

KINDERRENNRÄDER

MIKROKOSMOS



Mit 24-Zoll-Rennrädern beginnt für Kinder der Einstieg in den Radsport. Sind das schon echte Rennräder? Oder hübsche Miniaturen, die lediglich das Auge des Betrachters erfreuen? TOUR-Tester und Nachwuchsfahrer zwischen elf und zwölf Jahren haben die Stärken und Schwächen fünf aktueller Modelle erforscht



TEXT: EVA STAMMBERGER FOTOS: DANIEL SIMON

Die Besitzverhältnisse sind schnell geklärt: „Das ist meins!“, ruft Bastian und zeigt auf eines der Testräder, das gerade aus dem TOUR-Bus gehievt wird. „Ich nehme das Blaue!“, sagt Sandro und schnappt sich das Rad seiner Wahl. Wenig später sind die Objekte der Begierde von einer Horde Kinder umzingelt. In den nächsten Stunden verlangen die sieben Tester den kleinen Rennern so ziemlich alles ab, drehen enge Kurven, bremsen abrupt und schalten auch schon mal, während sie antreten. Trainer Wilhelm Stangl steht wie ein Zirkusdompteur in der Mitte des Kreises, den die Kinder immer enger um ihn ziehen. „Nicht so nah auffahren!“, ruft er ihnen zu. „Louise, schau nach vorne und nicht aufs Rad, auch wenn’s noch so schön ist!“ Unsere Tester sind begeistert.

Aber Rennräder für Kinder – ist das überhaupt vernünftig? Es gibt genug Trainer und Pädagogen, die davon abraten, Kinder und Jugendliche aufs Rennrad zu setzen, bevor sie 15, 16 Jahre alt sind. Bei den Elf- und Zwölfjährigen hingegen solle vielmehr der Spaß am Sport und die Entwicklung der allgemeinen Athletik im Vordergrund stehen. Dazu gehört auch das Radfahren – aber das spielerische, mit dem Kinder ihr Bewegungsgefühl entwickeln. Und zwölfjährige Rennzwerge, die mit ihren Flitzern auf öffentlichen Straßen trainieren? Auch keine restlos angenehme Vorstellung. Andererseits: Der Rennbetrieb in den Vereinen des Bund Deutscher Radfahrer beginnt in der Klasse U11 – und ein Wettkampf ohne richtiges Wettkampfgerät ist auch nur der halbe Spaß. Es gibt den Markt, es gibt die Räder, da ist der kritische Blick auf das Gebotene nur folgerichtig.

Das Besondere an Rennrädern für Kinder sind die Hindernisse bei deren Verwirklichung: Kinderrenner müssen, und zwar in jeder Hinsicht, miniaturisierte Erwachsenenräder sein – und schon beginnen die Probleme. Das Angebot an maßstabsgetreu verkleinerten Rahmen, Laufrädern, Schalt- und Bremshebeln, Sätteln und Lenkern ist sehr klein, was die Radhersteller immer wieder zu Kompromissen zwingt. Und das bekommen die Kinder zu spüren.

Ausgangspunkt aller Bemühungen ist der Rahmen – und unser Test zeigt anschaulich, welche Schwierigkeiten dabei

KURZ UND KNAPP

Rennräder für Kinder sollten, was ihre Geometrie und Abmessungen anbelangt, eigentlich im Maßstab korrekt verkleinerte Erwachsenenräder sein. Wichtig sind außerdem die durchdachte Ausstattung mit kindgerechten Anbauteilen und eine gute Verarbeitung. Alle diese Kriterien auf einmal konnte jedoch keines der Testräder hundertprozentig erfüllen. Den besten Eindruck hinterließen dabei noch das Bianchi und das Fort, deren Schwächen man mit geringem Zeit- und Kostenaufwand nachträglich selbst beheben kann. Steifigkeitswerte der Rahmen sind wegen des niedrigeren Gewichtes und der geringeren Kräfte von Kindern weniger bedeutsam und daher im Test nicht berücksichtigt.



