

Info Bull

185

Oktober 2015



HPV Weltmeisterschaft in Belgien

Technik

neues Pino
Gekko fxs

Aktuell

Raincombi-Test
Nachruf Jürg Zryd

News

DEKRA-Rekord
WM-Bericht

● 6-Stundenrekord
● 24-Stundenrekord

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 Eurobike 2015

■ News

36 Velo und SBB

■ Aktuell

12 Raincombi im Test

16 Nachruf auf Jürg Zryd

22 Velomobil-Seminar Dornbirn

■ Technik

6 Eurobike 2015 - Streiflichter

■ Rennen & Rekorde

24 Rekordwochenende DEKRA-Ring

26 Sechs-Stunden-Weltrekord Ellen van Vugt

29 Weltrekorde für Petra von Fintel

32 HPV Weltmeisterschaft Belgien

■ Service

42 Die Tage zähle ich noch nicht...

43 Leserumfrage

44 Vélérique abzugeben

46 Info Bull-Versandprobleme

47 Wer macht was?

48 Termine

49 FuBi-Shop

50 Impressum



6 Eurobike Streiflichter



12 Raincombi im Test



26 6-Stundenweltrekord für Ellen van Vugt



32 HPV Weltmeisterschaften in Belgien

Titelfoto: der Weltmeister in der Klasse der unverkleideten Liegeräder Matthias König beim Start zum 100km-Rennen auf dem Troytec Time Trial links neben dem grünen Velomobil von Ymte Sijbrandij © Michael

Eurobike – Fahrradmesse oder Mode- und Sportmesse?

Text: Christian Precht - Fotos: EUROBIKE

Schon wieder eine Frage. Nicht nur beim Thema Zug und Fahrrad kommen Fragen auf, sondern auch bei den Themen Fahrrad und Sport und Fahrrad und Mode. Während bei Zug und Fahrrad die Frage ist, wie und ob die beiden sich ergänzen, geht es bei Mode oder Sport und Fahrrad mehr darum, was wichtiger ist. Jedenfalls mir geht das so.

In der offiziellen Verlautbarung des Eurobike-Messeveranstalters ist die Rede davon, dass das Mobilitätsverhalten der Bundesbürger sich immer mehr ändert, indem das Auto als Verkehrsmittel eine zunehmend kleinere Rolle spielt, dafür das Fahrrad eine immer größere. Weiter heißt es: „Das Fahrrad ist Begleiter in allen Lebenslagen und bietet eine individuelle, flexible, ökonomische und vor allem zeitsparende Form der Alltagsmobilität.“

Sinngemäß äußert sich Siegfried Neuberger, der Geschäftsführer des Zweirad-Industrie-Verbandes e.V. genauso. Er geht natürlich vor allem auch näher auf die gestiegenen Absatzzahlen ein, besonders bei den E-Bikes. Muss er auch, schließlich ist ein Industrie-Verband eine Wirtschaftsvertretung. Als solche lanciert er auch Kampagnen zur Image-Förderung. Mit der Initiative „Pro Fahrrad“ soll das Fahrrad als „Wirtschaftsfaktor mit Spaß“ propagiert werden.

Das von der Eurobike-Messe verschickte offizielle Bildmaterial zeigt demnach praktische, vernünftige, innovative, wirtschaftliche und hoffentlich auch schicke Fahrräder? Dazu noch Kinderanhänger, Transportanhänger, Einkaufstaschen und Aktentaschen für den täglichen Einsatz? Für diesen Artikel habe zwar ich die Bilder ausgewählt, aber ich bin dem Angebot der Messeleitung gefolgt.

Die Bilder spiegeln die Wirklichkeit: Mit Sport-Fahrrädern lässt sich mehr Geld verdienen als mit Alltagsvehikeln. Zwar gewinnt das Fahrrad zunehmend an Image und an Wichtigkeit. Es ist kaum noch denkbar, dass ein Bundesverkehrsminister Radfahrer als „Verkehrsröwdies“ bezeichnet. Aber das Auto ist immer noch des Deutschen liebstes Kind.

Sowohl in den Fahrrad-Zeitschriften als auch bei der Eurobike sehe ich ähnliches wie in der Autowelt: Es wird verhältnismäßig viel mehr über Sportfahrzeuge und Luxusfahrzeuge berichtet als über das, was durchschnittliche Leute fahren. So wird aber das Bild, wie ein Fahrzeug sein soll, in eine falsche oder milde ausgedrückt „in eine ungeeignete“ Richtung gerückt. Der Prototyp des Autos ist ein Formel-1-Rennwagen und der des Fahrrads ein vollgefedertes Mountainbike.

Formel-1-Rennwagen und vollgefederte Mountainbikes haben ihre Berechtigung, aber als Vorbilder für Alltagsfahrzeuge taugen sie nichts. Ein Gepäckträger mit Packtaschen oder Körben ist praktischer für den Transport von 10 kg Lebensmitteln als ein Rucksack, Schutzbleche verhindern bei nasser Straße den Ralleystreifen am Rücken und Stollenreifen bieten auf Asphalt keinen überlegenen Halt.



Wo bleiben die Messen und die Zeitschriften, die solch langweilig vernünftigen Konzepte auf interessante, attraktive und massentaugliche Art übermitteln?

Für den Aspekt Mode bleibt in diesem Artikel kein Platz mehr, dafür auf der Eurobike umso mehr. Wobei anerkannt werden muss, dass die Eurobike der HPV-Bewegung im Forum West eine gute Plattform bietet. Außerdem gibt es etliche Stände, auf denen interessante Mobilitätslösungen gezeigt werden.



EUROBIKE 2015

Text: Andreas Pooch & Christian Precht

Die Fahrradmesse am Bodensee ist nicht nur größte europäische Zweiradschau sondern nach der SPEZI immerhin auch zweitgrößte Spezialradmesse. Und das nicht nur wegen der Liegeradhersteller, die sich schon seit etlichen Jahren im Foyer West tummeln dürfen.

Auf der Friedrichshafener Leitmesse des Fahrradhandels sind mittlerweile viele Lastenräder zu sehen – beim Interesse für die diese Fahrradspezies handelt es sich vermutlich sogar um ein größeres als das für Liegeräder – zu sehen sind auch mobilitätsverbessernde Fahrräder, die Anpassungen für die unterschiedlichsten körperlichen Handicaps anbieten.

Vom 26. bis 29. August kamen 45.870 Fachbesucher nach Friedrichshafen (2014: 46.300), um die 24ste EUROBIKE zu besuchen. Das unterstreicht die Bedeutung dieser Veranstaltung als Leitmesse für den Fahrradhandel. Früher hatte diese Rolle die IFMA in Köln inne. Allerdings hat dann die Kölner Messgesellschaft den von Ihr gestarteten Konkurrenzkampf mit einer zweiten Fahrradmesse zu Recht verloren. Auch die Münchener Versuche, der EUROBIKE Konkurrenz zu machen, waren nicht von Erfolg gekrönt.

Auf dieser 24sten Ausgabe der Bodenseemesse engagierte sich auch be-

reits zum 22sten Mal der LD-Verlag, um einen Sonderschaubereich für Liege- und Spezialradhersteller auszurichten, das Thema Aerodynamik im Radsport zu thematisieren und die bikebook-show abzuhalten. Ein solcher Rahmen war bislang nur in Friedrichshafen möglich, weil diese Messe



©Andreas Pooch

offen ist, für alternative und ungewöhnliche Aussteller und Ansätze, im Gegensatz zur Kölner Messe. Immerhin hatten wir zum Beispiel im Jahre 2003 eine halbe Halle für unsere Aktivitäten zur Verfügung, inklusive einer Proberbahn unter Dach; in diesem Jahr wurde in Friedrichshafen ja auch die 2te HPV-Weltmeisterschaft auf deutschem Boden vom HPV Deutschland durchgeführt.

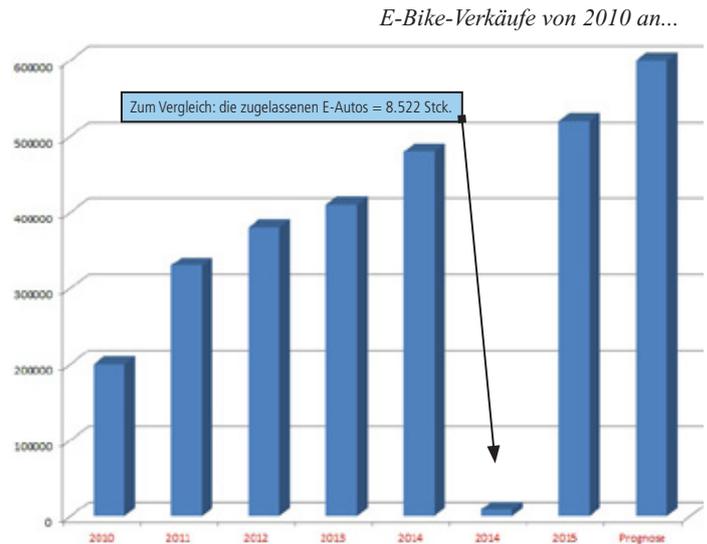


Die diesjährige Sonderchau zur Aerodynamik würdigte zwei schnelle Frauen, die auf dem DE-KRA-Ring in der Lausitz im Juli 2015 einige neue Weltrekorde aufgestellt hatten: Ellen van Vugt fuhr in sechs Stunden 403 km und Petra von Fintel in 24 Stunden 1.011 km (siehe Seite 26 & 29).

