





66

430

425

1.158

345

437

150  
145

ANGOLO STERZO (°)

TUBO VERTICALE (mm)

CARRO POSTERIORE (mm)

INTERASSE (mm)

ALTEZZA BB (mm)

REACH (mm)

ESCURSIONE (mm)

# CANNONDALE

# **TRIGGER 2**

TESTO **DAVIDE FINETTO** FOTO **ALE DI LULLO**

ANCHE LA TRIGGER È DELLA PARTITA E DOPO IL TEST DELLA NUOVA JEKYLL DELLO SCORSO NUMERO. LA SORELLA MINORE SI PRESENTA UN PO' MENO CATTIVA MA COMUNQUE DOTATA DI UNA SPICCATÀ PERSONALITÀ. INSOMMA, UNA ALL-MOUNTAIN A TUTTO TONDO CHE CON IL SISTEMA GEMINI DI RIDUZIONE DI ESCURSIONE, PRESENTE ANCHE SULLA JEKYLL, HA VERAMENTE TUTTE LE CARATTERISTICHE DI UNA POLIEDRICA "TUTTOFARE"



**A**lla Trigger è stato rifatto completamente il trucco e cambia nettamente il look, ma non solo! Nel restyling è compreso lo schema ammortizzante, che ora è un monocross assistito con un sistema di tipo pus, mentre prima con l'ammortizzatore Dyad, aveva un azionamento pull (l'ammortizzatore lavorava in estensione al comprimersi della sospensione). Anche la Lefty scompare dal reparto Gravity Cannondale, dove i modelli Jekyll e Trigger montano sospensioni Fox. In ambito discesistico la Lefty non ha mai pienamente convinto i clienti e i vantaggi che da sull'XC si percepiscono in misura minore nei settori gravity e quindi, ecco l'amara scelta di usare delle sospensioni più "commerciali", o se preferite tradizionali.

## TELAIO CURATO

Il triangolo anteriore è realizzato in carbonio BallisTec: non solo il triangolo anteriore ma anche la biella che comprime l'ammortizzatore (in tutti i modelli) è costruita in fibra di carbonio, questo porta a una struttura molto rigida contenendo il peso. Il triangolo posteriore è in lega in alluminio (nella Trigger 1 è interamente in carbonio). Il telaio è molto curato con predisposizione per il portaborraccia, passaggio cavi con blocco per evitare rumori/sfregamenti e perni con tecnologia Lockr con expander per non creare fastidiosi giochi nei pivot. Cannondale non ha abbandonato l'idea del Dyad, ora denominato Gemini, cioè un sistema che tramite comando remoto varia l'escursione: idea ottima per avere



### Segni particolari GEMINI

Tramite un comodo comando remoto al manubrio, si riesce a portare l'escursione al posteriore da 145mm a 115mm.

una bici con molte sfaccettature. Le 2 modalità che si possono "attivare" sono denominate Flow e Hustle e vengono azionate tramite il classico comando a manubrio utilizzato da Fox per le sue sospensioni. In modalità Flow il funzionamento è standard: in questo caso si comporta come un classico Float X, mentre spingendo la leva ecco che arrivano i vantaggi del sistema Gemini e si inserisce la modalità Hustle, che riduce il volume d'aria nella camera impedendo quindi di raggiungere l'ultima parte della corsa e, indirettamente, aumentando di netto la progressività della curva di compressione dell'ammortizzatore. Quindi non solo un cambio di escursione ma anche un differente comportamento della bici. Non dimentichiamo che, oltre al comando remoto al manubrio per cambiare l'escursione, troviamo la classica leva sull'ammortizzatore per le 3 posizioni: Climb (firm), Trail (medium) e Descend (discesa). In poche parole il CTD di Fox. Questa regolazione idraulica la troviamo, ovviamente, sia in modalità Flow (145 mm) che in modalità Hustle (115 mm).

