

## 4. Erfahrungsbericht Stand 31.10.08



Fahrrad: Velotraum cross 7005EX

Kaufdatum: 04.05.2006

**Kilometer- Stand: 30037 km**

Einsatzspektrum: Straße, Feld- und Waldwege, fast täglich, bei jedem Wetter!

### Die Komponenten und meine Erfahrungen

**Rahmen: cross 7005EX, Größe M, schwarz**

Der schwarze Lack auf dem Aluminiumrahmen zeigt mittlerweile deutliche Gebrauchsspuren. Allerdings wird das Rad auch sträflich vernachlässigt, was die Reinigungsfrequenz betrifft. Wichtiger ist allerdings die Erkenntnis, dass die Lackhaftung offenbar sehr gut ist. Bis auf die seit längerem bekannte Stelle im Bereich der Spannschrauben des Tretlager-Exzenters gibt es keine sichtbaren Beschädigungen oder Lackunterwanderungen.

**Gabel:** cross Al 750, 300 mm

Keine Auffälligkeiten.

**Laufräder:** **Felge:** Exal SP19 Ceramic, 32-Loch,  
**Speichen:** DT Swiss, Competition  
**Nabe VR:** DT-swiss Onyx light  
**Nabe HR:** Rohloff Speedhub 500/14 CC  
**Ritzel:** Rohloff, 16 Zähne, Stahl  
**Mantel:** Schwalbe Marathon Plus

**VR:** Keine Auffälligkeiten, absolut sauberer Rundlauf

**HR:** Keine Auffälligkeiten, absolut sauberer Rundlauf  
Der minimale Abplatzer an der Keramik-Felge, rechte Seite,  
direkt am Felgenstoß, hat sich nicht verändert.

**Rohloff-Nabe:** 1. Ölwechsel bei 6.190 km  
2. Ölwechsel bei 12.690 km  
3. Ölwechsel bei 20.038 km  
4. Ölwechsel bei 26.239 km

An der Nabe sind äußerlich keine Auffälligkeiten oder  
Undichtheiten erkennbar.

Nabe und Schaltung sind absolut unauffällig und tun ihre  
Dienste. Alle Gänge lassen sich problemlos und komfortabel  
schalten.

Die Übersetzungen des 1. bis 5. Ganges benutze ich weiterhin  
so gut wie nie, (6) 7 bis 14 sind gleichmäßig im Einsatz.

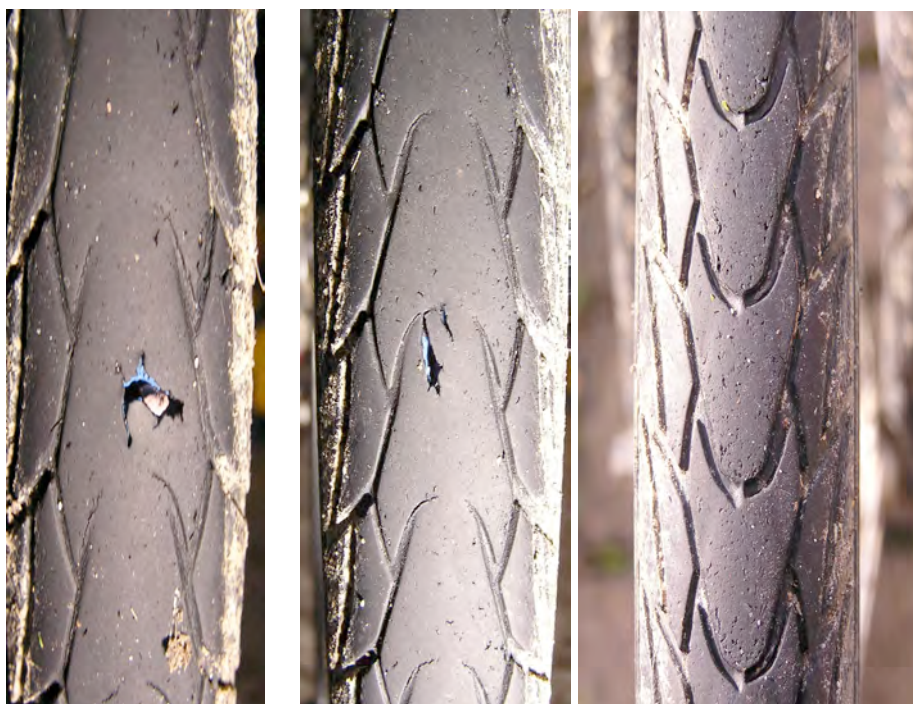
**Ritzel:** 1. Ritzelwechsel bei 23.670 km

Mit dem Kettenwechsel bei 23.670 km war der Wechsel des  
Ritzels unumgänglich. Die neue Kette übersprang bei höherem  
Drehmoment auf den Antriebstrang.

