

# Airbag-Kragen statt Helm

velojournal testet den Helm für Leute, die lieber ohne fahren: Beim Hövding bleibt der Kopf beim Fahren frei. Im Falle eines Sturzes bläst sich in einem Sekundenbruchteil ein Airbag auf. Ob das wirklich funktioniert?

Marius Graber

Als Schweden 2005 über eine Helmpflicht für Velofahrer diskutierten, überlegten die beiden Industriedesign-Studentinnen Anna Haupt und Terese Alstin aus Malmö, wie ein Velohelm aussehen sollte, damit sie ihn gerne tragen würden. Dabei kamen sie zum Ergebnis, dass er unsichtbar sein müsste. Daraus entwickelte sich die Idee des Airbag-Helms. Acht Jahre später ist aus der Idee ein käufliches Produkt geworden: Der Hövding ist ein Airbag für Velofahrer, der zusammengefaltet in einem Kragen schlummert. Mit Bewegungsmessern und Gyrosensoren (Sensoren für Drehbewegungen) kann die Elektronik Stürze und Unfälle erkennen und von normalen Bewegungen beim Velofahren unterscheiden. Deuten die Signale der Sensorik auf einen Unfall hin, bläst der Gasgenerator auf der Rückseite des Krags den Airbag in einem Sekundenbruchteil auf. Ist der Airbag ausgelöst, muss der «Helm» komplett ersetzt werden.

bung etwas aufwendiger als bei einem normalen Helm, auch weil der Akku im Auge behalten und nach etwa 18 Betriebsstunden über ein USB-Kabel nachgeladen werden muss. Zudem hat man anfänglich immer die – unbegründete – Angst, dass der Airbag plötzlich unerwünscht losgeht. Mit seinem Gewicht von 710 Gramm ist er fast doppelt so schwer wie ein normaler Velohelm, weil das Gewicht aber am Hals und Rücken sitzt, stört dies kaum. Dafür ist der Kragen zum Mitnehmen nicht ganz so sperrig wie ein herkömmlicher Helm.

## VIDEO

Exklusives Testvideo auf:  
[www.velojournal.ch/  
hoevding](http://www.velojournal.ch/hoevding)

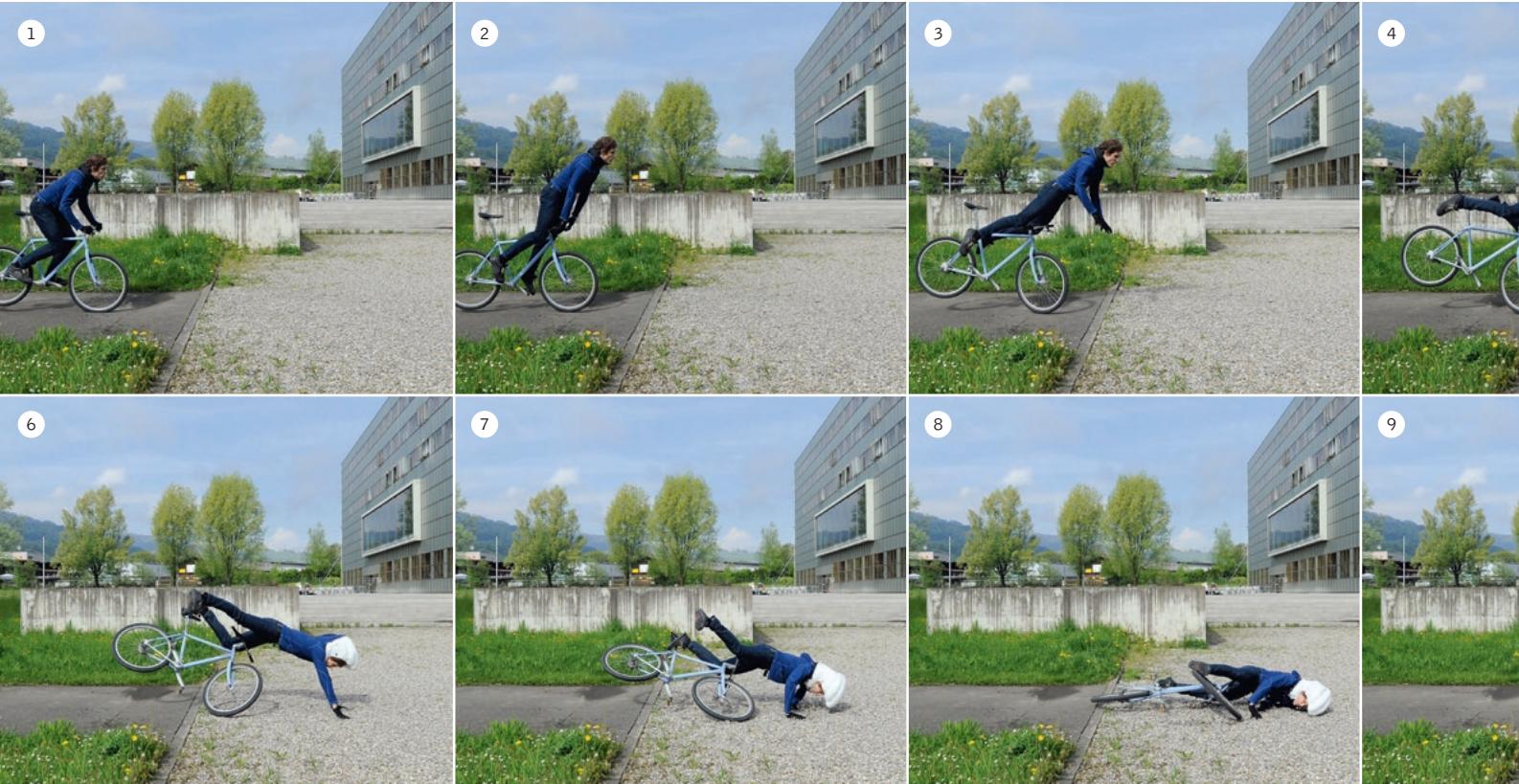
Der Tester als Stuntman:  
Simulierter Sturz,  
formvollendeter Aufprall.

