

Info Bull

194 April 2017



Mobilitätsverbesserung mit dem Trike:
Anthro Tech, Hasebikes & HP Velotechnik berichten

Varibike stellt Trike vor
Hardy Siebecke gewinnt Award

Jürgen Eick zum 80sten
Porträt TETRION

Future Bike stellt
Touren vor

Das Liegerad.
Toxy[®]
www.toxy.de



1995-2015
20
Jahre
Toxy-CL

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

4 200 Jahre Fahrrad

■ Kultur

- 5 AGFS-Kongress
- 10 Award für SPEZI-Macher Hardy Siebecke
- 12 Jürgen «Leitra» Eick zum 80sten
- 18 Trike als Mobilitätsverbesserer**
- 24 Porträt TETRION
- 36 Auflösung Bilderrätsel

■ Technik-Ticker

- 6 neues Trike von Varibike
- 8 Retro jetzt auch bei Elektro
- 9 Sinclair new

■ Reise

- 29 Maibummel 2017
- 30 Herbsttour 2017
- 32 Speckweg 2017

■ Service

- 40 Protokoll der FuBi-Generalversammlung
- 46 Termine
- 47 Impressum
- 49 Wer macht was?
- 50 FuBi-Shop

Titelfoto: © Anthro Tech



6

Varibike Trike



10

Award für Hardy Siebecke



12

Jürgen Eick zum 80sten



24

Porträt: TETRION

200 Jahre Fahrrad oder: ein toller Stellenwert?!

Text: Heike Bunte

Und was haben die Anderen? Das europäische Spektrum reicht von fahradfahrenden Königinnen (Niederlande) über die Tour de France bis zu super cycle highways (London) und innovativen Fahrrad- und Lastenfahradverleihsysteme (Basel, Madrid, Lissabon). Einige trauen sich, Innenstädte autofrei zu machen (Oslo).

Was hat Deutschland? Deutschland feiert in diesem Jahr den 200. Geburtstag des Fahrrades. Das Velociped von Drais erschien 1817 in Mannheim auf der Bildfläche und veränderte von dort an nicht nur die „Mobilität“, sondern erfand auch die «Beschleunigung des Verkehrs». Dieses unglaublich effiziente Gefährt schaffte es, sich rund um den Weltball zu etablieren. Es ist nicht aus dem Alltag des immer noch größten Teils der Menschheit wegzudenken. Jüngst erst errechnete der ECF (European Cyclist Federation), dass die Fahrradindustrie mit 650.000 Vollzeitstellen eine Jobmaschine für Europa ist und über 200 Milliarden € pro Jahr (!) ökonomischen «Benefit» abwirft.

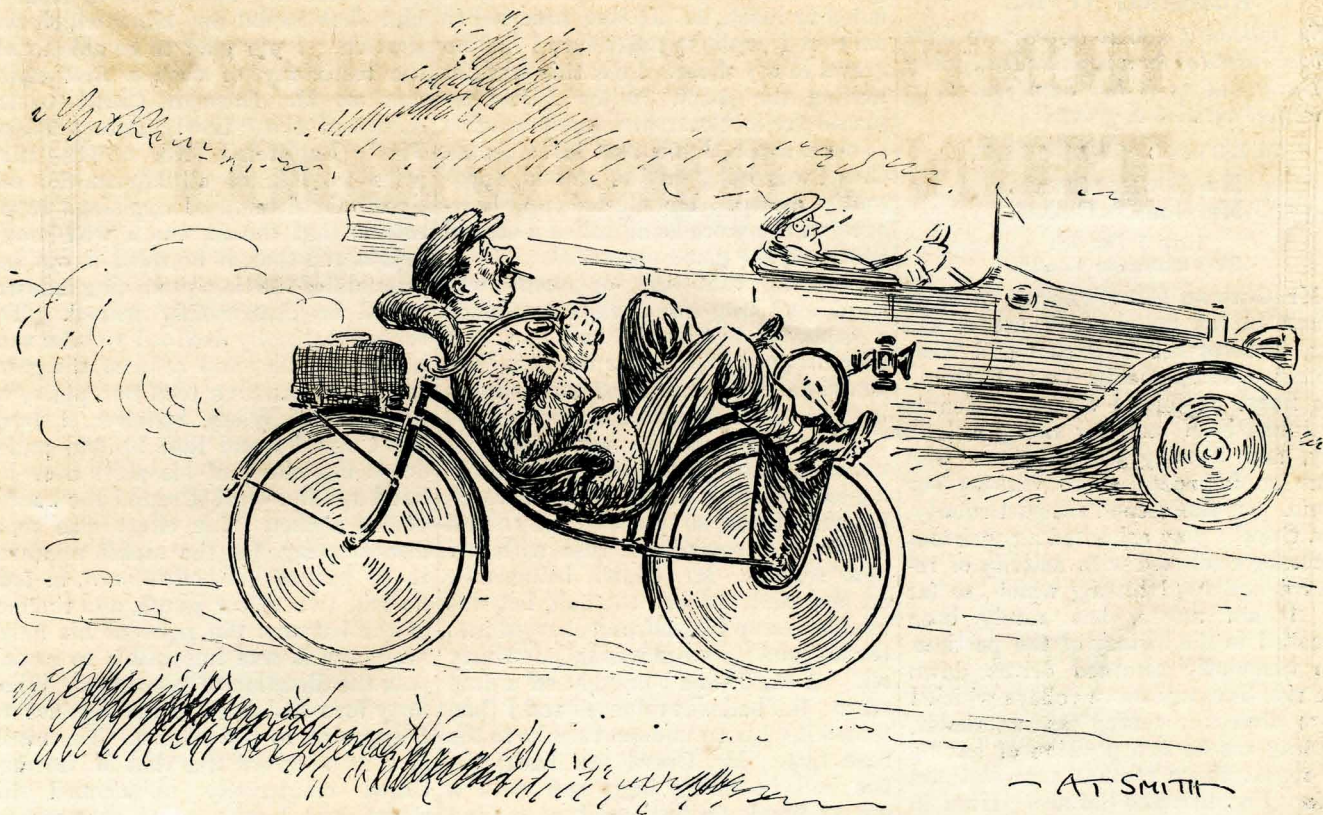
Das Fahrrad als Wachstumssektor und Jobmaschine? Wenn man derartige Prophezeiungen vor 25 Jahre geäußert hatte, wurde man für komplett verrückt erklärt und darauf hingewiesen, dass nur die Autoindustrie für Wohlstand und Jobs sorgen könne. Doch das Bild der Automobilindustrie bröckelt nach Abgasskandalen, unangemessenen Vorstandsgehältern und durch Autofluten malträtierte Städte, die auch die Räume zwischen den Städten verunstalten. Ungefilterte Dieselschwaden stehen heute nicht mehr für Fortschritt, sondern für Einschränkungen der Lebensqualität von



Jung und Alt und für Betrug. Die Autoabgase stehen ganz allgemein für gesundheitliche Einschränkungen auch deshalb, weil die Nutzer/innen dieser PKWs ihre eigenen physischen Körper durch übermäßige Immobilität kaputt machen.

Und trotzdem: Schafft es die Fahrrad-Welt in diesem Jahr eine Strahlkraft weit über die Grenzen Deutschlands hinaus zu erzeugen? Der Geburtstag verdient ein wahrlich «königliches Fest», wo Wirtschafts- und Außenminister bis hin zum Bundespräsidenten sprechen könnten. Das Fahrrad hat heutzutage einen tollen (Lifestyle)Stellenwert mit viel Rückenwind. Dennoch kommt immer noch kein/e Bundespräsident/in oder Außen- und Wirtschaftsminister/in, der oder die die Geburtstagsparty eröffnet und den verdienten Toast ausspricht. Sie selbst haben das „System Fahrrad“ mit seinem innovativen Charakter noch nicht durchdrungen.

In diesem Sinne, müssen wir das noch weiterhin vormachen. Kommt alle vom 9. bis 11. Juni 2017 nach Mannheim und lasst die (Verkehrs-)Politik wissen: Wir zeigen, wie sich die Maschine in den vergangenen 200 Jahren entwickelt hat und welche weiteren Potentiale sie hat. Das Fahrrad bringt Lebensqualität und schafft auch für die nächsten 200 Jahre velophile Vielfalt in und um Städte. Kommt zur Geburtstagsparty, denn die wird einmalig sein!



WHY SHOULD NOT PERSEVERING PETER OF THE PUSH-BIKE ADOPT, WHEN TRAVELLING, THE SAME SUPERCILIOUS ATTITUDE AS LANGUID LIONEL OF THE TOURING-CAR DE LUXE.

Neues Trike kommt auf den Fahrradmarkt

Text: Andreas Pooch - Fotos: Varibike

Die Firma Varibike ist bekannt geworden durch Fahrräder, die vornehmlich für die Verbesserung der Fitness der Nutzerinnen und Nutzer eingesetzt werden. Wer bislang wegen des Hand- und Fußantriebes an einem Varibike-Zweirad unsicher war, ob's das Richtige für ihn oder sie sei, braucht sich nun darüber keine Gedanken mehr zu machen: das Varibike Trike ist da.

Das stark an ein Handbike erinnernde Fahrzeug mit seinem Hand- und Fußantrieb bietet sieben verschiedene Möglichkeiten sich fortzubewegen: Cycling (wie beim herkömmlichen Fahrrad), Alternate (mit den Armen abwechselnd kurbeln wie beim Paddeln), Synchron (mit den Armen kurbeln wie beim Rudern), Alternate + Cycling, Synchron + Cycling (nur rechter oder linker Arm kurbeln, rechter oder linker Arm + Cycling). Gerade diese unterschiedlichen Kombinationsmöglichkeiten machen das Trike als Trainingsgerät interessant und deutlich flexibler, als ein herkömmliches Handbike oder Trike.

Martin Kraiss stellt auf seiner Website auch Untersuchungen an Sporthochschulen vor, die die Sauerstoffaufnahme bei der Nutzung von Fahrzeugen mit Hand- und Fußantrieb unter-

sucht haben. Im Ergebnis kommen sie zu einer höheren möglichen Dauerleistungsabgabe der Athleten, die solche Antriebe nutzen.

Das Trike weist eine ausgefeilte Technik auf, mit einer sehr aufgeräumten Zug- und Kettenführung. Die 11-Gang-Alfine-Nabenschaltung wird elektrisch betätigt, es ist also gar kein Schaltzug nötig, der von der Handkurbel kommend vor der Nase rumbaumelt.

Der Nutzer sitzt
fällt damit
z.B. Fle-
k a n n

ganz knapp hinter der Lenkung, das Trike
in die Kategorie der Knicklenker (wie
vobike). Man





also sowohl mit den Beinen (aus der Hüfte heraus) lenken als auch mit den Armkurbeln das Fahrzeug in die gewünschte Richtung drücken. Im Zusammenhang mit dem geringen Radstand sind enge Wendungen möglich.

Damit Fahren und Lenken unproblematisch bleiben, wurde ein Lenkungsdämpfer montiert, der eine einfache Rückstellung und flatterfreies Fahren gewährleistet.

Der Handantriebsstrang arbeitet mit 22er Ritzeln, die Kettenführung ver-

läuft damit ziemlich nah am Rahmen, außerdem ist sie gekapselt. Gebremst wird per „Rücktritt“, mit der rechten Kurbel. Die zweite Bremse links des Sitzes fungiert auch als Feststellbremse. Verzögert wird mit zwei V-Brakes. Statt der Alfine-Schaltung gibt es optional eine Shimano XT-Kettenschaltung, die Rohloffnabe oder eine SRAM DualDrive 30-Gang.

Tretlager, Sitz und Armkurbelposition sind verstellbar, um eine Anpassung an den Fahrer oder die Fahrerin zu gewährleisten. Die Hinterräder sind in Gabelschwingen aufgenommen, es können auch Nabenmotoren nachgerüstet werden. Auf Wunsch können aber auch Hinterräder mit einseitiger Aufhängung montiert werden (Option).

Varibike GmbH • Martin Kraiß • Bergstr. 16/1 •
89081 Ulm • Telefon +49-(0)731 940 25 429 •
martin.kraiss@varibike.com • www.varibike.com



Retro jetzt auch mit Elektro

Text: Christian Precht - Foto: Fretsche

Fretsche heißt Froschkönig. Entsprechend sieht auch das Logo von Fretsche aus. Das Programm der Firma ist, alte Dreigangräder in Unikate zu verwandeln. Die Erzeugnisse sind meiner Meinung nach Geschmackssache.

Das ganz besondere ist, dass auch ein Pedelec-Antrieb in Retrooptik, aber mit ganz moderner Technik angeboten wird. Der Antrieb sieht so aus, als ob es solche Mittelmotoren schon vor 50 Jahren gegeben hätte, funktioniert aber wie einer von heute.

Billig ist das Ganze nicht. Für Fahrräder ohne E-Antrieb fängt die Preisliste bei knapp CHF 9.000 an, mit E-Antrieb geht es bis CHF 16.900. Mit Sonderwünschen kann man den Preis auch noch höher treiben.

Über Sinn oder Unsinn kann man streiten. Mir ist es lieber, wenn diese Summen für Muskelkraftfahrzeuge als für SUVs ausgegeben werden, wobei ich hoffe, dass die Kreationen auch wirklich für das Fahren von



A nach B benützt werden. Aber da bin ich mir nicht so sicher.

Schöner wäre es schon, die Leute würden soviel Geld in Velomobile oder Liegeräder stecken und dann auch damit fahren. Die Fretsche-Kreationen sind aber das geringere Übel als SUVs. Oder was meint ihr?

