

# Info Bull

# 196

August 2017



## HPV-WM in Mannheim samt Geburtstagsfeier 200 Jahre Fahrrad

Tandemclub Pfingstwochenende  
Speckwegtour

Maibummel  
Velocity-Konferenz

Technik-Ticker  
WHPVA-Regeländerungen

Das Liegerad.

**Toxy**<sup>®</sup>  
www.toxy.de



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

**Trimobil**.net  
www.trimobil.net

**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 HPV und die Gestaltung der Zukunft

■ Kultur

24 Monnem-Bike

27 Video-Wettbewerb von Toxy

28 HPV-WM in Mannheim

35 Kleines Buchgeschenk

36 Velo-city 2017

■ Technik-Ticker

16 200 Jahre Fahrrad

17 Microlino News

18 Zox4

19 Bericht vom Liegeradmarkt

22 Kohle-Thermoplaste

23 ZEM wieder da

■ Rennen/Rekorde

14 Regeländerungen bei der WHPVA

■ Reise

6 Tandemclub Pfingsttour

8 Maibummel

10 Speckweg-Fahrt

■ Service

48 Leserbrief

40 Termine

41 Impressum

43 Wer macht was?

44 Aus der Redaktion

45 Leserbrief



Titelfoto: © Michael Hänsch

## Der HPV und die Gestaltung der Zukunft – Eine Zwischenbilanz

Text: Michael Hänsch

Veränderungen sind ein stetiger Prozeß, denen Vereine und damit der HPV unterworfen sind.

Nehmen wir als Beispiel für Veränderungen im Mobilitätsbereich die Automobilentwicklung: Bisher wurde die Notwendigkeit von Rennen damit begründet, daß Entwicklungen aus dem Rennsport vorteilhaft in die Serien-Fahrzeuge integriert würden. Dieses Argument gilt seit etlicher Zeit nicht mehr. Das Gleiche betrifft die Fahrrad-Entwicklung: Auch hier sind die Technologien ausgereift, sodaß z.B. neue Schaltungen nicht zwingend der Taufe durch Rennveranstaltungen bedürfen.

Diese Frage sei erlaubt: Entspricht der Fokus mancher HPV-Altvorderer auf Wettbewerbe in Form von Rennen nicht einem überkommenen Dogma? Wettbewerbe sind nur ein Bruchstück aus dem umfangreichen Repertoire, das wir bieten können. Und was gibt unseren Rennveranstaltungen die besondere Note?

Unsere Besonderheit bei Renn-Wettbewerben gegenüber Rennradveranstaltungen wie Tour de France ist die Vielfalt an Fahrzeugtypen, die gemeinsam auf derselben Strecke unterwegs sein können, ohne sich zu behindern. Bei unseren HPV-Weltmeisterschaften dominiert die Freude am gemeinsamen Erleben, wie wir es in Mannheim aktuell erleben durften. Eigene Konstruktionen sind nicht nur erlaubt, sondern gewünscht. Im HPV wird Erfindergeist gelebt im Gegensatz zum stark reglementierten üblichen Rad-Rennsport.

Wird der HPV in der Öffentlichkeit wahrgenommen? Wenn ja, wie? Ich wage die These: Wenn der HPV als entscheidende Interessenvertretung für die Entwicklung von Mobilitätskonzepten wahrgenommen wird, dann ist er zukunftsfähig.

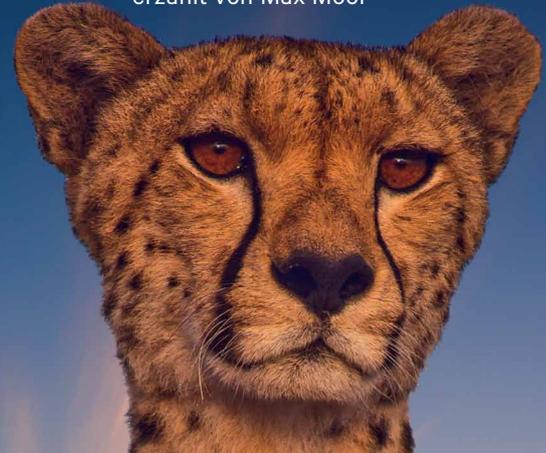
Zukunftsfähigkeit ist die Bedingung für weitere erfolgreiche Existenz. Für den HPV bedeutet das, sein Selbstbild mit sich verändernden Umweltbedingungen fortgesetzt synchronisieren zu können.

Mit der Erweiterung der Mobilität durch Assistenzsysteme haben wir es mit einem sich hochdynamisch verändernden Umfeld zu tun. Aus meiner Sicht hat der HPV hier die Pflicht, Deutungshoheit zu wagen.

Der HPV erarbeitet sich ein Stück Deutungshoheit, wenn er von wichtigen Entscheidern bewußt wahrgenommen wird. Dazu gehören die Planer von Verkehrsinfrastruktur.



Eine der berührendsten Geschichten der Natur,  
erzählt von Max Moor



# MALEIKA

von Matto Barfuss

AB 12.OKTOBER IM KINO!



[www.maleika-film.de](http://www.maleika-film.de)



/ Maleika Fanclub

Frage: Wird der HPV von diesen Entscheidern bewußt und positiv wahrgenommen?

Mit Akku-Unterstützung, elektrischem Zusatzantrieb und Sensorik sind neue Mobilitätsverfahren mit ressourcenschonenden Liege-Fahrrädern und nicht nur mit schweren PKWs möglich. Das beflügelt die Fahrradentwicklung und damit gewinnt die gesamte Gesellschaft.

Der HPV verfügt über Mitglieder, von denen einige das Potential haben, sich bei der Gestaltung intelligenter Mobilität wegpunktesetzend einzubringen. Ist es nicht unsere gesellschaftliche Aufgabe und Pflicht, diesen Reichtum zu heben? Damit gewinnt der HPV als Marke und an Deutungshoheit.

Deutungshoheit wird ständig neu definiert und gewonnen aus dem Ringen um Gültigkeit.

Meine abschließende Frage dazu: Gibt es im Fahrradbereich Definitionen für Grade bzw. Stufen von Unterstützung bzw. Assistenzsystemen?

Daraus ergibt sich mein Credo: Die Varianten bzw. Stufen von Assistenzsystemen dürfen wir nicht nur den Herstellern von Lieferrobotern und der Autoindustrie überlassen. Wir als HPV haben die gesamtgesellschaftliche Aufgabe, diese Entwicklungen aktiv zu gestalten und zu begleiten.

