

Zeitschrift: Pestalozzi-Kalender
Herausgeber: Pro Juventute
Band: 88 (1995)

Artikel: Auf dem Velo bist du mittendrin
Autor: Bernhart, Christian
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-990058>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 03.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

AUF DEM VELO BIST DU MITTENDRIN

Die tollsten Sachen erleben Annina und Alain auf dem Velo. «Auf dem Velo bist Du mittendrin und riechst alles», sagt Annina. Und Alain ist überzeugt: «Ich erlebe und sehe mehr. Velofahren bedeutet für mich Freiheit.» Mehr und mehr Jugendliche wählen Biken und Velofahren zu ihrer Lieblingsbeschäftigung. Weil sie auf dem Velo von Auto oder Bus unabhängig sind. Und weil das Zeitgefühl und das Tempo stimmen.

Ohne Velo könnte sich Annina Schumacher das Leben nicht mehr vorstellen. Das Velo braucht sie vor allem, um schnell und unkompliziert ihre Freundinnen und Kollegen besuchen zu können. Denn weder Bus noch Tram fahren auf das Bocken-Gut in Horgen, hoch über dem Zürichsee. Hier wohnt die 13jährige Annina mit ihrer Schwester und ihrer Mutter in einem umgebauten Bauernhaus. Geht sie von zu Hause weg, steigt sie aufs neue, rote Rennvelo. Ein nachhaltiges Erlebnis: «Beim Runterfahren vom Bocken-Gut», erzählt Annina, «schwinge ich mich einfach in den Sattel und lasse es sausen. Häuser, Bäume, Gräser oder Ähren fliegen vor meinen Augen vorbei wie im Zug oder im Auto, aber ohne Lärm. Es ist wie im Traum oder im Film.»

Nur schon der Gedanke daran, plötzlich ohne Velo auskommen zu müssen, macht Annina verlegen: «Ich könnte nicht mehr weggehen, wenn ich wollte. Ich müsste immer Geld dabei haben oder wäre auf Erwachsene angewiesen, die ein Auto haben. Wegfahren zu können, gerade dann, wenn ich Lust darauf habe, das würde ich am meisten vermissen.»

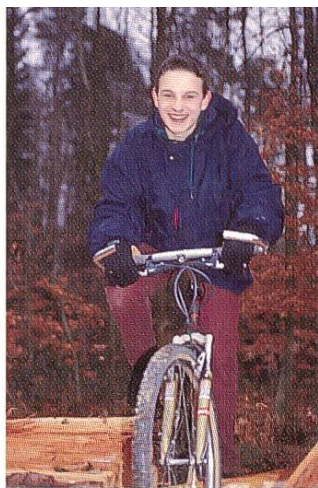
Ähnlich wie Annina in Horgen denkt auch Alain in Bern. Freiheit ist das erste Wort, das dem 14jährigen Alain Beyeler in den Sinn kommt, wenn er darüber nachdenkt, was ihm das Velo bedeutet. Vor Alains Haus gibt es zwar eine Bus- und eine Tramhaltestelle, seine Erfahrung spricht jedoch nicht für den Bus: «Hast du Glück, dann bringt dich der Bus in einer Viertelstunde zur Eisbahn zum Schlittschuhlaufen, doch schneller schaffst du es nicht. Mit dem Velo

Annina Schumacher: «Ich schwing' mich in den Sattel und lasse es sausen. Es ist wie im Traum oder im Film.»



aber brauchst du nur fünf Minuten.» Im Grunde genommen geht es aber Alain wie auch Annina nicht so sehr um einige Minuten Zeit, die sie mit dem Velo gewinnen. Freiheit auf dem Velo bedeutet Alain noch etwas anderes, nämlich immer dann loszufahren, wann er will. Und Annina weist auf ähnliche Vorteile hin: «Mit dem Velo weiss ich genau, wieviel Zeit ich brauche. Gehe ich zu Fuss, dann verpasse ich womöglich den Bus. Verpasse ich den Bus, dann ist am Bahnhof der Zug sicher schon abgefahren.»

Alain und Annina fahren schon seit über zwei Jahren leidenschaftlich Velo und haben, nebst Zeitgewinn, vieles mehr entdeckt, das Velofahren wertvoll macht. «In Môtier am Murtensee», so Alain, «hatten wir ein Ferienhaus. Im Frühling fuhr ich auf dem Bike statt im Auto nach Môtier. Ich kam an Orten wie Kerzers vorbei, die ich früher nie bemerkt hatte. Und im Auto ist mir nie aufgefallen, dass die Strasse recht steil von Gümnenen hinun-



Alain Beyeler:
«Die Natur erlebst
du nur auf dem
Velo.»

