

## Riemenantrieb an vollgefederten Mountainbikes – ein Trend?

von bb - Donnerstag, 20. Mai 2021

[https://www.pd-f.de/2021/05/20/riemenantrieb-an-vollgefederten-mountainbikes-ein-trend\\_16033](https://www.pd-f.de/2021/05/20/riemenantrieb-an-vollgefederten-mountainbikes-ein-trend_16033)



Riemenantriebe sind im City- und Trekking-Bereich etabliert – an Sporträdern hingegen sind sie selten zu finden. Dabei hat die Antriebsvariante gerade beim [Mountainbike](#) gegenüber der Kette viele Vorteile. Warum es trotzdem noch Vorbehalte gibt, welche technischen Ansprüche der Riemenantrieb bei der Fahrradentwicklung stellt und welche neuen Lösungen der Markt bietet, beschreibt der [pressedienst-fahrrad](#).

(pd-f/tg) Ein wartungsarmer, schmutzresistenter Antrieb, der noch dazu eine hohe Belastung aushält und kaum Pflege benötigt – eigentlich ein Traum für Mountainbiker:innen. Statt aufwendig Kette und Ritzelkassette zu schrubben, wäscht man den Riemen einfach mit etwas warmem Wasser und handelsüblichem Fahrradreiniger ab. In puncto Performance bietet der Carbonriemen einen extrem leisen Antrieb, keine knackende Schaltung, kein lästiges Kettensurren. Dazu keine nervigen Einstellungen, weil die Gänge nicht richtig funktionieren oder sich die Kette längt und nicht mehr ordentlich läuft. In Kombination mit [E-Bike](#)-Motoren sind eine bessere Kraftübertragung und ein minimierter Verschleiß zu erwarten. Klingt zu schön, um wahr zu sein? Der Riemenantrieb bietet all diese Vorteile – doch im Mountainbike-Bereich steckt die Alternative zur Kette noch in den Kinderschuhen. „Wir stellen jedoch fest, dass sich auch beim Mountainbike der Riemen einer wachsenden Beliebtheit erfreut. Das Thema muss allerdings auch weiter vorangetrieben werden. Die Vorteile für die Sportler:innen sind offensichtlich“, sagt Jens Kückler vom Antriebsriemen-Marktführer [Gates](#). Das Problem: Ganz so einfach kann ein Riemen nicht an ein Mountainbike gebaut werden. Es müssen dabei ein paar Dinge beachtet werden.

### Riemenspanner bei Vollfederung

Die Kombination von Vollfederung und Riemen an Mountainbikes ist eine technische Herausforderung. „Das Einfedern des

Hinterrades verändert die Länge des Antriebs. Während bei einer Kettenschaltung das Schaltwerk den Ausgleich übernimmt, bedarf der Riemenantrieb einer durchgehend gleichbleibenden Spannung, um ein Abspringen zu vermeiden. Die Lösung liegt in einer kleinen Umlenkrolle, die die Riemenspannung beim Ein- und Ausfedern konstant hält“, erklärt Geschäftsführer und Chefentwickler Markus Riese vom E-Bike-Hersteller [Riese & Müller](#). Diese Rolle wird hinter der Kurbel montiert und verfügt über eine eigene Feder, damit die Riemenspannung über den gesamten Federweg des Dämpfers konstant bleibt. Riese & Müller wartet bereits seit Jahren mit einer Eigenentwicklung auf, um einen Riemen an den hauseigenen vollgefederten E-Mountainbikes und E-Trekkingbikes zu ermöglichen. „Die Abstimmung der Eigenschaften des Spanners mit den jeweiligen Fahrwerken und Federwegen des Dämpfers ist eine Herausforderung. Deshalb mussten die Hersteller bislang einen eigenen Riemenspanner entwickeln. Wir werden in Zukunft aber eine universelle Variante anbieten“, weiß Kückler. Eine falsche Einstellung könne jedoch die Performance deutlich beeinflussen. Deshalb sei es wichtig, dass das Riemenspannersystem vom Fahrradhersteller auf das Bike abgestimmt wird. Zwar gäbe es auch Lösungen, die ohne den zusätzlichen Spanner auskommen, diese Möglichkeit ist jedoch noch seltener und technisch herausfordernd. Außerdem empfiehlt Kückler, dass ein sogenannter Snubber genutzt wird. Diese kleine Rolle ist in einem geringen Abstand zum Riemen fest verbaut, sodass sie ihn nicht berührt. Hebt sich der Riemen von der Riemenscheibe, führt ihn der Snubber korrekt zurück, sodass die Zähne wieder ineinandergreifen. Der Snubber schützt zusätzlich vor einem Abspringen des Riemens auch in grobem Gelände.