Wieder ein Sinclair

Text: Christian Precht - Foto: grantsinclair.com

Als eines der ersten Muskelkraftfahrzeuge mit Elektronunterstützung erregte das Sinclair C5 1985 Aufsehen wie ein UFO und fiel damals zwischen Tisch und Bank. Es war weder Auto noch Fahrrad. Weil niemand es ernst nahm, wurden nur 5000 verkauft. Da aber 14000 produziert worden waren, ging die Firma Konkurs.

32 Jahre später ist ein Auto immer noch ein Auto und ein Fahrrad immer noch ein Fahrrad, aber man hat sich daran gewöhnt, dass Fahrräder Elektrozusatzantriebe haben können. Auch Elektroautos sind jetzt ein zwar seltener, aber nicht mehr ganz ungewöhnlicher Anblick.

Da findet das Sinclair Iris Dreirad mit Elektroantrieb und Pedalantrieb vielleicht mehr Käufer. Im Gegensatz zum C5 bietet es vollen Wetterschutz, Stauraum und eine Reichweite von über 80 Kilometern. Letzteres ist dank der modernen, viel leistungsfähigeren Batterien auch kein Wunder.

Alle technischen Angaben findet man hier:

www.techmash.co.uk/2017/02/15/sinclair-iris-etrike/

www.grantsinclair.com.

Das Fahrzeug ist eine Konstruktion von Sir Clive Sinclairs Neffe Grant Sinclair. Dieser besitzt eine Firma, die Mikrocomputer und E-Bikes an-



bietet. Letztere sind das IRIS eTrike Extreme und das IRIS e-Trike Eco, das eine für 4.121 € und das andere für rund 3.500 €. Das Extreme hat einen 750 Watt Motor, der es auf über 50 km/h bringt, während das Eco einen 250 Watt Motor hat, der immer noch eine Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h bringen soll.

Die Form ist futuristisch. Die technischen Daten sind auch nicht besser als bei mit Elektroantrieben ausgerüsteten oder nachgerüsteten Velomobilen, aber vielleicht verkauft sich das Sinclair IRIS dank seines Designs oder wegen des Namens Sinclair besser.

Hardy Siebecke erhielt den Recumbent Industry Recognition Award

Text, Fotos: Jan Kranczoch

Am 7. Oktober 2016 wurde Hardy Siebecke der «Recumbent Industry Recognition Award» in Cincinnati, Ohio in den USA verliehen. Dieser Preis, gestiftet von der «Recumbent Cycle-Con Trade Show & Convention» (auch «Cycle-Con» oder RC-C), wird an Personen verliehen, die sich um die HPV-Branche verdient gemacht haben. Die RC-C ist seit sechs Jahren die US-amerikanische Parallelveranstaltung zur SPEZI, allerdings anders als die SPEZI auf Liegeräder beschränkt.

Info-Bull, Jan Kranczoch (IB): Hardy, Du bist Mitgründer und Veranstalter der weithin bekannten und sehr geschätzten Spezialradmesse SPEZI, die seit 1996 alljährlich in Germersheim stattfindet. Welche Leistung wird durch diesen Preis gewürdigt? **Hardy:** Da zitiere ich am besten die Jury: «He has put more work than anyone else into giving recumbents and special bikes a world stage,» und «for turning SPEZI into the fun showcase of alternative cycling that it has become.»

IB: Gab es darüber hinaus noch einen bestimmten Anlass? **Hardy:** Der Veranstalter der «Cycle-Con», Charles Coyne, verleiht diesen Preis seit



drei Jahren, und seine Jury (der ich nun auch angehöre) sucht jedes Jahr einen neuen würdigen Preisträger. Höchstwahrscheinlich ist man durch den großartigen Youtube Videobeitrag von «Laidback Bike Report» über die SPEZI 2016 ...www.youtube.com/watch?v=KwxOPV168NQ... in den USA erst richtig auf die SPEZI aufmerksam geworden.

IB: Welche Bedeutung hat die RC-C in den USA? Kennst Du eventuell vorherige Preisträger? **Hardy:** Die Recumbent CycleCon ist die wichtigste

Ausstellung für Liegeräder und Zubehör in den USA. Dort kommen jedes Jahr etwa 40 Liegerad- und Zubehörhersteller zusammen. Meine Vorgänger sind Pat Franz von Terra Cycle und Ian Sims von Greenspeed. Beide Preisträger waren schon Aussteller auf der SPEZI und ich habe Sie persönlich kennen und schätzen gelernt.



IB: Wie ist es zu erklären, dass Dir ein ganz anderer «Markt» diese Anerkennung widmet? **Hardy:** Auf diese Frage kann ich nur mit Vermutungen antworten. Einerseits hat die Recumbent CycleCon durch den Youtube-Film zur

SPEZI 2016 wahrscheinlich erkannt, welche Bedeutung die SPEZI für den europäischen Markt hat, und andererseits wollte man vielleicht doch ein Zeichen über den eigenen «Tellerrand» hinaus setzen und die Internationalität des Liegeradbereichs herausstreichen. Für mich ist es ein erstes spürbares Signal für Zusammenarbeit und Austausch.

IB: Reichen die Kreise der SPEZI auch über den Atlantik – gibt es z.

B. viele Besucher oder Hersteller von Rädern und Zubehör aus den Vereinigten Staaten? Oder sind die Konsumenten dort wichtig für hier ansässige Unternehmen? **Hardy:** Es gibt jedes Jahr einige Privatleute und auch Fach-Besucher aus den USA auf der SPEZI. In manchen Jahren hat es auch den US-amerikanischen Hersteller mit deutschen Wurzeln «Rad-Innovations» auf der SPEZI gegeben sowie unangemeldete Hersteller mit interessanten Prototypen im Gepäck. Dieses Jahr befindet sich unter den bisher für die SPEZI 2017 angemeldeten Ausstellern die US-amerikanische Liegerad-Firma «Trident Trikes», vertreten durch den niederländischen Generalimporteur. Umgekehrt wird der amerikanische Liegeradmarkt zusehends interessanter für europäische Hersteller. Es gibt bereits Liegeradhersteller, die einen erheblichen Teil ihres Umsatzes in den USA tätigen.

IB: Wie hat sich der Liegerad- und Velomobilmarkt in den USA im Vergleich zu Deutschland bzw. Europa in den letzten Jahren entwickelt? **Hardy:** Wenn man sich die Entwicklung der Velomobile anschaut, muss man schon klar sagen, dass Europa mit mehr als 15 Herstellern hier im Vergleich zu den USA die Nase vorn hat. Bei den Liegerädern habe ich den Eindruck, wenn ich mir die Aussteller auf der CycleCon ansehe, dass sich einspurige Liegeräder und Liegedreiräder auf der Herstellerseite noch mehr die Waage halten als bei uns.

IB: Werden wir aufgrund des Awards 2016 vielleicht weitere Aussteller aus Amerika sehen? **Hardy:** Ich gehe davon aus, dass in den nächsten Jahren mehr US-amerikanische Hersteller den Weg nach Germersheim finden werden.

Schlussatz: Hardy, der HPV Verein und die Info Bull wünschen Dir weiterhin großen Erfolg mit der SPEZI und allzeit gute Fahrt mit all Deinen eigenen HPVs.

Interview mit Professor Jürgen Eick anlässlich seines 80sten Geburtstags

Text: Jan Kranczoch - Fotos: Carl Georg Rasmussen

Professor Jürgen Eick (JE) ist seit Oktober 1990 Mitglied im HPV Verein und wurde am 24. März 80 Jahre alt. Sein Engagement für die Nutzung von Velomobilen wird einigen Leserinnen und Lesern bekannt sein; dennoch möchten wir seine Botschaften an dieser Stelle genauer vorstellen und dabei auch den Blick auf seine konsequente Haltung in Bezug auf eine nachhaltige Mobilität richten.

Info Bull, Jan Kranczoch (IB): Jürgen, Du hast im Jahre 2000 in der ProVelo die «Perspektiven des Velomobils» vorgestellt. Welche Prognosen sind heute Realität, welche Erwartungen wurden enttäuscht? **Jürgen Eick:** Den von Dir erwähnten Beitrag in ProVelo habe ich geschrieben, als die Erwartungen der wenigen Hersteller, die sich einige Jahre lang zum regelmäßigen Gedankenaustausch bei (der inzwischen leider nicht mehr existierenden Firma) «Cab-Bike» trafen, noch sehr groß waren. Man hoffte, dass in nicht allzu ferner Zukunft, nachdem der Begriff «Velomobil» erst einmal fest verankert sei, dieser absolut umweltfreundliche Fahrzeugtyp die Lücke zwischen Fahrrad und Automobil füllen würde. Dieser Optimismus verflog allerdings schnell angesichts der Tatsache, dass der motorisierte Individualverkehr nicht nur weiter drastisch zunahm, sondern darüber hinaus Größe, Gewicht und Kraftstoffverbrauch der PKW

stetig wuchsen und immer noch wachsen. Die Hoffnung, der gesunde Menschenverstand würde angesichts des übermäßigen Platz-, Material- und Energiebedarfs die Absurdität dieser „tonnenschweren rollenden Wohnzimmer“ erkennen und sich bei möglichst vielen Verkehrsteilnehmern wenigstens im Nahbereich der eigenen Pedalkraft bedienen, konnte bald begraben werden.

IB: Ist das technische Angebot für eine Fortbewegung durch Muskelkraft noch nicht gut genug oder liegt es eher an den persönlichen Einstellungen und Vorlieben? **Jürgen Eick:** Zum Glück gibt es zahlreiche Enthusiasten, die mit Beharrlichkeit und Erfindungsreichtum an der Weiterentwicklung des Velomobils arbeiten. Doch wenn es nicht der Reiz der Geschwindigkeit wäre, die sich mit einem Velomobil erzielen lässt, das stromlinienförmig und so „schlank“ wie möglich gebaut ist, wäre dieser Enthusiasmus sicher nicht aufrechterhalten worden. Ich bewundere sehr, welch große Strecken manch konditionsstarke Velomobilisten mit solchen «Rennvelomobilen» beim täglichen Weg zur Arbeit zurücklegen. Aber ich bewundere fast noch mehr ihren Mut, den sie in einem «Quest» oder «Milan» aufbringen müssen, um im Berufsverkehr mit zu «schwimmen». Sowohl die sportliche als auch die mentale Herausforderung dürften hierbei besonders reizen. Mein Anspruch an ein alltagstaugliches Velomobil, in das ich auch als alter Mensch bequem einsteigen kann, das mir kompletten Schutz gegen Wind, Kälte und Regen bietet und in dem ich aus Sicherheitsgründen auf gleicher Augenhöhe wie ein Autofahrer sitze, kann durch ein solch sportliches Gefährt leider nicht (mehr) befriedigt werden. Mit meiner Leitra hoffe ich dagegen noch einige Jahre bei annähernd konstantem Gesundheitszustand



... nur 5 Gramm CO₂ pro Kilometer!

Leitica

unterwegs sein zu können.

IB: Was müsste noch an den Fahrzeugen verbessert werden, um die Resonanz zu verbessern? **Jürgen Eick:** Viele Diskussionen über Verbesserungsmöglichkeiten, an denen ich in meinem langen Velomobilisten-Dasein mit etwa 150.000 km «Leitra-Erfahrung» teilgenommen habe, mündeten im Wunsch nach mehr Komfort. Doch mehr Komfort bedeutet unweigerlich mehr Gewicht. Dem könnte man - und das geschieht ja auch - durch den Einbau eines elektrischen Hilfsantriebs Rechnung tragen. Das würde ähnlich sinnvoll sein wie der Elektroantrieb an einem Fahrrad, dessen unerwartet große Akzeptanz vor einigen Jahren von kaum jemandem erwartet worden wäre. Sich bei weiteren «Verbesserungen» am Automobil zu orientieren halte ich für den falschen Weg. Velomobile sollten ihren Platz zwischen Fahrrad und Auto für den Individualverkehr finden. Sie sind ideal für tägliche Wege bis etwa 15 km Entfernung, wenngleich sie auch für mehrwöchige Urlaubstouren geeignet sind.

IB: Welche Rahmenbedingungen müssten unbedingt geändert werden, um die Velomobilität zu fördern? **Jürgen Eick:** An der Hochschule RheinMain, an der ich bis zum Jahr 2000 unterrichtet habe, als sie noch Fachhochschule Wiesbaden hieß, haben wir in den 80er und 90er Jahren des vorigen Jahrhunderts zahlreiche Vortragsveranstaltungen, Seminare und Ausstellungen der Problematik des immer stärker anwachsenden Autoverkehrs und den Alternativen hierzu gewidmet. Dabei spielten sowohl umweltgerechter Städtebau und ohne eigenes Auto erreichbarer Arbeitsplatz als auch die Förderung des überregionalen Radverkehrs (Beispiel Niederlande) eine große Rolle. Eine administrativ oder gar gesetzmäßig angeordnete direkte Limitierung des individuellen Autoverkehrs wurde dabei nach meiner Erinnerung kaum in Erwägung gezogen. Eine indirekte Limitierung durch künstliche Verteuerung (Spritsteuer) oder natürliche

Verteuerung (Ressourcenerschöpfung) des Kraftstoffs war aber, wie die Erfahrung zeigt, bisher auch noch nicht erfolgreich.

