



Zunächst stand ich der neuen Sram XX1 eher skeptisch gegenüber. Warum schon wieder eine Neuheit wo mir die XX - Gruppe, mit der ich super zurechtkam, noch so neu vorkam?

Nachdem die Topstars der Szene weitestgehend zufrieden waren, wollte ich mir mein eigenes Bild machen. Seit diesem Jahr fahre ich auf meinem ersten 29-Zoll Racebike mit der neuen Gruppe im Trainingseinsatz, sowie bei Rennen wie der Internationalen MTB Bundesliga und möchte nun ein erstes Zwischenfazit ziehen.



Montiert habe ich ein 32er Kettenblatt in Verbindung mit der 10/42 Kassette. Zusätzlich habe ich für flachere Kurse ein 36er Kettenblatt als Alternative.

Die ausführliche Vorstellung der XX1 findet ihr weiterhin

hier: <http://www.rund-ums-rad.info/sram-xx1-11-gaenge-und-nur-ein-kettenblatt/>

## Vorteile:

- durch Wegfall des Umwerfers und des linken Schalthebels sieht das Rad aufgeräumter aus.
- Gewohnt exakte Verarbeitung und präzises Schalten, wie bei allen bisher von mir gefahrenen Sram-Produkten.
- wegen weniger Anbauteilen fällt das Gesamtgewicht deutlich niedriger aus. (insgesamt 202g Ersparnis gegenüber der XX)
- Handhabung ist sehr einfach. Vor allem der Kettenblattwechsel gestaltet sich als simpel und schnell. Kette vom Blatt nehmen, Schrauben lösen, Blatt tauschen und wieder festschrauben. Fertig in weniger als fünf Minuten!
- die Kette ist bei normalen Witterungsverhältnissen noch kein einziges mal abgesprungen. Selbst in ruppigen Wurzelabfahrten hatte ich noch keine Probleme.



## Nachteile:

- bei extremem Schlamm fällt die Kette häufig ab und ist nur schwer wieder aufzulegen:  
Beim Bundesliga-Rennen in Heubach hatte ich damit große Probleme. Die Kette sowie die Zähne des Kettenblatts waren so stark verschmutzt, dass die spezielle Verzahnung nicht mehr richtig „greifen“ konnte. Bei der Schlammschlacht in Gedern war die Kette vor lauter Matsch nicht mehr zu sehen, lief



aber trotzdem ohne Probleme.

Es ist also unterschiedlich und es gilt: Etwas Skepsis bei schlammigen Bedingungen ist sicher angebracht.



- Übersetzung muss eventuell je nach Strecke angepasst werden: wie oben beschrieben empfehle ich den Kauf eines zusätzlichen Kettenblatts. Hierbei kann man zwischen 28-38 Zähnen in Zweier-Schritten wählen. Für einen Marathon ist die Kurbel eher sowieso für die meisten ungeeignet.
- hoher Preis schreckt viele Interessierte ab:  
wie so häufig bei Marktinnovationen ist der Anfangspreis sehr hoch.
- spezieller Freilauf nötig:  
Lange gab es keine richtigen Alternativen um sich ein kostengünstiges Ersatzlaufrad zusammen zu stellen. Auf viele Standard-Freiläufe passt die neue Kassette nicht drauf. Mittlerweile rüsten aber viele Hersteller nach und bieten passende Freiläufe an.
- bisher gibt es nur die teure Top-Version der Kassette. Das macht ein Trainingslaufrad unnötig teuer.
- Ersatzteile sind momentan meist nur mit relativ langen Lieferzeiten zu bekommen. Je nach Ersatzteil und Online-Shop muss man hier etwas Geduld beweisen, oder einen höheren Preis in Kauf nehmen.

Soweit mein erstes Fazit. Teil 2 wird umgehend nach Beendigung der Saison folgen. Dann gibt es auch ein Paar Worte zum Verschleiß der Saison. Für 2014 haben bereits viele Hersteller angekündigt, die Sram XX1 Gruppe an ihren Serienbikes zu verbauen.

