Gutes Rad ist teuer: Empfehlungen für den Kauf von Kinder-Fahrrädern

(nach Zeitschrift fairkehr)

Noch bis vor ein paar Jahren war das Kinderrad ein typischer Geschenkartikel, im Vorübergehen mitgenommen von Onkel und Tante, die den Neffen schon lange nicht mehr gesehen hatten. Wird sich schon freuen! Derartige Produkte standen in Massen in Bau- und Einkaufsmärkten herum, auch in den Spielzeugabteilungen der Kaufhäuser. Verramscht von einem Personal, das beim Erklären der kleinen Unterschiede - etwa zwischen Naben- und Seilzugbremse - eindeutig überfordert war.
In den Fahrradgeschäften dagegen waren Kinder- und selbst Jugendräder selten zu haben. Viele Fachhändler konnten sich mit der zweifelhaften Qualität, die typisch war fürs kleine Rad, nicht anfreunden. Und hatten sie sich doch mal für ein vertretbares Modell entschieden, waren sie es bald leid, sich für den höheren Preis ständig rechtfertigen zu müssen.
Doch vor drei, vier Jahren kam die Revolution des Kinderfahrrads. Ausgerechnet die altehrwürdige Firma Kleinebenne ("Patria") überraschte mit einem sogenannten mitwachsenden Rad für 5- bis 10jährige - ein bis heute richtungsweisendes Konzept. Auch andere Hersteller entdeckten plötzlich, daß Kinder eigene ergonomische Gesetze haben. Und glaubten, daß mehr und mehr Eltern sich ein gezielte Anpassung des Fahrrads an die Kinder was kosten lassen würden.

Der Versuch der Fahrzeugfabrik Puky, mit dem Modell „Crusader“ Sicherheitskomponenten mit einem trendigen Erscheinungsbild zu vereinigen, wurde immerhin 1996 mit dem ersten Preis im European Bicycle Design Contest der Firma Shimano belohnt. Jetzt hat Puky die Produktion des hochgelobten "Crusader" eingestellt. Lakonischer Kommentar von Joachim Kuchenbecker, einem der Geschäftsführer: "Ein Kinderfahrrad für über 800 Mark ist derzeit in Deutschland nicht zu verkaufen." Rollback? In Zukunft wieder Kinderräder wie gehabt?

Sicher, nicht jeder kann knapp 1000 DM für ein Kinderfahrrad ausgeben. Doch lohnt der stolze Preis sicher, wenn man bedenkt, daß man bei einem einfachen Kinderrad ca. aller 3 Jahre ein neues Rad kaufen muß, weil die Kinder eben die Angewohnheit haben, ihren Eltern zumindest in der Körpergröße nachzueifern und zu wachsen.
Bei Familien mir mehreren Kindern, die oft noch weniger ausgeben können, schlägt positiv zu Buche, daß zumindest bei größerem Altersabstand der Sprößlinge der Nachfolger oder Nachzügler das teure Rad noch weiter nutzen kann.
Bedenkt man auch, wieviel Geld Eltern und Verwandte für einen Kinderwagen, Kinderautositz, elektrische Eisenbahn u.a. ausgeben, ist das Geld für ein solides Kinderrad sicher gut investiert.
Außerdem erspart man sich vielleicht viel Ärger und Streß, wenn Papa bei Radtouren nicht immer wieder auf seine Sprößlinge warten muß, weil diese mit einem Billigrad mehrfach Panne haben oder mit 3 Gängen hinterherzottel, während Mama und Papa mit eleganten Rädern mit 21 Gängen vorneweg sausen.

Ein Problem möchte ich allerdings nicht verschweigen: die weitverbreitete Arglosigkeit und Faulheit von Kindern: da wird das Rad beim Einkauf nicht angschlossen oder beim Absteigen in kühnem Schwung fallengelassen, so daß bei einer solchen groben Behandlung auch ein teures Rad bald Achten und Schrammen hat oder ganz verschwunden ist.