IB: Gibt es Beispiele für gelungene Projekte einer zukunftsweisenden Verkehrspolitik mit Human Powered Vehicles? **Jürgen Eick:** Mir ist nicht bekannt, dass bei der Entwicklung des Nationalen Radverkehrsplans unserer Bundesregierung die Fahrzeuge, welche unser Verein im Blick hat, eine Rolle gespielt hätten. In den Niederlanden, wo der Masterplan Fiets bereits zehn Jahre früher vorgestellt und viel stringenter als bei uns ausgeführt wurde, hat man den unterschiedlichen HPVs, möglicherweise unbewusst, dadurch Rechnung getragen, dass die Radwege viel großzügiger geplant und gebaut wurden. Umso erstaunlicher und natürlich höchst erfreulich ist es, dass sich trotz dieser meist unzulänglichen Radwege bei uns der Markt für Dreiräder ohne Verkleidung so gut entwickeln konnte.

IB: Was haben die Verantwortlichen in den Niederlanden richtig gemacht bzw. warum sind diese Ansätze erfolgreich? **Jürgen Eick:** 1998 hat ein Vertreter des niederländischen Verkehrsministeriums in einem Seminar an unserer Fachhochschule über den zwischen 1990 und 1997 durchgeführten Masterplan Fiets berichtet. In Erinnerung ist mir geblieben, dass die mit der Erarbeitung und Durchführung des Plans beauftragte Projektgruppe hauptamtlich mit dieser Aufgabe betraut wurde und ihren Einfluss bei staatlichen Behörden, Provinzbehörden und Gemeindebehörden geltend machen konnte. Das war mindestens eine Voraussetzung dafür, dass der Plan nicht versandete oder dass es ausschließlich bei Stück- und Flickwerk blieb.

IB: Wäre vielleicht auch die Bahn aufgefordert, bessere Konzepte für Radler und Velomobilisten vorzulegen? **Jürgen Eick:** Hinsichtlich der Radler kann der Allgemeine Deutsche Fahrrad Club (ADFC) auf viele

diesbezügliche Initiativen und auch Erfolge verweisen. Meine Erfahrungen mit meinem Velomobil Leitra kann ich so beschreiben: Solange es die CityNightLine-Züge mit Gepäckwagen bzw. großen Gepäckteilen gab, war die Mitnahme eines oder sogar mehrerer Velomobile über große Distanzen problemlos. Die DB hat dieses Programm aber leider drastisch eingeschränkt. Im Nahbereich ist eine Velomobil-Mitnahme in den Doppelstockzügen mit großem Fahrrad-Abteil relativ einfach, vor allem auch wegen der breiten Türen an diesen Wagen. Leider ist an Informationen darüber, wo welche Wagentypen auf den Regionalexpress- bzw. Regionalbahn-Linien eingesetzt werden, nicht leicht heranzukommen.

IB: Als Professor für Energietechnik und Energiewirtschaft hast Du Dich im Amt mit den Fragen von Energiebilanzen und Einsparpotentialen befasst. Welche Rolle spielen hierbei Transport und insbesondere der Individualverkehr? **Jürgen Eick:** Eine sehr große und zurzeit noch steigende Rolle. Ungefähr 87% der für den Straßenverkehr (Güterverkehr + Personenverkehr) benötigten Primärenergie entfallen auf den mobilen Individualverkehr, sprich PKW. Das heißt mit anderen Worten: Der PKW-Fahrer benötigt wegen des miserablen Verhältnisses Nutzlast/Gesamtgewicht unverhältnismäßig viel Energie. Oder noch krasser ausgedrückt: Im motorisierten Individualverkehr wird überwiegend Stahl, Aluminium und Kunststoff mit ein wenig Mensch bewegt.

IB: Ein Professor muss viel reisen, präsentieren und repräsentieren. Wie hast Du die Anforderungen des Amtes mit der Maxime des Energiesparens verbunden? **Jürgen Eick:** Reisen in Deutschland ist doch kein Problem. Es gibt Bahnen, Busse und, wenn es unbedingt sein muss, Taxis. Ein Faltrad lässt sich sogar im ICE ohne Schwierigkeiten als Handgepäck verstauen.

IB: Wann hast Du die Entscheidung für diese konsequent nachhaltige Position getroffen? Wie hat das Umfeld reagiert und welche Hürden waren zu meistern? **Jürgen Eick:** Darüber habe ich im September 2009 anlässlich des «Tags der Mobilität» bei der Lokalen Agenda 21 mal einen ganzen Vortrag halten müssen. Kurz gesagt: Ich habe das Glück gehabt, nie Auto fahren zu müssen. Während meiner Industrietätigkeit als Projektingenieur konnte ich meine Vorgesetzten davon überzeugen, dass ein Ingenieur, der im Bahnabteil an seinem Projekt arbeitet, effektiver für die Firma ist, als wenn er hinterm Steuer sitzt. Mein späteres Umfeld an der Hochschule fand es ganz o.k., wenn ihr Professor bei schlechtem Wetter nicht den Weg zum Parkplatz machen musste, sondern seine Leitra direkt unterm Dach des Eingangs parken konnte.

IB: Wenn ich meine Mobilität im Alltag nicht auf Muskelbetrieb umstellen kann, wie wirksam kann ich meine Bilanz durch einen «achtsamen» Tourismus beeinflussen? **Jürgen Eick:** Wenn Autofahren ein Muss im Alltag ist, weil es gar nicht anders geht, dann sollte man sich wenigstens im Urlaub eine Auszeit vom Auto gönnen. Seit einigen Jahren habe ich das Glück, dass mich die Familie meines ältesten Sohnes mit in den Skiurlaub nimmt. Im März werden somit drei Erwachsene und sechs Kinder im Alter von 10 bis 18 Jahren zwei Bahnabteile im IC nach Österreich bevölkern. Da kommt alles andere als Langeweile auf.

IB: Gibt es - sagen wir - drei Punkte, die jede/jeder beherzigen kann, um einen spürbaren Beitrag zu einer ressourcenschonenden Mobilität zu leisten? **Jürgen Eick:** Regelmäßige Benutzung des Fahrrads/Velomobils für angemessene Entfernungen schont Ressourcen von Material, Energie und eigener Gesundheit. Benutzung von Bussen und Bahnen für größere Entfernungen verringert den Platzbedarf für Parkflächen an den Zielorten. Vermeidung von Urlaubsflügen in die weite Welt würde unserem Globus,

vor allem aber seiner dünnen schützenden Lufthülle, sicher gut tun.

IB: Wenn Sie heute wieder die «Perspektiven des Velomobils» verfassen würden, welches Kapitel bekäme besonderes Gewicht und welches müsste grundlegend überarbeitet werden? **Jürgen Eick:** Als ich vor 17 Jahren den Artikel schrieb, habe ich zwei wesentliche Entwicklungen völlig unterschätzt. Erstens die erfreulich starke Entwicklung des Dreiradmarktes nicht nur als HPV für Menschen mit Behinderungen, sondern auch als ein HPV mit hohem Spaßfaktor für Leute, die aus dem Stand ohne Verzögerung voll in die Pedale treten wollen. Zweitens hat mich die geradezu explosionsartig zunehmende Nutzung der elektrischen Energie als Hilfsenergie überrascht. Das HPV scheint dafür prädestiniert zu sein,



durch eine solche Leistungshilfe in menschlicher Größenordnung noch einmal einen ordentlichen Schub zu erhalten. **IB:** Jürgen, vielen Dank für dieses Interview. Der HPV Verein und die Info Bull gratulieren Dir zu Deinem runden Jubiläum und wünschen Dir alles Gute und Gesundheit!



ADFC-
DACHGEBER

REISERADLERS
ÜBERNACHTUNGSVERZEICHNIS 2016/17



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

ICE

powered by



www.icletta.com

Besondere Anforderungen ans Radfahren und die Fahrradtechnik

Text: Jan Kranczoch - Fotos: Hersteller

Fast alle Menschen unserer Gesellschaft lernen in früher Kindheit, mit einem einspurigen Fahrrad zu fahren. Für viele wird das Rad durch die Freude an der spielerischen, schnellen Fortbewegung und dem hohen Nutzwert zum unverzichtbaren Gefährten. Während sich manche auf der Suche nach einem neuen Fahrgefühl, Bequemlichkeit oder einem persönlichen Stil dem Trike zuwenden, ist diese Bauform für andere Zeitgenossen eine sehr dienliche Erfindung, um sich trotz einer Beeinträchtigung weiterhin radelnd und selbstbestimmt fortbewegen zu können.

Das folgende Interview thematisiert die Bemühungen dreier Trike-Hersteller, den Anforderungen dieser besonderen Gruppe von Nutzerinnen und Nutzern gerecht zu werden. Befragt wurden die Firmen (in alphabetischer Reihenfolge) AnthroTech (Matthias Kraus), HASE BIKES (Kirsten Hase) und HP Velotechnik (Alexander Kraft) in Form von Telefonaten und Emails im Oktober/November 2016.

Info Bull, Jan Kranczoch (IB): Seit wann bieten Sie Produkte speziell



AnthroTech

für Menschen mit Einschränkungen an? **AnthroTech:** Wir bauen das AnthroTech-Dreirad seit 1991.

Nach ausgiebiger Probephase mit mehreren Designüberarbeitungen erfolgte 1993 die Markteinführung. **HP Velotechnik:** Unsere Aufstehhilfe war das erste Produkt für diese Zielgruppe. Das haben wir seit etwa 2011. Ab 2014 kamen dann die Räder für spezielle Einsatzbereiche hinzu. **Hasebikes:** Seit 1994

Einschränkungen an? **AnthroTech:** Wir bauen das AnthroTech-Dreirad seit 1991. Nach ausgiebiger Probephase mit mehreren Designüberarbeitungen erfolgte

IB: Welche Produkte sind dies? **Hasebikes:** Liegedreiräder für Kinder und Erwachsene, nämlich die Modelle Kettwiesel, Lepus, Trix, und Trets, ein Dreirad mit Traileroption sowie das einspurige Stufentandem



Pino. Daneben auch umfangreiches Reha Zubehör für Antrieb, Sitze und weitere Funktionen. **HP Velotechnik:** Der Schwerpunkt liegt auch bei uns ganz eindeutig bei den Trikes. Die können je nach Bedarf mit speziellem Zubehör ausgerüstet werden. Von der Basiskonstruktion bieten der Scorpion plus 20 und der Scorpion plus 26 mit der stark erhöhten Sitzposition, vor allem aber das mitwachsende Kinder-Reharad Gekko fxs die besten Voraussetzungen. **AnthroTech:** Wir konzentrieren uns

ebenfalls auf unser Modell Trike, auch in Versionen mit verkürztem oder verstärktem Rahmen.

IB: Wie kam es zu der Entscheidung, diese Produkte anzubieten? **Hasebikes:** Kunden mit Einschränkungen kauften unsere Produkte von Anfang an, da sie einfach perfekt geeignet sind. D.h. die Entscheidung haben eigentlich diese Kunden getroffen. **HP Velotechnik:** Das ist bei uns ganz ähnlich. Die Kunden haben entweder uns oder unseren Fachhändlern immer wieder deutlich gesagt, dass sie Fahrzeuge wollen, die keine As-

soziationen mit «Behinderung» wecken oder wie eine grob geschweißte Hilfslösung aussehen. Sie wollen sauber konstruierte Verkehrsmittel mit hervorragender Funktion und ansprechendem Design. Den Wunsch wollen wir erfüllen. Bei unseren sportlichen Modellen kam dann aber oft, meist von älteren Personen, die Frage nach einer Aufstehhilfe. Die schätzen zwar einerseits das Fahrverhalten von Trikes mit tiefem Schwerpunkt, brauchen aber Assistenz für das Niederlassen beziehungsweise Aufstehen.

AnthroTech: Zunächst war das Ziel, für uns selbst ein Rad zu entwickeln, das Fahrspaß mit Alltagstauglichkeit, Sicherheit und Komfort verbindet. Die in kleinsten Stückzahlen 1991 auf dem Markt verfügbaren Dreiräder konnten uns in Rahmengenometrie und Lenkkonzept nicht überzeugen. Wir fahren natürlich selbst unsere Trikes, und so entstanden die vielen und andauernden Verbesserungen nicht nur aus Kundenfeedback, sondern aus unserer eigenen Erfahrung heraus. Auf diese Weise kam es zu dem Design unseres Dreirads mit dem bequemen Sitz und dem großzügig bemessenen Gepäckträger. Diese Idee fand sofort auch bei Menschen Anklang, für die ein gewöhnliches Fahrrad nicht geeignet ist, die aber trotzdem kein spezielles Behindertenfahrzeug fahren wollen.

IB: Welche Besonderheiten weisen diese Produkte auf? **HP Velotechnik:** Die beiden Plus-Modelle sind trotz der um elf cm erhöhten Sitz-



HP Velotechnik

fläche kippstabil, weil sie mit einer acht cm breiteren Spur ausgestattet sind. Sie können zwar nicht so rasant wie die tiefen Sport-Trikes gefahren werden. Aber sie erlauben zügiges Vorankommen und stecken Unebenheiten der Fahrbahn zuverlässig weg. Vor allem aber sieht der Fahrer aufgrund der zwei Räder vorne immer, wo er durchkommt, und die weit vorgezogene Sitzkante ermöglicht einen sehr leichten Zu- und Ausstieg. Hilfreich ist für viele auch, dass die meisten unserer Trikes seit dem Modelljahr 2007 faltbar sind. Da sieht man sonst oft viel sperrigere Geräte, die das Parken daheim oder das Reisen mit Rad beschwerlich machen.

