

Info Bull

189

Juni 2016



Spezialradmesse Germersheim - Bericht

Technik

SPEZI-Bericht
Dreirad auf Rezept

Kultur

30 Jahre Ruderrad
20 Jahre Birkenstock

News

GOL im August
HPV auf der Spezi

- Speckweg-Tour
- 15 Tage im Sommer

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

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

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@runder-rad.de
www.ruder-rad.de

■ Editorial

4 Heike Bunte...

■ Kultur

6 20 Jahre Birkenstock - Teil 2

8 Nachruf Dieter Lutz

22 HPV-Forschung - Uni Liverpool

30 30 Jahre Rowingbikes

■ Technik

10 Dreirad auf Rezept

12 SPEZI-Bericht

■ Reise

36 Speckweg-Tour

42 15 Tage im Sommer

■ Rennen & Rekorde

34 Liegeradrennen Breisach

■ Service

9 GOL im August

46 Termine

47 Wer macht was?

49 Future Bike Shop

50 Impressum



6 20 Jahre Birkenstock Bicycles



12 Spezi-Bericht



30 Derk Thys feiert 30jähriges Firmenjubiläum



36 Speckweg-Tour

Hoher Norden

Text: Heike Bunte

Was geht ab im hohen Norden? Was außer der Mid-sommernacht ist zu berichten hinsichtlich Spezialradaktivitäten, nachdem wir dem „tiefen Süden“ im Form der SPEZI in Gernersheim einen Besuch (bei Eiseskälte) abstatteten (siehe Bericht S...).

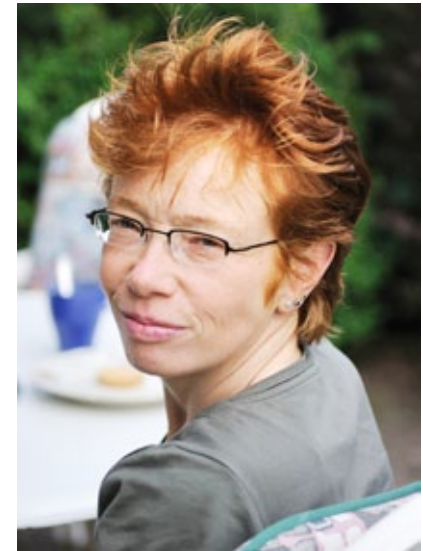
Der hohe Norden bietet neben dem großen Oldenburger Liegeradtreffen (siehe Seite S. 9) vor allem die Mitgliederversammlung des ECF's (European Cyclists' Federation) in Stockholm im Juni! Darüber dann mehr in der kommenden Ausgabe.

Doch jenseits von Verpflichtungen ist die spannende Frage, was unter „nordischen“ Verkehrsverhältnisse zu verstehen ist? Egal ob Oldenburg oder Stockholm. Von Oldenburg wissen wir, dass der Radverkehrsanteil bei nahezu 40% liegt, was für deutsche Verhältnisse mehr als ungewöhnlich ist. Ein Ausrutscher? Oder liegt eine besonders gute Infrastruktur vor, die für ein radfahrfreundliches Klima für alle sorgt?

Apropos alle: die kommenden Ausgaben werden einen Einblick in Spezialfahrzeuge für Menschen mit Behinderungen geben. Ihre Anforderungen sollen und müssen hoch sein, um Mobilität im Alltag zu ermöglichen. Ihre Macher legen sich ins Zeug dafür und über die

Porträts versuchen wir ihr Engagement hervorzuheben (siehe Bericht S.10). Denn eins ist sicher: (Fahrzeug-)Vielfalt auf den Straßen muss wachsen und das beinhaltet die gleichberechtigte Akzeptanz der Andersartigkeit von Fahrzeugen, die mit Menschenkraft angetrieben werden. Dass damit ein verändertes Verständnis vom Umgang im Alltagsverkehr einhergehen muss, ist sicher. Demgegenüber steht oftmals die Diskussion einer Schaffung einer zusätzlichen (und/oder bestehenden) Infrastruktur. Im Zuge der Verdichtung und Versiegelung von Flächen scheint dies hinsichtlich des demographischen Wandels wenig zielführend. Vielmehr gilt es die Diskussion zu unterstützen, dass bestehende Flächen zugunsten umweltgerechterer Verkehrsträger, wie das Fahrrad umverteilt werden sollten. Oder gibt es das schon? Vielleicht in Oldenburg??

Kommt doch einfach vorbei und fahrt mit!



ICE

powered by  **ICLETTA**
The Future of Cycling



www.icletta.com

PRIVAT-Anzeige

Zu verkaufen

Liegevelo Challenge Mistral Deluxe

für Touren und Alltag

Farbe diamondred, Jahrgang 2008, Rahmen Stahl und Carbon, Körpergrösse 160 – 185 cm, Räder 20", Dual-Drive, 27 Gänge, Nabendynamo, Scheibenbremsen, guter Zustand, CHF 2'800.

Ausführliche Angaben unter www.futurebike.ch/Liegeradbörse/Angebote

Kontakt Luzia Niederberger, CH-6370 Stans • Tel. 041 610 78 19 abends • eMail: luzianiederberger@hotmail.com



20 Jahre Birkenstock Bicycles

Was damals gut war...

...ist es heute um so mehr.

Teil 2

Text: Tilman Rodewald - Fotos: Droplimits/Sandra Boehme; Birkenstock

Im März 2016 feierte der Verein Future Bike CH das zwanzigjährige Bestehen des Speedbike-Herstellers Birkenstock Bicycles aus Rapperswil-Jona.

Im Gespräch erzählte uns Jürg Birkenstock, Gründer von Birkenstock Bicycles und Entwickler der Birk-Fahrzeuge von seinen Anfängen*) in der HPV Szene, von den ersten Birk-Rädern, von zwanzig Jahren Birkenstock Bicycles, von seiner Verbundenheit mit dem Verein Future Bike, wieso er seit zwanzig Jahren das gleiche Liegerad verkauft und zuletzt mit welchen Neuerungen Birkenstock Bicycles in die nächsten Jahre startet.

Der Name Comet

„Der Comet wurde nach seiner optischen Erscheinung benannt. Ein Comet ist so schnell, dass man von ihm meist nur den Schweif sieht. Beim Birk Comet mit der Heckverschalung ergeht es einem Zuschauer meist ähnlich, es ist nur noch der Schweif (die Verschalung) zu sehen.“ Jürg Birkenstock

Mittlerweile ist der Comet einmal komplett überarbeitet worden. Mitte der 2000er Jahre wurde er 2 kg leichter und bekam den Namen «Comet RT». 2013 wurde die Adaption der Peregrin-Vollverschalung auf

*) Teil eins im InfoBull 188: Die Anfänge bis zur Firmengründung 1996

den Comet RT fertiggestellt. Diese wurde «Peregrin on a Birk», kurz «PoB» benannt. 2015 kamen ein zweites Gepäckfach und eine einarmige Vorderradaufhängung, sowie die vollständige Scheibenbremsausrüstung dazu (siehe Bild Seite 7) Parallel dazu wurde die Integration des «Speedped» Pedelec Antriebes erfolgreich getestet.

„Der Comet wurde mit den Änderungen bisher stetig besser, günstiger zu produzieren ist er damit aber nicht geworden. Um ihn aber in diese Richtung zu verändern, fehlen mir im Moment die Ressourcen.“ Jürg Birkenstock

Im Jahr 2000 zog die Firma in ihr jetziges Zuhause im Rapperswiler Werkhof. Damit konnte auch ein Bestand an Vorführrädern aufgebaut werden, der Ende 2015 mit dem «df xl» gekrönt wurde. Birkenstock Bicycles sind nun also die erste df-Vertretung der Schweiz.

Ein betrieblicher Höhepunkt im neuen Zuhause war die Herstellung der BMC-Zeitfahrvelos von 2004, mit dem Tyler Hamilton an den Olympischen Spielen in Athen die schnellste Zeit fuhr. Laut Jürg Birkenstock arbeiteten damals bis zu 8 Personen parallel in der Werkstatt.

„Möglich wurde dieser Auftrag vor allem dank des Velomobils Birk «Butterfly», das auch ausserhalb der Liegeradszene ein Referenzprodukt war.“ Jürg Birkenstock

Das Birk Butterfly wurde ab 1999 bis ca. 2001 – und damit zeitlich parallel zum «Quest» von velomobiel.nl – entwickelt. Vorbild war das «Bumble-bike», ein damals ultraschnelles Velomobil. Ursprünglich war das Birk 07 als Vermietfahrzeug gedacht, wurde dann aber nur zweimal gebaut und ein finanzieller Misserfolg. Trotzdem bleibt das Butterfly bis heute ein gutes Velomobil, da es den einfachen Einstieg einer Leitra mit den ae-



rodynamischen Fähigkeiten eines holländischen Velomobils vereint.

„Auch wenn ich nie eine Funktion im Verein Future Bike übernommen habe, glaube ich doch, mit einem Grossteil meiner Arbeit viel für den Vereinszweck – die Förderung der leichten und umweltschonenden Fahrzeugtechnik – getan zu haben.“ ^{Jürg Birkenstock}

Nach dem Butterfly folgte das achte Birk Rad, ein Handbike (Birk 08, siehe Bild). Es war ein ultraschnelles Rennfahrzeug, das auch einige Male gebaut werden konnte, bis sich die Renn-Reglemente änderten und damit gegen seine Bauweise sprachen.



Jürg Birkenstock und der Future Bike

Seit 2007 arbeitet Jürg Birkenstock neben dem Velobau bei Ruppert Composite – einem Leichtflugzeughersteller (Ruppert Archaeopteryx) – und konnte so auch beim Solar Impulse Projekt mitarbeiten.

„Ein Grossteil meines Lebens wurde passiv vom Verein Future Bike bestimmt.“

2007 las ich zum Beispiel im InfoBull vom Archaeopteryx, daß er doch – weil fußstartfähig – auch im weitesten Sinne ein HPV sei. So wurde meine Arbeit branchenübergreifend, und blieb doch dem Vereinszweck treu.

Überhaupt sehe ich die Verbundwerkstoffe (Com-



posites) sehr nahe am Vereinsziel und bin mit meinen Betätigungsfeldern sehr zufrieden.

