zone.

Dès les premiers essais, il est apparu que ce design assurait une nette amélioration des performances, y compris avec des bidons ronds et des porte-bidons traditionnels. Nous avons décidé d'aller encore plus loin pour améliorer l'intégration et réduire davantage la traînée de l'air. C'est alors qu'a pris forme le projet Aerokit, un système de bidons et porte-bidons personnalisé, au

profil effilé et totalement intégré au cadre, qui agit comme une sorte d'aileron capable de rendre le flux d'air plus fluide et régulier.

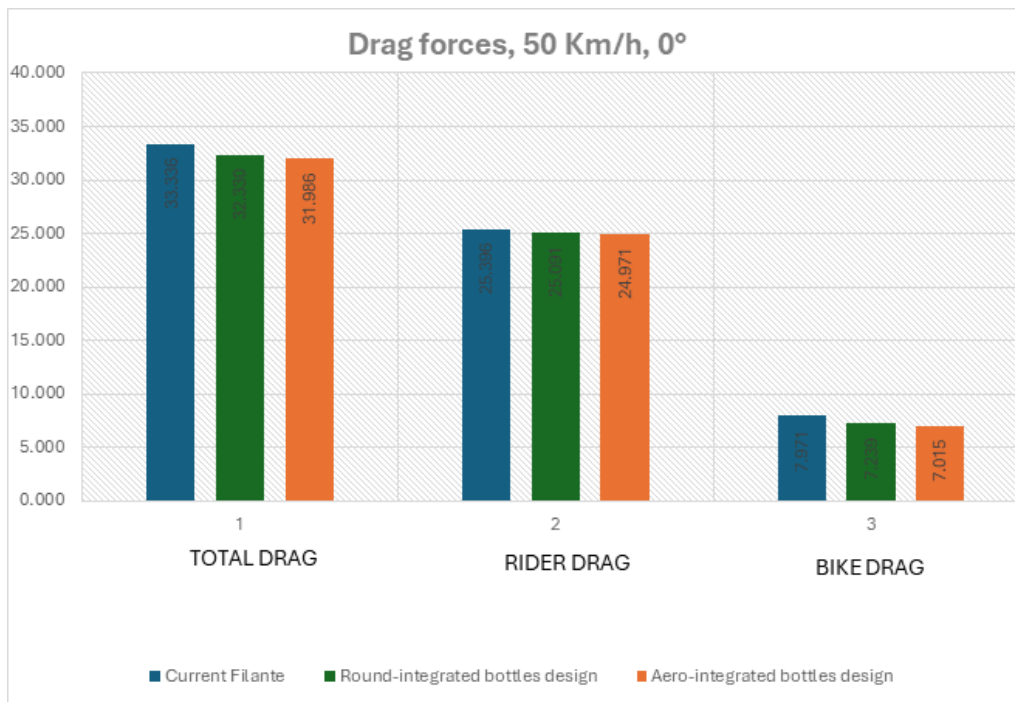
Les simulations CFD ont immédiatement confirmé notre intuition avec des résultats sans équivoque. Avec un bidon rond assemblé uniquement à la base de l'Aerokit, la résistance aérodynamique est réduite à moins de la moitié de celle du Filante SLR ^{ID1}. Avec l'Aerokit complet, la traînée est réduite de plus des deux tiers.

Dans les visualisations CFD, la section analysée montre clairement que le nouveau tube diagonal, associé au système intégré, génère un flux nettement plus ordonné à l'intérieur du triangle principal : la zone sans turbulences, représentée en rouge, est beaucoup plus étendue sur le Filante SLR ^{ID2}, ce qui indique un progrès technologique concret sur le plan de l'efficacité aérodynamique.



L'histogramme ci-dessous montre clairement les différences entre les trois configurations analysées : le Filante SLR avec des bidons traditionnels, le nouveau Filante SLR ^{ID2} avec un porte-bidon intégré et des bidons standard, et enfin la version équipée de l'Aerokit complet. L'amélioration des performances est nette : l'Aerokit permet de réduire la traînée globale - vélo et cycliste - de 4,5 % supplémentaires. Ce résultat équivaut, concrètement, à une plus grande efficacité, à une vitesse gratuite et à un avantage compétitif mesurable.