## Tandemclub Pfingstwochenende in Baden, 6.-9. Juni 2017

Text, Fotos: Claudia Studer

**Endlich geht's los. Das lang ersehnte Tandemclub Pfingstlager steht vor der Tür. Einige Tandemclubler reisen bereits am Freitagabend an und genießen gemeinsam den Tagesausklang auf der Terrasse der Jugendherberge Baden.**

Nach einer erholsamen Nacht besammeln sich bei schönstem Wetter: 3 Tandems, 1 Liegetandem, 1 Fahrrad mit Trets (Anhänger), 1 Fahrrad mit Kinderanhänger, 1 Liegefahrrad sowie ein Einzelfahrrad zur Tour. Es geht auf schönen Nebenstraßen und Radwegen zum Klingnauer Stausee, wo wir auf einem Hochsitz diverse Vögel beobachten können. Die Kinder suchen unterdessen einen Geocache, genauer gesagt ein Filmröllchen. Nur: wie sieht so ein Filmröllchen denn aus (und was ist überhaupt ein Film...?). Leider fanden sie auch nach intensivem Suchen kein Filmröllchen.

Weiter fahren wir nach Felsenau. Bei einer Feuerstelle grillieren wir unser Mittagessen und kühlen uns beim Brunnen ab. Es bleibt auch genug Zeit zum Plaudern, Fachsimpeln und die Velosättel nach Anleitung neu einstellen. Nachdem wir alle gestärkt sind, radeln wir den Rhein entlang Richtung Bad Zurzach. Einige nutzen die Gelegenheit und entspannen ihre Muskeln in den warmen Thermen. An-

dere fahren weiter via Siglistorf - Ennetbaden zurück zur Jugendherberge, während die müderen Radler den Zug direkt nach Baden nehmen, um sich im Freibad abzukühlen.

Späterer Treffpunkt ist für alle im Freibad in Baden. Mit Wellenbad, langer Rutschbahn oder Matschbecken für die Kleinen ein Riesenspaß. Fluchtartig verlassen wir nach dem Abendessen das Bad, erhalten dann aber



Liegetandem als Kindertransporter  
(mit Kinderzusatzantrieb)



beim Nachhauseweg trotzdem nochmals eine kleine Erfrischung durch den Gewitterregen.

Am nächsten Morgen ist das Wetter bedeckt, aber angenehm warm. Wir fahren via Furttal – Buchs - Nassenwil nach Steinmaur und machen Halt bei einer Storchkolonie. Mit Feldstecher und Fotoapparat bewaffnet bestaunen wir die Storchennester mit den Jungvögeln. Nach der Mittagsrast folgt ein kurzer Aufstieg und dann die verdiente Abfahrt durch das Wehntal nach Niederweningen. Dort besuchen wir das Mammutmuseum und bestaunen das Skelett, das vor ein paar Jahren im Dorf gefunden wurde. Dank einer interessanten Führung erfahren wir viele ausführliche Details über das Leben der Mammuts und das Schweizer Klima zu dieser Zeit.

Zurück in Baden genießen wir den sommerlichen Abend bei einem feinen Abendessen in der Altstadt Badens. Während die Kinder sich austoben,

bleibt für die Älteren genug Zeit zum erneuten Fachsimpeln und Ausspannen.

Am Pfingstmontag heißt es bereits wieder Fahrradtaschen packen. Das Wetter ist unbeständig. Nach einem ausgiebigen Morgenessen machen sich einige bereit zur Tour via Bremgarten – Muri – Wohlen und weiter bis nach Lenzburg, um von dort die Heimreise anzutreten. Andere Teilnehmer besuchen zuerst das Kindermuseum Baden (welches sehr empfehlenswert ist) und reisen danach nach Hause.

Die Tage in Baden waren sehr abwechslungsreich und wir haben das Radeln und das gemeinsam unterwegs sein sehr genossen.

Vielen Dank den Organisatoren Daniel und Nyana, der Unterkunft sowie der Tandemtouren-Koordinatorin.

## Maibummel 2017: familiengerecht, aber ...

Text: Christian Precht - Fotos: Ruedi Müller

**Die Strecke war 42 km lang und damit auch von Schulkindern zu bewältigen, sofern diese gerne radfahren. Flach war sie auch. Für nicht so sportliche Future Biker war sie damit ebenfalls ideal. Außerdem führte der Maibummel, wie meist, durch die wunderschöne Schweizer Landschaft, diesmal im Kanton Bern.**

Leider waren trotzdem nicht mehr Maibummler dabei als sonst: etwa 25. Mit Niels Stolz war aber ein Kind mehr dabei als üblich. Sein Kommentar: Das Tempo war zu ungleichmäßig und teilweise zu hoch. Sonst hat es ihm aber gut gefallen. Soviel zum „aber“.

Auch wenn nicht allzu viele Teilnehmer dabei waren: Es waren Fahrzeuge aller Typen vertreten, außer normalen Tandems. So gab es Mitfahrer auf normalen Velos, solche auf Langliegern aus Stahl, solche auf Kurzliegern aus Karbon, zwei auf einem Liegetandem, zwei auf je einem Liegedreirad. Die ganz normalen Liegevelos waren natürlich auch dabei.

Das Wetter war einfach wunderbar. Am Mittagshalt lag auch ein See, der zum Bade lud, der Aeschisee. Nur wenige nutzten allerdings die Gelegenheit. Beim Essen im Restaurant waren dann alle dabei. Leider mussten wir in zwei räumlich getrennten Gruppen essen, weil eine große Konfirmationsgesellschaft viele Plätze belegt hatte. Gut unterhalten haben wir uns



(jedenfalls in meiner Gruppe) dennoch.

Auf dem Rückweg wie auf dem Hinweg konnte man meistens nebeneinander fahren, weil die Strecke abseits der Straße verlief. Das wurde auch genutzt, um in aller Ruhe miteinander zu reden. Viel zu schnell war dann der Maibummel vorüber. Siehe auch oben den Kommentar der jungen Teilnehmer zum Fahrttempo.

Weil er so schnell vorüber war, fuhren darum einige weiter in Richtung Olten, um dort den Zug nach Zürich zu nehmen. Andere fuhren nach Bern. Unterwegs wurde natürlich in beiden Gruppen munter weiter geredet.