Da wir in der Info Bull unmöglich auch nur auf einen kleinen Teil der Neuheiten der Fahrradbranche eingehen können, seien im Folgenden nur einige Schlagwörter und Streiflichter aufgeführt.

E-Mobilität

War früher die EUROBIKE vor allem Leitmesse für Mountainbike und Rennrad ist das Hauptthema mittlerweile die Elektromobilität. Sie ist in der Branche und unter den Nutzern inzwischen weit verbreitet, unbemerkt durch die Politik. Die sieht nur im E-Auto die Zukunft und pumpt Fördergelder in diese Industrie, die besser für die Verbesserung der Radinfrastruktur aufgehoben wäre. Der Verbund Service und Fahrrad (VSF) liefert dazu Zahlen ebenso wie der Zweirad-Industrie-Verband.



Vernetzung

Auch für Fahrräder gibt es inzwischen Produkte, die die Vernetzung vorantreiben. „Cobi“ und Co. können nach Ansicht der Hersteller die Zukunft des Fahrradcockpits aufzeigen. Da mittlerweile viele Erstausrüster mit diesen Produkten arbeiten, vor allem auch im E-Bike-Sektor, könnte da was dran sein. Cobi ist eine sehr erfolgreiche Kickstarter-Campagne, bei der innerhalb von 30 Tagen mehr als 400.000 USD eingesammelt worden waren. Es handelt sich zuerst einmal um eine Smartphone-Halterung für das Fahrrad mit Ladefunktion und zugehöriger App und wird zum Navigationssystem und Fahrradcomputer. Die Vernetzung von Ladezustandsüberwachung und Routenplaner ist zum Beispiel interessant, um die Reichweite des E-Bikes mit dem gewählten Ziel bzw. der Routenbelastung abzugleichen.

www.cobi.bike/product.html



©Cobi

Dreirad für kleine Leute

Dreiräder sind die Liegeräder, die sich gut verkaufen. Dementsprechend gibt es hier auch immer wieder etwas Neues. Auch ein gut laufender Markt will gepflegt werden, während ein schlecht laufender Markt auch mit guter Pflege nicht wieder in Gang kommt. Da HP Velotechnik der größte deutsche Hersteller ist, kommen die meisten Neuigkeiten von dort.

Für kleine Leute gibt es neu das Gekko fxs. Dieses lässt sich einfach für Körpergrößen von 120 cm bis 180 cm einstellen. So braucht ein Kind nach einer Investition von 3990 Euro nie mehr ein neues Fahrrad, es sei denn, wächst zu mehr als 200 cm Länge heran. Eine berechtigte Frage ist, ob denn der Sitz im Laufe der Jahre nicht zu klein wird. Auch da hat HP



©HP Velotechnik



©HP Velotechnik

Velotechnik mit dem „OrthoFlex“ Netzsitz eine Lösung gefunden. Mit Polsterelementen kann der Sitz an unterschiedliche Körpergrößen angepasst werden. Sehr clever, wenn es wie vorgelesen funktioniert.

Wie das „f“ im Namen schon andeutet, kann man das Gekko fxs auch einfach zusammenfallen. Nicht ganz so einfach ist es, ein zusammengefallenes Liegedreirad zu tragen. Integrierte Rollen, die am Sitz angebracht sind, ermöglichen, das gefaltete Fahrzeug hinter sich herzuziehen. So kann man dieses Liegedreirad sogar im öffentlichen Verkehr mitnehmen, große Gepäckräume vorausgesetzt.



Für manche sind vielleicht auch die Pedale mit Fersen- und Fußhaken. Diese werden einerseits von Leute mit besonderen Bedürfnissen benutzt, andererseits kann sich nicht jeder mit Klickpedalen anfreunden. Zum angepeilten Zielpublikum gehören auch Frauen. Für viele von ihnen sind

gängige Liegeräder (und auch Normalräder) zu groß.

Wie bei HP Velotechnik üblich, sind dem Preis nach oben kaum Grenzen gesetzt. Revolutionär ist fast, dass im Grundpreis die „Sicherheitsausstattung“ schon inbegriffen ist, worunter ja wohl die Beleuchtung und allenfalls sogar die Schutzbleche fallen.

Während das Gekko fxs in der Modellpalette von HP Velotechnik eine neue Kategorie bildet, ist das neue Scorpion fx der Nachfolger des Scorpion fx. Die große Verbesserung besteht im „Spaceframe“ Rahmen. Dieser ist steifer, wodurch die Kraftübertragung besser wird, und bietet gleichzeitig mehr Platz für Gepäck. Außerdem soll der Rahmen auch eleganter aussehen.

Hauptrahmen, Sitz und Hinterbau sind jetzt durch ein räumliches Fachwerk verbunden. Dieses bewirkt, dass der Rahmen um 17% steifer ist. Zusätzlich ermöglicht er, dass die Kette geradlinig geführt wird. Das Tretlager wurde um 5 cm höher gelegt, was zusätzlich für effizienteres Treten sorgt. Falten kann man das Scorpion fx immer noch, auch vier große Gepäcktaschen mitnehmen. So bietet sich das neue genauso für Reisen an wie das alte.

www.hpvelotechnik.com

Neues Pino

Im Jahr 2015 machte Hasebikes schon auf der Eurobike von sich reden, als sie das Kettwiesel KROSS mit dem neuen Shimano-STEPS-Motor auferüstet hatten.

Der Motor war vom Hersteller bis dahin eigentlich nur für Laufradgrößen von 26 und 28 Zoll vorgesehen. Das machte Yozo Shimano natürlich neugierig, der in der Folge dann den Hasebikes-Stand besuchte und die technischen Lösungen der Waltrop genauer in Augenschein nahm.

Übrigens gewannen die Hasen dann auch den Red Dot Design Award 2015, ein sehr namhafter Designpreis, für den sie das KROSS angemeldet hatten.

Auf der diesjährigen EUROBIKE präsentieren sie nun das neue Pino, an dem ab 2016 nun auch der Shimano-Motor zum Einsatz kommt. Dafür wurde ein komplett neuer Rahmen konstruiert, eine Nachrüstung bestehender Pino-Modelle ist daher leider nicht möglich.

www.hasebikes.de



Kettwiesel KROSS (oben) und das Pino (unten)



©SHasebikes

Drehmomentschlüssel

Der „ATD-1“ ist das Topmodell einer Reihe von vier neuen T-förmigen Drehmomentschlüsseln von Parktool. Der ATD-1 in Halb-Nm-Schritten zwischen 4 und 6 Nm verstellbar. Somit eignet sich der ATD-1 für die Montage leichter Komponenten aus Carbon oder Aluminium, wie etwa Lenker, Vorbau und Sattelstütze, aber auch Bremscheiben. Das Werkzeug ist so kompakt, dass es sich leicht mit auf Reisen nehmen lässt. Die vier üblichsten Bit-Einsätze (3, 4 und 5 mm Inbus sowie Torx T25) finden sich direkt im Griff versteckt.

www.parktool.com/product/adjustable-torque-driver-atd-1



©Parktool

Kinderhelm

Der neue Kinder- und Jugendhelm „Youn-I“ von Abus erinnert nicht nur optisch an die unter Mountainbikern sehr verbreiteten Enduro-Helme. Wie diese schützt der Kinderhelm den Kopf großflächig durch tief heruntergezogene Heck- und Seitenpartien sowie den wie ein Visier geformten Frontbereich. Doch nicht nur das: Den Youn-I gibt es auch in einer MIPS-Variante. Die aus dem Mountainbike-Bereich stammende Technologie benutzt eine „schwimmende“ Lage zwischen Helmpolster und Außenschale, welche die auf das Gehirn wirkenden Rotationskräfte beim Aufprall vermindert.

www.abus.com



©Abus

Raincombi im Test

Text Heike Bunte - Fotos: RAINCOMBI

**Es gibt kein schlechtes Wetter.....wer kennt ihn nicht?
Der Spruch, der einen insgeheim wahnsinnig macht:
„Es gibt kein schlechtes Wetter; nur schlechte Kleidung!“ . Ach ja?! Zu einer bestimmten Jahreszeit ist
das Thema Regenbekleidung & Co einfach angesagt!
Und wenn man einmal die Zustimmung dazu gibt, dass
es kein schlechtes Wetter gibt, dann macht es Sinn,
dass man sich im Alltag auf seine „Regenklamotten“
wirklich verlassen kann. Ein Testbericht über ein et-
was anders Regenkleidungsstück als gewohnt!**

Wissenswertes zum Thema Regenbekleidung

Generell hat man es bei Regenbekleidung und dem Versprechen der vollständigen Wasserdichtigkeit zunächst damit zu tun, dass man zwischen Kleidung mit Membrane und Beschichtungen unterscheiden muss. Eine wohl sehr bekannte Membran ist bspw. Gore Tex. Sie ist aus Teflon (genau, wie die Bratpfanne zuhause!) und wird mittlerweile nicht mehr nur ausschließlich für Regenbekleidung verwendet. Das Material ist hauchdünn und wird erst in Verbindung mit dem Oberstoff der Jacke reißfest.



Dabei muss sie auf den Oberstoff auflaminiert werden. Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass niemals der Oberstoff dem Kleidungsstück die notwendige Wasserdichtigkeit verleiht, sondern einzig und allein die Membran (resp. Beschichtung). Wird diese „zerstört“, bspw. durch das Tragen von Rucksäcken und dem Scheuern der Schultergurte im Schulterbereich, dann wird die Jacke an diesen Stellen undicht. Dann hilft auch kein sprühen mit Spezialsprays etwas!

