SPONSORING DATEI

MILAN GT MK2 VELOMOBIL

Vorname
Name

5. Juni 2013

Inhaltsverzeichnis

Sommaire **2**

Einführung **3**

1 Vorstellung der Velomobile **4**
- 1.1 Herkunft . . . 5
- 1.2 Preise . . . 6
- 1.3 Anzahl der Velomobile . . . 7
  - 1.3.1 In der Welt . . . 7
  - 1.3.2 In Frankreich . . . 7
  - 1.3.3 Im Elsass . . . 7
  - 1.3.4 In den Nachbarländern . . . 7
  - 1.3.5 Laut verschiedenen Herstellern . . . 8
- 1.4 Herstellung . . . 9
  - 1.4.1 Herstellungsorte, Geschäfte und Modelle . . . 9
  - 1.4.2 Velomobile Herstellung . . . 10
- 1.5 Rekorden . . . 10
- 1.6 Verschiedene Sponsorisierte Velomobile : . . . 11

2 Vorstellung des Milan Velomobil **12**
- 2.1 Fabrikation und technische Beschreibung . . . 13
- 2.2 Preise . . . 15
- 2.3 Rekorden . . . 15

3 Vorstellung des Werks für den Sponsor **16**
- 3.1 Vorteil gegenüber andere Werbeformen . . . 16
- 3.2 Eventuelle Internet Seite . . . 16
- 3.3 Beziehung mit der Zeitung . . . 17
- 3.4 Benutzung und Projekt . . . 17

4 Sponsoring Angebot **18**

Contact **19**

Abbildungsverzeichnis

1.1 Sinner Mango Velomobil, mit Kopfhaube 4
1.2 Liegefahrrad 5
1.3 Trike 5
1.4 Vélocar 5
1.5 Velomobil 5
1.6 Alleweder A4 6
1.7 Birkenstock Butterfly 6
1.8 Quest 9
1.9 Mango 9
1.10 Orca 9
1.11 Go-One Evolution 9
1.12 WAW 9

2.1 Milan GT MK2 Velomobile 12
2.2 Verkleidungsbau 13
2.3 Schleifen der Verkleidung 13
2.4 Interne Finition 13
2.5 Das Milan in einem Windkanal 14
2.6 Christian von Ascheberg bevor dem Start 15
2.7 Christian von Ascheberg nach dem 24 Stunden Rekord 15

Einführung

Velomobile sind liegende ein bis zwei Plätze Fahrräder die mit einer Verkleidung ausgestattet. Generell sind sie Dreiräderige Liegefahrräder (Trike) die ausschließlich mit der Menschenkraft getrieben sind, obwohl sie manchmal in Verbindung mit einem Elektrisches Unterstützungs-Motor sind. Nach Rechtsvorschriften sind sie sowohl in der Schweiz, in Frankreich als auch in Deutschland als Fahrräder angesehen.

Somit können sie sowohl auf der Straße als auch auf den Velo Pisten Fahren.

Dank der IHPVA (International Human Powered Vehicule Association)[1] ist der Begriff "Velomobil" für alle Zwei-, Drei- und Vierräderige Fahrräder, die mit einer Verkleidung (Stromlinienverkleidung) Ausgestattet sind geeignet.

Obwohl Velomobile viele verschiedene Benutzungen haben, sind sie eher für die langen Strecken geeignet. Einerseits sind sie sehr schnell was ihnen eine bessere Sicherheit gibt als ein gewöhnliches Fahrrad da es ein geringeren Geschwindigkeitsunterschied zwischen Velomobile und Autos als Fahrräder und Autos gibt. Auf der anderen Seite haben Velomobile ein Verkleidung die Ihnen nicht nur eine Höhere Geschwindigkeit erzeugt sondern die Ihnen zudem, wie beim Auto eine Verstärkte Sicherheit anbietet.

Nach der Vorstellung der Velomobile, und dann des Milan GT MK2, werde ich den Werk fürs Sponsor präsentieren und werde euch danach ein Sponsoring Angebot unterstellen.

