

## Anteprima Cannondale

NOVITA' IMPORTANTI DA CANNONDALE SUL FRONTE XC E ALL MOUNTAIN. ARRIVA LA FLASH, LA NUOVA HARDTAIL IN CARBONIO CON UN PESO MAI VISTO PRIMA: SOLO 7,54 CHILI. LA GAMMA RIZE SI SDOPPIA: ORA SI CHIAMA RZ120 E RZ140, CON TELAI IN FIBRA E LEGA EREDITATI DALLA RIZE CON TRAVEL MODIFICATO. E POI UNA NUOVA GAMMA DI ENTRY LEVEL

# Hardtail da 7,54 chili: è la Flash

Servizio speciale di **Luca Catano**

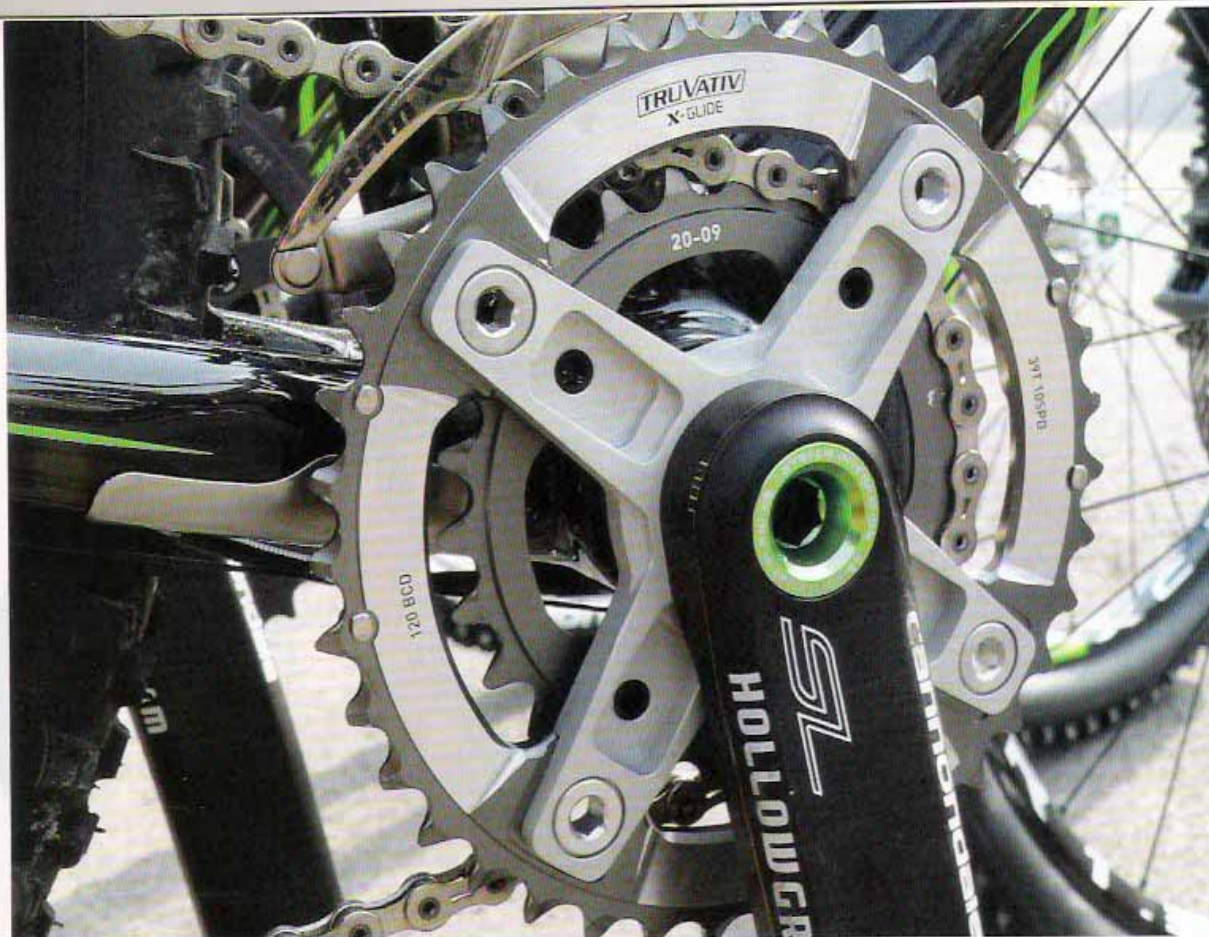
**R**IVA DEL GARDA - Che qualcosa di grosso si stesse muovendo in quel di Riva del Garda, la location dove si è svolta la presentazione Cannondale 2010, si era intuito osservando il gran numero di bici nascoste dai teloni. E la conferma si è avuta quando lo staff Cannondale ha squarciato il velo (è proprio il caso di dirlo) sulla Mtb che rappresenta la testa di ponte verso il futuro della

progettazione dei telai offroad: la Flash (in questa pagina).

