

Steckenpferd und Trottinett : Likeabike

Autor(en): **Menzi, Renate**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **19 (2006)**

Heft 8

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-122944>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Steckenpferd und Trottinett

Text: Renate Menzi

Fotos: Ueli Binder

Likeabike-Geschichten gleichen sich: Das Kind freundet sich mit dem Fahrrad an, indem es erst damit läuft. Bald gewinnt es Sicherheit, setzt seine Füsse gezielter ein. Um abzustossen, zu beschleunigen, zu gleiten und zu bremsen. Ganz ohne Zutun der begeisterten Eltern. Die Erfolgsgeschichte eines Produkts, das aus der Praxis entwickelt wurde.

• Das Geschenk der Grosseltern zum zweiten Geburtstag muss noch warten. Draussen liegt Schnee und die Füsse des Geburtstagskinds reichen noch nicht bis zum Boden, wenn es auf dem roten Stoffsattel sitzt. Im Frühling beginnt es, von einem Zimmer ins andere zu laufen und legt draussen bald schon an Tempo und Eleganz zu. Zügig gleitet es, senkrecht wie eine Kerze und mit gestreckten Beinen, über den Asphalt. Weil ihm offensichtlich auch Slalom fahren und steile Abfahrten Spass bereiten, kaufen wir ihm einen Helm.

Die Erfindung des Laufrads, das als Vorläufer des heutigen Fahrrads gilt, liegt knapp 200 Jahre zurück und wird Karl Friedrich Drais von Sauerbronn zugeschrieben. Nachdem der vom Dienst freigestellte badische Forstmeister bereits eine vierrädrige Fahrmaschine erfunden hatte, die er später zur Draisine weiterentwickelte, stellte er 1817 das erste Zweirad vor, eine «Schnelllaufmaschine». Um zu demonstrieren, wie nützlich dieses Gefährt ist, legte er in einer Stunde eine Strecke zurück, für die Postkutschen deren vier benötigten. Drais bemühte sich, das Zweirad überall schützen zu lassen und bekannt zu machen, etwa durch Vorführungen in Baden-Baden und Frankfurt sowie in Nancy und Paris. Aber auch durch zahlreiche nicht lizenzierte Nachbauten fand seine Laufmaschine rasche Verbreitung, so dass bereits 1819 Leute in England und Amerika auf eisernen Zweirädern fuhren. Mit Pedalen am Vorderrad wurde 1864 die Laufmaschine weiterentwickelt, hin zum Fahrrad, wie wir es heute kennen. Um eine höhere Übersetzung und somit Geschwindigkeit zu erreichen, wurde das Vorderrad immer grösser. Der Hinterradantrieb mit Kette war noch nicht bekannt. In der Fahrradfabrik des Briten John Kemp Starleys ging schliesslich 1885 das erste Niederrad mit Hinterradkettenantrieb in Serie.

Fortschritt durch Rückschritt

In der Entwicklungsgeschichte des Fahrrads ist das Likeabike also ein Rückgriff und eine Verwandlung: Das Transportmittel, das das Pferd ersetzen sollte, wird zum Kinderspielzeug. Interessant bei diesem Vergleich ist, wie die historische Dimension mit der motorischen Entwicklung des Kindes korrespondiert, gibt es doch vom Kriechen bis zum Fahren oder zum Fliegen in jeder Biografie eine Reihe von Vehikeln, die einer ähnlichen Chronologie folgen. Das Laufrad übernimmt die Funktion eines Bindegliedes, wenn das Kind vom Rutschmobil oder «Bobbycar» (einem kleinen Auto, mit dem sich die Kleinen mit den Beinen voranbewegen) auf das Fahrrad steigt. Ist dieses Bindeglied ein Dreirad oder Kinderfahrrad mit Stützrädern, können Kinder bereits in die Pedalen treten. Dabei wird ihnen aber ein völlig anderes Fahrgefühl vermittelt. Weil sie lernen, ihren Körperschwerpunkt in der Kurve nach aussen zu verlagern, gewöhnen sie sich an das dritte Rad. Trottinets oder Laufräder dagegen fördern die Fähigkeit, intuitiv dem Kippen entgegenzusteuern. Deshalb wird das Likeabike heute auch zu therapeutischen Zwecken für Kinder bis zu sechs Jahren verwendet.

