

## 80er-Party: Was wurde aus den Klassikern?

von bb - Dienstag, 16. Januar 2018

[https://www.pd-f.de/2018/01/15/80er-party-was-wurde-aus-den-klassikern\\_12184](https://www.pd-f.de/2018/01/15/80er-party-was-wurde-aus-den-klassikern_12184)



Zur Grundausstattung eines City-Rades in den 1980er-Jahren zählten Drei-Gang-Schaltung, Seitenläufer-Dynamo und Rücktrittbremse. Und heute? Sind diese Produkte längst Reliquien, denn die Fahrradtechnik hat sich rasant weiterentwickelt. Der pressedienst-fahrrad zeigt, wie es den Klassikern über die Jahre erging.

[pd-f/tg] Bekannte Songs der Achtziger schicken uns regelmäßig auf Zeitreise. Das Rad-Pendant von NDW oder Alphaville ist das alte Stahlross mit Drei-Gang-Schaltung, Seitenläufer-Dynamo und Rücktrittbremse. Wie die Charts war es damals der Begleiter auf (fast) allen Wegen. Heute steht das einst innig geliebte Rad halb verrostet auf einem Schrottplatz, im Keller oder wurde günstig einem furchtlosen Studenten überlassen. So altmodisch wagt man sich nicht mehr auf die Straße. Die Fahrradtechnik hat sich in den letzten 30 Jahren rasant verändert und so mancher Klassiker blieb dabei auf der Strecke.

### Das Ende des Seitenläufers

Lichtspezialist [Busch & Müller](#) verkündete jüngst, seinen Seitenläufer-Dynamo „Dymotec“ in Rente zu schicken. „Neue Fahrräder mit Dynamobleuchtung werden grundsätzlich mit Nabendynamo ausgeliefert. Der Seitenläufer hat jetzt ausgedient“, bestätigt Marketingmanager Sebastian Göttling den Schritt. Der Dynamo in der Nabe hat, obwohl bereits 1913 als Patent angemeldet, erst in den letzten Jahren durch stetige Weiterentwicklungen und günstigere Preise die heutige Marktdurchdringung erreicht. Im Gegensatz zum Seitenläufer, der bei Nässe und Schnee gern einmal den Dienst quittiert, funktioniert er witterungsunabhängig und zeichnet sich durch einen deutlich höheren Wirkungsgrad aus.

Hand in Hand ging diese Entwicklung mit den stetigen Verbesserungen bei der [Fahrradbeleuchtung](#). In den 1980er-Jahren kamen

Halogenleuchten auf. Auch diese Technologie ist mittlerweile überholt. Vor 25 Jahren erhielt die erste LED-Fahrradlampe ihre Zulassung vom Kraftfahrtbundesamt und der Siegeszug der Diode begann. Musste 1985 eine Halogenleuchte eine Beleuchtungsstärke von sieben Lux aufweisen, sind durch LED-Leuchten heute bereits bis zu 150 Lux möglich. „Die Folgen für Radfahrer sind natürlich eine wesentlich bessere Sicht, aber auch eine deutlich gesteigerte Sicherheit durch höhere Sichtbarkeit“, meint Göttling.

### Katzenaugen erlöschen langsam

Einen ähnlichen Weg schlugen die gelben Speichenreflektoren ein. Nur wenige Fahrräder werden heute noch mit den umgangssprachlich sogenannten Katzenaugen in den Rädern ausgeliefert – obwohl sie laut Straßenverkehrszulassungsordnung seit 1982 vorgeschrieben sind. Zeitgleich wurden allerdings auch weiß reflektierende Reifen als Alternative gesetzlich erlaubt. Sie bieten eine größere Reflexionsfläche, bleiben fest in ihrer Position und können zudem nicht brechen bzw. herausfallen. „Reflektierende Reifen sind extrem hell und retroreflektierend. Das heißt, das Material strahlt genau in Richtung der Lichtquelle. So wird man als Radfahrer besser wahrgenommen“, erklärt Doris Klytta von [Schwalbe](#) das Prinzip. Zudem wird der Radfahrer durch die beiden runden Lichtkreise als solcher auch erkannt. Beim Marktführer für Fahrradreifen sind mittlerweile fast alle City- und Trekkingmodelle mit Reflexstreifen ausgestattet, was gleichzeitig zum langsamen Erlöschen der Katzenaugen führt.

