

Info Bull

190

August 2016



Rekordwochenende Aldenhoven

Velos für kleine Menschen



HPBs in Regensburg



Aktuell

ECF-Versammlung

Kultur

Veloladen Liegeräder
Junik Räder für Kleine

News

Vollgummireifen
E-Nachrüstung

● Cyclevision 2016
● HPV-Forschung Uni Delft

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

Editorial

4 Heike Bunte...

Kultur

6 Junik - Fahrräder für kleine Menschen
 12 Veloladen Liegeräder
 30 HPV-Forschung - Uni Delft
 42 Fahrradkochbücher

Aktuell

14 ECF in Stockholm

News

35 E-Nachrüst-Antrieb
 36 Schwarmintelligenz
 37 Wolf & Wolf
 37 Durch die Mongolei segeln
 38 Fahrräder die nicht fahren
 39 Vollgummireifen

Rennen & Rekorde

18 24 Stunden in Aldenhoven
 24 Francesco Russos Stundenrekord
 26 HPB-EM in Regensburg
 44 Cyclevision 2016

Service

46 Termine
 47 Wer macht was?
 49 Future Bike Shop
 50 Impressum

Titelfoto: © Michael Head, Junik, Heike Bunte



6 Juniks Fahrräder für kleine Menschen



14 ECF in Stockholm



18 24 Stunden in Aldenhoven



26 HPB-EM in Regensburg

Kiel unter, Hochwasser Oberkante und Flying Bavarians...

Text: Heike Bunte

Wer glaubt, aktive Mobilität sei einseitig, irrt gewaltig! Wer glaubt, aktive Mobilität findet nur auf dem Trockenen statt, irrt auch gewaltig. Neben der Tatsache, dass der HPV im Juni die Europameisterschaften der Human Powered Boats in Regensburg durchführte (S. 26), stellt sich die berechtigte Frage, wie wir in Zeiten von unglaublichen Hochwasserständen im Hochsommer das Thema «Mobilität» definieren.

Der ECF (European Cyclist Federation) stellt im Rahmen seiner Jahresversammlung in Stockholm (siehe Bericht S. 14) fest, dass 11 der 17 Klimaziele des Weltklimagipfels COP 21 das Thema «Fahrrad fahren» beinhalten. Dies bedeutet (theoretisch), dass entscheidende Weichen hinsichtlich einer menschenfreundlicheren (Radfahr-)Umgebung innerhalb und außerhalb von Städten weltweit gestellt werden könnten.

Wie gesagt theoretisch! Das bedeutet auch, dass das Thema «aktive Mobilität» eine Reihe von Fahrzeugen betrifft, die noch längst nicht im Gemeinverständnis angekommen sind. Darüber hinaus betrifft es nicht nur

vermeintlich außergewöhnliche Fahrzeuge, sondern vor allem die Menschen, die sie fahren! Die möchten es nämlich auf angenehme Art und Weise tun und weniger zwischen Staus und sonstigen alltäglichen Gefahren im Verkehrsalltag.

Von daher: Warum nicht mal den Gang übers Wasser wagen, wie der «Flying Bavarian» es zeigt oder einfach mal mit dem alltagstauglichen Pichler-Rad zwischen Außenalster und Barmbek Nord flux durch die Stadt in nur 30 Minuten? Beide Vereine haben die Chance, das Thema «Aktive Mobilität» (D) oder «Langsamverkehr» (CH) als Begrifflichkeit auszufüllen, denn wir haben die (Fahrzeug-)Vielfalt an Bord (siehe Bericht S. 6), die in den kommenden Jahren nicht nur notwendiger, sondern auch sichtbarer auf unseren Straßen wird. Daran ändert weder der Fliegende Holländer noch altes Seemannsgarn etwas.



ICE

powered by



www.icletta.com

OzHPV



Auch auf der anderen Seite der Erdkugel gibt es Freundinnen und Freunde der «besonderen» muskelbetriebenen Fahrzeuge. Auch sie können sich einem nationalen Verband anschließen, um dadurch z. B. in den Genuss einer Vereinszeitschrift zu gelangen. Der OzHPV („Oz“ ist wohl von der landesüblichen Aussprache für «Oztralia» abgeleitet) hat natürlich eine Homepage: www.ozhvp.org.au

Diese legen wir ans Herz, weil dort u. a. die Jahrgänge von 1997-2007 der Vereinszeitung HUFF (Head Up and Feet First) frei einsehbar sind. Für Touristen, die ihr Liegerad mit nach Down Under mitzunehmen gedenken, ist der Verein eventuell auch ein lohnender Kontakt oder der Veranstaltungskalender bietet ihnen Inspiration. Beim Stöbern stößt man in der Rubrik «Shed» auf ein kleines Rechenprogramm, mit dem man sich eine Schablone für Kettenblätter (auch oval!) jeglicher Zahnzahlen und Lochkreise (auch oval!) erzeugen kann, um diese anschließend in Handarbeit herzustellen. Probiert habe ich es nicht, es klingt aber spannend und irgendwie stilvoll...

«Inklusionsmaschinen» und Manufaktur-Spezialitäten aus dem Harz

Text: Jan Krankzoch - Fotos: Junik

Seit mehr als zwei Jahrzehnten bereichert Juliane den Fahrradmarkt mit besonderen Entwicklungen und Beiträgen zur Verbesserung der Ergonomie. Mit originellen und hochwertigen Fahrmaschinen verhilft sie zudem Menschen zu Mobilität, die ohne ihre Hilfe vielleicht auf eine rollende Fortbewegung verzichten müssten. Der «HPV-Familie» ist sie durch sie durch ihre Liegerad-Umbausätze für das Brompton vertraut.

Interview mit Juliane Neuss anlässlich des Umzugs Ihrer Firma nach Clausthal-Zellerfeld

Info Bull, Jan Krankzoch (IB): Liebe Juliane, Du bist mit Deiner Firma grade umgezogen und hast am 2. Juli in Clausthal-Zellerfeld wieder eröffnet. Was war der Grund für diesen Umzug?

Juliane Neuss (JN): Da kam mehreres zusammen. Ich komme ursprünglich aus dem Oberharz und hatte dort bereits vor zwei Jahren das Haus meiner Eltern übernommen. Es war noch nicht klar, wann ich dort für immer hin ziehe, weil ich immer noch stundenweise als Metallographin in einem Schadensforschungslabor in Hamburg arbeite, aber dann wurde mir

in den letzten Jahren meine Wohnung zu eng. Bis dahin habe ich nämlich meine Firma aus meiner 54 m² großen Souterrain-Wohnung heraus betrieben, was bedeutet, dass ich mitunter fast 30 Fahrzeuge in der Wohnung beherbergt habe (wenn auch ganz kleine). Im letzten Jahr habe ich dann die Reißleine gezogen und mich an eine Coaching-Firma gewandt. Ich wollte mein Potential besser ausschöpfen, die Auftragslage war gleichbleibend gut. Die Engpass-Analyse der Coacher brachte immer wieder den Begriff «Platzmangel» ins Spiel und wenige Wochen später entdeckte ich bei einer Fahrt durch Clausthal, dass ein ehemaliges Sonnenstudio leer geräumt wurde. Das war der ideale Platz, weil der Laden ebenerdig liegt und drei Parkplätze vor der Tür hat, in Clausthal eine Seltenheit und wie ein 6er im Lotto.

IB: Es gäbe ohnehin Grund zur Gratulation: Seit fast 20 Jahren bist Du nun mit Deinem eigenen Unternehmen präsent. Mit welcher Geschäftsidee hast Du begonnen?

JN: Der Startschuss für «Junik» kam, als wir, die Namensgeber Juliane Neuß und Ingo Kollibay, 1998 niemanden dafür gewinnen konnten, den Liegerad-Umbausatz fürs Brompton zu produzieren. Nach fast zwei Jahre Verhandlungen hatten wir so viel Arbeit rein gesteckt, dass wir beschlossen, es selbst zu versuchen. Mit Ingo, der als genialer Konstrukteur und Rahmenbauer für die Prototypen-Konstruktion zuständig ist, hatte ich jemand ebenbürtigen und geistesverwandten an meiner Seite - denn nur so können Ideen gesund wachsen.

Vom Liegerad-Umbausatz wurden insgesamt 90 Stück verkauft. Danach war ich erst mal pleite, weil ich falsch kalkuliert hatte. Ich stoppte die



weitere Produktion, da sich im Jahre 2004 auch die Rahmenkonstruktion vom Brompton geringfügig veränderte, was schlagartig das Aus für den Umbausatz war.

IB: Kannst Du bitte den weiteren Werdegang skizzieren?

JN: Eigentlich habe ich ja schon viel früher angefangen.... Mein erster Streich war 1993 das mitwachsende Kinderrad «Skippy», was bis vor zwei Jahren noch von PATRIA in Bielefeld produziert wurde und mittlerweile wieder zu mir zurückgekommen ist. Damals hatte ich noch keine Firma, kam aber dadurch mit Albert Herresthal vom VSF ins Gespräch, habe den «Fernlehrgang Fahrrad» mitgestaltet und sofort selber als erste Frau absolviert. Von 1996 an habe ich sechs Jahre lang die Filiale eines ZEG-Ladens in Hamburg geleitet. Meine Firma, die ich 1998 gründete, produzierte das

«Sauseschritt» und mit den erfolgreichen 8-Gang-Umbauten fürs Brompton konnte ich sogar meinen Schuldenberg vom «Brecki» abtragen.

Der Wendepunkt kam mit dem Kontakt zu der kleinwüchsigen Staatsanwältin Silke S., für die wir ein extrem leichtes Dreirad bauten. «Komm zum Kleinwuchs-Treffen nach Hohenroda!» war ihre Empfehlung. Vor fünf Jahren habe ich ihrem Drängen nachgegeben und es stimmte: Der Bedarf an passenden Fahrrädern ist groß.

Parallel dazu habe ich in den letzten 15 Jahren mit der Firma PATRIA ein Ergonomie-Konzept entwickelt, Fahrrad-Maß-Anfertigungen realisiert und das Buch «richtig sitzen - locker Rad fahren» geschrieben, was aber nur für Nicht-Liegeradfahrer interessant ist. Auch in der elektronischen

Kultur

Satteldruckmessung habe ich bereits 10 Jahre Erfahrung und wende sie bei jeder individuellen Beratung selbstverständlich an.

Diese Tätigkeiten führten dann auch dazu, dass ich seit 2009 in der Fachschule des Innungsverbandes Frankfurt Ergonomie-Unterricht und Werkstoffkunde (Fahrradschadensfälle) in den winterlichen Meisterkursen unterrichte.

Meine Firma ist seit dem 1.1.2016 eine GmbH und das reicht dann auch erst mal als Veränderung, jetzt muss Ruhe einkehren und wieder normal gearbeitet werden.

IB: Man könnte vermuten, dass ein Ballungsraum im Flachland ein geeigneter Standort für einen Laden wie den Deinen ist. Wie lässt sich das aber mit Clausthal, einer eher wirtschaftlich schwachen Region vereinen?

JN: Aufgrund meiner Produkte bin ich nicht auf Laufkundschaft angewiesen. Die Bromptons kommen per Post zu mir (sind ja Falträder!) und meine kleinwüchsigen Kunden würden mir «bis ans Ende der Welt» folgen, um ein passendes zu Fahrrad bekommen, das nicht nach Kinderrad aussieht. Dieses besondere Angebot hat sich bis ins Ausland herumgesprochen. Auch Ergonomie-Kunden reisen für eine Beratung weite Strecken. Wenn ich meinen neuen Standort Clausthal erwähne, kommt meistens der Satz: «Ach, da können wir ja gleich ein paar Tage Urlaub im Harz dranhängen». Das ist ein schöner Nebeneffekt, von dem die Region profitieren kann. Die Clausthaler Technische Universität sorgt zwar für Publicity, aber der gut sanierte Ostharz hat dem Westharz touristisch gehörig das Wasser abgegraben.

Für einige Produkte gibt es Vertriebspartner. Sowohl das Skippy, als auch das 8-Gang-Brompton hatten und haben z. B. in der Schweiz feste Händler.

IB: Deine Stärke und Spezialität sind ganz individuelle und einzigartige Fahrzeuge. Was genau bietest Du an?

