

De meeste monden vallen open als ze de Super V voor de eerste maal zien. Een mengeling van afschuw, afgunst en ongeloof is te lezen op de gezichten van de toeschouwers. Is het een motor, is het een monster, is het een beest? Nee, het is de Cannondale Super V 3000. Twee jaar geleden bracht Cannondale de Elevated Suspension Technology modellen, de ATB's met achtervering, op de markt. Vorig jaar zag de Delta V het licht; een compleet geveerde ATB met het EST systeem aan de achterzijde en een in de stuurbuis geïntegreerde voorvering. Daartoe werd o.a. een compleet nieuw frame ontworpen met een torsiestijve driehoeksconstructie. Het frame wordt niet alleen toegepast bij de volledig geveerde fietsen; de Delta V's met 'alleen maar' voorvering zijn dit jaar ook in drie uitvoeringen verkrijgbaar. En nu is het de beurt aan de Super V 3000: een compleet nieuw frame en een nieuwe achtervering gecombineerd met de al bestaande Delta V voorvork.

Het uit 6061-T6 aluminium gefabriceerde frame beschrijven is niet eenvoudig, een foto zegt eigenlijk veel meer. Toch maar proberen. Op het eerste gezicht lijkt de Super V op een motorfiets zonder motorblok; de 66 cm lange schuine buis (die naar het balhoofd en bracket toe gevaliseerd is) heeft een omtrek van ruim 22 centimeter (en kan zeker 10 liter brandstof bevatten...). De kabels lopen bovenlangs de aangelaste geleiders, op de voorderrailleur na. Deze wordt bediend door een kabel die onder het bracket loopt. Er is met geen mogelijkheid een kabel bovenlangs de achtervork te leiden.

Aan de zitbuis is een 36 cm lange druppelvormige zadeldbuis gelast, waaraan dan weer een buisje bevestigd is waarin de 27,2 mm zadelpen geschoven zit. Deze is met een losse klem met een inbusbout

vastgezet. Cannondale heeft van het verleden blijkbaar geleerd: vroeger kwam het nog wel eens voor dat de zadellug met vaste klem met oogjes brak (door valpartijen of door het wrikken van de pen in het frame). En dan moest het hele frame vervangen worden. Een losse klem is veel makkelijker (en goedkoper) te vervangen. Bij de Super V wordt aangeraden de gehele lengte (ruim 10 cm) van het buisje voor de zadelpen te gebruiken; zet je de zadelpen te hoog, dan bestaat de kans dat je deze loswrikt.

Aan de onderzijde zitten twee stangen die de zitbuis weer ondersteunen. Tevens is het achterveerlement aan deze zitbuis bevestigd. Aan de bovenzijde van het bracket loopt een soort rudimentair buisje waaraan de voorderrailleur geschroefd is.

De achtervork is een uit alu platen bestaande swingarm, een uit de motor-

wereld bekende 'box-constructie'. Aan de rechterzijde is de vork voorzien van een beschermstrip tegen het slaan van de ketting. De vork is 'gesloten' en splitst zich pas naar links en rechts vlak achter de ophanging van het veerlement. Deze is vlak boven de kettinglijn opgehangen en gelagerd met teflon lagers. De breedte van de ophanging is 8,8 cm waardoor de ach-



FOTOGRAFIE: BART BERTS

tervork aan stijfheid moet winnen. Het veerlement is verder opgehangen in twee gesloten kogellagers (aan de onderzijde) en urethaan lagers (aan de bovenzijde). De Amerikaanse firma Fox levert het oliegedempete en luchtgeveerde monoshock dempertje. Samen met Marzocchi (Italië) en Ohlin (Zweden) lijkt deze firma de in de motocross ontwikkelde en verkregen kennis ook optimaal in een werkzaam veringsysteem voor de ATB te kunnen omzetten. Aan de demping van de Fox is niets af te stellen; de vering, of beter gezegd: de voorbelasting, kan ingesteld worden door meer of minder lucht toe te voegen. Het beste kun je lucht invoeren met een fietspomp met een meterje. Het ventiel is eenvoudig bereikbaar.

