

Info Bull

184

August 2015



future bike ch tandemclub ch



Toxy feiert 20sten Geburtstag

Technik

Besichtigung bei
Wippermann
Liegerad-Faltboot

Kultur

Carl Georg Rasmussen 80
Toxy Liegeräder 20

News

Gutes Essen, gute
Räder

- Maibummel
- Wohlensee-Tandemtour

Das Liegerad.
Toxy[®]
www.toxy.de



Toxy-CL im Jubiläums-Design • Ausstattung ganz nach Ihren Wünschen • zum Jubiläums-Preis • Fahrkomfort und unsere 20-jährige Liegerad-Erfahrung erleben Sie dann inclusive!

Trimobil^{net}
www.trimobil.net

RUDER TRIKE

*alles andere als ein
lahmes Dreirad*

- Laufräder vorne 20×1 3/8 Schwalbe Koyak
- Laufrad hinten: 28×1 3/8 Schwalbe Koyak
- Schaltung 3+9 Shimano
- Rahmen-/Körpergröße
 - M 170-185 cm
 - L 180-195 cm
 - XL 190-205 cm
- Wendekreis: 460 cm
- Breite: 74 cm
- Länge: ab 210 cm
- Achsabstand: 121 cm
- Gesamthöhe: ab 68 cm ohne Kopfstütze



WWW.RUDER-RAD.DE

D.E.T.T. GmbH
Sperberweg 6
50829 Köln
mail@ruder-rad.de
www.ruder-rad.de

Testen, Touren, Service & Zubehör:
Toxy Liegerad GmbH • Bokeler Str. 3
D-25563 Wrist / Hamburg
Telefon 0049 (0) 48 22 945 74 11
Fax 945 74 13 • www.toxy.de

- Editorial
- 4 It's not about speed
- News
- 6 Gutes Essen, gute Räder
- Aktuell
- 8 Velo City 2015 in Nantes
- 12 ECF-Mitgliederversammlung
- 16 Nachruf Peter Brüngen
- Kultur
- 12 Carl Georg Rasmussen zum 80sten
- 30 20 Jahre Toxy Liegeräder
- Technik
- 24 Werksbesichtigung Wippermann
- 46 Liegerad-Faltboot
- Reise
- 18 Tandemtour um den Wohlensee
- 20 Future Bike Maibummel
- 28 Zur Mitte Niedersachsens
- Service
- 40 17 Jahr, blondes Jahr
- 42 Future Bike im Verkehrshaus
- 45 Leserbriefe
- 47 Wer macht was?
- 48 Termine
- 49 FuBi-Shop
- 50 Impressum



8 Velo City in Nantes



12 Carl Georg Rasmussen zum 80sten



20 Future Bike Maibummel



30 Toxy Liegeräder - 20 Jahre

Titelfoto © Toxy Liegeräder

It's not about speed....

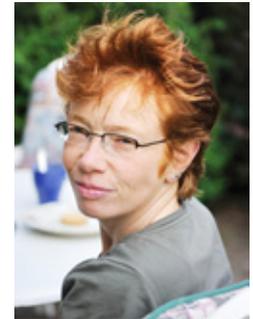
Text: Heike Bunte

Ein sehr weitverbreiteter Irrglaube in der "normalen" Fahrradwelt ist, dass es bei HPVs (Human Powered Vehicles) einzig und allein um das Thema „Geschwindigkeit“ geht und damit ausschließlich „Speedjunkies“ bedient werden.

RICHTIG ist, dass wir uns um das Thema technische Optimierung von Fahrzeugen kümmern und sicherlich „unsere“ Fahrzeuge auf Grund aerodynamischer Vorteile gegenüber dem Normalrad „schneller“ sind. Aber dabei wird häufig vergessen, dass im Gesamtkonzept „Human Powered Vehicle“ der Faktor „Mensch“ entscheidend ist und dieser natürlich auch die „Power“ braucht, um die Maschinen anzutreiben.

Für eine Minderheit in der Szene gilt sicherlich, dass diese mal schneller unterwegs sind, aber im Durchschnitt fahren wir sicherlich genauso schnell bzw. langsam, wie es die alltäglichen Straßenverkehrsbedingungen vorgeben. Denn schlechte Infrastrukturgegebenheiten haben weitreichendere Wirkungen (siehe Hinweis Dreiräder Studie Gaffga TU Dresden IB 183 S. 6). Das wir dies immer mal wieder vermitteln, wie man bspw. im Artikel zur Velo City 2015 in Nantes lesen kann (S.

8), soll zeigen, dass wir eben nicht per se 60 km/h fahren, wie tatsächlich viele glauben! Dabei wissen wir längst, dass Liege- und Dreiräder sowie Velomobile sehr gute Pendlerfahrzeuge sind und vor allem auch perfekte Reisefahrzeuge. Sie sind nicht nur „bequem“, sondern auch komfortabel. Auch wenn es in Einzelfällen (entweder durch Training oder gezielte technische Maßnahmen) auf einem normalen Fahrrad gelingen mag, über kürzere Strecken einigermaßen schmerzfrei zu fahren, wissen wir alle nur zu gut, dass in halb liegender Position schmerzende oder taub gewordene Hände, Schultern und Po regelmäßig der Vergangenheit angehören. Das dies so ist, beweisen nicht nur die am Markt etablierten Firmen (siehe hier Toxy Porträt S. 30) sondern auch, dass mehr und mehr Fahrradhersteller von Komponenten auf die Spezialfahrzeuge eingehen. Nichtsdestotrotz gilt es sich stets an die eigene Nase zu fassen und zu reflektieren (siehe Artikel FUBIS 30 Jahre S. 42).



Sicherlich präsentiert sich der HPV Deutschland allein schon über sein Logo als „schneller“ Verein und bestätigt allein dadurch schon das Vorurteil des flotten Flitzens, doch die Bequemlichkeit gehört in jedem Fall und immer dazu. Wir wünschen euch bei sommerlichen Temperaturen genussvolle Touren und genießt dabei das entspannte Fahren der anderen Art. So, it's not about speed...

ADFC Dachgeber 2015–Tipp und Service des HPVs

Der ADFC Dachgeber ist ein privates, nicht kommerzielles Projekt. Mitglieder des HPV Deutschland erhalten bei Erwerb des Heftes eine Ermäßigung von 10,- Euro, wenn sie Mitglied im Übernachtungsverzeichnis werden möchten. Mittlerweile bieten 3000 Radlerinnen und Radler weltweit gratis ihre Schlafplätze an. Nur wer bereit ist, auch anderen einen Platz zum Schlafen anzubieten, kann Mitglied werden resp. das Verzeichnis unter Angabe seiner HPV-Mitgliedsnummer erwerben.

Mehr Infos unter: ADFC Dachgeber-Wolfgang Reiche; Manteuffelstr. 60 in 28203 Bremen sowie www.dachgeber.de



Get bent on a straight frame.

Corsa mit 700c!

BACCHETTA recumbent bikes

www.bacchetta-bikes.de

Peter Weiß • Platenstraße 6 • 91522 Ansbach
fon 0981-13501 • info@bacchetta-bikes.de

Gutes Essen passt auch immer zu guten Fahrrädern ...

Text, Fotos: Liegeradgruppe Oldenburg

Zum 3-mal fand in Oldenburg eine Tagestour vom ADFC Oldenburg in Kooperation mit der Liegeradgruppe Oldenburg statt. Seit 2013 findet einmal jährlich eine solche Tagestour statt.

Die Themen sind unterschiedlich, es geht aber immer auch um Liegeräder. War das Thema 2013 „Biohof und Recycle-Liegeräder!“ – eine Besichtigung eines Betriebes und von interessanten Liegeradmodellen aus Altteilen. So rückte 2014 unter dem Titel „Gutes Essen und Liegeräder(-gut fahren)“ der Genuss in den Vordergrund. Auf der Tour konnten Liegeräder getestet werden, es gab gutes Essen und eine Ausstellung in einer Bildhauerei. Es war ein bunter Tag voller Lebensgenuss!

In diesem Jahr trafen sich am 31. Mai unter dem Motto „Liege- und Gesellschaftsfahrräder“ 31 Teilnehmer zur 3. Ausfahrt der Oldenburger Liegeradgruppe in Kooperation mit dem ADFC Oldenburg. Als Verband fuhren wir flott nach Hude. Kurz vor dem Ziel kamen Bernd und Bernhard (aus Bassum und Syke) mit ihren Velomobilen dazu. In Hude besuchten wir das Anwesen des Fahrradüftlers Heiko. Vor Ort war auch der Liegeradkonstrukteur Fidi, so konnten wir eine breite Palette von Konzepten und Ideen anschauen und teilweise testen. Für Kaffee und Tee vor Ort war gesorgt, Annette hatte am Vortag einige Kuchen gebacken. Auch Hanna

hatte einen Kuchen dabei und last but not least – Olaf hatte einen Kuchen und seinen Efendi-Roller dabei.

So ging auch alsbald das muntere Testen von Fahrradkonzepten und Kuchenvariationen los. Im Laufe des Vormittags traf noch eine Abordnung des Bremer Liegeradtreffs ein, den Harald auf Schleichwegen nach Hude geführt hatte. Bei den Fahrrädern probierten die ungeübten gerne die Dreiräder und einfache Liegeräder. Im Laufe der Zeit kamen ein Rücken an Rücken Tandem und andere Gesellschaftsräder an die Reihe. Aber auch die Knicklenker und ein Rad mit Arm- und Beintrieb fanden Interessenten. Am frühen Nachmittag ging es zurück nach Oldenburg, der Wind kam jetzt mächtig von vorne. Da überlegte manch einer, ob er nicht ein windschnittigeres Antriebssystem haben will!

Wir danken allen Mitwirkenden für diesen gelungenen Nachmittag. Neben der üblichen Spende für den ADFC gab es noch eine Spendenaktion für Kaffee und Kuchen im Wert von 81,50 Euro, welche Annette und Heiko an den HPV weiter gegeben haben. Heiko bedankt sich für dieses Geld nochmals im Namen des HPV's.



(1) Ein „Nebeneinander“-Tandem mit anspruchsvoller Kettenführung

(2) Auch die Arme dürfen beim Fahrradfahren gefordert werden!

(3) Aber auch hier ist es sehr kommunikativ, wenn auch nicht alle wissen, wo die Reise hingeht...

(4) Die Probefahrten begannen oft mit einer Dreiradtour...



Velo City 2015 in Nantes

Text, Fotos: Heike Bunte

Bekanntlich ist die Velo City der größte Fachkongress zum Thema Radfahren & Co. Bekanntlich wird diese Konferenz durch den ECF (European Cyclists' Federation) in Brüssel in Kooperation mit einer vorab ausgewählten Stadt organisiert. Diese Konferenz ist mit internationalem Fachpublikum aus aller Welt besetzt und wurde in diesem Jahr in Nantes abgehalten. In der ersten Juniwoche diskutierten 1500 Delegierte, wie Radfahren noch stärker auf die Agenda kommunaler Akteure kommen kann.

Prologe in Nantes

Die diesjährige Velo City fand in Nantes (Frankreich) statt, nur 60 Radkilometer östlich vom Atlantik entfernt, an der Loire gelegen. Frankreich hat insgesamt in den letzten Jahren an der Verbesserung der Radfahrbedingungen gearbeitet. Möglicherweise erinnert sich der ein oder andere noch an die Einführung des Bike Sharing Systems „Vélib“ in Paris und Kritiker/Innen vermutete damals, dass das nie etwas mit dem Thema „Alltagsradfahren“ unter den Franzosen wird. Irrtum- weit gefehlt! Sie haben inzwischen nicht mehr nur Augen für die dopingdurchsetzte Tour de Franc , sondern radeln mit Ortlieb Taschen und Römer Kindersitzen

morgens durch den (Auto-)Verkehr. Egal, ob Paris oder Nantes! Die Qualität der Fahrräder an sich kann sich inzwischen auch sehne lassen, was vor 10 - 20 Jahren noch nicht der Fall war. Eindeutig ein Kulturwandel und „savoir vivre“ geht nun auch aktiv mit Muskelkraft!

