

Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: 60 (1987)

Heft: 7: Velo : Faszination Radfahren : vom Laufrad zur Radwanderung = Bicyclette : fascination du vélo : de la roue porteuse à la randonnée à bicyclette = il fascino della bici : dalla draisina alla gita in bicicletta = Bike : fascination of cycling : from the draisine to the cycling tour

Artikel: Mit dem Velo zurück zum menschlichen Mass = Le vélo, moyen de locomotion à la mesure de l'homme = La bicicletta, un mezzo di trasporto a misura d'uomo

Autor: Weilenmann, Theo

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-773734>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 09.03.2025

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

Mit dem Velo zurück zum menschlichen Mass

Seit der Energiekrise von 1973 ist das Velo in der Schweiz nach einem langen Niedergang wieder auf dem Vormarsch. Ja, es wird eine attraktive Alternative zum zunehmenden Motorfahrzeugverkehr. Die 2,4 Millionen Velos, die zurzeit in der Schweiz benutzt werden – 1970 waren es nur noch 1,3 Millionen –, treffen mancherorts wieder bessere Bedingungen auf den Strassen an als vor fünfzehn Jahren. Doch bis es soweit kommen konnte, mussten erst die Wünsche vieler Schweizerinnen und Schweizer erkannt und in die Tat umgesetzt werden: Der Wunsch nach Bewegung, nach unkomplizierter Mobilität ohne Energie-, Lärm- und Abgasprobleme, der Wunsch nach Abenteuern ganz in der Nähe. Die Ansprüche an ein Verkehrsmittel haben sich geändert: Leise, abgasfrei und energiesparend soll es sein, schneller als das Zu-Fuss-Gehen, doch darf es ruhig auch etwas Anstrengung kosten. Dafür soll man von Tür zu Tür fahren können ohne Abstellprobleme. All diese Ansprüche erfüllt nur das Velo. Dass es daneben erst noch billiger in Anschaffung und Unterhalt ist als jedes andere Verkehrsmittel – die eigenen Wanderfüsse einmal ausgenommen –, ist ein willkommener zusätzlicher Vorteil, nicht aber die eigentliche Ursache des Velobooms.

Den Trend zum Verkehrsmittel mit dem menschlichen Mass entscheidend gefördert haben in den letzten Jahren die Interessengemeinschaften Velo (IG Velo) und der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS). Bis in die siebziger Jahre war das Velo im Alltag nur noch eine Rand(stein)existenz – allein für den Radsport vermochten sich einige zu begeistern. Die ersten Alltags-Velofahrer, die sich organisiert haben, wurden denn auch schief angesehen und anfänglich nicht sehr ernst genommen. Die erste «IG Velo» entstand 1975 in Basel, weitere folgten danach in den meisten Schweizer Städten und in vielen Gemeinden. Der unentwegte Einsatz der Kämpfer für die Muskelkraft im Alltag hat Früchte getragen: Die heute 35 verschiedenen Velogruppen haben bewirkt, dass Velofahren sich nicht nur für Eingeweihte, «Angefressene» und Individualisten schickt. Heute können es sich auch viele Prominente leisten, sich mit dem Velo zu zeigen – ja, für Politiker kann die typische Hosensklammer vor Wahlen gar stimmenfördernd wirken. Der alljährliche «Velotag», der jeweils in der ersten Junihälfte die Strassen der Schweizer Städte für einen farbenfrohen Corso in Beschlag nimmt, hat viel zur Popularisierung des Velofahrens beigetragen. Die Interessengemeinschaften setzen sich vor allem für eine Verbesserung der Verhältnisse innerorts ein. Gefährliche Kreuzungen, halbschlechte Einspurstrecken, schlechte Luft, unnötige Umwege durch Einbahnstrassen oder fehlende Abstellplätze halten auch heute viele vom Velofahren ab. Das soll sich ändern; zumindest der gute Wille ist an vielen Orten sichtbar. Vielleicht gelingt es dem Velo mit zunehmender Verbrei-

