

Rund 80 % aller tödlich ausgehenden Fahrrad-Unfälle sind auf Verletzungen des ungeschützten Kopfes zurückzuführen. „Fahr Rad mit Helm“ ist also keineswegs nur eine Parole, sondern bitter nötige Maxime für den Selbstschutz. Zum Glück nimmt die Helm-Akzeptanz in allen Radlergruppen kontinuierlich zu. Im Idealfall dienen diese Seiten also nur der Auffrischung bereits verinnerlichten Wissens. Helm-Zweiflern sei hier kurz vorgerechnet: Bereits beim bloßen Umkippen mit stehendem Fahrrad schlägt der Kopf des Radlers je nach Sitzhöhe mit 18 - 23 km/h auf dem Boden auf (sofern nicht durch die Arme geschützt). Zumindest eine Gehirnerschütterung oder Schlimmeres wäre die Folge. Exakt hier zeigen **Fahradhelme** ihre Stärke: Sie **dämpfen den Aufprall** sozusagen auf ein „hirnerträgliches“ Maß. Durch streng umrissene Prüfvorschriften wurden besonders die Dämpfungseigenschaften der Kopfschützer weiter verbessert.

Wichtig!

Achten Sie beim Kauf auf das Euro-Norm-Prüfzeichen 1078.

1) Fahrradhelme müssen leicht sein.

Durch Anwendung des leichten und druckfesten Werkstoffs Styropor, respektive dessen Weiterentwicklungen, konnte das Gewicht neuer Fahrradhelme auf 300 Gramm und weniger reduziert werden. Das sind nur ca. 6 % des Kopfgewichtes! Ein so geringes Extragewicht spürt man kaum, und nach wenigen Kilometern vergisst man gar, dass überhaupt ein ebenso modisches wie schützendes Accessoire auf dem Kopf sitzt.

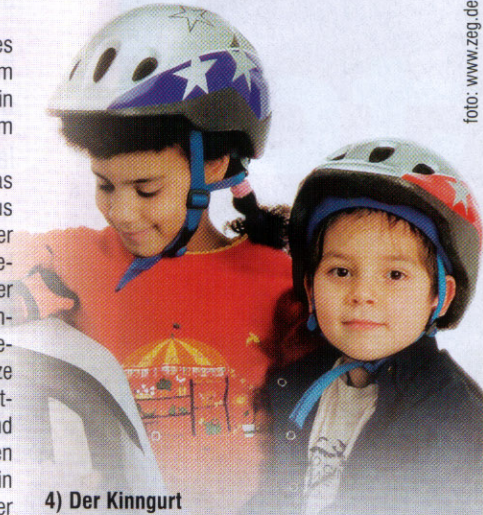
2) Belüftung

Belüftung ist ein weiteres, entscheidendes Kriterium bei Fahrradhelmen. Im Gegensatz zum Motorrad muss der Radfahrer selbst für sein Vorwärtskommen „eintreten“ und das wiederum kostet Schweiß.

Stellt sich die Frage: Wie bringt man das Bedürfnis nach Kühlung und eine aus Isoliermaterial bestehende Kopfbedeckung unter einen Hut? Antwort: durch Luftschlitze. Sind diese zweckmäßig angeordnet, so tritt der Fahrtwind durch die Schlitze in den Helm und umströmt den Kopf als kühlender Luftstrom. Um diesen Zweck zu erfüllen, sollten die Luftschlitze möglichst tief an der Stirnseite des Helmes ansetzen. Zwischen Helm und Kopf muss ein Abstand geschaffen werden – am besten mit sogenannten „Pads“ (kleine Schaumstoff-Kissen), die es in unterschiedlichen Dicken gibt und die per Klettverschluss im Helm angebracht werden. Sie dienen gleichzeitig der Anpassung des Helms an die Kopfgröße bzw. -form des Fahrers. Die meisten Helme sind mit einem Insektenschutz – einem Fliegengaze – ausgerüstet. Diese Luftschlitze schotten den Fahrer vor fliegenden Sechsheinern ab.

3) Erst gurten, dann starten!

Eine gute, d.h. solide, Grundkonstruktion des Helmes ist die eine Voraussetzung für ein Höchstmaß an Sicherheit, eine **zweckmäßige Begurtung** die andere. Sie muss den Helm in einer Weise sichern, dass er im „Fall des Falles“ auf dem Kopf verbleibt und nicht bereits vorher das Weite sucht. Bewährt haben sich Begurtungen, die hinten möglichst tief im Nackenbereich ansetzen und vorn etwa im Schläfenbereich aus dem Helm austreten, um sich unterhalb des Ohres mit dem Kinngurt zu treffen.



4) Der Kinngurt

Der Kinngurt ist ebenfalls verstellbar und hilft, Ihren Helm auf die individuelle Kopfhöhe einzustellen.

Einfacher noch als mit „Pads“ lässt sich das Anpassungszeremoniell des Helms an Kopfgröße und -form des Fahrers mit sogenannten „Ringgurt-Systemen“ erledigen. Hier wird der Kopf von einem verstellbaren Ring umschlossen, der über Drehknöpfe oder Rasterungen weiter bzw. enger zu stellen ist, bis er exakt am Kopf anliegt, aber nicht drückt. In diesem Fall dienen die „Pads“ lediglich als Puffer im oberen Kontaktbereich zwischen Kopf und Helm. Beim forschen Offroad-Einsatz spritzt dem Radler schon mal Schmutzwasser oder Dreck ins Gesicht. Hier hält ein kleiner **Schutzschirm** vorn auf dem Helm zumindest den Augenbereich sauber und trocken. Diese Schirmchen sind entweder gleich im Helm integriert oder alternativ per Klettverschluss bzw. Nieten aufsteckbar.