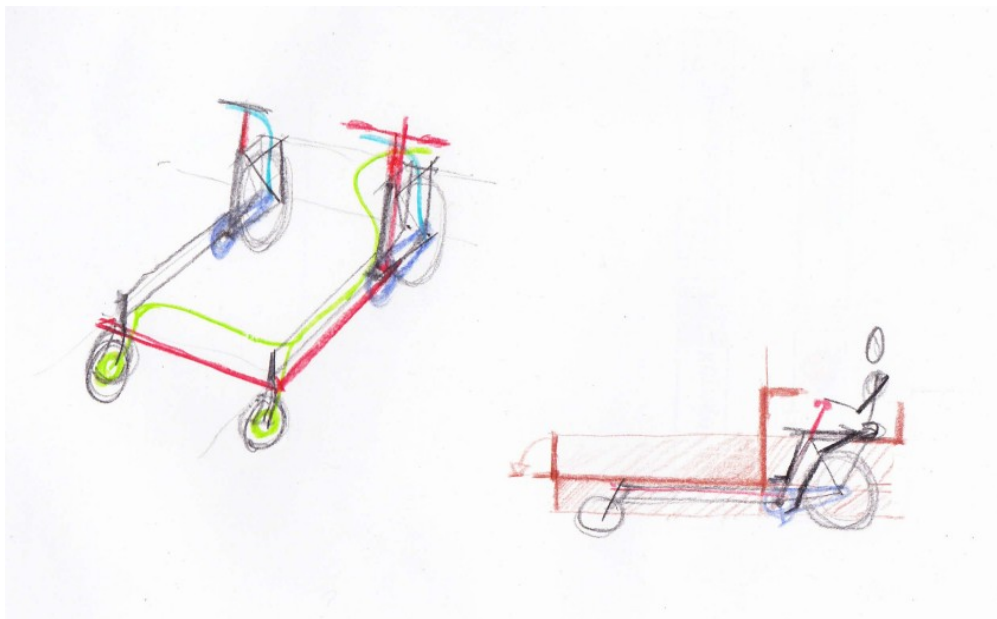


Viertelrad

Ein „Sociable“ für das Werkhaus Münzviertel

Entwurf Januar 2017

Fabian Nitschkowski



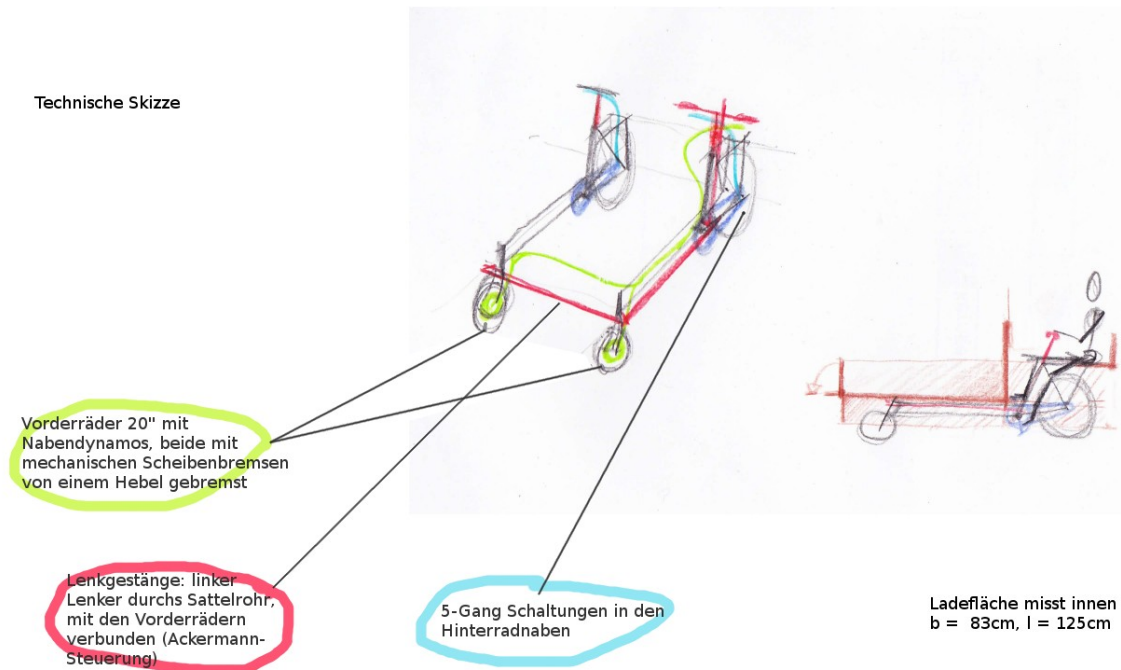
Das Lastenrad bringt Bewegung für das Werkhaus. Vorgeschlagen ist hier ein vielseitig nutzbares Vehikel an der Grenze zwischen Fahrrad und Auto. Mit seinen vier Rädern und der großen Ladefläche bietet es Platz für viele Menschen und große Dinge. In der Tradition des „Sociable“¹ ist es sowohl ein Werkzeug für gemeinsame Unternehmungen als auch ein Vehikel der Kommunikation.

