

## Winterzeit ist Getriebezeit

von bb - Freitag, 3. November 2017

[https://www.pd-f.de/2017/11/02/winterzeit-ist-getriebezeit\\_11963](https://www.pd-f.de/2017/11/02/winterzeit-ist-getriebezeit_11963)



Schnee, Matsch und Streusalz setzen im Winter den Schaltungskomponenten zu. Unter Vielfahrern etabliert sich deshalb gerade ein alternativer Antrieb: Gekapselte Getriebebeschaltungen spielen speziell im Winter ihre Vorteile aus. Der [pressedienst?fahrrad](#) erklärt, was es damit auf sich hat.

[pd?f/tg] Der Winter steht vor der Tür und die ersten Schneeflocken sind bereits gefallen. „Das ist aber kein Grund, das Fahrrad stehen zu lassen“, meint Volker Dohrmann, Leiter Strategie, Produkt und Marketing beim Hamburger Fahrradhersteller [Stevens](#). Er ist leidenschaftlicher Biker, nutzt das Rad regelmäßig im Alltag und fährt selbst in einem strengen Winter täglich mit dem Rad zur Arbeit. „Gerade Schnee, Salz und Nässe können Probleme bereiten und speziell Schaltungskomponenten angreifen“, weiß er aus Erfahrung. Wer jedoch sorglos durch den Winter radeln möchte, der greift zu einem Rad mit gekapselter Getriebebeschaltung.

### Getriebe läuft bei Minusgraden wie geschmiert

So wie Kamran Ali. Der Weltenbummler fährt seit gut zweieinhalb Jahren einen Soloritt von Feuerland nach Alaska. Gesamtstrecke 25.000 Kilometer. Gerade die unterschiedlichen klimatischen Bedingungen stellten den Dauerfahrer bei der Materialwahl vor besondere Herausforderungen. Im Altiplano, einem Hochplateau in den Anden, hatte Ali beispielsweise mit Temperaturen von -10 bis -20 Grad Celsius zu kämpfen. Während sein Trinkwasser gefror, brauchte er Fahrradtechnik, die ihn durch diese Extremsituation führte. „In der Vergangenheit hatte ich oft mit vereisten Kettenschaltungen zu kämpfen und konnte die Gänge nicht mehr richtig schalten“, berichtet Ali auf seinem Blog [kamranonbike.com](#). Deshalb hat er sich bewusst für das Fahrrad „P18“ von Stevens (aktuelles Modell: 3.799 Euro) mit einer „P?Linie“ genannten Getriebebeschaltung von [Pinion](#) sowie

einem Carbonriemen von [Gates](#) entschieden. Er bereut diese Entscheidung nicht: „Dank des Pinion?Getriebes sind die Wetterbedingungen zumindest fürs Schalten irrelevant. Das Fahrrad ist immer bereit.“

### Zentral oder doch hinten

Die Vorteile, die der Extremradfahrer zu schätzen weiß, sind auch im alltäglichen Gebrauch eine Überlegung wert. Da man sich keine Gedanken um Wartung und Pflege machen muss, ist das Fahrrad – ähnlich dem Auto – jederzeit einsatzbereit. Getriebeschaltungen gibt es in zwei unterschiedlichen Bauarten. Einerseits verbaut in der Hinterradnabe, andererseits als Zentralgetriebe am Tretlager. Der Vorteil des Zentralgetriebes ist, dass der Masseschwerpunkt, also der Punkt mit dem meisten Gewicht eines Systems, bei jedem Fahrrad ohnehin am Tretlager liegt. Somit ändert sich durch das Mehrgewicht des Getriebes das Fahrverhalten des Rades nicht. Allerdings muss der Fahrradrahmen für die Aufnahme eines Zentralgetriebes entwickelt sein. Ein Nabenge triebe hingegen lässt sich an den meisten Fahrradrahmen nachrüsten, bringt aber deutlich mehr Gewicht auf das Hinterrad. „Gerade bei sportlicher Fahrweise macht sich das negativ bemerkbar. Räder mit Zentralgetriebe haben hingegen eine sattere Straßenlage“, weiß Stefan Stiener, Geschäftsführer beim Custom-made-Anbieter [Velotraum](#), der Räder mit beiden Getriebevarianten anbietet.

### Kapsel gegen Matsch und Schnee

Getriebeschaltungen sind den gängigen Kettenschaltungen aufgrund ihrer geschlossenen Bauweise überlegen. Dadurch kommen weder Dreck noch Spritzwasser an die empfindlichen Schaltungskomponenten. Die bei Kettenschaltungen nötige, intensive und regelmäßige Pflege ist darum hinfällig; einzig ein Ölwechsel muss nach 10.000 Kilometern durchgeführt werden. So wird die Lebensdauer der Komponenten deutlich erhöht. „In einem Auto oder Motorrad ist die Schaltung vor äußeren Einflüssen geschützt. Wir haben mit einem Stirnradgetriebe die Technik vom Auto für das Fahrrad adaptiert“, erklärt Andrea Escher, PR-Sprecherin beim Getriebespezialisten Pinion. Ein Pinion?Getriebe soll eine Lebensdauer von mindestens 60.000 Kilometern erreichen. „Das ist eine ordentliche Strecke, die nicht viele Komponenten erreichen. Deshalb können wir als einziger Hersteller fünf Jahre Garantie auf unsere Getriebe anbieten“, ergänzt Escher.