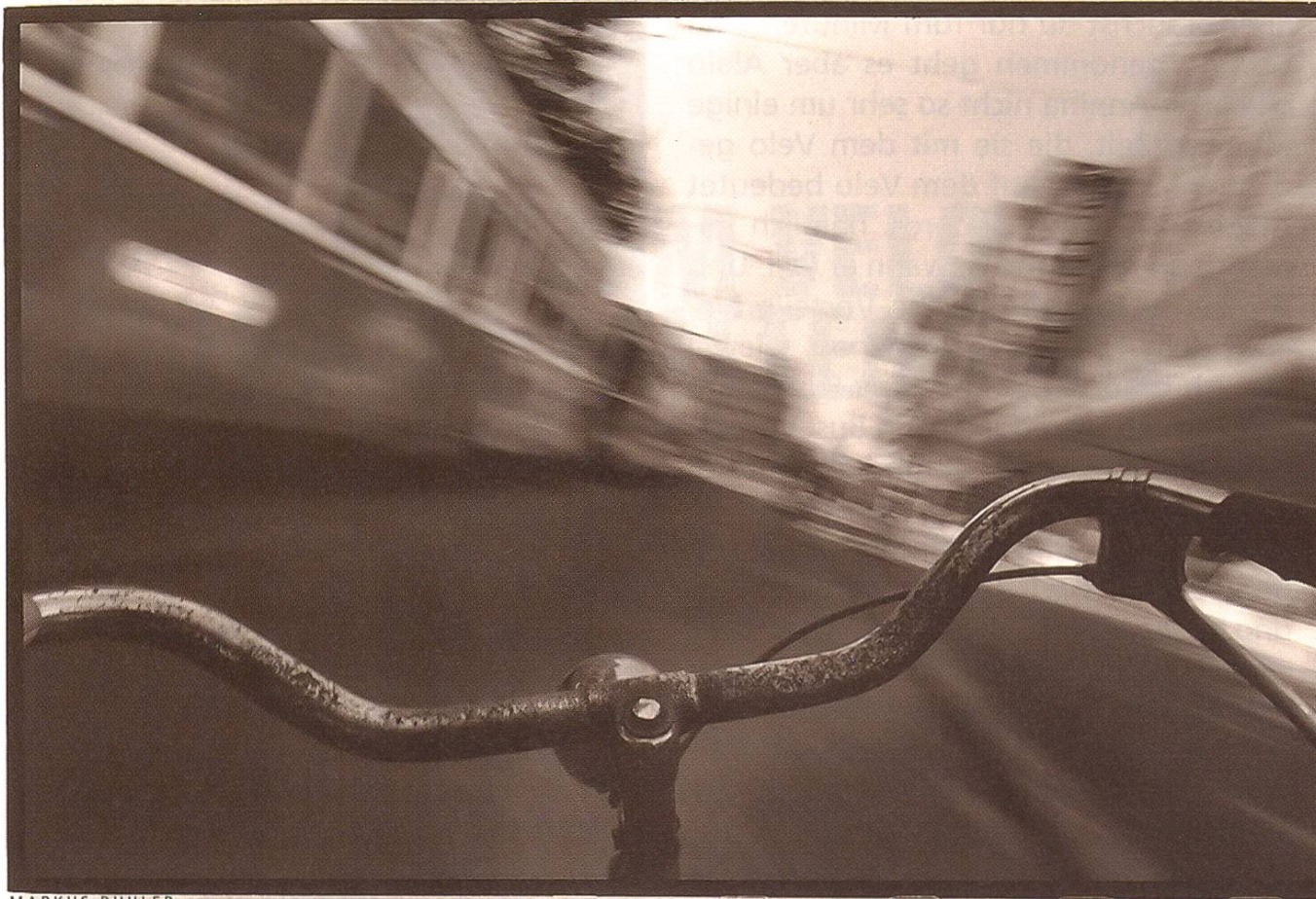
VELOFIEBER

ter in den Saanegraben führt.» Aus diesem Erlebnis leitet Alain folgendes ab: «Mit dem Auto geht es zu schnell, du rast durch die Landschaft. Die Natur erlebst du nur auf dem Velo.»