Fort fahren: Von unseren fünf Testrädern hatte nur das Fort eine jugendgerechte Geometrie

aufzutreten. Die Vorrecherche ließ den Schluss zu, dass zu den angegebenen Oberrohrhöhen und Rahmenhöhen der Testräder Kinder bis etwa 1,50 Meter Größe passen müssten. Als die siebenköpfige Riege der elf- und zwölfjährigen Kinder, der größte Bub 1,51 Meter, zur Sitzhöheinstellung antrat, erwiesen sich jedoch fast alle Rahmen als zu niedrig. Dennoch hatten die Kinder Mühe, bei ihrer eingestellten Sattelhöhe mit den Füßen den Boden zu erreichen: Die Tretlager sind viel zu hoch, so dass der Sattel in schwindelnde Höhen wandert und sich zudem immer weiter vom Lenker entfernt. Den Rücken lang gestreckt, der Boden schwer erreichbar – richtig gut saßen die Kinder auf fast keinem Rad. Ausnahmen: Das Fort und mit Abstrichen das Bianchi. Dank des 50 Millimeter kurzen Vorbaus, der Tretlagerposition und des sinnvollen Sitzwinkels erlaubt das tschechische Fort mit den ostdeutschen Wurzeln eine vernünftige Position, was Tester Bastian schnell merkte: „Daruf habe ich mich von Anfang an wohl gefühlt, da stimmen die Abstände“, schwärmte er. Das Fort ist aufgrund dieser Details auch das einzige Rad, das, je nachdem wie schnell die Kinder wachsen, über einen längeren Zeitraum immer wieder vernünftig angepasst werden kann. Aus allen anderen Rädern wachsen die Kids ziemlich schnell heraus.

Brennpunkt Schaltbremsgriffe: Kinderhände sind klein und haben wenig Kraft. Mit den handelsüblichen Komponenten sind Kinder schnell überfordert. Die Griffhocker am Lenkerbogen können sie kaum umfassen, die Bremshebel nur vom Unterlenker aus bedienen. An den Testrädern waren Schaltbremsgriffe der Shimano Sora-Gruppe sowie Campagnolos Mirage- beziehungsweise Xenon-Hebel verbaut. Zwar verfügen die Sora-Hebel über eine Inbus-

BORCHERS

schraube, mit der die Griffweite verstellt werden kann, alle Kinder kamen aber mit der Mirage besser zurecht – obwohl deren Hebel noch einen Zentimeter weiter vom Lenkerbogen entfernt sind als die Shimano-Pendants. Grund: Die Kinder konnten sich bei den Campa-Hebeln aufs Ziehen konzentrieren; mit den Shimano-Hebeln schalteten sie oft, wenn sie bremsen wollten und umgekehrt. Die Shimano-Räder sammelten andererseits Pluspunkte mit den zusätzlichen Oberlenkerbremsgriffen. Diese Hebel sind für

Kinderräder unbedingt empfehlenswert, denn sie bieten eine zweite Bremsoption; von den normalen Griffhöckern aus können Kids die Bremsen nicht bedienen. Die Zusatzhebel setzen allerdings genügend breite Lenker voraus.

Neben diesem sinnvollen Detail gefielen an den Flitzern die fast durchweg hochwertigen, robusten Lackierungen – für Kinderräder, mit denen einerseits rau umgegangen wird und die andererseits oft bald wieder verkauft werden, ein wichtiger Aspekt. Exklusiv, aber wenig praxisgerecht sind die 24-Zoll-Schlauchreifen am Bianchi; am Specialized waren die Zusatzhebel zu weit außen montiert und klemmten die



Zu eng: Zusätzliche Oberlenker-Bremshebel sind sinnvoll für Kinder, weil sie damit auch in aufrechter Haltung bremsen können. Am Specialized waren sie aber zu weit außen montiert und konnten sich verklemmen. **Zu dicht:** Bei kurzem Radstand und relativ langen Kurbeln kollidiert die Fusspitze bei eingeschlagenem Lenker leicht mit dem Vorderrad – je höher das Tretlager, desto früher (Trek)

