LANGSTRECKENLÄUFER

REISERÄDER MIT PINION-GETRIEBE STEHEN IM RUF, SEHR ZUVERLÄSSIG, EFFIZIENT UND WARTUNGSARM ZU SEIN. OB SIE DIESEM RUF GERECHT WERDEN, KLÄRT DER MYBIKE-TEST ACHT AKTUELLER MODELLE

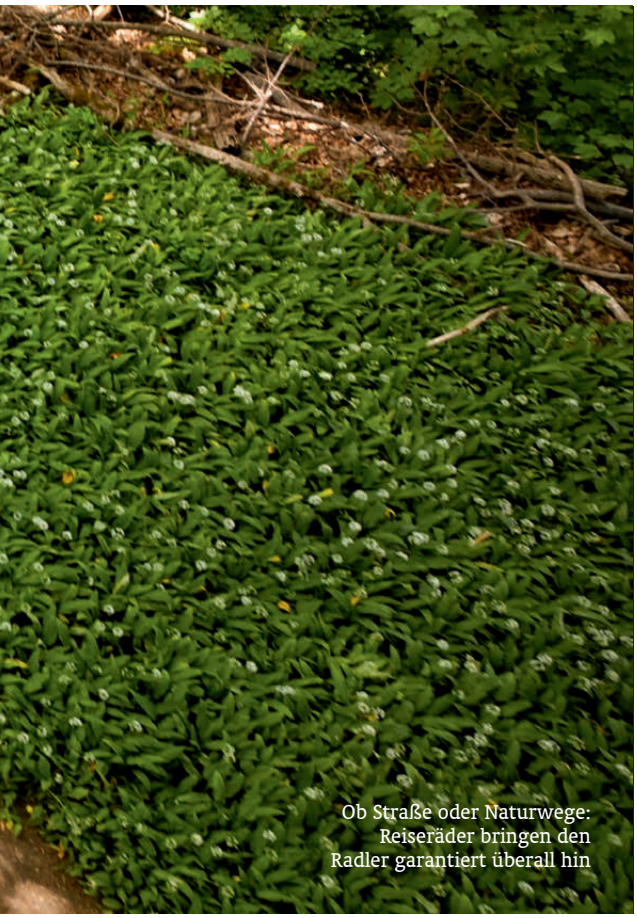
TEXT Jochen Donner FOTO Jan Greune

17 KILO SIND WIRKLICH NICHT LEICHT. Keines unserer Testräder wiegt viel mehr oder weniger als das. Doch das müssen sie auch nicht unbedingt. Unterwegs auf Fahrradreise zählen Haltbarkeit und Zuverlässigkeit mehr als niedriges Gewicht. Mehr Masse macht Rohre biegesteifer, ein verwindungssteifes Rad läuft sicherer, Gepäckträger lassen sich stabiler montieren. Das Risiko von Dellen oder Brüchen sinkt. Das Rahmenmaterial selbst hat dabei nur wenig Einfluss aufs Gesamtgewicht des Rades: Die vier Bikes mit Stahl- und die vier mit Alu-Rahmen liegen in derselben Gewichtsklasse. Stahl ist zwar unter Umständen unterwegs leichter zu reparieren, doch moderne Hochleistungsstähle kann der Dorfschmied am Karakorum-Highway möglicherweise auch nicht sachgemäß schweißen. Die Gepäckträger müssen an Reiserädern besonders viel aushalten: Hier hat die Marke Tubus mit ihren steifen Stahlrohr-Konstruktionen die Nase vorn. Sechs Testräder weisen die soliden Träger am Heck auf, beim Lowrider an der Gabel sind es alle. Idworx versteift die oberen Verbindungsstreben zum Rahmen mit einer eigens konstruierten Spannklammer noch zusätzlich. Tout Terrain begreift den Gepäckträger konsequenterweise als integralen Rahmenbestandteil und verschweißt ihn fest im Hinterbau. Deshalb führen Idworx und Tout Terrain in Sachen Gepäckstabilität das Feld souverän an. Alle Träger bieten den Gepäcktaschen tiefere Querstreben. Die Fersenfreiheit zur Tasche ist dank längerer Hinterbauten auch für große Füße kein Problem. Generell ist der hintere Rahmen von Reiserädern einige Zentimeter länger als an Touren- oder Sportbikes: Das fördert einen ruhigen, stabilen Lauf – durchaus sinnvoll auf langer Strecke und mit Zuladung.