### Drei plus X heißt die neue Gleichung

Der Schweinfurter Unternehmer Ernst Sachs führte bereits zu Beginn des 20. Jahrhunderts einen weiteren Klassiker ein. Für acht Jahrzehnte war seine „Torpedo“-Freilaufnabe mit drei Gängen und Rücktritt Verkaufsschlager und Markenzeichen deutscher Fahrradproduktion. Mit dem Aufkommen von Mountainbikes und der daraus resultierenden wachsenden Verbreitung von Kettenschaltungen auch am Alltagsrad zu Beginn der 1990er-Jahre begann ihr allmählicher Abstieg. Durch eine Übersetzungsbreite von maximal 185 Prozent konnte die Drei-Gang-Schaltung mit dem steigenden Anforderungsprofil nicht mehr mithalten. Je mehr Gänge, desto besser, lautete die aufkommende Meinung. „Ein Denken, das allerdings als überholt gilt. Heute weiß man: Es zählt nicht die Anzahl der Gänge, sondern die Übersetzungsbreite, die richtige Gangabstufung und auch der Bedienkomfort“, erläutert Tobias Erhard vom Komponentenspezialisten [Sram](#). Das US-Unternehmen kaufte 1997 die Fahrradsparte der Sachs-Werke in Schweinfurt und entwickelt seither auf das Nutzerprofil optimierte Schaltungslösungen. Dabei werden vor allem sportliche Fahrer mit Produktinnovationen versorgt, wie die MTB-Schaltechnologie „Eagle“ oder die [Rennrad](#)-Funkschaltung „eTap“ zeigen. „Die Produktion von Nabenschaltungen haben wir allerdings 2017 schweren Herzens eingestellt“, so Erhard.

Nabenschaltungen sind jedoch nicht vom Fahrradmarkt verschwunden, sondern werden bei City- und Trekking-Rädern immer noch verbaut – allerdings meist mit mehr als drei Gängen: Acht, elf und 14 Gänge sind heute Usus. Die Getriebeschaltungen sind nach wie vor eine wartungsarme Alternative zur Kettenschaltung. Eine Besonderheit stellt das Zentralgetriebe dar, das nicht in der Nabe, sondern schwerpunktünstig an der Kurbel sitzt. Das Highend-Modell „P1.18“ von [Pinion](#) etwa hat eine Übersetzungsbreite von 636 Prozent. Manch ein Radfahrer ist aber immer noch mit drei Gängen glücklich. „Im [Faltrad](#)-Konfigurator von [Brompton](#) ist neben einer Sechs-Gang-Kombinationsschaltung aus Nabe und Kette auch eine Option mit einer klassischen Drei-Gang-Nabe wählbar“, sagt Henning Voss vom deutschen Brompton-Vertriebspartner Voss Spezial-Rad. „Aufgrund des hauptsächlich urbanen Einsatzbereiches erweist sich die Schaltung als weiterhin praktisch.“

### Ein Phänomen: die Rücktrittbremse

Mit der Rücktrittbremse verabschiedet sich ein weiterer Klassiker vom Fahrradmarkt. „Der Rücktritt ist ein Phänomen: Die

Nachteile der Bremse sind bekannt, aber ältere Fahrer versprechen sich aus der Gewohnheit mehr Sicherheit und wollen sie nicht missen“, erklärt Tobias Erhard. Die wesentlichen Argumente gegen den Rücktritt und für Handbremsen sind: bessere Dosierbarkeit und Bremswirkung, konstantere Funktion bei langen Abfahrten sowie eine schnellere Reaktion bei Notbremsungen. Ausgehend vom [Mountainbike](#) haben sich in den letzten Jahren neben Felgenbremsen vor allem hydraulische Scheibenbremsen etabliert. „Der Anteil an Rücktrittbremsen wird in den kommenden Jahren weiter zurückgehen“, prognostiziert Erhard deshalb. Aber zumindest bei einer kleinen Gruppe hat der Klassiker noch Chancen. „Beim Erlernen des Fahrradfahrens spielen die Vorlieben des Kindes eine Rolle, die Entscheidung für eine bestimmte Bremse liegt bei der Nutzergruppe“, sagt Guido Meitler von [Puky](#). Der Kinderfahrradhersteller bietet seine Modelle durchgehend entweder mit Rücktritt oder zwei Felgenbremsen an. „Kinder können so unterschiedliche Bremsenerfahrungen sammeln. Wir vertreten die Meinung: jedem Kind seine Bremse“, begründet Meitler diese Praxis.

[Express-Bildauswahl \(12 Bilder\)](#)

[Erweiterte Bildauswahl zum Thema \(64 Bilder\)](#)

#### Passende Themen beim pd-f:

[Ein Licht geht auf – Neuregelungen bei Fahrradbeleuchtung](#)

[200 Jahre Fahrrad: Karl Drais – der Beschleuniger des Individualverkehrs](#)

[Schnellschuss oder Geistesblitz? Wenn die Dynamopflicht für Fahrräder fällt](#)

[Fahrradtypenkunden – So viel Vielfalt war noch nie](#)

[Moderne Technik zwischen historischen Autos und Kutschen](#)

[Meilensteine der Fahrraderfindungen](#)

[200 Jahre Fahrrad: Eine praktische Mobilitätslösung im Wandel der Zeit](#)

[20 Jahre, ein Werkstoff, drei Konzepte: Fahrradbauer feiern Jubiläen](#)

#### Passendes Bildmaterial