[1] http://www.ihpva.org/home/

Kapitel 1

Vorstellung der Velomobile

Abbildung 1.1: Sinner Mango Velomobil, mit Kopfhaube

1.1 Herkunft

Die Geschichte der Velomobile beginnt mit der vom Klassisches Fahrrad. In der Tat, um den Sicherheitsgefühl zu verstärken, werden um 1885 verschiedene Fahrräder Modelle die mit drei oder vier Rädern ausgestattet sind erfunden.
Der Franzose Charles Mochet, der zuerst wegen seinem Einsatz in der Fahrradproduktion bekannt war, war der erste der die Interesse für die Liegeposition Zeigt. Er erzeugte den ersten Transportmittel mit Pedalen und vier Rädern her : den Vélocar. Die Vier Rädern verringerten den Sturzrisiko und erlaubten dem Vélocar somit einen relativ Schnellen Verkehrsmittel zu sein. Es war ein Schritt voraus für alle die sich keinen Waagen leisten konnten. Den Vélocar erlaubte ihnen, die Geschwindigkeitsrekorde zu überschreiten, bevor es leider Weltweit, mit allen anderen Liegefahrräder, Trikes und Velomobile, von der UCI (Union Cycliste Internationale) abgelehnt worden war.
Obwohl das Fahrzeug äußerst schnell war, begegnete es seine Grenzen in der Kurvenfahrt. Um den Kippen zu vermeiden, wurde der Vélocar zum bremsen bevor und zur Beschleunigung nach der Kurve gezwungen. Sein Einsatz konnte deshalb bei hoher Geschwindigkeit gefährlich werden.
Seit seinem Beginn in 1970 trug die IHPVA wesentlich zur technologischer Entwicklung des Velombil bei. In der Tat, unterstützt dieses Verein die Entwicklung der Mensch-Fahrzeuge mit der Sicherheit des Radfahrers als einziger Einschränkung. Die Fahrzeugen wurden schneller, technischer und leichter; deswegen begannen sehr schnell Geschwindigkeitsrekorden zu fallen.

Abbildung 1.2: Liegefahrrad

Abbildung 1.3: Trike

Abbildung 1.4: Vélocar

Abbildung 1.5: Velomobil

1.2 Preise

Die Palette der Velomobile-preisen variiert von 2 690€ (um die 3 230 CHF) für ein Alleweder A4 in kit bis 32 500 CHF (mehr als 27 000€) für ein Birkenstock Butterfly. Zusätzlich zu den Basis-Modellen Preisen muss man auch ungefähr 4 000€ für fast obligatorische Zubehörteile (wie zum Beispiel Lampen, Blinker, Kopfhaube, Fußklappe, zweiter Spiegel, Hupe, ...) dazu rechnen.

Die hohen Preisen werden für den grössten Teil der Velomobile aufgrund einer europäischen Konstruktion, aber auch wegen der manuelle und einzelne Produktion wegen der wachsenden aber schwache Nachfrage erklärt.

In Wirklichkeit müssen viele Velomobile verkauft werden bis die Herstellern die Preisen unterdrücken können, denn nur die Erhöhung der Nachfrage würde dem Hersteller die Möglichkeit, um die Velomobile in der kette zu bauen Anbieten.

Abbildung 1.6: Alleweder A4

Abbildung 1.7: Birkenstock Butterfly

1.3 Anzahl der Velomobile

1.3.1 In der Welt

Es hat mehrere Velomobil Typen die weltweit verteilt sind. Das gängigste Modell ist das Alleweder das in den Niederlanden hergestellt ist. Dieses Modell ist auf allen Kontinenten vertreten, genau wie die andere Velomobilen in einem geringerem Maß. Die Zahl der verkauften Velomobilen steigt ständig, nach den Velomobiel.nl Angaben.