Hasebikes: Unsere Trikes basieren auf der «Delta»-Bauweise – d.h. mit einem Rad vorne und zwei Rädern hinten. Diese erleichtert das Auf- und Absteigen, da man sich direkt an die Sitzkante stellen oder sich mit dem Rollstuhl annähern kann - Platznehmen und Aufstehen erfordern keine besonderen baulichen Hilfen. Zudem macht sie die Fahrzeuge sehr wendig, da das Vorderrad fast 90° eingeschlagen werden kann; dennoch sind unsere Räder auch äußerst kippstabil. Auch unsere Trikes, mit Ausnahme des Kindermodells Trets, sind faltbar, mit ca. 20 kg relativ leicht und gut in einem Kombi zu transportieren; das Pino Tandem kann geteilt werden. Als Hilfen für die Treibebewegung sind Spezialpedale mit Wadenfixierung und Pedalpendel erhältlich. Die Bauform mit Untenlenker erlaubt eine allgemein entspannte Armhaltung, die durch Stützen noch optimiert werden kann. Zudem bleiben die Arme beim Lenken am Körper und müssen keine weiten Wege

machen. Die Lenkung ist überdies sehr leichtgängig, da kaum Gewicht auf dem Vorderrad ist. Dies ermöglicht eine Einhandbedienung und sogar Schulterlenkung. Dank eines Racksystems kann auch ein Rollstuhl oder Rollator mitgenommen werden; die «kleine Lösung» wäre ein Gehhilfenhalter. **HP Velotechnik:** Wir bieten Ergo- und Sicherheitspedale, die ebenfalls mit einer Unterschenkel-Fixierung kombinierbar sind. Bei den Untenlenker-Griffen stehen verstellbare Handablagen plus Fixiermöglichkeit zur Verfügung. Außerdem bieten wir für sämtliche Trikes die Option Einhandbedienung an. Eine Halterung für den Gehstock gibt es natürlich auch. Die Handablagen, aber das jetzt nur nebenbei, empfinden sogar Fahrer ohne Handicap als ausgesprochen komfortabel gerade bei längeren Ausfahrten. Das bewährte Baukasten-System von HP Velotechnik erstreckt sich selbstverständlich auch auf alle Reha-Modelle. Details wie Lenkerend-Schaltung, Parkbremse oder kleinere Bremsgriffe sind «auf Zuruf» umsetzbar. **AnthroTech:** Das AnthroTech Trike ist durch den kurzen Radstand kompakt und wendig. Ein wichtiges Merkmal ist die leichte Lenkbarkeit, auch mit nur einer Hand. Durch gekreuzte Spurstangen, Kugellagerung, und angepasstem Nachlauf, Radsturz und Lenkrollradius wird ein optimales Ansprech- und Geradeauslaufverhalten erreicht. Der abgewinkelte Querholm ermöglicht einen leichten Einstieg und Aufsitzen. Zusätzlich können Aufstehhilfen, Fußschalen und Lenkerverlängerungen montiert werden. Die Schaltung und Bremsen können bei Bedarf einhändig bedient werden. Die beiden Vorderräder werden hydraulisch synchron mit Einhandgriff betätigt. Für Transport und Lagerung kann die Sitzlehne umgeklappt und das Tretlager mit Schnellspannern eingeschoben werden.



IB: ...und wenn ein Elektroantrieb gebraucht wird? **AnthroTech:** Seit 2005 bieten wir das Trike als Pedelec an, bis heute wurde das Motorsystem mehrfach modernisiert. Die Pedelec-Version bietet sich insbesondere auch für Menschen an, die durch geringe Ausdauer eingeschränkt sind. **HP Velotechnik:** Bei den Elektroantrieben erweist sich der von uns verbaute GO SwissDrive-Motor als sehr vielseitiger Assistent. Menschen mit Beeinträchtigung setzen beim Pedelec andere Prioritäten als zum Beispiel hohe Geschwindigkeit und Mega-Reichweite. Für sie ist ein Feature wie

der Rückwärtsgang viel wichtiger. Damit können sie Rangieren ohne Sitz und Pedale zu verlassen. Die Anfahrhilfe und die Intervall-Unterstützung sind dann nützlich, wenn etwa ein Bein deutlich schwächer ist. Falls gewünscht, kann der Maximalspeed von uns ab Werk heruntergeregelt werden. Unsere neue Option mit dem Shimano Steps-Tretlagermotor bietet eine vollautomatische Gangschaltung – der Fahrer braucht sich um die Bedienung praktisch gar keine Gedanken mehr machen. **Hasebikes:** Neben den «muskelbetriebenen» Ketten- und Nabenschaltungen mit 8 bzw. 14 Gängen sind bei uns elektrische Zusatzantriebe als Naben- oder Tretlagermotoren im Programm. Über ein Differenzial können optional auch beide Hinterräder angetrieben werden. Je nach Anforderung können wir auch Antriebe für ein Bein bzw. mit starrer Verbindung realisieren.

IB: Gib es spezielle Merkmale bei den Sitzen? **HP Velotechnik:** Unser 5-Punkt Gurtsystem vermittelt bei Bedarf den nötigen Halt. Alternativ dazu gibt es jetzt auch ein Pelottensystem. Der OrthoFlex-Netzstuhl am Gekko fxs verfügt über «Taschen», in die individuell geformte Polster eingeschoben werden können für eine optimale Sitzposition. Die Anpassung erfolgt üblicherweise im Fachbetrieb. Dafür bieten sich auch Sanitätshäuser mit Orthopädie-Spezialisten an. Es sei auch erwähnt, dass wir für besonders kräftige Fahrer einen XL-Sitz – breiter, tiefer, höhere Lehne – bereit stellen. **AnthroTech:** für diese Gruppe halten wir eine verstärkte Version des Trikes mit einer Auflastung von 180 kg bereit. Das kann übergewichtigen Menschen zu Bewegung und Mobilität verhelfen. **Hasebikes:** Bei uns gibt es die ergonomisch geformten netzbespannten Sitze, die in der Höhe und Neigung verstellbar sind. Diese können ebenfalls mit einem 5-Punkt-Gurtsystem ausgestattet und z. B. einer Kopfstütze ergänzt werden.

IB: Welche wichtigen Punkte fallen Ihnen noch ein? **HP Velotechnik:**

Besonders für Kinder und Jugendliche bieten wir seit 2015 das Gekko fxs an. Es passt sich in Sitz- und Rahmengröße dem Wachstum der Nutzer an und lässt sich für Körpergrößen von 115 bis 180 Zentimeter stufenlos einstellen. Die Bandbreite der Verwendung reicht von dem per Begleitgriff gesteuerten Ausflug in Fußgänger-Geschwindigkeit bis hin zur flotten Solo-Fahrt mit Freunden. **Hasebikes:** Zum Stichwort Schiebepetane: Mit dieser können Begleitpersonen auch bremsen und schalten. Auch gemeinsame Ausfahrten helfender Begleitung sind möglich, denn unsere Trikes lassen sich hinter ein normales Zweirad oder ein anderes Trike koppeln. Alternativ eignet sich das Pino für zwei Menschen mit ganz unterschiedlichen Voraussetzungen. **AnthroTech:** Durch die Robustheit der Konstruktion wird eine lange Haltbarkeit und ein hoher Wiederverkaufswert erreicht. Ersatzteile bzw. Umrüstteile werden auch für 20 Jahre alte Fahrzeuge vorgehalten.

IB: Besteht ein besonderer Aufwand für Entwicklung und Vermarktung dieser Produkte? **Hasebikes:** Zum einen war eine CE Zertifizierung aller unserer Fahrzeuge als Medizinprodukte in Übereinstimmung mit der Richtlinie 93/42/EEC erforderlich, zum anderen der Eintrag der Modelle Trix und Trets Reh in das Deutsche Hilfsmittelverzeichnis. Dazu kommen jährliche Schulungen der Händler als Medizinprodukteberater und Hilfestellungen bei der Präqualifizierung zugelassener Versorger bei den Krankenkassen. **HP Velotechnik:** Im Prinzip dieselbe Antwort von uns – der Aufwand für solch eine Hilfsmittel-Zulassung ist erheblich. Um ein Beispiel zu geben: Der Prozess für unser Gekko fxs hat zwei Jahre beansprucht (wir berichteten darüber in der IB 189, Anm. d. Red.).

IB: Wer genau fragt nach solchen Produkten? **HP Velotechnik:** Menschen mit den unterschiedlichsten Beeinträchtigungen! Spannend auf den Messen ist: Da fragen mittlerweile viele, die erkannt haben, ich brauche ja gar

kein ausgefallenes Therapierad – so ein flottes Liegerad ist ja viel besser! Teils haben sie orthopädische Probleme, oft jedoch Gleichgewichts- oder Koordinationsstörungen, ausgelöst zum Beispiel durch Schlaganfall oder Multiple Sklerose. Ebenso verschieden sind die Einsatzgebiete: Während die einen an tägliche Besorgungen denken, möchten die anderen sich durch Sport fit halten. Zudem erkennen wir eine starke Nachfrage bei Senioren. Die schätzen das sichere Fahrgefühl, das Trikes vermitteln. **Hasebikes:** Jeder, der aus welchem Grund auch immer ein einspuriges Fahrrad alleine nicht fahren kann - oder wer einfach Spaß am Liegedreirad hat! **AnthroTech:** Das Interesse am AnthroTech Trike beginnt beim Wunsch, bequem und sicher zu sitzen, oft von älteren Menschen. Stark angesprochen sind Menschen mit gesundheitlichen Einschränkungen: beeinträchtigtem Gleichgewicht, verminderter Beweglichkeit, Einhändigkeit, geringe Kraft oder Problemen beim Aufstieg auf ein normales Zweirad.

IB: Welche weiteren Einschränkungen können kompensiert oder überwunden werden? **Hasebikes:** Es gibt eine Vielzahl von Umständen, die einerseits besonders konstruierte Fahrräder erforderlich machen, bei denen andererseits Bewegung durch Radfahren eine Therapie unterstützen oder das Wohlbefinden steigern können. Hierzu zählen bakterielle und rheumatische Gelenk- und Knochenentzündungen, Hüftdysplasie, Hüftkopfnekrose, Hüftluxation, Muskeldystrophie, muskulärer Schiefhals, offener Rücken, Querschnittslähmung, rheumatische Weichteilerkrankungen, Spasmen, Stoffwechselstörungen, Wachstumsfugenlösen und Wirbelsäulen-Skoliose.

IB: Wer trägt die Kosten der Anschaffung? **Hasebikes:** Bei Kindern bis zur Vollendung des 14. Lebensjahres tragen zum großen Teil die Krankenkassen die Kosten, bei beruflichen Unfallschäden die Berufsgenossenschaften. Viele müssen leider privat zahlen. **HP Velotechnik:** Unsere

Erfahrungen sind ganz ähnlich. Bei bestimmten Indikationen, wie etwa MS, sind auch für Erwachsene bei einigen Kassen individuelle Verhandlungen nicht aussichtslos. Eventuell werden aber nicht die vollen Kosten übernommen. Was aber sehr hilfreich sein kann, ist eine Begutachtung durch den Medizinischen Dienst der Kassen vor Ort.

IB: Können bestehende Fahrzeuge nachgerüstet werden? **HP Velotechnik:** Ja, dank des Baukastens können wir sehr viel nachjustieren. Sogar den GO SwissDrive Motor bauen wir nachträglich ein – und geben vor allem auch für ein derart modifiziertes Fahrzeug eine CE-Erklärung ab! Neben den Kosten für die Teile muss da natürlich der zusätzliche Aufwand wie Montage und Versand kalkuliert werden. **Hasebikes:** Ein großer Teil der Reha-Produkte aus unserem Sortiment kann ebenfalls bei bestehenden HASE-Fahrzeugen montiert werden. **AnthroTech:** Ja, Anpassungen und Umrüstungen können von Liegerad-Fachhändlern vorgenommen werden.

IB: Gibt es Interessenten aus dem Ausland bzw. regionale Schwerpunkte der Nachfrage? **Hasebikes:** Sehr großes Interesse registrieren wir aus Norwegen, BeNeLux, Frankreich und den USA. **HP Velotechnik:** Das können wir bestätigen. In Norwegen verhalten sich die Kassen sehr kulant, wenn es um Leistungen zum Erhalt der Mobilität geht. Zum einen hat man dort offenbar realisiert, dass die Versicherten von der Bewegung aus eigener Körperkraft gesundheitlich profitieren, zum anderen spielt natürlich auch die günstige Finanzlage dort eine Rolle. In den USA, so jedenfalls die Rückmeldungen an uns, geht ein Teil der Nachfrage auf Fördermaßnahmen der Veteranenverbände zurück. **AnthroTech:** Wir verkaufen das AnthroTech vorwiegend in Deutschland.

Porträt: TETRION Spezialräder

Text: Jan Kranczoch - Fotos: Klaus Assé

TETRION Spezialräder - Klaus Assé berichtet über seinen Laden für besondere Fahrräder in Dinslaken am Niederrhein.

Info Bull, Jan Kranczoch (IB): Herr Assé, was unterscheidet ein „gewöhnliches“ Fahrradgeschäft von einem Laden für Spezialräder? **Tetrion Spezialräder, Klaus Assé:** Da gibt es schon viele Punkte, an denen sich die Läden unterscheiden. Der für mich wichtigste Punkt ist, dass ich keine Räder verkaufen muss, die ich letztes Jahr bestellt habe und die jetzt im Lager stehen. Sondern ich kann meine Kunden unabhängig beraten und gemeinsam mit ihnen schauen, welches Rad das richtige ist.

IB: Sind auch die Kunden und ihre Ansprüche anders?

Klaus Assé: Das kann ich eigentlich gar nicht genau sagen, da ich noch nie in einem «gewöhnlichen» Fahrradgeschäft gearbeitet habe. Aber die Kunden eines Spezialradladens - insbesondere die Kunden von Tetrion - sind total sympathisch, sehr aufgeschlossen und interessant, auch was den Weg zum Spezialrad angeht. Es haben sich schon mehrere Freundschaften aus diesen Begegnungen entwickelt. Ich kann mir keine besseren Kunden vorstellen!