Nicht nur weil es das Erste ist unter den zahlreichen Laufrädern für Kinder, bedeutet das Likeabike etwas Besonderes. Likeabikes fallen auch auf, weil sie überzeugend gestaltet sind und weil diese Holzflitzer mittlerweile ein bestimmtes Image herausgebildet haben. Eine kleine Umfrage unter Freunden mit Kindern im relevanten Alter hat ergeben, dass die Verteilungsdichte der Likeabikes in der Stadt Zürich nach Milieu und Wohngegend variiert: Wäh-

rend unsere Architektenfreunde im Seefeld vom Kauf eines Likeabikes absehen, weil die Sprösslinge all ihrer Berufskollegen und Nachbarn mit diesem Markenartikel im Quartier herumkurven, gehen meine Designerfreunde in Wipkingen so weit zu sagen, dass sie nur ein Kind haben, um endlich dieses tolle Gefährt kaufen zu können. Ganz anders in Altstetten, wo unser Sohn bis jetzt der einzige Likeabike-Fahrer in Spazierweite ist und die Passanten immer noch überrascht auf sein Velo zeigen. Dieser Gedanke ist nicht so abwegig und vielleicht ist es auch kein Zufall, dass viele gute Produkte für Kinder zunächst für den Eigenbedarf entwickelt worden sind (»Engel am Bassinrand«, HP 8/05).

Experiment der Eltern

Die Erfolgsgeschichte des Likeabikes beginnt anfangs 1997, als Beate und Rolf Mertens ein einfaches Laufrad bauten, um dem Bewegungsdrang ihres zweijährigen Sohnes Niklas entgegenzukommen. «Niklas war noch zu klein, um ihn auf ein Fahrrad mit abgenommener Kurbel zu setzen», erzählt die Mutter, «also haben wir einfach herumexperimentiert und waren erstaunt, dass er innerhalb von wenigen Stunden begriffen hat, wie er damit fahren kann. Es war aber auch Furcht erregend und am Anfang bin ich ihm immer hinterhergelaufen.»

Der erste Prototyp sieht dem heutigen Modell (Race) ähnlich. An einem Fahrradtreffen in Köln wird Niklas mit seinem ungewöhnlichen Gefährt von einem Reporter des «Kölner Stadt-Anzeigers» fotografiert. Zusammen mit dem Bild erscheint auch die Telefonnummer von Familie Mertens. Das Telefon klingelt bereits am frühen Morgen und hört nicht mehr auf. Interessenten erkundigen sich nach der Bezugsquelle des Laufrads. Rolf Mertens, der in Aachen und Münster Design studiert hat, beginnt sich zu überlegen, wie er den Prototyp seriell herstellen könnte. Zusammen mit seiner Frau und seinem Bruder, der dafür seine Anstellung als Lehrer aufgibt, bildet er ein Dreierteam, das ein ganzes Jahr an der Entwicklung des ersten Modells (Race) arbeitet und es Ende 1997 zum Weihnachtsverkauf

anbieten kann. Weil die Nachfrage explodiert, wird klar, dass sie die Teile nicht selbst herstellen können. Es war nicht einfach, einen geeigneten Hersteller zu finden, der grosse Mengen mit CNC-gesteuerten Fräsen produzieren kann. Die Entwicklungsarbeit für das serienreife Produkt war zudem aufwändig: Für Kinderspielzeug gelten strenge Normen. Gerade das, was auf den ersten Blick sehr einfach aussieht, ist oft knifflig und verlangt Präzision. Beim Likeabike sind das etwa die durch Filze gedämpfte Lenkung oder die verstellbare Sitzstütze.

Sicheres Fahren

Neben der Sicherheit ist aber auch die Nachhaltigkeit des Produkts ein wichtiger Faktor. Das verwendete Birkenholz stammt aus kontrolliertem Anbau, die Schrauben sind aus rostfreiem Edelstahl gefertigt und alle Teile können zudem auch einzeln nachbestellt werden. Im Prospekt und auf der Homepage wird dies wohl auch deshalb betont, weil seit 2002 viele Plagiate im Umlauf sind, die günstiger verkauft werden. «Wahrscheinlich spaltet sich die Käuferschaft in solche, die ein möglichst billiges Laufrad suchen, und solche, die für Langlebigkeit und Qualität mehr bezahlen», meint Rolf Mertens. Aber als Designer ärgert er sich doch über die schlechten Kopien. Er kann nicht nachvollziehen, wie die zum Teil gefährlichen Produkte zu ihrem TÜV-Etikett gekommen sind, und hat darunter auch schon Fälschungen entdeckt. Die werden vom TÜV aber gar nicht geahndet. Heute sind in der Firma Kokua in Roetgen bei Aachen fünfzehn bis zwanzig Mitarbeitende mit der Endmontage der fünf Modelle beschäftigt. Die verkauften Stückzahlen haben sich in der ersten Zeit jährlich verdoppelt und sind nun seit einigen Jahren stabil. Rolf Mertens gibt nicht gerne Zahlen bekannt, aber momentan verlassen wöchentlich rund 500 Likeabikes die Produktion. Niklas ist inzwischen elf Jahre alt und fährt immer noch gern mit dem Laufrad. Seine Eltern haben ihm ein Sondermodell mit riesiger Sattelstütze gebaut. •

Der Generalimporteur für die Schweiz ist Xtramobil in Eglisau, www.likeabike.ch



Man kann cool freihändig dastehen oder richtig flitzen: mit «Race», dem ersten und schnellsten Modell mit Vollgummireifen.