

Richtig leuchten – eine Frage der Einstellung

von bb - Donnerstag, 4. Oktober 2018

https://www.pd-f.de/2018/10/04/7605_nichts-fuer-blender-fahrradscheinwerfer-richtig-einstellen/



Bei der [Fahrradbeleuchtung](#) hat sich viel getan: LEDs, Tagfahrlicht und Fernlicht machen Räder und E-Bikes zu „echten“ Verkehrsteilnehmern. Die Kehrseite: Nachlässig eingestellte Frontscheinwerfer blenden. Und zwar richtig. Der pressedienst-fahrrad wirft ein paar Schlaglichter auf die aktuelle Technik und ihren richtigen Einsatz.

Gelbe Funzeln, im Rhythmus des Rades pulsierend, kreischend begleitet vom Dynamo – das alles ist Geschichte. Heute strahlt das Fahrrad hell, weiß und weit in die Nacht. Der LED sei Dank und den klugen Technologien, die ihre Emission dorthin bündeln, wo wir sie brauchen: auf den Weg. „Moderne StVZO-konforme Frontscheinwerfer wie unser ‚Ixon Space‘ leuchten mit bis zu 150 Lux, das schaffen manche Kraftfahrzeuge nicht“, erklärt Sebastian Göttling vom Beleuchtungsspezialisten [Busch & Müller](#). Umso wichtiger sei ihre korrekte Ausrichtung, denn: „nur wenige Grad zu hoch und sie blenden den Gegenverkehr. Immer häufiger erlebt man das im Verkehrsalltag“, weiß der Lichtprofi. Radfahrer seien hier in einer besonderen Sorgfaltspflicht, denn anders als beim Auto können sich auch verschraubte Fahrradscheinwerfer schon beim unachtsamen Anlehnen des Rads verstellen. „Die korrekte Ausleuchtung von Akku-Scheinwerfern, die man an den Lenker steckt, muss man ohnehin bei jeder Verwendung prüfen“, rät der Fachmann.

Faustregel: Zehn Meter Reichweite

„Aufmerksamen Radfahrern kann eigentlich nicht entgehen, wohin ihr Frontlicht leuchtet“, zeigt sich Laura Christ von [Winora](#) überzeugt. Doch viele Radler müssen offenbar noch lernen, mit der neuen Technik umzugehen. Dabei ist es eigentlich einfach: „Der hellste Fleck des Lichts sollte etwa zehn Meter vor dem Rad auf der Straße liegen“, rät sie. „Alle guten Scheinwerfer haben eine klar definierte Hell-Dunkel-Grenze. Wenn man die auf der Straße gut erkennen kann, blendet man auch niemanden“, so

Christ weiter. Zur groben Einstellung des Lichtkegels bei Dynamoscheinwerfern (geht nur mit Standlicht, das aber eh die meisten haben) oder Akku-betriebenen Modellen rät Sebastian Göttling, das Rad frontal vor eine Wand zu stellen: Die Hell-Dunkel-Grenze sollte knapp niedriger als die Scheinwerfermitte liegen, so ist es ausgeschlossen, dass man andere Verkehrsteilnehmer blendet. Einen weiteren Ratschlag gibt Daniel Gareus vom fränkischen Importeur [Cosmic Sports](#): „Reflektierende Straßenschilder und Autokennzeichen zeigen auch zweifelsfrei, wohin der Scheinwerfer strahlt. Alles, was sich über Kopfhöhe befindet, sollte keinesfalls angeleuchtet werden.“

Der Check im Alltag

„In der dunkleren Jahreszeit wird aus dem Pflegedreiklang Reifen-Kette-Bremse ein Vierklang“, erklärt Jörg Lange von [Riese & Müller](#). „Man verinnerlicht schnell den Blick aufs Licht – auch das Rücklicht ist dabei wichtig.“ Die Verschraubung des Frontscheinwerfers sollte man prüfen, wenn der Kegel stark abweicht. Außerdem gehöre auch das Putzen des Scheinwerfers zur regelmäßigen Radpflege. Besonders wichtig sei die regelmäßige Lichtkontrolle an Spezialrädern, so Lange. „Bei Lastenrädern kann eine starke Zuladung durchaus mal eine Licht-Justage erforderlich machen. [Falträder](#) ecken öfter mal an, was ihre Scheinwerfer schnell verstellen kann“, gibt der Experte zu bedenken.

