

## Kaufkriterium Gewicht am Rad

von bb - Donnerstag, 25. April 2019

[https://www.pd-f.de/2019/04/24/kaufkriterium-gewicht-am-rad\\_13245](https://www.pd-f.de/2019/04/24/kaufkriterium-gewicht-am-rad_13245)



[pd-f/ab] Gewogen und für zu schwer befunden – so geht es manchem Leichtbau-Fanatiker, der nach monatelangem Studium von Vergleichsportalen, Katalogen und Fachzeitschriften sein Traumfahrrad aufgebaut hat und feststellt, dass das Gesamtpaket deutlich schwerer ist, als die Summe seiner Teile versprach. Doch spielt das überhaupt eine Rolle? Der pressedienst-fahrrad klärt auf, wann Gewicht beim Fahrradkauf eine Rolle spielt und wann es sich durchaus lohnt, Mehrgewicht zu akzeptieren.

Es gibt v. a. zwei Kategorien von Fahrrädern, bei denen Gewicht eine große Rolle spielt. Das sind Kinder- und [Rennräder](#). Denn dass es für ein 20 Kilogramm leichtes Kind schwieriger ist, ein 15 Kilogramm schweres Rad zu bewegen, als für einen Erwachsenen mit 60, 80 oder 100 Kilogramm Körpergewicht, das liegt auf der Hand. „Leichte Bikes sind aber nur besser, solange die Gewichtsreduktion nicht zulasten der Stabilität von Rahmen und Komponenten geht. Ein Indikator für sicheren Leichtbau ist z. B. das GS-Logo. Es steht für ‚geprüfte Sicherheit‘ und wird von unabhängigen Instituten wie etwa dem TÜV verliehen“, erklärt Guido Meitler vom Kinderradspezialisten [Puky](#).

### 6,8 Kilogramm reines Glück?

So oder so ähnlich gilt das auch fürs [Rennrad](#). Die zweite Kategorie, bei der „less is more“ eine wichtige Rolle für die Kaufentscheidung spielt. Das UCI-Minimum für Wettkampfräder von 6,8 Kilogramm stellt hier gewissermaßen den Goldstandard dar, an dem jede Stammtischrunde ihre Räder miteinander misst. Ob das sinnvoll ist? Eine Frage der Perspektive. Jedenfalls sollte der 90-Kilogramm-Athlet, der im Sprint 1.000 Watt und mehr in die Kurbelarme drückt, sein Kreuz eher bei maximaler Rahmensteifigkeit als beim geringem Gewicht machen. Hobbyathleten, die bei Wind und Wetter unterwegs sind, macht das Mehrgewicht einer modernen Scheibenbremsanlage und voluminöser Reifen sogar schneller. Das gleiche gilt für Komfortextras

wie die gefederte Sattelstütze „Eesilk“ von [Crankbrothers](#) (289,99 Euro), ebenso wie für einen aerodynamisch optimierten Rahmen. Philipp Martin vom US-amerikanischen Rennrad- und MTB-Hersteller [Cannondale](#) antwortet dann auch eher salomonisch auf die Frage, wieviel das Gewicht beim Renner noch zählt: „Gewicht zählt, ist aber nur eines von mehreren Kriterien, die ein Rennrad schnell machen. Deshalb versuchen wir bei Cannondale grundsätzlich eine Modellpalette anzubieten, in der vom Bergfloh zum Bahnsprinter jeder das richtige Rad findet.“

Gewicht zu sparen ist übrigens nicht überall am Fahrrad gleich sinnvoll, weiß Volker Dohrmann vom Hamburger Fahrradhersteller [Stevens](#). „Ein leichter Laufradsatz mit 200 Gramm weniger rotierender Masse beeinflusst das Fahrverhalten viel stärker, als wenn ich dieselben 200 Gramm an [Sattel](#), Lenker und Pedalen einspare. Deshalb bieten wir mit unserem Custom-Programm für Rennräder die Möglichkeit aus einer sinnvollen Vorauswahl selbst zu entscheiden, wo ich Gewicht sparen will.“

### Vom guten Mehrgewicht

Ein paar Gramm machen beim [E-Bike](#) den sprichwörtlichen Kohl nicht fetter. Dazu sind die Grundgewichte durch Motor und Akku ohnehin zu hoch. Trotzdem taucht die Kategorie „Gewicht“ mehr oder weniger unkommentiert in Testberichten oder Produktbeschreibungen so selbstverständlich auf wie die Angabe des Preises. „In gewissem Sinne ist das höhere Grundgewicht eines E-Bikes für den Ingenieur sogar befreiend, denn ich kann leichter 500 Gramm in einen steiferen Rahmen investieren, der sich positiv auf die Fahrstabilität auswirkt, als ich das beim nicht-motorisierten Velo könnte. So haben wir mit dem ‚Gotour 6‘ (ab 2.999 Euro, Anm. der Red.) zum Beispiel einen der steifsten Tiefeinsteiger überhaupt gebaut, der auch jenseits der 50 Stundenkilometer noch flatterfrei fährt“, freut sich Ivica Durdevic, Produktentwickler beim schweizerischen E-Bike-Pionier [Flyer](#).

