

Bremsliche Situation?

Der Hebel für die Vorderrad-Bremse sitzt links am Lenker. Wieso nicht rechts? Ist das sinnvoll? Wieso ist das so? Wir wissen es auch nicht. Aber wir haben andere gefragt und uns Gedanken dazu gemacht.

Vor etwa 40 Jahren: Der Autor, damals schon „Radl-damisch“ wie das im Dialekt seiner Herkunftsregion hieß, vollführt ein gewagtes Kunststück vor der Garage des neu bezogenen Elternhauses. Die Rezipienten der Vorstellung: zwei zu beeindruckenden Nachbarsbuben. Der Autor fährt also auf seinem bronzefarbenem „Cito Sport“ – dreigang, selbst montierter Rennlenker – mit Karacho auf die beiden zu und zieht im letzten Moment die Vorderradbremse. Das Hinterrad hebt ab, er kann vermeintlich elegant über den Lenker absteigen und steht schließlich gelassen vor den ebenfalls unversehrten Nachbarn. Diese zollen mit Gejohle Respekt. Passt! Wer im Physikunterricht aufgepasst oder Erfahrungen im Radsport hat, weiß: Die Vorderradbremse ist deutlich effizienter als die hintere – wenn sie richtig eingesetzt wird. Mit ihr ist – passender Untergrund vorausgesetzt – stärkeres Verzögern möglich. Die 14-jährige Ausführung des Autors wusste das aus seiner intensiven Kleinstadt-Fahrradrowdy-Erfahrung. Am Cito war eine ganz normale Weinmann-Seitenzugbremse. Aber bestens eingestellt, den Zug gerade erst in feinstem Hanse-Öl ertränkt, gar der schlichte wabbelige Bremshebel im Drehpunkt seiner Halterung gefettet. Dass die Bremsklötze perfekt auf die Stahlfelge abgestimmt waren, versteht sich. Das Wichtigste: Die Hand, welche die Felge zum abrupten Stoppen brachte, war – die rechte. Diese Show mit Links? Unmöglich!

Wo ist was? Ist wurscht!

Das ist heute für viele unvorstellbar, für andere das einzig Wahre: den Bremshebel fürs Vorderrad „moto style“, zu setzen, also auf die rechte Lenkerseite. Aber es gibt auch Ausnahmen: „Witzigerweise war mir immer wurscht, wo ich die Vorderradbremse hab“, erzählt Tobi Hild gelassen, Gründer und Chef des Ergonomie-Unternehmens Sqlab in München. „Ich war morgens mit dem Motorrad unterwegs, Bremse rechts – und dann nachmittags aufs Mountainbike gestiegen, Bremse links. Gar kein Problem. Groß umstellen musste ich mich da nicht“, erinnert er sich. „Wahrscheinlich liegt das an der Gashand rechts:

Wenn ich einen Gasgriff in der Hand habe, fasse ich auch intuitiv mit dieser Hand an die Bremse.“

Ungewöhnlich? Ja, aber es gibt auch eine Erklärung: Hild ist Linkshänder. „Deshalb war mir die linke Bremse am MTB sowieso lieber“, sagt der Ex-Downhiller. Aber klar: „Die meisten Motorradfahrer, die ich kenne, haben die Vorderradbremse am MTB-Lenker von links auf rechts gelegt.“

Und dann erzählt Hild die Story von einem in der Szene recht bekannten Fahrer – unter anderem war er Testfahrer bei einem Mountainbike-Magazin. Ein sehr guter Biker, der sich bei einer Downhill-Veranstaltung mit einem geliehenem Rad zur Gaudi der Zuschauer im Ziel – naja, so richtig auf die Fresse legte. „Den hat's dermaßen ausgehebelt, vor der versammelten MTB-Community ...“, so Hild. Nur deshalb, weil er im Triumph seiner Zieleinfahrt schließlich doch vergessen hatte, dass er „Standard“ bremsen musste, und nicht, wie an seinem eigenen Bike, moto-mäßig.

