

Versteckte Evolution

von bb - Donnerstag, 15. August 2019

https://www.pd-f.de/2019/08/14/versteckte-evolution_13877



Vom [Mountainbike](#) kommend, setzen sich Steckachsen mittlerweile an Renn- und Alltagsrädern sowie an E-Bikes durch. Der [pressedienst-fahrrad](#) erklärt, warum die dicken Achsen den Schnellspannern in manchen Belangen überlegen sind.

(pd-f/tg) Bereits vor über zehn Jahren kamen Steckachsen im Mountainbike-Sport auf. Anfänglich bei Freeridern und Downhillern, sind sie mittlerweile auch im Breitensport Standard. Ein wesentlicher Grund für ihre Häufigkeit ist dabei die Verbreitung von Scheibenbremsen. Im Gegensatz zum Schnellspanner (fünf Millimeter) sind Steckachsen nämlich erheblich dicker (zwölf bis 20 Millimeter) und verleihen so dem Sitz der Laufräder in Rahmen und Gabel viel größere Stabilität. Zudem erhöhen sie massiv die Verwindungssteifigkeit – was vor allem bei den hohen einseitig auftretenden Kräften durch Scheibenbremsen wichtig ist. „Durch die stärkeren Achsen verbessert sich auch die Lenkpräzision, und das umso mehr, wenn man die Auflagefläche zwischen Nabe und Gabel vergrößert, wie das unsere Torque Caps tun“, erklärt Maximilian Topp von [Sram](#), dessen Unternehmen auch die Federgabeln von Rockshox herstellt.

Mehr Platz in der Breite

Steckachsen werden für jede Demontage des Rads komplett entnommen, während die früher gängigen Schnellspanner im Rad verbleiben. Die Ausfallenden an Rahmen und Gabel sind darum, anders als beim Schnellspanner, nicht nach unten offen. Die Laufräder werden eingesetzt, die Achse eingeschoben und zum Fixieren in ein Gewinde eingeschraubt, weshalb der Begriff Steckachse im Grunde falsch ist; es handelt sich eher um Schraubachsen. Je nach Modell kann ein vom Schnellspanner bekannter Hebel zum Festziehen installiert sein. Zudem gibt es auch Varianten mit Bajonettverschluss, die ebenfalls per Hebel gesichert werden. „Steckachsen verhindern, dass Laufräder aus Versehen schräg montiert werden. Die Laufräder sind stets korrekt

Seite 1/4

Abdruck frei | Beleg erwünscht | Download unter www.pd-f.de

»»»» pressedienst-fahrrad GmbH »»»

ortelsburger straße 7 37083 göttingen

t +49.551.9003377-0 f +49.551.9003377-11 m +49.171.4155331

gf@pd-f.de

www.pd-f.de

ausgerichtet und somit tritt ein Schleifen der Bremsen äußerst selten auf“, beschreibt Markus Riese, Mitgründer und Entwickler von [Riese & Müller](#).

Besondere Aufmerksamkeit benötigt die ungemaine Vielfalt an Steckachsen am Fahrrad. Während zu Schnellspannerzeiten fast alle Fahrräder dieselben Achsen nutzten, unterscheiden sich Steckachsen in verschiedenen Stärken, Längen und Gewinden. Komponentenspezialist Sram etwa war einer der Initiatoren des sogenannten Boost-Standards. Die Einbaubreite der Naben wurde hierbei vergrößert: Die Vorderradnabe wuchs von 100 auf 110 Millimeter und die Hinterradnabe von 142 (das übliche Maß für Steckachsen) auf 148 Millimeter. „Boost ermöglicht flachere Speichenwinkel. Dadurch verbessert sich die Steifigkeit der Laufräder, was besonders den größeren Laufrädern bei 27,5 und 29 Zoll entgegenkommt“, so Maximilian Topp. Durch die breiteren Naben haben die Rahmenhersteller mehr Platz hinter dem Tretlagerbereich. Das schafft auch Spielraum für neue Anlenkungspunkte bei Fullys und Platz für breite Reifen.