terung, das Antlitz unserer Städte zu verändern – die Städte für die Menschen zurückzuerobern. Eine Vielfalt von Massnahmen ist allerdings nötig, um die Velobnutzung im Alltag zu steigern und attraktiver zu machen. Velo-Stadtpläne, erarbeitet an Ort und Stelle von den lokalen Organisationen, ermöglichen ein Orientieren auf den vielfach verwinkelten Velorouten ohne Gefahren und Abgase; Volksinitiativen sichern Kredite für den Ausbau durchgehender Wegnetze. Auch die Planer und Ingenieure in den Verwaltungen beginnen, neue Wege in der Verkehrsplanung zu gehen: Velo-Vorfahrspuren an Kreuzungen entstehen, die Durchfahrt durch Einbahnstrassen in der

Gegenrichtung wird geöffnet, Abstellplätze kommen neu hinzu. Durchgehende Verbindungen – die Velorouten – werden geschaffen, zum Teil auf eigenen Wegen, zum Teil in friedlichem Nebeneinander von Velo und «beruhigtem» Autoverkehr.

Eine gute Verknüpfung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln ist den engagierten Velofahrern ein Hauptanliegen. Das Velo als Feinverteiler in Kombination mit der Bahn ist schnell, individuell und braucht an den Bahnhöfen sehr wenig Abstellfläche. Zudem entlasten Velobenutzer die Nahverkehrsmittel wie Tram und Bus und schaffen Platz für die «neuen Umsteiger». Immer

Fortsetzung Seite 35



46

46 Im Stadtverkehr sind für den Radfahrer lange Einspurstrecken oft lebensgefährlich. Durchgehende Velostreifen, Vorfahrspuren an Kreuzungen, Durchfahrt durch Einbahnstrassen in der Gegenrichtung und Abstellplätze sind Anliegen der Velo-Interessengemeinschaften

46 Dans le trafic urbain, de longs trajets à voie unique sont souvent un danger mortel pour les cyclistes. Les associations cyclistes demandent que soient aménagées des pistes cyclables, des présélections aux carrefours, des pistes à contre-sens dans les rues à sens unique ainsi que des places de dépôt

46 Nel traffico cittadino, i lunghi tratti di preselezione sono spesso trappole estremamente pericolose per i ciclisti. Per questo motivo, le comunità che difendono i loro interessi chiedono l'allestimento di fasce riservate alle biciclette, fasce di sorpasso agli incroci, libera circolazione in senso inverso anche nelle strade a senso unico

46 Long lane-changing stretches of town streets are often dangerous to cyclists. That is why the cycling community would like more bikeways, right-of-way markings at crossings, free passage counter to the direction of motor traffic in one-way streets, and more bicycle parking facilities

