

Info Bull

192

Dezember 2016



future bike ch

tandemclub.ch



Herbsttour



China zu Besuch



Tandemtour



Inklusion

Tandemtour
Herbsttour

Interview Matthias König
PF Mobility

E-Mobilität
Dienstfahräder

Technik-Splitter

Das Liegerad.

Toxy[®]

www.toxy.de



bis 300 kg Zuladung • bis zu vier Personen • Werbepotential
• für den Familienausflug • als Kommunalvelo • zur Rehaförderung • in Industrie & Gewerbe

Trimobil.net
www.trimobil.net

RUDER TRIKE

alles andere als ein lahmes Dreirad

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



WWW.RUDER-RAD.DE

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

Testen, Touren, Service & Zubehör:

Toxy Liegerad GmbH • Bokeler Str. 3

D-25563 Wrist / Hamburg

Telefon 0049 (0) 48 22 945 74 11

Fax 945 74 13 • www.toxy.de

■ Editorial

4 Inklusion auf dem Velo

■ Kultur

5 China zu Gast bei HP Velotechnik

6 PF Mobility Porträt

18 Dienstfahrrad im Kommen?

■ Reise

26 Tandemtour

30 Future Bike Herbsttour

■ Technik-Ticker

10 Leichtere Rohloff Speedhub

10 Schwimmendes Janustandem

12 Leitra zu mieten in Kopenhagen

14 Speichen aus Seilen

15 Reduce the Max?

■ Stromer

22 45 km/h schnell

23 E-Bike-Erfolgstory

24 Aufruf E-Mobilität

25 BikeBild-Review

■ Rennen & Rekorde

36 Interview mit Matthias König zum Stundenrekord

■ Service

42 Einladung zur Future Bike Generalversammlung

46 Termine

47 Impressum

48 Wer macht was?

50 Future Bike Shop

Titelfoto: © Pressedienst Fahrrad



Tandemclub-Tour



Interview Matthias König



Vorstellung PF Mobility



Future Bike Herbsttour

Inklusion auf dem Velo

Text: Jan Kranczoch

Als Vater eines kleinen «Downie»-Jungen habe ich manchmal das Gefühl, dass Inklusion dann erreicht wäre, wenn es gar keine Mühen oder Gedanken forderte, sie zu erlangen – oder besser: zu erleben. Sie wirkt scheinbar am besten, wenn sie ganz selbstverständlich «passiert», entpuppt sich indes als gestelztes Programm, wenn ständig mahnend daran erinnert werden muss. Ungleich sind die Menschen schließlich auch ganz von alleine. Daher sollten Zeilen wie diese eigentlich verzichtbar sein.

Nun aber zur Praxis. Wie für andere Menschenrechte auch, muss offenbar doch beharrlich an dem dicken Brett gebohrt werden. «Passieren» wird nichts, ohne dass stetig und behutsam auf das Ziel Inklusion hingearbeitet wird. Dem kann man die angenehme Seite abgewinnen, dass die Momente, in denen Inklusion gelingt, als kleine Triumphe gefeiert werden dürfen – so empfinde ich es jedenfalls als Vater eines «besonderen» Kindes.

Mobilität, ob zur Erledigung der alltäglichen Abläufe, in der Freizeit, für Reisen oder - grundsätzlicher - als Ausdruck selbstbestimmten Handelns, ist ohne Zweifel eine bedeutsame Facette der Teilhabe und Inklusion. So wertvoll und unersetzlich öffentliche Verkehrsmittel oder (teils speziell umgerüstete) Autos für Personen mit und ohne Einschränkungen auch sein mögen - unvergleichlich ist der Reiz, sich durch eigene Kraft fortzubewegen. Die Erweiterung des eigenen Radius wird spürbar, der Körper wahrgenommen, seine Funktionen angeregt, Selbstvertrauen geweckt, Fahrfreude empfunden und Heilungsprozesse gefördert.

Erweisen sich gewöhnliche Zweiräder für bestimmte Menschen mit derartigem Bewegungsdrang als ungeeignet, so sollten doch im Sinne der Inklusion ganz selbstverständlich und ohne großes Kopfzerbrechen gleichwertige Alternativen greifbar sein. Inwieweit dies zutrifft, möchten wir in den folgenden Ausgaben der Info Bull durch einzelne Beiträge schildern. Diese sollen die technischen Möglichkeiten aufzeigen, trotz bestimmter Einschränkungen zu radeln und das derzeitige Angebot umreißen; sie werden aber auch verdeutlichen, dass es Pioniergeist und lange Jahre brauchte, um für eine unzweifelhaft bestehende Nachfrage adäquate technische Lösungen auf dem Markt zu etablieren. Insofern dürfen die Human Powered Vehicles als ein sehr treffendes Beispiel für das zähe aber schließlich erfolgreiche Ringen um Inklusion betrachtet werden.



Egal, ob mein Johann einst einspurige Fahrräder beherrschen wird oder nicht – ich blicke unter diesen Voraussetzungen mit Vorfreude den kleinen Triumphen gemeinsamer Ausflügen per Pedal entgegen.

In diesem Sinne - Jan Kranczoch

ICE

powered by



ICLETTA
THE CULTURE OF CYCLING



www.icletta.com



© HP Velotechnik

Chinesische Industriedelegation bei HP Velotechnik zu Besuch

Eine neunköpfige Delegation war auf Europareise und besuchte unter anderem auch die Liegeradmanufaktur HP Velotechnik in Kriftel. Es geht der Delegation um den Austausch von Industrie-Standards und Normierungsverfahren. Gesucht werden aber auch Kooperationen. Europa hat eine hochentwickelte E-Bike-Produktion und die ist auch für die chinesische Fahrradbranche spannend. Im Vergleich zu Chinas Metropolen ist die Luftqualität im Straßenverkehr bei uns richtig gut. Hier suchen die Chinesen Lösungen, welche bei uns noch als Nische gelten.

PF Mobility = Mobilitätsverbesserung

Text: Andreas Pooch – Fotos: PF Mobility



PF Mobility wurde im April 2000 gegründet. Vorher war die Firma Teil eines Industrieunternehmens, das unter anderem Treppen produzierte oder Rampen für Rollstuhlfahrer. Aber auch das Fahrrad war schon 1985 ein Thema, insbesondere für den Reha-Bereich.

Gegenwärtig sind bei PF-Mobility 22 Menschen beschäftigt. Alle Dreiräder, die die Firma vertreibt, werden komplett in Dänemark produziert, angefangen bei der Entwicklung über die Komponentenausstattung und die Sonderanfertigung bis hin zum Schweißen der Rahmen.

Nicht jedes Jahr wird ein neues Rad produziert. Es gibt bestimmte Konzepte, die die Techniker im Kopf haben und die auf die Räder gestellt werden. Es geht also vielmehr um Detailverbesserungen und Änderungen, die sich aus vielen Gesprächen mit Kunden, mit Händlern und auf Fahrradmessen ergeben. Die Rückmeldungen, die die beiden Techniker von Hans oder Niels Danielsen bekommen, fließen in die Entwicklung ein. Außerdem ist ein externes Designbüro am Konstruktionsprozess beteiligt.

Hans und Niels sind nicht nur auf Fahrradmessen aktiv. Und dabei sind



nicht nur die großen Ausstellungen wie die EUROBIKE in Friedrichshafen oder die SPEZI in Germersheim gemeint. Ebenso stellen sie auf vielen regionalen Veranstaltungen aus. Allerdings schließt PF Mobility mehr und mehr Kooperationen mit seinen Fachhändlern, die dann z.B. einen Stand auf der Fahrradmesse in Essen mit Hilfe aus Dänemark betreuen. Ganz wichtig ist die Rehacare-Messe in Düsseldorf, die sich an behinderte Menschen wendet und Hilfsmittel jeglicher Art ausstellt.

Die Rahmen sind alle gleich aufgebaut, egal ob E-Antrieb oder nicht. Der Antrieb ist jederzeit nachrüstbar. Die Flexibilität ergibt sich aus der Verwendung von Heinzmann-Motoren im Vorderrad. Diese sind durch ihre Technik und die relativ variable Elektronik auch ideal, um sie individuell an Kundenwünsche anzupassen. 70% der Kunden kaufen mittlerweile



PF-Mobility Disco



PF-Mobility Stabilo

ein PF-Mobility-Dreirad direkt mit E-Antrieb. Die Vorteile liegen auf der Hand: die Reichweite steigt deutlich, die Leute werden viel mobiler. Touren mit bergigen Anteilen verlieren ihre Bedrohlichkeit. So trauen sich viele Nutzerinnen und Nutzer wieder auf die Straße, die früher kein Fahrrad mehr gefahren sind.

PF-Mobility hat keine Hilfsmittelnummer für seine Dreiräder beantragt, weil das viel zu teuer und zu aufwändig ist. Außerdem sind in Deutschland

in der Regel die Sanitätshäuser mit am Drücker und verteuern mit ihrer zusätzlichen Marge die Preise für den Kunden. Diese Zeit und dieses Geld investiert PF-Mobility lieber in die Kundenbetreuung.

In Deutschland verkauft PF-Mobility über ca. 30 sehr aktive Fahrradhändler. In Dänemark verkaufen sie selber über zwei Standorte. In den Niederlanden gibt es einen ehemaligen Fahrradhändler, den PF übernommen hat und wo sich nun drei Personen um die Beneluxländer kümmern. Auch in ►



PF Mobility Duo Reha

Finnland, Schweden, Österreich, der Schweiz und Großbritannien sind die dänischen Dreiräder vertreten.

