

ONLY ONE - BUT FUN!

QUAX

AUF-
BAUANLEITUNG
FÜR DEIN EINRAD MIT
ZAHNREICHEN TIPPS
& TRICKS FÜRS FAHREN

100% unicycle



SO BAUST DU DEIN QU-AX AUF:

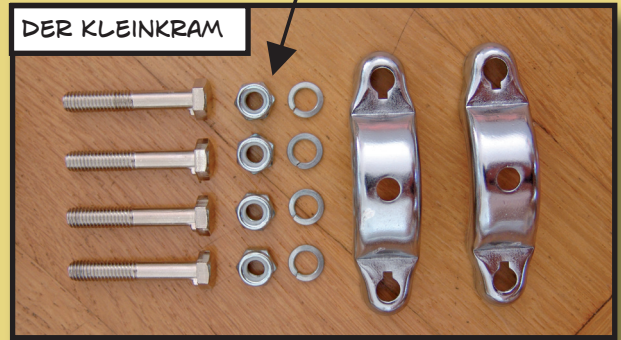


AN WERKZEUG
BRAUCHST DU NUR
EINEN 10ER UND 15ER
MAULSCHLÜSSEL...

2



KARTON-
INHALT



DER KLEINKRAM

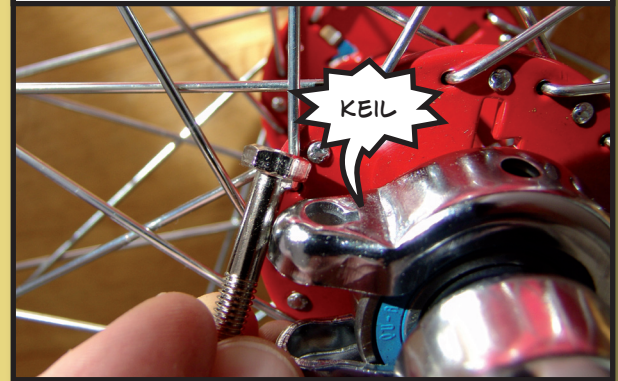
3



4

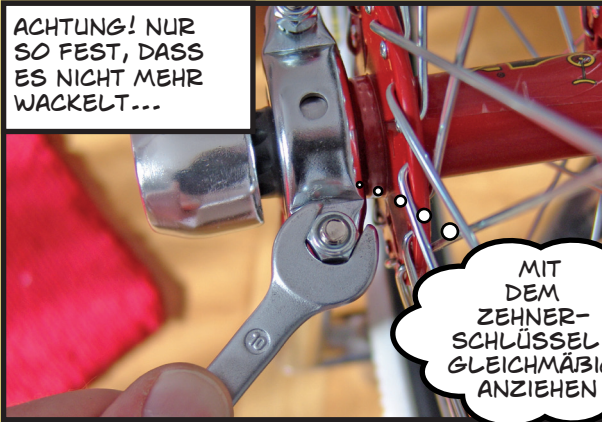


NUN DIE GABEL AUF DEN KOPF DREHEN UND
DIE LAGERSCHALE AUFLEGEN. DIE SCHRAUBEN
MIT DEM KEIL IN DIE AUSSPARUNGEN
EINLEGEN:

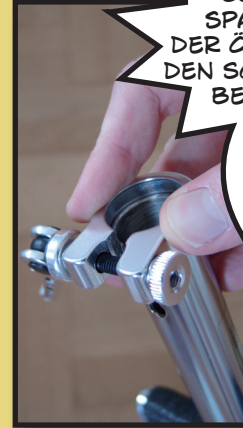


5

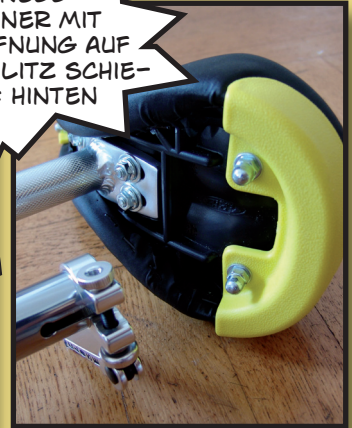
ACHTUNG! NUR SO FEST, DASS ES NICHT MEHR WACKELT...