Membran vs. Beschichtung

Im Gegensatz zur Membran gibt es noch die Beschichtung (bspw. Sympatex). Eine Beschichtung aus PU wird im Gegensatz zur Membran auf den Oberstoff „aufgedampft“. Auch hier gilt: Ist die Beschichtung aus welchen Gründen auch immer beschädigt, dann hilft kein Spray, um die Jacke wieder dicht zu bekommen. In der Regel kann eine Beschichtung in Punkto Wasserdichtigkeit (oder Wassersäule) nicht ganz so viel leisten wie eine Membran. Auch hat ihre Dampfdurchlässigkeit (also Schweiß, der nach außen von innen abtransportiert werden muss) ihre Grenzen. Dafür sind die Jacken insgesamt wesentlich preisgünstiger. Beide Mate-



rialien kommen an ihre Grenzen, sobald die Außentemperatur steigt bei gleichzeitiger Erhöhung der Schweißmenge von innen. Übrigens ist die PU-Beschichtung eine umweltfreundliche Alternative zu den meist fluorhaltigen Membranen.

Regenkleidung und Liegeradfahren

Es ist schon charmant, spezifische Bekleidungsstücke zu haben, denn wen nervt es nicht, wenn sich die „normale“ Regenjacke im Brustbereich unangenehm hoch wölbt und im Verlaufe der Regenfahrt dort sogar kleine Pfützen entstehen, weil einfach zu viel Stoff da ist. Oder wenn der Bündchenabschluss an den Ärmeln nicht vernünftig gearbeitet ist: Dann läuft die „Suppe“ hoffnungslos in den Ärmel hinein! Ungemein praktisch für das „Normalrad“ sind Rückentaschen für Schlüssel, Riegel und Sonstiges. Oder der Schwalbenschwanz, der bei sportlichen Regenjacken zu finden ist. Normalerweise werden sie mittels zwei Druckknöpfe fixiert, so dass sich der Schwalbenschwanz leicht aus- und einklappen lässt. Je nachdem welche Sitzposition man beim Liegeradfahren hat, können diese Druckknöpfe jedoch stören. Ein weniger großes Problem stellen wohl

die Regenhosen dar. Man benötigt für ein Liegerad zwar nicht zwingend die Verstärkung im Sitzbereich, aber sie stört auch nicht weiter.

Neu: Der Regenanzug RAINCOMBI

Passend zum Beginn der Regensaison haben wir den Regenanzug getestet. „Unseren“ RAINCOMBI Regenanzug hatten wir 7 Monate lang. Er wird komplett in der EU produziert und lässt sich in einen Regenmantel umwandeln. Aber was genau

sind die Vor- bzw. Nachteile eines Einteilers gegenüber einem Zweiteiler und erfüllt er die Anforderungen, die von Regenkleidung im Allgemeinen und im Besonderen beim Liegeradfahren erwartet werden?

Und so haben wir getestet...

Für die Testung haben wir ein „Regenanzugtagebuch“ geführt. Es diente dazu festzuhalten, unter welchen Bedingungen (Tragedauer, Regenintensität, Temperatur, Monat etc. siehe Abbildung) und in welchen Situationen (Alltag, Sport, Reise) der Anzug zum Einsatz kam. Somit sollte eine jahreszeitliche Bandbreite abgebildet werden, die zum einen genügend großen Zeitraum und zum anderen unterschiedliche „Regenzustände“ (stark, schwach etc.) und Temperaturen abbildet.

Der tägliche Einsatz

Im täglichen Einsatz bspw. zur Arbeit, in die Stadt usw. zeigte sich der Anzug praktisch, denn das Hinein- und Herauskommen ist weit weniger aufwendig und mühsam, als bei einer reinen Regenhose (nebst Jacke). Das liegt an der Art und Weise, wie der Anzug im Rumpfbereich geschnei-

dert ist. Der Beinabschluss verfügt über Klettbänder, so dass gerade beim Liegeradfahren kein unnötiges Material neben der Kettenführung störend flattert oder flattern kann, weil die Klettverschlüsse ausreichend großzügig sind. Die Klettverschlüsse haben sich als äußerst robust, haltbar und zuverlässig erwiesen. Die Verwandlung des Anzuges in den „städtischen“ Mantel ist praktisch und schlägt gewissermaßen zwei Fliegen mit einer Klappe, denn durch die Länge des Mantels sind anschließende Spaziergänge in der Stadt bei Regen keine Herausforderung mehr. Die Beine bleiben trocken und das störende „Regenhosengefühl“ ist nicht vorhanden. Insgesamt hat sich der Anzug im Alltag bewährt. Taschen sind innen und außen sinnvoll für Portemonnaie, Schlüssel und Co. angeordnet. Die Kapuze lässt sich je nach Kopfgröße mit Hilfe eines Zugbandes regulieren und Brillenträger haben dadurch Sichtfreiheit und keine beschlagene Brille beim Schulterblick nach hinten. Obwohl sich der Anzug relativ leicht in einen Mantel transformieren lässt, bleibt trotzdem die Frage, ob man es dann unterwegs in der Stadt auch tut?!

Der sportliche Einsatz

Demgegenüber steht der sportliche Einsatz. Hier kommt es darauf an, dass ein Regenanzug gut anliegt und kein „überflüssiger“ Stoff rund um den Körper hängt. Im Taillbereich hat der Anzug einen Kordelzug, so dass er gut anliegt und nicht im „Wind“ flattert. Insgesamt könnte er jedoch für den sportlichen Einsatz noch enger anliegen, was aber ggf. dem Anspruch des Kleidungsstückes widerspricht: städtischer Mantel und Regencombi in einem. Bei wärmeren Temperaturen, viel Regen und intensiver Bewegung kommt die Dampfdurchlässigkeit an ihre Grenzen. Dieses (Schwitz-)Leid kennen die flott Fahrenden nur zu gut! Das tut der Funktionalität des Anzuges insgesamt aber keinen Abbruch. Es bleibt einfach ein Problem insgesamt, egal welche Regenanzugsvariante man wählt. Ein Nachteil ist allerdings, dass man bei bestimmten, leichten Regenverhältnissen als

sportlicher Fahrer mit einer Jacke durchaus auskommt und keine Hose benötigt. In diesem Fall ist dann eine Trennung nicht möglich.

Fazit

Der Regenanzug „Raincombi“ verdient Beachtung! Handwerklich ein ausgetüfteltes und klug ausgeklügeltes Kleidungsstück, dessen kleine Raffinessen (Taschenanordnung, Handgelenkswärmer, Innettasche uvm.) überzeugen. Er kann bezüglich des Gewichtes (430 g Größe S) und im Packmaß gegenüber dem „klassischen“ Zweiteiler locker mithalten. Weniger umständlich ist das Aus- und Anziehen des Anzugs. Insgesamt ist der Anzug im Bereich des Alltagseinsatzes gegenüber dem sportlichen Einsatz vorzuziehen, denn hier bekommt man zusätzlich zum Regenanzug einen Regenmantel. Regenbekleidung und Liegeradfahren sind manchmal zwei Dinge, die nicht unbedingt miteinander harmonieren: störende Druckknöpfe/Taschen im Rückenbereich uvm. Beim Regencombi stört nichts im Rückenbereich. Allerdings wölbt sich der Oberstoff im Brustbereich, so dass das bekannte „Dilemma“ der reichhaltigen „Stoffmasse“ auch hier besteht. Dennoch: Eine sehr interessante Alternative zum gewohnten Zweiteiler!

Gewicht: ab 430 g (Gr. S)

Material: Polyamid mit PU-Beschichtung

Farben: Rot, Dunkelblau, Türkis (je nach Typ)

Größen: S, M L, XL & breit geschnittene Größen M-/L-/XL-Power

Preis: 269 €

mehr Infos unter: www.raincombi.at



Leitras bei dem Velomobil Seminar in Interlaken, August 1999. Wir grüssen Future Bike CH und die gute Zusammenarbeit mit HPV-Deutschland. Alle 30 Jahre waren wir dabei - und wir fahren weiterhin gerne mit. • www.Leittra.dk • leittra@leittra.dk • www.facebook.com/LeittraApS



Jürg Zryd ist nicht mehr... Präsident des Future Bike CH

Text: Der Vorstand, Future Bike CH

Noch viel trauriger ist, dass er nicht mehr lebt. Am 29. Juli starb er an seinem Krebsleiden. Das kam einerseits nicht ganz unerwartet, andererseits war er optimistisch, dass er überleben werde. Es war ihm leider nicht vergönnt.

Wir hätten gerne gehabt, Jürg mit seiner humorvollen, erfrischenden, direkten und gleichzeitig umgänglichen Art und mit seinem Charme weiter bei Future Bike Anlässen und auch sonst als Gesellschaft zu haben. Darauf hatten wir gehofft, als er sich an der letzten Generalversammlung nicht wieder als Präsident zur Verfügung stellte.

Nun bleibt uns nur die Erinnerung

Er war immer gut für einen Spaß und hatte eine sympathische, ironische Art - nicht nur gegenüber anderen, sondern vor allem auch gegenüber sich selbst. Im Future Bike war er sehr präsent, sei es bei der Organisation oder der Teilnahme an Anlässen. Dabei drängte er sich aber nicht ins Rampenlicht, sondern hielt sich oft eher im Hintergrund. Auch hier sehr umgänglich, aber falls nötig, auch bestimmt, um effizient zu Resultaten zu kommen. Diese Hartnäckigkeit zeigte sich auch ein- bis zweimal im Zusammenhang mit Vertretern der „Ordnungshüter“, seien dies Zugbegleiter der SBB oder eine italienische Politesse, mit welcher Jürg in Savona lange über den Sinn eines Fahrverbots (Einbahnstraße) für Velofahrer diskutierte.