Heutzutage muss die weltweite gesamte Zahl der Velomobilen um die 10 000 sein.

1.3.2 In Frankreich

In Frankreich ist die Zahl der Velomobile in Wachstum. Meines Wissens nach gibt es weniger als 200 Velomobilisten (diese Zahl ist näher an 150) in Frankreich. Eigentlich ist diese Zahl echt schwer zu finden trotz der Bemühungen von Herstellern um ihre Velomobile zu zählen. Diese Annäherung existiert wegen der großen Anzahl von Modellen und Herstellern die weltweit verkaufen, sondern auch wegen den Eigenbauen, dessen Nummer nicht bekannt ist. Dennoch gibt es Online-Netzwerke, die die Velomobile zählen, indem jeder Besitzer sein Name, sein eigenes Velomobile Modell, sowie der Velomobile Standort hinschreibt. Derzeit zählen sie über 149 Velomobile in Verkehr in Frankreich (letztes update : 5. September um 22h).

Vor fünf Jahren musste es um die 20 Velomobilen auf dem Französisches Boden nach einem aus Toulouse stammenden Velomobilisten[2], der damals begonnen hat, haben

1.3.3 Im Elsass

Im Elsass ist diese Zahl in Zunahme. Zudem ist es schon von Beginn an relativ hoch. In der Tat gibt es minimal 8 Velomobilisten im Elsass, aber der größte Teil wohnt in der Umgebung von Straßburg. Im Sundgau wohnt kein Velomobilist, und nur ein einziger wohnt im Oberrhein[3], nämlich in Rixheim.

1.3.4 In den Nachbarländern

In Deutschland gibt es eine größere Anzahl von Velomobilisten als in Frankreich. Dies ist dank den Vorhandenseins von mehreren Velomobilebau Orten in diesem Land,und vor allem auch dank der Deutsche Mentalität, die mehr auf Ökologie als die Franzosen aufmerksam ist.

Etwa 800 Velomobile fahren in den Niederlanden und 80 in Belgien.

[2]sein Spitzname auf Netzwerke ist Guilhem, und besitzt die Website http://envelomobile.wordpress.com

[3]er hat sein Quest Velomobil seit märz 2012

1.3.5 Laut verschiedenen Herstellern

Die Herstellern Fiester.be und Velomobiel.nl zeigen auf ihrer Website die Zahl der weltweit verkauften eigenen Velomobilen im Gegensatz zu anderen großen Anbietern an z.B. : Go-One, Räderwerk und Alleweder.
Auch wenn diese letzten die Fabrikverlassenden Fahrzeuge zählen würden, kommen die einzigen offiziellen Daten aus den beiden ersten Herstellern.

Für die anderen Herstellern sind es die Velomobilisten die sich selber auf Forum zählen, deswegen nehme ich an das die Daten nicht komplett sind. Somit kann es möglich sein das die Anzahl von diesen Fahrzeugen auf den Straßen dessen Länder größer ist.

Die Schweizer Velomobilisten sind noch schwieriger zu Zählen als die Franzosen und Deutschen, da sie mehrere Sprachen reden, deshalb kann man so wohl Schweizer auf Französische, Deutsche oder Italienische Netzwerke finden.

Hersteller\ Ländern	*Frankreich*	*Deutschland*	*Schweiz*	*Unbekannt*
Fietser	20	7	4	0
Velomobiel	61	155	7	12
Go-One	≥ 3	≥ 23	≥ 3	?
Räderwerk	≥ 7	≥ 51	≥ 0	?
Alleweder	≥ 21	≥ 82	≥ 0	?
Andere	≥ 24	≥ 50	?	?
Gesamt	≥ 180	≥ 354	≥ 14	≥ 16

Tabelle 1.1: Anzahl der Velomobile in der Schweiz,Deutschland und Frankreich

Es hat 7 Fietser und 7 Velomobiel Velomobile die man in Frankreich wegen dem Gebrauchtgeschäfts dazu Zählen muss.

