

Je nach Motorradgattung dreht sich das Trittstück des Schalthebels rückwärts oder vorwärts – in Gegenrichtung jeweils drehfest. Nach Entfernen des originalen Trittstücks wird der Schalthebel mit einer Gewindebohrung versehen und das Rolling Shifter Peg verschraubt.

**Folgende Varianten sind bislang verfügbar:**

Kleine Ausführung mit durchgehend schwarzer Gummihülse; Abmaße: Länge der Rolle 40 mm, Durchmesser ca. 22 mm

Große Ausführung mit Edelstahlhülse und drei aufgesetzten Gummiringen; Abmaße: Länge der Rolle 50 mm, Durchmesser ca. 27 mm

Große Ausführung mit schwarz eloxierter Aluminiumhülse und drei aufgesetzten Gummiringen; Abmaße: Länge der Rolle 50 mm, Durchmesser ca. 27 mm

**Für alle Varianten gilt:**

Lieferbar in M6-, M8- und 5/16-24-Innengewinde, in denen Edelstahl-Gewindestifte von 30 mm Länge eingeschraubt sind (beiliegend). Wegen des 18 mm tiefen Innengewindes am Shifter Peg lässt sich der herausstehende Gewindestift auf unterschiedliche Schalthebelbreiten einstellen. Durch das Innengewinde können aber auch handelsübliche Schrauben mit Inbus- oder Maschinenkopf benutzt werden, falls die Materialstärke des Schalthebels zu gering für eine haltbare Verbindung mittels Innengewinde ist, oder der Schalthebel hat bereits eine Befestigung mit einer der angegebenen Gewindegrößen. Die aktuelle UVP liegt bei 129 Euro, für die Edelstahlvariante bei 149 Euro.

Das Angebot wird Schritt für Schritt weiter ausgebaut. Infos und Anfragen unter: [www.united-bike-parts.de/shop](http://www.united-bike-parts.de/shop)

Text: Guido Saliger

Fotos: Christina Guldénring

# Locker von der Rolle

Meist sind es unscheinbare Kleinteile, die das Fahren nachhaltig erschweren oder erleichtern. Letzteres trifft eindeutig auf das »Rolling Shifter Peg«, einen Schalthebelumbau von »United-Bike-Parts«, zu.

Bestimmten Komponenten am Motorrad kommt ein unerwartet hoher Stellenwert zu, weil der Fahrer unmittelbar mit ihnen in Kontakt steht und sie schon auf einer recht kurzen Ausfahrt Hunderte Male bedient, wie etwa dem Schalthebel.

Mehr durch Zufall stieß Kollege Uli Böckmann bei der Firma »United-Bike-Parts« auf ein Zubehörteil, das zunächst wie ein Gimmick aus der Abteilung »must have – ich weiß aber nicht warum –« wirkte. Ein Schalthebel, dessen Trittstück – kurz Peg – in eine Richtung drehbar, in die andere Richtung aber starr ausgelegt ist. Dabei war der Grund für die Entwicklung eher nebensächlicher Na-

tur. Kunden der Cruiser-Fraktion – die Motorradschmiede in Duisburg-Duisern mit Schwerpunkt Harley-Umbauten bietet Individualisierung aber auch für andere Marken an – wollten ihr Schuhwerk vor hässlichen Gebrauchspuren geschützt wissen.

In dem Zusammenhang erinnerte ich mich lebhaft an Einsätze auf der Rennstrecke. Je nachdem, welche Stiefel gerade im Einsatz waren, scheuerte ich mir beim Raufschalten den »dicken Onkel« am linken Fuß wund. Im Prinzip logisch wenn man sich vor Augen führt, dass das Trittstück des Schalthebels mit seiner Gummierung dabei stumpf über den Stiefel schabt. Wegen der Winkelveränderung um den Drehpunkt der Schalt-

welle wandert bei sportlicher Rasten-/Schalthebelanordnung das Trittstück auf dem Schaltfuß von vorn Richtung Spann.

Am Beispiel einer BMW F 800 S, die je nach Serienstreuung eine durchaus knochige Schaltung aufweist und die im konkreten Fall mit unschöner Regelmäßigkeit beim schnellen Hochschalten in den nächst höheren Gang nicht so recht einrastet – meist vom vierten in den fünften –, haben wir die Probe aufs Exempel gemacht. Der Hebel wurde kurzerhand bei »United-Bike-Parts« zum Rolling Shifter Peg umgebaut. Dafür wird das vorhandene Trittstück abgetrennt und das verbleibende Hebelstück ge-

nau in der Mitte dieser Stelle mit einer Bohrung – und sofern die Materialstärke des Hebels reicht – mit einem Gewinde versehen. Hier wird die Achse verschraubt, auf der die Rolle des neuen Trittstücks drehend gelagert ist.



**Weichere Gangwechsel und mehr Transparenz beim Schalten**

Resultat des Umbaus: spürbar weichere Gangwechsel und deutlich mehr Transparenz beim Schalten. Die Gänge rasten gut fühlbar ein – und wir sind seitdem auch nicht mehr zwischen den Gängen hängen geblieben. Zudem gerät die Leerlaufsuche im Stand vom ersten Gang aus viel einfacher und präziser. Letzteres wird auch durchweg aus der Cruiser-Zunft bestätigt.