31

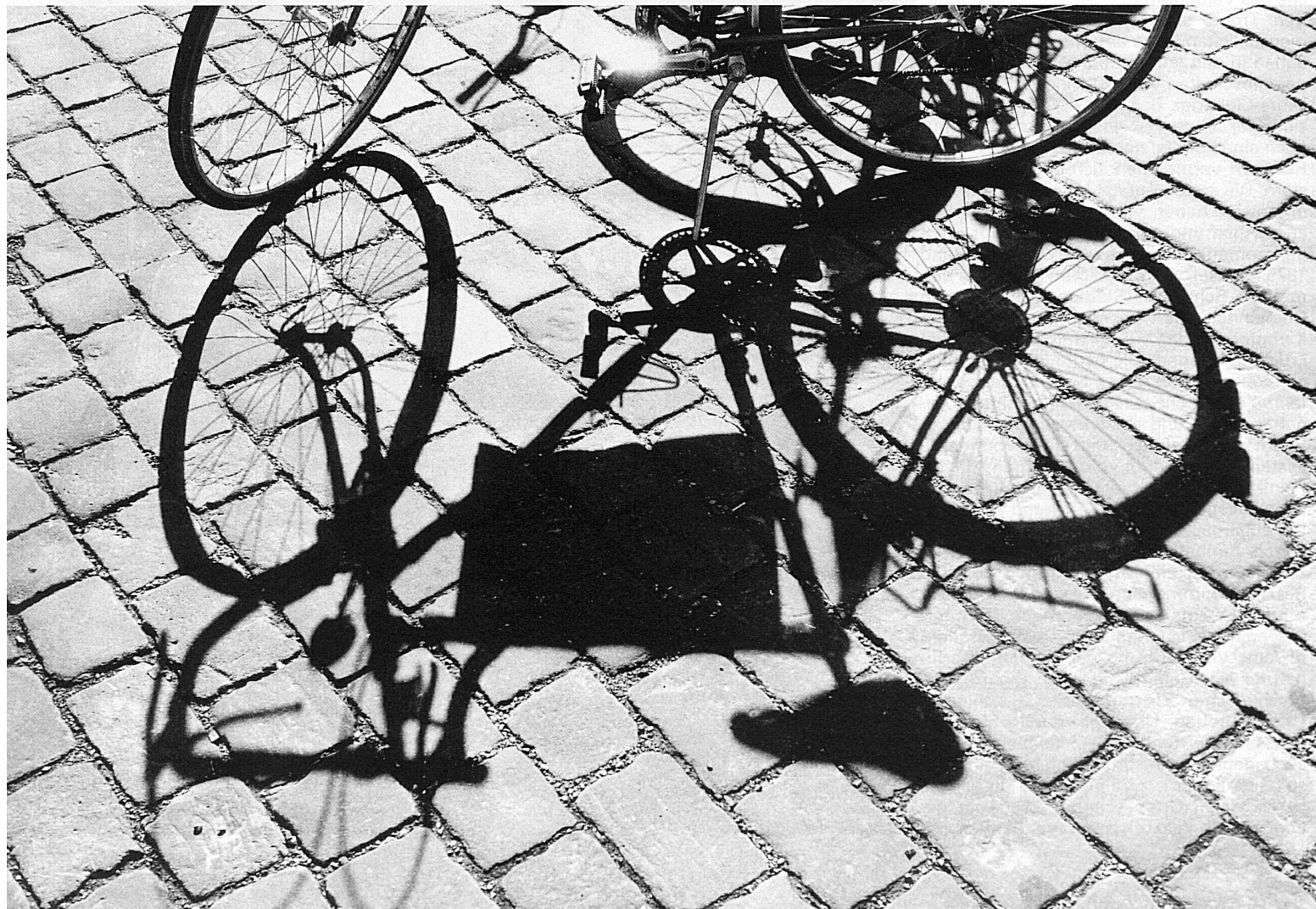
Le vélo, moyen de locomotion à la mesure de l'homme

Depuis la crise énergétique de 1973, le vélo progresse de nouveau après une longue période de récession. Il devient même, en ces temps de circulation croissante, un concurrent attractif des véhicules motorisés. Les deux millions quatre cent mille bicyclettes en circulation en Suisse – il n'y en avait en 1970 qu'un million trois cent mille – bénéficient en maints endroits de conditions de route meilleures qu'il y a une quinzaine d'années. Mais, pour qu'il en soit ainsi, il fallait d'abord que les désirs de beaucoup de Suissesses et de Suisses fussent reconnus et que l'on en tînt compte: désir de mouvement, de mobilité sans complications, sans problèmes de carburant, de bruit et de gaz d'échappement, désir aussi d'aventure sans devoir voyager au loin. Les exigences à l'égard des moyens de locomotion ont changé: ils doivent être silencieux, sans gaz d'échappement, économes en carburant, plus rapides que le piéton, et tant mieux s'ils réclament aussi un effort physique! Il faut aussi pouvoir aller de sa porte jusqu'à une autre porte sans difficulté de parcage. Seul le vélo satisfait à ces exigences. Qu'il soit, de surcroît, moins coûteux à l'achat et à l'entretien que tous les autres moyens de transport, si l'on excepte ses propres pieds, est un autre avantage