Finger ein. Nur an zwei der fünf Räder (Bianchi, Fort) hatten die Hersteller kind- und regelgerechte Übersetzungen montiert – das ist ärgerlich, waren doch alle explizit als Kinder-Rennräder ausgewiesen. Zu Preisen zwischen 500 und 850 Euro gelingt es keinem der fünf Hersteller, ein in allen Belangen und bis ins Detail kindgerechtes Rad auf die Räder zu stellen, jedes hatte Stärken und Schwächen. Auf die Frage, welches Rad ihm denn nun am besten gefallen habe, hatte einer der Tester die passende Antwort parat: „Ich hätte gern den Rahmen vom Fort, so blau wie das Trek, mit den vier Bremshebeln vom Felt und den Specialized-Reifen.“

BIANCHI PROFESSIONAL CYCLING TEAM

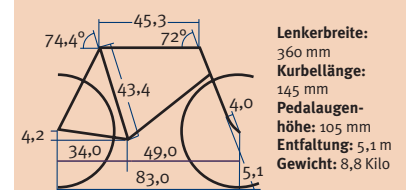
Für kleine Italiener: Dass Jan Ullrich mal erfolgreich auf einem Bianchi-Rennrad fuhr, daran konnten sich sogar unsere Junior-Tester gut erinnern. Das spricht für den hohen Wiedererkennungswert des klassischen Bianchi-Farbtönen Celeste. Nachteil: Die markante Farbe trifft nicht in jedem Fall den jugendlichen Farbgeschmack. Einig waren sich alle, dass das Bremsen und Schalten mit den Komponenten aus der Xenon-Gruppe von Campagnolo gut klappt. Die Übersetzung von 45 Zähnen vorne und 16 hinten entspricht einer maximalen Entfaltung von gut fünf Metern, das ist kind- und regelgerecht (erlaubt sind in der U11-Altersklasse 5,66 Meter). Im Verbund mit den kurzen Kurbeln können die Kids locker und ohne zu großen Krafteinsatz pedalieren. Die Geometrie ist, aufs Testfeld

bezogen, befriedigend, das Verhältnis von Oberrohrlänge zu Rahmenhöhe geht in Ordnung. Dennoch ist auch am Bianchi das Tretlager zu hoch: Das Pedal steht im tiefsten Punkt 105 Millimeter über dem Boden – das ist ein für Erwachsenenräder übliches Maß.

Aus dieser Höhe kommen Kinder nur schwer mit den Füßen auf die Erde. Das Fahrverhalten des Renners ist typisch italienisch nervös; die meisten Kinder wünschten sich deshalb zumindest einen breiteren Lenker, um das Rad besser beherrschen zu können. Sehr individuell, jedoch wenig praktisch, sind die montierten Schlauchreifen.



► Quirliger Italo-Renner mit akzeptabler Geometrie; günstigstes Rad im Test



Lenkerbreite: 360 mm
Kurbellänge: 145 mm
Pedalaugenhöhe: 105 mm
Entfaltung: 5,1 m
Gewicht: 8,8 Kilo

Preis: 599 Euro inkl. Pedale

Bezug: Cycleurope

Tel. 0 18 05/123-492

www. bianchi.com

GEOMETRIE

Schaltgruppe: Campagnolo Xenon, 2x9, Miche-Kassette 45/16

Kurbel: Young Miche

Bremsen: Tektro

Laufräder: Bianchi/Ambrosio

Reifen: Vittoria Competition Juniores

BA*/Garantie: befriedigend/3 Jahre

BEWERTUNG

Bremsen	■ ■ ■ ■ ■
Schaltung	■ ■ ■ ■ ■
Lenker	■ ■ ■ ■ ■
Sattel	■ ■ ■ ■ ■
Geometrie	■ ■ ■ ■ ■
Lack	■ ■ ■ ■ ■
Optik	■ ■ ■ ■ ■

