



Das 37 Fahrrad-Magazin

mit  - Nachrichten

Thema

Freizeit, Sport und
Tourismus

Romantische Straße

Faszination der Stadt

Radsport

Praxistest

Competition

DAS RENNRRAD

airbike

Literatur

HPV-Nachrichten

Freizeit Sport und Tourismus



53840 Troisdorf

Frau
Bisela Daubitz
Heidestr. 8

PRO VELO * Rietweg 3 * 29227 Celle * 5 / 1
H 10816 F * Postvertriebsstück * Gebühr bezahlt

INHALT

Thema

Freizeit, Sport und Tourismus	6
Die Romantische Straße als Fahrradrout	16
Städte im Spannungsfeld zwischen Faszination und Kritik	20
Faszination Radsport	21
Das Rennrad: Ein ganz normales Velo?	24

Praxistest

Das "Competition" von Villinger	26
DAS RENN RAD der Fahrrad-Manufaktur	28
Das "airbike" von Staiger	29

Kultur

10 Jahre PRO VELO	4
Leserbriefe	31
Literatur	32
Leserbriefe	28

HPV-Nachrichten

Beitrittserklärung	37
Ausschreibung DM '94	38
Mitteilungen aus dem Verein	39

<i>Termine</i>	40
<i>Kleinanzeigen</i>	41

<i>PRO VELO bisher</i>	42
------------------------	----

<i>Impressum</i>	3
------------------	---

Geplante Themenhefte

Fahrradsicherheit
Fahrradtechnik
Frauen und Fahrrad

Titelbild

DAS RENN RAD - Werksfoto der
Fahrrad-Manufaktur Bremen

IMPRESSUM

Herausgeber und Verleger
Burkhard Fleischer

Redaktion: Burkhard Fleischer,

Verlags- und Vertriebsanschrift
Riethweg 3, 29227 Celle
Tel. 05141/86110 Fax 05141/84783
Konto: Postgiro Essen KtoNr. 16909-431
(BLZ 360 100 43) oder Sparkasse Celle
KtoNr. 171116 (BLZ 257 500 01)

Satz: Calamus
Druck: Linden-Druck GmbH Fössestr. 97a,
30453 Hannover 91

PRO VELO erscheint viermal im Jahr: im
März, Juni, September und Dezember.
Redaktions- und Anzeigenschluß jeweils
am 1. des Vormonats.

Einzelpreis 8,00 DM einschließlich 7%
MwSt zuzüglich 1,50 DM Versandkosten.
(Bestellung nur durch Vorauszahlung!!) Be-
stellungen bitte durch Bank- oder
Postüberweisungen auf eines der beiden
Verlagskonten oder durch Verrechnungss-
check. Die gewünschten Ausgaben sowie
die vollständige Anschrift auf dem Über-
weisungsträger bitte deutlich angeben.

Abonnement: 30 DM für 4 Ausgaben.
Das Abo verlängert sich automatisch. Ab-
bestellungen bitte 2 Monate vor Auslaufen
des Abos.

Die bereits erschienenen Hefte von PRO
VELO werden stets lieferbar gehalten. Lie-
ferbare Ausgaben siehe nebenstehende
Liste

Sonderaktion: Ab 10 bereits erschie-
nenen Ausgaben (Zusammenstellung nach
Wahl) pro Heft 4 DM zzgl. Versandkosten
(Bestellung nur durch Vorauszahlung !!).
Sonderkonditionen für Wiederverkäufer
und Veranstalter von Fahrradaktionen sind
beim Verlag zu erfragen.

Adressenänderung

Selbst bei gestellten Nachsendungsan-
trägen werden Zeitungen nicht nachge-
schickt, sondern von der Post vernichtet.
Um Heftverluste zu vermeiden, bittet der
Verlag alle Abonnenten, im Falle einer An-
schriftänderung uns umgehend die alte
und neue Anschrift mitzuteilen.

PRO VELO 37 - Juni 1994
Copyright (c) 1994 by Burkhard Fleischer
ISSN 0177-7661
ISBN 3-925209-38-7

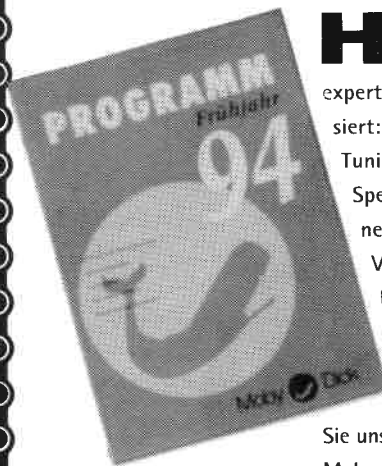
Liebe Leserinnen und Leser,

PRO VELO ist zehn Jahre alt. In dieser Zeit hat das
Fahrrad eine Entwicklung genommen, die nie-
mand vorausgesehen hätte. Besonders erfreulich
ist, daß die gesellschaftliche Wertschätzung des
Fahrrades deutlich gestiegen ist. Die Nutzung des
Fahrrades im Freizeitbereich ist hierfür sinnfälli-
ger Ausdruck. Deshalb widmen wir dies Heft noch
einmal diesem Gebiet. Eine ganze Reihe von
Aufsätzen, die stärker technisch orientiert sind,
mußten deshalb liegen bleiben. Ich bitte die Leser
und auch die Autoren, die "Ihren" Beitrag gedruckt
sehen möchten, um Verständnis. PRO VELO hat lei-
der nur 44 Seiten!

In diesem Sinne viel Lesespaß beim neuen Heft

Ihr Burkhard Fleischer

Radlfieber.



Hier dreht sich alles ums
Rad und um alles, was Rad-
experten und -neulinge interes-
siert: von Kaufhilfen, Wartungs-,
Tuning- und Radreisetips bis zu
Spezialbänden über die
neuesten Entwicklungen.
Verschaffen Sie sich einen
Überblick und fordern Sie
das Programm '94 an. Dann
wissen Sie was läuft und
wie es läuft. Schreiben

Sie uns oder schicken Sie ein Fax.
Moby Dick Verlag GmbH
Speckenbeker Weg 116
D-24113 Kiel
Fax: 04 31/6 49 82 21

Moby Dick



Wie alles anfang:

10 Jahre PRO VELO

Erinnerungen des 1. Herausgebers

Wenn eine Zeitschrift wie PRO VELO zehn Jahre alt wird, ist das nicht nur ein Grund zum Feiern, sondern auch eine kleine Sensation. Mir als "Erfinder" und erstem Herausgeber des "Fahrrad-Magazins" drängen sich zu diesem Anlaß Erinnerungen auf, wie es denn zu dem offensichtlich abenteuerlichen Wagnis kam, im Jahre 1984 eine neue Zeitschrift zu gründen. Gab es nicht schon genügend professionell gemachte Blätter? War der Markt nicht schon gesättigt? Gab es überhaupt eine Marktlücke, und wenn ja, wo? Wie erreicht man die Käufer?

Die Bitte von Burkhard Fleischer, die Geburtsstunde von PRO VELO zu schildern, bedurfte keines großen Nachdrucks. Ich erinnere mich gern ...

Begonnen hat alles mit dem Kauf eines Fahrrades im Frühjahr 1981. Die Wahl fiel auf das polar-silberne "Lugano" von Hercules. Es hatte eine 3-Gang-Rücktrittnabe und war - für damalige Verhältnisse - mit 605 DM recht teuer.

In der Fahrpraxis erwiesen sich dann der 55 cm hohe Rahmen und die 26-Zoll-Laufräder als zu klein geraten für meine Körpergröße und Beinlänge. Die Folge: Beim Strampeln schmerzten die Knie, und hohes Tempo bedingte enorme Trittfrequenzen. Ich versuchte, die Ursachen praktisch und theoretisch zu begreifen, und so stieß ich dann auf hilfreiche, aufklärende Bücher, die damals schon hohe Auflagen erreicht hatten: "Das Fahrradbuch" und "Vom Fahrrad und vom Radfahren".

Nach der Lektüre dieser Texte erhielt mein Velo zunächst ein neues Ritzel mit weniger Zähnen; der Rahmen war freilich nicht zu modifizieren, aber immerhin wußte ich nun, wie wichtig die passende Rahmenhöhe war.

Die Praxis des Fahrradfahrens und die Lektüre der genannten und weiterer Fahrradbücher verdichteten sich zu dem neuen Hobby: Fahren und lesen. Als langjähriger Abonnent der Frankfurter Rundschau fiel mir irgendwann im Herbst 1981 auf, daß auf der Seite "Auto, Motor, Verkehr" immer nur Fahrberichte über Autos, Motorräder und Flugzeuge erschienen - nie welche über Fahrräder. Angelehnt an das Muster von solchen "Autotests" verfaßte ich eines Abends spontan einen Fahrbericht über mein "Lugano" und vergaß auch nicht, den Ritzel-Wechsel und den zu kleinen Rahmen zu erwähnen. In dem kurzen Begleitschreiben an die Redaktion bemerkte ich, daß "es an der Zeit sei, nach all den Autotests nun auch mal was über Fahrräder in der FR zu lesen", und daß meine Kritik konstruktiv sein sollte, "und daher füge ich gleich ein Muster für einen solchen Artikel bei".

Am nächsten Tag schon rief ein FR-Redakteur an und stellte zwei Fragen: Ob die FR den Artikel exklusiv hätte, und ob ich unabhängig von der Fahrradindustrie sei. Zweimal JA, und ich war für die nächsten knapp zehn Jahre freier Mitarbeiter bei der FR mit ziemlich regelmäßiger Kolumne. In den ersten Jahren erschien alle 4 bis 6 Wochen ein Artikel mit Foto (möglichst "live", also Fahrrad mit Fahrer beim Fahren aufgenommen) sowie ein Kasten mit den "technischen Daten".

Beispiele von Themen aus der ersten Zeit:

- "Zuerst die Frage nach dem Wofür - Beim Fahrradkauf ist gute Beratung wichtig."
- "Ein komfortabler Lasten-Drahtesel. Das Einkaufs- und Familienrad 'Club' von Patria."
- "Preiswertes Beförderungsmittel."

- "Robustes Verkehrsmittel für alle Tage."
- "Ein Fahrrad wie ein Maßanzug."
- "Zehn Gänge sind in der Praxis oft reine Theorie."
- "Fahrrad mit einem Hauch von Porsche."
- "Der Sattel entscheidet über den Fahrkomfort - Primitive Sitzgelegenheiten aus Plastik verderben häufig die Freude Am Radfahren."

Die Artikel provozierten zahlreiche, meist sehr intensive Leserzuschriften, die alle beantwortet wurden. Immer häufiger wurde aber auch um Kopien von Artikeln gebeten, deren Veröffentlichung länger zurücklag. Diese Art von "Artikeldienst" war recht aufwendig. Bis dann eines Tages im Frühjahr 1984 eine Leserin auf einer Postkarte (!) anregte, ich sollte doch bitte alle erschienenen FR-Artikel in einer Broschüre zusammenfassen. Das war im Grunde die Idee, die dann schließlich zu PRO VELO führte.

Die FR-Redaktion hatte keinen Einwand gegen einen Aufguß der Artikel. So erschien im August 1984 eine 44 Seiten umfangreiche Broschüre mit dem Titel PRO VELO - Verkehrsmittel Fahrrad 1. Der Namensteil PRO VELO war übernommen von dem damals eingestellten Info-Blatt der "Stiftung Fahrrad", der Untertitel "Verkehrsmittel Fahrrad" sollte Inhalt und Programmatik der abgedruckten Artikel widerspiegeln. Für eine Broschüre war das angemessen, ein eingängiger Titel für eine Zeitschrift war das nicht. Zunächst mußte die hektographierte Broschüre verkauft werden. Eine Notiz mit Bezugsquellenhinweis in der FR half weiter; die Reaktion war sensationell: Mehrere hundert Bestellungen aus dem gesamten Bundesgebiet gingen bereits in den ersten Tagen ein.

Diese enorme Nachfrage zeigte: Es gab einen Markt für diese spezielle Art von Information über Fahrräder und Radfahren. Und mit Hilfe der FR ließ sich dieser Markt erreichen. Es war aber auch bald deutlich, daß mit dem bloßen Nachdruck von bereits erschienenen FR-Artikeln allenfalls eine zweite Nummer machbar sein würde. Damals fiel mir zufällig ein Exemplar der amerikanischen "Bike Tech" in die Hände, und dieses Muster prägte fortan die Konturen meiner eigenen Vorstellungen von einer Fahrradzeitschrift: Etwas weniger theoretisch als "Bike Tech" sollte PRO VELO eine Mischung aus Praxis(erfahrungen) und solider Hintergrund-Information mit Platz für Theorie sein. Für diese Mischung, jedoch ohne bunte Bilder, schien der Untertitel "Das Fahrrad-Magazin" durchaus passend zu sein.

Der Aufwand, eine neue Zeitschrift zu gründen, die mehr als nur ein paar Mal erscheinen sollte, ist kaum zu schildern. Hier einige Kostproben:

Anzeige im "Börsenblatt" für den Titelschutz; Anmeldung bei der Verwertungsgesellschaft Wort; Anmeldung bei der Deutschen Bibliothek für eine ISSN-Nummer; Anmeldung eines Gewerbes "Buch- und Zeitschriftenverlag" bei der Gemeindeverwaltung; Übersendung einer Eröffnungsbilanz ans Finanzamt; langwierige Auseinandersetzungen mit der Deutschen Bundespost, um PRO VELO als Büchersendung verschicken zu können ...; und schließlich noch die Anmeldung bei

der Künstlersozialkasse.

Zuerst erschien PRO VELO zweimal im Jahr, ab 1986/87 wurden 4 Hefte produziert. Die Kontakte zu Vertretern der Fahrradindustrie wurden vielfältiger, und so konnten denn bald auch Inserenten zum ökonomischen Erfolg der Zeitschrift beitragen. Die Auflage der Hefte war anfangs sehr unterschiedlich. Als der Vertrieb mit Hilfe eines PC bewältigt werden konnte, wurden Abonnentenzahlen transparenter; sie pendelten sich bei etwas über 500 ein. Die Druckauflage betrug meist 2.000 Exemplare. Im Jahre 1988/89 wurde deutlich, daß ohne besondere Anstrengungen die Zahl der verkauften Hefte, insbesondere aber die der Abonnenten, nicht nach oben zu drücken war. PRO VELO einstellen oder abgeben - das war die Alternative zur Stagnation.

Damals entstand auch der erste Kontakt zu Burkhard Fleischer, der zunächst als Autor einige Artikel für PRO VELO verfaßte. Eher zufällig hörte er, daß ich PRO VELO abgeben wollte, und er schien sogleich fasziniert von der Idee, die Zeitschrift zu übernehmen. Wenn ich heute in den von ihm produzierten Heften blättere, weiß ich, daß die Übernahme des Verlages durch ihn die richtige Entscheidung war. Vor allem ist es ihm gelungen, die Abonnenten-Zahl entscheidend zu erhöhen und die Qualität des Blattes beträchtlich zu verbessern. Ich freue mich auch sehr darüber, daß Burkhard Fleischer die ursprüngliche Idee von PRO VELO weiterträgt und weiterent-

wickelt.

Immerhin hat sich in den letzten zehn Jahren das Fahrrad enorm verändert. Im Gründungsjahr von PRO VELO kostete ein Fahrrad durchschnittlich 350 DM. Heute liegt der mittlere Preis bei 900 DM. Das Rad der Zeit hat sich auch technisch immer schneller gedreht. Wo die Entwicklung angelangt ist, zeigt zeitgeistesprechend und anschaulich der Artikel "Das Rad wird neu erfunden - Faszinierende Ideen rund ums Fahrrad" im ZEIT-Magazin Nr. 49 vom 3. Dezember 1993. Den größten Sprung nach vorn stellen wohl die Mountain-Bikes dar mit ihrer ungemein hohen Qualität. Überhaupt ist die Spezialisierung von gebrauchstüchtigen Fahrradtypen insgesamt ein riesiger Fortschritt: Heute kann man zweckmäßige Stadtfahrräder, stabile Reiseräder, vernünftige Sporträder für praktisch jeden Übungszweck bekommen. Technisch gesehen haben meiner Ansicht nach die Schaltungssysteme den größten Entwicklungssprung gemacht.

Es hat Spaß gemacht, ein Jahrzehnt an dieser Entwicklung fahrend, schreibend und kommunizierend teilzunehmen. Was die Zukunft bringen wird, kann ich unter anderem in PRO VELO verfolgen. Ich wünsche Burkhard Fleischer für die nächsten zehn, zwanzig ... Jahre mit PRO VELO alles Gute und viel Erfolg; den Lesern wünsche ich weiterhin viel LESEVERGNÜGEN mit PRO VELO.

Friedrich Bode, Jüchen-Bedburdyck



Freizeit, Sport und Tourismus

Die heutige Gesellschaft ist komplex. Viele Ebenen sind in einem engen Bedingungsgefüge miteinander verknüpft. Wollte man eine Ebene isoliert betrachten, führt dies zu einer Vereinfachung der Komplexität. Der Wirklichkeit wird dadurch Gewalt angetan. Im folgenden wird der Versuch unternommen, die Bereiche Freizeit, Sport und Tourismus in ihrer Verknüpfung zu sehen. Trotz der Länge des Aufsatzes kann über eine Skizzierung des Problems nicht hinausgelangt werden.

Freizeit

Die Freizeit ist ins Gerede gekommen, nicht erst durch des Bundeskanzlers pauschale Schelte am "kollektiven Freizeitpark Bundesrepublik", sondern durch die Umweltbelastungen, die die diversen Freizeitaktivitäten nach sich ziehen.

Die Diskreditierung der Freizeit hat Tradition. Sie findet in Formulierungen wie "Müßiggang ist aller Laster Anfang" oder "dem lieben Gott die Zeit stehlen" ihren volkstümlichen Ausdruck. Dieser Wertung liegt ein religiös abgeleiteter Arbeitsbegriff zugrunde, der mit der Vertreibung von Adam und Eva aus dem Paradies ("Im Schweiß Deines Angesichts sollst Du dein Brot essen") seine göttliche Legitimation findet.

Anhand dieser Redewendungen wird nicht nur die quantitative Beziehung zwischen Arbeit und Freizeit deutlich, sondern ihnen wird auch ein qualitativer Bezug unterstellt.

Quantitative Beziehung Arbeit - Freizeit

In einem sehr allgemeinen Sinne umfaßt die Arbeitszeit die gebundene Zeit eines Individuums, die notwendig ist, um den Lebensunterhalt zu sichern.

In einer Mangelgesellschaft, wie sie die Agrargesellschaft darstellt,

wird die Arbeitszeit vom Gang der Sonne diktiert: Sie dauert vom Sonnenauf- bis Sonnenuntergang, vom Frühjahr bis in den Herbst. Im Winter, bei kargem Licht, müssen drinnen Tätigkeiten verrichtet werden, die das Jahr über liegengelassen sind. Das Leben ist gekennzeichnet durch die existentielle Abhängigkeit von den natürlichen Ressourcen; Arbeit bedeutet, diese Ressourcen so zu bearbeiten und umzuwandeln, daß der Mensch physisch überlebt. Getrieben von der Angst um das physische Überleben ist der Mensch unfrei.

Auch in der Industriegesellschaft ist der Tag mit der Arbeitsfron ausgefüllt: Der 12- bis 16- Stunden - Arbeitstag läßt keinen Platz für "Freizeit". Erst in der Spanne zwischen 1880 und 1920 wird schrittweise der 8-Stunden-Tag erreicht. Bei einer 6-Tage-Woche sind das immerhin noch 48 Stunden pro Woche. Mit dem Kampf um die 40-Std - Woche in den 50er Jahren wird erstmals die Freizeit zu einem Thema (DGB-Slogan, einem Kind in den Mund gelegt: "Samstags gehört Papi mir!"). Daß nicht mehr die gesamte Arbeitskraft zur Sicherung der Existenzgrundlage benötigt wird, ist Ausdruck dafür, daß sich der Mensch von seiner existentiellen Abhängigkeit emanzipiert hat. Er hat ein Stück "für sich" gewonnen, ein Stück Freiheit erobert. Andererseits muß diese gewonnene Freizeit nach wie vor im Kontext des Arbeitsprozesses gesehen werden, als Erholung von der Arbeit und erneutes Kräftesammeln für die Arbeit ("Regeneration der Ware Arbeitskraft"). Der Wandel der Gesellschaft zur nachindustriellen Gesellschaft in Deutschland seit den 80er Jahren ist gekennzeichnet durch die Rationalisierung, Technisierung und Automatisierung der Arbeitsprozesse. Dies hat einerseits zu einem enormen gesellschaftlichen Reichtum geführt, andererseits werden zur Aufrechterhaltung der Produktion immer weniger Arbeitskräfte

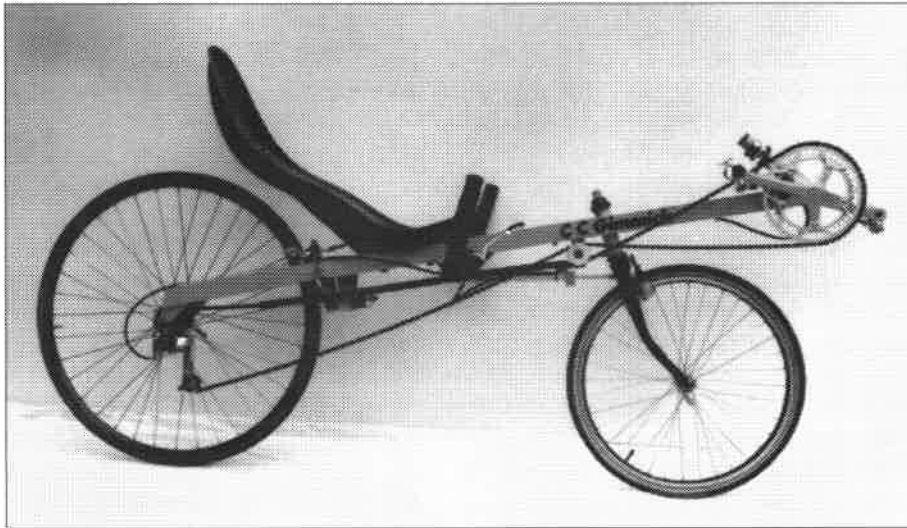
benötigt. Die Freisetzung des Arbeitspotentials im industriellen Bereich kann durch den Dienstleistungsbereich nicht kompensiert werden. Dieser Prozeß wird sich verschärft fortsetzen. Durch weitere Verkürzung der Arbeitszeit (Wochen-, Jahres-, Lebensarbeitszeit) wird diese Tendenz nicht zu dämpfen sein, allerdings ist diese Entwicklung auch durch finanzielle Engpässe begrenzt.

Quantitativ gemessen definiert sich Freizeit als Nicht-Arbeitszeit. Hiermit geht in einem qualitativen Sinn der Verlust der Arbeit als sinnstiftender Prozeß einher. Diesen Verlust kann die Freizeit bisher nicht ausgleichen (Uwe Volker Karst; Freizeit - Daten, Fakten, Hintergründe. In: Björn Engholm u.a.; Die Zukunft der Freizeit; Weinheim / Basel 1987, S. 57 f). Losgelöst von den Vorgaben des Arbeitsprozesses gewinnt das Individuum - allerdings vollkommen unvorbereitet - neue Freiheitsmöglichkeiten.

Qualitativer Bezug Arbeit - Freizeit: Problem der Freiheit

Nahrstedt definiert Freiheit als "Zeichen für den Inbegriff erfüllten Daseins, für ein glückliches Leben, für ein Leben ohne Furcht, Schmerz, Unterdrückung, Ausbeutung, für die volle selbstbestimmte Realisierung aller unter den jeweiligen historischen Bedingungen gegebenen Möglichkeiten der menschlichen und gesellschaftlichen Existenz" (Wolfgang Nahrstedt; Emanzipation durch Freizeit-Sport? In: Jürgen Dieckert, Freizeitsport, Opladen 1978, S. 54).

In der postindustriellen Gesellschaft hat die Arbeitswelt ihre dominante Gestaltungskraft für die Lebenswirklichkeit der Bevölkerung verloren. Neben der oben angeführten Verringerung der reinen Arbeitszeit kommt hinzu, "daß lediglich ein immer geringer werdender Teil, derzeit knapp 38 Prozent, direkt im Erwerbs-, Produktions- oder Dienstleistungsbereich be-

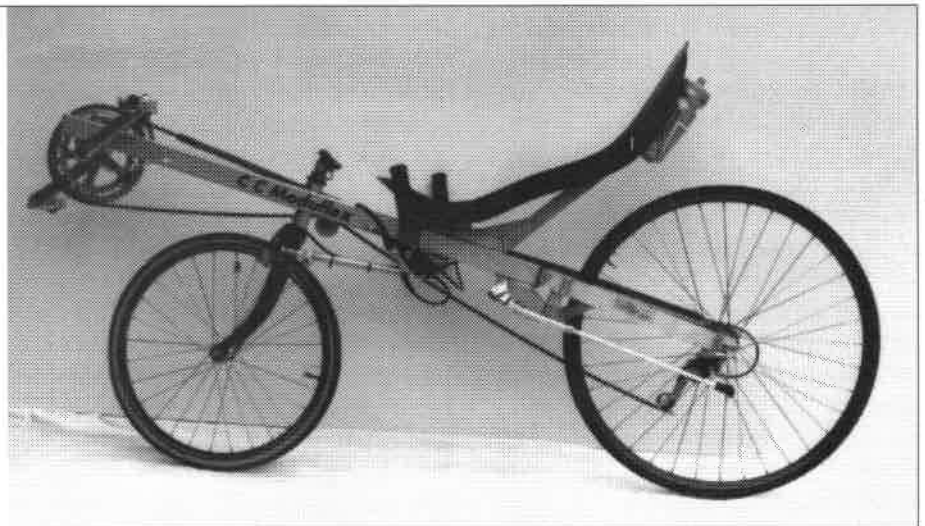


CC Gimmick

- Kurzes Liegerad mit Hinterradfederung
- Sitz verstellbar
- Federung vorspannbar
leichter Austausch des Elastometers
- Stahlrahmen

CC Moduflex

- Kurzes Liegerad mit Hinterradfederung
- die selben Möglichkeiten wie beim CC Gimmick
- zusätzlich Tretlager und Lenker getrennt vom Sitz verstellbar
- Aluminiumrahmen



Komplettträder ab 1.990,- DM

Roaddrunner
Liegeräder · Tel./Fax 0 22 38 / 5 55 39

Alleinimporteur: Olaf Pesch · Büsdorfer Straße 20 · 50259 Pulheim

Wir liefern auch Zubehör für den Selbstbauer, z.B.:

GFK-Schalensitz, doppel-S-Form für 150,- DM · Decke 37-451 für 17,- DM · Decke Schwalbe City-jet für 30,- DM
 Schläuche für 20" für 10,- DM · Felgen 406 mm, einfach für 18,- DM · Hohlkammerfelgen 406 mm für 39,- DM
 Hohlkammerfelgen 451 mm für 39,- DM · Hohlkammerfelgen 622 mm für 28,- DM

Sämtliche Preise sind freibleibend, bei Versand zzgl. der Versand- und Verpackungskosten.

schäftigt sind" (Karst, a.a.O., S. 66f).