ALLES IST AUF HALTBARKEIT AUSGELEGT: RAHMEN, GABELN, LAUFRÄDER UND GEPÄCKTRÄGER WERDEN AM REISERAD BESONDERS STARK GEFORDERT

Die Sitzposition der Räder ist, außer am MTB Cycletech, betont lang ausgelegt, so sitzt der Pedaleur aerodynamisch günstig. Bei tagelangem Gegenwind in der Atacama-Wüste ist man froh darüber. Allerdings montieren Patria, Norwid, Maxx und Velotraum die Lenker ihrer Räder so, dass sie höher als der Stattel stehen. Man sitzt etwas weniger gestreckt, entlastet jedoch das Vorderrad; auf Wegen mit losem Untergrund oder in schnellen Kurven lenkt sich das Rad dann weniger präzise, oder das Vorderrad kann rutschen. In schneller Fahrt schaukelt sich das Bike möglicherweise leichter auf, verschärft durch einen beladenen Heckträger. Deshalb ist eine Lenkerhöhe leicht unterhalb des Sattelniveaus empfehlenswert. An allen Bikes lässt sich das durch Entnehmen von Spacer-Ringen auch so einrichten.

Fotos: Greune, Simon



Ob Straße oder Naturwege: Reiseräder bringen den Radler garantiert überall hin

Belädt man die Frontträger, die bei allen Testrädern an der Gabel montiert sind, mit etwa einem Viertel oder Drittel der Gesamtlast, wird die Straßenlage satt, die Lenkung deutlich träger. Schnelle Lenkkorrekturen fallen flach, da die Lastträgheit das Drehen der Gabel verzögert und man zum Lenken mehr Kraft aufbringen muss.

Alle Bikes verzögern mit hydraulischen Scheibenbremsen. Größere Discs vorne machen die Bremsen standfest (Ausnahme: Patria und MTB Cycletech): Die bessere Hitzeableitung zögert das gefürchtete „Aufkochen" der Bremsflüssigkeit unter hoher Belastung stark hinaus. Auf langen Passabfahrten sollten 180-Millimeter-Scheiben für Normalgewichtige mit durchschnittlich viel Reisegepäck ausreichen, 203-Millimeter-Discs für schwere Piloten mit viel Gepäck. Scheiben mit 160 Millimeter Durchmesser sind in ebener oder welliger Landschaft wenig problematisch, im Gebirge aber – außer für sehr leichte Fahrer – nicht zu empfehlen.

Vor einer Abfahrt muss man erst mal „auffi": Dafür ist bei unserem Testfeld die Getriebeschaltung von Pinion zuständig. Entwickelt wurde sie von einem jungen Unternehmen aus der Nähe von Stuttgart, dessen Gründer Michael Schmitz und Christoph Lermen sich während eines Prak-

