

Testbericht | Cannondale Moterra Neo 1



„Endlich: Das überholte Trailbike Moterra Neo sorgt für e-Bike Vergnügen“

Als Weiterentwicklung des Trailbikes, das Cannondale bereits seit 2016 führt, sorgt das Moterra Neo 2019 für e-Bike Vergnügen satt. Mit jeder Menge durchdachter Details und einer Mischung aus altbewährten Komponenten und interessanter Features hat das eMTB unsere Aufmerksamkeit gewonnen, sodass wir es am Rande des Schwarzwalds einem ausgiebigen Praxistest unterzogen haben.

Bereits seit 2016 bringt der Hersteller Cannondale seine Trailbikes an Mann und Frau. Unter e-Mountainbike Begeisterten zählen die Bikes neben den klassischen Enduros zu den beliebtesten Modellen. Grund dafür: ihr großer Einsatzbereich und die sportliche Ausrichtung. Die Allmountain Bikes zeichnen sich durch ein vollgefedertes Fahrwerk und einer Rahmengenometrie mit relativ aufrechter Sitzposition aus, die unangestregtes Touren ermöglicht. Das 2019-er Moterra Neo ist ausgestattet mit dem altbekanntem und verlässlichem Bosch Performance CX System und einem vollintegrierten Akku im Unterrohr des Rahmens. Mit seinem vollgefederten Fahrwerk ist es perfekt, um anspruchsvolle Anstiege und Abfahrten zu meistern. Welche Kniffe Sie dabei beachten sollten, erfahren Sie hier.

Optisch auf der Überholspur

Mit dem externen Akku an der Unterseite des Unterrohrs, sorgte die ursprüngliche Version des Moterra mit der umstritten Optik für Meinungsverschiedenheiten in der e-Bike Welt. Grund für die Bauweise war die Balance des e-Bikes, denn die ehemalige Ausrichtung des Motors sorgte für einen tiefen Schwerpunkt und beeinflusste das Handling des Trail Bikes positiv. Mit dem neuen Moterra Neo dürften die Kritiker des alten Designs jetzt aber auch zufrieden sein, denn die Variante für 2019 versteckt den 500 Wh starken Akku im Unterrohr und wirkt dadurch ausgewogener und aufgeräumter. Die Vorteile des tiefen Schwerpunkts bleiben aber weiterhin erhalten. Auch die Performance CX Antriebseinheit sitzt besonders tief und sorgt für die optimale Balance, um das eMTB problemlos im Gelände bewegen zu können. 23,85 kg Gesamtgewicht bringt unser Testbike das Moterra Neo 1 ohne Pedale und mit einem M-Rahmen auf die Waage und liegt damit im Mittelfeld der Modelle, die den gleichen Bosch Antrieb verwenden.

Besondere Features und Raffinessen

Die neue Akkuintegration beim Moterra Neo 2019 ist nicht das einzige clevere Detail des Trail-Bikes. Eine besonders kurze Kettenstrebe mit nur 457 mm sorgt für ein einfaches Handling, indem der Radstand verkürzt wird. Um die Kombination aus kurzer Kettenstrebe und Bosch Performance CX Antrieb zu ermöglichen, hat Cannondale die komplette Kettenlinie über eine besonders breite Nabe am Hinterrad circa 6 mm nach außen versetzt. Die dadurch erreichte Asymmetrie am Hinterbau gibt dem Laufrad



mehr Platz. Die breite Nabe ermöglicht zudem eine erhöhte Steifigkeit des Laufrads, welche sich auf die breite Anordnung der Speichen zwischen Nabe und Felge zurückführen lässt. Aber das war noch nicht alles: Parallel dazu nutzt der Hersteller eine besondere Motoraufhängung, die die zentrumsnahe Aufhängung des Hinterbaus begünstigt. Außerdem kommen 160 mm kurze Kurbelarme zum Einsatz, die Pedalaufsetzer in besonders engen oder hindernisreichen Trails vermeiden sollen. Die Motorsoftware wurde hinsichtlich der kürzeren Kurbeln optimiert und kaschiert die Tatsache, dass der



