

Neues von der Gangschaltung am Fahrrad: Trends und Technik 2016

von bernd bohle - Donnerstag, 28. Januar 2016

https://www.pd-f.de/2016/01/28/neues-von-der-gangschaltung-am-fahrrad-trends-und-technik-2016_10041/



Eine Gangschaltung macht das Radfahren einfacher. Es gibt ganz unterschiedliche Schaltungen, und immer wieder sorgen Innovationen für noch mehr Fahrvergnügen – so auch 2016. Der pressedienst-fahrrad stellt aktuelle Entwicklungen vor.

[pd-f/ht] 2016 wird erstmals am Fahrrad komplett kabellos geschaltet. „Red eTap“ heißt die neue elektronische Rennradschaltung des Herstellers [Sram](#) (Komplettgruppe ab 2.691 Euro). Per Funk wird das Signal für den Gangwechsel zu den Elektromotoren am vorderen Umwerfer und hinteren Schaltwerk übertragen. Neben schnellem Schalten sieht der Hersteller die Vorteile in der Ergonomie (nur ein Schalter pro Bremsgriff, beliebige Positionierung der Zusatzschaltknöpfe), der einfachen Montage (keine Leitungen oder Züge) und der aufgeräumten Optik. Das sorgt auch beim Boxenstopp für mehr Tempo. Zur Ergonomie trägt zudem eine neue Schaltlogik bei: Mit dem linken Schalter wird am Hinterrad leichter geschaltet, ein Druck auf den rechten Schalter wechselt, ebenfalls hinten, in einen schwereren Gang. Betätigt man beide Schalter gleichzeitig, aktiviert man den vorderen Umwerfer.

Das Ende des Umwerfers

Beim [Mountainbike](#) liegt „Vereinfachung“ im Trend, und mit der Einführung von zehn bzw. elf Ritzeln am Hinterrad sehen Mountainbiker die Chance, den ungeliebten Umwerfer ebenso wie mehrere Kettenblätter an der Kurbel loszuwerden. Bisher hatten Geländeräder zwei oder sogar drei Kettenblätter. Kombiniert mit fünf bis zehn Ritzeln am Heck resultierte das in bis zu 30 sich teilweise überschneidenden Gängen. Gerade der Wechsel der Kettenblätter war dabei mechanisch stets heikel. Insbesondere unter Last und bei starker Verschmutzung sprang die Kette von den Kettenblättern und verklemmte sich bisweilen

(der berühmte „chain suck“). So kommt es, dass der Trend beim Mountainbike vor etwa fünf Jahren erst zu zwei Kettenblättern und schließlich seit etwa zwei Jahren verstärkt zu einem einzigen führte. Zur Zeit gilt: Je hochwertiger und geländeorientierter ein Mountainbike ist, desto häufiger findet sich 2016 ein Einfach-Antrieb.

„Weniger Gewicht, keine Gefahr sich zu verschalten, und bei einer Heckfederung muss der Drehpunkt nicht auf verschiedene Kettenzüge hin optimiert werden“, lobt Marcel Lauxtermann vom MTB-Spezialisten [Nicolai](#) diese Lösung. Mit dem Umwerfer entfällt zudem die Wartung einer empfindlichen Komponente und eine mögliche Quelle für Defekte, ergänzt Carsten Wollenhaupt von Sram. Dank der Elffach-Kassette mit zehn bis 42 Zähnen bleibe der Übersetzungsumfang, sprich: das Spektrum zwischen leichtestem und schwerstem Gang, gleichzeitig groß genug, so Wollenhaupt.

Auch E-Bikes mit Mittelmotor sind von jeher meist mit nur einem Kettenblatt ausgestattet; steile Anstiege kommt man dank der Motorunterstützung gegebenenfalls mit geringerer Trittfrequenz hoch. Trotzdem gibt es viele, die wirklich für jede Situation gewappnet sein möchten. Eine Möglichkeit – aber gleichzeitig eher eine Ausnahme – war bisher der für Zweifach-Kurbeln ausgelegte Yamaha-Antrieb, wie ihn [Haibike](#) bei seiner „Sduro“-Reihe (div. Kategorien, ab 2.199 Euro) verbaut. [E-Bike-Spezialist Flyer](#) bringt nun eine absolute Neuheit auf den Markt: Der unter anderem am neuen Fully „Uproc 7“ (Preis steht noch nicht fest) verbaute Panasonic-Antrieb verfügt über ein integriertes Zweigang-Getriebe, das die Übersetzungsbandbreite immens vergrößert.