©Sandro Bollina

Während seiner letzten HPV-Herbsttour

Zielstrebig und hartnäckig zeigte er sich in Diskussionen, z.B. wenn es darum ging, administrative Trägheit bei der Anerkennung von Rekorden durch unsere weltweite Dachorganisation, die WHPVA, offen zu legen. Doch er kritisierte nicht nur, sondern schrieb in einer langen Nacht die Satzung für den WHPVA, und das auf gutem Englisch, damit er sie gleich an den Präsidenten des „müden Vereins“ weiterschicken könne.

Jürg, der Architekt mit eigener Firma (B&P) wusste, dass Konzepten stets Taten folgen müssen. Als die „Liegeradloungé“ - eine Kollektion von unterschiedlichen auf Ikea-Drehständern montierten Liegeradsitzen und Tischchen aus Velopneus nach Friedrichshafen transportiert werden sollte, wurde sie kurzerhand in seinen Cadillac geladen. In der Messehalle



©Charles Henry

Nicht ganz in gelb, aber mit Panamahut

baute er die Lounge gleich selbst auf und betreute sie zusammen mit seinen Kollegen vom HPV D während drei Tagen fachkundig.

Speckwegtouren

Jürg hatte immer wieder Ideen, die er dann auch umsetzte. So zum Beispiel die Speckwegtouren. Diese hat Jürg als Saisonauftakt ins Leben gerufen, und sie erfreuen sich alljährlich zunehmender Beliebtheit! Die Ausschreibungen waren jeweils genauso etwas Besonderes wie die Touren:

„Der Frühling lauert unter dem Schnee, höchste Zeit, an die neue Saison zu denken. Zum Saisonauftakt sind alle Future Biker und Velofahrer herzlich eingeladen, den Winterspeck auf vergnügliche Weise loszuwerden auf der

diesjährigen Speckweg – Fahrt ennet den Alpen. Der ultimative Anlass für all diejenigen, die ein Pfündchen abnehmen oder zwei Kilochen zunehmen wollen.“ (zur Erklärung: Es war nie ganz klar, ob der Speck vom Bauch weg musste oder der Speck von den Tischen der guten Restaurants weg). Dabei war Jürg nicht nur eloquent, sondern auch ungewöhnlich und auf unkonventionelle Art reaktionsschnell.

Im Zug entsorgte Jürg die leer getrunkenen Weinflaschen der heimreisenden Speckweg-Gesellschaft in Abfallsäcke im Eingangsbereich, da keine Abfallbehälter vorhanden waren. Einige Haltestellen später sammelte ein Mitreisender diese Abfallsäcke als Teil seines Gepäcks ein, weil er aussteigen wollte. Jürg zeigte Größe, indem er sofort zu ihm ging, die Flaschen entfernte und sich wortreich für das Missverständnis entschuldigte, während die Speckweg-Gesellschaft sich bemühen musste, nicht laut los zu prusten vor Lachen, als sie dann auch das Missgeschick realisierte.

Jürg war jedenfalls ein Sonnenschein, der im Future Bike schmerzlich vermisst werden wird. Er eröffnete mit den Speckweg-Touren eine neue Dimension des Liegerad Fahrens: Nicht nur immer im Kreis herum gegen die Uhr und die anderen treten, sondern zusammen fahren, geradeaus - irgendwohin, ausgerüstet nur mit leichtem Gepäck und der Gewissheit, dass hinter den grauen Wolken die Sonne schon scheint.

Regen

Jürg verzichtete meist kategorisch auf einen Regenschutz oder warme Kleidung bei seinen Fahrten. Wenn es dann doch mal eine verregnete Tour gab, wurde er total durchnässt und „abgekühlt“. Auch dabei verlor er seinen Humor nicht, nur wurde dieser entsprechend bissiger.

Als aktiver Präsident nahm Jürg auch an Tandemclubtouren teil, da der

Tandemclub ja eine Teilgruppe des Future Bike darstellt. Lange gab es einen „Running-Gag“ zwischen Jürg und dem Tandemclub: Jürg meinte jeweils: «Oh, ein Tandem ist dabei, dann wird es sicher regnen auf der Tour.» Beim Tandemclub: «Oh, Jürg kommt mit auf Tour, habt ihr die Regensachen dabei?» Für die Unlogik, dass dann eine Speckwegtour auch ohne Tandem nass und kalt wurde, fand Jürg die Erklärung, dass ein mit einem geliehenen Liegerad getarnter Tandemfahrer mitfuhr.

Gelb

Wie bei Ford gab es für Jürg (fast) nur eine Farbe: gelb. Er suchte und kaufte konsequent gelbe Velos, trug gelbe T-Shirts, gelbe Veloschuhe etc. Ein Besucher entdeckte einmal einen weißen „Nutcase“-Helm bei ihm auf der Theke. Auf die verwunderte Frage, was er - als erklärter Helmgegner - damit wolle, antwortete er, dass er schon die Farbe habe, um diesen gelb zu spritzen, und somit, falls er irgendwann mal doch einen Helm benötigen würde, schon etwas Passendes habe. In der freien Wildbahn blieb es dann aber bei „Käppi“ oder Panamahut.

Schreibstil

Ist natürlich allen Info Bull Lesern, und damit den Mitgliedern von Future Bike CH und HPV D bestens bekannt: markant, provokant, lesenswert. Jürg war ein begnadeter Erzähler und Schreiber. Seine Reiseberichte im Info Bull zeugen von seinem Witz und Charme. Schon nach einigen Zeilen wähnt man sich in einem Road Movie auf zwei Rädern mit Panoramablick. Die Bäume, die alten Häuser und die bunten Farbtupfer der Blumen in den Feldern, die schnell an uns vorbeiziehen, sind in ein sonniges, leicht gelbes Licht getaucht.

HPV Deutschland

Heike Bunte, die erste Vorsitzende des HPV Deutschland, und Jürg haben nicht immer harmoniert. Aber sie haben zusammengearbeitet. So sagt Heike: „Jürg verstand es, schroff zu provozieren und aufwühlende Beiträge einzubringen. Egal, ob es um Diskussionen mit dem und Forderungen direkt an den ECF ging, oder darum, dem WHPVA auf die Füße zu treten. Meine Zeit mit Jürg war intensiv und entsprechend seiner Art nicht immer „explosionsfrei“, geschweige denn harmonisch! Aber genau das war gut, wengleich in den jeweiligen Situationen auch anstrengend! Von dieser Art und Weise des Austausches zwischen den Vorständen der europäischen Vereine würde ich mir mehr wünschen!

Neben all der trockenen Arbeit war es einfach wunderbar, mit Jürg in Wien im Rahmen der Velo City unsere Vereine zu präsentieren, und anschließend nach -natürlich- gelben Radschuhen zu suchen (!), und im Rahmen der SPEZI immer italienisch mit ihm zu essen.“

Lieber Jürg, du hast überraschend früh deine letzte Reise angetreten. Dafür wünschen wir dir Aufstiege ohne Leiden, und Abfahrten zum Genießen,



bike to the future **30 Jahre Future Bike**

12. - 25. Oktober 2015 Sonderausstellung im Verkehrshaus Luzern

Bequem und schnell velofahren - das Liegerad garantiert Fahrspass auch über lange Strecken. Es ist ideales Reiserad, Alltagsvelo, Rennvelo und Transportmittel für spezielle Bedürfnisse. Aerodynamisch verschaltete Velomobile ermöglichen, mit reiner Muskelkraft angetrieben, Geschwindigkeiten von 90 km/h oder Distanzen von 1200 km in einem Tag.



Fahrt zum Verkehrshaus, Samstag 17. Oktober
für alle, die mit Spezialvelos anreisen
Treffpunkt 12.30 Bahnhofplatz Luzern

Vorträge, Sonntag 18. Oktober
Panamericana per Liegerad
Vom Laufrad zum Flugvelo
Velomobile – Mobil in die Zukunft

Probeparcours
Liegeräder selbst ausprobieren

Weltrekordversuch mit dem Keinrad
einen eigenen Weltrekord aufstellen



Exponate

PoB, Fahrzeug des Liegerad-Weltmeisters 2015
CIEO Tandem, ETH, Weltrekord 83 km in einer Stunde 2013
Eiviestretto, Weltrekord, 91 km in einer Stunde 2011
Dolphin, E-Bike Pionier 1999
Twike, Urversion der Weltausstellung 1986
Fateba, Schweizer Langliegeradklassiker seit 1984
Mochet Vélocar, Zweiplätzer von 1930
Jarray, Liegerad von 1922

Bitte nehmen Sie mit mir Kontakt auf:

Vorname, Name: _____

Strasse: _____

PLZ/ Ort: _____

Telefon: _____

e-mail: _____



Ich möchte im Future Bike CH Mitglied werden.

**Christian Precht
Redaktion Info Bull
Regensbergstr. 49
8050 Zürich**

ICE

powered by



www.icletta.com



©Michael Point

GIBT NIX SCHLAUERES
ZUM ANZIEHEN



 RAINCOMBI

*Bleib im RAINCOMBI trocken und
genieß das Leben auch bei Regen!*



RADFAHREN



MOFA



E-MOBILITY



WANDERN



WALKING



www.raincombi.at

Velomobileseminar in Dornbirn

Text: Jessica Miller

Im Oktober 2015 sind wir gemeinsam mit dem Liegeradclub Vorarlberg Ausrichter des VIII Internationalen Velomobileseminars.