Ohne die Rennen der HPV-Vereine wäre es nicht zur Firmengründung gekommen, und nicht zuletzt habe ich vor genau 20 Jahren an eben solch einem Velorennen meine Ehefrau Regula kennengelernt.“ ^{Jürg Birkenstock}

Der Autor dankt Jürg Birkenstock und Regula Birkenstock für ihre Mitarbeit.

Nachruf Dieter Lutz

Text: Heike Bunte - Foto: Astrid Johan

Dieter Lutz verstarb im Mai diesen Jahres. Man sah und traf Dieter bis zum Schluss einmal jährlich auf der SPEZI. Dieter trat am 1.10.1986 in den Verein ein und gehörte somit zu einer der ersten Mitglieder.

Er versprühte am HPV Stand auf der SPEZI stets seinen Optimismus und berichtete von seinen Liegeradaktivitäten. Hier erkundigte er sich stets nach dem «Sachstand» des HPV's und der damit zusammenhängenden Arbeiten. Sicherlich auch, um Mut zu machen. Während seines Ruhestandes befasste er sich weiterhin sehr intensiv mit dem Thema Liegerad und sein Velomobil reihte sich in einer ganzen Reihe von Fahrzeugen ein. Damit verwirklichte er sich selbst einen besonderen Wunsch. Neben der Liegeradleidenschaft ließ er auch immer mal wieder die Ukulele erklingen. Zuletzt bei der 25 Jahr Feier 2010 zur Gründung des HPV mit dem Liedtext «Lie back & dream». Wir wünschen seiner Frau, seinen Kindern und den nahestehenden Freunden viel Kraft für die kommende Zeit.

Heike Bunte und Andreas Hentze für den gesamten Vorstand



Das Große Oldenburger Liegeradtreffen (GOL) im August

Text, Foto: Oldenburger Liegeradgruppe



Von Freitag, 12. bis Sonntag, 14. August 2016 findet wieder das Große Oldenburger Liegeradtreffen statt!

Dazu sind erneut alle Liegerad-, Trike- und Velomobilfahrer und -fahrerinnen aus Deutschland sowie den angrenzenden Nachbarländern herzlich eingeladen. Die Oldenburger hoffen wieder auf ein internationales Teilnehmerfeld.

Für die Veranstaltung steht das bereits vom GOL 2012 bekannte ehemalige Offizierscasino in Oldenburg-Donnerschwee mit Außengelände zur Verfügung. Neben einfachen Zimmern, Zelt- und Abstellmöglichkeiten für die Fahrzeuge bietet es verschiedene Gruppenräume, eine große Terrasse und einen angrenzenden Garten. Die Küche des Hauses sorgt für das leibliche Wohl.

Einen Veranstaltungsplan mit Anmelde-Formular gibt es unter: www.oldenburger-liegeradgruppe.de.



Ein Dreirad von HP Velotechnik auf Rezept

Text: Jan Krankzoch - Fotos: HP Velotechnik

Eine Hilfsmittelnummer für das Gekko fxs ermöglicht die Kostenübernahme durch Krankenkassen.

Das Gekko fxs Trike von HP Velotechnik hat jüngst eine Hilfsmittelnummer erhalten. Damit ist es als medizinisches Hilfsmittel anerkannt, welches verordnet und von den gesetzlichen Krankenkassen bezahlt werden kann. Legt der behandelnde Arzt aufgrund bestimmter Indikationen fest, dass dieses Dreirad zur Unterstützung der Therapie benötigt wird, so kann quasi ein Rezept dafür ausgestellt und der Kasse vorgelegt werden. Die entscheidet daraufhin, in welcher Höhe sie die Kosten übernimmt.

Insbesondere für beeinträchtigte Kinder und Jugendliche ab einer Körpergröße von 115 cm, die durch Lähmungen, neuromuskulären Erkrankungen, Gleichgewichtsstörungen oder eingeschränkte Beweglichkeit auf ein spezielles Fortbewegungsmittel angewiesen sind, bietet sich das Gekko als leicht laufendes und bis zu einer Größe von 180 cm mitwachsendes (!) Dreirad an. Mit gleichaltrigen Freunden „auf Augenhöhe“ mitfahren zu können – das ist grade für junge Menschen mit Handicap ein unglaubliches Erfolgserlebnis.

Die bekannte HP-Qualität und gefällige Optik versprechen, dass es zu

einem begehrten und langjährigen Begleiter wird – weil es faltbar ist, vielleicht sogar im Urlaub...

Für Erwachsene können die Kosten für ein Gekko fxs auch von anderen Trägern wie Unfall- und Autoversicherungen oder Berufsgenossenschaften sowie Stiftungen übernommen werden, falls die Bedürftigkeit z. B. durch einen Unfall hervorgerufen wurde. Sowohl für die Geschädigten als auch die Versicherer kann dieses Angebot, die Mobilität wieder herzustellen und die Genesung zu beschleunigen, sehr attraktiv sein. Das Gekko fxs ist für Erwachsene bis zu einer Körpergröße von 180 cm geeignet.

**Gekko fxs von HP Velotechnik • Nummer im Hilfsmittelverzeichnis:
22.51.02.0061 (seit 12.04.2016)**

Üblicherweise sind Spezialräder dieser Art natürlich recht kostspielig. Das liegt zum einen an der aufwendigen Fertigung und individuellen Anpassung an die Nutzerin /den Nutzer. Zum anderen müssen

die Hersteller von Hilfsmitteln mit viel Aufwand zusätzliche Anforderungen erfüllen. So musste HP für das Gekko fxs eine CE-Konformitätserklärung gemäß Europäischer Medizinprodukte Richtlinie abgeben. Ein wichtiger Aspekt bei Medizinprodukten: Jedes einzelne Exemplar muss identifizierbar sein, damit im Falle von Mängeln oder Risiken an einem Fahrzeug alle anderen Besitzer schnellstmöglich informiert werden können. Zudem wurde für die Zulassung als Hilfsmittel beim Spitzenverband der Krankenkassen eine 1500-seitige Dokumentation eingereicht, unter anderem mit einer sehr umfangreichen Studie zur Gebrauchstauglichkeit.

Bedürftigen (und deren Eltern) ebnet die Zulassung gewiss den Weg, ein solch hochwertiges Trike zu erlangen, welches sich in ähnlicher Bauart schließlich auch ohne das Attribut «Hilfsmittel» sehr großer Beliebtheit erfreut.

Ferner wird, wenn die Krankenkasse ihr Placet gegeben hat, die Beschaffung einfach: Mit dem «Rezept» in Händen, haben Klienten die Wahl zwischen dem Sanitätsfachhandel oder einem von zur Zeit rund 50 ausgewählten HP-Fachhändlern in Deutschland, die zuvor eine besondere Schulung zum Gekko fxs genossen haben.



Weitere Informationen: www.hpvelotechnik.com/produkte/gekko_fxs/konzept_d.html

Spezialradmesse 2016

Text: Christian Precht - Fotos: Christian Precht & andere ©

Die «Spezi» ist jedes Jahr dasselbe und doch immer wieder anders. Natürlich gibt es diejenigen Firmen und Stände, die jedes Jahr an der gleichen Stelle ausstellen. Aber es gibt auch immer wieder Aussteller, die plötzlich fehlen. Der Stand ist jedoch sicher wieder belegt. Dass alle Hallen und das Freigelände proppenvoll sind, ist eine wirkliche Konstante auf der Spezi. Auch dass es außerhalb der eigentlichen Ausstellung mindestens so interessante Fahrzeuge zu sehen gibt wie innerhalb.

Dieser Bericht folgt wie immer meinem persönlichen Weg über die Spezi, wenn auch nicht in chronologischer Reihenfolge. Er stellt keinen Anspruch auf Vollständigkeit oder Repräsentativität.

AVD Windcheetah

Auf dem Stand von Advanced Velo Design gab es eine 10 kg leichte Windcheetah zu bestaunen. Außer durch leichtere Komponenten als bei den normalen Versionen wurde das tiefe Gewicht durch die Verwendung von Carbon-Rohren statt der üblichen Aluminium-Rohre erzielt. Der Name ist übrigens FRO: for racing only. Wie jedes Jahr war auch der Burrows



© AVD Velo Design

Ratracr SL ausgestellt, der aber leider auf der Website von AVD nicht zu finden ist.

AZUB

Das Programm von AZUB wird immer größer. Außer dem günstigen Segment wird auch hochwertigeres angeboten und etliche Spezialitäten,



so ein Faltlieger namens Origami und das Liegetandem TWIN. Neu ist das Ti-FLY, ein Dreirad mit Titan-Blattfedern als Vorderradaufhängung. Eine elegante Lösung, die in den 1930er Jahren auch bei Autos angewendet wurde, wenn auch mit Federn aus Stahl. Zusätzlich zu den Federn sind Dämpfer angebracht, damit das Dreirad sich nicht aufschaukelt.

Bernds

Die Fahrradindustrie beginnt sich ja gerade daran zu gewöhnen, dass es mit Continental noch einen zweiten Anbieter von Zahnriemenantrie-

ben gibt und mit Haberstock Mobility noch einen dritten. Bei Bernds gibt es auch Lösungen mit Riemen nach Industriestandard in 8 mm Teilung. Die kleinere Teilung erleichtert es, kleine Ritzel zu verwirklichen, mit denen man die für kleine Antriebsräder nötigen Übersetzungen realisieren kann. Das macht Bernds ganz still schon seit Jahren. Bei einem großen Hersteller habe ich vergebens danach gefragt. Für Tandemfreunde, die gerne ohne Einschränkungen mit dem Zug zu Touren anreisen möchten, gibt es bei Bernds das Falttandem. Das Falten ist zwar etwas aufwendig, aber gefaltet ist es nicht mehr größer als ein normales Rad. Besser falten lässt sich das Low-step. Es lässt sich zu einem Päckchen von 106 x 80 cm (Länge x Höhe) zusammenfalten.