Worauf sollte man aber beim Kauf von Kinderrädern achten? In einem Artikel der Zeitschrift faihrkehr Heft 4/1997 S. ist alles ausführlich nachlesbar (mit Bild). Hier sollen jedoch die wichtigsten Erfahrungen zusammengefaßt werden:

1. Leichtgewicht gesucht
Wahrscheinlich nicht. Zwar wird die Mehrzahl der Kinder- und Jugendräder immer noch über Großanbieter losgeschlagen, darunter auch viele nicht empfehlenswerte Artikel, zusammengebacken in Billiglohnländern. Die Aufbruchsstimmung der letzten Jahre hat aber auch zu etlichen hervorragenden Modellen geführt, die Standards gesetzt haben.
Die Theorie ist da, nach empfehlenswerten Modellen muß nicht mehr wochenlang gefahndet werden, und eigentlich wissen alle, was in puncto Ergonomie und Sicherheit angesagt ist. Eine der Prämissen lautet:
* Ein Leichtgewicht soll es sein. Experten fordern, daß Schülerräder nicht mehr als 13 Kilo wiegen sollten - Papas tolles Trekkingbike wiegt schließlich nur zwei Kilo mehr, und trotzdem stöhnt der Vater, wenn er es die Kellertreppe rauf- oder runterschleppen muß.

Um so notwendiger ist es, gerade bei den kleinen Rädern auf hochwertige wie leichte Materialien zu achten.

Aluminium ist für Felgen, Gepäckträger und Tretkurbeln erste Wahl. Doch Alu oder gar die Legierungen sind bei Kinderrädern bisher kaum üblich.
Lobenswert dagegen, daß sich viele Konstrukteure um neue **Rahmenformen** bemühen. En vogue - sicherlich auch aus Gründen des Designs - ist das stark zum Sattel abfallende Oberrohr, sofern das Rad als "Knabenmodell" ausgewiesen ist.
Villiger wagt es, die Verbindung zwischen einem leicht geschwungenen Unterrohr und dem relativ kurzen Sitzrohr dermaßen tief anzusetzen, so daß sein Modell "Spycy" über einen angenehm tiefen Durchstieg verfügt und als geschlechtsneutral durchgeht. Ähnliches zeichnet Patrias "Skippy" aus.
Solche sog. **Unisex-Geometrien** für Mädchen und Jungen mögen bei kleinen Machos nicht so beliebt sein, unter dem Aspekt der Sicherheit sind sie allerdings zu empfehlen, ebenso Modelle mit stark abfallendem Oberrohr, da sie in kritischen Situationen sowie bei größeren Radtouren mit Gepäck ein leichtes Absteigen ermöglichen.
Nachdem ich selbst erlebt, wie mein 7jähriger Sohn mit einem 24er-Kinderrad (trotz Dreigang-Nabenschaltung, welche durch den Rücktritt recht kinderfreundlich ist und tiefergestelltem Sattel auf der Querstange) bei der Testfahrt für einen Radurlaub in der Schweiz gegen ein Garagentor gefahren ist, weil er das Rad nicht unter Kontrolle hatte, ist mir die Bedeutung der richtigen Sitzposition und eines niedrigen Durchstiegs am Rahmen bewußt.

* "**Mitwachsende" Fahrräder** versprechen, dem Kind über mehr Jahre als sonst üblich eine angenehme Sitzposition zu bieten. Das ist indes nur dann gewährleistet, wenn Sattel und Lenker nicht nur simpel ausziehbar sind, sondern sich auch der Abstand zwischen beiden variieren läßt, wie zum Beispiel beim "Skippy" durch eine Teleskop-Sattelstütze.

