

„Ich nenne das gerne Produkterotik“

von bb - Donnerstag, 15. November 2018

https://www.pd-f.de/2018/11/15/ich_nenne_das_gerne_produkterotik



[pd-f/tg] Neben einfacher Wartung und großer Gangspreizung sind auch Design und hoher Innovationsgrad wichtige Argumente für ein Rad mit Zentralgetriebe. Die Schaltungsalternative von [Pinion](#) erleichtert das Radfahrerleben spürbar, finden die Fachhändler Olaf Bösche (Zweirad Bösche in Weyhe) und Andreas Appel (Pedalwerk in Baunatal). Der pressedienst-fahrrad sprach mit den beiden Experten über die Fahrradschaltung, die ihren Ursprung im Auto hat.

pressedienst-fahrrad: Es heißt immer so schön: Winterzeit ist Getriebezeit. Was genau sind die Vorzüge einer Getriebeschaltung, wie des Zentralgetriebes von Pinion?

Andreas Appel: „Getriebeschaltungen wie das Stirnradgetriebe von Pinion haben zwei eklatante Vorteile: Erstens handelt es sich um eine wartungsarme Antriebsvariante; zweitens lässt sich eine Getriebeschaltung erfolgreich mit einem Riemen kombinieren.“

Olaf Bösche: „Durch die Kombination mit dem Riemen ist der Antrieb äußerst wartungsarm. Es entfallen die Spannungskorrektur des Antriebsstrangs und die Konservierung. Witterung, Schmutz und Feuchtigkeit können dank des gekapselten Aufbaus keinen Schaden anrichten. Darüber freuen sich gerade Alltagsfahrer, die ihr Bike bei jeder Witterung benötigen.“

pd-f: Wird eine Getriebeschaltung immer mit Riemenantrieb verkauft oder auch mit Kette?

Appel: „Wir verkaufen Getriebeschaltungen nur in Kombination mit Riemen. Eine andere Kombination ist aus unserer Sicht nicht sinnvoll.“

Bösche: „In Verbindung mit Pinion verkaufen wir zu 75 Prozent Riemen. Natürlich gibt es auch Kunden, die eine Kette wählen, was unter entsprechenden Einsatzbedingungen sinnvoll ist. Der große Anteil des Riemens begründet sich in der schon genannten Wartungsfreiheit, aber auch der Affinität der Kunden für die neue Technik. Ein nachträglicher Austausch auf das jeweils andere System wäre ja auch möglich.“

pd-f: Wer kauft in der Regel ein Getrieberad?

Appel: „Hauptzielgruppen sind Alltagsfahrer, Reiseradler und Trekkingfahrer, egal ob Pendler oder Urlauber.“

Bösche: „Im Grunde Menschen, die viel mit dem Rad unterwegs sind und eine hohe jährliche Kilometerleistung haben – entweder im Alltag, im Urlaub oder nur einfach zum Spaß. Es kommen aber immer mehr Leute, die das Produkt einfach nur haben wollen. Sie wollen sich etwas gönnen und ein schickes, außergewöhnliches Rad mit moderner Technik haben.“

pd-f: Wissen diese Radfahrer über die Technik bereits Bescheid?

Bösche: „Die meisten sind vorinformiert. Allerdings entsprechen die Kenntnisse nicht immer der Realität, was anschließend zu Irritationen führen kann. Es ist deshalb notwendig, alle Eigenschaften des Getriebes in Ruhe zu besprechen. Das erfordert manchmal einen hohen Zeitaufwand, sollte aber selbstverständlich sein.“

Appel: „Es gibt zwei Gruppen: Die erste ist gut informiert und sucht gezielt ein wartungsarmes Rad. Die andere Gruppe weiß nichts über die Technik, hat aber ein Problem und möchte dafür eine Lösung haben. Wir haben das zweitgrößte VW-Werk Deutschlands direkt vor der Tür. Selbst wenn es komisch klingt: Das ist gut für uns. Denn immer mehr Werksmitarbeiter setzen mittlerweile auf das Fahrrad. Diese Radfahrer haben eine enorm hohe technische Affinität. Wenn man denen erklärt, dass es sich bei der Pinion-Schaltung um Autotechnik fürs Fahrrad handelt und zwei ehemalige Porsche-Ingenieure die Schaltung entwickelt haben, leuchten die Augen. Diese Leute freuen sich über die Technik und es entsteht schnell ein Habenwollen.“

pd-f: Fährt sich ein Zentralgetriebe eigentlich anders?

Bösche: „Ein Getriebe funktioniert etwas anders als eine Kettenschaltung. Stirnräder, die ineinander greifen, verhalten sich anders als eine Kette, die über Kettenräder und Ritzel geführt wird. Außerdem bestehen Pinion-Getriebe immer aus Teilgetrieben, deren Schnittstellen man kennen sollte. Mein Weg ist deshalb: Erst die Technik des Getriebes erklären und dann Probe fahren lassen. So erlebt man bei der Probefahrt keine Überraschung und kommt in der Regel begeistert zurück. Wir haben dauerhaft um die 15 Modelle in unserer Ausstellung. Nur so können wir unterschiedliche Ausführungen vernünftig und überzeugend anbieten.“

Appel: „Gerade die Gangspreizung eines Zentralgetriebes muss man erlebt haben. Wir haben dazu im Normalfall drei bis fünf Räder mit Getriebebeschaltung im Laden. Wenn man dem Radfahrer erklärt, dass er ähnlich wie beim Auto beim Schalten ‚auskuppeln‘ und einen eigenen Schaltrhythmus entwickeln muss, überwiegt die Freude am sauberen Gangwechsel. Manch einer empfindet das Geräusch des Freilaufs in der Hinterradnabe nach der Testfahrt als störend, gerade wenn eine laute Nabe verbaut ist. Die technischen Details dazu bedürfen etwas Klärung.“

pd-f: Die Festlegung auf eine Pinion-Schaltung ist rahmenbedingt eine Entscheidung für das ganze Radleben. Kommt das Thema zur Sprache?