**binova flow**

Der binova flow Pedelec-Antrieb kann an praktisch alle Räder nachgerüstet werden. Die Motoreinheit wird statt des vorhandenen Tretlagers montiert. Sie funktioniert mit nahezu allen Kettenblättern und Riemenscheiben. Mit 2.000 € ist der Antrieb nicht billig. Dafür ist er aber praktisch lautlos, weil ohne Getriebe. Die Unterstützung ist kräftig und sehr gut geregelt, wovon ich mich auf



einer kurzen Probefahrt überzeugen konnte. Die Abschaltung bei 25 km/h ist sehr sanft. Leider ist der Antrieb recht voluminös (ersetzt aber gleichzeitig den Hosenschuttring). Der binova flow wird sowohl einzeln verkauft, als auch an Hersteller und Händler. Die Steuerungssoftware kann an individuelle Bedürfnisse angepasst werden. ▶

Busch+Müller

Bei den Scheinwerfern gibt es einen neuen mit 100 Lux Leuchtkraft. Wer sich darüber geärgert hat, dass der b+m Spiegel schlecht verstellbar und nicht abklappbar ist, findet jetzt Modelle mit 60 und 80 mm Durchmesser, welche einfacher zu handhaben sind. Leider gibt es sie nur für die Lenkerendmontage.

carla cargo

Die carla cargo funktioniert wie ein motorisierter Handkarren, ist aber mit Fahrradtechnik umgesetzt; daher ist das Fahrzeug leicht. Leicht genug, um auch ans Fahrrad angehängt zu werden. Mit dem kräftigen Motor ist sie dabei auch für große Lasten geeignet. 150 kg Zuladung sind er-



laubt. Auf einer großen, ebenen Ladefläche gibt es 1.500 Liter Platz, etwa so viel wie in einem PKW-Kombi. Der Preis von 2.000 € ohne Motor und 4.000 Euro mit erscheint hoch, dafür wird reichlich Transportkapazität geboten. Dabei ist die carla cargo schmal wie ein Fahrradanhänger.

Cycles JV-Fenjoux

Cycles JV-Fenjoux stellen zwei Typen Velomobile her, das Mulsanne, welches mit Carbon-Karosserie und ohne Farbe 29 kg wiegt, 33 kg mit. Der zweite Typ ist das Le Mans mit außen liegenden Vorderrädern. Sie suchen noch Händ-



ler. Selber verkaufen sie viele Marken von Velomobilen und Liegerädern.

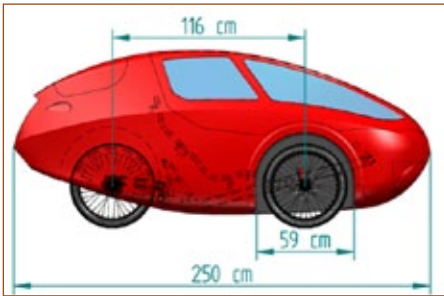
Der Tandemladen (vertreten durch Zweiradprofi Bünd)

Tandems mit aufrechter Sitzposition nach Hollandart von Multicycle gibt es bei dem Tandemladen von Zweiradprofi Bünd. Die Tandems sehen schwer aus, aber für das Modell mit elektrischer Unterstützung wird ein Gewicht von nur 31 kg angegeben. Das Multicycle Bünd Edition Klapptandem lässt sich zwar nur einmal zusammenfalten, ist dann aber nur noch 160 cm lang, also sogar kürzer als ein normales Rad.



eC-velo Challenger

Das Challenger ist ein Velomobil auf einem AZUB Tricon 20 Dreirad aus Belgien. Die Firma stellt eigentlich Leiterplatten und elektrische Schaltkreise her - «eC» steht für Eurocircuits. Das Tricon Dreirad muss leicht abgeändert werden, damit die Velomobil-Karosserie montiert



werden kann. Zum Nachrüsten ist die Karosse also nicht so geeignet. Das Dreirad bekommt unter anderem eine Oberlenkung. Das schien vielen Spezi-Besuchern zu gefallen, denn das grüne Testmobil war ständig unterwegs und immer von einer Traube Interessierter umgeben.

HP Velotechnik

Die Liege- und Dreiradpalette ist im Wesentlichen noch dieselbe wie schon auf der Eurobike gezeigt. Neu ist HP Velotechnik jetzt als Hersteller von Medizinprodukten zertifiziert. Sie haben nun auch eine Hilfsmittelnummer. Der Reha-Bereich soll ausgebaut werden, auch für Jugendliche, z.B. mit dem Gekko fsx. Vieles, was für besondere Bedürfnisse konzipiert wird, ist auch für Kunden mit normalen Ansprüchen interessant, so die Scorpion plus Modelle mit dem höheren Sitz. Auch gibt es jetzt Pedale, die



den Fuß auf demselben halten, aber nicht fixieren. Ein Modell ist ähnlich wie die Fersenhalter, die früher viele selber gebastelt haben (ich auch), auf einem anderen wird der Fuß richtig festgebunden. Da die Halteplatte aber unten eine Klickplatte hat, kann sich der Fuß bei einem Unfall rechtzeitig genug vom Pedal lösen.

Zweiräder laufen immer noch nicht gut; Dreiräder dagegen, gerade für besondere Bedürfnisse, machen das Hauptgeschäft aus.

Leiba

Auf dem Stand von Leiba gab es die neue „Record“ zu sehen. Diese ist noch nicht ganz fertig entwickelt, aber vier Stück sind schon gebaut (und wohl auch verkauft). Die Leiba Record wiegt 26-28 kg in Größe S, ist also kein leichtes Velomobil. Die Modelle «X-stream» und «Classic» gab es natürlich auch zu sehen, Probefahrten darin waren sehr begehrt.



Leitra

Carl-Georg Rasmussen war wie so oft in seiner Leitra zur Spezi angereist. Die über 900 km hat er in 8 Tagen zurückgelegt, und das mit über 80 Jahren. Auch wenn er noch fit ist, sucht er jetzt einen Nachfolger. Dass die Leitra ein gutes Reisemobil ▶



© Michael Pohl

ist, demonstrieren eine Leitra auf Island- und eine auf Nordlandreise.

Lindenau

Auf diesem Stand gab es eher schwer aussehende Velomobile zu sehen, die auf käuflichen Dreirädern aufgebaut sind. Ein Elektro-Zusatzantrieb gleicht das höhere Gewicht aus. Der Anspruch ist auch nicht, ein leichtes und schnelles Muskelkraftfahrzeug anzubieten, sondern ein Vehikel, mit dem man sich mühelos und umweltfreundlich fortbewegen kann. Die Adresse der Website



lautet übrigens www.sunlider.de. Die Verkleidungen werden von der Firma „Schöne Linie“ hergestellt, die auch Motorrad-Seitenwagen produzieren. Man darf also professionelle Qualität erwarten.

Nazca

Nazca präsentiert das falt-Liegetandem „Quetzal“, das im entfaltenen Zustand immerhin rund



© PEZERN

2,75 m lang ist. Ausführungen mit 24“-Rädern und mit 26“-Rädern stehen zur Wahl. Die Sitzhöhe beträgt mit 26“-Rädern durchaus nicht übermäßige 64 cm. Die Preise fangen bei 4.395 € an.

Pedalpower

Dieser Spezialist für Lastenräder und Tandems bietet fast alle Tandems mit «PP» Kupplungen an. Diese funktionieren analog wie die bekannten «S+S» Kupplungen, aber mit Polygonen statt Zähnen. Ein richtiges Falttandem ist das «Butterfly». Dieses hat 20“-Räder und kann auf 100 x 90 x 45 cm zusammengeklappt werden. Mit einem Gewicht ab 22 kg ist das Butterfly noch halbwegs tragbar, jedenfalls zu zweit. Zusätzlich lässt es sich auf Rollen schieben. Die Version mit Rohloff-Nabe gibt es ab 3.241 €. Auch wenn das Butterfly kein Hochleistungstandem ist, ist es sehr praktisch, dass man es in jedem Zug mitnehmen kann.



Pima Velobike

Das CabBike lebt wieder! Die Neuauflage kommt aus polnischer Produktion; 42 kg wiegt es ohne, 55 kg mit Elektrounterstützung. In Bezug auf das Gewicht ist es also weiterhin nicht



leicht. Neu ist, dass es jetzt standardmäßig oben offen ist. Eine kleine Haube sorgt indes für Wetterschutz. Wie bisher ist es sehr geräumig und recht wendig. Das Grundmodell heißt Cab Bike Hawk Classic und kostet ab 4.970 €. Etliche weitere Modelle sind geplant.

Räderwerk

Bei den Milan Velomobilen gibt es keine großen Neuigkeiten. Im Moment werden sie in Details weiterentwickelt, insbesondere die Haubendichtung, aber auch der Boden und die Steifigkeit.



Reiseradgabel

Teleskopfedergabeln benötigen regelmäßige Wartung und Pflege, die Reiseradgabel nicht. Die geschobene Schwinge wird durch ROSTA Gummifederelemente gefedert und geführt. Es gibt keine Lager, die man schmieren, abdichten und warten muss. Die Preise fangen bei 399 € an. Es gibt natürlich Versionen für «normalgroße» Räder, aber auch für 20“-Räder, Spezialversionen auf Anfrage. Übrigens ist eine Anti-Dive



Funktion (Gabel taucht beim Bremsen nicht ein) durch die Konstruktion automatisch gegeben.

Schwalbe

Ein einziger 20“-Reifen wird derzeit in schlauchloser Ausführung angeboten, der Schwalbe «Pro One». Pläne, die «Standardreifen» wie Marathon, usw. schlauchlos anzubieten, sind noch unsicher. Schade, denn Reifen ohne Schlauch bieten Potential für leichteren Lauf und bessere Pannensicherheit.

Velogical

Der Nachrüstsatz «Velospeeder», um aus einem Fahrrad ein E-Bike zu machen, wurde an einem Brompton gezeigt. Die Lösung ist sehr kompakt. Das Faltmaß wird überhaupt nicht verändert. Mit



Technik

einem kleinen Akku von 193 Wh Kapazität wiegt das Set nur 1,6 kg, rekordverdächtig leicht. Ein Akku mit 322 Wh Kapazität wiegt 800 g mehr. Die Akkus werden in einer Stofftasche untergebracht, die beliebig am Rahmen befestigt werden kann. Wie die Dynamos von Velogical laufen die Velospeeder-Motoren auf der Felge.

