

Tout Terrain Silkroad Xplore mit Pinion



kurz
check

Fast gleich groß: Kettenblatt und Ritzel am Pinion Antriebsstrang – das verringert den Verschleiß.



Reiseradspezialist Tout Terrain bringt eine neue Version seines Silkroad: das ab Frühjahr 2012 lieferbare Xplore mit 18-Gang-Pinion-Tretlager-Getriebe. „Wir haben uns für diese Option als Alternative zur Rohloff entschieden“, sagt Tout Terrain-Chef Oliver Römer. „Reisende mit besonders hohen Ansprüchen schätzen das ausgeglichene Handling durch den mittigen Schwerpunkt und natürlich die auch im Vergleich zur Rohloff höhere Gangzahl“, so Römer. „Und schließlich gibt es auch Reiseradler, die sich an den Geräuschen der Rohloff stö-

ren.“ Dass Römer auf die Zukunft des Getriebes vertraut zeigt sich allein daran, dass er es verbaut. Denn schließlich verlangt das Pinion einen neu konstruierten Fahrradrahmen, der im Tretlagerbereich ganz anders beschaffen sein muss.

Das Rad ab 3900 Euro („Einsteiger“-Paket „Silver“) kann mit diversen Hightech-Komponenten wie verstellbarem Syntace-VOR-Vorbau, Syntace Sattelstütze, Chris-King-Steuerrlager mit Lenkansschlag oder Connex Nirosta-Kette auch zum „Gold“-Paket aufgewertet werden (ab 4500 Euro).

Fahreindruck: Wir konnten auf der Eurobike das neue Xplore Gold mit pinion von Tout Terrain fahren. Der Komfort war dank breiter Schwalbe Marathon Mondial-Reifen trotz starrer Stahlgabel gut. Wichtiger war uns das ausgewogene Fahrverhalten des Xplore: Mit sattem Geradeauslauf und sehr gelassener, aber nicht träger Lenkdynamik bekommt man auf dem Rad mit dem steifen, rahmenintegrierten Gepäckträger schon beim Probefahren Fernweh. Die Sitzhaltung ist sportlich-gelassen, schließlich ist effiziente Kraftumsetzung gerade auch auf langer Strecke angesagt. Gebremst wird fein dosierbar und mit Kraftreserven mit hydraulischen Scheiben (Schimano XT), mit vorn 18 und hinten 16 Millimetern Durchmesser.

Das Xplore mit Pinion-Getriebe hinterließ auch beim Schalten einen überragenden Eindruck: Bislang kein anderes Getriebe wechselt die Gänge derart exakt und mit so kurzen Schaltwegen. Auch unter Last geht es munter rauf und runter – allerdings begleitet von starken Geräuschen, laut Tout Terrain aber kein Hinweis auf zerstörerische Kräfte wie bei der Kettenschaltung. Der Getriebelauf ist praktisch geräuschfrei. Wegen der geringen Schaltschritte (elf Prozent) und leisen Wechselvorgänge stellt sich manchmal Ungewissheit ein, ob der Schaltvorgang überhaupt stattfand. Ein Segen ist das Getriebe für sportliche Fahrer, die etwa eng gestufte Rennradschaltungen gewohnt sind. Dabei bleibt die Handkraft am Drehgriff grundsätzlich angenehm gering. Hält das Getriebe auch in Punkto Robustheit, was es verspricht, wird es bei anspruchsvollen Radlern sicher gut ankommen. (gb)

Das Porsche unter den Getrieben

Das Pinion-Getriebe P1 geht im Frühjahr 2012 in Serie, und mindestens fünf Hersteller werden die technische Neuerung verbauen. Endorfin, FXX-Cycles und Tout Terrain wollen Räder mit Pinion anbieten. Erscheinen wird auch das Nicolai Argon Pinion, ein Hardtail-MTB mit Gepäckträgeroption, zu dem vor Redaktionsschluss aber noch keine Fotos vorlagen. Mit 634 Prozent ist die Entfaltung breiter als bei jeder Kettenschaltung. Mountainbi-

ker und Crosser werden die vergrößerte Bodenfreiheit durch das kleinere Kettenblatt schätzen, und insgesamt dürften Pinion-Räder nur wenig schwerer werden als Bikes mit Rohloff – allerdings etwa 400-500 Euro teurer. Pinion will den kooperierenden Radherstellern Anfang 2012 das Getriebe zur Verfügung stellen. Allerdings wollen nicht alle Unternehmen, die auf der Eurobike Prototypen zeigten, 2012 schon dabei sein; interessanterweise lassen große Hersteller wie Winora ihr Rad mit Tretlager-Getriebe wieder in der Schublade verschwinden.

Doch die Pinionisten zogen auf der Eurobike schon den nächsten potenziellen Renner aus

der Prototypen-Schublade: Das Pinion E1.8: Ein Achtgang-Getriebe mit angedocktem E-Motor. Die Einheit ist nur unwesentlich größer als das P1 und wird etwa 4,6 Kilo wiegen. Soviel wie ein herkömmlicher E-Motor – ohne Schaltung.



Sieht aus wie Bosch, vereint aber Motor und Getriebe: Prototyp des Pinion E 1.8.