JN: In einem Satz: «schwer und hässlich können andere!» Ich möchte Menschen mobil machen, die sonst nichts Passendes bekommen. Dabei sind «Laufmaschinen» in allen Größen und Radanordnungen ein wichtiger Bereich. Laufmaschinen können häufig Rollstuhl oder Rollator ersetzen und sehen auch nicht nach Hilfsmittel aus, wenn man sie vernünftig konstruiert. Bei allen Fahrzeugen sind ein geringes Gewicht (mit Ausnahmen!) und bei Fahrrädern die richtige Kurbellänge wichtig - hier sind andere Hersteller nicht flexibel genug. Ich denke nicht in medizinischen Kategorien, sondern bewegungsorientiert. Das «hpv» in meiner Firmenbezeichnung schützt mich auch davor, mich mit E-Bikes beschäftigen zu müssen. Ich biete die ergonomisch beste Lösung an; dadurch erübrigt sich häufig das andere «E».

Meine Fahrräder sind mit der Zeit immer kleiner geworden. Die endgültige Lücke tut sich bei den kleinwüchsigen Kleinkindern auf. Diese wollen genauso wie ihre Spielkameraden mit fünf Jahren das Radfahren erlernen, suchten bisher jedoch vergeblich nach Fahrrädern für 28 cm Beininnenlänge. Für sie biete ich seit zwei Jahren den «Zaunkönig» als Serienfahrzeug mit 140 mm Rahmengröße, 60 mm-Kurbel, 3-Gang-Schaltung und SON-Dynamo an. Tatsächlich mein erfolgreichstes Modell. Darüber hinaus dann noch 18“- und 20“-Räder in variabler Maßenfertigung.

IB: Arbeitest Du mit bestimmten Verbänden kleinwüchsiger Menschen zusammen?

JN: Ich bin seit drei Jahren Fördermitglied im «Bundesverband Kleinwüchsiger Menschen und ihrer Familien e.V.» (BKMF e.V.). Dieser Kontakt verschafft mir sehr regen Zulauf.

IB: Werden die Kosten für einige Produkte manchmal auch von Krankenkassen oder anderen Trägern übernommen?

JN: Bei Kindern ist das relativ unkompliziert. Die haben bis zum 14. Lebensjahr Anrecht auf ein Fahrrad, was Kontroversen mit der Krankenkasse leider nicht ausschließt. Die Kassen und Sanitätshäuser wollen bevorzugt Geräte mit «Hilfsmittelnummer» vertreiben. Da gibt es einen Katalog mit Fahrzeugen im 70er Jahre-Stil, die gerne noch mit riesigen Teleskop-Stützrädern versehen werden, auch wenn der Kunde das eigentlich nicht braucht. Bei Erwachsenen ist es ein Kampf, bis ein Fahrzeug als Therapie-Gerät anerkannt wird. Meistens geht er durch mehrere Instanzen. Teure E-Rollstühle hingegen gibt es mit einem «Fingerschnipp», obwohl diese meistens mehr Probleme erzeugen als lösen (Übergewicht, Bewegungsmangel, Gelenk-Probleme).

IB: Wer konnte sich denn zuletzt über ein besonderes Rad von Dir freuen?

JN: Beim Kleinwuchstreffen habe ich etliche «Zaunkönige» an den Mann (das Kind!) gebracht und in ein paar Tagen werden zwei maßgeschneiderte PATRIAs an ihre neuen Besitzer übergeben. Die größte Freude hatte aber eine gehbehinderte Kundin, deren Sauseschritt eines Nachts gestohlen wurde und die es dank ausführlicher Bekanntmachung im näheren Um-



kreis wiedergefunden hat.

IB: Wie funktioniert üblicherweise ein Zyklus aus Beratung –Anpassung–Fertigung bei Dir?

JN: Zunächst vermesse ich die Kunden in Ruhe oder lasse sie auf einem vorhandenen Rad Probe fahren. Ich registriere dann die spezielle Geometrie und erstelle ein Angebot. Den Rahmen gebe ich in Auftrag, sobald der Kunde es wünscht (mit oder ohne Kassen-Übernahme). Wie lange der Rahmenbau braucht, hängt von der Konstruktion ab. Die Zaunkönige sind schnell gebaut, am Längsten dauern die Dreiräder.

Das zeitliche Nadelöhr ist anfangs die Genehmigung der Kasse, was zu einem Jahr dauern kann. Das fertige Rad wird dann entweder vom Kunden bei mir abgeholt oder ich fahre mit der Bahn und dem Rad im Gepäck (sogar das Dreirad passt in eine Tasche) zum Kunden. Auf jeden Fall lege ich Wert darauf, dass ich bei der Auslieferung und Anpassung dabei bin und kleine Korrekturen vornehmen kann. Beim Bezahlen der Ware lassen sich die Kassen dann oft wieder gehörig Zeit oder «verlieren» die Rechnungen...

IB: Deine Arbeit erfordert große Vielseitigkeit. Ich vermute, der Tag füllt sich schnell bei Kundengesprächen, Montage, Buchhaltung usw. Hast Du Hilfen in bestimmten Bereichen?

Kultur

JN: Ich versuche mittlerweile, so viel wie möglich abzugeben. Schon recht bald half mir eine Einspeicherin, die die 8-Gang-Laufräder gebaut hat. Beim Rahmenbau greife ich auf Ingo Kollibay, PATRIA und Michael Kemper zurück, obwohl es mich eine Zeit lang in den Fingern gejuckt hat, es selber zu können. Aber ich musste auch lernen: Ein Unternehmer arbeitet nicht im, sondern am Unternehmen. Am meisten wünsche ich mir ein Double - jemanden, der sowohl Werkstatt, als auch Büro beherrscht und möglichst wenig kostet. Aber wer wünscht sich das nicht?!

IB: Gibt es ein Projekt oder Produkte, die Du in der nächsten Zeit mit besonderem Einsatz „anschieben“ möchtest?

JN: Ja, als nächstes muss das 12“-Dreirad entwickelt werden. Dafür habe ich bereits Kunden und es besteht in diesem Sektor eine Versorgungslücke für Bedürftige und Kassen.

Seit langem brennt mir auch die «Sattel-Klassifizierung» auf den Nägeln. Durch meine Erfahrung mit der elektronischen Satteldruckmessung habe ich eine sehr konkrete Vorstellung davon, wie man die tatsächlichen Eigenschaften von Fahrradsätteln (Flexibilität in Längsrichtung, Taillierung und effektive Nutzlänge) exakt beschreiben könnte, wenn man eine neutrale Druckmessung an einer Druckprüfmaschine in Kombination mit der Messfolie vornimmt. Das hätte den Vorteil, dass man Sättel verschiedener Hersteller in eine Matrix einsortieren könnte, so dass man dem Kunden je nach Gewicht und Körperbau den richtigen Sattel anbieten könnte, ohne aufwändig messen zu müssen. Die Klassifizierung würde endlich die Kriterien Herren- und Damen-Sattel oder die unsägliche Sattelbreite aus der Welt schaffen. Ich hoffe, dass ich diesen Winter Zeit dafür finde.

Schließlich möchte ich mich um besondere Brompton Editionen kümmern: Der Clou ist zurzeit die schwarze 8-Gang-Nabe für die Black Editi-

on. Demnächst wird auch eine «Nickel-Edition» mit dieser Nabe erhältlich sein.

IB: Mit Deinem «Sausi»-Roller verweist Du auf Anleihen von der Idee des Freiherrn von Drais'. Im Sommer 2017 feiert seine Laufmaschine in Mannheim 200jähriges Jubiläum. Bist Du dort dann auch zu treffen?

JN: Ich hoffe sehr, dass ich eine Gelegenheit bekomme dabei zu sein, und dass ich rechtzeitig davon erfahre. Im Moment konnte ich mich noch nicht darum kümmern, aber eigentlich müsste es ein «Sausi-Treffen» geben. Kokua mit seinem «like-a-bike» sollte auch dabei sein, denn wir waren 1999 die ersten. Am Witzigsten ist ja, dass der Geburtstag von Freiherr von Drais nächstes Jahr genau auf den ersten Spezi-Tag fällt. Ich habe Hardy natürlich schon Bescheid gegeben, das kann man nicht unkommentiert lassen. Da muss was passieren...

Ladenadresse

Fahrradschmiede 2.0

Rollstr. 33 (Eingang Schulstr.)

38678 Clausthal-Zellerfeld

Tel.: +49 (0)5323 - 96 32 486

www.junik-hpv.de/

Schlumpf Tretlagergetriebe

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

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



30 Jahre Veloladen Liegeräder

Text, Fotos: Andreas Pooch

In Bergisch Gladbach findet man den ältesten deutschen Liegeradladen, geführt von Ortwin Kürten. Die Szene kommt in die Jahre. So alt die Spezialisten inzwischen geworden sind, so alt ist mittlerweile auch der Altersschnitt der Kundschaft: 50+.

Das ist auch kein Wunder bei dem hochpreisigen Segment, das Fahrradhändler wie Ortwin Kürten vertreiben: Liegedreiräder. Schon seit einigen Jahren machen diese Fahrräder 80% des Umsatzes vom Veloladen Liegeräder aus. Und immer öfter wünschen die Kunden auch eine E-Motorisierung. Das Liegezweirad scheint langsam leider nicht mehr en Vogue zu sein.

In den 1980er Jahren hat die Liegeradszene mit Langliege(zwei)rädern a la Peer Gynt begonnen, das von der Firma Radius in Münster produziert wurde. Diese und andere Enthusiasten traten an, mehr aus dem Konzept «Fahrrad» herauszuholen, als die traditionelle Fahrradindustrie zu liefern in der Lage war. Man wollte schneller fahren, bequemer radeln, wettergeschützt per Pedale unterwegs sein, man suchte Lösungen für bestimmte körperliche Handicaps.



Rennradunfall

Eine eindrückliche Erfahrung führte auch Ortwin Kürten zum Liegerad: ein Rennradunfall. Er begutachtete gerade während der Fahrt das Ritzelpaket an seinem Rennrad. Die Schaltung funktionierte damals noch nicht so zielsicher wie heutzutage. Plötzlich schob sich keine fünf Meter vor seinem Vorderrad ein Renault Espace aus einer Grundstücksausfahrt hinter einer Hecke. Zeit zum Reagieren fand Ortwin nicht mehr. Die Windschutzscheibe des Autos ging zu Bruch, kurz landete er auf dem Armaturenbrett des Autofahrers um dann auf der gegenüberliegenden Seite des Espace auf die Straße zu fallen. In der eintretenden Stille bewegte sich

nichts. Der Autofahrer saß erstarrt hinter seinem Lenkrad und Otte sortierte vorsichtig seine Extremitäten. Es schien Gott sei Dank nichts gebrochen, gleichwohl zeitigte der Unfall Abschürfungen und Prellungen. Und, aus seinem Rennrad war ein Faltrad geworden.

Begonnen hat der Veloladen in Bergisch Gladbach im Hänsel & Gretelweg. Der märchenhafte Name war Programm, in dem kleinen Hexenhäuschen war es ziemlich eng aber gemütlich. Gegründet wurde der Fahrradladen von Klaus Schröder und Lutz Voss. Hier entstand auch das erste Kurzliegerad, das Aero-project, das später von Manfred Harig in höchst präzisiertem Stahlrahmenbau in Serie produziert wurde.

Aero-project

Ortwin Kürten kam nach seinem Rennradunfall in den Veloladen, um sich ein Liegerad zuzulegen. Hier durfte er sich selber sein neues Aero-project zusammenschrauben. Beruflich war der gelernte Radio- und Fernsehstech-



Veloladen Liegeräder • Ortwin Kürten • Hecken 28 • 51429 Bergisch Gladbach • Telefon 02204-61075 • Fax 02204-61076 • www.veloladen.com

niker zu dieser Zeit viel auf der Autobahn unterwegs. Als Medizintechniker betreute er Beatmungsgeräte und hatte immer schon ein Faible für präzise funktionierende Technik und genaue Montage. Das zeigte sich bei seinem Aeroproject. Bald darauf fragte ihn Klaus Schröder, ob Otte nicht für den Veloladen als Monteur tätig werden wolle. So wuchs er langsam aber stetig in den Veloladen herein und einige Zeit später gab er die Reisetätigkeit auf, um im Veloladen einzusteigen. Das war nach dem ersten Umzug des Fahrradladens in die Bensberger Straße in Bergisch Gladbach.