Regular vs. Goofy und die Hintergründe

Der Vorderrad-Bremshebel jedes in Deutschland gekauften Rades sitzt links. Wieso genau? Eines der meistgehörten Argumente: In der Linken hat man weniger Kraft. Das bedeutet, dass man bei einer Panikbremsung weniger Gefahr läuft, so brachial am Hebel zu ziehen, dass ein Nosie zum Looping wird. Etwa 80 bis 90 Prozent der Bevölkerung – genauere Zahlen finde man nicht – sind Rechtshänder. Denen könnte das tatsächlich passieren. Nebenbei: Die anderen immerhin 10 bis 20 Prozent Linkshänder? Ihnen liefert man damit die wortwörtliche Steilvorlage zum gepflegten Lenker-Abgang?

Aber das ist nur die halbe Wahrheit, denn: In allen Bereichen abgesehen vom Rennrad hat sich mittlerweile die Scheibenbremse durchgesetzt. Eine Bremse, die meist mit deutlich mehr Kraft zupackt als die gewohnten Felgenbremsen oder gar die bei City-Bikes früher geschätzten Rollenbremsen. Heißt: Auch links hat jeder Rechtshänder mit einer Scheibenbremse nun ausreichend Zupack, um sich deftig zu überschlagen. Mehr noch: Rechtshänder haben bekanntlich links weniger Feingühl – und können damit die Bremse, die bei weitem am stärksten wirkt, nicht gut dosieren. Ist das sinnig?

Die Tage der Panikbremse sind gezählt.

Machen sich die Bremsenhersteller Gedanken darüber, mit welcher Hand man bremst? Dominik Voss, Content Manager beim Bremsen-

Spezialisten Magura, bejaht das. Das Unternehmen hat mit der Mt Trail eine Bremse auf dem Markt, bei der die Hinterradbremse bewusst auf die Dosierbarkeit ausgelegt wurde. Die Bremskraft selbst wird allein durch den Umstand, dass die Trail fürs Hinterrad die Bremsscheibe mit nur zwei Kolben in die Zange nimmt statt mit vier wie am Vorderrad, geringer gehalten. Allerdings sagt das nichts aus über die Seite, auf die der linke Hebel gelegt wird – beide Paarungen sind möglich. „Wir meinen aber, dass der rechte Hebel hinten bremsen sollte: Rechts haben die meisten Menschen mehr Gefühl dafür“, sagt Voss. Und die Hinterbremse ist ja ohnehin schwer zu dosieren. Aber nicht nur auf dem Trail soll diese Kombi sinnig sein: „Auch im Stadtverkehr ist die Regelung gut, denkt man an Panikbremsungen, bei denen abrupt sehr viel Handkraft eingesetzt wird. Da spielt doch das Thema Gefühl fürs Bremsen keine Rolle mehr“, so Voss. Aber die Urbacher arbeiten ohnehin daran, dass diesr Unterschied hinfällig wird: Mit Bosch zusammen wird das Fahrrad-ABS, das schon für einige Radtypen für die Vorderradbremse erhältlich ist, weiterentwickelt. Falls es sie irgendwann für vorn und hinten gibt, wird es ganz egal sein, mit welcher Hand man sein Vorderrad bremst. Oder vielleicht doch nicht, weil dann wirklich nur noch das Gefühl fürs Zupacken über die genau dosierte Bremsung entscheidet? Überschlagen ist ja keine Gefahr mehr.

Totoaler Witz: Truemoto

Wie sehr das Thema beschäftigt zeigt auch, dass ein MTB-Online-Magazin 2017 einen – gelungenen! – Aprilscherz veröffentlichte, der sich einem vermeintlichen Standard „Truemoto“ widmete. Darin war die Rede von einem neue EU-Regelung, die vorschrieb, dass der Moto-Style, dort Truemoto genannt, gesetzlich als Standard eingeführt werden sollte. Besonders witzig: Der ADFC und der Zweirad-Industrie-Verband ZIV hätten angeblich Protest gegen die neue Regelung eingelegt und würden rechtliche Schritte einleiten. Um auch optisch zu demonstrieren, dass die rechte Bremse die Vorderradbremse ist, müssten alle rechten Bremshebel rot lackiert werden!

