

# TRANSALPES E1 MK2 ENDURO

## NUR FLIEGEN IST SCHÖNER

Ein Elektro-Enduro, das nur unwesentlich schwerer ist als manches Muskelbike? Die Custom-Schmiede Transalpes versucht das auf den ersten Blick Unmögliche – mit erstaunlichem Erfolg. Das E1 erschliesst neue Dimensionen.



### MEHR SAFT

Der im Flaschenhalter befestigte Range Extender mit 250 Wh verdoppelt die Akkuleistung. Im Testbike kam eine Prototypen-Version aus dem 3D-Drucker. Für die Serienversion wurde die Halterung überarbeitet.



### ROTLICHT

Für E-Bikes besteht seit letztem Jahr eine Beleuchtungspflicht. Das Testbike war mit einer Lichtenanlage von Knog ausgerüstet. In der Serie kommt das E1 mit einer Beleuchtung von Supernova.



### SIMPEL

Das schlanke Display ist ins Oberrohr integriert. Das cleane Design wird durch einen spartanischen, aber funktionellen Hebel zur Wahl der Unterstützungsstufen ergänzt.



### SAUBERE SACHE

Die exakt angepasste Gummilippe am Hinterbaugelenk verhindert die Ansammlung von Schlamm und unterstreicht die durchdachte Ausstattung des Transalpes E1 Enduro.

**BIO-BIKE ODER E-MTB? DAS E1 MACHT ES ENDURO-PILOTEN EINFACH, SICH FÜR «E» ZU ENTSCHEIDEN. IN SACHEN GEWICHT UND HANDLING IST ES NICHT WEIT VON UNMOTORISIERTEN ENDUROS ENTFERNT.**





**W**erden die Fahrer von Bike-Shuttles in Finale Ligure und anderen Bike-Regionen bald arbeitslos? Die eine oder andere Fahrt für die Bike-Chauffeure dürfte jedenfalls wegfallen, wenn es künftig mehr Bikes wie das Transalpes E1 geben sollte. Neben dem bereits in der Ausgabe BORN #9 getesteten E1 Trail (Federweg 135 mm hinten, 140 vorne) bietet die Bike Manufaktur Transalpes aus Zwillingon das E1 auch als Enduro-Variante mit 145 Millimetern Federweg am Heck und 160 an der Front an. Ideal, um auch harte Enduro-Trails zu rocken. 17,8 Kilogramm bringt das Testbike auf die Waage. In freudiger Aussicht auf die bergauf einsparbare Kraft dürfte das Mehrgewicht von maximal zwei, drei Kilogramm im Vergleich zu vielen abfahrtsorientierten «Muskelbikes» nur noch eine untergeordnete Rolle spielen. Allerdings ist das eine Rechnung mit idealen Variablen. Denn der Serienakku bietet mit 250 Wh nicht genügend Reserven für wirklich ausgedehnte Bikeabenteuer. Für eine akzeptable Reichweite sollten sich E1-Eigner in spe den im Flaschenhalter positionierten Range Extender leisten, wie er am Testbike bereits montiert war. Der schlägt allerdings mit zusätzlichen 1,2 Kilogramm zu Buche, was das Traumgewicht etwas relativiert.

#### AUSGEREIFTES FAHRWERK

Das ändert aber nichts am traumhaften Handling des Bikes. Agil, spritzig, mit Pop beim Abziehen über Hindernisse, entpuppt sich das E1 Enduro ebenso wie die Trail-Version als verspielter Sportler. Nur hält die Enduro-Version eben deutlich mehr Reserven bereit. Wendig und dennoch laufig meistert das E1 Enduro

selbst ruppige Finale-Trails. Auch in fahrtechnisch anspruchsvollem Terrain unterstützt es den Piloten, exakt die Linie zu halten. Bergab spricht das Fahrwerk mit RockShox Dämpfer und RockShox Lyrik Gabel sensibel an und eliminiert feine, schnelle Wurzelvibrationen. Und auch grössere Felsabsätze bügelt es locker weg. Als Standard bei Transalpes Bikes lässt sich auch das E1 Enduro mit individueller Wunschausstattung konfigurieren.

