

Tuning-Tipps fürs Mountainbike

von Thomas Geisler - Donnerstag, 13. September 2018

<https://www.pd-f.de/2018/09/13/tuning-tipps-fuers-mountainbike/>



[pd-f/hdk] Das Rad der Entwicklung dreht sich stetig, vor allem im Radsport gibt es monatlich technische Innovationen. Besonders das [Mountainbike](#) hat sich sehr verändert, wenn man mal 20 Jahre zurückblickt. Doch wo lohnt sich welches Upgrade und was ist zu beachten? Der pressedienst-fahrrad hat sich umgehört.

Reifen – sicherer, leichter, besser rollend und trotzdem mehr Grip

Eine enorme Evolution haben Reifen in den letzten Jahren erlebt. Einerseits hat sich das [Tubeless](#)-System durchgesetzt: Die Reifen werden ohne Schlauch montiert. „Das verbessert A) das Gewicht und B) auch den Rollwiderstand entscheidend, weil nicht mehr permanent ein Schlauch im Reifen walkt“, erklärt Doris Klytta vom Fahrradreifen-Spezialisten [Schwalbe](#), der jüngst seinen Allround-Reifen „Hans Dampf“ (ab 32,90 Euro) nach Überarbeitung neu präsentiert hat. „C) kann man tubeless mit viel weniger Luftdruck fahren, das heißt bessere Traktion! D) kann es bei zu geringem Luftdruck nicht mehr zu Pannen aufgrund von Durchschlägen kommen“, so Klytta weiter. Für das richtige Abdichten des Reifens sorgt eine Dichtmilch. Ihre andere Aufgabe ist das Reparieren von Einstichen, Pannensicherheit also. Andererseits enthalten Reifen ausgeklügelte Gummimischungen, Compounds genannt. Neben der offensichtlichen Profilform bestimmen sie maßgeblich das Fahrverhalten, wie Leichtlauf durch härtere Mischungen in der Mitte und Grip in den Kurven durch weichere Mischungen auf den Schulterstollen. Zudem lassen sie sich entsprechend der Wetter- und Untergrundkonditionen optimieren, was für mehr Halt sorgt und somit das Bike sicherer und schneller macht.

Laufräder – stabiler und langlebiger

Auf den ersten Blick hat sich bei den Rädern gar nicht viel getan: Reifen, Felgen, Speichen, Naben, fertig. Die Detailunterschiede sind jedoch massiv. „Bei den Felgen wurde vor allem dank der Scheibenbremse eine wahre Zeitenwende eingeläutet“, erklärt Mareen Werner von [Sport Import](#), wo es die Laufräder des US-Herstellers [Stan's Notubes](#) zu kaufen gibt. „Seit die Felge nicht mehr als Bremsfläche dem Verschleiß standhalten muss, kann sie ganz anders dimensioniert werden, zum Beispiel zugunsten ihrer Haltbarkeit.“ Neuere Errungenschaften sind Felgen aus [Carbon](#), wie etwa Stan's „Arch CB 7“ (kompletter Laufradsatz ab 1.399 Euro), die zwar nur wenig leichter sind als Aluminiumfelgen, dafür aber wesentlich stabiler.

Federgabel – bessere Traktion und präziseres Steuern

Auch die Federgabel ist ein Bauteil, mit dem sich die Fahreigenschaften hervorragend positiv beeinflussen lassen. Moderne Gabeln sind in der Regel steifer und sprechen sensibler an – Faktoren, mit denen auch Federpionier Rockshox seine neue Enduro-Gabel „Lyrik RC2“ bewirbt. Wobei man seltenst ein Rad mit einer Federgabel nachrüsten kann, das vorher keine hatte. Das entscheidende Maß ist hier die Einbauhöhe, sprich die Distanz zwischen Achsmittle und unterem Steuerlager. Tobias Erhard von [Sram](#) verdeutlicht: „Eine Upgrade-Gabel sollte denselben Federweg aufweisen wie das Original – plusminus etwa zehn Millimeter. Stärkeres Abweichen verändert das Fahren zu sehr.“ Wichtig ist auch der Gabelschaft – hier hat sich seit einigen Jahren ein konischer Schaft, tapered genannt, etabliert. Das untere Lager misst 1,5 Zoll, das obere 1 1/8 Zoll. Für die älteren, geraden Schäfte bekommt man keine modernen Gabeln mehr.