Le projet n'a pas uniquement donné lieu à une recherche du point de vue de la conception. Il a été finalisé et industrialisé en collaboration avec les ingénieurs d'Elite Cycling, une référence mondiale dans le design et la production de systèmes d'hydratation. Cette collaboration a permis la création d'un kit aussi fonctionnel que performant : une contenance totale de 1100 ml, répartis de manière optimale et avec un impact aérodynamique minimal.



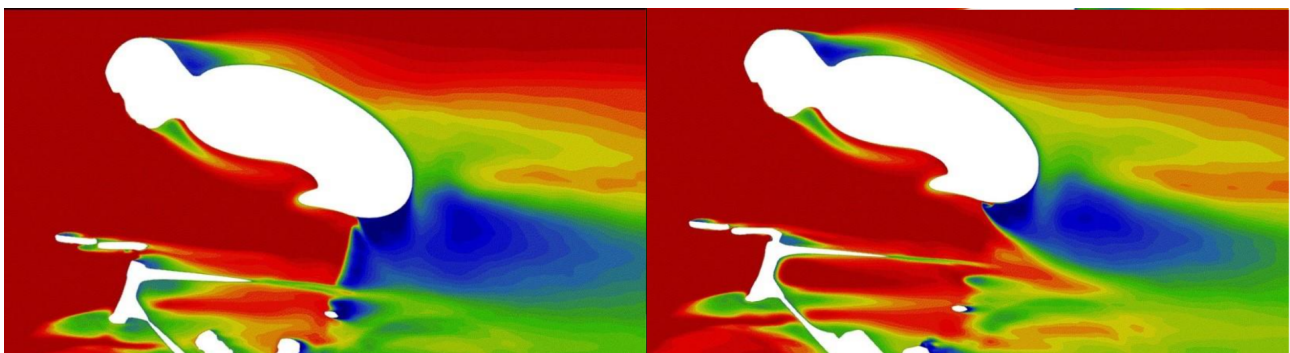
L'Aerokit est le résultat de l'intégration de six composants étudiés pour fonctionner ensemble à la perfection : deux bidons aérodynamiques au profil effilé, deux porte-bidons adaptés et deux bases d'assemblage, spécifiques pour le tube diagonal et le tube de selle du Filante SLR^{ID2}. Ces derniers ont été conçus avec des géométries différentes pour s'adapter aux différents profils de tubes, de manière à créer un corps unique, continu et harmonieux avec le cadre.

L'un des avantages fondamentaux du système est sa polyvalence. L'Aerokit reste en effet pleinement efficace même quand les bidons aérodynamiques sont remplacés par des bidons ronds traditionnels : cette solution est indispensable lors des courses où des ravitaillements extérieurs sont nécessaires. Dans ce cas, la capacité globale peut même augmenter : jusqu'à 550 ml sur le tube diagonal et jusqu'à 750 ml ou plus sur le tube de selle, sans renoncer aux qualités aérodynamiques du design intégré.

TIGE DE SELLE AÉRODYNAMIQUE ET NOUVEAU LOGEMENT DE LA BATTERIE SHIMANO DI2

La conception d'une tige de selle réellement aérodynamique requiert une ingénierie de grande précision. Ce composant, simple en apparence, devient un véritable casse-tête, complexe et déterminant pour l'efficacité globale du vélo : son impact sur l'aérodynamisme ne se limite pas à la surface frontale, mais est amplifié par l'interaction avec le mouvement alterné des jambes du cycliste.