appréciable, mais qui n'est pas la véritable raison de son extraordinaire succès. Ce sont les groupes locaux de cyclistes et l'Association Suisse des Transports (AST) qui ont contribué d'une manière décisive à promouvoir un moyen de locomotion à la mesure de l'homme. Jusque dans les années 70 – mis à part le sport cycliste qui comptait quelques adeptes enthousiastes – la bicyclette ne jouait dans la vie quotidienne qu'un rôle très modeste. Aussi les premiers cyclistes, qui décidèrent de s'organiser, furent-ils regardés de travers et traités au début comme quantité négligeable. Le premier groupe local de cyclistes vit le jour à Bâle en 1975 et fut suivie par d'autres dans la plupart des villes de Suisse et dans de nombreuses communes. L'engagement résolu des partisans de la petite reine et de l'effort musculaire qu'elle exige a porté ses fruits: les trente-cinq groupes de cyclistes différentes ont généralisé l'usage du cycle, qui n'est plus réservé aux initiés, aux «inconditionnels» et aux individualistes. Même d'éminentes personnalités peuvent aujourd'hui enfourcher en public leur vélo; la pince au pantalon révélatrice peut même gagner à l'homme politique bon nombre de voix en temps d'élections. La «Journée du vélo», qui a lieu chaque année dans la pre-

mière quinzaine de juin et transforme les rues des villes en un corso multicolore, a beaucoup contribué à populariser la bicyclette. Les associations s'emploient principalement à améliorer les conditions de circulation à l'intérieur des localités. Les carrefours dangereux, les passages casse-cou, l'air pollué, les détours qu'exigent les rues à sens unique, le manque de places de dépôt, font aujourd'hui encore obstacle à la pratique du vélo en ville. Cela devrait changer: on en est conscient dans bien des endroits. Il est possible, si le vélo se propage, que l'aspect de nos villes se modifie et que les citoyens parviennent à les reconquérir sur le trafic motorisé. De nombreuses mesures sont, il est vrai, nécessaires pour propager l'usage quotidien du vélo et le rendre plus attractif. Des plans de villes élaborés sur place à l'intention des cyclistes par les organisations locales permettent de mieux s'orienter dans le dédale des rues en évitant les dangers et la pollution. Grâce à des initiatives populaires, des crédits sont disponibles pour l'aménagement de réseaux de pistes cyclables. Dans les administrations, des urbanistes et des ingénieurs rénovent la planification de la circulation: on aménage des pistes de présélection pour cycles aux

Suite page 35



La bicicletta, un mezzo di trasporto a misura d'uomo

Dopo essere stata pressoché dimenticata per un lungo periodo, la bicicletta in Svizzera è tornata ad essere d'attualità a partire dalla crisi energetica del 1973. Essa sta sempre più diventando un'attraente alternativa al crescente traffico motorizzato. I 2,4 milioni di biciclette che attualmente circolano in Svizzera (nel 1970 erano solo 1,3 milioni) incontrano di nuovo condizioni migliori rispetto a quindici anni fa sulle strade di svariate regioni del paese. C'è voluto peraltro parecchio impegno prima che venisse accolto ed esaudito il desiderio espresso da moltissimi cittadini: il desiderio cioè di movimento, di mobilità senza complicazioni, senza problemi energetici, di rumore e di gas; il desiderio di partire all'avventura nelle immediate vicinanze. Sono mutate le esigenze poste ai mezzi di trasporto: ci si deve spostare tenendo conto dei fattori ecologici, in modo più celere rispetto al camminare e facendo anche qualche sforzo fisico; da porta a porta per così dire, senza problemi di posteggio. Solo la bicicletta è in grado di soddisfare tali esigenze. La bici è il mezzo di trasporto meno costoso sia per quanto riguarda l'acquisto che la manutenzione (solo l'andare a piedi costa meno). Questo fattore però non giustifica da solo il boom della vendita di biciclette.

Negli ultimi anni, il trend favorevole a questo veicolo a misura d'uomo è stato propiziato in modo determinante dall'attività delle comunità di difesa degli interessi dei ciclisti (IG Velo) e dall'Associazione svizzera del Traffico (AST). Fino agli anni settanta, la bicicletta occupava una posizione marginale nella vita quotidiana e solo il ciclismo inteso come attività sportiva riusciva ad entusiasmare. In effetti, i primi ciclisti che cercarono di organizzarsi vennero guardati con sospetto e non furono comunque presi sul serio. La prima «IG Velo» fu fondata a Basilea nel 1975 e presto ne seguirono altre nella maggior parte delle città svizzere e in molti comuni. Lo spirito combattivo dei fautori di questo mezzo di trasporto ha dato i suoi frutti: oggi infatti la bici non è più inforcata solo dai patiti e da qualche individualista. Anche personaggi conosciuti si fanno vedere in giro in bicicletta e persino qualche uomo politico non manca di dimostrare la sua simpatia per questo mezzo, magari in vista delle elezioni. La «Giornata della bicicletta», che viene organizzata ogni anno nella prima metà di giugno e vede sfilare pittoreschi cortei per le strade delle città svizzere, ha contribuito a rendere popolare la bicicletta. Le comunità di difesa degli interessi si occupano in particolare del mi-