Beim Vergleich des Erfolges der dänischen Dreiräder sticht Deutschland eindeutig heraus. Das kommt aber auch nicht von ungefähr, denn Hans und Niels Danielsen waren bisher in Deutschland an mindestens 40 bis 50 Tagen auf den verschiedensten Messen unterwegs.

Zu den Grundmodellen gibt es ein umfangreiches Zubehörprogramm, das

zur Aufrüstung dient und die unterschiedlichsten körperlichen Handicaps ausgleichen kann. Es werden auch Spezialanfertigungen vorgenommen, falls das Zubehörprogramm nicht die besondere Anforderung erfüllen kann, denn PF-Mobility hat eine eigene Schlosserei im Haus.

Firmendaten

PF mobility – Bjerregårdvej 15, Timring – DK-7480 Vildbjerg Dänemark - +0045 99 92 06 00 – www.pfmobility.dk

in der Montage in Dänemark



Nachfrage nach leichterem Rohloff Speedhub ist vorhanden!

Christian Precht, CH-Zürich

Das müssen wir korrigieren: Anders als es im Info Bull 191 stand, besteht durchaus genügend Nachfrage nach einer leichteren Rohloff Speedhub. Gedacht ist diese Version für den Sportbereich, vorwiegend für Mountainbikes, also für leichte Fahrräder. Die Nachfrage kommt aber aus dem Bereich der Trekkingräder. Dort wird eine hohe Belastbarkeit erwartet, was die Last angeht, aber auch an die Lebensdauer werden hohe Ansprüche gestellt. Diese soll am liebsten „ewig“ sein. Mit der leichten Version der Nabe in einem schweren und schwer beladenen Trekkingrad lässt sich das nicht erreichen. So Barbara Rohloff.

Sie hat mir weiter erklärt, dass die Rohloff Speedhub von allen Schaltnaben das beste Verhältnis von Gewicht zur Anzahl der Gänge bietet. Das Mehrgewicht gegenüber einer Kettenschaltung betrage nur 600-700 Gramm. Im Vergleich zu Tretlagerschaltungen sei die Rohloff Speedhub jedenfalls leichter. Das ist korrekt. Der Abstand ist allerdings kleiner geworden.

Das Problem ist also nicht, dass keine Nachfrage besteht. Vielmehr wird etwas nachgefragt, was es nicht gibt, nämlich eine leichtere Speedhub mit der gleichen Lebensdauer wie die jetzige, die auch noch gleich große Lasten tragen kann. Also produziert Rohloff die jetzige Speedhub weiter. Da sie soviel verkaufen, wie sie überhaupt produzieren können, haben sie auch wenig Anlass, das Risiko einzugehen, dass die leichtere Speedhub überlastet wird und die Kunden in der Folge nicht zufrieden sind.

Das schwimmende Janustandem

Christian Precht, CH-Zürich - Bilder: esoteric-david.eu

Behaftet mich nicht darauf, dass man es wirklich kaufen kann, auch wenn Preise angegeben sind. Als Sprachen werden auf der Website zwar außer Tschechisch auch Englisch, Polnisch und Deutsch angeboten, aber die Bilder vom Fahrzeug sind nur CAD-Darstellungen, keine Fotos. Angepriesen wird das Fahrzeug als eine Kombination aus Geländewagen und Porsche, welche auch auf dem Wasser fahren kann. Dabei wiegt das Standardmodell nur 19 kg. Gemäß Angaben des Konstrukteurs, eines Flugzeugkonstrukteurs, ist es ideal für eine Weltreise geeignet. Als einziger Nachteil wird genannt, dass einer der beiden Fahrer nach hinten guckt. Ansonsten werden der Janusanordnung nur Vorteile zugeschrieben: kürzer, mehr Platz für Gepäck, einfacherer Transport.

Der Rahmen ist aus rostfreiem Stahl in meerwasserbeständiger Qualität gefertigt, heißt es. Er ist so konstruiert, dass er federt, was eine eigentliche Federung spart, welche defektanfällig wäre und Wartung benötigte. Da das Fahrzeug noch nicht fertig konstruiert ist, kann man sonst praktisch nur noch sehen, dass es auf 28“-Rädern rollt und der Antrieb via Kettenschaltung oder wahlweise via Rohloff erfolgt.



Wie schon oben geschrieben, sind Preise angegeben: Ab 3.260 € für die Standardversion ist man dabei. Die Spanne reicht dabei bis 6.200 € für die Comfort-Version mit Rohloff-Nabe. Der Wasserantrieb kostet 1.260 € extra. Seit dem 1. Mai 2016 kann das ED HEPAV 2.1 bestellt werden.

Ich bin gespannt darauf, dieses neue Janustandem mal zu sehen. Vorher glaube ich nicht an die versprochenen Eigenschaften, vor allem nicht an die Schwimmfähigkeit.

Aktuelle Informationen gibt es hier:

www.esoteric-david.eu.

Fahrrad, Dreirad oder Leitra in Kopenhagen mieten

Text: Christian Precht - Foto: Carl Georg Rasmussen

Ich muss euch ja nicht berichten, dass Kopenhagen eine hervorragende Infrastruktur für das Radfahren hat. Das steht inzwischen in jeder Zeitung. Diese Infrastruktur lädt geradezu zu einer Städtereise nach Kopenhagen ein und dazu, sich dort mit dem Rad fortzubewegen. Wem die Anreise mit dem Rad zu weit ist, kann es im Zug mitnehmen. Allerdings gibt es da im Fernverkehr nicht die besten Verbindungen. So kommt es gerade recht, dass man in Kopenhagen Fahrräder, Dreiräder und Leitras mieten kann. So heißt es jedenfalls auf der Leitra-Website www.leitra.dk. Dass man in Kopenhagen Fahrräder mieten kann, ist auch ziemlich bekannt (zum Beispiel www.bicycledn.dk, auf Englisch und auf Deutsch). Andere Anbieter bieten zum Beispiel auch Transporträder an. Da Kopenhagen seine Fahrradfreundlichkeit auch touristisch vermarktet, findet man im Internet leicht viele Anbieter.

Aber die Leitra gibt es wahrscheinlich nur bei www.bicycleinnovationlab.dk (laut Website nur für Mitglieder) und bei Leitra selbst zu mieten. Das steht nun nicht in jeder Zeitung. Für nähere Auskünfte wendet ihr euch am besten an Carl-Georg Rasmussen. Die neue Adresse ist: **Leitra • Herlev Hovedgade 201 A • DK-2730 Herlev** leitra@leitra.dk

Das liegt nur etwa 12 km vom Stadtzentrum von Kopenhagen entfernt.

Bei Leitra kann man auch für wenig Geld, nämlich 20 Euro, sehr günstig übernachten. Die Räume sind einfach, aber ordentlich eingerichtet. Carl-Georg nutzt sie auch für Kunden, die ihre Leitra ganz oder teilweise selbst zusammenbauen.

Mit der Leitra macht es sicher viel Spaß, die neuen Fahrradautobahnen in Kopenhagen auszuprobieren. Im Winter bereitet dann auch der Wetterschutz der Leitra großes Vergnügen. Natürlich auch mit jedem anderen Velomobil, aber mit dem muss man dann auch die ganze Anreise bewältigen, das heißt, sich entsprechend Zeit nehmen.



Unterm Weihnachtsbaum



[5]

[1] In der BikeBox 2 können Fahrräder diebstahl- und wettergeschützt eingestellt werden. Das neue Modell verfügt über extra stabile Wände und ein verstärktes Dach. Damit können Fahrräder und teure E-Bikes sicher geparkt werden. • www.wsm.eu •

[2] Professionelle Ausstattung für die Bike Werkstatt: 121-teilige, professionelle Vollausrüstung • 1.490 € • www.cosmicsports.de •

[3] Knog Oi Fahrradklingel mal anders gedacht – es muss kein langweiliges Design sein - Aluminium (Silber), Schwarz, Messing, Kupfer und Titan

• 19,90 € • [4] Pressluftlupe AIRZOUND als Bestandteil der aktiven Sicherheitsausstattung (ohne StVZO-Zulassung)

• 34,90 € • www.hpvelotechnik.com •

[5] Der LED-Akkuscheinwerfer von Busch & Müller liefert 150 Lux Helligkeit bei sehr kompakter Bauweise. Die Helligkeit lässt sich über 8 verschiedene Leuchtstufen regeln. • 199 € • www.bumm.de •



[3]

[2]



[4]



[1]

Speichen aus Seilen

Christian Precht, CH-Zürich

Speichen bestehen bei Fahrrädern aus Draht. Das gilt als so selbstverständlich, dass man vom Drahtspeichenrad spricht. Dabei ist eigentlich gemeint, dass die Speichen nur auf Zug beansprucht werden. Ein Draht kann schließlich keine Druckkräfte aufnehmen.

Für rein auf Zug beanspruchte Bauteile braucht man aber nicht unbedingt Draht. Man kann auch ein Seil benutzen. Diesen Ansatz verfolgen Forscher der Universität Chemnitz. Die Speichenseile sollen dabei aus Hochleistungsfasern bestehen, beim Prototypen aus Vectran. Diese Faser ist extrem reißfest und sehr leicht, außerdem chemisch beständig. Seile aus Vectran werden im Maschinenbau schon verwendet, allerdings mit größeren Querschnitten als die bei Speichen üblichen ca. 2 mm.