Grâce à l'expérience acquise lors de la mise au point du Supersonica SLR, nous avons déjà élaboré la bonne formule en trouvant l'équilibre entre esthétique, légèreté et confort. C'est en s'inspirant de cette formule que Wilier a créé la nouvelle tige de selle du Filante SLR ^{ID2}, avec un profil fin et effilé (38 mm x 16 mm) qui optimise la pénétration aérodynamique sans compromettre la rigidité et l'absorption des vibrations. Les essais CFD le confirment : la nouvelle section, qui génère nettement moins de turbulences que la version précédente, se traduit par un flux d'air plus fluide et stable autour du système cadre-cycliste, un élément central dans le développement des produits Wilier.



Filante SLR

Filante SLR ID2

Ce choix de conception nous a également conduits à repenser le positionnement de la batterie Shimano Di2, habituellement intégrée à la tige de selle. Avec un design aussi effilé, il était nécessaire de trouver une autre solution plus efficace. Nous avons trouvé la réponse en intégrant la batterie, enfermée dans un boîtier en résine fixé par deux vis, au boîtier de pédalier.

Les avantages sont immédiats et concrets :

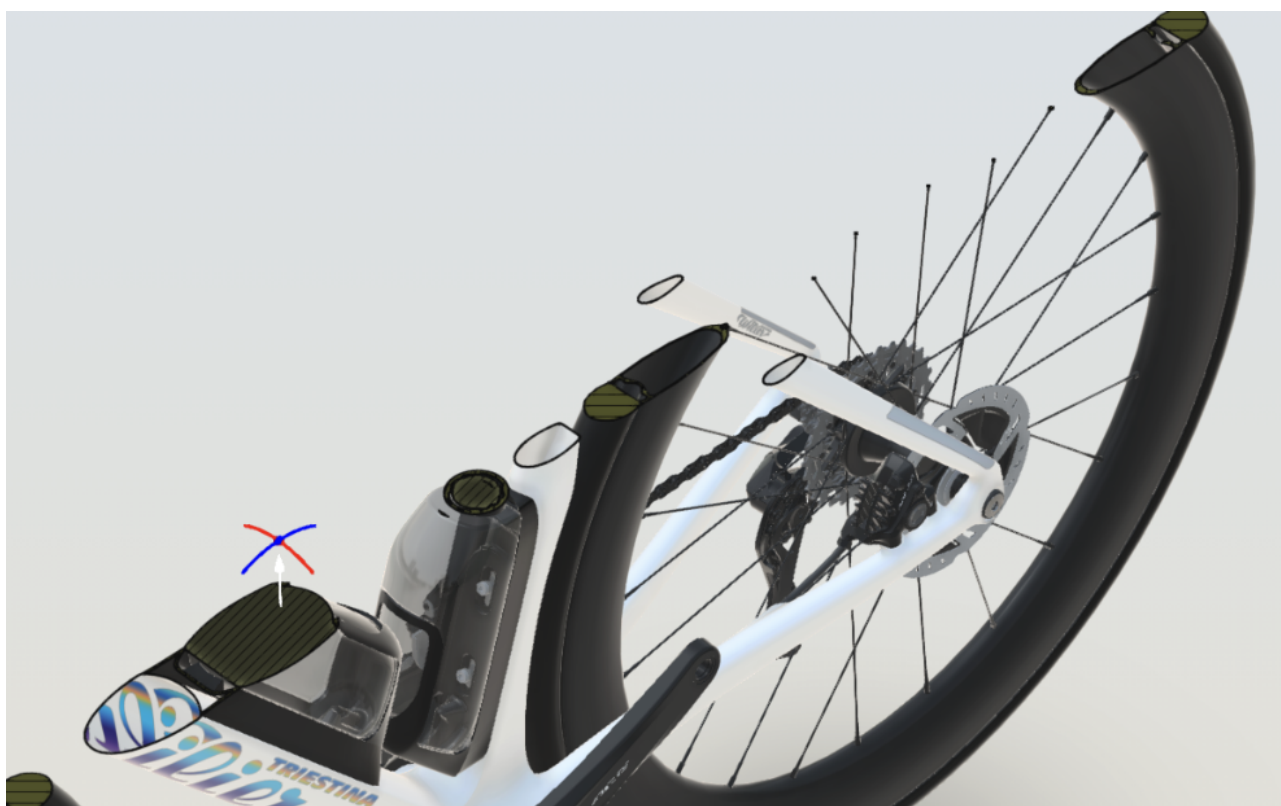
- Accessibilité : la batterie peut être contrôlée ou remplacée en un instant, sans devoir enlever la tige de selle ni modifier la hauteur de la selle.
- Barycentre plus bas : la nouvelle position permet d'abaisser le centre de masse du vélo, en synergie avec l'Aerokit abaissé. Le vélo est ainsi plus stable, précis et fluide à grande vitesse.