Auch an anderen Stelle ist ein gewisses Mehrgewicht gut angelegt. Der Darmstädter E-Bike-Hersteller [Riese & Müller](#) setzt in seinen Topmodellen wie dem „Homage“ (ab 4.999 Euro) auf eine komfortable Vollfederung ein, und zwar schon seit der Zeit, bevor die Firma sich zum (fast) reinen E-Bike-Hersteller entwickelte. Auch andere Extras wie ABS oder Doppel-Akku-System können das Gewicht treiben. „Wir denken, die wenigsten werden das Mehrgewicht einer Vollfederung verwünschen, wenn sie sie einmal kennengelernt haben. Zu groß ist der Gewinn an aktiver Fahrsicherheit und Komfort. Und für Langstreckenfahrer sind die zwei bis drei Kilogramm Mehrgewicht, die der Doppel-Akku bringt, ein reiner Segen“, ist Geschäftsführer Heiko Müller überzeugt.

Stefan Stiener, dessen Firma [Velotraum](#) mittels Baukastensystem maßgeschneiderte Alltags-, Abenteuer- und Reiseräder anbietet, verweist auf eine weitere schwierige Dimension der Jagd nach dem geringsten Gewicht: das Internet. „Online-Shops suchen immer nach möglichst plakativen und einfachen Unterscheidungskriterien. Weniger Gewicht klingt da erst einmal gut und lässt sich einfach darstellen. Die komplexe Bedarfsanalyse und individuelle Beratung, die ein Fachhändler oder wir als Hersteller leisten, kommt da jedoch leider oft zu kurz.“ Dabei sind gerade bei Rädern, wie Stiener sie baut, andere Kategorien viel entscheidender. Keinem Berufspendler ist mit einem Rad geholfen, dessen empfindliche Leichtbaukomponenten alle paar Wochen einen aufwendigen Service benötigen und nicht von ungefähr sind bei Weltreisenden Stahlrahmen nach wie vor extrem populär: Sie können im Schadensfall nahezu überall auf der Welt repariert werden.

### Der Teufel steckt im Detail

Was für Fahrräder gilt, gilt auch für so manches Zubehör. Allen voran für Reifen, die als einzige Kontaktfläche zwischen Rad und Untergrund hohe Lasten zu schultern haben. Ein Cross-Country-Mountainbiker, der um den Sieg sprintet, wird das Risiko eines leichteren und leichter rollenden Reifens mit weniger Pannenschutz für den Renntag eingehen. Ein Familienvater indes, der an seinem freien Tag eine Geländetour unternimmt, wird sicherlich mit dem etwas schwereren und pannensicheren Reifen glücklicher. Und wer im Alltag einen sogenannten „Unplattbar“-Reifen wie den „Marathon Plus“ von [Schwalbe](#) (ab 39,90 Euro)

verwendet, wird das höhere Gewicht sicher gern verschmerzen, wenn es ihm das Flicker erspart. Das bestätigt auch René Marks, Produktmanager bei Schwalbe: „Geringes Gewicht ist nur ein Teil in einer komplexen Gleichung aus Anforderungen, die wir erfüllen wollen. Legt man zu viel Augenmerk auf einen isolierten Parameter und vernachlässigt die anderen, wird auch niemand glücklich.“

## Fazit

Und soll nun geringes Gewicht plötzlich gar nichts mehr zählen? Nein! Man sollte es nur bei der Kaufentscheidung nicht zum letztgültigen Kriterium erheben. Gewicht selbst ist, wie jede messtechnische Größe, nicht immer gleich Gewicht. Serienstreuung, Fertigungstoleranzen und unterschiedliche Messverfahren verfälschen die vermeintlich objektive Zahl. Es soll sogar Hersteller gehen, die grundsätzlich die kleinsten Rahmengrößen ohne Schlauch oder Fett in den Lagern wiegen. Vor allem sind Fahrräder und ihr Zubehör aber zu komplex für die simple Gleichung leichter = besser. Oder wie Henning Voss vom deutschen Vertrieb des englischen Faltrad-Klassikers Brompton (ab 1.221 Euro) es lachend auf den Punkt bringt: „Das geringe Gewicht eines Bromptons wäre wertlos, würde sich das Rad schlecht falten und schlecht fahren. Aber so wie es ist, freue ich mich trotzdem jedes Mal, wenn ich es durch den Bahnhof trage, darüber wie leicht es ist.“

[Express-Bildauswahl \(9 Bilder\)](#)

[Erweiterte Bildauswahl zum Thema \(34 Bilder\)](#)

## Passende Themen beim pdf:

[Mit Fahrtechnik vom Radfahrer zum E?Biker](#)

[Kinderräder: Zwischen Alltag und Sportgerät](#)

[Radfahren 2019: Viele Wege zum Komfort](#)

[Kinderrad 2019: Alltag und Sport für jedes Alter](#)

[Velo urban 2019: Neues in Stil und Funktion](#)

[E?Bike?Nachrüstmotoren: Genial einfach, einfach illegal?](#)

## Passendes Bildmaterial

