

Dieses Geschenk soll ein paar Jahre halten

Das Weihnachtsgeschenk Kinderfahrrad ist nicht ohne. Oma, Mama und Papa mögen als Gabenbringer längst enttarnt sein – sie können sich vertun: qualitativ genauso wie geschmacklich.

Von
Hans-Heinrich Pardey

Wenn sie das hier mitbekämen, wären die Marketingstrategen von Kinder- und Jugendfahrzeug-Spezialist Puky aber ganz schön enttäuscht. Marike, sieben Jahre alt, würdigt das ihr zugeordnete 24-Zoll-Rädchen „Skyride“ im Ausstellungsraum keines Blicks, sondern beharrt auf einem schwarz-silbernen Bike: „Das hier ist cool.“ Da hat man sich nun in Wülfrath für die jungen Damen unter anderem einen Tiefenreiter wahlweise in Champagner oder Schwarz lackiert mit floralem Zauberpferchen-Dekor in Zartila bis Aubergine einfallen lassen, und diese kleine Eva verweigert der punktgenau auf die Zielgruppe ausgerichteten Gestaltung ihre Zustimmung komplett. Da ist wohl nichts zu machen, Marike hat sich nun mal für das „Robo 2.4/3“ von Hercules entschieden.

Oskar, acht Jahre alt, krallt sich sowieso seit einer Viertelstunde entschlossen an dem Haibike „Rookie Team 24“ fest: Das ist zwar „ohne Klingel, ohne Schutzblech, ohne Licht“ kein Rad für den Straßenverkehr respektive für den Schulweg wie das



Vier Kinder, vier Qualitätsräder für kleine Radler von Hercules, Haibike und Puky

Foto Pardey, Hersteller (3)

daneben stehende STVZO-konforme „Crusader“ von Puky. Aber mit dem kleinen Mountainbike in den Teamfarben Weiß und Blau, einem kindgerechten Sportgerät, donnert Oskar dann gleich gegen eine Treppe hinunter wie die Großen. Der Beobachter im Opa-Alter erinnert sich, was ihm auf der Fahrradmesse von den Herstellern zu ihren neuen Kinderrädern gesagt worden ist, und denkt sich sein Teil: Die Kinder wachsen eben nicht nur schneller auf 24-Zoll-Räder drauf als in der Vergangenheit, sie haben auch im Grundschulalter längst ihre eigenen Ansichten darüber, was sie wollen und was nicht.

Als Binsenweisheit sei vorausgesetzt: Wer seinen Kindern wohl will, kauft ihnen keine Räder beim Discounter, sondern gibt für ein Qualitätsrad im Fachhandel mehr aus, als im Baumarkt ein Erwachsenen-Rad kostet. Das hat fern allen Marken-Prestigedenkens seine Richtigkeit. Kinderfahrräder sollten schon deshalb

von besonders guter Qualität sein, weil sie mehr aushalten müssen, denn sie werden rücksichtslos benutzt. Wer mehr investiert, hat Interesse daran, nicht jedes Jahr ein neues Kinderrad kaufen zu müssen. Qualitätsanbieter wie etwa Puky achten darauf, dass ihre Räder einen besonders großen Verstellspielraum haben. Ein Beispiel: Bei einem „Skyride“ mit 20-Zoll-Rädern, geeignet für Kinder ab etwa sechs Jahren, lässt sich der Lenker horizontal um etwa 5,5 Zentimeter vor und zurück und vertikal um sechs Zentimeter verstellen. Die Sitzhöhe ist zwischen 57,5 und 73 Zentimetern anpassbar, wobei der Sattel sich zwei Zentimeter vor- und zurückschieben lässt. So zahlt sich am Ende Qualität doch aus: Die Räder lassen sich länger nutzen, und sie sind sicherer von Anfang an.