Nimmt die Arbeitszeit den zeitlich größten Raum des Tagesablaufs ein, sind politische Forderungen nach Selbstverwirklichung und Freiheit auf das Arbeitsleben bezogen. Die Industriearbeit zog durch die weitgehende Uniformiertheit ihrer Arbeitsbedingungen einen starken Solidaritätseffekt nach sich, um Freiheitsrechte zu erkämpfen (Mitbestimmung, Humanisierung und Demokratisierung der Arbeitswelt).

Die Arbeitswelt der postindustriellen Gesellschaft ist segmentiert. Kaum ein Arbeitsplatz ähnelt dem anderen. Ob Software- oder Tourismusindustrie, ob Handel, Verwaltung, Geld- oder Versicherungsgewerbe: Alle Sektoren zählen zum Dienstleistungsbereich und sind doch grundsätzlich voneinander verschieden. Der Konformitätsdruck der Arbeitswelt hat sich aufgelöst, die dominante Rolle der Arbeitswelt ist durch die Reduzierung der Arbeitszeit verloren gegangen. Identitätsstiftende Arbeitsbedingungen, wie sie in der Schichttheorie beschrieben werden, werden durch differierende soziale Kleingruppen abgelöst (Milieutheorie; siehe hierzu besonders Gerhard Schulz, Die Erlebnisgesellschaft, Ffm / New York 1992). Damit hat sich auch die Suche nach der Selbstverwirklichung aus dem Arbeitsbereich heraus und in den Freizeitbereich hinein verschoben. Diese Verschiebung beinhaltet aber auch, daß das gesellschaftliche Problem der Selbstverwirklichung individualisiert wird.

Die Reduzierung der Arbeitszeit in der gesellschaftlichen Entwicklung ist in unterschiedlichem Maße Ausdruck von gewonnener Freiheit:

a) Ab dem Moment, da der Mensch seine ganze Aufmerksamkeit nicht mehr der physischen Existenzsicherung widmen muß, ist er frei von existenziellen Ängsten.

b) In dem Überschussangebot der Warengesellschaft muß der Mensch auswählen. In der Rolle als Konsument wählt der Einzelne aus einem riesigen Warenangebot. Er hat Wahlfreiheit.

Klassisches Beispiel ist hier der zapfende Fernsehzuschauer, der aus einem fast 100-fachen Programmangebot auswählen kann. Gerade dieses Beispiel verdeutlicht die passive Seite der Wahlfreiheit: Der auf dem Sofa sich räkelnde Zuschauer braucht sich nicht einmal mehr zu erheben, um am Apparat ein Knöpfchen zu drücken, das geschieht alles von der liegenden Position aus per Fernbedienung. Daß auch im derzeitigen Fahrradtourismus eine Tendenz zur passiv orientierten Wahlfreiheit angelegt ist, wird weiter unten zu erörtern sein.

c) Eine neue Dimension der Freiheit stellt die Gestaltungsfreiheit dar. Der Einzelne hat die Freiheit zu entscheiden, was er tut, wie er es tut, zu welchem Zweck er etwas tut. Bezogen auf das Medium Fernsehen würde das bedeuten, selbst einen Film zu drehen (z.B. über den eigenen Garten im Wandel der Jahreszeiten), ihn zu schneiden, zu vertonen, zu betexten. Bezogen auf den Fahrradtourismus beinhaltet dies, daß eine Tour nicht von der Stange aus dem Katalog eines Anbieters genommen wird, sondern selbst geplant wird. Die Gestaltungsfreiheit bedeutet eine aktive Rolle.

Autonomieproblem

Wie sind Arbeit und Freizeit aufeinander bezogen? Wie weiter oben dargestellt, stand am Anfang des Kampfes um mehr Freizeit der Erholungsaspekt im Vordergrund, Freizeit als Erholungszeit zur Wiederherstellung der Arbeitskraft. In neuerer Zeit steht die inhaltliche Beziehung zwischen Arbeit und Freizeit im Vordergrund. Das Kompensationsmodell beschreibt die inhaltliche Beziehung zwischen Arbeit und Freizeit dahingehend, daß ein Arbeitnehmer in der Freizeit das sucht, was er am Arbeitsplatz nicht findet. Ein monotoner Arbeitsplatz schafft demnach das Bedürfnis, in der Freizeit Abwechslung, Aktivität, Streß zu haben. Ist der Arbeitsplatz hektisch, wird in der Freizeit Entspannung gesucht.

In einer modernen Version dieses Modells wird so auch die Suche nach Extremsportarten erklärt (siehe An-

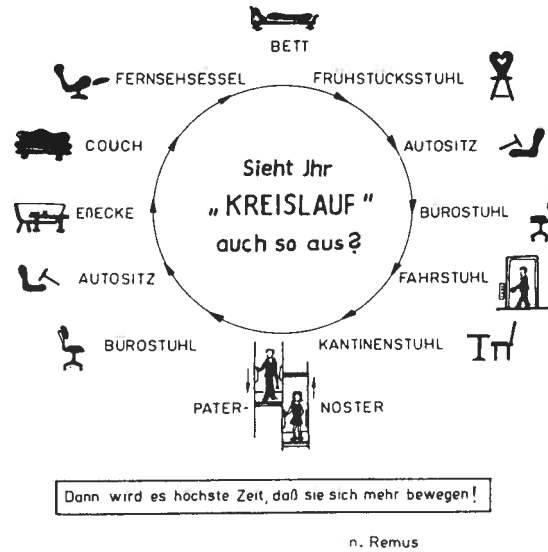
dreas Huber, Das Leben als Thriller: Nervenkitzel oder Glückssache? In: Psychologie heute. Heft 6/94 S. 64 ff). Huber referiert, daß es eine prinzipielle und unaufhebbare menschliche Lust am Risiko und der Gefahr gäbe: die "Suche nach Erregung". Demgegenüber stehe gleichwertig das Motiv "Vermeidung von Angst". "Diese beiden Verhaltensdimensionen schaffen eine grundlegende 'Aufregungs-Ebene' mit den vier Eckpunkten Langeweile, Panik/Angst, Entspannung und Erregung/Ekstase, auf der sich menschliche (Un-)Lust am Risiko, Gefahr und Thrill gleichsam hin und her bewegt." Risikolust lasse sich damit nach dem Homöostase-Modell beschreiben: "Jeder Mensch hat ein optimales Stimulationsniveau, wobei der Organismus immer ein Gleichgewicht anstrebt - hat er zu wenig Spannung, sucht er entsprechend Abenteuer und Gefahr; ist er umgekehrt zu aufgeregt, wird er beruhigendere Verhaltensweisen vorziehen" (a.a.O. S. 65 f). In einem Umkehrschluß kann aus der Beobachtung, daß immer mehr Menschen den "Kick" in der Freizeit suchen, gefolgert werden, daß der Beruf dies Anspannungspotential nicht mehr bereitstellt.

Gegen das Kompensationsmodell wenden Vertreter des Autonomiemodells ein, daß das Kompensationsmodell immer auf heterogene Faktoren bezogen sei. Freizeit und Sport als Teil der Freizeit sind ein Reflex auf äußerliche Einflüsse: "Heteronome Begründung liegt vor, wenn angegeben wird, wozu der Sport dienlich ist, welchen Nutzen er abwirft. Heteronome Gründe sind etwa: Erhaltung der Gesundheit, Regeneration und Erholung, Disziplinierung und Willensschulung, Förderung des Selbstbewußtseins und der Lebensfreude durch Favorisierung einer Atmosphäre der Zufriedenheit und der Heiterkeit, Zusammenführung von Menschen mit gleichen Interessen, Einübung von Verantwortlichkeit, Fairneß und Solidarität. Die heteronomen Gründe rechtfertigen den Sport von seinen Auswirkungen her" (Rudolf Lengert, Zur Autonomie des Sports - Ein Plädoyer für den Frei-

zeitsport. In: Dieckert (Hrsg.) a.a.O. S. 9). Dem stellt Lengert eine autonome Begründung des Sports entgegen, d.h. wenn der Sport seine Legitimation aus sich selbst heraus findet. Autonome Kriterien in diesem Sinne können sein: "Spaß an der Geselligkeit, an einem gesunden, leistungsfähigen Körper, an der sieghaften Überwindung von Strapazen, am Gefühl der einsamen Höhe sportlicher Hochleistung usw." (a.a.O. S. 10).

In einer unübersichtlich gewordenen Welt kann im Bereich des Extremsports das Bemühen um Selbstfindung motivleitend sein. "Zentrales Thema (...) ist die Suche nach dem richtigen Erlebnis, also nach einer inneren Erfahrung, die einem gut tut, einem umgekehrt aber auch sagt, wer man ist" (Mannheimer Sozialwissenschaftler Carlo Michael Sommer, zitiert nach Andreas Huber, a.a.O., S. 68).

Die hier vorgestellten Modelle zum Verhältnis Freizeit - Arbeitswelt geben nur einen groben Überblick über die Komplexität des Problems wieder (siehe auch den Überblick von Peter Becker, Freizeit. In: Hans Eberspächer (Hrsg.); Handlexikon Sportwissenschaft, Reinbek 1987, S. 135 ff). In einer komplexen Gesellschaft kann es nicht die Freizeit geben. Nicht nur daß das Zeitbudget je nach beruflicher Tätigkeit variiert, auch die Art der inhaltlichen Füllung ist von den differierten sozialen Milieus abhängig. Ferner ist in vielen Fällen eine klare Grenzziehung zwischen Freizeit und Arbeit nicht mehr möglich. Einerseits gibt es viele Tätigkeiten, die, obwohl nicht zur Arbeitszeit gehörig, auch nicht der "Freizeit" anzurechnen sind, wie Hausarbeit, Essen, Einkaufen etc., andererseits gehen in vielen Berufen Arbeits- und Freizeittätigkeiten unmerklich ineinander über. Eine interessante Position vertritt Christiane Müller-Wichmann (Weniger Arbeit heißt noch lange nicht mehr Freizeit. In: Björn Engholm (Hrsg.), a.a.O., S. 21 ff), indem sie der These widerspricht, das Freizeitbudget habe sich in der heutigen Zeit deutlich erhöht. Sie behauptet, die errungene Verkürzung



Quelle: Dieckert, a.a.O., S. 91

der Arbeitszeit werde durch ein Mehr an quasi privaten Tätigkeiten wieder wett gemacht. Erwerbswirtschaftliche außerhäusliche Tätigkeit wird in unbezahlte häusliche Tätigkeiten verschoben.

Wenn von Freizeit gesprochen wird, muß allerdings differenziert werden, ob es die tägliche Freizeit ist, die Freizeit am Wochenende, der Urlaub oder die freie Zeit nach dem Urlaubsleben.

Sport

Es ist geradezu zu einer Allerweltsfloskel geworden, daß die moderne Arbeitswelt zu bewegungsarm ist, sportliche Aktivitäten dies kompensieren sollen, um die Menschen vor Zivilisationskrankheiten durch Bewegungsarmut zu schützen. In dieser gesellschaftlichen Entwicklung steckt eine Paradoxie, die Dietrich/Landau (Knut Dietrich / Gerhard Landau; Sportpädagogik. Reinbek 1990) auf den Punkt bringen: "Es ist doch wohl eine kurios anmutende Entwicklung, wenn wir einerseits alles daransetzen, die Bewegungsanforderungen in unserem Alltag zu minimieren (die Arbeitsplätze ergonomisch auf möglichst wenig Bewegung hin rationalisieren, unsere Körper erfindungsreich mit viel-

fältiger Maschinerie möglichst anstrengungslos transportieren lassen) und andererseits dann Einrichtungen wie Fitness-Studios, Trainingsprogramme erfinden, um der von uns selbst erzeugten «Droge körperlicher Bequemlichkeit» (...) wieder entgegenzuwirken" (S. 165).

Die moderne arbeitsteilige Welt hat die ganzheitlichen Lebensentwürfe zerstört und in einzelne funktionale Teile separiert: Für den Erwerb des Lebensunterhaltes ist der Beruf da, für die Kompensation der dort entstandenen

Bewegungsdefizite der Sport - in seiner industriellen Ausprägung des Fitness-Studios.

Der hier skizzierte Ansatz schreibt dem Sport eine dienende Funktion zu, das heißt, dem Sport wird eine für ihn äußerliche Aufgabe zugeschrieben. Jedoch hat mit dem Bedeutungsverlust der Arbeitswelt für den Einzelnen die Freizeit und damit der Sport diese primäre Aufgabe verloren. In den Vordergrund rückt die autonome Begründung des Sports (siehe weiter oben).

Diese beiden Begründungszusammenhänge gehen in der Sportwirklichkeit ineinander über, können aber bei der Analyse eines bestimmten Verhaltens doch verschiedene Interpretationen zulassen und damit Verständigungsschwierigkeiten verursachen. Die Begründung für den Mountainbikesport kann autonom (Spaß am Sport) als auch heteronom (die Sportart ist "in", man schließt sich einem Trend an, man will dazugehören) erfolgen. Aber dies Beispiel verdeutlicht, daß die heteronome Begründung sich nicht mehr auf die Arbeitswelt bezieht, sondern auf außerhalb des Sports beruhenden Bedingungen, z.B. wirtschaftlichen Interessen, Prestigegewinn u.ä..

Sport und Gesundheit

Sport = Gesundheit scheint eine feste Formel im Selbstverständnis des Sports zu sein. Besonders zur Vorbeugung von Herz-Kreislauf- und Stoffwechselerkrankungen sowie Erkrankungen des Bewegungsapparates wird die wichtige Funktion des Sports hervorgehoben. Besonders das Radfahren als Ausdauersportart wird immer wieder betont. Der Sport wirkt sich allerdings nicht nur auf den Körper positiv aus, sondern auch auf den Seelenhaushalt des Menschen: Die Ausgeglichenheit des Sportlers nimmt zu, das Selbstwertgefühl wird gestärkt, Sport soll helfen, Ängste und Depressionen abzubauen, helfen, ein Gefühl für den eigenen Körper zu entwickeln, soziale Beziehungen zu fördern und vieles mehr (siehe Klaus Bachmann, Wieviel Sport braucht der Mensch? In: GEO Wissen 1/94 Körper - Bewegung - Gesundheit S. 22 ff). Skeptiker halten dem entgegen, daß Sport auch Gefahren beinhaltet, dann nämlich, wenn Ungeübte sich überfordern, wenn zu plötzlich sportliche Großtaten in Angriff genommen werden oder wenn - wie beim Leistungssport - immer am Leistungslimit agiert wird (siehe Bachmann, a.a.O.).

Sport und Fitneß

Fit sein bedeutet tauglich, in Form, belastungsfähig sein. Dies sind Attribute, die der Jugend zukommen. Im anthropologischen Sinne hat der Mensch sein Maximum an Belastungsfähigkeit bereits mit ca 20 Jahren erreicht, um dann kontinuierlich abzufallen. Dieser Verfallprozeß kann durch Training aufgeschoben und gemildert werden: "Körperliches Training in rechter Dosierung vermehrt sehr wirksam physische Kräfte und Leistungsfunktionen sowie Kapazität und Potenz endokriner und vegetativer Regelsysteme und hierdurch die Stabilität der Gesundheit des Organismus" (Harald Mellero-wicz, Medizinische Aspekte des Freizeitsports. In: Dieckert, a.a.O., S. 83). Selbst die Lebenserwartung soll sich durch regelmäßiges Training - allerdings nur in bescheidenem Maße -

steigern lassen (siehe Bachmann, a.a.O., S. 24). 40 Jahre lang 20 sein - der Sport scheint dieser Utopie zur Geltung zu verhelfen. Sowohl heteronome Motive - erfolgreich in einer Leistungsgesellschaft sein - als auch autonome - Spaß am eigenen Körper, Zufriedenheit mit sich, Stolz auf die eigene Leistung - können für dies Jugendlichkeits-Ideal leitend sein.

Sport und Leistung

Der Leistungsbegriff hat in der Leistungsgesellschaft einen hohen Stellenwert. So wie über das gesellschaftliche Selbstverständnis Konsens zu herrschen scheint, so scheint auch die Vorstellung über das, was der Leistungsbegriff beinhaltet, Einigkeit zu herrschen: "Als Leistung wird (...) das bezeichnet, was über das Notwendige bzw. Normale hinausgeht (Bero Rigauer, Leistung. In: Eberspächer (Hrsg.), a.a.O., S. 232).

Während in der Komplexität des Alltages die Leistung Einzelner oder

Gruppen schwer auszumachen ist, stellt sich dies im Sport ganz anders dar: Das Bedingungsgefüge, in dem Leistung erbracht werden muß, ist überschaubar, durch Regeln genormt und zeitlich begrenzt. Leistungen sind meßbar und dadurch vergleichbar. Die Faszination des Sports mag gerade in seiner Einfachheit als Gegenentwurf zur Komplexität des Alltags begündet sein.

Doch es gilt, den Leistungsbegriff differenzierter zu betrachten. Im Leistungssport hat ein absoluter oder objektiver Leistungsbegriff Gültigkeit, der sich an der in einer Disziplin bisher erbrachten Höchstleistung als Maßstab orientiert. Motive, die einen Sportler diese Höchstleistungen erbringen lassen, können sowohl heteronome (Rekordstreben, Suche nach öffentlicher Anerkennung, Auszeichnung, sozialer Aufstieg, Geldverdienst) als auch autonome (Grenzerfahrung, Identitätsbildung u.a., siehe weiter oben) sein. Rigauer stellt aber auch die Gefahren dieses Leistungs-

Idealtypische Merkmale des Freizeit-/Breitensports und Leistungs-/Spitzensports

	Freizeit-/Breitensport	Leistungs-/Spitzensport
Ziele, Motivationen, Bedürfnisse, Interessenlagen, Strebungen etc.	Suche nach Freude, Spaß, Vergnügen, Geselligkeit, Kommunikation, Entspannung, Ausgleich, Erholung, Gesundheit	Höchstleistungs-, Rekordstreben, Suche nach öffentlicher Anerkennung, Auszeichnung, sozialer Aufstieg, Geldverdienst
Mittel und Formen	regelgebundene und regelveränderbare Übungs-, Spiel- und Wettkampfinhalte Vielseitigkeit alters-, geschlechts- und leistungsunabhängige Gruppierungen, Anpassung an situative Bedingungen	regelgebundene Wettkampfdisziplinen, Einseitigkeit Alters-, Geschlechts- und Leistungsdifferenzierung wegen absoluter Vergleichbarkeit
Bedingungen und Voraussetzungen	Ausdehnung auf alle Alters- und Leistungsstufen allgemeine Angebote und Möglichkeiten für alle Verhaltensfreiheit durch Anonymität Wettkampfunabhängigkeit, Sorglosigkeit	biologische Einschränkung auf begrenztes Leistungsalter elitäre Talentsuche-Talentförderung Leistungszwänge durch Öffentlichkeit und Geldgeber Wettkampfwänge

	Freizeit-/Breitensport	Leistungs-/Spitzensport
Konsequenzen und Ergebnisse	Individualisierung als Freisetzung des Subjekts, Entfaltung von Spontanität und Kreativität soziale Interaktionen, Kommunikation, Solidarität, Partnerschaft, Kooperation als Lebenserweiterung (Erhöhung der Lebensqualität)	Vereinzelung, Konkurrenz, Rivalität soziale Interaktionen, Kommunikation, Solidarität, Partnerschaft, Kooperation als Faktor der Leistungsmaximierung
Kosten und ihre Begründung	geringe finanzielle Aufwendungen pro Freizeitsportler sozial-, bildungs- und gesundheitspolitische Maßnahme Produktion von Leistungen als Möglichkeit der persönlichen Selbstbestätigung und Lebensgestaltung	hohe finanzielle Aufwendungen pro Leistungssportler politische Funktion zur nationalen Repräsentanz Produktion von Leistungen für die Konsumtion durch die zahlende Masse (Sportcircus/Fernsehsportcircus)
Betriebsweise und Ausübung	Üben/Spielen als Sinnerfüllung im Augenblick gelegentliches oder wenige Male wöchentliches Üben/Spielen als Inhalt erlebnisbetontes Üben/Spielen Tun von Überflüssigem, Nicht-Notwendigem Erleben und Erfahren von Bewegungen und Spielweisen freie Methoden mit Möglichkeit von Selbsttätigkeit und Selbstbestimmung demokratische Mitbestimmung durch Teilnehmer (Einordnung) allgemeine Betreuung durch Vereine, Institutionen, auch Selbstorganisation normale Lebensweise variable (feste u. offene) Organisationsmöglichkeiten	Training als Hinordnung auf Leistungsvergleiche tägliches, mehrstündiges Trainieren als Wettkampfvorbereitung strapaziöses arbeitsähnliches Trainieren zielgerichtetes, planmäßiges, zweckmäßiges und ökonomisches Trainieren Automatisierung von Bewegungsabläufen und Spielweisen formale Trainingsmethoden, -programme und -pläne als Fremdbestimmung autoritäre Führung durch Trainer (Unterordnung) wissenschaftliche Überwachung und Betreuung einseitige leistungsfördernde Lebensweise, Askese, Getto feste Organisationsstrukturen

Quelle: Dieckert, a.a.O., S. 74 f

begriffs heraus: "Es entstehen Eingriffe in persönliche Entscheidungsfreiheiten, etwa in Form sogenannter Leistungslimits, die erbracht werden müssen, um Leistungsziele/-interessen von Institutionen wie Sportorganisationen und deren Leistungsnormensysteme zu erfüllen (...). Fälle sind dokumentierbar, in denen entsprechende Eingriffe offen zutage treten, z.B. Körpergewichtsnormen, Unterdrückung

körperlicher Verschleißsyndrome, soziale Einschränkungen" (a.a.O. S. 236).

Im Freizeitsport sollte eher ein subjektiver Leistungsbegriff im Vordergrund stehen, d.h. die Leistungsbewertung orientiert sich am subjektiven Vermögen. Ziel der sportlichen Betätigung im Rahmen dieser Leistungsvorstellung ist es, die individuelle Kompetenz zu erweitern. Lengert versteht "Sport als Kunst, selbstgestellte

Schwierigkeiten zu lösen." Daraus ergibt sich für ihn der subjektive Leistungsbegriff: "Die Leistung geschieht um ihrer selbst, d.h. um der Person willen. Sie ist sich insofern selbst genug, als nichts (gemeint sind Güter, Anm. B.F.) produziert wird. Wird sie also nicht vom Produkt her legitimiert, muß sie sich selbst, und d.h. von der Person her einen Sinn geben: sie muß Spaß machen" (a.a.O., S. 16).

Wenn im Freizeitsport das Lustprinzip im Vordergrund stehen soll, muß sich der Breitensport von der durch die Sportverbände vorgenommenen Segmentierung in einzelne Disziplinen lösen, weil unweigerlich über die an Disziplinen orientierten Sportvereine diese sich als Selektionsinstanzen (Wettbewerbe auf lokaler, regionaler, nationaler Ebene) verstehen und sich am absoluten Leistungsbegriff orientieren (dies ist die Grundposition, die Dietrich/Landau in ihrem Werk "Sportpädagogik" vertreten).

Provokant treiben Stamford/Shimer diesen Ansatz auf die Spitze (Bryant A. Stamford/Porter Shimer, Ganz einfach fit. Düsseldorf u. Wien 1993). Sie fordern, Sport nicht wie in einem Reservat auszuüben, sondern körperliche Aktivitäten in den alltäglichen Bereich, dort, wo sie ihren ursprünglichen anthropologischen Ort haben, zurückzuverlagern: "Treppensteigen statt Krafttraining, Gartenarbeit statt Aerobic, Spaziergehen statt Joggen!" Man kann ergänzen: Fahrradfahren statt Ergonometrie!

Doch dies hieße, den Sport auf seine Körperlichkeit zu reduzieren. Wie weiter oben angedeutet, sind sportliche Aktivitäten vielschichtiger motiviert.

Sport und technische Innovationen

"Was sich heute im harten Rennsport behaupten muß, das findet sich morgen im Serienfahrzeug wieder." So legitimiert sich von jeher der Motorsport. Ist dies auf den Radsport zu übertragen?

Es gilt als Allgemeinplatz, daß der technische Fortschritt, den das Fahrrad im Laufe seiner Entwicklung

durchgemacht hat, durch den Rennsport initiiert wurde (siehe u.a. hierzu den Leserbrief von Sebastian Trapp in PRO VELO 36, S. 28).

In der Broschüre "Triathlon in Deutschland" der "Deutschen Triathlon Union" wird die Innovationskraft des Triathlonsports herausgestrichen: "Von Triathleten ist in den vergangenen Jahren so manche kreative Idee gekommen, so manche technische Erfindung gemacht worden, die inzwischen auch konservative Sportler überzeugt hat. Vieles, was Triathleten konstruiert oder perfektioniert haben, wurde mit Hilfe der Industrie auf den Markt gebracht. Der Triathlon-Lenker zur Verbesserung der aerodynamischen Sitzposition auf dem Rad und die sogenannten "Tri-Spokes" (Drei-Speichen-Räder) haben sich beispielsweise bei der Olympiade und bei der Tour de France mittlerweile voll durchgesetzt. (...)

Aber auch neue Pedalsysteme, Radschuhe mit Klettverschlüssen, Radcomputer, aerodynamische Radhelme, (Sonnen)schutzbrillen und natürlich die berühmten Neoprenanzüge gehen auf das Konto kreativer Triathleten."

Der MTB-Sport vereinnahmt für sich, die Entwicklung von Schaltungs-, Brems- und Federungssystemen vorangetrieben zu haben, die HPV-Rennsportler weisen u.a. auf ihre Entwicklungsarbeit bei den Vollverkleidungen hin.

Dies ist alles richtig, hat aber gleichzeitig einen großen Haken: Die technischen Entwicklungen sind auf den Sport hin ausgerichtet. Der Triathlon-Lenker, die harten MTB-Vorderadfedern, die engen Verkleidungen orientieren sich kompromißlos an den sportlichen Leistungsgesetzen des "höher, schneller, weiter". Für diese Zielsetzung ist der Sportler bereit, ein besonderes Risiko einzugehen (z.B. Sturzgefahren durch weit nach vorne verlagerten Schwerpunkt, schlechte Sicht, Schnittverletzungen bei zu engen und scharfkantigen Vollverkleidungen). Allerdings werden die Risiken dadurch geschmälert, daß der Sport a) in einem geschützten Bereich

stattfindet (abgesperrte Rennstrecken) und b) der Sportler durch intensives Training gelernt hat, die Risiken abzuschätzen und sie zu beherrschen.