1.4 Herstellung

1.4.1 Herstellungsorte, Geschäfte und Modelle

Die Velomobile sind hauptsächlich in Nord Europa gebaut, ins besondere in Belgien, in den Niederlande, in Deutschland, aber auch in der Schweiz. Trotzdem werden diese Fahrzeuge auf der ganzen Welt hergestellt. Tatsächlich gibt es Herstellern sowohl in den vereinigten Staaten als auch in Australien.
In Belgien ist der WAW[1] durch Fietser.be vertrieben.
In den Niederlande finden wir den Quest, den Mango, und den Strada, alle drei von velomobiel.nl[2] gebaut. Strada[3], ist der älteste Velomobilehersteller die heutzutage noch Velomobile baut, da die Produktion um 1985 angefangen hat. Es hat noch weitere Niederländische Velomobilehersteller so wie zum Beispiel Flevobike [4] der den Modell Ocra herstellt, oder auch Alleweder[5], die die billigsten Velomobilen (die Alleweder A4 und A6) auch als Baukit verkaufen.
In Deutschland hat es auch verschiedene Herstellern, so wie Go-One[6] in Strälen, oder Räderwerk[7] in Hannover die zwei Velomobile die für Höhere Geschwindigkeit bauen : der Milan[8] GT MK2, und der Milan SL MK2.
In Frankreich hat es noch kein Velomobil Hersteller, aber Joël Vincent, der größte französische Velomobile Händler möchte sein eigenes Modell in 2013 verkaufen können. Den Mosquito Velomobil ist auch in Frankreich in der Testphase.

Abbildung 1.8: Quest

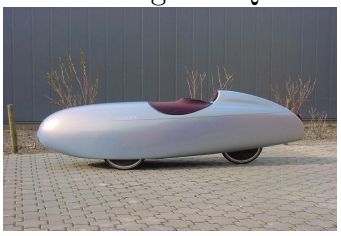


Abbildung 1.9: Mango

Abbildung 1.10: Orca

Abbildung 1.11: Go-One Evolution

Abbildung 1.12: WAW

[1] http://www.fietser.be/fr/produits/waw.htm
[2] http://en.velomobiel.nl
[3]
[4] http://www.flevobike.nl/en
[5] http://www.alleweder.eu http://www.alligt.nl
[6] http://www.go-one.de/?lang=en
[7] http://www.raederwerk.com
[8] http://www.milan-velomobil.de/index.htm

1.4.2 Velomobile Herstellung

Es hat zwei Möglichkeiten um ein Velomobile zu bauen.

- Entweder wir Verkleiden ein Dreirad, was eine schwere Struktur erzeugt aber damit hat man die Möglichkeit um Kontinuierliche Veränderungen hinzufügen. Deswegen kann man zum Beispiel zwischen einem Trike am Sommer und einem Velomobil am Winter sehr schnell wechseln.
- Oder man Baut zuerst eine Aerodynamische Verkleidung und man stellt den Fahrrad hinein. Wir nennen diese Konstruktion ein selbst-hebende Verkleidung die auch in den Bereichen der Flugzeugen und booten benutzt wird. Diese Möglichkeit ist sehr leicht aber die Solidität ist gleich wie auf der erste.

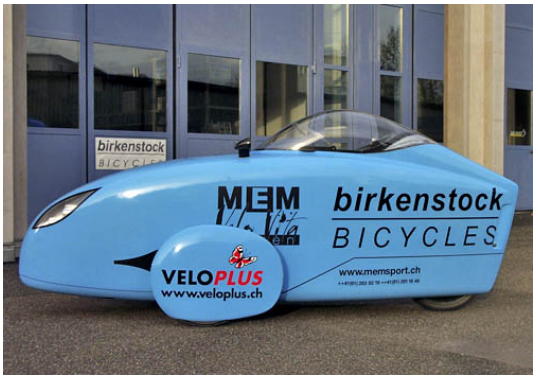
Velomobile sind hauptsächlich manuell hergestellt, was eine große Freiheit mit den Optionen bietet. Velomobile sind meistens mit Faserverbundwerkstoffe hergestellt, am meisten sind sie es mit Glasfaser, Kohlenstofffaser oder Kohlenstofffaser/Kevlarfaser.

