
Olaf Schultz · Heimfelder Straße 77 · D-21075 Hamburg

Stiftung Warentest
z.Hd. Holger Brackemann
Lützowplatz 11–14

10785 Berlin

DATUM
14. März 2006

Fahrradbeleuchtungstest test 03/06

Sehr geehrter Herr Brackemann,

nach den Nichtreaktionen der Stiftung Warentest auf meine Briefe auf die tests von 1999 und 2002 hatte ich eigentlich nicht wieder Energie in einen Brief stecken wollen. Mein Gespräch mit Ihnen auf fahrrad.markt.zukunft am 12.03.06 hat die Entscheidung geändert. Im Anhang finden Sie die letzten beiden Briefe.

Ich habe u.a. folgende Punkte als Kritik zum aktuellen Testartikel in der test 03/06:

1. Der Nachruf „... , ihre mit wissenschaftlichen Methoden erarbeiteten Testergebnisse...“ beißt sich, gelinde geschrieben, mit Seite 81, 2. Spalte „und subjektiv bewertet. ...“
2. Die Lichtverteilung von Scheinwerfern braucht nicht subjektiv bewertet zu werden, es reicht in erster Annäherung vollkommen aus, sich die Meßvorschriften der TA 23 anzugucken und zu benutzen.
3. Auch für die Lichtverteilung der Rücklichter sind objektive Mindestanforderungen festgelegt, siehe TA 14b.
4. Seite 79, erste Spalte, „... bis elf Kilo. Fahrer müssen aber eine montierbare“ liest sich im Zusammenhang so, als ob Batteriebeleuchtung generell, nicht nur für Rennradfahrer, mitzunehmen ist. Dabei ist die (noch) aktuelle StVZO so zu lesen, daß keine Zusätzlichen Scheinwerfer am Fahrrad angebracht werden dürfen.
5. Seite 79, rechte Spalte, zweiter Absatz: Seit wann versorgt der Dynamo den Radler mit Energie? Das ist doch eher andersrum. Mein ehemaliger Thermodynamikprof ist leider vor der Fertigstellung seines Buches „Da lacht der Thermodynamiker“ verstorben.
6. Seite 78: verzinnte Kabelenden neigen zu Dauerbrüchen am Übergangsbereich, sind z.B. im Luftfahrtbereich ungern gesehen! Aderendhülsen oder andere Quetschverbindungen sind die eindeutig bessere Lösung.
7. Seite 79, rechte Spalte: Es gibt Nabendynamos, die sehr wohl bei ausgeschaltetem Licht eine deutliche Leerlaufleistung „fressen“. Es gibt Modelle, die schon bei geringen Geschwindigkeiten kurzgeschlossen leichter laufen als mit offenem Ausgang. Hierüber gibt auch die tabellarische Aufstellung keine Auskunft.

8. Das Gewicht der Nabendynamos erscheint gegenüber den Seitenläufern etc. nur hoch, wenn man die nicht mehr notwendige separate Vorderradnabe nicht abzieht. Ihre Darstellung benachteiligt die Nabendynamos ungerechtfertigt. Sind die Nabendynamos mit oder ohne Spannachse oder -muttern gemessen worden?
9. Seite 82, erste Absatz: Ist eine derart generelle Abwertung von Halogenscheinwerfern wirklich gerechtfertigt? Ich kenne mehrere zugelassene Halogenscheinwerfermodelle für HS3-Birnen, die bei der maximalen Helligkeit, der Lichtverteilung und den Blendwerten deutlich besser sind als auf die Markt erhältlichen LED-Scheinwerfer, von den von Ihnen getesteten Modellen ganz zu schweigen.
10. Bei den LED-Scheinwerfern ist keinerlei Angabe zu den Umgebungsbedingungen gemacht worden. Dies ist bei dem starken Temperatureinfluß auf die Lichtausbeute von LED aber unbedingt notwendig. Nach welcher Zeit wurden die Helligkeiten gemessen? Die Meßwerte für LED-Scheinwerfer auf http://www.enhydralutris.de/Fahrrad/Goniometer/Gegenueberstellung_neu.html sollten diese Problematik hinreichend verdeutlichen.
11. Seite 82, zweite Spalte: Wenn der basta PilotSteady die gleiche Note wie der DLumotec-Topal bekommt, er aber weniger kostet, wieso ist er dann „billiger“ und nicht einfach nur preiswerter? Ich sehe da eine tendenzielle Wortwahl.
12. Wenn ich mir die bisher von mir vermessenen PilotSteadys angucke, so wundert mich Ihr positives Urteil. Die kleinere Optik und die unzureichendere Kühlung gegenüber dem DLumotec Topoal machen eine bessere optische Leistung unwahrscheinlich.
13. Wie erklären Sie die deutlich unterschiedlichen Leuchtdauern der Batterielampen trotz gleicher vorgeschriebener Verbraucher und bei gleicher Akkubestückung. Hier z.B. Sigma Cubelight gegenüber aufa Typ66? Auch die Betriebsdauer des Cateye EL500 scheint mir bei üblichen Akkus mit >1,5 Ah und den von mir gemessenen Stromaufnahmen deutlich zu gering. Hier scheint es, als ob bei Akkulampen Äpfel mit Birnen verglichen wurden. Und auch die Leuchtdauern der Rücklichter unterscheiden sich erheblich den Messungen anderer Tester (aktivRadfahren 1/2005).
14. Welches „Montagsexemplar“ des Schmidt Nabendynamos haben Sie denn da erwischt? So schlechte SONs sind mir noch nicht untergekommen. Zumal der Verhältnis Shimano zu Schmidt konträr zu nahezu allen eigenen und fremden Messungen (aktivRadfahren 1/2005 und 11/2005, Radtouren 2/2005, VintageBicycleQuarterly) mit unterschiedlichsten Meßmethoden ist. Wie wurden überhaupt die Wirkungsgrade gemessen? Hier kann man sich sehr schnell Probleme, zumindest schwierige zu interpretierende Meßergebnisse, einfangen. Auslaufprüfstände mit trägen Rotationsscheiben, wie bei Schmidt in Tübingen verwendet, reagieren auf die Polfühligkeit von Nabendynamos kaum, Drehmomentwagen sind dagegen aus eigener Erfahrung teilweise sehr kritisch. Wie erklären Sie die von Ihnen festgestellten Unterschiede?
15. Ich persönlich finde die Montierbarkeit des PilotSteady deutlich einfacher als die der unterschiedlichen bumm-Topale mit den im Gummiteil versteckten Steckern.
16. Auf nachgelagerte Kostenfaktoren wie Garantie und Kulanz, bei denen sich Busch+Müller sowie Schmidt sich deutlich vom Rest abheben, hätte man auch eingehen können. Von der Inlandsfertigung mal ganz zu schweigen.

Weiter Informationen finden Sie auf <http://www.enhydralutris.de/Fahrrad/>

Vielleicht wird endlich mit diesem Brief Grundlage für eine bessere Testmethodik der Fahrradbeleuchtung in Ihrem Hause gelegt. Ansonsten schreibe ich die Siftung Warentest für mich ab.

Wie soll ich einer Institution in Dingen, in denen ich Rat brauche, vertrauen, wenn diese selbst in Dingen, von denen ich was verstehe, unerklärliche Meßergebnisse publiziert und nicht auf konstruktive Kritik reagiert?

Mit freundlichen Grüßen

Olaf Schultz

Anlage:
Ältere Briefe