L'artefice del progetto è Ralph Denk che ha acquisito grande esperienza nella lavorazione del carbonio in altri marchi del settore (ad esempio la Scott). La Flash, quindi, incarna tutto







ciò che si vorrebbe da una Mtb: leggerezza, resistenza, soluzioni tecniche intriganti e stile.

### «Manca un pezzo alla bici?»

Ciò che salta subito all'occhio è il peso della Flash Team: solo 7,54 chili. A tal proposito risulta abbastanza convincente il commento di Roel Paulissen quando ha preso in mano per la prima volta questo "mostro": «Credo che manchi un pezzo...».

Ovviamente è stato subito smentito.

Il materiale impiegato è carbonio alto modulo "tube-to-tube" con soluzioni intriganti, come il tubo unico che costituisce l'orizzontale e i foderi alti, in modo da raggiungere estrema rigidità e resistenza

alle flessioni laterali e alle sollecitazioni verticali. Resistenza e filtraggio degli urti ad alta frequenza sono il leit motiv della gamma Cannondale 2010 visto che lo ritroviamo in diversi modelli non solo da Xc ma anche all mountain. Tornando alla Flash colpisce sia la forma a "delta" del tubo sella per garantire comfort e risposta immediata agli impulsi provenienti dalla pedalata, sia il canotto, contraddistinto dalla sigla "Save" che, flettendo di una misura pari a circa 3 millimetri, fornisce al conducente un'elevata comodità nel gesto pedalato. Non trascurabile è la cura posta nella realizzazione sia dell'orizzontale che dei foderi alti (una struttura unica). Quest'ultimi, essendo dritti, consentono alla fibra di carbonio di rimanere

perfettamente allineata aumentando le sue prestazioni e riprendendo un concetto già visto sulla Scalpel, ossia un'oscillazione di 5 millimetri che permette l'assorbimento delle vibrazioni ad alta frequenza provenienti dal terreno.

E' nei particolari comunque che la Flash stupisce l'osservatore più attento come la predisposizione per il freno Postmount preferita a quello Is e il disegno dei forcellini posteriori che consentono un'ottimale dissipazione del calore pur essendo molto leggeri ma con una rigidità tale che permette al cambio di lavorare sempre al meglio. Sul piantone troviamo l'attacco del deragliatore tramite una placca posta direttamente sul tubo: ciò consente di non dover aumentare

### Il deragliatore si fissa con due viti

*Il telaio Flash (a sinistra) presenta delle innovazioni su diversi fronti e non passa inosservata la grande compatibilità che il gruppo presenta per il gruppo Sram XX. Ad esempio il deragliatore si fissa al piantone con due viti, senza fare ricorso alla fascetta. Sopra, un dettaglio del nuovo spider della guarnitura Si per le corone dell'XX. A destra, il leveraggio della Rz120.*





lo spessore del piantone con un vantaggio tangibile in termini di risparmio di peso complessivo. Non trascurabile è la scelta della casa di Bedford di costruire la Flash ottimizzandola per la trasmissione Sram XX.

## Le emozioni in sella

La domanda che molti si porranno ora è: come si comporta questo "giocattolino"



compito di catturare le preferenze di una larga fetta di bikers, dal Marathon all'all mountain. Questa scelta è frutto di una strategia mirata:

Cannondale ha l'intenzione di sviluppare i modelli che hanno riscosso maggiore successo di pubblico, lasciando ad altri marchi del gruppo

suo habitat naturale la Rize 120, dal peso di 11,52 chilogrammi e dal costo del modello top di 2.990 euro, ha fornito delle risposte molto precise sul suo comportamento: la sospensione posteriore fornisce buone sensazioni sia nei tratti dove è necessario spingere sui pedali per superare erte impegnative sia in discese dove la guidabilità, grazie anche all'ammortizzatore Fox, fa la differenza e i 120

Dorel (cui appartengono, oltre a Cannondale, anche Mongoose e Gt) il compito di sviluppare modelli che possano ben affermarsi nel settore gravity. Tutti i telai delle Rize 120, con forcella derivata dalla Lefty Dlr 140 e ammortizzatore Fox Rp23, sono in alluminio hydroforming.