Die Organisatoren, Elisabeth Karrer und Andi Gerber, dürfen gerne wieder mal einen Maibummel organisieren oder für den nächsten Maibummel Tipps geben. Sie haben es gut gemacht. Das „aber“ ist recht klein.



Aufbruch in fröhlicher Stimmung am Bahnhof Burgdorf

## Speckwegfahrt 2017

Text: A.Gerber – Fotos: M. Ammann

**Die FutureBike CH Speckwegfahrt fand heuer das elfte Mal statt. Statt Routine gab es einige Neuigkeiten: Erstmals fand der Speckweg im Mai statt, erstmals führte der Speckweg nach Deutschland, und im Gegensatz zu früheren Ausgaben erreichte der Anteil an Radwegen und Abschnitten mit Kieswegen einen atypisch hohen Wert.**

Die Tour gefiel den Teilnehmern aber trotzdem oder vielleicht gerade deswegen, und ich bin schon freudig gespannt, was der Speckweg 2018 bieten wird.

### **Der Speckweg als traditionelle Saisonöffnung im April**

ist ein zentraler Bestandteil des Future Bike Saisonprogrammes. Dieses Jahr war es jedoch verflüxt: Mit Ostern, Spezi, dem Urban Bike Festival in Zürich (mit Teilnahme Future Bike) usw. war im April jedes Wochenende besetzt. Flexibel wurde der mögliche Zeitraum um den Mai erweitert, und es kristallisierte sich das Auffahrtswochenende als bevorzugter Termin heraus. Dies hatte vor allem für den Organisator eine neue Komponente: Im April ist es kaum ein Problem, vor Ort ein Hotel zu finden. Im Mai und dazu noch über Auffahrt sieht dies für eine Gruppe von 11 Personen anders aus. Dass gerade an diesem Wochenende in Sigmaringen das Jubiläum „100 Jahre Zündapp“ stattfand und deshalb in weitem Umkreis alle Hotelzim-

mer schon lange im Voraus gebucht waren, half diesbezüglich auch nicht.

### **Der Speckweg führt in den sonnigen Süden**

Die Strecken durch Italien kennen wir schon von etlichen Speckwegfahrten und Herbsttouren, aber keine Regel ohne Ausnahme: Richtung Jura/Doubs führten auch schon zwei Speckwegtouren. Angesicht des späten Termins bot es sich an, neue Speckwege zu erfahren. Getreu dem Motto „Ab in den sonnigen Süden“ ging es 2017 durch Süd-Deutschland, ab Schaffhausen Richtung Donau, dieser entlang bis Ulm, retour via Schwäbische Alp an den Bodensee und weiter bis Zürich.

### **Der Speckweg ist asphaltiert!**

Auch hier haben wir gesündigt wie noch nie. Ein Kernstück der Route war das 50 km lange Teilstück durch den reizvollen Naturpark Obere Donau zwischen Tuttlingen und Sigmaringen. Der Radweg verläuft hier fernab vom Autoverkehr in dem von zahlreichen imposanten Kalksteinfelsen und Burgen gesäumten Durchbruchstal der Donau. Wunderschön idyllisch, aber mit langen Abschnitten auf losem Untergrund. Wie auch immer, die Teilnehmer waren vorgewarnt, was auf sie zu kommt, und wir kamen schlussendlich zügig und pannenarm voran.

### **Was denn nun wirklich abging...**

Los ging's am Hauptbahnhof in Zürich. Schon am Weg zum Perron sahen wir Charly in engagierter Diskussion mit Kondukteuren der SBB. Die Mitfahrt wurde uns verweigert! Es habe keine freien Veloplätze im geplanten Zug nach Schaffhausen. Lamentieren brachte nichts, also den nächsten Zug herausuchen, einen neuen Treffpunkt mit den „Schaffhausern“ in Thayngen vereinbaren. Damit diese nicht lange warten müssen und schon los fahren können. Lustigerweise sind dann im Zug zwei Liegeräder zu viel, ein Trikefahrerpaar ist mit seinen Dreirädern ebenfalls unterwegs zu



Naturpark obere Donau



Am Blautopf



Unterwegs zum Bodensee



Bei der Donauversickerung

einer Tour Richtung Donau. In Thayngen trifft sich schließlich die ganze Speckweggruppe und macht sich auf die kurze erste Etappe Richtung Tuttlingen über den Hügelzug zwischen Rhein und Donau. Da nur rund 50 km Strecke anstehen, bereitet der verzögerte Start keine Probleme. Wir genießen die schöne Landschaft und das gute Wetter, gönnen uns eine großzügige Mittagspause und treffen trotzdem noch früh genug in Tuttlingen ein für eine kleine Stadtbesichtigung vor dem Abendessen.

Am zweiten Tag steht dann die lange Etappe via Sigmaringen nach Ulm an. Im oberen Abschnitt schlängelt sich die tief eingeschnittene Donau durch das Tal. Ab Sigmaringen öffnet sich dann die Landschaft und es geht durch eine breite Ebene bis Ulm. Die Verhältnisse sind weiter sehr gut, auch wenn uns in der zweiten Hälfte doch ein gut spürbarer Gegenwind etwas ausbremst.

Am Samstagmorgen steht zuerst der Abstecher zum Blautopf an, bevor wir den gemächlichen Anstieg über die Schwäbische Alp nach Ravensburg unter die Räder nehmen. Am Sonntag sind wir schon bald am Bodensee. In Friedrichshafen verpassen wir knapp die Fähre, und die Gruppe teilt sich auf. R & H warten auf die nächste Fähre, nehmen den Zug ab Romanshorn bis Olten und fahren dann mit dem Velo weiter Richtung Bern. A, E & S nehmen die Expressfähre nach Konstanz. Die verbleibenden 6 Speckwegler entschließen sich den Bodensee entlang zu fahren. In Meersburg nehmen wir die Fähre nach Konstanz, und entschließen uns dem Untersee entlang Richtung Stein am Rhein zu fahren. Wir machen Tempo und schließen schon bald zu A & E auf, welche in Konstanz noch eine Verpflegungspause einlegt hatten. S sei einige Hundert Meter vorne weg hieß es, wir machten uns auf die Verfolgung von ihm, wurden jedoch kurz vor Steckborn durch eine Reifenpanne aufgehalten. Mit den schnellsten Reifen ist man halt nicht immer in der kürzesten Zeit am Ziel. A&E sausten

jedenfalls schon bald wieder an uns vorbei nach Stein.