Velomobilize

... war nicht durch einen eigenen Stand vertreten, aber z.B. durch Jessica Miller auf dem Stand von Räderwerk. Velomobilize ist wieder umgezogen nach Schwefel 28 in Dornbirn.

Velomo

Der Trend zum Vierrad war an vielen Orten zu sehen, auch bei Velomo. Das Vierrad «Hi-Q» wiegt 19 kg. Der Hauptvorteil gegenüber einem Drei-

rad ist der große Stauraum zwischen den Hinterrädern. Zwei Wasserkisten passen hinein. Die Entwicklung der Vierräder steht bei Velomo erst am Anfang. Zu den Forschungs- und Entwicklungsprojekten mehr auf: www.velomo.eu/quad.

Velomobiel

Das vierrädrige Quest, welches «Quattro» heißt (höre ich da einen großen, humorlosen Automobilbauer schimpfen und vielleicht sogar mit dem Anwalt drohen?) war mit zwei Exemplaren vertreten und wurde eifrig probegefahren. Wie das Quest ist es ein ziemlich großes Gefährt, verständlich wenn ich Allert Jacobs in seiner vollen Länge sehe. Aber ich und viele andere kurze Leute brauchen nicht so viel Platz. Vielleicht gibt es ja mal ein Quattro XS.

Wolf & Wolf

Nach einigen Auftritten als Gast auf anderen Ständen hatte Wolf & Wolf dieses Jahr Premiere mit einem eigenen Stand. Dieser war wirklich schön gestaltet und prominent am Eingang von Halle 2 platziert. Zu sehen gab es ein aus Stahl gefertigtes Touren-Liegerad mit 15 kg Gewicht. Das gilt für die volle Ausstattung mit Licht, Schutzblechen und Gepäckträger. Den Namen «Alpentourer AT1» trägt das Fahrzeug zu Recht. Im Rahmen eines Baukurses bauen Schüler einer Abschlussklasse je ein Liegerad und touren anschließend auf diesem über die Alpen ans Mittelmeer.

Vertrieben wird der Alpentourer AT1 im Direktverkauf. Die Räder werden als Bausatz geliefert,



dazu gibt es eine Bauanleitung in 17 Tutorials. Die Baukurse, welche es für eine gewisse Zeit gab, gibt es demnächst nur noch für die Schüler.

Die Resonanz auf dieses neue Liege(zwei)rad war an der Spezi gut. Nun wünschen wir Wolf & Wolf, dass die gute Resonanz sich auch in guten Verkaufszahlen niederschlägt. Etliche Leute haben gelobt, dass das Liegerad auf Big Apple rollt und dafür auf eine Federung verzichtet werden konnte. Ein Spezialität ist die einarmige Vordergabel, die mehr Platz für die Kette schafft.

Zox

Das Dreirad mit Obenlenker, das ZOXTrike, sieht immer noch so selbstverständlich und logisch aus wie 2015. Ihr dürft gerne mal einen Fahrbericht einschicken.



Neben einer großen Auswahl von Liegerädern bietet ZOX auch diverse



Tandems an, von denen sich etliche einfach auseinandernehmen lassen. Da Captain und Stoker bei gewissen Modellen je ihren eigenen Antrieb ohne Synchronkette haben, muss man keine ölige Kette anfassen, um die beiden Hälften zu trennen. Jede Hälfte ist dann nicht größer als ein normales Rad. Die neuen Regeln der SBB, welche den Veloselbstverlad in vielen Zügen verbieten, kann man so umgehen. Die Preise fangen für die Modelle mit zwei Antrieben an bei 3.930 € (inkl. 180 € Aufpreis für das teilbare Hauptrohr). Für viele Modelle kann man dabei ein Hinterteil kaufen, welches das Tandem zum Solorad macht.

Resümee

Wenn ihr mich fragt, wie es war, ist die erste Antwort: «Die Redaktionssitzung war erfolgreich.» Denn die Gespräche sind mindestens so wichtig und interessant wie die ausgestellten Fahrzeuge, obwohl ich eigentlich lieber gucke als rede. Natürlich treffe auch ich gerne immer wieder Leute, mit denen ich (am Info Bull) zusammenarbeite, solche, die seit Jahren treu inserieren, und solche, die seit Jahrzehnten eine wichtige Rolle in der HPV-Szene spielen.

Was gibt es für Trends? Wie HP Velotechnik gesagt hat, geht einer vom Zweirad zum Dreirad. Wie die zunehmende Zahl

von Vierrädern in der Ausstellung zeigt, geht der Trend vielleicht auch noch weiter zum Vierrad. Ob das zu mehr praktischen HPV's führt? Die vielen Dreiräder werden anscheinend häufig für Freizeitfahrten gekauft, weniger für den Alltag. Auch Freizeitfahrten sparen Autofahrten, aber das Ziel der HPV-Bewegung ist umweltfreundlicher Transport. Werden Vierräder in dieser Hinsicht etwas bringen? Technisch bieten sie Vorteile: größere Kippstabilität, mehr Gepäckraum. Aber mit der vorhandenen Infrastruktur für Fahrräder sind sie genauso wenig kompatibel wie Dreiräder.

Liegezweiräder kann man eigentlich überall fahren, wo man auch normale Räder fahren kann. Bedeutet jetzt der Rückgang der Verkaufszahlen von Liegezweirädern, dass immer weniger Leute diese als Fahrzeug für die täglichen Wege benötigen? Oder habe ich die falschen Informationen, und die Verkäufe von Liegezweirädern nehmen gar nicht ab?

Wir werden es sehen, und uns vielleicht auf der Spezi 2017 wiedersehen. ▶



*Keilform der 1980er Jahre im Jahr 2016: Plymobil © Michael Pohl
Spezi Messeshuttle
Vierrad-Eigenbau außerhalb der Hallen © Michael Pohl
Auch damit kann man fahren: Ruderdreirad*





Freude am Selbstfahre



human powered vehicles.org

HPV-Deutschland e.V.

e-mail: info@hpa.org



Auf der SPEZI hatte der HPV Deutschland wieder einen Teileverkaufsstand vor dem Eingang und den Infostand im Foyer der Halle 3.

HPV-Forschung an Universitäten - Teil 2

Text: Jan Krankzoch - Fotos: Michael Head

In der letzten Ausgabe haben wir im Teil 1 unserer Serie zur HPV-Forschung an Universitäten die Franzosen vorgestellt (IB 188 S. 34f), nun sind die Briten dran.

Das Interview mit Michael Head von der Universität Liverpool wurde in schriftlicher Form geführt; Feb.-April 2016.

Porträt der Arbeitsgruppe

Info Bull, Jan Krankzoch (IB): Lieber Michael! Du bist Student Sponsorship Manager des Arion2-Projekts an der Universität Liverpool. Das HPV-Team an Eurer Universität (ULV) wurde erst 2013 gegründet. Wer gab den Zündfunken?

Michael Head (MH): Das ULV Team gehört zu den sogenannten «Capstone»-Projekten der Universität Liverpool – das sind jeweils 2jährige Projekte mit Anbindung an die Industrie, die einen Teil des Master-Studiengangs der Ingenieurwissenschaften bilden. Der wissenschaftliche Betreuer Tom Short gründete dieses Projekt, da auch Studierende Interesse bekundet hatten.



University of Liverpool • Brownlow Hill, Liverpool,
Michael Head Student Sponsorship Manager of the ARION2 Project • Engineering the ARION2 Land Speed Bicycle, The University of Liverpool

Telephone: [+44] 07511566309
Email: m.p.head@student.liverpool.co.uk
Web: www.ulvteam.co.uk
Facebook: www.facebook.com/ulvteam
Twitter: www.twitter.com/ulvteam



UNIVERSITY OF LIVERPOOL | SCHOOL OF ENGINEERING
ARION2
S P E E D B I K E

IB: Im Vergleich zu anderen technischen Bereichen - worin liegt wohl der Reiz dieses Projekts?

MH: Vielleicht, weil bisher noch kein britisches Team versucht hat, HPV-Geschwindigkeitsrekorde zu brechen. Oder, weil es verspricht, Kreativität und Erfindungsgeist besonders herauszufordern.

IB: Hat denn die Uni Liverpool in ihrer Geschichte eine besondere Beziehung zu Fahrradforschung oder Sportwissenschaft?

MH: Nein, zu beiden nicht. Aber unsere Universität ist bekannt für innovative und interessante Projekte!

IB: Inspiriert euer Projekt vielleicht andere Unis in Großbritannien, ebenfalls schnelle HPVs zu bauen?

MH: Plymouth hat 2015 ein Handbike entwickelt. Aber soweit ich weiß, sind wir die einzigen, die offizielle Rekorde angreifen wollen.

IB: Was bedeutet der Projektname «ARION»?

MH: Arion ist der Name eines Pferds aus der griechischen Mythologie, das berühmt war für seine Schnelligkeit.

IB: Laut Homepage besteht euer Team aus Studenten und Absolventen. Leiten die „Fortgeschrittenen“ nur an oder liefern sie auch praktische Beiträge?

MH: Es ist eigentlich ein rein studentisches Team – acht stammen aus dem 3. Ausbildungsjahr, acht befinden sich schon im vierten. Alle müssen praktische Leistungen beitragen, manche haben zusätzlich administrative Aufgaben.

IB: Welche Rolle hast du in dem Team?

MH: Ich pflege die Verbindungen zur Industrie, um Sponsoren und Lie-

feranten für die benötigten Materialien zu gewinnen. Wir sind auf die Erfahrungen und Material-Zuwendungen aus der Industrie angewiesen; daher ist eine gute Partnerschaft von großer Bedeutung.

IB: Hat das Team 2013 aus dem Nichts heraus begonnen oder gab es irgendwelche Grundlagen?

MH: Einige Studierende kannten lediglich das Thema HPV. Wir haben aber bei Null angefangen. Indes hat das Team schon jetzt erste Erfahrungen bei Wettbewerben gesammelt.

Aktuelle Projekte

IB: Gegenwärtig arbeitet ihr schon am ARION Mark 2. Werdet ihr weiterhin ein solches Tempo vorlegen – nicht nur auf der Rennstrecke?