Umzüge

Nach diesem ersten Umzug gab es weitere personelle Änderungen im Veloladen. Lutz Voss blieb zwar noch eine Zeit lang, machte sich dann aber in Köln eigenständig mit einem Lastenradgeschäft. Der dritte Umzug führte Klaus Schröder und Ortwin Kürten nach Refrath. Hier hielten die beiden es mit dem Veloladen drei Jahre aus, um danach in Bensberg zu landen. Nach diesem vierten Umzug begann auch die Trennungsphase von Klaus Schröder. Er verabschiedete sich mit der Gründung eines eigenständigen Lastenradvertriebs. Der übrig gebliebene Ortwin Kürten blieb mit dem Veloladen

Liegeräder lange in Overath, ganze sieben Jahre. Der letzte Wechsel des Firmensitzes führte nach Herkenrath. In dem kleinen und übersichtlichen Ecklokal, das ideal für die Präsentation von Liegedreirädern geeignet ist, verkauft Ortwin Kürten seit fünf Jahren Liegeräder.

Rehafahrzeug

Der überwiegende Teil der Kundschaft kommt über die Internetwerbung, sagt Ortwin Kürten. Durch den Popularitätsgewinn des Liegedreirades in den letzten Jahren kommen viele ältere Kunden in das Geschäft. Besondere Anpassungen für Menschen mit Handicaps machen das Liegedreirad zum Rehafahrzeug. Der älteste Dreiradkunde war bis jetzt ein 83jähriger Kölner, der im Taxi angefahren kam. Mit zwei Gehhilfen trippelte er in den Veloladen und war dann Feuer und Flamme für ein Scorpion mit Bodylink-Sitz. Auf den vorsichtigen Hinweis von Otte, ob denn nicht ein Dreirad mit höherem Sitz für ihn sinnvoller sein könnte, verwies der Alte lachend darauf, dass er früher immer Porsche gefahren sei und auf dem Scorpion fühle er sich genauso wie damals in seinem Sportwagen.

Europäische Mitgliederversammlung in Stockholm

Text, Fotos: Heike Bunte

Eigentlich findet ein überwiegender Teil der Mitglieder das lästige Vereinsblabla einer Mitgliederversammlung als lästig und nervend. Dementsprechend niedrig ist die Beteiligung. Die jährliche Mitgliederversammlung des ECF (European Cyclists Federation) hingegen erfreut sich regen Interesses und ist stets gut besucht.

In diesem Jahr fand sie in Stockholm statt und wurde dort vom hiesigen alltagsorientierten Radfahrerclub organisiert. Future Bike und HPV Deutschland nahmen teil und waren positiv überrascht, was der ECF alles im vergangenen Jahr erreicht hat.

Europa bietet Vielfalt

Bekanntlich sind die drei Liegeradverbände (NL, CH und D) seit einigen Jahren Mitglied im europäischen Radfahrerverband ECF mit Sitz in Brüssel. Dazu gehört es auch, dass man die jährlich stattfindende General-/Mitgliederversammlung besucht und sich einbringt. Diese findet an unterschiedlichen Orten in Europa statt, so dass jedes Jahr die Chance besteht, eine andere Fahrrad-Kultur kennenzulernen. Die jährliche ECF Versammlung ist weder langweilig noch gleicht sie einem mühsamen Vereinsblabla. Im Gegenteil: man versteht es spezifisches (Fahrrad-)Wissen zu vermitteln und gleichzeitig auch gemeinsam zu feiern. Und dies darf angesichts der

Vielfalt an Menschen, die hier zusammenkommen, nicht fehlen.

Stockholm und seine Bike Kitchen

Das Konzept «Bike Kitchen» ist ein Konzept, dass mittlerweile in vielen Städten zu finden ist. Üblicherweise sind es Bürgerinitiativen, die eine Fahrradwerkstatt aufbauen, in denen man sein Fahrrad zu bestimmten Zeiten selbst reparieren kann. Dabei stehen diejenigen mit Rat und Tat ehrenamtlich zur Seite, die die «Velo-Küche» aufgebaut haben. Früher nannte man diese Institutionen auch einfach «Selbsthilfewerkstatt» oder «Schraubstelle» usw... Nunmehr mischt sich das Konzept zuweilen tatsächlich auch mit (veganem) Essen, um dem Anspruch «kitchen» auch gerecht zu werden. Was das Ehrenamt kann, kann die Industrie auch, oder?

So in Stockholm Toni Grimaldi, seines Zeichens Bianchi Inhaber sowie Europas industrielles Fahrrad-Schwergewicht als CEO der Cycleurope Gruppe (u.a. Monark, Crescent, Bianchi, DBS, Kildemoes, Gitane, Peugeot etc.). Er gab sich ein Stelldichein, um die AGM in seiner Bike Kitchen zu empfangen. Der professionelle Laden ist mitten im Zentrum. Am Mittag genießt man hier italienisches Essen und kann aktuelle und historische Bianchi-Räder bewundern. Abends kam die gesamte rund 100 Personen starke AGM zu Besuch und durfte italienische Gastfreundschaft genießen.

Jenseits der guten italienischen Küche und der Bewunderung historischer Bianchi-Räder bleibt die Frage: Wie kann ein «südeuropäisches» Konzept im Norden Europas derart gut funktionieren, zumal die Schweden nun wirklich nicht die geborenen Radler sind? In Kopenhagen würde wahr-



Bike-Kitchen



Bianchi zur Deko

scheinlich so ein Konzept niemanden großartig verwundern, aber was macht Stockholm und die Bianchi Küche derart attraktiv, dass sie wie Hölle «brennt»...?

Relevante AGM Punkte

Eine jede AGM folgt einem strikten Ablauf gemäß Tagesordnung. Diese wird mit weiteren Unterlagen, wie z.B. Jahresabschluss, Tätigkeitsbericht, Vorstandswahlen und Kandidaten, an alle Mitglieder versandt. Daneben bietet eine AGM auch immer eine Seminarreihe an, die im Vorwege der Sitzung besucht werden kann. Der ECF hat vor einigen Jahren das so genannte «Leadership Programme» aufgesetzt. Dieses hilft nationalen Vereinen bei der lokalen Arbeit und der Orientierung zentraler Ziele. Auch Future Bike und HPV hätten in Stockholm, zwei Tage vor der AGM, gratis (!) daran teilnehmen können. Zu den Modulen des Programms gehören

Themen wie Speed-Bikes und zukünftige Anordnungen, Strategien für Verwaltung und politische Arbeit, Sicherheit, städtische, aktive Mobilität.

11 aus 17 oder Tätigkeitsbericht

Es wird viel drüber gesprochen: «Sustainability». Der Begriff für Nachhaltigkeit ist inzwischen derart abgelutscht, dass man sich überlegen muss, in welchem Kontext man ihn überhaupt noch gebrauchen kann. Wie immer man die Klimaverhandlungen mit ihren 17 gesetzten Zielen auch bewerten mag, Fakt ist, dass 11 Ziele darin das Thema «Fahrrad» beinhalten. Das gleicht gewiss noch keinem 6er im Lotto, kann aber im Zuge politischer Prozesse durchaus als eine wirksame Argumentationshilfe dienen. Der ECF nutzt die 11 aus 17 für seine Arbeit, um das Thema «aktive (Fahrrad-) Mobilität» (oder für CH-Langsamverkehr) stärker auf die politische Agenda zu setzen. Der Tätigkeitsbericht ist nicht nur quantitativ beachtlich,



v.l. Morten Kerr & Manfred Neun

sondern auch qualitativ! Nicht zuletzt ist es dem ECF unter der luxemburgischen Ratspräsidentschaft gelungen, alle europäischen Verkehrsminister an einen Tisch zu bekommen, um eine gemeinsame «Erklärung» zu unterzeichnen. Das mag im Hier und Jetzt «pupsig» daherkommen, ist aber angesichts der allgemeinen Autofixiertheit eine beachtliche Leistung.

BREXIT – nun etwa auch unter Radfahrenden?!

Ja, könnte man so sagen! Natürlich wird im Rahmen einer AGM auch gestritten und es ist auch nicht alles Gold was glänzt! Der britische Verband wollte eine nochmalige Reduktion des Mitgliedsbeitrages durchsetzen (vgl. dazu auch IB 184, S. 12f.), weil interne (Finanz-)Probleme vorliegen. Dieser Antrag scheiterte glücklicherweise. Demnach steht der überwiegende Teil der Mitglieder hinter Europa resp. dem ECF, was sehr begrüßenswert ist. Es ist auf der einen Seite sicherlich schwer zu vermitteln, was



Radler gut im Blick

der ECF zu welchem Zweck auf welchen Ebenen tut, wenn auf der anderen Seite vor Ort noch nicht mal ein Schlagloch repariert wird! Schnell werden Töne laut, dass der Mitgliedsbeitrag im «Brüsseler Schlund» landet - weit gefehlt! Unsinn, denn der ECF ist eine Organisation mit Angestellten, die ein «normales» Büro in Brüssel hat. Die Arbeit des ECF ist ziemlich effizient und seit einigen Jahren zunehmend effektiv, wenn man sich bspw. die Erfolge der Velo City Serie anschaut. So gelang es dem ECF, weitere EU Mittel explizit für diverse Fahrrad-Förderprogramme zu akquirieren. Demnach stellt sich weder die Frage eines Brexit noch nach einem liegeradspezifischem Dexit, Nexit ganz zu schweigen vom Schwexit - die Beiträge sind gut investiert!

Und Stockholm?

Die schwedische NGO „CF Cykelfrämandet“ hat diese AGM mit viel per-

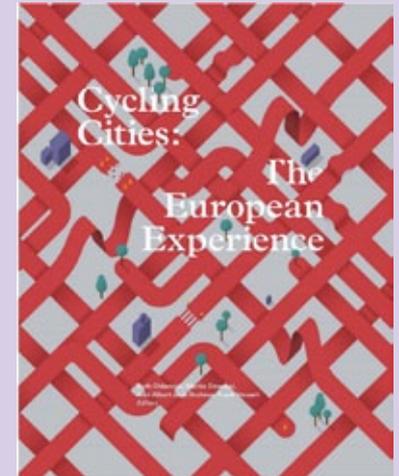


Streetwork in der Hauptstadt

Eine Studie zur Zweirad-Mobilität in europäischen Städten

Im Rahmen der niederländischen EU Präsidentschaft haben unsere velophilen Nachbarn – vermutlich aus Berufung und beflügelt von respektablen Teilerfolgen - versucht, das Thema der fahrradfreundlichen Stadt ins Blickfeld der Politik zu rücken. Ein Forschungsprogramm, vornehmlich unterstützt durch Sponsoren der öffentlichen Hand, sollte eruieren und darlegen, welche Maßnahmen und Anreize nötig sind, um den Fahrradverkehr in den Städten zu fördern. Betrachtet wurde die Situation in 14 europäischen Städten.

Die Ergebnisse wurden in dem Studienbericht «Cycling Cities – The European Experience» zusammengefasst. Er kann gegen eine Gebühr von 37,50 € + Versandkosten direkt beim Herausgeber über www.cyclingcities.info bestellt werden.



Wie das Vorwort des Werkes andeutet, richtet es sich mit seinen Erhebungen und Erkenntnissen nicht nur an Planer/innen und Würdenträger in den Kommunen, die – den Willen einmal vorausgesetzt – nach Wegen suchen, den Individualverkehr in den Städten neu zu «ordnen», sondern enthält auch einen Appell an den einzelnen, mehr auf die nachhaltige Mobilität per Fahrrad (für den in zweifacher Hinsicht geeigneten Leser : auch Liegerad oder Trike!) zu setzen.

sönlichem Engagement organisiert. Neben Fahrradexkursionen am letzten Tag in und rund um Stockholm, konnte man sich von den planerischen Fortschritten in der Stadt überzeugen. Die Stadt ist in ihrer Fahrradentwicklung - mit einem Radverkehrsanteil von fast 10% - noch längst nicht so weit wie etwa Kopenhagen (knapp 50%). Dennoch nutzen mehr und mehr Stockholmer das Rad für die täglichen Wege. Die Stadt hat sich für 2022 für die Austragung der Velo City beworben. Mal sehen, ob sie den Zuschlag bekommt. Wenn ja, dann ist Stockholm eine Radreise wert.