Den Vergleich Auto – Velo nimmt auch Annina auf: «Zum Ferienhaus der Grosseltern in Frankreich bin ich bis jetzt immer im Auto gefahren. Ich würde gerne einmal mit dem Velo dorthin gelangen. Es wäre anstrengender, aber ich wüsste dann wirklich, dass das Ferienhaus auch weit weg von zu Hause liegt. Ich wüsste es, weil die Reise lange gedauert und ich



MARKUS BÜHLER



MARKUS BUHLER

vieles erlebt hätte. Im Auto sehe ich zwar auch alles. Doch auf dem Velo bin ich mit-tendrin und rieche alles.»

Velofahren kann anstrengend sein. Annina erfährt es, wenn sie abends von Wädenswil, wo ihr Vater wohnt, wieder hinauf nach Horgen fährt. Aber die Anstrengung gefällt ihr, vor allem dann, wenn sie einen Berg hinauffährt und von oben die Aussicht genießt. «Ich bin zu-frieden, weil ich etwas unternommen und nicht bloss zu Hause die Zeit totge-schlagen habe.» Zu Hause könnte sie beispielsweise fernsehen. Das wäre be-quemer: keine Anstrengung, Action und Bilder würden frei Haus geliefert. Doch Annina wendet ein: «Nicht nur im Fern-sehen, auch beim Biken gehen Bilder vor-bei. Nicht immer so spannende zwar, doch aufregend wird es, wenn ich mir da-bei etwas ausdenke. Oder ich entdecke etwas Neues. Kürzlich habe ich bemerkt, dass unter der Strasse nach Wädenswil ein Bach plätschert.» Und als grossen Ge-

winn gegenüber dem Fernsehen empfindet sie: «Ich bin wirklich in den Bildern, die ich sehe, ich fahre durch den Wald und spüre al-les: das feuchte Moos, den herben Duft der Nadeln.» Mit dem Fern-sehen sei es ähnlich wie mit dem Auto, das einen mit einer Schicht umhüllt: «Du merkst es gar nicht, wenn es windet.»

So wie Annina und Alain denken im-mer mehr Jugendliche. In ihrer Freizeit wollen sie etwas erleben, bei dem sie selbst bestimmen können, wie die Action abgeht. Alain erinnert sich: «Mein erstes Mountainbike erhielt ich vor vier Jahren. Ein schweres Bike – und als ich damit zum ersten Mal auf den Gurten gefahren bin, war es sehr anstrengend. Aber es hat mir sofort gefallen: die frische Luft, die Action, das ist doch reines Vergnügen.»

Direktes Erleben
im Velosattel:
den Wind spüren ...

Ein Vergnügen auch deshalb, weil Velo fahren einem genügend Zeit lässt, intensiv die Umgebung zu erleben. «Zu Fuss zu gehen ist schön, wenn du spazieren willst, aber um vorwärts zu kommen, ist es zu langsam», urteilt Annina und meint, das Tempo mit dem Velo sei gerade richtig. So schnell etwa, wie wenn man rennen würde, nur nicht so anstrengend. Schnellen Fusses eben, was Velo eigentlich auch bedeutet. Es ist die Kurzform von Veloziped, das aus den lateinischen Wörtern *velox* (schnell) und dem Wesfall *pedis* von *pes* (der Fuss) zusammengesetzt ist. *Vélocipède* nannten früher die Franzosen das Velo, *vélocipédiste* den Velofahrer. Heute setzen Franzosen wie Engländer mehr aufs Äussere und nennen es Zweirad: *bicyclette* oder *Bicycle* oder eben *Bike*, wie heute kurz und bündig das Mountainbike genannt wird.