Am Speckweg kommt traditionell der kulinarische Teil nicht zu kurz, es geht ja um den Speck und der muss weg. Ich werde schon beim Gedanken daran wieder hungrig und erspare euch lange Ausführungen. Bloß, falls es euch nach Stein am Rhein verschlägt, so ist das Restaurant „Uferlos“ direkt bei der Schifffländi am Rhein immer einen Besuch wert. Gut gesättigt nahmen wir dann noch die restlichen Kilometer via Winterthur nach Zürich in Angriff, wo sich die Restgruppe am frühen Abend für die weitere Heimfahrt trennt. In den 4 Tagen über Auffahrt legten wir 480 km zurück, die Bedingungen (Strecke und Wetter) waren gut, die Fahrt ein Genuss. Nur der Organisator kam zwischendurch ins Schwitzen bei der Suche nach freien Hotelzimmern für die elfköpfige Gruppe, aber auch dies konnte immer zufriedenstellend gelöst werden.

### Speckweg quo vadis?

Obwohl außerhalb der gewohnten Pfade scheint der Speckweg 2017 allen Teilnehmern gefallen zu haben. Es getraute sich zumindest niemand, dem Organisator etwas Gegenteiliges zu sagen. Wie immer ist nach dem Speckweg auch vor dem Speckweg. Den Speckweg 2018 werden wir am Herbsthöck besprechen. Es wird wohl wieder im April auf asphaltierten Wegen in den sonnigen Süden gehen? Oder doch nicht?

## WHPVA Regeländerungen - erfolgte und vorgesehene

Text: Theo Schmidt

**Die World Human Powered Vehicle Association (WHPVA) ist der weltweite Verband der meisten nationalen, größtenteils europäischen, HPV-Vereine mit Ausnahme der International Human Powered Vehicle Association (IHPVA) mit Sitz in den USA. Die Aufgaben des Verbands sind die Koordination von Weltmeisterschaften, die Verwaltung und Ratifizierung von Weltrekorden und die gelegentliche Anpassung der Regeln hierfür.**

Meistens handelt es sich bei den Regeländerungen um Kleinigkeiten, zum Beispiel wurden kürzlich neu elektrisch betätigte Gangschaltungen zugelassen. Dieses Jahr erfolg(t)en jedoch zwei Änderungen von größerer Tragweite.

### **1) Differenzierung von Rekorden nach Höhe über Meer (Meereshöhe)**

Als die WHPVA aus der IHPVA hervorging, existierte – und existiert dort noch heute – eine Regel, nach welcher sich die Rekorde nach Meereshöhe unterscheiden: Unter 700 müM heißen sie „low-altitude“ und darüber „high-altitude“. Der Zweck war es, in Ländern ohne Hochebenen ebenfalls Rekorde fahren zu können, nachdem sich gezeigt hatte, dass wenigstens bei den kurzen Sprints mit fliegendem Start die verminderte Luftdichte

von hohen Lagen unabdingbar erschien, um einen neuen Rekord aufstellen zu können. Dies obwohl die menschliche Leistungsfähigkeit mit der Meereshöhe abnimmt, außer bis zu einem gewissen Grad bei langer Akklimatisierung.

Diese IHPVA-Regel wurde fast als einzige nicht von der WHPVA übernommen. Es ist nicht mehr feststellbar, ob dies einfach vergessen wurde, oder ob spezielle Überlegungen dazu vorlagen, und welche. Gegen die Regel spricht laut dem Vorsitzenden der WHPVA Record and Rules Committee Edgar Teufel, dass sich theoretisch die Anzahl Rekordkategorien verdoppelt. Trotzdem stimmten die WHPVA-Mitglieder im Frühjahr 2016 mit großer Mehrheit dafür, das Unterscheidungskriterium von 700 müM auch in das WHPVA-Regelwerk zu übernehmen. Somit kann zur Zeit jeder und jede auch in der WHPVA einen neuen gültigen 200m-Rekord aufstellen, und sei es mit einem Kindervelo oder Klapptrottinet. Und mit einem vollverschalten HPV sowieso, sofern die andern Bedingungen in den Regeln eingehalten werden.

Die befürchtete Kategorieverdoppelung dürfte trotzdem nicht stattfinden, denn ein Blick auf die existierenden IHPVA- und WHPVA-Rekorde zeigt, dass sämtliche neueren Rekorde mit fliegendem Start nicht nur „high-altitude“ sind, sondern in Nevada, USA in der Nähe des Orts Battle Mountain aufgestellt wurden, während sämtliche neueren Rekorde mit stehendem Start, also über mindestens 4 km, auf niedriger Höhe erfolgten. Auch innerhalb der IHPVA, wo die betreffende Regel seit Jahren existiert, macht sich niemand die Mühe, solche „garantiert erfolgreichen“, da „fehlenden“

Rekorde aufzustellen. Das lässt erahnen, dass der positive Effekt von mehr Sauerstoff auf den Körper den negativen Effekt von höherem Luftwiderstand auf das Fahrzeug insgesamt überwiegt. Dass die Sprintrekorde mit fliegendem Start allesamt bei Battle Mountain auf 1407 müM aufgestellt wurden, dürfte weniger mit der Höhe, als mit den Eigenheiten der gegenwärtigen Regeln bezüglich Neigung zu tun haben, wie im nächsten Abschnitt beschrieben.

## 2) Neue Kategorie für „reine Muskelkraft“ in Vorbereitung

Die gegenwärtigen Regeln sowohl bei der IHPVA als auch bei der WHPVA erlauben bei den Sprints eine Neigung von bis zu 2/3 % abwärts sowohl in der Messstrecke als auch beim Anlauf, der zudem von beliebiger Länge und Dauer sein darf. Wie man ausrechnen kann, bedeutet das, dass die gegenwärtig schnellsten Rekordfahrzeuge in der Messstrecke von über 200 Watt Gravitationsleistung profitieren können.

Anders ausgedrückt können in einem langen abfallenden Anlauf, wie er bei Battle Mountain möglich ist, etwa 30 kJ (z.B. 3 kW während 10 s) potentielle Energie durch den höheren Start „gratis“ gewonnen werden und zusätzlich zur Muskelleistung zur Verfügung stehen, z.B. eben zusätzlich 3 kW während 10 s. Das ist zwar nicht so nützlich, wie es zunächst erscheint, da bei höheren Geschwindigkeiten auch insbesondere der Luftwiderstand stark ansteigt, aber es zeigt die Größenordnung.

