Cannondale Supersix Dura Ace Testsieger in Roadbike Magazin Ausgabe 09/2009

In der Eurobike Ausgabe des Roadbike Magazins konnte sich das Cannondale Supersix Dura Ace im Vergleichstest gegen vier High End Carbon Renner als Testsieger durchsetzen:

„Kaum ein Rad spricht durch sein Fahrverhalten ein so breites Publikum an. In diesem Test liegt das Supersix in Labor und Praxis vorn."

„Das Supersix gewinnt alles Steifigkeitswertungen mit Abstand, und das leichteste Rahmen-Gabel-Kit ist mitverantwortlich für das niedrigste Gesamtgewicht im Test."

„Auf der Strasse bestätigen sich diese Top Werte aus dem Labor."

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 eifrig verglichen – erst im Testfeld und dann auch mit dem Vorgängermodell.

Im ersten Vergleich ist die Sache klar: Das Supersix gewinnt alle Steifigkeitswertungen mit Abstand, und das leichte Rahmen-Gabel-Kit ist mitverantwortlich für das niedrigste Gesamtgewicht im Test. Der Komfortwert ist nicht überragend, 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 Vortrieb zu schätzen, die aus dem sehr steifen Tretlager resultieren, Langstreckler freuen sich über die sportliche, aber nicht extreme Sitzposition. Und jeder nickt anerkennend angesichts der Fahrstabilität bei hohem Tempo und der präzisen Lenkung, die sich aus dem sehr steifen 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 2009er-Version die Nase vorn hat. In der Tretlagersteifigkeit 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 Sprintern genügen. 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 getestete Vor-Serien-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 getesteten Supersix-Versionen mit 6,6 Kilo noch gleich ist.

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

FAZIT: Kaum ein Rad spricht durch sein Fahrverhalten ein so breites Publikum an. In diesem Test liegt das Supersix in Labor und Praxis vorn.

Testergebnis ÜBERRAGEND

Henning Schroeder, Product Manager Road bei Cannondale, über das Supersix:

„Wir wussten, dass wir mit dem neuen Rahmen in die großen Fußstapfen des 09er-Supersix treten mussten. Wir haben uns deshalb auf die Stärken besonnen, 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 SGI hat. Besonderes Augenmerk haben wir darauf gerichtet, dem Super Six durch die ‚Hourglass-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 Veränderungen nötig, die optisch erkennbar sind, bis hin zu kleinen Detailmodifikationen im Produktionsprozess."