1.5 Rekorden

Velomobile sind die weltweit schnellsten “Véhicules à Propulsion Humaine (VPH)”. Eine normale Person die ein bisschen trainiert ist kann mit einem Velomobil einfach die Geschwindigkeitsrekorden derüblichen Fahrrädern schlagen.

Sie alliieren Geschwindigkeit, Sicherheit, Komfort, und da sie ein großen Gepäckfach haben, sind sie für dem Alltags Gebrauch sehr gut geeignet. Ihrleichtes Gewicht ermöglicht ihnen sehr einfach angehoben um aufgeräumt oder auch geschoben zu werden.

1.6 Verschiedene Sponsorisierte Velomobile :



Kapitel 2

Vorstellung des Milan Velomobil

Abbildung 2.1: Milan GT MK2 Velomobile

2.1 Fabrikation und technische Beschreibung

Abbildung 2.2: Verkleidungsbau

Abbildung 2.3: Schleifen der Verkleidung

Abbildung 2.4: Interne Finition

Der Milan ist ein Velomobile der aus der “Räderwerk” Fabrik in Hannover (Deutschland) stammt. Er ist hauptsächlich für hohe Geschwindigkeiten gebaut. Er ist in zwei Versionen verkauft : Der Milan GT MK2 und der Milan SL MK2. Die Milan SL Version ist kleiner, schmaler, leichter und auch tiefer (Bodenfreiheit : 8 cm anstatt de 14 cm) als die Milan GT Version; deswegen kann der Milan SL schneller fahren als sein großen Bruder. Man kann mit den beiden Modellen mit oder ohne Kopfhaube, aber auch mit oder ohne die Knie Verkleidung fahren um in freier Luft zu Fahren. All diese verschiedene Möglichkeiten bieten ein extrem großes Fähigkeitenbündel an. Somit kann man entweder zwischen die Geschwindigkeit oder den Komfort entscheiden, was den Milan als ein Sportliches oder ein Alltag taugliches Velomobil erzeugt. Der Milan ist ein selbsthebendes Velomobil der aus Glasfieber oder, falls man mehr zahlt, aus Kohlenstoff/Kevlar Faser gestaltet ist. Im Gegensatz von den meisten Velomobile Herstellern, braucht Räderwerk kein Reine Karbon Fieber um die Sicherheit zu erhöhen. Tatsächlich hat die Karbon Fieber im Falles eines Crashs,

im Gegensatz von der Kevlar Fieber die sehr Flexibel aber nicht genügend Solide ist, sehr scharfe kanten. Somit hat die Kohlenstoff/Kevlarfaser die Flexibilität der Kevlar Faser verbunden mit der Solidität der Kohlenstoff Faser.

Die Milan Velomobile können eine Schwere Last ertragen (bis zu 120 kg oder sogar mehr falls sie eine Stange Solider machen). Zudem haben dieses Fahrzeuge große Gepäckraume : es hat hinter dem Sessel, neben dem hinterem Rad, neben des Velomobilisten, aber auch vor der Kurbel Platz um Gepäck zu Stauen.

Die Milan Velomobile waren mehrmals in einem Windkanal —diese von Volkswagen in Wolfsburg— so das seine Form möglichst Aerodynamisch gestaltet konnte.