Gegenüber Stahlspeichen sollen die Vectranspeichen etwa 50% leichter sein, was pro Laufrad etwa 150 Gramm ausmachen würde. Die Haltbarkeit soll mindestens gleich gut sein wie bei Stahlspeichen. Erste Dauertests über 100.000 km waren erfolgreich. Auch die maximale Belastbarkeit ist groß genug: Die Bruchlast liegt sogar bei 5.000 N (500 kg) gegenüber nur 2.000 N (200 kg) bei Stahlspeichen.

Die Anbindung an der Nabe und an der Felge musste passend zum Material umgestaltet werden. An der Nabe werden die Seile über Zylinder geführt, an der Felge sieht die Befestigung wie normale Nippel aus.



Die Macher der Seilspeichen haben als Ziel, eine Manufaktur und Anbieter von Laufradsätzen mit besonderen Eigenschaften zu sein. Preislich will man auf dem gleichen Niveau wie Premiumanbieter von Laufrädern sein. Weitere Informationen unter: www.pirope.net.

Reduce to the Max? Darf es noch kleiner sein?

Christian Precht, CH-Zürich

Die einfache Antwort auf die Frage, ob es kleiner und leichter als ein Smart sein darf, ist «Nein». Schon dieser wird nicht richtig ernst genommen. Zusätzlich wird er von der Autopresse anhand von Kriterien beurteilt, die für ihn als Stadtauto nicht wichtig sind: Autobahn-tauglichkeit zum Beispiel. Ob man in der Stadt eigentlich ein Auto braucht, wird von der Autoindustrie natürlich nicht hinterfragt, und wurde es von Nicolas Hayek damals auch nicht.

Dabei ist ein zweisitziger Smart mit einem Leergewicht von 885 kg gewichtsmäßig schon ein vollwertiges Auto. Beim Microlino geht Wim ▶

1956



2016



Outboter noch viel weiter zurück. Das kleine Fahrzeug soll ohne Batterien unter 400 kg wiegen. Die Höchstgeschwindigkeit soll maximal 100 km/h betragen. Bei der Reichweite will man sich mit 120 Kilometer zufrieden geben. Nun sind 100 km/h nicht sehr langsam und 120 Kilometer sind schon ziemlich weit. Damit fällt der Microlino irgendwie zwischen Tisch und Bank. In der Autowelt gelten 100 km/h als sehr lahm, und die bei käuflichen Elektroautos üblichen Reichweiten von ca. 150 Kilometer als recht wenig. Im Vergleich zu einem HPV ist der Microlino aber ein schwerer Brocken. Aber vielleicht erweist sich der Retrostyle da als ein Segen. Direkt neben eine BMW Isetta gestellt, kann einen Microlino mit dieser nicht einfach verwechseln. Aber wenn er einzeln dasteht, hat man ein Déjà vu. Auch beim Format weicht der Microlino nicht weit von der Isetta-Idee ab: Er ist nur wenig größer und kaum schwerer.

Für die Jüngeren unter uns: Die BMW Isetta war ein Miniauto, in dem zwei Personen nebeneinander hinter einer nach vorn öffnenden großen Fronttür saßen. Angetrieben wurde sie von einem 1-Zylindermotor mit 250 bis 300 Kubikzentimeter. Von der Bauweise her war sie ein Quasidreirad: Vorne gab es zwei Räder. Die zwei hinteren Räder saßen auf einer Achse ohne Differential. Die Isetta wurde immerhin 160.000-mal gebaut. Diese Ähnlichkeit mit der Isetta trägt dem Microlino viele Sympathien ein. Nächstes Jahr sollen bei der italienischen Firma Tazzari 10 Prototypen gebaut werden. Wenn dann die Zulassung erteilt worden ist, soll eine erste kleine Serie von 300 Exemplaren gebaut werden.

Der Microlino wird dann offiziell kein Auto sein, sondern ein «Leichtfahrzeug». Das heißt, es wird als «Leichtfahrzeug gemäß EG L7e» zugelassen. Damit muss er nicht so strenge Crash-Vorschriften erfüllen wie ein normales Auto. Kosten soll er etwa 10.000 Franken. Wie gut dieses «Nichtauto» 54 Jahre nach dem Einstellen der Produktion der Isetta (und 52 Jahre nach dem Messerschmitt Kabinenroller) beim Publikum ankommt, bleibt abzuwarten. Immerhin gingen schon am ersten Nachmittag 15 Bestellungen ein. Inzwischen ist die Reservationsliste voll: 500 Reservationen liegen vor.

Das Problem der Akzeptanz teilt der Microlino meiner Meinung nach mit dem Velomobil und auch dem Liegerad. Diese Fahrzeuge entsprechen nicht bestimmten Kategorien, was das Beurteilen der Qualität durch einfaches Vergleichen erschwert. Auch kann man Bekannten nicht einfach erklären, was man fährt, indem man sagt: «Ich fahre den Wunderkarren 01 mit 241 PS» oder «Ich fahre das neue Stahlross Überflieger mit der neuesten 31-Gang Wurfswitchung», sondern man muss im Detail beschreiben, was das Fahrzeug kann.

Der Microlino wird vom Hersteller hier beschrieben: www.microlino.ch. Bisher wurden solche Leichtfahrzeuge (Renault Twizy, Twike, Ligier, Aixam, Microcar, Piaggio) belächelt oder sogar als Verkehrshindernis wahrgenommen. Vielleicht bringt ihnen ja die Retro-Optik den Durchbruch.

ADFC-
DACHGEBER

REISERADLERS
ÜBERNACHTUNGSVERZEICHNIS 2016/17



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 Radtouren 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.

Dank allen Kunden für ihre Treue



Corsa mit 700c!

Foto: reise.de

Durch BREXIT-bedingten Pfund-Absturz fallen wir aus der Lieferkette des engl. EU-Importeurs und stellen den D-Vertrieb für BACCETTA ab sofort ein. Händler werden weiter von dort direkt beliefert.

Vorführäder 20% Rabatt

- Giro 26/small
- Giro 26 ATT/large
- Corsa 700C/L
- CA 2.0 700C/L

BACCETTA recumbent bikes

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

Dienstfahräder im Kommen?

Text: Andreas Pooch -- Foto: HP Velotechnik

Immer öfter erhält das Finanzamt Anfragen von Arbeitgebern, wie die Überlassung eines Dienstfahrrades zu behandeln sei. Und es gibt Firmen, die sich als Dienstleister darauf spezialisiert haben, für Arbeitnehmer und Arbeitgeber die Abwicklung des Leasings von Fahrrädern zu übernehmen, wie zum Beispiel die Firma Jobrad.

Schon 2012 haben die Finanzämter entschieden, dass das Leasen von Fahrrädern mit Steuervergünstigungen (für den Arbeitnehmer) verbunden ist. Im Prinzip gilt da nichts anderes als bei Dienst-Autos. Für Fahrradhändler bietet das Dienstrad-Leasing lukrative Möglichkeiten, neue Kunden zu gewinnen. Allerdings sind die Leistungen der Leasingrad-Abwickler nicht kostenlos, der Handel muss von seiner Marge abgeben und das gestaltet sich durchaus sehr unterschiedlich, je nach Anbieter. Auch Verbände und große Fahrradhersteller sind in diesem Geschäftsbereich aktiv. Der Nutzer eines Dienst-Fahrrades bekommt davon aber nichts mit. Ihn interessiert eher, ob er sein Wunschrad als Leasing-Fahrrad bekommen kann und das möglichst günstiger, als wenn er sich dieses Fahrrad selber kauft.

Bei genauerer Betrachtung ist zunächst zu unterscheiden, wem das (Elektro)Fahrrad wirtschaftlich zuzurechnen ist. Wenn dies der Arbeitgeber ist, ergeben sich für die Nutzungsüberlassung an den Arbeitnehmer für private Zwecke prinzipiell die schon weithin bekannten Dienstwagen-Regelungen. Allerdings wird jetzt unterschieden, ob es sich um ein (a) schnelles Elektro-Fahrrad handelt (sog. S-Pedelecs, die bis zu 45 km/h Motorunterstützung erhalten) oder aber (b) (Elektro)Fahrräder, die kein Versicherungskennzeichen benötigen (25 km/h-Grenze). Nur bei letzterer Kategorie wird für alle privaten Fahrten (Fahrt zur Arbeitsstätte – andere Privatfahrten) 1% des auf 100 € abgerundeten Listenpreises als geldwerter Vorteil pro Monat vom Arbeitgeber mit der Lohnabrechnung versteuert. Für Velos der Kategorie (a) muss hingegen 1% für private Fahrten und 0,03% des Listenpreises mal Entfernungskilometer für Arbeitsstättenfahrten versteuert werden (§ 8 Abs. 2 Satz 2 – 5 EStG).

Bei Kategorie (b)-Fahrrädern ist wegen der vereinfachenden Sachbezugsbesteuerung die Möglichkeit ausgeschlossen (die (b) hat), per Fahrtenbuch eine tatsächlich geringere Privatnutzung zu belegen, um die Zuviel-Versteuerung zurückzubekommen. Aber das macht wohl eher bei teuren Dienstaautos Sinn, das Dienst-Velo dürften sich die meisten wegen der lukrativen privaten Nutzung zulegen.

Falls man keinen spendablen Arbeitgeber hat, kann man trotzdem in den Genuss des Leasingradkonzeptes kommen. Und zwar in der Form der sogenannten Barloohnumwandlung, die mit dem Arbeitgeber vereinbart werden muss. Das heißt nichts anderes, als dass dem Arbeitnehmer die monatlichen Leasingraten



vom Bruttolohn einbehalten werden. Wichtig ist, dass der Arbeitgeber wirtschaftlicher Eigentümer ist, sonst können die finanziellen Vorteile der Jobrad-Methode nicht zum Tragen kommen. Hinzugerechnet wird aber der geldwerte Vorteil, den der Arbeitnehmer durch die Erlaubnis der Privatnutzung erfährt. Die angehängte Beispielrechnung demonstriert in Zahlen die erläuterten Zusammenhänge.