Vitesse & Infrastruktur

Wer glaubt die französischen Radler „kuschen“ vor dem motorisiertem Verkehr irrt. Genauso wie es mittlerweile Vollkornbaguette gibt so nehmen die Alltagsradler Raum ein und werden zu „New Yorkern“ Kamikazefahren zur Rushhour. Das äußert sich so, dass sie bei zu dicht werdendem Verkehr durch Autos nicht auf den Bürgersteig ausweichen, um voranzukommen, sondern erbarmungslos auf die linke Fahrbahnseite ausweichen und dem Gegenverkehr trotzen! Insgesamt ist die Gruppe der Individualmotorisierten entspannter und weniger aggressiv – auch während der Rushhour. Die innerstädtische Infrastruktur behilft sich kostengünstiger Instrumente: Pinsel, Linien, Pfeile-fertig!

Uncroyable!

Unglaublich, aber im City Center fahren die Radfahrer in der Mitte der Fahrbahn auf jeweils 3 m breiten Spuren. Die Busse und die Straßenbahn werden rechst bzw. links davon geführt. Eine effektive Maßnahme, um Konflikte zwischen Radfahrenden und Fußgängern an Bushaltestellen zu vermeiden. Ansonsten ist der Innenstadtbereich ziemlich Autofrei (ausgenommen, Warenanlieferung, Straßenreinigung uvm). Der Innenstadtbereich hat insgesamt so an freien Aufenthaltsflächen gewonnen, die nunmehr für Cafes, Grünflächen & Co. in Anspruch genommen werden. Die hochmoderne Straßenbahn in Nantes ermöglicht es ebenso umweltfreundlich in die Innenstadt zu gelangen, wie das lokale Fahrradleihsystem mit ausreichend Leihstationen. Savoir vivre neu interpretiert durch veränderte aktive Lebensqualität.



Dans la montagne - Étude Infrastructur No. II

Es ist natürlich nicht alles Gold was auf dem leicht hügeligen Radelparkett in Nantes glänzt! Orientiert man sich aus Innenstadt in die Randbezirke hinaus, werden fahradaffine

infrastrukturelle Lücken sichtbar. Bis zu einem Kilometerradius von 10 -15 werden konsequent Schutzstreifen (resp. Busspuren freigegeben) eingesetzt, um Radfahren von Motorisierten zu trennen. Außerhalb befinden sich kleinere Landstraßen, die weniger hoch frequentiert sind

und/oder Radfernwege, wie bspw. der Europaradweg E 6, der von Touristen in Anspruch genommen wird. Nantes hat es sich zur Aufgabe gesetzt, die Innenstadt autoarm zu halten, um einerseits den Stadtbewohnern Lebensqualität zu bieten und andererseits darüber die Reduktion von CO² schäd- ►

licher Emissionen zu erreichen. Ein Konzept das für die Innenstadt aufgeht! Es findet Zuzug von Einwohnern statt, die Innenstädte sind sehr belebt und bieten eine Vielfalt an kleinen Einzelhandelsläden. Eine städtebauliche Antwort auf das Thema Resilienz. Dies meint vereinfacht: im Zuge sich ständig veränderter Lebensbedingungen (befristete Arbeitsplätze, schnelle Veränderungen in der Arbeitswelt, Klimatische Probleme usw.) also Unsicherheit in städtische Sicherheit transformieren, um Stabilität im Alltagsleben zu erreichen. Die Meinung der Entscheider in Nantes ist, dass das Fahrrad, ein guter ÖPNV mit einhergehender Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum eine Verlässlichkeit im Alltag schafft, die in anderen Lebensbereichen fehlt. Das Thema Resilienz impliziert somit auch eine neue Qualität in der Debatte um Stadt- und Raumgestaltung. Dabei wird das Fahrrad einen wichtigen Beitrag leisten können, denn es steht für Stabilität in der Nutzung im Lebensverlauf. Oder: wieder mehr Öffentlichkeit mit umweltgerechten Verkehrsmitteln und sozialem Miteinander auf den Straßen schaffen.

Cycle la Cité

Stellt man all diese infrastrukturellen und sonstigen Lebensqualität fördernden Bemühungen dem zarten Radverkehrsanteil von max. 10% gegenüber, fragt man sich natürlich schon, was

eine Konferenz mit 1500 Teilnehmenden noch leisten kann? Sie berichtet bspw. wie man 10 km Radien von Pendlern knacken kann. Der HPV Deutschland hat im Rahmen der Konferenz einen Vortrag zu effizienten Fahrzeugen (Velomobile, Dreiräder, Liegeräder) gehalten und ihre Anforderungen an (notwendige) Infrastruktur. Unsere Posterpräsentation befasste sich mit dem Thema „Velomobiltaugliches Straßennetz in Deutschland“. Abgesehen von unseren zwei Beiträgen war das Programm randvoll mit Beiträgen aus aller Welt, die das Thema Sicherheit, Infrastruktur und soziale Maßnahmen zur Stimulierung des Radverkehrs in Städten umfasste.

(Politische) Schussfahrt

Eine Konsequenz der Velo City ist, dass es unbedingt eine Person in der Verwaltung braucht, die das Thema voranbringt. Idealerweise ist die der/die Bürgermeister/In. Nantes hat eine Bürgermeisterin, die Rad fährt. Ein entscheidender Vorteil, dass sich Farb- & Pinselstrich konsequent finden lassen und das vermeintlich wagemutige Projekte, wie das Radfahren in der Mitte der Straße, durchgesetzt werden. In Deutschland laborieren wir bereits Jahrzehnte am Thema herum und brauchen zunächst Gutachten und Co, damit ein Projekt wie „Radeln in der Straßenmitte“ überhaupt angegangen wird. In Frankreich hat es offenbar couragierte Personen aus der Politik, die

für Experimentierfreude werben. Shared Space, Begegnungszonen, Fahrradstraßen usw. sind bestehende und bekannte Konzepte, die es gerade auch in Deutschland verstärkt umzusetzen gilt.

Fin du secour

Was bleibt? Von der Velo City in Nantes an sich sicherlich nicht viel, außer dass sich die Einwohner hoffentlich an eine grandiose Fahrradparade bei sonnigem Wetter mit 5000 Teilnehmenden erinnern werden: Darunter Liegeradprominenz, wie Barbara Buatois, 15 Velomobile, zahlreiche Liegeräder, Spaßräder, Falträder und tausende von Stadträdern. Gepaart mit Aktionen am Rande, wie Regen- und Windmachern, lauten musikalischen Fahrradeinlagen durchaus ein Ereignis mit Phantasie, vielen unterschiedlichen Menschen, Fahrradaktivisten und politischen Akteuren. Savoir vivre en Velo! Alors, pour la prochaine velo parade en 2017 à Mannheim: Je veux voir mille vélo couchés!



ECF Mitgliederversammlung in Nantes 2015

Neben der Velo City Konferenz fand zeitgleich auch in Nantes die diesjährige Mitgliederversammlung (Annual General Meeting - AGM) des ECFs statt.

Es trafen sich die rund 100 Mitglieder, um über typische vereinsinterne Themen zu sprechen sowie die weiterführende Ausrichtung des ECFs. Neben den üblichen Formalien, wie Vorstandswahlen, Beschlüsse, Budgetierung usw., möchte ich an dieser Stelle ganz besonders über ein Ergebnis zu den Mitgliedsbeiträgen informieren, das ich nicht unbedingt für positiv halte.

Als vollwertiges Mitglied im ECF zahlte man bisher 1,00 EUR pro Mitglied als Jahresbeitrag an den ECF. Mit diesen Geldern thematisiert der ECF u.a. die Radverkehrssituation in ganz Europa (und mittlerweile auch anderen Ländern weltweit) und versucht, den öffentlichen Blick darauf zu schärfen. Nun ist es leider so, dass die großen Mitgliedsvereine mit vielen Mitgliedern intern auf nationaler Ebene offensichtlichen Rechtfertigungsaufwand haben, dass ein mehr oder weniger großer Teil ihres Budgets nach „Europa“ fließt und nicht für nationale Projekte eingesetzt werden kann.

Dies mag auf der einen Seite verwundern, denn schließlich sollte es uns wert sein, in die „Fahrrad-Idee Europa“ zu investieren und über nationale Grenzen hinaus zu denken. Aber ganz offensichtlich scheint das nicht über-

all so durchzusetzen zu sein. Die großen Vereine konnten sich im Rahmen der Abstimmung über die neu zu entrichtenden Beiträge durchsetzen und es gilt nun folgende Vereinbarung:

Für die ersten 20.000 Mitglieder sind 0,90 EUR/Mitglied/Jahr zu entrichten,
von 20.001 bis 30.000 Mitglieder sind es 0,80 EUR Mitglied/Jahr,
von 30.001 bis 40.000 Mitglieder sind es 0,70 EUR Mitglied/Jahr,
von 40.001 bis 50.000 Mitglieder sind es 0,60 EUR Mitglied/Jahr,
von 50001 bis 75.000 Mitglieder sind 0,50 EUR Mitglied/Jahr zu entrichten,

für Mitgliederwerte größer 75.000 sind keine weiteren Mitgliedsgebühren zu entrichten und der Gesamtbetrag für Verbände mit mehr als 75.000 Mitgliedern ist damit gedeckelt.

Der HPV ist in der ersten Gruppe (bis 20.000 Mitglieder) und bezahlt somit ca. 70 Euro weniger pro Jahr. Ein Verband z.B. mit 80.000 Mitgliedern bezahlt ein Drittel, ein Verband mit 150.000 Mitgliedern wahrscheinlich zwei Drittel weniger als bisher.

Durch diese Reduzierungen der Mitgliedsbeiträge werden den großen Verbänden erhebliche Gebührenreduzierungen zugestanden, während sich die Gebührenreduzierungen bei kleineren Verbänden weniger bis praktisch gar nicht bemerkbar machen.

Ich kann mir gut vorstellen, dass viele nationale Verbände um ihre wirtschaftliche Kraft kämpfen müssen und ihre Angestellten oftmals und überwiegend über Drittmittel finanzieren. Dennoch bin ich der Meinung, dass es wenige Stellen gibt, in denen finanzieller Einsatz so wirksam ist wie



im ECF und in Brüssel. Die Arbeit im ECF ist auf kurze Distanz sicherlich auf der jeweiligen nationalen Ebene wenig greifbar und auf lange Distanz im Wesentlichen als „strategisch“ zu betrachten.

Persönlich halte ich die neue Mitgliedsbeitragslösung für falsch, denn durch diese Gebührenreduzierung muss der ECF die fehlenden Mittel durch andere ersetzen. Diese werden wohl z.B. von industriellen Partnern einzuwerben sein sowie eben auch durch Drittmittel finanzierte

EU Projekt. Möglicherweise wird diese Strategie den Einfluss der industriellen Partner doppelt stärken: absolut (indem diese mehr Mittel einbringen) und relativ (im Verhältnis zu den niedrigeren Mitgliedsbeiträgen).

Für den HPV macht es den Kohl wahrlich nicht fett, ca. 70 Euro weniger auszugeben. Das will ich als Verein gar nicht unbedingt „sparen“. Ich würde es lieber sehen, dass der ECF das Geld in Europa investiert und gute und vor allem unabhängige Arbeit für uns macht! Ich wäre

froh, wenn ich diese Arbeit in Anspruch nehmen könnte. Es bleibt zu hoffen, dass es gelingt, andere Mittel möglichst unabhängig von politischer Einflussnahme auf den ECF zu akquirieren; also auch unabhängig von der Industrie, um politisch neutral agieren zu können. Wie auch immer: Ich freue mich, wenn ihr auf der nächsten SPEZI zum Diskutieren kommt! Mein Vorschlag wäre, diese 70 Euro eben nicht zu „sparen“, sondern sie als Zeichen dem ECF so zu geben.