Pedaldruck pro Umdrehung bei verkürzten Kurbeln deutlich kürzer ist als mit Standard Modellen. Auf diese Weise wird eine gleichmäßige Kraftentfaltung der Motorleistung besonders im dynamischen eMTB Modus sichergestellt. Das letzte Highlight des Moterra Neo e-Mountainbikes ist die serienmäßige Supernova M99 Mini Beleuchtungseinheit, die aus dem e-Bike System gespeist wird. Zentral am Vorderbau des Bikes montiert, schafft sie mit 1150 Lumen Leuchtkraft bei Dunkelheit Klarheit.

Durchdachte Komponentenwahl

Das sich Cannondale bei der Ausstattung des Moterra Neo ausführlich Gedanken gemacht hat, fällt bei der genauen Betrachtung der einzelnen e-Bike Komponenten auf. Insbesondere die neuen SRAM Eagle 12-fach Schaltung lässt keine Wünsche mehr offen und wird den Anforderungen eines guten e-Mountainbikes vollkommen gerecht. Mit nur einem möglichen Gangsprung pro Schaltvorgang, werden die Verwindungskräfte an der Kette minimiert und die Mechanik der Schaltung geschützt. Die Gangwechsel erfolgen dabei fließend. Der geringe Kadenzunterschied von Gang zu Gang in Kombination mit dem Softwaremanagement des e-Bike Antriebs lässt den Bosch Antrieb beim Einlegen des nächst höheren Gangs minimal nachschieben und unterstützt auf diese Art und Weise ein Erreichen der angestrebten Trittfrequenz. Ein echt durchdachtes Detail, das in der Praxis überzeugt!



Bestehend aus einer 200er Scheibe an der Front und einer 180er Scheibe am hinteren Rad, arbeitet die Bremsanlage aus SRAM Guide RE Vier Kolben Stopper ausgewogen und mit zuverlässiger Verzögerung. Bei unserer Testfahrt ging es vor allem rasant und wendig zu, sodass die Bremsanlage viele kleine und eher leichte Bremsmanöver meistern musste. Die SRAM Guide RE überzeugte uns mit feinfühligem Dosierung und einem runden Gesamteindruck. Kein Wunder, denn die Bremsanlage ist speziell für die Bedürfnisse von e-Mountainbikern konzipiert!

Ein zweifelsohne elementarer Bestandteil jedes eMTBs ist auch das Antriebssystem. Beim Moterra Neo kommt das Bosch Performance CX System zum Einsatz, welches mit 75 Nm Drehmoment immer noch zu den stärksten Motoren auf dem Markt zählt. Auch wenn die interne Übersetzung von 1 : 2,5 viel Gewicht, eine große Bauform und einen hohen Tretwiderstand beim Pedalieren ohne Unterstützung mit sich bringt, so bietet sie im Gegenzug auch einen wirklich außerordentlich effizienten Lauf. Der Motor kann 2,5 Mal schneller drehen als die Kurbelumdrehungen beim Treten und so wird die

Wärmeentwicklung unter Vollast und in niedrigen Kadenzbereichen deutlich reduziert. Eine hitzebedingten Leistungsreduktion wird dadurch ebenfalls minimiert. Das Ansprechverhalten des Bosch Performance CX überzeugte im Praxistest auf ganzer Linie. Besonders überzeugen konnte der eMTB Modus mit seiner sensiblen Kraftentfaltung, die auf äußere Umstände reagiert und stets die passende Motorpower zur Verfügung stellte. Die intelligente Bosch Software dosierte das Drehmoment im Zusammenspiel aus Pedaldruck und Traktion am Hinterrad, sodass auch Anfahren auf rutschigem und unebenem Untergrund ein Kinderspiel war. Aber auch in anderen Fahrsituationen, wie auf flachen Streckenabschnitten begeisterte der eMTB Modus mit einem dynamischen Unterstützungslevel von 120-300% zur Eigenleistung. Als einziges kleines Manko beim Bosch CX fiel uns der ECO Modus bei Bergauf-Fahrten auf, hier zeigte sich der innere Widerstand als unnötig groß, sodass das Gefühl entsteht, die eigene Leistung verschwinde in der Motormechnik.