## VERSIONI E COMPONENTI

Le Trigger le troviamo in 3 versioni: la 1 (top di gamma), la 2 (in test) e la 3. La Trigger 1 viene proposta a 7.499 € con telaio e carro in fibra di carbonio BallisTec, freni Sram Guide Rsc,

trasmissione Sram XX1 Eagle e ruote in carbonio Cannondale Hollowgram con canale da 30mm. L'ammortizzatore è un Fox Float X. La Trigger 2 può diventare nostra a 5.999 € e il montaggio completo lo trovate nell'ultima pagina di questo test. Per finire, la Trigger 3 ha sempre il telaio in fibra di carbonio BallisTec e carro in alluminio, freni e trasmissione Shimano Deore Xt/Slx con doppia, ammortizzatore Fox Float Dps Gemini e forcella Fox Float 34 Performance. Prezzo? 3.999 €.

## GEOMETRIA

Le quote geometriche della nuova Trigger di Cannondale sono decisamente moderne abbinate a un carro record di 425 mm! Troviamo un tubo orizzontale lungo, angolo aperto (66° sono tanti per una bici dallo stile all-mountain) ma un carro decisamente corto, per rendere la bici molto stabile ma allo stesso tempo scattante. Anche l'angolo sella è molto verticale mentre l'altezza da terra presenta un valore nella norma. Rispetto alla versione precedente, molte sono state le modifiche: abbandono della Lefty, passaggio da 140 mm a 150 mm all'anteriore e da 140 mm a 145 mm al posteriore. La riduzione di escursione, che prima arrivava fino a 85 mm, ora arriva a "solo" 110 mm, sicuramente per rendere la Trigger più usabile in sentieri tecnici e non solo nel puro e semplice pedalato. Angolo sterzo aperto di 2° e carro accorciato di quasi 2 cm!

## IL RESPONSO DEL TEST

La Trigger è uno di quei prodotti che a prima vista dovrebbero essere un must per svariate tipologie di biker. Una bici che regala emozioni sia in discesa sia nei settori più pedalati: insomma, un prodotto con buone doti discesistiche, e apprezzabile anche nei tratti in pianura/salita. Ma poi, come si sa, il mercato ci porta ad acquistare prodotti con limiti ben oltre i nostri, vedi le enduro moderne, sempre più verso il DH. Per fare un esempio extra settore, è come acquistare



### COMANDO REMOTO

Semplice e intuitivo il comando remoto del Gemini per ridurre l'escursione al posteriore da 145mm a 115mm.

IL SISTEMA GEMINI CON LA MODALITÀ HUSTLE PERMETTE DI AVERE UNA BICI PERFORMANTE ANCHE NEI PEDALATI TECNICI E QUINDI NON SOLO SU ASFALTO O TERRENI SUPER COMPATTI



## PERNI LOCKR

I perni che tengono fissato l'ammortizzatore utilizzano un espander per limitare i giochi prodotti dalle vibrazioni.

una CBR1000 per girare sulle strade nostrane, perché in pista non ci si sente a proprio agio per mancanza di "tecnica" ed esperienza. O acquistare una enduro per poi non mettere mai piede in Bike Park o in sentieri tecnici.

Dopo le mie solite frecciate (oramai spero ci abbiate fatto l'abitudine), entriamo nel merito della nuova Trigger. L'anima della bici è cambiata totalmente: il formato, un po' in controtendenza, è passato al 27,5" con geometrie moderne (angolo sterzo 66° e tubo orizzontale di 602mm in taglia M) ma un carro decisamente corto, che rende la bici ottima nei rilanci e nelle fasi di pedalato. A favore di tutto ciò, troviamo anche il sistema Gemini che con la modalità Hustle permette di avere una bici veramente performante anche nei pedalati tecnici e quindi non solo su asfalto o terreni super compatti, dove basta chiudere l'idraulica per avere una bici stabile grazie alla taratura molto rigida della nuova cartuccia Fox (Fit4). Con un'escursione limitata a 115mm al

posteriore permette di pedalare anche a idraulica aperta senza affondare troppo nelle asperità più pronunciate, avendo una bici sempre ben sostenuta e dinamica. Le coperture sono molto aggressive (DHF all'anteriore e DHR al posteriore in mescola 3C) e possono essere sostituite con un set più scorrevole in modo da privilegiare ancora di più questo aspetto del pedalato, vista l'indole a tutto tondo della Trigger. La corona anteriore da 30d, abbinata allo Sram Eagle (12v), permette di salire veramente ovunque e di avere una corona perfettamente in linea con il pivot