MIT DEM ZEHNER-SCHLÜSSEL GLEICHMÄßIG ANZIEHEN



SCHNELLSPANNER MIT DER ÖFFNUNG AUF DEN SCHLITZ SCHIEBEN: HINTEN



BEIDE SCHRAUBEN ABWECHSELND ANZIEHEN, ABER NUR SO FEST, DASS SICH DAS LAGER NOCH SCHÖN FREI DREHT



OBEN: SCHLITZ, SCHNELLSPANNERÖFFNUNG UND SCHUTZECCKE SIND HINTEN.

LINKS: JETZT PRÜFE NOCH EINMAL, OB DER SCHNELLSPANNER GEÖFFNET IST, DANN SCHIEBST DU DIE SATTELSTÜTZE IN DIE GABEL - ACHTUNG !

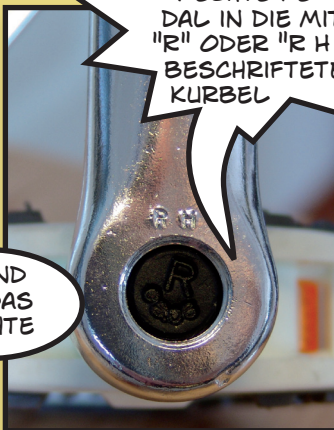
AUCH HIER DARAUF ACHTEN, DASS DER GRIFF VORN IST - AUF DEM BILD IST ALSO IM VORDERGRUND DIE RECHTE KURBEL.

ICH
BIN DAS LIN-
KE PEDAL

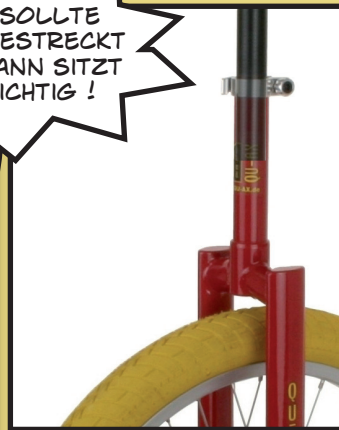


...UND
ICH DAS
RECHTE

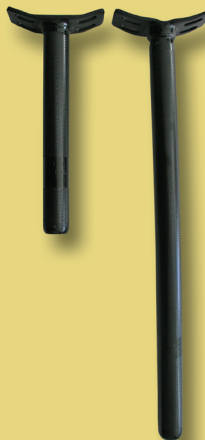
DAS
RECHTE PE-
DAL IN DIE MIT
"R" ODER "R H"
BESCHRIFTETE
KURBEL



DAS
BEIN SOLLTE
DURCHGESTRECKT
SEIN, DANN SITZT
DU RICHTIG !



DAS RECHTE PEDAL WIRD IM UHRZEIGERSINN,
DAS LINKE GEGEN DEN UHRZEIGERSINN ANGE-
ZOGEN, NACH DER ERSTEN FAHRT NACHZIEHEN



DIE SATTELSTÜTZE
SOLLTE IMMER MIN-
DESTENS 6 CM IN DER
GABEL STECKEN!

FALLS DIE STÜTZE DOCH
ZU LANG IST, GREIFE
ZUR ZWEITEN, 200 MM
STÜTZE, DIE EBENFALLS
IM LIEFERUMFANG DER
QU-AX-LUXUS EINRÄDER
IST.

SO BRAUCHST DU DIE
LANGE STÜTZE NICHT
ABZUSÄGEN UND WENN
DU GROß GENUG BIST,
WECHSELST DU EINFACH
WIEDER AUF DIE LANGE.

Wie wird dieses Gerät mein Freund?

Sportlich sollte man sein und ein wenig „schlau“. Die erste Stunde ist zwar noch etwas frustig, aber dann kommt der Kick, und er lässt dich nicht mehr los.