Ein ganz wesentlicher Punkt lässt sich am „Rookie“ von Haibike (rund 500 Euro) studieren: Dass der Rahmen aus Aluminium 6061 mit einer Federgabel (Suntour XCR), einer 24-Gang-Kettenschaltung (Mix aus Shimano Deore und Acera) und hydraulischen Scheibenbremsen (Tektro Auriga Comp) aufgebaut wird, ist alles nicht annähernd so entscheidend wie die zierlichen Scheibengriffe. Mit denen kann auch ein Achtjähriger wie Oskar den nötigen Bremsdruck aufbauen, um das knapp 13 Kilogramm wiegende Rädchen sicher zum Stehen zu bringen. Haibike empfiehlt für seine 24-Zoll-Modelle als Mindestalter etwa acht Jahre und eine Körpergröße von

etwa 125 Zentimeter an. Wozu noch anzumerken wäre: Nicht jedes achtjährige Kind schafft, was manchem Erwachsenen Schwierigkeiten bereitet – zwischen 24 Gängen hin und her zu schalten.

Diesbezüglich gefällt die Drei-Gang-Nabenschaltung mit Rücktritt (Shimano Nexus mit Drehgriff-Schalter) im „Robo 2.4/3“ von Hercules (rund 350 Euro) als wesentlich alltagstauglicher besser. Für 100 Euro mehr gibt es dieses Rad auch mit Sieben-Gang-Nabe. Der kräftige Alurahmen und die Federgabel verleihen ihm einen Hauch von Mountainbike, der sicherheitsbewusste Schenker sieht mit Wohlgefallen die Lichtanlage von Basso mit einem Nabendynamo: Endlich verschwindet am Kinderrad der Seitenläufer, der immer in die Speichen getreten wurde. Wer sehen möchte, wo Qualität und Mehrwert beim Markenrad für Kinder stecken, der sehe sich kritisch mal Kettenschutz, Gepäckträger, Seitenständer sowie die Schutzbleche und ihre Befestigung bei einem Rädchen aus dem Baumarkt und vergleichend am „Robo“ von Hercules oder an den Puky-Modellen „Skyride“ und „Crusader“ an (knapp 400 Euro mit 24-Gang-Kettenschaltung „Via“ von Sram, als „Crusader 24-3“ mit Drei-Gang-Nabe rund 370 Euro). Bei dem letzten fällt das für große Jungs nicht so prickelnde, weil auch mit Kleinkinderrädern verbundene Markenzeichen am Steuerkopf kaum auf: „Ich habe gar nicht gesehen, dass das von Puky ist“, meint der achtjährige Kai. Das ist das größte Kompliment, das ein Angehöriger der Zielgruppe dem Marketing in Wülfrath machen kann.

Zum guten Schluss: Nichts geht über eine Probefahrt, selbst wenn die Weihnachtsüberrauschung darunter ein wenig leiden sollte – denn: La donna è mobile. Marike hat in Ruhe, das heißt ohne die Jungs dabei, sich die Rädchen noch einmal angeguckt und ist dann superglücklich mit Pukys pink-schwarzem „Skyride“, dem Mädchenrad, ums Haus gekurvt. Das wird der Weihnachtsmann ihr nun auch bringen.

Ein Fahrrad nach ganz eigener Art

Die GreenMachine von Flevobike ist höchst ungewöhnlich

Gute Ideen in ästhetische Form bringen, das ist eine Sache. Ob das Pfiffige und Schöne auch in der Praxis überzeugt, ist eine ganz andere Frage. Man muss nur einen Blick auf die GreenMachine von Flevobike werfen, um zu glauben, dass ihr Design, also das zugrundeliegende Konzept und seine Ausgestaltung, prämiert worden ist. Aber sich draufsetzen und mit dem Sesselrad eine Radtour machen? Oder gar mit vorgereckten Beinen und in den Netzsitz gelehnt mit der Lenkersäule dicht vor der Brust sich ins Stadtzentrum wagen? Zum Glück für Fahrräder dieser Art müssen die Juroren von Designpreisen nicht unbedingt Probe fahren. Dabei ist das gar nicht schwer, sondern nur ein bisschen anders, ein ziemliches bisschen anders...