Dieser Zusammenhang wurde innerhalb der IHPVA schon lange erkannt, heftig diskutiert, und es wurden immer wieder Regeländerungen vorgeschlagen. Jedoch waren die opponierenden Kräfte um die existierenden Rekordhalter immer stärker, so dass nie etwas daraus wurde, was unter anderem zur Gründung der WHPVA führte.

Jedoch schaffte es auch die WHPVA nie, diese Regel anzupassen. Ein neuer Anlauf findet jedoch gegenwärtig statt und wird innerhalb des WH-PVA Record and Rules Committee mit Rückendeckung der Mitglieder intensiv diskutiert. Es stellt sich heraus, dass die Aufgabe alles andere als trivial ist, vor allem weil es vollkommen ebene Strecken in Wirklichkeit kaum gibt, außer bei Gewässern und von ihnen hervorgebrachte Flächen aus Eis oder Salz, beide nicht ideal für zarte HPV-Reifen und auch eher selten. Rekorde, die auf vorhandenen Straßen oder Pisten bergauf oder in beide Richtungen gefahren werden, sind hingegen deutlich langsamer als die heutigen und deshalb weniger attraktiv.

Strecken auf Rundkursen oder langen Bahnen haben ein anderes Problem: Auch diese sind nie wirklich flach, und es lässt sich zeigen, dass eine geschickte Wahl bei Anlauf und Messstrecke eine schnellere Zeit als auf einer vollkommenen Ebene ermöglicht, selbst wenn der Start nicht höher als das Ziel ist, ein Prinzip, das als primäre Bedingung für „reine Muskelkraft“ Rekorde angesehen wird. Deshalb lässt eine sehr einfache, logische Regel noch auf sich warten, aber es dürfte gelingen, noch dieses Jahr darüber abzustimmen und darüber zu berichten.

Fazit: Noch dieses Jahr dürfte es möglich sein, zum Beispiel auf dem Rundkurs in der Lausitz, neue Rekorde etwa über 200m aufzustellen, die nicht nur formell gültig, sondern nach den jetzt geltenden Regeln durchaus schnell sein dürften. Nächstes Jahr dürften auch etwas langsamere aber ehrlichere Rekorde mit „reiner Muskelkraft“ möglich sein.

Theo Schmidt ist 2016 als Ersatz für den zurückgetretenen Tillmann Lunde Mitglied des WHPVA Record and Rules Committee geworden.

## 200 Jahre Fahrrad – 200 Jahre Innovationen

Text: Christian Precht - Bild BMVI

Wer betreibt eine Website unter dem oben genannten Titel? Tatsächlich ist es das BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur), welches sonst nicht dadurch auffällt, dass es das Fahrrad besonders beachtet.

Auf der Website werden 55 innovative Projekte und Produkte vorgestellt. Es sind die in der HPV Szene gut bekannten Namen dabei: HP Velotechnik, Toxy, Riese & Müller, Aidoo und Bernds, aber auch unbekannte Namen. Neben Produkten werden auch Ideen für Fahrradverkehrs-Infrastruktur und Apps präsentiert. Ziel sind übrigens 200 Einträge.

Zielpublikum sind wahrscheinlich nicht die Leser solcher Zeitschriften wie das Info Bull, sondern die so häufig genannten gewöhnlichen Leute. Diese werden tatsächlich die meisten gezeigten Fahrzeuge, Ideen und Apps ungewöhnlich und neuartig finden.

Das ganze steht auch unter dem Motto „Made in Germany“. Also ist wohl auch ein wenig Exportförderung im Spiel. Alle Einträge werden durch einen Link gekennzeichnet. Zum Schmunzeln oder Ärgern für die Schweizer: Wo eigentlich

die Schweiz wäre, ist etwas dargestellt, was man als Alpen ansehen kann.

Wenn ihr selber gucken wollt:

[www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/Strasse/200-Jahre-Fahrrad/200-jahre-fahrrad.html](http://www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/Strasse/200-Jahre-Fahrrad/200-jahre-fahrrad.html) oder „BMVI 200 Jahre Fahrrad“ in der Suchmaschine eingeben.



## Lebt das Microlino noch? Ja!

Text: Christian Precht - Foto: Microlino

Bei allen Leichtfahrzeugen ist die Frage berechtigt, ob das Projekt noch lebt. Denn ein Fahrzeug, das mangels Gewicht oder mangels Größe nicht eindeutig als Auto erkannt werden kann, wird vom Markt nur schwer akzeptiert. Als Fahrrad kann man es wegen zuviel Größe und Gewicht auch nicht erfolgreich verkaufen.

Im Dezember 2016 haben wir über den Microlino berichtet. Laut Website kann man sich immer noch einen von 500 reservieren. Die technischen Daten sind immer noch ähnlich wie im Dezember berichtet. Der Preis wird jetzt mit 12.000 Euro angegeben. Damit ist er teurer als die billigsten Autos, was die Chancen für eine erfolgreiche Vermarktung stark verringert.

Das Projekt lebt demnach noch. Damit hat es immer noch die Chance, zum Bindeglied zwischen Velomobil und Auto zu werden. Nicht dass der Microlino wirklich umweltfreundlich ist. Aber es wäre doch schön, nicht

nur die Wahl zwischen sehr leicht (Fahrrad, Velomobil) und sehr schwer (Auto) zu haben, sondern noch etwas dazwischen. Man kommt dann trocken und ohne Anstrengung vom Fleck, aber ohne den exorbitanten Energieverbrauch eines Autos.

Wir hoffen also auf eine angenehme Überraschung, indem der Microlino Erfolg hat. Es darf natürlich auch das TWIKE 5 oder ein Messerschmitt-Nachfolger sein. Hauptsache, viel leichter als ein Auto.

### 1956



### 2016



## ZOX4 das neue Vierrad von Sergio Gomez

Text: Andreas Pooch - Fotos: ZOX

ZOXBikes hat ein neues Vierrad mit Obenlenker in seinem Produktprogramm, das auf der SPEZI in Germersheim Ende April vorgestellt wurde.