DAS PINION-GETRIEBE IN DER PRAXIS

Mit den 18 Gängen der **1.18-Getriebebox der P-Linie** ist man praktisch für alle denkbaren Fahrsituationen bestens gerüstet. Die eng beieinanderliegenden Gänge – 11,5 Prozent Unterschied von Stufe zu Stufe – ermöglichen es jedem Radler, seine kostbare Körperkraft genau dosiert und effizient in Vortrieb umzusetzen. Insbesondere bergauf sollte man die Pedale kurz entlasten, um am Drehgriff die Gänge zu wechseln. Dieses kurze Innehalten geht schon nach kurzer Gewöhnungszeit in Fleisch und Blut über. Dennoch: Gegenüber einer guten Kettenschaltung verliert man minimal Schwung. Dafür sinkt der Wartungsaufwand gewaltig: Ihre hermetische Abdichtung macht die Pinion-Schaltung völlig immun gegen Schmutz und Nässe. Einzig ein Ölwechsel pro Jahr (oder 10.000 Kilometer) ist erforderlich.
Die zwölf Gänge der rationeller gefertigten **C-Linie** liegen mit 17,7 Prozent von Gang zu Gang etwas weiter auseinander. Diese Sprünge spürt man beim Fahren deutlicher, in schwierigen Situationen (länger bergauf, böiger Gegenwind, viel Gepäck) läge der passende Gang gelegentlich genau dazwischen. Zudem erreicht man, je nach Abstimmung der Ritzel und Laufradgrößen, den schwersten Gang bereits bei flotter Fahrt in der Ebene. Für mehr Tempo fehlen dann ein, zwei Gänge. Dafür ist die C-Linie leichter und günstiger.

FAKTEN

P-LINIE: P1.18	
GESAMTÜBERSETZUNG	636 Prozent
GANGSPRÜNGE	11,5 Prozent
GEWICHT*	2.700 Gramm

C-LINIE: C1.12	
GESAMTÜBERSETZUNG	600 Prozent
GANGSPRÜNGE	17,7 Prozent
GEWICHT	2.100 Gramm

* Gewichtsangaben: Getriebeblock ohne Kurbeln, Pedale, Schaltgriff, Züge, Kettenblatt

Drehschaltgriff
Zwei Schaltzüge steuern die Getriebe im Push-Pull-Verfahren. Ein Zug schaltet in größere, der andere in niedrigere Gänge

P-Getriebe
Ein gefrästes Alu-Gehäuse schützt das in Dreiergruppen aufgebaute 18-Gang-Getriebe vor Nässe und Schmutz

C-Getriebe
Weniger Zahnräder und das Magnesiumguss-Gehäuse machen das C1.12-Getriebe rund 600 Gramm leichter als das P1.18

tikums beim Sportwagenbauer Porsche kennenlernten. Die begeisterten Mountainbiker waren unzufrieden mit der anfälligen, wartungs- und verschleißintensiven Kettenschaltung ihrer Bikes. Das war die Geburtsstunde der Pinion-Getriebeschaltung. Die beiden Tüftler arbeiteten jahrelang an Entwürfen, Skizzen und Prototypen, bis 2006 das erste serienmäßige Getriebe an einen Fahrradrahmen geschraubt werden konnte. Dafür benötigt Pinion eine spezielle Rahmenaufnahme, ähnlich der von E-Bike-Motoren. Denn der ideale Platz für einen Getriebeblock ist der tiefstmögliche Punkt in der Mitte eines Fahrrads: am Tretlager. So lassen sich die Laufräder fast gleich schwer aufbauen und das Hinterrad symmetrisch einspeichen, was Agilität und Stabilität fördert. Die Auswirkungen des Zusatzgewichts auf die Fahrdynamik bleiben minimal. Größter Vorteil ist jedoch die Kapselung der Schaltmechanik in einer Öl-Tauchschmierung. Schmutz und Nässe bleiben außen vor, das dauergeschmierte Zahnradgetriebe kann bei gleichbleibendem Wirkungsgrad arbeiten. 18 echte Gänge und 636 Prozent Übersetzungsspanne haben die Pinion-Tüftler ins Gehäuse gepackt. Das ist mehr, als die meisten Kettenschaltungen bieten.