Enfin, la philosophie du projet s'exprime dans un détail de design : le cache de protection du mécanisme de serrage de la tige de selle n'est plus saillant, mais affleurant au cadre. Cette solution épurée et fonctionnelle met en valeur la continuité des lignes du tube horizontal et souligne le souci du détail, un équilibre parfait entre fonction et esthétique.

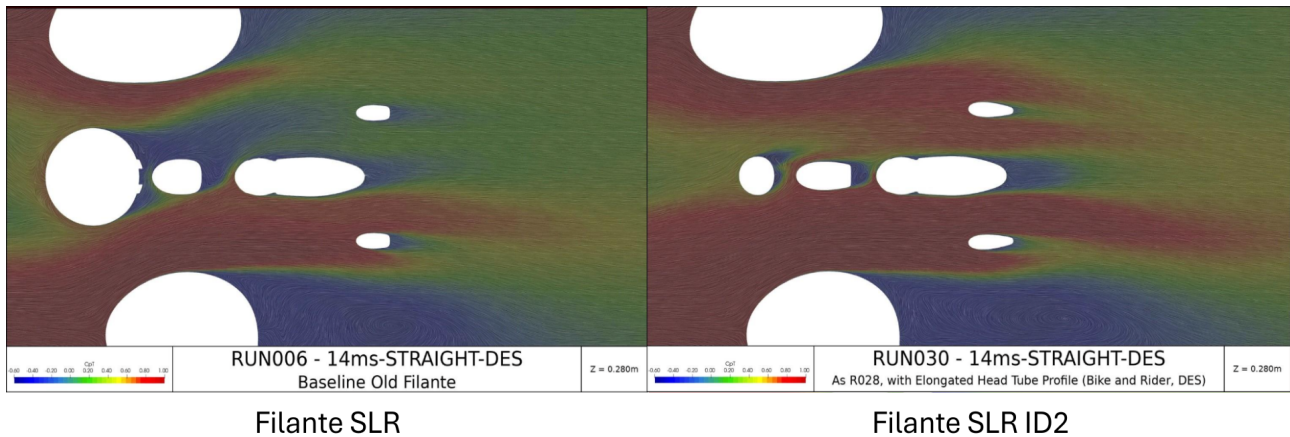
HAUBANS ARRIÈRE : UNE RÉVOLUTION SILENCIEUSE

Nous avons choisi de conserver l'esprit du précédent Filante, en maintenant des bases arrière larges et raccordés au tube de selle par une ligne brisée, qui confère au cadre, vu de l'arrière, un caractère bien trempé.

Même si, à première vue, ils pourraient ressembler à la version ID1, ils ont, en réalité, été repensés dans les moindres détails. Les analyses sur les interactions dynamiques entre les tubes et le mouvement des jambes du cycliste durant le pédalage nous ont conduits vers une solution inattendue : incliner les tubes de $2,5^\circ$ vers l'intérieur.



Ce choix, apparemment contre-intuitif, s'est avéré manifestement avantageux dans les simulations CFD. Sur les graphiques comparatifs, dans la section dédiée, il apparaît clairement que la combinaison de la nouvelle position abaissée du bidon et les tubes redessinés génère un flux plus fluide et régulier, avec une réduction drastique des turbulences.



Une fois de plus, c'est en plaçant le cycliste au centre de l'étude que le flux aérodynamique a pu être optimisé : cette solution permet en effet d'augmenter encore la vitesse sans variation des watts produits par le cycliste.