„Es gibt keine Vorschrift, wie man die Bremshebel zuteilt!“

Marco Brust ist Leiter der Velotech.de, einem Prüfinstitut für Fahrräder und E-Bikes. Auch er kann nicht wirklich erklären, wie es zum den Seiten-Standards für die Bremsen kam. „Im Roller-Bereich ist das ja klar, da wurde die Kupplung schon immer links montiert“.

Entsprechend war der Handbremshebel rechts. Und der rechte Bremshebel hat sich dann auch bei den Automatik-Modellen gehalten. Aber im Fahrradbereich? „Eine gesetzliche Regelung gibt’s da nicht, da ist das wohl einfach so. Die Engländer fahren auf ja auch auf der linken, wir auf der rechten Seite.“ Punkt.

Aber was hält man bei velotech.de von ABS als Problemlöser? „Das kann auf lange Sicht bestimmt Sicherheit bringen. Aber wer sich an die Einführung von ABS beim Motorrad erinnert, weiß, dass es dauert, bis die Szene sich daran gewöhnt.“ Brust selbst fährt seine Räder im Standart-Modus.

Deshalb ist links vorne

Die einzig wahre Erklärung gibt es wohl nicht. Aber eine wohl annähernd wahre historische Herleitung: Ab der Mitte des letzten Jahrhundert war das Touren- und Alltagsrad das zahlenmäßig bei weitem vorherrschende Modell, gefolgt von Schwanenhals-Rädern im Hollandrad-Stil. Beide hatten meist einen Singlespeed-Antrieb oder eine Torpedo-Dreigangschaltung. Und, wichtig: eine Rücktrittbremse. Daher brauchte es nur einen Bremshebel. Er bediente entsprechend die Vorderrad-Bremse und war – „natürlich“ – rechts. Wie könnte es bei der Vorherrschaft der rechten Hand auch anders sein – „man muss doch vernünftig bremsen können.“

Wer auf ein „Tuning“ wie eingangs beschrieben, verzichtete, also jeder normale Mensch, musste auch beim starken Bremsen keinerlei Angst haben, über den Lenker zu gehen. Diese Sicherheit wurde mit den Cantilever-Bremsen, die aus dem Cross-Sport ans neu erfundene MTB geholt wurden, angekratzt. Dann kam es noch „schlimmer“: V-Brakes kamen auf den Markt. Sie waren noch schwer einzustellen, nicht gut dosierbar, aber bissiger als alles bisher da gewesene. Damit war der Abgang über den Lenker auch ohne Tuner-Wissen spontan möglich. Rechtshänder, die mit der linken Hand das Vorderrad bremsen, waren dieser Gefahr aber zumindest weniger ausgesetzt. Sorgen vor Regressansprüchen dürften einige Hersteller dazu motiviert haben, sich lieber auf der sicheren als auf der sinnvollen Seite zu gruppieren und – sie verbauten die Vorderbremse einheitlich links. Wer will schon einen Rechtsstreit austragen, wenn Menschen über den Lenker segeln – was sie bei einer undosierten Panikbremsung mit rechts tatsächlich könnten? Hersteller, die eine solche Entscheidung nicht mittragen wollten, dürften sich trotzdem zähneknirschend angeschlossen haben. Niemand will der Buhmann

sein, nur weil er etwas anders macht als andere.

Übrigens:

Bei Kinderrädern wird der einzige Bremshebel – meist für die Vorderbremse – immer rechts gesetzt. Aus demselben Grund, aus dem er für andere Räder links sitzt: Weil die rechte Hand mehr Kraft hat