



**VARIO  
TIPP**

# TRANSALPES AM SLX

**PREIS:** 2950 EURO | **GEWICHT:** 12,4 KG

„Mojo!“ – klingt nach DJ Bobo, ist aber die patentierte Sitzpositions-Regulierung der Transalper. Im „Handumdrehen“ schwenkt der Sitzdom nach vorn/oben oder hinten/unten, wodurch der Sitzwinkel zwischen extremen 77,5° und flachen 70°, die virtuelle Oberrohrlänge von 531 bis 591 cm variiert. Bewusst verzichten die Zwillingen da auf eine Variogabel. Vorteil: Die Fahrwerksgeometrie bleibt konstant, das Bike wird nicht nervös, wie es bei Niveauregulierung durch den dann steilen Lenkwinkel und verkürzten Nachlauf oft passiert. Klasse, wie behände das Transalpes in der Uphill-Position tatsächlich klettert. Zur starken Traktion trägt zudem das No-Tubes-System bei, das mit Reifendrücken um 1,7 Bar auskommt. Auch die Fahrwerksbestückung ist innovativ, nebst Stahlfedergabel werkelt ein ultrafeinfühliges Spiralfederbein – die zarteste Versuchung, seit es Fahrwerke gibt! Bergauf war für die MB-Crew bei der verbauten 705-LBS-Feder der Griff zur Plattform allerdings obligat, Langstreckenfans lassen besser eine härtere Feder montieren. So bleibt als Kritik nur das durch hohes Tretlager und hohen Schwerpunkt etwas stelzige Trail-Handling.

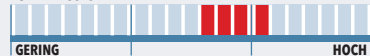
**Mountain  
BIKE  
URTEIL**

**SEHR GUT**

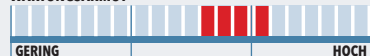
**FAZIT:** Die Gämse aus der Schweiz! Das clevere „Mojo!“-System funktioniert in der Praxis prima, mit einer Teleskop- oder Vario-Sattelstütze wäre es perfekt. Zudem glänzt das supersofte Spiralfederwerk. Klasse: Die robuste SLX-Gruppe gefällt, das Upgrade-Kit mit Titanschrauben steht wie die No-Tubes-Laufräder und die wertigen Lager für Sorglosigkeit.

## CHARAKTER

### ZUVERLÄSSIGKEIT



### WARTUNGSARMUT



### VARIABILITÄT



## FAHREIGENSCHAFTEN

### ÜBERRAGEND

### SEHR GUT

### GUT

### BEFRIEDIGEND

### SCHWACH



## FAHRPROFIL