LOGEMENT DE L'AIMANT DU CAPTEUR DE PUISSANCE : AÉRODYNAMISME DANS LES MOINDRES DÉTAILS

La recherche des gains marginaux nous a également incités à repenser un détail souvent négligé : la position de l'aimant du capteur de puissance.

Nous avons prévu un évidement sur le tube du triangle côté pédalier afin d'y loger l'aimant de manière optimale. Une fois installé, il est protégé par un adhésif appliqué au ras de la surface : il est ainsi pratiquement invisible au flux d'air et parfaitement intégré au design du cadre.

Même si le capteur de puissance n'est pas utilisé, l'application de l'adhésif assure les mêmes avantages aérodynamiques et la même esthétique épurée du cadre.

Cette solution, qui améliore l'aérodynamisme, assure également à l'aimant une protection efficace contre les chocs accidentels ou les chutes de la chaîne, et donc une fiabilité globale accrue du système.

LE VERDICT DE LA SOUFFLERIE DE SILVERSTONE : DES PERFORMANCES MESURABLES, DES AVANTAGES RÉELS

Le nouveau Filante SLR ^{ID2} est l'aboutissement d'un processus de développement méticuleux, qui a comporté de nombreuses sessions d'essai et de validation des données dans la prestigieuse soufflerie de Silverstone. Chaque passage a été pensé pour aller au-delà de la simulation CFD, et traduire ainsi le projet en résultats concrets et mesurables.

Le verdict a été sans équivoque : la réalité a dépassé la simulation. Lors de la dernière session d'essai, la réduction de la traînée du vélo seul a atteint -13,6 %, dépassant ainsi les -12 % estimés par la simulation CFD. Les données se sont également révélées surprenantes concernant le système vélo + cycliste, un concept central pour Wilier : de -3,6 % pour la simulation CFD à -4,5 % dans la soufflerie. Ces données montrent que le design du Filante SLR ^{ID2} atteint son potentiel maximal dans les conditions réelles d'utilisation.

Pourtant, nous ne nous sommes pas contentés de la validation interne. Nous avons effectué une comparaison directe de notre vélo avec cinq modèles haut de gamme de nos principaux concurrents du World Tour. Un seul a réussi à s'en approcher : par rapport aux autres vélos, le Filante SLR ^{ID2} a un coefficient de traînée aérodynamique (CDA) moyen supérieur de 2,42 %. Cette différence se traduit, à la vitesse du cyclisme professionnel, en secondes gagnées, en énergie économisée et en avantages concrets quand cela compte vraiment, c'est-à-dire durant les courses.

Le Filante SLR ^{ID2} n'est pas seulement le résultat d'un design visionnaire. C'est un vélo soumis à des essais rigoureux, conçu pour gagner et capable de transformer la science en avantages concrets pour l'athlète.

AÉRODYNAMISME ET LÉGÈRETÉ, LA CLÉ DE LA PERFORMANCE

La légèreté demeure l'un des aspects essentiels pour garantir des performances de haut niveau. Durant la conception du nouveau Filante SLR ^{ID2}, ce principe a toujours fait l'objet d'une attention particulière. Il a permis de réaliser un vélo qui allie à la perfection efficacité aérodynamique et poids contenu, une combinaison incontournable dans le cyclisme moderne.

L'alliance de l'aérodynamisme et de la légèreté accentue la réactivité et l'efficacité, et permet de réduire l'effort tout en optimisant la gestion de la puissance. Les performances se traduisent ainsi en avantage concret pour le système vélo-cycliste et assurent au Filante SLR ^{ID2} une extraordinaire polyvalence, dans les montées les plus ardues comme durant les longs parcours sur le plat. Lors des essais réalisés sur le vélo seul, à 40 km/h, une économie de 8,9 watts a été enregistrée avec des bidons et des porte-bidons standard, et de 9,47 watts avec l'Aerokit ; ces valeurs, à 50 km/h, atteignent respectivement 19,13 et 21,20 watts. L'efficacité apparaît encore plus évidente en cas d'essai avec le système vélo-cycliste : à 40 km/h, l'avantage pour le cycliste est de 11,51 watts avec

les bidons standard et de 14,15 watts avec l'Aerokit, tandis qu'à 50 km/h, les économies atteignent 24,55 et 28,80 watts.