Obwohl ich mir erhofft hatte, dass das Ritzel nach dem Wenden  
bei Kilometerstand 16.866 noch mindestens zwei Ketten  
überdauert, finde ich diese Laufleistung eines einzigen Ritzels  
überwältigend. An meinem alten Rad mit 8-fach Kettenschaltung  
musste das Ritzelpaket in der Regel nach zwei Ketten (entsprach  
ca. 5.000 bis 6.000 km) gewechselt werden. Ein Aspekt, der sich  
sehr positiv in der Wartungskosten-Bilanz niederschlägt.

**Mantel:** Sowohl von der Laufleistung als auch von der Pannensicherheit  
des **Schwalbe Marathon Plus** bin ich weiterhin begeistert und  
überzeugt. Die Laufleistung beträgt mittlerweile ca. 24.000 km  
(die restlichen Kilometer rollte das Rad auf Spikes-Reifen).

Das Profil des Vorderreifens ist nach wie vor recht gut. Der hintere Mantel ist mittlerweile mehr ein Slick. Eingedrungene Gegenstände wie Steinchen, Glassplitter, Metallspäne u.a. haben deutliche Spuren in Form von mehr oder weniger tiefen Schnittverletzungen hinterlassen. Im Sommerurlaub kam ein zweiter Platten dazu, verursacht durch einen kleinen Stein, der sich in die Vorschädigung des ersten Plattens eingegraben hatte und den Schlauch langsam durchscheuerte. Trotzdem eine super gute Bilanz: Lediglich 2 Platten auf 24.000 km! Bis zum Wechsel auf die „Winterreifen“ fahre ich beide Mäntel weiter. Im Frühjahr werde ich den hinteren ersetzen.



Mantel hinten                      Mantel hinten                      Mantel vorne  
(beide Mäntel mit ca. 24.000 km Laufleistung)

### **Kurbelgarnitur: Sugino RD2 mit Kettenblatt 46 Zähne**

#### **1. Wechsel Kettenblatt bei 29750 km**

Beim letzten Kettenwechsel bei 29750 km habe ich mich für den Wechsel auf ein neues Kettenblatt entschieden.

Der Grund war, dass ich den Eindruck hatte, dass die Kette auf dem Kettenblatt immer lauter „abrollt“ und dass die Lebensdauer der Ketten abnimmt (trotz Ritzelwechsel). Das „Abrollgeräusch“ ist nun wieder leiser, die Auswirkung auf die Lebensdauer der Kette wird sich zeigen.

Natürlich hätte ich auch das alte Ritzel wieder montieren können (müsste ja mit einer gelängten Kette wieder zusammen passen) und diese Kombination so lange weiterfahren, bis nichts mehr geht...! Vielleicht probier´ ich es mal aus?!





Kettenblatt bei 16866 km



Kettenblatt bei 29750 km

**Exzenter: AICuMgPI**

Das Nachspannen der Kette geht dank Exzenter problemlos einfach.  
Ich kann allerdings meinen Optimierungswunsch nur nochmals wiederholen: Eine Abdeckung der Schrauben zum Schutz vor Verschmutzung ist meines Erachtens nicht nur hilfreich, sondern dringend erforderlich.  
Das lästige Knacken aus dem Bereich Tretlager/Exzenter kommt und geht.  
Momentan ist es gut.

**Kette: Rohloff SLT 99,**

- Auslieferung: Rohloff SLT 99, 9-fach (Laufleistung 8.443 km)
1. Kettenwechsel bei 8.443 km Rohloff SLT 99, 9-fach (Laufleistung 8.423 km)
  2. Kettenwechsel bei 16.866 km Rohloff SLT 99, 8-fach (Laufleistung 6.804 km)
  3. Kettenwechsel bei 23.670 km Rohloff SLT 99, 8-fach (Laufleistung 6.080 km)
  4. Kettenwechsel bei 29.750 km Rohloff SLT 99, 8-fach

Ich wechsele die Kette in der Regel dann, wenn gemäß Rohloff-Caliber (0,075mm-Seite) die Verschleißgrenze erreicht ist.

Die 3. Kette war allerdings beim Wechsel bei 23670 km bereits ca. 1000 km über der Verschleißgrenze. Mehrere Kettenglieder waren steif, was ich vorher noch nie bei einer Kette beobachtet habe. Die Kette lief nur noch sehr unrund. Vielleicht hat dies dem Ritzel und möglicherweise auch dem Kettenblatt entsprechend geschadet.  
Das rechtzeitige Wechseln der Kette bei Erreichen der Verschleißgrenze macht durchaus Sinn!

Mein Fazit: Der Verschleiß an Kettenblatt und Ritzel hat auf die Lebensdauer der Kette einen höheren Einfluss als der Unterschied zwischen einer 8-fach- oder 9-fach-Kette.

Auch in die Kettenpflege sollte etwas Zeit investiert werden. Es lohnt sich!  
Endlich gibt es auch auf der Velotraum-Seite eine Betriebsanleitung zum Nachspannen der Kette, was wirklich kinderleicht machbar ist.