Sergio Gomez wirbt mit mehr Stabilität bei Kurvenfahrten und mehr Traktion und natürlich mit dem Fahrspaß. Auf den ersten Blick sieht es ungewöhnlich aus, dass sich zwei nah beieinander stehende Hinterräder hinter der Rückenlehne verstecken. Der Vorteil davon ist ein möglicher dualer Antrieb, bei dem das eine Rad mit 3x8-SRAM oder Rohloffnabe angetrieben wird und das andere Hinterrad mit einem Elektromotor. Die Antriebe sind getrennt, daher lässt sich jedes Hinterrad einzeln schalten.

Vorder- und Hinterradbremsten sind gekoppelt und sorgen dadurch für erhöhte Sicherheit. Das bedeutet, dass beide Vorderräder mit einem Bremshebel betätigt werden (ist ja aber eigentlich Standard bei einem Dreirad) und mit dem anderen Bremshebel das Hinterradpaar.

Der Rahmen ist teilbar und kann daher leicht



ZOXBikes • Strümpellstr. 8 • 91052 Erlangen • Tel 09131 6165668  
• Fax 09131 6165669 • [info@zoxbikes.com](mailto:info@zoxbikes.com)  
• [www.zoxbikes.com](http://www.zoxbikes.com)  
• Grundversion kostet 4.490 Euro (SRAM 3x8 Parkbremse, V-Brake Tetro hinten, hydraulische Trommelbremsen vorne, Hinterradfederung)

auch in einem Auto transportiert werden, was für ein Vierrad nicht so unbedingt zu erwarten wäre. Die Gesamtlänge des Fahrzeuges liegt bei 195 cm, die Breite bei 98 cm, Sitzhöhe 43 cm, Tretlagerhöhe 36 cm. Übrigens lässt sich das Vierrad auch zum Dreirad um umbauen. Die offene und übersichtliche Rahmenkonstruktion bietet sich geradezu an, eine Wetterschutzverkleidung dafür zu bauen. Der vordere T-förmige Rahmen vor dem Tretlager müsste einen guten Ansatzpunkt für einen Zzipper bieten, der bis zum Lenker hochgezogen wird.



## Berichte vom Liegerad-Markt

Text: Jan Kranczoch - Fotos: HP Velotechnik

### TV Reportage über die Erfolgsstory von Marec Hase

Der kleine Marec aus Bochum ist begeisterter Fahrrad-Bastler, zerlegt, setzt neu zusammen und erfindet ganz spezielle Räder. Er erlernt die Techniken des Rahmenbaus und setzt seine Ideen geschickt und zielstrebig um. Im Alter von 17 Jahren plant und baut er so perfekt, dass er damit – ermuntert und unterstützt von seiner Mutter – am Wettbewerb „Jugend forscht“ teilnimmt und den Preis gewinnt.

Anfangs mit geringsten Mitteln, stets aber mit Enthusiasmus und Mut, professionalisiert er die Fertigung soweit, dass mittlerweile 50 Angestellte in der ehemaligen Zeche Waltrop ca. 2000 Spezialräder pro Jahr produzieren.

Der Film aus der WDR Mediathek

[www1.wdr.de/mediathek/video/sendungen/doku-am-freitag/video-die-zukunftsmacher-im-ruhrgebiet-102.html](http://www1.wdr.de/mediathek/video/sendungen/doku-am-freitag/video-die-zukunftsmacher-im-ruhrgebiet-102.html)

skizziert, wie es Marec Hase gelingt, Fahrradfreunden – viele darunter auch mit Beeinträchtigungen -, der Umwelt und der Region seiner Herkunft wertvollste Dienste zu leisten.

Das Feature deutet auch darauf hin, welcher Nutzen der Gesellschaft entstehen kann, wenn auch heute noch talentierten und phantasievollen Kindern die Freiräume bleiben, ihre Leidenschaften zu entfalten. Werden diese wirklich genauso gepflegt wie „Performance“ im eng abgesteckten Rahmen?

### Hessischer Exportpreis für HP Velotechnik

Am 21. Juni wurde dem Liegeradhersteller aus Kriftel der Hessische Exportpreis in der Kategorie „Handwerk“ verliehen. Ähnlich wie Marec Hase, haben die beiden Gründer von HP Velotechnik, Daniel Pulvermüller und Paul Hollants, ihr Unternehmen seit 1993 von einer kleinen



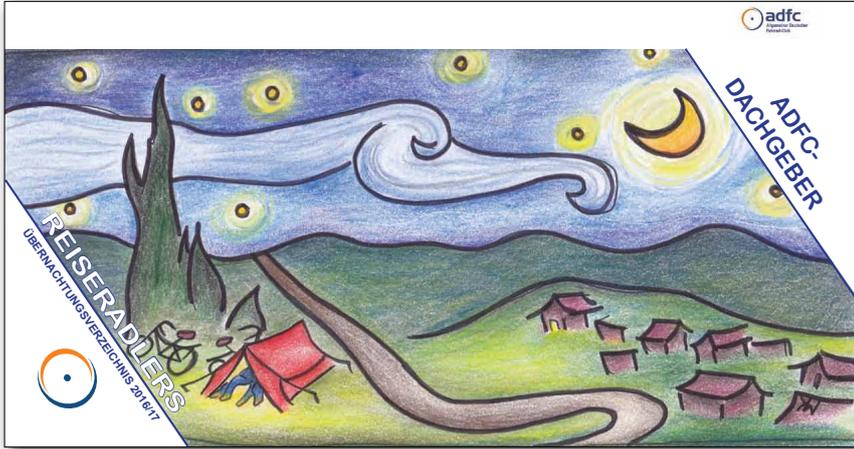
„Garagen-Firma“ zu einem innovativen Export-Champion heranwachsen lassen. Der von der Arbeitsgemeinschaft hessischer Industrie- und Handelskammern, den hessischen Handwerkskammern und dem hessischen Ministerium für Wirtschaft verliehene Preis würdigt dem Namen nach sowohl den hohen Export-Anteil der Firma (ca. 50 %) als auch deren handwerklichen Schwerpunkt, der sich aus der kundenspezifischen Manufaktur der Spezialräder ergibt.

Die Auszeichnung wurde von Hessens Wirtschaftsminister Tarek Al-Wazir persönlich überreicht und dürfte die Belegschaft über den bestehenden wirtschaftlichen Erfolg hinaus motivieren.