Das Velomobileseminar ist eine Veranstaltung, die alle drei Jahre stattfindet, letztmalig 2012 in Holland. Die Veranstaltung soll einen Überblick geben über die Entwicklung des Velomobilbaus, der verbauten Technik und der Verbreitung der Fahrzeuge. Sie richtet sich sowohl an Entwickler, als auch an alle Interessierte, die das Velomobil für sich entdeckt haben. Wir haben die Ausschreibung zur Spezialfahrradmesse in Gernersheim im Info Bull veröffentlicht und freuen uns, die Seminargäste vom 30.10. bis zum 1.11.2015 im Kulturhaus Dornbirn zu begrüßen.

Es gibt sowohl einen geschlossenen, kostenpflichtigen Veranstaltungsteil für die angemeldeten Seminarteilnehmer, als auch einen dem allgemeinen Publikum offenen Teil mit Reiseberichten, einem „Experten-Tisch“ und einer Fahrzeugausstellung. Es ist uns gelungen, die Musiker „Schneewittchen“ passend für das Halloween-Wochenende zu uns zu locken, und sie werden nun schon beinahe traditionell für das Velomobileseminar aufspielen. Das Programm steht bis auf kleine Ausnahmen fest, und wir hoffen, dass wir den vorläufigen Zeitplan nicht mehr groß ändern müssen.

Wir freuen uns insbesondere in den Tagen kurz vor und an der Veranstaltung sowohl über tatkräftige, als auch über finanzielle Unterstützung.

Vorläufige Zeitplanung des Seminars (Änderungen möglich)

Freitag

8⁰⁰ - 9⁰⁰ Registrierung
9⁰⁰ Eröffnung
12⁰⁰ Mittagspause
16⁰⁰ Kaffeepause
19³⁰ Ende des ersten Tages

vormittags: Fahrwerktechnik und Bremsen

nachmittags: Beleuchtung und Luft-/Rollwiderstand
Ultraleichtbau und Neigetechnik am Beispiel

Samstag

9³⁰ Beginn
12⁰⁰ Mittagspause
16⁰⁰ Kaffeepause
20⁰⁰ Gesellschaftsabend mit „Schneewittchen“

vormittags: Marktstrategien und Akzeptanz
Organisation von Reisen in größeren Gruppen

nachmittags: offen fürs Publikum
Pendler, Reiseberichte, Weltrekorde
Zwei- und Mehrsitzer
Routenplaner und Verkehrsstrategien

Sonntag

8³⁰ geführte Ausfahrt

Die Seminarsprachen sind Deutsch und Englisch

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

BACCHETTA recumbent bikes

www.bacchetta-bikes.de

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

Rekordwochenende 2015 oder die schnellsten Frauen der Welt

Text, Fotos: Christoph Hipp

Petra von Fintel, Nici Walde und Ellen van Vugt waren die herausragende Fahrerinnen auf dem diesjährigen Weltrekordwochenende (10. bis 12.7.2015) auf dem Testoval der Dekra. Petra erreichte - wie ihr Vorbild Christian Ascheberg - in einem Durchgang drei Weltrekorde (12 Stunden, 1.000 km, 24 Stunden) und sie ist die erste Frau, die es schaffte, mehr als 1.000 km in 24 Stunden per Muskelkraft zurückzulegen.

In diesem Jahr waren die Wetterbedingungen anlässlich des Weltrekordwochenendes des HPV Deutschland auf der DEKRA-Teststrecke in der Lausitz für die Langstrecken optimal. In der Nacht von Freitag auf Samstag war es trocken, aber noch sehr frisch, sodass es trotz kräftiger Sonne länger kühl blieb. Petra von Fintel (Fahrzeug „Milan“) konnte um 14:40 als Erste

auf die Strecke. Um 14:48 folgte die Niederländerin Ellen van Vugt (Fahrzeug „VeloX“) für einen 6-Stunden-Weltrekordversuch nach IHPVA. Jürgen Gehrig (Fahrzeug „Milan“) hatte sich die 24-Stunden nach Reglement des WHPVA vorgenommen. Jürgen hatte sich eine Infektion zugezogen und musste schnell erkennen, dass ein Versuch in diesem Jahr nicht erfolgreich sein würde. Daniel Fenn (Fahrzeug „DF“), schon mehrfach zu Gast auf dem Lausitzring, hatte sich die 12 Stunden WHPVA vorgenommen. Auch er brach ab, allerdings aus technischen Gründen.

Unser Nesthäkchen, der 15-jährige Felix Hufnagel (Fahrzeug „Milan“), begann seine ganz persönliche 6 Stunden-Rekordfahrt um 15:34.

Nici Walde (in einem an ihre Körpergröße angepassten Fahrzeug „DF“), die sich 12 Stunden nach WHPVA vorgenommen hatte, startete um 15:04 und Melchior Poppe (Fahrzeug „Velomo Highfly“), der einzige Teilnehmer, der nach dem

Reglement der WRRRA fahren wollte, um 15:13. Jan van Steeg (Eigenbau) legte um 14:42 mit einem unglaublichen Tempo mit Rundengeschwindigkeiten zwischen 75 und 80 km/h los. Leider musste er nach nicht ganz 5 Stunden und ca. 300 km aufgeben. Sein Fahrzeug hat unglaubliches Potential, was sich auch in einem 200-Meter-Versuch zeigte, den er mit ca. 95 km absolvierte, was bei den studentischen Teams größten

Ellen van Vugt bei ihrer 6-h-Rekordfahrt



Respekt auslöste. Drücken wir ihm die Daumen, dass es einmal etwas wird.

Christian Kanapin (Start um 14:54) konzentrierte sich auf 6 Stunden und stieg nach herausragenden ca. 350 km aus seinem „Milan“. Hartwig Müller (Fahrzeug „Milan“), ebenfalls an einem neuen Weltrekord 12 Stunden nach WHPVA interessiert, startete etwas später um 16:32.

Alle folgenden Ergebnisse sind nicht nur vorläufig hinsichtlich der Meldung an die jeweiligen

Melchior Poppe fährt wie ein Uhrwerk



Verbände, sondern auch vorläufig hinsichtlich der Anerkennung an sich durch die Verbände. Sie geben nur die Strecken resp. Geschwindigkeiten wieder, die sich aus den Logs der Zeitmessung erschließen ließen:

Die von Hartwig Müller in 12 Stunden zurückgelegte Strecke liegt nur wenige Kilometer über der des amtierenden Weltrekordhalters Wulf Kraneis (Milan). Melchior Poppe wollte eigentlich eine „Generalprobe“ auf dem Lausitzring machen, um ein Gefühl für Strecke und Umstände zu erhalten. Sein Weltrekord von 228 km muss nachträglich angemeldet werden. Ob dies möglich ist, wird sich zeigen. Felix Hufnagel konnte nach 6 Stunden mit ca. 276 km abschließen.

Ebenfalls herausragend ist die Leistung von Ellen van Vugt. Sie hat nicht nur ihren eigenen bisherigen Weltrekord (301,03 km) regelrecht pulverisiert, sondern auch gleich den bestehenden Weltrekord der Männer (Hans Wessels, 19.9.2007, 375,46 km, 50,17 km/h) um einen Riesenschritt verbessert.

Die Weltrekorde von Nici Walde und Hartwig Müller gehen relativ

gesehen etwas unter. Sie sind dennoch phänomenale Leistungen und Nici Walde hat gezeigt, dass sie als erfahrene Triathletin die wenige Erfahrung im Umgang mit dem modifizierten DF mehr als wettmachen konnte. Sie ist ein schönes Beispiel dafür, wie durchlässig die HPV-Welt ist.

Damit gab es auf dem Lausitzring nach unseren Erkenntnissen fünf neue Weltrekorde nach WHPVA und den ersten Weltrekord nach IHPVA. Evtl. gibt es noch einen Weltrekord nach WRRR. Fünf der Weltrekorde wurden durch Frauen erzielt - damit ist das Prädikat „Das Wochenende der schnellsten Frauen der Welt“ verdient und umfasst bei Ellen van Vugt sogar die Männerwelt.

Petra von Fintel

12 h --> ~ 575 km (um ~02:47 Uhr)
 1000 km --> um ca. 14:22 am Samstag abend
 (nach ~ 23 h 42 m Fahrtzeit)
 24 h --> ~ 1011 km

Nici Walde

12 h --> ~ 585 km (um ~03:05)

Ellen van Vugt

6 h --> ~ 403 km

Hartwig Müller

12 h --> ~ 680 km

Melchior Poppe

6 h --> ~ 228 km [hier stand ursprünglich der 12-h-Wert, korrigiert]

Sechs-Stunden-Weltrekord für Ellen van Vugt

Text: Andreas Pooch – Fotos: Carsten Böttcher

Sechs Stunden lang hat Ellen van Vugt alles gegeben. Und Sie hat nicht nur die 6-Stunden-Bestmarke der Frauen auf 403 Kilometer verbessert und ihren eigenen Rekord damit pulverisiert, Ellen ist auch schneller als alle Männer!