Ten tijde van de test kon Cannondale nog geen exacte waarden doorgeven; dit kan variëren van 10,5 tot 14 bar. Wel

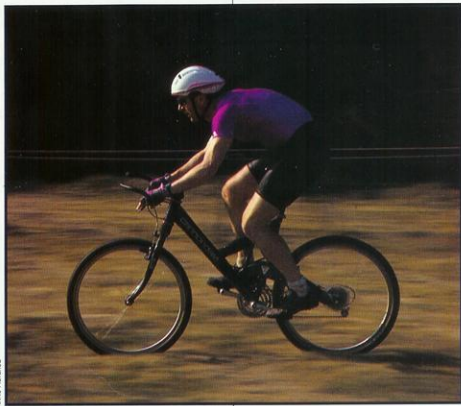
Profiel

Cannondale

geeft Cannondale aan hoe je dit moet testen: gezeten op de fiets moeten de cranks helemaal horizontaal geplaatst zijn, moet je de voorrem ingeknepen houden en met volle kracht op de rechterpedaal drukken. De voorbelasting is in orde als de demper niet meer inverteert op het moment dat je geen druk meer op het pedaal zet. Teveel lucht kan weer tot gevolg hebben dat de

ranties gewerkt wordt; het is nu eenmaal zo dat als er één onderdeel te veel uitgehoofd of uitgeboord wordt, juist daarlangs lucht kan ontsnappen. Mocht een voorvork toch 'lek' raken, dan is dit in veel gevallen een garantiegeval.

Waarom een nieuwe V? Er waren twee redenen om een nieuwe 'V' te ontwerpen. De eerste was om een lichtere, volledig

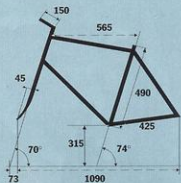


fiets gewoon over kleine hobbels heen-bonkt zonder in te veren. Dit kun je weer testen door in stilstand heen en weer op je zadel te springen: als de veer niet inverteert, zit er teveel druk op. Heb je eenmaal de juiste stand gevonden, dan hoeft je in principe niets meer te veranderen. Als je de fiets aan een 10 kilo zwaardere (of lichtere) vriend(in) uitleent, dan moet de 'voorload' uiteraard opnieuw ingesteld worden.

De achtervork werkt als een hefboom, het achterdempertje geeft het achterwiel ruim 7 centimeter veerweg. Een pneumatisch systeem verliest altijd wel wat lucht. Bezitters van de eerste versies van de Delta voorvorken kennen dit verschijnsel. Cannondale geeft aan dat dit bij de nieuwe Delta voorvorken niet meer zo snel zal voorkomen, omdat er in het productieproces met meer nauwkeurige tole-

geveerde fiets te kunnen bouwen. Een los frame weegt krap 2 kilo (afhankelijk van de maat), een frame met voorvork en voorbouw 3,5 kilo. Dat is ruim 900 gram minder dan de Delta V fietsen. De Super V 3000, afgemonteerd met o.a. XTR, weegt in 17 inch 12 kilo. Een heerlijk prettig gewicht voor een 'full suspension'. Er zijn tientallen ongeveerde fietsen die meer wegen! De afmontage is lichtgewicht, maar tevens gericht op een 'Hard Life in the Mountains'. Natuurlijk, de Shimano XTR groep met clipless pedalen, maar ook het Selle Italia Flite zadeltje, de Tioga Psycho K(ewlar)1.95 banden en de Mavic PSP blanke alu velgen. Deze velgen hebben dubbele butted spaken: voor slechts 28 stuks, achter 32. Cannondale redeneert dat de vering veel klappen opvangt, waardoor je best wat gewicht mag besparen bij de wielen. De reële lengte

SPECIFICATIES



Frame en vork

6061-T6 aluminium, oversized, V-vorm frame, TIG-gelast. Kabelgeleiders angelast. Verticale achtercrappen. Swingarm, monoshock achterdemper, olie gedempt, lucht geveerd, 7,5 cm veerweg. Delta V voorvering, olie gedempt, lucht geveerd, 5 cm veerweg. Voorbelasting te regelen met knop op stuurpen. SS voorbouw, CODA alu stuur, XYZ bar-ends.

Afmontage

Shimano XTR groep, M-737 pedalen, Mavic PSP 231 23 mm velgen, Wheel-smith dubbele butted spaken (28 voor, 32 achter), Tioga Psycho 26 x 1.95 Kevlar banden, Force 40 Plus rem-systeem, Selle Italia Flite zadel, ControlTech zadelpen.

Maten en gewicht

17-19-21 inch/12 kilo (bij 17 inch).

Prijs/Garantie

f 7.495,-. Los frame (incl. voor- en achtervering) f 4.495,-. Levenslange garantie.

Importeur

Cannondale Europe, tel. 05410-89898.