Das Äussere des Velos, vor allem der technische Fortschritt, den das Velo mit der Entwicklung des Mountainbikes gemacht hat, fasziniert auch zunehmend viele Jugendliche. Alain ist einer von ihnen. Abends blättert er in der deutschen «bike» oder in «MOVE», der Zeitschrift für lautlose Fortbewegung. Die leichten Mountainbikes, die kaum mehr 10 Kilo schwer sind und 24 schaltbare Gänge haben, faszinieren ihn. Rennbiker wie

der Amerikaner Ned Overend oder der Schweizer Thomas Frischknecht imponieren ihm. Alain: «So schnell wie Tomboy möchte ich schon einmal fahren können.» Vorläufig trainiert er in der Freizeit mit Kollegen. Sie fahren die Hügel rund um Bern hoch: den Gurten, Längen- oder Ulmizberg. Richtig verbissen trainiert Alain nicht. Ein bisschen ehrgeizig ist er aber schon: «Da gibt es im Quartier einen Bluffer, der immer alle nachäfft. Er weiss, dass ich ziemlich auf Bikes abfare. Und so lässt er sich ein teures Bike mit einer ganz neuen Federgabel schenken und gibt sich auf einmal als Bike-Freak aus. Doch wenn du siehst, wie er Velo fährt! Er schafft es nicht einmal ohne Absteigen von der Aare bis zu uns hinauf. Ich fahre doch nicht Velo, weil ich mir ein gutes

motor eingebaut. Der Motor unterstützt Fahrer und Mitfahrer beim Pedalen. Muskelkraft und Elektromotor ergänzen sich. Deshalb verbraucht das Twike auch nur etwa ein Drittel der Energie herkömmlicher Elektromobile. Seit 1986 hat Twike-Mitbegründer Ralph Schnyder das mit einer leichten Kunststoff-Karosserie verschaltete Liegedreirad für die Serienproduktion weiterentwickelt. Inzwischen liegen über 110 feste Bestellungen für ein Twike vor. Dieses Jahr erhalten die Käufer die ersten Twikes ausgeliefert.

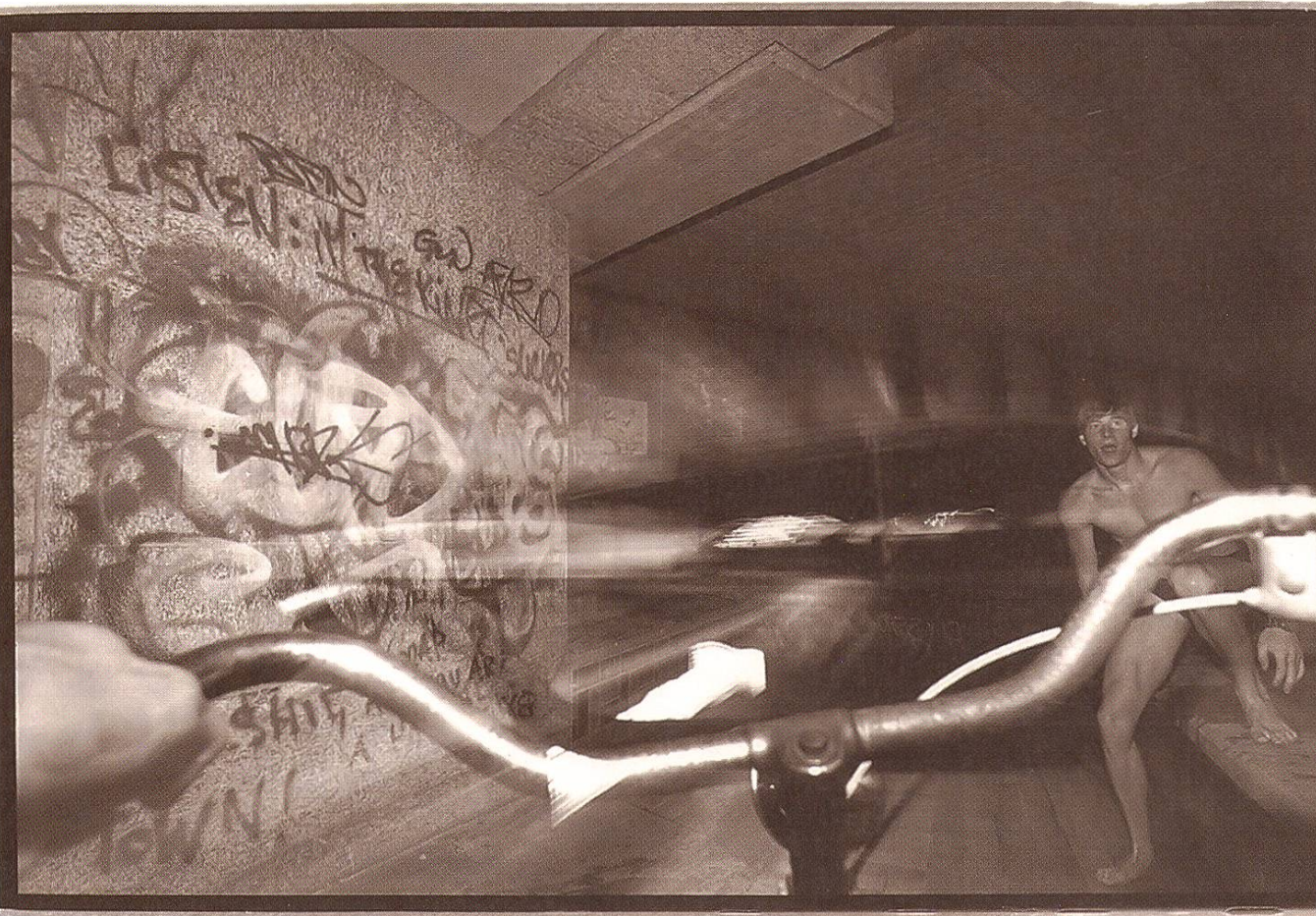
Mit ihrem 18 000 Franken teuren Mobil können sie 85 km/h schnell fahren und kommen mit einer Batterie-ladung bis 100 Kilometer weit. Die meisten Autofahrten enden bereits nach 30 Kilometern. Twike könnte also das Auto sehr gut ersetzen. Es ist fast 500 Kilogramm leichter und verbraucht fünfmal weniger Energie als ein Kleinauto.

