

Superioriteit en innovatie in slechts één vorkpoot

TEKST & FOTO'S: CHRISTOPHE KNEVELS / MBP

Cannondale's F-Si is een ultrastrak gelijnde cross country hardtail om u tegen te zeggen. Op dat vlak is er niets veranderd. Laten we zeggen dat er zelfs nog een schepje bovenop is gedaan, door er iets van af te halen. Lekker cryptisch omschreven om gewoon te zeggen dat de nieuwe Lefty Ocho voorvork nog minder 'om armen' heeft. De Cannondale's kennen al decennialang de nieuwsgierige blikken die op zoek zijn naar het andere deel van de voorvork: dat zal ook met de F-Si niet veranderen!

'OCHO' WIE?

Natuurlijk hoor je dergelijk technisch vernuft te testen aan boord van een absolute topper. Cannondale bezorgde ons de bijzonder knap ogende F-Si Hi-Mod World Cup en daarmee bestegen we meteen het hoogste niveau uit het gamma der hardtails van de Amerikaanse fabrikant. De nieuwe Lefty Ocho maakt het geheel helemaal compleet en is meteen ook de absolute eyecatcher aan boord van deze bike. Ocho staat voor het Spaanse 8 en klinkt wat beter dan 'Lefty achtste generatie'...

De eerste enkelvoudige XC-vork met een enkelvoudige kroon moest natuurlijk uit de handen van Cannondale komen. Nu hebben ze daadwerkelijk een halve vork onder hun bike, zoals een niet-kenner het zou zeggen. Iedere Lefty rijder heeft dat al weleens moeten horen...

Dat neemt niet weg dat Cannondale met deze vork de grenzen van de mogelijkheden opnieuw verder aftast. Mede dankzij de optimalisatie van de materialen en het gebruik ervan op de juiste plaatsen vergroot de fabrikant de

mogelijkheden enorm. Maar dat deed Cannondale natuurlijk al jarenlang met de dubbel gekroonde voorganger. Nu schaven ze vlot 250 gram van hun voorvork, zonder aan stijfheid in te boeten. Klinkt onlogisch, maar met een geclaimd gewicht van 1446 gram benaderen ze de lichtste vorken op de huidige markt. De Step Cast 32 van Fox zit nog eens 100 gram lager en doet dat met twee poten, dus exclusief zijn ze met dat gewicht niet.

De look daarentegen is een absoluut unicum. Belangrijke toegift met de nieuwe Lefty is de torsiestijfheid. Daar geeft de Ocho 14 procent toe op zijn voorganger en dat is volgens de ingenieurs bewust gedaan om de lijntracking van het stuurgedrag te verbeteren. Stevige claim en iets dat we heel graag uittesten.

Naast de overduidelijke optische veranderingen, kreeg de vork ook intern een volledige 'overhaul'. Cannondale gaat voortaan verder met drie stroken glijlagers in plaats van vier. Gecombineerd met de montage in een plastic beugel, verlaagt dit de frictie en meteen ook het gewicht. De ingenieurs spreken graag over voordelig uitpakkende cijfers van statische en dynamische wrijving ten opzichte van de concurrentie, maar het moet toch vooral ervaren worden als ze echt zo drastisch veel lager liggen.



CANNONDALE F-SI

HI-MOD WORLD CUP

CANNONDALE F-SI HI-MOD WORLD CUP

Frame: Cannondale F-Si Ballistec Carbon, Ai Offset, Speed Release 12mm // **Wielen:** Lefty 60, DT Swiss C36 Boost op ENVE M525 Carbon velgen

Voorvork: Lefty Ocho Carbon 29" 100mm // **Versnellingen:** Sram XX1 Eagle 1x12, 34t tandblad, 10-50 cassette // **Remmen:** Sram Level Ultimate 160/160mm

Gewicht: 8,66 kg // **Prijs:** € 8499 // **Website:** cannondale.com





▲ Strakke lijnen met een minder strakke kabelgeleiding

▲ Eenvoudig stelwiel op de vork voor het verhogen van de compressie

Iets waar we persoonlijk misschien nog blijer van worden: een volledig mechanische lockout op het stuur, met een eenvoudig stelwiel op de vork voor het verhogen van de compressie. Het is gedaan met de miserie van de hydraulische lock van de XLR en het vasthangen van de 'rode' knop van de PBR, die voor de zoveelste keer door het rubberen ringetje niet omhoog wilt springen.

De Lefty Ocho heeft voortaan ook de mogelijkheid om volume-spacers toe te voegen aan de luchtkamer, die overigens een bijzonder handig zijdelings gericht ventieltje heeft. Door het upside-down veerconcept is het afgeveerd gewicht zo laag mogelijk, waardoor het beter reageert op oneffenheden. Dat was natuurlijk al zo met de oude Lefty. De stuurbuis van de Lefty is voortaan een 'gewone' tapered variant, waardoor hij zowat in ieder modern frame past. Hoewel hij op het moment van schrijven nog niet leverbaar is voor de losse verkoop staat hij wel op de planning, maar dat voorziet de fabrikant pas voor binnen een jaar.

HIGH-END WERELDBEKER MATERIAAL

Genoeg over de voorvork, de rest van onze F-Si Hi-Mod World Cup is al even indrukwekkend. Het Hi-Mod BallisTec Carbon frame heeft prachtige lijnen en een subliem afgewerkte

zadelpenklem. De speciale Speed Release 12 millimeter achteras en de asymmetrische achterbrug maken het knappe plaatje meer dan compleet. Op haar top of the line modellen voorziet Cannondale stevast prachtige Enve Carbon velgen op een DT-Swiss achternaaf en een eigen Lefty voornaaf. Deze keer gaat het om de Enve M525 Carbon velg met een binnenbreedte en hoogte van 25 millimeter en de DT-Swiss C-36 achternaaf met Boost inbouwbreedte. De wielset is niet meer gehuld in super opvallende decals, maar wordt daardoor zeker niet minder geapprecieerd!