**Am besten**  
**Motorradfahrer** -E-Paper  
**im Abo**

Einmal heruntergeladen haben Sie das E-Paper vom »Motorradfahrer« immer dabei – egal ob Smartphone, Tablet oder PC.



**12 x für nur 23,99€**

**AM BESTEN**  
jetzt gleich Coupon auf Seite 114 ausfüllen und bestellen!

[www.motorradfahrer-online.de](http://www.motorradfahrer-online.de)

**Abo-Vorteile**

- **13 % Preisvorteil** gegenüber dem Einzelkauf der Printversion
- **kostenloser Zugang** zum digitalen »Motorradfahrer«-Archiv im Internet inklusive Artikel-Download
- **Geschenk Ihrer Wahl** Prämien finden Sie unter [www.motorradfahrer-online.de](http://www.motorradfahrer-online.de).
- **Bis 20 % Preisvorteil** beim Kauf ausgewählter Produkte im Shop
- **Ohne Risiko** Sie können das E-Paper-Abo nach einem Jahr jederzeit kündigen – garantiert! Zu viel gezahltes Geld erhalten Sie dann zurück.

Zusatzangebote & Dienstleistungen für Abonnenten gelten nur für Kunden der Reiner H. Nitschke Verlags-GmbH.

# Rolling Home

Von Martin Spiecker Fotos: Circuit Pics, Ulrich Dicke

In der letzten Circuit Ausgabe 2/16, Seite 48 stellten wir den „Rolling-Shifter-Peg“ vor und berichteten vom Anbau des kleinen Teils.

Inzwischen konnten wir den R-S-P (Rolling-Shifter-Peg) ausführlich testen und zwar an zwei Tagen beim Renntraining am Bilster Berg.

Beim R-S-P handelt es sich um einen Schalthebelumbau. Das normale Trittstück wird gegen den R-S-P ausgetauscht.

Der erste Fahreindruck ist verblüffend. Im Gegensatz zum normalen Trittstück welches mit seinem stumpfen Gummi beim Schalten über die Stiefeloberseite reibt (der Winkel verändert sich logischerweise beim Schalten um den Drehpunkt der Schaltwelle) führt der R-S-P eine kleine Rollbewegung aus und dies nur in der gewünschten und sinnvollen Richtung. Die andere Drehrichtung ist dann gesperrt.

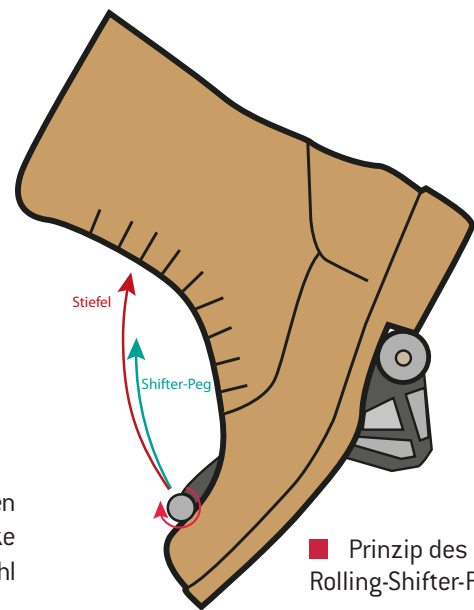
Das sind zwar nur wenige Millimeter und am Fuß nicht unmittelbar spürbar aber der Schaltvorgang an sich ist effektiv weicher und präziser. Beim umgedrehten Schaltschema am Rennmotorrad gilt dies beim Zurückschalten (Hochschalten passiert über den Schaltautomaten).

Gerade auf der Rennstrecke wird zackig geschaltet und jeder Gang muss sitzen.

Mit dem R-S-P gab es jedenfalls nicht einen einzigen Verschalter und das Getriebe machte einen deutlich geschmeidigeren Eindruck. Man hat sogar den Eindruck, dass das Getriebe an sich verschleißärmer bedient wird. Der Schaltvorgang wirkt nicht knochig sondern eher soft und doch gleichzeitig knackig. Dies ist der Versuch, es mit Worten zu beschreiben. Ausprobieren ist besser. Dann stellt sich der „Aha-Effekt“ unmittelbar ein.

Unsere 6er Kawa hat von Haus aus schon ein prima Getriebe im Sinne von „es lässt sich gut schalten“. Bei Bikes mit eher „ruppigen“ Getrieben und den daraus resultierenden Schaltvorgängen ist der R-S-P auch und speziell ein Gewinn der ersten Garde und ein gut angelegtes Zubehörteil.

Wenn man überlegt, was z.B. ein Satz Reifen kostet, dann sind die 89,00 Euro (Preise und Ausführungen auf der Website) für den R-S-P auf jeden Fall gut investiert.



Spätestens nach den ersten Kilometern auf dem Bike stellt sich dieses gute Gefühl ein.

Die beiden Tüftler Fritz Klein und Norbert Hölterhoff aus Duisburg haben den Rolling-Shifter-Peg konstruiert und immer weiter optimiert. Beide betreiben eine feine Werkstatt unter dem Namen „United-Bike-Parts“ und beschäftigen sich vornehmlich mit dem Service und Umbauten von Custom-Bikes.

Fazit: Der Rolling-Shifter-Peg ist eine echte Innovation und ein Präzisionsteil mit toller Funktionalität.

[www.united-bike-parts.de](http://www.united-bike-parts.de)