?

### **Auch Carbonrahmen können riementauglich sein**

Beim Ein- und Umbau auf einen Riemenantrieb muss man allerdings beachten, dass ein Standardriemen nicht teilbar ist. Das heißt, er muss im Ganzen verbaut werden. Dafür braucht es eine Öffnung am Rahmen, Rahmenschloss oder Riemenschleuse genannt. Diese Öffnung findet sich mittlerweile an vielen Rahmen aus Aluminium, Stahl oder Titan standardmäßig, damit wahlweise Kette oder Riemen installiert werden kann. Doch viele hochwertige Mountainbike-Rahmen bestehen aus Carbon, einem Werkstoff, der zwar einen besonders leichten und steifen Fahrradrahmenbau ermöglicht – aber dessen Materialeigenschaften den Einbau einer Riemenschleuse erschweren. Um eine Riemenschleuse bei einem ungefederten Carbonrahmen zu realisieren, muss diese aus einem anderen Material, z. B. Aluminium oder Titan, gefertigt werden. Eine interessante, allerdings vermutlich weniger langlebige Alternative ist aber bereits am Markt: der teilbare Riemen der Firma Veer. Dieser lässt sich wie eine Kette einfach durch das Hinterbaudreieck fädeln und wird anschließend mit 20 Stiften Nieten verbunden. „Da keine Riemenschleuse benötigt wird, ist er auch zum Nachrüsten für Mountainbikes eine interessante Möglichkeit“, sagt Daniel Gareus vom deutschen Vertriebspartner [Cosmic Sports](#). Viele vollgefederte Mountainbike-Rahmen genießen hingegen einen immensen Vorteil: Sie haben bereits ein bewegliches, mehrteiliges hinteres Rahmendreieck und sind entsprechend gelagert, wodurch die Möglichkeit eines schnellen Öffnens besteht. Ein Vorteil, den bislang allerdings nur wenige kleine Bike-Schmieden nützen. Ein Beispiel ist der neuseeländische Anbieter Zerode.

### **Schaltungsvarianten genau prüfen**

Womit wir beim nächsten Punkt wären: der Schaltung. Weil Antriebsriemen rein konstruktiv nicht über verschieden große Ritzel wandern können, sind sie nicht mit dem Prinzip klassischer Kettenschaltungen kompatibel. Man ist mit dem Riemen also auf Getriebebeschaltungen in der Nabe oder am Tretlager angewiesen. Kettenschaltungen haben sich beim Mountainbike jedoch durchgesetzt, obwohl sie relativ pflegebedürftig sind. Noch überwiegen ihre Vorteile: Sie sind leichter und lassen sich einfacher unter Last schalten. Die Getriebebeschaltung, die der Riemen braucht, wird zudem oft mit einem Drehgriff am Lenker bedient – für Mountainbiker:innen keine optimale Lösung. Gewöhnliche Schalthebel kommen aber auch hier auf den Markt: Ein Beispiel ist der norwegische Schaltnabenhersteller Kindernay. „Gerade an E-Mountainbikes macht die Kombination mit Riemen total Sinn. Die Schaltungen sind wie der Riemen wartungsarm und halten eine Menge aus“, sagt André Joffroy von Kindernay. Die etwas

schwereren Schaltungsvarianten im Hinterrad fallen beim E-MTB auch weniger ins Gewicht.

### Riemen auch am Mountainbike auf gutem Weg

Der Riemenantrieb wird in nächster Zeit auch im Mountainbike-Bereich aus der Nische heraustreten. Bei Hardtails ist er gerade für Langstrecken- und Ausdauerfahrer:innen bereits eine interessante und praktische Option. Hier stehen nicht das Gewicht oder die Fahrdynamik im Vordergrund, sondern Wartungsarmut und Langlebigkeit der Produkte. An vollgefederten Rädern ist die Entwicklung eines universellen Riemenspanners ein entscheidender Schritt, um das Thema noch populärer zu machen. Auch hier sind insbesondere die Ausdauersportler:innen eine interessante Zielgruppe, die sich an den Vorteilen des Riemens erfreuen kann. Das meiste Potenzial liegt aber in der Kombination mit E-Antrieb.

[Express-Bildauswahl \(8 Bilder\)](#)

[Erweiterte Bildauswahl zum Thema \(41 Bilder\)](#)

#### Passende Themen beim pdf:

[Riemen – ein starker Antrieb](#)

[E-Bike-Kauf: Motor als erste Wahloption](#)

[Gates noch? Die Erfolgsgeschichte des Riemens](#)

[Riemen ist nicht gleich Riemen](#)

#### Passendes Bildmaterial