Gemeinsam mit den Werkhäsler*innen entsteht über einen Zeitraum von drei Monaten das Lastenfahrrad. In dem Prozess werden wir mit verschiedenen Materialien wie Stahl, Holzwerkstoffen, typischen Fahrradteilen aber auch Kabeln und Textilien arbeiten. Dabei ist der Prozess ebenso wichtig wie das Ergebnis.

Durch die Nutzung des Lastenrades wird der Austausch des Werkhauses mit seiner Umgebung verstärkt. Die Pflanzen der Grünwerkstatt können auf dem Rad reisen, die Murbahn umziehen und die vielen anderen Dinge, die im Werkhaus entstehen, können am Rad präsentiert werden. Für das Werkhaus benötigtes Material kann transportiert werden. Bei Veranstaltungen kann das Viertelrad als Stand oder Informationsmobil genutzt werden.

1 Der Begriff beschreibt ein Fahrrad bei dem die Fahrenden nebeneinander radeln und besser miteinander sprechen können. Die Grundform entstand Ende des 19. Jahrhunderts (s. Abbildungen S. 3).

Die vier Räder werden von ein oder zwei Pedaleur*innen angetrieben. Zwei Stahlrahmen von Alträdern werden mit einer stabilen, wetterfesten Holzkiste (Siebdrucksperrholz) steif verbunden.



Auf Höhe der Gepäckträgerposition ist die gemeinsame Sitzbank montiert. Das Sattelrohr dient als Aufnahme für die Lenkung (Steuerlager). Der linke Lenker wird über Spurstangen auf beide Vorderräder übertragen (Ackermann-Lenkung). Vorne kommen 20" Räder-, hinten 26" Räder zum Einsatz, jeweils mit dicker stoßdämpfender Bereifung. Jedes Hinterrad hat einen separaten Antrieb und eine Hinterradbremse. Beide Pedaleure können so unterschiedlich schnell treten und schalten. Es ist kein Differential nötig, wie sonst bei beidseitig angetriebenen Fahrzeugen.

Die linke Fahrer*in lenkt (und blinkt und hupt), die rechte konzentriert sich auf das Treten. So bleibt die Konstruktion einfach und Lenkfehler werden vermieden.

Vorn, unter der Ladefläche zwischen den Reifen, sind zwei Batterien in einer Kiste angebracht. Sie sorgen für eine gute Gewichtsverteilung und werden von den zwei Nabendynamos der Vorderräder gespeist.

Die Energie aus den Batterien ist für die Beleuchtung (Blinker, Bremslicht, Lichthupe, Unterbodenbeleuchtung?) und optional eine Audioanlage/Hupe bestimmt.

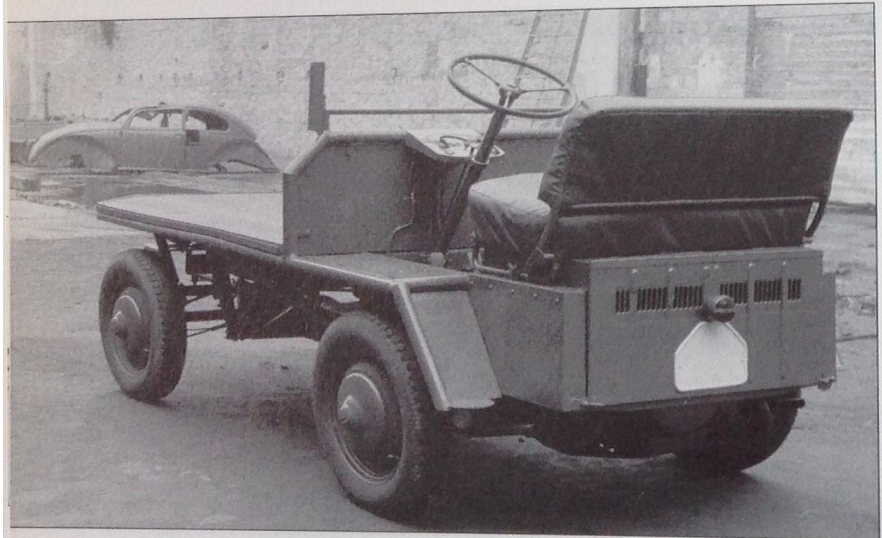
Fahrräder² waren das erste weit verbreitete technische Individualverkehrsmittel. Ende des neunzehnten Jahrhunderts waren bereits Millionen von Fahrrädern in Europa unterwegs. Sie wurden auf die unterschiedlichsten Arten genutzt – und konstruiert. Diese Vielfalt war unzähligen kleinen Manufakturen zu verdanken. Diese Tradition möchte ich aufgreifen und mit dem Werkhaus ein Velomobil³ bauen, das praktisch ist, allen hilft, lange hält und Menschen zusammen bringt.

Das Viertelrad wäre damit ein ökologischer Katalysator für weitere Projekte.

2 velo ~ vélocipède ~ Schnellfuß

3 Frei nach Frederik Van De Walle in „The Velomobile as a Vehicle for more Sustainable Transportation“, Stockholm 2013 (Danke an Nicolas Salzwedel-Böhm für diesen Hinweis)

Abbildungen



VW-Plattenwagen, Grundform des VW-Bus, Deutschland 1946-1975



The Sociable Tandem, England 1910