

Cannondale Flash Carbon 3

Inny niż wszystkie

IGOR GĄBAROWSKI

Cannondale Flash zadebiutował w zeszłym roku wzbudzając sporą sensację swoją niesamowicie niską wagą. Mieliśmy okazję go przetestować!



Flashowa historia

Tworząc Flasha Cannondale udowodnił, że jest ekspertem nie tylko od aluminium, ale też świetnie radzi sobie w karbonie. Co prawda już wcześniej w ofercie firmy pojawiały się hardtaile robione z włókna węglowego, jak model Taurine, jednak Flash jest maszyną dużo bardziej zaawansowaną technologicznie. W ramionach tylnego trójkąta zastosowano technologię SAVE polegającą na zatrzymaniu wibracji i nie przenoszeniu jej na rowerzystę poprzez spłaszczenie ramion. Lepszemu przenoszeniu energii służy również spłaszczona w dolnej części rura podsiodłowa. Ten zabieg technologiczny wyklucza stosowanie klasycznych przerzutek przednich na obejmę. Zamiast nich producenci zakładają wersje z mocowaniem w systemie Direct Mount. Jak zatem widać profilowanie rur nie jest kosmetyką, czy „marketingiem”, ale powstaje w konkretnym celu. I co ważne udaje się w ten sposób mocno zejść z wagą mimo zastosowania większej ilości materiału w takich miejscach jak główka ramy (większa średnica 1.5 cala) oraz środek suportu (standard BB 30).



W sezonie dziesiątym na rynku pojawiło się aż pięć wersji Flasha. Najwyższy Team w zielonych barwach kosztuje ponad 30 tysięcy i nie można w nim zauważyć żadnych osprzętowych kompromisów. Testowany przez nas Carbon 3 jest czwartym w hierarchii i ponad dwa razy tańszym modelem, w którym na kolor przewodni wybrano niebieski.

Otoczenie konkurencyjne

W podobnej cenie znajdziemy wcześniej przez nas przetestowanego Kellysa Raptor. Oba rowery łączy dość podobna klasa napędu od Shimano z kilkoma różnicami na plus słowackiego producenta. Drugi konkurent to Gary Fisher Superfy – inna kultowa marka również z USA. GF wyposażony jest w koła 29 cali oraz napęd SRAM – wymieszaną grupę X.0 z X.9. Oba pojazdy poza rodowodem łączy zamontowanie hamulców Elixir od Avida.



Zawieszenie

Lefty – widelec, który przykuwa uwagę fachowców i laików. Wszystko za sprawą swojego niecodziennego wyglądu. We Flashu znalazł się środkowy z trzech widelców Headshok Lefty należących serii Speed, których przeznaczeniem jest cross country. Nie rozkręcaliśmy go, więc podeprzemy się danymi od producenta. Waga 1325 g to zdaje się rekord w widelcach o imponującym jak na XC skoku sięgającym 110 mm.

Napęd

W tej dziedzinie Cannondale również musi być oryginalny i wyjątkowy. Chodzi o standard mocowania suportu o nazwie BB30 z którego korzysta niewiele firm, między innymi Cannondale. Powstał on 3 lata temu i charakteryzuje się powiększoną 30 mm średnicą, co wpływa na poprawienie sztywności, wydłuża żywotność łożysk i redukuje wagę mechanizmu. Biorąc pod uwagę wyżej wymienione te zalety Cannondale z powodzeniem wykorzystuje ten standard do swoich topowych rowerów – a więc również Flasha Carbon 3. Tylko kilku producentów korb oferuje swoje produkty w opcji BB30. Najbardziej znanym jest Full Speed Ahead i to właśnie z jego komponentu korzysta Cannondale montując FSA Afterburner z tarczami 44/32/22 z. We Flashu znajdziemy osprzętowy miks od Shimano. Tylina przerzutka XTR, przednia SLX, a manetki XT. To dość powszechna praktyka występująca zwłaszcza wśród amerykańskich producentów. Twórcy

rowerów redukując koszty skupiają się na obcinaniu wartości najmniej „ważnych” komponentów.



Koła

Cannondale od dawna romansuje z DT. Informacji o kołach XCR 1.7 nie znajdziemy niestety w katalogu, bo robione są one na wyłączność. Opony Schwalbe również upodobały sobie Cannona. W przypadku całej serii Flash (oprócz modelu Team) są to Racing Ralph o szerokości 2.1". Znany i ceniony model opon z uniwersalnym bieżnikiem do XC.

Kokpit i siedzenie

FSA hurtowo do korby dorzucił jeszcze białą, płaską kierownicę tworząc ciekawy zestaw wraz z białymi gripami. Przyzwyczajaliśmy się do skręcanych na śruby chwytów z drobnymi wypustkami, a tymczasem Cannondale zafundował nam tradycyjnie zakładane zupełnie gładkie i niesamowicie wygodne LE Superlight. Co prawda firma „zamordowała” swoją markę CODA (produkty były dostępne w sprzedaży detalicznej), a sztyce, mostki i kilka innych komponentów sygnowane są teraz logo Cannondale.