Heike Bunte

Carl Georg Rasmussen zum achtzigsten Geburtstag

Text, Fotos: Jürgen Eick

**Lieber Carl Georg,
wenn unser Dank für Deine Arbeit an einem uns Menschen
gemäßen Individualverkehrsmittel in dieser Zeitschrift
erscheinen wird, sind zehn Jahre vergangen, seit wir in
Dänemark vom 15. bis 17. August 2005 mit Dir und Deiner
Familie das Jubiläum „25 Jahre Leitra“ gefeiert haben.**

Damals erschien in Info Bull Nr. 124 ein Artikel, in dem beschrieben wurde, was Dich als promovierten Physikingenieur und begeisterten Hobbyflieger Ende der siebziger Jahre dazu veranlasste, die Fliegerei an den Nagel zu hängen und das Autofahren aufzugeben. Nach zwei sogenannten Ölkrisen, über die heute kaum noch jemand spricht, kamst Du als verantwortungsbewusster Mensch zu der Einsicht, dass der Raubbau an den konventionellen Energieressourcen unseres Planeten möglichst schnell gestoppt werden müsse. Damals hast Du Dich an großenteils längst vergessene pedalbetriebene Fahrzeugkonzepte erinnert und mit den Erkenntnissen und Materialien des Leichtbaus Dein Velomobil Leitra (LEichter Individueller TRANsport) entwickelt. Aus den Gründen, die Dich zu dieser Entwicklung bewogen, folgte zwangsläufig, dass dieses Velomobil alltagstauglich zu sein hatte. Kompletter Regen- und Windschutz für Fahrer und Gepäck, bequemer Sitz, gute Belüftung, leichter Ein- und

Ausstieg sowie gute passive und aktive Sicherheit waren damals und sind auch heute noch Deine Grundforderungen an ein solches Velomobil. Dass unter diesen von Dir aufgestellten Prämissen kein Rennfahrzeug entstehen würde, war Dir von vornherein klar.

In den 35 Jahren, die seit der Fertigstellung der ersten Leitra vergangen sind, haben zwar die Kenntnisse über die Unvereinbarkeit von unbegrenztem Wachstum und Raubbau an den Ressourcen zugenommen, aber die Konsequenzen hieraus, zumindest was den Individualverkehr betrifft, hat unsere Wohlstandswelt bisher nicht gezogen. Die PKW-Modelle werden immer größer und schwerer, beanspruchen immer mehr Fläche für ihren Betrieb und Material für ihre Herstellung. Ein Auto durch ein Velomobil ersetzen? Bisher noch keine Option.

Mit bewundernswerter Gelassenheit erträgst Du diese Erkenntnis, ohne nach Erreichen des Rentenalters die kontinuierliche Arbeit an Herstellung und Weiterentwicklung der Leitra zugunsten eines gemütlicheren Lebens aufzugeben. Deine Kunden können sich nach wie vor darauf verlassen, ein auf ihre besonderen Bedürfnisse und Wünsche abgestimmtes Alltagsvelomobil zu erhalten. Nahezu jeden Schaltungs- und Bremsentyp hast Du im Laufe der Jahre auf Wunsch eingebaut. Das Prinzip, fast ausschließlich Bauteile zu verwenden, die entweder vom Kunden selbst repariert bzw. im Fahrradgeschäft nachgekauft werden können, hat sich bestens bewährt.

Für einige mir gut bekannte Leitra-Fahrer und -Fahrerinnen gehört Dein Lebenswerk zu den großen Glücksfällen in ihrem Leben. Mein eigenes Leben, das Leben meiner leider verstorbenen Frau und das Leben meiner



*Auf Probefahrt vor Anbau der
Verkleidung
C.G. Rasmussen mit einem seiner
«Kinder»*

neuen Lebensgefährtin haben durch dieses Unabhängigkeit verleihende und körperlich fit haltende Alltagsverkehrsmittel eine unvergleichliche Bereicherung erfahren.

Deine Fans wünschen Dir weiterhin Freude an der Herstellung, der kontinuierlichen Weiterentwicklung und nicht zuletzt am Fahren der Leitra.



Nachruf Peter Brüggén

Text: Rainer Oertel, Fotos: Andreas Pooch

Am 29. Mai 2015 verstarb leider viel zu früh, nach schwerer Krankheit Liegeradenthusiast Peter Brüggén.

Peter war für mich eine Ausnahmeerscheinung; bodenständig, bescheiden, zurückhaltend, nie verletzend oder beleidigend. Dank seiner wundersamen Leichtigkeit besaß er eine enorm positive Ausstrahlung, in seiner Gesellschaft fühlte sich jeder wohl, er war ein sehr lichtvoller Mensch.

Liegeräder waren seine große Leidenschaft. Schon als Jugendlicher baute er alle Arten von Liegerädern, Kurz- oder Langlieger, Unten- oder Obenlenker, hoch und tief. Legendär ist seine provisorische Vollverkleidung mit blauen Mülltüten, im Liegeradbuch von Gunnar Fehlau auf Seite 148 abgebildet. Später kaufte er auch Serienräder, die er dann natürlich noch modifizierte. Sein Jester rüstete er auf 26“/28“ Laufräder um, ebenso die Speedmaschine. Hier ist sein M5 mit 26“ Vorderrad:

Bereits Ende der 80er fuhr Peter HPV-Rennen, konnte sich sogar einmal mit dem Titel eines Europameisters schmücken. Mit seinem Ruderrad nahm er regelmäßig auf der Cycle Vision an den Ruderradrennen teil. Trondheim-Oslo fuhr er und auch die Vätternrunde absolvierte er mehrfach. Selbst nach der ersten Diagnose seiner Krankheit in 2010 erfüllte er



sich noch seinen Traum und absolvierte 2011 erfolgreich Paris-Brest-Paris.

Auch nach der Rückkehr seiner Krankheit im Herbst 2012 und der vernichtenden Diagnose hat er die ihm verbleibende Zeit genutzt und - so oft es seine Zustand zuließ - Liegeradveranstaltungen wie die WM 2013 in Leer, die Spezi oder auch die Trainingsveranstaltungen auf der Kölner Radrennbahn besucht. Seine Familie und auch seine zahlreichen Freunde haben ihn in seinem letzten Lebensabschnitt wunderbar unterstützt. Selbst ihn diesen harten Zeiten blieb er sich treu, es kam kein Klagen, kein Jammern über seine Lippen.

Wir haben uns immer gefreut, wenn es ihm so gut ging, dass er uns besuchen konnte. Es wird noch dauern bis ich begreife, dass er nicht mehr in unseren Laden kommen wird, wir keinen Urlaub und auch keine Liegeradtour mehr zusammen machen können.



(1) Peter als Speedbike-Fahrer im Rundkursrennen auf einer HPV-DM in Aachen (2) Warten ist für alle Teilnehmer eine wesentliche Beschäftigung, hier vor dem 200m-Sprint auf der HPV-WM in Le-



lystad 1995 (3) Schweizer Meisterschaft in Sissach (4) Die selbst gebaute «Spiegelei»Frontverschaltung von Peter Brüggén (5) 200m-Sprint auf der Deutschen HPV-Meisterschaft 1993 in Aachen



Tandemtour um den Wohlensee

Text, Fotos: Moritz Kobel

Trotz regnerischer Wetterprognosen trafen sich am 21. Juni 13 Tourenbegeisterte mit 6 Tandems und einem normalen Velo unter dem Baldachin des Bahnhofs Bern.

Pünktlich zum Start um 09:45 waren die letzten Regentropfen gefallen, so dass wir eine trockene Tour genießen konnten.

Die Stadt Bern verließen wir westwärts über Bern Brünnen. Nach der Stadt folgte ein leichtes auf und ab bis Juchlishaus. Dort entledigten sich auch die letzten ihrer Regenkleider, und wir stärkten uns mit einer Kaffee- oder eher Heiße-Schoggi-Pause im Restaurant. Diese Zeit nutzte Michael, um uns alle über die Diskussion mit den SBB über die neuen Transportbestimmungen für Tandems zu informieren.

Frisch gestärkt konnten wir nach wenigen Höhenmetern eine schnelle Abfahrt auf dem Talboden zur Saane genießen. Danach folgten wir der Saane bis zum Zusammenfluss mit der Aare. Nach einem kurzen Stopp wendeten wir und folgten der Aare aufwärts, wo wir zuerst das Kernkraftwerk Mühlerberg passierten. Kurz darauf erklimmen wir den Damm des Wasserkraftwerkes, um die Talseite zu wechseln und zum wunderschönen Brötelplatz (Grillplatz, Red.) am Ende des Wohlensees zu gelangen.

Kurz nach der Ankunft am Rastplatz wurde auch das Rätsel der vielen



Packtaschen von Claudia und Bernt gelüftet ... Bernt führte ausreichend trockenes Brennholz mit sich, so dass wir im Nu unser Mittagessen grillieren konnten.

Nach dem Essen wurde die Mittagspause vielseitig genutzt, sei es zum Spielen, Diskutieren oder gar zum Veloservice durch den „Störmechaniker“ Michael.

Frisch gestärkt fuhren wir dann die hügelige Strecke nördlich des Sees bis nach Wohlen. Dabei durften wir alle Formen von Steigungen und Gefällen erfahren. Im Hofewald ging es dabei so steil bergab, dass einige das Laufen dem Fahren vorzogen.



Nach Wohlen erklimmen wir mit der sanften Steigung durch den großen Bremgartenwald wieder die Höhe der Stadt Bern. Dort wechselte die Umgebung mit der Überquerung der Bremgartenstraße abrupt vom dichten Wald zum städtischen Länggassquartier.

Kurz darauf erreichten wir nach kurzweiligen rund 40 Kilometern wieder den Bahnhof Bern. Dort trennten sich unsere Wege dann wieder.

Herzlichen Dank an Claudia und Bernt für die sehr schön ausgewählte Route und die Leitung der Tour!

- (1) Treffen unter dem Baldachin am Bahnhof Bern
- (2) Heiße-Schoggi-Pause im Restaurant
- (3) Grillieren am Wohlensee
- (4) Michael Döhr-



30 Jahre Future Bike CH & viele fahren mit

Text: Christian Precht

Der Maibummel ist eine uralte Institution im Future Bike CH, aber nicht so alt wie der Club. Denn am Anfang waren da nur Ideen von umweltfreundlichen Fahrzeugen. Einige Gründungsmitglieder des Future Bike CH hatten zwar schon Fahrzeuge zusammengebaut, aber nicht alle.

Bald gab es aber genug Leute, die schon einen selbst gebauten fahrbaren Untersatz hatten, den sie den anderen Clubmitgliedern zeigen wollten. Im Mai war der richtige Zeitpunkt: Das Wetter ist meist schon recht schön, und man hatte den ganzen Winter lang Zeit, sein Mobil fertigzustellen.

Da im Laufe der Zeit eine immer größere und bessere Auswahl von HPVs zu kaufen waren, fiel der Zweck des die eigenen Kreationen Zeigens dahin. Dafür wurde der Mai“bummel“ immer mehr zu einer schönen Frühlingstour, teilweise sogar recht sportlich.

Sportliche Touren gab es in der Anfangszeit des Future Bike CH nicht, denn viele Fahrzeuge waren noch im Werden begriffen, wenn auch schon fahrbereit. Außerdem war das Motto: „Dope your bike not your body“. Entsprechend waren die Sportler unter den Future Bikern nicht so gut vertreten.

Dieses Jahr waren mehr Teilnehmer dabei als in den letzten Jahren, darunter viele langjährige Mitglieder. Erfreulicherweise waren aber auch Junioren dabei. Und ein paar Leute, die man selten bei Future Bike Veranstaltungen sieht. Kommt wieder!

Das „442“ macht auch Michael und Seraina Spaß



©RMichael Döhnbeck



©RMichael Döhrbeck

Der Future Bike Präsident Christian Wittwer auf seinem Pegasus



©RMichael Döhrbeck

Theo Schmidt, der Future Bike Vertreter im WHPVA auf seinem Brompton Faltrad



©Ruedi Müller

Der (noch bis Anfang 2017) Redakteur Christian Precht auf seinem Radnabel

Ein ganz besonderes selbstgebautes Fahrzeug gab es auch zu bestaunen: Charles Henrys vierrädriges Sociable „442“ (lies: four for two, also vier für zwei). Es soll zwei Personen flottes Fortkommen ohne Motorkraft ermöglichen. Entsprechend ist es recht tiefkonstruiert. Das Gewicht liegt bei nur 27 Kilogramm. Übrigens will Charly es richtig schnell machen. Eine aerodynamische Verkleidung ist geplant.

Die Hauptsache am Maibummel sind immer die Gespräche und die interessanten Fahrzeuge. Damit nichts stört, hatten Michael Döhrbeck und Christian Precht eine flache und nicht zu lange Strecke ausgesucht. Die etwa 30 Kilometer von Aarau nach Dagmersellen waren ideal, um nebeneinander her zu bummeln und miteinander zu schwatzen.