Die Liebe zum Getriebe

Kettenschaltungen sind vergleichsweise leicht, ihre Technik liegt jedoch verletzlich und verschleißträchtig offen – sie verlangen deshalb häufige Wartung und Pflege. Andernfalls lässt ihre an sich hohe Effizienz bei der Kraftübertragung schnell nach. Wo immer es wichtig ist, sich keine Sorgen um Zuverlässigkeit und Zustand der Gangschaltung machen zu müssen, gelten Getriebebeschaltungen als erste Wahl.

Insbesondere Vielfahrer und Radreisende attestieren der „Speedhub 500/14“ von [Rohloff](#) (ab 955 Euro) eine legendäre Lebensdauer. Die Nabenschaltung kombiniert weitgehende Wartungsarmut mit einem hohen Leistungsspektrum: 14 echte Gänge – ohne die Gangüberschneidungen einer Kettenschaltung – und ein Übersetzungsumfang von 529 Prozent halten mit den meisten Kettenschaltungen mit. Nach einer [Fatbike](#)-Variante ist die ursprünglich für Mountainbikes entwickelte Nabe nun als „A12“-Version auch für Biker verfügbar, deren Rad auf die inzwischen weit verbreiteten 12-mm-Steckachsen ausgelegt ist. Damit unterstreicht Rohloff den Anspruch, auch im sportlichen Bereich eine ernstzunehmende Alternative zur Kettenschaltung anzubieten.

Dieser Herausforderung stellt sich auch die Firma [Pinion](#), die – dank Know-how und einem Zuliefernetzwerk aus dem Automobilbau – das Konzept der zentral im Rahmen integrierten Tretlagergetriebe nicht nur wiederbelebt, sondern als erster Hersteller auf ein zuverlässiges Niveau gehoben hat. Bei der Weiterentwicklung konzentriert sich Pinion aktuell weniger auf die Peripherie, sondern stellt das Produkt selbst auf eine breitere Basis: Neben dem Flaggschiff „P1.18“ (nicht einzeln erhältlich, Kompletträder ab ca. 2.500 Euro), das mit rekordverdächtigen 636 Prozent Übersetzungsumfang und 18 echten Gängen selbst bei voller Zuladung auch auf fordernden Strecken das Vorankommen ermöglicht, werden neuerdings leichtere Ausführungen mit neun und zwölf Schaltstufen angeboten. Damit finden Alltagsradler oder [Pedelec](#)-Fahrer nun genauso auf ihre spezifischen Bedürfnisse angepasste Lösungen wie sportlich ambitionierte oder eher auf Touren ausgerichtete Mountainbiker – und sparen sich abgesehen von einem jährlichen Ölwechsel Wartungsaufwand und Reparaturkosten.

Kette kriegt Konkurrenz

Auch wer eine Getriebebeschaltung am Rad verwendet, muss nach wie vor die Kette pflegen. Der Lauf des Gliederstrangs auf nur einem Zahnradpaar trägt zu seiner Lebensdauer bei und ermöglicht zudem die Verwendung eines Kettenkastens. Wirklich wartungsarm werden Fahrräder nach Expertenmeinung aber erst durch einen Riemenantrieb. Pionier des modernen Riemenantriebs beim Fahrrad ist die US-amerikanische Firma [Gates](#), sie hat inzwischen mehrere Varianten im Programm:

besonders schmutzabweisend für den Offroad-Einsatz oder preisorientiert für das Stadtrad. Im Gegensatz zur Kette braucht der Riemen kein Öl, zudem längt er sich nicht durch Gebrauch.

Schlussendlich hängt es vom vorgesehenen Einsatzbereich und den individuellen Vorlieben ab, für welche Schaltung man sich entscheiden sollte. Eines aber ist sicher: Der Schaltungsjahrgang 2016 macht den Gangwechsel wieder ein Stück unproblematischer und erweitert die Möglichkeiten.

[Express-Bildauswahl \(12 Bilder\)](#)

[Erweiterte Bildauswahl zum Thema \(90 Bilder\)](#)

Passende Themen beim pd-f:

[Einfach mehr Spaß auf dem Mountainbike: Das Ende des Umwerfers](#)

[Themenblatt: Schaltung](#)

[Ausgezeichnet 2016: Räder mit Prädikat](#)

[Hoch dekoriert: Fahrradteile und -zubehör 2016](#)

[Themenblatt: Wartung, Werkzeug & Fahrradcheck](#)

[Frühjahrscheck: So machen Sie Ihr Fahrrad fit für die Saison](#)

[Fahrradwartung: So vermeiden Sie typische Schrauberfehler](#)

[Fahrradtrends 2016: Stadt, Land, Flow](#)

[Saubere Sache: Fahrradfahren ohne schmutzige Hosenbeine](#)

[Kettenöl, Fett, Kriechöl: Welches Schmiermittel wo am Fahrrad?](#)

[Termine und Veranstaltungen der Fahrradsaison 2016](#)

[Themenblatt Typenkunden](#)

Passendes Bildmaterial