**Schaltung: Rohloff Speedhub 500/14 CC mit Drehschaltgriff**

Den nächsten Abschnitt habe ich vom letzten Bericht einfach kopiert und nur 10.000 km dazu addiert. Unverändert gilt:

Auch nach 30.000 Kilometern: Von der Schaltung und vor allem vom Schaltkomfort bin ich nach wie vor überzeugt! Es macht Spaß, in jeder Situation in jeden erforderlichen Gang zu schalten, auch im Stand.

Schaltkraft: keine Auffälligkeiten, allerdings fehlt mir natürlich schon lange der Vergleich zum Neuzustand. Fakt ist, dass bis heute die Original (!)-Schaltzüge eingebaut sind und problemlos funktionieren. Das überrascht umso mehr, da die Lebensdauer selbst von Rohloff mit maximal 10-12000 Kilometern angegeben wird. Jedoch muss ich zugeben, dass ich trotz des Schaltkomforts eher ein Schaltmuffel bin und lieber mal etwas kräftiger in die Pedale trete...!

Drehschaltgriff: gute Ergonomie. Auch mit Winterhandschuhen gut schaltbar. Ab und zu vermisse ich noch die bessere Ablesbarkeit der Ganganzeige durch farblich abgesetzte Zahlen.

**Bremsanlage: Magura HS33\_06 (Belag: grau)**

Die grauen Bremsbeläge tun nun mittlerweile seit 10.000 km ihre Dienste. Die Bremswirkung trocken ist weiterhin sehr gut. Die von mir viel kritisierten Nass-Bremseigenschaften dieser Kombination von Bremse und Keramikfelge sind etwas besser als mit dem grünen Belag, allerdings alles andere als gut. Ich habe mich daran gewöhnt, dass ich bei starkem Regen sehr vorausschauend fahren und einen langen Bremsweg einplanen muss.

Der Verschleiß der Beläge ist bisher nicht messbar!!!

Insgesamt bin ich mit der HS33, dem Ansprechverhalten, dem Druckpunkt und der Haltbarkeit der Komponenten sehr zufrieden. Die Anlage ist weiterhin absolut dicht.

**Lenker und Vorbau: Ritchey Comp 5D, Logic MTN 6°, Spacer 50 mm, Lenkerhörnchen Ritchey WCS, Lenkergriff Ergon, MP-1 Men**

Vor dem Urlaub habe ich das Steuersatz-Lager nachgestellt. Offenbar ist eine Lagerschale mittlerweile eingelaufen, was sich nun mit der stärkeren Lagervorspannung bemerkbar machte. Das Fahrgefühl war ungewohnt und unangenehm, weil der Lenker immer in einer Position „einzurasten“ schien. Noch während der Urlaubstour habe ich die Lagerspannung wieder so weit zurückgenommen, dass das „Einrasten“ im Fahrbetrieb nicht mehr spürbar ist. Die Ersatzlagerschalen liegen bereits zu Hause und warten auf den Umbau.

**Gepäckträger: Tubus Cargo\_04, schwarz**

Das Verbindungsrohr vom Träger zum Rahmen ist inzwischen komplett verfärbt und hebt sich kupferfarbig vom restlichen Schwarz des Trägers ab.



**Verlegung der Brems- und Schaltkabel**

Die diversen Maßnahmen zur Vermeidung von Scheuerstellen zwischen Schaltzughüllen/Bremsleitungen und Rahmen, die ich selbst angebracht habe, bewähren sich.

Diese Vorsichtsmaßnahme gegen Beschädigungen von Leitungen und Lack erwarte ich bei Rädern in diesem Preisniveau serienmäßig.

**Schutzbleche: SKS V-26 Zoll, schwarz**

Problemlos. Keine Schraube mehr verloren oder gelöst.

**Gesamteindruck und Fazit nach 30.000 Kilometern**

Ich sitze (fast) täglich und immer wieder sehr gerne auf meinem Rad. Es ist solide, robust und erfüllt weiterhin meine Anforderungen und Erwartungen absolut. Jeder Kilometer macht Spaß. Meinem Fazit aus dem 20.000 km-Bericht ist nichts hinzuzufügen.

Über das manchmal wehmütige Nachdenken über eine gefederte Sattelstütze bin ich noch nicht hinausgekommen. Gut Ding braucht Weile und ich bin sicher, dass ich mir eine solche leisten werde, genauso wie einen Radnabendynamo mit der neuen Edelux von Son.

Die Rohloff-Nabe begeistert auch nach 30.000 Kilometern. Für einen Jeden-Tag-Fahrer besticht die Nabe durch Wartungsarmut, Zuverlässigkeit und Schaltkomfort. Hoffentlich bleibt es so!!!

Fortsetzung folgt...

Gruß

Thomas Fischer