

Text Ralf Glaser

DIE GRENZEN VER



«DAS E3 IST EIN RUNDUM GELUNGENES BIKE MIT EINER AUSGEGLICHENEN GEOMETRIE, AUF DER SICH SEHR VIELE BIKER AUF ANHIEB WOHLFÜHLEN. UND DAZU LÄSST ES SICH PROBLEMLOS AUF DIE UNTERSCHIEDLICHSTEN BEDÜRFNISSE ANPASSEN!»

René Wildhaber

Enduro-Legende und Transalpes-Testfahrer

Mit rekordverdächtig tiefem Gewicht ist das Transalpes E3 auf Augenhöhe mit manchem unmotorisierten Mountainbike. Kein Wunder, baut doch das neue Schweizer «full power» E-Mountainbike auf derselben Plattform auf, wie sein Bio-Pendant C3. Was darf man sich von dem neuen E-MTB erwarten?

Schlappe 17,6 Kilogramm für ein E-Enduro-Bike mit 170 Millimetern Federweg an der Front und deren 165 am Heck – das ist eine Kampfansage an die Konkurrenz! High-End-Ausstattung hin oder her, vor nicht allzu langer Zeit war eine solche Zielmarke schlicht utopisch. Oder zumindest als Hinweis auf einen E-Antrieb, bei dessen eingeschränkter Unterstützungsleistung sich die Frage «warum nicht gleich Bio-Bike?» unweigerlich stellte. Tempi passati.



Das rekordverdächtig tiefe Gewicht ermöglicht im Fall des Transalpes E3 unter anderem der brandneue Bikedrive Air S-Antrieb von Maxon. Bei einem Systemgewicht von gerade einmal 3800 Gramm (inklusive 400-Wh-Akku) hilft der neue Maxon Antrieb dem E3 mit satten 90 Newtonmetern maximalem Drehmoment auf die Sprünge. Was man mit Blick auf das Gesamtgewicht des E-MTBs wohl durchaus wörtlich nehmen darf. Doch wenn auch das E3 als eines der ersten Serienbikes mit dem Bikedrive Air S auf die Trails rollt: das neue Transalpes-Eigengewächs auf seinen Antrieb reduzieren zu wollen, wäre deutlich zu kurz

mit seinen 145 Millimetern Federweg nach dem Flex-Stay-Prinzip ausgeführt, während Transalpes beim Enduro auf ein Concentric Pivot Design setzt. Der wesentliche konstruktive Unterschied besteht also in einem zusätzlichen, konzentrisch um die Hinterachse des Enduro drehenden Gelenks, welches die Bremse von Federungseinflüssen entkoppeln soll. Was, glaubt man Transalpes-Ambassador René Wildhaber, spürbare Vorteile bringt. «Der Hinterbau zählt für mich zu den absoluten Verbesserungen des E3 im Vergleich zu seinem Vorgänger. Die Bremswirkung ist aktiver, und du kannst viel härter anbremsen, ohne dass der Hinterbau

SCHWIMMEN

gegriffen. Schliesslich lassen die Serie 3 Mountainbikes von Transalpes nicht nur beim Gewicht die Grenzen zwischen elektrischen und antriebslosen Bikes verschwimmen. Auch in Sachen Optik kommt das E3 seinem Pushbike-Bruder C3 überraschend nah, und lässt sich überhaupt erst bei genauerem Hinsehen als E-Mountainbike entlarven. Der Grund dafür ist simpel: Beide MTBs bauen auf einer identischen Rahmenplattform auf. «Wir sind eine kleine Manufaktur, und bauen nur noch Carbonrahmen. Zwei verschiedene Plattformen zu entwickeln und zu produzieren, würde unsere Ressourcen sprengen», erklärt Michel Juhasz, Gründer und CEO von Transalpes. «Allerdings geht der Trend auch bei Pushbikes zu grossvolumigen Unterrohren. Und der neue 400-Wh-Akku von Maxon hat keinen grösseren Durchmesser, sondern baut nur länger als sein Vorgänger. Daher mussten wir durch das Plattform-System keinerlei Kompromisse eingehen!»

EIN RAHMEN, DREI BIKES

Ziel bei der Entwicklung des E3 war ohnehin, die Rahmen-Basis für ein maximal anpassbares Bike zu liefern. Was sich in den drei Grundkonfigurationen des E3 widerspiegelt. Schliesslich wird das E3 neben der schon erwähnten Enduro-Version ab November 2025 auch in einer kurzhubigeren «Trail» und einer «Mullet» Variante erhältlich sein. Wobei das Trio mit identischem Rahmendreieck auf die Trails rollt, und sich nur in Sachen Hinterbau und im Design der Rocker unterscheidet. Bei der Mullet-Version sorgt ein Flip-Chip für die Geometrie-Anpassung des Hinterbaus an das kleinere Heck-Laufrad. Beim E3 Trail dagegen fallen sowohl Hinterbau als auch Rocker deutlich filigraner aus, als bei der Enduro-Version. Zudem ist der Trail-Hinterbau

zumacht!» Und auch sonst gibt sich Wildhaber, der bei der Entwicklung des E3 von Anfang an als Testfahrer Pate stand, mehr als überzeugt: «Das E3 ist einfach ein rundum gelungenes Bike. Die Federkennlinie am Hinterbau ist viel linearer, als beim ziemlich progressiven C1. Und die Geometrie ist alles andere als extrem, sondern sehr ausgeglichen. Dadurch kann das Bike viele Leute abholen, und lässt sich perfekt auf die unterschiedlichsten Vorlieben anpassen!»

Für Anpassbarkeit sorgt auch der Transalpes-typische Online-Konfigurator. Wie gewohnt lässt sich auch das E3 nach einem Baukastensystem ausstatten, das für jede Komponente Auswahlmöglichkeiten lässt. Das fertig konfigurierte Velo wird dann vor Ort in Handarbeit nach Kundenwunsch aufgebaut. Doch auch in Sachen Geometrie präsentiert sich das E3 als Chamäleon. Die Abstimmung der Fahreigenschaften auf die eigenen Bedürfnisse gelingt durch ein Reach Adjust genanntes System. Durch ein simples Drehen der Schalen auf der Ober- und Unterseite des Steuersatzes lässt sich beim E3 nicht nur der Reach, sondern auch der Radstand um je fünf Millimeter nach vorne oder hinten verstellen. Wodurch sich das Fahrwerk wahlweise in Richtung Laufruhe oder Wendigkeit pimpen lässt. Zudem erlaubt ein Austausch der Schale auf der Steuersatz-Unterseite auch die Anpassung des Lenkwinkels zwischen 63 und 64,5 Grad. Und damit nicht genug, liesse sich das E3 auch – ganz theoretisch – problemlos in ein Biobike verwandeln. Schliesslich besteht der Unterschied zum Rahmen des C3 lediglich im Insert des Tretlagers, welches beim E3 mit einem robusteren Carbon-Layup ausgeführt ist. Aber gut – wer würde das wohl ernsthaft wollen? ■