BA* = Bedienungsanleitung

■ ■ ■ ■ ■ nicht zeitgemäß

■ ■ ■ ■ ■ sehr gut ■ ■ ■ ■ ■ gut ■ ■ ■ ■ ■ befriedigend ■ ■ ■ ■ ■ ausreichend ■ ■ ■ ■ ■ nicht zeitgemäß

FELT F24

Einmal Rot-Weiß, bitte: „Das Rot sieht aus wie bei Ferrari“, war sich Kilian sicher. Vielleicht trifft das Rot des „F24“ nicht ganz das Rot der Sportwagen aus Maranello, aber es erinnert daran und das gefiel unseren jungen Sportsfreunden. Zu den Fakten: Gut bis sehr gut sind die Bremsen, die ordentlich verzögern und dank der extra Oberlenker-Hebel für Kinderhände einfacher zu greifen sind. Probleme bereitete dagegen das Schaltprinzip: Beim F24 bremsen unsere Testpiloten versehentlich, wenn sie schalten wollten – was in erster Linie ein Shimano- und kein Felt-Problem ist. Für die nicht ganz schlüssige Radgeometrie wiederum sind die Entwickler bei Felt verantwortlich. So passte der rote Flitzer mit einer Oberrohrlänge von 45 Zentimetern nominell dem größten Tester: Kushrin,

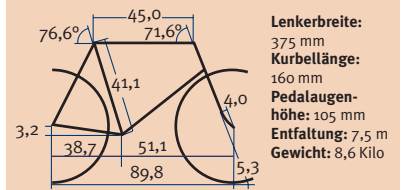
1,51 Meter groß, Innenbeinlänge 66 Zentimeter. Die gemessene Rahmenhöhe von lediglich 41 Zentimetern und das kurze Steuerrohr zwangen Kushrin jedoch in eine sehr gebeugte Haltung, wenn die Sitzhöhe eingestellt war. Auch ist das Tretlager an diesem Rad sehr hoch. Ändern sollte Felt die Übersetzung. Das gewählte große Kettenblatt mit 50 Zähnen und das kleinste Ritzel hinten mit zwölf Zähnen ergeben rechnerisch eine Entfaltung von sieben Metern – das ist weder kind- noch regelgerecht. Wünschenswert wäre, gerade für ein Kinderrad, ein kratz- und stoßfesterer Lack.



► **Kinder-Renner mit nicht durchdachter Geometrie; attraktiver, aber wenig haltbarer Lack**

Preis: 749 Euro inkl. Pedale
Bezug: Sport Import
Tel: 0 44 05/9 28 00
www.felt.de

GEOMETRIE



Schaltgruppe: Shimano Sora, 8-fach, 50/12 **Kurbel:** Sugino **Bremsen:** Tektro **Sattel/Lenker:** Felt/Felt 6061 **Laufträder:** Felt/Alexrims **Reifen:** Kenda Nylon 25-520 **BA*/Garantie:** gut/5 Jahre

BEWERTUNG

Bremsen	■	■	■	■	■
Schaltung	■	■	■	■	■
Lenker	■	■	■	■	■
Sattel	■	■	■	■	■
Geometrie	■	■	■	■	■
Lack	■	■	■	■	■
Optik	■	■	■	■	■

FORT RO.7005.24

Vorsprung durch Technik: Fahren die Kids Fort, kamen sie meist begeistert wieder. Und das lag vor allem an der passenden, jugendgerechten Geometrie. Dank tiefem Tretlager fiel unseren Testern das Stehen im Stand leicht, weil sie noch mit dem Fuß auf die Erde kamen. Vorteil zwei: Mit den 145 Millimeter langen Kurbeln pedalieren die Kids entspannt, weil die Knie nicht zu hoch und über die Hüfte kommen. Als Basis für eine ausgewogene Geometrie hat der tschechische Hersteller Fort das Sitz- und Oberrohr gleich lang gewählt. Das dient der Einstellung der richtigen Sitzposition und ist gleichzeitig die beste Basis, damit das Rad mit entsprechenden Anbauteilen wie Vorbau und Sattelstütze dem Wachstum des jugendlichen Rennfahrers angepasst werden kann.