Es gibt nur noch eins, der Weg ist das Ziel.

Einradfahren macht süchtig nach „mehr“. Wer einradeln kann, bringt auch ideale Voraussetzungen fürs Snowboarden, Ski fahren, Surfen und alle Sportarten mit, die eine gute Koordination erfordern. Bevor du dich dem Gerät näherst, überprüfe, ob sich der Helm auf deinem Kopf befindet und die Knieschoner am richtigen Platz sind!

Wenn Du Dein Einrad wie gerade beschrieben zusammen gebaut hast, weißt Du jetzt, wo Vorn und wo hinten ist – für alle, die es noch nicht wissen: Bei genauem Hinsehen wird Euch auffallen, dass das Einrad eine Fahrtrichtung vorgibt. Die Sattelstützklemme zeigt nach vorne, das heißt, die Verschraubung ist hinten. Die Pedale

sind in Fahrtrichtung mit Links und Rechts gekennzeichnet, damit sich die Verschraubungen nicht während der Fahrt lösen... (siehe Seite 4)

Die richtige Sattelhöhe findest du genau wie beim Bike. Wenn du auf dem Sattel sitzt, sollte das Knie in der unteren Pedalstellung in etwa durchgedrückt sein. Ein Tipp für die ersten Versuche: stelle den Sattel etwas niedriger ein! Es ist etwas einfacher und du weißt ja: „Je höher, desto platsch!“

Hast du gute Freunde(innen), so nimm eine(n) mit.

Hilfestellung ist für die ersten Versuche nicht schlecht. Willst du jedoch alleine trainieren, um nach einigen Tagen dein Geheimnis zu lüften, so suche dir ein Gelände mit ebenem Untergrund und einem Geländer, an dem du dich festhalten kannst. Ideal sind auch Türrahmen oder Telefonzellen, hier kannst du dich mit beiden Händen abstützen.



Und jetzt geht's los: Halte dich mit einer Hand am Geländer oder am Begleiter fest. Den Sattel klemmst du zwischen die Beine und das rechte Pedal sollte auf ca. 4-Uhr-Stellung stehen. Wenn du nun das Pedal herunterdrückst, schiebt sich das Einrad automatisch unter den Körper, und schon sitzt du auf dem Rad (oder auch nicht). Eins ist jedoch sicher, du bist jetzt ca. 5-6 Stunden vom Einradfahren entfernt.

Dein Ziel sollte es sein, mit den nächsten Versuchen dein Gewicht auszubalancieren. Halte deinen Oberkörper immer aufrecht und stütze dich bei deinem Helfer ab.

Wie steige ich auf und fahre allein?

Der nächste Schritt ist nun das Vorwärtsfahren.

Löse eine Hand vom Geländer und versuche ein wenig vorwärts zu fahren.

Herzlichen Glückwunsch! Nun bist du noch ca. 3-4 Stunden vom Einradfahren entfernt. Noch ein wichtiger Tipp: wenn ein Sturz droht, so lass immer das Rad fallen, denn ein gutes Rad kann das ab, du wahrscheinlich weniger.

So, nun gibt es nur noch eins: Der Weg ist das Ziel.

Plötzlich fährst du einen Meter alleine, dann zwei... und dann verstehst du auf einmal nicht mehr, wieso Dir der Anfang so schwierig vorkam.

Jetzt kannst du dein heimliches Training beenden und an die Öffentlichkeit gehen. Der Aha-Effekt deiner Mitmenschen wird nicht unerheblich sein. Bleibe cool und falls du mal absteigen musst, so suche dir einen Laternenmast, Baum oder ähnliches, um wieder aufsteigen zu können. Auf die Frage, wie man denn „so etwas“ lernt, antwortet man mit:

„Ein wenig schlau muss man da schon sein“.
Echt krass, oder?

I feel I can fly!

