Zeitschrift: Gesundheitsnachrichten / A. Vogel

Herausgeber: A. Vogel

Band: 54 (1997)

Heft: 4: Aufs Gleichgewicht kommt's an : leichter abnehmen mit Säuren und Basen

Artikel: Vom Velozipes zum Hightech-Renner

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-554543

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

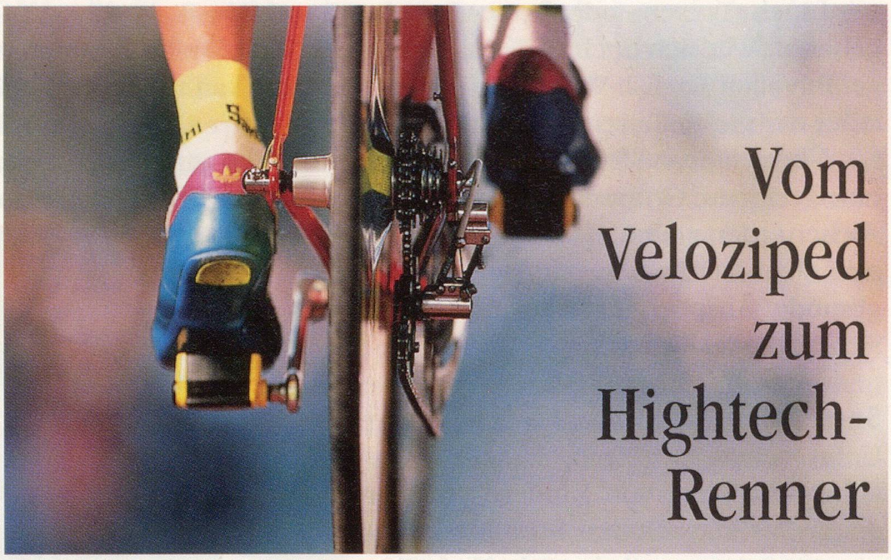
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch



Vom Veloziped zum Hightech-Renner

In der Schweiz hat das Radfahren in der sportlichen Beliebtheitsskala neuerdings sogar das Skifahren übertrumpft und steht zusammen mit Schwimmen an zweiter Stelle. Auf die Frage, welchen Sport sie regelmässig und häufig betreiben, nennen 29 Prozent der Eidgenossen das Velofahren. Damit ist das Rad das Sportgerät mit dem markantesten Aufstieg in den letzten 15 Jahren. Auch in Deutschland boomt die Sportart, obwohl von den 62 Millionen «Drahteseln» in deutschen Kellern und Garagen nur die Hälfte regelmässig benutzt wird, während die andere Hälfte mehr oder weniger verstaubt, zumal autofreie Sonntage «out» sind.

Seit vor 130 Jahren die Laufmaschine *Draisine* mit Pedalen ausgestattet wurde und damit das Fahrrad erfunden war, hat es einen weltweiten Siegeszug hinter sich. Um die 800 Millionen Räder gibt es auf dem Globus, in Asien transportieren sie mehr Menschen als alle Autos der Welt zusammengenommen. Dass Velo, Fahrrad oder Bike in unseren Breitengraden mehr der sportlichen Ertüchtigung und dem Freizeitspass dienen als umweltfreundliches Verkehrsmittel zu sein, liegt grossenteils an der Verkehrsplanung.

Die Stadtflitzer ...

In Grossstädten ist das Rad auf Strecken unter fünf Kilometern das schnellste Verkehrsmittel. In Europa sind die Niederlande und Dänemark das Eldorado der Pedaltreter: Zwischen 30 und 50 Prozent aller Wege in der Stadt werden dort mit dem Rad zurückgelegt. Das leise und wendige Stahlross dient häufig auch als Zubringer zum Bahnhof oder zur Haltestelle, von wo aus längere Distanzen mit dem Zug oder dem Bus zurückgelegt werden. In Dänemark erreicht fast ein Drittel aller Zugreisenden die Anschlussstation mit dem Rad. Grosszügige Fahrradabstellmöglichkeiten oder gar bewachte Garagen machen das «Bike & Ride» einfach und sicher.

