

Frankfurter Allgemeine

ZEITUNG FÜR DEUTSCHLAND

Technik und Motor

Frankfurter Allgemeine Zeitung

Kinderfahrräder

Sind so kleine Hände, haben weniger Kraft zum Bremsen

Sichere Bedienbarkeit setzt besondere Komponenten voraus
Wer noch wächst, braucht öfter ein passendes Gefährt

Von Hans-Heinrich Pardey

Fahrradfahren ist kinderleicht, dabei wird es gerade den Kindern nicht besonders leicht gemacht. Das hat ökonomische Gründe, aber auch technische: Das ganze Mobilitätskonzept Fahrrad verändert seinen Charakter deutlich, wenn man den Gegenstand lediglich maßstäblich verkleinert, um ihn Kindern anzupassen. Man muß nur einmal rechnerisch Fahrzeuggewicht und Körpergewicht und -kräfte ins Verhältnis setzen, um zu erkennen, daß radelnde Kinder es schwerer haben als erwachsene Radfahrer. Dabei sehen Kinder und Eltern gleichermaßen diesen Tag herbei, jedenfalls in Familien, wo die Erwachsenen begeisterter Fahrradfahrer sind: Das erste richtige Fahrrad fürs Kind! Endlich muß man die Kleinen nicht mehr auf dem Kindersitz, im Anhänger oder auf einem angekoppelten Halbbrat mitschleppen. Von jetzt an tritt die Tochter – Mädchen meistens ein bißchen eher als die etwas tüpssicheren Knaben gleichen Alters – selbst in die Pedale. Gewiß, mit den Kleinen wird man ein bißchen langsamer fahren müssen und die Sonntagstour auch nicht so weit



Fürs Grobe: Likeabike mit Luftbereifung

ausdehnen können. Aber wenn irgendwo auf der Grenze zwischen Kindergarten und Grundschule das erste kleine Fahrrad ins Haus kommt, keimt bereits bei vielen Eltern die Hoffnung, aus dem Allergrößten herauszusehen. Das stellt sich dann jedoch häufig rasch als Irrtum heraus. Fahrradfahren ist zwar kinderleicht, aber gerade die Anfangsphase gerät oft stressig – nicht zuletzt, weil Kinderfahrräder in der Mehrzahl immer noch so sind, wie sie schon immer waren: bunt und billig, eher ein Spielzeug als ein kindgerechtes Fahrzeug.

Der erste vermeidbare Fehler wird schon beim Umsieg vom vierrädrigen Rutschmobil („Bobbycar“) oder vom Dreirad mit direktem Kurbelantrieb und Schubstange gemacht. Man kann gar nicht oft genug darauf hinweisen, daß die erforderliche Grundfertigkeit des Balancehaltens keineswegs ausschließlich auf dem Fahrzeug erworben werden muß, auf dem sie angewendet werden soll. Im Gegenteil, ein Umweg über den Roller verkürzt meist die Zeit, bis das Fahrradfahren gelernt ist. Die Fähigkeit, die Balance zu halten und mit einer gewissen Unbewußtheit dem Kippen gegenzusteuern, lernt ein Kind leichter mit einem Roller als mit einem kleinen Fahrrad. Denn auf dem sind durch den Antrieb über Kurbel und Kette wesentlich mehr Bewegungen zu koordinieren. Ein Roller bietet den Vorzug, sich auf kürzester Strecke zu stabilisieren, vor allem aber ist das Auf- und Absteigen

denkbar einfach: Das Kind muß nur einen Schritt machen.