Jetzt solltest du einige Fahrten unternehmen, um dich an die Reaktionen des Bikes zu gewöhnen. Der Oberkörper sollte stets aufrecht sein, und schau nicht nach unten zum Rad sondern einfach in Fahrtrichtung. Die Tretbewegung wird nie ganz rund sein, aber du wirst merken, dass das Rad auf deine Oberkörper- und Hüftbewegung reagiert. Hast du das Gefühl, nach vorne zu fallen, so mache eine schnelle Pedalbewegung und das Rad richtet sich wieder auf.

Als Nächstes solltest du nun das Aufsteigen ohne Hilfe versuchen. Die Pedale mit deinem Schwungbein sollte





auf dem tiefsten Punkt sein. Suche dir ein kleines Hindernis, damit das Rad nicht sofort vorwärts rollt. Wenn du jetzt sicher in die Aufrechte kommst, so kannst du es mit freiem Aufsteigen ohne Hindernis versuchen. Die Erfolgsquote wird zuerst bei maximal 1:10 liegen, aber durch verbissenes Üben wirst du diese Quote sehr schnell drücken und nach ein paar Tagen wirst du es „drin“ haben.

Kurven ohne Lenker?

Auf längeren Strecken wirst du feststellen, dass das Rad ab und zu die Richtung wechseln will. Dies ändert man schon automatisch ganz unbewusst, indem man mit dem Oberkörper in die gleiche Richtung geht und somit das Gleichgewicht wiederfindet. Möchte man absichtlich die Richtung ändern, so geht dies ähnlich wie beim Ski oder Snowboarden fahren. Die Hüfte löst die Drehbewegung aus, anschließend gehen Oberkörper und ausgestreckter Arm in die gleiche Richtung. Du fährst zuerst recht große Kreise, die dann aber immer kleiner werden.

Nun hast du die wichtigsten Dinge, um dich mit dem Einrad zu bewegen drauf. Wichtig ist es, immer cool zu bleiben und niemals Stress aufkommen zu lassen.

Um jetzt noch mehr zu lernen und perfekt zu werden, schließt du dich am besten einem Sportverein an oder du gründest eine eigene Gruppe. Im Anhang findest du noch einige Buchtipps oder sehr gute Videos über das Einradfahren.

In Japan ist Einradfahren schon immer Pflichtfach im Sportunterricht gewesen. Im Übrigen hatte ich immer eine 5 in Mathe aber eine 1 in Sport und ich habe das Einradfahren noch im hohen Alter von 35 Jahren gelernt. Aber es ist Fakt, dass junge Menschen viel schneller ans Ziel kommen.

Boxenstopp

Das Einrad ist ein ziemlich genügsames Gerät, welches nur wenig Pflege benötigt. Schwer belastet werden eigentlich nur das Laufrad und die Pedale.

Das Laufrad sollte man nach einigen Tagen kontrollieren (lassen), da man die Speichen evtl. nachziehen muss.

Wie Du auf Seite 8/9 schon gesehen hast, sind die Pedale

mit Rechts (R) und Links (L) gekennzeichnet. Es ist deshalb so wichtig, dass die Pedale in

Fahrtrichtung auch so genutzt werden, weil hiermit verhindert wird, dass sich die

Pedale während der Fahrt losdrehen. Bitte

achte darauf, dass das linke Pedale auch

ein sogenanntes Linksgewinde aufweist. Sie muss gegen den Uhrzeigersinn angezogen werden.

Auf den folgenden Seiten findest du jetzt einige Tipps und Tricks was die Bestandteile deines Einrads angeht. Bei **QU-AX** sind alle Teile deines Einrads einzeln erhältlich – so kannst du es auch prima durch den Austausch einiger Teile aufwerten. Dein Händler weiss Bescheid.