IB: Gab es in Ihren nunmehr über 10 Jahren Tetrion bestimmte Phasen oder Ereignisse, die das Geschäft besonders beflügelt haben? **Klaus Assé:** Vor knapp 10 Jahren, als ich die Firma übernommen habe, haben die Trikes sehr stark an Nachfrage zugelegt, dann kam die Vollfederung und danach der Elektroantrieb. Dieser zunächst als Nachrüstung und anschließend von den Herstellern ab Werk.

IB: Gibt es bei den Kunden «Nachwuchsorgen» oder haben Sie auch viel jugendliches Publikum? **Klaus Assé:** Es ist zweigeteilt! Für Liegeräder und Trikes gibt es nur wenige junge Kunden, einfach schon aufgrund des hohen Kaufpreises. Da gibt es bei jungen Menschen andere Prioritäten, z. B. ein Lastenrad, um die Kinder in den Kindergarten oder die Schule zu fahren. Dadurch wird so manches Auto ersetzt.

IB: Haben Sie einen Verleih-Betrieb für Probefahrten oder zur Vermietung und welche Bedeutung hat dieser für den Betrieb? **Klaus Assé:** Bei mir kann so ziemlich alles was im Laden steht auch gemietet werden. Das finde ich sehr wichtig, um im Alltag testen zu können, ob das Rad hält, was ich mir als zukünftiger Nutzer davon



Tetrion Spezialräder

VSF. Versicherungsschein für den Fahrgast
Mitglied

Handy
0170 911 9112

VSF. Versicherungsschein für den Fahrgast
Mitglied

www.tetrion.de

• Spezialräder
• Tandemräder
• Kinderanhänger
• ...



verspreche. Das wird sehr gerne genutzt und bei einem Kauf angerechnet. Auch werden Räder gemietet, um selbst einen Tag Spaß zu haben oder diesen zu verschenken. Andere mieten z. B. ein Tandem, um damit 14 Tage Rad-Urlaub zu machen.

IB: Gibt es Regionen in Ihrer Nähe, die besonders gut für das Radfahren ausgebaut sind und spüren Sie eine Nachfrage aus diesem Grund? **Klaus Assé:** Wir haben in der Region Niederrhein/Ruhrgebiet/Holland in einem Umkreis von ca. 30 km sehr gute Voraussetzungen. Es ist flach - hier sagt man, dass wir mittags sehen, wer abends zu Besuch kommt. Es gibt sehr viele Radwege und gute Ausschilderungen für eine sichere Orientierung; alles in allem also sehr gute Bedingungen für Liegeräder und Trikes. Für Lastenräder ist es etwas zu dünn besiedelt, da die meisten Menschen hier ein Auto besitzen/brauchen und somit der Gedanke, ein Lastenrad einzusetzen, erst langsam bei meist jungen Leuten entsteht.

IB: Sie haben die GreenMachine von Flevobike im Programm. Welchen Zuspruch erfahren solche Räder mit einem besonderen konzeptionellen Anspruch? **Klaus Assé:** Das ist wie bei fast allen Modellen sehr unterschiedlich und kaum nachvollziehbar. In einem Jahr verkaufen wir drei GreenMachines, im nächsten womöglich nicht mal eine. Aber für Leute, die beginnen, sich mit Liegerädern auseinander zu setzen, hat die GreenMachine eine große Faszination und zeigt was möglich ist.

IB: Mit Blick zu der Liegerad-Nation im Westen: Welche Gründe könnte es haben, dass die Hersteller aus den Niederlanden in existenzbedrohende Krisen gerieten? **Klaus Assé:** Dazu kann ich nicht viel sagen, denn ich kenne die Geschäftsmodelle der Hersteller und ihr Vertriebskonzept in den Niederlanden nicht gut genug. Auf dem deutschen Markt spielten sie keine große Rolle, da sie kaum Vertragshändler hatten und somit viel

direkt verkauft haben. Das ist für einen Vertragshändler natürlich nicht sehr schön, wenn er die Räder und somit auch das Kapital im Laden hat und der Hersteller die Kunden direkt beliefert.

IB: Sind Sie persönlich über Tetrion zu den Spezialrädern gekommen oder waren Sie schon vorher liegend unterwegs? **Klaus Assé:** Ich bin als Kunde zu Tetrion gekommen. Recht klassisch: Ich hatte Beschwerden beim Sitzen, die Hände schiefen mir ein und auch der Nacken wurde bei längeren Fahrten steif. Ich hatte das Glück, im Ort einen kompetenten Liegeradladen zu haben. So wurde ich zu einem - naja - nicht gerade einträglichen Kunden, denn ich hatte sehr viele Fragen und Interesse an allen Dingen, die mit den Rädern zu tun hatten. Zum Ausgleich half ich in meiner Freizeit mehr und mehr im Laden mit, zumal ich mich in meinem Job (öffentlicher Dienst) nicht so wohl füllte. Dadurch entwickelte sich eine Freundschaft zum Inhaber Rainer Hovemann, und als er beschloss, aus familiären Gründen Dinslaken zu verlassen, ließ es sich eigentlich nicht vermeiden, Tetrion zu übernehmen... was ich bis heute noch nie bereut habe!

IB: Wofür interessieren sich die Kunden aus Ihrer Sicht besonders? **Klaus Assé:** Es sind zum einen Kunden, die ein Liegedreirad kaufen, weil der Gleichgewichtssinn nicht mehr so gut funktioniert und diese Räder nicht mit Reha-Rädern in Verbindung gebracht werden. Zum anderen Kunden, die viel und gerne Rad fahren und den Vorteil der Liegeräder schätzen. Ferner Kunden, die es möglichst sehr bequem haben möchten und Kunden, die die Attraktion des Besonderen schätzen. Ein paar Kunden nutzen die Räder auch, um im klassischen Sinn Sport zu treiben.

IB: Welchen Anteil machen die Trikes bei Tetrion aus – und wie wird die Entwicklung der nächsten Jahre wohl sein? **Klaus Assé:** Der Trikeanteil liegt etwa bei zwei Drittel. Das ist seit ca. 3-4 Jahren stabil.



Reich
Spezial
Liegeräder
Trikes
Tandems
und
Zusätze



IB: Kommen eventuell auch Velomobile in Ihr Programm? **Klaus Assé:** Nein, dafür ist meine Fläche und auch die Nachfrage einfach zu klein.

IB: Welchen Stellenwert haben E-Antriebe - und wie wird die Entwicklung der nächsten Jahre wohl sein? **Klaus Assé:** In den letzten Jahren ist der Anteil an motorisierten Spezialrädern immer größer geworden, analog zum konventionellem Rad. Er wird auch noch weiter zunehmen, jedenfalls auf die Trikes und Lastenräder bezogen. Sie sind immer etwas schwerer oder sowieso als Transportrad unterwegs und gleichen mit dem Antrieb das Mehrgewicht aus. Oder die Kunden brauchen Unterstützung, da sie nicht mehr oder noch nicht so leistungsfähig sind. Und auch der Spaß kommt nicht zu kurz. Es fahren nicht mehr nur «alte Leute» ein E-Bike, sondern es wird mehr und mehr im sportlichen Bereich eingesetzt. Das färbt auch auf die Spezialräder ab, denn mittlerweile kann man einfach aus Spaß einen Antrieb fahren und wird nicht als unsportlich oder eingeschränkt eingestuft!

IB: Welche Lücken im Sortiment sollten die Hersteller noch füllen? **Klaus Assé:** Im Augenblick sehe ich keine Lücke!

IB: Welche technische Innovation hat Sie in letzter Zeit besonders positiv überrascht und welche wünschen Sie sich? **Klaus Assé:** Ich habe mich sehr über die tollen gefederten Fahrwerke gefreut, da das Radfahren noch bequemer geworden ist. Entsprechend ist die Reichweite der E-Antriebe verbessert worden; somit hat das Mehrgewicht keine Nachteile. In diesem Zusammenhang würde ich mir Möglichkeiten der Antriebshersteller wünschen, was Steuerung übers Smartphone angeht und die Vereinheitlichung der Ladegeräte und Stecker. Auch Schulung und Diagnosegeräte könnten deutlich besser sein. Denn je ausgefeilter die Antriebe

werden, desto größer muss das Fachwissen des Monteurs sein.

IB: Und welches Rad ist Ihr persönlicher Favorit? **Klaus Assé:** Einen Favoriten gibt es nicht. Dadurch dass ich einen Spezialradladen habe, kann ich mir immer das für den Trip passende Rad aussuchen und fahren. Wenn es Neuerscheinungen oder Erweiterungen des Sortiments gibt, fahre ich natürlich die Neuheiten, um diese kennen zu lernen und dem Kunden aus eigener Erfahrung berichten zu können.



Maibummel 2017

Text: Christian Precht

Datum: Sonntag, 21. Mai 2017

Treffpunkt: 10:15 beim Bahnhof Burgdorf

Route: Burgdorf – Herzogenbuchsee – Burgäschisee – Burgdorf;
Veloland 84, 34, 24

Distanz: 43 km, rund 100 Hm (verteilt)
Kurze Abschnitte Naturbelag

Verpflegung: Info folgt auf Homepage (etwa ob Restaurant oder
Essen selber mitbringen)

Wir freuen uns auf viele Teilnehmer!

Elisabeth Karrer & Andi Gerber
Tel: 079 579 22 68

Verschiebedatum: Sonntag, 11. Juni 2017
(Info falls Verschiebung ab 19. Mai auf www.futurebike.ch)



HPV Tour 2017, Ligurien, Colle di Tenda

Text, Karten: Sandro Bollina

Colle di Tenda, Südseite, 1871 m.ü.M.

Wann: Samstag 23.09. bis Sonntag 01.10.2017

Anreise : Mit Zug oder Velo nach Domodossola, Abfahrt um 10¹⁵ Uhr

Rückreise: ab Bellinzona oder Domodossola

Übernachtung: Übernachtung in Hotels, keine Hotelreservierungen, wir werden jeden Tag vor Ort entscheiden.

Route: Routenvorschlag siehe Karte und Tabelle. Route kann je nach Wetter angepasst werden, Routenende in Bellinzona oder Domodossola. Gefahren wird auf Hauptstraßen und Nebenstraßen. Gewandert wird auf groben Kieswegen (Colle di Tenda, ca. 4 Km)

Alternative: Es ist auch möglich die Tour an diversen Stellen abzuändern.

Verpflegung: Gegessen wird in Restaurants.

Mitnehmen: Velokleider, leichte Kleider für den Abend, Ersatzschläuche, Pass/ID, Notfalladresse.

Gewicht: Total ca. 4 bis 8 kg.

Unterhaltung: Weindegustation am Donnerstag,

Anmeldung: Bis am 01.09.2017 an bollina@freesurf.ch oder Tel. 041 240 52 94

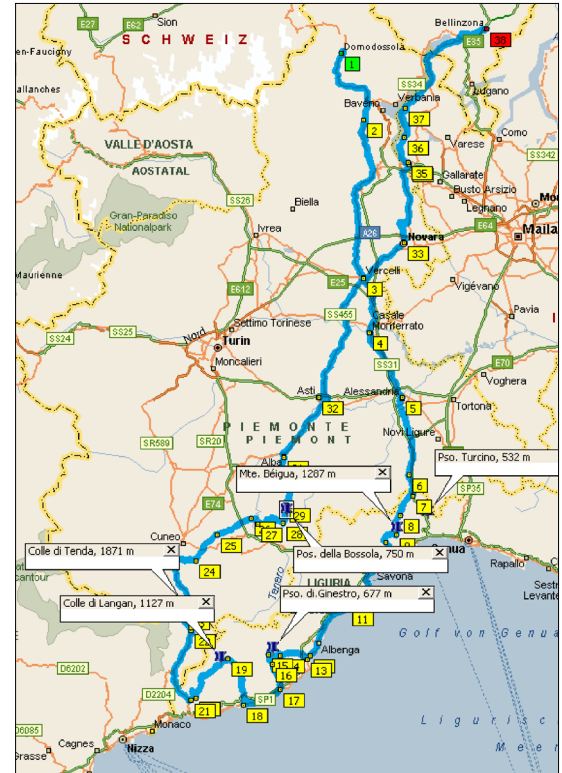
Maximale Teilnehmer: 10

Fragen: bollina@freesurf.ch oder Tel. 041 240 52 94

Ich freue mich auf Eure Fragen und Anmeldungen.



Datum	Start	Ziel	Km	Hm	Bemerkungen
Sa 23.09.17	Domodossola	Vercelli	115		
So 24.09.17	Vercelli	Ovada	90	100	
Mo 25.09.17	Ovada	Finale Ligure	100	1.200	Mte. Beigua, 1.287 m
Di 26.09.17	Finale Ligure	Arma di Taggia	90	900	
Mi 27.09.17	Arma di Taggia	Tende	115	2.200	C. di Langan, 1.127 m,
Do 28.09.17	Tende	Clavesana	95	1.100	Colle di Tenda, 1.871 m
Fr 29.09.17	Clavesana	Asti	90	400	Passo della Bossola 750 m
Sa 30.09.17	Asti	Sesto Calene	120	100	
So 01.10.17	Sesto Calene	Bellinzona	85		
Total			900	6.000	
oder, etwas flacher:					
Sa 23.09.17	Domodossola	Vercelli	115		
So 24.09.17	Vercelli	Ovada	90	150	
Mo 25.09.17	Ovada	Finale Ligure	90	450	Passo Turcino 532 m
Di 26.09.17	Finale Ligure	Arma di Taggia	70	300	
Mi 27.09.17	Arma di Taggia	Tende	75	1.100	oder 70 Km und 800 Hm
Do 28.09.17	Tende	Clavesana	95	1.100	Colle di Tenda, 1.871 m
Fr 29.09.17	Clavesana	Asti	90	400	Passo della Bossola 750 m
Sa 30.09.17	Asti	Sesto Calene	120	100	
So 01.10.17	Sesto Calene	Bellinzona	85		
Total			830	3.600	



FutureBike Schweiz • Speckweg Tour

Text: Christian Precht

Auffahrt Do 25. bis So 28.05.2017

Der Termin des Speckweg liegt traditionell eigentlich früh im April als Saisonöffnung (Zürcher Sechseläuten) , aber...



die Daten im April 2017 sind nicht optimal und schon gut belegt (UBF, Ferien ZH/BE, Ostern, Bodenseetreffen, Spezi...).