Sämtliche Unterlagen der AGM können per Mail angefordert werden bei Heike Bunte [premier@hpv.org]. Das nebenstehende sehr empfehlenswerte Werk, haben die Niederländer übrigens allen ECF-Mitgliedsverbänden und somit auch dem HPV Deutschland kostenfrei übergeben!

24h Rekordwochenende Aldenhoven

Text: Heike Bunte - Fotos: Andreas Pooch, Michael Pohl

Üblicherweise stehen und fallen schon seit Jahren HPV Rekordwochenenden in der Lausitz bei Dresden. In diesem Jahr gab es einen «24h Ausflug» auf eine Teststrecke bei Aldenhoven, um dort in den 6,12 und 24 h Kategorien nach unterschiedlichen Reglements Rekordfahrten durchzuführen. Es traten am Wochenende 8.-10. Juni insgesamt zehn Menschen an, um sich der Herausforderung «Langstrecke» zu stellen.

Ein neuer Rundkurs

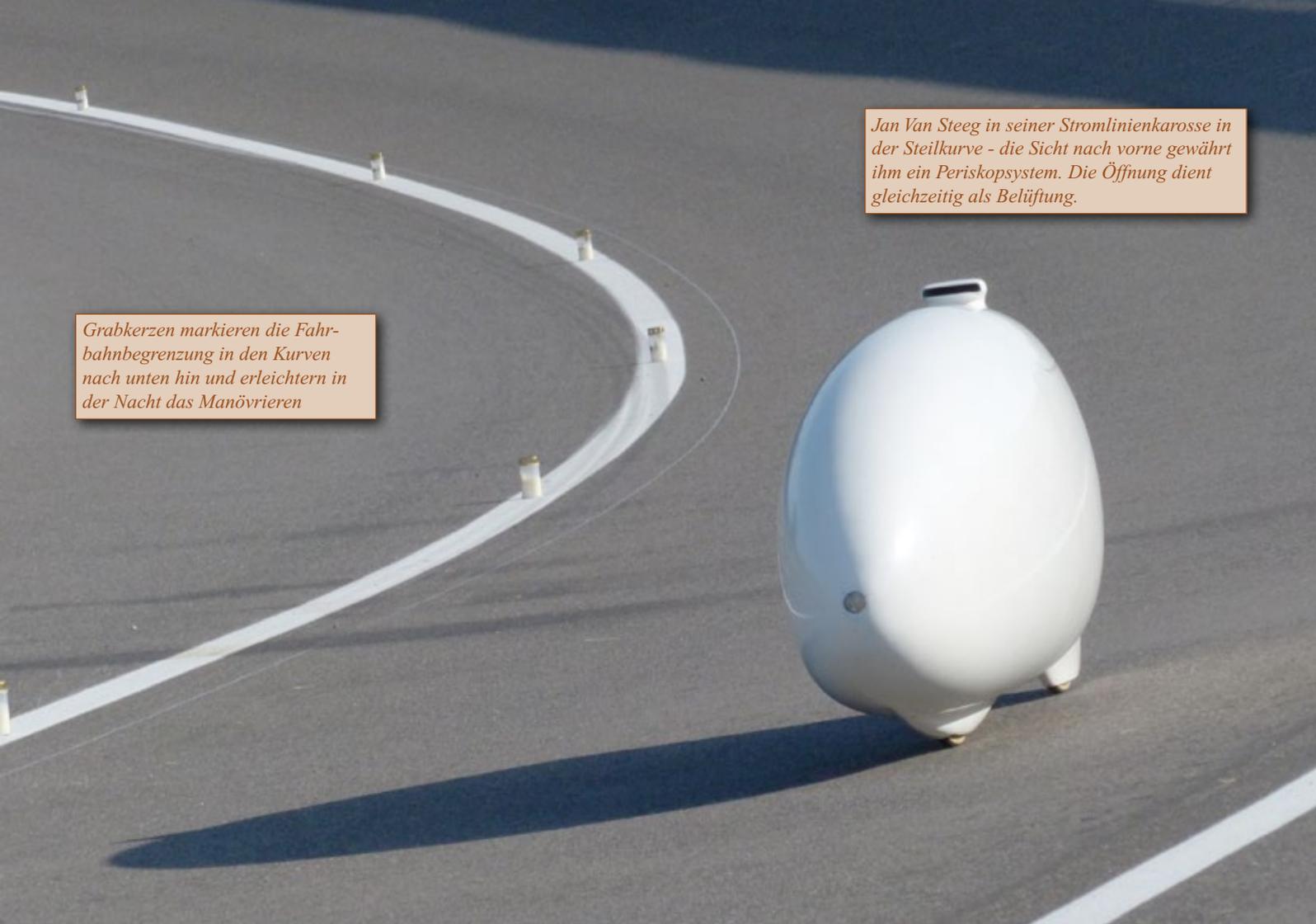
Sowohl Lang- als auch Kurzstreckenrekorde werden schon seit Jahren auf der Teststrecke in der Lausitz gefahren. In diesem Jahr wagten wir einen Abstecher nach Aldenhoven, denn in der Lausitz stehen in diesem Jahr zusammenhängend keine 24h am Stück zur Verfügung. Insgesamt ist der Rundkurs in der Nähe von Aachen nur halb so groß wie in der Lausitz. Auf der einen Seite wird dadurch die ganze Sache überschaubarer und auf der anderen Seite müssen die Fahrerinnen und Fahrer die Herausforderung des Befahrens der Steilkurven um ein vielfaches mehr ertragen.

Auf geht es!

Das Interesse Langstrecken zu fahren ist ungebrochen: egal ob es sich «nur» um 6h-Strecken handelt oder um die große Herausforderung von 24h. In diesem Jahr war wohl herausragend, dass Günther Brockmann die 24h mit einem offenen Dreirad anging. Beliebt sind eigentlich für die 24h die Velomobile, denn sie vereinen Distanzfähigkeit bei gleichzeitigen höheren Geschwindigkeiten. Petra von Fintel, die derzeitige 24h Rekordhalterin im Milan wollte ihren im letzten Jahr aufgestellten Rekord nochmals verbessern. Neben ihr ging Nicola Walde mit dem Velomobil «Intercitybike» an den Start. Alle weiteren, wie Matthias König, Hartwig Müller oder Melchior Poppe. Daneben präsentierte das Team Räderwerk noch einen (Velomobil-)Zweisitzer. Dieser kann als eine vollverkleidete Rikscha verstanden werden. Die hinten sitzende Person braucht demnach nicht zu treten. Hier traten für einen 1h versuch Eggert Bülk (Fahrer) und Horst Winter an sowie Martina Hilgendorf als Fahrerin mit Beifahrerin Gabriele Patzner.

Der zeitliche Verlauf

Als Observerteam hat man gleich in diesem Jahr gleich mehrere Herausforderungen meistern müssen. Einerseits galt es eine neue Strecke und ihren Verlauf zu inspizieren, ob sich Unebenheiten usw. im Asphalt finden lassen und hier ggfs. die oftmals empfindlichen Pneu's Schaden nehmen oder die Ausgestaltung der Kurven mit entsprechender Beleuchtung für die Nacht. Dies dient den Fahrenden als Orientierung. Daneben gilt es die «Hausregeln», die auf diesen Strecken bestehen zu beachten. Dazu gehört bspw. das sehr empfindliche Thema „Fotoaufnahmen“, die nicht zu jeder Zeit (oftmals gar nicht) gestattet sind genauso wie das abschließende Reinigen der Waschräume und der sachgerechten Entsorgung des Mülls. Dazwischen gilt es für die Observer 24 h durchzuhalten, zu beobachten und zu dokumentieren.

A white, teardrop-shaped car is positioned on a dark asphalt track. The track curves to the left, and the edge of the curve is marked with several small, white, reflective markers. The car is facing towards the right of the frame. The scene is brightly lit, casting a long shadow of the car onto the track.

Grabkerzen markieren die Fahrbahnbegrenzung in den Kurven nach unten hin und erleichtern in der Nacht das Manövrieren

Jan Van Steeg in seiner Stromlinienkarosse in der Steilkurve - die Sicht nach vorne gewährt ihm ein Periskopsystem. Die Öffnung dient gleichzeitig als Belüftung.

Rennen & Rekorde

Die Dokumentation eines Rekordversuchs

Es gibt ganz unterschiedliche Reglements nach denen Rekorde gefahren werden können, wie bspw. WRRR (World Record Recumbent Association), IHPVA (International Human Powered Vehicle Association) und last but not least der WHPVA (World Human Powered Vehicle Association): Je nachdem welcher «Religion» man als Fahrer in diesem Moment angehören möchte, wählt man sich sein entsprechendes Reglement aus und versucht nach diesen Regeln den Rekord zu fahren. Auf der Website des WHPVA, also «unserem Dachverband» findet man nicht nur das Reglement, sondern auch zahlreiche Informationen, welche Rekorde bereits aufgestellt worden sind. Am Ende schreiben die Observer einen Bericht, der von den jeweiligen Fachbeauftragten geprüft wird. Im Falle für den WHPVA ist der deutsche Vertreter Tillmann Lunde. Am Ende stimmen die gewählten Ländervertreter sich untereinander über die Anerkennung eines Rekordes ab. Damit dies zielgerichtet gelingt, steuern die Observer zahlreiche Fotos bei und dokumentieren sowohl das Tages- als auch das Nachtgeschehen. Dazu muss man immer wieder die Strecke zu Fuß ablaufen und nachsehen, ob die Fahrenden auch in der richtigen Spur usw. fahren.

Was bleibt am Ende?

Nach 24 Stunden Observation ist man müde. Das durchschnittliche Schlafvolumen pro Beobachter beträgt während der 24 Stunden im Schnitt vier Stunden. Das ist natürlich im Verhältnis zu denen, die 24 Stunden ihre Runden drehen «viel»! Dennoch ist es immer wieder ein wunderbares Erlebnis, diejenigen am Ende im Ziel empfangen zu dürfen, die kontinuierlich und mit viel Beharrlichkeit der prallen Sonne und der Auskühlung bei Nacht getrotzt haben und während der ge-

Nicola Walde • 531 Runden • 24:02:42 • 1106,996 km • 46,1 km/h



*besondere Ehre für Nicola Walde:
Taufe durch Ellen van Vugt*

Günther Brockman • 328 Runden • 24:01:49 • 684.066 km • 28.5 km/h



nach erfolgreichem Hinterreifen-Wechsel kann es weiter gehen

Rennen & Rekorde

Samt der Zeit die Tretkurbel quasi nicht still stand. Ein paar Wochen später bekommen diese Menschen dann eine Nachricht des entsprechenden Verbandes, ob sie einen neuen Rekord gefahren haben oder nicht. Und damit man als Observer erst gar nicht aus der Übung kommt, finden bereits am Wochenende 22.-24.7. die Rekordversuche für die kurzen Strecken (200m, 1h) auf gewohntem Terrain in der Lausitz statt.



Matthias König • 182 Runden • 06:04:11 • 376,824 km • 61,9 km/h



Einsteigen ist eine besondere Herausforderung: hier Pieter Pas beim Einsteigen in seine Karosse



Eggert Bülk mit Passagier Horst Winter im «Tandem-Milan»



Helge Herrmann tappt gerade Petra von Fintel ein



Jan van Steeg besteigt seine Stromlinienkarosse



Hartwig Müller bei den Startvorbereitungen

Neuer Stunden-Weltrekord von Francesco Russo



mehr → www.russo-speedbike.com

Wieder ist es dem Schweizer Ausnahmeathleten Francesco Russo gelungen, seinen eigenen Stundenrekord von 2011 zu verbessern.

Am 26.06.2016 fuhr er am frühen Abend auf dem DEKRA Testoval in Klettwitz mit dem neu entwickelten «Metastretto» Speedbike in einer Stunde ganze 92,439 km! Die genaue Distanz muss noch vom WHPVA bestätigt werden.

Der HPV-Verein und die Redaktion gratulieren ihm und seinem kleinen Team zu dieser großen Leistung!

Durch die Tatsache, dass Francesco auch der Konstrukteur seines Fahrzeugs ist, bekommt dieser Erfolg noch eine besondere Dimension.

Wir sind gespannt, ob die großen Teams noch in diesem Jahr «antworten» können.

