

1982-2024 - Colnago Master

Il Master è la bici iconica della Colnago, nasce al termine del 1982, periodo in cui il mondo del ciclismo gode di particolare popolarità e pone le basi di quelli che saranno gli sviluppi futuri del carbonio made in Colnago, oltre a stabilire un nuovo termine di paragone nel mondo dei telai in acciaio.

Rispetto alle forme precedenti, questo nuovo telaio presentava i tre tubi principali del triangolo anteriore (verticale, orizzontale e obliquo) a forma stellare e vagamente accostabile a quella del trifoglio, simbolo della Colnago. Nel corso degli anni le stesse tubazioni hanno subito modifiche varie, ma non hanno mai perso la loro caratteristica sezione che è ancora al giorno d'oggi molto apprezzata e desiderata dai cultori dei telai in acciaio. Il progetto fu sviluppato cercando di sfruttare anche le nuove potenzialità offerte dalle nuove leghe a base di acciaio (con spessori differenziati) grazie all'utilizzo di speciali trafilate, capaci appunto di conferire spessori diversi ai singoli tubi e in punti specifici. La qualità del telaio, pertanto, era rappresentata sia dalle forme innovative dei tubi stessi sia dalla qualità dei materiali. L'insieme di questi elementi fece sì che il Master divenne da subito il termine di paragone per i telai in acciaio e che si imponesse per un così lungo periodo.

Nel corso degli anni, Master ha subito diverse modifiche. Nella prima versione, ad esempio, il cavo del freno posteriore passava esterno, sopra il tubo orizzontale all'interno di speciali anelli passacavi saldati, mentre la forcella era classica con foderi curvi, in linea con lo standard dell'epoca. Successivamente, il cavo del freno posteriore, per soddisfare le esigenze estetiche, è stato spostato all'interno del tubo orizzontale (il telaio si chiamava Master Più). Inoltre, a partire dalla fine degli anni '80 compare la forcella Precisa, con foderi dritti. La collaborazione con Ferrari, che negli anni successivi porterà lo sviluppo della fibra di carbonio per la costruzione dei telai, inizia a dare i primi frutti. La critica è feroce, raddrizzare i foderi della forcella è ritenuto quasi un sacrilegio dai puristi, ma in poco tempo questo componente si afferma sul mercato e rappresenta lo standard ai giorni nostri. La forcella Master, per soddisfare tutte le esigenze (anche quelle dei collezionisti) è disponibile sia con canotto filettato, per attacchi a gambo, oppure di tipo ahead set.

Ma non è tutto, perché il Master è stato realizzato in numerose altre varianti rispetto a quella classica. La più originale (e rara) si chiama Equilateral, caratterizzata dall'innesto dei foderi verticali del carro posteriore direttamente sul tubo orizzontale passando per il verticale. Questo telaio è stato prodotto anche nella variante pista, da inseguimento, ancora più raro. I collezionisti impazziscono anche per la versione Dual, che si caratterizza per lo sdoppiamento del tubo obliquo nel punto di connessione con la scatola del movimento centrale. Questa soluzione era stata scelta per incrementare la rigidità torsionale di quel reparto, niente altro che il precursore del mega tubo attuale (ormai standard). Questa soluzione verrà utilizzata negli anni successivi per realizzare il Carbitubo, tubi in carbonio incollati a congiunzioni in lega leggera. Il Master Dual (anche in versione crono) non ha avuto molta fortuna commerciale a causa del peso eccessivo, ma è da considerarsi come uno step per gli sviluppi futuri nel design dei telai da competizione. Negli anni successivi il Master ha subito modifiche ulteriori, la più evidente è l'aggiunta dell'intero carro posteriore in fibra di carbonio (Master

carbon b-stay, normale e HP) per soddisfare il trend in voga nei primi anni dopo il 2000 che prevedeva la contaminazione tra leghe metalliche e fibra di carbonio.

Il valore tecnico di questi progetti, realizzati con la tecnologia trafiltubi, è confermato dal fatto che tutt'oggi, lungi dall'essere superati, sono ancora tanto apprezzati da rappresentare la più alta qualità relativamente all'uso dell'acciaio nel campo del settore ciclo. Lo stesso tubo Master è stato impiegato anche per realizzare la seconda versione del Colnago Arabesque, ma con congiunzioni decorate, anch'esso tutt'oggi a catalogo.

1982-2024 - Colnago Master

The Master is the most iconic Colnago bike, born at the end of 1982 (a period in which the world of cycling enjoys particular popularity), laying the foundations for future developments of carbon made by Colnago, as well as establishing a new benchmark in the world of steel frames.

Compared to the previous shapes, this new frame had the three main tubes of the front triangle (vertical, horizontal and oblique) in a star shape – a nod to the clover, the symbol of Colnago. Over the years, the same pipes have undergone various changes, but they have never lost their characteristic section which is still today very much appreciated and desired by lovers of steel frames. The project was developed to exploit the new potential offered by the new steel-based alloys (with different thicknesses) which, thanks to the use of special dies, were capable of giving different thicknesses to the individual tubes and in specific points. The quality of the frame, therefore, was represented both by the innovative shapes of the tubes themselves and by the quality of the materials. The combination of these elements meant that the Master immediately became the benchmark for steel frames and imposed itself for such a long period.

Over the years, Master has undergone several changes. In the first version, for example, the rear brake cable passed outside, above the top tube inside special welded grommets, while the fork was classic with curved stays, in line with the standard of the time. Subsequently, the rear brake cable, to meet the aesthetic needs, was moved inside the top tube (the frame was called Master Più). Furthermore, starting from the end of the 80s the Precisa fork appears, with straight stays. The collaboration with Ferrari, which in the following years will lead to the development of carbon fibre for the construction of the frames, begins to bear fruit. The criticism was fierce, straightening the fork sliders was considered almost a sacrilege by purists, but in a short time this component established itself on the market and represents the standard today. The Master fork, to meet all needs (even those of collectors) is available both with a threaded ending, for quill stems, or without for threadless stems.

But that's not all, because the Master has been made in many other variants than the classic one. The most original (and rare) is called Equilateral, characterised by the insertion of the seat stays of the rear stay directly on the top tube passing through the vertical. This frame was also produced in the track variant, for pursuit, even more rare. Collectors also go crazy for the Dual version, which is characterised by the split down tube at the connection point with the bottom bracket shell. This increased the torsional stiffness of that area, and served as the precursor of the current mega tube (now standard). This solution was to be used in the following years to create the Carbitubo, carbon tubes glued to light alloy junctions. The Master Dual (also in the chrono version) did not have much commercial success due to its excessive weight, but it is to be considered as a step for future developments in the design of competition frames. In the following years the Master underwent further modifications, the most evident being the addition of the entire carbon fibre rear stay (Master carbon b-stay, normal and HP) to meet the early 2000s' fashion which required bikes being built using both metal alloys and carbon fibre.

The technical value of these projects, made with trafiltubi technology, is confirmed by the fact that even today, far from being outdated, they are still highly appreciated, representing the highest quality use of steel in bicycles. The same Master tube was also used to make the second version of the Colnago Arabesque, but with decorated junctions, also still available today.