Technisch wie ästhetisch fällt die GreenMachine durch ihren geraden Zentralrahmen mit den angesetzten, farblich sehr chic anodisierten Aluminium-Halbschalen auf. Der sich optisch in der Hinterradschwinge fortsetzende Rahmen hat zweierlei Funktionen: Zum einen ist er der Träger für den Sesselsitz, nimmt die Vorderradgabel samt Lenkung auf und hält die gefederte Antriebschwinge des Hinterrads. Im Innern beherbergt der Rahmenvierkant und die ihm angeschraubten Halbschalen aber außerdem den kompletten Antrieb: Zahnräder, Ketten und das 14-Gang-Getriebe einer Rohloff-Nabe sind nicht zu sehen. Vollständig gekapselt arbeitet der komplette Antriebsstrang, so dass er weder selbst verschmutzen noch den Fahrer schmutzig machen kann. Wer nun glaubt, dass sich das dumpf schließende oder hohl knarrend anhört wie anno dazumal beim Hollandrad, erlebt: Man sieht den Antrieb nicht nur nicht, zu hören ist er ebenfalls nicht. Die GreenMachine ist eines der leisesten Fahrräder überhaupt.

Die Kapselung ist mit einem Trick realisiert: Die Getriebeabgabe sitzt nicht wie meist im Zentrum des Hinterrads, sondern ist an den Anfang und Drehpunkt der Antriebschwinge, unter den Sitz verlegt worden. Eine erste Kette reicht von der Tretkurbel bis zum Getriebe (Übersetzung 32:13), eine zweite läuft von dort in der Schwinge zur Hinterradnabe (29:18). Mit 20-Zoll-Rädern reicht die Entfaltung von 1,70 bis 8,96 Meter.

Gefahren wurde der 1,80 Meter lange Rahmen der Größe M; es gibt ihn jeweils sechs Zentimeter länger und kürzer. Der Sessel, bestehend aus einer Schaumstoffsitzeinheit und einer Netzlehne, lässt sich in Höhe und Neigung anpassen; die Tretlagerüberhöhung beträgt je nach Sitzstellung 17 bis 22 Zentimeter. Verblüffend ist die wohlausgewogene Verteilung der fahrfertigen Masse von rund 18 Kilogramm. Das merkt man beim Rangieren oder wenn man die GreenMachine über ein Hindernis hinwegtragen will. Der nach vorn klappbare Lenker wird in Arbeitsstellung – allerdings nicht zwingend, denn er funktioniert auch nach vorn geschoben – ziemlich nah vor der Brust bedient. Das treibt einem den Fehler aus, den man mit ihm machen kann: ihn wie beim herkömmlichen Fahrrad ziehend zu belasten. Man kann auch eine Lenkung unter der Sitzfläche bekommen. Für den Oberlenker sprechen vor allem der geringere Wendekreis und die leichtere Handhabbarkeit des Rades beim Schieben.

Kurz Luft holen und einen Blick aufs Preisschild wagen: Für 3680 Euro ab Dronen, Niederlande, steht die Grundversion bei Flevélo International in Lübeck (Telefon 04 51/70 74 96 38, Fax 7 06 34 76, Internet www.fvelo.de) in der Liste. Ein paar Scheine mehr als 4000 Euro auszugeben ist gar kein Kunststück, wenn man zu Magnesiumrädern eine – hier sinnvoll erscheinende – Mono- oder Federgabel und eine Lichtanlage mit Son-Nabendynamo ordert. Und der weiche Kofferraum hinter der Sitzlehne für knapp 200 Euro ist auch sehr praktisch. Was so teuer ist, erscheint spätestens vom Moment des Losfahrens an preiswert: Ihren Preis wert sind nicht nur die untadelige Verarbeitung und die bis auf die Beleuchtung am erprobten Exemplar untadelige Ausstattung. Fraglos muss man sich ungewöhnen, was Auf- und Absteigen, Halten und Losfahren betrifft (die üblichen Einwände gegen das Liegerad wie mangelnde Übersicht und Exponiertheit bei schlechtem Wetter verstehen sich von selbst). Wer aber unangestrengt und bequem ordentlich schnell radeln will und sich dabei öfter nachstarren lassen mag, der findet mit der GreenMachine sein Rad. HANS-HEINRICH PARDEY