Maibummel 2016: Bieler See • Erwin Villiger, CH-Känerkinden

Datum: 28. August 2016 • Treffen: 10:00 Uhr auf dem Bahnhofplatz Biel

Vom See an geht es auf Velowegen am nordwestlichen Ufer bis Erlach. Von dort auf die Petersinsel.

Auf der Petersinsel oder beim Camping Erlach ist Mittagspause. (bei schlechtem Wetter ohne Petersinsel). An beiden Orten kann man Picknicken oder an Ständen etwas Essen. Auf der Petersinsel gibt es den Klosterhof, wo man Essen kann.

Nach dem Mittagessen geht es zurück nach Erlach und von dort nach Lüscherz und weiter über den Hagneckkanal nach Täuffelen und zurück nach Biel.

Totaldistanz: etwa 47km inkl. Petersinsel hin u. zurück.

Höhenmeter: etwa 250 (nur kürzere Anstiege)

Zeitbedarf mit Warten und Mittagspause: 5 - 6 h.

(Strecke kann noch variieren)

Rückreise zwischen 15:30 u. 16:30 Uhr ab Biel.

Mitnehmen. Getränke und Verpflegung, falls man nicht einkehren will.

Zugverbindungen

ab Zürich 7:32, an Biel 9:08 (IC, RE; umsteigen in Bern)

ab Zürich 8:30, an Biel 9:43 (ICN)

ab Basel 8:03, an Biel 9:10 (ICN)

ab Basel 8:31, an Biel 9:43 (IC, ICN; umsteigen in Olten)

ab Luzern 8:00, an Biel 9:38 (IR, RE; umsteigen in Bern)

ab Luzern 8:04, an Biel 9:43 (RE, ICN; umsteigen in Olten)

ab Bern 9:13, an Biel 9:38 (RE)

Fazit: Wenn der Maibummel ein Erfolg wird, d.h. viele Teilnehmer kommen, sind die ICNs ausgebucht. Also reserviert! Im ICN gilt ab 21. März Reservationspflicht.

Die Organisatoren freuen sich auf euch.

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 wartungsfreundlich
auch mit E-Antrieb bis
25 oder 45 km/h

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



Pedalgetriebene Schwimmkörper

oder: Europameisterschaft der Human Powered Boats in Regensburg

Text, Fotos: Heike Bunte

Flying Bavarian



Wer wollte nicht schon immer mal Kiel unter und Oberwasser haben? Oder lieber doch auf dem Trockenen schwimmen? Welche (platte) Analogie man auch wählen möchte. Das Treffen von zahlreichen HPBs in Regensburg am Wochenende 17.-19. Juni war auf alle Fälle ein Highlight. Der Regensburger Ruderverein war unser Gastgeber und Ulrich Kraus und Heiko Stebbe haben als neues HPB-Team die erste offizielle HPV Regatta mit großem Erfolg und viel Engagement durchgeführt.

Regensburg und die Donau

Dass Human Powered Boats etwas ganz besonders sind, ist den Kennern der Szene klar! Die kleine Szene wartet mit mehr als innovativen (Antriebs-)Konzepten auf und überdies noch mit sehr langlebigen. Das Boot «Clementine» der TU Hamburg-Harburg ist inzwischen schon 25 Jahre alt und leistet immer noch Eindrucksvolles. Dies konnte man auf der ziemlich übvollen Donau erleben. Das Hochwasser ging auch nicht spurlos an diesem Fluss vorbei. Der Wasserstand war hoch und so hatte das Team Kraus/Stebbe denn auch große Schwierigkeiten am Vorabend der Veranstaltung die Bojen zu setzen. Die Fließgeschwindigkeit des Wassers war schnell, so dass sich am Freitagabend noch eine Zitterpartie einstellte, ob die Veranstaltung überhaupt stattfinden könne.

Wetterumschwung und Wettbewerbe

Trotz (oder gerade wegen?) des hohen Pegels und der Wassergeschwindigkeit

wagten sich am Samstagmorgen insgesamt neun Boote auf die Donau. Eine Tradition bei den HPV organisierten Meisterschaften ist, das Hobbyfahrer und die Teams der Studierenden aufeinander treffen. Dabei entsteht eine ganz andere Atmosphäre als bei den studentischen Meisterschaften, wie bspw. der bekannten IWR (International Waterbike Regatta) mit bis zu 300 Teilnehmenden. Neben Effizienz ist vor allem auch immer Kreativität bei den HPV-Bewerben gefragt. Meistens kommen der als exotisch empfundene Zuggpahl Wettbewerb (Bollard Pull) zum Tragen, genauso wie eine Kurzstrecke (100m-Sprint), ein Langstreckenrennen (5 km) und ein Beschleunigungswettbewerb (6 m). Der Slalom Wettbewerb musste leider wegen der starken Strömung ausfallen.

Flying Bavarian und norddeutsches Powerteam

Ohne Zweifel: Stefan Riederer und sein «ETA» waren ein Augenschmaus, denn er flog über das Wasser! Der Rosenheimer musste nur knappe 20 Meter vor dem Zielsprint aufgeben, weil sich zu viel «Grünzeugs» im Propeller verfangen hatte. Durch die starke Strömung wurde nicht nur ziemlich viel Wassergras mitgezogen, sondern sogar auch ganze Baumstämme. Diese Herausforderung zu meistern war allen Teams gleich. Ob Norbert Teschner aus Berlin mit seinem Sperrholzboot oder Kurt Pichler, der mit seinem «Pichlerrad» nicht nur Speed zeigt, sondern auch, wie ein «Urlaubsfahrzeug» aussehen kann. In denselben Kanon stößt auch Andreas Schlieff mit seinem «Waterbike». Er räumte nicht nur bei den Preisen gut ab, sondern legte auch im Distanzrennen einen beachtlichen Schub vor.

Bestzeiten für Studierende

Clementine oder liebevoll «Tine» mit ihrer Schaufelradkonstruktion ging diesmal leider leer aus: gegen die Boote «Imperator» und «Reynold» hatte sie leider keine Chance. Auf der Langstrecke konnte der Imperator mit einer Zeit von 33:45 min. überzeugen und Reynold holte beim Zug-

Rennen & Rekorde

pfahl Wettbewerb ganze 70,86 kg heraus. Die Technische Uni überzeugte insgesamt, mit ihren Hightech-Materialien wie Kohlefaser erzielte etwa der Imperator eine Höchstgeschwindigkeit von 21,85 sek. (ca. 11,6 Knoten oder 20 km/h) auf den 100 Metern. Der Bau des Imperators hat ungefähr anderthalb Jahre gedauert und hat bereits im Rahmen der IWR 2016 in Wien beachtliche Preise geholt.

Pedalgetriebene Schwimmkörper

Eine Regatta organisiert sich nicht von selbst! Uli und Heiko haben mit enorm viel Engagement eine wunderbare Europameisterschaft 2016 in Regensburg präsentiert. Egal ob es darum ging den Behörden zu erklären, was «pedalgetriebene Schwimmkörper» sind, oder den Leiter des Sportamtes zu begrüßen, der den offiziellen Startschuss für das Distanzrennen gab. Dahinter stand zusätzlich noch Ulis Familie, die für das Essen sorgte und Heiko, der mit viel Phantasie und Geschick die Tücken der Fließgeschwindigkeit der Donau ausbügelte. Der Grillabend auf dem Aussichtsdeck des Vereins sorgte bei spätsommerlich angenehmem Wetter für gute Stimmung! Und das Medienecho war am Montagmorgen in der Zeitung groß!



Gruppenbild mit Hund



Trimaran



Sperrholz-Boot



Pichlerrad

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

HPV-Forschung an Universitäten – Teil 3

Text: Jan Krankzoch

HPV-Forschung an Universitäten in Europa war in den beiden letzten Ausgaben bereits Thema (IB 188 - S. 34 - Frankreich - IB 189 - S. 22 - Großbritannien), nun kommen wir zu den Niederländern.

Das Institut und das Team

Info Bull (IB, Jan Krankzoch): Lieber Hugo, Du bist Manager des Human Power Teams der Delft University of Technology und der Vrije Universität Amsterdam. Wie ist die Kooperation entstanden?

Hugo Lambriex (HL): Das Human Power Team Delft & Amsterdam wurde 2010 von David Wielemaker gegründet, einem ehemaligen Studenten der Luft- und Raumfahrttechnik, der davon träumte, ein muskelbetriebenes Fahrzeug zu entwerfen, mit dem man so schnell fahren kann wie mit einem normalen Auto. Es war klar, dass man dafür neben einem Fahrzeug mit ausgefeilter Aerodynamik auch einen starken menschlichen Motor brauchen würde. David sammelte in Delft eine Schar von Technikern um sich, die das Rad konstruierten und bauten. Zeitgleich begann die Suche nach geeigneten Athleten. Die Delfter Ingenieure hatten allerdings nur spärliche Kenntnisse über das erforderliche Training. Daher kontaktierten sie die Spezialisten der Fakultät Human Movement Sciences an der Universität Amsterdam, die sofort und begeistert einer Mitarbeit zustimmten. Noch

vor Ende des Jahres 2010 verstärkten somit fünf Kinesiologie-Studierende das Team.

Hugo Lambriex



Human Power Team – Delft & Amsterdam
D:DREAM (Dream Realisation of Extremely Advanced Machines) hall Delft
Delft University of Technology
Stevinweg 4
2628 CN Delft
T: +31(0) 15 2788985
M: +31(0) 6 54290941
W: www.hptdelft.nl

IB: Wie setzt sich die Gruppe jetzt zusammen?

HL: Das Team ist sehr multidisziplinär und umfasst 20 Studierende. Die Mehrzahl stammt von der Delft University of Technology - aus den Fachbereichen Mechanical Engineering, Aerospace Engineering, Applied Physics, Electrical Engineering und Industrial Design. Hinzu kommen die besagten fünf «Amsterdamer». Alter und Qualifikation variieren; manche sind erst 18 Jahre alt und am Beginn des Bachelor-Studiengangs, andere «schon» 24 und kurz vor dem Master-Abschluss. Einige sind hardcore Fahrrad-Enthusiasten, aber alle gemeinsam sind fest entschlossen und sehr motiviert, den Sprint-Weltrekord zu brechen! Hierzu kombinieren wir das Know-how aus Technik und Sportwissenschaft.

IB: Hat das Team besondere Stärken?

HL: Es sind wohl die Einflüsse aus den zahlreichen genannten Fakultäten, die es uns erlauben, Probleme bei der Entwicklung und Produktion aus ganz verschiedenen Blickwinkeln zu betrachten und dann anzupacken.

IB: Was hat das Team in der Vergangenheit schon erreicht?

HL: In den vergangenen fünf Jahren hatten wir bereits große Erfolge:

2011 ➔ mit dem **VeloX**

Sprint 129,61 km/h – Sebastiaan Bowier, Europäischer Sprint Rekord, 1. Platz WHPSC 2011 bei den Herren.

Stundenrekord 88,4 km/h – Pieter Hollebrandse

2012 ➔ mit dem **VeloX 2**

Sprint 128,94 km/h - Sebastiaan Bowier, 1. Platz WHPSC 2012 bei den Herren

2013 ➔ mit dem **VeloX 3**

Sprint 133,78 km/h - Sebastiaan Bowier, Sprint-Weltrekord, 1. Platz WHPSC 2013 bei den Herren

2014 ➔ mit dem **VeloX 4**

Sprint 132,25 km/h - Rik Houwers, 1. Platz WHPSC 2014 bei den Herren
Sprint 110,75 km/h -Christien Veelenturf, 3. Platz WHPSC 2014 bei den Damen

2015 ➔ mit dem **VeloX 5**

Sprint 98,33 km/h - Robert Braam, 10. Platz WHPSC 2015 bei den Herren
Sprint 90,46 km/h - Lieske Yntema

2016 ➔ werden wir mit dem **VeloX 6** antreten. Piloten sollen dann Jan Bos und Rick Flens sein.

Team-Manager - Hintergrund und Aufgaben

IB: Was hat Dich zum Team geführt?

HL: Ich studiere Mechanical Engineering in Delft. Die Universität unterhält traditionell mehrere studentische Teams, die alle recht bekannt und beliebt sind. Persönlich fand ich das Human Power Team am attraktivsten (es ist das Team Nr. 6), da es als einziges dieser Projekte Berührung zum Sport hat, der mich ebenfalls stark interessiert. Zwar bin ich kein ausgewiesener Radsportler, aber ein leidenschaftlicher Athlet in verschiedenen Disziplinen. Also habe ich mich dort vorgestellt und war gleich involviert – bis hin zum Manager.