©RMichael Dohrbeck

Der Schöpfer des Future Bike Logos Rolf Bruckert auf seinem Lightning



©Ruedi Müller

Pause in der Altstadt von Zofingen

Das Ziel war die „Gründungspizzeria“ in Dagmersellen. Vor 30 Jahren wurde in der Pizzeria „Bahnhof“ der Future Bike CH gegründet. Diese Pizzeria gibt es noch. Allerdings sah sie vor 30 Jahren etwas anders aus, wussten ältere Future Biker zu berichten. Heute bietet sie gutes Essen und einen aufmerksamen Service, was wir alle sehr genossen.

Dementsprechend blieben wir lange sitzen, bis dann am Nachmittag alle Richtung Zuhause aufbrachen. Den Heimweg nahmen wir in kleinen Gruppen oder individuell unter die Räder. Und mit zufriedenen Gesichtern.

ICE

powered by



ICLETTA
THE CULTURE OF CYCLING



www.icletta.com



Werksbesichtigung Connex Ketten von Wippermann

Text: Martin Dettmar, Fotos: Fa. Wippermann

Auf einer Fahrradmesse lernte ich beim Besuch der Firma Connex Reinhard Bludom kennen. Er arbeitet seit über 30 Jahren im Engineering von Wippermann-Ketten. Er ist der Guru für alle Fragen rund um hochwertige Fahrradketten und seit vielen Jahren Produktmanager dieser Sparte, auch dank seiner Radsportvergangenheit sowie der Leidenschaft für das Radfahren. Im Laufe des Gesprächs stellte sich heraus, dass die Fa. Wippermann in meiner Heimatregion ansässig ist. So lud mich Reinhard Bludom zu einer Werksbesichtigung nach Hagen ein.

Schon bei der Anfahrt zum Werk wurde schnell klar, dass hier nicht nur Fahrradketten produziert werden. Das Werk erstreckt sich über einige hundert Meter längs des Volme-Tals. Bereits im Jahre 1893 wurde dieser Fabrik von Wilhelm Wippermann gegründet. Als die Fahrradkette seines Sohnes wieder einmal reißt, ist er überzeugt davon, dass man es besser machen kann. So entstand das Werk, und im Laufe der Zeit wurde

es um zahlreiche mehrstöckige Gebäude erweitert. Das herrschaftliche Haus der Familie Wippermann befindet sich auch noch auf dem Werks-gelände, allerdings wohnt dort heute niemand mehr aus der Familie Wip-permann. Derzeit beschäftigt Wippermann 270 Mitarbeiter, wobei sich nur 8% der Produktion auf Fahrradketten bezieht. 400.000 Fahrradketten



verschiedenster Varianten verlassen jährlich das Werk, ein jedes ein hochpräzises Werk meisterhafter Produktionskunst. Den Löwenanteil der Produktion umfasst jedoch der Industriesektor, wo unter anderem Spezialprodukte für die Hubgabel von Gabelstaplern oder für Transportbänder in Fertigungsanlagen hergestellt werden. Manche Ketten haben so enorme Ausmaße, dass teilweise ein einzelnes Kettenglied kaum mehr von Hand gehoben werden kann. Das sind Ketten!



Gründer Wilhelm Wippermann



Connex-Ketten 10 SX

Hohe Fertigungstiefe

Die Begehung zeigt anschaulich die hohe Fertigungstiefe. Das Werk umfasst alle Fertigungsanlagen, die für die Herstellung sämtlicher Einzelteile der Kette notwendig sind. Leistungsfähige Pressen stanzen aus bis zu 10mm starken Blechen die Laschen und Rollen, CNC gesteuerte Drehmaschinen produzieren die Bolzen. Die hauseigene Härterei vollendet später die Einzelteile, nur bei der Galvanik wird auf ein externes Unternehmen beauftragt.

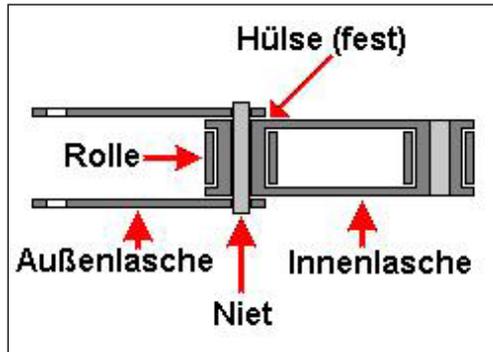
Laschen

Alleine die Fahrradketten weisen eine beeindruckende Komplexität auf. Während wir die

Hallen durchwandern, spricht Reinhard Bludom bei Abmessungen nur in Mikrometern. Es ist beeindruckend mit welcher Liebe, Sorgfalt und

Präzision hier zu Werk gegangen wird. Wir beginnen in der Stanzerlei, wo aus Blechen auf Mehrstufenpressen in bis zu zehn Fertigungsschritten die Innen- und Außenlaschen produziert werden.

Zunächst wird die Kontur nur grob vorgestanzt, dann werden in den Folgestufen die Anprägungen für das sanfte Schaltverhalten der Kette vorgenommen. Speed Wing und Diamond Shape heißen die speziellen Geometrien für schnelle, präzise und fast geräuschlose Gangwechsel bei optimaler Kettenführung. Abschlossen wird jede Stan-





zoperation mit einem letzten Feinschnitt, wo für die hohe Maßhaltigkeit nur noch ein Hauch von Material abgetragen wird. Nur so sind die Teile in der notwendigen Passgenauigkeit zu fertigen, ohne dass ungewünschte Verformungen oder unzulässige Ausbrüche am Material eintreten. Besonders beeindruckt hat mich dabei die Rollenfertigung, die entgegen meiner Erwartung nicht aus einem Rohr, sondern ebenfalls aus Blechen erstellt werden. Zunächst wird eine Art Töpfchen gezogen, was dann wiederum über mehrere Stanzstufen zu einer präzisen Rolle vollendet wird. Überflüssig zu erwähnen, dass auch hier nur in tausendstel Millimetern gedacht wird. Um etwaige Fertigungstoleranzen auszugleichen, gibt es häufig Varianten der Einzelteile, die sich wiederum nur wenige μ voneinander unterscheiden. Durch geschickte Paarung der Komponenten wird so die hohe Maßhaltigkeit der Kettenlänge erreicht, die über die üblichen 114 Glieder innerhalb weniger Zehntel Millimeter liegen muss. Die 100%-Kontrolle des Fertigungsprozesses stellt sicher, dass jede ausgelieferte Kette diese Kriterien erfüllt.

Bolzen

Nach der Stanzerei kommen wir zur Fertigung der Bolzen. Diese wer-

den aus Stangenmaterial produziert. Die CNC-Drehmaschine stellt zunächst den erforderlichen Durchmesser sicher, dann werden die einzelnen Bolzen abgestochen.

Sämtliche Einzelteile gehen dann zum Gleitschleifen, um Grate oder scharfe Kanten zu entfernen. Anschließend werden die Bauteile dann einer Wärmebehandlung unterzogen. Dabei kommt dem Bolzen der aufwändigste Prozess zu, da dieser trotz größter Oberflächenhärte der höchsten Verschleißbeanspruchung unterliegt. Je nach Werkstoff und Qualitätsklasse der Kette werden verschiedene Verfahren angewendet. Der Einsatz entscheidet darüber, ob anschließend die Laschen

noch in die Galvanik kommen, für guten Korrosionsschutz oder eine besondere Optik. Die goldfarbene Variante (9sG, 10sG), die durch eine hochwertige Messingbeschichtung für beste Korrosionsbeständigkeit erreicht wird, kann durchaus als Kunstwerk bezeichnet werden. Ebenso wie die mattschwarze „BLACK EDItion“ mit goldenem Bolzen oder die Edelstahlvarianten. Diese gibt es als gewichtsreduzierte Variante mit Hohlbolzen (9s1, 10s1), wodurch beispielsweise bei der 10-fach Ausführung das Gewicht auf 240 g gesenkt werden konnte. Bei der Vollbolzenvariante (9sX, 10sX, 11sX), bei der die Innenlasche für höchste Verschleißfestigkeit ebenfalls aus Edelstahl ist, ist die Außenlasche zwecks Korrosionsbeständigkeit vernickelt.

Wozu wird aber all dieser Aufwand betrieben? Connex Ketten nehmen für sich in Anspruch, eine außerordentlich hohe Lebensdauer aufzuweisen. Und dass dies trotz des etwas höheren Einstiegspreises wirtschaftlich ist, verdeutlicht die Vollkostenrechnung eines hochwertigen Antriebsstrangs. Addiert man die Kosten für Kettenblätter, Kassette und Kette, so kommt man auf ca. 1,2 Cent/km. Durch die Verwendung von Connex Ketten lassen sich die Kosten aber senken, weil die hochwertige Kette die beteiligten

Komponenten weniger in Mitleidenschaft zieht. Perfekte Laufruhe sowie schnellere, leisere und noch präzisere Schaltvorgänge gibt es obendrein noch dazu.

Endmontage

In der Endmontage wird noch mal offensichtlich wie der Präzisionsanspruch bis zum letzten Schritt als Unternehmensphilosophie gelebt wird. Jahrelang wurde an der Vernietung getüftelt, denn eine tonnenförmige Aufweitung des Bolzens bei der Vernietung würde zu Punktberührungen im tribologischen System führen. Innovative Vernietungen haben dies schon die letzten Jahre reduziert, mit dem Kettenjahrgang 2014/15 wird nun die nochmals weiter perfektionierte Radialnietung des Bolzen eingeführt, wo mit niedriger Kraft ausschließlich der Nietkopf durch eine spezielle Taumelbewegung schonend aufgeweitet wird. Alle Kontaktflächen, die am Abrollvorgang der Kette beteiligt sind, unterliegen nun einer Linienberührung. Damit einher geht die reduzierte Flächenpressung, die die Verschleißsistenz nochmals steigert. Im letzten Schritt wird die Kette unter eine Belastung von 300 kg vorgereckt, um die Maßhaltigkeit und Laufruhe zu perfektionieren.

Prüflabor

Zuletzt besuchen wir das hausinterne Prüflabor, wo es Dauerlaufprüfstände gibt, die 365 Tage im Jahr die Connex Ketten mit den einschlägigen Marktbegleitern vergleichen. Unter Beaufschlagung mit einem Wasser-, Öl- und Quarzsandgeschmisch muss die Kette ihre Verschleißfestigkeit beweisen. Daneben sind Werksfahrer im Einsatz, um die Prüfstandsergebnisse mit der Praxiserprobung auf der Straße zu korrelieren. Ganz entscheidend hängt die Lebensdauer der Kette aber auch vom Fahrer, dem Einsatzprofil und der Pflege ab. Ab Werk erhält die Kette eine Fettschmierung, bei der das Fett im erhitzten Zustand auf die Kette aufgebracht wird. Nachdem

das überschüssige Fett abgetropft ist, bleibt ein dünner Film in den Gelenken und auf der Kette übrig. Dieser ist vom Schmierverhalten zwischen der Schmierung mit Trockenschmierstoff oder Öl einzustufen. Die Fettschmierung wird deshalb gewählt, weil die Kette bei Auslieferung auf Wunsch der Händler einen weitestgehend trockenen Zustand haben soll, um eine saubere Verpackung in Händen zu halten. Diese Initialschmierung bietet aber maximal für 150 km einen ausreichenden Schmierfilm. Dann sollte umgehend mit Öl nachgeschmiert werden. Ideale Einlaufbedingungen werden dann erreicht, wenn kurz nach einem Regenschauer der Schmutz auf der Straße gebunden ist, aber die Straße nicht mehr spritzt. Dann ist die Kette nach den ersten Ausfahrten perfekt für ein langes Leben konditioniert.

Ich muss zugeben, dass ich die Herstellung einer Fahrradkette enorm unterschätzt habe. Vermutlich ist der hohe Standard der Fertigung von Connex Ketten auch nicht repräsentativ für alle auf dem Markt erhältlichen Fahrradketten. Denn in der Erstausrüstung von Fahrrädern sind Connex Ketten nicht zu finden. Im Preiskampf um das günstigste Fahrrad kann und will die Fa. Wippermann nicht mithalten. Die Zielgruppe sind die anspruchsvollen Fahrer, die die Vorteile eines hochwertigen Produkts zu schätzen wissen.

Zum Abschluss der Führung fragte ich Reinhard Bludom, was seine Kettenempfehlung für den anspruchsvollen Radfahrer ist? Dabei fiel sein Tipp ohne zu zögern auf die Edelstahlvarianten 9sX bis 11sX. Diese weisen die höchste Lebensdauer bei guter Korrosionsbeständigkeit auf. Und mit dem Modelljahrgang 2014/15 wird auch die neue Außenlasche für alle 8- bis 11-fach Ketten eingeführt, für einen nochmals optimierten Schaltvorgang.

