

Unterschiedliche Kettenblätter

Es gibt unterschiedliche Kettenblätter, die für unterschiedliche Kurbeln oder Einsatzgebiete zu verwenden sind. Nachfolgend haben wir euch mal die Haupt Unterschiede aufgeführt. Im Zweifelsfall immer Euren Händler fragen, welches Kettenblatt mit welcher Kurbel an welchen Rahmen passt.

Die unterschiedlichen Bohrungen zur Aufnahme des Kettenblattes auf der Kurbel

die meisten Kettenblätter haben eine Bohrung zur Aufnahme auf die Kurbel, mit einem Durchmesser von 23,5 mm, also für einteilige Kurbeln.

Ansonsten benötigen die meisten dreiteilige Kurbeln ein Kettenblatt mit einer Bohrung zur Aufnahme auf die Kurbel von 19mm oder 22mm Durchmesser.

Es gibt jedoch auch immer ein paar Ausnahmen, wie z.B. die Profile SS Kurbel, wo man ein Kettenblatt für einteilige Kurbeln mit einem passenden Spacer verwendet.

Wenn man ein Kettenblatt für eine einteilige Kurbel auf einer dreiteiligen Kurbel (19mm Bohrung) montieren möchte, muss man nicht unbedingt ein neues Kettenblatt kaufen, es gibt auch einen Adapter (**Bild 7**) dafür.

Kettenblatt, CD, Kettenring ?

Als Kettenblatt und CD (**Bild 1&2**) bezeichnet man bei BMX Bikes alles was Zähne hat und direkt auf die Kurbel montiert wird, ohne das dafür noch eine Grinddisk oder ein Kettenblattstern montiert werden muss. Die Abkürzung CD steht dabei für Chain Wheel, was nichts anderes heißt als Kettenrad bzw. Kettenblatt.

Ein Kettenring (**Bild 3**) wird nicht direkt auf die Kurbel geschraubt sondern benötigt entweder einen Kettenblattstern (**Bild 4**) oder eine Grinddisk (**Bild 5**), auf welche er mittels Kettenblattschrauben (**Bild 6**) montiert wird.



Welche Unterschiede gibt es noch ?

Es gibt CNC gefertigte Alu-Kettenblätter, welche mit modernsten Maschinen produziert werden und daher einen nahezu perfekten Rundlauf haben. Diese sind meistens erst ab etwa. 35,00 EURO erhältlich.

Einfachere Kettenblätter sind aus Stahl oder Alu ausgestanzt. Hier sind die Rundlaufeigenschaften nicht so perfekt wie bei den CNC gefertigten.

Wie viel Zähne ?

Wir könnten euch hier eine unüberschaubare Tabelle mit allen Übersetzungsverhältnissen auflisten, die eh keiner versteht, aber das möchten wir nicht.

Eine gute **Allround** Übersetzung hat ein Übersetzungsverhältnis von ca. 2,75 (große Zahnzahl geteilt durch kleine Zahnzahl) . Eine solche Übersetzung ist auf den meisten Allround-Komplettträgern Serienausstattung.

Bei **Flatland** Komplettträgern ist meistens eine Übersetzung von vorne 25 bis 32 Zähnen und hinten 9 bis 14 Zähnen Serienausstattung. Mit dieser Übersetzung kann man dann aber auch nur Flatland fahren, da man keinen höheren Geschwindigkeiten mehr erreicht.

Jeder Fahrer muss seine eigene persönliche Übersetzung selbst herausfinden.