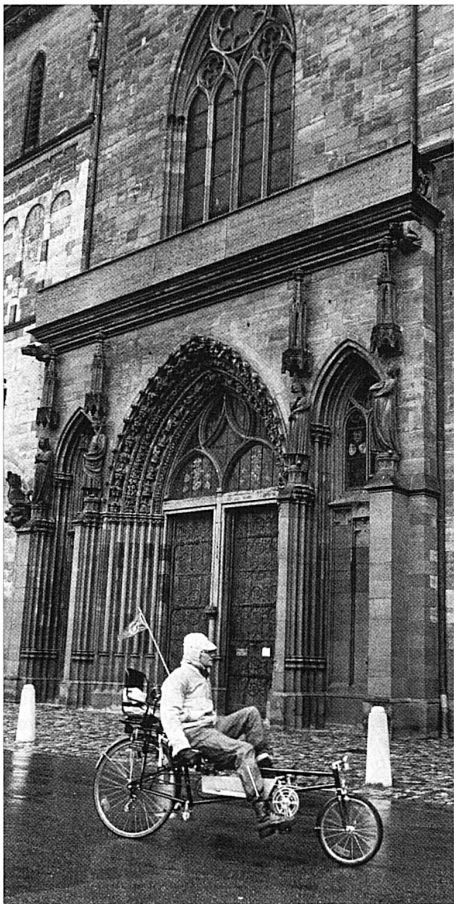
47/48 «Bike + Ride» ist die gesunde Alternative zu «Park + Ride»; das Velo als Zubringer zum öffentlichen Verkehr. Im Gebiet Brugg-Windisch beispielsweise kommen heute bereits 40 % der Bahnpendler mit dem Velo zum Zug. Auch bei Schulhäusern und Sportplätzen machen Motorfahrzeuge wieder vermehrt dem (sportlicheren) Zweirad Platz

47/48 La combinaison «bicyclette-chemin de fer» permet d'alléger le problème du parking; le vélo est un pourvoyeur des transports publics. Dans la région de Brugg-Windisch déjà 40 % des navetteurs viennent aujourd'hui à la gare en vélo. Même dans les écoles et sur les places de sport, la bicyclette (plus sportive) tend à prendre la place de la motocyclette

47/48 «Bike + Ride» è una sana alternativa al «Park + Ride»; in bicicletta fino al mezzo di trasporto pubblico. Nella regione di Brugg-Windisch ad esempio, già il 40 % dei pendolari che viaggiano in treno si recano in bicicletta alla stazione. Anche presso le scuole e i campi sportivi ai veicoli a motore subentrano di nuovo le biciclette

47/48 «Bike and ride» is a healthy alternative to «park and ride», with the bicycle as a feeder of public transport. In the Brugg-Windisch area over 40 per cent of railway commuters today reach the train by bicycle. In schoolyards and sports grounds motorized vehicles are again making way for the more sporting bike





49

49/50 Velofahren war lange Zeit gleichbedeutend mit Radrennsport. Kaum jemand fuhr Rad als Freizeitvergnügen und – mit Ausnahme einiger nichtmotorisierter Schüler – schon gar nicht im Alltag. Die ersten Alltags-Velofahrer organisierten sich dann 1975 in Basel; heute setzen sich in den meisten Schweizer Städten und in vielen Gemeinden Velogruppen für die Anliegen der Zweiradfahrer ein. Bilder anlässlich des Schweizer Velotages in Basel.

