

3. Erfahrungsbericht Stand 27.12.07



Fahrrad: Velotraum cross 7005EX

Kaufdatum: 04.05.2006

Km- Stand 20079 km

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

Die Komponenten und meine Erfahrungen

Rahmen: cross 7005EX, Größe M, schwarz

Das Rad und damit natürlich auch der Rahmen wird momentan nicht gerade verwöhnt mit sauberem Wasser und Bürste. Im Gegenteil! Die durchweichten Feldwege der letzten Wochen haben ihre Spuren hinterlassen. Besonders lästig kann dies im Bereich der Spannschrauben des Tretlager-Exzentrers sein, der direkt im Wurfbereich der Vorderrades liegt und alles auffängt, was da so vom Weg hochspritzt.



Verschmutzter Rahmen im Bereich der Exzenter-Spannschrauben

Dementsprechend aufwändig ist es gerade dann, wenn mal wieder die Kette nachgespannt werden muss. Inzwischen ist in diesem Bereich sogar teilweise der Lack abgeblättert (auf dem Foto nicht erkennbar), was für den Rahmen nicht ganz unproblematisch bezüglich Korrosion ist.

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 6190 km.
2. Ölwechsel bei 12690 km.
3. Ölwechsel bei 20038 km

An der Nabe sind äußerlich keine Auffälligkeiten oder Undichtheiten erkennbar.

Die Geräusche in den Gängen 1-7 haben sich auf einem Niveau eingependelt, das ich zwar mitunter noch wahrnehme, was mich aber schon lange nicht mehr stört. Vor allem beim siebten Gang ist der Geräuschpegel aus dem Getriebe deutlich zu hören und bei sensiblen Fußsohlen auch über das Pedal zu spüren. Ich habe dieses Phänomen schon lange als akustische „Orientierungshilfe“, in welchem Gangbereich ich mich gerade befinde, schätzen gelernt, nicht nur bei Dunkelheit. Die Gänge 8-14 sind weiterhin unauffällig. Alle Gänge lassen sich problemlos und komfortabel schalten.

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

Ritzel: Das Ritzel zeigt zwischenzeitlich deutliche Verschleißspuren an der Zugseite der Zähne. Allerdings war dies bisher weder akustisch wahrnehmbar noch gab es funktional irgendwelche Beanstandungen. Auch einen Grat, wie er an den Flanken des Zahnkranzes zu beobachten ist, konnte ich bisher nicht erkennen.

Trotzdem habe ich das Ritzel beim letzten Kettenwechsel bei 16866 km vorsorglich gewendet.

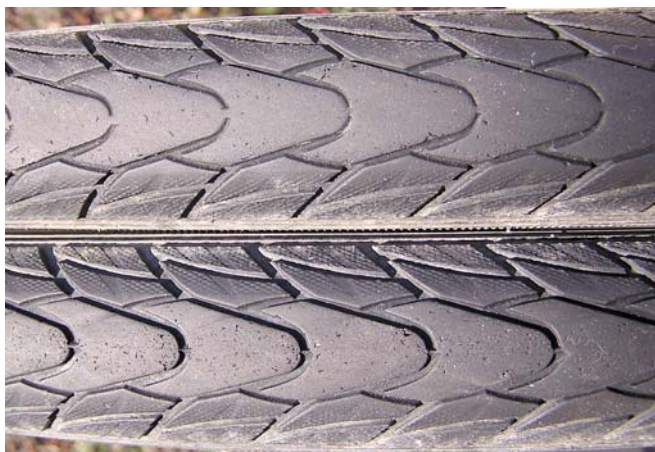
Die Möglichkeit, das Ritzel zu wenden, finde ich genial. Diese Option würde ich mir für den Zahnkranz auch wünschen.



Ritzel bei 16866 km

Mantel: Sowohl von der Laufleistung als auch von der Pannensicherheit des **Schwalbe Marathon Plus** bin ich begeistert und überzeugt. Die Laufleistung beträgt mittlerweile ca. 17100 km (die restlichen Kilometer rollte das Rad auf Spikes-Reifen).

Das Profil des Vorderreifens ist immer noch recht gut, hinten immerhin noch erkennbar und noch für einige Kilometer brauchbar. Es blieb bislang bei dem einzigen Plattfuß am Hinterreifen, den ich im letzten Bericht beschrieben habe.



Schwalbe Marathon Plus hinten/vorne nach ca. 17100 km

Ich kontrolliere die Lauffläche regelmäßig auf eingefahrene Steinchen, Glas- oder Metallsplitter und entferne diese vorsichtig mit einem kleinen spitzen Werkzeug.

Die Begeisterung für die diesen „unplattbaren“ Reifen können sicher all diejenigen nachvollziehen, die im morgendlichen oder abendlichen „Berufsverkehr“ bei Mistwetter und Dunkelheit mit klammen Fingern irgendwo in der Pampa den Schlauch gewechselt haben...!

Kurbelgarnitur: Sugino RD2 mit Kettenblatt 46 Zähne

Die Übersetzung 46/16 in Verbindung mit Ganganzahl und Spreizung der Rohloff-Nabe ist für meine Einsatzzwecke optimal.

Die Abbildung zeigt das Kettenblatt bei Kilometerstand 16866 mit deutlichen Verschleißspuren und dem typischen Grat an den Zahnflanken.



Kettenblatt bei 16866 km

Wie schon beim Kapitel „Ritzel“ erwähnt vermissen ich beim Zahnkranz die Möglichkeit, diesen zu wenden. Zudem würde ich das Mehrgewicht in Kauf nehmen, wenn der Zahnkranz zwecks Langlebigkeit aus Stahl wäre.

Exzenter: AlCuMgPI

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 (siehe Kapitel „Rahmen“) ist meines Erachtens nicht nur hilfreich, sondern dringend erforderlich.