## PREDISPOSIZIONE BORRACCIA

Standover sempre più contenuti con telai sempre più raccolti ma, per fortuna, il posto per un portaborraccia c'è.

| XC | MARATHON | TRAIL | ALL MOUNTAIN | ENDURO | FREERIDE | DOWNHILL |
|----|----------|-------|--------------|--------|----------|----------|
|----|----------|-------|--------------|--------|----------|----------|



principale. Per i più allenati è consigliato l'uso di una corona da 32d o 34d per non trovarsi a lavorare sempre in fondo scala. Molto apprezzato, in una bici da all-mountain, la presenza del portaborraccia. Unico neo la sua posizione in verticale che non risulta troppo comoda e che porta spesso a perdere la borraccia se non abbiamo un portaborraccia degno di questo nome. In discesa si percepisce l'ottima stabilità anche nei tratti più ripidi: la sospensione posteriore è lineare con un picco di progressività verso il fondo corsa. Il telaio è molto preciso e rigido: questa reattività e rigidità è molto apprezzata in fase di pedalata mentre queste caratteristiche, abbinate al carro molto corto e al formato di 27,5", mettono un po' in difficoltà nelle fasi più sconnesse e veloci in discesa dove l'indole giocosa non la fa emergere nei sentieri più scassati e veloci. In discesa la risposta è immediata e quindi, alle alte velocità, può risultare un po' scorbutica per i biker meno tecnici che cercano bici più schiacciasassi o che diano sensazioni simili al formato 29". Nei sentieri lenti e tecnici, invece, è tra le migliori della categoria e anche il ripido non la intimorisce, visto l'angolo sterzo generoso e 150mm tutti da sfruttare all'anteriore. Per i biker più tecnici, da segnalare la sua spiccata reattività al posteriore che permette di scendere divertendosi con nose press, salti e altro con una maggiore facilità rispetto ad altri modelli della stessa categoria.

## Verdetto UNA BICI DA ALL-ENDURO

Provandola mi è venuto questo termine: All-Enduro, per la sua propensione alla salita (grazie alla riduzione di escursione a 115mm) e pure alla discesa, con le sue geometrie moderne e i 145mm al posteriore. La sua spiccata reattività la possono rendere difficile da gestire in situazioni estreme, e ad alte velocità, per i biker meno dotati (pensiamo ad ambienti racing) ma, per un utilizzo escursionistico, è veramente azzeccata grazie al suo equilibrio tra stabilità/reattività.





## TELAIO

Il triangolo anteriore è realizzato in carbonio BallisTec, vale a dire una tecnologia di lavorazione delle fibre unidirezionali che caratterizza i telai Cannondale. Non solo il triangolo anteriore ma anche la biella che comprime l'ammortizzatore è costruita in fibra di carbonio: questo porta a una struttura molto rigida contenendo il peso. Il triangolo posteriore, invece, è in alluminio. Sotto al movimento centrale è situata la porta di uscita dei cavi interni. Il telaio è inoltre compatibile con il sistema elettronico di Shimano (Di2), con passaggio dei cavi e alloggiamento batteria.

## CARRO POSTERIORE

Il carro è cortissimo (425mm) e asimmetrico (Ai, Asymmetric Integration). Tale asimmetria consente di ricavare anche un'ottima luce in condizioni di fango. Il telaio prevede l'uso del sistema Boost e le ruote vengono campanate di 3mm verso la guarnitura per avere un miglior posizionamento. Il movimento centrale è di tipo BB30 che potrebbe essere un neo visto che, in condizioni di fango, tende a creare rumori e attriti (durante il test, un mese, non sono sorti problemi di questo tipo).

## SCHEMA AMMORTIZZANTE

Cannondale passa a un monocross assistito con un sistema di tipo push dopo che il Dyad aveva un funzionamento pull (l'ammortizzatore lavorava in estensione al comprimersi della sospensione). Questo, secondo me, è un peccato, visto che il sistema pull è una chicca che pochi marchi possono vantare di avere e porta con sé alcuni vantaggi in termini di stabilità (la maggior parte delle bici sono di tipo push mentre tra i marchi che usano sistemi di tipo pull possiamo menzionare l'italianissima Ancillotti).