MH: Ja - wir streben an, jedes Jahr ein neues Modell zu entwickeln. Entweder basierend auf dem bewährten Material oder als ganz neues Konzept, z.B. wird das ARION3 ein handbetriebenes Rad sein. Wir glauben über alle Möglichkeiten zu verfügen, um bei jeder Überarbeitung oder mit neuen Ansätzen deutliche Verbesserungen zu erlangen.

IB: Verglichen mit dem ARION1: Um wieviel «Prozent» besser ist wohl das ARION2 - und warum?

MH: Das ARION2 sollte etwa 20 % weniger Luftwiderstand haben und darum deutlich schneller sein. Aber wir wissen es nicht genau, denn nur beim Rennen zeigt sich die wahre Performance. Wir sind aber zuversichtlich, dass diese Voraussage zutrifft.

IB: Auf eurer Homepage ist zu lesen, dass ihr euch mit dem ARION2 auf den Battle Mountain IHPVA Wettbewerb vorbereitet. Kommt ihr auch zu Renntagen in Europa?

MH: Wir erwägen eine Teilnahme an der DEKRA-Veranstaltung. Zwei ►



Arion 1 in Battle Mountain



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



Kultur

Team-Mitglieder waren ja 2015 dort und die würden gerne mit dem ARION1 und ARION2 wieder starten.

IB: Möchtet ihr euch auch für Langdistanz-Wettbewerbe einschreiben?

MH: Das ist eher unwahrscheinlich, denn das Design der ARIONs ist gezielt auf kurze Sprints ausgerichtet.

Technik und Ausrüstung

IB: Bitte beschreibe einmal Mittel, die euch für die Entwicklung und Produktion zur Verfügung stehen.

MH: Wir können folgende Tools verwenden: ●ANSYS FLUENT Software, um die aerodynamischen Eigenschaften zu modellieren, ●Pro Engineer Software, um die Hülle und Technik im Inneren zu konstruieren, ●CNC-Maschinen, um die Form für die Hülle und Metall-Komponenten zu fertigen. ●Für die Fertigung der Form erhalten wir auch Hilfe von Unternehmen aus dem Umland. ●Die eingesetzten Materialien sind hauptsächlich Kohlefaser-Verbundwerkstoffe und Aluminium. ●Die Universität hat eine eigene Werkstatt, die anhand der von Studierenden eingereichten technischen Zeichnungen Teile produziert. ●Wir konnten zur Erprobung eines ARION Modells auf den MIRA Windkanal zurückgreifen, um die CFD-Analysen zu überprüfen (CFD = Computational Fluid Dynamics – Anm. d. Red.).

IB: Gehört der Windtunnel zu den Einrichtungen der Universität?

MH: Nein, er ist eine externe Organisation, die das ULV-Team als Sponsor unterstützt. Mehr Informationen darüber gibt es unter www.horiba-mira.com/.

IB: Welcher Bestandteil des Rads bietet deiner Meinung nach das größte Potential für Verbesserungen?

MH: Wenn man genug Zeit und Mühe investiert, kann praktisch jede Komponente verbessert werden. Wir konzentrieren uns hauptsächlich auf die Form der Verkleidung, also die Aerodynamik. Neben weiteren kleinen Modifikationen sind wir aber z. B. auf Frontantrieb und größere Laufräder umgestiegen.

IB: Gibt es irgendwelche Teile am ARION, die man auch im Laden kaufen könnte.

MH: Bremsen und Schaltwerk sind kommerzielle Serie, ansonsten werden praktisch alle Teile selbst entworfen und in der eigenen Werkstatt gebaut.

Fahrerinnen und Fahrer

IB: Ihr habt bereits eine Fahrerin und zwei Fahrer nominiert: Natasha Morrison, Ken Buckley und Dave Collins. Wie sind diese zu eurem Team gestoßen?

MH: Das Team hat im November 2014 Kandidatinnen und Kandidaten für den ARION1 zu Leistungstests eingeladen, die das Äußerste abverlangten. Basierend auf den gewonnenen Testdaten und weiteren Parametern, wie z. B. dem Gewicht, haben wir eine Auswahl getroffen. Während die Aufstellung bei den Männern für den ARION2 wohl unverändert bleibt, gehen die Tests für weitere Bewerberinnen demnächst los.

IB: Auf der Team-Homepage sucht ihr auch noch nach neuen Bewerbern. Welche Qualitäten sind gefordert?

MH: Wir suchen FahrerInnen, die gerade am Zenit ihrer Leistungsfähigkeit stehen und sich ganz auf unser Projekt konzentrieren können. Denn nicht nur die Fitness ist entscheidend, sondern auch der Freiraum für Testfahrten und Rennveranstaltungen.

IB: Seit wann bereiten sich die FahrerInnen vor und wie hoch ist denn der Trainingsaufwand?

MH: Eine optimale Vorbereitung dauert mehr als ein halbes Jahr. Ken Buckley, einer unserer aktuellen Fahrer, übernimmt seit kurzem auch die Rolle des Trainers. Wir haben spezielle Trainingspläne entwickelt, nach denen alle FahrerInnen für den Battle Mountain Wettbewerb vorbereitet werden.

IB: Haben die FahrerInnen Einfluss auf das Design der Maschinen?

MH: Die Konstrukteure hören sich die Meinung der FahrerInnen genau an. Vorrang hat, dass sich die Athleten in ihren Fahrzeugen sicher und wohl fühlen. Falls hier Probleme auftreten, müssen wir diese sofort beseitigen. Wir haben ein Team-Mitglied benannt, das sich um genau diese Kommunikation zwischen den FahrerInnen und der technischen Abteilung kümmert.

Finanzierung und Förderung

IB: Eure Homepage nennt zahlreiche Sponsoren. Einige davon sind dem Fahrradmarkt verbunden, andere nicht. Könntest du an einem Beispiel erläutern, wie ein Sponsor gewonnen wurde?

MH: Die meisten Sponsoren wurden über E-Mails oder bei Messebesuchen kontaktiert. Wir informierten sie über unser Projekt, stellten den möglichen Nutzen einer Kooperation dar und diskutierten, auf welche Weise sie helfen können. Die Sponsoren leisten Beiträge ganz unterschiedlicher Art – aber genau das ist wichtig für den Fortbestand unseres Projekts. Zum Beispiel: Sigmatex, unseren Kohlefaser-Sponsor, lernten wir auf der Advanced Engineering Show 2015 kennen. Unsere Anfrage, ob sie uns mit Werkstoffen unterstützen können, wurde sofort begeistert aufgenommen. Nach kurzem E-Mail-Verkehr durften wir ihre Niederlassung besuchen und konnten eine Förder-Vereinbarung abschließen.

IB: Es geht also nicht nur um Geld, sondern Sachmittel sind auch erwünscht?

MH: Technisches Wissen und Materialien sind sehr begehrt – ebenso Dienste, wie z. B. Zugang zum bereits erwähnten MIRA Windtunnel oder zu den CNC-Fräsen unseres Partners Pentaxia.

IB: Wie hat sich seit 2013 der Kreis der Sponsoren entwickelt?

MH: Unser Vorhaben vermittelt offenbar Prestige und einen hohen technischen Anspruch; stets hat es bei genügend Firmen Interesse geweckt, die gerne ihren Namen damit in Verbindung bringen lassen. Daher war unsere Lage nie prekär. Durch die neuen Rekorde in unserem Metier wurden bestehende Sponsoren sogar bestärkt und wir konnten weitere hinzugewinnen.

IB: Ist es vorstellbar, eine ARION ohne Unterstützung Dritter zu fertigen?

MH: Nein, allein mit Mitteln der Universität könnten wir das nicht schaffen. Der Bedarf an Material und Werkzeugen übersteigt unsere eigenen Kapazitäten. Außerdem sind wir auch dringend auf die Expertise unserer Sponsoren angewiesen.

Ausblick

IB: Stell dir vor, euer Team bricht den Stunden-Rekord – was nehmt ihr euch als nächstes vor?

MH: Wir werden versuchen den Titel zu verteidigen, uns weiter zu verbessern und streben auch den Handbike-Rekord an.

IB: Werdet ihr irgendwann auch Fahrzeuge bauen, die im öffentlichen Straßenverkehr benutzt werden können?

MH: Unsere Räder sind nur für den Wettbewerb konzipiert, aber unsere Erkenntnisse können teils auch kommerziell verwendet werden – ähnlich wie bei der Formel 1. ►

Kultur

IB: Würdet ihr eine Kooperation mit anderen Universitäten begrüßen, um eventuell auch so etwas wie eine «Uni-Liga» für regelmäßige europäische HPV-Renntage zu etablieren?

MH: Wir sind von den Treffen mit anderen Uni-Teams immer begeistert und unterstützen ausdrücklich einen Know-How-Austausch. Mit einem Team aus Italien, das wir letztes Jahr in Nevada getroffen haben, würden wir gerne Besuche zwischen den Universtäten arrangieren.

IB: Werdet ihr vielleicht auch eine Delegation mit euren ARIONs zur Feier des 200sten Jubiläums des Fahrrads nach Mannheim entsenden können?

MH: Leider glaube ich nicht, dass wir das schaffen, wir unterstützen den HPV-Verein aber zu diesem Anlass gerne mit Medien.



Der HPV-Verein dankt Michael und dem ULV-Team für dieses Interview und wünscht viel Erfolg bei den kommenden Wettbewerben!

haberstock
mobility gmbh

Sicher,
wartungsarm,
komfortabel.



