

Cannondale Delta V900 (1992)

Photos ©24Pouces - Génération Mountain Bike



2

Le catalogue 1992 présentait les premiers Cannondale tout suspendus. L'année précédente, la marque du Connecticut innovait en commercialisant l'EST à suspension arrière hydraulique. Pour les amateurs de descente et les insatisfaits du petit tampon élastomère de la Flexstem, la fourche télescopique Rock Shox était la seule alternative pour suspendre l'avant.

Mais Cannondale va changer de braquet en juin 1991, lors d'une présentation de ses nouveaux modèles à la presse spécialisée. L'EST dispose maintenant de la HeadShock, la toute nouvelle suspension avant maison, intégrée dans la douille de direction et s'appellera désormais DeltaV. Le système est non seulement plus rigide en torsion et en flexion que la Rock Shox, référence du moment, mais cette suspension hydro-pneumatique est aussi plus légère et peut se régler tout en roulant.

De plus, le plongeur coulisse sur 88 roulements à aiguilles pour un fonctionnement des plus fluides. Seul inconvénient, cette fourche très haute, nécessite

un cadre et une géométrie spécifiques.

Si les suspensions arrières satisfaisaient les dévaleurs de tous poils, elles ne faisaient l'unanimité chez les obsédés du rendement. Cannondale va proposer trois Delta V Tout suspendus : le prestigieux ΔV Omega en Shimano XTR, le ΔV 2000 en Shimano XT et Ritchey, le ΔV 1000 en Suntour XC Comp. Enfin, le ΔV 900 ici présenté est un semi-rigide équipé en simple Shimano LX : la fourche HeadShock est ici adaptée au fameux cadre rigide aluminium 3.0 de la marque : rendement optimum à l'arrière, mais aussi, la possibilité d'avoir deux vélos en un : un hardtail ou un tout rigide en verrouillant la suspension avant et cela tout en roulant. Cerise sur le gâteau, la grosse molette de verrouillage située sur la potence permet d'adapter l'hydraulique selon le terrain avec une suspension hyper réactive sur le cassant ou freinée sur le roulant.

Question rendement, le Cannondale ΔV 900 envoie du bois, sans le flou arrière qui pénalise ses grands frères tout suspendus. Le vélo est très homogène, précis en toutes circonstances, révélant les qualités de l'aluminium Cannondale. La fourche se fait oublier mais continue pourtant à tout absorber, que ce soit sur des gros freinages ou sur des passages en dévers bien appuyés, redoutables pour les fourches télescopiques classiques. Revers de la médaille : l'arrière tape plus fort et les ruades sont violentes ! La hauteur de la HeadShock est compensée par le dessin en V du tube supérieur (design souvent repris sur les cadres modernes) permettant de bien se mouvoir sur le vélo.

Plus efficace et correspondant à une réelle demande des vététistes, le Cannondale Delta V900 va aussi détrôner ses grands frères à suspension intégrale. Le ΔV 900 est un vélo

vraiment polyvalent qui va s'imposer dans la gamme. Aussi Cannondale va changer son fusil d'épaule et proposer en cours d'année le ΔV 1500. Même cadre semi-rigide que le ΔV 900 mais avec un équipement Shimano XT plus sérieux. La carrière des semi-rigides Cannondale débute et le Delta V (appelé Killer V en 1996) sera proposé jusqu'en 1999. Entre temps, les semi-rigides Cannondale vont se spécialiser en X-Country avec les séries F, abandonnant le design DeltaV mais toujours équipés d'une HeadShock, écumant les podiums et victoires avec Tinker Juarez et Alison Sydor et ses 3 titres de championne du monde et ses 3 coupes du monde sous les couleurs du Team Volvo Cannondale.