## Hightech im Kragen

Vor der Fahrt legt man sich den Hövding um den Hals und schliesst den Reissverschluss. Wird der Anhänger des Reissverschluss-Schlittens am Kragen angeknöpft, ist die Elektronik eingeschaltet. Beim Reissverschluss befindet sich eine LED-Anzeige, die über den Akkustand informiert. Im Alltag zeigt sich die Handhabung als sehr einfach und logisch, über die Signaltöne hat man immer eine gute Rückmeldung, in welchem Zustand sich der «Helm» befindet. Dennoch ist die Handha-

## Wie ein straffes Kissen

Natürlich wollte der velojournal-Technikredaktor wissen, ob das Ding auch wirklich funktioniert und simulierte einen Sturz, wie er passieren kann, wenn sich bei einer Autokolonne vor dem Velofahrer plötzlich eine Autotür öffnet oder der Velofahrerin von der Seite der Weg abgeschnitten wird. Um es vorwegzunehmen: Der Airbag funktionierte tadellos. Schon kurz nach dem Blockieren des Vorderrades löste Hövding mit einem Knall aus. Das explosionsartige Aufblasen des Airbags war zwar laut, verursachte aber kein Ohrensausen. Das Luftpolster absorbiert den Aufprall bestens, es fühlte sich ähnlich an wie ein straffes Kissen. Die ganze Kopfpartie und seitlich auch die Wangen und das Kinn sind gut geschützt, viel besser als bei einem normalen Helm. Den Hövding gibt es in zwei Größen für einen Kopfumfang von 52 bis 59 cm. Wer einen größeren Kopf hat, muss auf den Hövding in Größe L



## Marco Rima's Wahl

### E-Drive Xenon



115 Jahre Schweizer Qualität

[www.cresta-swiss-bike.ch](http://www.cresta-swiss-bike.ch)



warten. Er kostet 499 Franken. Im Preis inbegriffen ist ein schwarzer, abnehm- und waschbarer Überzug. Diese Überzüge gibt es in verschiedenen Designs für Fr. 79.90. Nach einem Unfall kann der Ersatzhelm für 239 Franken bezogen werden. Der Hövding passt aber nicht ganz überall: Für den Einsatz auf Liegevelos ist er nicht geeignet, auch nicht für Fahrten auf Velos mit kleinen Rädern oder für Dreadlock-Frisuren. Auch für Mountainbike-Fahrten ist er nicht zu empfehlen, denn dort kommt es häufig zu an sich harmlosen Stürzen. Der Sicherheitskragen wurde vom Schwedischen Technischen Forschungsinstitut geprüft und erhielt die CE-Kennzeichnung. Als Helm für schnelle Elektrovelos ist er in der Schweiz aber noch nicht zugelassen, da dafür Helme mit einer EN1078-Norm vorgeschrieben sind. Diese ist auf die Prüfung von Helmen in der klassischen Styroporbauweise ausgerichtet. Daher ist anzunehmen, dass eine Zulassung des Hövdings für die schnellen Elektrovelos noch etwas dauern dürfte, obwohl seine Schutzwirkung einem normalen Velohelm mindestens ebenbürtig zu sein scheint. Mit «langsamen» E-Bikes (bis 25 km/h) und mit normalen Velos kann man den Hövding schon jetzt nutzen. Im Wissen, dass man den Schutz eines Helmes geniesst, die Frisur trotzdem erhalten bleibt, man sich dennoch angemessen gekleidet fühlt und den Wind in den Haaren spüren kann. ■

Komenda, 071 27763 44, [www.hovding.com](http://www.hovding.com)