Weitere Infos: www.connexchain.com

29 Fahrer und Fahrerinnen aus 5 Bundesländern treffen sich in der Mitte von Niedersachsen

FahrerInnen mit verschiedenen Liegerädern aus Menden im Sauerland, Warburg bei Kassel, Lübeck oder dem näherem Osnabrück, Hameln, Hamburg, Bremen, Hannover und Oldenburg trafen sich am Samstag, den 11. Juli am Mittelpunkt von Niedersachsen. Die aus allen Himmelsrichtungen nach Hoyerhagen rollenden Teilnehmer freuten sich über das gute Wetter am Nachmittag.

Die 3. Sternfahrt zum Mittelpunkt von Niedersachsen wurde wieder von der Oldenburger Liegeradgruppe organisiert. „Unser Anliegen ist es uns zwanglos zu treffen, neue LiegeradfahrerInnen kennen zu lernen oder Bekannte wieder zusehen. Dabei soll Zeit sein zum gemeinsamen Klönen, aber auch zum Fachsimpeln“, sagte der gebürtige Hoyeraner und Mitorganisator Dieter Hannemann. „Beim WSV Hoya finden wir ideale Bedingungen für unsere Treffen vor und alle TeilnehmerInnen freuen sich immer wieder über die Gastfreundschaft des Vereins und über die Unterstützung vom Kanuobmann Eberhard Greis.“

Die TeilnehmerInnen, von denen nur wenige gleich wieder nach Hause fahren, übernachteten beim WSV Hoya. Im Kanuhotel und auf der Zeltwiese fühlten sich sogleich alle gut aufgenommen und freuten sich

über ein erfrischendes Getränk und Bad in der Weser. Danach war noch genügend Zeit für einige Probefahrten auf den verschiedenen Fahrzeugen. Der Tag klang beim gemeinsamen Grillen aus. Nach dem Frühstück waren die Zelte schnell abgebaut, die Liegeräder bepackt und in verschiedenen Gruppen fuhren alle zufrieden nach Hause. Im Gepäck hatten sie auch die Erfahrung, dass der Mittelpunkt von Niedersachsen und Hoya immer eine Reise wert sei.





Arved Klütz feiert 20 Jahre Toxy Liegeräder

Text: Jan Krankzoch - Fotos: Toxy

Toxy – der norddeutsche Liegerad-Spezialist mit dem einprägsamen Namen feiert in diesem Jahr sein 20jähriges Jubiläum! Der HPV Verein, Futurebike und die IB gratulieren und möchten aus diesem Anlass kurz die Geschichte des Unternehmens und dessen Gründer vorstellen.

Es ist der Spätsommer des Jahres 1985. Ein Schüler dreht auf dem Rennrad seine tägliche Trainingsrunde. Auf der Landstraße zeigt sich am Horizont ein kleiner Punkt, der erstaunlich rasch näher kommt. Einem Fahrrad sieht es nicht ähnlich - aber was kann es dann sein? Neugierig nötigt der Rennradler sein Gegenüber zum Halten. Dieser beantwortet gerne alle Fragen zum ungewöhnlichen Vehikel und dem Ziel seiner Fahrt... Diese Begegnung zwischen Carl-Georg Rasmussen, der in seiner Leitra entlang der L114 auf dem Weg zur IFMA ist, und dem jungen, schon damals technisch und Radsport-begeisterten Arved Klütz



ist vielleicht das Ereignis, dem wir die Existenz der Toxy Liegeräder zu verdanken haben.

Leidenschaft für spezielle Zweiräder

Arved lernt zunächst bei einem Zulieferer für Industriehydraulik Maschinenbau und nimmt anschließend an der TU Hamburg-Harburg ein Studium der Technik und Wirtschaft zum Gewerbelehramt auf. Noch als Student gründet er 1993 die Firma Form&Art für Metallbau und Ladeneinrichtung. Immer wieder reizen ihn inspirierende IFMA-Besuche, die zwischenzeitlich häufig auch Motorrädern galten, und die gut ausgestattete Werkstatt jedoch auch, Prototypen von Liegerädern zu erschaffen. Die ersten Modelle basieren noch auf Stahl-Vierkantrrohr, bald wird mit gebogenen Aluminium-Rundrohren experimentiert. Insbesondere das Konzept eines kompakten Kurzliegerads wird hierbei bis zur Serienreife verfeinert. Schon bei frühen Entwürfen verlässt

sich Arved bewusst auf 20 Zoll Laufräder in der 406 mm Dimension; und das ist bis heute ein typisches Merkmal von Toxy geblieben. Mit denen lassen sich nach seinen Worten sehr feste Rahmen konstruieren, die trotz niedriger Sitzanordnung ohne eine Umlenkung des Zugtrums auskommen und dank der kurzen Hinterrad-Schwingen große Wendigkeit bieten. Die Gesamtlänge der Räder bleibt dabei typischerweise unter der Körperlän-



ge ihrer jeweiligen FahrerInnen, wodurch das Design angenehm handlich wirkt. Ein weiterer Vorteil dieser speziellen Bauform ist, dass Liegeräder für Personen mit Körperlängen ab ca. 145 cm herstellbar sind.

Der Weg zum Unternehmer

1994 entschließt sich Arved, seine Räder unter der Bezeichnung „Quantum“ kommerziell anzubieten – anfänglich sowohl in einer voll- als auch noch in einer ungefederten Version. Um professionelle Montage-

plätze einzurichten und die gefederten Aluminium-Rahmen in größeren Serien produzieren zu können, nimmt Arved einen sechsstelligen Kredit auf, wodurch endgültig aus einem „hemdsärmelig begonnenen“ Hobby gewerblicher Ernst wird. Bei der ersten Messepräsentation seiner frisch produzierten Quantum AF3 Liegeräder auf der IFMA 1995 sollten sein Wagnis und die sorgfältige Vorbereitung des Starts belohnt werden: Die Velos finden solchen Zuspruch, dass nur noch eines der acht Ausstellungs-Fahrzeuge wieder für die Heimreise verpackt werden muss!

Der Rahmen muss stimmen!

Durch den modularen Aufbau der Räder kann mit wenigen Basis-Rahmen

eine sehr breite Palette von Anforderungen erfüllt werden. Neben fertigungstechnischen Annehmlichkeiten hat diese Ausrichtung des Designs in erster Linie positive Auswirkung auf die Kundenähe und den Service: Seit 1996 wird durchweg in individueller Einzelanfertigung montiert. Nur so kann Arveds Anspruch, „bei Endkunden und dem Handel einen hohen Grad von Zufriedenheit zu erzielen und die Nutzerinnen und Nutzer zu vielen Kilometern mit dem Rad zu motivieren“, umgesetzt werden. Die einheitlich kompakte Bauform der Räder ist hierbei nicht nur zweckmäßiges Markenzeichen, sondern vermittelt auch einen gewissen stilistischen Charme oder „Sympathiefaktor“, wie Arved vermutet.

Steter Wandel

Schon 1997 expandiert das Unternehmen derart, dass man aus der kleinen Werkstatt in Elmshorn weichen muss und sich auf dem Betriebsgelände einer ehemaligen Pflanzenzucht in Hörnerkirchen einrichtet. 2013 – man firmiert nun schon seit vier Jahren als Toxy Liegerad GmbH - ist erneut ein Ortswechsel nötig. Arved räumt zwar erhebliche Strapazen durch diesen Firmenumzug ein, zieht aber positive Bilanz: „Wir haben uns durch die neue Lage klar verbessert. Die Bahnverbindungen nach Hamburg und Kiel sind gut, das Örtchen Wrist liegt an zwei beliebten Radfernwanderwegen* und die Umgebung bietet vielfältige Möglichkeiten für Probefahrten“. (* Anmerkung der Redaktion: Gemeint sind der Mönchsweg und der Ochsenweg).

„ZR“ - ziemlich rasant

Ein exponiertes Modell der Toxy-Baureihe ist das ZR. Seit seinem Erscheinen 1999 hat sich dieser Tieflieger mit eng gebogenem Hauptrohr, Frontantrieb und einseitig aufgehängter Heck-Schwinge wohl anhand der Fülle seiner besonderen Merkmale das Format eines Klassikers erworben. Zwar begann die ZR-Karriere etwas zögerlich, doch sorgten ►



2006 eine Überarbeitung des Rahmens mit deutlicher Gewichteinsparung und euphorischer Testbericht im Radmagazin TOUR für spürbare Belebung des Absatzes. „Während wir bei anderen Modellen scheinbar willkürlich schwankende Verkaufszahlen feststellen, setzen wir vom ZR nun jährlich fast konstant 50 Stück ab“, berichtet Arved und fügt hinzu: „Aber auch für das ZR gilt: Obwohl als reinrassiger Racer konzipiert, geht die Spannweite der Konfiguration vom ‘legeren und sachlichen Tourenrad’ bis hin zur ‘Ultrasport-Maschine’ - also gänzlich individuell“. Mit dem ZR wollte sich Arved seinen Traum erfüllen, ein Rad zu bauen, mit dem er „die 100 Kilometer zum Ostseestrand“ fahren kann, um Volleyball zu spielen – und „danach noch Lust auf die Rückfahrt zu haben“. Wie er kleinlaut gesteht, wurde der Sport-Ausflug bislang noch nicht umgesetzt, das hierfür imaginierte Bike hingegen zur Realität. Die seit 2001 verfügbare ZR-Heckverkleidung ist in jedem Fall geeignet, Gepäck für derlei Fahrten aufzunehmen.

Gute Zahlen

„Insgesamt fertigen wir pro Jahr etwa 200 Räder“, berichtet Arved – und beschäftigt mit diesem Volumen drei Monteure und zusätzlich eine

Teilzeit-Fachkraft für Buchhaltung und Organisation. Während die Produktionszahlen über die letzten Jahre hinweg etwa gleich blieben, beobachtet Arved einen kontinuierlichen Trend zu immer hochwertigeren Komponenten und aufwendiger Ausstattung. „Mit großer Dankbarkeit, ja auch Demut“ erinnert er sich bei eingehenden Bestellungen daran, dass es „keine Selbstverständlichkeit, sondern vielmehr ein Geschenk ist, dass sich einzelne Personen solch wertvolle Räder von uns aussuchen und leisten können“.

Markt 2.0?

Seit 1998 existiert eine Toxy-Homepage, die mehr als eine Million Aufrufe pro Jahr registriert. Wie von einem Technik-affinen Betreiber zu erwarten, wurde sie mehrmals modernisiert und bietet nun neben genauen Produktbeschreibungen und einem laufend aktualisierten Mitteilungs-Ticker auch einen Liegerad-Konfigurator, mit dem Interessierte sich ihr Wunschfahrrad selber zusammenstellen können. „So sehr dieser digitale Schauplatz als Ideengeber, Katalog-Shop und PR-Werkzeug für Suchende und uns selbst unerlässlich geworden ist, so wichtig bleibt der persönliche Kontakt zu den Kundinnen und Kunden – und auch die gute alte Probefahrt“, weiß Arved. Als Beispiel berichtet er von einem Kunden aus China, der – über das Internet genau vorinformiert und angekündigt – eigens zur Erprobung seines favorisierten Toxys ins ferne Schleswig-Holstein reiste und hernach vor Ort sein faltbares Flite bestellte. Abgesehen von Auslands-Bestellungen und Liegerad-Zubehör bleiben direkte Bestellungen kompletter Räder über das Internet ohne persönliche Beratungen durch Händler oder das Toxy-Team nach wie vor eher eine Ausnahme. Der Umsatzanteil im Ausland übrigens liegt seit einigen Jahren stabil bei über 30%.

PR und Kommunikation

Die Spezialrad-Schmiede übt mit der ihr eigenen Mischung von Extrava-

ganz und regionaler Verwurzelung eine Anziehungskraft auf die Medien aus. Bereits 2003 berichtet der NDR ausführlich über „Toxy Liegerad-Erlebniswochenenden in der >Grünen Mitte Holsteins<“, 2005 folgen gleich drei TV-Reportagen von Sat1, RTL und erneut dem NDR". Natürlich sucht das Unternehmen ebenfalls die Öffentlichkeit und organisiert seit 2004 das jährlich stattfindende „Norddeutsche Liegerad-Festival“.

