



CESUR 18-SPEED

# Stadtflitzer

Die Kollegen vom Magazin »aktiv Radfahren« waren noch gar nicht von der offiziellen i-Motion-Präsentation bei Sram in Schweinfurt zurück, da hatten wir schon das erste Cesur-Bike mit der neuen Nabenschaltung in der Redaktion.

Wie nicht anders zu erwarten, hat sich der Tüftler Cengiz Cesur auch hier gleich etwas einfallen lassen und die neue Neungang-Nabe von Sram mit einem Schlumpfgetriebe kombiniert. Treue Leser werden sich erinnern, dass wir in der Juli-Ausgabe 2004 bereits ein Cesurbike mit Shimano Nexus-Nabe und Schlumpfgetriebe im Rahmen unseres Rohloff-Tests vorgestellt hatten. Damals schnitt das Cesur gar nicht mal schlecht ab. Und jetzt gibt es das Ganze mit zwei Gängen mehr, so dass deren achtzehn zur Verfügung stehen – mit Überschneidungen allerdings. Da es die Sram-Nabe derzeit nur in einer Ausführung mit Rücktrittbremse gibt, ist das Cesur eher als Tou-

renrad und Stadtflitzer aufgebaut – keine Federgabel, stark zurückgebogener Lenker und voluminöse »Table Top«-Reifen von Schwalbe. Man darf damit schon einmal einen kleinen Ausflug ins Gelände wagen, die Rücktrittbremse führt einem aber eindrucksvoll vor Augen, wie oft man die Kurbeln im Gelände auch einmal rückwärts bewegt: sei es zum Balancieren, sei es, um Bodenkontakt des Pedals zu vermeiden. Für den Geländeeinsatz sollte man daher doch die Disc- oder Felgenbremsversion der i-Motion 9 abwarten, die ab 2007 in die Läden kommt. Aber um die Praxistauglichkeit von Cesurs Idee zu überprüfen, reicht der Einsatz als Stadtrad aus. Und die erreichbaren Geschwin-

digkeiten sind wirklich phänomenal – so schnell waren wir noch nie im Biergarten. Doch zunächst zurück zur grauen Theorie: Sram gibt eine Übersetzung von 340 Prozent für die i-Motion an. Das heißt: mit dem höchsten Gang kommt man pro Kurbelumdrehung 3,4 Mal so weit wie mit dem niedrigsten. In Zahlen ausgedrückt sind das beim Cesur-Bike – ohne Berücksichtigung des Schlumpf-Getriebes – 1,96 Meter im ersten Gang und 6,65 Meter im neunten Gang. Errechnen lässt sich das aus der Formel  $Z_{\text{Kette}}/Z_{\text{Nabe}} \times \text{Radumfang}$ . Die Übersetzungen der einzelnen Gänge der Nabe konnten wir den technischen Informationen entnehmen. Das verbaute Schlumpf »Speeddrive«-Getriebe bietet zwei Stufen, zwischen denen durch Fersendruck auf die Tretlagerachse geschaltet wird. In der einen Stufe (1:1) können die oben errechneten Werte übernommen

## SRAM I-MOTION 9



Sram bringt mit der i-Motion 9 die erste Neungang-Nabenschaltung auf den Markt. Sie bietet ein Übersetzungsverhältnis von 340 Prozent, die Gangabstufung liegt sehr gleichmäßig zwischen 14 und 17 Prozent. Bei einer Kettenblattkombination von 36-20 legt man pro Kurbelumdrehung zwischen 1,96 und 6,65 Meter zurück, das ist beachtlich und lässt durchaus einen sportlichen Einsatz der Nabe zu. Der Schaltimpuls kommt von einem Drehgriff mit übersichtlicher Ganganzeige, geschaltet werden kann im Stand genauso wie unter Last. Im Moment gibt es die Nabe nur mit Rücktrittbremse, andere Ausführungen – auch mit Scheibenbremse – folgen 2007.

Foto: Michael Herrlich

PREIS: 1090 Euro,  
GEWICHT: 12,00 kg



## SRAM I-MOTION 9

SCHLUMPF	GANG								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	1,96	2,24	2,62	3,08	3,61	4,23	4,96	5,81	6,65
1,65	3,23	3,70	4,32	5,08	5,96	6,98	8,18	9,59	10,97

Die Tabelle zeigt sämtliche Gangsprünge der Kombination in Metern pro Kurbelumdrehung. Deutlich ist der breite Überschneidungsbereich zu erkennen.

werden, in der zweiten Stufe müssen sie entsprechend der Übersetzung des Schlumpf-Getriebes mit 1,65 multipliziert werden. In der Praxis ergibt das eine Erweiterung der Gangzahl um vier Gänge nach oben. Mit dem höchsten Gang legt man 10,97 Meter pro Kurbelumdrehung zurück, die Übersetzung wird auf 560 Prozent erweitert (zum Vergleich: mit der XTR-Kombination 22-32-44/11-32 käme man mit diesem Bike auf die Werte 1,37 Meter und 8,02 Meter). Wie unsere Grafik zeigt, gibt es eine breite Überschneidung zwischen den Gängen, die ein recht einfaches Schaltsystem empfiehlt: Im Flachen kommt man generell mit beiden Schlumpfstellungen gut zurecht, man nutzt dabei entweder die »dicken« Gänge in der 1:1-Stufe oder die leichten Gänge in der 1:65 Stufe. Geht es steiler bergauf, muss man auf jeden Fall die »kleinen« Gänge in der 1:1-Übersetzung wählen, bergab ist mit den schweren Gängen der 1:65-Übersetzung eine sehr hohe Geschwindigkeit drin.

In der Stadt ist man mit dieser Bandbreite »overequipped«. Geht es aber hinaus zur Überlandfahrt, kann man das Cesur ordentlich über die Radwege jagen. Mancher Rennradfahrer wundert sich da in langen Abfahrten über seinen Verfolger auf fetten Reifen. Sehr überzeugend arbeitet die Nabenschaltung. Butterweich wechseln die Gänge, der Drehgriff ist schön zu bedienen und zeigt deutlich den eingelegten Gang an. Die Geräuschentwicklung ist angenehm niedrig. Der nach hinten geschwungene Lenker sorgt für eine komfortable Handhaltung, steht aber schnellen Richtungswechseln im Gelände entgegen. Aber wie gesagt: Für den Geländeeinsatz empfiehlt sich das Bike sowieso nicht. Als Studie zeigt es aber, was mit einer anderen Ausführung der Nabe und entsprechender Mountainbike-Ausstattung möglich ist: ein klasse Bike ohne Kettenschaltung, das diese nie vermissen lässt. Für die Idee gibt es bei uns ein »sehr gut«!

www.cesur.de