IB: Bitte beschreibe kurz Deine Rolle als Team-Manager

HL: Im Wesentlichen koordiniere und kontrolliere ich das Team, das aus drei Abteilungen besteht: Konstruktion, Training und Geschäftliches. Jede Abteilung hat eine Leitung, die wiederum an mich berichtet. Ich muss die Abläufe in allen Abteilungen dann möglichst gut lenken und aufeinander abstimmen. Dazu kommen weitere, teils überraschende Aufgaben, für die sonst niemand ausdrücklich zuständig ist und ganz regulär die Bereiche Logistik, PR, Sponsoring und Support bei der Konstruktion. Die Anforderungen kommen also der Leitung einer kleinen Technik-Firma nah – ein manchmal anstrengender aber auch sehr erfüllender Job, den ich wirklich gerne ausübe!

IB: Was möchtest Du dieses Jahr noch gerne erreichen?

HL: Wir haben uns vorgenommen, beim Sprint das bisherige Limit von 140 km/h zu knacken. Das liegt wohl im Bereich des Machbaren.

IB: Und längerfristig?

HL: Schauen wir auf die Marke von 150 km/h!

Kultur

Planungen und technische Entwicklung

IB: Hugo, in der Vorbereitung zu diesem Interview hast Du angedeutet, dass das Team sich ganz gezielt auf die WHPSC in Nevada vorbereitet. Was ist der besondere Reiz dieses Wettbewerbs?

HL: Die Chance, schnellster Mensch der Welt zu werden! Der Ort mit einer acht Kilometer langen Geraden auf einer Höhe von 1400 Metern über dem Meeresspiegel bildet hierfür ideale Voraussetzungen.

IB: Gibt es in den Niederlanden ähnliche Strecken, auf denen ihr euch vorbereiten könnt?

HL: Der höhere Luftdruck hier auf Meeresebene ist ein gravierender Unterschied und nicht ideal für Top-Speed-Versuche. Auf ehemaligen Flugplätzen gibt es aber ebene Strecken, die Tests unserer Maschinen erlauben.

IB: Gibt es an eurem Fahrzeug Merkmale, die für die kommenden Wettbewerbe noch verbessert wurden?

HL: Das Augenmerk lag darauf, die Anfälligkeit für Seitenwind zu verringern. Ferner wird beim neuen Rad das Luftloch an der Front entfallen, was die Aerodynamik signifikant verbessert. Auch beim Antrieb haben wir grundlegend auf ein System mit zwei Ketten umgestellt. Zahllose andere kleine Modifikationen sollen uns die Türe zum Sieg öffnen...

IB: Welcher Teil der Konstruktion bietet das größte Potential für Verbesserungen?

HL: Scheinbar die Aerodynamik der Hülle – doch diese ist stets an einen bestimmten Athleten und einen Verwendungszweck angepasst. Eine kontinuierliche Entwicklung ist daher nicht so einfach. Beim Antrieb können Verfeinerungen viel direkter auf zukünftige Konstruktionen übertragen werden. Hilfreich ist hier, dass wir von einigen Herstellern Bauteile erhalten, die noch nicht auf dem Markt sind aber zur Optimierung beitragen.

IB: Wie schätzt Du das Verhältnis von Berechnung zu Experiment ein, um eine perfekte Konstruktion zu erzielen?

HL: Wir können uns zu 95 Prozent auf unsere Planungen verlassen. Nur sehr selten stellen wir bei Tests fest, dass Teile nicht passen und irgendwo nachgebessert werden muss.

IB: Werden sich deiner Meinung nach die Rekord-Bikes verschiedener Teams durch die Optimierungen immer ähnlicher?

HL: In den nächsten Jahren erwarte ich durchaus einen Trend zur Angleichung, um den Rekord zu brechen. Andererseits bemerkt man Ansätze zu ganz neuen Wegen, wie z. B. den Antrieb über eine Ruderbewegung. Ich zweifle aber, dass diese Ableger eine Chance haben werden, unseren großartigen VeloX Rädern den Rang streitig zu machen...

IB: Wird man euch auch beim DEKRA-Wettbewerb treffen?

HL: Ja, Ende Juli möchten wir auf dem Lausitzring teilnehmen. Der Stundenrekord, der dort angegriffen werden könnte, ist aber in dieser Saison nicht unser erklärtes Ziel. Wir betrachten die Veranstaltung dort trotzdem als offizielle Generalprobe, bevor wir nach Amerika aufbrechen.

Die Piloten

IB: Haben die Fahrerinnen und Fahrer auch einen Einfluss auf das Design der VeloX Räder?

HL: Die Räder werden sogar von Beginn an komplett auf einzelne, ausgewählte Athleten abgestimmt – man könnte sagen: um sie herum konstruiert. Schlüssel zum Erfolg ist eine gute Passform, die gleichzeitig aerodynamisch optimiert ist. Verschiedene Fahrerinnen und Fahrer verwenden zwar die gleiche Grundkonstruktion, sie werden aber genau vermessen, damit die Fahrzeuge perfekt zur Biometrie passen. Dieses Jahr nominieren wir allerdings nur Männer.



Kultur

IB: Wie bewirbt man sich als Fahrer bei euch – oder setzt ihr auf dauerhafte Verbindungen zu bestimmten Sportlern?

HL: Mit einigen Fahrern konnten wir in der Tat über Jahre hinweg kooperieren. Dieses Jahr wird eine Änderung bringen (siehe Aufgebot für 2016 und das VeloX 6 - Jan Bos und Rick Flens [Anm. der Red.]). Unsere Human Movement Forschungsgruppe aus Amsterdam kontaktierte aktiv aussichtsreiche Athleten über ihr großes Netzwerk.

Ausrüstung und Finanzierung

IB: Bitte gib uns eine Übersicht, welche Mittel euch für Design und Fertigung zur Verfügung stehen.

HL: In den ersten Monaten der Entwicklung zeichnen wir die neue Maschine. Zur aerodynamischen Gestaltung der Hülle können wir eine CFD (Computational Fluid Dynamics) Software einsetzen. Zu Beginn der Produktion stehen Fräsarbeiten in den Werkstätten der Universität Delft im Vordergrund. In einer späteren Phase betreiben wir Messungen im Windtunnel, der ebenfalls zur Universität gehört; um die Daten schneller zu verarbeiten, dürfen wir auf die Software eines Sponsors zurückgreifen. An der Universität in Amsterdam hingegen benutzen wir spezielle Maschinen, um die Performance unserer Piloten zu prüfen.

IB: Gibt es Partner aus der Industrie, die euch unterstützen?

HL: Unser gesamtes Budget wird durch Sponsoren getragen. Die niederländische Postgesellschaft – PostNL – leistet hierzu den größten Beitrag.

IB: Erhaltet ihr auch Mittel für die Reisen zu Wettkämpfen?

HL: Ja, zumindest für die Athleten gibt es eine Kostenübernahme.

Aussichten

IB: Nehmen wir an, euer Team gewinnt wieder die Challenge – welche Ziele steckt ihr euch dann?

HL: Erst würden wir kräftig feiern, das ist klar! Danach alles daran setzen, nächstes Jahr erneut den Rekord zu brechen und die Trophäe wieder in die Niederlande zu holen.

IB: Gibt es Bestrebungen, euer Produkt auch in einer besonderen Form auf öffentliche Straßen zu bringen und es der Allgemeinheit zugänglich zu machen?

HL: Das ginge wohl nur, wenn es in der Zukunft so etwas wie Fahrrad-Autobahnen gäbe. Momentan sind verkleidete Liegeräder zu leise, niedrig und langsam, um die Straßen mit den Autos zu teilen. Andererseits auch zu schnell und zu groß für die üblichen Radwege...

IB: 2017 wird in Mannheim, der Heimatstadt Carl von Drais', das 200jährige Jubiläum der Erfindung des Fahrrads gefeiert. Könnten Besucher dann vielleicht das Human Power Team aus Delft und Amsterdam treffen und in einem VeloX Rekordfahrzeug Platz nehmen?

HL: Sofern ein Spender unsere Reisekosten übernehmen würde, kämen wir mehr als gerne nach Mannheim und stellten unsere Fahrzeuge vor!

(Noch ein) Pedelec-Nachrüstsatz

Text: Christian Precht - Foto: RELO PM

Es spricht vieles für das Pedelec von der Stange: Alles ist richtig aufeinander abgestimmt (bei Qualitätsmodellen), man kann es zum Händler in den Service bringen. Inzwischen gibt es auch eine große Auswahl, bei der für jeden etwas dabei sein sollte. Dennoch gibt es Gründe, ein bestehendes Rad nachzurüsten: Man hat es lieb gewonnen, oder es passt so gut wie kein anderes, oder man macht an seinem Rad sowieso alles selbst.

Im letzten Info Bull haben wir das System von Binova kurz vorgestellt. Ein System mit anderen Qualitäten ist das von Relo. Dieses ist mit total 3.7kg recht leicht. Außerdem ist praktisch alles in und um das Tretlager zusammengefasst. Angeblich ist das System von einem Händler in 15-20 Minuten montiert. Akku und Motor kann man dank eines Stecksystems abnehmen. In 45 Minuten ist er voll aufgeladen. Allerdings liegt die Reichweite auch nur bei 25 – 50 Kilometer, da er nur 100 Wattstunden Kapazität hat. Die meisten Pedelecs haben inzwischen 400 Wattstunden und mehr.

Laut einem Bericht im Spiegel ist das System von Relo noch nicht ganz ausgereift. So „tritt es nach“, das heißt der Motor läuft weiter, wenn man aufhört zu treten. Außerdem startet es nicht immer zuverlässig. Da schmerzt der Preis von 2200 Euro umso mehr.

Wer sich trotzdem interessiert: www.relo-antriebe.de.



Mehr ist doch besser – jedenfalls beim Rad Fahren

Text: Christian Precht

Von Schwarmintelligenz bei Fischen und bei Fischen habt ihr wahrscheinlich schon mal gehört. Lebewesen verhalten sich im Schwarm «intelligenter» als es dem Gehirn der einzelnen Tiere entsprechen würde. Auf jeden Fall ist ein einzelnes Tier im Schwarm sicherer als allein.

Letzteres gilt auch für Radfahrer. Sie sind im Verkehr weniger gefährdet, wenn es mehr von ihnen gibt, glauben wir. Eine Studie, die als «TØI Report 1466/2016» veröffentlicht worden ist, geht dieser Vorstellung nach. Grundlage der Studie ist die starke saisonale Schwankung des Radverkehrs in Skandinavien. Natürlich gibt es im Lauf der Jahreszeiten viele Einflüsse, welche die Unfallhäufigkeit auch beeinflussen.

Im Laufe der drei Jahre dauernden Untersuchungen wurde versucht, alle diese Einflüsse heraus zurechnen. Viele Einflüsse, auch nationale Unterschiede, konnten nicht identifiziert werden. Aber die größere Sicherheit im Schwarm, auf Englisch «Safety in Number» oder SiN genannt, glauben die Forscher bestätigt zu haben.

Der ganze Titel des Projekts ist «Safety in Numbers - uncovering the mechanisms of interplay in urban transport» und wurde vom Institute of Transport Economics am Norwegian Centre for Transport Research durchgeführt.

Die Studie kann hier heruntergeladen werden: www.toi.no.



www.wolfundwolf.ch

Online neu: Wolf und Wolf

Text: Christian Precht

Der jüngste Schweizer Liegevelohersteller stellt schon seit Jahren Liegevelos her. Auch online ist er schon lange. Aber jetzt ist die Website neu aufgebaut und neu gestaltet. Insbesondere wurde sie an das veränderte Angebot und neu gestaltet. Baukurse für Liegevelos gibt es nicht mehr, solche für Stadtvelos hingegen schon noch.

Neu aufgenommen wurde vor allem der Webshop. Hier kann man seinen ganz individuellen Alpentourer AT1 zusammen stellen. Den gibt es übrigens zu erstaunlich günstigen Preisen. Wer möchte, kann ihn selber montieren. Dazu gibt es auf der Website Videos mit Anleitungen. Diese kann man nicht herunterladen, was sehr praktisch wäre.

Außerdem gibt es auf der Website Neuigkeiten und Geschichten rund um das Liegevelo und den Alpentourer AT1.