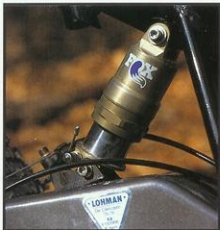
Super V 3000



Uit alu platen opgebouwde, zéér stijve vork.



Massief ogende balhoofdpartij met Delta Vork.



Fox, oliedemper met luchtvering.

Crossmotor zonder motor

van de bovenbuis (de afstand tussen hart balhoofd en hart zadellug) is bij de 17 inch ruim 56 cm. Tel daarbij de 15 centimeter, naar beneden wijzende, lange voorbouw en je hebt een uiterst sportieve zit. Overigens: een langere, kortere en/of minder steile voorbouw is leverbaar en je kunt de voorbouw omdraaien waardoor je wat meer rechtop komt te zitten.

De tweede reden hield in dat er een voldoende stijf frame moest komen. Volgens Cannondale zijn er veel volledig geveerde fietsen op de markt die onvoldoende stijf zijn. De oversized buisdiameters, samen met de constructie van de achtervork, moeten borg staan voor stijfheid.

Gas erop! De combinatie van het lichte gewicht en de stijfheid nodigen uit tot compromisloos hard rijden. Wat bleek? De Super V rijdt eigenlijk als een ongeveerde fiets. Zet je de voorvering 'vast' en heb je de achtervering juist ingesteld, dan houd je een superstijve fiets over. Het riggedrag is heel anders dan dat van de Delta V fietsen.

Persoonlijk vind ik de Delta V's nogal 'log'. Geen snelle starter, maar heb je de fiets eenmaal op snelheid, dan gaat hij goed door. Bij de Super V ga je gewoon hard van start en kun je ook echt hard blijven gaan. Verschil zit 'm niet in de geometrie, deze is bijna gelijk. Waar dan wel? Naast de gewichtsvermindering - die nu eenmaal een grote rol speelt bij een 'off road' monster - speelt ook de plaatsing van de achtervering (en het daaruit voortvloeiende riggedrag) een grote rol. Bij de Delta's blijft het achterwiel bijna te allen tijde aan de grond, bij de Super V wil de achtervork nog wel eens een huppeltje maken. De stijfheid van vooral de achtertrein is voor het harde werk bijna doorslaggevend; de fiets volgt trouw het gekozen spoor en geeft geen krimp. De achtervering slokt de obstakels voldoende op zonder dat je het idee hebt dat er veel energie verloren gaat. Uitstekend voor diegenen die de fiets goed de sporen willen geven. Wil je minder snel rijden, dan kun je de vering ook op een 'boemelstand' zetten.

Bij hard rijden komen de kenmerken van een oversized alu fiets boven water: knalhard met een hoop herring. Aluminium op aluminium geeft veel gekraak en gepiep. Eerste verantwoordelijke bleek de zadelpen. De 'ControlTech' had een behoorlijke lik vet nodig om tot zwijgen gebracht te worden. Deze zadelpen heeft een soort verstevigingsrib in de binnenzijde, die de pen moet behouden voor doorbuigen en tenslotte breken. Ook de ophanging van de achterdemper maakte geluid. Het is moeilijk te achterhalen waar dit nu precies vandaan komt, omdat de achtervork als een oversized klankkast werkt. Ook het normaal gesproken geluidsarme schakelen van de XTR groep werd een soort percussieconcert. Let wel: het klinkt allemaal nogal rumoerig, maar kwaad kan het niet. En de achtervork is zo breed dat je bij onverwachte bewegingen je hakken tegen de zijkantten plaatst. Lakbeschadiging lijkt onvermijdelijk. Remmen gebeurt bij de Cannondale met ingang van dit jaar met het Force 40 Plus systeem, een duidelijke verbetering ten opzichte van het eerdere systeem. Een prima remkracht gekoppeld aan een prettige dosering. In de praktijk werkt het systeem echter niet beter (of slechter) dan de originele XTR remmen.

De Cannondale Super V kost bijna f 7.500,-. Veel geld voor een fiets. Wie rustig een stukje wil toeren, kan de fiets uiteraard kopen. In de stad leidt dit onherroepelijk tot verbaasde blikken. De 'Vee' komt echter veel beter tot zijn recht als er hard aan getrokken wordt. Geen enkel parcours hoeft met deze fiets geschuwd te worden: downhill, cross country of een kassienstroom. Wie nu nog op een crossmotor zit, heeft geen excuus meer; de Super V is een crossmotor zonder motorblok (en nog veel goedkoper ook dan centje mét).

Menno Grootjans