

TESTSTRECKE

Material und Zubehör im Test



ROTOR

Uno

Als Rotor im April 2016 die komplett hydraulische Schaltgruppe Uno vorstellte, drängte sich die Frage auf: Bringt Hydraulik bei Schaltungen wirklich Vorteile? Im ersten ausführlichen Test muss die jetzt erhältliche Uno diese Frage beantworten. Und sie muss zeigen, was sie auf der Straße kann.

Zunächst ein kleiner Theorie-Exkurs: Ein problematischer Punkt mechanischer Schaltungen sind die Züge. Diese verursachen Reibung in der Hülle, je nach Verlegung können sie schwer laufen; durch Zuglängung werden die Befehle unpräzise, der Verschleiß und die Anfälligkeit für Verschmutzung sind relativ hoch. Ein hydraulisches System sticht die Züge da aus: Es funktioniert, einmal korrekt justiert, reibungslos, wartungsfrei und ohne Verschleiß – und die Leitungen sind obendrein leichter.

Daher ist die Idee von Rotor schlüssig, bei der Uno neben den Bremsen (wahlweise Scheiben- oder Felgenbremsen) auch die Schaltwerke hydraulisch anzusteuern. Und die Spanier haben sich in den sechs Jahren Entwicklungszeit viele Gedanken gemacht. Das Schaltprinzip der Uno ähnelt dem von Sram: An jedem Griff

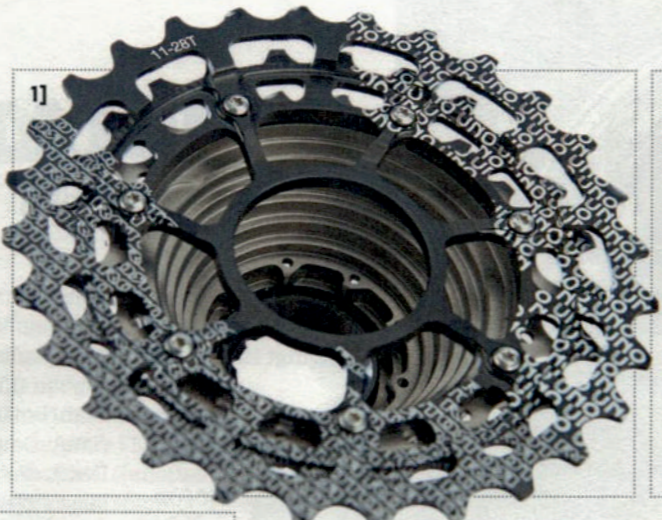
wird mit nur einem Hebel geschaltet – ein kurzer Schwung nach innen bewegt Umwerfer oder Schaltwerk auf ein kleineres Ritzel bzw. das kleine Kettenblatt; drückt man den Hebel weiter nach innen, wird die Kette auf ein größeres Ritzel oder auf das große Blatt bewegt. Beim Schaltwerk lässt sich vorjustieren, ob die Kette pro Hebelschwung ein bis maximal vier Ritzel weiterbewegt wird. Das Schaltwerk schnellert zum einfachen Rad-Ausbau aufs kleinste Ritzel, wenn man den Hebel außen am Parallelogramm umlegt. In dieser Stellung lässt es sich zudem auf jedes gewünschte Ritzel drücken, sollte die Hydraulik doch einmal ausfallen.

Die große Besonderheit der Uno: Die Indexierung liegt mangels Schaltmechanik nicht in den Griffen, sondern den Schaltwerken. Dadurch kommt das von anderen Schaltungen gewohnte Klicken pro Gangwechsel nicht aus dem Griff, sondern von hinten, man

GEWICHTE DER TOP-GRUPPEN

Set-Gewichte der mechanischen Gruppen für Brems-/Schalthebel, Schaltwerk, Umwerfer, Felgenbremse, Kasette, Kette und Züge/Hüllen.

Marke	Set-Gewicht
Sram Red	1405 g
Campagnolo Super-Record	1510 g
Rotor Uno	1547g
Shimano Dura-Ace	1576 g



1]



2]

- 1] Die aus einem Stück gefräste 11-fach-Kassette mit 11–28 Zähnen wiegt nur 135 Gramm.
- 2] Die Griffe sind weitenverstellbar, die Griffkörper passen normal großen bis großen Händen bestens.
- 3] Beim Schaltwerk lässt sich justieren, ob es einen oder bis zu maximal vier Gänge pro Hebelweg hochschaltet, zum Radwechsel lässt es sich aus der Indexierung ausrasten.



3]

fein dosieren und waren kraftvoll. Die Handkräfte sind geringer als bei mechanischen Stoppfern – sehr gut! Auch die Form der Brems-/Schalthebel gefiel den Testern – für kleine Hände sind die Griffkörper eventuell zu breit, hier könnten auch die Hebelwege problematisch werden. Eine Griffweitenverstellung ist aber vorhanden.

Die letzte Besonderheit der Uno: Alle Teile sind schon mit Leitungen verbunden und fertig befüllt, also quasi vormontiert. Zur Montage muss man die Leitungen öffnen – Öl sollte dank des geschlossenen Systems dabei keines auslaufen. Die Feinjustierung von Schaltwerk und Umwerfer geht wie geschmiert.

Hydraulisch schalten funktioniert gut, muss sich aber mit der ausgereiften mechanischen Konkurrenz messen, die keine Wünsche offen lässt. Was Rotor definitiv bringt, ist Exklusivität.

Ausprobiert

Preis 2499 Euro
Gewicht ab 1547 g

- hochwertig gefertigt
- wartungsarm
- top Bremsperformance
- lange Hebelwege
- sehr teuer, zumal ohne Kurbel



FELIX BÖHLKEN,

RB-Redakteur

Die Rotor Uno ist ein feines, höchst interessantes Stück Ingenieurskunst.

Die Idee der Hydraulik ist schlüssig und funktioniert, für sich betrachtet, gut. Messen muss sich die sehr teure Uno aber mit den Topgruppen der etablierten Mitbewerber: Deren mechanische Systeme funktionieren mit kürzeren Hebelwegen und weniger Handkraft. Beim Gewicht liegt die Uno vor der Dura-Ace, aber hinter Red und Super Record. Doch wer sich mit gut gefülltem Geldbeutel von Massenware absetzen will, für den ist die exklusive Uno ohne Frage eine interessante Alternative.

ROTOR UNO

Die im RB-Labor gewogenen Gewichte und offiziell empfohlenen Preise.

Schaltwerk	Umwerfer	Schalthebel	Kassette	Kette	Set-Gewicht mit Disc ¹	Set-Gewicht mit Felgenbremse ²
Einzelgewichte nicht messbar, weil Schalthebel mit Bremsen und Umwerfer bzw. Schaltwerk durch Leitungen verbunden sind			135g	242g	1621 g / 2499 €	1547 g / 2499 €

¹ Gewicht des kompletten Systems mit Leitungen, befüllt mit Öl, inklusive Brems Scheiben.

² Gewicht des kompletten Systems mit Leitungen, befüllt mit Öl.