Jazda

W tym rowerze styl jazdy mocno zdeterminowany jest przez Leftiego. Oczywiście powtarzane czasami bzdury, że lepiej się na nim skręca w prawo niż w lewo można włożyć między bajki. Brak prawej lągi nie ma tu nic do rzeczy, ale fakt, że amortyzator posiada dwupółkową konstrukcję już tak. W dwupółkowcach bowiem widelec przesunięty jest nieco do bardziej przodu. Przyjrzyjmy się rozstawowi kół. Dla Flasha w rozmiarze L (19") wynosi ona 110,6 mm, podczas gdy wartość ta we wspomnianym Kellys Raptor o wielkości 19.5 cala równa jest 107 mm. Informacja ta przekłada się na zachowanie roweru w czasie jazdy. Można zaryzykować stwierdzenie, że Lefty przy swojej niskiej masie jest najbardziej „freeridowym” widelcem do XC. Wspaniale wybiera nierówności i pokonuje naprawdę duże dziury na pełnej prędkości zachowując przy tym stabilność. Zapewne w tych wrażeniach swój udział ma pokaźny skok 110 mm. Nie ulega wątpliwości, że Headshoka stworzono na porządny górski teren, a nie jakieś płaskate maratony w centralnej Polsce. Oczywiście nie chcemy powiedzieć, że Lefty to zjazdowy dwupółkowiec. Widelec posiada kąt wyprzedzenia widelca typowy dla XC i wynosi on około 70 stopni (wielkość zmienia się nieznacznie w zależności od wielkości ramy).



A co, gdy przyjdzie nam podjechać lub szusować po płaskiej nawierzchni? Cóż. Lefty

wydaje się bardziej bujać od np. wypustów Foxa, jednak blokada skoku całkowicie rozwiązuje problem. Podczas, gdy konkurenci kombinują z manetkami, Headshok już w latach 90 stosował wygodne pokrętła w widelcach. Ponieważ geometria roweru jest typowo zawodnicza, czyli z tyłu jest krótki zwarty, a z przodu rozciągnięty, podjeżdżanie na nim jest efektywne i wyraźnie da się wyczuć natychmiastowe przenoszenie energii na koła. Po stronie minusów można zapisać zakładanie koła. Ponieważ montuje się je z boku, trzeba odkręcić jedną śrubę trzymającą adapter na hamulce tarczowe. Taki drobiazg wydłużający nieco całą operację bywa nieco męczący.





Podsumowanie

Po wielu latach obecności w rowerowym świecie Cannondale nadal jest oryginalny, jedyny w swoim rodzaju. Po prostu inny. Technologie pozwalające na bardziej efektywną jazdę (SAVE), zwiększające wytrzymałość (BB 30) lub redukujące wagę (Lefty) tworzą produkt wyjątkowy. Dlatego porównanie roweru Flash Carbon 3 z konkurencyjnym pojazdem w tej samej cenie może nie być obiektywne. Okaże się bowiem, że Cannondale ma co prawda o klasę gorszą kasetę lub manetki, ale za to wyposażony jest w sprzęt, którego nie posiada konkurencja, a który odznacza się dużo lepszymi właściwościami.

Dystrybutor: www.cannondale-pl.com

Informacje ogólne:

Cena: 12799,00 PLN

Rama (materiał): Flash carbon S.A.V.E. BB30

Rozmiary: S,M,L,X

Amortyzacja:

Widelec: Lefty Speed carbon DLR 110mm Solo Air

Napęd:

Przerzutka przednia: Shimano SLX direct mount

Przerzutka tylna: Shimano XTR Shadow

Korba: FSA Afterburner BB30 44/32/22t

Środek suportu: BB30, z korbami

Kaseta: Shimano HG61 11-32t 9sp

Łańcuch: Shimano HG73 9sp

Pedały: CrankBrothers Eggbeater C

Koła:

Piasta przednia: DT Swiss XCR 1.7

Piasta tylna: DT Swiss XCR 1.7

Obręcze: DT Swiss XCR 1.7

Opony: Schwalbe Racing Ralph 2.1" EVO

Kontrola:

Manetki: Shimano XT

Dźwignie hamulca: Avid Elixir R Carbon

Hamulec przedni: Avid Elixir R

Hamulec tylny: Avid Elixir R

Kierownica: FSA XC180 flat

Mostek: Cannondale SI

Stery: Cannondale SI HeadShok

Siodełko: Fizik Tundra, magnezowe pręty

Wspornik siodełka: Cannondale C3 27.2mm

Cechy: gripy Cannondale LE SuperLight