Ein völliger Mißgriff für den Lernprozeß sind die Kinderrädchen mit Stützrädern. Wenn man beobachtet, was die Kleinen auf denen treiben, wird die ganze Widersinnigkeit dieser vierrädrigen Vehikel deutlich. Gefahren werden sie nämlich – beschwerlich genug – immer auf drei Rädern. Zum Fahren verlagert das Kind sein Körpergewicht abwechselnd nach außen, typischerweise dorthin, wo es gerade das Pedal von oben nach unten drückt. Das Kind lernt also das Gegenteil dessen, was es auf dem einspurigen Rad brauchen wird. Ganz deutlich wird das in Kurven. In die legt man sich auf einem Zweirad; wer ein Dreirad um die Ecke fährt, verlagert sein Gewicht jedoch nach außen. Und genauso läuft es auf Stützrädchen. Deshalb müssen Kinder, die sich mit den verkappten Dreirädern abgequält haben, nach dem Abmontieren der stützenden Rollen das Zweiradfahren abermals zu lernen anfangen.

Das ideale Fahrzeug für diese Lernphase ist ein Rückgriff auf die Laufmaschine des Freiherrn von Drais. Das Likeabike gibt es in zwei unterschiedlich stark bereiften Versionen (148 und 163 Euro mit Luftbereifung, im Internet bei www.rad-stop.de), als ein aus Birkenholz, Edelstahl und Filz gefertigtes Zweirad ohne Kurbelantrieb. Das ist der entscheidende Punkt: Das Kind – von etwa zwei Jahren an – beginnt sich mit dem Fahrzeug anzufreunden, indem es damit läuft, ähnlich wie mit einem Steckenpferd. Später stößt es sich dann mit den Füßen ab und rollt balancierend im Sitzen. Manche Eltern kreieren eine ähnliche Laufmaschine, wenn sie vom Kinderrad zunächst die Pedale abmontieren, um das Kind erst einmal rollend das Balancieren ausprobieren lassen.

Das setzt natürlich voraus, was stets beim Fahrrad zu gelten hat: daß es seinem Benutzer paßt. Das bedeutet bei einem Kind jedoch etwas anderes als bei einem Erwachsenen. Für das Kind ist wichtig, daß es jederzeit im Sitzen mit beiden Füßen auf dem Boden stehen kann – nicht nur mit einer Fußspitze. Ein Kind, zumal ein kleineres, sitzt grundsätzlich niedriger, nicht nur der absoluten Sitzhöhe nach, sondern im Verhältnis zur Geometrie des Rahmens. Es sieht vielleicht chic und sportlich aus, ein Mountainbike eine miniature mit einer Überhöhung des Sattels gegenüber dem Lenker hinzustellen. Für ein Kind, das gerade dabei ist, das Fahrrad zu entdecken, ist die daraus



Wächst mit: Skippy von Patria



Da würde auch der Freiherr von Drais sich freuen: das Laufrad Likeabike in voller Aktion

resultierende vornübergeneigte Sitzhaltung eine Tortur. Und eine unsichere noch dazu: Ein Kind muß nicht nur niedrig sitzend und daher mit aufgerichtetem Oberkörper radeln, um jederzeit sicheren Stand mit den Füßen zu finden. Es muß auch in der Lage sein, etwas zu sehen und das Verkehrsgeschehen ringsherum im Blick zu behalten, ohne den Kopf mühsam zu heben. An dieser Nackenstarre verursachenden Unbequemlichkeit scheitern ja viele Erwachsene auf ihrem sportlichen Bike.

Daß Kinder wachsen und gerade in den Jahren, in denen vor allem das Fahrrad die individuelle Mobilität garantiert, ihre Wachstumsschübe durchmachen, bestimmt die ökonomischen Grenzen des Kinderrads. Es muß billig sein, weil es keine einmalige Anschaffung sein kann. Wenn es billig ist, kann es kaum leicht und robust zugleich sein, denn solche Materialien kosten etwas mehr. Und schließlich macht die elterliche Kosten-Nutzen-Rechnung den Kindern das Radfahren nicht gerade leichter: Viele Eltern sind weder willens noch fähig, dem Größerwerden ihrer Kinder immer wieder mit angepaßten Fahrrädern nachzukommen. Sie tendieren dazu, im Laufe einer Jugend vielleicht zweimal ein Fahrrad „zum Draufwachsen“ zu kaufen. Das bedeutet jeweils einige Zeit der Qualerei: Ein notdürftig mit Vorbau und Sattelstütze angepaßtes, zu kleines Rad ist einem zu großen immer vorzuziehen. Das Konzept des „mitwachsenden Fahrrads“ erscheint auf den ersten Blick das Ei des Kolumbus zu sein. Aber man darf sich da nicht täuschen: Es bleibt ein Kompromiß. Wenn die Anpassung wie beim Patria Skippy (mit Dreigang-Nabe 400 Euro) mit Sattelstütze und Vorbau bewerkstelligt wird, verändert sich die Sitzpo-