Schlumpf Tretilagergetriebe

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

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

PUSH THE BUTTON!

schlumpf
innovations 

by haberstock mobility.
Jetzt erleben

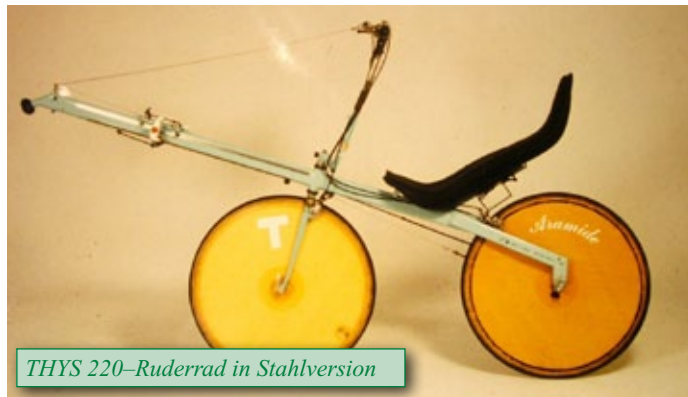
Rowingbikes von Derk Thijs – 30jähriges Jubiläum

Text: Jan Krankzoch - Fotos: Derk Thijs

Ein weiteres Jubiläum eines HPV-Entwicklers ist zu feiern: Im Januar 1986 unternahm Derk Thijs die Jungfernfahrt auf seinem ersten Ruderrad. Die seit dem Ende des 19. Jahrhunderts bestehende Idee, sich mit der vereinten Kraft von Beinen, Rücken und Armen fortzubewegen, griff er auf und entwickelte sie über mehrere Stufen und Jahrzehnte beharrlich weiter.

Details hierzu sind sehr anschaulich auf Derks Homepage gezeigt: www.rowingbike.com/de/history_category/precursors-rowingbike/

Die laufenden Verbesserungen des Antriebssystems mündeten z. B. 1998 im Patent für die «snek», dem schneckenförmigen Nabenaufsatz, der die Zugbewegung des Antriebsseils in die Rotation des Hinterrads umsetzt. Auch die linear geführte Pedaleinheit, die mit einer Kupplung für die Wahl des Entfaltungsbereichs auf dieser Schnecke verbunden ist – und somit eine fast stufenlose Schaltung darstellt -, ist ingeniös. Zudem werden die aktuellen Rahmen aus modernen Verbundwerkstoffen gefertigt. Die Rowingbikes sind damit nicht nur extravagante Fitness-Geräte, sondern gleichfalls sehr schnelle Fortbewegungsmittel.



Derk scheint das Paradebeispiel eines HPV-Gründers der 80er und 90er Jahre zu sein. Gesegnet mit gleich mehreren Talenten wie schöpferischer Kraft, technischem Sachverstand, kaufmännischer Courage und außerordentlicher Athletik, gelingt es ihm nicht nur, Lösungen für eine besondere Fortbewegungsform zu finden und umzusetzen, sondern seine Produkte auch noch zu vermarkten und mit ihnen im sportlichen Wettbewerb zu triumphieren.

Dass Sport und Bewegung Derks Leidenschaft sind, kann man unschwer erahnen. Dass er aber mehrfacher Surf-Weltmeister ist und zudem als Erfinder des Kite-Surfens und des Snakeboards betrachtet werden darf,



erste CVT-Version „Goldklümpchen“



Derk in Alp d'Huez auf den Spuren der Tour de France

lässt einen verblüfft aufhorchen! Trotz aller Erfolge deutet Derk in einer persönlichen Notiz zu seinem Jubiläum an, dass der Weg zum jetzigen Rowingbike auch viel Entbehrungen und Disziplin forderte. Die Wende vom kostspieligen Hobby zum einträglichen Geschäft vollzog sich erst nach der Rowingbike Tour de France 2001 – es dauerte also 15 Jahre bis zu einer hinreichenden Resonanz des Marktes.

Derzeit baut Derk im Manufaktur-Betrieb ca. 40 Ruderräder pro Jahr. Er ist mit dem Takt dieser Arbeit und dem Umsatz zufrieden, sehnt sich aber etwas wehmütig nach einem größeren Investor, der diesem Sportgerät mehr Publizität einbringen könnte. Es geht Derk hier nicht um das winkende

«Big Business», sondern um das Prinzip, einen Traum zu verwirklichen und das Potential seiner Erfindungen auszuschöpfen. Im Alleingang möchte Derk, der nun 57 Jahre alt ist, hingegen nicht mehr expandieren – ein solventer Partner wäre also sehr willkommen. Als Sportler und Radtourist bleibt Derk seiner eigenen Maschine mit steter Begeisterung treu...

Der HPV-Verein wünscht Derk weiterhin viele genial Einfälle, starke Beine und Arme, gute Lungen und einen Weißen Ritter, der seine Erfindung in die Welt trägt. ►



THYS 250-Ruderrad mit Standard-Hinterradgabel



THYS 209-Ruderrad als Carbonversion



leichter Gang



mittlerer Gang



schwerer Gang



Traix Cycles | Dortmunder Straße 1 | 48155 Münster | +49 (0) 251 20891037 | www.traix.de



TRAIX



Circe Cycles



Liegeradrennen in Breisach

Text, Fotos: Tilman Rodewald

Am Samstag den 16. April fand zum ersten Mal ein Liegeradrennen in Breisach am Rhein statt. Organisiert wurde aus dem Umfeld von DropLimits.com, gefahren wurde das Liegeradrennen im Rahmen der 31. Breisacher Radrenntage auf dem Gelände des «Badischen Winzerkellers».

Die Rundstrecke von 1.45 km Länge war 25 mal bei trockenen Bedingungen zu absolvieren. Liegeräder und Velomobile starteten gemeinsam bei bewölktem Himmel, wurden aber von DropLimits getrennt ausgewertet.

Der Gesamtsieg ging wenig überraschend bei den Frauen an Nici Walde und bei den Männern an Daniel Fenn, beide waren in ihren df-Spezialanfertigungen unterwegs.

Aus FutureBike-Sicht war – neben dem gelungenen Event – der 1. Rang bei den Unverschalten von Edgar Teufel auf einem Troytec Lowracer zu bejubeln.

Mehr Resultate und Bilder auf: www.droplimits.com





Speckwegtour 2016

Text, Fotos: Andi Gerber

Der Speckweg ist der schon traditionelle Saisonauftakt des Future Bikes CH an die Sonne. Aufgrund garstiger Wetterprognosen nördlich der Alpen führte die Speckwegtour 2016 nach Italien.

Es stand eine relativ gemütliche Fahrt in 4 Tagen von Airolo via Laveno, Pavia und Monza retour nach Chiasso an. Für die sportlich-ambitionierteren Teilnehmer bot sich am letzten Tag noch die Möglichkeit einer Fahrt über dem Südufer des Lago di Como zur Madonna del Ghisallo.

Jubiläum / Rückblick über 10 Speckwegtouren

Am 20. April 2007 trafen sich in Airolo 3 entschlossene Pioniere zur ersten Speckwegfahrt. In 2 Fahrtagen ging es 350 km die Leventina runter, dem Lago Maggiore entlang, über die Po-Ebene bis nach Genua ans Meer. 2008 ging es dann von Airolo nach Cuneo, einer herrlichen Stadt südlich von Piemont und im Zug via Genua wieder nach Hause. Für mich persönlich sowohl meine erste Langstreckentour mit Etappen über 150km wie auch die erste Teilnahme am Speckweg mit unvergesslichen Erlebnissen. 2009 folgte ein, verglichen zu den beiden vorherigen Touren, eher lockerer Speckweg von St. Moritz nach Novara. 2010 ging es nicht von Stadt zu Stadt sondern von Agriturismo zu Agriturismo. Insbesondere Unterkunft und Nachtessen im Gutshof nahe Ghemme sowie die Fahrt quer durch

Mailand inklusive Fotostop direkt vor dem Dom ist wohl allen Teilnehmern in bester Erinnerung. 2011 ging es wieder in die Vollen, der fünfte Speckweg führte wieder nach Savona ans Mittelmeer. Erstmals wurde das Zürcher Sechseläuten ausgenutzt um die Tour auf 4 Tage auszudehnen was fortan zur Norm wurde. 2012 dann die Ausnahme von der Regel, statt Sonnenschein war Dauerregen und Kälte angesagt. Eigentliches Ziel war erneut das Mittelmeer mit Rapallo, erreicht wurde trotz grossem Einsatz nur Pavia. 2013 war eine Spezialausgabe für Leute mit Interesse an Kultur ▶





Pavia



Vor dem Mailänder Dom

und Mode, es ging nach Mailand. 2014 dann die Premiere nördlich der Alpen. Bei bestem Wetter ging es vom Jura runter nach Dole, von dort weiter dem Doubs entlang Richtung Besancon, inklusive Besichtigung der Strecken der WM im Sommer in Saone und Basel. Mit den guten Erfahrungen vom Doubs-Nord ging es dann 2015 gerade wieder an den Doubs mit einer westlichen Variante mit dem Tal der Loue und der Abtei von Cluny als Höhepunkte. 2016 ging es dann aufgrund des Wetters eben erneut nach Italien an die Sonne und Wärme statt ins Elsass in den Regen. Ehrlicherweise wurden wir zwar am letzten Nachmittag auch heftig verregnet, aber immerhin war der Regen warm.

„El Presidente“ als langjähriges Herz des Speckwegs

Eng verbunden ist der Speckweg mit dem leider 2015 verstorbenen Jürg Zryd welcher die Touren von 2007 bis 2013 organisierte und mit seiner unvergesslichen Art zu einem jeweils ganz besonderen Erlebnis machte. Manche mögen angesichts der gefahrenen KM zwar hauptsächlich einen sportlichen Charakter des Speckwegs erwarten, aber eigentlich standen andere Punkte auch im Zentrum: Mittelmeer sehen, Sonne tanken, Ausruhen, Entspannen, Geniessen, Essen und Schlafen. Auch bei der Bezeichnung Speckweg ist ein Zwinkern dabei. Soll nun der Speck weg von den Hüften, dank ausgedehnten Fahrten ohne Stress mit dem Puls in der idealen Fettverbrennungszone oder steht der reichlich vorhandene Speck entlang des Weges im Vordergrund welcher nachher eben weggeputzt ist? Nicht nur bei Jürg als Genussmensch kam der zweite Aspekt nicht zu kurz, es stand immer viel garantierte Italianità und Cucina Casalinga auf dem Programm.

Ziel ist es früh ins Etappenziel zu kommen, ruhig duschen, umziehen, essen, flanieren, ausruhen, geniessen. Neben einiger Planung ist auch immer einige Spontanität dabei, so können kleinere oder auch grössere Umwege spontan oder auch unfreiwillig eingestreut werden. Mit den Worten von Jürg: Speckweg, der ultimative Anlass für all diejenigen, die ein Pfündchen abnehmen oder zwei Kilöchen zunehmen wollen.