Wichtigste Voraussetzung für eine hohe Nutzung des Fahrrads als Alternative zum Auto sind einerseits Fahrradwege parallel zum Autoverkehr, andererseits auch durchgehende Verbindungsrouten mit Abkürzungen, Vermeiden von Kreuzungen etc. Nicht überall sind die Bedingungen radfreundlich; während im 170 000 Einwohner zählenden holländischen Groningen 50 Prozent des Verkehrs per Fahrrad abgewickelt werden, sind es in den deutschen Hochburgen Münster und Erlangen jeweils knapp 30 Prozent. London, Paris und Wien sind mit schlappen vier Prozent weit abgeschlagen, und in Madrid sind Velofahrer fast so exotisch wie Rikschas.

... und die Strandbummler

Es hat sich herumgesprochen, dass Radfahren eine der gesündesten Sportarten ist. Bei geringer Belastung für die Gelenke ergibt sich ein hoher gesundheitlicher Nutzen und ein ideales Ausdauertraining. Je nachdem, wie anspruchsvoll die Route gewählt wird und wie kräftig man in die Pedale treten will, lässt sich die Radtour als geselliges Ereignis oder sportliche Herausforderung gestalten. Die geeignetsten und landschaftlich schönsten Strecken sind am Wochenende oft schon so überfüllt, dass regelrechte Kolonnen entstehen.

Leider hat es sich noch viel zu wenig herumgesprochen, dass Helme beim Radfahren ein «Muss» sind, und zwar nicht nur für Kinder. Die modernen Helme sind leicht zu tragen, gut durchlüftet und mit Schiebern, Riemen und Gurten individuell verstellbar. Noch ist es in Europa nicht schick, auf dem Fahrrad den Kopf in Schale zu werfen: Auf 18 Millionen verkaufte Fahrräder kommen nur vier Millionen Helme. Dabei könnten durch die Schutzschalen viele harmlose Schrammen und auch eine grosse Zahl der weitaus selteneren schweren Kopfverletzungen vermieden werden. Laut Statistik wären weit über 80 Prozent der bei einem Sturz erfolgten Blessuren zu verhindern.

Radfahren ist nicht nur ein gesunder, sondern auch ein familienfreundlicher Sport. Schon die Kleinsten können in autofreien Zonen (u. a. Gehwegen) unterwegs sein. Im Strassenverkehr allerdings darf man sich erst ab dem schulpflichtigen Alter bzw. in Deutschland ab dem vollendeten achten Lebensjahr bewegen.

Für jeden das richtige Rad

In den Geschäften steht man einem riesigen Angebot gegenüber, und um als Käufer nicht gleich überfahren zu werden, sollte man sich vorher gut überlegen, für welchen Zweck man das Zweirad hauptsächlich benutzen möchte. Für die täglichen Fahrten zur Arbeit oder zum Einkaufen käme ein *Stadt-* oder *Hollandrad* in Frage, für Ausflüge in die nähere oder weitere Umgebung ein *Trekking-Bike*; soll das Rad geländegängig sein, müssten Sie Ihre Auswahl unter den *Mountain-Bikes* treffen, und *Strassenrennräder* kommen auch wieder verstärkt in Mode. Fahrräder gibt es schon für ein paar Hunderter, man kann aber leicht auch einige Tausender loswerden. Die einzelnen Modelle unterscheiden sich durch Rahmenbau, Schaltung, Reifen,

Auskünfte und Informationen aller Art erteilen:

SFMGV
Schweiz. Fahrrad- und Motorradgewerbeverband,
Weststrasse 9,
3005 Bern,
Telefon 031/351 66 60

und

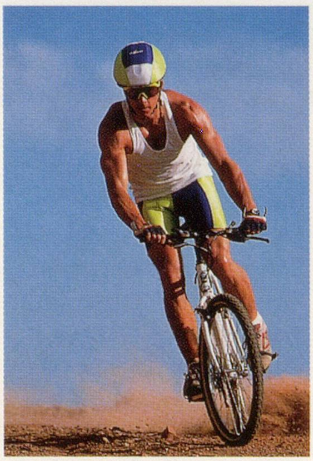
ADFC
Allgem. Dt. Fahrrad-Club,
Bundesverband,
Hollerallee 23,
D 28209 Bremen,
Telefon 0421/34 62 90

Lenker, Sattel, Federung und Bremsen. Darüber hinaus gibt es eine Riesenauswahl an raffiniertem Zubehör, das nochmals soviel kosten kann wie das Fahrzeug selbst.