Dagegen liegen Kriterien, die für den Alltagsradler relevant sind, wie die Bequemlichkeit und Sicherheit des Fahrzeuges (dazu gehört z.B. eine funktionstüchtige Beleuchtungsanlage, die bezeichnenderweise nicht zur Ausstattung von sportlichen Fahrräder zählt), quer zur sportlich motivierten Innovationsfreude. Lösungen z.B. für ein zuverlässiges und stabiles Transportsystem, für ein diebstahlsicheres Schließsystem und vor allem für eine dem Automobil vergleichbare Wartungsfreiheit sind noch nicht gefunden. Sie werden auch durch den Sport nicht vorangetrieben, weil diese Probleme nicht sportlicher Art sind.

Meines Erachtens nach kann von einer Innovationskraft des Fahrradsports für das Alltagsrad nicht gesprochen werden. Dazu sind die Kriterien zwischen den beiden Bereichen zu verschieden. Zwei Bemerkungen mögen diese Position relativieren:

a) Immer mehr sportlich orientierte Fahrräder werden im Alltag benutzt. Dies bedeutet aber, daß nicht die Fahrzeuge sich den spezifischen Alltagsbedürfnissen genähert haben, sondern daß sich ein Teil der Alltagsradler den sportlichen Kriterien - aus welchen Gründen auch immer (siehe hierzu die Ausführungen weiter oben) - unterwirft.

b) Der sportliche Trend hat das Preisniveau für Räder allgemein nach oben geschraubt. Der finanzielle Spielraum, technisch höherwertige Produkte anzubieten, ist größer geworden.

Tourismus

In den bisherigen Ausführungen stand das Individuum im Mittelpunkt. Die Freizeitaktivitäten spielen sich jedoch nicht im luftleeren Raum ab, sondern in einer zunehmend belasteten Umwelt. Daß sportliche Aktivitäten zur Umweltbelastung beitragen, gerät zunehmend in den Blickwinkel. Auch das als umweltfreundliches Fahrzeug ge-

lobte Fahrrad darf dabei nicht ausgeklammert werden.

Fahrradtourismus als Form des Breitensports soll deshalb in diesem Zusammenhang untersucht werden.

Fahrradtourismus = "sanfter Tourismus"?

Der Tourismus, der keine Rücksicht auf ökologische, kulturelle und soziologische Zusammenhänge nimmt, wird in der Diskussion als "harter Tourismus" etikettiert, die Alternative dazu als "sanfter Tourismus". Ein zentrales Kriterium zur Klassifizierung des Tourismustypus ist das benutzte Verkehrsmittel. Daß das Fahrrad umweltfreundlicher ist als das Auto, steht außer Diskussion. Das Fahrrad ist energiearm, entwickelt keine Schadstoffe, ist geräuschlos und verbraucht wenig Platz. Demzufolge ist es nur logisch, die Touristen zum Umstieg vom Auto aufs Rad zu bewegen. Nach dem ADFC ist dies eine Ergänzung zur Förderung des Alltagsverkehrs per Fahrrad: Wie dort bei den täglichen Ortsveränderungen soll auch hier auf das Rad zurückgegriffen werden. Möglicherweise ergibt sich auch eine Wechselwirkung. Ein Alltagsradler wird auch in der Freizeit mit größerer Wahrscheinlichkeit aufs Rad zurückgreifen; hat man einen Autofahrer zunächst für das Freizeitradeln begeistert, radelt er möglicherweise auch im Alltag (siehe Wolfgang Reiche / Thomas Froitzheim: Handreichungen zur Förderung des Fahrradtourismus, Bremen 1993 Bezug: gegen 6 DM in Briefmarken beim ADFC-Bundesverband, Postfach 107747, 28077 Bremen).

Aber ist Fahrradtourismus bedingungslos gleichzusetzen mit "sanftem Tourismus"? Neben der Verkehrsmittelwahl gehört zum "sanften Tourismus" als weiteres Kriterium seine Kultur- und Sozialverträglichkeit. Man muß nicht nur den Mountainbiker als Negativbeispiel anführen, der über Stock und Stein durch die Natur bricht, sondern auch der sich umweltbewußt gebende Radler ist nicht a priori ein "sanfter" Tourist, denn "sanfter Touris-

mus" ist nicht alleine an die Verkehrsmittelwahl gebunden.

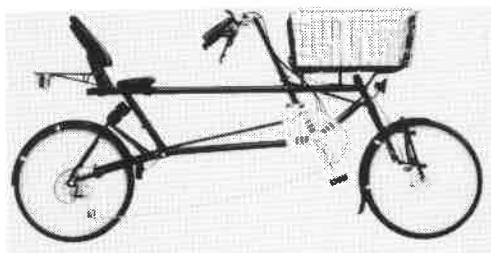
Einige Beispiele mögen verdeutlichen, was damit gemeint ist: "Bis in die sechziger Jahre galt Rethymnon als verschlafene Hafenstadt an der Nordküste Kretas. Es gab nur eine Handvoll Hotels. Ein paar Urlauber aus dem Norden Europas räkelten sich am fast leeren Strand. Abends spazierten sie durch die idyllischen Gassen des Städtchens, saßen in einer urigen Taverne am Meer und ließen sich von den freundlichen Einwohnern zu Spottpreisen verköstigen. Wieder zu Hause handelten die Besucher den Ort als heißen Tip - den viele gern annahmen. Griechenland gehört zu den beliebtesten Reisezielen der Deutschen.

Das Rethymnon von heute hat etliches von seiner Atmosphäre eingebüßt: Häßliche Betonburgen verschandeln die Strände, ungeklärte Abwässer verschmutzen das Meer, Verkehr erstickt den Ort. Im historischen Stadtkern reihen sich Souvenir-, Leder- und Schmuckgeschäfte aneinander. Zigtausende Touristen schieben sich in der Hochsaison durch die schmalen Straßen. Die Preise haben mitteleuropäisches Niveau erreicht, und die Einwohner sind durch den Ansturm sichtlich genervt" (Inge Pröll-Hözl, Reisen um jeden Preis. In: Natur, Heft 6/94 S. 14 ff). In diesem Text wird der Zerstörungsmechanismus eines Dorfes exemplarisch deutlich. Die ursprünglich als Geheimtip gehandelte Idylle unterliegt dem Massenansturm und verliert seine Identität. Der Ort paßt sich den fremden Maßstäben an (Preisniveau), die Menschen verlieren ihren Lebensstil ("genervt").

Doch man muß nicht bis in ferne Länder ziehen, um die negativen Auswirkungen des Massentourismus zu studieren, es reicht eine Reise nach Sylt: "Auch Auswärtige sind bestrebt, entweder ganz auf Sylt zu leben oder wenigstens in einer Zweitwohnung für ein paar Wochen im Jahr. In Kampen oder List entstanden deshalb sogenannte 'Rolladensiedlungen', die nicht nur die Struktur eines Ortes negativ beeinflussen, sondern zusätzlich

Einer nicht nur für gewisse Stunden

ALLTÄGLICHE VERKEHRSFREUDEN BIETET



DER ALLTAGSLIEGER

**BEQUEM -- SICHER -- SCHNELL
MIT VARIABLEM TRANSPORTVOLUMEN**

**NEU: VIELSEITIGE, LEICHTE ALLWETTERVERKLEIDUNG
INFOS GEGEN DM 3.-
RADNABEL - JAKOBSSGASSE 19 - 72070 TÜBINGEN**

die Gemeinden mit beträchtlichen Folgekosten belasten. Aufgrund der starken Nachfrage nach Grundstücken und Zweitwohnungen finden die Sylter oft selbst keinen bezahlbaren Wohnraum mehr. So kaufte die Stadt Westerland 1986 den gesamten ehemaligen Wohnungsbestand der Neuen Heimat mit 580 Wohnungen auf, um ihn für die Mieter vor Spekulationen zu bewahren. Trotzdem sind viele Sylter gezwungen, auf das Festland zu ziehen, obwohl sie auf der Insel arbeiten.

Kinder und Jugendliche erfahren auf Sylt den Zusammenstoß zweier Welten: Der durch Gästebedürfnisse, in permanenter Hektik unter Zurückdrängung eigener Wünsche geprägten Arbeitswelt der Eltern steht die von einem Lebensgefühl der Dauerfreizeit, Geld und Zerstreung bestimmte Urlaubswelt der Touristen gegenüber. Die eigene Privatsphäre geht oft verloren, dafür gilt als Maßstab für die Alltagsgestaltung der Jugendlichen das Urlaubsverhalten der Reichen und Schönen. 'Jobs' im Sommer bringen mehr Geld ein als die Ausübung von Lehrberufen. Nicht wenige geraten im Winter in einen Kreislauf von Arbeits- und Wohnungslosigkeit. Verschärfend wirken auch die hohen Lebenshaltungskosten auf der Insel.

Entgegen früherer Gewohnheit muß die Natur auf der Insel für die Kurgäste und vor den Folgen des Massentourismus geschützt werden" (Petra Reiber, Leidenschaft mit Hindernis. In: FAZ B 9 vom 31.5.1994).

An diesen Beispielen wird deutlich: Der Massentourismus ist soziokulturell unverträglich. Er schafft Wohnungs- und Arbeitsnot. Das Wertesystem für Jugendliche wird zerstört. Indem die Jungen und Mädchen auf eine fundierte Ausbildung verzichten, orientieren sie sich ökonomisch kurzfristig. Was ist, wenn sie ihre Insel verlassen wollen oder müssen? Sie sind an ihre Insel gefesselt. Der Tourismus schafft Abhängigkeiten.

Ein letztes Beispiel: Wenn ein Autofahrer mit seiner Familie sonntags ins "Grüne" fährt, hält er am Waldrand auf einem Parkplatz. Zu Fuß wird er vielleicht 500 - 1.000 m in die Tiefe des Waldes vordringen, das macht einen Spaziergang von 1-2 km Länge von ca 30 Min Dauer aus. Ein Radler kann in der gleichen Zeit bequem 10 km zurücklegen - und das quer durch Waldstücke. Wenn wir vom angeführten Autofahrerbeispiel ausgehen, bleibt das belastete Waldstück begrenzt. Für den Radler trifft dies nicht

zu, er bestreicht ein bei weitem größeres Terrain kreuz und quer, selbst dann, wenn er die Wege nicht verläßt. Dies wäre kein Problem, wenn es lediglich einzelne Radler tun. Jedoch: "Freizeit, Sport und Tourismus sind hierzulande ein Massenphänomen, welches zusehens an Grenzen stößt, weil das wertvollste Kapital für einen erholsamen Urlaub, nämlich Natur und Landschaft, immer mehr zerstört wird." (E. Hopfischek u.a. (Hrsg.) *Urlaub und Freizeit mit der Natur* Stuttgart / Wien 1991, S. 33)

Die zuletzt zitierte Quelle ist das Buch zur gleichnamigen Kampagne des BUND (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.). Dementprechend gilt das Interesse nicht primär der Förderung eines bestimmten Verkehrsmittels, wie es legitim der ADFC tut, sondern dem Schutz der Natur. Aus diesem anders gearteten Interesse heraus gehen die Autoren auch von einer anderen Fragestellung aus. In den ersten Kapiteln entwerfen sie ein Bild der zerstörerischen Auswirkungen, die der Tourismus für Fauna und Flora nach sich ziehen. Dabei werden nicht nur die Infrastrukturmaßnahmen angeprangert, sondern die Aktivitäten der urlaubenden Menschen selbst. Keine noch so harmlos erscheinende Freizeittätigkeit ist umweltneutral. Neben Laufen und Klettern, Reiten und Golfen, Fliegen und Surfen werden auch Radfahren und Angeln angeprangert. Dabei erscheint gerade letztere Tätigkeit doch harmlos, denn die vorwiegende Tätigkeit eines Anglers besteht doch darin, stundenlang ruhig auf einem Platz zu verharren. Jedoch: "Auf kleinen Gewässern oder kurzen Uferabschnitten genügt bereits ein Angler pro Tag, der mehrere Stunden anwesend ist, um brutbereite Wasservögel am Nisten zu hindern" (S. 48).

Die Quintessenz aus dieser Darstellung könnte sein: Ist Tourismus - in welcher Form auch immer - noch zu vertreten? Kann für den Tourismus ruhigen Gewissens noch geworben werden? Die Autoren sind nicht so weltfremd, den Tourismus verbieten zu wollen, denn "die Menschen sind wie

sie sind" - und sie reisen seit jeher. Ferner kann auf der einen Seite nicht die Bewegungsarmut der Menschen beklagt werden (s.o.), andererseits aus einem anderen Begründungszusammenhang heraus die Mobilität angeprangert werden. Das Problem ist, daß es immer mehr Menschen gibt, die sich am Lebensstandard privilegierter Schichten von gestern orientieren. Was ist zu tun? Das Reisen verbieten?

Hopfischek u.a. gehen dabei eher von einer Korrektur des Reiseverhaltens aus, wenn sie postulieren, daß nicht jede Reise sein müsse, nicht jede Reise so sein müsse.

Einschränkung des Tourismus

Der Urlauber sucht Abwechslung, Ruhe, Erholung, Natur, neue Eindrücke. Läßt sich nicht vieles hiervon auch in der nächsten Umgebung, z.B. durch eine andere Art des Wohnens und Lebens (Grün in den Häusern, Balkons, Gärten, Parks etc) verwirklichen? Attraktive Städte (Kultur- und Freizeitangebote, Fußgängerzonen, autofreie Zonen) können hier Anreize bieten. Aber auch die Erschließung der näheren Umgebung für Freizeitaktivitäten gehören dazu. Erscheint dies im Widerspruch zu weiter oben geäußerten Thesen zu stehen, so ist hier die Kanalisierung von Betätigungen gemeint: Einerseits werden Zonen für Aktivitäten ausgewiesen und besonders geschaffen, andere aber dem freien Zugang entzogen.

Im Bereich des Massentourismus ist die Lenkung, staatlicher Wille vorausgesetzt, relativ leicht umzusetzen, stehen doch durch Auflagen, Steuerung der Bebauungspläne, Bereitstellung von Infrastrukturmaßnahmen entsprechende Steuerungsmechanismen zur Verfügung. Um den Schutz der Natur nicht Idealisten zu überlasten ("Nischentourismus"), muß der Tourismusbranche allgemein Auflagen gemacht werden. Dies betrifft Standortfragen, Probleme der Abfallvermeidung, des Wasserbedarfs und der Abwasserklärung etc. "Sanfter Tourismus" ist demnach ein allgemein gesellschaftliches Anliegen, das nur durch politisch

zu setzende Rahmenbedingungen verwirklicht werden kann.

Das Problem hierbei ist das diesem Tourismus zugrundeliegende Menschenbild. Die Verantwortung für den umweltgerechten Tourismus liegt bei dem Anbieter, dem Veranstalter. Der Tourist befindet sich in der Rolle des Konsumenten, der aus einem breit gefächerten Angebot auswählt. Er übernimmt keine Verantwortung für das eigene Tun, er bleibt in der Unmündigkeit. Aber gerade umweltgerechter Tourismus ist bewußter Tourismus (siehe unten)!

Umgekehrt verhält es sich mit dem Individualtourismus. Nicht die dem Konsumenten adäquate Wahlfreiheit ist für ihn leitend, sondern die Gestaltungsfreiheit als Ausdruck seiner Selbständigkeit bei der Vorbereitung und Durchführung seiner Reise. Allerdings: "Wenn jeden Tag Tausende unkontrolliert durch eine schöne Landschaft trampeln, bleibt nichts verschont" (Inge Pröll-Hölzl, a.a.O., S. 18). Ist die einzige Konsequenz nur die radikale Quotierung des Zugangs zu Naturplätzen, wie sie z.T. in den amerikanischen Nationalparks üblich ist (siehe Pröll-Hölzl, a.a.O.)?

Der Individualreisende ist seiner besonderen Verantwortung, die sich aus seiner Selbständigkeit ergibt, nur gewachsen, wenn er ein aufgeklärter Reisender ist. Wenn der "sanfte Tourist" ein "bewußter Tourist" sein soll, so trifft dies besonders für den Einzelreisenden zu. "Sanfter" Tourismus setzt Denken in größeren Zusammenhängen voraus. Dazu gehört die Eigenverantwortung für das eigene Tun in Planung und Durchführung, aber auch das sich Einstellen auf das unbekannte Andere, was man auf einer Reise erfährt. Hierzu gehört das Wissen um die Kultur, Geschichte und die religiösen Besonderheiten der besuchten Region bzw. des besuchten Landes. Nur wenn ich die Empfindlichkeiten der Menschen des Gastlandes auch kenne, kann ich sie respektieren. Nur derjenige, der etwas weiß, wird auch etwas sehen! In diesem Sinne ist jede Reise eine Bildungsreise. (bf)



Sie werden Ihren alten Drahtesel erschießen müssen.



Jetzt können Sie endlich von der bequemen Stadtfahrt nach Lust und Laune zu einem

wilden Ritt durch die Prärie umschalten und umgekehrt. 3x7 heißt die neueste Idee, die den Komfort einer

Nabenschaltung mit der Leistung einer Kettenschaltung verbindet. Drei große Übersetzungsbereiche

werden in der Nabe geschaltet, sieben fein abgestimmte Gänge lassen sich auf dem Zahnkranz anwählen.

Macht zusammen 21 Gänge und ein Leistungsspektrum von 423 %, mit dem Power Grip Pro im

Handumdrehen vom Lenker aus zu schalten und per Ganganzeige leicht zu kontrollieren. So wird Rad-

fahren zum Easy Biking mit dem Geschmack von Freiheit und Abenteuer.

SACHS
ZWEIRADTECHNIK

Von Würzburg bis Rothenburg ob der Tauber:

Die Romantische Straße als Fahrradrouten

Im Morgennebel lehne ich mich an die alte Stadtmauer und sehe mich um: Fachwerkhäuser, Türmchen, verwinkelte Gassen; ja, das ist Rothenburg ob der Tauber, der Endpunkt der Romantischen Straße Richtung Nord. Noch sind die Beine vielleicht etwas schwer, aber was macht das schon? Innerlich bin ich mit mir und meiner Leistung höchst zufrieden und von der Landschaft total begeistert.

Im Rücken jahrhundertealtes Mauerwerk und den Blick über Rothenburg schweifend lasse ich vor meinem inneren Auge die Tour Revue passieren. Los ging es in Würzburg, hinaus aus der Talsenke nach Tauberbischofsheim. Ich sehe mich, die Nordländerin, die nur die platte Ebene gewohnt ist, gegen die Hügel anstrampeln. Aber wie gern hätte ich nach dem Erklimmen des ersten Bergrückens den Gipfel mit einem Tal eingetauscht! Da stand ich also hoch oben, auf dem Wendepunkt nach unten, und mir sträubte sich das Gefieder. Da sollte ich doch wohl nicht hinunter, aus freiem Antrieb? Schlimmste Erinnerungen an Achterbahnfahrten stiegen in mir auf. Den Lenker umkrallt stürzte ich mich in die Tiefe. Wenn jetzt nur kein Reifen platzte, kein Stein oder Ast im Weg lag! Den Gedanken an das Bild, das ich nach dem Sturz bieten würde, verdrängte ich lieber. Plötzlich war mir klar, warum Hannibal ein paar starke Elefanten für die Überquerung der Alpen mitgenommen hat. Ich stellte mir vor, wie der Rüssel eines Dickhäuters mein Stahlroß packen und im gemächlichen Wiegeschritt beruhigend den Abstieg in Angriff nehmen würde. Als ich unbeschadet unten anlangte, kam ich mir nach dem ersten richtigen Berg meines Lebens, den ich mit eigener Körperkraft überwunden hatte, wie eine richtige Abenteuerin vor, der ein Platz in der Entdeckung unbekannter Kulturen gleich neben Columbus gebührt.



Foto: Jürgen Peché

Nachdem die Berge, mein Fahrrad und ich auf du und du standen, besaß ich die Muße, mir die Landschaft einmal näher anzusehen. Mir als Städterin war bereits ein ungeheuerlicher Duft aufgefallen, den ich zuerst gar nicht zuordnen konnte. Dann dämmerte mir, daß das wohl in der Tat Natur pur sein müsse. Ich fuhr durch saftiges Grün.

Wir hatten den Wonnemonat Mai. Die Apfelbäume standen in Blüte, Äcker wechselten sich mit den gelb hervorleuchtenden Rapsfeldern ab. Auf den Wiesen standen Dotterblumen, im Hintergrund zeichneten sich die Weinhänge ab, und das ganze irdische Paradies wurde von einem blauen Himmel und einer strahlenden Sonne einge-

Materialien

Radwandern entlang der Romantischen Straße

Arbeitsgemeinschaft Romantische Straße (Hrsg), Dinkelsbühl o.J., 36 S.

Die Route von Würzburg nach Füssen (419 km) wird in 10 einzelne Tagesetappen unterteilt, jede Etappe wird einzeln vorgestellt; Auf der linken Hälfte einer Doppelseite findet sich der entsprechende Kartenauszug (blasse Reliefkarte im Hintergrund, die Fahrradetappe ist dick nachgezeichnet, Steigungen sind besonders gekennzeichnet, ansonsten fehlen markante Landschaftsmerkmale); die rechte Seite enthält knappe Angaben zu Sehenswürdigkeiten und geschichtlichen bzw. landschaftlichen Besonderheiten; lobenswert die Tourenangaben: Entfernungen zwischen den einzelnen auf der Etappe liegenden Orten werden in einer Tabelle aufgelistet, gleichzeitig durch Piktogramme für den Radler wichtige Informationen zu den Orten bereitgestellt (Fahrradverleih, Jugendherberge, Campingplatz, Bahnhof etc); das Geländeprofil wird für jede Etappe einzeln als Grafik bereitgestellt, eine wichtige Information, um sich mental auf die besonderen Etappenanforderungen einzustellen.

Radroute Romantische Straße
Bielefelder Verlagsanstalt (Hrsg)
Bielefeld 1994; 16,80 DM

Diese Broschüre ist eine Kombination aus Fahrradkarte und Reiseführer. Die Strecke ist in 18 einzelne Kartenabschnitte (M 1:75.000) zerlegt. Jeder Abschnitt ist 23x23 cm groß und kann fortlaufend mittels der praktischen Spiralheftung nach hinten umgeschlagen werden. Die Fahrradrouten sind gewohnt rot nachgezogen, Details sind deutlich erkennbar, so daß ein "Nachfahren" der Route einfach gelingen dürfte (zumal die Strecke als solche auch ausgeschildert ist). Was fehlt sind die radlertauglichen "Abwege" links und rechts der vorgeschlagenen Route.

Die Städte

km		km
0	Würzburg	419
40	Tauberbischofsheim	379
45	Lauda	374
49	Königshofen	370
60	Bad Mergentheim	359
72	Weikersheim	347
80	Röttingen	339
91	Creglingen	328
109	Rothenburg o.d.T.	310
125	Schillingsfürst	294
145	Feuchtwangen	274
160	Dinkelsbühl	259
194	Wallerstein	225
199	Nördlingen	220
219	Harburg	200
233	Donauwörth	186
280	Augsburg	139
286	Friedberg	133
332	Landsberg a. Lech	87
360	Hohenfurch*	59
367	Schongau	52
371	Peiting*	48
386	Steingaden	33
413	Schwangau	6
419	Füssen	0

* liegt auf der Variante Ost

Im "aufgelappten" Zustand erhält man auf der oberen Hälfte der Broschüre Informationen zu den auf der Strecke liegenden größeren Orten (Einwohnerzahl, Adresse Verkehrsämter, historische und touristische Besonderheiten).

Beide hier vorgestellten Broschüren ersetzen sich wechselseitig nicht, sondern ergänzen sich und sind für die Radtour entlang der Romantischen Straße empfehlenswert. Was beiden Broschüren fehlt (und für unterwegs auch nicht zwingend ist), ist eine historische, landschaftliche, kulinarische Einstimmung auf diese Region: Warum gerade auf diese Tour? Was erwartet mich hier? Wie gesagt, beide Broschüren sind Materialien für unterwegs, aber Querverweise auf Quellen, die mich auf die Tour einstimmen könnten, die vermisse ich!

Weitere Informationen zu Gastronomie, Fahrradtransport- und Leihmöglichkeiten über die Fremdenverkehrsämter (Anschriften in den beiden o.g. Broschüren) oder zentral über

"Arbeitsgemeinschaft Romantische Straße"

Marktplatz
91550 Dinkelsbühl
Tel. 09851/90271 Fax 09851/90279

Rad- und Freizeittouristik im Lieblichen Taubertal
Manfred Stenzel
Postfach 1373
97933 Tauberbischofsheim

Entlang der Romantischen Straße verkehrt täglich ab Frankfurt/M bis Füssen auch ein Bus mit Fahrradanhänger (bis 33 Velos), so daß einzelne Streckenabschnitte, Hin- oder Rückreise motorisiert zurückgelegt werden können. Informationen u. Reservierungen:

Deutsche Touring GmbH
Am Römerhof 17
60486 Frankfurt am Main
Tel. 069/7903256 Fax 069/7903219

säumt. Ich dachte nicht, daß irgendwo in unserer engen Zivilisation noch so ein Panorama existiere außer in der Werbung mit Hilfe von Pappmache. Doch es gab Natur so weit das Auge reichte, lediglich der Fahrradweg schlängelte sich durch die sanft geschwungene Hügellandschaft. Es war ein wirklicher Traum.

Während meine Augen von ihrer Umgebung in den Bann geschlagen waren, führten meine Gedanken ein Eigenleben. Ich dachte an unseren Start in Würzburg. Die Stadt atmet Geschichte. Auf einer Anhöhe liegend wacht die Festung Marienberg über die Stadt. Bereits im Mittelalter wurde sie mit der Gründung des Bistums zum geistigen Zentrum der ganzen umliegenden Region. Über die alte Mainbrücke betrat ich den Marktplatz, und es war, als hätte ich die Schwelle zu vergangenen Zeiten überschritten. Ich malte mir die mittelalterlichen Bürger aus. In etwas schmutzigen Gewändern wandern sie mit Körben unter dem Arm über den Markt. Über der Stadt liegt ein leicht verwesender Geruch, der vom Main herüberweht. In den Fluß werden Fleischereiabfall ebenso wie Exkremamente achtlos hineingeworfen und entsorgt. Ganz so anheimelnd wird die damalige Atmosphäre wohl nicht gewesen sein, muß sich der heutige Betrachter sagen, wenn er staunend vor den sorgfältig restaurierten Fassaden steht. Am Markt existierte bis zum 14. Jahrhundert ein Judenviertel. Dann fanden die Christen, daß die Andersgläubigen aufgrund ihrer geringeren Todesrate mit dem Teufel im Bund sein müßten und vertrieben sie aus der Stadt. Die Juden, denen ihr Brauchtum regelmäßige Waschungen vorschrieb, waren gegen ein Gros von Krankheiten gefeit, doch der Zusammenhang von Hygiene und der Vermeidung von Infektionen war unbekannt. Tja, das Leben war etwas rauh damals. Auch Tilman Riemenschneider, der durch seine Bildschnitzereien erheblich zum Gepräge Würzburgs beitrug, hätte noch so schön schnitzen können und den Kunstgeschmack der Würzburger

dennoch kein bißchen beeinflusst. Lediglich die Ehelichung einer Handwerkerswitwe nach damaliger Gepflogenheit verschaffte ihm die Zunftaufnahme und bewahrte ihn und seine Kunst davor, ein einsames Leben im stillen Kämmerlein zu fristen.