* Ergonomie ernst nehmen bedeutet, sich über die **kindgerechten Maße** fast aller Komponenten Gedanken zu machen und nicht hemmungslos Teile vom Erwachsenenrad zu übernehmen. So sollten beim 20-Zoll-Rad kürzere Tretkurbeln von 125 Millimetern üblich sein. Die Bremshebel müssen ebenfalls die kleiner Handspanne von Kindern berücksichtigen, ansonsten werden Gefahrenbremsen zum russischen Roullet und längere steile Abfahrten im Gebirge zur Tortour, weil die Hände die Kraft zum Bremsen nicht mehr aufbringen können.
(Eine der wenigen Ausnahmen: der Dynamo. Den gibt es noch nicht im Bonsai-Format.)
* Gewarnt werden muß vor einem zu breiten Lenker: Er sollte die Schulterbreite höchstens um 1O Zentimeter überschreiten. Daß die Lenkerenden abgerundet sein müssen, versteht sich wohl von selbst.
* Vorbildhaft der geschlossene **Multifunktionslenker**, mit dem "Spycy" beeindruckt. Kleinere Griffe und individuell einstellbare Bremshebel sind beileibe noch nicht an allen Kinderrädern üblich.
* Die **Lenkergriffe** sollten an den Enden abgerundet sein, ihre Größe Kinderhänden entsprechen. Ein geschlossener Multifunktionslenker (rechts) dient nicht nur der Sicherheit, sondern läßt auch unterschiedliche Griffpositionen zu.
Immerhin: Es gibt sie, ebenso wie auf Kinderhände abgestimmte Drehschaltgriffe, wie beispielsweise bei der "Bandix"-Nabenschaltung von Sachs.
* Tauchen noch zwei Fragen auf, die beim Kinder- und Jugendrad mindestens genauso wichtig sind wie beim großen: Welche **Schaltung** darf es, welche Bremsen müssen es sein? Je älter die Kurzen werden, desto gewaltiger soll die Zahl der Gänge sein. Viele Produzenten geben diesem Wunsch gerne nach, versuchen Eindruck zu schinden mit Doppel- oder Dreifach-Kettenblatt und einem voluminösen Paket von sieben oder acht Ritzeln. Die Hersteller Patria, Villiger oder Puky setzten dagegen auf pure Vernunft: Nabenschaltung und sonst gar nichts. Bei den neuen Puky-Rädern dominiert der Dreigang, fünf Gänge sind das höchste der Gefühle.
Das sind vollkommen ausreichende Übersetzungsmöglichkeiten, schließlich sind die MTB wenigsten Kinder auf der Alm zu Hause.
Im übrigen sind erfahrbare Vorteile damit verbunden: Ein einziger Drehgriff reicht aus, die Kette ist problemlos abzudecken, und die Rücktrittbremse kann als dritte unabhängige Bremse benutzt werden.

Es ist zwar überhaupt nicht verkehrt, wenn auch vorne und hinten Cantileverbremsen ihren Dienst tun, trotzdem an dieser Stelle ein Lobgesang auf die **Nabenbremse**:
Der klassische Verzögerer ist nach wie vor witterungsunabhängig und so gut wie wartungsfrei. Vor allem aber ist es eine vergleichsweise sanfte Bremse, bestens geeignet, die M. Spur zu halten.
Und das vielleicht notwendige Abbiegzeichen kann auch während des Abbremsens gegeben werden.
Was sollte es sonst noch sein?
Unbedingt eine StVZO-gerechte Lichtanlage auf Erwachsenenniveau: Halogen-Scheinwerfer, nachleuchtendes Standrücklicht, zuverlässig und leichtlaufender Dynamo, Steckverkabelung (wünschenswert: zweiadrige Kabel).

Dem Gesehenwerden dienlich sind auch **reflektierende Materialien auf Rahmenrohr und Schutzblechen**, überhaupt alle hellen bis leuchtenden Farben. Beim "Twist" der Fahrradmanufaktur etwa läßt sich der melonengelbe Rahmen mit einer signalroten oder knalligblauen Gabel kombinieren. Aufgetragen übrigens als Pulverbeschichtung, die den Ruf hat, schlagfester als herkömmliche Lackierungen zu sein.

Bei den Minirädern ab 12 Zoll sollte der **lange Wimpel am Gepäckträger** nicht fehlen.