Näheres zum Speckweg 2016

Bilder sagen mehr als Worte, entsprechend stichwortartig die wichtigen Punkte. 12 Teilnehmer waren dieses Jahr dabei, davon erfreulicherweise 5 Frauen, was wohl einen neuen Rekord darstellt, und wieder mal ein



Entlang dem Kanal vor Pavia



Madonna del Ghisallo

Tandem. 2 Teilnehmer waren das erste (und hoffentlich nicht das letzte) Mal dabei. Eindrücklich dabei sicher Martin der mit nur rudimentärer Liegeradefahrung an der Tour teilnahm und die 4 Tage problemlos mitfuhr. Insbesondere die Strecke entlang Ticino und Naviglio di Bereguardo nach Pavia und die Spazierfahrt durch den grossen Park von Monza waren wunderbar und beim Gedanken an die Pasta mit Käse-Nussauce läuft mir gerade das Wasser im Munde zusammen. Die optionale Passfahrt zur Madonna del Ghisallo bot dann schon einen kleinen Vorgeschmack auf den zweiten traditionellen Tourenhöhepunkt des Future Bikes CH: die Herbsttour, welche dieses Jahr einige Alpenklassiker der Schweiz auf dem Programm hat.

Ausblick fürs 2017

Runde Jubiläen sind nett, Schnapszahlen sind aber noch viel besser! Entsprechend ist es das Ziel mit der elften Ausgabe des Speckwegs im April 2017 erneut eine Saisonseröffnungstour nach Maß durchzuführen. Ob eher gemütlich oder sportlicher, ob nun das Elsass, die Donau oder erneut das Mittelmeer hängt vom Wetter ab und wird wieder kurzfristig entschieden.

Aber egal, nach 10 tollen Speckwegtouren wünsche ich mir, dass die nächsten 10 Fahrten genauso gut bleiben, wie es bis anhin der Fall war. Wie jeden Frühling: Der Speck muss weg, die Sonne und das Liegevelo locken. ►

Madonna del Ghisallo - Comer See





- 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@hpv-parts.de

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

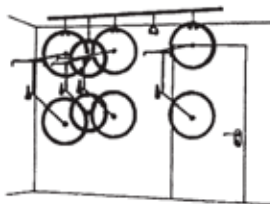
tel 062 / 824 84 18
fax 062 / 824 84 38

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

15 Tage im Sommer

Text, Fotos: Alf Göbbert

Die Tour de Natur - «das erfolgreichste Verkehrsprojekt Deutsche Einheit» - und eine besondere Art von Urlaub

Am 27. Juli war es mal wieder soweit: Wie in jedem der letzten 25 Sommer machten sich ca. 150 Radler jeden Alters – viele auch mit „besonderen“ Rädern – auf eine Tour zwei Wochen durch die Republik. Dieses Jahr ging es von Braunschweig vorbei am Schacht Konrad und dem DDR-Endlager Morsleben über den «Flughafen» Berlin bis ins Braunkohlerevier bei Cottbus. Insgesamt 725 km. Auffallend auf dieser Tour war die große Anzahl von Familien mit Kindern. Und ich mit Frau und Kind mittendrin. Die jüngste Teilnehmerin gerade mal vier Monate alt. Das längste Geführt ein Bullit mit zwei Anhängern.

Nach über einem Jahrzehnt «normalem» Familienurlaub hatte ich mal wieder Lust auf die besondere Atmosphäre einer solchen Tour. In den 90ern – der guten alten Zeit der Fahrraddemos – bin ich bei vielen Veranstaltungen mitgefahren. Vielleicht erinnern sich einige noch: Auftakt, Courage, Gegenwind, Woodsmog und Gradwanderung, um nur die großen zu nennen. Auch die Tour de Natur stammt aus dieser Zeit, aber im Gegensatz zu mir hat sie in all der Zeit keine Pause gemacht.

Das bunte Treiben der kleinen Tourteilnehmer war immer wieder toll anzusehen. Die Kinder sind durch die Turnhallen und Gänge getobt, haben überall geniale Spielplätze gefunden. Die Jugendlichen fanden ihresglei-

chen und spielten Karten oder «Werwolf». Bezeichnend war der Anspruch eines Vaters: „Auf der Tour kann ich besser entspannen als wenn ich allein mit der Familie und unseren drei Kindern unterwegs bin. Denn hier weiß ich, dass immer jemand da ist und ein Auge auf die Kinder hat.“

Schön war es auch zu beobachten, wie die Tour den Rahmen schafft, der viele Menschen - aus der Region oder von weither - miteinander ins Gespräch bringt. Neben Fachsimpeleien über Fahrradtechnik, den Austausch über vegane Kochrezepte oder wie man den Alltag mit dem Fahrrad meistert, gab es zahllose Diskussionen über die Umweltthemen, die jedem von uns unter den Nägeln brennen. Und über gute Ansätze und Lösungen, die es vielleicht ja schon irgendwo gibt. Wie man sich zum Beispiel in seiner Stadt für einen besseren Radverkehr einsetzen kann oder was das Mietshäuser Syndikat so macht. Viele Ideen für den Alltag und fürs Aktivwerden vor Ort - und das gute Gefühl, nicht allein zu sein. Das schafft Impulse für die 50 Wochen bis zur nächsten Tour!

Um es nochmal deutlich zu sagen: die Tour de Natur ist eine Demonstration und keine Tour de France! Es wird ein Tempo gefahren, bei dem auch Familien mit Kindern und ältere Menschen Spaß haben. Demonstration, das bedeutet viele bunte Plakate, Musik und Tanz, Straßentheater und Jonglage, Akrobatik, Transparente und aktuelle Themen. Eine bunte, lebendige, phantasievolle und stressfreie Art, den Sommerurlaub zu verbringen. Es bedeutet aber auch blau-silberne Fahrzeuge mit blauen Blinklichtern vorne und hinten. Es wird mitten auf der Straße gefahren, und zwar ganz besonders gerne auf den sonst für uns Radfahrer gesperrten Autobahnen und Kraftfahrstraßen. Für die Velomobilisten zur Warnung: Trotz des guten Ausbauszustandes dieser Wege wird auch hier nicht besonders schnell gefahren. Aber mit den drei Rädern ist Umkippen ja sowieso kein Thema.

Wer bei dem Tempo nicht ausgelastet war, der hat bergauf Mitfahrer geschoben. Oder sich als Ordner betätigt. Nicht um die Radfahrer zu ordnen – zumindest meistens – sondern um die «Outos» davon abzuhalten, sich mitten zwischen die Kolonne zu drängen. Nicht immer erfolgreich, aber die ganz Hartnäckigen haben wir an die uniformierten Begleiter verwiesen. Welche gerne auch kostenpflichtig bestätigt haben, dass der «Outofahrer» im Unrecht war.

Tour de Natur, das bedeutet auch Übernachten in Sporthallen, Schulen oder ähnlichen Räumlichkeiten mit eigener Isomatte und Schlafsack. Manche auch im eigenen Zelt. Bei Burg (Spreevald) war es eine urige Kneipe. 2014 sollen eine Kirche, ein Bauernhof und ein Segelfluggzeughangar dabei gewesen sein. Also ein bisschen Abenteuerurlaub mitten in Deutschland. Immer mit Klo und Waschbecken. Oft mit Duschen - meistens warme.

Ein ganz besonderes Erlebnis ist die mobile Küche «Fläming Kitchen» von Wam Kat. Es wird in recht eindrucksvollen Töpfen (120 bis 200 Liter) auf sehr beeindruckenden Gasflammen eine große Hitze verbreitet. So gab



es zum Frühstück Kaffee und Tee satt mit Vollkornbrot und selbstgemachten Aufstrichen. Jeden Mittag wurde eine leckere Suppe und jeden Abend ein wundervolles Drei-Gänge-Menü gezaubert - rein pflanzlich, bio und möglichst regional. OK, drei Gänge auf einem Teller. Aber beliebig oft Nachschlag und immer total lecker. So wurde jeder satt und allen hat es geschmeckt. Es soll sogar einige Menschen geben, die nur wegen des Essens mitfahren. Und die in den zwei Wochen tatsächlich ein paar Kilo zunehmen.

Das Wetter 2015 war zweigeteilt: In der ersten Woche haben wir uns über das recht kühle und

windige Wetter mit Schauern beklagt. Wir waren zu Gast im „War starts here-Camp“ beim größten militärischen Spielplatz Deutschlands in der Colbitz-Letzlinger Heide. Und mussten bei Sturm und Regen das große Veranstaltungszelt durch unser Körpergewicht am Wegfliegen hindern. In der zweiten Woche hatten wir Sonne pur und extreme Hitze, so dass wir uns über jeden Windhauch und Regentropfen gefreut hätten – leider gab es weder Hauch noch Tropfen. «Das ist die Nachlieferung an Wärme für die erste Woche, ist einfach im Poststreich hängengeblieben», so haben wir bei 40°C gescherzt. ►



Das Ziel der Tour war in Groß Gastrose, direkt an der Neiße. Da der «Fluss» dieses Jahr nur etwa knietief Wasser führte, haben wir eine Flusswanderung bis nach Polen gemacht. Zusammen mit dem Lausitzcamp, mit Greenpeace Deutschland und Greenpeace Polen gab es eine großartige Aktion am Braunkohletagebau vor dem Kraftwerk Jänschwalde. Sehr erfolgreich, nur ein paar Wochen nach der Tour wollte Vatenvall den Tagebau verkaufen.

Zurück ging es für uns an einem Sonntag mit dem Zug über Berlin und Hamburg. Der RE2 der Bahn über Schwerin ist im Sommer nicht wirklich zu empfehlen. Das Fahrradabteil war voll, die Fahrräder schon übereinander gestapelt, das Gepäck auf den Treppen gelagert, aber draußen standen immer noch viele Radfahrer. Einige sind nicht mit gekommen, da direkt hinter mir die Tür zugeschlagen ist. Zum Glück waren meine Frau und

Nach der Tour ist vor der Tour!