Aus dem Bereich Tretlager/Exzenter höre ich seit längerer Zeit ein lästiges Knacken bei kräftigem Treten und im Wiegetritt, das ich allerdings noch nicht zweifelsfrei lokalisieren konnte. Ich beobachte, dass es besonders nach langen Regenperioden mit hohem Schmutzanfall und/oder in Verbindung mit tiefen Temperaturen verstärkt auftritt.

Kette: Rohloff SLT 99,

Auslieferung: Rohloff SLT 99, 9-fach

1. Kettenwechsel bei 8443 km Rohloff SLT 99, 9-fach

2. Kettenwechsel bei 16866 km Rohloff SLT 99, 8-fach

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



Gesamte Längendifferenz einer Kette mit über 8400 Kilometer Laufleistung gegenüber einer neuen Kette

Alle neuen Ketten mussten schon nach wenigen Kilometern nachgespannt werden, dann nochmals zwischen 150 und 250 Kilometern und dann erst wieder bei ca. 2500 Kilometer Laufleistung.

Die Laufleistung der beiden 9-fach-Ketten war für mich erfreulich hoch.

Ob sich die theoretisch höhere Lebensdauer der 8-fach-Kette bestätigt, wird sich zeigen.

In die Kettenpflege sollte etwas Zeit investiert werden. Sowohl während Trockenperioden mit viel Staubanfall als auch nach Regenfahrten ist es wichtig, die Kette zunächst zu reinigen. Dies mache ich mit einem Lappen, durch den ich die Kette so lange durchziehe, bis sie (so gut es geht) sauber und trocken ist. Danach ölen mit einem guten Kettenöl, einwirken lassen und nach einiger Zeit nochmals leicht durch einen sauberen, leicht öligen Lappen ziehen. Es lohnt sich! Auch bei meinen anderen Rädern habe ich damit gute Erfahrungen gemacht.

Schaltung: Rohloff Speedhub 500/14 CC mit Drehschaltgriff

Auch nach 20000 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. Man(n) fährt dann eben, wie oben beschrieben, mehr nach Gehör.

Bremsanlage: Magura HS33_06 (Belag: grün)

Richtig gelesen! Ich fuhr bis dato trotz der Kritik an den Nass-Bremseigenschaften in den letzten Berichten immer noch denselben grünen Originalbremsbelag. Die Beläge sind noch lange nicht verschlissen (da kommt einfach der Schwabe in mir durch), die Bremswirkung trocken ist weiterhin sehr gut, an die Bremswirkung bei Nässe kann man sich durch vorausschauende Fahrweise gewöhnen.

Bei der 20000 km-Inspektion habe ich heute auf neue, graue Beläge gewechselt (wie von Magura in Verbindung mit Keramik-Felgen neuerdings empfohlen). Man darf gespannt sein.

Bremshebel: Ergonomie links sehr gut, rechts schlechter, bedingt durch die unterschiedliche Position, die sich zwangsweise durch den Schaltdrehgriff ergibt. Nachstellen der Bremse sehr gut und fein dosierbar.

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

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

Die (etwas aufrechtere) Sitzposition kommt mir weiterhin sehr entgegen. Gelegentlich auftretenden Knackgeräuschen aus dem Bereich des Lenkers begegne ich inzwischen durch Lösen aller Schrauben, leichtem Drehen des Spacers und erneutem Anziehen der Schrauben. Danach ist wieder Ruhe für viele Kilometer. Die Ergon-Lenkergriffe verschmutzen schnell und greifen sich auch ziemlich schnell ab, rechts mehr wie links (könnte am Rohloff-Drehschaltgriff liegen).

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

Ich habe diverse Maßnahmen zur Vermeidung von Scheuerstellen zwischen Schaltzughüllen und Rahmen angebracht. Dasselbe gilt für die am Oberrohr verlaufenden Hüllen von Schaltung und Hinterrad-Bremse, die auf Schlechtweg durch Anschlagen am Rahmen Geräusch verursachen.

Ich hoffe, dass die „Versuchs- und Testabteilung“ bei Velotraum für solche Makel entsprechende Maßnahmen in zukünftige Modelle einfließen lässt.

Schutzbleche: SKS V-26 Zoll, schwarz

Inzwischen problemlos. Keine Schraube mehr verloren oder gelöst.

Gesamteindruck und Fazit nach 20.000 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.

Natürlich kann es bezüglich des Gewichts weder mit meinem Rennrad noch mit dem Fully konkurrieren. Aber bei einem Alltagsrad kommt es mir zunächst auf Zuverlässigkeit und Langlebigkeit an, auch wenn oder gerade weil Pflege und Wartung zeitweise etwas zu kurz kommen. Und das bringt nun mal ein Velotraum-Rad mit, das als Reiserad konzipiert ist.

An der Sitzposition werde ich nichts verändern, das passt nach wie vor! Die Ergon-Lenkergriffe sind genial. Ab und zu denke ich über eine gefederte Sattelstütze nach...

Die Rohloff-Nabe begeistert auch nach 20.000 Kilometern. Selbst bei Temperaturen bis zu -10°C keine Auffälligkeiten beim Schalten. Kosten und/oder Gewicht hin oder her: Für einen Jeden-Tag-Fahrer besticht die Nabe durch Wartungsarmut, Zuverlässigkeit und Schaltkomfort. Hoffentlich bleibt es so!!!

Die bisherige Erfahrung mit dem Verschleiß der Komponenten, v. a. Kette, Ritzel und Kettenblatt zeigen jetzt schon deutliche Vorteile gegenüber meinen bisherigen Kettenschaltungen (siehe Kostenaufstellung).

Fortsetzung folgt...

Gruß

Thomas Fischer