Auf dem Weg nach Tauberbischofsheim macht sich das Hergottsländle bemerkbar. Es wird auch Madonnenländchen, das Ländchen der Schutzheiligen, genannt. Nepomuk stand manns hoch an einer Brücke und überwachte die sichere Überfahrt. Hier und da wurde zu einem Gottesdienst geläutet. Ansonsten war es still, nur ein Trecker kam gelegentlich entgegen. Plötzlich bemerkte ich einen Nadelbaum, der an einem hohen Mast befestigt war. Darunter baumelte ein Kranz aus Tannen; beides war mit bunten Bändchen geschmückt. Ich habe einen Maibaum gesehen. In Tauberbischofsheim erklang ein Glockenspiel am Rathaus, das im neugotischen Stil und mit einer Fassade aus Sandstein - ein für diese Gegend typisches Baumaterial - errichtet wurde. Das Kurmainzische Schloß mit seinem großen Rundturm ist das Wahrzeichen der Stadt. Die Stadt besitzt eine 1200 Jahre alte Geschichte, die ältesten Häuser sind 400 Jahre alt. Eins der Gebäude ist das alte Spital, das für die Alten und Kranken eingerichtet wurde. Aufgrund von Schenkungen - Adlige pflegten in vergangenen Zeiten auf diesem Wege ein Stückchen Seelenheil zu erkaufen - besaß es vielzählige Ländereien und einen großen Fond. Allerdings floß ein Großteil der landwirtschaftlichen Produktion in die Taschen des Klosters, das das Spital verwaltete. Kröten aus Stein zieren die ganze Stadt. Die Legende besagt, daß das Krötengeschrei weit über alle Dörfer zu hören war. Seitdem verkörpern die Lurche das Symbol der "Bischeime", wie sich die Einwohner selbst nennen. Ich rechnete jeden Augenblick damit, daß gleich eine Prinzessin auftauchen und sich mit einem schmatzenden Kuß zu einem der Frösche herabbeugen würde, um ihren Prinzen zu erlösen.

An einem Abend saß ich in einer

der idyllischen Weinstuben und erfuhr in gemütlich klingendem Dialekt, daß der Wein vor mir aus einem Bocksbeutel stamme, einer bauchigen Flasche. Es ist das Privileg Frankens, seinen Wein in diese Behältnisse abfüllen zu dürfen. Wein ist sowieso das Stichwort. Über Fleischküchle mit Bratkartoffeln erzählte man, wieviel intensive Pflege der Wein zum Gedeihen brauche. Wein ist hier Anfang und Ende allen Seins. Um die Fleckchen der Weinberge scharften sich die Menschen der Frühzeit, und aus diesen Ansiedelungen sind die Städtchen an der Romanischen Straße entstanden. Wenn ich nicht nur etwas Landestypisches trinken, sondern auch essen wollte, empfahl man mir Grünkernsuppe. Als der Mentalitätsunterschied zwischen Bayern und Franken erläutert wurde, mußte ich ein wenig grinsen. Die Romantische Straße schlängelt sich auf der Strecke Nord zwischen Bayern und Baden-Württemberg entlang. Die Einheimischen beider Seiten beteuern mit ernsten Gesichtern, nicht zu Bayern, sondern zum Kulturland Unterfrankens zu gehören. Mit den hinterweltnerischen Bayern möchte man auf gar keinen Fall in einen Topf geworfen werden.

Inzwischen hatte ich schon längst keine Skrupel mehr vor dem Geschwindigkeitsrausch der Abfahrten. Ich empfand sie ganz im Gegenteil als gerechte Belohnung für den strapaziösen Anstieg, der immer mehr Einsatz forderte, je näher Rothenburg rückte. Die Burg trägt zu Recht die Bezeichnung "ob", denn das Städtchen liegt oben, hoch oben, wie der Radler am eigenen Körper zu spüren bekommt. Doch meine Entschlossenheit war eine genauso uneinnehmbare Burg wie Rothenburg selbst, das von drei Seiten steil zum Tal abfällt und auf der vierten Seite im Mittelalter seine Feinde mit einem Guß aus Pech begrüßte. Ich hielt mich an der Landschaft fest und feuerte meinen Körper an. Schnecken krochen über den Weg, es regnete leicht. Doch auch das störte mich nicht. Die sich nun auffällig verändernde Umgebung war es wert, sinnlich erfahren zu

werden, nicht per Auto. Die Abhänge fielen steiler zum Tal hin ab, Nadelbäume bewaldeten die Bergrücken, die enger beieinander standen. Außerdem plätscherten Fluß- und Bachläufe entlang des Weges. Auf den letzten zwei Kilometern mußte das Rad geschoben werden, die Steigung war zu rapide. Dann nahm das Stadttor mich auf.

Am Abend wurde die Stadt mit gedämpftem Licht angestrahlt. Ich schloß mich dem Nachtwächter an, der mit schwarzer Kutte und Kopfbedeckung, in der einen Hand eine Laterne in der anderen eine beeindruckende Waffe von stattlicher Länge - eine Hellebarde -, seinen Rundgang antrat. Punkt 22.00 Uhr stieß er in sein Horn und ließ einen feierlichen Gesang in Mittelhochdeutsch hören: "Liebe Leute laßt

euch sagen, es hat der Uhre zehn geschlagen...". Langsam schlenderte ich über das Kopfsteinpflaster und ließ die rustikalen Gemäuer auf mich wirken, die vielen Torbögen und weinberankten alten Fassaden. Dort ragte ein Burg- und dort ein Kirchturm hervor. Das ist der Stoff, aus dem die Märchen sind. Ich stellte mir vor, als Rapunzel eingesperrt eine abgelegene Kammer ganz oben in einem der Türme zu bewohnen bis der Ruf ertönt: "Rapunzel, laß' dein Haar herab." Oder fand dort nicht ein Turnier unter Rittern statt? Vielleicht lag ja auch vor den Stadttoren ein gefährlicher Drache.

Ich lehne immer noch an der Mauer. Mit dem Morgendunst verziehen sich auch die romantischen Phantastereien der Nacht, zumindest ein wenig. Könnte der Nachtwächter mit seinen illusi-

onsraubenden Schilderungen des mittelalterlichen Alltags recht haben? Er hatte ein Gelage beschrieben, bei dem neben einigem Federvieh, Obst und Gemüse auch fünf Kälber für fünfzig Mann geschlachtet und pro Kopf mit circa sechs Litern Wein hinuntergespült worden waren. Allerdings hatte die Pest ihre Spuren hinterlassen, und die Rothenburger mußten bescheiden sein. Deshalb verzichteten sie auf alle Vor- und Nachspeisen. Und wenn schon die Gesellschaft damals recht unmanierlich gefressen und gesoffen hat, und die reale Betrachtungsweise der beschönigten Kulisse nicht stand halten kann: manchmal ist es einfach schön zu träumen, ganz besonders im Urlaub.

Stephanie-Andrea Fleischer, Celle



Liegeräder

zum 1/2 Preis

gibt es bei FUTURAD

dafür aber viel Qualität für Ihr Geld

FUTURAD
Lindhooper Str. 70
27283 Verden/Aller

Öffnungstellen:
Di., Mi.: 16:30-18:30
Do. : 16:30-20:30
Fr. : 15:30-18:30
Sa. : 13:00-16:00

Tel. & Fax.:
04231 / 68424

kostenlosen Gesamtkatalog anfordern !

Städte im Spannungsfeld zwischen Faszination und Kritik

Alfred Mombert: Die Stadt

O die Stadt!
 Noch eben schwarz gewitterschwül -
 schwindstüchtiges Gesindel, hungrig elend -
 Fabrikenqualm und Elend - Kot Kot Kot -
 Und es brach die Sonne durch! - und blauer Himmel!
 Des Domes Riesenkuppel glänzt im Golde!
 Karossen sprengen an mit weißen Hengsten!

Was sehen wir in unseren Städten? Patrizierhäuser aus dem 19. Jahrhundert; einen Altstadt kern; Familienhäuser, die in der Nachkriegszeit aus dem Boden gestampft wurden und graue Betonklötze - Kaufhäuser, Verwaltungsgebäude, Hochhäuser -, das Ergebnis der 70er Jahre. Häßliches paart sich mit geschichtlich verklärten Kulissen. Genauso scheint das Verhältnis zu unseren Städten ein ambivalentes zu sein: Faszination mischt sich mit Kritik. Was übt den Reiz aus, was gibt uns den Impuls, gerade Städte in unser Visier zu nehmen, wenn wir zu Reisen aufbrechen?

"Stadt, Siedlung mit meist nichtlandwirtschaftlichen Funktionen, gekennzeichnet u.a. durch eine gewisse Größe, Geschlossenheit der Ortsform, hohe Bebauungsdichte, zentrale Funktionen in Handel, Kultur und Verwaltung" sagt das Lexikon. Demnach ist ein Städtebild Ausdruck seiner Zivilisation. Greifbar wird dieses Phänomen im Mittelalter, als die urbar gemachten Siedlungen ganz klar in Kontrast stehen zu dem landschaftlichen Dschungel ihrer Umgebung. Städte sind Symbole für den Sieg des Menschen über ein Stück Erde, das er der Natur abgerungen hat. Auch auf politischer Ebene bedeutet Stadtleben einen Sieg. Es ist der Sieg der Unabhängigkeit des Individuums über grundherrliche Existenzbedingungen auf dem Lande: "Stadtluft macht frei". Schutz vor

Leibeigenschaft, Rechtsgleichheit und bessere wirtschaftliche Möglichkeiten, das zeichnet die Stadtluft aus.

Der sich entwickelnde wirtschaftliche Reichtum bildet die Quelle, aus der die Mittel zur kulturellen Aus-

gestaltung der Städte fließen. Der finanzielle Überschuß ermöglicht Bauten, die über ihre pragmatische Zweckbestimmung hinausgehen. In verschiedenen Phasen überziehen die einzelnen Stilrichtungen die überlieferten Bausubstanzen mit ihrem eigenen Gepräge und hinterlassen ein Stück Geistesgeschichte. Gotik, Renaissance, Barock, Klassik, Moderne gehen vorüber, Zeugnis ablegend über eine ihnen eigentümliche Weltansicht, den Fortschritt in der Bautechnik, die sich verändernden Ansprüche der Zivilisationen darlegend. Die Bausteine der Städte verbinden die Dauer mit dem Fortschritt. So entstehen Landschaften aus Stein, die uns den Weg aus der Vergangenheit zu unserem heutigen Dasein weisen. Als solche Erinnerungsstücke sind die Städte zu bewahren, und ein Zuwachs muß sorgfältig geplant werden, um die besondere Atmosphäre einer Stadt nicht zu zerstören. Das heißt es für Städteplaner zu beachten, wenn sie eine Stadt für den Zweitagestourismus, der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer eines Städtereisenden, attraktiver gestalten wollen durch Fußgängerzonen, Grünanlagen u.ä..

Städte mit ihren Theatern, Kinos, Konzertsälen, Boutiquen und Restaurants sind Freizeitträger und Anziehungspunkt für umliegende Ortschaften. Auf diese Weise gehen Städte ein enges Bündnis mit dem Hauptver-

kehrszubringer, dem Auto, ein. Gegen beides, Stadt und Auto, setzte in den 20er Jahren in Amerika eine Protestbewegung ein. Sie prangerte die Verkommenheit des Stadtlebens mit seiner Kriminalität, seiner Prostitution und seiner Schmutzigkeit an, die Folgen von menschlichen Ballungszentren. Demgegenüber wurde die moralische und physische Gesundheit des Landlebens gepriesen. In Deutschland entstand um die Jahrhundertwende die Gartenstadtbewegung als Antwort auf die Industrialisierung. Diese Bewegung wollte der urbanen Trennung von Hand- und Kopfarbeit entgegenwirken. Zur gleichen Zeit bildeten sich mehrere Landkommunen, die das Leben auf allen Ebenen reformieren wollten: "Zurück zur Natur", lautete ihr Wahlspruch. Diese Gegenbewegungen verliefen im Sande, der Prozeß der gesellschaftlichen Verstädterung ließ sich nicht aufhalten, auch wenn ökologische Auswirkungen mehr als deutlich sind. In der Stadt herrscht ein besonderes Klima. Es entwickeln sich Dunstglocken, eine Überwärmung durch die Erhitzung von Steinen und Asphalt und eine verringerte Windgeschwindigkeit durch die Oberflächenrauigkeit der Gebäude treten ein.

Der Gegensatz zwischen Stadt und Land bleibt bestehen. Bildlich stehen den qualmenden Fabrikschornsteinen, dem Straßendreck und den Müllbergen der Städte die gedeihenden grünen Felder des Landes gegenüber. Diese Art der Stadtkritik ist allerdings ebenso alt wie die Städte selbst. Bereits Juvenal übt ca. 100 n.Chr. herbe Kritik an den Gefahren des römischen Großstadtlebens. Die Gefahren neben überhöhten Lebenshaltungskosten sind mannigfaltig: Brände, einstürzende Häuser, Ehebruch, Diebstahl, Prostitution, Lärm, Alkoholmißbrauch, Handgreiflichkeiten. Denjenigen, der zum Diner ausgeht, ohne sein Testament gemacht zu haben, betrachtet Juvenal als leichtsinnig. Während das brodelnde Leben in der Stadt aber auch als Nährboden für Fortschritt, Innovationen, Entdeckungen gilt, wird dem Landleben vorgeworfen, eintönig

zu sein und hinter dem Entwicklungstrend hinterherzuhinken. Die Unentrinnbarkeit des Dorfklatsches wird aufgehoben durch die Anonymität der Großstadt, jedoch nicht immer im Positiven. Ein weitverbreiteter Topos ist der Einsame inmitten der quirligen Masse. Stimulanz und Kritik, das ist es, was die moderne Stadt hervorruft. Dieses Thema haben die Expressionisten, die in dem Flair der Städte aufwuchsen, in einer Art von Haßliebe aufgegriffen (siehe das Gedicht von Alfred Mombert "Die Stadt")

Stephanie-Andrea Fleischer, Celle

Literatur:

Benevolo, Leonardo, Die Stadt in der europäischen Geschichte, München, 1993.

Frampton, Kenneth, Kritischer Regionalismus - Thesen zu einer Architektur des Widerstands; in: Andreas Huysen, Klaus R. Scherpe (Hg.), Postmoderne - Zeichen eines kulturellen Wandels, Reinbek bei Hamburg, 1986, S.151-71.

Hepp, Corona, Avantgarde - Moderne Kunst, Kulturkritik und Reformbewegungen nach der Jahrhundertwende, München, 1987.

Juvenal, 3. Satire; in: Satiren, Stuttgart, 1988.

Meyers Großes Taschenlexikon, Mannheim, 1990.

Mombert, Alfred, Die Stadt; in: Wolfgang Rothe (Hg.), Deutsche Großstadtlyrik vom Naturalismus bis zur Gegenwart, Stuttgart, 1973, S.86.

Scherpe, Klaus R., Die Unwirklichkeit der Städte - Großstadtdarstellungen zwischen Moderne und Postmoderne, Reinbek bei Hamburg, 1988.

Faszination Radsport

Der Radsport ist sehr vielseitig. Allein der klassische Radrennsport umfaßt mehrere Disziplinen. Eher unter dem Ausschluß der Öffentlichkeit gibt es Einrad- und Kunstradfahrer, Radpolo und Radball. Der Triathlonsport und der MTB-Sport sind recht junge Disziplinen, die aber sehr rasch bekannt geworden sind und in kürzester Zeit eine große Anhängererschaft gefunden haben.

Uns interessierte die Frage: Was ist am Radsport so faszinierend? Es sollten ungefilterte Stellungnahmen werden. Eddy Wagner, Autor von BIKE, hat sich diesem Anliegen gestellt. Aus den anderen Radsportbereichen erhielten wir Zusagen, die aber leider nicht umgesetzt wurden. Wir griffen deshalb auf authentisches Material aus der jeweiligen Disziplin zurück. Das Ergebnis liegt Ihnen, liebe Leser, in der folgenden Zusammenstellung vor. (bf)

Rennsport

Die besondere Faszination des Radsportes, gleichgültig ob als Freizeit- oder Leistungssport betrieben, liegt in der Harmonie zwischen Sportgerät und menschlichem Organismus, zwischen der technischen Maschine, dem Fahrrad, und der biologischen Maschine, dem menschlichen Organismus. Wer das Gefühl für diese Harmonie einmal entwickelt hat, wird den Radsport mit Leidenschaft betreiben und von ihm nicht mehr loskommen. Um den Radsport ganz auskosten zu können, muß man zwei Dinge kennen: Das Fahrrad - und sich selbst. So wird man bemerken, daß der Radsport nicht nur körperliche, sondern auch besondere geistige Anforderungen stellt, die zunächst für den Laien nicht ohne weiteres erkennbar sind.

Aus: Peter Konopka, Radsport, München 1990, S. 11

Triathlon

Triathlon ist ein Nonstop-Ausdauerwettbewerb mit den Teildisziplinen Schwimmen, Radfahren und Laufen.

Die Stoppuhr wird beim Schwimmstart in Gang gesetzt und erst angehalten, wenn der Triathlet als Läufer die Ziellinie passiert.

Mehrere Millionen Sportler haben letztes Jahr weltweit an Triathlo-Veranstaltungen teilgenommen. Die Angebote reichen vom "Zehntel-Ironman" auf Lanzarote, der dort bereits tausende von Urlaubern mit dem neuen Sport bekanntgemacht hat, über viele Kinder-, Jedermann-, Sprint-, Kurz- und Mitteltriathlons bis zu den Lang- und Ultra-Distanzen, die beispielsweise auf Hawaii, in Nizza, Almere und Roth ausgetragen werden. Frauen und Männer jeden Alters und jeder Leistungsklasse können sich "ihren" Wettkampf aussuchen.

Der heutige Arbeitsalltag bringt weniger eine körperliche als eine geistige Erschöpfung mit sich. Schwimmen, Radfahren und Laufen können da wie ein Wunderelixier wirken. Der Kopf wird frei, Aggressionen werden abgebaut, der Seelenfrieden wiederhergestellt, neue Kraft getankt. Herz- und Kreislaufkrankungen, die die Hälfte aller Todesfälle in Deutschland verursachen, können durch regelmäßiges Ausdauertraining oft ebenfalls verhin-

dert werden.

Die Grenze zwischen Breiten- und Leistungssport liegt dort, wo der Trainingsaufwand das Maß übersteigt, das in der Versorgungsmedizin als minimale Anforderung angesehen wird: etwa bei einem Pensum von 3 bis 4 Stunden pro Woche. Eines der wichtigsten Motive für fast jeden Vollblut-Triathleten ist aber die Herausforderung, die eigenen Leistungsgrenzen zu erfahren. Nur wenige haben den Ironman auf Hawaii erlebt, durchlitten und das Glücksgefühl im Ziel ausgekostet. Für die große Mehrzahl der Aktiven ist der Ironman ein großes, aber stets kalkulierbares Abenteuer.

Grenzerfahrung, Körpererlebnis, Gruppen- und Naturerlebnis - der Triathlon verbindet dies alles auf einzigartige Weise. Wenn Kinder zum erstenmal einen Wettbewerb über 200 Meter Schwimmen, 8 Kilometer Radfahren und 2 Kilometer Laufen beendet haben, dann haben sie ihren Ironman erlebt und können stolz auf die eigene Leistung sein.

Triathlon ist ein Einzelsport, aber nur bei wenigen Sportarten existiert ein solches Kameradschaftsgefühl, eine solche Hilfsbereitschaft und gegenseitige Achtung, die aus dem Erlebnis des gemeinsam durchlebten Trainings und Wettkampfes erwachsen sind.

Triathlon schafft Kontakte, Triathlon fasziniert!

Aus: Deutsche Triathlon Union e.V.; Triathlon in Deutschland; o.J.

HPV-Rennsport

Im Frühsommer 1986 war sie da, die Nachricht über den Gewinn des Dupont-Preises. Der fescbe Amerikaner Fred Markham (seitdem Fast Freddy genannt) sauste in Kalifornien auf dem Highway 120 mit 105,386 Stundenkilometern über eine Zeit von 6,832 Sekunden zwischen den Lichtschranken hindurch. Das Mobil von Gardener Martin war im Trend der Zeit einspurig, der Fahrer konnte nur mit Hilfe von zwei anderen Personen einsteigen und mußte sich dabei noch verdrehen, da

die Öffnung zu schmal für seine Schultern war.

Hinter diesem Weltrekord verbirgt sich ein immens großer Aufwand. Gardner Martin hatte die Serie Easy Racer als Grundlage für die Goldrush genommen, jedoch weitgehend modifiziert. Aluminiumrahmen, ultraleichte Verkleidung und Ausstattung verhalfen zu einem Gesamtgewicht von 14 Kilogramm. Als Fahrer wurde der zweifache Olympiateilnehmer und Radrennfahrer Fred Markham ausgewählt. Er wohnte in der Nähe von Gardner Martin und war in HPV-Kreisen bekannt. Ende der siebziger Jahre überschritt er als erster Einzelfahrer die 50-Meilen-Marke. Sollte er auch der erste bei der 65-Meilen-Barriere sein? Als größten Widersacher stufte man das "Allegro"-Team von Don Witte ein.

Nachdem das Fahrzeug fertiggestellt war, fand am Columbus-Tag 1985 ein erster Versuch statt ... er mißlang. Das zweite Aprilwochenende 1986 offenbarte das eigentliche Problem an dieser Rekordfahrt: der Wind durfte nicht stärker als 1,67 Meter in der Sekunde sein. Frühjahrsstürme verhinderten ein Fahren unter IHPVA-konformen Bedingungen.

Das Wochenende vom 9.-11.5.1986 sollte nun den Rekord bringen. Bis zum Sonntag hatte eine starke Brise alle Hoffnungen zerstört. Am Sonntag wollte man jede Chance, die sich bot, nutzen. Man stand bereits um 6 Uhr morgens an der Piste ... bis 19.00 Uhr fegte ein rauher Wind durch das Tal. Doch mit dem Untergehen der Sonne verschwand auch der Wind. Lediglich eine kleine Brise kam Fred Markham entgegen, als er den Probelauf fuhr. Schließlich verabschiedete sich der Wind endgültig, und der Rekordfahrt stand nichts mehr im Wege. Fred Markham preschte mit 65,484 Meilen über den Highway und wußte schon während der Fahrt, daß er den Dupont-Preis gewonnen hatte: Das Bolern in der Verkleidung war so laut wie nie zuvor gewesen.

Aus: Gunnar Fehlau; Das Liegerad. Kiel 1994, S. 34 f

MTB-Sport

Peace on the Trail! oder: Warum Mountainbikes gut sind und die Welt zu verbessern helfen.

Ich erinnere mich dran, als wär's gestern gewesen: meine erste Begegnung mit einem Mountainbike 1983. Ich betrat diesen kleinen Fahrradladen in Santa Monica/ Kalifornien und konnte meinen Augen nicht trauen. Jemand mußte meine Träume erraten und ein Fahrrad darauf zugeschnitten haben. Mit dicken, fetten Reifen, breitem Lenker, einer unglaublichen 15-Gang-Schaltung und Bremsen, die so aussahen, als würden sie so ein Fahrrad tatsächlich unter allen Umständen zum Stoppen bringen. So ein Ding mußte ich haben, denn alle meine Fahrradexperimente mit umgebauten Rennrädern, schwer getuneten Tourenschlitten und was weiß ich sonst noch für Gerätschaften waren unbefriedigend geblieben. Dieses Mountainbike sah so aus, als könnte es mich heil in den Wald, zu meinen Lieblingsstellen, und heil wieder raus befördern, und unterwegs Spaß machen. Das Ding war gekauft, in einen Karton gesteckt und nach Deutschland geflogen. In den heimatlichen Wäldern hatte ich genau den erwarteten Spaß, meine Ruhe an entlegenen Stellen, und ein paar Freunde kauften sich auch so Dinger. Wir wagten Trips in die Alpen, wo wir uns wie die Nachfahren berühmter Entdecker und Pioniere fühlten. Ansonsten kümmerten wir uns recht wenig um die Bikes, benutzten die Dinger, unperfekt wie sie waren, und ab dafür. Das waren die ersten Jahre des Mountainbikefahrens in Deutschland für mich. Unschuldig und voller reiner, ungetrübter Freuden. Das änderte sich schlagartig, als die ersten amerikanischen Fachzeitschriften auftauchten, es muß um 1987/ 88 gewesen sein. Da war die Rede von Rennen, Stars und wundersamem Equipment wie gefederten Bikes und noch besseren Schaltungen. Die Neugier auf "Mehr" war bei uns geweckt. Die Bikes wurden für taures Geld aufgemotzt, und eher verschüchtert fand ich mich bei ein

paar Bike-Rennen wieder. Hier tummelten sich äußerst durchtrainierte junge Menschen, die unglaublich schnell Radfahren konnten. Manche von denen waren sogar schon Straßenrennen gefahren, mein Gott. Diese Typen waren im Vergleich zu meinen Freunden und mir richtig ernst dabei. Ich war irgendwie geschockt und fing an, auch richtig methodisch zu trainieren.

In der Zwischenzeit kam auch in Deutschland eine Fachzeitschrift mit dem typisch deutschen Namen "bike" heraus und erwies sich als nützlich. Endlich konnte der interessierte Bergadler seine Ausrüstung telefonisch bei einigen wenigen Fachgeschäften zusammenkratzen. Außerdem war in der Zeitschrift von Downhillrennen, rasanten Bergabfahrten per Bike die Rede. Das war was für mich: keine Konditionsbolzerei sondern Spaß im freien Flug, jiiiiiaaaaaahhhhh!

Ich hatte schon in den Fachmagazinen von Stars wie John Tomac und Greg Herbold gelesen, die auch ziemlich gut im Bergabfahren sein sollten, ich würde auf ihren Spuren wandeln.

Das Downhillmecca von Europa war 1990 rum eindeutig ein österreichisches Spießerdorf namens Kaprun.

Für ein Wochenende wurde der örtliche Campingplatz zu einer Art "Bike-Woodstock" umfunktioniert. Mountainbiker aus ganz Europa trafen sich, man sprach sich Mut für das Rennen zu und fachsimpelte nachts bei Bier und Schnaps. Eine gute Zeit ...

