

## Der Fahrradhelm – eine Typenkunde

von bb - Donnerstag, 29. September 2016

<https://www.pd-f.de/2016/09/29/der-fahrradhelm-eine-typenkunde/>



Die Branche ist sich einig: Ein Radhelm kann im Falle eines Sturzes entscheidend schützen. Eine generelle Helmpflicht aber wäre kontraproduktiv, denn sie hält Menschen eher vom Radfahren ab. Die Vielfalt der Helme am Markt war noch niemals so groß wie heute – damit jeder Kopf den passenden Schutz findet, stellt der pressedienst-fahrrad die unterschiedlichen Modelle vor.

[pd-f/hdk] Der Sturzhelm für Radfahrer ist eine vergleichsweise junge Erfindung; erst Ende der Achtzigerjahre entdeckte ihn der Breitensport. Im Profisport waren vorher sogenannte Sturzringe aus Leder üblich, vereinzelt sah man Hartschalenhelme, die eher Motorradhelme waren. „Anfang der Neunziger kam mit dem [Mountainbike](#)-Trend auch die Verbreitung des Helmes. Eine Helmpflicht im Profi-Straßensport gibt es aber erst seit 2003“, erklärt Christian Malik vom Sportradhersteller [Haibike](#). Heute ist quasi kein Radsportler mehr ohne [Helm](#) zu sehen.

### Leicht und luftig

Die leichtesten Varianten sind wahre Fliegengewichte und bieten maximale Belüftung. Mountainbike-Modelle (zum Beispiel [Abus](#) „MountK“, 76,95 Euro) haben zudem einen Schirm, der das Gesicht vor blendendem Sonnenlicht, Ästen und Regen schützt. Bei Rennradhelmen ist das nicht nötig: Hier übernimmt entweder der Schirm einer klassischen Helmmütze diese Funktion – oder ein Visier. Abus' Modell „In-Vizz Ascent“ (153,95 Euro) ist ein Beispiel für die Integration eines solchen Visiers in den Helm: Mit einem kurzen Handgriff lässt es sich aus der Helmfront ausfahren; übrigens auch, wenn man eine Korrekturbrille darunter trägt. Beim Zeitfahren und Triathlon werden tropfenförmige, aerodynamisch geschlossene Helme wie der Bell „Javelin“ (ebenfalls mit Visier, 229,99 Euro) getragen. „Rennradprofis tragen schon seit einiger Zeit eher geschlossene Helme. Die aerodynamischen Vorteile sind immens und die nötige Belüftung lässt sich auch mittels präzise geplanter Strömungskanäle herstellen“, erklärt

Dieter Schreiber von Bell-Importeur [Grofa](#). Ein Beispiel für den Trend ist der Helm [Giro](#) „Air Attack“ (249,95 Euro mit Clip-Visier und 219,95 Euro ohne).

### Für Halfpipe, Trail und Bikepark

BMXer oder Dirtbiker nutzen, ähnlich wie Skater, geschlossene Halbschalenhelme (z. B. Abus „Aven-U“, 65,95 Euro). Im MTB-Sport hat sich die Gattung Enduro etabliert und damit auch Helmmodelle wie der Giro „Montaro MIPS“ (179,95 Euro). Sie stellen quasi ein Bindeglied zwischen klassischen MTB- und Dirt-Helmen dar: Der Nackenbereich ist tiefer gezogen, der Helm ist insgesamt geschlossener und kommt mit Schirm.

Äußerlich kaum von Motocross-Helmen zu unterscheiden sind die als „Full Face“ bekannten Hartschalenhelme mit fester Kinnpartie, wie sie Downhill-Athleten verwenden (zum Beispiel Bell „Transfer-9“, 219,99 Euro). Sie werden zwar ohne Visier, aber mit Schutzbrillen, sogenannten Goggles, getragen. Ihr Gewicht ist durch den größeren Schutzanspruch höher, was die Masse und Trägheit des Kopfes vergrößert. Die Belastungen, die im Falle eines Sturzes so auf die Wirbelsäule wirken, können mit einer „Neck Brace“ genannten Nackenstütze abgefangen werden. In die Lücke zwischen Enduro- und Downhill-Helm positionieren die Hersteller neuerdings Full-Face-Helme mit abnehmbarem Kinnbügel. Bergauf genießt man so den höheren Komfort der klassischen Konstruktion, während man bergab die größere Sicherheit des Kinnbügels gewissermaßen zuschalten kann (z. B. Giro „Switchblade MIPS“, 299 Euro).

### Kinder- und Kleinkinderköpfchen

Um den Nachwuchs möglichst spielerisch an das Tragen von Helmen heranzuführen, finden sich unter Kinderhelmen viele putzige Designs und Gestaltungskooperationen mit Spielzeugproduzenten oder Verlagen. Technisch heben sich besonders Kleinkinderhelme von Modellen für Erwachsene und Jugendliche ab: Die Stirnpartie ist schirmartig verlängert, um dem Gesicht mehr Schutz zu bieten – wie etwa beim Abus-Modell „Smiley“ (32,95 Euro). Der Nackenbereich hingegen ist länger und flacher ausgeführt – so können die Kleinen auch ohne ein Abknicken der Wirbelsäule im Kindertransporter oder Kindersitz mitfahren.