Es lohnt sich auch, das Berechnungsschema zu testen, das der Dienstleister Jobrad auf seiner Website anbietet.



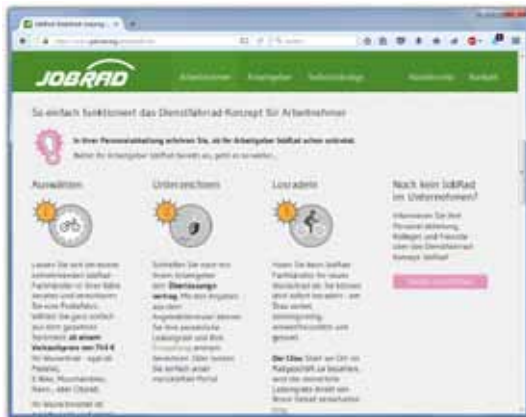
Wunschrad Scorpion fs 26 S-Pedelec

Kaufpreis Wunschrad	7.690,00 €
Entfernung zur Arbeit -km-	20
Versicherung AG/AN	jeder selber
Bruttomonatsgehalt	3.500,00 €
Steuerklasse	1
Fahrradtyp	S-Pedelec
Kirchensteuerpflicht	nein
Rentenversicherungspflicht	ja
Krankenversicherung	gesetzlich
Zusatzbeitrag	1,50%
Arbeitgeber Vorsteuerabzugsbe-rechtigt	ja
monatliche Gesamtrate	211,96 €

Preisempfehlung	7.690,00 €
Bezugsgröße für geldwerten Vorteil	7.600,00 €
geldwerter Vorteil 1%-Regel	76,00 €
Anfahrkilometer	20,00 €
geldwerter Vorteil 0,03%-Regel	45,60 €
Geldwerter Vorteil für Versteuerung	121,60 €

Die Zahlen stammen aus der Berechnungstabelle auf der Jobrad-Website.

Am Ende der Laufzeit gibt es in der Regel das Angebot, das Leasingrag für den Restwert zu übernehmen. Aus steuerlichen Gründen darf aber nicht von Anfang an ein solches Angebot gemacht werden.



© Jobrad

Lohnabrechnungen	Selbstkauf	Leasing
Berechnungsgrundlage	3.500,00 €	3.409,64 €
Lohnsteuer	570,91 €	545,75 €
Solidaritätszuschlag	31,40 €	30,01 €
Steuerabzug	602,31 €	575,76 €
Rentenversicherung	327,25 €	318,80 €
Krankenversicherung	305,00 €	300,04 €
Pflegeversicherung	49,88 €	48,59 €
Arbeitslosenversicherung	52,00 €	51,14 €
Sozialabgaben	737,63 €	718,57 €
abzüglich versteuerter geldwerter Vorteil		121,60 €
Auszahlungsbetrag	2.160,06 €	1.993,71 €
tatsächliche Nettobelastung Arbeitnehmer		166,35 €
Vergleich Einkauf		
Anschaffung, bzw. Restrate nach Laufzeit	7.690,00 €	769,00 €
Gesamtkosten nach 36 Monaten	7.690,00 €	6.757,60 €

STADTMANNHEIM[®]



PROGRAMM

WWW.MONNEM-BIKE.DE

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



45 km/h schnell – und kein bisschen weise?

Christian Precht - Foto: Radnabel

Weite Strecken mit dem Fahrrad zu pendeln erfordert viel Zeit oder große Fitness. Bis vor ein paar Jahren galt das uneingeschränkt. Jetzt kann man auch ein „gedoptes“ Fahrrad fahren. Mit den Pedelecs der schnellen Klasse kommt man schneller weit. Und manchmal schneller auf den harten (asphaltierten) Boden der Tatsachen, als man möchte.

Aus eigener Erfahrung kann ich sagen, dass man sich mit einem Pedelec (mit 300 Watt Motor) sehr anstrengen muss, um auch nur nahe an 40 km/h zu kommen. 45 km/h ist Höchstgeschwindigkeit,

nicht Dauergeschwindigkeit. Dementsprechend habe ich es nie geschafft, meine 35 Kilometer Arbeitsweg in einer knappen Stunde zurückzulegen. Zusätzlich war das kein vergnügliches Rollen, sondern ein angestrenktes Rasen. Trotzdem ist ein Tempo von fast 40 km/h viel schneller als mein normales.

Es wird immer wieder behauptet, dass die schnellen Pedelecs (und ihre FahrerInnen) besonders häufig verunfallen. Belastbare Daten gibt es erst seit neuestem. Diese besagen, dass ältere Pedelecfahrer und -fahrerinnen eher verunfallen als jüngere, unabhängig davon,

sie auf einem langsamen oder schnellen Pedelec unterwegs sind (aus der Unfallstatistik von Deutschland). Untersuchungen der Universität Chemnitz ergaben, dass selbst S-Pedelecs nicht häufiger in gefährliche Situationen kommen als normale Räder. Aber bei höheren Geschwindigkeiten sind die Unfallfolgen schlimmer. Das gilt insbesondere für Senioren, die im Durchschnitt verletzlicher sind. Meine Erfahrung besagt, dass man aufmerksamer fahren muss als auf einem normalen Rad.

Dazu kommt, dass das Bremsvermögen eines Standardrads begrenzt ist. Man kann mit maximal 0,5 g bremsen, wenn man viel Übung hat. Mit weniger Übung geht man entweder über den Lenker, weil man zu stark bremst, oder nutzt die möglichen 0,5 g nicht aus. Hinweis: Mit einem modernen Auto kann jeder, der voll auf das Bremspedal treten kann, mit rund 1 g bremsen, also doppelt so stark. Eine Bremsung mit 1 g ist auf einem normalen Fahrrad unmöglich, auf



einem (langen) Liegerad schon.

Ideal ist dabei das lange Liegerad. Beim ihm ist es ausgeschlossen, dass das Hinterrad abhebt, während das bei Kurzliegern, je nach Schwerpunkthöhe und Radstand, vorkommen kann. Das Angebot an „schnellen“ Liegerädern, d. h. solchen, die einen Elektromotor mit Unterstützung bis 45 km/h haben, ist aber klein oder gibt es sogar nicht, seien es Kurz- oder Langlieger. Mir sind derzeit keine bekannt.

Versuche werden bei Radnabel angestellt. Anlass war eine von den Zeitungen in und um Tübingen gemeldete Häufung von Unfällen mit schnellen „Normal“-Pedelecs. Ein Radnabel würde ein besseres Fahrverhalten bieten, dachten die Radnabel-Macher. Versuchsträger fahren, aber eine Serie ist (noch?) nicht angedacht. Einerseits ist die Nachfrage nach 45 km/h-Radnabeln relativ gering, andererseits braucht so ein S-Pedelec eine Zulassung. Diese zu bekommen, ist recht aufwendig.

Da Liegeräder einen geringeren Luftwiderstand haben und ein besseres Fahrverhalten insbesondere beim Bremsen, sind sie eigentlich die ideale Basis für S-Pedelecs, also solche mit 45km/h Höchstgeschwindigkeit. Lassen wir uns davon überraschen, was kommt.

Deutsche Erfolgsstory E-Bike?

Text: Andreas Pooch - Foto: www.flyer.ch | pdf

Mit aggressiven Marketing propagieren Hersteller von E-Mountainbikes die neue Art, das Gelände abseits befestigter Wege zu erobern. Aktionfotos mit aufspritzenden Staubwolken, etwa in «EMTB aus dem Delius Klasing Verlag, verkünden eine neue Freiheit der motorisierten Pedalritter.

Was vermutlich auf der Strecke bleibt, ist Pflanzen- und Tierwelt, denn mit der neuen Technik kann man in Bereiche vorstoßen, die bisher eher zu Fuß erreichbar waren. Die DIMB (Deutsche Initiative Mountainbike) versucht die unterschiedlichen Interessen unter einem Hut zu bekommen und Radfahrverbote zu verhindern.

Bei den elektrifizierten Fahrrädern handelt es sich um ein margenstarkes Geschäftsfeld. Vor sechs Jahren wunderte man sich noch, als Bosch mit einem neuen Mittelmotor ins E-Bike-Ge-



schäft einstieg. Auch Shimano ist mittlerweile mit einem eigenen Konzept dabei, sie wollen sich nicht mehr nur mit Komponenten abgeben. Dass sich mit Pedelecs Geld verdienen lässt, zeigt auch das Engagement der Automobilzulieferer Brose, Continental oder Schäffler. Und nach Daimler und BMW will auch Volkswagen ein eigenes E-Bike auf den Markt bringen.¹⁾ Noch ist der Anteil der S-Pedelecs am Gesamtbestand verkaufter E-Bikes relativ klein. Nach den Wünschen der Hersteller soll das aber anders werden. Einige Firmen haben inzwischen eigene Produktlinien, die nur noch als S-Pedelec aufgelegt werden.³⁾ Und dann ist auch noch die Frage, ob das E-Bike nicht das Ende des sportlichen Abendlandes ist? Nicht umsonst hat der Bundesverkehrsminister im Juni 2016 Bescheide veröffentlicht, wo u. a. folgendes gefördert wird: «Prospektive Studie zu gesundheitsfördernden Effekten der Pedelec-Nutzung: Tragen Pedelecs trotz geringerer körperlicher Belastung im Vergleich zum Radfahren dazu bei, die Zielvorgaben der WHO zu körperlicher Aktivität in der Prävention zu erreichen?»²⁾

www.bmvi.de • www.extraenergy.org

1) Focus 18/2016 - Seite 9

2) Der Untergang des Sportlichen Abendlandes - tri-mag.de - August 2016 - Seite 118

3) Die Zukunft gehört den schnellen Pedelecs - Saz-Bike 31.8.16

Nutzen die Info Bull-LeserInnen E-Motorisierung??