Auch 2016 wird es eine Tour de Natur geben. Sie startet dieses Jahr am 23. Juli im niederländischen Groningen und führt durch Ostfriesland, über Oldenburg und Cuxhaven, an Weser und Elbe entlang und durch Schleswig-Holstein. Sie endet am 6. August in Kiel. Es wird zwei Wochen eingetreten für ökologische und soziale Fragen und gegen umwelt- und menschenfeindliche Verkehrsprojekte. Es wird für naturverträgliche Landwirtschaft und gegen die Nutzung von Atom- und Kohlekraft demonstriert. Konkrete Themen werden sein: der Radverkehr in Groningen und Oldenburg, die Küstenautobahn A20/ A22, auch durch den Wesertunnel, die Massentierhaltung, die nicht zu übersehende Windkraft und natürlich die zwei AKWs an der Strecke in Esenshamm und Brokdorf. Es gibt auch genug Muße durch Ruhetage bei Papenburg und in Cuxhaven sowie eine CM in Bremerhaven.

Es gibt wieder regionale vegane Bio-Vollwertkost und Radfahren statt Fitness-Center. Die Tour ist keine perfekt organisierte Katalogreise, sondern erfindet sich jedes Jahr neu. Jede und Jeder trägt bei, was sie und er kann und will.

In Zahlen: Etappenlänge: 40 bis 60 km pro Tag, mehrere „Ruhe“-Tage. Übernachtung in Turnhallen oder im eigenen Zelt. Kosten mit Vollverpflegung: 10 bis 24 Euro pro Tag, Kinder kostenlos. Aktuelle Infos telefonisch unter 0351/ 49 433 54. Oder online unter www.tourdenatur.net. Wer es nicht erwarten kann: Dort stehen auch die Termine der Vorbereitungstreffen.

mein Sohn vor mir eingestiegen. An einen Sitzplatz war natürlich nicht zu denken, noch nicht einmal auf dem Boden. Von Hamburg nach Bremen konnten wir dann im Metronom erleben, wie eine Privatbahn es deutlich besser macht.

Mein Fazit der zwei Wochen: Es war der beste Urlaub seit Jahren und ich werde 2016 wieder mitfahren!

ADFC-
DACHGEBER

REISERADLERS
ÜBERNACHTUNGSVERZEICHNIS 2016/17



Aktuell

ADFC Dachgeber 2016–Tipp und Service des HPVs

Der ADFC-Dachgeber ist ein privates, nicht kommerzielles Projekt. Es basiert auf dem Gegenseitigkeitsprinzip: Wer Mitglied wird erklärt sich bereit, Radler auf Tour nach Möglichkeit und auf Anfrage für eine Nacht bei sich unterzubringen. Im Gegenzug darf er auf seinen Raddouten kostenfrei bei anderen Dachgebern nächtigen. Auch Mitglieder des HPV Deutschland können dem Dachgeber beitreten und sind wie ADFC-Vollmitglieder mit 10 Euro/Jahr dabei (sonst 15 Euro). Sie erhalten dafür das jeweils aktuelle Verzeichnis mit derzeit über 3.200 Adressen in Deutschland und einigen Ländern der Welt. - Bei der Anmeldung bitte die HPV-Mitgliedsnummer angeben.

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

Get bent on a straight frame.

Corso mit 790c!

BACGHETTA recumbent bikes

www.bacchetta-bikes.de
Peter Weiß • Pfaffenstraße 6 • 31522 Amibech
fon 05471-13591 • info@bacchetta-bikes.de

Termine

◀→ provisorisch Future Bike Schweiz HPV Deutschland Tandemclub Allgemein

02.- 03. Juli 2016 — HPV Weltmeisterschaften

auf der Cyclevision in Sloten bei Amsterdam • www.ligfiets.net

02. - 03. Juli 2016 — DLC Öschelbronn ◀→

Rennen auf 200-Meter-Holzbahn nahe Nagold (Schwarzwald)

09. - 10. Juli 2016 — Langstreckenrekorde Aldenhoven

Rekordversuche 6h+ • Aldenhoven Testing Center • www.hpv.org

09. - 10. Juli 2016 — Liegeradrennen Casteljaloux (Bordeaux)

www.sesa.blog4ever.com/articles/competitions-velomobiles-velocouches

14. - 24. Juli 2016 — BHPFC Sywell Rallye UK

www.bhpfc.org.uk • Human Powered Flying

22. - 24. Juli 2016 — DEKRA-Ring - Kurzstreckenrekorde

www.hpv.org/index.php/weltrekorde-am-lausitzring

31. Juli 2016 — Bergzeitfahren Schauinsland

in Freiburg - www.schauinslandkoenig.de

Juli 2016 — BHPC Lasham Rally -GB-

www.phpc.org.uk

30. Juli - 01. Aug. 2016 — 3-Tages Anlass Tandemclub CH

nur bei genügender Teilnehmerzahl - Anmeldung Doodle-Link auf www.futurebike.ch

12.- 14. August 2016 — GOL

Großes Oldenburger Liegeradtreffen • www.hpv.org

14. August 2016 — Highlander - Rund um Vorarlberg

www.highlander-radmarathon.at

27. August 2016 — Stelvio-Stilfserjoch Radtag

www.stelviopark.bz.it/radtag

28. August 2016 — Bergzeitfahren Buchenegg Ostwand

www.bergzeitfahren.ch

31. Aug. - 04. Sep. 2016 — EUROBIKE Friedrichshafen

Publikumstage sind Sa. & So.

02.- 04. September 2016 — DLC Bahnrennen & Straßenrennen

Radbahn Köln-Müngersdorf & Langenfeld • www.hpv.org

04. September 2016 — Slow Up Albula

www.slowup.ch/albula/de.html

17. September 2016 — Karlsruher Schloßparktreff ◀→

www.pedaltreter.de/~karlsruhe/

18. September 2016 — SURM Schwarzwald Ultra Marathon

www.surm.de

25. September 2016 — Tandemclub-Tagestour

Im Raum Winterthur • 30 km, 200 Höhenmeter • von Pamela & Daniel Hellstern

25. September 2016 — Freipass 2016 ◀→

www.freipass.ch

24.- 25. September 2016 — Future Bike Herbsttour 2016

2-Tagestour Stelvio, Umbrail • www.futurebike.ch

24. Sept. - 02. Okt. 2016 — Future Bike Herbsttour 2016

9-Tagestour Stelvio, Umbrail, Spülgen, San Bernardino, St. Gotthard

08. Oktober 2016 — Cybathlon ETH mit Velorennen

www.cybathlon.ethz.ch

November 2016 — Future Bike Herbsthock ◀→

24.- 28. Mai 2017 — 4-Tages Anlass Tandemclub CH ◀→

statt Tages- und Wochenendtouren



Future Bike Schweiz

Future Bike CH, 4600 Olten • vorstand15@futurebike.ch
Kontodaten PC 80-21211-7 • Zürich • IBAN CH38 0900 0000 8002 1211 7

Präsident

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

Vize-Präsident & 1. Redaktor Info Bull

Christian Precht - Regensbergstr. 49 - 8050 Zürich • Tel. 0 76 - 576 82 05 • christian@stahlross.ch

Mitgliederverwaltung/Kassier

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

Tandemclub

Michael Döhrbeck - Grasgarten 1 - 2560 Nidau • Tel. 0 32 - 331 79 01 • koordination@tandemclub.ch

Web-News-Editor

Andreas Gerber - Honrainweg 23 - 8038 Zürich • Tel. 0 44 - 201 74 51 • andi@futurebike.ch

Öffentlichkeitsarbeit, 2. Redaktor Info Bull, Anlaufstelle Neumitglieder

Tilman Rodewald - Morystr. 9 - 4125 Riehen • Tel. 0 78 - 628 85 33 - info@futurebike.ch

Beisitzer, Kontakttelefon Liegeveloanfragen

Erwin Villiger - Dorackerweg 9 - 4448 Läuflingfen • Tel. 0 79 - 636 10 72 • erwin.villiger@bluewin.ch

Tandemclub Kontaktadresse

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

Tandemclub Tourensekretariat

Rana Gilgen - Seerosenstr. 1 - 3302 Moosseedorf • Tel. 0 32 - 512 72 33 • touren@tandemclub.ch

Review Future Bike CH - Zeitschriftenservice

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

Vertreter in der WHPVA - Webmaster - Archiv Future Bike CH

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

Webmaster

Ralph Schnyder - Reggasse - 4460 Gelterkinden • Tel: 0 61 - 981 564 08 • ralph@futurebike.ch



HPV Deutschland e.V.

Kippergasse 20 - 99425 Weimar • 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: GENODEM1DNW

Mitgliederverwaltung

Adressänderungen bitte melden, ein Nachsendeauftrag gilt für das Info Bull nicht!

mitglied@hpv.org

Schriftführung

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

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?

Zweistimmige und kompetente Beratung, dann — durch unsere große Auswahl — die Möglichkeit auch ungewöhnliche Fahrradmodelle Probe zu fahren. Und, da wir Fahrradler nicht nur verkaufen, sondern verstehen, machen wir auch bei „versandfertigen“ Fahrradern einzelne Komponenten gegenwärtig aus, wenn wir mit deren Qualität nicht einverstanden sind. Besser können konstruieren wir für Sie komplette Einzelanfertigungen von Individualrädern bis zu rekordverdächtigem Velomobil „Milan“.

Was es sonst noch nicht gibt — wir haben es!

Und die „Milan-Familie“ wächst.

Der Milan 4.2 schließt nun dem Eis

- Mittelmotor einer zweiten Person
- großes Displayboard
- hervorragende Aerodynamik

Nach Infos unter www.milan-velomobil.de



Fahrräder: Wir haben ständig über 25 Modelle von 8 Herstellern verfügbar.

Wir sind  Essenzio-Bändler und bieten Rad- und Zubehörhandel an.



Der Milan in großer TTT-Klassifikation.

Wir liefern Fahrradler und Komponenten unter anderem von:

AnthroTech

ESCOMPTON

christiania
bikes

DAHON

Elevélo

FLUX



HASE

HP

KLETTA



Reinholdler Straße 13 • 30159 Hannover • Telefon 051 471 71 74 • www.raederwerk.com • Mo - Fr 10 - 18 Uhr (Sa bis 14 Uhr), Sa 10 - 14 Uhr

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 bei praesident@futurebike.ch 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

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

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.– |

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) - Kippergasse 20 - 99425 Weimar

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!



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 Faltdmaßen.

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