### Schickes für die Stadt

Der technischen Ausdifferenzierung folgte die modische: Seit etwa 2010 finden sich zunehmend Helme auf dem Markt, die neben der Sicherheit auch optische Bedürfnisse von Alltagsradlern bedienen. Mit modischen Stoffbezügen (z. B. Abus „Cyclonaut“, 119,95 Euro) oder in moderner Kurier-Optik mit abnehmbarem Stoffschild, das an die klassischen Rennradkappen erinnert (Abus „Yadd-I“, 69,95 Euro) lassen sie sich ziviler in das Outfit integrieren als sportliche Modelle, was für eine wachsende Akzeptanz des Helms auf täglichen Wegen sorgt. „Ähnlich wie seinerzeit beim Sport findet im Stadtbild derzeit ein Transfer der Sehgewohnheiten statt“, sagt Torsten Mendel von Abus. „Es wird immer normaler, mit Radhelm unterwegs zu sein.“

### Kein Helm zum Schutz

Wem Radhelme gegen das Stilempfinden verstoßen, findet möglicherweise Gefallen am „Hövding“: Dieser Radler-Airbag aus Schweden kostet 399 Euro und lässt sich als Schal (mit modisch anpass- und waschbarer Hülle) tragen. Doch auch die Sicherheit betreffend setzt der [Hövding](#) neue Maßstäbe: „Tests einer schwedischen Versicherung belegen: Wer im Straßenverkehr am besten geschützt sein will, trägt Hövding“, erklärt Stephanie Müllmann vom deutschen Distributor [Sport Import](#). Wie ein Auto-Airbag ist der Hövding für die einmalige Verwendung konzipiert. „Das Auslösen funktioniert über seismische Sensoren. Wenn diese einen für Unfälle typischen Bewegungsablauf registrieren, lösen sie den Airbag aus. Innerhalb einer Zehntelsekunde legt er sich um den Kopf des Trägers oder der Trägerin.“

## MIPS

Einige Radhelme aus unterschiedlichsten Bereichen sind mit der neuen MIPS-Technologie erhältlich. Das in Schweden entwickelte „Multi-Directional Impact Protection System“ wird in Fachmedien als Revolution in puncto Kopfschutz gehandelt. Mit MIPS ausgestattete Helme haben eine schwimmend gelagerte Innenschale, die sich bei einem schrägen Aufprall rund 15 Millimeter verdrehen kann. „Das System soll so einen großen Teil der Rotationskräfte absorbieren, die bei einem Sturz auf das menschliche Gehirn wirken“, erklärt Pelz.

## E-Bikes

Die meisten Elektroräder unterstützen bis 25 km/h und sind rechtlich vollumfänglich als Fahrräder eingeordnet, d. h., auch hier wird empfohlen, einen Helm zu tragen – eine Pflicht gibt's aber nicht. Etwa zwei Prozent aller E-Räder schieben aber mit bis 45 km/h, man spricht hier von „S-Pedelecs“. Diese Räder sind rechtlich als Leichtkraftrad eingeordnet und bedingen die Führerschein-, Versicherungskennzeichen- und Helmpflicht! Konkreter muss laut Gesetz „ein geeigneter Schutzhelm“ getragen werden. Ob darunter ein Radhelm oder gar ein Motorradhelm zu verstehen ist, ist bisher nicht spezifiziert. Die meisten Fachleute argumentieren pro Fahrradhelm.

Allen Helmarten gemein ist der Verschluss per Riemen unter dem Kinn. Ohne Verschluss getragen, sitzen sie nicht fest am Kopf und bieten weniger bis keinen Schutz. Moderne Helme lassen sich einfach und bisweilen sogar einhändig mit einem Magnetverschluss schließen und öffnen. Beliebt sind außerdem Helme mit einer roten LED am Hinterkopf – die aber keinesfalls das Rücklicht am Rad ersetzen darf.

Des Weiteren gibt es eine Fülle an Zubehör für Radhelmräger, wie etwa Regenhüllen, klassische Radsportmützen oder gefütterte Winter-Helmmützen, austauschbare Innenpolster, Adapter zum Anbringen von Sportkameras und vieles mehr.

[Express-Bildauswahl \(10 Bilder\)](#)

[Erweiterte Bildauswahl zum Thema \(77 Bilder\)](#)

### Passende Themen beim pd-f:

[Interview mit Torsten Mendel \(Abus\)](#)

[2017: Fahrradneuheiten für mehr Sicherheit](#)

[Mountainbike: Smarter Schutz für Tour, Trail und Park](#)

[Radfahren lernen: Kinder stürzen ganz sicher](#)

[Basistext: Der Fahrradhelm – Argumente, Technik, Tipps](#)

[Typenkunden-Übersicht](#)



Passendes Bildmaterial