€ 5.999,00

Prezzo telaio + ammo | n.d.

|                     |                                                                                                                   |
|---------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Peso (senza pedali) | 13,5 Kg                                                                                                           |
| Ammortizzatore      | FOX Float 34 Performance Elite, 27.5, 150mm, Fit 4, 3-pos Adj., 110x15, tapered steerer, 44mm offset              |
| Forcella            | FOX Float 34 Performance Elite, 27.5, 150mm, Fit 4, 3-pos Adj., 110x15, tapered steerer, 44mm offset              |
| Serie sterzo        | Integrated, 1-1/8 a 1.5                                                                                           |
| Cambio posteriore   | SRAM X01 Eagle 12vSRAM X01 Eagle 12-Speed, trigger                                                                |
| Comandi             | SRAM X01 Eagle 12vSRAM X01 Eagle 12-Speed, trigger                                                                |
| Guarnitura          | TRUVATIV Descendant Carbon Eagle, BB30 w/ custom Ai offset, 30t                                                   |
| Cassetta            | SRAM XG1295 Eagle 10-50t, 12-Speed                                                                                |
| Freni               | TRUVATIV Descendant Carbon Eagle, BB30 w/ custom Ai offset, 30t                                                   |
| Ruote               | WTB Frequency Team i29, 29mm inner                                                                                |
| Gomme               | MAXXIS Minion DHF 27.5x2.3 front, DHR II 2.3 rear, 3C Compound, EXO puncture protection, folding , tubeless ready |
| Attacco             | CANNONDALE C1, 3D Forged 6061 Alloy, 1-1/8, 31.8, 0°, 45mm                                                        |
| Manubrio            | CANNONDALE C1 Carbon Riser, 15mm rise, 4° up, 9° back, 31.8, 780mm                                                |
| Reggisella          | RACE FACE Turbine dropper, Internal Routing, 31.6, 150mm                                                          |
| Sella               | FABRIC Scoop Shallow Elite                                                                                        |
| Colore              | Grigia/nera                                                                                                       |

|                            |                    |
|----------------------------|--------------------|
| Taglie                     | S, M (test), L, XL |
| Angolo sterzo              | 66°                |
| Tubo verticale CF          | 430 mm             |
| Tubo di sterzo             | 115 mm             |
| Carro posteriore           | 425 mm             |
| Interasse                  | 1.158 mm           |
| Altezza movimento centrale | 345 mm             |
| Reach                      | 437 mm             |
| Stach                      | 595 mm             |

## AMMORTIZZATORE

Troviamo un FOX Float X con tecnologia proprietaria Gemini (ideata da Jeremiah Boobar), sistema di sospensione che prende il meglio dal vecchio Dyad e ne migliora alcune sue lacune. Il sistema è prodotto da Fox Racing Shox su specifiche Cannondale e si caratterizza per il concetto di doppia escursione. Si tratta di un Fox Float X metrico modificato (in uso esclusivo per Cannondale) che consente di ridurre l'escursione tramite comando remoto al manubrio: da 145mm a 115mm. Le pressioni di utilizzo sono molto alte, superiore ai 200ps anche in pesi sui 70kg e il ritorno rimane sempre difficilmente raggiungibile e regolabile.

## FORCELLA

La forcella è una FOX FLOAT 34 Performance Elite da 150mm con tecnologia BOOST (110x15). Le regolazioni disponibili sono il classico rebound, regolazione delle basse velocità e chiusura CTD: Climb, Trail e Descend. Non troviamo più la Lefty: la forcella monobraccio di Cannondale sembra non dare particolari vantaggi di rigidità quando l'escursione è elevata (grazie a strutture molto più solide come peso), quindi è stata fatta la scelta di usare sospensioni Fox, sicuramente più "commerciali" per il classico biker.



Reattività del carro posteriore ai massimi livelli. Sistema Gemini azzeccato. Ottima la qualità dei copertoni presenti (mescola 3C e MaxTerra)



Pressioni di utilizzo dell'ammortizzatore molto alte (in caso di biker con un peso superiore agli 85kg si viaggia su pressioni prossime ai 300psi). Colorazione unica e fin troppo neutra (comunque i gusti sono gusti)