Werkzeug

Mit der **QU-AX**-Werkzeug Box hast du das passende Handwerkszeug um dein Einrad komplett auseinanderzunehmen und wieder zusammenzubauen – speziell fürs Einrad konzipiert:

- Inbusschlüssel
- Reifenheber
- Speichenschlüssel
- Ratsche für zehner-Muttern (Sattel, Gabel)
- Rohrschneider (für Sattelstütze)
- Pedalschlüssel (15er) mit langem Hebel
- das **QU-AX**-Handytool für unterwegs
- Lagerabzieher
- Lageraufschläger



Damit kannst Du jedes Teil an Deinem Einrad ein- und ausbauen. Das **QU-AX**-Handytool ist perfekt für unterwegs – es bietet auf kleinstem Raum die nötigsten Tools um Dein Einrad für den Fall des Falles wieder „flott“ zu bekommen.

Das Laufrad

Das Laufrad ist das Herzstück des Einrades und somit das Teil, das von besonders guter Qualität sein sollte. Ein hochwertiges Laufrad hat immer eine Metallfelge aus Aluminium. Kunststofflaufräder gehören mehr zu den preiswerten Einwegprodukten, die bei Beschädigungen nicht zu reparieren sind.

36 Speichen sind bei einem Laufrad ab 20" Pflicht. Für die kleinen Größen von 12"-18" sind weniger Speichen auch ok, da hier nur Personen mit einem geringen Körpergewicht fahren. 48 Speichen werden besonders für extrem belastete Einräder eingesetzt. Die hohe Speichenzahl gibt dem Laufrad eine hohe Seitenstabilität und entlastet die Felge. Nippelösen (geöste Felgen) verstärken den Lochrand in der Felge nochmals.

Felge

Stahlfelge: schwer, rostet, nicht so stabil wie Aluminium
Alufelge: ist rostfrei und wiegt weniger
Hohlkammerfelge: Bei der Hohlkammerfelge handelt es sich um eine doppelwandige Felge, die Gewichtsreduzierung mit höchster Stabilität vereint, zum Beispiel:



<< **QU-AX** DB-45
QU-AX BX-32 >>



Reifen:

Die Reifen sind je nach Einsatzgebiet sehr unterschiedlich, man unterscheidet:

Tourenreifen - Das ist ein normaler Fahrradreifen, der für die meisten Untergründe und Einsatzgebiete geeignet ist.

Hallenreifen / Freestylereifen: hier handelt es sich um Reifen, die einen höheren Luftdruck erlauben und für den Indoorbereich eine helle Farbe haben sollten

Cross / Trialreifen: dieser Typ Reifen hat ein grobstolliges Profil für eine bessere Traktion. Je größer das Reifenvolumen ist, je besser ist die Dämpfung besonders im Trial-

und Geländeeinsatz.



Die Nabe & die Kurbeln

Im Gegensatz zum Fahrrad gibt es hier nur eine Nabe, die gleichzeitig auch den Antrieb darstellt. Hier treten besonders große Belastungen auf. Die Achse hat die ganze Last von Fahrer und Vortrieb zu tragen. Extreme Belastungen stellen dann zum Beispiel besonders Sprünge dar.

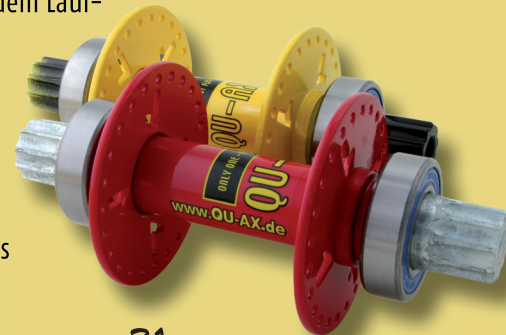
Die normalen Einräder sind mit einer Vierkantachse ausgestattet, wie beim Fahrrad auch. Diese Art Achse reicht bei normaler Benutzung aus.

Achsen die aus einem höherwertigen Stahl, z.B. CrMo, gefertigt sind oder einer besonderen Wärmebehandlung bei der Fertigung ausgesetzt wurden sind höher belastbar. Da dies nicht sofort ersichtlich ist, wurden bei den **QU-AX** Einrädern optische Merkmale verwendet. So sind bei **QU-AX** die schwarzen und silbernen Naben normale Vierkantachsen. Bei den ISIS-Achsen, sowie wie bei den blauen Achsen verwenden wir gehärteten Stahl. Die rote Nabe hat statt des Vierkants auch schon eine so genannte ISIS-Achse. Die gelbe Nabe ist die extrem belastbare **QU-AX**-Nabe mit gehärteter ISIS-Achse.