Der Zukunftsflitzer Twike mit Platz für zwei Personen und Gepäck braucht fünfmal weniger Energie als ein sparsames Kleinauto.

Twike – das Future-Bike

Twike, ein aerodynamisches Liegedreirad für zwei Personen, ist ein bequemer Zukunfts-Flitzer. Im Twike sind Velotechnik und die besten Eigenschaften des Elektromobils miteinander vereint. Studenten der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich konstruierten das erste Twike 1986 als Wettbewerbsbeitrag für die Weltausstellung im kanadischen Vancouver. Damals war Twike ein pures Liegevelo. Jetzt haben die Twike-Konstrukteure in das Gefährt einen Elektro-





Genau die richtige Geschwindigkeit .

Rockstars und Speed-Asse ...

Wenn der Ex-Genesis-Sänger Peter Gabriel heute in Kalifornien Pause macht, dann setzen sich die Bandmitglieder ab. Ab aufs Bike. Die Bandmitglieder, allen voran Bassist Tony Levin, widmen ihre Zeit zwischen den Auftritten der lautlosen Fortbewegung. «Wir entspannen uns auf Bikes ausgezeichnet», meinen die erfolgreichen Musiker, die ihre Auftritte auch mal bis zu vier Stunden verlängern. «Biking ist genau richtig: man verschwindet irgendwohin, wo man seine Ruhe hat ...»

Die Jungs der Band von Peter Gabriel mit den Mitarbeitern der Salsa Cycles bei einer



Bike-Pause am Fusse des legendären Mount Tamalpais.

Gabriels Leute fahren die Bikes des kalifornischen Szene-Konstrukteurs Ross Shafer: Salsa-Cycles. Der schnellste Mann auf zwei motorisierten Rädern, der Töffrennfahrer Kevin Schwantz, ist inzwischen auch Besitzer eines Salsa-Mountainbikes. Der in den USA bestbekannte Indianapolis-Rennfahrer Paul Tracy dagegen fährt ein vollgefedertes Yeti-Abfahrtsbike. Und der zurückgetretene Formel-1-Star Alain Prost hat soeben angekündigt: «Ich will auch Bikerennen fahren ...»

Bike leisten kann, sondern weil ich auf dem Bike dieses gute Gefühl habe.»

Das gute Gefühl stellt sich bei Annina ein, wenn sie zusammen mit ihrem Vater auf dem Horgenerberg Velo fährt und sie gemeinsam nach neuen, noch nie befahrenen Wegen Ausschau halten. Aber nicht immer findet Annina Velo fahren ein Vergnügen: «Von Horgen nach Baar in die Schule zu fahren, ist gar nicht schön. Dauernd die Autos, die nahe an einem vorbeirauschen», erzählt Annina. Die Autos frustrieren sie. Während sie pedalt, tröstet sie sich damit: «Würde ich mit dem Auto zur Schule fahren, täte ich etwas Schlechtes für die Umwelt.» Doch dann denkt sie auch: «Diese vielen Autos ... Auf eines mehr oder weniger kommt es wohl nicht mehr an. Also könnte ich geradeso gut auch mit dem Auto zur Schule fahren.»