Jetzt gilt es: kleines echtes Mountainbike



Fast wie Papas Großes: Haibike Rookie



Für die junge Dame: Puky Skyride



Cooler Schulweg-Rad: Puky Crusader



Auf Zuwachs: Hercules Robo 2.4/7



Keine Kette zu sehen: Der Antrieb der GreenMachine ist voll gekapselt. Foto Pardey

Praxis und Produkte

AUTO

Das E-Auto ist da

Die ersten Mitsubishi i-MiEV aus der Serienproduktion sind jetzt nach Europa geliefert worden. Eine Flotte von 25 Elektroautos geht an eine Regierungsbehörde in den britischen Midlands. Der kleine Mitsubishi gilt als das erste in Großserie gefertigte Elektroautomobil der Welt. Er bietet vier Passagieren Platz, der 1080 Kilogramm leichte Wagen ist mit einem permanentmagnetisierten Synchronmotor ausgestattet, der 47 kW (64 PS) leistet. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 130 km/h, die Reichweite 140 Kilometer. In Japan ist das Fahrzeug seit Juli auf dem Markt, die für dieses Jahr vorgesehenen 1400 Einheiten sind schon verkauft, weitere 900 Bestellungen liegen vor. Die Produktion des Elektrotrotzlers als Linklenker für Europa startet im Oktober 2010. In Japan kostet der 3,40-Meter-Kleinwagen umgerechnet 34 000 Euro. (fbs.)

MOTORRAD

Tränen lügen nicht

Dass dieses Motorrad auf der hiesigen Seite des großen Teichs in letzter Zeit nicht mehr angeboten wurde, hat manchen sehr traurig gestimmt. Die Softail Deluxe von Harley-Davidson sieht aus wie ein gut erhaltener Scheunenfund, der Jahrzehnte unbemerkt unter einem Heuhaufen



HIFI

Im drahtlosen Netzwerk

Gerätschaften, die Musik von Festplatten über ein Heimnetzwerk im ganzen Haus verteilen, gibt es mittlerweile in ercklicher Auswahl. Jetzt kommt ein weiterer Anbieter hinzu, allerdings kein Konfektionär von Allerwertigkeiten: Unter dem Namen Raumfeld (www.raumfeld.com) tritt ein junges deutsches Entwicklerteam an, moderne Vernetzungsideen mit wertkonservativen Ansprüchen an eine HiFi-Qualität zu verheiraten. So arbeitet Raumfeld mit den Berliner Lautsprecher-Bauern Adam zusammen, die als Spezialisten für hochkarätige Studio-Monitore einen exzellenten Ruf in der Profi-Szene genießen. Die Raumfeld-Komponenten lassen sich zu beliebig großen Multiraum-Systemen kombinieren. Ein spezieller Controller mit einem großen Farbdisplay zeigt das tönende Angebot und steuert die Wiedergabe. Ein Connector genannter Baustein bindet auch herkömmliche HiFi-Geräte in die Anlage ein, und ein Apparat namens Base hat eine eigene Festplatte an Bord, auf der sich große Musikarchive lagern lassen. Eine typische Ausstattung für zwei Räume, bestehend aus einer Raumfeld Base, einem Controller, einem Connector und dem Lautsprechermodell S, kostet 1200 Euro. (tu.)

