

CANNONDALE RUSH



David Gruber / B&M Hannover (2)

Das neue Marathon-Fully von Cannondale punktet nicht nur auf Rennpisten, das Rush besticht auch als Trailbike – egal zu welchem Preis?

Das war ein Fest, als die beiden Rushs gegeneinander antreten mussten. Warum? Weil schon lange kein Bike mehr so viel Spaß auf den Singletrails der Testrunde gemacht hat. Womit der Einsatzbereich für das Rush selbstredend von Marathon bis zu Trailbike erweitert wäre.

Überraschend war das schon, wie gut die meisten Tester mit Cannondales neuem Dauerläufer-Fully zurechtkamen. Denn im Bereich der Hinterbau-Schwinge erscheint das Rush geradezu weich – auch wenn die Laborwerte das nicht explizit belegen können. Cannondale will das allerdings so, nach der Philosophie der Amerikaner folgt ein im Lenkkopf sehr steifes und im Heck eher weiches Bike dem Trail deutlich besser. Für die leichten Tester bis 85 Kilo stimmt das ganz offensichtlich. Nur schwere Fahrer beschwerten sich über das Heck, das bei ihnen in Querrinnen gerne nachläuft.

Was übrigens für beide Rushs in diesem Vergleich gilt. Denn abgesehen von der superleichten Si-Kurbel mit passendem Oversized-Tretlagergehäuse im sündteuren Rush Team sind beide Rahmen identisch.

Eine wichtige Information für alle Sparfüchse, denn so lässt sich gezielt nach dem passenden Rush in der perfekten Ausstattungsvariante suchen. Und das Topmodell, so viel schon jetzt, muss es wirklich nur für bekennende Rennfahrer sein.

Denn schon das fast vier Mal günstigere Rush 400 machte eine überraschend gute Figur auf den Testrunden. Abgesehen vom durch die günstigen Parts mehr als zwei Kilo höheren Gewicht war das Fahrwerk das einzig spürbare Manko. Allein beim Einsteigermodell reicht es nicht für eine Lefty-Gabel. Manitou R7 muss herhalten. Die verrichtet ihre Dienste sehr zuverlässig, genauso wie der Radium-Dämpfer im Rush 400. Ihn ließ Cannondale mit straffer Druckstufe für den Hinterbau tunen. So bleibt das Heck auch im Wiegetritt ruhig, spricht aber nicht so fein an wie die mit Fox RP 3 gedämpften, teureren Rushs.

Deutlich stärker als beim Federungskomfort macht sich aber die Lenkpräzision bemerkbar, wenn eine Lefty zum Einsatz kommt. Ein eindrucksvoller Beweis von Cannondales Philosophie systemintegrierter Bauteile. Denn das Rush Team folgt rasierklingscharf dem eingeschlagenen Weg. Eine so präzise Lenkung haben die Tester lange nicht mehr erfahren. Und waren beeindruckt.

Ansonsten verdiente sich keines der beiden Bikes Kritik. Schon am Rush 400 funktioniert die Ausstattung tadellos, wenn auch natürlich nicht so traumhaft geschmeidig wie die Edelteile im Topmodell. Klare Sache also: Beide Rushs sind klasse, doch wer sich's leisten kann ...

Mit Lefty-Gabel erreicht das Rush eine schier unglaubliche Lenkpräzision

**EINSTEIGERMODELL
RUSH 400**

**TOPMODELL
RUSH TEAM**



MESSWERTE

13,4 KG	BIKEGEWICHT	11,3 KG
2750 G	RAHMENGEWICHT	2695 G
77,1 Nm/°	LENKKOPF	71,5 Nm/°
323,9 Nm/°	TRETLAGER	332,5 Nm/°
143,8	SGI	165,3
1799 EURO	PREIS	6999 EURO

DATEN & AUSSTATTUNG

S/M/L/X	Größen	S/M/L/X
7005 Alu	Rahmenmaterial	7005 Alu
Maritou R7 Comp, 100 mm	Federgabel	Lefty Speed Carbon Fox, 110 mm
Maritou Radium, 125 mm	Federbein	Fox RP 3, 125 mm

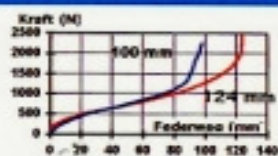
GEOMETRIE

74°/70°	Sitz-/Lenkwinkel	74°/70°
590 mm/430 mm/110 mm	Ober-/Sitz-/Steuersch.	590 mm/430 mm/110 mm
660 x 20/100 mm	Lenker (Rise)/Vorbau	660 x 20/100 mm
1090 mm/315 mm	Radstand/Vehelagerhöhe	1090 mm/315 mm

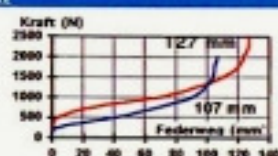
KOMPONENTEN

Sram X7	Schalwerk/Hebel	Sram X.0
Shimano Deore/LX	Umschwer/Kassette	Shimano XTR
Magura Julia, 180/160 mm	Bremsen/Disc-Größe	Magura Marta SL, 160 mm
Truvativ Isoflow	Kurbel/Innenlager	Cannondale Si
Shimano HB-M 475/Sun Black Eye/IRC Serrac 2,1	Laufräder (Naben/Felgen/Räder)	Mavic Crossmax SL/Maxxis Larsen TT 2.0
Cannondale XC 3/	Vorbau/Lenker	FSA K-Force XC/Cannondale XC 3/
Kalloy SP	Sattelstütze	FSA K-Force Lite
Cannondale All Mountain	Sattel	Fizik Aliante

FAHRWERKE



Der Hinterbau (rot) arbeitet anfangs sehr harmonisch mit der Gabel (blau), er bietet aber zum Schluss hin deutlich größere nutzbare Reserven



Gabel (blau) und Hinterbau (rot) harmonisieren gut, besonders das Heck mit Fox-Dämpfer bietet deutlich größere Reserven als im günstigen Rush

EINSATZBEREICH

MARATHON	TOUR	ALL MOUNTAIN
----------	------	--------------

SEHR GUT

SEHR GUT

FAZIT: Schon das Einsteiger-Rush konnte besonders auf verspielten Singletrails überraschen: Dank flachem Lenkwinkel und sattem Vortrieb läuft es spielerisch sicher über anspruchsvolles Terrain. Beim Top-Modell funktioniert natürlich alles etwas geschmeidiger - aber ob das rund vier Mal so viel Geld wert ist? Allein beim Fahrwerk trumpft der Fox-RP-3-Dämpfer auf - und die lenkpräzise Lefty-Gabel ist ein Traum. Die gibt es außer im Einsteiger-Rush in jedem Modell. Und der Rahmen ist überall derselbe - also einfach nach Geldbeutel entscheiden, welches Rush das richtige ist.