Reifenbreite?
47 Millimeter ist die Norm, manchmal trifft man sogar auf 50 Millimeter, also eine Bereifung, die viele Erwachsene nur dann aufziehen, wenn es in die Pampa geht. Für ein ausgesprochenes Schülerfahrrad reichten 37 Millimeter, doch gerade bei der 24er Radgröße ist außer 47 und 50 Millimetern kaum was zu haben. Verzichten sollte man in jedem Fall aufs grobe Stollenprofil. Der Sattel muß dem Alter des Kindes entsprechen und kann beim "mitwachsenden" Fahrrad durchaus mal ausgetauscht werden. Auch die Kleinigkeiten sollte man eines kritischen Blickes würdigen. Jede Schraube, die herausragt, jede Kante, an der das Kind sich stoßen könnte, ist ein Grund weniger, das Rad zu kaufen. Andererseits gibt es Hersteller- wie die Fahrradmanufaktur Bremen -, die selbst beim Kinderrad Wert auf Sicherheitsbefestigungen der Schutzbleche legen: Eine Blockierung des Vorderrades durch einen Ast ist dadurch weitgehend ausgeschlossen; das rasante Fahren über Stock und Stein kein Grund, Hausarrest auszusprechen. Hat man als besorgte Eltern noch zu guter Letzt an einen Helm und ans Schloß gedacht (mindestens ein Kabelschloß zum Anschließen des Rahmens), ist die Security-Checkliste weitgehend abgearbeitet und ein Tausender womöglich schon ausgegeben. Wenn man dafür ein wirklich kindgerechtes Fahrrad und sogar noch das ein oder andere sinnvolle Zubehörteil bekommt, ist das klug angelegtes Geld, meint Wolfram Hartmann, Produktmanager des VSF: "Der Vergleichsmaßstab ist nun mal das Erwachsenenrad, und bei dem achten wir ja auch nicht in erster Linie auf den Preis." Als Vater weiß er aber auch, daß Kinder häufig andere Vorstellungen von einem tollen Fahrrad haben: "Ihnen immer nur mit Sicherheit zu kommen, reißt sie wirklich nicht vom Hocker." Das Objekt der Begierde seines Sohnes Marius, neun Jahre, ist das "FleX Duo Shock" von Giant, der diesjährige Sieger des European Bicycle Design Contest in der Kategorie Kinderrad. Ein vollgefedertes und voll durchgestyltes, aber "nacktes" MTB zum stolzen Preis von 999 DM. Der Vater hat's bestellt. "Aber ohne Licht kommt er mir damit nicht auf die Straße. Ich werde es mit einer dynamobetriebenen Anlage nachrüsten. Und bei Bedarf mit Steckblechen und Gepäckträger." Gut findet er, daß auch das "FlexX" "mitwächst" - dank "Rahmenmodulator". Damit ist das Verbindungsstück zwischen Sitz- und Unterrohr gemeint. Es ist verstellbar, so daß auch hier der Abstand zwischen Lenker und Sattel angepaßt werden kann. Marius ist an solchen Details weniger interessiert, er findet das Bike vor allem "geil". Und das ist wichtig, meint Wolfram Hartmann: "Kinder müssen Radfahren nicht nur als nützlich erfahren, sondern auch als lustvoll. Nur wenn es ihnen Spaß macht, werden sie später dabeibleiben." Helmut Dachale
Die **Größe der Kinder- und Jugendräder** wird immer noch definiert nach dem Durchmesser der Laufräder 20 Zoll kann dabei als Grenze angesehen werden, Fahrräder mit kleineren Laufrädern sind zumeist nur Spielgeräte und keine Straßenfahrzeuge. Als vager Hinweis gilt: 20-Zoll-Räder frühestens ab dem sechsten, 24-Zoll-Räder nicht vor dem achten Lebensjahr. Die Firma Puky versucht neue Kategorien zu etablieren: S (für Kinder von 118 bis 145 cm große Kinder), M (125 bis 160 cm) und L (140 bis 170 cm). Verschiedene Hersteller bezeichnen ihre Räder als "mitwachsend". Wenn darunter verstanden wird, daß wirklich auch der Abstand zwischen Sattel und Lenker veränderbar ist, können diese Modelle durchaus dem Wachstum des Kindes über mehrere Jahre angepaßt werden. So kann Patrias "Skippy" für Fünf- bis Zehnjährige geeignet sein, seine " FlexX" Serie preist Giant sogar für Sechs bis Zwölfjährige an. In diesem Fall scheint Skepsis angebracht: Aufgrund der 24-Zoll-Laufräder und der längeren Tretkurbeln (162 mm) erscheint es sinnvoller, ein " FlexX " erst ab Acht auszuprobieren.
Ob der **Rahmen** wirklich paßt, ist nur durch Ausprobieren feststellbar. Schon allein deshalb ist die Anwesenheit des Kindes beim Fahrradkauf unabdingbar Faustregel: Im Sitzen soll es mit beiden Füßen bequem den Boden erreichen, andererseits muß beim Pedalieren ein ausreichendes Strecken der Beine gewährleistet sein.