Die profitiert nicht nur von dem zusätzlichen Volumen durch die rege Ausfuhr, sondern auch von der Tatsache, dass Kalifornier und Australier genau dann zu den Qualitäts-Rädern greifen,

wenn hierzulande die trübe, kalte Jahreszeit herrscht – so werden die Arbeitsplätze weniger saisonabhängig.





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](http://www.dachgeber.de)

# ICE

powered by



**ICLETTA**  
THE CULTURE OF CYCLING



[www.icletta.com](http://www.icletta.com)

## Kohlefaser-Thermoplaste automatisch verarbeiten

Text: Christian Precht - Bild: DLR

Faserverstärkte Werkstoffe haben sich als Werkstoffe für Velomobil-Karosserien durchgesetzt, am liebsten mit Kohlefasern. Die Vorteile sind: geringes Gewicht, hohe Steifigkeit und Korrosionsunempfindlichkeit. Außerdem lassen sich die Eigenschaften dieser Werkstoffe gezielt einstellen.

Dafür muss man allerdings einen Preis zahlen, was buchstäblich zu nehmen ist: Zur Verarbeitung von kohlefaserverstärkten Werkstoffen ist viel aufwändige Handarbeit nötig, welche recht viel kostet. Die einzelnen Lagen werden von Hand aufgelegt. Dabei müssen sie genau ausgerichtet und sorgfältig und präzise mit der richtigen Menge Harz versehen werden.

Die Autoindustrie, aber vor allem die Luft- und Raumfahrtindustrie, stehen vor demselben Problem, auch wenn vor allem in der Raumfahrt alles etwas mehr kosten darf. Dafür sind die Ansprüche an die Qualität sehr hoch. Das DLR Zentrum für Leichtbauproduktionstechnologie (ZLP) in Augsburg arbeitet jetzt daran, die Prozessschritte zur Herstellung von thermoplastischen Bauteilen zu automatisieren und optimieren (DLR: Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt).

Bei diesen Thermoplasten geht es nicht um Polypropylen (PP), aus dem zum Beispiel Gießkannen gefertigt werden, sondern um Hochleistungskunststoffe wie PEEK (Polyetheretherketon), PEKK (Polyetherketonketon) und PEI (Polyethylenimin), welche sehr fest sind und auch bei hohen Temperaturen noch eingesetzt werden können. Diese werden mit Kohlefasern zu sogenannten Organoblechen verarbeitet. Diese Organobleche werden dann mit Hilfe von Formen in die gewünschte Gestalt gebracht.



Sowohl das Anfertigen der Organobleche, das heißt das Zuschneiden der Fasermatten und das Legen in der richtigen Position, als auch das Formen werden automatisiert und optimiert. Durch die Automation wird die Qualität gleichmäßiger, und bei entsprechenden Stückzahlen lassen sich die Kosten senken.

Solche Organobleche lassen sich dann auch schweißen. Das erleichtert die Fertigung von komplexen Bauteilen. Der als Beispiel gezeigte Holm wurde aus sieben Teilen zusammengeschweißt.

Die Forschungsarbeiten sind noch nicht abgeschlossen. Wenn die Ergebnisse Industriestandard sein werden, besteht die Möglichkeit, Karosserien von Velomobilen günstiger herzustellen und einer echten Serienproduktion näher zu kommen. Derzeit ist das Ganze noch „Raketentechnik“.

## Das ZEM gibt es nicht mehr – und gibt es doch noch

Text: Christian Precht Bild: Pacific Cycles

„ZEM“ steht für „zero emission machine“. Nach einer Idee von Ruedi Frey aus Zürich wurde Anfang der 00er-Jahre ein pedalbetriebenes Fahrzeug mit vier Sitzen entwickelt, das 4cycle-ZEM. Wegen seiner Breite von 1,2 m durfte es nicht als Fahrrad im Straßenverkehr gefahren werden. Die Firma ZEM schob darum das 2cycle nach, welches mit einer Breite von einem Meter als Fahrrad galt.

Wirtschaftlich war das ganze kein Erfolg. Die Firma ZEM ging irgendwann ein. Es wurden einfach zu wenige Fahrzeuge verkauft. Damals haben sich aber auch Transporträder, vor allem Dreiräder, außer in Dänemark nicht gut verkauft. Heute sieht man solche Transportdreiräder sogar in Städten wie Zürich.

Vielleicht hat darum die Neuauflage des ZEM 2cycle, welche unter dem Namen „2-Rider“ angeboten wird, eine größere Chance als das Original-ZEM. Es ist nicht viel größer als ein Transportdreirad, kann aber sogar zwei Erwachsene transportieren, die noch dazu beide zum Antrieb beitragen können: Es sind zwei Tretkurbeln vorhanden. Es können auch zwei Kinder mitgenommen werden (mehr mitzunehmen ist z.B. in der Schweiz nicht erlaubt, auch wenn Platz für mehr vorhanden ist).

Was vielleicht dem 2cycle ZEM zum Erfolg auch gefehlt hat, ist ein Elektro-Zusatzantrieb. Dieser ist beim 2-Rider für einen Aufpreis ab 1280 Euro erhältlich. Das Grundmodell (ohne Schutzbleche, Licht, Gepäckträger und unmontiert) kostet 4.920 €. Damit ist es teurer als die meisten Transporträder. Dafür gibt es einen Sitz (für Erwachsene) mehr und auch ein bis zwei Räder mehr. Wer aus der Schweiz bestellt, muss übrigens die österreichische Mehrwertsteuer von 20% nicht zahlen, aber natürlich die Schweizerische von 8%.

Hergestellt wird das Fahrzeug von Pacific Cycles, vertrieben wird es von „metallhase“ in Wien.

Mit einem Gewicht von 38 kg ist der 2-Rider sogar leichter als manche Transporträder und mit 2,05 m kürzer als die meisten.