Deshalb findet die Speckwegfahrt dieses Jahr im Mai über Auffahrt statt. Der spätere Termin ermöglicht vielleicht neue Varianten, wie einen Abstecher in die Vogesen oder Abschnitte in der Schweiz.

Wie gewohnt fällt der Entscheid über die definitive Route kurzfristig, abhängig von der Wetterprognose.

Die Anzahl der Teilnehmer ist beschränkt, bei Interesse bitte (an) melden bei:

Andi Gerber • andi@futurebike.ch • 079 327 03 25.

Speckweg 2017

Ideen möglicher Routen

- Elsass - Runde (mit Abstecher Grand Ballon?) FR - Donau/ Schwäbische Alp DE
- Abfahrt Südtirol und Bogen bis Comersee IT
- 3 Belchenrunde (DE, FR, CH)
- Jura – Route CH / FR
- (Vor-) Alpen – Runde CH (z.B. Prigel, Furka, Emmental, Wallis oder Berner Oberland

Die drei letzten Vorschläge gehen teilweise in die Höhe und sind selten «April-tauglich» aber Ende Mai je nach Temperaturen und Formstand ...

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

akkurad
com

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



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



TRAIX



Bilderrätsel aus Info Bull 193

Redaktion: Andreas Pooch

In der letzten Info Bull hatten wir ein Bilderrätsel auf der Seite 38 eingefügt und fragten nach einem Russischen Dreirad. Drei Reaktionen zeigen, dass unsere Leserschaft aufmerksam ist und sich in HPV-Geschichte auskennt. Danke!

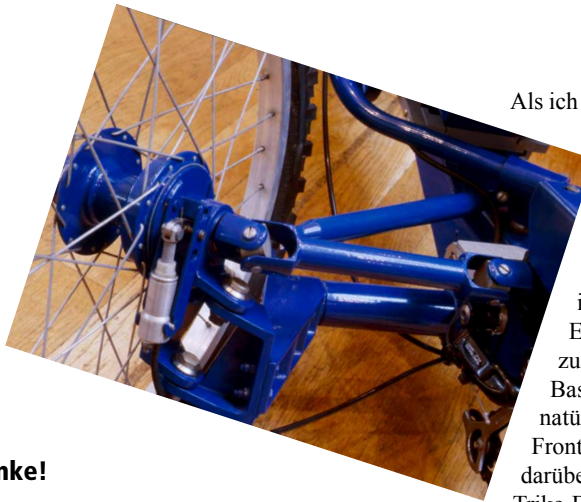
Willi Erdpohl aus Essen erinnerte sich:

in meinen Unterlagen fand ich folgendes Prospekt über das russische Dreirad Berkut.

Es könnte sich um das Dreirad handeln, das in Teilen auf den letzten Seiten der 193er Info-Bulls zu sehen ist. Anbei einige Fotos (siehe Seiten 37 - 39).

Thomas Schomisch verwies auf einen Verkaufsthread aus 2005:

Die Frage nach dem blauen Trike, dessen Details des Frontantriebs auf dem Foto in Info-Bull 193 zu sehen ist, kann ich zumindest in Teilen und mit externen Quellen beantworten.



Als ich das Foto sah, wusste ich, dass ich so was schon mal gesehen hatte. Mir schwirrte der Name «Berkut» dazu im Kopf, in Verbindung mit Spezialradlektüre von vor ewigen Zeiten – ah... Encycloepedia? Ein Blick ins heimische Archiv fördert die Encycloepedia Ausgabe 4 von 1997 zu Tage. Dort wird ein Velomobil auf Basis des Berkut-Trikes vorgestellt, natürlich im Tadpole-Layout und mit Frontantrieb. Eine Webrecherche ergibt darüber hinaus die Webseite von Berkut, Trike-Bau seit nunmehr 30 Jahren: www.berkut-trikes.com

Da man aber weder in der Encycloepedia noch auf der Berkut-Homepage ein Detailfoto vergleichbar mit dem in der Info Bull findet, habe ich Tante Google mit der Bildersuche erneut beauftragt und im Velomobilforum ein passendes Bild in einem Diskussionsbeitrag gefunden: www.velomobilforum.de/forum/index.php?threads/berkut-trike-an-werkzeugtechnisch-gut-ausgestatteten-bastler.42615/

Der Hydraulikzylinder zur Ansteuerung der Vorderradbremse eingefasst in ein U-Profil ist ziemlich eindeutig erkennbar.

Damit sind eure Fragen wie folgt zu beantworten:

1) Russische Firma Berkut

2) Baujahr nach 1986

3) Wer weiß genaueres, vielleicht Tim Botzelmann

Kurios an dieser Stelle ist nämlich, dass ich neugierig über die Bilder im Velomobilforumsbeitrag gescrollt habe und angefangen habe, diese Mail hier zu schreiben. Aber erst viel später ist mir aufgefallen, dass der Beitrag von jemandem erstellt wurde, den ich kenne – Tim Botzelmann, habe ihn bis zu seinem Wegzug aus Stuttgart regelmäßig beim Stuttgarter Liegeradstammtisch getroffen. So klein ist die Welt!

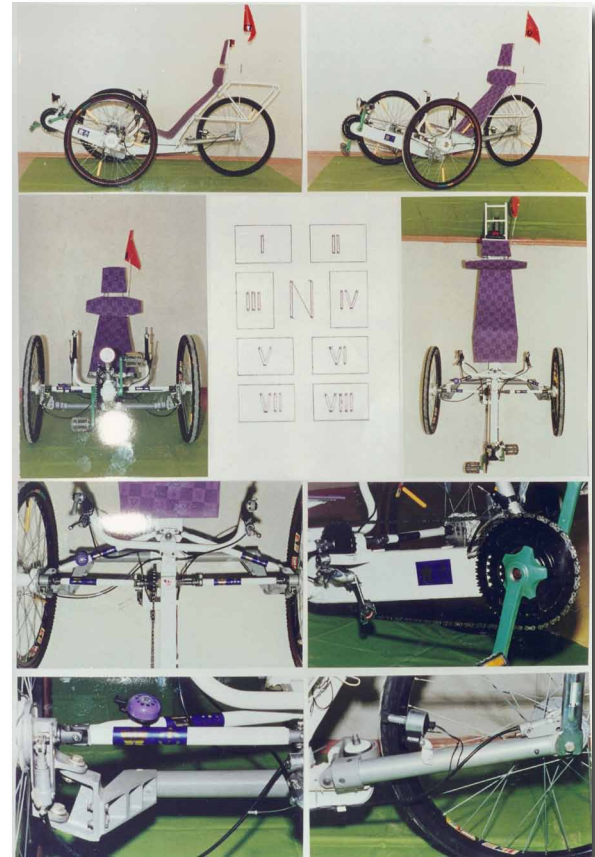
Hallo Tim,

weißt Du ungefähr, wann Dein Berkut gebaut wurde?

Beste Grüße und vielen Dank für die Info Bull, immer wieder eine unterhaltsame Lektüre!

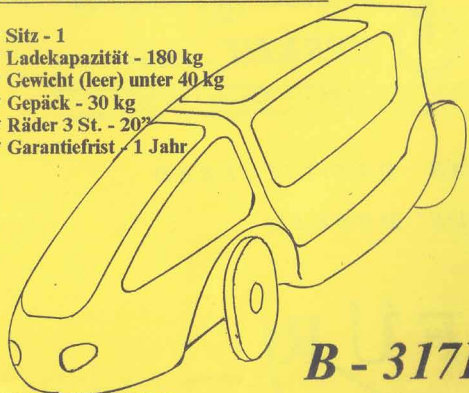
Wolfgang Bion aus Köln war auch klar:

das Trike ist ein Berkut B-317K. Ich habe noch Messeunterlagen von ca. 1996 dazu mit Abzügen von Originalfotos des Ausstellers, die ich damals auf der Ifma in Köln eingesammelt habe. Für das Trike gab es auch eine Verkleidung. Die Unterlagen stelle ich dem HPV Archiv gerne zur Verfügung.



ALLGEMEINE ANGABEN

- * Sitz - 1
- * Ladekapazität - 180 kg
- * Gewicht (leer) unter 40 kg
- * Gepäck - 30 kg
- * Räder 3 St. - 20"
- * Garantifrist - 1 Jahr



B - 317K

KAROSSERIE

- * Völlig von Aussenwirkungen geschlossen
- * Russische Materiale, ähnliche wie karbon + kevlar
- * Scheibenwischer
- * Spiegel für die Rückaussicht
- * Schiebbares Deckel
- * Scheinwerfer, 2 St.
- * Umrandungsrücklichter, 2 St.
- * Seitenrichtblinker, 4 St.
- * Akkubatterie für elektrische Ausrüstung

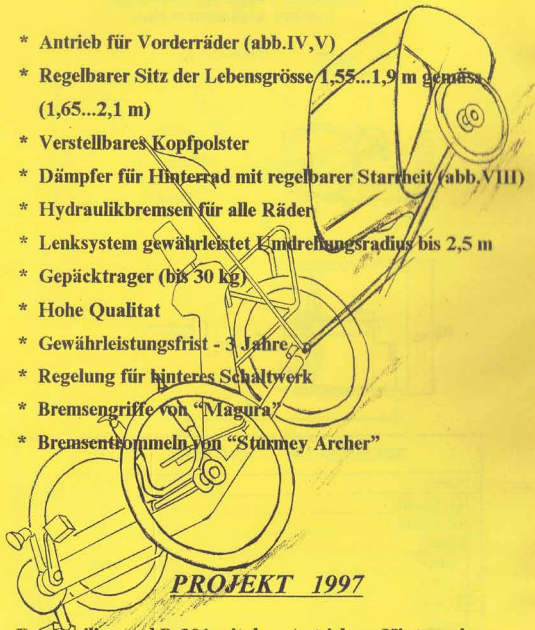
CHASSIS - 90% Aluminiumlegierungen

- * Regelbarer Sitz, der Lebeusgrösse nach 1,55...2,1 m
- * Antrieb an zwei Lenkvorderräder via Differential
- * Getriebe für Rückwärtsfahrt
- * Dämpfer mit regelbarer Starrheit an alle Räder



B-307

- * Antrieb für Vorderräder (abb.IV,V)
- * Regelbarer Sitz der Lebensgröße 1,55...1,9 m gemäss (1,65...2,1 m)
- * Verstellbares Kopfpolster
- * Dämpfer für Hinterrad mit regelbarer Starrheit (abb.VIII)
- * Hydraulikbremsen für alle Räder
- * Lenksystem gewährleistet Umdrehungsradius bis 2,5 m
- * Gepäckträger (bis 30 kg)
- * Hohe Qualität
- * Gewährleistungsfrist - 3 Jahre
- * Regelung für hinteres Schaltwerk
- * Bremsengriffe von "Magura"
- * Bremsensattel von "Stukmey Archer"



PROJEKT 1997

Der Dreiliegerad B-301 mit dem Antrieb an Hinterrad.

Der Dreiliegerad B-315. Neue Version von B-307 mit dem Antrieb an Vorderräder via Freilauf.

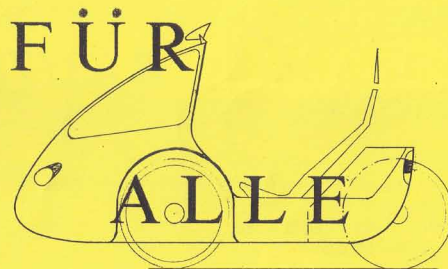


ООО "БЕРКУТ" "OUTLOOK" LTD

BERKUT . Department

125212 Moscow Russia Adm.Makarov Str. 45-91
Tel/Fax:007 095 4523398 Fax: 007 095 1760859

**DAS DREILIEGERAD
AUS MOSKAU**



B - 317K

Herr Manfred Klauda - Vertreter in Deutschland, Holland, Belgien, Luxemburg, Frankreich, Grossbritannien, Dänemark, Italien, Norwegen, Schweden, Finland. Westenriederstr. 26, 80331 München, Tel:+ 49 171 370 4970 oder + 49 89 290 4121 Fax:+ 49 89 333955

Protokoll Generalversammlung 29.01.2017 Biel

Text: Christian Precht

Entschuldigt/ Abgemeldet

Robert Stolz, Luzia Niederberger, Felix Arnold, Jean Gerber

Begrüßung, GV-Eröffnung

Der Präsident, Christian Wittwer, begrüßt um 10:05 die 23 Anwesenden und dankt dem Organisator Michael Döhrbeck.

Wahl ProtokollführerInnen und StimmzählerInnen

Zum Protokollführer wird per Akklamation Christian Precht gewählt, zum Stimmzähler Jürg Birkenstock.