Safety-Line
Puky 5 Kinderräder der "city-" und "ATs-Line" hier abgebildet in leuchtender Sicherheitslackierung, haben meistens drei Gänge, maximal fünf. In der Größe unterscheidet der Hersteller neuerdings zwischen s, M und L Die L-Modelle für die Großen kosten 599 DM ("city") bzw. 669 DM ("ATB")

FlexX Duo Shock
Ein vollgefedertes MTB mit Alu-Rahmen, 24Zoll-Laufrädern und 21 Gängen. Der Abstand zwischen Lenker und Sattel ist veränderbar. "FlexX"-Räder werden deshalb als "mitwachsend" bezeichnet. Laut Hersteller Giant geeignet für Kinder ab 6, das Mindestalter von 8 Jahren erscheint aber sinnvoller. "FlexX" ist auch mit StVZO-Ausstattung zu haben. Das Modell "Duo Shock" kostet 999 DM.

Twist
Das Kinderrad der Fahrradmanufaktur sremen mit 24-Zoll-Bereifung und Rahmen mit stark abfallendem Oberrohr. Ausgerüstet mit Halogen-Scheinwerfern und fünfgängiger Nabenschaltung (Sachs) oder Kettenschaltung (18 Gänge, Shimano). Auffällig: Umweltfreundliche Pulverbeschichtung in leuchtendem Gelb. Lobenswert: die Sicherheitsbefestigung der Schutzbleche. 798 DM.

Spycy
Aufgrund des äußerst tief angesetzten Oberrohrs geht Villingers "Spycy" als Fahrrad für Jungen und Mädchen gleichermaßen durch.
Rahmenmaterial: Chrommolybdän, eine positive Ausnahme unter den Kinderrädern. Ausgestattet mit Fünfgang-Nabenschaltung und zwei Handbremsen (zusätzlich zum Rück tritt). Laufräder in 22 Zoll, geeignet für Kinder ab 8 Jahren. 899 DM.

Skippy
Patria baute mit "Skippy" das erste " mitwachsende Kinderfahrrad. Werden die Teleskop-Sattelstütze und der Lenker-Vorbau ausgezogen, verändern sich nicht nur Höhe von Sattel und Lenker, sondern gleichzeitig auch der Abstand dazwischen. "Skippy" gilt als ein Rad für 5-10jährige Jungen oder Mädchen. Die wartungsfreie Zahnriemen-Version hat der Hersteller jetzt durch eine normale Kette ergänzt. Bei fünf Gängen (aber auch mit drei oder sieben zu haben) kostet das Zahnriemen-"Skippy" 986 DM, das Kettenmodell 829 DM.

Herstellernachweis
* Puky GmbH, Fortunastr. 11, 42481 Wülfrath, Tel.: (02058) 773-0,
Fax: 773-77
* Giant Deutsch/and GmbH, Bayreuther Str 76, 40599 Düsseldorf
Tel.: (0211J 99894-0, Fax: 99894-26
* Fahrradmanufaktur, Zum Panrepel, 28307 Bremen, Tel.: (0421) 43857-0
Fax: 43857-99
* Patria, Kleinebenne GmbH, Hansastr 20, 33818 Leopoldshöhe
Tel.: (05202) 9838-0, Fax: 983838
* Villinger Diamant Bike GmbH, Schöneicher Str. 1, 09232 Hartmannsdorf
Tel.: (03722) 405520, Fax: 405528.