51 Die Verknüpfung Radfahren und öffentlicher Verkehr ist für künftige Verkehrs- und Transportkonzepte von grösster Bedeutung. Das Basler Velotram – an Sonn- und Feiertagen von April bis Oktober im Einsatz – verkehrt mit einem zusätzlichen Wagen zum Verladen der Fahrräder zwischen Kleinbasel und Rodersdorf

49/50 Pendant longtemps le cyclisme était synonyme de sport de course. On ne pédalait pas pour le plaisir et, sauf quelques écoliers non motorisés, on ne faisait plus du vélo un usage quotidien. Les usagers ordinaires de la bicyclette se sont organisés pour la première fois à Bâle en 1975;

aujourd'hui des groupes locaux de cyclistes se sont formés dans la plupart des villes de Suisse et dans de nombreuses communes pour faire valoir leurs droits. Nos clichés ont été pris à l'occasion de la «Journée du vélo» à Bâle.

51 La combinaison vélo et transports publics est d'une grande importance pour la conception de la circulation et des transports de l'avenir. Le «vélotram» bâlois, en service les dimanches et jours fériés d'avril à octobre, circule avec une voiture supplémentaire pour le transport des vélos entre Petit-Bâle et Rodersdorf



50

49/50 Durante un lungo periodo, chi accennava al ciclismo si riferiva unicamente all'attività sportiva. Ad eccezione degli allievi non motorizzati, quasi nessuno circolava in bici durante il tempo libero e solo pochi ne facevano uso quotidiano. I primi gruppi di ciclisti si organizzarono nel 1975 a Basilea; attualmente, nella maggior parte delle città svizzere e in numerosi comuni le comunità dei ciclisti sanno difendere i loro interessi. Foto scattate in occasione della Giornata della bicicletta a Basilea.

51 Il connubio ciclismo e trasporto pubblico svolge un ruolo di primo piano nella futura concezione dei trasporti e del traffico.

Da aprile a ottobre, i tram basilesi la domenica e nei giorni festivi aggiungono alle loro composizioni un vagone sul quale vengono caricate le biciclette; il servizio è in funzione fra la Piccola Basilea e Rodersdorf

49/50 For many years cycling meant primarily racing cycling. Very few rode bikes as a hobby, and certainly not in everyday life, with the sole exception of schoolchildren not blessed with mopeds. The organization of everyday cyclists began in Basle in 1975; today there are groups in most Swiss towns and in many villages that represent the interests of cyclists. Our pictures were taken at a Swiss Cycling Day in Basle.

51 The coordination of cycling with public transport is very important for the traffic systems of the future. Basle's bicycle tram, which runs on Sundays and holidays from April to October, has a special car for the transport of bikes between Kleinbasel and Rodersdorf

51



glioramento delle condizioni di traffico nelle località. Gli incroci e le corsie di preselezioni pericolosi, l'aria pessima, le inutili deviazioni attraverso strade a senso unico, nonché la scarsità di posteggi adeguati, sono tutti fattori che ancora oggi scoraggiano parecchia gente dal prendere la bicicletta. Ma le cose dovranno cambiare; segni di buona volontà di manifestano un po' ovunque. Attraverso la sua costante diffusione, la bicicletta forse riuscirà a mutare il volto delle nostre città ed a ridarle in mano all'uomo. Occorrono peraltro ancora svariate misure che rendano più attraente l'impiego della

bicicletta nella vita quotidiana. Le organizzazioni locali provvedono all'elaborazione di appositi piani delle città che permettono ai ciclisti di circolare senza pericolo e senza dover sopportare i gas di scarico; iniziative popolari vengono lanciate per garantire il finanziamento di percorsi completi e nelle amministrazioni anche gli addetti alla pianificazione del traffico prendono in considerazione le corsie riservate ai ciclisti: agli incroci vengono allestiti passaggi per le biciclette, le strade a senso unico vengono aperte ai ciclisti anche in senso inverso e vengono allestiti nuovi posteggi. Si provvede inoltre