Confermato il tubo piantone di tipo "backbone" i cui vantaggi si leggono nel migliore allineamento tra il movimento centrale e i punti d'infulcro dell'ammortizzatore.

La lavorazione dopo la saldatura ed il trattamento a caldo, assicurano in Cannondale, è mirata a fornire l'ottimale allineamento tra il freno posteriore, i forcellini ed il canotto principale asimmetrico che unisce i foderi bassi.

Immersa nel

millimetri di escursione sono di reale disponibilità. Il merito è della cinematica del triangolo posteriore, un multilink senza giunto Horst con biella vincolata al tubo superiore e con fulcro principale all'altezza della corona mediana.

Il risultato si traduce in due effetti sostanziali: l'efficienza della pedalata è esaltata rispetto all'assorbimento degli urti, quest'ultimo invece privilegiato quando si

utilizza la corona più grande.

La Rize 140, invece, fa ricorso agli stessi telai della Rize 2009, sia in fibra che in lega, e guadagna un centimetro di escursione grazie ad

da circa 8.000 euro? Abbiamo messo alla frusta questa "arma da gara" sui sentieri intorno al Lago di Garda, caratterizzati da fondi incoerenti e rocciosi con discese impegnative e salite tecniche, lunghe o pedalabili.

La leggerezza si avverte tutta nei passaggi tecnici e nelle ripartenze più brutali merito anche delle ruote Dt Swiss Xcr 1.2 a doppia pista di scorrimento su cuscinetti sigillati (dal peso di 1.200 grammi) e della rigidità permessa dal BB30. La precisione di guida è ai massimi livelli, merito del tubo di sterzo oversize e della risposta della Lefty Speed Carbon Sl (dal peso di 1.150 grammi). I margini di errore sono piuttosto limitati e la Flash, per giunta, non ne perdona molti.

## La Rize si sdoppia

La gamma Rize non esiste più, o meglio, dal prossimo anno ne esisteranno due: la Rize 120 e la Rize 140 che differiscono per i valori di corsa, di 120 e 140 millimetri rispettivamente.

Diverse sono le impressioni ricavate dalla Rize 120 che ha il







Nuovo comando lock-out per le Lefty Pbr: l'ergonomia è migliorata nettamente

ammortizzatori di corsa maggiore: in tutto sono quattro versioni in carbonio e quattro in alluminio, sulle quali figurano montaggi come la guarnitura Truvativ Hammerschmidt (solo per la RZ140X), i dischi da 185 millimetri e la Lefty Max Carbon Pbr 140 Solo Air Opi dal peso di 1280 grammi e con valvola Pbr ridisegnata e dall'ergonomia più efficace.

**Una gamma di entry level**

Cannondale ha deciso di approntare una linea entry level denominata Trail Si, tutta in alluminio e con due versioni destinate all'utenza femminile, equipaggiate per quanto attiene la Trail 1 con la forcella Fatty Ultra, le altre con forcelle Rst; il prezzo più

**Piccole ma importanti miglione sulla Scalpel**

*Il passaggio dei cavi sulla gamma Scalpel è stato rivisto e migliorato, ma la gamma full da Xc non subisce modifiche di grande rilievo, a parte la veste grafica aggiornata. La bici in alto a sinistra è la RZ140 Carbon 2 che si fregia di una colorazione più aggressiva e di componenti aggiornati. Sotto, invece, la Scalpel 3 in alluminio con un allestimento attento a contenere i costi. Sopra, infine, il comando di lock-out delle forcelle Lefty Pbr: ora l'ergonomia del pulsante consente un azionamento più rapido.*

basso per averne una (garantita a vita) è di 449 euro.

Rimangono sulla scena anche le apprezzate serie F in alluminio idroformato, tubazioni biconificate prive dell'alloggiamento per guarniture BB30 e serie sterzo integrata.

Sulla serie Moto (l'unica dedicata al gravity, visto che Perp, Judge e Chase spariranno dal catalogo Cannondale), invece, il top di gamma perde circa un chilo, mentre la gamma Scalpel beneficia di alcuni ritocchi quali la scelta del carbonio alto modulo per il triangolo anteriore, un diverso disegno del ponticello dei foderi alti e finalmente una nuova sistemazione del passaggio dei cavi.

**Luca Catano**