



PREIS ab 155 Euro

(Standard-Version mit Rollenbremsaufnahme)

SYSTEMGEWICHT 2.100 Gramm

DIE NABE

Seit Ende 2003 auf dem Markt, erfreut sich Shimanos Achtgangnabe bis heute großer Beliebtheit – an sportlichen Cross- und Fitnessbikes ebenso wie an Tourenrädern. Mit etwas über 300 Prozent ist der Übersetzungsumfang der Nexus für den angepeilten Zweck ausreichend groß; anhand der Primärübersetzung

(Ritzel/Kettenblatt) lässt sich die Schaltung dem jeweiligen Einsatzzweck gut anpassen. Die Gangsprünge der Nexus-8 fallen bis auf den Schritt vom ersten zum zweiten Gang und dem vom fünften zum sechsten recht klein aus. Der Unterschied zwischen den Gängen fünf und sechs ist jedoch zu groß für flüssiges Hochschalten. Die Nexus-8 ist in zwei unterschiedlichen Varianten erhältlich, einer Standard-Version und einer rund 200 Gramm leichteren Premium-Version. Letztere verfügt stellenweise über Wälzlager, wo die einfache Nexus-8 nur Gleitlager besitzt; zumindest im Neuzustand ist jedoch kein Unterschied spürbar.

Preislich liegen die beiden Varianten laut Shimano-Importeur Paul Lange nur rund 25 Euro auseinander. Viele Fahrradhersteller nutzen die zwei Varianten aber als eines des Unterscheidungsmerkmale zwischen ihren Modellreihen. Geschaltet wird die Nexus-8 per Drehgriff. Der Griff rastet spürbar ein und die Gänge lassen sich behutsam einlegen; so kann man die Verminderung des Pedaldrucks beim Schalten gut dosieren. Lastschaltbar ist die Nexus nämlich nicht oder nur sehr begrenzt. Übertreibt man es bei Gangwechsel mit dem Treten, protestiert das Getriebe mit hässlichen Knirschgeräuschen. Im Falle eines Defektes ist der Ausbau des Hinterrades kein Hexenwerk: Um den Träger des Schaltzuges zu lösen, muss nur ein Kunststoff-Sicherungsring entfernt werden, dann lässt er sich einfach abziehen. Gelbe Markierungen erleichtern beim Wiedereinbau das richtige Aufsetzen des Trägers. Zur Einstellung der Schaltung dienen ebenfalls Farbmarkierungen. Im Alltagsbetrieb längt sich der Schaltzug allerdings selten so weit, dass nachgestellt werden muss.

Der Nexus-Drehgriff liegt gut in der Hand.



DAS RAD: KTM CITY UNIVERS 8 LITE

PREIS/ GEWICHT 799 Euro/ 16,5 Kilo

RAHMEN Aluminium

SCHALTUNG Shimano Nexus-8

FEDERUNG Suntour SF10 NCX-DLO/Federst.

BREMSEN Shimano Acera V-Brake

BELEUCHTUNG Nabendyn./Halogenstrahler

REIFEN Schwalbe Marathon Racer

INFOS www.ktm-bikes.at

KTM montiert die Nexus-8 in der Standard-Variante an ein hochwertiges und komfortables Tourenrad. Federsattelstütze und Federgabel sorgen für Komfort, ein Schnellspanner an der Sattelklemme sowie der winkelverstellbare Schaftvorbau ermöglichen eine leichte Größenanpassung an den Fahrer und die Fahrerinnen. Die Lichtanlage bietet einen leichten, hochwertigen Nabendynamo, dazu einen einfachen Halogenstrahler, gebremst wird mit kräftigen V-Brakes und den Kontakt zur Straße halten hochwertige Schwalbe Marathon. Mit knapp 800 Euro stellt das KTM, das es sowohl mit Herren- und Damenrahmen gibt, einen angesichts der Ausstattung eher hochpreisigen Vertreter der Nexus-8-Gattung dar – Fahrspaß im Alltag wie auf Touren bietet der stabile Tiefeinsteiger jedoch trotzdem. Gerade im Stadtverkehr punktet die Nabenschaltung mit der Option der Schaltbarkeit im Stand und bei ganz langsamem Tempo – mit einer Kettenschaltung muss man schon deutlich vorausschauender die Gänge wechseln. Mit 38er Kettenblatt und 19er Ritzel ist die Primärübersetzung am KTM weder zu lang noch zu kurz; wer das Rad in eher hügeligem Gelände nutzen will, kann ohne Weiteres ein zwei Zähne größeres Ritzel montieren und die gesamte Übersetzungsbandbreite in Richtung „leicht“ trimmen. Die Erfahrung lehrt, dass die Ketten von dauerhaft im Freien geparkten Fahrrädern auch ohne Vollkettenschutz viele Jahre halten, wenn sie ein wenig Pflege bekommen; der am KTM verbaute Hosenbeinschutz reicht also völlig aus. Mit 16,5 Kilo ist das KTM für ein Tourenrad dieser Machart durchschnittlich leicht – es hin und wieder in den Keller zu tragen, artet nicht in einen Kraftakt aus.