Fachmessen wie die SPEZI sind natürlich wichtige Termine – „nicht nur zur Präsentation, sondern auch, um den Rückmeldungen und Vorschlägen von bestehenden und potentiellen Kundinnen und Kunden Gehör schenken zu können“, stellt Arved fest. Eine bedeutsame Quelle für Anregungen, Forum für gegenseitige Hilfestellung und Korrektiv bildet seiner Meinung nach das stetig gewachsene Netzwerk aus Fachhochschul-Kontakten, Verbänden und Partnerfirmen.

... and the winner is...

Auch wenn die Produkte selbst die beste Werbung sind – neben Mund-zu-Mund-Empfehlungen sind öffentliche Ritterschläge hierfür wertvolle Beweise. Toxy konnte sich als kleine Firma im Wettbewerb um renommierte Design-Preise gegenüber allpräsenten Bike-Giganten behaupten und erhielt auf der IFMA 2006 für das Toxy-ZR einen Platz in der Design-Ausstellung und auf der Eurobike 2009 den begehrten iF Eurobike Award für das faltbare Modell Flite.

Der neue Geschäftsbereich „Trimobil“

2010 wurde Arveds jüngstes Design-Projekt überdies auch finanziell gewürdigt: Sein Unternehmen konnte sich über die Bewilligung von Fördermitteln zur Entwicklung der Trimobil-Modellpalette freuen...

Bereits 2008 hatte Toxy sein Trike „TR“ vorgestellt. Obwohl es mit seinem

platzsparend schwenkbaren Rahmen und Vollfederung für den Wettbewerb gut gewappnet schien, kündigte sich in Arveds Augen damals eine Überbesetzung dieses Marktsegments an. Seine zunächst ernüchternde Einsicht zeigte bald ihr positives Moment, denn bei der Suche nach einem alternativen Konzept skizzierte er unter dem Arbeitstitel „M3“ eine vielversprechende Kombination aus Trike, Tandem und Lastenrad, das als Plattform für mehrere Antriebs-Optionen und funktionale Aufbauten geeignet war. Durch einen Mitarbeiter der IHK ermuntert, mit dieser Idee doch einen Förderantrag zur Umwelt-Innovation und CO2-Einsparung zu stellen, verfeinerte Arved die technischen Spezifikationen des Entwurfs und erstellte Finanzierungspläne. „Es gleicht einem Wunder, dass unsere Eingabe bewilligt wurde, denn andere Unternehmen haben auch gute Einfälle und ganze Abteilungen für die Akquise öffentlicher Zuwendungen“, resümiert Arved. „Wir konnten mit diesem Geld eine sehr systematische Entwicklung des Trimobil-Konzepts vorantreiben, denn nun hatten wir Ressourcen für Prototypen- und externe Beratungsleistungen. Nie zuvor hatte ich diesen Spielraum, alle Formen und Funktionen zu überdenken und mich beraten zu lassen, bevor die Pläne in die Werk-





statt kommen“, schwärmt er.

Viele Zukunftschancen auf drei Rädern

So konnte man sich durch diese glückliche Fügung und Fleiß offenbar nicht nur aus dem gedrängten Markt-Revier der Dreiräder befreien, sondern vielmehr eine neue Produktnische definieren und führend besetzen.

Da das Trimobil für eine breite Palette von Nutzungsformen - vom Dienstfahrzeug für Gewerbe und Handel über eine Mehrgenerationen-Rikscha bis hin zum Inklusions-Mobil - konfektioniert werden kann, sind auch kapriziöse Anforderungen erfüllbar. Die pinke Strandkorb-Rikscha, die ein Touristik-Verband Ende 2014 bestellte, war also eine angenehme Herausforderung.

Der HPV Deutschland, Futurebike und die Info Bull wünschen dem Toxy-



Team noch eine Menge solcher Aufträge, weiterhin gute Ideen und viel Erfolg!



CL



CL



CL-Rotation



CR



CT BionX



LT



Flite



TT



ZR

TRAIX



Traix Cycles • +49 (0)9 25 72 877 86 94 • www.traix.de

Seit über 20 Jahren das komplette Programm ...

RÄDERWERK

... und seit 2010 auch vielfach ausgezeichnet: Das Weltrekordvelomobil „Milan“!

Weltrekorde für's Räderwerk, und was haben Sie davon?

Zuerst eine umfassende und kompetente Beratung, dann – durch unsere große Auswahl – die Möglichkeit auch ausgefallene Fahrradmodelle Probe zu fahren. Und, da wir Fahrräder nicht nur verkaufen, sondern verstehen, tauschen wir auch bei „verkaufsfertigen“ Fahrrädern einzelne Komponente gegebenenfalls aus, wenn wir mit deren Qualität nicht zufrieden sind. Darüber hinaus konstruieren wir für Sie komplette Einzelanfertigungen vom Behindertenrad bis zum rekordbrechenden Velomobil „Milan“.

Wenn es etwas noch nicht gibt – wir bauen es!



Und die „Milan-Familie“ wächst.

Der Milan 4.2 schlüpft aus dem Ei:

- Mitnahme einer zweiten Person
- großes Gepäckabteil
- überragende Aerodynamik



Mehr Infos unter www.milan-velomobil.de

Falträder: Wir haben ständig über 25 Modelle von 8 Herstellern vorführbereit.

Wir sind **BROMPTON** Excellenz-Händler und bieten Rad- und Teileversand an.



Der Milan im großen VW-Klimawindkanal.

Wir führen Fahrräder und Komponenten unter anderem von:



haberstock
mobility gmbh

Sicher,
wartungsarm,
komfortabel.



Schlumpf Tretlagergetriebe

- ▶ Mountain Drive
- ▶ Speed Drive
- ▶ High Speed Drive

In Kombination mit dem
NEUEN Zahnriemenantrieb,
unschlagbar besser.
Advanced Belt Drive



by haberstock mobility.
Jetzt erleben

www.haberstock-mobility.com
www.schlumpfdrive.com
www.advancedbeltdrive.com

NoFrill - das Jugendrad das paßt!



- leichtlaufend
- robust
- straßentauglich
- ab ca 1,4 m Größe
- 14 kg leicht
- anpaßbar



So macht Radfahren Spaß!

Info: www.hpv-parts.de/nofrill-bikes

S T E C K B R I E F • G E S U C H T



Quicklebendig, nicht tot
interessiert, nicht gleichgültig
begeistert, nicht gelangweilt
velophil, nicht velophob
schreibfreudig, nicht schreibfaul
gerne dabei, nicht im Abseits
aktiv, nicht inaktiv
möchte gerne mitmachen ...
... und ist gerne eingeladen,
in der Schweizer Redaktion
mitzuarbeiten.

Zweckdienliche Hinweise an: Christian Precht, Regensbergstr. 49,
8050 Zürich, christian@stahlross.ch, +41 76 576 82 05.
Selbstanzeigen sind durchaus erwünscht!

mit 3-Räder



unterwegs.ch
outdoor & velo

velos trekking
rain 31
ch-5000 aarau

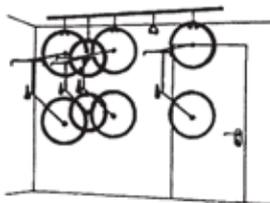
tel 062 / 824 84 18
fax 062 / 824 84 38

Öffnungszeiten:
Mi - Fr 10.00-18.30 Uhr
Samstag 9.00-16.00 Uhr

www.unterwegs.ch
stefan.lienhard@unterwegs.ch

mit unseren Liegevelos von:
HP Velotechnik Scorpion Streetmaschine Grasshopper Spirit
ICE Vortex Adventure Sprint • **Lightning** • **Flux** • **Hase**

Velo Aufhänge-System



Aufgehängt an einer Schiene können die Velos an Wägelchen hängend zusammen geschoben werden. Unterschiedliche Längen der kräftigen Doppel-Aufhängehaken ermöglichen ein sehr enges Zusammenschieben der Velos.

Beispiel: 5 Velos benötigen ca. 1 m Platz
Preis komplett Fr. 350,-



Auskunft direkt vom Hersteller:
A. Michael • Walderstr. 52 • CH-8630 Rüti

Telefon 055 240 18 31 • Fax 055 240 18 83 • www.mike-bike.ch
E-Mail: info@mike-bike.ch

17 Jahr, blondes Jahr - so stand sie vor mir



Text: Christian Precht

17 Monate geht es noch - dann schreibe ich nicht mehr...

Udo Jürgen Bockelmann hat da wesentlich schöner gedichtet als ich in der zweiten Zeile. Im Übrigen bin ich dann auch nicht weg von hier, sondern nur weg vom Info Bull. Wer dann vor euch steht, das heißt, besser gesagt, für euch schreibt, wissen wir noch nicht.

Ihr freut euch natürlich alle schon auf ihn oder sie, obwohl ihr noch keine Ahnung hat, wer es sein wird. Denn ohne einen neuen Schweizer Redakteur wird es aus der HPV-Szene Schweiz nicht mehr viele Berichte geben, was ja schade wäre. Es gibt immer noch ein paar Leute hier, die interessante Fahrzeuge bauen. Daneben werden spannende Touren, gemütliche Ausfahrten und gelegentlich Rennen veranstaltet.

Davon zu berichten, ist eigentlich nicht schwierig. Vor allem sind die Teilnehmer immer sehr dankbar über einen Bericht und sagen einem



das auch. Im Gegensatz zu dem, was heutzutage in vielen Stellen-ausschreibungen steht, musst du übrigens kein Englisch können, Französisch auch nicht. Es reicht, wenn du Deutsch beherrscht.

Für alle Kandidaten gibt es jetzt noch 17 Monate Bedenkzeit. Es wäre mir gar nicht recht, wenn ich dann einen Aufruf mit dem Titel „Es ist 5 vor 12“ schreiben müsste.

Also bis bald, liebe Kandidatin, lieber Kandidat!

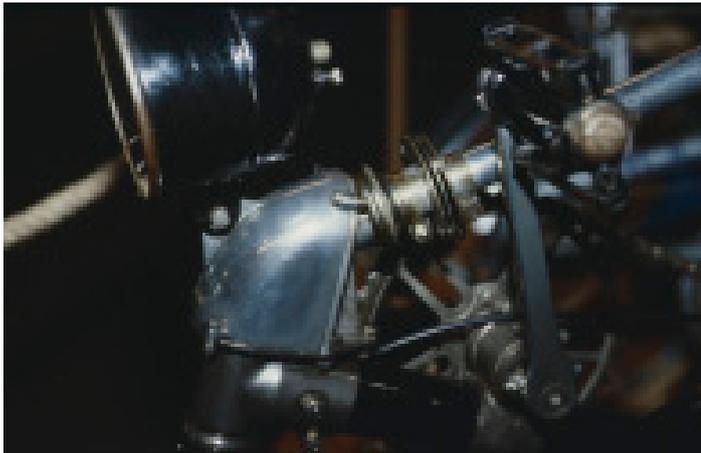
Leser-Umfrage

Text: Andreas Pooch

Liebe Leserin, lieber Leser,

unten ist ein Bild mit einem technischen Detail eines bestimmten Liegerades abgedruckt. Zu welchem Liegerad gehört es?

Antworten bitte an: redakteur@hpv.org



Kräftiger Nabenmotor
mit Rekuperation



Tretlagerantrieb
die Nachrüstlösung
für fast alle Räder



Kleiner Nabenmotor
für alle Radgrößen

Der neue Sunrider
schön und wartungs-
freundlich
auch mit E-Antrieb bis
25 oder 45 km/h

Alleweder4 & Alleweder6
bewährt und preiswert
optional mit E-Antrieb
auch als Bausatz



Future Bike CH – bike to the future

Text, Fotos: Christian Precht



Im Verkehrshaus Luzern!

Das Programm für die Sonderausstellung „Future Bike CH – bike to the future“ steht. 14 Tage lang wird der Future Bike CH prominent im Verkehrshaus, einem der meist besuchten Museen der Schweiz, vertreten sein.

Wir hoffen jetzt natürlich, dass viele Besucher den Weg in das Untergeschoss der Flugzeughalle finden werden. Aber das Verkehrshaus hat zugesagt, viele Hinweistafeln aufzustellen. Der Probeparcours vor der Flugzeughalle wird sowieso kaum zu übersehen sein.