Verbreitung über das Mountainbike hinaus

Doch Steckachsen sind mittlerweile nicht mehr nur an Mountainbikes zu finden. Auch an Rennrädern, Gravel-Bikes und Cyclocrossern finden sie wachsende Verbreitung – allerdings mit kleineren Durchmessern. „Bei Rennrädern kommen eher Achsen mit zwölf Millimetern zum Einsatz, während an Mountainbikes Breiten meist von 15 Millimetern zu finden sind. Oder anders gesagt: Je härter der Geländeeinsatz, desto breiter der Achsdurchmesser“, sagt Volker Dohrmann vom Fahrradhersteller [Stevens Bikes](#). Durch die wachsende Zahl an E-Bikes verbreitet sich das System allerdings auch an Alltagsrädern rasant – was Auswirkungen auf den Zubehörmarkt hat.

Achswechsel für Anhänger

So werden die meisten Fahrradanhänger an der Hinterradachse befestigt. Bei Hinterrädern mit Steckachse hilft die mitgelieferte Kupplung nicht weiter; man muss die Achse tauschen. Dann die richtige zu finden, kann schnell herausfordernd sein, weil man auf die herstellerspezifische Gewindesteigung achten muss. „Um die vorhandene Steckachse gegen eine neue mit integrierter Kupplung austauschen zu können, muss man deren Durchmesser, Länge und Gewindesteigung kennen“, erklärt Teresa Rink vom Anhängerspezialisten [Croozer](#). „Wenn man sich dabei nicht ganz sicher ist, kann man einfach die alte Achse an unsere Steckachs-Messhilfe halten und findet schnell die richtige“, so Rink weiter.

Nachteile sind marginal

Natürlich hat die Steckachse auch Nachteile, aber die sind eher für Gewichtsfanatiker und Rennradprofis relevant. Die Achsen wiegen nämlich etwas mehr als die vergleichbaren Schnellspanner und der Radwechsel kann durch das Herausschrauben etwas länger dauern. Hier handelt es sich jedoch lediglich um ein paar Sekunden. Doch auch hier arbeiten die Radhersteller an Lösungen. US-Hersteller [Cannondale](#), Radsponsor des Protour-Teams Education First, setzt mit seinem „Speed Release“ genannten System auf einen Hybriden aus Steckachse und Schnellspanner. Ein Ausfallende ist offen, das zweite geschlossen, die Achse selbst verbleibt im Rad.

Stefan Stiener vom Reiseradspezialisten [Velotraum](#) sieht in den Steckachsen in den meisten Fällen kaum wesentliche Vorteile – zumindest an seinen Rädern: „Die höhere Steifigkeit der Steckachse bewirkt in unseren steifen Hinterbauten und Gabeln normalerweise keinen relevanten Unterschied.“ Dennoch bringt Velotraum für die nächste Saison zwei Rahmen seines „Finder“-Modells und eine Gabel mit Steckachsenaufnahme. „Das ist den höheren Systemgewichten bis maximal 150 Kilogramm und großen Bremscheiben bis 203 Millimetern geschuldet. Hier spielen die Steckachsen auch an unseren Rädern ihre Vorteile aus“, begründet Stiener.

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

[Erweiterte Bildauswahl zum Thema](#) (23 Bilder)

Passende Themen beim pdf?

[Die Radtouren-Saison 2020 kann beginnen](#)

[Neue Federgabeln fürs Mountainbike: Nur steif kann seidenweich](#)

[Einstieg in den MTB-Sport 2019](#)

[Cyclocross: Der unbekannte Volkssport](#)

[Hundetransporter: Zehn Schritte zur Eingewöhnung](#)

[Straßenradspport: Schneller, breiter, komfortabler](#)

Passendes Bildmaterial