Utopie: Städte, in denen es keine Autos mehr gibt, nur noch Velos erlaubt sind.

Annina könnte sich sehr gut vorstellen, dass es Städte gibt, in denen nur Velos erlaubt sind und keine Autos mehr fahren. Und später möchte sie «Hochsekapitänin» werden. Sie findet: «Auf dem Wasser zu fahren, hoch oben auf der Kommandobrücke zu stehen und das Kommando über alle zu haben, wenn es stürmt und die Wellen hoch schlagen, das würde mir gefallen.» Mit dem Schiff möchte sie nach Südamerika fahren und dann auf dem Velo von Dorf zu Dorf durch die Anden reisen. Alain möchte mit dem Bike auf der Fähre nach England oder aber auch in Griechenland unter blauem Himmel biken, und als Beruf fasziniert ihn die Flugzeugüberwachung: «Die Flugzeuge auf dem Bildschirm orten und dann herumdirigieren, das ist ein Job, bei dem man viel überlegen und rechnen muss», denkt er. Eine Stadt nur mit Velos und ohne Autos könnte er sich nur schwer vorstellen. Er wendet ein: «Vorstellen schon, aber es gibt so viele



Geschäftsleute, die schnell von einem zum anderen Ort müssen. Das Velo meines Vaters steht schon seit einem Jahr in der Garage. Er hat einfach keine Zeit, Velo zu fahren. Die Zeit braucht er zum Arbeiten. Hat er frei, mag er nicht Velo fahren, da bleibt er lieber mit uns zu Hause.»

Und dann denkt Alain bewundernd an seine Grossmutter Rösli: «Sie ist schon 65 Jahre alt, aber sie fährt stundenlang Velo. Sie fährt langsam und nimmt es eben gemütlich.» Und Alain zieht den Schluss: «Wer Velo fährt, muss Zeit haben.» Stimmt: Zeit haben oder sich dann eben Zeit dafür nehmen.