Mittlerweile schreiben wir das Jahr 1994, die Entwicklungen sind nicht stehen geblieben. Die Fahrradindustrie rappelte sich aus einem weltweiten Koma dank des Bike Booms hoch, und die Mountainbike Technologie hielt Einzug in jeden Haushalt. Es gibt mittlerweile Kinder-MTBs, jedes billigste Rad hat irgendetwas vom Bike, meistens die Bremsen. Für unauffällige Charaktere wurde das Trekking Bike entwickelt, ein Erfolg nur im lustfeindlichen Deutschland. Die richtigen Mountainbikes sind von höchster Qualität und recht preiswert geworden. Mußte man sich 1990 noch ein richtig gutes Bike selber zusammenstellen und locker 4.000 Mark dafür hinlegen, so gibt's 1994 ein Bike unter 13 Kilo mit 21 präzise einrastenden Gängen und Federgabel für 1.500 Mark. Das nenne ich verbraucherfreundliche Entwicklung! Mountainbiken könnte zu einem Massensport wie Skifahren werden. Denn: bei Top-Rennen finden sich bis

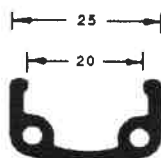
zu 30.000 Zuschauer ein, Bikes erscheinen in der Werbung und werden auf breiter Basis akzeptiert. 1996 wird Mountainbiken eine olympische Sportart sein.

All diese Argumente könnten für eine Massensportart Mountainbike sprechen, aber es wird nix draus, denn der Sport ist für die meisten Mitbürger einfach zu anstrengend. Und wer es einmal ausprobiert hat, kennt die subversiven Veränderungen, die die Bike-Erfahrung mit der menschlichen Psyche anstellt.

Der Mensch setzt sich der Witterung, Gefahren der Wildnis, Hunger und Durst aus. Er erkennt wie dringend er Luft braucht und findet seinen Bezug zur Natur wieder. Dies sind Werte, die in unserer Gesellschaft sonst fast nicht vermittelt werden und einen Menschen schaffen, der freier im Geist lebt. Wenn sich Mountainbiken zu einer wirklichen Massenbewegung verändern sollte, würde sich die Welt verbessern, abertausende Individuen würden jede Menge "Frustkonsum" verweigern. Die Menschen würden ihre Aggressionen in Mountainbikerennen rauslassen. Huch, ich träume schon wieder. Peace on the Trail! Eddy Wagner, Recklinghausen

Mini-Reifen v. Conti	47-93	24,-
passender Schlauch m. Winkelventil	47-93	16,-
Scheibenrad Metall m. Lagern & Dichtungen	ERTRO 93	32,-
Ausfallenden senkr., geschmiedet, 2Ösen	Satz	12,-
Speichennippel 25 mm lang	Stück	0,16
Lauftrad 406,Alu-Felge,Niro Sp. ,LX94 Parallax	vo/hi	113/143,-
Federgabel 406, RST 150, Schaff 160 Gewinde	65	250,-
Schutzbleche Kunststoff 305-440 schmal,		
Farbe schwarz	Satz	23,-
CrMo Kettenstreben 41 cm, von 22,2 auf 12,4	Paar	28,-
Kettenräder von TA (kein Taiwan) :		
Kettenräder f. SHIMANO MTB 55, 57/ 59, 61 Z		79,-/ 89,-
Kettenräder für SHIMANO Renn 38, 39/ 55, 57 Z		38,-/ 79,-
Alu-Felge schwarz eloxiert, 36 Loch, ~ 250g	25-406	22,-
Rohre jetzt auch in 22mm ST 54 (f. langen Vorbau Schaff),		
Niro Speichen 164, 178, 180, 182, 184, 186, 188, 190, 192, 194,		
oversized Rennrahmen 498,- (s.Tour 4/94 S.50) und, und, und . . .		

Vredestein Monte Carlo m. PRS, schwarz	37-406	29,-
Schwalbe City Jet	32-406	28,-
Schwalbe HS 159, schwarz	47-406	12,-
Tloga competition ramp / pool	47-406	32,-



Reinhard Schüpferling Hankenfeld 7 21400 Reinstorf
04137 / 1388 Tel 1491 Fax Mo-Fr 12-18 Sa 10-14 Uhr
Katalog gegen 2,- in Briefmarken

Das Rennrad: Ein ganz normales Velo?

Im Prinzip ist jedes Fahrrad ein Sportgerät, fordert es doch von seinem Benutzer eine körperliche Leistung. Während ein Alltagsrad jedoch mehrere Aufgaben gleichzeitig erfüllen soll (es soll bequem, stabil, verkehrssicher und beladbar sein), ist das Fahrrad als Sportgerät auf einen bestimmten Zweck hin optimiert. Dabei gibt es eine Reihe von verschiedenen Sportdisziplinen, die dann entsprechend spezialisierte Fahrzeuge hervorbringen. Am auffälligsten ist dabei die Differenzierung zwischen Triathlon-Maschine und Straßenrennrad. Allein die Differenz, daß gemäß dem Reglement bei der einen Disziplin das Windschattenfahren erlaubt ist, bei der anderen nicht, läßt unterschiedliche Radtypen entstehen.

Es übersteigt den Rahmen dieses Aufsatzes, die breite Palette von Velo-Sportgeräten hier vorzustellen. Das Augenmerk sei auf den Klassiker, die Straßenrennmaschine, gerichtet.

Das Rennrad ist im Gegensatz zu anderen Radtypen weder ein schnellerer Trend noch ein Newcomer; denn schließlich kann diese Art von Velo eine fast hundertjährige Tradition nachweisen. Die Attribute, die diesen Velotyp ausmachen, sind Geschwindigkeit und Leichtigkeit. Das sind Eigenschaften, die kein Mißverständnis zulassen. Leistung ist gefordert, nicht nur vom Velo, sondern auch von seinem Fahrer.

Eine Bemerkung sei zum Gewicht erlaubt: Oftmals wird geringes Gewicht mit hoher Geschwindigkeit gleichgesetzt. Dies ist physikalisch so nicht richtig. Richtig ist vielmehr, daß es nach dem Trägheitsprinzip mehr Kraft erfordert, eine größere Masse auf eine höhere Geschwindigkeit zu bringen. Das Gewicht spielt also beim Beschleunigen (Spurt, Antritt) eine wichtige Rolle. Im Leistungssport kann sich dies entscheidend auswirken. Der Alltagssportler sollte jedoch

berücksichtigen, daß ein sehr niedriges Gewicht sehr teuer erkauft wird. Mechanisch betrachtet verhalten sich geringes Gewicht und hohe Steifigkeit wie Feuer und Wasser zueinander. Auch der Profi-Sportler sollte hierbei nicht als Vorbild dienen, denn in jenem Bereich sind die Rahmenverbrauchsmaterialien, die durchgewalzt spätestens nach einer Saison "entsorgt" werden. Kann sich das der Freizeitsportler erlauben?

Welches sind nun die speziellen Eigenarten, die das Rennrad von anderen Fahrrädern unterscheidet? Sofort ins Auge stechen die auffällig dünnen Felgen und deren profillose Bereifung. Die Reifen sind 27 Zoll-Schlauch- oder 28 Zoll-Drahtreifen von 18-23 Millimeter Durchmesser. Für welchen Reifen man sich letztendlich entscheidet, hängt von den persönlichen Anforderungen an die Reifen ab. Schlauchreifen sind im allgemeinen leichter als Drahtreifen, denn sowohl die Felge als auch die Schlauch-Mantelkombination (Schlauch und Mantel werden zu einem homogenen Pneu vereint) verhelten dieser Reifenart zu einem geringen Gewicht. Der Drahtreifen, bei dem der Schlauch von einer Decke auf der Felge gehalten wird, hat eine bauartbedingte schwere Felge, die neben den Drahten das Gewicht des Gesamtreifens erhöhen. Für eine Drahtfelge sprechen allerdings die Steifigkeitsvorteile im Vergleich zu gleichgewichtigen Schlauchfelgen und die leichtere Pannenreparatur. (Ein Schlauchreifen ist nach einem Plattfuß unbrauchbar, da ein neuer Schlauch erst wieder an den Mantel geklebt werden muß.) Beide Reifentypen liegen aber mit 300-500 Gramm Gewicht deutlich unter dem Reifengewicht von ATB-, MTB-, Trekking-Bikes und anderen gängigen Radtypen (bei vergleichbarer Zollgröße).

Während bei den Reifen eines

Rennvelos vor allem das Gewicht eine entscheidende Rolle spielt, kommt bei den Rahmen dieser Spezies eine ganz besondere Rahmengeometrie hinzu, die eine optimale Kraftübertragung und eine möglichst aerodynamische Sitzhaltung des Fahrers ermöglichen soll. Über Theorien zur Rahmengeometrie eines Fahrrades könnten ganze Bibliotheken gefüllt werden, denn die Rahmengeometrie determiniert die Eigenschaften des Velos wie Wendigkeit, Federungskomfort, Steifigkeit u.a. Über die geometrischen Größen wird das Zusammenspiel der unterschiedlichen physikalischen Größen entschieden, die im Fahrbetrieb auf das Rad einwirken. Zur Vertiefung dieser Problematik sei auf die einschlägige Literatur verwiesen.

Ein Rennrahmen hat einen verhältnismäßig geringen Radstand (96-100 cm), einen relativen großen Nachlauf (5-7 cm) und einen steilen Steuerkopfwinkel (72-74 Grad). Allerdings gibt es nicht das Rennrad, sondern Spezialräder für die unterschiedlichen Disziplinen. So wie die Anforderungen an die Disziplinen verschieden sind, so unterscheiden sich auch die Radtypen in ihrer jeweiligen spezifischen Geometrie.

Am Rahmen, der im Vergleich zu den anderen Bestandteilen des Rades am schwersten ist, wurde über die Jahrzehnte hinweg immer mehr abgespeckt. In Urzeiten noch aus Volleisen bestehend sind die heutigen Rennrahmen aus Stahl-, Alu- oder Carbonrohren. Das Gewicht eines modernen Renncarbonrahmens liegt bei 1500 - 2000 Gramm, wobei dieser an Steifigkeit keinesfalls einbüßt; er übertrifft die Steifigkeit eines Stahlrahmens um das fünf- bis sechsfache. Einziger Nachteil: Der Preis; erst ab ca. 3000 DM ist ein solches Leichtgewicht zu haben. Fazit: Reifen und Rahmen werden hauptsächlich nach dem Motto:

"Weniger ist mehr" verbessert und "verleichtert", wobei die Steifigkeit des Rennvelos erhalten bleiben soll.

Rennvelos besitzen Schaltungen mit 12-16 Gängen. Dies erscheint auf den ersten Blick hinter den technischen Standard zurückzufallen, sind doch an Alltagsrädern bereits 21-24 Gänge möglich. Vergegenwärtigt man sich jedoch, daß die Schaltung die Funktion hat, die Trittfrequenz des Radlers in einem optimalen Drehzahlbereich zu halten, so ist dieser Drehzahlbereich vom Trainingsstand des Radlers abhängig. Der "Biomotor" eines Rennradlers verfügt über eine höhere "Elastizität". Da jeder Schaltvorgang den Kraftschluß zwischen "Motor" und angetriebenem Rad unterbricht, ist die vergrößerte Elastizität ein Geschwindigkeitsgewinn.

Im Rennbereich wird derzeit zwischen zwei verschiedenen Schalthebelssystemen unterschieden. Zum einen gibt es den altbewährten Schalthebel am Unterrohr und zum anderen die Schaltbremsgriffkombination am Lenker. Letztere wird von immer mehr Firmen angeboten. Der Vorteil der Schaltbremsgriffe liegt in der maximalen Sicherheit, die sie dem Rennfahrer bieten. Ohne eine Hand vom Lenker zu nehmen, können diese Schaltungen bedient werden. Auch einen taktischen Vorteil bietet diese Schaltung gegenüber den Schalthebeln am Unterrohr: in einem Rennen ist es nicht

rechtzeitig erkennbar, ob ein Rennfahrer ein Überholmanöver einleitet, denn der lästige Griff zum Unterrohr entfällt. Einziger Nachteil: Einen heftigen Sturz dürften die Schaltbremsgriffe kaum überstehen.

Einen weiteren Teil der Komponenten will ich an dieser Stelle erwähnen: die Pedale. Sie stellt die Hauptverbindung zwischen Mensch und Maschine dar und ist beim Rennvelo nicht ohne Bedeutung. Um die Kraftübertragung optimal zu gestalten, gibt es neben dem herkömmlichen Haken- und Riemensystem noch die Möglichkeit, ein sogenanntes "Sicherheitspedal" an die Kurbel zu montieren. Schuhplatten, die sich unter speziellen Rennradschuhen befinden, rasten in dieses Sicherheitspedal ein und stellen eine feste Verbindung zwischen Schuh und Pedale her (ähnlich wie bei einer Skibindung).

Der sogenannte Rennlenker bietet dem Fahrer die Möglichkeit, eine aerodynamische Sitzhaltung einzunehmen, denn durch die nach unten gebogenen Lenkerrohre kann sich der Rennradler flacher aufs Rad ducken und gewinnt so einen besseren CW-Wert als Radler anderer Velos. Allerdings wird dies mit schlechter Sicht nach vorne, mit der Gefahr von Nackenschmerzen und mit einem Sicherheitsrisiko (die Hände erreichen nicht unmittelbar die Bremshebel) erkauft. Dies ist allerdings auch nicht die Dauergriffpositi-

on beim Rennlenker. In der Regel greifen die Hände seitlich oben an den "Hörnchen" der Bremsen an. Eine weitere Griffposition bietet sich in der Mitte links und rechts des Vorbaus an. In dieser Haltung wird ein fast aufrechtes Fahren ermöglicht. Diese verschiedenen Möglichkeiten variieren die Griffpositionen, die zu einer Entlastung der Hände führen. Druckstellen und Verkrampfungen können dadurch vermieden werden. Das ist auch der Grund, wieso bei Tourenrädern der Rennlenker so beliebt ist.

Durch die nach vorne gebeugte Haltung sitzt man beim Rennrad weniger auf dem Gesäß, sondern mehr auf den Sitzknorren des Beckens, die bei allen Menschen gleich sind. Es wird deshalb nicht ein "Sitz-Sattel", sondern ein "Tret-Sattel" benötigt (Konopka), bei dem es nicht primär auf den Komfort ankommt, sondern er soll eine enge Beinführung und einen guten Fahrstil ermöglichen. Je sportlicher man fährt, desto schmaler und härter sollte er sein. Neben den traditionellen Ledersätteln, die individuell "eingefahren" werden müssen aber witterungsabhängig sind, setzen sich immer mehr moderne Materialien durch. Dem Sattel sollte besondere Aufmerksamkeit zukommen, ist er doch die empfindlichste Schnittstelle zwischen Mensch und Maschine - dies trifft aber nicht nur für das Rennvelo zu!

(bf) / Philipp Hartmann

Miteinander mehr erleben - durch gemeinsame Mobilität.



ROLLFIETS, die stabile und bequeme Rollstuhl-Fahrrad-Kombination, bietet das einzigartige Erlebnis, gemeinsam Fahrrad zu fahren. Der anpassungsfähige Rollstuhl läßt sich sekundenschnell vom sportlichen Fahrrad abkoppeln. Die ausgewogene Konstruktion sorgt für besonders leichten Lauf und optimale Sicherheit (TUV-geprüft). Das ROLLFIETS ist ein anerkanntes Hilfsmittel und bietet Behinderten und Nichtbehinderten völlig neue Möglichkeiten gemeinsamer Aktivitäten in Alltag und Freizeit.

Fordern Sie die kostenlose Info-Broschüre an.

ROLLFIETS

Die Rollstuhl-Fahrrad-Kombination

Robert Hoening Spezialfahrzeuge GmbH
Ulmer Straße 16/2 • 71229 Leonberg
Tel. 0 71 52 / 9 79 49-0 • Fax 0 71 52 / 9 79 49-90

COUPON

Name Vorname
Straße
PLZ/Ort
Telefon

Ja, informieren Sie mich über das ROLLFIETS!

PRO

Praxistext:

Das "Competition" von Villiger

Mit dem Competition verband mich Liebe auf den ersten Blick. Am 22. Januar 1994 erstanden, machte mir jedoch das Wetter einen Strich durch die Rechnung, dem ersten Blick das fahrerische Erlebnis folgen zu lassen; es herrschten leider noch tiefe winterliche Temperaturen. An eine erste Testfahrt war erst einmal nicht zu denken. Genügend Zeit aber, um mich mit den technischen Raffinessen meines "Vollblüters" zu beschäftigen. Mit der Ultegra Komponente von Shimano waren die Grundsteine zu einer sauberen Verarbeitung schon gelegt. Sowohl die Achtfachkassette mit vollem Hyperglide Komfort als auch die Kurbelgarnitur (Kurbel 175 mm/ KBl außen 53 Zähne - innen 42 Zähne) ließen rein optisch nichts zu wünschen übrig. Auch die saubere Zugführung (durch Teflon-Gleitlager), dezent unter den Unterrohrrahmen angebracht zu den Schaltbremsgriffen führend, fiel gleich positiv ins Auge. Das I-Tüpfelchen der Ästhetik bieten die anatomisch geformten Schaltbremsgriffe, die eine unzertrennliche Einheit bilden.

Optisch ist dagegen von der angeblich höheren Seitensteifigkeit des dicken "oversized" Aluminiumrahmen (Alloy 7005 Superlight) noch nichts zu merken, aber die dicken Rohre sind unverkennbar. Die Übergänge zwischen den Rohren sind sauber verschliffen. Dieses edle Gefährt bringt nur ca. 9,3 kg (ohne Pedalen) auf die Waage, d.h. der Aluminiumrahmen ist ca 1 kg leichter als vergleichbare Chromoly-Rohrrahmen derselben Rahmengröße und gleicher Ausstattung. Bis jetzt also ein durchaus ansprechendes modernes Rennrad mit technisch sehr optimalen Voraussetzungen.

Anfang März war es dann endlich soweit. Die Sonne lachte, die Temperaturen lagen um 20°C, und der Wind schien nicht zu existieren. Ideale Be-



dingungen, um meine neue Errungenschaft auf Leib und Seele zu testen.

Als sehr gewöhnungsbedürftig stellte sich sogleich das neue Pedalsystem SPD (Shimano Pedaling System) vor. Diese Schuhe ermöglichen ein normales Gehen. Die Schuhplatten sind so angebracht, daß sie beim Gehen nicht den Boden berühren. Unter dem Schuh angebrachte Gummistollen sind "länger" als die Schuhplatten und verhindern somit ein Aufsetzen der Platten.

Die Gebrauchsanweisung wies mich darauf hin, daß vor der ersten Fahrt das Ein- und Aussteigen aus den Pedalen geübt werden sollte, um die Sicherheit zu gewähren, nicht beim ersten Ampelstopp die Bekanntschaft mit dem Straßenpflaster zu machen. Nach einigen Justierungen (die Federspannung an den Pedalen war zu hoch eingestellt, so daß ein probelmloses Aussteigen aus den Pedalen nicht möglich war; mit einem Inbusschlüssel ließ sich die Einstellarbeit aber relativ einfach bewerkstelligen) an den Pedalen und nach mehrmaligem Ein- und Aussteigen fühlte ich mich sicher genug, um mich auf die Asphaltstrecke zu wagen.

Nach der ersten Testfahrt war ich vor allem davon beeindruckt, wie direkt ich meine Kraft auf die Straße bringen konnte. Auch ein kräftiger Antritt verbog den Rahmen nicht. Das Schaltwerk arbeitete sehr sauber. Das Hyperglide-System soll einen Gangwechsel unter voller Tretlast ermöglichen. Ich habe es probiert. Die Gänge waren zwar drin, jedoch nur mit erheblicher Geräusentwicklung!

Trotz der Sattelhöhe von 62 cm ist der Radstand recht gering (1006 mm). Die oversized-Rohre unterstützen die Steifigkeit. Vom Tretlager bis zur Hinterachse ist ein Abstand von 405 mm zu verzeichnen, der vom Tretlager bis zur Vorderachse beträgt 611 mm. Dadurch ist auch bei engen Kurvenfahrten ein Pedalieren möglich, bei kleineren Rahmenhöhen kann es hierbei aber Schwierigkeiten geben, da der freie Abstand zum Vorderrad mit geringerer Rahmenhöhe abnimmt.

Einige Probleme gab es jedoch noch mit dem Umwerfer, denn dieser war von mir noch nicht fein genug justiert worden, so daß ich für jeden vorderen Zahnkranz nur zwei hintere Zahnkränze zur "schleiffreien" Verfü-

gung hatte. Ein bis zwei Nachjustierungen waren jedoch nur nötig, um dieses Problem aus der Welt zu schaffen.

Positiv machte sich neben der enormen Antrittskraft, die ich ohne große Mühen erreichte, auch die gute Seitensteifigkeit des Hinterbaus bemerkbar, denn selbst wenn ich bei höherem Tempo Druck auf die Pedale gab, wedelte das Competition nicht mit dem Hinterbau. Eine Eigenschaft, die durchaus nicht selbstverständlich ist bei einer Rahmenhöhe von 62 cm.

Ein weiterer wichtiger Bestandteil des Competition sind die Dual-Rivot Bremsen von Shimano. Wer hohe Geschwindigkeiten fährt, braucht Bremsen, die unbedingt zwei Eigenschaften erfüllen müssen: gute Dosierbarkeit und hohe Bremskraft. Im Praxistest haben die Shimano Ultegra Bremsen beide Anforderungen erfüllt. Ein plötzliches Ausscheren von Autos ist zwar ärgerlich, aber führt durch die Bremspower der Ultegra zu keinen gefährlichen Situationen. Sie bieten, solange

der Fahrer aufmerksam ist, immer eine ausreichende Sicherheit, auch bei Bremsungen im höheren Geschwindigkeitsbereich.

Wie alltagstauglich ist eigentlich das Competition? Auch diese Frage wollte ich bei meinen Fahrtests berücksichtigen, zumal es in jeder größeren Stadt auch Fahrradkuriere mit Rennvelos gibt. Sieht man einmal davon ab, daß das Competition ohne Straßenausrüstung gar nicht im Straßenverkehr zugelassen ist, ist festzustellen, daß es sich bei diesem Rad um ein reines Sportgerät handelt. Jede innerstädtische Fahrt, wenn sie nicht vermieden werden kann, wird zu einer Tortur, die den Fahrspaß erheblich beeinflussen kann. Ampeln, dichter Verkehr und Straßenbahnschienen werden zu Hindernissen, die ein sportliches Fahren unmöglich machen. Durch das ständige Ein- und Aussteigen aus den Pedalen wird der Fahrspaß zusätzlich gedämpft. Grundsätzlich gilt: Wer sich ein Rennvelo wie

das Competition kauft, sollte sich im klaren sein, daß es sich hier um ein Sportgerät handelt und nicht um ein Fahrrad, mit dem man alltägliche Erledigungen machen kann.

Bevor man sich ein Rennvelo kauft, wäre es angebracht, geeignete Übungsstrecken mit wenigen Ampeln und wenig Verkehr in der näheren Umgebung auszukundschaften, um später nicht überwiegend Bekanntschaft mit der rollenden Blechlawine zu machen.

Zusammenfassend ist zu sagen, daß das Competition ein reinrassiges Sportgerät ist. Als solches verkörpert es einen hohen technischen Standard. Es bereitet viel Freude, mit ihm den Asphalt unter die Räder zu nehmen.

Philipp Hartmann, Burgdorf

Preis: 3499,00 DM

Hersteller:

Villiger & Söhne GmbH & Co
Postfach
79771 Klettgau Griessen

"Full Suspension"

Daß wir die Street Machine jetzt mit Teleskopfedergabel ausrüsten und unser kurzes Liegerad so in Kombination mit der bewährten Hinterradfederung revolutionären Fahrkomfort bietet, dürfte sich gerade herumgesprochen haben.

Wir setzen noch einen drauf: Da wir jedem in Zukunft durchschlagende Erlebnisse auf erschütternden Fahrradwegen ersparen möchten, bieten wir die 20" Federgabel nun auch einzeln an - zum Nachrüsten.

Und nicht nur das! Nun auch wieder sofort lieferbar! Unverbindliche Preisempfehlung Federgabel (nun auch ohne Druckfehler) DM 250,-. Händleranfragen willkommen.

HP
Velotechnik

... gleiten Sie wohl.

Paul Hollants & Daniel Pulvermüller Rossertstr. 80 65830 Kriftel Tel. & Fax 06192 / 910218
Street Machine und Probefahrt gibt's im engagierten Fahrradfachhandel - Info's bei uns

Praxistext:

DAS RENNRRAD der Fahrrad-Manufaktur

Das Rennrad ist tot! Der Fahrradtyp, der Jahrzehnte für das Velo-Sportgerät schlechthin galt, ist durch das MTB in dieser Funktion abgelöst worden. Als wir uns im letzten Jahr für dieses Heft bei verschiedenen Herstellern nach dem Angebot im Rennradbereich umhorchten, wurde abgewinkt: "Da geht nichts mehr." "Wir haben dies Segment eingestellt." Und doch, ein Hersteller signalisiert: "Wir bereiten eine neue Modellreihe vor." Viele Hersteller stehen in den Startlöchern: Das Ende des MTB-Booms abwartend, hoffen sie auf eine Renaissance des Rennrades. Neue Rahmenkonzepte im futuristischen Design sind am entstehen - auch die Modifizierung des vertrauten Diamantrahmens ist kein Tabu mehr: Selbst oversized-Rohre finden im Rennradbau Eingang. Also doch: Das Rennrad lebt!

Bei der Auswahl unseres Testrades wollten wir nicht auf die neue Kollektion warten. Dies war nicht nur ein Zeitfaktor, sondern ich will auch kein Hehl daraus machen, daß die neuen Designer-Moden mit voluminösen Rohren meinem subjektiven Empfinden vom Rennrad als einem filigranen, leichten Werk widerspricht.

Unser Auge fiel auf das RENNRRAD der VSF-Fahrrad-Manufaktur, seit mehreren Jahren auf dem Markt, 1991 vom ADFC als "Fahrrad des Jahres" ausgezeichnet. Dies Fahrzeug ist kein echtes Rennrad, gehört es doch eher in die Kategorie Hybridrad oder auch Rennsportrad (Halbrenner), da es in zwei Versionen erhältlich ist, in einer Renn- und in einer Straßenversion. Wegen dieser doppelten Konzeption mußten Kompromisse eingegangen werden, z.B. mußte Platz für die Montage der Schmutzfänger mit entsprechend vergrößertem Radstand (1010 mm) einkalkuliert werden. Nein, als Wettbewerbsrad auch in der "nackten" Version (Gewicht 10,5 kg, Straßenversi-



on 13,5 kg) ist es nicht gedacht, sondern eher für Alltagssportler, die schneller vorankommen wollen. Dazu ist sowohl die "nackte" Ausführung als Trainingsmaschine als auch der Halbrenner im Alltagsverkehr geeignet, wenn Bewegung nicht als Wert an sich, sondern zur Verrichtung nötiger Besorgungen gedacht ist.

Dies Fahrzeug im Alltagsverkehr zu benutzen, bedarf jedoch einiger Voraussetzungen. Dem Charakter eines Rennrades gemäß ist die Bereifung schmal (Schwalbe Blizzard 25-622), asphaltierte Fahrbahnen sind Pflicht.