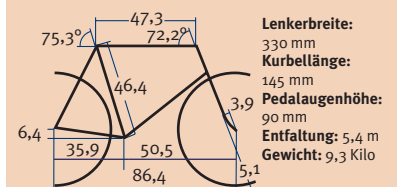
Dank richtiger Übersetzung dürfte Junior beim nächsten U11-Rennen auch gleich an den Start gehen. Bremsen und Schalten mit der Mirage-Gruppe von Campagnolo funktioniert ebenfalls gut. Der orangefarbene Metallic-Lack, der besonders bei den Mädels Punkte sammeln konnte, ist erfreulich widerstandsfähig und haltbar. Einzige Schwäche des Rades: Mit dem schmalen Lenker fühlten sich einige unserer Testfahrer etwas unsicher.



► **Der einzige, kindgerechte Jugend-Renner im Test mit durchdachter Geometrie**

Preis: 845 Euro
Bezug: RA-CO GmbH
Tel: 03 62 03/6 14-44
www.ra-co.de

GEOMETRIE



Schaltgruppe: Campagnolo Mirage/Miche, 48/16 **Kurbel:** Young Miche **Bremsen:** Campa Mirage **Sattel/Lenker:** NN/ITM Europa **Laufträder:** Mirage/Mach1 CFX **Reifen:** Hutchinson HP 25 **BA*/Garantie:** mangelhaft/2 Jahre

BEWERTUNG

Bremsen	■	■	■	■	■
Schaltung	■	■	■	■	■
Lenker	■	■	■	■	■
Sattel	■	■	■	■	■
Geometrie	■	■	■	■	■
Lack	■	■	■	■	■
Optik	■	■	■	■	■

BA* = Bedienungsanleitung

■ sehr gut ■ gut ■ befriedigend ■ ausreichend ■ nicht zeitgemäß

SPECIALIZED ALLEZ JUNIOR

Rot-Weiß, die Zweite: Genau wie beim ebenfalls aus Amerika stammenden Felt-Rennrad gefiel Jungs wie Mädels die rot-weiße Lackierung des „Allez Junior“. Wobei ihnen Details wie die Gabel in Rahmenfarbe und das zum weißen Schriftzug passende Lenkerband nicht entgingen und deswegen das Specialized beim Aussehen vorne lag. Ausgestattet ist das „Allez Junior“ mit Shimanos Sora-Schaltung, am genügend breiten Lenker erleichtern zusätzliche Bremshebel den Zugriff. Allerdings stießen am Testrad die Zusatzhebel beim Ziehen an den Lenker-Innenbogen, wo sie sich verklemmen können. Mit der Shimano-Schaltlogik wollten sich unsere Junior-Tester auch bei diesem Rad nicht anfreunden. Das Lenkverhalten wurde als gutmütig und gut kontrollierbar eingestuft – eine

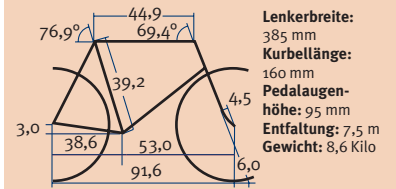


► Optisch attraktiver, gutmütiger Flitzer; wenig jugendgerechte Geometrie

Folge des breiten Lenkers, des langen Radstandes und des längeren Nachlaufs. Dafür sitzen 1,50 Meter große Kids auf dem Renner wegen der verhältnismäßig geringen Rahmenhöhe von 39 Zentimetern und dem 45 Zentimeter langen Oberrohr schon ziemlich gestreckt; sind sie 1,60 Meter groß, liegen sie schon fast flach auf dem Lenker. Die Tretlagerhöhe ist innerhalb des Testfeldes gerade noch akzeptabel. Positiv: Der widerstandsfähige Lack und die Fünfjahres-Garantie auf Rahmen und Gabel.

