

CANNONDALE Supersix

Preis: 5499 € • Gewicht: 6620 g • Vertriebsweg: Fachhandel



Der massive Lenkkopfbereich des Supersix erreicht den besten Wert im Testfeld.



Gleiches gilt auch für die „Beatbox“. Hier wird zudem auf BB30 gesetzt.

Das neue Supersix wurde von der Testcrew mit großer Spannung erwartet, schließlich holte sich der Vorgänger in der Ausgabe 01/09 die Note „Überragend“. Wenn für so ein Rad der Nachfolger angekündigt wird, dann stellt sich sofort die Frage, ob der Neue überhaupt besser sein kann und, wenn ja, in welchen Punkten. Also wurde eilig verglichen – erst im Testfeld und dann auch mit dem Vorgängermodell.

Im ersten Vergleich ist die Sache klar: Das Supersix gewinnt alle Stabilitätswertungen mit Abstand, und das leichte Rahmen-Gabel-Kit ist mitverantwortlich für das niedrigste Gesamtgewicht im Test. Der Komfortwert ist nicht überaus, liegt aber deutlich im grünen Bereich. Auf der Straße bestätigen sich diese Top-Werte aus dem Labor. Keine große Überraschung, schließlich hat Cannondale die viel gelobte Geometrie beibehalten. So ist auch das neue Supersix ein extrem vielseitiges Rad: Rennfahrer wissen Willigkeit und Vorlieb zu schätzen, die aus dem sehr steilen Tretlager resultieren. Langstreckler freuen sich über die sportliche, aber nicht extreme Sitzposition. Und jeder nicht anerkennend angesichts der Fahrtabilität bei hohem Tempo und der präzisen Lenkung, die sich aus dem sehr steilen Lenkkopf ergeben.

Alles in allem ist es Cannondale mit dem neuen Supersix gelungen, ein sehr gutes Rad noch besser zu machen, auch wenn in ein paar Punkten die 2008er-Version die Nase vorn hat. In der Tretlagerentfernung etwa hat

der neue Rahmen Punkte verloren, doch in der Praxis spielt dies keine Rolle, da 114 N/mm immer noch so steif sind, dass sie auch stärksten Sprünken gewinigen. Entscheidender ist, dass der Wert im Lenkkopf noch einmal verbessert wurde und jetzt bei 89 Nm/° liegt. Diese Maßnahme – in Kombination mit der extrem steifen Gabel – ist verantwortlich für das sichere Handling.

Auch beim Gewicht hat das neue Supersix Vorteile, wenn auch der gesteuerte Vor-Seiten-Rahmen mit 1005 Gramm nur 20 Gramm leichter ist als sein Vorgänger. Für die Serie verspricht Cannondale ein Gewicht von gut 900 Gramm in Größe 56. Somit würde auch das Gesamtgewicht niedriger ausfallen, was im Vergleich der gesteuerten Supersix-Versionen mit 6,6 Kilo noch gleich ist.

Beim Komfort müssen kürzige Supersix-Besitzer leichte Abstiche machen. Die Sitzstreben haben zwar noch wie vor die bewährte Sanduhrform, aber da die Streben wieder massiver geworden sind, um mehr Stabilität zu bieten, hat auch die vertikale Nachgebildigkeit etwas gelitten. Das bedeutet jedoch keinesfalls, dass sich das Supersix hart anfühlen würde. Im Gegenteil: Der Fahrer ist auf schlechtem Straßenbelag angenehm komfortabel.

FAZIT: Kaum ein Rad spricht durch sein Fahrerverhalten ein so breites Publikum an. In diesem Test liegt das Supersix in Labor- und Praxisversuch

ÜBERRAGEND

ÜBERRAGEND



Henning Schwede,
Produkt Manager
Road bei Cannondale,
über das Supersix

„Wir wollten, dass wir mit dem neuen Rahmen in die großen Fußstapfen des 08er-Supersix treten müssten. Wir haben uns deshalb auf die Stärken konzentriert, die Steifigkeit im Tretlager sowie Lenkkopf hoch gehalten und gleichzeitig das Rahmengewicht gesenkt. Wir haben nun einen Rahmen, der 900 Gramm wiegen wird und einen verbesserten SQ1 hat. Besonders Kletterer haben wir darauf geachtet, dem Super Six durch die „Beatbox-Sitzstreben“ den nötigen Komfort zu geben. Es sollte ein Rad sein, auf das sich unsere Pro-Fahrer auch nach der 20. Etappe noch freuen. Dazu waren größere Verkleinerungen nötig, die optisch erkennbar sind, bis hin zu kleineren Detailmodifikationen im Produktionsprozess.“