Bei den ISIS-Achsen wird die Kurbeln nicht auf einem Vierkant befestigt, sondern wie der Name schon sagt sind hier nicht nur vier Flächen, sondern 10 Zähne für den Halt der Kurbel zuständig. Die Vielzahnachsen sind auch im Durchmesser größer als Vierkantachsen. Die **QU-AX**-ISIS-Achse weist z.B. 10 Zähne auf und geht mit dem ISIS-Standard konform. Es gibt allerdings auch Hersteller mit 8 oder auch 48 Zähnen. Beim ISIS-System handelt es sich um ein inzwischen in der Fahrrad-Industrie etabliertes System.

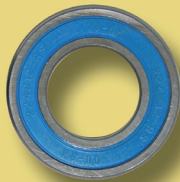
Die gelbe **QU-AX**-Nabe hat sich inzwischen als feste Größe im Muni- und Geländeeinradbereich etabliert – der erste Salto auf dem Einrad erfolgte mit dieser Nabe!

QU-AX setzt bei den hochwertigen ISIS-Naben auf 48 Loch, da dies dem Lauf- rad nochmals eine besondere Festigkeit verleiht und auch bei extremen Spins Vorteile hat.



Lager

Bei den Lagern handelt es sich um Industriekugellagereinheiten: dicht, dauerhaft gefettet und wartungsfrei. Für normale Vierkantachsen verwenden wir Lager mit 40 mm Durchmesser, für die ISIS-Achsen Lager mit 42 mm Durchmesser.



Kurbeln

Die Kurbellänge ist ausschlaggebend für die Übersetzung zwischen Fahrer und Einrad. Die Kurbellänge sollte dem Umfang des Laufrades angepasst sein. Die Standardausstattungen:



16-18": 102 mm
20": 114 mm
24": 127 mm

Im Cross- und Rennbereich spielen die Einsatzgebiete und die Anatomie des Fahrers eine große Rolle und somit sollte hier jeder für sich selbst entscheiden. Zum Beispiel hilft eine lange Kurbel weniger kräftigen Fahrern durch den großen Hebel beim Bremsen bergab.

Gabeln

Bei der Gabel unterscheidet man zwischen der Unicrowngabel, die einen abgerundeten Kopf aufweist und der Flatcrowngabel mit einem geraden Kopf.

Die Flatcrowngabeln werden von Freestylern bevorzugt, da man hier einen Fuß abstellen kann um den „Wheelwalk“ zu machen. Aber auch für andere Kunststücke für Könner ist so eine Gabel hilfreich.

Freestyler bevorzugen so genannte „Longneck-Gabeln“ – bei diesen sitzt die Klemmung ganz weit oben, damit sie bei Tricks nicht im Weg ist.

Die Materialien sind hier nicht so wichtig, da Gabeln nicht so sehr belastet werden. Gemuffte Gabeln findet man nur noch selten – sie sind schwer und weniger haltbar. CrMo und Alugabeln haben den Vorteil eines geringeren Gewichtes.



Bei Trial- und Crossgabeln sollte man darauf achten, dass hier keine scharfkantigen Ecken vorhanden sind, die die Knöchel verletzen können.

Geländeeinradgabeln sind oft schon mit Anlötteilen für eine vereinfachte Bremsmontage ausgestattet.

Sattelstützen

Die Sattelstütze bei einem guten Einrad sollte lang genug sein, damit auch Fahrer über 1,60cm Körpergröße diese sofort nutzen können und nicht gleich eine längere kaufen müssen. Das Abschneiden stellt bei den Einradstützen kein Problem dar. Stützen, die ein Rillenmuster (geriffelt) an der Oberfläche aufweisen, sind besonders gegen das Verdrehen im Gabelschaft gesichert. Sattelstützen mit einem Durchmesser von mind. 25.4 mm haben den Vorteil einer größeren Stabilität und die Sattelklemmen können alternativ auch in großer Auswahl im Fahrradhandel bezogen werden.