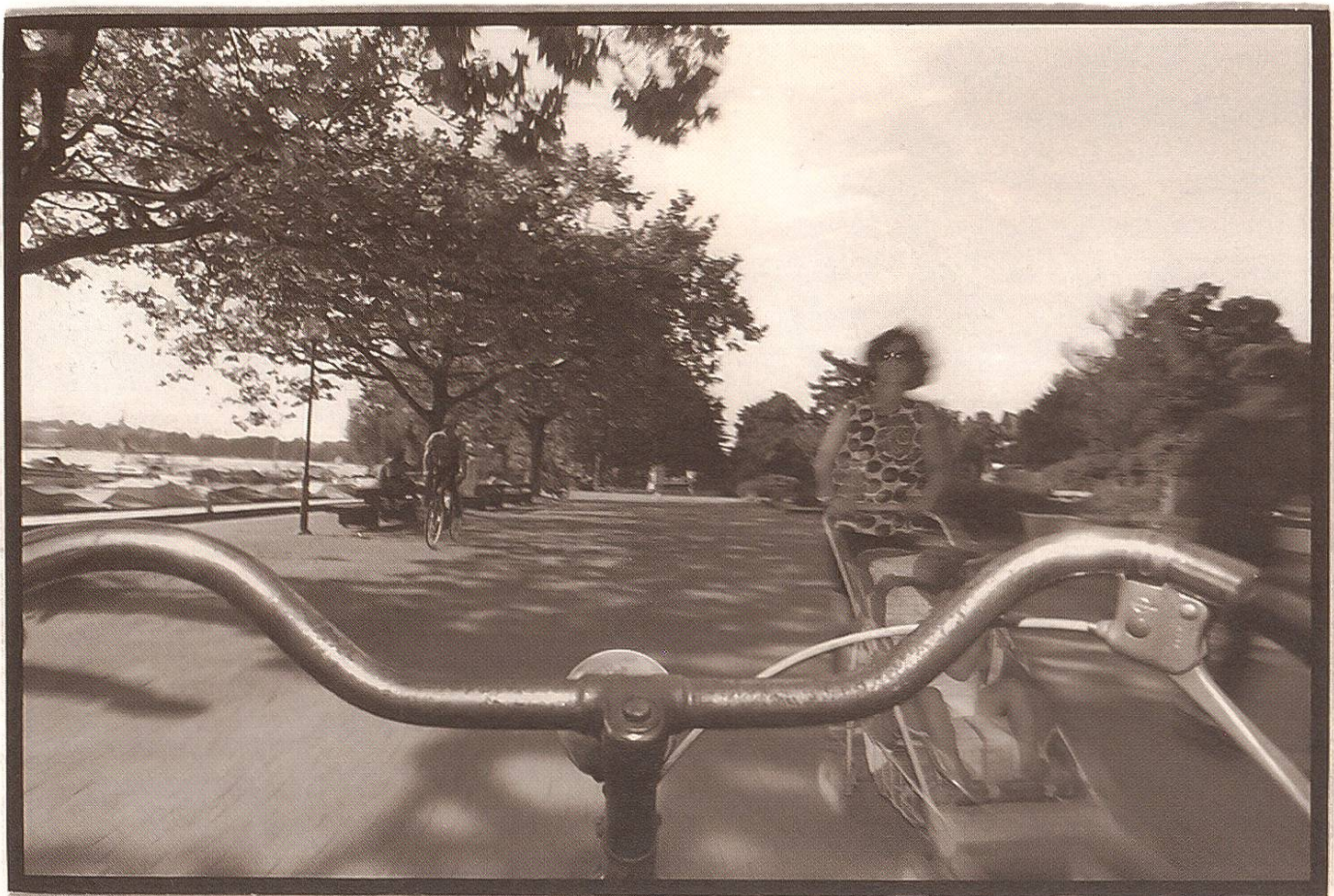
CHRISTIAN BERNHART

Velofahren, die Kunst der lautlosen Fortbewegung.

Weltraumtechnologie fürs Velo

1992 kündigt der frischgewählte US-Präsident Bill Clinton an, dass amerikanisches Rüstungs- und Weltraum-Know-how für zivile Verwendungszwecke freigegeben wird. In dieser Phase ist es vor allem der US-Bike- und -Rennradhersteller Kestrel, der mit seinen Monocoque-Karbonrahmen bereits auf Materialtechnologien zurückgreift, die im Weltraum-Einsatz erprobt worden sind.

1994 nun wird «space age», das Welt-raumzeitalter, für Velofahrer Diskussions-thema: Mit dem Metalmatrix-Werkstoff Boralyn präsentiert die amerikanische Firma Univega ein bisher nie an Fahrradrahmen erprobtes Material – Boralyn hat bisher zum Beispiel dazu gedient, die Pilotensitze der amerikanischen Apache-Kampfhelikopter gegen Beschuss von unten zu panzern. Boralyn soll im Vergleich zu herkömmlichen Rahmenmaterialien wie Stahl oder Aluminium, so die



140 Seiten für Dein nächstes Abenteuer

Zur soliden Vorbereitung gehört der neue SPATZ-Katalog!



8029 Zürich 7, Hedwigstr. 25, Tel. 01-383 38 38

BON für den 140seitigen Farbkatalog
Adresse: PK



«Mit Rimuss
stossed
alli aa!»



offensiven Boralyn-Verkäufer, «83 % stärker sein als Stahl und 40 % leichter als Titanium ...»

Von der US-Raumfahrt-Firma Kaiser Space Technologies kommt ein Thermoplast, der als Rahmenmaterial erstmals von der amerikanischen Bike-Schmiede Yeti Cycles in Colorado verbaut wird. Der hochbeanspruchbare Thermoplast soll laut Angaben der US-Techniker einfach zu bearbeiten sein und in Zukunft das 5-Kilo-Bike (!!!) möglich machen. Die ersten Thermoplast-Yeti-Rahmen fallen durch ihre einfache, muffenlose Monocoque-Konstruktion auf.

Das «space race», das Rennen um Welt-raumtechnologien im Fahrradbau, dürfte die Weichen für die Entwicklung neuer Fahrräder fürs Jahr 2000 stellen. Gefragt sind Gewichtersparnis, vollständige Rezyklierbarkeit, vermehrte Anpassung an die biomechanischen Bedürfnisse des Radlers und natürlich ein günstiger Preis.

BENDICHT LUGINBÜHL

Das PTT-Museum

stellt Schulsets zur Verfügung

«Schule im PTT-Museum»

«Reisepost»

PTT-Museum, Helvetiastrasse 16, 3000 Bern 16
Tel. 031 338-77 77, Fax 031 338 39 27