Schakelen doen we met een complete Sram XX1 Eagle groepset met een 34 tanden voorblad en de typische Eagle 10-50 cassette. Met Level Ultimate remmen op 160 millimeter remschijven levert Sram ook de stopkracht voor deze F-Si. De nieuwe Schwalbe Racing Ray voorband en Racing Ralph achterband geven ons de nodige grip, terwijl Cannondale eigen componenten gebruikt als de aluminium stuurpen, het 76 centimeter carbon stuur en de carbon zadelpen. Voor het zadel klopten ze aan bij Prologo, dat een mooie Zero II leverde met Tirox rails. Allemaal absoluut topmateriaal waardoor de prijs van de fiets de hoogte in schiet. Deze F-Si Hi-Mod World Cup kost haast een euro per gram: 8,66 kilogram voor 8499 euro. High-end op technisch vlak, maar ook op de paden?

VERLIEFD

Een fiets als deze spant de verwachtingen bijzonder hoog. Astronomische prijs, absoluut fabelachtige afwerking zowel kosmetisch als technisch en dus verwacht je datzelfde op het vlak van het rijgedrag. Natuurlijk stonden we ter plekke te trappelen om erop te springen. De handige insteltabel op de Ocho wijst ons vlot de weg. Verdere afstelling compleet; tijd om dit prachtig staaltje vernuft kennis te laten maken met mijn favoriete paden.

Met een gewicht van 8,66 kilogram zonder pedalen kan het niet anders dan een sneltrein zijn. Klimmen met dergelijke lage gewichten gaat vanzelf sneller maar ook een strak en duidelijk stuurbedrag helpt enorm als het ook nog eens technisch wordt in die beklimming. De Ocho houdt mooi de lijn aan en doet wat we verwachten. De strakke achterkant zet je kracht per direct om naar je wielen, zonder dat hij oncomfortabel voelt. Onverwacht comfortabel durven we zelfs te zeggen. We zijn onder de indruk van hoe goed de fiets rijdt. Je verwacht een onvergefelijk harde stuiterbak die alleen maar kan knallen, maar dat is deze fiets totaal niet. Hij wil vooruit, en heel graag zelfs, maar straft je niet af op het vlak van comfort.



// Naar onze mening is deze Cannondale de beste cross country hardtail van het moment //

We rijden misschien al 20 jaar in deze omgeving rond en weten dus waar we moeten zijn. Zowat iedere testfiets die we onder onze 'kont' krijgen passeert hier de revue, zodat we de allerbeste vergelijking kunnen maken. Zo ook die ene technische singletrail in een uitgerende geul met stukken pumptrack en boomwortels, een aantal krappe haarspelden en dat alles stevig in dalende lijn. Ik sta op een seconde van de Strava KOM (die ook in de familie zit), dat was aan boord van een Trek Slash 9.9 RSL. Een 29" monster dat alles verwerkt wat je onder z'n wielen smijt, perfect passend bij dit terrein. De F-Si is allesbehalve deze fenomenale endurofully, dus zou je denken dat-ie je laat zweten om in de buurt van de KOM te komen. De fiets moet hardop lachend zijn weggereden, want we rijden direct amper 6 seconden langzamer op deze hardtail dan onze toptijd van net een minuut. Wauw, zelfs afdalen gaat bijzonder goed!

De Lefty Ocho zou meer flex vertonen op het vlak van torsiestijfheid en daardoor beter lijn houden. Akkoord, je voorwiel tractat als geen ander en is superbeheerst te controleren, ook

op dergelijke snelle technische passages. De achterkant laat zich lekker inslippen en volgt gezwind. Dit hadden we niet verwacht. We genieten duidelijk na en rijden als op een wolk de rest van onze testloop en vergeten haast het enige storende aan deze verbluffend goede hardtail: de interne kabelgeleiding. De achterste remkabel loopt samen met de schakelkabel door het frame, maar rammelt ontzettend. We trokken een trekbandje rond beide kabels om de remkabel op spanning te houden en dat loste het probleem voor het grootste deel wel op. Toch blijft dit niet kunnen op dergelijk topmodel.

Eigenlijk hoeven we weinig te vertellen over de prestaties van de gemonteerde componenten. De Eagle groep schakelt zoals altijd bijzonder gezwind en vlot, ook onder belasting. De Level

Ultimate remmen zijn niet de meest doseerbare stoppers van Sram, maar scoren een ruime voldoende op dit cross country monster. Enve wielen zijn wanneer goed opgespaakt haast onevenaarbaar en dat is ook hier zo. Stijf doch comfortabel en bijzonder sterk. Goed tubeless op druk te houden en de combinatie met de prachtige nieuwe Schwalbes zorgt voor sublieme tractie en een lekkere grip aan de voorzijde. We zijn bijzonder fan van het toch wel brede 76 centimeter carbon C1 stuur van eigen fabricage. Het is niet te stug en geeft een te prijzen dosis controle, ook wanneer je onverwacht hard naar beneden stuift op deze verbluffende Cannondale F-Si Hi-Mod World Cup. We zijn absoluut overtuigd van de dempingskwaliteiten van de Lefty Ocho en hopen de vork ook snel te kunnen monteren in andere geometrieën om te zien hoe hij daar presteert. 🏆