Mit dem Programm ist die Veranstaltung natürlich noch nicht fertig organisiert. Es haben sich zwar schon Helfer gemeldet. Aber wenn die Ausstellung jeden Tag betreut sein soll und vor allem die Publikumsfahrten auf dem Probeparcours, müssen sich noch mehr melden. Niemand muss die ganzen zwei Wochen vor Ort sein. Schon ein paar Tage Einsatz helfen sehr.

Etwas ganz besonderes wird am Samstag, 17. Oktober stattfinden: Das Verkehrshaus rollt dem Future Bike CH den roten Teppich aus. Der Haupteingang wird geöffnet, so dass wir mit unseren Fahrzeugen direkt in den Innenhof fahren können. Lasst euch diese Gelegenheit nicht entgehen.

Man kann schließlich nicht jeden Tag über einen roten Teppich fahren. Schon gar nicht durch den Haupteingang eines Museums.

Auch am Sonntag, 18. Oktober wird es ein Sonderprogramm geben. Die Themen sind nicht nur für Leute interessant, die nicht viel über Liegevelos und HPVs wissen, sondern auch für viele Future Biker. Oder kennt jeder von euch die ganze Vereinsgeschichte? Außerdem werden die Vorträge im Erni-Saal stattfinden, ein sehr attraktiver Raum.

Die Ausstellung selbst wird neben Fahrzeugen aus der Schweizer HPV Geschichte, die jeder kennt, auch Leckerbissen aus der internationalen Szene umfassen. Diese gibt es sonst zum Teil nicht einfach so in der Schweiz zu sehen. Die Fahrzeuge der Schweizer HPV-Geschichte habt ihr wahrscheinlich auch schon lange nicht mehr gesehen. Kurz: Die Sonderausstellung „Future Bike CH – bike to the future“ ist auf jeden Fall einen Besuch im Verkehrshaus Luzern wert. Lasst sie euch auf keinen Fall entgehen.

Vor allem aber sagt es auch Freunden, Bekannten und Verwandten weiter. Der ganze Anlass im Verkehrshaus ist die beste Werbung für den Future Bike. Alleine hätten wir so etwas nie auf die Beine stellen können. Ein Grund mehr, so viel wie möglich daraus zu machen.

Wir freuen uns auf eure Mithilfe (ganz besonders) und euren Besuch (auch).

Meldet euch bei Erwin Villiger: erwin_villiger@bluewin.ch. Er organisiert den Anlass. ►



E 25 1
 Lausanne
 Genève
 Lyon **F**

E 35 2
 Milano
 Lugano
 Locarno
 Bellinzona Sud

E 35 1 2
 Gotthard
 Luzern
 Zürich
 Rothrist

E 25 E 62 1 1a
 France
 Genève-La Praille
 Meyrin Vernier
 Genève-Aéroport

E 27 6
 Amsterdam 838 km
 Düsseldorf 622 km
 Köln 586 km
 Karlsruhe 287 km
 Basel 97 km

Genève-Centre
 Jonction
 Les Vernets
 Ports Francs Z.I. Acacias

Altstätten
 Kriessern
 St.Gallen
 St.Margrethen

E 23 9
 Lausanne 42 km
 Orbe 12 km

E 62 9
 Genova 119 km
 Milano 46 km
 Domodossola 18 km
 Brig 42 km
 Martigny 59 km

1
 Payerne 139 km
 Bern 87 km
 Aarau 11 km

63
 San Bernardino 140 km
 Chur 72 km
 Glarus 24 km
 Zürich 52 km
 Luzern 74 km

E 25 1
 St.Gallen 250 km
 Zürich 169 km
 Basel 140 km
 Bern 47 km

Meersburg

Neuchâtel
 Delémont
 La Chaux-de-Fonds
 Les Eplatures
 La Chaux-de-Fonds
 Le Crêt-du-Lochie

Vacances

E 35 2
 Gotthard 125 km
 Interlaken 112 km
 Zug 64 km
 Luzern 39 km

E 35 2
 San Gottardo
 Lugano
 Bellinzona Sud

Interlaken
 Lötschberg
 Spiez

E 35 1
 Bern 77 km

E 35 2
 100 km



Programm Future Bike CH - Verkehrshaus Luzern 12.10. - 25.10.2015 - Motot: Future Bike - bike to the future

Datum	Zeit	Event / Tätigkeit
12.10.	9:00	Aufbau der Ausstellung, Testabläufe
13.10.	ab 10:00 bis 18:00 ab 10:00 bis 14:00	Betreuung Ausstellung, Betreuung Publikumsfahrten Offizielle Eröffnung und Pressekonferenz.
14.10. – 16.10.	ab 10:00 bis 18:00	Betreuung Ausstellung, Betreuung Publikumsfahrten
17.10.	ab 10:00 bis 18:00 13:00	Betreuung Ausstellung, Betreuung Publikumsfahrten Einfahren der Future Biker ins Verkehrshaus. Versammlung und Vorführen einiger Exponate, mit Kommentar.
18.10.	bis 14:30 ab 10:00 bis 18:00 ab 11:00 bis 16:30	Wettbewerbe auf dem Keirinrad Betreuung Ausstellung, Betreuung Publikumsfahrten Im Erni-Saal: Vortrag Geschichte Future Bike CH Vortrag Aerodynamik des Liegerads Vortrag 30.000 km Panamerika mit dem Liegerad Vortrag Alltag mit dem Liegerad
19.10. – 25.10.	ab 10:00 bis 18:00	Betreuung Ausstellung, Betreuung Publikumsfahrten
26.10.	9:00	Abräumen der Veranstaltung

Zur Info Bull 183 im Querformat:

Von Info Bull 181 zu 182 erfolgte der überfällige Schritt zur Farbe. Mit der Info Bull 183 kommt das Magazin nun im Querformat, das dem Themenfeld mit Sicherheit entgegen kommt.



Am 28.06.2015 schrieb Uwe Marks

Teil's sehr gern auch mit für Freunde und Bekannte welche auch nicht im HPV sind. In Querformat das is auf jedenfall die bessere Wahl. Es liest sich auch besser. So lässt sich auch einiges besser plazieren. Wie's zu lesen auch ist: Kommt ja der Liegerad-Form auch näher. Zusatzplus iss'es sogar ja auch noch Bunt, in Farbe. So darf's sehr gern auch bleiben.

sind sie auch noch zu klein, um wenigstens gucken zu können, wen man davon alles kennt...

Da wünschte ich mir einen viel plakativeren und mehr Neugier weckenden Aufmacher. Meine Vision ist, das IB zum attraktiven Magazin für's Liegerad (und Spezialräder bzw. human power generell) weiter zu entwickeln. Es wird dann im normalen Zeitschriftenhandel zu finden sein. Dorthin müssen wir!

und ich möchte Euch gerne dazu gratulieren. Beim Schreiben der Mail fällt mir allerdings auf der Titelseite das Schwerpunkt-Thema Liegezwiehrad ins Auge, kommt das tatsächlich vor? Als Flevofahrer, seit mehr als 20 Jahren, warte ich ja immer gespannt auf die Kommentare, wie dieses Mal unter dem Bild von Gerard Arends, zur Unfahrbarkeit dieses Wunderwerkes unserer niederländischen Freunde aus Dronten.

Am 14.07.2015 schrieb Peter Weiß von BACCHETTA-bikes.de

Mir gefällt der Fortschritt im Auftritt schon recht gut, aber ich war enttäuscht von dem drögen Titelfoto, das außer düsterer Architektur auf den ersten Blick wenig zeigt. Wen interessieren schon diese Typen da auf dem Bild? Und dann

Am 09.07.2015 schrieb Günter Bertram

Nach Rückkehr von meiner Dienstreise fand ich das neue Info-Bull vor (wir waren Post Streikbezirk) und bin begeistert. Obwohl ich nur Gebrauchsliegeradfahrer bin (täglich Weg zur Arbeit) begeistert mich das neue Layout sehr

Weiter so. Ich freue mich auf jede neue Ausgabe und hoffe das meine kleiner Mitgliedsbeitrag ein wenig hilft.

Das Faltrad – Liegeboot? Nein, das Liegerad – Faltfoot!

Text: Christian Precht

Amphibienfahrzeuge gibt es nicht viele. Es ist eben nicht einfach, ein Vehikel zu konstruieren, welches gleichzeitig auf dem Wasser und zu Lande gut fährt. Aber es ist faszinierend, weswegen es immer wieder versucht wird.

Die Firma Poucher Boote ist in der HPV-Szene höchstens denen ein Begriff, welche selber Boote bauen oder zufällig Faltfootfahrer sind. Laut eigenem Anspruch verbinden sie traditionelles Handwerk mit technischem Fortschritt. Jedes Jahr bringen sie eine Neuentwicklung oder ein überarbeitetes Modell heraus. Bei Poucher Boote geht es dabei immer um Faltfootboote, soweit es um Boote geht. Andere Geschäftsbereiche sind Beschattungsanlagen, Pools, Ab-



deckungen und Tischlerei.

Für einen Bootsbauer lag das Thema Amphibienfahrzeug wohl nicht so nah, dass er es alleine aufgenommen hätte. So entstand das Fahrrad-Faltfoot als Diplomarbeit von zwei Studenten der Hochschule Anhalt Dessau. Gregor Zeidler und Falko Strauch haben ein Gerät für das individuelle Reisewandern entwickelt. Wenn man bedenkt, dass ein Einer-Faltfoot schon etwa 20kg schwer ist, eine echte Herausforderung.

Im Prinzip ist die Studie ein Liegerad, an dem in besonderen Packtaschen ein Faltfoot verstaut ist. Da ein Faltfoot alleine schon recht schwer ist, wäre das ganz Fahrzeug einfach zu schwer. Um Gewicht zu sparen, ist daher der Liegeradrahmen als integrales, tragendes Teil des Faltfootes gestaltet. Den Sitz braucht man natürlich sowieso nur einmal. Gegenüber einem reinen Fahrrad hat man also nur durch die zusätzlichen Bootsteile ein Mehrgewicht.

Das Konzept sieht auf der Website recht überzeugend aus. Da ich noch nie ein Faltfoot aufgebaut habe, kann ich nicht beurteilen, ob der Umbau vom Liegerad zu Faltfoot umständlicher ist als das Aufbauen eines Faltfootes. Sobald aus der Studie ein Fahrzeug geworden ist, werden wir es wissen.

Mehr hier: www.poucher-boote.de



future bike.ch



tandemclub.ch

Präsident

Christian Wittwer - Püntenstr. 28 - 8932 Mettmenstetten • Tel. 0 44 - 768 21 54 •
praesident@futurebike.ch

Vertreter in der WHPVA

Theo Schmidt - Ortbühlweg 44 - 3612 Steffisburg • whpva@futurebike.ch

Mitgliederverwaltung/Kassier

Tobias Badertscher - Neufeldstrasse 137 - 3012 Bern • Tel. 0 31 - 301 28 10 • info@
futurebike.ch

Anlaufstelle für Neumitglieder

Rosmarie Bühler - Hornweg 2 - 3145 Oberscherli • Tel. 0 31 - 849 26 61 • rosle@gmx.ch

Postcheque-Konto

Future Bike, PC 80-21211-7 • IBAN: CH38 0900 0000 8002 1211 7 • BIC: POFICHBEXX

Redaktion Info Bull

Christian Precht - Regensbergstr. 49 - 8050 Zürich • Tel. p 0 44 - 311 82 05 - g 0 56 - 416 40
52 • christian@stahlross.ch

Vertreter Tandemclub im Vorstand

Michael Döhrbeck - Grasgartenweg 1 - 2560 Nidau • Tel. 0 62 - 534 73 97 • koordinat-
ion@tandemclub.ch

BeisitzerInnen

Rosmarie Bühler - Hornweg 2 - 3145 Oberscherli • Tel. 0 32 - 331 79 01 • rosle@gmx.ch
Charles Henry - Scheuchzerstrasse 139 - 8006 Zürich • Tel. 0 44 - 363 85 08 • charly@
velomobil.ch

und Kontakttelefon Liegeveloanfragen

Erwin Villiger - In Hinrauff 5 - 4447 Känerkinden • Tel. 0 62 - 299 13 15 • erwin
villiger@bluewin.ch

und Webseitenbetreuer

Andreas Gerber - Honrainweg 23 - 8038 Zürich • Tel. 0 44 - 201 74 51 • agerber@gmx.net

Review Future Bike CH

Andreas Fuchs - Gutenbergstr. 24 - 3011 Bern • Tel: 0 31 - 301 56 36 • andreas.fuchs@
bluewin.ch

Tandemclub Kontaktadresse/Web-Betreuer

Bernt Fischer - Wiesenstrasse 6A - 5000 Aarau • Tel. 0 62 - 534 73 97 • info@tandemclub.ch

Tandemclub Tourensekretariat

Rana Gilgen - Dorfmatweg 3 - 3075 Rüfenacht • Tel. 0 32 - 512 72 33 • touren@
tandemclub.ch



HPV Deutschland e.V.