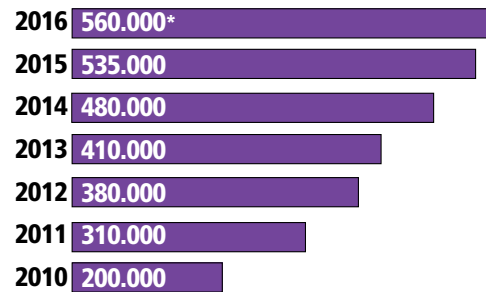
Text: Andreas Pooch

Die Zahlen aus der Fahrradwirtschaft (Zweirad-Industrie-Verband ZIV) belegen die Rekordfahrt der E-Bikes. Nutzen auch die Leserinnen und Leser der Info Bull E-motorisierte Velos?

Hiermit möchte die Redaktion der Info Bull aufrufen, die eigenen Ansichten, Nutzungsgewohnheiten oder Erfahrungen mit Fahrrädern mitzuteilen, die einen elektrischen Hilfsantrieb haben.

Werden auch S-Pedelecs verwendet? Stimmen die Rahmenbedingungen für den Einsatz von E-Bikes? Was muss sich ändern?

Ansichten bitte mitteilen an redaktion@hpv.org.



verkaufte E-Bikes pro Jahr * Prognose

BikeBild – neues Revolverblatt des Springer-Verlages?

Text: Andreas Pooch – Bild: BikeBild

Auf der Eurobike wurde ein neues Projekt des Axel Springer Verlages vorgestellt. Nach der Fußball-Bild als neues Familienmitglied wurde als jüngster Spross die BikeBild testhalber präsentiert.

Fußball-Bild erscheint im Tageszeitungsformat die BikeBild hingegen als Magazin. Es will zwar laut Editorial RadlerInnen aller Modellgattungen ansprechen, Schwerpunkt wird gleichwohl das E-Bike sein. Für 2017 sind zunächst vier Ausgaben geplant.

Auf 130 Seiten der ersten Ausgabe handelt es sich das Redaktionsteam samt diverser freier Mitautoren durch die Fahrrdwelt: Pendlerräder – E-Bikes – E-Lastenräder - E-MTBs – Kinderräder – Rennräder – BMX – Bonanzräder. Leider vermissen wir das Liegerad, vielleicht wäre das aber auf 130 Seiten, die natürlich auch noch mit Werbung gefüllt werden müssen, zu viel gewesen.

Im Vergleich zu anderen Radmagazinen sind 20 Seiten Werbung (noch) wenig (aber 5 von 20 sind Autowerbung). So ganz stimmt die Bilanz aber nicht, denn auf zwei Seiten Fahrradtrends 2017 anlässlich der Eurobike ist immerhin auch das neue Rennscorpion von HP Velotechnik zu finden.

Das Magazin wartet mit diversen Tests auf: Racebikes aus dem Internet – 10 Einsteiger-Pedelecs – 10 Cargobikes – Kinderradvergleich. Weitere Produktvorstellungen unterschiedlicher Fahrradgattungen sind nicht mitgerechnet. Die E-Bike-Tests wurden von Extra-Energy vorgenommen und die als zum Teil sehr kritisch ausgefallenen Bremsprüfungen durch Ernst Brusts Testfirma Velotech. Immerhin hatten die „durchgefallenen“ Firmen vor Veröffentlichung die Möglichkeit, nachzubessern.

Die BikeBild wird wahrscheinlich nicht die eingeschworene Bikergemeinschaft für sich interessieren, die je nach Gattung schon mit fachspezifischen Magazinen überreich bedient ist. Egal ob E-Bike, MTB, Rennrad oder Radreise. Es handelt sich auf dem Zeitschriftenmarkt um einen Verdrängungswettbewerb. Und natürlich gibt es

auch für uns LiegeradlerInnen DAS Fachmagazin: die Info Bull.

Wer soll sich also von der BikeBild angesprochen fühlen? Das werden vermutlich die Gelegenheitsradler sein, die sich näher mit dem Fahrrad-thema auseinandersetzen möchten und noch keine Orientierung haben. Durch die Nähe zu Testheften wird Objektivität versprochen.

Das Heft ist voll mit Textspalten, Infokästen, Bildern und einer verwirrenden Vielfalt grafischer Elemente aber wenig Weißraum, wo das Auge auch einmal zur Ruhe kommen könnte, um sich neu zu orientieren. Wenigstens 20 Seiten mehr hätte dem Inhalt gut getan.

Natürlich darf auch das Bild-eigene freizügige Thema nicht fehlen: «Besserer Sex durch Radfahren?». dabei ist das «anzügliche» Damenbild noch harmlos: das Plattencover der Queen-Single «Fat Bottomed Girls».

Aber macht Euch selber ein BILD:



www.bike-bild.de

3-Tagestour mit Basislager in der Jugendherberge Zofingen

Text, Fotos: Moritz Kobel

Da der Tandemtransport seit diesem Sommer mit den SBB nicht mehr so einfach ist, beschlossen wir am Brunch, eine 3-Tagestour mit Basislager durchzuführen, so dass für drei gemeinsame Tourentage nur eine An-/Abreise anfällt.

Vom Bahnhof Aarau aus starteten wir mit 5 Tandems südwärts durch das Wynental. Bis zur Mittagsrast beim Schulhaus in Gontenschwil fuhren wir hauptsächlich auf Radwegen und kleinen Nebenstraßen. Frisch gestärkt und ausgeruht ging es am Nachmittag über Mullwil und Schlierbach ins parallel verlaufende Suhrental. Nach der relativ flachen Route am Vormittag waren die rund 200 Höhenmeter, die dazu in der Nachmittagshitze zu bewältigen waren, der anstrengendste Abschnitt des Tages.

Bei der Abfahrt ins Suhrental hatten Marianne und Heini bei ihrem Tandem dann leider einen Speichenbruch. Da es sich dabei um ein Rad mit

nur 14 Speichen handelte, war das natürlich schlimmer als bei einem Rad mit 36 oder mehr Speichen. Dementsprechend wählten wir dann eine möglichst schonende Route nach Zofingen.



In der schönen Jugendherberge wurden wir herzlich empfangen. Nach dem Beziehen der Zimmer und dem Duschen wurde im Garten für uns grilliert.

Nach dem Nachtessen machten wir zu Fuß einen Spaziergang durch die schöne Altstadt von Zofingen, wo wir an verschiedenen Orten Glacé genossen.

Nach einem reichhaltigen Frühstück am Sonntagmorgen war uns das Wetter leider nicht so gut gesinnt wie am Vortag. Somit vertrieben wir uns die Zeit bis zur Wetterbesserung noch mit Lesen und Brettspielen. Während die einen mit einen Blick durchs Fenster kontrollierten, ob der Regen bereits aufgehört hat, schworen andere auf Smartphones und Apps, um das lokale Wetter zu bestimmen :-)

Nachdem wir uns dann alle einig waren, dass der Regen aufgehört hatte, fuhren wir gemeinsam in Richtung Oensingen. Wie am Vortag konnten wir kleine Sträßchen mit wenig Verkehr genießen und auch einmal ein Rennen gegen hyperaktive Hunde fahren.

An einem Waldrand nach Kestenholz machten wir dann eine Mittagsrast, wo bereits wieder erste Regentropfen landeten. Wir konnten dann aber trotzdem wieder ohne Regen starten und fuhren über Bannwil zurück

Richtung Zofingen.

Da sich das Wetter aber weiter verschlechterte, beschlossen wir, ab Murgenthal auf zusätzliche Höhenmeter zu verzichten und auf dem schnellsten Weg zurück nach Zofingen zu fahren. Kurz nach Murgenthal erreichte uns dann schon richtig starker Regen, so dass wir kurzfristig einen trockenen Unterstand suchen mussten. Zum Glück endete der Regen so schnell wie er gekommen war, so dass wir dann etwas später ohne ►



Reise

Regenkleider weiter fahren konnten.

Da wir nun früher als geplant zurück in Zofingen waren, nahmen wir in der Altstadt ein ganz kleines Lokal in Beschlag, wo wir uns mit Glacé und Cupcakes stärkten.

Am 1. August fuhren wir zum Frühstück nach Boningen auf einen Bauernhof. Nach dem ausgiebigen Brunch fuhren wir südwärts über Vordemwald und Pfaffnau über eine leicht ansteigende verkehrsarme Hauptstraße. Ab Roggliswil ging es dann steil aufwärts auf über 700m, wo wir eine verdiente Mittagspause machten. Nach einer schnellen Abfahrt nach Großdietwil stieg die Route steil nach Gondiswil an. Von da an ging es dann größtenteils abwärts nach Langenthal, wo das Tourenwochenende endete. Trotz des nicht immer ausgezeichneten Wetters konnten wir an diesen drei Tagen gut geplante Touren genießen. Besten Dank an die Organisatoren Claudia, Bernt, Ursi und Philippe!

In Langenthal war das Tandemfahren aber nicht für alle fertig... so zogen wir es vor, bei wunderbarem Wetter über Herzogenbuchsee, Koppigen und Kirchberg nach Hause zu fahren.