Abbildung 2.5: Das Milan in einem Windkanal

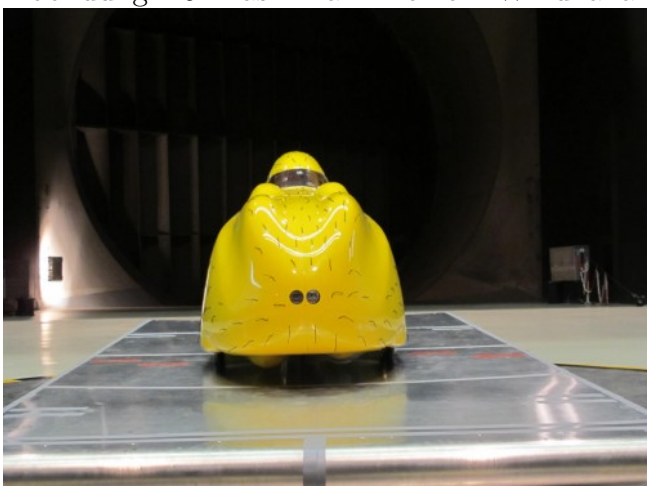


Tabelle 2.1: Eigenschaften beider Modelle : Milan GT und Milan SL

Eigenschaften	Milan GT MK2	Milan SL MK2
Länge	275 cm	273 cm
Breite	76 cm	69,6 cm
Höhe	88,3 cm	81,5 cm
Wendekreis	11-13 m	14 m
Bodenfreiheit	11-14 cm	8 cm
Gewicht	29,5 kg	25 kg
Fahrer Größe	155-200 cm	155-187 cm
Leistung um 50 km/h	150 Watt	145 Watt
Leistung um 60 km/h	200 Watt	191Watt

2.2 Preise

Die Milan SL und Milan GT Velomobile sind beide für den Basis-Preis von 6 750€. Ein Milan SL der Komplett, aber ohne Elektrisches Hilfsmotor ausgestattet ist kostet 9 334€ und wiegt 23 kg, ein Milan GT der gleich ausgestattet ist kostet 9 346€ und ist 29,8 kg schwer.

2.3 Rekorden

Die Aerodynamik der Milan hat ihm ermöglicht zu den Schnellsten Velomobil der Welt zu werden, was ihm zum schnellsten Menschlichen getriebenen Verkehrsmittel macht. Der Milan SL diente um mehrere Internationale Rekorde zu legen, ins besondere :

- ↪ Der Milan hat vor kurzem der 24 Stunden Distanzrekord geschlagen. Tatsächlich ist Christian von Ascheberg, ein Deutscher Hobby Radfahrer der älter als 50 Jahren ist, 1 219 km während 24 Stunden Gefahren, was ein Geschwindigkeitsdurchschnitt von 50,8km/h entspricht. Um zur Vergleichung, müssen wir sich an der UCI Stundengeschwindigkeitsrekord von 49,7km erinnern. Es war 2005 von Ondřej Sosenka, ein professioneller Fahrradfahrer der damals 30 Jahre alt war geknackt worden. Ein paar Jahren später war er an der Methamphetamin Positiv getestet worden.
- ↪ Nach 12 Stunden hat der Milan Velomobil 664,97 Kilometer zurückgelegt
- ↪ Die Geschwindigkeit nach fast 665 km (nach 12 Stunden) : 55,41 km/h
- ↪ 1000 km in 19 Stunden, 27 Minuten zurückgelegt
- ↪ Den 9. August 2009, hat der Milan den Europabecher in Leer (Deutschland) dank Daniel Fenn aus Elfershausen (D) gewonnen.

Abbildung 2.6: Christian von Ascheberg bevor dem Start

Abbildung 2.7: Christian von Ascheberg nach dem 24 Stunden Rekord

Kapitel 3

Vorstellung des Werks für den Sponsor

3.1 Vorteil gegenüber andere Werbeformen

Das Velomobil hat viele Vorteile gegenüber herkömmlichen Werbemedien.

