

Einfach mehr Spaß auf dem Mountainbike: Das Ende des Umwerfers

von bernd bohle - Donnerstag, 24. März 2016

https://www.pd-f.de/2016/03/24/mountainbike_gangschaltung_ohne_umwerfer_einfach_mehr_spass_10251



Wenn es um den Fahrspaß geht, drehen sich die Gespräche unter Mountainbikern oft um Lenkerbreiten, Reifendimensionen oder das Dämpfer-Setup. Bei einem ganz entscheidenden Faktor gibt es bald allerdings nicht mehr viel zu diskutieren: Die Gangschaltung wird einfacher – und zwar buchstäblich, denn für Mehrfachkettenblätter gibt es künftig kaum noch Gründe.

Wir haben unser Bildarchiv aktualisiert. Dabei wurden ältere Bilder entfernt – darunter das hier verlinkte. Melden Sie sich einfach für passende Motive zum Artikel: 0551-9003377-0.

[pd-f/ht] „Gib mir einen verdammten Ring“, ereiferte sich Tom [Ritchey](#) auf der letzten Eurobike in einem Gespräch mit dem [pressedienst-fahrrad](#). In die Fußstapfen der Helden Tolkiens wollte der [Mountainbike](#)-Pionier damit sicher nicht treten, ist er doch selbst eine lebende Legende. Wenn im Englischen von Ringen die Rede ist, geht es vielmehr um Kettenblätter – und die versucht der Vordenker seit jeher loszuwerden: Bereits vor rund 20 Jahren lancierte Ritchey einen Umrüstsatz, um die damals üblichen Dreifach-Kurbeln mit Achtfach-Kassette durch eine 2-9-Schaltung zu ersetzen. Mit einer Weltpremiere schickt sich der Komponentenhersteller [Sram](#) jetzt an, endgültig auch das Ende des zweiten Kettenblatts zu besiegeln.

Einfach schalten mit nur einem Blatt

Das schon von Ritchey ins Feld geführte Versprechen – kein Verschalten, Verhaken oder Abspringen der Kette – wurde nämlich erst dadurch wirklich eingelöst, dass das Zahnkranzpaket am Hinterrad weiter gewachsen ist und somit auf die

vordere Schalteinheit verzichtet werden kann. „Bei auf Performance ausgelegten Top-Modellen sind Einfach-Kurbeln inzwischen Standard“, verortet Heiko Böhle vom kalifornischen Fahrradhersteller Felt die Entwicklung, denn spätestens seit der Einführung von Elffach-Kassetten würden zumindest für ambitionierte Fahrer die Vorteile das etwas geringere Gangspektrum überwiegen. „Mit jedem Ritzel mehr wächst aber tendenziell auch der Einsatzbereich“, so Böhle.

Das Dutzend voll gemacht

Genau an dieser Stelle schließt der Einfach-Vorreiter Sram nun die letzte Lücke. Nur kurz nachdem der Platzhirsch Shimano, der bei Elffach-Antrieben bislang eher auf zwei Kettenblätter setzte, für das Modelljahr 2017 eine neue, besser für den Einsatz mit einem Kettenblatt ausgelegte Kasette mit 11-46 Zähnen angekündigt hat, schwingt sich Sram mit der „Eagle“-Technologie bereits zu neuen Höhen auf: Seit Juni 2016 bieten die robuste, für den Enduro-Einsatz ausgelegte Schaltgruppe „X01“ und die leichte, auf Cross-Country- bzw. Marathonfahrer ausgelegte „XX1“ ganze zwölf Gänge. Mit 10-50 Zähnen ergibt sich dabei eine Übersetzungsbandbreite von 500 Prozent – so viel wie derzeit gängige Zweifach-Systeme, womit das letzte Argument gegen den Einfach-Antrieb fällt.

So mancher Bike-Hersteller freut sich, wenn dadurch weiter Berührungängste fallen. Der niedersächsische MTB-Spezialist [Nicolai](#) etwa rüstet Räder mit Kettenschaltung werksseitig generell mit Einfach-Schaltungen aus. „Der Wegfall des zweiten Kettenblatts ist für uns als Hersteller in der Konstruktion ein Segen. Aber das zählt natürlich nur, wenn es auch auf dem Trail etwas bringt – und zwar intuitive, unkomplizierte Schaltvorgänge“, sagt der stellvertretende Geschäftsführer Vincent Stoyhe. Bezeichnend ist ebenfalls, dass sich bei einem Vollsortimenter wie [Haibike](#), der ein möglichst breites Spektrum an Kundenwünschen abdeckt und daher nach wie vor auch Modelle mit Dreifach-Kurbel im Programm hat, am Vorzeige-Allrounder „Heet“ (ab 3.799 Euro) ab Werk nur ein Kettenblatt findet. Mit den neuen Zwölfach-Schaltungen sind hier weitere spannende Konzepte zu erwarten, denn Einfach-Antriebe bieten eine Reihe von Vorteilen: Nicht nur das Risiko, dass während des Schaltvorgangs selbst die Kette abspringt, wird eliminiert, der Zahnkranz kann zudem mit Blick auf eine bessere Kettenführung optimiert werden. Durch den Wegfall von Umwerfer und Schalteinheit wird außerdem Gewicht gespart und der Wartungsaufwand signifikant reduziert.