#### MOTOR VOM ELEKTRONIK-PIONIER

Wie beim E1 Trail kommt auch bei der Enduro-Version der Bikedrive Air Motor von Maxon zum Einsatz. Dieser ist so kompakt, dass das E1 einem Bio-Bike zum Verwechseln ähnlich sieht. Bergauf bietet der Antrieb genügend Power, um auch steile Trail-Abschnitte gut zu meistern, nur eben nicht im kraftvollen Turbo-Modus. Das Drehmoment ist mit 40 Nm spürbar niedriger als etwa beim ebenfalls mit einem Leichtantrieb ausgestatteten BH iLynx. Wer bergauf maximale Unterstützung sucht, wird mit dem E1 nicht glücklich. Doch für alle, die nicht unbedingt als Erste am Gipfel sein wollen, reicht die Power allemal. Die Motorgeräusche sind kaum wahrnehmbar. Genauso angenehm fühlt sich der spezielle Freilauf an, der sowohl beim Vorwärts- als auch beim Rückwärtspedalieren keinen spürbaren Widerstand bietet. Auffallend unauffällig und gleichzeitig funktionell ist auch der minimalistische Bedienhebel am Lenker, mit dem sich die Unterstützungsstufen wählen lassen. Der für die Serie überarbeitete Range-Extender-«Flaschenhalter» reduziert die Geräuschkulisse nochmals spürbar. In der Summe ergibt sich dann ein Bike ohne Fehl und Tadel.



**TOBIAS LUITZ**

Tester und Enduro-Fahrer

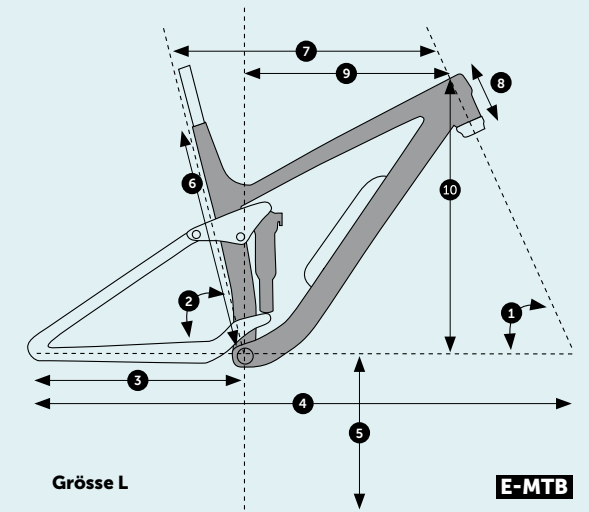
«Optisch besteht zwischen Bio-Bikes und dem E1 Enduro kaum ein Unterschied. Und auch auf den Trails lässt sich das E1 fast genauso flink bewegen wie ein unmotorisiertes Bike. Die Verarbeitung des Velos ist absolut top. Auch wenn der Turbo fehlt – mir reicht die Motorunterstützung völlig aus.»

#### MAXON BIKEDRIVE AIR

Nur rund halb so viel wie andere Systeme wiegt das im E1 verbaute Bikedrive Air System des Schweizer Herstellers Maxon. Drive Unit und Akku kommen zusammen auf gerade mal 3,5 kg. Der Antrieb besteht aus einem bürstenlosen Innenläufermotor mit geräuschem Planetengetriebe. Die Sensorik erlaubt eine sensible Unterstützung mit einem maximalen Drehmoment von 40 Nm. Angenehm ist die Freilauffunktion – selbst mit ausgeschaltetem Motor lässt sich das E1 effektiv treten.



#### GEOMETRIE & DATEN



Grösse L

E-MTB

1	64.6°	5	351 mm	8	105 mm
2	76.1°	6	410 mm	9	466 mm
3	448 mm	7	629 mm	10	619 mm
4	1235 mm				

Gewicht (o. Pedale) 17,8 kg

Federweg v: 160 mm h: 145 mm

#### SPEZIFIKATIONEN

Preis	CHF 8450.–
Grössen	S, M, L
Material	Carbon UD
Motor	Maxon Bikedrive Air
Akku	250 Wh
Federgabel	RockShox Lyrik Select Plus
Dämpfer	RockShox Super Deluxe Select Plus
Schaltung	Sram GX Eagle AXS
Schalthebel	Sram GX Eagle AXS
Kurbel	e*thirteen
Bremsen	Shimano XTR
Laufräder	Hoops Carbon 929
Reifen	Onza Aquila 29 x 2.5"
Lenker	Acros Stealth Carbon
Vorbau	Acros Stealth
Stütze	Kind Shox LEV Integra
Sattel	Selle Italia SLR Boost
www	transalpes.ch