



Oben: Der Flaschenhalter kann am Sitzrohr montiert werden und packt Flaschen bis zu einer Größe von 0,7 Litern. Unten: Die zusätzliche schwarze Gemini-Kammer reduziert das Luftvolumen des Dämpfers intern um 20 Prozent.

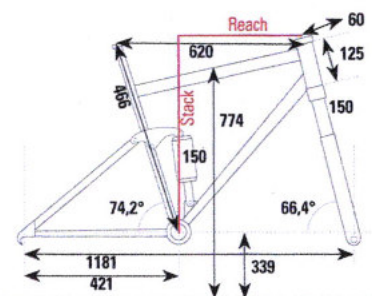
CANNONDALE TRIGGER 1 CARBON

Keine Lefty, keine 29-Zoll-Laufräder und kein Pull-Shock-Dämpfer mehr. Cannondale hat sein All Mountain gründlich renoviert. Lediglich an den zwei unterschiedlichen Fahrwerks-Modi halten die Amerikaner fest. Aktiviert man auf flachen Trails oder im Anstieg per Lenkerhebel den Hustle-Mode, reduziert sich das Luftvolumen des Dämpfers, welcher aber vollkommen aktiv bleibt. Durch die deutlich progressivere Kennlinie schrumpft der Federweg auf 130 Millimeter, und das Tretlager wandert ca. zwölf Millimeter höher. Das leichte Wippen des Hinterbaus im Anstieg beseitigt jedoch erst der Plattformhebel am Dämpfer, der den Hinterbau über die Dämpfung zusätzlich strafft. Dank 74,2 Grad steilem Sitzwinkel und sämtlichen Fahrwerksoptionen klettert das Trigger zielstrebig gen Gipfel, auch wenn das Gewicht mit fahrfertigen 12,8 Kilo für ein Luxus-Bike relativ hoch ausfällt. Dafür überzeugt das Trigger in der Abfahrt mit überdurchschnittlich viel Fahrspaß. Im Flow-Modus macht das potente Fahrwerk mit großem Fox-Float-X-Dämpfer und seinen vollen 150 Millimetern Federweg rumpelige Gardasee-Abfahrten zu fluffigen Genuss-Trails. Vor allem im anspruchsvollen Gelände punktet der steife Rahmen des Triggers mit hoher Lenkpräzision. Die Kombination aus 50 Millimeter Vorbau, breitem Lenker und extrem kurzen Kettenstreben sorgt für ein angenehm direktes Handling und macht jede noch so enge Kurve zum Kinderspiel. Ausstattungstechnisch schöpft Cannondale aus den Vollen: Srams 12fach-Schaltung funkelt mit dem Fox-Factory-Fahrwerk um die Wette. Die haus-eigenen Carbon-Felgen mit 30 Millimetern Maulweite verhelfen den Maxxis-Reifen zu extra viel Volumen und passen perfekt in die abfahrtslastige Auslegung.



Ludwig Döhl, BIKE-Tester Das neue Trigger wildert mit potentem Fahrwerk und gelungener Geometrie ganz klar im Enduro-Sektor. Auch wenn Cannondale ab dem All-Mountain-Sektor keine Lefty-Gabel mehr verbaut, zeigt der asymmetrische Hinterbau und der eigene Gemini-Dämpfer, dass die Amerikaner weiterhin viel Wert auf Systemintegration legen.

12,4 kg / 150/150 mm / 27,5"		FACHHANDEL
Preis	7749 Euro	
Federweg vorne / hinten	150 mm / 150 mm bzw. 130 mm	
Material / Größen	Carbon / S / M / L / XL / XXL (46,6 cm)	
Gewicht o. P. / Rahmen	12,44 kg / 2493 g (ohne Dämpfer)	
Gabel / Dämpfer	Fox 34 Float Factory 150 mm / Fox Gemini Float X Evol	
Kurbeln / Schaltung	Truvativ Descendant / Sram XO E. 12 G.	
Übersetzung / Lenkerbreite	30; 10–50 / 780 mm	
Bremsanlage / Disc	Sram Guide RSC / 180/180 mm	
Teleskopstütze	Race Face Turbine, 150 mm	
Laufräder	Cannondale Hollowgram S12-Systemlaufräder; Maxxis Minion DHF/DHR Evo Protection 27,5 x 2,3-Reifen	
Reach / Stack / BB-Offset	453 mm / 606 mm / -13 mm	
super*	210 Punkte	



Trailbike	All Mountain	Enduro
-----------	--------------	--------

HANDLING	verspielt	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	laufruhig
SITZPOSITION	sportlich	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	komfortabel
AUSRICHTUNG	uphill	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	downhill

*Das BIKE-Urteil gibt die Labormesswerte und den subjektiven Eindruck der Testfahrer wieder. Das BIKE-Urteil ist preisunabhängig. BIKE-Urteile: super (250–205 P.), sehr gut (204,75–170 P.), gut (169,75–140 P.), befriedigend (139,75–100 P.), mit Schwächen, ungenügend.