Im vorigen Jahr hatte Ellen van Vugt bereits den Frauenweltrekord für die 6 Stunden inne, erreichte aber leider nicht die Männerbestmarke. Traditionsgemäß wurde Ellen mit Flaggen beim Zieleinlauf abgewunken, um den neuen Rekord zu feiern. Wasser tropfte aus der Highspeedkarosse, als sie vom Helpspersonal, ihrem Ehemann Hans van Vugt, aufgefangen wurde. Nach Abnahme der Haube verbiss sich Ellen einen Krampf und ihr musste geholfen werden, sich aus den Klickpedalen zu lösen, weil sie das alleine nicht mehr geschafft hätte. Totale Verausgabung. Sie war sich lange noch nicht bewusst,

dass sie einen neuen Weltrekord aufgestellt hatte. Schmerzen und Anstrengung hielten noch längere Zeit die Oberhand. Erst nach einer Stunde konnte sie wieder gehen.

Der Stundenrekordversuch war zuerst im Programm des HPV Deutschland angesetzt, um 7:00 Uhr konnte die Niederländerin auf die Strecke. Nach dem Aufwärmen stieg sie in die Karosse, um bald festzustellen, dass die Schulterstütze vergessen worden war. Also wurde eine Alternative improvisiert und die Karosse konnte geschlossen werden. Nach einer halben Stunde kam die Durchsage durch den Funk, dass Ellen nicht schnell genug sei aber auch nicht so schlecht, um abzurechnen. Eine viertel Stunden später wurde klar, dass sie 1 km/h unter dem Rekord bleiben würde. Sie reduzierte die Leistung daher auf 90%, um Körner für den 6-Stunden-Rekordversuch zu sparen. Immerhin erreichte Ellen trotzdem 80,5 km und wurde damit in den Club der 80iger aufgenommen.

Nach einer Pause mit Essen konnte Ellen van Vugt um 15:00 Uhr die 6-Stunden-Fahrt beginnen, die 24-Stundenrekordler waren schon mit

ausreichendem Abstand gestartet. Die ersten anderthalb Stunden verliefen leicht. Jan van Steeg (24-Stundenversuch) überholte Ellen, ihn einzuholen, war aber keine Option. Dann begann die wirklich harte Arbeit. Die Füße begannen ihr zu brennen, das ist äußerst unangenehm. Zu diesem Zeitpunkt des Rennens konnte Ellen die Situation aber beherrschen. Leider half die Sonne auch nicht, denn entgegen den Wettervorhersagen verschwand diese nicht hinter Wolken. Die letzten zwei Stunden waren dann eine Tortur. Die Füße standen ihr in Flammen und Ellen bekam Krämpfe in den Beinen, die Ermüdung schlug unbarmherzig zu. Nur die Musik war das einzige, was ihr noch half, die sechs Stunden weiterhin durchzustehen. Glücklicherweise senkte sich mehr und mehr Schatten auf die Rennstrecke. Als nur noch zwei Runden zu fahren waren, stand für Ellen fest, dass sie es schaffen würde. Jeder am Fahrbahnrand winkte mit Flaggen und eine Vollbremsung sollte die Rekordfahrerin zum Halten bringen. Aber niemand war im Zielbereich, sie aufzufangen, denn der 24-Stunden-Rekordversuch war noch im vollen Gange und momentan kein Platz für das Anhalten. Also musste Ellen noch eine weitere Runde auf dem DEKRA-Ring absolvieren, bevor Hans van Vugt seine Ehefrau auffangen konnte. 403 km in sechs Stunden = 67,16 km/h.



Rekorde

- 403 km, Velox XS, DEKRA-Ring 2015
- 365,225 km, VeloX S2, ATC Track, 2014
- 338,679 km, SpeedHawk II, Opel Duddenhofen, 2010
- 301,03 km, SpeedHawk II, Ford Romeo track, 2009 -IHPVA record





www.droplimits.de/index.php/rekorde.de.html
www.hpv.org/index.php/30-lausitzring/weltrekordversuche/
www.de.ligfiets.net/news/5003/dekra-2015-wereldrecord-voor-ellen-van-vugt.html



Dekra 2015 – Weltrekord(e) für Petra von Fintel

Text: Andreas Pooch - Fotos: Carsten Böttcher, Thomas Wolf, Petra v. Fintel

Petra von Fintel ist nicht die typische Speedbike-Sportlerin. Schnig athletisch durchtrainiert, Pedalmess-System zur Watt- und Herzkontrolle, ausgefuchstes Trainingsprogramm, damit kann Petra nicht unbedingt etwas anfangen. Dafür macht Ihr die Krankheit Rheuma zu schaffen, was auch für die etwas fülligere Statur verantwortlich ist. Aber das alles ist kein Grund, nicht einen neuen Weltrekord zu versuchen.

Schon 2014 fuhr Petra auf dem DEKRA-Ring „Im Bollerwagen zum Rekord“, wie die Rotenburger Rundschau in einem ausführlichen Bericht titulierte. Zwar erreichte Sie im letzten Jahr nicht wie beabsichtigt mehr als 1000 km in 24 Stunden, sondern nur 825, aber angesichts der vielen Schwierigkeiten, die für sie und ihr Team auftauchten, war es dennoch bereits eine herausragende Fahrleistung.

Im Juli 2015 lief nun aber alles hervorragend. Aus den technischen Schwierigkeiten hatten alle gelernt. Und auch auf das Gefühl von Petra für ihr Fahrzeug, das von der Firma Räderwerk zur Verfügung gestellte Milan, hörte das Team. Denn obwohl sie nicht unbedingt den in der Liegeradszene üblichen technischen Durchblick hatte, wusste sie genau, wenn mit dem

Fahrwerk etwas nicht stimmte. Dann setzte sich das Team an das Problem und löste es.

Petra kam erst spät zum Sport. Erst mit 30 Jahren führte sie eine Wette zum Triathlon und zum Zeitfahren. Und der verstorbene Christian Ascheberg führte sie an das Velomobil heran und sie ließ sich überzeugen, dass sie dank Ihrer Langstreckenerfahrung im herkömmlichen Aufrechtrad sport es doch einmal mit einem verkleideten Liegedreirad versuchen sollte. Nachdem im Jahr 2006 Rheuma bei Petra diagnostiziert worden war, stellte sich mit der Zeit außerdem heraus, dass gerade die entspannte Sitzhaltung auf dem Liegerad besser für sie ist.

Das Milan ist vom Räderwerk nur leihweise für den Rekordversuch zur Verfügung gestellt worden. Das einzige eigene an dem Rekordfahrzeug war der Sitz. Ein älterer Milansitz, welcher speziell für sie gepolstert ist und mit dem Petra weitaus besser klar kommt, als mit dem neueren Standardsitz. Das Milan wurde von Petra übrigens „Claudius“ getauft (Claudius der Wankelmütige). Weiterhin sehr wichtig für das Gelingen der Rekordfahrt war ihr Helferteam „die Heidjer“ (inbes. Günther, Hardy & Mario) und schließlich und endlich, Bruno. Ohne den Bären hätte sie nie die Strapazen durchgehalten.



Rennen & Rekorde



letzte Vorbereitungen - hier knieend Helge Hermann

Um 14:40 Uhr ging es los. Petra ging das Rennen schnell an. In Runde 6 fuhr sie gar einen Schnitt von 60,8 km/h. Bis einschließlich Runde 20 lag sie ständig über 50 km/h. Und die erste Pause legte sie erst nach der 100sten Runde ein. Sie war vorher zur Einbruch der Dämmerung nur einmal kurz angehalten, damit das Rücklicht eingeschaltet werden konnte. Insgesamt legte Petra vier Pausen ein, nach Ihrer Ansicht wären diese nicht alle nötig gewesen. Während einer solchen Pause wurde das Fahrzeug überprüft, Trink- und Essenvorräte aufgefüllt. Vielleicht auch mal die Radbekleidung gewechselt oder ein Klogang durchgeführt.

Die Fahrt in der Dunkelheit war natürlich sehr anstrengend, da wurde die



Petra ist auf grosser Fahrt

ganze Konzentration abgefordert, wenn man ständig nur den ausgeleuchteten Fahrbahnstreifen der Rennstrecke vor sich sieht. Die Steilkurven waren lediglich mit Grablaternen abgesteckt, die auch nicht alle unbedingt einsehbar waren.

Mit der Morgendämmerung kamen dann auch wieder die Zuschauer, um Petra weiter anzufeuern. Um 2:47 Uhr in der Nacht hatte sie bereits einen neuen 12-Stundenrekord erreicht. Und im Laufe des Vormittags war anhand der Rundenzeiten zu erwarten, dass Petra es auf jeden Fall schaffen würde, die 1.000 km zu knacken. Nach 174 Runden auf dem 5,8 km-Oval beendete sie schließlich die 24 Stunden mit 1.011 km!



*o.l. Pause am Morgen
o.r. fast geschafft, nur noch neun Runden
u.l. Erfrischung nach 1.000 km
u.r. erste Gratulanten, knieend der Milandesigner Eggert Bülk*



HPV Weltmeisterschaft in Belgien

Text: Andreas Pooch – Fotos: Michael Pohl

Vom 21. bis 23. August fand in Maasmechelen die World Championship der Human Powered Vehicles statt. Die WM wurde sehr gelobt ob der tollen Organisation durch den belgischen Schwesterverein.

Die Weltmeisterschaft begann mit dem 200m-Sprint, bekanntlich der Königsdisziplin in der HPV-Szene. Bei den vollverschalteten Liegerädern wurde immerhin eine Bestmarke von 83,7 km/h erzielt. Samstags um 10:00 Uhr startete das 100km-Rennen. Aufgrund von einigen scharfen Kurven und knackigen Steigungen hatte es dieses Rennen in sich. Und aufgrund der relativ kleinen Rundenlänge war die Gefahr von Stürzen hoch, wenn man sich nach vorne arbeiten wollte.