Future Bike CH Herbsttour 2016 mit dem Schwarzen Peter

Text: A. Gerber • Fotos: Bilder: S. Bollina, C. Henry, M. Amman

Wir mussten nicht Schwarzer Peter spielen, um jemanden zu bestimmen, der die nächste Runde Getränke bezahlen muss, aber beim Artikel zur Herbsttour im Info Bull entstand der Eindruck, dass niemand den Schwarzen Peter wollte. Auf den letzten Drücker hat nun halt der Autor in den sauren Apfel gebissen.

Stelvio

Am 24. September 2016 ging es von Scuol im Engadin zügig bei schönem Wetter über die Norbertshöhe und den Reschenpass runter ins Vinschgau. In Prad bogen wir Richtung Stilsfer Joch ins Suldental ab. Im Hotel Bella Vista in Trafoi hatten wir dann neben der schönen Aussicht auf den Ortler auch ein hervorragendes Nachtessen.

Mit Martin fand dieses Jahr übrigens wieder mal ein frisches Gesicht zur Herbsttour. Er wurde herzlich aufgenommen. Schade, dass nicht noch mehr Interessenten die Gelegenheit zur Mitfahrt nutzten.

Stelvio, wie der Pass auf Italienisch heißt, wird genauso «Königin der Passstraßen» wie auch «höchster Rummelplatz Europas» genannt. Eindrücklich, wie sich die Straße mit 48 Kehren zum Pass auf 2.757m Höhe hinaufwindet. Besonders am Sonntag beängstigend, wie im oberen Pass-

bereich die Motorradfahrer mit ihrer teilweise total hirnrissig gefährlichen Fahrweise für Adrenalinschübe bei ihnen und uns sorgen. Auf der Passhöhe dann der Rummelplatz mit Großandrang auf die zahlreichen Verkaufsstände.

Bei der langen Abfahrt vom Umbrail runter nach Santa Maria im Münstertal steht dann wieder uneingeschränkt der Genuss im Vordergrund. Richtung Meran verlief die Strecke zum Teil auf einer Veloland Schweiz Route. So kamen auch die Liebhaber von Geröllstrecken dieses Jahr voll auf ihre Kosten.

Mendelpass/ Andalo

Auf dem Weg von Meran via Bozen und Eppan zum Mendelpass gibt es bis Eppan gemütliches Einrollen, dannach führt die Straße mit meist um 7% Steigung zuerst durch Bergwald, dann durch eine hohe Felswand mit grandioser Aussicht Richtung Tal und die gegenüberliegenden Dolomiten. Und das bei Kaiserwetter. Nach der Passhöhe folgt die rasante, langgezogene Abfahrt ins Nonstal, wo zum Tagesabschluss der ebenso langgezogene Anstieg zum Etappenziel Andalo ansteht.

„Flach“ durch die Bergamasker Alpen

Auf den zwei als «flach» angekündigten Etappen durch die Bergamasker (Vor-)Alpen gehörten der Anstieg mit den enggestaffelten Kehren nach Selvino und die Fahrt durch die romantische Schlucht des Torrente Enna zwischen San Pelegrino und Taleggio zu den absoluten landschaftlichen Höhepunkten der Tour. ►



Auf dem Stilfserjoch



Die zunächst harzige Hotelsuche wird durch eine freundliche Einheimische beendet. Das von einer liebenswerten Nonna geleitete Hotel Esposito bietet uns nach einer wunderschönen Velofahrt viel italienische Gastfreundschaft und Charme.

Splügen/ San Bernardino

Über Bellano und weiter den Comersee entlang fahren wir dann auf schönen Radwegen mit wenig Verkehr, aber auch auf stark befahrenen Straßen, Richtung Chiavenna. Am Donnerstagnachmittag bewältigen wir den ersten Teil des Anstiegs zum Splügenpass bis Campodolcino, am nächsten Tag dann die restlichen 1.000 Höhenmeter auf den Splügen und anschließend den Anstieg auf den San Bernardino.





Italien zum Genießen

Beim Lago di Montespluga feuert uns ein freundliches Empfangskomitee, bestehend aus Sabine und Jan (Familie von Charly), für den restlichen Anstieg an.

Der Splügen bietet sowohl eine sensationelle Auffahrt, gespickt mit vielen malerischen Spitzkehren, als auch eine herrliche Abfahrt. Bis zum San Bernardino herrschte schönster Sonnenschein. Trotz feuchtem, kaltem Nebel auf der Abfahrt bereitet diese über 2.000 Höhenmeter und 29 km ▶



Auffahrt Slügen

Reise

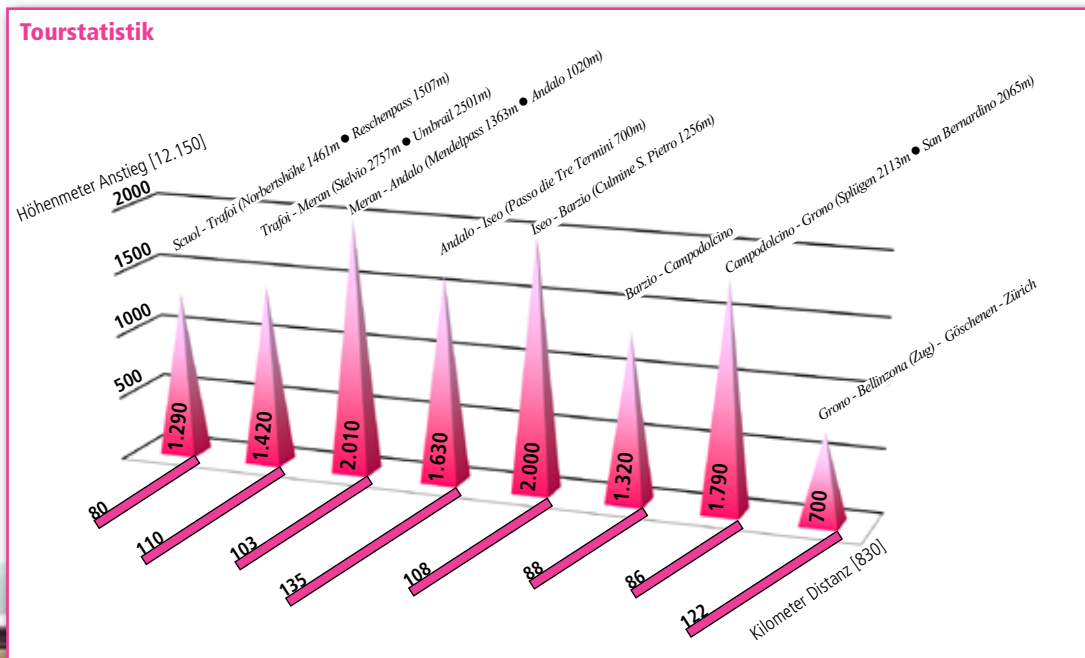
viel Vergnügen.

Der St. Gotthardpaß als krönender Abschluss

So stand es auf dem Programm, aber am Samstagmorgen erwarteten uns leider Nieselregen und Nebel. Entsprechend nahmen wir in Bellinzona den Zug. Ab Göschenen auf der Nordseite gab es dann besseres Wetter. Vom Rückenwind unterstützt, ging es flott die Gotthardstraße hinunter bis Seedorf und dann dem Vierwaldstättersee entlang bis



*Nachwuchsförderung
beim Splügenssee*



Brunnen, wo wir die Heimwege individuell antraten.

Ein riesiges Dankeschön an Sandro, den erneut souveränen Tourguide, der seit 2011 die Herbsttour organisiert und uns auch dieses Jahr wieder eine absolut tolle Tour bot!

Freue mich schon auf 2017!



Abfahrt Splügen

Neuer Stundenweltrekord von Matthias König

Text: Andreas Pooch & Matthias König – Fotos: Droplimits

Chris Boardmans Bestleistung – offizieller Stundenrekordler war er laut UCI ja nicht mehr – wurde von Matthias König am 18.09.2016 mit 57,6 km deutlich überboten. Info Bull hat ihn nach Details befragt.

Info Bull (IB): Wie und wann bist Du zum Liegerad gekommen? **Matthias:** Mein Onkel hat vor ca. 20 Jahren an der Hochschule in Bremen in einem Bauprojekt ein heckgefedertes Dreirad gebaut. Als ich endlich mit 15 Jahren groß genug war, um auf dem Dreirad zu fahren, hat er mir das Rad für ein paar Monate ausgeliehen. Anfangs bin ich immer nur kleine Touren gefahren von max. 30km. Da mich schon damals fasziniert hat, wie schnell man mit den Rädern werden kann, habe ich mir anschließend bei Ebay einen Baron von Optima geschossen, mit dem ich dann auch die ersten Jahre die Rennen gefahren bin. Mit Ralf Golanowsky und Martin Hannekum hatte ich auch zwei Liegeradfahrer, die bei mir in der Nähe wohnten und mit denen ich immer zu den Rennveranstaltungen fahren konnte. Die Rennen haben mich motiviert mehr zu trainieren, und wenn ich mir meine sportlichen Leistungen ansehe, konnte ich mich fast in jedem Jahr verbessern.