Jahresberichte Präsident, Tandemclub, Rennaktivitäten

• Jahresbericht des Präsidenten

2016 war ruhiger als das Jubiläumsjahr 2015 mit der Veranstaltung im Verkehrshaus. Das Essen für die Helfer im Verkehrshaus fand dann noch 2016 statt. Die üblichen Veranstaltungen fanden 2016 statt: Maibummel, Tandemtouren, Rennen auf der offenen Rennbahn in Oerlikon. Neu waren Trainingsfahrten im Vélodrome in Grenchen.

Die Mitgliederzahl ist in etwa gleichbleibend. Der Vorstand überlegt sich, wie sich neue Mitglieder gewinnen ließen, eventuell durch eine ähnliche Veranstaltung wie im Verkehrshaus Luzern? Die Idee des Vorstands ist: etwas, bei dem Leute Liegevelos ausprobieren können. Eine Teilnahme am Urban Bike Festival (UBF) in Zürich (7. - 9. April) ist vorgesehen.

• Jahresbericht 2015 des Tandemclubs

Michael Döhrbeck zeigt die Aktivitäten des Tandemclubs 2016 und die Pla-

nung für 2017. 43 Tandempaare sind Mitglied, gleichbleibend seit ein paar Jahren. Der Tandemclub-Brunch 2017 hat schon stattgefunden. Die Touren von 2016 waren: eine Tagestour Zug – Luzern, eine 3-Tages-Tour von Zofingen aus, eine sportliche Tagestour Wolhusen - Sursee- Rain – Wolhusen (Santana) und eine Tagestour um Winterthur.

Die Planung für 2017 sieht vor: eine Dreitagestour an Pfingsten im zentralen Mittelland, am 18. Juni oder 10. September eine sportliche Tagestour Langenthal-Burgdorf und am 24. September eine familienfreundliche Tagestour um Winterthur.

• Rennaktivitäten

Andreas Gerber berichtet über die Rennen und Touren 2016. Die Speckweg-Tour 2016 führte nach Pavia & Mailand, es gab ein Einzelzeitfahren am Sustenpass (Highway to Sky), Rennen und Training auf der Offenen Rennbahn Oerlikon (gut besucht), die Teilnahme am GP d'Italia in Monza, das Bergzeitfahren Wildberg zusammen mit dem Radsportverein Oeschelbrunn (auch mit Rennvelofahrern), anschließend Rennen auf Radrennbahn Oeschelbrunn, zweimal Fahrten auf dem Vélodrome Suisse Grenchen, zum Abschluss die von Sandro Bollina organisierte Herbsttour auf Stelvio und Spluga.

2017 sind bisher vorgesehen: Fahrten im Vélodrome Grenchen, die Speckweg-Tour, Rennen auf der Offenen Rennbahn Oerlikon, Teilnahme an der HPV WM in Mannheim und die Herbsttour.

Kassenbericht

Tobias Badertscher stellt die Bilanz und die Erfolgsrechnung 2016 vor. Das Budget 2016 sah einen Verlust von CHF 2'220.- vor. 2016 waren CHF 1'500 für Veranstaltungen geplant. Das Info Bull ist für 2016 noch nicht abgerechnet: nur CHF 1'571.50 statt budgetierten CHF 7'400.-. Bis jetzt resultiert ein Gewinn von CHF 7'340.25, aber es ist noch die Rechnung für 5 Info Bull Ausgaben von ca. CHF 8'300.- ausstehend. Demnach würde sich ein

Verlust von etwa CHF 1'000.- ergeben. Der Kassenstand per 1.1.17 ist CHF 32'483.72. Insgesamt sind die Finanzen nicht nachhaltig.

Das Info Bull kostet CHF 30.- bis 32.50 pro Mitglied und Jahr, d.h. mehr als die Hälfte des Mitgliederbeitrags.

Mögliche Maßnahmen um die Finanzen zu verbessern sind: die jährliche Anzahl der Ausgaben des Info Bull reduzieren, den Mitgliederbeitrag erhöhen (ca. 33%), mehr freiwillige Spenden von Mitgliedern einwerben oder die Anzahl der Mitglieder erhöhen.

Die Veranstaltung im Verkehrshaus hat keine neuen Mitglieder gebracht.

Revisorenbericht

Felix Schneider liest den Revisorenbericht (von ihm und Edgar Teufel) vor. Die Rechnung und alle Unterlagen sind in Ordnung. Felix stellt den Antrag, die Rechnung anzunehmen und dem Kassier zu danken und ihn zu entlasten. Der Antrag wird einstimmig angenommen.

Budget 2017

Das Budget 2017 sieht einen Verlust von CHF 5'110.- vor, davon ein großer Teil für das Info Bull von 2016 (siehe oben). Für Veranstaltungen sind bisher CHF 1'500.- angesetzt, was aber das Urban Bike Festival nicht enthält.

Die Einnahmen wurden pessimistisch geschätzt. Ruedi Müller fragt, ob CHF 10'400.- für das Info Bull reichen. Es müsste eigentlich noch mehr sein. Das Budget wird mit 1 Stimme Enthaltung angenommen.

Wie die Abrechnung des Info Bull in Zukunft geregelt wird, wird der Vorstand mit dem HPV D besprechen.

Charles Henry spricht dafür, 6 Ausgaben herauszugeben, wenn es möglich ist. Auch den Versand an andere HPV-Verbände sollte man nicht einschränken. Tobias zeigt, was die Aufgaben des Kassiers sind. So kann sich sein Nachfolger auf das Arbeitsfeld einstellen. Total ist der Aufwand 5 – 10 Tage pro Jahr.

Wahlen: Präsident, Vorstand und Revisor

Rücktritte ● Neuwahl

Tobias Badertscher tritt als Kassier und Mitgliederverwalter zurück. Es hat sich noch kein Kandidat gemeldet. Christian Precht tritt als Vizepräsident und als Vorstandsmitglied zurück. Es hat sich auch noch kein Kandidat als Vizepräsident gemeldet. Für die Redaktion des Info Bull gibt es noch keinen direkten Nachfolger, aber einen Interessenten: Claud Bütler, der aber nicht anwesend ist. Christian führt die Redaktion des Info Bull ad interim außerhalb des Vorstands weiter.

Die verbleibenden Mitglieder des Vorstands sind: Michael Döhrbeck, Andreas Gerber, Erwin Villiger, Tilman Rodewald, Christian Wittwer (Präsident). Es werden alle zusammen einstimmig wieder gewählt.

Tobias erklärt sich bereit, ad interim nochmal 1 Jahr lang Kassier zu sein, aber die Mitgliederverwaltung übernimmt er nicht mehr. Da der Kassier nach Vereinsrecht im Vorstand sein muss, bleibt Tobias pro forma im Vorstand. Er wird einstimmig gewählt. Eine mögliche Aufgabenverteilung hat er präsentiert. Theo Schmidt fragt, ob es keinen Sekretär gibt. Antwort: eigentlich Nein, im Prinzip ist es Tobias. Die Mitgliederverwaltung kann außerhalb vom Vorstand erledigt werden: Maya Meili stellt sich zur Verfügung. Das wird mit Applaus begrüßt.

Rosmarie Bühler schlägt Erwin Villiger als Vizepräsident vor. Erwin stellt sich zur Verfügung. Er wird einstimmig gewählt.

Als Ersatz für Felix Schneider wird Arnold Manz einstimmig zum Revisor gewählt.

Anträge von Mitgliedern

Keine

Veranstaltungen 2017

Die Speckweg-Tour 2017 wird wieder eine 2-, 3- oder 4-tägige Tour. Andreas

Gerber sucht noch einen Ko-Organisator. Er wird einen Doodle an die Teilnehmer von 2016 verschicken.

Der Maibummel wird von Elisabeth Karrer organisiert. Zur Wahl stehen: Burgdorf – Burgäschisee – Burgdorf, Rotkreuz – Brugg, Oerlikon – Kaiserstuhl – Rheinsfelden – Oerlikon. Die Abstimmung ergibt: Variante A: 12, Variante B: 7, Variante C: 7 Stimmen. Der Termin ist der 21. Mai, Verschiebedatum: 11. Juni.

Alle Termine werden wie immer im Info Bull und auf der Homepage veröffentlicht.

Veranstaltung zur Mitgliederwerbung (Urban Bike Festival)

Tilman Rodewald stellt das Projekt vor. Die Idee entstand aus einem „Brainstorming“ im Vorstand und wurde als aussichtsreichstes Projekt ausgewählt. Tilman hat mit dem Veranstalter (Bike Days GmbH) Verschiedenes abgemacht. Das Urban Bike Festival (UBF) richtet auch zum ersten Mal den Bike Lovers Contest aus und möchte dort auch schöne «Future Bikes» ausstellen. Future Biker sind ausdrücklich eingeladen teilzunehmen. Der Vorstand möchte am UBF auch einen Testparcours einrichten. Die Ausstellung (3 Fahrzeuge) ist gratis. Dort dürfen wir auch Informationsmaterial auslegen und Mobiliar nutzen. Ein Stand am Testparcours von 3x3 m kostet CHF 3'900.-. Wir dürfen Sponsoren haben und auch Firmen aggressiver präsentieren. Tilman braucht einen Kredit, um weiter verhandeln zu können. Mündlich sind CHF 2'500.- zugesagt, d.h. es fehlen noch CHF 1'500.-. Ein Sponsoringkonzept liegt vor.

Eine Frage ist, ob wir das bis Anfang April schaffen, eine andere ob ein Stand ohne Testparcours billiger wäre. Wollen die Leute zuerst Liegevelo fahren, dann aber nicht Mitglied werden? Tilman wird den Verein Future Bike am UBF viel mehr in den Vordergrund stellen als im Verkehrshaus. Willy Dubs will umweltfreundliche Fortbewegung promoten, weniger den Verein. Charles Henry findet am UBF das Publikum passender als an der

Eurobike (Händlermesse) oder im Verkehrshaus (zu breites Publikum). Auf dem Probeparcours könne man die Leute gut ansprechen. Er ist dafür, es zu probieren. Sandro Bollina ergänzt, dass so eine Veranstaltung auch für die Mitglieder gut ist. Andreas Gerber meint: richtig oder gar nicht.

Die Kosten sind CHF 4'000.- für den Stand plus CHF 1'000.- für Sonstiges, die gesamten Kosten für Future Bike somit CHF 5'000.-.

Michael Döhrbeck fragt: Wie werben wir genug Helfer an? Tilman hat schon einen Doodle vorbereitet.

Der Antrag des Vorstands ist ein Kredit von CHF 5'000.-. Dieser wird mit 21 Stimmen ohne Gegenstimme mit 3 Enthaltungen angenommen.

Für die Teilnahme stimmen 18, niemand dagegen und 6 enthalten sich.

Als letzter Termin, wann alles fertig sein muss, wird der 18. März bestimmt.

Sonst machen wir einen Rückzug.

Den Termin für den Vertragsabschluss wird Tilman am 30. Januar mit Erwin Flury vom UBF vereinbaren.

Auf der Anwesenheitsliste kann sich jeder als Helfer eintragen.

Varia gab es keine

Rekorde und Regeländerungen in der WHPVA

Battle Mountain wird immer bergab gefahren. Das Gefälle beträgt etwa 2/3%. Da nur in eine Richtung gefahren wird, sind die Rekorde eigentlich irregulär, dafür aber spektakulär hoch. Theo Schmidt möchte der WHPVA vorschlagen, eine Kategorie über 200 m ohne Gefälle einzuführen. Dabei darf der Endpunkt nicht tiefer liegen als der Anfangspunkt (des Anlaufs), und das Gefälle nirgends größer sein als 2/3%.

Charles Henry meint, dass man dann den Bruch mit Rekorden von 140 km/h riskiert, da auf flacher Strecke nur gut 100 km/h möglich sind. Er findet die Regelung aber gut.

Die Generalversammlung bestätigt Theos Idee per Applaus. Zusammen mit

Edgar Teufel wird er den Vorschlag bei der WHPVA anbringen.

Future Bike Fahrzeuge im Nationalen Velomuseum

3 Fahrzeuge im Velomuseum gehören Future Bike: das Jaray, das Vacuum und der Flevo Racer. Für diese wird ein Platz gesucht. Jürg Affolter schlägt vor, die Fahrzeuge als Leihgabe an das Zeppelin-Museum in Friedrichshafen zu geben. Das Jaray ist bei Paul Rudin und kann dort vorderhand bleiben. Das Vacuum ist einmalig in Europa und Future Bike soll es behalten. Felix Schneider würde das Jaray sogar kaufen (aber vorerst ist es ja untergebracht). Rosmarie fragt Walter Berger, ob er das Vacuum nimmt.

Archiv Future Bike

Das Archiv kann jederzeit (in schöner Umgebung) bei Theo Schmidt in Steffisburg benutzt werden.

Bike Lovers Contest

Dieses Jahr: Edelräder, «Classy Bikes». Die Regel ist, dass nicht mehr als fünf produziert werden oder wurden, und das Fahrzeug nicht älter als drei Jahre ist.

Persönlicher Standpunkt von Tilman Rodewald

Tilman sieht Future Bike als Verein in einer anderen, besseren Verfassung als vor 2 Jahren. Es laufen mehr Projekte. Der Vorstand unterstützt diese gut, seit Christian Wittwer Präsident ist.

Dazu sagt Andreas Gerber: Vielleicht schaffen wir es 2017 sogar, eine neue Homepage auf die Beine zu stellen.

Neu ist der Auftritt bei Facebook, der von Tilman herausgegeben und betreut wird. Dort gibt es immer viele Besucher, wenn neue Sachen aufgeschaltet werden.

