



## MTB – VIVAX assist Alpha Kraft per Knopf

**E**rinnern Sie sich? Ein Schweizer Radprofi – kürzlich Gewinner von „Paris-Robaix“ – gibt bei einer Schlüsselstelle der Flandern-Rundfahrt 2010 derartig Gas, dass man vermutete, er habe einen Motor gestartet. Genau so eine Geheimwaffe probiere ich heute aus: Unter mir das Vivax Alpha-Mountainbike, in dessen Rahmen – genauer im Sitzrohr – ein kleiner, etwa 3 Zentimeter dicker und 20 Zentimeter langer Sattelrohrmotor sitzt. Dieser treibt direkt die Tretlagerwelle an und somit beide Kurbelarme. Das einzige, was verraten könnte, dass ich mit einem E-Mountainbike unterwegs bin, ist der rote Einschaltknopf am Lenker, über den ich den Motor zuschalten kann. Der Akku ist ebenfalls unsichtbar. Er versteckt sich in der Satteltasche. Die Unterstützung kommt nur dann zum Einsatz, wenn ich sie wirklich brauche: an Anstiegen. Da der 200-W-Motor permanent mit gleicher Kraft die Kurbeln dreht (Vivax sagt: „Das sind 100

W am Hinterrad. Die Eigenkraft des Fahrers wird somit verdoppelt.“), spricht der Hersteller nicht von Reichweite sondern von Laufzeit. 100 Minuten Strom bietet der große 8,25-Ah-Akku („Genügend Saft für eine entspannte Tagestour“). Braucht man zusätzliche Kapazität, könnte man sich den kleineren 5,5-Ah-Akkublock (ca. 850 Gramm) zulegen, im Rucksack mitführen und bei Bedarf gegen „Flasche leer“ tauschen. Alles easy.

### LEICHTESTES E-RAD IM TEST

Auch ohne Motor rollt mein 14,6 Kilo leichtes Alpha-Mountainbike 29'' – es zählt zu den leichtesten E-Mountainbikes der Welt – leichtfüßig dahin. Weder beim Beschleunigen noch in Kurven fallen die 1.800 Gramm für das Antriebssystem auf. Das begeistert.

Damit die Kurbeldrehung zu den Vorlieben des Fahrers passt, lässt sich die individuelle Trittfrequenz programmieren:



Marketingfrau Ulrike Treichl zeigt es: Per Lenkerschalter lässt sich der Motor starten. Oder durch längeres Drücken die Kurbelfrequenz programmieren.



LEDs am Akku zeigen den Ladezustand an. Wir würden uns eine Kapazitätsanzeige am Lenker wünschen.



Links: Probefahrt auf einem kaum sichtbaren Wirtschaftsweg. Oben: der kleine Vivax assist-Sattelrohrmotor. Am unteren Ende: Kegelkopf für den Antrieb der Tretlagerachse.



#### „LÄCHELND BERGAUF“

„Der Vivax assist-Motor unterstützt, als würde jemand mit-schieben. Zum lächelnd über den Berg kommen reicht die Schubkraft aus.“

**Daniel O. Fikuart, ElektroRad-Tester**

Zunächst rolle ich in der Ebene dahin, bis ich meine Wohlfühl-Trittfrequenz gefunden habe, dann drücke ich zum Einloggen fünf Sekunden den roten Knopf – sofort werden die Pedale leicht, schweres Hineintreten, um den Speed zu halten, ist passé. Fahre ich engagierter und überhole „meine“ 85er-Frequenz, geht der Motor in den Stromsparmodes und kommt wieder, wenn ich in meinen langsameren „Lieblings-Trott“ zurückfalle. Leichteres Kurbeln und leises Getriebeirren signalisieren, dass der Motor mitarbeitet – mein Geheimnis fällt keinem auf. Der Motor stellt sich aus, wenn man in Rollphasen die Pedale waagrecht stellt oder den roten Knopf drückt.

#### AM BERG AUF SCHNELLE 97 U/MIN

Bergtest: An Anstiegen wäre schnelleres Kurbeln in kleinen Gängen effektiver als meine 85er-Frequenz. Vivax hat vorgesorgt: Kommt eine steilere Passage in Sicht,

drückt man den roten Knopf für zehn Sekunden: Schon kreiseln die Kurbeln in der einprogrammierten, schnelleren 97 U/min Frequenz – so ist es stimmig! Anfahren am Berg: Da sich der kleine Sattelrohrmotor – um Überlastungen zu vermeiden – erst ab 15 U/min einkoppelt, muss ich nach einem Stopp zunächst zwei Meter mit Eigenschub loskurbeln. Kein Problem dank der 30-Gang Kettenschaltung mit großen Ritzeln. Dann, ein Wimpernschlag später, werden die Kurbeln leicht. Der Motor greift. Zwischenfazit: Der Antrieb erzeugt zwar nur mittleren Schub, erleichtert aber Anstiege spürbar.

Notizen: Klasse Verzögerung der Scheibenbremsen, sensible Federgabel (vom Lenker aus blockier-/entsperrbar). Breiter Lenker für sicheres Steuern, klasse Sattel, souverän über Hindernisse/Straße rollende, große 29er Laufräder, super Grip der Pneus.

## TECHNIK INFO

### LAUFZEIT

**8,2 Ah** 100 Minuten

**5,5 Ah Akku** 66 Minuten

### ANTRIEBSSYSTEM

**Motorart:** Vivax Sattelrohrmot., 200W/30V  
Länge 22 mm, Durchm. 31,6 oder 30,9 mm

**Stufen:** 1  
Auf individuelle oder max. Trittfrequenz einstellbar (97 U/min)

**Kapazität Testakku:** 8,25 Ah 1250 g

**Erhältl. Kapaz.:** 219/312 Wh

**Preis Testakku:** Nachkauf 8,25 Ah: 699,- €

**Anzahl Vollladezyklen:** 70 % nach 500

**Dauer Vollladung:** 3,8 h

### DISPLAY

Keines, dafür Daumenschalter zum Einschalten/Justage Trittfrequenz

### RAD

**Gewicht:** 14,6 Kilo

**Bremsen:** Shimano XT Scheibenbremsen

**Schaltung:** Shimano XT 30-Gg-Kettensch.

**Gabel:** Magura TS6 100 mm Federgabel

## Kontakt

Gruber Antrieb GmbH & Co.KG

Tel.: 0043-5332-703-17,

info@vivax-assist.com

## FAZIT: FÜR GENUSSBIKER SEHR GUT

Man nutzt den Motor nur, wenn man ihn braucht – gut für die Reichweite, prima für die Fitness. Da das Vivax Alpha so leicht und der Motor unsichtbar ist, bleiben die Agilität und Optik eines MTB erhalten. Der Motor ist für Genussbiker eine sehr gute, hilfreiche Lösung, vermeidet Überanstrengungen und erlaubt gesundes Training.

## NACHTRAG: AUCH ALS BAUSATZ

Die kleine Stückzahl erklärt den Preis: Das Alpha kostet komplett 4.599,- Euro (als 26`` ab 4.199 Euro; im Programm ist außerdem ein Rennrad). Auch als Nachrüstsatz (2.499,- Euro) erhältlich – für alle Alu- und Stahlräder mit geradem Sattelrohr (30,9/31,6 mm Innendurchmesser). Der Einbau beim Händler kostet 159,- Euro. Interessant auch für Trekking- und Falt-/Kompakträder, selbst wenn man bei letzteren das Sattelrohr aufgrund des Motors nicht komplett versenken kann.