Sorglos und sportlich in einem

So wartungsarm wie alternative Getriebelösungen ist allerdings keine Kettenschaltung. Diese sind nämlich gegen äußere Einflüsse geschützt und können sich weder verstellen noch verschmutzen. Beinahe logisch, dass man hier ebenfalls vergeblich nach einem zweiten Kettenblatt sucht, so wie beim tourentauglichen Tretlagergetriebe „P1.12“ von [Pinion](#) (Vertrieb ausschließlich an Fahrradhersteller, keine Endkundenpreise). Angesichts einer Übersetzungsbandbreite von 600 Prozent vermissen hier auch weniger trainierte Fahrer sicher keinen Gang an den Enden des Spektrums. Wie es der Name sagt, stehen dabei ein Dutzend Schaltstufen zur Verfügung, etwa beim Allround-MTB „[Helius GPI](#)“ (ab 6.699 Euro), bei dem der Hersteller Nicolai das Sorglos-Getriebe mit einem verschleißarmen [Gates-Riemenantrieb](#) kombiniert. Für den Enduro- und Downhill-Einsatz dagegen bietet Pinion mit dem „P1.9XR“ ein mit 568 Prozent kaum weniger breitbandiges Getriebe an, dessen größere Gangsprünge allerdings etwas mehr Oberschenkel bzw. ein entsprechendes Schaltmanagement erfordern und eher für sportlich-ambitionierte Fahrer geeignet sind.

Wir haben unser Bildarchiv aktualisiert. Dabei wurden ältere Bilder entfernt – darunter das hier verlinkte. Melden Sie sich einfach für passende Motive zum Artikel: 0551-9003377-0.

Während die Stuttgarter das zunächst mit einem 18-Gang-Getriebe gestartete Konzept mit Blick auf verschiedene

Nutzergruppen ausdifferenzieren, hat die Kasseler Firma [Rohloff](#) eine Getriebeabwelle entwickelt, die sich über bald 20 Jahre als eine der universellsten Lösungen etabliert hat. Bei einer Gesamtübersetzung von 526 Prozent ist die vergleichsweise feine Abstufung der – mittlerweile auch für Steckachsen und als [Fatbike](#)-Variante erhältlichen – „Speedhub 500/14“ (ab 955 Euro) darauf ausgelegt, auf einer Alpenüberquerung mit Gepäck genauso wie bei einem Marathon oder einem Etappenrennen in schwierigem Gelände in jeder Fahrsituation den richtigen Gang zu bieten. „Wir haben uns bei der Entwicklung genau überlegt, wie groß der Gesamtumfang und die Gangsprünge sein sollten – auf Basis unseres technischen Wissens, aber auch unserer eigenen, ganz praktischen Erfahrung“, erklärt Geschäftsführerin Barbara Rohloff. Interessant sind diese Lösungen natürlich für alle, die sich hundertprozentig auf ihre Schaltung verlassen können müssen, was sie bei Langstreckenfahrern beliebt macht. Dass so ein Sorglos-Rad aber auch sehr sportlich sein kann, beweist etwa [Van Nicholas](#) mit dem „Zion Rohloff“ (Rahmenpreis 1.899 Euro), das die Nabenschaltung ebenfalls mit einem Riemenantrieb sowie dem nahezu unverwüstlichen Werkstoff Titan kombiniert – und so einfach immer bereit ist für das nächste Abenteuer.

[Express-Bildauswahl \(7 Bilder\)](#)

[Erweiterte Bildauswahl zum Thema \(45 Bilder\)](#)

Passende Themen beim pd-f:

[Neues von der Gangschaltung am Fahrrad: Trends und Technik 2016](#)

[Themenblatt Schaltung](#)

[Mountainbike-Geometrie: die unterschätzte Größe](#)

[Mountainbike 2016: Sport und Spaß im Gelände](#)

[Fahrrad 2016: „Plus“-Trend – breitere Reifen bei Mountainbike und Rennrad](#)

[Mountainbike 2016: So schnell kann breit sein](#)

[Themenblatt Mountainbike](#)

[Typenkunde Mountainbike](#)

[Ausgezeichnet 2016: Räder mit Prädikat](#)

[Pressemappe Fahrradfrühling 2016](#)

[Pressemappe Eurobike 2015 – Neuheiten, Trends und Technik 2016](#)

Passendes Bildmaterial