Vario-Sattelstütze – mehr Platz über dem Rad

Nach subjektiver Meinung vieler Mountainbiker ist die höhenverstellbare Sattelstütze das eine Bauteil, das den Sport am meisten verändert hat. Die Dropper Post, wie sie weltweit meist genannt wird, ermöglicht eine Höhenverstellung des Sattels – während der Fahrt. Die meisten Modelle betätigt man per Lenkerhebel. So stellt man den [Sattel](#) zum Pedalieren bergauf ganz nach oben. Zum Abfahren lässt er sich etwa bei Rockshox' hydraulischer Stütze „Reverb“ (ab 319 Euro) dann je nach Bauweise um 125, 150 oder 170 Millimeter stufenlos versenken, wodurch man viel mehr Bewegungsfreiheit auf dem Rad gewinnt. „Das klingt etwas theoretisch, ist aber auch älteren Bikern mittlerweile derart ins Blut übergegangen, dass wir uns heute wundern, wie wir Jahrzehnte lang ohne dieses Teil biken konnten“, sagt kopfschüttelnd Elmar Keineke von Sram.

Cockpit – steifer und direkteres Lenken

Die Entwicklung von Lenker und Vorbau am Mountainbike lassen sich mit „breiter und kürzer“ zusammenfassen. „Die Lenkerbreite ist am Mountainbike in zwanzig Jahren von deutlich unter 600 Millimeter auf bis zu 800 Millimeter gewachsen“, erklärt Daniel Gareus vom Großhändler [Cosmic Sports](#). „Der Vorteil ist die sehr viel bessere Kontrolle über das Rad“, so Gareus. 800 Millimeter finden sich darum hauptsächlich im Downhill-Sport, der amtierende Weltmeister fuhr etwa den Lenker „Carbon Fatbar V2“ des englischen Herstellers [Renthal](#) (165,99 Euro) in dieser Breite. Die üblichste Lenkerbreite dürfte heute bei 740 Millimeter liegen. Gleichzeitig schrumpfte der Lenkervorbau von bis zu 150 Millimeter auf 35–50 Millimeter Länge, um so die Rückenleigung etwa beizubehalten. Die zum Lenker passenden Vorbauten „Duo“ von Renthal gibt es in 40 und 50 Millimeter Länge. Außerdem wuchs der Durchmesser der geklemmten Lenkermitte von 25,4 Millimeter auf 31,8 Millimeter; bisweilen sieht man heute auch 35-Millimeter-Klemmungen. Ebenfalls deutliche Entwicklungen gibt es bei Lenkergriffen nachzuzeichnen.

Zum einen sind Griffe heutzutage meistens geschraubt, was das Schrauben am Cockpit immens vereinfacht. Zum anderen zeigen Blicke ins Portfolio der marktführenden Hersteller wie etwa [Lizard Skins](#) aus den USA, welche große Vielfalt an Durchmessern, Materialien und auch Griffformen auf dem Markt Platz hat.

Einfachantrieb – leichter, schöner, schlauer und sicherer

Zur im wahrsten Wortsinne starken Vereinfachung des Cockpits und der MTB-Technik trugen die sogenannten Einfach-Antriebe bei. „Im Gegensatz zu früheren Schaltungen gibt es hier nur ein Kettenblatt an der Kurbel – die gesamte Übersetzungsbandbreite findet sich an der Ritzelkassette im Hinterrad“, beschreibt Tobias Erhard von Sram. Der Hersteller bereitet dieser Technologie den Weg. Erstaunliche 500 Prozent Entfaltung (10–50 Zähne) bietet etwa die Kassette der „GX Eagle“ genannten Schaltgruppe von Sram. Mountainbiker können also auf das zweite oder dritte Kettenblatt an der Kurbel verzichten – aber ebenso auf den Umwerfer (das vordere Schaltwerk) und den linken Schalthebel am Lenker. „Für den praktischen Nutzen sind wohl die Narrow-Wide-Kettenblätter am wichtigsten.

Ihre spezielle Zahnform hält die Kette so fest, dass sie zwar seidig läuft, aber nicht mehr runterfallen kann, was mit Umwerfern an der Tagesordnung war“, führt Erhard weiter aus. „Für die Konstrukteure von vollgefederten Mountainbikes bietet der Einfachantrieb definitiv Vorteile, aber gerade im Crosscountry-Bereich wird auch der Zweifach-Antrieb noch immer nachgefragt. Deshalb erlaubt unser ‚Ai‘-Hinterbau die Montage eines Umwerfers, ohne dabei die Performance einzuschränken“, erklärt Philipp Martin von [Cannondale](#).

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

[Erweiterte Bildauswahl zum Thema \(42 Bilder\)](#)

Passende Themen beim pd-f:

[Gelände 2019: Mountainbiken wie die Profis](#)

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

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

[\(E-\)Mountainbike 2018 – Trendsport unter Strom](#)

[Fahrradschaltung: Das Recht auf persönliche Entfaltung](#)

[Reportage: Auf die Piste, fertig, los!](#)

[Olympiatechnik zum Einstiegspreis](#)

Passendes Bildmaterial