IB: Hast Du vor Guido Mertens Hinweis darauf, dass Du einen neuen Stundenrekord aufstellen könntest, an so ein Unterfangen gedacht? **Matthias:**

der Helm entspricht der Norm

as: Ich habe mich mit dem 1h-Weltrekord schon vorher mal beschäftigt, aber das liegt schon ein wenig zurück. Dies war zu der Zeit als Gert-Jan Wijers und Pieter Hollebrandse sich an dem Rekord versucht hatten. Da lag er noch bei knapp über 50km/h und beide sind mit einem M5-Highracer gefahren. Da ich auch in den Rennen gegen die beiden gefahren bin und auch mal gegen sie gewinnen konnte, dachte ich mir, dass ich auch den Rekord mit entsprechendem Material schlagen könnte. Aber kurz danach kam Aurélien Bonneteau und hat den Rekord in nie dagewesene Sphären katapultiert. Dabei konnte er die Weltbestleistung von Chris Broadman, einem der wohl besten Zeitfahrer, erstmals schlagen. In seinem zweiten Versuch verbesserte er seinen bestehenden Rekord nochmals um ca. 400m. Damit erschien mir der Rekord unerreichbar, denn selbst als ich von meinem "Carbon-Schröder" auf das Troytec Time Trail wechselte, lagen meine besten Durchschnittsgeschwindigkeiten deutlich unter dem Rekord und dies trotz Windschattenfahrens. Dementsprechend blieben mir einige Restzweifel, ob das Projekt wirklich glücken kann. Aber ich habe hier voll und ganz Guido vertraut, der eine unheimliche Erfahrung mit Rekordfahrten hat und





Der Start ist
diffiziel

Leistung zu treten. Vorher bin ich zwar auch mal am Limit gefahren, aber irgendwie hört man dann doch auf, wenn einem der Oberschenkel explodiert, beim STAPS Training fährst du dann meist noch 1-2 min weiter. Es hat schon ein wenig gedauert bis ich mich an das neue Quälen gewöhnt hatte. Ein weiterer Unterschied zu früher war die viel gezieltere Vorbereitung auf die anstehenden Rennen, dazu gehörten auch Erholungsphasen, die ich vorher so nicht eingebaut hatte.

IB: Warum war das TroyTec nicht geeignet, um in die Geschwindigkeitsregionen vorzustoßen, die Du in der Rekordfahrt erreicht hast? **Matthias:** Es ist die Summe aus vielen Kleinigkeiten, welche das Rekordrad von M5 wesentlich schneller machen als mein Troytec Time Trail. Die gravierendsten Unterschiede sind die höhere Sitzposition, die fehlenden aerodynamischen Teile am Rahmen (Übergang vom Rahmen zum Laufrad) und der größere Lehnwinkel (10° Troytec und 0° M5). Natürlich hätte man auch mit viel Aufwand das Troytec noch umbauen können, aber dann hätte man auch gleich ein ganz neues Rad bauen können. Nach der Zusage von Bram Moens sein Rad nutzen und umbauen zu dürfen, war die Entscheidung schnell gefallen es mit diesem Rad zu probieren.

es hat mich natürlich auch mit Stolz erfüllt, dass er gerade in mir dieses Potential gesehen hat, den Rekord zu brechen.

IB: Wie hat sich das Training durch STAPS verändert? **Matthias:** Im Vergleich zum Vorjahr bin ich nicht wirklich mehr Liegerad gefahren, vielleicht sogar ein bisschen weniger, aber die Trainingseinheiten wurden viel härter durch das Abreißen unterschiedlichster Intervalle. Dabei gab es unterschiedliche Blöcke, die eher Kraft- oder Ausdauerseinheiten beinhalteten. Der Anfang bei STAPS war schon eine echte Umstellung, denn auf einmal stand immer im Fokus, für eine bestimmte Zeit eine gewisse

IB: Warum wurden die Kurbeln auf sagenhaft kurze 136 mm verringert? **Matthias:** Zunächst haben wir das Rad mit 160mm-Kurbeln ausgestattet, da ich mich an diese Kurbellänge nun schon seit Jahren gewöhnt habe. Kürzere Kurbeln verringern natürlich die frontale Angriffsfläche und führen damit zu einer besseren Aerodynamik, aber mit abnehmender Kurbellänge wird es immer schwieriger Druck auf das Pedal zu bekommen. Daher haben wir uns zunächst für die 160mm-Variante entschieden. Zunächst konnte ich auch prima mit den Kurbeln fahren, doch als wir die speziellen Rekordkurbeln an das Rad montiert hatten, änderte sich die Situation. Der Q-Faktor war nun so gering, dass beim kleinsten Einlenken mit dem Vor-▶

Rennen & Rekorde

derrad die Kurbel an den Reifen stieß. Das hatte zur Folge, dass ich bei einer Trainingsfahrt auf der Kölner Radbahn in der Steilkurve gestürzt bin, und das nur wegen einer leichten Windböe, auf die ich wohl zu heftig reagiert habe. Daraufhin entschieden wir uns die Kurbeln soweit zu kürzen, dass das Vorderrad kurbelfrei ist. Da dies nur ganze zwei Wochen vor dem ersten Rekordversuch passiert ist, war eine vernünftige Adaption an die neue Kurbellänge nicht möglich und ich konnte in Büttingen noch nicht meine volle Leistung abrufen.

IB: Du liegst ja wirklich extrem flach auf dem Rekordrad. Wie hast Du es geschafft, möglichst auf der Ideallinie der Bahn zu bleiben? **Matthias:** Das Fahren in dieser extremen Position sieht schwerer aus als es ist. Bram Moens hat es schon immer verstanden Räder zu bauen, die gut auf der Straße liegen und so auch bei diesem Prototypen. Dieses ruhige Fahrverhalten ist natürlich extrem wichtig, da ich quasi mit einer Hand das Rad steuere. Ich muss zugeben, dass ich im Prinzip auf den Geraden nichts sehen kann, aber da muss ich ja auch nur geradeaus fahren. Sobald ich aber in die Kurve fahre, kann ich links am Lenker vorbei schauen und die Linie erkennen. Dies reicht aus um das Rad auf möglichst kurzem Weg durch die Steilkurven zu heizen.



IB: Wäre auch ein Stundenrekord in einer vollverkleideten Highspeedkarosse ein Thema für Dich? **Matthias:** Ja auf jeden Fall, jedoch ist mir auch bewusst, dass ein solches Unterfangen noch mehr Zeit in Anspruch nimmt als der Stundenweltrekord mit dem unverkleideten Rad. Man kann nicht mal eben Trainieren fahren, sondern muss sich immer eine spezielle Bahn mieten. Außerdem ist der Rekord von Francesco Russo schon nah an dem Limit, was ich für möglich halte. Das größte Problem stellt jedoch das Rad dar, denn es gibt vielleicht noch zwei Vollkarossen neben der von Francesco Russo, die ein Vorstoßen in diese Geschwindigkeitsregionen möglich machen. Vielleicht habe ich ja Glück und kann in den nächsten

Voll ausgepowert!



Jahren mein Limit in der Vollkarosse testen.

IB: Wie bekommst Du Beruf und Sport zusammen? **Matthias:** Ich promoviere seit nunmehr fast drei Jahren, und während dieser Zeit habe ich das Glück, mir meine Arbeitszeit ein wenig an meine Trainingseinheiten anzupassen. Es gibt zwar dieses Vorurteil, dass man als Doktorand erst um 12 Uhr auf der Arbeit erscheint und dann um 15 Uhr nach drei Kaffee sich wieder auf den Weg nach Hause macht, aber in der Realität arbeitet

man mindestens 40 Stunden die Woche und erhält ein Halbtagsgehalt. Da wir uns die Wohnung so gesucht hatten, dass ich einen Arbeitsweg von mindestens 15 km habe, kann ich sowohl den Hin- und Rückweg als Training nutzen. Dabei konnte ich die Strecke so variieren, dass ich zwischen 30-90 min zur Arbeit brauche. Am Wochenende standen dann meist ein paar längere Einheiten an. Gerade die Wochenendausfahrten waren ein Kompromiss aus sozialen und sportlichen Verpflichtungen.

IB: Wie finanzierst Du Deinen Sport, solche umfangreichen Aktivitäten fordern ja nicht nur viel Zeit? **Matthias:** Ich habe das Glück, seit Jahren schon von der Gauselmann AG finanzielle Unterstützung zu bekommen. Das Sponsoring reicht aus, um die Fahrtkosten und Startgelder für die Saison zu decken. Dies Jahr kamen noch viele extra Kosten durch die vielen Kilometer mit dem Auto und das Material hinzu. Die Kosten wären wohl explodiert, wenn mich hier nicht auch noch Elan (Hans van Vugt) und Race Support (Guido Mertens) unterstützt hätten. Das Rekordrad bestand am Ende fast

ausschließlich aus Spezialteilen, welche ich so gar nicht bekommen hätte.

IB: Was sind Deine weiteren sportlichen Ziele? **Matthias:** Das Fahren in einem Einspurer steht ganz oben auf meiner Wunschliste, was ich in den nächsten Jahren noch machen möchte. Ich hoffe, dass ich die Chance dazu bekomme. Darüber hinaus habe ich auch schon häufiger mal darüber nachgedacht an einem Brevet teilzunehmen, um meine Grenzen bei etwas ►

Rennen & Rekorde

längeren Fahrten auszustesten. Leider ist dies in letzter Zeit nie wirklich möglich gewesen, weil es sich nur schwer mit dem Trainingsplan vereinbaren lassen würde. Ich frag mich zwar, ob ich dafür die richtige innere Einstellung habe, aber ausprobieren will ich es auf jeden Fall. Für den Anfang sollte es aber „nur“ ein 400er oder 600er sein.