Immer mehr findet man auch Adapter, die eine Verbindung zwischen dem Einradsattel und einer normalen Fahrradsattelstütze herstellen. Diese haben den Vorteil, dass sie auch noch Winkelverstellbar sind und somit der Sattel auch nach Bedarf horizontal verstellt werden kann. Langstreckenfahrer montieren außerdem oft noch

einen Griff unter dem Sattel, an dem sie sich bei langen Strecken auch einmal abstützen können.

Wenn Du bei der Montage die Sattelstütze in die Gabel schiebst, wirst Du merken, dass irgendwann Schluss ist – sie geht nicht mehr weiter rein oder stösst an den Reifen.

Für genau diese Fälle ist bei den **QU-AX**-Luxus Einrädern eine zweite, kürzere Sattelstütze im Lieferumfang enthalten – für kleinere Fahrer. Damit entfällt das lästige Absägen. Einfach Sattel umschrauben – fertig.

Bitte beachtet, dass die Sattelstütze stets mindestens 6 cm in der Gabel stecken sollte. Bei extremen Fahrmanövern eher mehr.

Für den Muni- und Trial-Bereich bieten wir speziell verstärkte Sattelstützen an, wie z.B. auf dem Bild links. Diese sind vorn mit einem Verstärkungsgusset ausgestattet.

Für besonders große Fahrer bieten wir als Ersatzteil auch 700 mm lange Sattelstützen an – frag einfach einmal bei Deinem **QU-AX**-Händler.



Sattelklemmen

Die Sattelklemme stellt die Verbindung zwischen Gabelschaft und Sattelstütze dar.

Die Qualität der Klemmung ist wichtig, da diese Verbindung bereits beim normalen Fahren belastet wird und bei Freestylern und Crossfahrern sogar extrem belastet wird. Man unterscheidet im wesentlichen zwischen Klemmen mit Schnellspannern oder mit festen Verschraubungen.

Der Schnellspanner wird häufig in Vereinen und Schulen eingesetzt, da die Bedienung einfach ist und kein Werkzeug erfordert. Die Sattelklemmen mit Inbusbefestigung können jedoch noch fester angezogen werden.

Sättel

Der Sattel übernimmt beim Einrad die wichtige Steuerfunktion, da das Einrad nun mal keinen Lenker hat.

Wie auch beim Fahrrad gehen hier die Meinungen über den besten Sattel auseinander. Hier muss jeder selbst herausfinden, welcher der geeignete Sattel für ihn ist. Die guten Sättel sollten eine feste Grundplatte haben, die sich wenig verbiegt. Bei Sätteln, die beim Trial

verwendet werden, ist dies Bedingung da der Sattel hier mit einem Frontgriff ausgestattet ist, der sowohl bei Sprüngen aufwärts wie auch abwärts stark belastet wird. Wichtig sind beim Sattel die Schutzecken Hinten und Vorne. Das Einrad fällt beim Sturz immer auf die vordere oder hintere Sattelseite. Die Sattellecken schützen die Polsterung vor Beschädigungen. Die **QU-AX**-Luxus-Einräder sind ab den 20"-Modellen auch immer mit einem praktischen Griff ausgestattet.

Wichtig ist es auch, bei kleinen Einrädern (12"-18") auf einen Kindersattel zu achten, da nur ein solcher Kindern ausreichend Halt gibt.

Für Langstrecken-Fahrer gibt es außerdem noch spezielle Sättel mit Aussparungen in der Mitte - z.B. den **QU-AX**-Air Sattel. Sie entlasten und belüften.



Ständer

Es ist nicht ganz einfach das Einrad abzustellen, da es nun mal die Gewohnheit hat zu allen Seiten umzufallen. **QU-AX** hat 3 Ständer zur Auswahl.