„Überzeugendes Ansprechverhalten des Bosch Performance CX, besonders im eMTB Modus.“

Das Fahrwerk



Das Fahrwerk von RockShox mit 140 mm Federweg am Vorderrad arbeitet wie für den Hersteller charakteristisch: Die Gabel verhält sich im Federweg geschmeidig wird dann mit zunehmender Eintauchtiefe sehr schnell hart. Während Lenkmanövern arbeitet die Gabel präzise und lässt sich auch von schnellen wiederholten Schlägen nicht beeindrucken. Das nötige Maß an Steifigkeit bringen die 35 mm Rohre der Pike ins Spiel. Zusammen mit den

breiten 2,6er Reifen mit weit abstehenden Parallelstollen arbeitet das Fahrwerk sehr gut und bietet genügend Traktion. Mit einem SAG von knapp 30% konnten wir auf diese Weise auch rutschiges Laub und nasse Trails gut meistern. Für dieses weichere Set-Up geht der Druckstufenregler voll auf und die Zugstufe wurde auf vier Klicks vom maximalen Rebound eingestellt. Je nach Vorliebe und Streckengegebenheiten kann natürlich bei den Einstellungen des Negativfederwegs variiert werden.

Über den Carbon Umlenkhebel wird der RockShox Deluxe Dämpfer angesteuert und gibt dem Heck so 130 mm Spielraum. Für den abgestützten Eingelenk-Hinterbau typisch, befindet sich der Dämpfer auf der Unterseite des Oberrohrs. Wie erwartet fühlte sich das Heck in der Praxis sehr direkt und straff an. Die kurze Kettenstrebe fällt hier positiv auf, denn sie lässt das Moterra Neo trotz des relativ hohen Gewichts agil arbeiten und bei Sprüngen ausgewogen balancieren.



Agilität ist auch beim Abspringen von Unebenheiten auf der Strecke gegeben: Hier nutzt das Bike zunächst den Rebound der Gabel und den danach anschließenden Zug am Lenker um auf die Hinterbeine und damit in die Luft zu kommen. Ein solches Verhalten ist bei eMTBs nicht immer gegeben, da der frontlastige und schwere Akku oft Abstriche bei der Balance macht. Für unsere Testfahrt auf nassem Laub wählten wir auch am Heck ein weiches Set-Up mit einem SAG von 30%. In dieser Einstellung bot das Trailbike genug Straffheit um den Trail schnell, direkt und mit jeder Menge Fahrspaß zu meistern.

„Genügend Traktion dank Rockshox Fahrwerk und Stollenreifen!“

Unser Fazit

Das Moterra Neo 1 ist ein Garant für schnelle Trailfahrten im leichten bis mäßigen Gelände. Die Vielzahl an durchdachten Ausstattungsdetails lässt kaum Wünsche offen und insbesondere die 2,6“ breiten Reifen mit dem 140 mm Fully Fahrwerk konnten uns überzeugen. Das gewohnt zuverlässige und leistungsstarke Bosch Performance CX Antriebssystem bietet in Kombination mit der 12-fach Schaltung stets das ideale Übersetzungsverhältnis. Auch wenn das Bike mit 23,85 kg relativ schwer ist, schaffen es der tiefe Schwerpunkt und die besondere Rahmengenometrie, diesen Umstand gut zu kompensieren.

Zum Abschluss noch ein kleiner Hinweis an alle Moterra Neo Interessierten: Die Rahmen fallen beim Moterra Neo etwas kleiner aus als bei anderen eMTBs. Wer sich für das Modell interessiert, sollte das also im Hinterkopf behalten, oder die passende Größe durch eine Probefahrt ermitteln.