all'allestimento di percorsi ciclabili, in parte riservati ai soli ciclisti e in parte in comune con il traffico automobilistico «tranquillo». Uno fra i principali temi che interessano da vicino i ciclisti è quello relativo al collegamento con i mezzi di trasporto pubblici. La bicicletta è un veicolo che permette di combinare in modo ottimale i viaggi in ferrovia, in quanto è un mezzo rapido, individuale e che richiede poco spazio per essere parcheggiato vicino alla stazione. Inoltre, chi circola in bici fa posto sui tram e sui bus alle numerose altre persone che optano per i mezzi pubblici. Un numero crescente di per-

sone ricorre al sistema «Bike + Ride», che rappresenta una sana alternativa al «Park + Ride»: la bici permette di arrivare alla stazione e a destinazione è forse già pronta un'altra bicicletta o può essere presa a noleggio. La bicicletta svolge un ruolo importante quale partner della ferrovia: a Brugg-Windisch, ad esempio, il 40% dei pendolari che viaggiano in treno arriva alla stazione in

bici. C'è solo un problema da risolvere ed è quello del posteggio. A Wil SG è a disposizione degli utenti il primo velosilo della Svizzera con 340 posti.

Le più belle gite in bicicletta sono ovviamente quelle che portano in campagna, a contatto con la natura. Le ferrovie offrono un servizio ineccepibile da questo punto di vista: in stazione possono essere noleggiate nuo-

ve e moderne biciclette oppure c'è la possibilità di spedire la propria bicicletta nel bagagliaio. Le nuove carte con i percorsi per i ciclisti, edite dall'AST, coprono quasi tutta la Svizzera. Invece di partire per lontani lidi esotici, un numero sempre più grande di cittadini sta scoprendo il piacere della lentezza e dei viaggi a misura d'uomo.

Fortsetzung von Seite 31

mehr Leute praktizieren Bike+Ride, die gesunde Alternative zu Park+Ride: Das Velo ist Zubringer zur Bahn; vielleicht steht am Zielbahnhof sogar ein zweites bereit, oder ein Mietvelo ist reserviert, um die Fahrt fortzusetzen. Das Velo hat als Partner der Bahn eine grosse Bedeutung: In Brugg-Windisch zum Beispiel kommen 40% der Bahnpendler mit dem Velo zum Bahnhof. Das bringt gern

gesehene Probleme mit sich – Abstellprobleme. In Wil SG steht das erste Veloparkhaus der Schweiz mit 340 Plätzen.

Am schönsten ist Velofahren natürlich auf ruhigen Wegen in freier Natur. Die Bahnen bieten dazu ihre vorzüglichen Dienste an: An den Bahnhöfen stehen neue, moderne Mietvelos zur Verfügung; im Gepäckwagen reist das eigene Velo problemlos mit. Die

Velokarten, die der VCS erarbeitet hat, decken unterdessen fast die ganze Schweiz ab. Statt flüchtigem Erleben in möglichst exotischen Orten setzen sich wieder mehr Menschen der Intensität der Langsamkeit aus. Damit wird Heimat auch im Umkreis des Wohnorts neu erfahrbar. Reisen bekommt ein menschliches Mass.

Theo Weilenmann, Zürich

Suite de la page 32

carrefours, des pistes à contresens dans les rues à sens unique, ainsi que de nouvelles places de dépôt. On crée également des voies de communication continues, les unes réservées aux cyclistes, d'autres qui facilitent le voisinage pacifique avec un trafic motorisé moins «fébrile».

Une bonne coordination avec les transports publics est un souhait prioritaire des cyclistes. Le vélo combiné avec le chemin de fer est un excellent moyen de répartir le trafic, à la fois individuel et rapide et qui n'exige que peu de place pour le dépôt dans les gares. De surcroît, les cyclistes allègent la surcharge des transports publics de banlieue – trams ou autobus – et laissent ainsi plus de place aux nouveaux usagers titu-

laire d'une correspondance. On pratique de plus en plus la bicyclette, qui permet d'alléger le problème du parcage: le cycliste est ainsi un pourvoyeur du chemin de fer; dans bien des cas, il trouve à la gare de destination un autre vélo tout prêt ou une bicyclette de location pour poursuivre son voyage. Le cycliste est donc un partenaire important du chemin de fer: à Brugg-Windisch, par exemple, 40% des navetteurs viennent à la gare en vélo. Les problèmes que cela suscite – notamment celui des places de dépôt – sont de ceux que l'on aime à résoudre. A Wil (SG), on a construit le premier garage pour bicyclettes de Suisse: il contient trois cent quarante places.