Preis: 699 Euro
Bezug: Specialized Europe
Tel: 00 31/3 14-67 66-00
www: specialized.com

GEOMETRIE



Schaltgruppe: Shimano Sora, 7-fach, 50/12 **Kurbel:** Sugino
Bremsen: Tektro **Sattel/Lenker:** Specialized/Specialized **Lauf-räder:** Specialized/Alexrims DA22 **Reifen:** Specialized Mondo 24x1 25-520
BA*/Garantie: gut/5 Jahre

BEWERTUNG

Bremsen	■	■	■	■	■
Schaltung	■	■	■	■	■
Lenker	■	■	■	■	■
Sattel	■	■	■	■	■
Geometrie	■	■	■	■	■
Lack	■	■	■	■	■
Optik	■	■	■	■	■

TREK KDR 1000 24

Blauer Blender: „Das Trek ist mit Abstand das schönste Fahrrad im Test“, strahlte Sebastian und ertete Zustimmung von den anderen sechs Junior-Juroren. Also volle Punktzahl bei der Optik des „KDR 1000 24“. Gute Noten heimste der blaue Flitzer auch ein dank zusätzlicher Bremshebel am Oberlenker. Ebenfalls gut wurde der Sattel bewertet, er bekam fünfmal Noten zwischen Eins und Zwei, einmal eine Drei und nur einmal eine Fünf. Bestnoten verdient sich das Trek mit der Garantie von zehn Jahren auf Rahmen und Gabel. Dazu passt, dass der allseits für schön befundene Lack auch sehr haltbar ist. Doch ein Testsieger ist das Trek nicht. Während des Fahrtests waren unsere Kids noch geneigt, über die Geometrieschwächen von „Blue Beauty“ hinwegzusehen – im Dauerbetrieb aber wäre Frust programmiert.

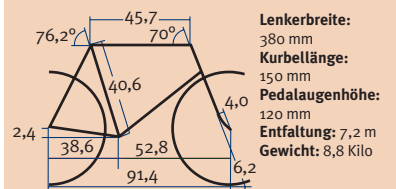


► Klasse Optik, guter Lack, lange Garantie; Geometrie und Übersetzung passen nicht

An diesem Rahmen liegt das Tretlager viel zu hoch, im tiefsten Punkt schwebt das Pedal in abenteuerlichen 120 Millimetern Höhe. Will ein Kind mit den Füßen auf die Erde, muss es vom Sattel springen – mit Klickpedalen keine gute Idee. Zweiter Effekt: Beim Pedalieren kommen die Knie viel zu hoch und stoßen fast vor die Brust. Auch die viel zu große Übersetzung ist weder kind- noch regelgerecht. Immerhin fährt sich das Trek mit langem Radstand und breitem Lenker für die Kids relativ gutmütig.

Preis: 699 Euro inkl. Pedale
Bezug: Bikeurope BV
Tel: 0180/3 50 70 10
www: trekbikes.com

GEOMETRIE



Schaltgruppe: Shimano Sora/Tiagra, 48/12 **Kurbel:** Bontrager Sport
Bremsen: Tektro **Sattel/Lenker:** Bontrager/Bontrager Sport **Lauf-räder:** Bontrager/Alexrims R390 **Reifen:** Bontrager Racelite 24x1
BA*/Garantie: befriedig./10 Jahre

BEWERTUNG

Bremsen	■	■	■	■	■
Schaltung	■	■	■	■	■
Lenker	■	■	■	■	■
Sattel	■	■	■	■	■
Geometrie	■	■	■	■	■
Lack	■	■	■	■	■
Optik	■	■	■	■	■

BA* = Bedienungsanleitung