Am Abend gab es dann eine Enttäuschung für die Sportler, denn das 1000m-Einzelzeitfahren musste abgesagt werden, weil die Zeitmessanlage gestohlen worden war. Die Organisatoren gaben ihr Bestes und organisierten noch in der Nacht eine Ersatzanlage und mussten noch die Rennergebnisse der bisherigen Wettbewerbe per Hand in den Computer eingeben.

Das Stundenkriterium am Sonntag wies eine noch anspruchsvollere Strecke auf: 2,3 km Rundenlänge, viele Kurven, zwei Steigungen. Nach einer

Abfahrt erreichten viele Teilnehmer 60 – 80 km/h, bevor es direkt in einen Kreisverkehr ging. Aber die Rennstrecke war durch die Organisatoren und die Polizei vorbildlich abgesperrt, dennoch sorgte ein Sturz für Dramatik, als das Kriterium halbseitig für einen Krankenwageneinsatz gesperrt werden musste.

www.hpv.be www.velomobilforum.de www.droplimits.de





vorne: Johan von Benthem



vorne: Werner Klomp



Lars Zwinen



David Massot



Charles Henry



Claudio Molini



Jack Watson



Eva Navratilova

Frauen - vollverkleidete Fahrzeuge

Rang	Name	200m	100km	1h	Punkte	Staat
1	Nici Walde	198	200	200	598	DE
2	Eva Navratilova	199	198	199	596	NL
3	Ellen van Vugt	200	197	197	594	NL

Frauen - teilverkleidete Fahrzeuge

Rang	Name	200m	100km	1h	Punkte	Staat
1	Fiona Grove	200	200	200	600	UK

Frauen - unverkleidete Fahrzeuge

Rang	Name	200m	100km	1h	Punkte	Staat
1	Johanna Probst	200	200	200	600	CH

Juniorenklasse

Rang	Name	200m	100km	1h	Punkte	Staat
1	Jack Watson	200	200	200	600	UK
2	Tilly Gherardi	199	199	198	596	BE
3	Sarah Bollina	198	197	197	592	CH

Männer - vollverkleidete Fahrzeuge

Rang	Name	200m	100km	1h	Punkte	Staat
1	Charles Henry	200	199	198	597	CH
2	Daniel Fenn	198	196	200	594	DE
3	Richard Schaffenroth	199	198	196	593	DE

Männer - teilverkleidete Fahrzeuge

Rang	Name	200m	100km	1h	Punkte	Staat
1	David Linke	198	200	200	598	DE
2	Geoffroy Lelievre	200	198	198	596	FR
3	Bernhard Böhler	195	199	199	593	DE

Männer - unverkleidete Fahrzeuge

Rang	Name	200m	100km	1h	Punkte	Staat
1	Matthias König	199	200	200	599	DE
2	Wil Baselmans	198	199	197	594	NL
3	Stefan Dingreiter	200	198	196	594	DE

Mehrspurfahrzeuge

Rang	Name	200m	100km	1h	Punkte	Staat
1	Patrick Hagemann	200	200	197	597	DE
2	Wim Eggels	199	199	199	597	NL
3	Claudio Molini	196	198	200	594	IT



Sarah Bollina

Velo (Fahrrad) und SBB – eine Liebesbeziehung?

Text, Fotos: Christian Precht

In der Schweiz kann man sein Fahrrad (Velo) in fast jedem Zug mitnehmen. Ausgenommen sind nur wenige Züge wie ICEs und andere internationale Züge. Außerdem gibt es in manchen S-Bahnen Sperrzeiten. Man kann auch alle üblichen Velotypen in Zügen der SBB mitnehmen. Lange Velos wie Tandems und lange Liegevelos kosten einfach doppelt so viel.

Dieser sehr gute Service wird natürlich rege genutzt, gerade an Sommerwochenenden, aber auch jeden Tag von vielen Pendlern. Dabei sind die Preise moderat. Wenn man ein Generalabonnement hat oder ein Halbtax-Abo (entspricht Bahncard 50), kostet eine Karte für einen ganzen Tag CHF 12.-, für kürzere Strecken ist es günstiger eine halbe normale Fahrkarte (Billett) zu kaufen. Wenn man häufig das Velo mitnimmt, ist

der Velo-Pass mit CHF 220.- am günstigsten. Er gilt für ein ganzes Jahr. Reservieren muss man übrigens nur im Intercityneigezug ICN.

Neu möchte die SBB nun den Transport von Velos mit mehr als 2 Meter Länge in Intercity-, Interregio-, Intercityneige- und Eurocity-Zügen verbieten. Mit Tandems oder mit langen Liegevelos müsste man in S-Bahnen und Regionalzügen ausweichen. Das heißt, man muss schon. Denn die Regel gilt schon. Als Gründe werden mangelnder Platz und die Sicherheit angegeben.

Der Future Bike CH, besonders der Tandemclub, und die ProVelo (die Schweizerische Veloorganisation) haben sich gewehrt. In mehreren Sitzungen mit Vertretern der SBB wurde die Angelegenheit diskutiert. Leider haben die SBB bisher ihre Haltung nicht geändert. Die letzte Aktion ist nun ein Brief an die Vertreterin der SBB.

Unter anderem argumentieren die drei, dass nur eine kleine Zahl solcher Spezialvelos mit dem Zug unterwegs sind, und dass die große Zahl anderer Kunden mit Velos, Kinderwagen und großem Gepäck auch Platzprobleme verursachen

können oder den Ein- und Ausstieg verzögern. Auch gebe es keine Transportgarantie, das heißt, die Mitnahme kann jederzeit verweigert werden. So kann die SBB jederzeit Sicherheitsprobleme verhindern oder dafür sorgen, dass die Abfahrt von Zügen nicht verzögert wird.

Außerdem entspricht die Eignung der Zugtypen durchaus nicht durchgehend der Zuteilung der SBB. Die IC 2000 (doppelstöckige Intercityzüge) haben ein großes Mehrzweckabteil, welches gut Platz für mehrere Tandems bietet, während bei vielen S-Bahnen Velos nur im Einstiegsbereich Platz haben, wo es viel zu eng für Tandems ist.

Der Brief ist insgesamt 3 Seiten lang, also sehr ausführlich. Wir sind gespannt darauf, wie die SBB reagieren wird.

Als die Idee für Autos wie den Smart aufkam, gab es auch das Konzept, das kleine Auto im Zug mitzunehmen, natürlich quer statt längs, um dann am Zielort mit dem eigenen Auto weiterfahren zu können. Aber auch kleine Autos benötigen viel zu viel Platz.

Auch Velos benötigen viel Platz, aber wie der City Night Line und viele Intercities in Deutschland und in der Schweiz beweisen, ist es praktikabel, sie mitzunehmen. Es ist eine gute Möglichkeit,

schnell, umweltfreundlich und flexibel unterwegs zu sein. Man kann eigentlich davon ausgehen, dass ein entsprechendes Angebot der Bahnen mit passendem Rollmaterial die Nachfrage noch erhöhen würde. Und den Autoverkehr hoffentlich verringern. Mehr Platz würde auch Leuten mit Kinderwagen nützen, denn diese finden oft auch nur schwer einen Platz.

Bei den SBB liegt der Fokus im Moment leider darauf, ein Maximum an Sitzplätzen anzubieten, auch auf kurzen Strecken. Die Deutsche Bahn möchte anscheinend ihren Prestigezug ICE frei von Fahrrädern halten. Schade eigentlich. Denn was kann das Prestige mehr heben, als das umweltfreundlichste Verkehrsmittel zu fördern?

Vielleicht entwickelt ja nicht nur die SBB eine Liebesbeziehung zum Velo, sondern alle europäischen Bahnen.

Wirklich volles Mehrzweckabteil eines IC 2000, ruft nach mehr als einem Mehrzweckabteil pro Zug



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** Exzellenz-Händler und bieten Rad- und Teileversand an.



Der Milan im großen VW-Klimawindkanal.

Wir führen Fahrräder und Komponenten unter anderem von:



Hainhölzer Straße 13 · 30159 Hannover · Telefon 0511/71 71 74 · www.raederwerk.com · Mo - Fr 10 - 18 Uhr (Mi ab 14 Uhr), Sa 10 - 14 Uhr

Schlumpf Tretlagergetriebe

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

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





- Fahrradteile
- Zubehör
- Antiquariat



Spezialitäten

- NoFrill - das Rad für Kleine
- MonkeyMirrors - Helmspiegel
- Take-a-Look - Brillenspiegel
- ROLL Recovery R8 - Massagegerät
- und vieles mehr

www.hpv-parts.de • info@hvv-parts.de

STECKBRIEF • GESUCHT



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

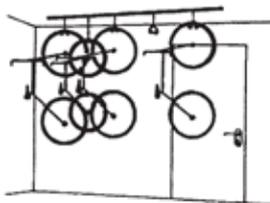
velos trekking
rain 31
ch-5000 aarau

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

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 Rütli

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

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

Die Tage zähle ich noch nicht...aber bald.

Text, Foto: Christian Precht

Auch wenn sich bisher niemand als Nachfolger gemeldet hat, rückt doch Anfang 2017 immer näher. Vielleicht genießt ihr auch alle, dass in jedem Info Bull ein kurzer Artikel erscheint, in dem ich mein Weg Gehen ankündige?

Meldet euch trotzdem. Ich kann dann ja immer noch solche kurzen Beiträge schreiben, aber dann muss ich nicht immer darauf hinweisen, dass ein Nachfolger gesucht wird. Oder ich schreibe über ganz etwas anderes, etwas viel interessanteres.