Aller à bicyclette est plaisant surtout sur des chemins tranquilles en pleine nature. Les chemins de fer en offrent de magnifiques possibilités: dans les gares, de nouveaux vélos de location modernes sont disponibles, mais on peut aussi sans difficulté faire transporter son propre vélo dans le train. Les nouvelles cartes cyclistes, conçues par l'AST, comprennent déjà presque la Suisse entière. De nombreux vacanciers commencent de nouveau à préférer à l'expérience vécue superficiellement en pays exotique l'expérience intense et profonde d'un voyage sans hâte à travers son pays, même proche de son lieu de résidence. Dans un pareil cas, le voyage aussi est alors à la mesure de l'homme.



52

52 Vielleicht gelingt es dem Velo, das Antlitz unserer Städte zu verändern – die Städte für die Menschen zurückzuerobern

52 Le vélo réussira peut-être à transformer la physionomie de nos villes et à les rendre plus «humaines»

52 Forse la bicicletta riuscirà a mutare il volto delle nostre città, rendendole di nuovo dei luoghi a misura d'uomo

52 Bikes may yet succeed in changing the face of our towns—reconquering the urban scene for human beings



53/54 Seit 1985 findet in der Schweiz alljährlich ein Rallye für solarbetriebene Fahrzeuge, die Tour de Sol, statt. Das Solarmobil ist ebenso sauber und geräuscharm wie ein Fahrrad, gibt aber dem Fahrer doch die Möglichkeit, sich auszuruhen und schneller voranzukommen. Angeregt durch den beispiellosen Erfolg der Tour de Sol in der Schweiz, wollen jetzt auch die Japaner ein Rallye mit Solarfahrzeugen durchführen. Als Neuheit der diesjährigen Tour de Sol wird ein 15plätziger Solar-Bus präsentiert, der sich mit seiner solaren Hilfsspeisung als umweltfreundliches Transportmittel in autofreien Ferienorten eignen könnte

53/54 Depuis 1985, un rallye – le Tour de Sol – a lieu chaque année en Suisse pour les véhicules à énergie solaire. Le «solarmobile» est aussi propre et silencieux que la bicyclette, mais il permet en outre de se reposer et de rouler plus vite. Stimulés par l'extraordinaire succès du Tour de Sol en Suisse, les Japonais veulent à leur tour organiser un rallye de véhicules à énergie solaire. Une nouveauté sera présentée cette année au Tour de Sol: un «solar-bus» de quinze sièges qui, grâce à ses accumulateurs d'énergie solaire, sera particulièrement approprié pour les stations de villégiature sans circulation automobile

53/54 Dal 1985, tutti gli anni si svolge in Svizzera un rallye riservato ai veicoli mossi dall'energia solare: il Tour de Sol. L'automobile solare, al pari della bicicletta, è un veicolo non inquinante che produce pochissimo rumore, pur permettendo al guidatore di riposarsi e di viaggiare più celermente. Visto il successo spettacolare ottenuto in Svizzera dal Tour de Sol, ora anche i giapponesi vogliono organizzare un rallye riservato ai veicoli mossi dall'energia solare. Una novità del Tour de Sol di quest'anno sarà il bus solare a quindici posti; grazie all'accumulazione di energia solare, questo veicolo potrebbe essere ideale per le località di villeggiatura dove è vietata la circolazione delle automobili

53/54 Since 1985 a rallye for sun-powered vehicles, the Tour de Sol, has taken place annually in Switzerland. The "solarmobile" is just as clean and quiet as a bicycle but allows its driver to rest and to travel a little faster. Stimulated by the success of the Swiss Tour de Sol, the Japanese now want to organize their own rallye for sun-powered vehicles. This year's Tour de Sol will present a new advance in the form of a solar bus to seat 15, which with its solar-aided propulsion might prove to be an environmentally attractive means of transport for car-free holiday resorts