Pinion-Gänge wechselt man per Drehgriff mit zwei Schaltzügen. Beim Schalten spürt man an einer eingefahrenen Schaltung kaum Widerstand, die Gänge wechseln flüssig und ohne zu hakeln. In schwerere Gänge kann man unter Last schalten, in kleinere Gänge muss man kurz das Pedal entlasten. Den Antrieb zum Hinterrad besorgt nur bei Idworx noch eine Fahrradkette. Doch das ist nicht irgendeine Kette: Die vollvernickelte X1 von KMC wurde mit Idworx zusammen entwickelt; sie ist rostgeschützt, die Rollen und Pins sind gehärtet. Auf Idworx-Ritzeln aus gehärtetem Messerstahl mit ungerader Zähnezahl läuft die Kette unter besten Bedingungen. Ein Kettenschutz hält den meisten Schmutz fern. So kann dieses aufwendige System mit der Lebensdauer eines Riemenantriebs konkurrieren.

18 GÄNGE UND 636 PROZENT ÜBERSETZUNG IN EINEM GEKAPSELTEN GEHÄUSE: DAS PINION-GETRIEBE IST EIN ROBUSTER DAUERLÄUFER MIT EINEM GANG FÜR JEDE SITUATION

Das Gates-System ist idealer Partner für das Pinion-Getriebe. Der Kunststoff-Zahnriemen ist dank längs eingebetteter Carbonfasern zugfest und kann sich nicht längen. Durch eine Mittellaufrille und passende Stege auf den Ritzeln läuft der Riemen zentriert und kann nicht abrutschen. Dazu benötigt er jedoch eine definierte Spannung, die meist durch verschiebbare Achsstücke am Rahmen eingestellt wird. Der Riemen muss nicht geschmiert, aber regelmäßig gereinigt und gepflegt werden. Er darf seitlich nicht geknickt werden. Brechen die Carbonfasern im Inneren, reißt auch der Riemen. Legendär ist seine Langlebigkeit: Bei guter Pflege und unter günstigen Bedingungen kann ein Riemen schon mal 40.000 Kilometer halten. Das wäre in etwa die Strecke einer Weltumrundung: Klingt das nicht ideal für ein gutes Reiserad?

DIE NOTEN IM VERGLEICH

MODELL	KOMFORT	FAHRSICHERHEIT	ANTRIEB	PRAXIS	SERVICE	GESAMTNOTE
GEWICHTUNG IN %	10	50	20	15	5	100
Idworx	1,8	1,0	1,1	1,8	1,5	**1,2**
Maxx	2,7	1,3	1,8	3,1	2,3	**1,7**
MTB Cycletech	2,9	1,4	1,1	3,4	2,5	**1,9**
Norwid	1,9	1,6	1,1	1,9	1,5	**1,6**
Patria	2,2	1,9	1,1	2,0	2,0	**1,8**
Rose	2,7	1,0	1,1	2,0	1,8	**1,4**
Tout Terrain	2,0	1,2	1,1	1,8	2,0	**1,4**
Velotraum	1,8	1,2	1,8	1,7	2,0	**1,5**

So eng beieinander liegen unsere Testkandidaten nicht ohne Grund: Im High-End-Bereich wird die Luft für alle Hersteller gleich dünn. Die Unterschiede sind stärker ausgeprägt im Komfort, da hier unterschiedliche Konzepte zum Zug kommen. Auch die Praxisnoten offenbaren die in Nuancen bessere oder schlechtere Umsetzung. Das äußerst positive Fazit: Wer so viel Geld investiert, bekommt auf jeden Fall ein Spitzenprodukt.