Noch etwas zu den Anforderungen: Im letzten Info Bull stand: „Es reicht, wenn du Deutsch beherrscht.“ Das musste natürlich „beherrscht“ heißen. Soviel dazu, welche Anforderungen der jetzige Stelleninhaber

erfüllt. Perfektion wird jedenfalls nicht verlangt. Auch übermäßig viel Zeit musst du nicht aufwenden. Ab 10 bis 12 Stunden pro Ausgabe, das heißt alle zwei Monate, bist du dabei. Mehr geht natürlich immer, muss aber nicht.



Übrigens musst du auch nicht bei jeder Veranstaltung dabei sein. Ich bin zwar die letzten Jahre immer an der Spezi und an der Eurobike gewesen, so dass ich selbst davon berichten konnte. Aber seit 1996 war ich bei keiner anderen internationalen Veranstaltung mehr dabei. Andere haben für mich berichtet. Vielleicht machst du es aber lieber anders: Du berichtest über die internationalen Großanlässe und überlässt die Schweizer Veranstaltungen den Vereinskollegen? Es liegt nur an dir.

Die Wochen zähle ich schon: noch 68. Oder habe ich mich verzählt? In Monaten: noch 15.

Leser-Umfrage

Text: Andreas Pooch

Liebe Leserin, lieber Leser,

in Info Bull 184 fragten wir nach der Lenkung des Mochet-Liegerades.
Richtig antworteten: Sascha Kaltwasser und Manfred

Weitere Infos: www.mochet.org



Velomobile und Elektroantriebe von *akkurad*



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



Vélérique – Zweispurvelomobil aus den 80igern

Text: Andreas Pooch, Fotos: A.Pooch, Velerique

Die Velerique war ihrer Zeit voraus. Angeregt durch die Erfolge des amerikanischen Vectors, der durch den Gewinn des Kremer-Preises im Jahr 1981 für breite Aufmerksamkeit sorgte, baute ein belgischer Tüftler ein Velomobil auf zwei Rädern und mit aerodynamischer Verschalung.

Plasturgie Giulio Lazzarini s.a. produzierte in Ecaussinnes (B) die Polyester-Verschaltung aus Glasfasern. Wer das Innenleben (also Rahmen etc.) baute, ist momentan nicht so ganz zu klären. Der Preis lag bei 14.700 belg. Fr. (ca. 1985). Der Luftwiderstandsbeiwert der Velerique soll nur 0,18 betragen haben. Im Liegestuhlsitz, wie ihn der Hersteller in seinen Prospekten titulierte, saß man wie in einem Eierbecher. Das Tretlager war sehr hoch angebracht, etwa 40 cm über Straßenniveau, während die Sitzfläche ca. 10 cm aufwies. Die Kette verlief von der Kurbel über eine Umlenkwellen am Lenkkopf mit integrierter 3-Gang-Schaltung. Von hier führte die Kette über eine weitere Umlenkrolle unter dem Sitz hindurch zum Hinterrad, ebenfalls mit 3-Gang-Nabe. Die Klarsichthaube wurde aus ein mm starkem Macrolon hergestellt. Um einsteigen zu können, wurde das obere Heckteil einfach nach hinten verschoben. Laut Hersteller sollte die Liegeposition in Verbindung mit der optimalen Abstützung eine viel bessere Ausnutzung der Muskulatur erlauben. Was zusammen mit der um zwei Drittel besseren Aerodynamik ein wesentlich leichteres Fahren bewirken sollte.



Der HPV Deutschland hat eine renovierungsbedürftige Velerique kostenlos abzugeben. Sie muss nur in Hamburg bei Heike Bunte und Christoph Hipp abgeholt werden! Anfragen bitte an premier@hvpv.org



10 Autos, 8 Vespa-Roller und weitere tolle Gewinne warten

Tombola-Preise

1. Preis	VW Käfer	102 - 103	1 Waschmaschine
2.-4.	Opel Kadett	104	1 Wochenende Linienlager Heide
5.-10.	Fiat Uno	105	1 Wochenende Paris
11.-16.	Vespa Roller	106	1 Wochenende London
19.-20.	Mala	107	1 Wochenende Budapest
21.-23.	Volare	für 2 Personen incl. aller Kosten!	
24.-26.	Tandem	108 - 120	Einkauf-Gutschein à DM 500,-
27.-28.	Fahrrad	121 - 135	Einkauf-Gutschein à DM 300,-
29.-30.	Waschmaschine	136 - 150	Einkauf-Gutschein à DM 200,-
31.-36.	Video-Rekorder	151 - 175	Einkauf-Gutschein à DM 100,-
37.-38.	Funk-Perle	176 - 205	Schallklingel
39.	Funk-Parasol	206 - 230	Kaffee-Automat
40.	Strom- TV-Rezeiver	231 - 240	Kaffee-Tisch
100.	14 Tage Schwarzwald	241 - 270	Bademantel
101.	für 2 Personen	271 - 290	Wand- und Ständer
		291 - 295	

Teilnahme-Bedingungen siehe Rückseite

links: Prospekt zum Serieneinspurvelomobil
 rechts: die Vélérique war sogar einmal in einem Preisausschreiben eines Supermarktes vertreten!
 unten: renovierungsbedürftige Vélérique, die der HPV abzugeben hat



Querformat mit Versandproblemen

Text: Andreas Pooch

Leider ist bei der letzten Info Bull, der Nr. 184, ein Versandproblem aufgetaucht. Eine Reihe von Mitgliedern hat nur der Umschlag erreicht. Das ist natürlich nicht in Ordnung, denn auch der Inhalt soll vernünftig ankommen.



Zur Zeit bemühen wir uns, die Ursachen festzustellen. Die ersten Nachforschungen bei der Druckerei und beim Versender lässt uns vermuten, dass dies Nachwirkungen des Poststreiks sein können. Durch den Streik wurden viele Sendungen in zum Teil abenteuerlicher Weise gelagert, bevor sie weiter transportiert werden konnten.

Auch dass bei der Info Bull 183 die Problematik nicht aufgetaucht war, obwohl auch diese Ausgabe schon im Querformat gedruckt worden ist, stützt unsere These.

Dass die Info Bull auf Farbdruck umgestellt werden konnte, ist der Kosteneinsparung zu verdanken, die in der Versandart als Postvertriebsstück zu suchen ist und im Verzicht auf einen Briefumschlag.

Bis die Angelegenheit endgültig aufgeklärt ist, kommt die Info Bull 185 mit einem Umschlag, der ein kräftigeres Papier hat, um dem Ausreißen des Inhaltes vorzubeugen.

Wir bitten Euch, uns sofort mitzuteilen, falls es wieder zu Versandproblemen kommt.

Infos dann bitte an: redakteur@hpv.org

Auch wenn andere Anregungen, Fragen und Hinweise zum aktuellen Heft, zu bestimmten Beiträgen oder zu zukünftigen Ausgaben von Euch kommen, würden wir uns als Redaktion sehr freuen.



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

Gebrauchtliegeraddatei

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

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

Spezialausstellung aus Anlaß des 30sten Geburtstag 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



PRESSEMITTEILUNG

2.500 Fahrräder für Schulkinder im ländlichen Südafrika:

die „Davos Challenge: Walk for Education“ erreicht ihr Ziel auf dem Weltwirtschaftsforum

Schweinfurt, 28. Januar 2015 – Die Teilnehmer der „Davos Challenge: Walk for Education“ haben das Ziel von UBS und dem Weltwirtschaftsforum auf dem diesjährigen Treffen in der Schweiz erreicht: UBS wird 2.500 speziell entwickelte Fahrräder an Schüler im ländlichen Südafrika spenden, um ihnen die Möglichkeit zu geben, die Schule besser zu erreichen und ihre Leistungen zu verbessern. Im Rahmen der „Davos Challenge“ wurden Teilnehmer des Forums aufgefordert, während ihres Aufenthalts so viel wie möglich zu Fuß zu gehen, im besten Fall sechs Kilometer – so viel wie ein Schulkind in ländlichen Regionen Südafrikas im Durchschnitt pro Schulweg zu Fuß zurücklegt. World Bicycle Relief wird die 2.500 Fahrräder in seinem Bicycles for Educational Empowerment Program (BEEP) an die Schüler übergeben.

1.000 Teilnehmer des Forums haben sich der Herausforderung gestellt: Mit einem FitBit Schrittzähler wurde die Strecke aufgezeichnet, die sie während des Zeitraums vom 21. bis 23. Januar zu Fuß zurückgelegt haben. Auf Terminals konnten der Fortschritt und die aktuellen Gesamtkilometer mit verfolgt werden.

Mit der Teilnahme an der „Davos Challenge: Walk for Education“ haben weltweit führende Persönlichkeiten erfahren, welche Strecke südafrikanische Kinder zwei Mal am Tag zu Fuß bewältigen, um die Schule zu erreichen. Damit hat das Programm verdeutlicht, wie wichtig zuverlässige und nachhaltige Transportlösungen in ländlichen Entwicklungsregionen sind, um Kindern den Zugang zu Bildung zu ermöglichen. Eine einfache und effektive Lösung dafür ist ein robustes, speziell für die Anforderungen auf unwegsamen Strecken entwickeltes Fahrrad.



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 Kindermitarbeit) und zeigt sich künftig auf Ausfahrten als Mitglied einer eher exklusiven Gruppe bewegter Velophilien. Man kann sein T-Shirt einfach per Mail bei zryd@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

Magazinspreis

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 2015 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!



Steintriike 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 faltmaßen.

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