Die Pedalhaken mit Riemen ermöglichen relativ guten Kraftschluß zwischen Bio-Motor und Maschine, ein spezieller Radler-Schuh ist nicht erforderlich. Allerdings kann der gute Lederschuh, wollte man in Büro-Kluft auf das Rad steigen, des besonderen Bewegungsablaufes wegen Schaden nehmen. Im städtischen Radler-Alltag können die Haken aber auch zur Plage werden: Immer dann, wenn man am Ampelstop (nicht überall steht ein Laternenmast zum Festhalten) absteigen

muß, kippen sie nach unten weg, erneutes Einfädeln ist mühsam. Ferner sind die Pedalreflektoren so montiert, daß sie auf Dauer Schaden nehmen. Also: Sollte das RENNRRAD in der Straßenausführung im Alltag benutzt werden, wozu es sich vorzüglich eignet, sollten die Pedalhaken ausgetauscht werden.

Ein Vorurteil gegenüber dem Rennrad besteht darin, daß der freie Blick nach vorne eingeschränkt ist. Dies ist richtig, sobald man beim Lenkerbügel die untere Griffposition einnimmt. Doch selbst Rennprofis benutzen diese Haltung nur in Extremsituationen; die meiste Zeit während eines Straßenrennens wählen sie eine bequemere Griffhaltung.

Als Erfahrungswert für die Lenkerbreite wird in der Literatur immer wieder die Schulterbreite des Radlers genannt. Am RENNRRAD ist ein Bügel mit 42 cm Breite montiert - ist das Rad also nur für schmalbrüstige Menschen gedacht? Auch wenn ein routinierter Radler eher durch Gewichtsverlagerung als mit dem Lenker seinen Weg sucht, so hat der Lenker doch eine wichtige

Dämpfungsfunktion. Der geringe Nachlauf des RENNRADES führt zu sportlich-nervösem Fahrverhalten - der schmale Lenkerbügel verstärkt diese Eigenschaft unnötig, wie ich meine.

Das nervöse Lenkverhalten macht sich auch störend bemerkbar, soll das Rad am Sattel gehalten z.B. durch eine Fußgängerzone geschoben werden. Es ist schwer, die Spur zu halten.

Noch einmal zurück zu den Griffpositionen. Die am häufigsten gebräuchlichste wird die halb gestreckte Haltung sein, die Hände greifen in die Bremshebelhörner. Die Bremsgriffe sind in dieser Haltung gut bedienbar; früher häufig montierte sogenannte "Sicherheitsbremsgriffe", die auch ein Brem-

sen aus der aufrechten Sitzhaltung heraus ermöglichen, sind heute nicht mehr gebräuchlich.

Obwohl die Bremsen von zufriedenstellender Qualität sind (Seitenzugbremse mit langem Arm und kurzer Zange Shimano RX-100), ist die Bremswirkung nicht befriedigend. Nach dem ersten Zufassen der Bremsen lassen sich die Bremshebel noch weit durchziehen, so als seien die Bowdenzüge Gummizüge!

Anders dagegen die Schaltung aus der gleichen Gruppe (RX-100). Die einzelnen Gänge lassen sich mittels den traditionell am Unterrohr montierten Hebeln exakt positionieren. Das 3-fach Kettenblatt vorne und der 7-fach Schaltkranz hinten sind für ein Renn-

rad eher unüblich, unterstreichen aber die Konzeption dieses Rades, das sich vorwiegend an den Freizeitsportler wendet.

Den ansonsten positiven Gesamteindruck dieses Rades schmälerte ein fehlerhafter Soubitez-Walzendynamo. Er hatte sich nach den ersten 20 km bereits "festgefressen". Grundsätzlich ist das RENNRAD jedoch ein interessantes Fahrzeug für den ambitionierten Freizeitsportler. (bf)

Preis: ca. 1400,00 DM

Hersteller:

Fahrrad - Manufaktur

Zum Panrepe 24

28307 Bremen, Tel.0421/43857-0

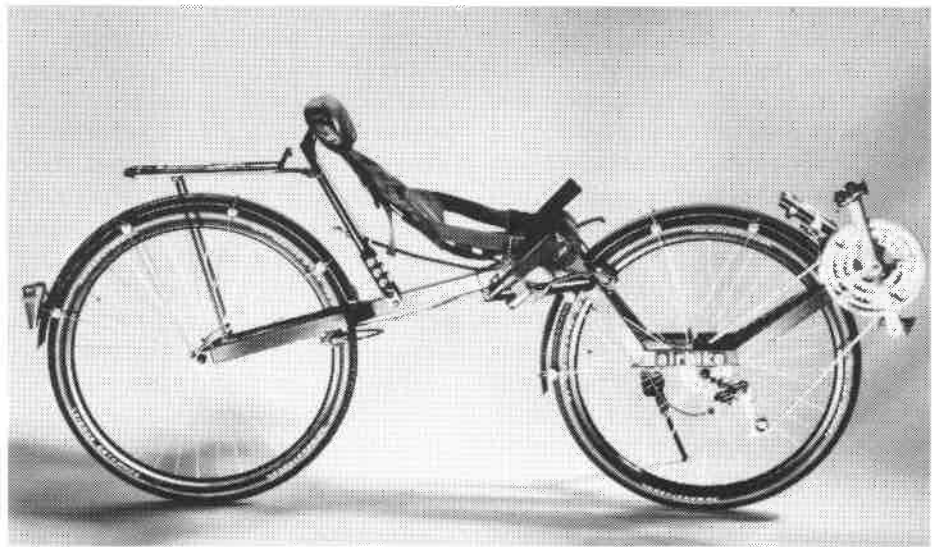
Praxistest:

Das "airbike" von Staiger

Staiger ist immer für eine Überraschung gut. Nachdem vor einigen Jahren diese Firma mit dem TICS die Diskussion um die Konzeption eines Stadtrades intensiviert, bringt Staiger als einer der ersten großen Anbieter ein kurzes Liegerad auf den Markt.

Wie ein kurzes Liegerad hat das airbike das Tretlager vor dem Vorderrad. Und doch ist alles anders: Das Vorderrad ist angetrieben, eine herkömmliche Gabel fehlt, statt dessen wird der Rahmen in der Mitte geknickt. Damit gehört es zur Gattung der sogenannten "Knicklenker", deren großes Vorbild das Vlevobike aus Holland ist (siehe PRO VELO 24, S. 11 "Erste Erfahrungen mit dem Flevobike"). An diesem Vorbild hat sich das airbike messen zu lassen.

Für die Knicklenkung spricht die einfache und knappe Kettenführung (Vorderradantrieb), allerdings muß dies mit einer verringerten Bergtauglichkeit erkauft werden. Bestach am Vlevo die einfache technische Konzeption bei gleichzeitig hohem Komfort (einfacher Aufbau trotz einer Voll-



federung, einfache Demontage, leichte Einstellbarkeit auf die Beinlänge), so kann hiervon beim airbike nicht mehr vorbehaltlos gesprochen werden. Der Konstrukteur ist einen anderen Weg gegangen. Der Rahmen ist relativ kompliziert in seiner Linienführung, eine Federung fehlt. Die Länge ist nicht einstellbar. Dafür gibt es aber das airbike

in drei verschiedenen Größen, deren Radstand sich um jeweils 5 cm voneinander unterscheiden. Zusammen mit den vielen Einstellmöglichkeiten des Sitzes ist die individuelle Längeneinstellung kein Problem mehr.

Im Mittelpunkt dieses Rades steht der Sitz (Sitzhöhe ca. 58 cm). Er weicht von denen bei Liegerädern gewohnten

deutlich ab. Hier hat die Hängematte Pate gestanden: Zwischen zwei mit Schaumstoff gepolsterten Querstreben sind vielfach verstellbare Gurte gespannt. Selbst auf eine Seitenführung des Beckens, wie bei einem Schalensitz, braucht der Radler nicht zu verzichten. Diese Konzeption ist vom Drachenflieger entlehnt worden, wie der Konstrukteur mir verriet. Es ist schon ein besonderer Komfort, den Sitz mit den vielen Einstellmöglichkeiten auf das individuelle Gesäß hin anpassen zu können. Leider bietet auch dieser Sitz nicht die Gewähr, daß der Rücken trocken bleibt. Es ist schon etwas schwierig, vom Fahrzeug abzusteigen und aus seiner Hängematte herauszukrabbeln. Ein kleiner Trick hilft: Beim Bremsen nützt man die Trägheit des eigenen Körpers aus, um rasch auf die Füße zu fallen. Aber dennoch: Bei langen Fahrten merkt man, wie die Rückenstange sich langsam durch die Polsterung drückt. An diesem Problem muß noch gearbeitet werden!

Die beim Vlevo gute Federwirkung durch eine Rahmenfederung ist beim airbike durch eine Sitzfederung zwar nicht kompensiert, aber durch eine originelle Sitzfederung zufriedenstellen gelöst. Dies gilt zumindest für normale Straßenverhältnisse, wo die härtesten Fahrbahnstöße geschluckt werden. Dabei beschränkt der Konstrukteur wiederum neue Wege: Die Rücken"lehne" ist nicht starr, sondern beweglich. Bei Schwingungen, hervorgerufen durch Fahrbahnunebenheiten, "klappt" die Lehne ein, die "Hängematte" gibt nach und der Stoß ist absorbiert. Dieser Vorgang wird vom Radler kaum wahrgenommen.

Diese Sitzfederung hat noch einen angenehmen Nebeneffekt: Obwohl das airbike bei einem Radstand von 105 cm bei einer Gesamtlänge von 190

cm (Größe M) nicht als besonders kurz zu bezeichnen ist, kann das airbike sich extrem flach machen: Wird der Sitz nach vorne auf das Vorderrad geklappt, ist es kaum höher als das Laufrad (26 x 1,6"; Alesa Alloy-Felgen mit Bereifung Continental Goliath). Bei der Straßenversion mit Schutzblechen und Gepäckträger (3.598,- DM; es gibt das airbike aber auch in einer Rennversion für 3.498,- DM) wird der Gepäckträger gleich mit nach vorne geklappt. Es ist dabei, trotz des Gewichtes von 15,9 kg (Straßenversion), recht handlich. Eine interessante Lösung. Allerdings bleibt abzuwarten, ob sich die hierdurch konstruktiv bedingten vielen Drehgelenke in der Praxis bewähren werden. In einer Hinsicht ist die Angst unbegründet: Auch beladen rutscht die Last dem Radler nicht in den Nacken (eine gute Befestigung dabei vorausgesetzt).

Die Verwendung des airbikes als Lastenfahrrad ist jedoch begrenzt. Abgestellt ist es wenig kippstabil. Der Ständer ist an der Vorderachse angebracht, die Last hinten. Dadurch ergibt sich eine schlechte Standfläche.

Um mit dem airbike fahren zu können, ergeben sich als Folge der Knicklenkung wie beim Flevo große Schwierigkeiten. Bei dem Ungeübten klappt es auf Antrieb nicht. Um das airbike fahrerisch zu beherrschen, ist intensives Training notwendig. Das wird sicherlich auch ein Verkaufshindernis für dies Fahrzeug sein: In den Laden gehen, das airbike sehen, aufsteigen und losfahren wird nicht klappen.

Hat man es allerdings geschafft, das Fahrzeug zu beherrschen, wird man durch herrlichen Fahrgegnuß mehr als entschädigt. Im Lenkverhalten etwas träger als das Vlevo kann man kilometerweise entspannt dahingleiten - bis man die Stange im Rücken spürt (s.o.).

Durch den großen Nachlauf ist auch kilometerlanges Freihändigfahren möglich, die Lenker benötigt man nicht. Sie haben eher die Funktion, die Halterung für die Brems- und Schaltungshebel zu sein.

Gegenüber dem Vlevoairbike ist das airbike deutlich "bergtauglicher", obgleich in diesem Bereich ein Vorderantrieb einem herkömmlichen Antrieb prinzipiell unterlegen ist.

Die Schaltung (Deore LX hinten 7-fach, vorne 3-fach) läßt sich mit den Grip-Shift-Armatoren präzise und komfortabel schalten. Die Magura-Hydraulikbremsen bringen die nötige Verzögerung. Eine Unsitte vieler kurzer Liegeräder konnte beim airbike nicht so schnell festgestellt werden: Selbst bei scharfer Bremsung bäumt es sich nicht so schnell auf. Die Halogenbeleuchtung mit dem Union-Walzendynamo - per Fernbedienung anklappbar - rundet das gute Bild einer gehobenen Ausstattung ab.

Unter dem Aspekt der passiven Sicherheit sind zwei Sachverhalte zu verbessern: Die Schutzblechstreben am Vorderrad ragen so in die Höhe, daß bei Unfällen eine akute Verletzungsgefahr besteht. Das Kettenblatt ist ungeschützt. Bei Unfällen könnte es als "Kettensäge" mißbraucht böse Verletzungen verursachen.

Das airbike ist für kürzere bis mittlere Strecken ein interessantes Rad, mit dem nicht nur Aufmerksamkeit zu erzielen ist, sondern bei dem sich auch ein ganz spezifisches Fahrgefühl einstellt. (bf)

Hersteller:
Staiger Zweirad GmbH
Postfach 1422
97404 Schweinfurt

Liebe Leserin, lieber Leser,

wir freuen uns über jede Zuschrift und veröffentlichen sie nach Möglichkeit an dieser Stelle. PRO VELO soll eine lebendige Zeitschrift sein, die Impulse erteilen möchte, sich aber auch der Kritik stellt. In der Vergangenheit haben Anmerkungen aus der Leserschaft oft zu Recherchen und entsprechenden Artikeln geführt. Bitte haben Sie Verständnis, daß wir uns Kürzungen von Leserbriefen aus Platzgründen vorbehalten müssen.

Die Redaktion

Betr.: "Wie gut ist das Liegerad wirklich?"; PRO VELO 34, S. 28 ff

Auch ich habe bereits knapp zwei Jahre und mehrere hundert Kilometer Liegeraderfahrung mit einem hinten gefederten Modell von Werner Stiffel aus Karlsruhe. Mit diesem Rad bin ich bis auf die Bereifung sehr zufrieden. Das Rad läuft auf "Radius"-Reifen und -Felgen. Es sind dies zwei Alesa-Alu-Felgen (verwendet Radius mittlerweile nicht mehr) und 'mal Hutchinson 28-440er Reifen, 'mal dieselbe Bereifung von Michelin oder 37-440er-Reifen ebenfalls von Hutchinson. aber so richtig zufrieden war ich noch mit keinem der Reifen. Daher meine Frage: Wer kann mir Tips oder Hinweise zu dieser Reifengröße geben? Bitte schreibt an die angegebene Adresse: Christian Reuner, Barenbergweg 18, 33829 Borgholzhausen.

Betr.: "Das Bevo-Bike", PRO VELO 35

Die Ausführungen des Herrn Beck lesen sich logisch, unterhaltsam und geschliffen. Die Werbung für das Bevo-Bike ist ähnlich! Beim Fahrrad ist die Progression (das Fortkommen) das entscheidende. Alles andere ist zwar wichtig, aber zweitrangig.

Fahren Sie das Bevo-Bike in der Geest (Schleswig-Holstein), auf den Bungsberg oder im Urlaub über den Tellerrand der Marsch hinaus, und Sie werden sehen, daß Sie alt aussehen, oder haben Sie einen Zementsack zwischen den Beinen?

So kann man die Liegerad-Idee diskreditieren und Käufer enttäuschen. (Ich warne vor dem Bevo-Bike, denn Kunst ist auch dreidimensional).

Hartwin Kostka, Kronshagen

Betr.: 1.) "Das Trailerbike als Alternative zu einem Tandem", PRO VELO 34, S. 34 ff. 2.) Leserbrief der Firma Neatwork in PRO VELO 36, S. 32

Sehr geehrter Herr Fleischer, als bekannter Groß-, Einzel- und Versandhandel in der Fahrradbranche sind wir, die Firma Bicycles Räder AG mit Sitz in Bielefeld, seit dem Frühjahr 1993 der alleinige Importeur des "Trailerbike". Bei diesem Produkt handelt es sich um ein hochwertiges Kinderrad mit Dreigangschaltung, welches mittels spezieller Kupplung an alle gängigen Erwachsenenräder angehängt werden kann und von uns direkt vom Originalhersteller Islabikes in England bezogen wird. Bei den Produkten des erwähnten Mitbewerbers Neatwork handelt es sich unseren Informationen nach nicht um "Eigengewächse", sondern um Importware aus Übersee.

Wir haben mit dem Hersteller des Originals eine völlig problemlose und äußerst vertrauensvolle Zusammenarbeit gehabt und mittlerweile über einhundert Trailerbikes ohne jegliche Sprach- oder Zahlungsschwierigkeiten an unsere Kunden verkauft. Selbstverständlich haben wir auch eine Betriebsanleitung in deutscher Sprache erstellt, obwohl das Trailerbike durch seine recht einfache Handhabung einer solchen eigentlich gar nicht bedarf. Auch bei der Ersatzteilbeschaffung und Abwicklung von möglichen Reklamationen sind wir jederzeit der kompetente Ansprechpartner. Jeder Interessent, sei es Privatkunde oder Händler, kann bei uns entweder kostenlos Produktinformationen speziell über das Trailerbike oder unseren Ge-

samtkatalog zum Preis von DM 9 bestellen.

Mit freundlichen Grüßen
gez. Lutz Gerke
Bicycles Räder AG, Bielefeld

Betr.: Trailerbike (s.o.)

Sehr geehrter Herr Fleischer, als Hersteller der "Trailerbikes" waren wir beunruhigt über Äußerungen von Neatwork bezüglich unserer Produkte, die wir für ungerechtfertigt halten. Auf Wunsch hatten wir in der Vergangenheit gelegentlich Trailerbikes direkt an deutsche Kunden verkauft, aber um einen umfangreichen Service mit allen Ersatzteilen anzubieten, haben wir in Deutschland seit Frühjahr 1993 Bicycles Räder AG als unseren einzigen Importeur. Dieser bietet das Trailerbike in einer speziellen Ausführung für den deutschen Markt an, die höherwertig ist als unser in England erhältliches Standardmodell.

In den fünf Jahren, in denen wir Trailerbikes produziert haben, haben wir einige tausend Stück weltweit verkauft und festgestellt, daß Trailerbikes auf dem Gebrauchtmart einen sehr hohen Wert behalten. Während dieser Zeit hatten wir sehr wenige Garantieprobleme, alle betrafen die Lackierung und sind seit dem Bau unserer eigenen schafstofffreien Lackierstraße gelöst worden. Alle unsere Rahmen haben eine Garantie auf Lebenszeit gegen Herstellungsfehler. Wir sind ständig bemüht, unsere Produkte zu verbessern, wobei unsere Konstruktionen auf eine lange Gebrauchsdauer ausgerichtet sind.

Als Spezialisten für biomechanisches Design verfügt unser Trailerbike über eine ergonomisch korrekte Sitzposition für das Kind, die Auswahl aller Teile wurde auf kleine Radfahrer abgestimmt. Wie Sie wissen, ist dies unglücklicherweise bei Kinder-Fahrradprodukten nicht oft der Fall.

Falls Ihre Leser mehr über Trailerbikes wissen wollen, kontaktieren Sie bitte bicycles Räder AG in Bielefeld.

Mit freundlichen Grüßen
Isla Rowntree, Islabikes

Betr.: "Das Liegerad-Buch von Gunnar Fehlau", PRO VELO 35, S. 31 ff

Gratulation dazu, daß Ihr mit Eurem Artikel zu Gunnar's LR- Buch so viel Echo ausgelöst habt. Es ist gut, daß dieser Artikel endlich auch mal neue Argumente gebracht hat, denn auch die Liegeradszene dreht sich schon zu sehr im Kreis um sich selbst.

Wir sollten endlich mal das Märchen vom allmächtigen UCI- Beschluß vergessen, unsere Opferrolle verlassen und lieber aufpassen, daß wir selber nicht neue Fehlentwicklungen produzieren. Die Presse schreibt ja schon

genügend Schwachsinn und will uns in eine bestimmte Rolle drängen, also geben wir nur Infos heraus, die eine gesunde Entwicklung fördern.

Geschwindigkeit ist nicht alles. Leider hat sich der Liegeradrennsport schon ziemlich vom Alltagsgebrauch entfernt. Um ein krasses Beispiel zu nennen: Ein Bauchliegeradkonzept, würde es die nötige Geschwindigkeit bringen, könnte sich zum Beispiel im Rennbereich völlig durchsetzen, würde dann alles vereinnahmen, hätte aber für den Alltagsgebrauch absolut keine Bedeutung. Der Kopf ist bei die-

sem Rad nämlich die Knautschzone und der Einbau einer Komfort-Federung absolut unsinnig. Ein Rad zum Rasen.

Schade an Gunnar's Bilderbuch finde ich, daß er den Teerstraßen-Radwegbau propagiert. Wir sollten viel lieber so gute Federungen konstruieren, daß die große Gleichmacherei nicht auch überall in der Ex-DDR stattfindet, sondern in Zukunft die Menschen gemächlich auf Liegerädern über Kopfsteinpflaster allein dahingleiten können.

Uli Siegl, Berlin !!

Lesefutter für Velofans

Im Klappentext zum Roman

Hans Blickensdörfer

"Salz im Kaffee"

München, 1980

steht: "Sachkundig und rasant erzählter Sportroman von einem deutschen Überraschungssieger bei der >Tour de France<." Doch damit ist erst die Hälfte des Geschehens beschrieben. Nach dem rasanten Aufstieg des Rennradlers folgt der rasante Abstieg während der anschließenden Wintersaison. Das Geld der Pseudo-Rennen in den stickigen Hallen lockt den Emporkömmling, und er betreibt Raubbau am eigenen Körper mit der Konsequenz, daß er im Sommer auf seiner zweiten Tour de France zusammenbricht. Aufputschmittel und körperliche Überanstrengung hindern ihn, den Leitsatz des Romans "Sonne in den Speichen sieht nur einer, der sein Rad selbst bewegt" zu erfüllen. Der Roman entwirft die Lebensrealität eines Leistungssportlers zwischen der Bandbreite körperlicher Anforderungen und der Vermarktung als Star. Der Sportler besitzt ein besonderes Körperbewußtsein, denn einerseits ist er auf ihn als Motor zur Überwindung der Strapazen angewiesen, andererseits ist der Körper sein Kapital mit dem sich Werbefeldzüge einleiten

lassen. Der Sport erscheint als eine der letzten Herausforderungen an den Menschen; der Radrennsport wird im Roman mit dem Glanz des Heldentums überzogen. Der Wettkampf umschließt die gegensätzlichen Pole Fairneß und Teamgeist sowie harte Konkurrenz bis zum Ergreifen unlauterer Methoden, zu denen aber nur diejenigen zu greifen gezwungen sind, die sich auf ihre eigene Leistung nicht verlassen können, also die "Bösen" des Romans. Unser Held jedoch gehört zumindest in der ersten Hälfte zu den "Guten". In diesem Zusammenhang klingt auch Doping an, und es wird deutlich, daß zwischen medizinischer Notwendigkeit und bewußter Manipulation am eigenen Körper häufig nur eine minimale Gratwanderung besteht. Die Medien nehmen eine ambivalente Stellung ein. Sie feiern den erfolgreichen Sportler und können nervliche Unterstützung leisten, genauso lassen sie aber den erfolglosen Sportler ohne Skrupel fallen und zertreten menschliche Psychen. Sie sind Wegbereiter der Starallüren, die den Gewinner der Tour de France in seiner Gier nach Popularität und Geld in das Verderben stürzen. Der "wahre Sport" beschränkt sich auf den Kampf im Sattel. Dieser Streß mit sei-

ner Forderung nach Höchstleistung betrifft Sportler, Mechaniker, Ärzte, Mannschaftsbetreuer und Journalisten gleichermaßen. Sie alle treibt die "Tour" an den Rand der Erschöpfung, aber sie wird gemeistert und darin liegt gerade die Befriedigung und der Wille, sich den Strapazen auszusetzen. Dieses stolze Gefühl ist einer exklusiven Männergesellschaft vorbehalten. "Zehn Etappen waren zurückgelegt, und mit der eigenartigen Festtagsfreude, die nur hemdsärmeligen Männergesellschaften in totaler Losgelöstheit vom armseligen bürgerlichen Alltag zugänglich ist, ... besprachen sie sehr Wichtiges und Männliches" (7f). Frauen erscheinen nur am Rande entweder als unbedeutende Handlangerinnen der männlichen Gaumenfreuden, als leichtverdauliche Betthäschen oder als störende Ehefrauen, die laut Roman eine lächerliche Eifersucht auf das Hobby ihrer Männer entwickeln. Aus dieser Geschlechterbeziehung gewinnt der Roman seinen Namen: In ihrer Gluckenhaftigkeit salzen die Frauen mit ihren Tränen den Kaffee aus Angst um ihre Helden, die sie nicht am Hineinstürzen in die sportlichen Gefahren hindern können.