Industriestr. 133a - 21107 Hamburg • www.hpv.org • info@hpv.org

Vorstand, 1. Vorsitzende

Heike Bunte • premier@hpv.org

2. Vorsitzender

Andy Hentze • vize@hpv.org

Schatzmeister

Lutz Brauckhoff - Grothusweg 15 - 44359 Dortmund • geld@hpv.org
Volksbank Dortmund Nordwest • IBAN DE70 4406 0122 4100 7903 00

BIC: GEODEM 1 DNW

Mitgliederverwaltung

Adressänderungen bitte melden, ein Nachsendeauftrag gilt für das Info Bull nicht!
mitglied@hpv.org

Schriftführung

Christoph Hipp • federstift@hpv.org

Redaktion InfoBull

Jan Kranczoch • redakteur@hpv.org

Gebrauchtliiegeraddatei

Hendrik Schmeer • gebraucht@hpv.org

HPV-Archiv & Layout Info Bull

Andreas Pooch • archiv@hpv.org

Beauftragter Rekorde

Thomas Wolf • rekorde@hpv.org

Beauftragter WHPVA

Tillmann Lunde • whpva@hpv.org

Boote – Human Powered Boats

Beauftragter Treffen & Technik • Heiko Stebbe • boote@hpv.org

Boote – Human Powered Boats

Beauftragter Meisterschaften & Sport • Ulrich Kraus • boote@hpv.org

Regionalpartner Bayern

Felix Hertlein • info@hpv.org,

Nordwestdeutschland

Peter Lis - 23847 Mölln • Tel. 0 176 - 648 25 876 • www.dielissy.de

Berlin & Umland

Joachim Murken • info@hpv.org

Südwestdeutschland

Hanno Hirsch • info@hpv.org

Regionalpartner Österreich

Christof Waas • christof.waas@gmx.at

Termine

↔ = provisorisch

02. August 2015 — Tandemclub-Tagestour im Zürcher Oberland

kombinierte sportlich, gemütliche Tagestour, organisiert von Ursi Gassmann und Philippe Eggert

21. - 23. August 2015 — WM Belgien- Maasmechelen

www.worldchampionship2015.eu

26. - 29. August 2015 — Eurobike Friedrichshafen

www.eurobike-show.de

05.- 06. September 2015 — Bahn Köln und CSC Langenfeld

DLC-Rennen auf der Bahn und auf der Straße: gemeinsam rollt's www.hpv.org

06. September 2015 — Slow Up Albula

Mountain Albula 2015

13. September 2015 — Tandemclub-Tagestour

familienfreundlich - organisiert von Pamela und Daniel Schär-Hellstern - Start in Winterthur

17.- 18. September 2015 — International Cycling and Safety Conference

Hannover www.icsc2015.eu

27. September 2015 — Zomercompetitie Stadsbroek Assen

Fünfter Sommerwettbewerb, der auch zu BeND gehört, in Assen (NL), www.ligfiets.net

19.- 29. September 2015 — Future Bike Herbsttour Pyrenäen

Der krönende Abschluß mit Sandro Bolina

12.- 26. Oktober 2015 — 30 Jahre Future Bike CH

Spezialausstellung aus Anlaß des 30sten GEBurtstages von Future Bike CH im Verkehrshaus • www.futurebike.ch & www.verkehrshaus.ch

17.- 18. Oktober 2015 — Tandemclub-Wochenendtour

ww familienfreundliche Wochenendtour im Raum Bern - organisiert von Marie-Theres & Michael Döhrbeck-Schnidrig • www.futurebike.ch

12.- 26. Oktober 2015 — Spezialausstellung im Verkehrshaus

anläßl. 30 Jahre Future Bike Schweiz - www.futurebike.ch & www.verkehrshaus.ch

17.- 18. Oktober 2015 — Seminar im Verkehrshaus

anlässlich der Sonderausstellung im Verkehrshaus - www.futurebike.ch & www.verkehrshaus.ch

29. Okt.- 01. Nov. 2015 — Velomobileseminar 2015

Im Kulturhaus in Dornbirn - öffentliche Ausfahrt am 1.11. - Programm folgt

November 2015 — Future Bike Herbsthock ↔



Der Future Bike CH bietet Publikationen rund um humane Mobilität sowie Vereinsartikel an.

Schweiz: Die Schweizer bestellen beim Kassier Tobias Badertscher, Neufeldstrasse 137, CH-3012 Bern. Einfach die gewünschten Artikel auf einen Einzahlungsschein schreiben und den Betrag auf das Postscheckkonto überweisen: Future Bike 80-21211-7, Zürich (Preise inklusive Porto in der Schweiz).

«Proceedings of the European Seminar on Velomobil Design»

Schweiz 1994, A4, 200 Seiten	de./engl.	SFR 45.–
Dänemark 1998	de./engl.	
SFR 45.– Interlaken/Schweiz 1999, A4, 256 Seiten,	de./engl.	
SFR 55.–		

«So You Want To Build an HPV»

2. Auflage der Broschüre des BHPC über das HPV (Typen Design, Konstruktion) auf englisch SFR 10.–

Future Bike T-Shirts immer noch erhältlich

Ganz in gelb, mit gesticktem Future Bike Logo auf der Brust und futurebike.ch auf dem Ärmel, seid ihr mit den Vereins – T- Shirts sofort als Future Biker zu erkennen. In den Grössen L, M und S findet jeder Liegeradler, jede Liegeradlerin das perfekt sitzende Baumwollteil (ohne Kinderarbeit) und zeigt sich künftig auf Ausfahrten als Mitglied einer eher exklusiven Gruppe bewegter Velophilien. Man kann sein T-Shirt einfach per Mail bei zyrd@gmx.ch oder per Telefon unter:

+41 56 402 10 80 für CHF 25.– pro Stück bestellen. Davon gehen CHF 5.– in die Vereinskasse: eine Win-Win-Situation für den Verein und die Träger der exklusiven Teile. Also zugreifen.



Impressum

Jahres – Mitgliederbeiträge Future Bike

- | | |
|---|-----------|
| a) Einzelmitglieder | Fr. 60.– |
| b) Schüler, Lehrlinge, Studenten
und AHV-/IV-Berechtigte | Fr. 35.– |
| c) Tandem, Familien | Fr. 60.– |
| d) juristische Personen: | |
| • kommerzielle (Min. Beitrag) | Fr. 150.– |
| • nicht kommerzielle | Fr. 60.– |
| e) Ausland: Zuschlag von | Fr. 5.– |

Die Einzahlungsscheine werden jeweils im Februar/März verschickt. Einzahlung des Mitgliederbeitrages bis Ende April auf das Konto:
Future-Bike PC 80-21211-7 (aus dem Ausland auch in bar direkt an den Kassier möglich – bitte keine Checks).

Jahres – Mitgliederbeiträge HPV – D

- | | |
|--|--------|
| Schüler, Studenten, Erwerbslose
(bitte jährlich nachweisen) | € 25.– |
| Mitglieder mit Einkommen | € 40.– |
| Familien | € 60.– |
| juristische Personen | € 85.– |

Volksbank Dortmund Nordwest IBAN DE70 4406
0122 4100 7903 00 BIC: GEODEM 1 DNW

Magazinpreis

Die Kosten des Info Bull-Magazin sind im (jeweiligen) Mitgliedspreis enthalten.

Herausgeber

HPV Deutschland e.V. (für HPV Deutschland e.V. & Future Bike Ch) - Industriestr. 133a - 21107 Hamburg

Druck

KPL-Team - Humperdinckstr. 64 - 53721 Siegburg

Erscheint sechs Mal pro Jahr

Februar, April, Juni, August, Oktober, Dezember

Redaktionsschluss

15. Jan., 15. Mär., 15. Mai, 15. Jul., 15. Sep., 15. Nov.

Inserate

Als eps-Datei oder hochauflösendes pdf (sw) an die Redaktion von CH oder D senden - Schriften in Kurven oder Pfade umwandeln. Immer zur Kontrolle einen Ausdruck dazulegen oder eine pdf-Datei mitsenden

Anzeigenpreise 2014 pro Ausgabe

Seite	Format	Franken	Euro
1		170,--	120,--
1/2	quer	85,--	64,--
1/2	hoch	85,--	64,--
1/4	hoch	50,--	33,--
1/4	quer	50,--	33,--

andere Formate auf Anfrage

Anzeigenformate

Seite	Format	mm	mm
1		125,5	175,0
1/2	quer	125,5	85,0
1/2	hoch	60,0	175,0
1/4	hoch	60,0	85,0
1/4	quer	125,5	41,0

andere Formate auf Anfrage

Platzierungswünsche

Innenseiten des Umschlages 25% Aufpreis
Außenseite des Umschlages 50% Aufpreis

Rabatte

Jahresauftrag 50% Rabatt

Kleinanzeigen

Fr. 10,-- / € 8,--
für Mitglieder von Future Bike CH und HPV Deutschland e.V. kostenfrei

bike REVOLUTION

Liegeräder · Velomobile · Zubehör

Vollgefederte Steintrikes

Mit den vollgefederten Trikes meistern Sie komfortabel alle Hindernisse. Ob für Alltag, Reise oder Freizeit – Sie sind immer bequem unterwegs!

Wild One, Wild One 20/29 (das erste Trike mit einem 29 Zoll Hinterrad – passend für die BionX D Serie), Mungo, Mad Max

Wir werden Ihren Ansprüchen gerecht – rufen Sie uns an!

Bike Revolution Inh. Thomas Seide · Sandgrubenweg 13 · A-2230 Gänserndorf
Tel +43 (0) 2282-70444 · Fax +43 (0) 2282-70170
bikerevolution@gmx.at

Jetzt
testen!



Steintrike Wild One

die ultimative Fahrmaschine,
nun auch mit Faltgelenk!!





Auf die lange Tour

Scorpion plus 20 und Scorpion plus 26: Die überragenden Komfort- und Reise-Trikes

Höher, breiter, komfortabler: Das war der Anspruch für das neue Dreirad – und damit hat HP VELOTECHNIK eine kleine Revolution bei den Tadpole-Trikes eingeleitet: Aus dem Liegerad wird das Sessel-Trike *Scorpion plus* mit einer überragenden Sitzhöhe von bis zu 57 cm.

Groß geworden: Mit den beiden *plus*-Baureihen ist der *Scorpion* in fast jeder Hinsicht gewachsen. Mehr Höhe bedeutet bessere Übersicht und viel leichteren Zustieg. Mehr Breite bedeutet neben großer Kippstabilität: Sie können so bequem einsteigen, wie Sie sich in einen Stuhl setzen. Mehr können Sie jetzt auch in punkto Zuladung erwarten: Trotz des weit ausgespannten Rahmens verträgt das Rad bis zu

150 kg Zuladung. Nur in einer Hinsicht ist der neue *Scorpion* praktisch nicht gewachsen: bei den faltmaßßen.

Das Komfort-Plus: Überragend ist nicht nur die neu definierte Sitzposition. Maßstäbe in Sachen Komfort setzen zum Beispiel auch Handauflagen und Motor: Der wartet mit Extras wie elektrischem Rückwärtsgang, transflexivem Display, USB-Port und Blue Tooth-Konnektivität auf.

Lassen Sie sich verwöhnen, erleben Sie den *Scorpion plus* bei einer Probefahrt – dafür brauchen Sie auch kein Kanu mitbringen. Fordern Sie jetzt Ihr kostenloses Liegerad-Infopaket an!

HP Velotechnik



HP Velotechnik OHG • Kapellenstraße 49 • D-65830 Kriftel • Telefon 0 61 92 - 97 99 20 • Fax 0 61 92 - 97 99 22 99
Weitere Informationen, Liegerad-Konfigurator sowie Fachhändlernachweis unter www.hpvelotechnik.com • mail@hpvelotechnik.com