Rund um den Fahrradkauf

Das Fahrrad sollte passen wie ein massgeschneiderter Anzug, Rahmen-, Sattel- und Lenkerhöhe müssen den eigenen Körpermassen entsprechen. Die richtige Rahmenhöhe lässt sich folgendermassen herausfinden: Auf den Sattel setzen, die Ferse (!) auf das Pedal stellen und ganz nach unten treten; wenn jetzt das Knie nur noch leicht gebeugt ist, kann die Kraft der Oberschenkel optimal auf das Hinterrad übertragen werden. ♦ Das Material hängt vom Verwendungszweck ab. Um das Gewicht der Stahlrosse zu verringern, werden moderne Materialien wie Karbonfasern, Aluminium, Titan verarbeitet. Der Rahmen kann geschweisst oder besser gelötet sein. ♦ Bei keinem anderen Fahrradteil gab es in den letzten Jahren eine so rasante Entwicklung wie bei den Schaltungen. Grundsätzlich unterscheidet man zwischen Naben- und Kettenschaltung. Die Nabenschaltung ist unkompliziert, fast wartungsfrei und erlaubt den Einbau einer Rücktrittbremse, was von vielen als zusätzlicher Sicherheitsfaktor geschätzt wird. Neben der herkömmlichen 3-Gang-Schaltung werden auch 5- und 7-Gang-Schaltungen angeboten, wodurch das Bergauf-Strampeln wesentlich erleichtert wird. Rennräder, Trekking- und Mountainbikes werden wegen der feinstufigen Übersetzung mit Kettenschaltung ausgestattet. An der Tretkurbel befinden sich bis zu drei Kettenblätter und am Hinterrad bis zu acht Zahnkränze. ♦ Bei jedem Fahrrad sind zwei voneinander unabhängige Bremsen vorgeschrieben. Cantilever-, Hydraulik- und Scheibenbremsen erzielen die beste Wirkung. ♦ Auch beim Radfahren sollte die oberste Devise sein: Sehen und gesehen werden. Viele Räder sind nur mit einem «Notlicht» ausgerüstet. Der Markt bietet hier bessere Möglichkeiten und auch einige Neuheiten, z.B. Halogenscheinwerfer mit integriertem Reflektor oder Rücklichter mit Standlichtfunktion. ♦ Beim Sattel sollte man am wenigsten sparen. Leider stellt sich oft erst nach einiger Zeit heraus, ob die Wahl richtig war. ♦ Eine extrem aufrechte Sitzhaltung, wie sie etwa für die Hollandräder typisch ist, ermöglicht zwar einen bequemen Rundblick, doch bremst der hohe Luftwiderstand die Fahrt ganz entscheidend. Dazu kommt, dass die Kraft der Arme kaum eingesetzt werden kann. Bei entsprechend tieferer Lenkereinstellung neigt sich der Körper weiter nach vorne, und das eigene Gewicht muss auch mit den Armen und Händen getragen werden. ♦ Auch die Grösse der Laufräder und die Qualität der Felgen entscheiden über Fahrkomfort, Stabilität und Robustheit.

Ob Sie ein Velo neu erwerben oder ob Sie Ihren vorhandenen Drahtesel im Keller entstauben, schwingen Sie sich wieder mal aufs Fahrrad – Ihrer Gesundheit zuliebe. Radfahren ermöglicht Bewegung im Freien, fördert die Kreislauftätigkeit und die Ausdauer, schont aber dabei Gelenke und Wirbelsäule. • IZR/MH



Das Radfahren im Gelände stellt relativ hohe Anforderungen an Ausdauer, Kraft und Technik. Querfeldein-Touren mit dem Mountainbike sind technisch schwieriger und körperlich anstrengender als das Strassenradfahren.