BAHN

Raumfahrttechnik für die Bahn

Bombardier arbeitet künftig mit dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) in der Schienenfahrzeugforschung zusammen. Es geht in erster Linie um die Entwicklung von Hochgeschwindigkeitszügen: Gemeinsam wollen DLR und Bombardier forschen zu den Themen Aerodynamik und Akustik, Leichtbau und Energiesysteme, aber auch Leit- und -sicherungstechnik. Ziel sind verbrauchsgünstige und komfortable Schnellzüge. Am Standort Göttingen des DLR wird schon seit vielen Jahren an Fragen des Hochgeschwindigkeitsverkehrs gearbeitet. Für die Eisenbahn-Forschung sollen im kommenden Jahr zwei neue Testanlagen für den Hochgeschwindigkeitsfahrzeugbau eröffnet werden. Die Tunnelsimulationsanlage ist dabei eine internationale einzigartige Einrichtung. Auch eine Seitenwindversuchsanlage wird in Betrieb gehen. Seitenwindstabilität ist ein zentraler Sicherheitsaspekt von künftigen Hochgeschwindigkeitszügen mit Doppelstockwagen. Mit Seitenwind sind nicht nur Luftströmungen im freien Raum gemeint, sondern auch aerodynamische Effekte bei der Ein-, Durch- und Ausfahrt von Tunneln, der Passage von Brücken und bei Gegenverkehr. (pts.)

KAMKORDER

Wie er wirklich heißt

In unserem großen Kamkorder-Vergleich (Technik und Motor vom 24. November) haben wir ausgerechnet dem großartigen Modell von Panasonic durch einen banalen Vertipper einen falschen Namen verpasst, der – besonders ärger-



lich – durch „kopieren und einsetzen“ beim Verfassen des Texts im ganzen Artikel immer wieder auftaucht. Richtig heißt das Aufnahmegerät, wie einige aufmerksame Leser schon vermuteten, HDC-TM350. Wir bitten, den Fehler zu entschuldigen. (tu.)

UHREN

Carucci Racines mit Einblick



Ein skelettiertes Zifferblatt ist für eine Damenuhr eher ungewöhnlich, der Gegenpol zu dieser technischen Anmutung ist ein sehr feminines Design in roségoldfarbener Edelmetall mit Swarovski-Kristallen. Im 37 Millimeter messenden Gehäuse der neuen Carucci Racines steckt ein mechanisches Automatikwerk, das gläserne Zifferblatt ist von einem Edelstahlkranz umgeben, in dem elf Kristalle und das Logo von Carucci bei der „6“ die Stundenindizes bilden. Auch die Rückseite der Uhr gibt Einblick in ihr Inneres. 44 weitere Steinchen zieren die geschwungenen Übergänge vom Gehäuse (bis 5 bar wasserdicht) zu den Bandanstößen, die ein weißes Lederband mit Dornschnelle aufnehmen. Die Racines kostet 235 Euro. Bezugsquelleninformationen unter www.carucci.de. (smm.)

SKI

Ökospuren im Schnee

Der Skischuh und sein „ökologischer Fußabdruck“: Atomic hat sich hier Gedanken gemacht und mit dem „Renu“ ein Modell auf den Markt gebracht, das zu 80 Prozent aus erneuerbaren Rohstoffen gefertigt wird, wie der österreichische Hersteller mitteilt. Rohstoff für den „Biokunststoff“ der Außenschale steuert der afrikanische Wunderbaum Ricinus communis bei. Recyceltes Polstermaterial (Innenschuh), Bambusfasern (Futter) und Kork (Fußbett) seien weitere Bestandteile. Die Skistiefel seien so komfortabel

und leistungsfähig wie all jene, die zur Gänze aus Kunststoffen auf Erdölbasis gefertigt wurden, heißt es. Damit ein Renu später dem Recycling zugeführt werden kann, werde er in Naturfarben belassen. Die Preisempfehlung beträgt je nach Modell 429 oder 459 Euro, die leider nicht nachwachsen. Im Stadium des Prototypen befindet sich der Mitteilung zufolge der Ski Normad Renu aus Eschen- und Nussholz, dessen Oberfläche und Belag zur Hälfte aus recyceltem Material hergestellt werden. Der Anteil an Fiberglas und Epoxidharz werde um ein Drittel verringert, auf Aluminium ganz verzichtet. (lle.)