Durch die Mongolei segeln

Text: Christian Precht

Segeln soll ja ein sehr schöner Sport sein, Radfahren ist auch ein sehr schöner Sport. Oft fehlt zum Segeln das Wasser, manchmal sind Strecken zum Radfahren sehr lang. Warum nicht beides kombinieren?

Matthias Ramsel ist nicht der erste, der beides kombiniert. Immerhin gibt es schon ein Segelliegetrike zu kaufen (das Whike, kurzer Bericht im Info Bull 142). Aber wir HPVler sind ja Individualisten. So hat Matthias zusammen mit HP Velotechnik ein eigenes Liegesegeltrike gebaut. Basis ist ein Scorpion von HP Velotechnik. Gezogen wird es von einem Drachen, oder auf Neuhochdeutsch «Kite».

Am Tag der offenen Tür bei HP Velotechnik hat Matthias seine Transmongolian Kite-Trike Tour vorgestellt. Auf www.kite-trike-tour.blogspot.ch kann man nachsehen, wie das Dreirad aussieht und wie die Tour verlief. Eine Vortragstour gibt es anscheinend nicht.



Fahrräder, die nicht fahren?

Text: Christian Precht

«Fährt das überhaupt» ist eine häufige Frage an FahrerInnen von Liegerädern. Die Antwort «Nein, ich habe es hierher getragen» führt nicht weiter. Nur geduldiges Erklären und Erzählen, wie schnell, bequem und sicher so ein Liegerad ist, helfen weiter.

Es gibt aber auch wirklich Fahrräder die nicht fahren, jedenfalls in den Köpfen der Leute. Der Designer Gianluca Gimini hat Zeichnungen von hunderten Amateuren und Künstlern gesammelt. Das erstaunliche: Die meisten sind nicht fahrbar. Bei den Laien erstaunt das nicht so sehr wie bei den Künstlern. Von denen würde man erwarten, dass sie ein Fahrrad so zeichnen können, wie es ist, nämlich fahrbar. Die Sammlung von Fahrradzeichnungen im Projekt „Velocipedia“ zeigt aber eher das Gegenteil.

Eine Studie der Universität Liverpool zeigt das gleiche. Testpersonen mussten aus dem Gedächtnis ein Fahrrad zeichnen. Die Ergebnisse können sich sehen lassen, aber nicht fahren. Die Folgerung der Studie ist, dass das Wissen der Leute über einen Alltagsgegenstand wenig mit einer wissenschaftlichen Theorie (über diesen Gegenstand) zu tun hat. Ich meine übrigens, dass die Leute viel besser Autos zeichnen können, nicht nur weil die äußere Gestalt einfacher wiederzugeben ist, sondern weil sie mit diesem Gegenstand vertrauter sind.

Gianluca Gimini hat die Zeichnungen als liebevoll ausgestaltete dreidimensionale Darstellungen ins Internet gestellt: www.behance.net/gallery/35437979/Velocipedia.



Alle Jahre wieder: Vollgummireifen

Text: Christian Precht (nicht selber getestet)

Auch wenn die heutigen Veloreifen viel pannensicherer sind als vor etwa 30 Jahren, ist doch nicht 100% sicher, dass man keinen Platten bekommt. So ist das Angebot, einen Reifen zu bekommen, der sicher nie Luft verliert, sehr verlockend. Vollgummi bietet das, auch jeder andere Reifen, der mit Luft gefüllt ist.

„A to B“, das englische Magazin für Menschen mit besonderen Mobilitätsinteressen hat einen Test mit den „Tannus“-Reifen durchgeführt, und zwar die Größe 32x349 für Brompton. Diese in anderen Tests leider nicht so häufig berücksichtigt.

Der Reifen wird durch drei Sachen gesichert: Er muss über den Felgenrand gezogen werden, eine Lippe am Reifen greift unter den Felgenrand und quer durch den Reifen werden Pins montiert, welche auch unter den Felgenrand greifen sollen. Die Montage erfordert viel Kraft und ist nicht ganz einfach.

Aber nun zum eigentlich interessanten bei Vollgummireifen: der Rollwiderstand. „A to B“ hat zwei Typen getestet: den Aither 1.0 mit glatter Lauffläche ohne Profil und den Aither 1.1 mit Profil, welcher auch breiter ist. Den Rollwiderstand haben die mit einem Ausrolltest bestimmt. Nach einer kurzen Rampe wurde das Rad einfach bis zum Stillstand rollen gelassen. Hier die Ergebnisse:

Brompton mit Brompton Green Flash Pneumatic:.....	38,0 m
Brompton mit Aither 1.1.....	38,3 m
Bromptone mit Aither 1.0.....	46,5 m
Micro Suspension Bronze Scooter.....	63,2 m
Brompton mit Schwalbe Kojak.....	70,1 m

Es gibt also tatsächlich Luftreifen, die schlechter laufen als die Vollgummireifen von Tannus, aber ein wirklich gute Reifen wie der Schwalbe Kojak läuft deutlich besser. Nachzulesen in A to B 109, Aug 15. Es gibt auf der Website von A to B alte Ausgaben zu lesen. Das Abonnement dieser Zeitschrift ist übrigens wärmstens empfohlen.





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



TRAIX



Circe Cycles





- 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

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

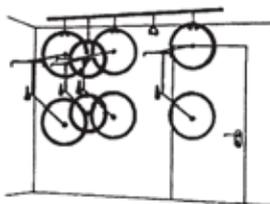
velos trekking
rain 31
ch-5000 aarau
tel 062 / 824 84 18
fax 062 / 824 84 38

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

www.unterwegs.ch
stefan.fienhard@unterwegs.ch

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

Velo Aufhänge-System



Aufgehängt an einer Schiene können die Velos an Wägelchen hängend zusammengeschoben 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

Sportkochbücher

Text: Andreas Pooch – Fotos: Verlage

Gibt man in einer Suchmaschine das Wort «Sporternährung» ein, erhält man 529.000 Treffer. Alleine daran erkennt man das allgemeine Interesse an diesem Thema. Und so verwundert es auch nicht, dass auf der bikebook-show der Fahrradmesse EURO-BIKE in Friedrichshafen drei von 19 ausstellenden Verlagen unter anderem ein Kochbuch präsentieren.

Sporternährung für Radsportler heißt nicht, bergeweise Nudeln in sich hineinzuschaufeln, den Magen mit Powergels zuzukleistern, und auch nicht literweise Isodrinks zu konsumieren. Um bei hohen körperlichen Anforderungen die Kalorienzufuhr zu gewährleisten, um die Regeneration zu fördern und trotzdem schmackhaft und abwechslungsreich zu essen, ist Phantasie gefragt. Ebenso wichtig ist es, den Rat von Ernährungswissenschaftlern zu berücksichtigen, wie es in den drei hier vorgestellten Büchern Ausdruck kommt.

Grand Tour Kochbuch

Der Covadonga-Verlag veröffentlicht in seinem «Grand Tour Kochbuch» ein opulentes Werk auf 350 großformatigen Seiten. Dank hochwertiger



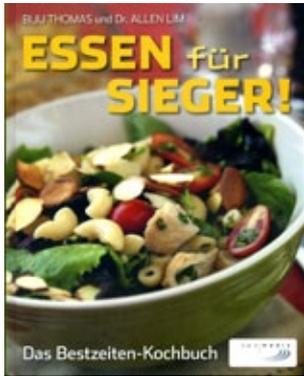
Food-Fotos und einem ungewöhnlichen Layout erweist es sich als ein veritables Geschenk, mit dem man nicht nur Radsportfreunden eine Freude machen kann. Hannah Grant, Chefköchin des Team Tinkoff, hat eine junge, moderne Sportlerküche entworfen, wobei sie besonderen Wert auf Bio-Produkte legt. Weil die Hotelbesitzer der Tour-Unterkünfte oft genug nicht ihre Küche der jungen Dänin zur Verfügung stellen wollten, wurde kurzerhand ein Tour-Lkw zur rollenden Küche umgebaut.

Unter dem Motto «21-Tage-Menü» führt das Buch durch eine dreiwöchige Radrundfahrt samt Ruhetagen. Die Rezepte sind einfach und übersichtlich dargestellt. Auf einer Seite findet sich die Beschreibung samt Zutatenliste. Ein

toll fotografiertes ganzseitiges Menü-Bild ergänzt das Rezept auf der gegenüberliegenden Seite. Zwischendurch eingestreut findet man Interviews von Hannah Grant mit den Radprofis aus ihrem Team zur Bedeutung des Essens. Abgerundet wird das Werk durch einen umfangreichen Rezeptindex, in dem man z.B. nach Kategorien sortiert Rezepte und Zutaten findet, aber auch einen gesonderten Index für Gluten-, Nuss- und Milchfreie Gerichte. Wer es ernährungsphysiologisch aber etwas genauer haben möchte, wird ausführliche Angaben zur Ernährungstheorie wie auch Nährwerttabellen vermissen.

Bestzeiten-Kochbuch

Der Sporternährung genauer auf den Grund gehen die beiden anderen Bücher. Der Spomedis-Verlag bietet mit dem «Bestzeiten-Kochbuch» von Biju Thomas und Dr. Allen Lim das „Essen für Sieger“. Das 2011 erstmals in Amerika erschienene Werk stellt die Rezepte ebenfalls auf der Doppelseite vor. Ein ansprechendes Foto des jeweiligen Gerichtes steht dem Rezept ge-

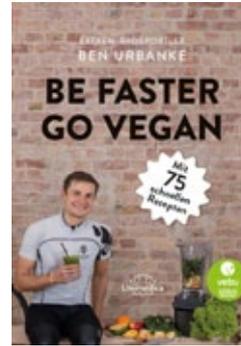


genüber. Hier wird ausführlicher auf die Zutaten eingegangen, Angaben zur Zubereitungszeit werden gegeben und Nährwertangaben geliefert. Vorweg liefern die Einordnung der wissenschaftlichen Aspekte von Radfahren und Essen und das Portrait der Autoren die nötige Stimmung. Was wann sinnvoll gegessen werden kann, um den Kohlehydratspeicher der Muskulatur zu laden

oder die Regeneration zu fördern, wird zusammenfassend erläutert. Es ist kein Ernährungsphysiologie-Fachbuch, dennoch werden die wichtigsten Aspekte, die für das Radfahren wichtig sind, besprochen. Hinweise zur Arbeit in der Küche, zum Austausch von Produkten oder eine Auflistung der Grundnahrungsmittel für den Vorratsschrank runden die Einführung ab. Wie Hannah Grant gehen auch Thomas & Lim auf Frühstück, Unterwegs-Snacks, Workout-Menüs, Abendessen und Desserts ein.

Be Faster Go Vegan

Dass man auch vegan Höchstleistungen vollbringen kann, demonstriert Ben Urbanke in seinem Buch «Be Faster Go Vegan» vom Narayana Verlag. Das handlichste Buch im „Test“ geht auf die spezifischen Besonderheiten und Anforderungen veganer Ernährung ein. Der 1984 geborene Ben Urbanke ist Extrem-Radsportler und ernährt sich zu 100% vegan. Seine Ernährungsumstellung auf rein pflanzliche Lebensmittel führte in den letzten Jahren zu deutlichen Leistungssteigerungen, die in der Radsportszene bei den Langstreckenfahrern nicht unbemerkt blieben.



Urbanke stellt zum großen Teil rohköstliche Rezepte vor, mit denen sich schmackhafte und zugleich vitalreiche Smoothies, Müslimischungen, Eigenbau-Energieriegel und Snacks für Unterwegs zubereiten lassen.

Einleitend beschreibt Urbanke seine absolvierten Breivets. Nach Grundlagen der Ernährungstheorie mit einem gezielten Blick auf die Bedeutung veganer Lebensmittel erfahren wir, in welchen Lebensmitteln sich in welcher Menge Makro- und Mikronährstoffe befinden.

Grundsätze seiner Rezepte sind: ● reichlich frisches Obst und Gemüse ● möglichst unraffinierte oder gering verarbeitete Lebensmittel ● Vermeidung von Transfettsäuren ● ausreichende Aufnahme komplexer Kohlenhydrate ● kein Weißmehl ● kein raffinierter Zucker ● Vermeidung von Zusatzstoffen ● Vermeidung gesüßter Getränke und künstlicher Süßstoffe.