- ✓ Mit seiner großer Oberfläche ist das Velomobil ein ausgezeichneter Werbeträger. Dadurch kann man eine große Menge an Informationen anzeigen.
- ✓ Das Velomobil ist auch ein sehr sichtbares Objekt. Tatsächlich zieht es die Aufmerksamkeit der Leute an, und 95 % der Menschen drehen sich wenn es Durchfährt um.
- ✓ Das Velomobil übergibt einen ökologisches Bild dar, da es kein Motor enthält, so dass keine Verunreinigung des Planeten gibt.
- ✓ Wegen seiner Form, ist er nicht nur als ein Sportliches und dynamisches Fahrzeug gesehen, sondern er strahlt auch durch eine neue und ein innovatives Image. Tatsächlich sind heutzutage die meisten Werbungsflächen banal, und sind somit nicht mehr von der Mehrheit der Bevölkerung gesehen.
- ✓ Velomobile sind laut Rechtsvorschriften Fahrräder, und können deshalb auf den Fußgängerzonen, die oft ein Durchgangsort sind fahren.

Deshalb würde ich mich schon freuen wenn ich mit eurem Logo auf der Verkleidung meines Velomobil während der ganzen Dauer des Kontrakt fahren könnte.

Das Sponsoring des Velomobil kann somit zu EBM ein grüneres Image in der Bevölkerung bringen, und würde EBM am gleichem Standort als IWB bringen, da sie schon ein Sponsor des Velo-Taxi in Basel sind.

3.2 Eventuelle Internet Seite

Ich möchte in der Zukunft eine persönliche Webseite gestalten die über Velomobile informiert, was ein mehr Populäres Bild vom Velomobil geben würde. Mein Ziel

wäre zur größte menge Leute durch diese Internet Seite das Velomobil entdecken zu machen.

Diese Seite würde mir auch ermöglichen um die Ökologischen und die “durable” Aspekte des Velomobiles zur Geltung zu bringen.

Ich würde natürlich auch euer Logo in verschiedenen gut Sehbarren Orten dieser Zukünftiger Internet Seite hin tun.

3.3 Beziehung mit der Zeitung

Das Velomobil hat eine große Präsenz in den Lokalen Informationsmedien (Radio, Zeitung, regionales TV), und sogar vielleicht in den Nationalen Medien. Die verschiedenen Möglichkeiten sind entweder den Individuelles Interview oder ein Interview Mitte in einer Veranstaltung wobei das Velomobil immer den zweiten Punkt der Medien ist.

Während diesen Interviews, werde ich ansetzen dass die Reporter auch ein Wort über euch Schreiben sollen.

3.4 Benutzung und Projekt

Ich möchte das Velomobil um die Distanz Hagenthal-le-Bas ↔ Straßburg zurückzulegen regelmäßig brauchen, aber auch um in dem Dreiländereck zu fahren, sprich sowohl im Elsaß als auch in der Schweiz und in Deutschland. Ich möchte auch in Nationale oder in Internationale Rennen teil nehmen Wie z.B. : den PBP, den EuroTour 2013,. . .

In der Zukunft würde ich den Velomobil auch um die Distanz zur Arbeit zu machen brauchen.

Ins gesamt würde ich um die 7 000 km/Jahr mit dem Velomobile so als folgt machen:

- ✓ 4500 km in voyages etutilitaristische Bewegung
- ✓ 2500 km in Ballade et compétition

Kapitel 4

Sponsoring Angebot

Das Angebot muss Festgelegt werden und kann verhandelt werden.
Ich schlage ein Sponsorenvertrag von 350€ pro Monat während eine Mindestdauer von 4 Jahre vor. Dies scheint mir korrekt zu sein, da der Durchschnittspreis von einer fixer und banaler Werbungfläche die nicht alle obenzitierte Vorteile hat, um 200€/m^2 ist. Zur Information macht die Fläche des Milan Velomobile mehr als 5,5 m^2.

Alle Proposition ihrer Seite wird studiert.

Kontakt

✉ Adresse :

Name Vorname
Adresse
PLZ Stadtname Land

☎ Telefon :

- Festnetz : + 41 (0). .. ..
- Handy :+ 41 (0). .. ..

✍ E-Mail Adresse :

e.mail@adresse.com