

Interaktive Links:

› [zum Artikel](#)

› [zur Bildauswahl](#)

› [zum Hersteller/Produkt](#)

Zentral-Getriebebeschaltung mit vier Übersetzungsvarianten



Name: P1.18, P1.12, P1.9XR, P1.9CR

Hersteller: Pinion

Preis: Vertrieb ausschließlich an Fahrradhersteller, Endkundenpreise nicht ausgewiesen

Highlights:

- Zentrales Schaltgetriebe mit bis zu 18 Gängen
- Gekapseltes Stirnradgetriebe aus zwei Teilgetrieben
- Einsatz mit Kette oder Zahnriemen
- Tauchschmierung
- Ausgelegt für ein max. Drehmoment von 250 Nm
- Nicht nachrüstbar
- 5 Jahre Herstellergarantie
- Made in Germany

Hintergrund:

Seit das Pinion-Getriebe „P1.18“ im Jahr 2011 den renommierten „Meilenstein-Award“ der Fachzeitschrift BIKE gewann, vergrößerte sich Jahr für Jahr das Angebot an Rädern mit der damals noch neuen Technologie. Inzwischen wurde die Modellpalette ausgehend von der ursprünglichen 18-Gang-Version erweitert, hinzugekommen sind ein Zwölf-Gang-Getriebe für den MTB- und Toureneinsatz sowie zwei Neun-Gang-Getriebe, die sich im Speziellen an Mountainbiker und Alltagsradler richten und vom Hersteller auch für E-Bikes in Kombination mit einem Heckmotor empfohlen werden. Im Gegensatz zu einer Kettenschaltung überschneidet sich bei den Tretlagergetrieben kein Gang mit einem anderen, sodass jeder ein eigenständiges Übersetzungsverhältnis realisiert. Zudem kann sowohl im Stand als auch unter Last geschaltet werden und durch die zentrale, tiefe Positionierung des Getriebes im Rahmen ergibt sich eine fahrdynamisch günstige Gewichtsverteilung. Die komplett gekapselte Schaltung ist praktisch wartungsfrei, erst nach 10.000 km bzw. einmal jährlich wird ein Ölwechsel fällig. Pinion-Getriebe werden nicht einzeln an Endkunden verkauft, die Preise für Fahrräder mit P1.18-Getriebe beginnen derzeit bei ca. 2.500 Euro.

Kommentar:

„Eine externe, offenliegende Schaltung wie sie am Fahrrad mit Schaltwerk und Umwerfer üblich ist, wäre am Auto oder Motorrad undenkbar. Und dafür gibt es gute Gründe. Schmutzanfällig, ungeschützt und wartungsbedürftig hängt das Schaltwerk am Schaltauhe. Die Integration des Getriebes in den Rahmen ändert das - bessere Fahrdynamik und eine reduzierte, saubere Optik inklusive. Wie heißt es im sozialen Netzwerk? Arne Bischoff gefällt das.“ (Arne Bischoff, *pressediens-t-fahrrad*)