

Siebensachen

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **24 (2011)**

Heft 4

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Texte: Meret Ernst, Fotos: Isabel Truniger

Elektrische Fahrräder bilden einen wachsenden Markt, nicht nur in Asien, auch in Europa. Wer sich auf dem Zweirad bewegt, stellt das bald fest. Allenthalben wird von einem aufgerüsteten Velo überholt, wer sich allein auf die Muskelkraft verlässt und durch die Strassen pedalt. Bisher galt, dass man sich so zwar schwitzend, aber immerhin stilsicher bewegt – denn die meisten E-Bikes stellen den Komfortgewinn in ein überaus schlechtes Verhältnis zum ästhetischen Wert des Rades. Nur Rentnerinnen und Nicht-Sportler, die am Hang wohnen, kaufen sich die Fahrräder, die mit ihrem niedrigen Einstieg, den klobigen Motoren und unmöglicher Produktgrafik die junge urbane Fahrradszene einfach nicht zu überzeugen vermögen.

Das könnte sich ändern. An der letzten Eurobike, der grössten Fachmesse der Branche in Friedrichshafen, wurde ein Umrüst-Set mit einem der zwölf Gold Awards ausgezeichnet. Das von einer koreanischen Firma mit dem sprechenden Namen HiddenPower entwickelte Kit RB-1 (was für Road Bike 1 steht) ist mit einem leistungsfähigen 250 Watt starken Brushless Motor und einem Lithium-Polymer-Akku am Start. Und es sieht, weil klein, gar nicht schlecht aus. Zumindest in der Version, die der Eurobike-Jury vorlag. Die elektronischen Bauteile seien auf eine «provokant einfache Art» verbaut worden, ohne die puristische Form des Fahrrades zu stören: «Total reduziert und gleichzeitig charmant trifft es den Zeitgeist und spricht eine ganz neue Zielgruppe an.» Montiert war der Bausatz am Fahrrad EL Primo, das aus der Küche der Velowerkstatt Zürich stammt. Das Schamuschürzchen, das die Batterie verbirgt, stammt vom Taschenhersteller Rossi. Ob es montiert wird, hängt davon ab, wie stolz der Fahrer auf seinen Zusatzmotor ist.

Der Nachrüstsatz soll demnächst auch auf dem Schweizer Markt erhältlich sein. Im Moment ist der Motor noch so stark, dass jedes Fahrrad als Kleinmotorrad registriert werden müsste, sobald das Kit montiert ist. Doch bis zur Markteinführung diesen Frühling wird auch dieser «Mangel» behoben sein.