Appel: „Es wurde schon einmal thematisiert, aber nicht zu stark. Es dominiert das Habenwollen. Ich nenne das gerne

Produkerotik: ein hoher Innovationsgrad, gepaart mit einem ansprechenden Design. Das Zentralgetriebe wirkt im ersten Augenblick doch eher wie ein schlanker Mittelmotor eines E-Bikes. Und beim Mittelmotor spricht auch keiner über den Rahmen.“

Bösche: „Ich finde das Thema auch zu hoch bewertet. Radfahrer ändern ihr Antriebssystem in den seltensten Fällen. Früher wurde öfter einmal ein Kettenschaltungsrad auf Planetengetriebe von [Rohloff](#) umgebaut. Den umgekehrten Fall habe ich allerdings nie erlebt. Am Ende muss man sich entscheiden ... Ein oft entscheidendes Argument für Pinion ist der nachträglich mögliche Einbau eines Heckmotors. Also das Rad zum [Pedelec](#) zu machen.“

pd-f: Stichwort [E-Bike](#). An einem Pinion-Rad kann kein Mittelmotor verbaut werden ...

Bösche: „Ein ganz spannendes Thema. Die Kenntnisse über Mittelmotoren sind mittlerweile sehr groß, die über Heckmotoren eher klein. Es gehört zu unseren Aufgaben, richtig über die Eigenschaften der Motorkonzepte je nach Einsatzzweck zu informieren. Die Wünsche der Radfahrer werden analysiert und am Ende ergibt sich das entsprechende System logisch von selbst. Wer zu beiden Systemen tendiert, bei dem ist die Probefahrt am Ende entscheidend.“

Appel: „Mich persönlich hat das E-Bike mit Pinion-Schaltung und Hinterradmotor bei einer Probefahrt überzeugt. Allerdings führen wir aktuell keinen Anbieter mit Hinterradnabenmotor.“

pd-f: Vor zwei Jahren hat Pinion mit der „C-Linie“ eine günstige Alternative zur hochwertigeren „P-Linie“ vorgestellt. Hatte das Auswirkungen?

Bösche: „Die Einführung der C-Linie war eine sehr gute Entscheidung, weil der Einstiegspreis für Räder mit Stirnradgetriebe dadurch deutlich gesenkt werden konnte. Für kleinere Personen kann der Aufbau der C-Linie aufgrund des schmalen Gehäuses durchaus Vorteile haben, Stichwort Q-Faktor [der effektive Abstand zwischen den Pedalen, d. Red.]. Das meistverkaufte Getriebe bei uns ist und bleibt allerdings das P.18.“

Appel: „Wir haben bislang sogar nur das P.18-Getriebe verkauft. Wenn die Kunden bereit sind, das Portemonnaie zu öffnen, kaufen sie auch das beste Produkt. Ähnlich ist es doch beim Smartphone oder Auto: Es darf ruhig die beste Ausstattung sein. Deshalb werden auch an die weiteren Komponenten des Rades hohe Ansprüche gestellt. Gut informierte Radfahrer lassen schon einmal die Bremse oder andere Teile am Rad ausbauen, wenn sie mit der Ausstattung nicht zufrieden sind. Für die nächste Saison haben wir mit dem ‚C12 Lite‘ von [Stevens](#) unser erstes Rad mit C-Linie im Programm. Wir sind gespannt.“

pd-f: Wie sehen Sie die Zukunft der Getriebeschaltung?

Bösche: „Ein ganz großer Punkt wird in Zukunft die wachsende Elektrifizierung sein. Das E-Bike wird gerade im urbanen Milieu immer mehr zum Autoersatz. Wir sitzen in der Nähe von Bremen und Pendler nutzen verstärkt die Möglichkeiten des E-Bikes. Sie geben gerne mehr für das Fahrrad aus, weil es für sie auch zum Statussymbol wird. Man möchte das individuell passende, moderne Rad – das dem Stand der aktuellen Technik entspricht und lange hält. Ein Vorteil für die Getriebeschaltung.“

Appel: „Aufgrund geographischer Nähe haben wir auch einige Räder mit Rohloff-Getriebe. Das ergänzt sich wunderbar. Die Radfahrer erfreuen sich daran, wenn sie beides testen können. Es ist kein Gegen-, sondern ein Miteinander und zeigt, was für ein Potenzial in den Schaltungen noch schlummert. In Zukunft wird noch viel passieren. Vielleicht erleben wir ja bald eine Kombination aus Zentralgetriebe und Mittelmotor.“

[Express-Bildauswahl \(9 Bilder\)](#)

[Erweiterte Bildauswahl zum Thema \(35 Bilder\)](#)

Passende Themen beim pdf:

[Fahrraderlebnisse zu Weihnachten schenken](#)

[Das schlaue Rad in der Stadt 2019](#)

[Bike?Technik 2019: Wenn das Fahrrad zum Fahrzeug wird](#)

[Einfach mal das E?Bike schalten lassen](#)

[Antrieb im Extrembereich](#)

[Schaltung richtig einstellen](#)

[Reißt euch am Riemen](#)

[Fahrradinnovationen passend zur Radsaison](#)

Passendes Bildmaterial