Fotos: Simon

NORWID Jütland Pinion

PINION-GETRIEBE P1.18 GATES

MYBIKE 1,6 gut

PREIS	**5.995 Euro**
RAHMEN	Stahl, gelötet
GABEL	Stahl, gelötet; Disc
SCHALTUNG	Pinion P1.18, Gates CDX 32/28 Z.
BREMSEN	Magura MT4 Disc
REIFEN	Schwalbe Marathon Mondial 50-584
	www.norwid.de

EINSATZBEREICH

- City
- Ausflug
- Reise
- Offroad

⊕ exquisiter, handgebauter Rahmen; sinnvolle Ausstattung auch für anspruchsvolle Strecken; rollfreudig, mit ruhigem Lauf

⊖ leidet am Berg etwas unter dem hohen Lenker; Lagerstellschraube am Steuersatz schlecht einstellbar

SITZPOSITION

aufrecht — sportlich

Rahmengrößen in cm: **54**, Rahmengrößen auf Maß

Gewicht Testrad 17,3 kg zulässiges Gesamtgewicht 160 kg

Handarbeit im Rahmenbau hat eine ganz eigene Ausstrahlung. An den feinen Details des Norwid kann man sich kaum sattsehen: Die filigranen Zugführungsösen, das Verstrebungsblech am Hinterbau, die elegante Stützenklemmung, der fließende Zugeintritt ins Unterrohr – die Liste ließe sich fortsetzen. Dazu kommt das wirklich schöne Rot, das an Kanten leicht glasig wirkt. Dennoch hat dieses Rad laut Norwid-Chef Pallesen Potenzial für eine Anden-Überquerung: Die 18-Gang-Pinion und ihr robuster Gates-Riemen haben inzwischen mehrfach extreme Langstreckentauglichkeit bewiesen. Das Norwid ist eben nicht nur schön, sondern auch solide gebaut. Unter der Testlast von 22 Kilo hinten und 11 Kilo vorne verhält es sich tadellos, Stahlrahmen und -gabel sind wenig nachgiebig. Die 27,5-Zoll-Laufräder sind ein guter Kompromiss: Sie laufen wendig und agil, überrollen aber Hindernisse auf holperiger Strecke deutlich ruhiger und leichter als kleine 26-Zöller.

PATRIA Argos

PINION-GETRIEBE P1.18 GATES

MYBIKE 1,8 gut

PREIS	**5.650 Euro**
RAHMEN	Stahl, gemufft
GABEL	Stahl, gemufft; Disc
SCHALTUNG	Pinion P1.18, Gates CDX 39/32 Z.
BREMSEN	Magura MT4 Disc
REIFEN	Schwalbe Marathon Mondial 50-559
	www.patria.net

EINSATZBEREICH

- City
- Ausflug
- Reise
- Offroad

⊕ handwerklich sauber verarbeitet; klassisches Rahmenkonzept; riesiges Gängespektrum; wartungsarmer Aufbau

⊖ Träger zu hoch platziert; hoher Lenker fördert frühe Flatterneigung

SITZPOSITION

aufrecht — sportlich

Rahmengrößen in cm: H: 50/54/**58**/62; D: 46/50/54/58 und auf Maß

Gewicht Testrad 17,4 kg zulässiges Gesamtgewicht 160 kg

Mit dem Argos liefert Traditionshersteller Patria ein klassisches Tourenrad mit ungewöhnlichen 26-Zoll-Laufrädern zum Test: Man sitzt sehr entspannt, fast aufrecht, der Lenker reckt sich dem Fahrer entgegen. Prima auf langen, ebenen Strecken. Bergauf und -ab stößt das Konzept an Grenzen: Der Lenker bietet zu wenig Gegenzug, das gering belastete Vorderrad verliert an Führung und gerät früh ins Rutschen. Sein hoher Rahmen mit langen Rohren und ein hoch platzierter Träger machen das Argos mit 22 Kilo Hecklast anfällig für Lenkerflattern. Verlagert man etwas Last auf den Lowrider, beruhigt sich das wendige, fahraktive Rad schnell wieder. Der Stahlrahmen erfreut Technikfreunde mit aufwendiger Muffenbauweise, der eigenständigen Sandwich-Konstruktion der Ausfallenden und seiner insgesamt hochwertigen Verarbeitung. Licht, Dynamo, Bremsen und Cockpit sind von Top-Qualität. Das Argos ist auf flachen Touren und Alltagsrouten am besten eingesetzt.

Fotos: Simon