sition nicht unerheblich. Läßt sich wie an anderen Modellen auch die Rahmengometrie verändern, dann schleppt das Kind diese Verstellmöglichkeiten in Form von zusätzlichem Gewicht vom ersten Tag an mit herum. Komponenten wie Trekkurbeln und Pedale sowie Brems- und Schaltgriffe schließlich sollten bei einem Rad für ein fünfjähriges Kind ganz anders gestaltet sein als an einem für Zehnjährige.



Qualität für Kinder: Ein Modell von Puky

Ein passendes Kinderrad in annehmbarer Qualität gebraucht zu bekommen kann schwierig werden.

Für die Technik des Kinderrads gilt bei Fahrwerk und Antrieb der Satz: Weniger ist mehr. Dem Erstkläbler ein vollgefedertes Bike mit einer aufwendigen Ketten-schaltung hinzustellen, das zwar toll aussieht, aber nicht für den Straßenverkehr zugelassen ist, macht aus dem Kind keinen Radler. Häufig sieht man an Kinderrädern Schaltungen, die auch manchen Erwachsenen überfordern würden. Und eine Federung ist an einem Kinder- oder Ju-

gendrad eher ein bloßes Statussymbol als eine sinnvolle Komponente. Man sieht immer wieder Kinder, die aus einem Rad mit zwölf oder achtzehn Übersetzungen ein Zweigang-Rad machen oder – allerdings abwechselnd – nur eine von drei Schaltstufen einer Nabenschaltung benutzen. Sie starren wie hypnotisiert auf die Uhren und Displays, die von den Herstellern in immer neuen Designs in den Weg des Bowdenzugs geschaltet werden. Aber selbst schaltfreudige Zehnjährige begreifen nicht, daß sie die Kombination „links Hi und rechts 1“ wegen des Kettenschrauf-laufs meiden sollen. Man hat bei Shimano versucht, die Unlogik abzuschaffen, daß bei den meisten Schaltungen der linke Schalthebel das Gegenteil dessen bewirkt, was mit dem rechten kommandiert wird. Das Ergebnis bleibt genauso gewöhnungsbedürftig wie die verwirrende Gegenläufigkeit. Routine, die einfach eine gewisse Zeit der Gewöhnung voraussetzt, ist beim Fahrradfahren generell wichtig. Richtige Verhaltensweisen müssen sich einschleifen, und erst recht kann man nicht von einem Kind erwarten, daß alles auf Anhieb gelingt.

Drei Schaltstufen, praktischerweise in der Schalt-nabe untergebracht, sind am Kinderrad mehr als genug. Wenn es denn am Jugendrad 21 oder noch mehr Gänge sein sollen, dann ist eine Lösung wie der Dualdrive von Sram (drei Stufen in der Nabe und acht Ritzel) wegen der leichter verständlichen Schaltbarkeit vorzuziehen. Anders als bei der Ketten-schaltung mit zwei Umwerfern gibt es hier keine Übersetzungen, die gemieden werden müssen. In jedem Fall läßt sich ein Drehgriff von Kindern leichter als jede Form von Hebel oder Taster bedienen. Aber vor allem am

Fortsetzung auf der folgenden Seite