



200 Kilometer getestet

So fährt sich Pinion



Die Eckdaten des Pinion-Getriebes ließen bei der Premiere selbst das Magazin Spiegel aufhorchen: Ein gekapseltes Fahrradgetriebe mit 18 Gängen, schwerpunktünstig unten im Rahmen untergebracht, mit einem Übersetzungsspektrum (636 Prozent) größer als bei MTB-Kettenschaltungen (625 Prozent), alle 18 Gänge an einem Drehgriff durchschaltbar und der Sprung von Gang zu Gang immer so klein (11,5 Prozent) wie bei der besten Rennradschaltung. Das klingt nach Spitzentechnik – und nicht enden wollendem Fahrspaß. Und dass ein geschlossenes Getriebe mit weniger Arbeit länger besser funktioniert als eine Kettenschaltung, wissen Reiseradler seit Rohloff.

Aber die Pinion-Revolution ließ auf sich warten. Erst kurz vor der Eurobike konnten die Hersteller, die bereits Modelle mit dem High-Tech-Getriebe aus Schwaben im Programm hatten, die ersten Exemplare ausliefern. Viel Spannung also bei der ersten Fahrt mit den serienreifen Getrieben am Tout Terrain Tanami und Patria Trail. Einziger Unterschied: Tout Terrain setzt den Pinion Kettenspanner ein, Patria spannt die Kette mit verschiebbaren Ausfallenden (siehe Bilder) – beim Fahren tut sich das nichts, auch in grobem Gelände schlug die Kette nie an der Strebe an. Bei den Hinterradnaben schöpfen beide das Potenzial des Getriebes aus und verbauen Singlespeed-Modelle, die ein symmetrisches und damit verwindungssteifes Laufrad ermöglichen.

Der Fahrereindruck: Auf den ersten flachen Kilometern überzeugte alles: Das Getriebe verrichtet seine Arbeit nahezu lautlos, der Griff ist griffig, die Gangwechsel sind klar definiert und leicht. Wer eine geeichte innere Trittfrequenz-Uhr hat, wird Pinion lieben. Selbst wenn der Wind nur einen Hauch stärker weht oder der Untergrund etwas weniger gut rollt, ist ein passender Gang nur einen Millisekunden Dreh entfernt. Beim Hochschalten (in einen schwereren Gang) merkt man manchmal gar nicht, ob der Gangwechsel erfolgte, so dicht liegen die Stufen beieinander. Das Runterschalten (in einen leichteren Gang) funktioniert selbst mit etwas Druck auf dem Pedal, etwa an flachen Anstiegen, das Hochschalten eigentlich immer, und das zügig. Allerdings tritt man nach dem Schaltvorgang gelegentlich ganz kurz ins Leere – bis zu einer gefühlten Drittelumdrehung. Grund sind die zwei Freiläufe: einer am Getriebe, einer in der Nabe. Wir gewöhnten uns schnell daran, sehr sportlich orientierte Fahrer werden sich schwerer damit tun.

Unauffällige Geräusche

Kleine Abstriche vom Pinion-Schaltkomfort muss man in den Gängen sieben und 13 machen. Aus beiden lässt sich auch bei geringer Last nicht runterschalten, man muss die Beine schon definiert hängen las-

sen. Das Hochschalten verläuft außerdem bisweilen zeitverzögert. Laut Pinion ist das Verhalten konstruktionsbedingt. Das gilt auch für das Betriebsgeräusch, das in beiden Schaltstufen zu hören ist: Es hört sich ein bisschen an, als schleife die Kette am Umwerfer, und es wurde von den meisten Testern als unauffälliger empfunden als andere bekannte Nabengeräusche.

Unauffällig auch der Eintrag zum Übersetzungsbereich: „Passt!“. Kein Wunder bei 636 Prozent zwischen erstem und 18. Gang. Für Bergfahrer ist dabei sicher die leichtere der zwei von Pinion empfohlenen Kettenblatt-Ritzelkombis die bessere Wahl, als die an beiden Testrädern montierte Stufung von 30 zu 26. Mit der (nicht so verschleißarmen) Alternative 24 zu 21 sind bei 29-Zoll-Bereifung sogar Entfaltungen von 1,44 bis 9,13 Meter/Pedalumdrehung möglich.

Fazit:

Je länger, desto besser. Die P1.18 gefällt sofort mit einem konkurrenzlosen Gangspektrum. Die kleinen Gangsprünge lernt man mit jeder Fahrt mehr zu schätzen. Auf Reise und im Alltag zählt das gepaart mit der Wartungsarmut mehr als der Gewichtsachteil. Bleibt der hohe Preis.



- Schalten ohne Denken
- nie das Gefühl, ein Gang fehle
- lange Wartungsintervalle auch bei widrigen Verhältnissen (Kette: 1.000 Kilometer vs. Pinion: 10.000 Kilometer)
- seitensteife, symmetrische Hinterräder möglich
- gute Gewichtsverteilung (besonders für Vollfederung)



- ca. 1,5 Kilo Mehrgewicht gegenüber Top-Kettenschaltung
- in zwei Gängen kein Schalten unter Last möglich
- auf Reisen keine Ersatzteilversorgung
- eingeschränkte Kurbelauswahl (Längen)
- konstruktionsbedingt kurze Leertritte nach Schaltvorgängen