Traduit en performances réelles, cela signifie que lors d'une épreuve de contre-la-montre de 70 km à 290 watts en moyenne, le cycliste mettrait 1 minute 25 secondes de moins avec le nouveau Filante SLR ^{ID2} équipé de bidons standard, et 1 minute 45 secondes de moins avec l'Aerokit.

Quelques données en détail :

	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"

GÉOMÉTRIES DÉVELOPPÉES DIRECTEMENT AVEC LES PROFESSIONNELS

Les géométries du nouveau Filante SLR ^{ID2} ont été créées grâce à la collaboration directe avec l'équipe cycliste du World Tour Groupama-FDJ, afin d'affiner chaque détail du cadre tout en conservant l'approche AccuFit. Ce système assure la continuité et l'homogénéité dans le remplissage de tous les points de configuration, et garantit à chaque cycliste la même précision d'ajustement, quelle que soit sa taille.

Par rapport au modèle précédent, plusieurs améliorations clés ont été apportées.

- Le triangle arrière a été légèrement allongé : ce choix permet d'intégrer de manière optimale les nouveaux groupes de transmission sur une patte de dérailleur UDH, d'augmenter l'espace pour les pneus (jusqu'à 34 mm) et d'améliorer la stabilité générale du vélo.

- Graphique R et D moins incliné et plus « étiré », qui élargit la couverture de l'ajustement, en améliorant notamment les petites et grandes tailles.
- Nouveau design des cintres du guidon, avec des géométries spécifiquement étudiées pour le marché asiatique.

Chaque taille de cadre correspond à un guidon ad hoc, avec une longueur et une largeur spécifiques. Il est disponible en 6 tailles :

- XS > 75 - 35/38
- S > 90 - 37/40
- M > 100 - 37/40
- L > 110 - 37/40
- XL > 110 - 39/42
- XXL > 120 - 39/42

Le reach et le drop restent constants dans toutes les variantes, tandis qu'une ergonomie uniforme est maintenue, même dans la prise basse (point AccuFit C1). Cela signifie que la position sur le vélo reste cohérente et équilibrée dans toutes les configurations.

En d'autres termes, le résultat est un ajustement pratiquement sur mesure, capable de s'adapter à chaque cycliste avec une précision millimétrique.

LA CULTURE DE LA VITESSE, LE CREDO DE WILIER TRIESTINA

Le Filante SLR ^{ID2} représente l'évolution d'une idée : offrir au cycliste la version la plus rapide de lui-même. Profils NACA de la fourche, nouvel Aerokit, tige de selle redessinée, intégration parfaite de la batterie Shimano Di2, et géométries développées en collaboration avec les champions du World Tour. Chacun de ces éléments converge vers un objectif précis : assurer des performances scientifiquement validées, des avantages mesurables et des sensations authentiques sur la route.

Mais la culture de la vitesse va au-delà des chiffres. C'est une philosophie qui guide depuis 120 ans notre façon de construire des vélos. Cette culture est le fil rouge de chacun de nos projets, elle nous pousse à ne plus considérer la performance comme une fin en soi et à aller toujours plus loin, vers une recherche responsable qui allie l'expérience, le talent et la technologie. Notre objectif est le mouvement parfait : cet équilibre harmonieux entre le cycliste et le vélo où la force, la précision, l'esthétique et la fonction ne font plus qu'un.

Avec le Filante SLR ^{ID2}, nous transformons les données en émotions. Les chiffres ne sont pas une fin : ils sont le point de départ grâce auquel nous créons des vélos qui dialoguent réellement avec ceux qui les utilisent. C'est ainsi que nous tenons une promesse qui appartient à notre histoire : créer le vélo qui vous permettra de devenir la version la plus rapide de vous-même.