Stephanie-Andrea Fleischer, Celle

Horst W. Opaschowski
Ökologie von Freizeit
und Tourismus; Opladen, 1991

In seinem Buch "Ökologie von Freizeit und Tourismus" entwirft Horst Opaschowski zwei zentrale Thesen: Erstens betrachtet er Freizeit und Tourismus als einen der Hauptfaktoren von Umweltverschmutzung; zweitens beurteilt er Bewußtsein und Handeln als konträr zueinander stehende Prinzipien, denn obwohl wir um die Dringlichkeit von Umweltschutz wissen, gehen wir weiterhin recht unbedarft mit den natürlichen Ressourcen um. Dabei seien wir als "homo ludens" gerade auf eine intakte Natur angewiesen: "Fast alle wollen heute ihre Freizeit im Freien verbringen - aber kaum einer zu Fuß. So entsteht eine paradoxe Situation: Freizeit nutzt die Umwelt und bedroht sie zugleich. Freizeit braucht und verbraucht Natur und Landschaft" (5). Der Freizeitmensch in uns schreit nach Natur. Um sie uns zu erhalten, müssen wir ein neues Naturbewußtsein entwickeln. Unter diesen Anspruch stellt Opaschowski als einen Beitrag sein Buch. Über eine globale Darstellung der Umweltproblematik macht der Autor auf das Bedürfnis des Menschen aufmerksam, seine Freizeit im Freien zu verbringen. Die Problematik ergibt sich deshalb, weil der wachsende Wohlstand mehr Freizeit und eine größere Mobilität beschert hat. Für die Natur bedeutet das einen immer häufigeren und immer flächen-deckenderen Eingriff dulden zu müssen. Als Umweltsünden werden aufgezählt: Landschafts-, Wasser- und Luftverschmutzung, Pflanzen- und Tiergefährdung, Landschaftszerstörung sowie Landschaftszersiedelung. "Freizeitmüll" entsteht, direkt beim Aufenthalt im Freien und indirekt durch unsere Konsumhaltung "ex und hop", der "Kurzlebigkeit von Freizeitmoden und Freizeitprodukten" (33) wie technischen Geräten und Sportzubehör. Eine Natur, die zu einer Kunstwelt und Kulisse degradiert wird, quasi ein natürliches Disneyland, kann keine Zukunftsalternative sein: "Urlaub in mari-

timer Atmosphäre - mit Meeresblick und der neuen Freiheit, nicht mehr im Meer baden zu müssen; Urlaub im Badeparadies unter Glas - mit tropischen Temperaturen und immer warmem Wasser, kein Wind und keine weiten Wege mehr; Der Urlaub der Zukunft kann zur perfekten Illusion werden" (50). Vor der Umweltproblematik dürfen die Augen aber nicht verschlossen und in keine Illusion geflohen werden. Genausowenig hilft die Verantwortungsverschiebung nach oben, weder auf die Politiker als die zur Lösung Verpflichteten noch auf den großen Buhmann Industrie. Jeder einzelne ist gefordert, und hierfür gilt es Informationsdefizite wett zu machen: "Freizeit als Umweltrisiko: Zwei Drittel der Bevölkerung haben offenbar noch nie etwas davon gehört. Für sie ist der Problemzusammenhang von Freizeit, Tourismus und Umweltbelastung informatives Neuland" (80). Um nur ein paar Beispiele herauszugreifen: Surfen in Schilfbereichen schädigt Vegetation und Tierwelt, unbedachte Verwendung von Sonnenmilch vor dem Baden führt zu einem Ölfiter auf natürlichen Gewässern, durch die Trennung von sauberen und schmutzigen Handtüchern in Hotels können unnötiger Wasserverbrauch und unnötige Belastung durch Seifenpulver vermieden werden (bei der Zahl der Hotelgäste schon eine zu Buche schlagende Rücksichtsmaßnahme). Durch Aufklärungsarbeit kann dem subjektiven Eindruck entgegen gewirkt werden, einer Umweltkatastrophe undefinierbaren Ausmaßes hilflos gegenüberzustehen (78). Opaschowski fordert zu diesem Zweck "Umwelterziehung" in den Schulen und "Ökotheken", "für alle zugängliche Info- und Mediotheken mit abrufbaren Informationen über freizeitrelevante Umweltfragen" (111). Dem Schwanken zwischen der Abwehr ökologischen Bewußtseins aus uneingeschränktem Freizeitinteresse einerseits und der Bereitschaft andererseits, Rücksicht gegenüber der Natur walten zu lassen, muß ein Anstoß zugunsten der Umwelt gegeben werden. Allerdings schert

Opaschowski nicht das Verhalten eines jeden Bundesbürgers über ein- und denselben Kamm. Er sagt, daß jüngere Leute mit einem höheren Bildungsgrad am offensten gegenüber der Umweltproblematik sind. Sie sind in die Umweltdiskussion hineingebo- ren worden, fühlen sich als direkt Betroffene aber nicht als Verantwortliche und greifen daher nicht auf Verdrängungsmechanismen zurück. Nach Opaschowski müssen Staat und Individuum Hand in Hand arbeiten. Wenn der eigene Wille zu schwach ist, sollten Gesetze und Verbote mit den entsprechenden Sanktionen greifen. Als ein "Muß" für die Zukunft betrachtet der Autor den Vorrang der "Einschränkung und der Verbesserung des bestehenden Angebots" vor "weiteren Ausdehnungen oder gar Neuerschließungen" (118). Freizeit und Ökologie müssen eine "Vernunftfehe" eingehen. Dazu gehört, den "Erlebnisraum" Stadt durch Grünanlagen, Parks und den Ausbau verbindender Wanderwege attraktiver zu machen, so daß dem Freizeiter die Lust auf luftverpestende und anderweitig umweltbelastende Ausflüge per Auto in den Freiheitsraum Natur genommen wird. "Nicht Parkplätze und Tiefgaragen entscheiden heute über die Attraktivität und Lebensqualität von Freizeit- und Feriengebieten, sondern Grünanlagen, Wasserflächen, Fußgängerzonen, Einkaufspassagen, Restaurants und Kneipen" (129). In diesem Zusammenhang fordert Opaschowski den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs, der "schnell, bequem und preiswert" sein müsse (130) sowie fahrradfreundliche Innenstädte. Er empfiehlt, sowohl Freizeit- und Urlaubsströme an Naturschutzgebieten vorbeizulenken als auch den Freizeit- und Ferienverkehr durch die flexible Wahl eines jeden Wochentages zum freien Tag anstelle des starren Wochenendes zu entzerren. Sportanlagen seien ökologisch anzulegen. Auch ökonomisch rechnet sich der Umweltschutz. Die Umwelterstörung verursacht jährlich Unkosten in Milliardenhöhe. Dieses Geld könnte in "Ökoproyekten" auf die Dauer sinn-

voller angelegt werden, indem sie nicht an den bereits verursachten Schäden ansetzen sondern versuchen, das Problem an seiner Wurzel zu packen. "Das neue Ökomarketing der Freizeit- und Tourismusindustrie müßte so konzipiert sein, daß es öffentlich gemacht wird und auch den umweltbewußten Freizeiter und Urlauber persönlich anspricht und positiv in seiner Haltung bestärkt. Die Freizeitindustrie ist auf Umweltqualität angewiesen, die aber nur durch ökologisches Engagement dauerhaft erreicht werden kann" (154). Feriendörfer und Hotelkomplexe sollten unter ökologischen Gesichtspunkten geführt werden und ein "Ökozeichen" im Reisekatalog auf diesen Schwerpunkt (Strandsauberkeit usw.) aufmerksam machen, damit sich der umweltbewußte Tourist verantwortungsvoll für sein Reiseziel entscheiden kann. Auf diese Weise erziehen sich Tourist und Reiseveranstalter gegenseitig: Steigt die Nachfrage nach umweltbewußten Reisen, wird sich die Tourismusindustrie um solche Angebote bemühen und sich automatisch für den Umweltschutz engagieren. Zusammenfassend fordert Opaschowski eine neue Ethik, in der wir "unser Leben auf humanökologischen Grundsätzen aufbauen und die Ökologie als Leitwert für unser Handeln anerkennen ... Die übermäßige Kauflust und der sich ständig steigernde Freizeitkonsum mit entsprechendem Ressourcen- und Energieverbrauch kann zur größten Bedrohung von Natur und Umwelt werden" (161). Die Zeit rast, und viel Zeit haben wir nicht mehr. Wir müssen von dem rationalanalytischen Denken der Naturwissenschaften Abschied nehmen, weil es linear verläuft und uneingeschränkten Glauben an wirtschaftliches und technologisches Wachstum vorspiegelt. Ökologisches Denken hingegen paßt sich den natürlichen Zyklen und Schwankungen an, es begreift das Vorhandensein nichtlinearer Systeme (159). Mit Opaschowskis Buch liegt eine Zusammenfassung der Problematik Umwelt-

schutz und Freizeitverhalten vor. Viele der aufgeführten Gedanken sind nicht neu, erhalten durch ihre komprimierte Darstellung aber neues Gewicht. Das Ohnmachtsgefühl des einzelnen wird abgebaut, und Perspektiven werden aufgezeigt, wo sich im täglichen Alltag Angriffspunkte zum ökologischen Handeln ohne große Mühe ergeben. Die Aussagen sind gestützt durch eine Unmenge an Graphiken, Beispielen, prozentualen Auswertungen und Umfragen. Die Gliederung der Themengebiete ist klar durchstrukturiert, hemmt aber ein wenig den Lesefluß, weil die gleichen Aspekte zu jedem Thema erneut aufgegriffen werden. Durch die ständige Wiederholung richtet sich der pädagogische Zeigefinger etwas penetrant auf den Leser: Hast du es denn nun endlich kapiert? Leider faßt Opaschowski die Umweltthematik etwas zu kurz und hört dort auf, wo es erst richtig interessant wird. Mit der Forderung einer neuen Ethik bringt er die Sozialpsychologie herein, aber die Frage, wie wir zu dieser Ethik kommen, bleibt unbeantwortet. Warum geraten wir denn in Kaufrausch? Warum macht uns die Mülltrennung so zu schaffen, obwohl wir um deren Notwendigkeit wissen? Mit diesen Fragen steht das Individuum nicht der Umwelt ratlos gegenüber, sondern mindestens genauso dem gesellschaftlichen Apparat. Wenn Kaufrausch mit dem unverantwortlichen Nachgeben von Modetrends wegerklärt wird, ist die Analyse des Problems recht oberflächlicher Art. Warum ist denn die Mobilität wichtiger als das Ankommen? Wovor laufen wir davon? Fest steht, daß Opaschowski kein Freund des menschlichen Freizeitbedürfnisses ist, aber wenn der Mensch schon beschäftigt werden muß, entwirft er in seinem Buch keine alternativen Therapien. Er orientiert sich an dem faktisch Möglichen. Vielleicht stagnieren wir aber gerade dort. Vielleicht brauchen wir gerade provokative Denkwürfe mit dem Moment des Utopischen. Wenn die unselige Freizeit aufgrund

pid

pichlerrad · Steinstr. 23 · 76133 Karlsruhe
Tel. 07 21/ 37 61 66 · Fax 07 21/ 37 07 22

Bau und Vertrieb
Liegeräder
Katalog gegen 5,- DM in Briefmarken

**Flevo
pichlerrad 531
Lightning
Aeroprojekt
Flux
Radnabel
Leitra**



des sinkenden Bedarfs an Arbeitnehmern immer mehr steigt, warum können dann keine ökologisch provokativen Beschäftigungstherapien entwickelt werden? Vielleicht bringt uns die Provokation heraus aus der Lethargie und hinein in die Aktivität.

Stephanie-Andrea Fleischer, Celle

In diesen Tagen wird das Liegeradbuch in zweiter Auflage ausgeliefert - fast unverändert, trotz der vielen Mängel, die es hat. Ein Grund, sich noch einmal mit diesem Werk kritisch auseinanderzusetzen: Premiere mit kleinen Fehlern: "Das Liegerad" von Gunnar Fehlau. Textgrundlage der Kritik ist aber die 1. Auflage. (bf)

**Gunnar Fehlau: Das Liegerad
Kiel 1993; 44,00 DM**

Wer von den engagierten Liegeradfahrern und -bauern hätte noch nicht daran gedacht, eines Tages ein Buch über Liegeräder zu schreiben, fehlt doch schon seit langem eine solche Publikation auf dem sonst so übersättigten Büchermarkt. Und dies, obwohl Liegeräder ein besonders interessantes, vielfältiges und - für einen bebilderten Band nicht unwichtig - höchst fotogenes Sujet darstellen.

Gunnar Fehlau tritt also an, mit seinem Buch eine Lücke zu schließen, oder zumindestens einen Teil davon, denn wenn es auch noch kein Buch über Liegeräder speziell gab - gute Fahrradbücher, die das Liegerad streifen, gibt es schon länger: Von den etwas schnoddrigen, aber liebevoll fachkundigen Publikationen eines Christian Kutz bis zu den professionell geschriebenen und hervorragend ausgestatteten Büchern des Richard Ballantine. Somit ist die Meßlatte hoch gelegt und jemand, der eine umfassende Auseinandersetzung mit dem Thema angeht, wird an ihr gemessen, zumal das Buch von Umfang und Preis nicht gerade Taschenbuchformat hat.

Was soll dem Käufer geboten werden? Fehlau schreibt es im Vorwort: Das Wissen, sich objektiv mit der Materie Liegerad auseinanderzusetzen, was die Themen Liegeradgeschichte, den Gebrauch von Liegerädern, physikalische Grundlagen und Selbstbau einschließt. Allerdings beschränkt sich das Buch auf die Zweiräder, was ein bißchen schade, aber aufgrund der Fülle des Stoffes verständlich ist.

Um es gleich vorwegzunehmen: Dem hohen Anspruch wird nur zum Teil entsprochen, wobei am Umfang der Auseinandersetzung mit dem The-

ma weniger auszusetzen ist als an ihrer Art und Tiefe.

Dabei beginnt das Buch zunächst vielversprechend mit einer flüssig geschriebenen Liegeradgeschichte, die bis zu Paul Rinkowski, dem genialen, aber erst posthum anerkannten Liegerad-Pionier der DDR reicht. Ausgezeichnetes Bildmaterial und eine Fülle auch für den Liegeradkenner neuer Fakten vollenden den sehr guten Eindruck dieses Kapitels.

Da hat Fehlau einen guten Griff getan, denn es scheint, als habe ein anderer Autor diesen Abschnitt verfaßt. Zu sehr heben sich die Textpassagen in Sichtweise und inhaltlicher Tiefe vom Folgenden ab. Dann aber gehört es zumindestens zum guten Stil, den Autor anzugeben und hervorzuheben.

Das nächstfolgende Kapitel über die moderne Liegeradgeschichte hebt sich vom vorangegangenen deutlich ab. Fehlau läßt keinen Zweifel daran, daß für ihn das sportliche Liegeradfahren das Maß aller Dinge ist. Dagegen ist prinzipiell nichts einzuwenden, es tut aber der versprochenen umfassenden und objektiven Darstellung Abbruch. So schrumpft die moderne Liegeradgeschichte zu einer unsystematischen Schilderung der Hochgeschwindigkeits-Rekordgeschichte.

Liegeradgeschichte begann aber gerade in Europa auch mit dem Gedanken neu, die erreichten Fortschritte im Liegeradbau für einen humanen, in der Leistungsfähigkeit dem Auto nahekommenen Individualverkehr zu nutzen. Man denke hier an die Arbeiten Schlöndorffs, der Uni Oldenburg und die Hobbythek-Sendungen Burkhard Fleischers, nach der mehr als 70.000 Personen seine Bauanleitung für ein Liegerad anforderten - meines Wissens das größte Echo, das je eine HPV-Aktion in der Öffentlichkeit gefunden hat.

Etwas nervtötend und im ganzen Buch zu finden ist das Insidergeschwafel von den HPV-Freaks, der Fachwelt, den Giganten und den Helden der HPV-Szene usw. Damit stellt sich auch die Frage, an wen sich das Buch eigentlich richtet. Gerade in dem den

technischen Teil einleitenden Kapitel "Mit dem Liegerad unterwegs" scheint die Antwort auf diese Frage unklar.

Für langjährige Kenner der HPV-Szene enthält es zu viele Allgemeinplätze und zu wenig Daten und Darstellungen, für einen in dieser Hinsicht unbedarften Leser fehlt die gründliche Einführung in das Thema. Damit ist die Vorstellung der wichtigsten Liegeradtypen gemeint, am besten, wie bei Ballantine, anhand großformatiger, betexteter Fotos.

Außerdem wird er mit den immer wiedereingestreuten Namen von Liegeradherstellern oder Komponentenlieferanten wenig anfangen können.

Denn was soll ein unerfahrener Leser z.B. mit der Information anfangen, daß das Flevo-Bike mit Frontantrieb, Vollfederung und Umbaumöglichkeit zum Dreirad den Wünschen vieler HPV-Piloten entspricht, das einzige Bild dieses Fahrzeuges, das vielleicht einen Eindruck vermitteln könnte, sich aber mehr als 120 Seiten weiter hinten bei einer Abhandlung über gesetzliche Grundlagen befindet. Damit ist eine weitere Eigenart des Buches beschrieben: Bilder und Text stehen nur selten einmal in Zusammenhang. ^{Verlag}

Fehlau setzt seine Betrachtungen mit dem Abschnitt "Wettkampf und Physik" fort. Beim Wettkampf ist er in seinem Element, der Text ist informativ und interessant, bei der Physik ganz offensichtlich nicht. Ein Satz wie "die Schwerkraft der Masse übersteigt das Trägheitsmoment des Systems, man fährt" ist in mehrfacher Beziehung Unsinn und nicht der einzige dieser Art. Das Kapitel hätte besser entfallen sollen, denn wird das Überflüssige und das Falsche abgezogen, bleibt kaum etwas übrig.

Ganz anders der Abschnitt über Biomechanik. Hier bemüht sich Fehlau um eine verständliche Vorstellung der Bewegungsabläufe beim Liegeradfahren und die Herausarbeitung der Gegensätze zum Normalradfahren. Bei dieser Schilderung, der im übrigen auch eine erklärende Skizze gutgetan hätte, kommt er zu der wichtigen, auch durch Erfahrungsberichte belegten

Erkenntnis, daß im wesentlichen ein falscher Fahrstil für die dem Liegerad nachgesagte mangelnde Bergtauglichkeit verantwortlich ist, weniger physische Faktoren. Zusammen mit den Hinweisen für das richtige Fahrtraining ist dies die meiner Meinung nach wichtigste Aussage des Buches.

Ein breiter Raum wird der Liegeradkonstruktion eingeräumt. Fehlau schreibt in der Einleitung des Kapitels, daß hierdurch alle Informationen vermittelt werden sollen, um ein eigenes Liegerad entwerfen zu können.

Allerdings hält dieses Kapitel nicht, was der Autor verspricht. Zwar handelt er alle wichtigen konstruktiven Aspekte des Liegeradbaues ab, doch der Inhalt der Unterkapitel ist wieder sehr allgemein gehalten und enthält sehr wenig konkrete Angaben. Es kann nicht gelingen, den Liegeradbau ohne Zeichnungen oder Konstruktionspläne, ohne Maßtabellen und ohne die Schilderung wichtiger Planungsabläufe zu verdeutlichen. Ein Manko auch, daß der Hinweis auf preiswert erhältliche gute Baupläne, sei es vom Flevo-Bike, von einer ganzen Reihe Stiffelräder oder gerade für den nicht so gut ausgestatteten Bastler vom Lanio von Fleischer völlig fehlt.

Sonst ist der Inhalt im großen und ganzen, bis auf einige recht peinliche Darstellungen von Lenkung ("Nachlauf") und Aerodynamik korrekt, jedoch zu allgemein.

Der ganz locker zu lesende, aber eben wenig tiefgründige Stil setzt sich auch in das Kapitel "Selbstbau von Verkleidungen" fort, für den im übrigen das oben Gesagte gilt. Wer wirklich selbst eine Verkleidung bauen will, muß sich zusätzliche Literatur besorgen. Schade auch, daß auch die Verkleidungen nur unter dem Geschwindigkeitsaspekt betrachtet werden, da kommen dann die Teilverkleidungen zu kurz. Nicht ganz nachvollziehbar außerdem, warum es das Kapitel praktisch zweimal gibt, einmal am Ende des Konstruktionsteils und dann unter oben genanntem Titel mit starken inhaltlichen Überschneidungen. Vielleicht merkt's ja keiner...

Den Abschluß des Buches bildet ein Kapitel über die gesetzlichen Grundlagen des Liegeradfahrens und eine Übersicht der wichtigsten Hersteller, beides gelungene und wichtige Bestandteile eines Liegeradbuches. Auffällig ist nur, daß hier von 3000 verkauften Flevo-Bikes pro Jahr die Rede ist, vorne waren es noch 400. So oder so, gemessen an seiner Bedeutung kommt dieses Fahrzeug in dem Buch völlig zu kurz. Vielleicht, weil es im Renngeschehen keine große Rolle spielt... Das ist, denke ich, symptomatisch und damit wären wir beim Fazit über dieses Buch. Hier hat jemand ein dickes Werk mit minimiertem Arbeitsaufwand erstellt - das aufgeschrieben, was er aus seiner Rennpraxis weiß - zum Beispiel das Flevo aber wohl nie gefahren hat, deswegen taucht es im Buch kaum auf. Gleiches gilt wohl auch für die anderen vernachlässigten oder sehr allgemein abgehandelten Themen.

Ein Sachbuch mit umfassendem Anspruch verlangt jedoch langwierige und gründliche Recherchen auch auf den Gebieten, in denen der Autor keine Erfahrungen besitzt; man muß sich die Arbeit machen, Dinge einmal nachzulesen, Zeichnungen zu machen und Daten zu sammeln. Das wollte Fehlau offenbar umgehen, was man dem Buch in weiten Teilen anmerkt. Das finde ich bei diesem Preis (DM 44,-) sehr ärgerlich und möchte es daher dem ernsthaft Interessierten nicht zum Kauf empfehlen.

Andererseits gibt es derzeit nichts Besseres und für jemanden, der nicht zu sehr über das nachdenkt, was er liest, sondern mehr den Unterhaltungswert schätzt, ist das Buch geeignet, da es flüssig geschrieben ist und die für Außenstehende interessanten Details hervorhebt. Unter diesem Klientel soll und wird es seine Käufer finden.

Allen, die mit dem Gedanken spielen sollten, sich selbst literarisch zu betätigen, sei gesagt, daß demnach ein wirklich grundlegendes Werk über das Liegeradfahren noch aussteht. Also, an die Arbeit!

Thomas Liebich, Hannover

G. Wagner / G. Schupp
Essen, Trinken, Gewinnen
Darmstadt 1994; 160 S.; 24,80 DM

Der Titel vermittelt zunächst den Eindruck, daß das Buch vor allen Dingen Sporttreibende ansprechen möchte, die ihre Leistung optimieren wollen. Viele Abschnitte sind auf diese Zielgruppe zugeschnitten und man spürt immer die praktische Erfahrung der Autoren.

Aber das Buch ist vor allen Dingen auch eine Ernährungslehre, aus deren Lektüre es für jeden etwas zu gewinnen gibt.

Im ersten Teil geht es um die Rolle der einzelnen Nährstoffe und ihre sinnvolle Relation im täglichen Speiseplan. Wie ißt man sinnvoll vor einer Belastung, um die "Tanks", die Energiespeicher des Körpers, aufzufüllen, um so immer ausreichend Energie bereitzustellen? Wie verhält man sich während der körperlichen Belastung und wie danach? Welche Besonderheiten gibt es in den unterschiedlichen Altersgruppen? Wie meldet sich der Körper, wenn man sich überlastet hat? All diese Fragen beantwortet das Buch kompetent und verständlich.

Im zweiten Teil des Buches werden die Fakten der ersten Kapitel auf die Belastungssituation bei unterschiedlichen Sportarten angewendet und sowohl Ernährungs- als auch Trainingsempfehlungen gegeben. Diese werden nachvollziehbar begründet und es wird immer wieder darauf verwiesen, daß diese Empfehlungen auch vom Institut für Sporternährung e.V., Bad Nauheim, getragen werden.

Sicherlich sind diese Kapitel sehr speziell, aber gerade das hebt den Wert des Buches. Denn jeder wird sein Kapitel finden.

Das letzte Drittel des Buches wird dann sehr praktisch. 50 Seiten Rezepte und Menuevorschläge machen das Buch zu einer runden Sache. Verständlich geschrieben und lesenswert für jeden.

Martin Raguse, Hannover



- Nachrichten

Human Powered Vehicles HPV Deutschland e.V.

Vorsitzender: Werner Stiffel
Im Holderbusch 7, 76228 Karlsruhe
Schatzmeister: Michael Pohl
Körnerstr. 23, 52064 Aachen
Liegeradatei: (LD) Andreas Pooch
Heidestr. 8, 53840 Troisdorf

Die LD besteht seit Januar 1991. Dabei handelt es sich grundsätzlich um eine computergestützte Adressensammlung. Neben der Adressensammlung werden Infomaterial, Zeitschriften, Artikelkopien und Literatur versendet. Außerdem werden sämtliche Informationen rund um das Liegerad gesammelt, um ein Archiv aufzubauen. Hier kann jede/r Radler/in mithelfen:

- Mitteilung eigener Liegeradaktivitäten ob als Konstrukteur, Nutzer, Tourenfahrer usw.
- Zusendung von Artikeln oder Kopien von Presseberichten über Liegeräder und Aktivitäten.
- Zusendung von Fotos und/oder Typenblätter eigener Entwicklungen.

Das Standartinfo, das zur Zeit versendet wird, besteht aus einer Herstellerliste mit 26 verschiedenen Liegerädern mit Bildern und Adressen, einer Materialliste der verfügbaren Literatur, allgemeinen Infos zur LD sowie einer Terminliste von HPV-Veranstaltungen. Die Herstellerliste wird zur Zeit überarbeitet und um Fahrradläden erweitert, die Liegeräder im Programm haben. Das neue Herstellerinfo ist für DM 7,- in Briefmarken zu erhalten unter der oben angegebenen Adresse. Geduld ist allerdings mitzubringen.

BEITRITTSERKLÄRUNG BITTE IN DRUCKSCHRIFT AUSFÜLLEN

Nicht ausfüllen! Mitgliedsnummer

Bitte einsenden an den HPV Deutschland e.V., Postfach 2004 in 91010 Erlangen.

Name: Tel.: /

Straße: dienstl.: /

Wohnort: Beruf:

Staat: Geburtsdatum:

Nach § 26, Satz 1 des Bundesdatenschutzgesetzes informieren wir Sie hiermit, daß die von Ihnen gemachten Angaben gespeichert und nur für die Mitgliederverwaltung und den Bezug von PRO VELO verwendet werden. Das Beitragsjahr = Kalenderjahr.

- Der Jahresbeitrag beträgt zZt.: 30 DM (Schüler, Studenten, Arbeitslose ..)
Bitte Kopie beilegen
 50 DM (Mitglieder mit Einkommen)
 120 DM (juristische Personen)

Ich zahle im Lastschriftverfahren und ermächtige den HPV hiermit widerruflich, den Jahresbeitrag bei Fälligkeit zu Lasten meines

Kontos Nr.: BLZ: bei der

durch Lastschrift einzuziehen. Kontoinhaber:
(Das Lastschriftverfahren ist für den Verein und für Sie die kostengünstigste Art der Beitragszahlung.)

Ich zahle per Überweisung auf das Konto der Sparkasse Aachen BLZ 39150100 Knr. 534123. Der Jahresbeitrag wird sofort fällig, danach jeweils bis Ende April jeden Jahres!

Datum: Unterschrift Datum: Unterschrift
Mitglied Falls Mitglied nicht Kontoinhaber Kontoinhaber

Der HPV ist als gemeinnützig anerkannt. Spenden und Mitgliedsbeiträge sind steuerlich abzugsfähig. Finanzamt Erlangen - Steuernr. 18645243. Eine Quittung wird Ende jeden Jahres zugesandt.

Offene Deutsche HPV-Meisterschaften

Dieses Jahr finden im Raum Hannover am 9. bis 11. September die Meisterschaften statt. Veranstalter ist der HPV Deutschland e.V.. Organisiert wird die Veranstaltung von der Liegerad und Ökomobilgruppe Hannover. Anreise und Unterkunft finden im Laufe des Freitag statt. Die erste Disziplin ist am Samstag morgen, der Geschicklichkeitsparcours. Anschließend erfolgt die statische Prüfung. Nachmittags findet das Hochgeschwindigkeitsrennen statt. Sonntags wird im Laufe des Vormittags das Rundenrennen durchgeführt. Gegen Mittag ist die Siegerehrung. Die Rennen und Prüfungen werden weitgehend nach den Regeln durchgeführt, die in den Ausgaben 23 (S. 35) und 24 (S. 34) der ProVelo veröffentlicht worden sind. Bitte kopieren Sie das unten abgedruckte Anmeldeformular und schicken es bis zum 15. Juli an [JANUN; z.H. Jens Holloch; Gobenstraße 3a; 30161 Hannover (Tel: 0511-394015)], und überweisen Sie die Startgebühr von 70,-DM auf das Konto: Nr.: 0127310001; Bank.: Volksbank Hannover Nr.: 25190001; Inhaber: HPV A.Hasert. In der Startgebühr ist eine Vollverpflegung (Vollwertkost (vegetarisch)) enthalten. Spätere Anmeldungen bis Anfang September erfordern einen höheren Bearbeitungsaufwand, wodurch sich die Startgebühren auf 90,00 DM erhöhen.