Pedale

Kunststoffpedale sind in den meisten Fällen ausreichend. Wichtig ist eine Oberfläche die dem Fuß genügend Trittfläche bietet und ein verrutschen verhindert.

Die Enden sollten abgerundet sein, da dies den Sporthallenboden schont und auch die Verletzungsgefahr verringert.



Im Trial und Crossbereich werden Pedale aus Aluminium bevorzugt, da es dort zu extremen Belastungen kommt. Hier setzt das Pedal oft auf Grund oder Hindernisse auf (pedalgrab, grinden). Besonders stabile Achsen und Lagerungen kommen daher zum Einsatz.

Pins oder Spikes geben dem Schuh einen besonders sicheren Halt. Bei hochwertigen Pedalen sind diese Pins auch zum Teil austauschbar. Bei diesen Pedalen und diesem Einsatzbereich ist eine Schutzausrüstung allerdings zu empfehlen.



Die verschiedenen Einradkategorien

Der Einradsport entwickelt sich stetig weiter – und genauso entwickeln sich die Einräder auch weiter. Inzwischen unterscheidet man diverse Einradkategorien:

Renneinrad

Beim Renneinrad ist das Gewicht und die Bereifung ausschlaggebend. Radumfang und Kurbellänge sind hier entscheidend – die Regeln sind international festgelegt.

Langstrecke

Diese Kategorie wächst in den letzten Jahren zunehmend, hier wird vorwiegend mit 29" und 36"-Rädern, z.T. mit Getriebenabe und Bremse gefahren. Zum Teil sogar in leichtem Gelände.

Mountainunicycle (Muni)

Wie im Radsport, hat sich seit einigen Jahren auch eine besondere Form des Gelände- und Trialeinrades herausgebildet. Was beim Fahrrad das MTB, ist beim Einrad das Muni. Die Abkürzung Muni ist aus dem Englischen abgeleitet (Mountainunicycle). Es handelt sich hier um Räder mit besonders großvolumigen Stollenreifen die eine gute Traktion aber auch die einzige Federung oder Dämpfung in dieser Sportart zulassen.

Neben dem „normalen“ Muni unterscheidet man inzwischen immer mehr Disziplinen mit diesem Typ Rad: Downhill (24“), Flat (19“), Trial...

Standardeinrad

Das normale Einrad hat im allgemeinen eine Laufradgröße von 20“, gut ausgestattete Einräder haben einen 1.95“ breiten Reifen. Dieser Einradtyp wird universell eingesetzt. Sowohl der Freizeitsportler wie auch Basketball- oder Hockeyspieler nutzen dieses Gerät.

Unterschiede gibt es hier in den verschiedenen Materialien die über die Qualität entscheiden.



Race-Einrad



Muni



Luxus

Links, Bücher, DVD's, Tipps

Video: Klaus Stilger, Sportzentrum Uni Augsburg

Buchtipps: Sebastian Höher „Einradfahren vom Anfänger bis zum Köhner“ sowie Andreas Anders-Wilkens & Robert Mager „Einrad fahren, Basics und erste Tricks“

Links: www.einradfahren.de www.unicyclist.com

QU-AX-Videos: www.youtube.com/user/QUAXUnicycles

Darüber hinaus findest Du auf den oben genannten Internetseiten auch Informationen über Meisterschaften, Conventions, Treffen, Vereine und vieles mehr – es lohnt sich, sich dort einmal umzusehen!

Kontakt:

Herausgeber, Vertrieb, Copyright:

Becker Vertriebs-GmbH

Dieselstr. 92

33442 Herzebrock-Clarholz

Credits:

Danke an Roland & Petra für einige Bilder in der Montageanleitung – Copyright dafür bei www.municycle.com

www.QU-AX.com

QUAX

VIDEO MONTAGE
ANLEITUNG:
[WWW.YOUTUBE.COM/
QUAXUNICYCLES](http://WWW.YOUTUBE.COM/QUAXUNICYCLES)