Gesehen werden und nicht blenden: Tagfahrlicht

Für eine bessere Sichtbarkeit am Tag sorgt das Tagfahrlicht – vor allem im peripheren Sichtfeld. „Wir empfehlen diese Scheinwerfer aus Überzeugung bei unseren individuell zusammengestellten Rädern“, sagt Stefan Stierer vom Hersteller [VeloTraum](#). „Die höhere Aufmerksamkeit am Tage ist ebenso wichtig wie die ideale Ausleuchtung bei Nacht – also gefragt von Kunden, die nicht so oft nachts fahren.“

Für Busch & Müller ist wichtig, klarzustellen, dass Tagfahrlicht indes nicht mit einem zu hoch eingestellten Scheinwerfer gleichzusetzen ist. Sebastian Göttling erklärt: „Bei unseren ‚Licht 24‘-Modellen leuchten zwei bis vier zusätzliche Signal-LED mit zwei Lux über die Hell-Dunkel-Grenze des Scheinwerfers hinweg. Das entspricht der StVZO und blendet nicht.“ Wird es dunkel, dimmt die Steuerung die Zusatz-LED und nutzt den Strom des Dynamos gänzlich für das Hauptlicht.

Fernlicht und Bremslicht am E-Bike

Zu den jüngsten Beleuchtungsentwicklungen gehören das Fernlicht und das Bremslicht. Beides funktioniert wie bei Kraftfahrzeugen: Das Fernlicht wird etwa beim Scheinwerfer „IQ-XM“ (149,90 Euro) mit einem Taster betätigt. Das Aufblendlicht überstrahlt mit 120 Lux deutlich die Hell-Dunkel-Grenze des 80-Lux-Abblendlichts. „Darum muss man auch zwingend bei Gegenverkehr und innerorts abblenden“, warnt Göttling. Für das nötige Mehr an Energie muss der Scheinwerfer allerdings auf einen Akku zurückgreifen, weshalb die Technologie vorerst nur an E-Bikes zu finden sein wird. Das Bremslicht ist elektrisch an die Bremsanlage gekoppelt, leuchtet also auf, wenn man den Bremshebel betätigt. „Auch hierdurch wird die Sicherheit der Radfahrer tags wie nachts deutlich erhöht, indem das Bremsen, sonst ein schwer erkennbares Manöver, direkt sichtbar wird.“

H. David Koßmann | pressedienst-fahrrad

[Express-Bildauswahl \(4 Bilder\)](#)

[Erweiterte Bildauswahl zum Thema \(17 Bilder\)](#)

Passende Themen beim pd-f:

[Integrationsleistung: Wie das Fahrrad mit dem Licht verschmilzt](#)

[Radfahren im Winter: Akkus bauen ab, LED-Licht wird heller](#)

[Fahrradbeleuchtung: Rückstrahler sorgen für passive Sicherheit](#)

[Fahrradbeleuchtung: Warum leuchtet das Licht nicht?](#)

[Lichtgestalt Radfahrer: Mit Reflektoren sicher durch die dunkle Jahreszeit](#)

[Licht ins Dunkel](#)

[Schnellschuss oder Geistesblitz? Wenn die Dynamopflicht für Fahrräder fällt](#)

[Fahrradbeleuchtung](#)

[Fahrradwartung: So vermeiden Sie typische Schrauberfehler](#)

Passendes Bildmaterial