Einzig der Antriebsstrang, welcher die Kraft auf das Hinterrad überträgt, ist der Witterung noch ausgesetzt. Wer deshalb seine Kette durch einen Carbonriemen wie etwa von Gates ersetzt, bekommt ein wartungsarmes Antriebssystem und steigert noch einmal die Lebensdauer – selbst in einem strengen Winter mit Matsch und Schnee. „Wer kennt das Problem nicht: Das Hinterrad quietscht bei jedem Tritt. Mit einem Riemenantrieb ist Schluss damit. Kein Quietschen, kein Nachölen und das Rad fährt sich trotzdem wie im Sommer“, ist Frank Schneider, Vertriebsleiter bei Gates, überzeugt. Anders als Stahlketten bestehen Riemen aus mit [Carbon](#) verstärktem Kunststoff, sind deshalb besonders robust gegen Verschmutzung und können nicht rosten. „Hauseigene Labortests zeigen: Die Lebensdauer eines Riemens ist rund zweieinhalbmal so lang wie die einer Kette“, so Schneider.

### Breite Entfaltung und satte Lage

Egal ob nun Riemen oder Kette: Getriebeschaltungen überzeugen Radfahrer durch ihre lineare und gleichmäßige Gangabstufung. „Die Gänge überschneiden sich nicht, sodass die an der Kettenschaltung üblichen Ausgleichsschaltungen entfallen“, erklärt Andrea Escher. Jeder Schaltschritt sei vorhersehbar und falle außerdem immer gleich aus. Zudem erreichen Getriebeschaltungen eine größere Gangspreizung und geben dem Fahrer mehr Spielraum als herkömmliche Schaltungen. Bei der Schaltung „P1.18“ von Pinion liegt die Übersetzung der 18 Gänge beispielsweise bei 636 Prozent. „Das ist unser Spitzenmodell und für Reiseradler bei Extrembedingungen konzipiert. Für den Alltagsgebrauch bieten wir auch Getriebe mit zwölf, neun oder sechs Gängen an“, so Escher. Diese Varianten verfügen immer noch über einen Übersetzungsbereich von 600, 568 bzw. 295 Prozent und sind deshalb auch für den Einsatz an Mountainbikes, Stadträdern oder Lastenrädern konzipiert. Zum Vergleich: Die Übersetzung

einer Acht?Gang?Nabenschaltung liegt modellabhängig bei ca. 300 Prozent, eine konventionelle Kettenschaltung am [Mountainbike](#) von einmal Elfgängen bei 360 oder bei zweimal Elfgängen bei bis 550 Prozent.

Bei Spezialrädern kann die Übersetzungsbreite besonders wichtig sein, weil man etwa wie bei Liegerädern nicht in den Wiegetritt gehen kann. „Bei unserem Reiseklassiker ‚Streetmaschine‘ braucht man eine Übersetzung, mit der man sich selbst mit viel Gepäck steilere Berge hochschrauben und auch bei Abfahrten ordentlich Gas geben kann“, beschreibt Alexander Kraft, PR?Sprecher beim Liegeradspezialisten [HP Velotechnik](#).

### Getrieberad gerne leasen

Die Vorteile beim Schalten sowie die Witterungsresistenz spiegeln sich aber im Preis wider. Fahrräder mit Getriebebeschaltung sind ab Preisen jenseits von 2.000 Euro erhältlich – und kosten nicht selten auch mal das Doppelte. Deshalb beschäftigen sich oft nur Vielfahrer mit dem Thema. Das muss jedoch nicht sein. Durch die Möglichkeit einer Gehaltsumwandlung können sich Fahrradfahrer hochwertige Räder per Leasing?Vertrag, z. B. bei [Jobrad](#), über ihren Arbeitgeber besorgen. Auch bei Rädern mit Getriebebeschaltung sind hier deutliche Ersparnisse gegenüber dem Direktkauf möglich. Somit kann jeder Radfahrer die Vorzüge sorglosen Schaltens erfahren.

[Express-Bildauswahl \(11 Bilder\)](#)

[Erweiterte Bildauswahl zum Thema \(70 Bilder\)](#)

### Passende Themen beim pd-f:

[Zehn Dinge für das Winterrad](#)

[Geländeradsport: Mit Sicherheit Spaß auf allen Wegen](#)

[Autotechnik fürs Fahrrad](#)

[E-Bikes: Durchfahren oder lieber einlagern?](#)

[Basistext: E-Mountainbiken – der neue Sport](#)

[E-Mountainbiken: Ein neuer Sport entsteht](#)

[Sechs Tipps für mehr Spaß mit dem Mountainbike](#)

[Fahrspaß mit Kindern bei Schnee und Eis](#)

### Passendes Bildmaterial