Im kompaktesten Buch der Auswahl finden sich auch ganzseitige Fotos, nur nicht zu jedem Rezept. Neben einfachen Rezepten, wovon zwei auf eine Seite passen, gibt es auch umfangreiche Hauptmenüs, alle mit Nährwertangaben und dem Hinweis, ob es für vor, während dem Sport oder danach gedacht ist. Im Index findet der Leser die Zutaten der Rezepte in alphabetischer Reihenfolge und dazu passend, in welchen Rezepten diese verwendet werden.

Bibliografische Daten

Das Grand Tour Kochbuch ● Hannah Grant ● 344 Seiten ● ISBN 978-3-95726-011-6 ● 45,00 Euro ● Covadonga Verlag ● **Be Faster Go Vegan** ● Ben Urbanke ● 208 Seiten ● ISBN: 978-3-944125-50-3 ● 19,80 Euro ● Narayana Verlag ● **Das Bestzeiten-Kochbuch** ● Biju Thomas & Dr. Allen Lim ● 320 Seiten ● ISBN: 978-3-95590-005-2 ● 24,95 Euro ● spomedis Verlag ●

Weltmeisterhafte Cycle Vision 2016

Text: Heike Bunte - Fotos: David KK

Die diesjährige HPV Weltmeisterschaft war zu Gast bei der Cycle Vision oder war die Cycle Vision zu Gast bei der Weltmeisterschaft? Ganz egal welche Version man vorzieht: der niederländische HPV war ein toller Gastgeber und Austragungsort war das Areal rund um das Velodrom in Amsterdam-Sloten. Ein knackiges Wochenende lang sausten rund 110 Sportlerinnen und Sportler um langgestreckte Kurven und flitzten durch Steilkurven.

Fahrradparadies?!

Bekanntlich sind die Niederlande ein Fahrradparadies und können mit ihren 25% Radverkehrsanteil auf dem gesamten Gebiet seit langer Zeit behaupten, dass es sich recht gut radeln lässt. Aus «deutscher» Sicht mag man dem auch zustimmen, wenn man an die Abwicklungsqualität der Alltagsverkehre denkt. Sicherlich haben die Niederländer selbst eine ganz eigene und vor allem kritischer Sichtweise darauf. Zum Glück, denn sonst geschieht keine Weiterentwicklung.

Die Teilnehmenden dieses Rennwochenendes mögen zwar dem Begriff

ERGEBNISSE • www.wedstrijden.ligfiets.net/wedstrijden/



«Aktive Mobilität» (duurzamer verkeer) wahrlich ausgelebt haben und aktiv gewesen sein, aber er ist in keinster Weise allein auf «das Thema Schnelligkeit» zu reduzieren (siehe auch dazu Bericht der AGM Stockholm in diesem Heft). Das eigentlich mehr und mehr HPVler in Europa ganz selbstverständlich das Thema aktive Mobilität beherrschen, kann man am wenigsten im Rahmen von Weltmeisterschaften beobachten. Hier geht es allein um Geschwindigkeit und das Funktionieren der Rennmaschinen der anderen Art.

Europa in den Niederlanden

Rund 110 Europäerinnen und Europäer unterschiedlichsten Alters gaben sich am Wochenende vom 01. - 03.07. die Kante! Disziplinen waren das ein Stunden Einzelzeitfahren, drei bzw. sechs Stunden Rennen sowie eine



Marc Le Sourd

verkleidete Trike erkämpfte sich ebenfalls mit beachtlichen Leistungen in allen Disziplinen seine Aufmerksamkeit. Die teilnehmenden Fahrer der Ruderräder standen in nichts nach. Bemerkenswert war der Auftritt der Hand Biker, die konstant ihre Runden drehen.

Das Beiprogramm

Eine WM ist eigentlich eine WM - ohne viel Schnickschnack dabei! Eine CV war schon immer ein etwas anderes Erlebnis: Dazu gehörten schon immer Vorträge und der Erlebnischarakter war groß geschrieben. In diesem Jahr gab es Vorträge zu unterschiedlichsten Themen mit viel Kompetenz in allen Bereichen: neben dem Thema Sporternährung gab es fachspezifische Themen, wie Fahrzeugkonstruktionen (das Vierrad-Velomobil) sowie Berichte von Testfahrten und die Vorstellung des Produktes «Ruderrad». Ansonsten verdarb der Regen am Abend nach den Rennen ein wenig das Beisammensein draußen, um Fahrzeuge zu testen.

Am Ende: Appeltaart met Slagroom

Was wären die Niederlande ohne die herrlichen Appeltaarts? Viel natürlich! Das war an diesem Wochenende dank des Einsatzes vieler ehrenamtlicher Helferinnen und Helfer deutlich zu merken. In diesem Sinne gilt es allen ein Dankeschön auszusprechen und zu hoffen, dass die Cycle Vision (CV) auch in 2017 stattfinden wird. Apropos 2017: Mehr als ein «schnödes» (Liege-)Radjahr. In 2017 wird das Fahrrad 200 Jahre alt (www.monnen-bike.de), was etwas ganz Besonders ist. Der HPV veranstaltet in Mannheim seine WM vom 9. - 11. Juni; gefolgt von der CV vom 23. - 25.06.2017 und die Rütenbrocker Liegeradtage werden in Meppen vom 11. - 13. August 2017 stattfinden! WOW-welch ein Jahr! Also macht euch bitte, bitte auf und kommt! Aktive Mobilität beinhaltet Teilhabe und Vor-Ort-sein. Und nicht (nur) Rennen zu fahren! Dies ist gut so, man trifft Menschen und redet einmal (wieder-) miteinander. Egal welche Sprache!

schnellen Runde, das Kriterium und der 200m-Sprint im Velodrom. Der ca. 2,5 km lange Rundkurs ist in den gesamten Sportpark eingebettet, so dass einem alles vom Golfball bis zum Fischreiherr begegnen kann. Letzteres passierte – ersteres zum Glück nicht! Die kleine Erhöhung in Form einer Brücke brachte die giftigen Höhenmeter ein und zwang spätestens nach zwei Stunden einen gewissen Anteil der Fahrenden in die Knie.

Die Teilnehmerzahlen an HPV-Weltmeisterschaften sinken seit Jahren, was der Sache an sich zwar keinen Abbruch tut, aber angesichts des Aufwands, den eine WM verursacht, Jammer Schade ist. Dabei ist eine WM auch bei durchwachsenem Wetter, wie es in Amsterdam der Fall war, stets ein Highlight. Insgesamt waren die Rennen regenfrei, so dass sehr ordentliche Geschwindigkeiten erzielt wurden. Die Anzahl der Velomobile wächst auch hier beständig und die Einspurer flitzen hinterher. Das un-

Termine

↔ provisorisch Future Bike Schweiz HPV Deutschland Tandemclub Allgemein

23. Juli - 26. August 2016 — Tour de Natur 2016

www.tourdenatur.net

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

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

31. Juli 2016 — Bergzeitfahren Schauinsland

in Freiburg - www.schauinslandkoenig.de

Juli 2016 — BHPC Lasham Rally -GB-

www.phpc.org.uk

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

28. August 2016 — FB Maibummel

Rund um den Bieler See

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?

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



- 2010 1000 km Christian von Ascheberg
- 2010 24 Stunden Christian von Ascheberg
- 2011 12 Stunden Sabrina Grun
- 2012 12 Stunden Kirsten Niederlein
- 2013 6 Stunden Matthias König
- 2014 12 Stunden Wulf Kraneis
- 2014 24 Stunden Petra von Fintel

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

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 inclusive 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

Mit dem Vereins T-Shirt sofort als Future Biker zu erkennen. Unser neues Baumwoll T-Shirt, gute Qualität, zum Jubiläum 30 Jahre Future Bike erstellt.

Dunkelblau bedruckt, vorne kleines Logo, Rückseite großes Logo mit Schrift : since 1985.

T-Shirt in orange, Ärmel- und Kragenbund in dunkelblau.

Erhältliche Größen : M, L, XL, XXL,

Preis : Fr. 27.-, inkl. Versand in der Schweiz,

ebenso Sweatshirts in begrenzter Anzahl und Größen.



Weiterhin erhältlich das gelbe T-Shirt mit gesticktem Logo, Preis : Fr. 22.- (M, L) inkl. Versand in der Schweiz.

Bestellungen/ Anfragen bei : shop@futurebike.ch.



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)

Mitglieder mit Einkommen

Familien

juristische Personen

€ 25.–

€ 40.–

€ 60.–

€ 85.–

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

Magazinpreis

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

Herausgeber

HPV Deutschland e.V. (für HPV Deutschland e.V. & Future Bike Ch) - Kippergasse 20 - 99425 Weimar

Layouting

LD-Verlag - Andreas Pooch - Heilbrunnenstr. 15 - 51570 Windeck

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

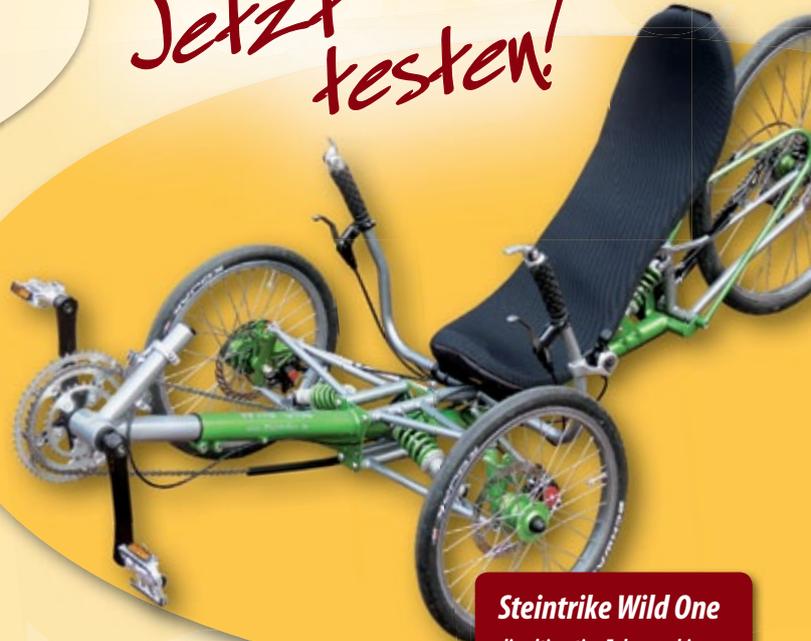
Mit den vollgefederten Trikes meistern Sie komfortabel alle Hindernisse. Ob für Alltag, Reise oder Freizeit – Sie sind immer bequem unterwegs!

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!!





Schneller. Höher. Weiter!

Auf das olympische Motto setzen unsere Scorpione noch ein Plus drauf

Schneller: Schnelle E-Mobilität ist in aller Munde. Doch während Politiker und Automobil-Industrie noch nach Antworten suchen, gibt das Fahrrad sie längst. Zum Beispiel in einer so eleganten Form wie unserem S-Pedelec „Scorpion fs 26“. Da müssen Sie sich für eine Unterstützung nicht abstrampeln, da ist Ihnen eine Tretunterstützung bis 45 Stundenkilometer sicher.

Höher: Tadpole-Trikes mit hohem Sitz, das war bis vor kurzem undenkbar. Doch „Scorpion plus 20“ und „Scorpion plus 26“ haben Maßstäbe gesetzt. Unsere Sessel-Trikes sind inspirierend. Auch andere lassen nun den Piloten hochleben. Aber so elegant und mit der Maximalhöhe von 57 Zentimetern – das schafft nur das Original aus Kriftel.

Weiter: Ob S-Pedelec oder übliches Pedelec mit Schub bis 25 km/h – eine Frage eint alle Fahrer: Wie weit reicht der Akku? Für Besitzer der Trikes von HP Velotechnik ist das ganz einfach: Doppelt so weit. Denn sie können ganz einfach die Anbau-Option „Zweitakku“ wählen.

Plus: Sie wollen „Schneller, höher, weiter“? Dann setzen Sie einfach noch ein Plus darauf. Das Komfort-Plus. Ob Handauflage, Spezialpedale oder elektrischer Rückwärtsgang – bei HP Velotechnik ist immer ein bisschen mehr drin. Lernen Sie die Vielseitigkeit der Scorpion-Modelle bei einer Probefahrt kennen und 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