Ende des offiziellen Teils: 13:50.

Inoffizieller Teil

- Vortrag «Vom Laufrad zum Flugvelo» von Michael Döhrbeck

- Präsentation Nils Hofmann, Bau eines Velomobils

Nils befasst sich seit ein paar Jahren mit der Idee «Velomobil». 3 Leute haben nach seinem Aufruf im Info Bull Interesse an einer Zusammenarbeit gezeigt. Alltagstauglich, sicher und zugleich luxuriös ausgestattet soll das Mobil sein. Einfacher Einstieg. Nicht schwitzen und bei jeder Witterung fahrbar - sind weitere Anforderungen. Man soll nur wenig (oder nicht) schalten müssen. Elektrische Unterstützung ist vorgesehen. Es muss einen «Wow»-Effekt auslösen. Die Teilnehmer der Generalversammlung stimmen voll zu. Es kommt eine lebhaft Diskussion zustande. Die Generalversammlung des Future Bike ist nicht das Zielpublikum, wenn man die Masse interessieren will.

- Arnold Manz bietet DVD-Videos vom Bergzeitfahren Wildberg 2016 und von den Rennen auf der Rennbahn Oeschelbrunn 2016 an.

- Herbsttour Sandro 2017

Sandro stellt die Tour mit Details vor: 23.09. - 01.10., total 855 km, weniger Höhenmeter als früher.

- Video Willy Dubs

Wieviel Spaß Kinder an Velomobilen haben können, zeigen zwei Videos von Willy Dubs.

- Herbsttour 2016

Eine schöne Diashow der Herbsttour 2016 zeigt Charles Henry.

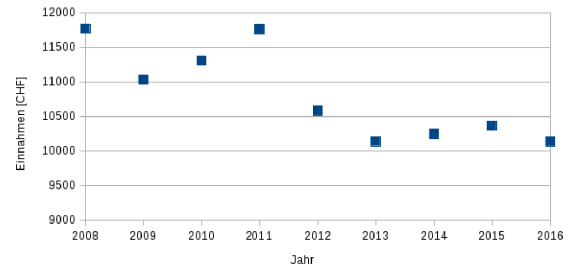
- Elektrifiziertes Peregrin

Erwin Villiger zeigt sein elektrifiziertes Peregrin. Der Motor ist von Maxxon. Das Peregrin wiegt jetzt 21 kg. Die Reichweite hat er noch nicht getestet. Einmal hat eine Batterieladung für 60 km und 1.200 Höhenmeter mit 15-18% Maximalsteigung gereicht. Der Motor hat sich nie überhitzt, wie das bei Hinterradmotoren sonst häufig vorkommt. Man kann den Motor ausschalten, um den vollen Trainingseffekt zu haben. Der Motor ist nicht lautlos, da er ein Getriebe hat und wiegt 3,5 kg, eine Batterie 3,2 kg. Erwins Erwartung, dass er bergauf Kraft spart, ist erfüllt. Aber das war teuer.

Budget 2017

	2016		Budget 2017	
	Aufwand	Ertrag	Aufwand	Ertrag
Infobull	1571.50	1335.00	10400.00	800.00
Internet / Homepage	841.65		850.00	
Tandemclub	200.00		500.00	
Haftpflichtversicherung	430.00		430.00	
Veranstaltungen	422.30	131.00	1500.00	
Werbematerial				
Diverses/Spesen	565.30		1000.00	
Mitgliederbeiträge	34.20	10134.62	30.00	9500.00
Mitgliedschaft ECF	195.42		700.00	
Gewinn/Verlust	7340.25			5110.00
Total	11600.62	11600.62	15410.00	15410.00

Mitgliederbeitrag



Erfolgsrechnung 2016

	Budget 2016		2016	
	Aufwand	Ertrag	Aufwand	Ertrag
Infobull	7400.00	700.00	1571.50	1335.00
Internet / Homepage	850.00		841.65	
Tandemclub	500.00		200.00	
Haftpflichtversicherung	430.00		430.00	
Veranstaltungen	1500.00		422.30	131.00
Werbematerial	500.00			
Diverses/Spesen	1000.00		565.30	
Kapitalertrag				
Mitgliederbeiträge	40.00	10000.00	34.20	10134.62
Mitgliedschaft ECF	700.00		195.42	
Gewinn/Verlust		2220.00	7340.25	
Total	12920.00	12920.00	11600.62	11600.62

Future Bike CH

Revisorenbericht der Rechnung 2016

Zu Händen der GV vom 29. Januar 2017

Am 29.1.2017 haben wir die Rechnung per 31.12.2016 geprüft.

Der Postkonto-Saldo ist per Anfang und Ende Jahr ausgewiesen.

Die Rechnung ist übersichtlich und sauber geführt und die Belege sind vorhanden.

Die Rechnung schliesst mit einem Gewinn von CHF 7340.25 ab.

Das Kapital des Vereins per 31.12.2016 beträgt CHF 32483.72.

Wir beantragen der Versammlung, die Rechnung 2016 unter Verdankung der Arbeit des Kassiers zu genehmigen und ihm Decharge zu erteilen.

Biel, 29.1.2017

Die Revisoren

F. Schneider

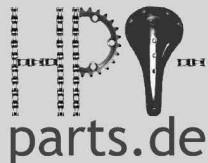
Felix J. Schneider

Edgar Teufel

Edgar Teufel



- Fahrräder
- Teile
- Zubehör
- Antiquariat



parts.de

Spezialitäten

- NoFrill - das Rad für Kleine
- Co-Motion - Tandem, Reiserad, ...
- Rolf Prima - Laufräder
- MonkeyMirrors - Helmspiegel
- ROLL Recovery R8 - Massagegerät und einiges mehr.

www.hpv-parts.de • info@hvp-parts.de

STECKBRIEF • GESUCHT



future bike.ch

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.

Verein Future Bike CH, 4600 Olten, info@futurebike.ch

Selbstanzeigen sind durchaus erwünscht!

mit 3-Räder

unterwegs.ch
outdoor & velo



mit unseren Liegevelos von:

HP Velotechnik Scorpion Streetmachine Grasshopper Spirit

ICE Vortex Adventure Sprint • Lightning • Flux • Hase

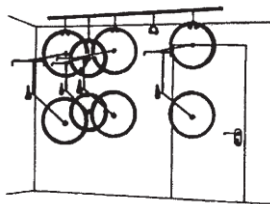
velos trekking
rain 31
ch-5000 aarau

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

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

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

Velo Aufhänge-System



Aufgehängt an einer Schiene können die Velos an Wägelchen hängend 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

29. - 30. April 2017— SPEzialradmesse Germersheim

www.spezialradmesse.de

Mai 2017 — Radbahn Oerlikon ↔

Training auf der offenen Radrennbahn - www.futurebike.ch

07. Mai 2017— Sportliche Tagestour

Langenthal - Affoltern i.E. - Burgdorf - von Claudia Mühlhäuser & Bernt Fischer - anmelden auf www.futurebike.ch

20. Mai 2017— Highway to Sky - Zeitfahren Sustenpass

www.highwaytosky.com

21. Mai 2017— Future Bike Maibummel

flach und familienfreundlich, Details folgen, Ausweichdatum 11. Juni

25. - 28. Mai 2017— Future Bike Speck weg

flach und familienfreundlich, Details folgen, Ausweichdatum 11. Juni

26. - 28. Mai 2017— Maitour Oldenburger Liegeradgruppe

www.oldenburger-liegeradgruppe.jimdo.com

28. Mai 2017— Säntis Classic

www.saentis-classic.ch

03. - 04. Juni 2017— 42. Festival da Sport Monza

Mit Liegeradrennen? - www.propulsioneumana.it

03. - 05. Juni 2017— Tandemclub Tourenwochenende

Tagestouren ausgehend von der Jugendherberge Baden - anmelden unter www.futurebike.ch im Kalender

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

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

10. - 11. Juni 2017— AGM - Mitgliederversammlung ECF

www.ecf.com

13. - 16. Juni 2017— Velo City 2017 - NL

www.velo-city2017.com

23. - 25. Juni 2017— Cyclevision Sloten

www.ligfiets.net/commissia/cyclevision.html

25. Juni 2017— Sportliche Tagestour

Tagestour für sportliche Tandempaare - Anmeldung: www.futurebike.ch Kalender

07. - 09. Juli 2017— Rekordfahrten Lausitzring

www.hpv.org

15. - 23. Juli 2017— BHPC Lasham Rally UK

www.bhpfc.org.uk

16. Juli - 05. August 2017— 3Wheels4France

www.3wheels4france.eu

12. August 2017— DLC Meppen

www.moorligger.de

25. - 26. August 2017— DLC Köln

www.hpv.org

30. Aug. - 02. Sep. 2017 — EUROBIKE

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

02. September 2017— 2. Bergzeitfahren Wildberg

Details folgen

03. September 2017— DLC Öschelbronn

Details folgen

19. - 21. September 2017— International Cycling Conference Mannheim

www.umweltbundesamt.de/en/international-cycling-conference-startseite

21. - 22. September 2017— International Cycling & Safety Conference

www.icsc2017.ucdavis.edu

24. September 2017— Familienfreundliche Tagestour

Raum Winterthur - mit Besichtigung der Kyburg - Anmeldung www.futurebike.ch

23. September - 01. Oktober 2017— Future Bike Herbsttour

von Sandor Bollina - Ligurien, Colle di Tenga - www.futurebike.ch & Seite 31

November 2017— Future Bike Herbsthock ↔

Details folgen

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. 200,- |
| • 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: **IBAN CH38 0900 0000 8002 1211 7**

Wenn immer möglich, bitte elektronisch überweisen, da sonst Zusatzkosten anfallen (aus dem Ausland auch in bar direkt an den Kassier möglich – bitte keine Checks).

Jahres – Mitgliederbeiträge HPV – D

- | | |
|--|--------|
| Schüler, Studenten, Erwerbslose
(bitte jährlich nachweisen) | 25,- € |
| Einzelmitglieder | 40,- € |
| Familien | 60,- € |
| juristische Personen | 85,- € |

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

Magazinpreis

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

Herausgeber

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

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 an info@ld-vlg.de senden - Schriften in Kurven oder Pfade umwandeln. Immer zur Kontrolle einen Ausdruck darlegen 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	breit	hoch
1		210 mm	148 mm
1/2	quer	210 mm	74 mm
1/2	hoch	105 mm	148 mm
1/4	hoch	52 mm	148 mm
1/4	quer	105 mm	74 mm

andere Formate auf Anfrage • bitte 3 mm Beschnitt zufügen!

Anzeigen an info@ld-vlg.de

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



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



future bike ch



tandemclub ch

Future Bike Schweiz

Verein Future Bike CH, Postfach, 4600 Olten • vorstand15@futurebike.ch
www.futurebike.ch • facebook/futurebikech

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

Erwin Villiger - Dorackerweg 18 - 4448 Läufelfingen • Tel. 0 79 - 636 10 72 • info@futurebike.ch

Kassier (interim)

Tobias Badertscher - Neufeldstr. 137 - 3012 Bern • info@futurebike.ch

Tandemclub

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

Web-News-Editor

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

Öffentlichkeitsarbeit, Redaktion Info Bull

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

Koordination Info Bull

Christian Precht - Regensbergstr. 49 - 8050 Zürich • Tel. 0 44 - 311 82 05

Anlaufstelle Neumitglieder & Interessenten, Mitgliederverwaltung

Maja Meili - Püntenstr. 28 - 8932 Mettmenstetten • Tel. 0 44 - 768 21 54 • info@futurebike.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 - Gutenbergstr. 24 - 3011 Bern • Tel: 0 31 - 301 56 36

Vertreter in der WHPVA - Webmaster - Archiv Future Bike CH

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

Webmaster

Ralph Schnyder - Rebgrasse - 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.



future bike ch



tandemclub.ch

«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.



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

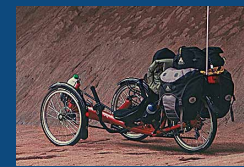
Jetzt
testen!



Steintrike Wild One

die ultimative Fahrmaschine,
nun auch mit faltgelenk!!





Angel Dir das Komfort-Trike!

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

Höher, breiter, komfortabler: Das war der Anspruch für ein neues Dreirad-Konzept – und damit hat HP VELOTECHNIK eine kleine Revolution bei den Tadpole-Trikes eingeleitet: Aus dem Liegerad ist ein Sessel-Trike geworden. Das *Scorpion plus* mit der überragenden Sitzhöhe von bis zu 57cm bietet Komfort pur.

Groß geworden: Mit den *plus*-Baureihen sind die *Scorpione* in fast jeder Hinsicht gewachsen. Mehr Höhe bedeutet bessere Übersicht und viel leichteren Zustieg. Mehr Breite bedeutet neben großer Kippstabilität: Sie können so bequem einsteigen, wie Sie sich in einen Stuhl setzen. Und mehr können Sie jetzt auch in puncto Zuladung erwarten: Trotz des weit ausgespannten Rahmens verträgt das Rad bis zu 150 kg

Zuladung. Nur in einer Hinsicht ist der neue *Scorpion* kaum gewachsen: bei den *Faltmaßen*.

Das Komfort-Plus: Überragend ist nicht nur die neu definierte Sitzposition. Maßstäbe in Sachen Komfort setzen zum Beispiel auch Handauflagen und Motor. Den können Sie entweder mit Rückwärtsgang haben oder mit unserer Neuheit für 2017, der vollautomatischen Gangschaltung.

Lassen Sie sich verwöhnen, erleben Sie den *Scorpion plus* bei einer Probefahrt – auch erst mal ohne Kanu oder Grill. 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