WERKZEUG

Präzise und schnell messen

Der Laser-Entfernungsmesser PLR 50 von Bosch für den Heimwerker misst Längen bis 50 Meter auf zwei Millimeter genau, und man kann damit Flächen, Volumina sowie nur indirekt messbare Längen mit der Pythagorasfunktion berechnen. Das nur 104x58x36 Millimeter große Gerätchen ist einfach zu bedienen, die wenigen Knöpfe sitzen unter selbsterklärenden Aufdrucken. Man kann die Messergebnisse addieren, subtrahieren oder abspeichern, alle Werte sind auf einem LCD-Display abzulesen. Beim Messen aus der freien Hand hilft die integrierte Libelle, die anzeigt, ob man das Gerät genau waagrecht hält. Der PLR 50 ist für Messungen im Innen- wie im Außenbereich geeignet, sein Laserstrahl, der in einem roten Punkt endet, kommt noch in die kleinste Spalte etwa zwischen Möbeln oder in enge Dachwinkel, der ausklappbare Pin ist als Messausgangspunkt hilfreich. Das Gehäuse ist staub- und spritzwassergeschützt und hat eine Softgrip-Auflage. Der Entfernungsmesser arbeitet mit laut Bosch ungefährlichem 635-Nanometer-Laserlicht der Laserklasse 2 und ist seit kurzem für 140 Euro im Handel. (smm.)



WEIHNACHTEN

Der gedimmte Baum

Im Innern jeder Lumix-Christbaumkerze von Krinner steckt eine AA-Batterie, die für rund 150 Stunden Weihnachtslicht der Sorte LED gut ist. Die 12,5 Zentimeter hohen Kerzen mit Klarglas-Kopf schaltet man also ohne Streichholz an. Wenn ein Batteriewechsel nötig wird, beginnen sie zu blinken. Ein Satz kabelloser Lichtquellen



mit zehn Exemplaren im Farbton Elfenbein kostet 60 Euro. Die Hightech-Variante der Lumix-Kerze heißt Deluxe: Die gibt es (zehn Stück für 90 Euro) in den Metallfarben Rot, Gold, Silber und Champagner. Per Fernbedienung lassen sich fünf Helligkeitsstufen einstellen von romantisch dezent beim Gedichtaufsagen bis volle Strahlung beim Paketaufreißen. Näheres unter 0 94 24/94 1-0 oder www.krinner.de. (lle.)

BÜCHER

Die schnellen Männer

„Das Mercedes-Benz Rennfahrer-Lexikon“. Von Hartmut Lebrink, Heel Verlag, Königswinter, 256 Seiten, 344 Abbildungen, 29,90 Euro. Ein Buch in dieser Form war lange fällig. Denn eine Automobilmarke, die auf nahezu 125 Jahre Geschichte zurückblickt, wird langsam unübersichtlich. Hartmut Lebrink bringt nun zumindest in eine Facette Klarheit: Er hat sämtliche Rennfahrer, die jemals auf Fahrzeugen von Mercedes-Benz und der Vorgängermarken gefahren sind, in einem Buch versammelt. Geordnet nach Epochen und Rennserien, liefert er Kurzbiografie und Foto, wobei man neben Lebensdaten auch einiges über den Motorsport erfährt, der sich im Laufe der Zeit ja kräftig gewandelt hat. (abe.)

steckte. Schaut man genauer hin, entdeckt man aber Scheibenbremsen, Hinweise auf einen relativ modernen 1584-Kubik-V-Twin mit Sechsganggetriebe, Wegfahrsperrung und dergleichen. Für die Fans von klassischen Formen, Weißwandreifen und Chromspeichen haben sich einige Harley-Vertragshändler (Hamburg-Nord, Hannover, Bochum, Düsseldorf, Frankfurt/Main, Wies-