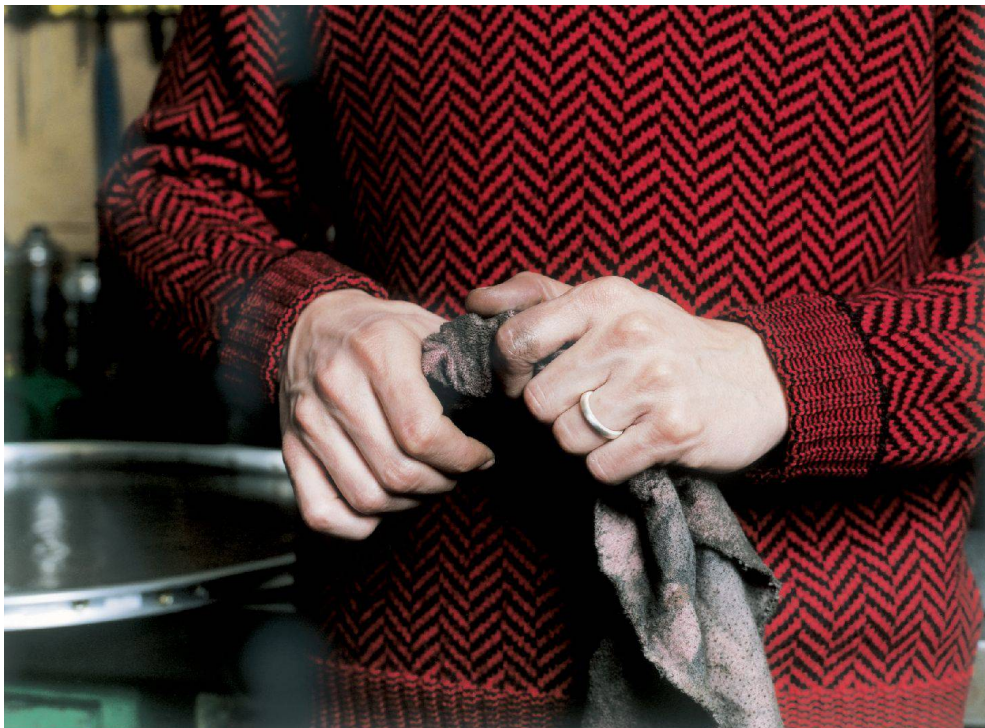
E-BIKE CONVERSION KIT RB-1

- > Werkdesign: HiddenPower Inc., Korea
- > Leistung: 250 Watt, Brushless Motor, Lithium-Polymer-Akku
- > Gewicht: 2,7 Kilogramm, inklusive Akku
- > Produktion: HiddenPower Inc., Korea
- > Import und Vertrieb: Pedalix, Zürich
- > Preis: CHF 1980.–
- > Bezug EL Primo: Velowerkstatt der Stadt Zürich
- > Preis EL Primo: CHF 2769.– wie abgebildet (Spezialanfertigung)

-
- > www.www.stadt-zuerich.ch/velowerkstatt
 - > www.pedalix.com
 - > www.www.hiddenpower.co.kr



^EL Primo zeigt, wie aus einem normalen Stadtvelo ein puristisches E-Bike wird, das seine Kraftreserven züchtig verhüllt.



^Vom linken Ringfinger führt die Vena amoris direkt zum Herzen, meinten die Römer.

AUF DEM GLEIS

Welche Hand? Darüber gehen die Meinungen auseinander. In Deutschland wird der Ehering meist rechts, anderswo eher links getragen, Katholiken tragen ihn normalerweise rechts, Protestanten eher links. Doch es bleibt eine generelle Unsicherheit. Weshalb? Eine abschliessende Antwort finden auch Volkskundler, Historikerinnen und Goldschmiede nicht. Die rechte Seite gelte als gut, vom linken Ringfinger führe, so dachten die Römer, die Vena amoris direkt zum Herzen, links bringe Glück, aber rechts auch – je nach Überlieferung. Die dauernde Verbundenheit, für die ein Ring unbestritten das richtige Bild ist, lässt sich auch anders zeigen, dachte sich die Schmuckdesignerin Simone Gugger. Paare sind gemeinsam unterwegs, haben die Weichen gestellt und laufen von da an zu zweit durch die Welt, so wie Schienen nur im Doppel ein nützliches Ganzes ergeben. Das Schienenprofil, das Simone Gugger ausgewählt hat, materialisiert sie unaufgeregt in Silber oder Weissgold. Erst auf den zweiten Blick erkennt man, wer da nicht allein unterwegs ist.

EHERING EN TRAIN

- > Design und Produktion: Simone Gugger, Zürich
- > Material: Weissgold
- > Preis: auf Anfrage
- > Bezug: Simone Gugger, Zürich

> www.simonegugger.ch



<Robust, praktisch – und sieht auch so aus. Die Satteltasche für den Motorrad-Cowboy.

HOPPE, HOPPE REITER

In die Satteltasche gehört, was auf dem Rücken stört. Das wissen Reiterinnen und Reiter, denn der schwere Rucksack bringt sie aus dem Rhythmus und Gleichgewicht. Gescheiter in die Tasche, das gilt auch für jene Abenteurer, die mit dem Reisemotorrad auf anspruchsvollen Pisten und länger als einen Tag unterwegs sind. Der Fahrer befestigt die zweiteilige Tasche «Monsoon» mit zwei Tragriemen, vier Schnallen und hoch elastischen Gummiriemen hinter dem Sattel. Und wenn er fällt, so verschieben sich die Taschen, damit sie nicht zerquetscht werden. Schlagzäher Kunststoff, strapazierfähiges und abriebfestes Corduragewebe schützen auch gegen andere Unannehmlichkeiten. Die Designer von Flink haben eine Tasche entwickelt, die robust und einfach zu bedienen ist. Das muss nicht furchtbar aufwändig aussehen, im Gegenteil. Der Motorrad-Cowboy nimmt die Tasche nach getanem Tagewerk vom Sattel, wirft sie über die Schulter und schlendert lässig zum Lagerfeuer.

SATTEL TASCHE MONSOON

- > Design: Flink, Chur
- > Hersteller: Enduristan, Winterthur
- > Material: 1000 D Cordura, wasserdicht, Packvolumen variabel 15 bis 30 Liter pro Tasche
- > Preis: CHF 330.–
- > Bezug: im Fachhandel

> www.flinkgmbh.com
> www.enduristan.com