
Future Bike

...In einer Stunde mit dem „Bike“ 80 Kilometer zurücklegen, aus eigener Kraft fliegen, mit 15 Knoten im Pedalo übers Wasser gleiten, auf der Schiene durchs Laupental mit Muskelkraft und 75 km/h...

Einst Menschheitsträume - heute Realität!

Der Verein Future Bike. (www.futurebike.ch) wurde 1985 gegründet mit dem erklärten Ziel, umweltschonende Fortbewegungstechnik, insbesondere muskelkraftbetriebene, abgasfreie Leichtfahrzeuge, sogenannte **HPV (Human Powered Vehicles)**, zu Land, zu Wasser und in der Luft zu fördern. Standen einst Selbstbaukurse im Vordergrund, so können heute die mittlerweile über 250 Mitglieder aus einer breiten Palette von käuflichen, alltagstauglichen Liegerädern auswählen. Individualität wird nach wie vor gross geschrieben, wie auch die völlig unterschiedliche Ausrichtung unserer Mitglieder zeigt:

Tüftler und Vordenker nahmen Die Tatsache, dass das Fahrrad seit mehr als hundert Jahren in seiner äusseren Form praktisch unverändert geblieben ist, immer wieder zum Anlass, die Formel „harter Sattel, aufrechte Haltung“ kritisch zu überdenken. Keine leichte Aufgabe ist doch das Fahrrad nicht nur eines der ausgereiftesten, sondern auch das effizienteste Verkehrsmittel überhaupt. Wer einmal den richtigen Dreh raus hat, kann den Vorteil der verbesserten Aerodynamik auch gleich liegend geniessen. Das mit dem „Dreh“ ist durchaus wörtlich zu verstehen: Unter Beibehaltung der gebeugten, ergonomischen Haltung wird die Person soweit gegen hinten gedreht, bis Rücken und Gesäss gleichermassen das Körpergewicht aufnehmen. Die tiefere Sitzposition ist zwar anfänglich etwas ungewohnt, erweist sich aber letztlich als Vorteil, nicht zuletzt auch beim Bremsen.

Die Individualisten sind sich einig: für sie kommt nur ein Liegerad in Frage, weil es auch nach hundertfünfzig Kilometern mit 20 kg Gepäck noch bequem ist. Sie können die Landschaft bei 25km/h ohne Nackenstarre geniessen. Sie legen hohen Wert auf Alltagstauglichkeit, weil sie ihr Fahrrad auch für den Arbeitsweg einsetzen wollen. Viele von ihnen haben das Tandem als ideales Fahrrad zu zweit für Touren und Ausflüge in Gruppen wiederentdeckt.

Die Speed-Freaks lieben die sportliche Herausforderung. Sie kennen ihre Maschinen und gehen an die Grenzen. Ihnen genügt es nicht mehr, Rennvelofahrer zu überholen. Eine wachsende Zahl nimmt regelmässig an Rundstreckenrennen, Zeitfahren, Ausdauerprüfungen und Rennen auf der Radrennbahn teil. Organisiert werden diese Rennen in der Schweiz von der Future Bike RaceCom (www.futurebike.ch) teilweise in Zusammenarbeit mit Organisatoren von Velorennen. Gestartet wird in den beiden Kategorien „unverschalt/teilverschalt“ und „vollverschalt“. Die teilverschalteten HPVs sind strassentaugliche Leichtgewichte; die leichtesten wiegen dank Karbonbauweise nur 7,4 kg. Sie sind deutlich schneller als Zeitfahren-Räder. So gelang es anlässlich eines vergleichenden Zeitfahrens im Rahmen des „Seine-Marne“-Prologes 2000 über 3,2 km drei von sieben HPV-Fahrern, sich im Feld der über 100 Weltklasse-Rad-Amateure in den ersten zehn Rängen zu klassieren, wobei ein Liegeradfahrer mit über 10 Sekunden Vorsprung und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von über 55 km/h die absolut schnellste Zeit fuhr. Die vollverschalteten HPVs sind wegen ihrer perfekten Aerodynamik in der Lage, Geschwindigkeiten von weit über 80 km/h zu erreichen, ideale Bedingungen vorausgesetzt. Sie eignen sich allerdings wegen ihres grösseren Gewichtes nur für ebene Strecken.

Die Synthese Dank internationalen Veranstaltungen mit Rennen und Seminaren, welche unter dem Patronat der **IHPVA** www.ihpva.org (International Human Power Vehicle Association) durchgeführt werden, kennt man/frau sich beim

Vornamen. Vermeintliche Konkurrenten tauschen Erfahrungen aus und verraten einander „Konstruktionsgeheimnisse“.

Während in Amerika die Jagd nach den Rekorden im Mittelpunkt steht, werden in Europa neuerdings vor allem schnelle, alltagstaugliche Fahrzeuge konstruiert und z.T. auch erfolgreich in Rennen eingesetzt. Der Trend geht eindeutig zu vollverschalteten, mehrspurigen Fahrzeugen hin. Das Handicap des zusätzlichen Gewichts kann entweder durch extremen Leichtbau (20-30 kg bei Verwendung von Karbon, Aramid, etc.) oder durch kleine Elektroantriebe (Extra Energy) kompensiert werden. Neben den schon bekannten Elektroweloc entstehen so Individualverkehrsmittel mit einem hohen Gebrauchswert.

Die Zeit und das Klima sind reif für neue Ideen. Mobilität und Gesundheit sind leider oftmals gegensätzliche Pole in unserem Leben. Der Einsatz muskelkraftbetriebener Fahrzeuge ist in der Lage diese beiden Grundbedürfnisse einander wieder näher zu bringen.

bike to the future