IB: Wie siehst Du die Zukunft des Liegeradsports? Eigentlich gibt es doch Nachwuchsprobleme? **Matthias:** Wenn ich mir die Teilnehmer bei den Rennen anschau, gibt es nur noch einen kleinen harten Kern, der regelmäßig an Rennen teilnimmt. Darunter sind auch ein paar Kinder/Jugendliche, die aber natürlich durch ihre Eltern, die selber Rennen fahren, an das Liegerad herangeführt werden. Auch meine Hoffnung, durch die Reaktivierung der BeND Serie wieder die Teilnehmerzahl zu erhöhen, ist nicht so eingetreten wie ich es mir gewünscht hatte. Eine Möglichkeit wäre es den Australiern nachzumachen. Dort gibt es eine Rennserie, an denen Schulen teilnehmen und mit Velomobilen gegeneinander antreten. Die Fahrzeuge scheinen zwar lange nicht den Standard von europäischen Velomobilen zu haben, aber vielleicht kann man durch



von rechts: Franziska König, Judith Grube, Matthias König, Ralf Golanowsky, Alain Hinzen, Bernhart Böhler, Dennis Döring, Kristina Döring

ein Sponsoring eine Schulrennserie mit zwei bis drei Veranstaltungen organisieren. So könnte man den Liegeradsport mehr in den Fokus der Jugendlichen rücken und so den einen oder anderen Fahrer gewinnen.

IB: Vielen Dank für das Interview und noch einmal herzlichen Glückwunsch.

haberstock
mobility gmbh

Sicher,
wartungsarm,
komfortabel.



Schlumpf Tretlagergetriebe

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

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



by haberstock mobility.
Jetzt erleben

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

Einladung zur Generalversammlung 2017 des Future Bike in Biel

Die Generalversammlung findet am Sonntag, 29. Januar 2017 in Biel, in der Lago Lodge statt. Sie beginnt pünktlich um 10 Uhr, endet vor dem Mittagessen um 12 Uhr. Das Nachmittagsprogramm dauert bis gegen 16 Uhr. Unser Verein soll lebendig und attraktiv bleiben; an dieser GV sind wichtige Themen : neue Vorstandsmitglieder, sowie Events zur Mitgliederwerbung. Vorschläge und Ideen sollen gerne vor und während der GV eingebracht werden.

Traktanden

- Begrüßung, GV-Eröffnung
- Wahl ProtokollführerIn und StimmzählerInnen
- Jahresberichte Präsident, Tandemclub, Racer-, Tourenaktivitäten
- Kassenbericht, Revisorenbericht
- Budget 2017, Festsetzung Jahresbeitrag
- Wahlen : Wir brauchen einen neuen Kassier/Mitgliederverwalter, sowie einen Vizepräsidenten; wer sich gerne aktiv betätigen möchte, melde sich doch vorgängig beim Präsidenten.
- Bestätigungswahlen Präsident, Vorstand
- Neuwahlen : 2 Vorstandsmitglieder: Sich zur Wahl stellende Mitglieder stellen sich vor der Wahl kurz vor.

- 1 Ersatzmitglied Rechnungsrevision
- Anträge : von Mitgliedern bis Sonntag, 8. Jan. 2017 an den Präsidenten, praesident@futurebike.ch
 - Veranstaltungen (Speckwegtour, Maibummel, Rennen, Herbsttour, ...)
 - Veranstaltungen zur Mitgliederanwerbung
 - Varia (von Mitgliedern vor Veranstaltungsbeginn an den Präsidenten)
 - Abschluss der GV vor 12 Uhr
 - Mittagessen
 - Filme, Fotos, Vorträge, Events, Probefahrten, Fahrzeugvorführungen
Start mit dem Vortrag von Michael: ‚Vom Laufrad zum Flugvelo‘

Kommt alle an die GV! Der gemütliche Teil beim Mittagessen und am Nachmittag wird wie immer sehr unterhaltsam und vergnüglich sein.

(Ankunft Züge aus Zürich, Olten: 9:43, aus Bern: 9:38, aus Luzern: 9:38 oder 43, aus Basel: 9:43, aus Lausanne / Yverdon: 9:43)

Adresse: Lago Lodge, Uferweg 5, 2560 Nidau, Tel.032 331 37 32, lagolodge.ch.
Knappe 10 Min. Fußweg vom Bahnhof Biel.



- zu Fuss vom Bahnhof
- 01 Lago Lodge
- 02 Bahnhof Biel
- 03 Hotel Continental
- 04 BKW / FMB
- 05 Shell Tankstelle
- 06 Strandbad Biel
- 07 Strandbad Nidau
- 08 Schloss Nidau
- 09 Deutsches Gymnasium
- 10 Magglingenbahn
- 11 Bielersee





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



TRAIX


Circe Cycles


KMX
KARTS



- Fahrradteile
- Zubehör
- Antiquariat



Spezialitäten

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

www.hpv-parts.de • info@hvv-parts.de

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

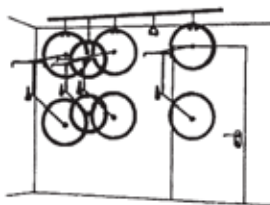
velos trekking
rain 31
ch-5000 aarau
tel 062 / 824 84 18
fax 062 / 824 84 38

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

www.unterwegs.ch
stefan.lienhardt@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

Termine

↔ provisorisch Future Bike Schweiz HPV Deutschland Tandemclub Allgemein

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

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

08. Oktober 2016 — Cybathlon ETH mit Velorennen

www.cybathlon.ethz.ch

11. Nov. 2016 - 25. Jun. 2017 — Zwei Räder - 200 Jahre

Sonderausstellung im Technoseum -- Anfänge und Entwicklung bis zum heutigen Fahrradkult

13. November 2016 — Future Bike Herbsthock

Ab 11⁰⁰ bei Dagmar, Sarah und Sandro in Luzern -- Stollbergstrasse 25 B -- 6003 Luzern ++41 41 240 52 94 bollina@sunrise.ch

29. Januar 2017 — Future Bike Generalversammlung in Biel

Siehe Seite 42 dieser Info Bull und auf www.futurebike.ch

01. April 2017 — Future Bike Speckweg Tour

Siehe Seite 42 dieser Info Bull und auf www.futurebike.ch

03. - 04. April 2017 — Nationaler Radverkehrskongress

Mannheim -- Leitkonferenz zum Radverkehr -- Verleihung Deutscher Fahrradpreis

29. - 30. April 2017 — SPEzialradmesse

www.spezialradmesse.de

21. Mai 2017 — Future Bike Maibummel

flach und familienfreundlich, Details folgen, Ausweichdatum 11. Juni

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

statt Tages- und Wochenendtouren

09. - 11. Juni 2017 — HPV WM in Mannheim

Details folgen -- In Mannheim außerdem die Feiern zu „200 Jahre Drais“ -- www.monnem-bike.de

30. Aug. - 02. Sep. 2017 — EUROBIKE

Businessdays die ersten drei Tage -- Festivalday letzter Tag -- www.eurobike-show.de

19. - 21. November 2017 — International Cycling Conference

Zur Zukunft des Radverkehrs

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

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 Grün
- 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:

- AnthroTech
- BROMPTON
- christiania bikes
- DAHON
- Flevélo
- FLUX
- HANNOVER RAD
- HASE
- HP Velotechnik
- ICICLETTA
- Kindercar
- MAXCYCLES
- NAZCA
- PATRIA
- pinion
- RIESE & MÜLLER
- Rollhoff
- SNAIX
- tern
- utopia-velo.de



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 •
praesident@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 • koordinat@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 Läuferfingen • Tel. 0 79 - 636 10 72 • erwin.villiger@bluewin.ch

Tandemclub Kontaktadresse

Bernt Fischer - Wiesenstrasse 6 A - 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 - Gutenbergrstr. 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 - Rebgsasse - 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

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



«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.





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!!*



www.bike-revolution.at · www.steintrikes.de



Das Leben ist eine Kurve ...

... und das S-Pedelec von HP VELOTECHNIK schneller als der Fotograf

Wir bauen Räder für jede Gelegenheit: Egal, ob Sie ganz schnell ins Büro müssen oder nach Feierabend sportlich über Waldwege surfen, ob Sie die Kids in die Kita bringen oder mit komplettem Expeditionsgepäck um die Welt radeln wollen – HP VELOTECHNIK hat stets das passende Rad für Ihre Ansprüche.

Nie verlegen: So einzigartig Ihre speziellen Anforderungen sind, so vielfältig sind unsere Lösungen. Sie müssen Ihr Rad klein machen für den Transport? Fast alle Modelle von HP VELOTECHNIK sind handlich faltbar. Sie brauchen ein Fahrzeug für kleine und große Fahrer? Das *Gekko fxs* mit „Triple Vario Design“ passt sich Körpermaßen von 1,15 bis 1,80 Meter an. Selbst der Sitz wächst mit. Sie sind nicht mehr so mobil,

verspüren aber Lust am Radeln wie einst? Nehmen Sie Platz im hohen Sitz der *Scorpion Plus*-Modelle mit breitem Y-Rahmen für einfachen Zustieg.

Gelegenheit schafft Gelassenheit: Unser Zubehör setzt Maßstäbe. Zum Beispiel in Sachen Komfort mit Details wie den Handauflagen. Oder unsere Elektromotoren: Die warten mit Extras wie E-Rückwärtsgang, transflexivem Display, USB-Port und Blue Tooth-Konnektivität auf.

Hier liegen Sie richtig! Erleben Sie unsere Trikes bei einer Testfahrt. Über 120 Händler in Deutschland vereinbaren gerne einen persönlichen Termin. Fordern Sie jetzt Ihr 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