Anmeldung (Bitte in Druckschrift ausfüllen!)

Vorname Name			
Straße Hausnummer			
Postleitzahl Ort			
HPV Mitgliedsnummer:	Alter: Jahre	bezahlter TlnBeitrag:	DM
Fahrzeugtyp:		Fahrzeugnr:	
bislang erreichte Höchstgeschwindigkeit	km h	Stunden- Schnitt	km
Ich nehme an folgenden Disziplinen teil und akzeptiere die geltenden Regeln.			
Disziplin	un-	teil-	vollverkleidet
<input type="checkbox"/> Geschicklichkeitsparcours	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Alltagsprüfung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Teilnehmerbewertung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Hochgeschwindigkeitssprint	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Rundkursrennen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Ich möchte nur dabei sein <input type="checkbox"/> und mithelfen. Übernachtung im <input type="checkbox"/> Wohnwagen <input type="checkbox"/> Zelt <input type="checkbox"/> Turnhalle <input type="checkbox"/> Ich besorge mir selbst ein Quartier.			
Ich zahle mit <input type="checkbox"/> Verrechnungsscheck bzw. tätige <input type="checkbox"/> Überweisung/Einzahlung.			
Datum	Unterschrift		

LIEGERAD - WOCHENENDE in Aachen

Hier der vorläufige Zeitplan:

Fr. 24.6.94	14.00	Anreise/Anmeldung
	16.00	Good Will Tour. Hierzu ist besonders die ältere Generation eingeladen.
	19.00	Gemütliches Treffen in der Altstadt (Restaurant Kazan in der Annastr.).
Sa. 25.6.94	10.00	HPV Wettbewerb "Wetterschutzverkleidung" Vor- und Ausstellung der Verkleidungen.
	13.00	Preisverleihung.
	13.30	Mittagspause.
	15.00	MitgliederInnenversammlung.
	19.30	Gemütliches Treffen in der Altstadt (Restaurant Kazan in der Annastr.).
So. 26.6.94	9.30	Stadtbummel Treffpunkt Markt.
	12.00	Renn- und Liegeradrennen auf dem Betriebshof der ASEAG Neuköllnerstr..

Leider haben sich bis jetzt nur 5 Leute angemeldet. Ich möchte alle nochmals eindringlich bitten sich anzumelden (wenn möglich bis zum 1.4.94), damit wir die Sache besser planen können. Postkarte genügt. Ihr bekommt dann einen Stadtplan zugesandt in dem alle Orte verzeichnet sind. Leider steht der Ort für den 25.6.94 noch nicht fest. Aus Kosten- und organisatorischen Gründen muß sich jeder um die Verpflegung und Übernachtung diesmal selber kümmern. Am besten umgehend!

Hier einige Adressen

Jugendherberge Colynshof, Maria-Theresia-Allee 52074 Aachen
Tel.: 0241/71101

Touristen Info. Infobüro Friedr.-Wilh.-Platz, 52062 Aachen, Tel.: 0241/1802960-61

Infobüro Bahnhofplatz 4, 52064 Aachen, Tel.: 0241/180 2965
Zimmervermittlung, Postfach 2007, 52062 Aachen, Tel.: 0241/180 2950-51

ADFC Dachgeber; fragt in Euerer ADFC -Geschäftsstelle nach. Für ADFC Mitglieder!

Die Liegeradgruppe Aachen wird noch ein paar Privatquartiere für Leute mit kleinem Geldbeutel organisieren. Falls Interesse an einem Privatquartier besteht, bitte auf der Anmeldung vermerken!

HPV C/O M. POHL KÖRNERSTR. 23 52064 AACHEN
TEL.: 0241/76468 18.00 - 21.00 Uhr oder auf Band sprechen

FAX.: 0241/407 125

HPV BESTELL - SERVICE

Artikel	Preis	Bemerkung
HPV Typenblätter	5,- DM	ca 60 Lieger, Berichte und Ergebnisse der HPV DM in Aachen
Programmheft zur HPV DM 93	2,- DM	die beiden Hefte gehören eigentlich in jede HPV Bibliothek
Adressenliste alphab. sort.	3,- DM	nur für private Zwecke
Adressenliste nach PLZ sort.	3,- DM	nur für private Zwecke
Adressenliste alphab. sort. mit Telefonnr. Hier sind nur Mitglieder mit Telefon verzeichnet	3,- DM	nur für private Zwecke unbedingt schriftlich bestätigen!!
Porto und Verpackung	3,- DM	1-2 Schriften
Porto und Verpackung	5,- DM	3 und mehr Schriften
Anmeldeunterlagen EM '94 CH	frei	26.8.-28.8.1994 Laupen BE
Anmeldeunterlagen 2. Europäisches Veloseminar CH	frei	25.8.1994 Schloß Laupen BE
Porto und Verpackung	1,- DM	Bei Einzelbestellung bitte frankierten u. adressierten Rückumschlag zusenden

Die Adressenlisten werden nur an Mitglieder verschickt. Bitte Mitgliedsnr. angeben! Bestellungen sind nur gegen Vorkasse möglich. Bitte unbedingt schriftlich bestellen mit Angaben des Überweisungsdatums bzw. mit Kopie des Überweisungsträgers und Angabe der Mitgliedsnr. Bitte einen Adressaufkleber beilegen. Für Wiederverkäufer ist die Bestellung ab 10 Heften porto- und verpackungsfrei!

10 Jahre HPV Deutschland e.V.

1995 wird der HPV 10 Jahre alt. Zu diesem Ereignis soll eine Chronik entstehen. Ich möchte alle bitten, die etwas zu den folgenden Themen schreiben wollen oder Bilder dazu haben, mir das Material zu zusenden. Wer einen PC besitzt, kann mir auch ein Diskette 3 1/2 Zoll DD schicken. Bitte in ASCII Code!!!

Themen, Kapitel, Fragen, Gründungsgeschichte; Gründungsmitglieder?; Liegeradepisoden; Fotos; Comic; Firmenportais; Personenportraits; Liegeradgruppen; überregionale Zeitungsartikel; Rennberichte; Boote und Flugzeuge nicht vergessen; alte Veranstaltungsplakate; usw. Durchforstet Eure Archive. Es liegt an Euch, wie gut die Chronik wird!!!

HPV C/O M. POHL KÖRNERSTR. 23 52064 AACHEN

P.S. Bitte mehr als drei Zuschriften!!

TERMINE

Second European Seminar on Velomobiles "Safety and Design"

Safety and Design of Human Powered Vehicles are subjects which have so far been rather neglected. However these are presumed to be key factors for a broader acceptance.

The main subject may be discussed in the following possible contexts:

- Future transportation systems
- Joy and health
- Concepts of single and multitrack vehicles
- Design and marketing
- Stability and handling
- Reliability and durability
- Ergonomy
- others ...

Jürg Hölzle
Secretary of Future Bike CH
"Velomobile Seminar 1994"
Spitzackerstrasse 9
CH-4410 Liestal
Switzerland

Theo Schmidt
Phone +41-33-37-19-12

Vorankündigungen

1. HPV-Jahreshauptversammlung
2. HPV-Verkleidungswettbewerb
3. Werner Stiffel kandidiert nicht mehr zum 1. Vorsitzenden. Interessenten an dieser Position setzen sich bitte mit ihm in Verbindung.

Auf der ASEAG-Veranstaltung ab 24.6.93 findet zum einen die HPV-Jahreshauptversammlung statt, zum anderen die Preisverleihung des HPV-Verkleidungswettbewerbs (Ausschreibung siehe PRO VELO 28 S. 48)

18.6.1994

Trondheim-Oslo

Radklassiker über 560 km, auch für Liegeradler, Hinfahrorganisation Axel Fehlau, Tel: 02202/37775

24. - 26.6.1994

ASEAG-Meisterschaft

Liegeradrundkursrennen auf dem Aachener Bushof. Anmeldung: M. Pohl, Körner Str. 23, 52064 Aachen

25.6.1994

HPV-Mitgliederversammlung (15.00 Uhr)

Ort: IKV - Institut für Kunststoffverarbeitung Seffenter Weg / Ecke Sommerfeldstr.

9.7.1994

Liegeradrennen

im Rahmen eines bundesoffenen Rad-Kriteriums anlässlich des Altstadtfestes in Pfaffenhofen/Ilm, Anmeldung Tel./ Fax: 08441/72186
Franz Rothbucher, Weiherstr. 5, 85304 Ilmmünster

7.-10.7.1994

3. Internationale Solarmobil Tour de Ruhr

Kontakt und Anmeldung: ISOR, Ernst-Mehlich-Str. 4a, 44141 Dortmund, Tel. 0231/527571, Fax 0231/527572
Gebühr 200,- DM, ab 26.4.94 400,- DM

24.7.1994

HPV-Rennen Nürnberg-Herpersdorf

50 km, schöner 10-km-Kurs, Preisgelder, Start 10:25
Martin Staubach, Rilkestr. 17, 90419 Nürnberg Tel. 0911/339719 Fax: 09131/501314

1.-7.August 1994

Int. Human Powered Speed Championships Eureka, Californien, USA. Sammelfahrt organisiert A. Fehlau, Tel. 02202/37775

5.-20.8.1994

Kunst und Dreirad

Dreiradausstellung in Verbindung mit einer Kunstaussstellung von Werken des irischen Künstlers Georgie Mc Cuthen. Laden 25 - Am Werder 25 - 21335 Lüneburg Tel. 04131/37960
Fax: 04131/390948

12.-14.8.1994

5. Human Powered Boat European Championships

auf der Außenmühle in HH-Harburg mit HPV-Fahrrad-Beiprogramm. Gäste sind willkommen. Infos: Andreas Schlieff, Dohlenhorst 4, 22453 Hamburg Tel: 040/5512790
Fax: 040/5554260

25.8.1994

2. European Velomobile Seminar

Schloß Laupen, Schweiz
Infos: Jörg Hölzle, Spitzackerstr. 9, CH-4410 Liestal

26.-28. August 1994

HPV-Europameisterschaft CH
Sammelfahrt: A. Fehlau, 02202/37775

31.8. - 4.9.1994

EUROBIKE

Fahrradmesse in Friedrichshafen, ggf. Liegeradgemeinschaftsstand; Ausstellungsanmeldung: Liegeraddatei A. Pooch, Heidestr. 8, 53840 Troisdorf

5.-9.10.1994

IFMA

Fahrradmesse in Köln, ggf. Liegeradgemeinschaftsstand; Ausstellungsanmeldung A. Pooch (s.o.)

10./11.9.1994

Deutsche HPV-Meisterschaft

in Hannover. Ausschreibung siehe HPV-Nachrichten

August 1995

HPV Weltmeisterschaften

in Eindhoven NL
Kontakt: NVHPV Postbus 10075, NL-1301 AB Almere, Tel. 036- 5312638

Regelmäßige Termine

Liegeradtreff München

jeden dritten Donnerstag im Monat um 19 Uhr Westpark München, Nestreugarten nahe ADFC Bruno Polak, Heiterwanger Str. 20 8000 München 70

Liegeradgruppe Aachen

jeden zweiten Mittwoch im Monat um 19 Uhr 30 Reimannstr. 22, Aachen, ADFC-Geschäftsstelle Michael Pohl, Körnerstr. 23, 5100 Aachen

Liegeradgruppe Bremen

jeden zweiten Donnerstag im Monat um 20.00 Uhr, i.d.R. Gaststätte "Sender", Humboldtstr. 136, Bremen; Kontakt F. Weber, Tel. 0421/343453

Liegeradgruppe Hannover

jeden 2. Dienstag im Monat, Im Moore 11a (Uni, Vacuum)

Fahrrad-AG TU HH-Harburg

an jedem 2. und 4. Mittwoch in der Vorlesungszeit ab 18.00 Uhr; Ort: Schule Woellmerstr., An der Rennkoppel (im Keller über den Hof)

Fahrrad-AG TU Braunschweig

Kontakt: Björn Zelter, Tel. 0531/893625

Fahrrad-AG Uni Göttingen

Dienstag 17.00 - 21.00 Uhr; Evangelisches Studentenwohnheim, Keller

Liegeradgruppe Berlin

jeden 1. Mittwoch im Monat; Kontakt OST-RAD Entwicklungswerkstatt; Greifswalderstr. 9 (Gewerbehof) 10405 Berlin; Tel.: 030/2316589

Liegeradgruppe Köln/Bonn

jeden 1. Dienstag im Monat 19.00 Uhr; Gaststätte An der alten Feuerwache, Sudermannstr. Köln

ANTHROCAR Main Tauber Kreis

Liege- & Kabinenrad-Sprechstunde freitags 18.00 Uhr 97922 Lauda Tel 09343/5554

Liegeradstammtisch Karlsruhe

jeden 2. Mittwoch im Monat 20.00 Uhr; Gaststätte Bindingfab, Burlacherallee; Kontakt Tel.: 0721/451511

KLEINANZEIGEN.

Verkaufe M 5 Kurzliegerad VB 1.600,- DM. Tel.: 0561/601371

Rahmenbau-Handbuch The Protens Framebuilding Handbook. Eine ausführliche Anleitung zum Selbstbau eines Rahmens mit einfachen Mitteln. Aus dem Amerikanischen, 245 Seiten, ca. 70 Abb. Bezug: Euroscheck über 53,- DM an

Fahrradladen, Nauwieserstr. 19 66111 Saarbrücken.

Absender nicht vergessen!

Liegerad mit Elektroantrieb Reichweite: 2 x 35 km/Tag Peer Gynt mit Antrieb vom City-Blitz, mit TÜV- Zulassung 4.500 DM Tel. 02242/81760

Flevo Trike, 14-Gang Orbit, 1 Jahr alt, für 1.950,00 DM zu verkaufen. Tel: 035055/61238.

Qualitätskomponenten für Reiserad, 1 Satz, gebraucht, zum halben Neupreis zu verkaufen. Liste gegen Freiumschlag. R. Scholz, Alter Graben 31, 24214 Gettorf; 04346/4826 ab 18.00 Uhr, tagsüber 0431/5963850

Leichtbau-Schrauben zu fairen

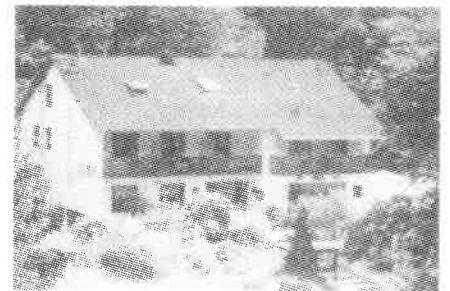
Preisen! Keine rostigen Schrauben mehr am Velo. Weniger Gewicht bei Super Optik. Hochfest Alu-Schrauben (Inbus, Sechskant), Stoppmuttern, Mutter, U-Scheiben, ... Auch Gold eloxiert! Alu-Verkleidungsschrauben (flacher breiter Kopf). Liste gegen 1 DM Rückporto. BIKE TUNING SERVICE; I. Renz, Asmückweg 5, 64397 Modautal.

Street Machine, Kurzliegerad, vorn + hinten gefedert, 1 Jahr alt, NP 3.500,- DM für 2.700,- DM. Tel.: 04178/1329

Hier könnte Ihre Kleinanzeige stehen!

Liegerad Vlevo Bike Racer, sw Shimano Ultegra 8fach, Campa Drehgriff, Magura Hydrostop, Campa Ome V Felgen, Conti Kevlar 622-20, Sitzhöhenversteller, speziell Seitenklappständer, 9 Mon alt, 400 km, DM 2.500,00. Mit zwei Ortlieb Taschen, Alu Gepäckträger Rücklicht/Standlicht Pumpe Flaschenhalter Walzendynamo fernbedient Schutzblechen DM 3.000,00, Tel. 06142/664991, tagsüber oder ab 17 Uhr Tel. 06142/1473

Verkaufe kurzes Liegerad, voll gefedert, hochwertige Teile, 13 kg, VB 2.700,00 DM; Vollverkleidung für kurze Liegeräder + Negativform VB 500,- DM; Negativform der Bumble-Bike- Vollverkleidung an Liegeradgruppe, Händler ... Preis auf Anfrage. Christoph Kieser, Tel. 0721/501698



Hotel-Restaurant-Cafe

Haus am Wald

Inh. B. u. C. Adams

Kyffhäuserweg 1, 56154 Boppard am Rhein, Tel. 06742/2935, Fax 06742/82036 * ruhige Waldrandlage * Sonnenterrasse * gutbürgerliche Küche * Doppelzimmer ab 60,- * Montag Ruhetag

Kleinanzeigen sind der schnelle und preiswerte Weg zur gesamten Leserschaft!

Private Kleinanzeigen: 15,00 DM
Geschäftl. Kleinanzeigen :30,00 DM
Nur gegen Vorkasse (V-Scheck)!!

PRO VELO - bisher

Heft 6 Fahrradtechnik II: Beleuchtung, Auslegung der Kettenschaltung, Wartung und Verlegung von Seilzügen. Test: Fahrrad-Rollstuhl, Veloschlösser. 1986.

Heft 7 Neue Fahrräder I: IFMA-Bilanz 1986. Neue Fahrrad-Technik: Reiserad. Fahrwiderstände. Hybrid-Laufräder. 5-Gang-Nabenschaltung. 1986.

Heft 8 Neue Fahrräder II: Marktübersicht '87. Fahrberichte / Tests. Fahrrad-Lichtmaschinen. März 1987.

Heft 9 Fahrradsicherheit: Haftung bei Unfällen. Bauformen Muskelfahrzeuge. Anpassung an den Menschen. Fahrradwegweisung. Juni 1987.

Heft 10 Fahrradzukunft: Fahrradkultur. Leichtfahrzeuge. Radwege. September 1987.

Heft 11 Neue Fahrrad-Komponenten: 5-Gang-Bremsnabe. Neue Bremsen. Beleuchtung. Leichtlauf. Radwegbau. Dez. 1987.

Heft 12 Erfahrungen mit Fahrrädern III: Mountain-Bikes: Reiserad, Stadtrad. 5-Gang-Nabe. Reisetandem. Schwingungskomfort an Fahrrädern. März 1988.

Heft 13 Fahrrad-Tests I: Fahrtests. Sicherheitsmängel. Gefährliche Lenkerbügel. Radverkehrsplanung. Juni 1988.

Heft 14 Fahrradtechnik III: Bremsentest. Technik und Entwicklung der Kettenschaltung. Fahrrad-Anhänger. Hydraulik-Bremse. September 1988.

Heft 15 Fahrradzukunft II: IFMA-Rundgang '88. Neue DIN-Sicherheitsvorschriften. Konstruktive Gestaltung von Liegerädern. Dez. 88.

Heft 16 Fahrradtechnik IV: Mountain-Bike-Test. STS-Power-Pedal. Liegeräder. Radiale Einspeichung. Praxistips. März 1989.

Heft 17 Fahrradtechnik V: Qualitäts- und Sicherheitsdefizite bei Alltagsfahrrädern. Reisetandem. Speichendynamo G-S 2000. Ergonomie bei Fahrradschaltungen. Juni 1989.

Heft 18 Fahrradkomponenten II: Fahrradbeleuchtung; Speichen- / Seitendynamo. Qualitätslaufräder: Naben/Speichen. "Fahrräder mit Rückenwind". September 1989.

Heft 19 Fahrradtechnik VI: Schaltsysteme. Speichendynamo und Halogenlicht. Qualitätslaufräder. Elliptisch geformte Rahmenrohre. Radfahrgalerie. Dez. 1989.

Heft 20 Fahrradsicherheit II: Produkthaftung. Neue Fahrrad-Norm. Bremsentests. Fahrradunfälle und Schutzhelm. Praxistest: Reiserad, Dynamo. März 1990.

Heft 21 Fahrraddynamik: Physikalische Modelle der Fahrraddynamik. Bessere Fahrradrahmen. Erster Versuch einer Ethnologie des Fahrradfahrers. Juni 1990.

Heft 22 Fahrradkultur: vergriffen

Heft 23 Jugend und Fahrrad: Sozialarbeit und Fahrrad. Fahrrad im Matheunterricht. Schaltautomatik. ATB als Jugendrad. Ausbildung im Fahrradhandel. Dreiradbau. Dez. '90

Heft 24 Alltagsräder: Vergriffen

Heft 25 Alltagsräder II: Diskussion Alltagsrad, Praxistest LEITRA, Dreiradbau, Kindersitze u. -helme, Touristik, HPV-Typenblätter. Magura-Reiseset, Fahrraduning. Juni 91

Heft 26 Jugend forscht für's Rad: Uni-Shift-Schalthebel, ABS-Bremse für's Rad, Rücktrittbremse für Kettenschaltung, Kabinenrad, HPV-Typenblätter. September 91

Heft 27 Fahrradhilfsmotorisierung: Grundsatzartikel, Geschichte der Mofas, Testberichte Saxonette, Electra, Cityblitz, Velocity, Tests Kinderanhänger, Fahrraduning, HPV-Meisterschaften. Dez. 91

Heft 28 Frauen fahren Fahrrad: Vergriffen

Heft 29 Mehrpersonenräder: Das TANDEM und andere Gesellschaftsräder; Praxistests KUWAHARA-Tandem, Stufentandem Radius, Buddy Bike, TRIO-Dreirad von Radius; Selbstbauprojekte, Federung von Liegerädern. Juni '92

Heft 30 Lastenräder: Neuer Stadträder; Überblick einspurige Lastenräder; Selbstbauanhänger; IFMA-Berichte; Dreiräderfederung; HPV-Europameisterschaft. September '92

Heft 31 Lastenräder II: Zweiradumbau, Dreiräder, Anhänger, Aerodynamik an HPV-Fahrzeugen. Dezember '92

Heft 32 Der Radler als Konsument: Produkthaftung, Verhinderung von Materialermüdung, Zweiradmechaniker-Innung blockiert Ausbildung, Rollwiderstand der Zweiradbereifung, Aerodynamik an HPV-Fahrzeugen II, Liegeradesselbstbau, Kettendifferential. März '93

Heft 33 Mit dem Bio-Motor unterwegs: Schaltung zum BIO-MOTOR, Fahrradkarten, Berechnungen Fahrleistungen, Bereifung, Selbstbau kurzes Liegerad. Juni '93

Heft 34 Fahrradkultur II: Image des Fahrrades in der Werbung, Stiftung Warentest, Test Kardanrad, Trailerbike, 7-Gang-Nabenschaltungen, Liegeraddiskussion, Aerodynamik an HPV-Fahrzeugen III, Deutsche HPV-Meisterschaften. September '93

Heft 35 Velomobil statt Automobil: Mobilität am Wendepunkt, Reisezeiten im Stadtverkehr, TÜV-Untersuchung Anhänger, Messen, Liegeraddiskussion, Hinterradlenkung. Dez '93

Heft 36 Tourismus: Fahrradtourismus - umwelt- u. sozialverträglich? Medizin u. Tourismus, Bekleidungsmaterialien, Geschichte u. Tourismus, Gepäck, Aerodynamik IV. März '94

Ist Ihre PRO VELO-Sammlung vollständig?

Ab 10 Heften gibt es PRO VELO zum Sonderpreis: 4,00 DM zzgl. Porto pro Heft bei Vorauskasse !!

Nachbestellung

Ich bestelle folgende Hefte zum
Einzelpreis von 8,00 DM zzgl. Porto:

.....
Ich bestelle folgende Hefte im
Rahmen Ihrer Sonderaktion zum
Einzelpreis von 4,00 DM zzgl. Porto
(Mindestabnahme 10 Hefte):
.....
.....

Gewünschte Zahlungsweise

Ich zahle mit beiliegendem
Verrechnungsscheck

Ich habe den Betrag heute auf
eines der Verlagskonten
überwiesen

Ich zahle per Nachnahme (zzgl.
Porto und 3,00 DM Gebühr)

.....
Datum / Unterschrift

Portogebühren

Einzelheft: 1,50 DM

Päckchen (10 Hefte) 5,00 DM

Paket (mehr als 10 Hefte) ... 7,50 DM

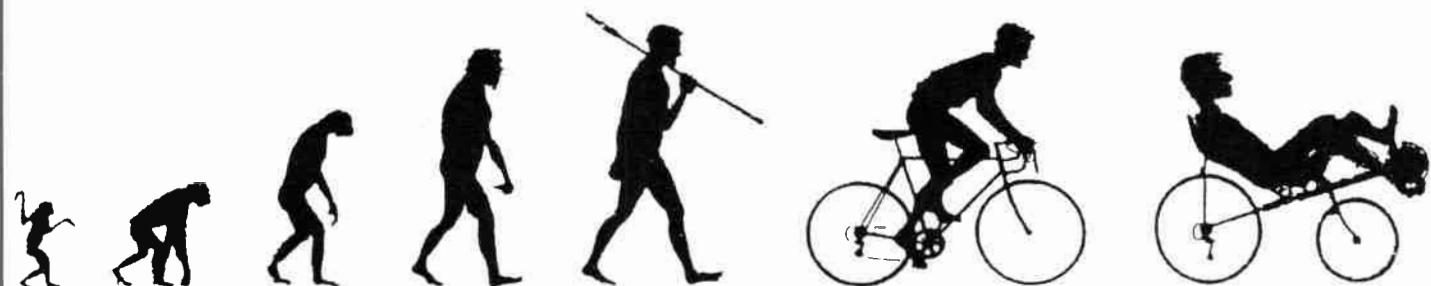
Nachnahmegebühren

(zusätzlich zum Porto): 3,00 DM

Senden Sie Ihre Bestellung an
folgende Adresse:

PRO VELO
Riethweg 3

29227 Celle



© CLAUDIA PINKERA

LIEGERÄDER .

FON: 02202 41221 FAX: 02202 41822

**BEWÄHRTE SERIENMODELLE, PROTOTYPEN
PROBEFAHREN, SUPER BERATUNG, VERLEIH
INDIVIDUELLE LÖSUNGEN**

INFOS GEGEN 3 MARK IN BRIEFMARKEN

VELOLADEN - FAHRRADKULTUR & -TECHNIK

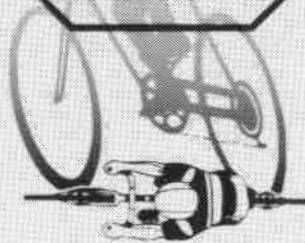
51469 BERGISCH GLADBACH BENSBERGERSTR.117

LIEBE auf den ersten Blick.

Und auf den zweiten, dritten, vierten...



Genuß ohne Reue:
Mit Ihrem neuen Spitzenrad von



THINK!
BIKE!

Die neue Leidenschaft.

Schauen Sie einfach mal bei Ihrem autorisierten Fachhändler rein oder fordern Sie die aktuellen Kataloge direkt bei uns an:

Fahrradwerk ENIK - Postfach 1165 - 57473 Wenden - Tel. 02762/4 95-0