## Monnem Bike - das Fahrradjubiläum - 9. - 11. Juni 2017

Text, Fotos: Michael Hänsch

**Während sich Mannheim für die Feierlichkeiten von [www.monnem-bike.de](http://www.monnem-bike.de) am 9. Juni noch schmückte, wurde der HPV mit offenen Armen empfangen. Uns wurde die Ehre zuteil, mit der HPV-WM und weiteren Veranstaltungen daran teilhaben zu dürfen. Das Rudi & Willi Altig Radstadion wurde uns und den FahrerInnen zur Verfügung gestellt. Auf dem Gelände zeltete die internationale Gemeinschaft. Das Catering leistete der Betreiber, der Radrennclub [www.rrc-endspurt-mannheim.de](http://www.rrc-endspurt-mannheim.de).**

Der HPV veranstaltete an diesem Wochenende mehrere Rennen, angefangen vom Bergrennen Dossenheim bis zur HPV-WM in Mannheim. Am Freitag reisten die Fahrer an zur Registrierung mit Fahrzeugabnahme. Sowohl die Vielfalt an Fahrzeugen als auch der Ideenreichtum selber gebauter Konstruktionen ist nur bei der HPV-WM zu finden. Von Uprights wie den Varibikes bis hin zu Velomobilen mit Holzkarosserie und von Zwei- bis Vierrädern ist bei den HPV-Rennen alles möglich.

Am Freitagabend fand das erste Rennen in Dossenheim statt, knapp 20 km westlich von Mannheim im Bereich Heidelberg. Am Ortsausgang bergauf

sammelten sich an einem Platz die FahrerInnen.

Bis zur Gaststätte „Zum Weißen Stein“ sind es ca. 5 km Strecke in landschaftlich anmutiger Umgebung mit teilweise schlechtem löchrigem Asphalt. Eine auf der Spezi vorgestellte Neuheit, ein Kervelo mit Pinion-Antrieb an der Vorderradnabe, nahm an dem Rennen teil. Während des Rennens zog starkes Unwetter auf. Kurz vor Start der letzten Fahrer wurde deshalb das Rennen abgebrochen.

Am Samstagabend fand dennoch eine Ehrung der FahrerInnen und ihrer Leistungen auf dem Siebertreppchen statt.

Samstag und Sonntag war ganz Mannheim in Festlau-





Siegerehrung

ne bei sommerlich sonnigem Wetter. Viele Straßen der Innenstadt waren für den Autoverkehr gesperrt. Eine große Bühne war aufgebaut und in den Straßen viele Stände mit einer großartigen Vielfalt. Dazu gehörten auch Parcours zum Fahren, unter anderem Florians Hochradfahrerschule [www.hochradfahren.de](http://www.hochradfahren.de), die ich drei Wochen später bei den Feierlichkeiten zum Grand Depart in Düsseldorf wiedersehen durfte.



Hochradschule

Der HPV war mit einem Kinderradparcours dabei, direkt neben dem Stand vom RRCendspurt. HPV-Mitglied Wolfgang Wiese hat dafür die Fahrzeuge mitgebracht.

Eine gute Zusammenstellung über Monnem-Bike gibt es in der Mediathek des SWR bis 18.06.2018.

Sonntagmorgen begann der Tag mit der HPV-WM rund um den Wasserturm.

Auf dem Areal um den Wasserturm waren etliche Stände zu Monnem-Bike. Begrenzt wurde das Areal mit der Rennstrecke, die Absperrgitter an beiden Fahrbahnrändern hatte. Über Querungen der Rennstrecke konnte Publikum das Gelände erreichen. Vor neun Uhr standen wir bereit. Die Querungen wurden von uns HPV-Aktiven und

## Kultur

Helfern während des Rennens kurz geöffnet, sobald im Fahrerfeld eine Lücke war, damit Passanten schnell über die Fahrbahn gelangen. Die Querungen wurden sofort geschlossen, sobald Fahrer sich näherten. Bei Spitzentempi von 80 km/h und Durchschnittsgeschwindigkeiten bis zu 57 km/h war unsere Aufmerksamkeit mehr als drei Stunden stark gefordert. Bis auf wenige Fahrzeugpannen lief alles störungsfrei. Dafür ein großes Extra-Danck schön an Alle!

Kurz vor 13 Uhr fand die Siegerehrung statt. Die Wettbewerbe des HPV waren damit zu Ende und es gab einige weitere Rennen, u.a. mit Draisinen und die [www.world-klapp.de](http://www.world-klapp.de).



Der Kinderparcours war offensichtlich sehr beliebt!

## Video-Wettbewerb von Toxy

Text: Christian Precht - Foto: Toxy

**Der Youtube-Kanal von Toxy ist bis zum 30. September offen für Videos mit Toxy Liegerädern oder mit dem Trimobil, egal ob auf Reisen oder bei anderen Gelegenheiten. Vom 1. bis 31. Oktober können dann die Besucher des Video-Kanals abstimmen, welches das beste Video ist.**

Als ersten Preis im Wettbewerb gibt es einen einwöchigen Radurlaub im Naturpark Müritz. Wer abstimmt, kann ein Erlebnis-Wochenende bei Toxy gewinnen. Die Benutzung eines Toxy-Liegerads oder eines Trimobil ist dabei inbegriffen.

Die Details findet ihr auf der Website von Toxy.



## 10 Nationen in Mannheim –eine Weltmeisterschaft der besonderen Art

Text: Heike Bunte

### Lange angekündigt: Die HPV- Weltmeisterschaft 2017 in Mannheim im Rahmen des 200.Geburtstages der Erstfahrt des Velozipeds

Eine Weltmeisterschaft ist für alle Beteiligten – Stadtverwaltung, Organisatoren, Helfende – immer eine ganz besondere Herausforderung. Mit insgesamt knapp 150 TeilnehmerInnen und fast 40 ehrenamtlichen HelferInnen wurde diese WM eine wirklich große Angelegenheit.

#### Die Vorbereitung

Es stand bereits 2013 nach der WM in Leer/Ostfriesland fest, dass die kommende WM in Mannheim stattfinden MUSSTE: Mike Burrows war im Rahmen des Bühnenprogramms eingeladen und thematisierte dort bereits das großartige Jubiläum. Insofern ist Mike ein besonderes Dankeschön geschuldet, denn er motivierte den HPV e.V., sich im Rahmen des Jubiläums einzumischen.

Der Erstfahrt des Velozipeds durch Karl Drais im Jahr 1817 kommt eine große Bedeutung zu. Es zeigte neue Möglichkeiten im individuellen Mobilitätsverhalten, weil es die Fortbewegung enorm zu beschleunigen vermochte. Diese Option konnte zwar zunächst aufgrund breiter Widerstände noch nicht umfassend genutzt werden, die Erfindung legte aber die technische Grundlage.

Es war klar: 2017 und damit - am 12.6.1817 - 200 Jahre nach der Erstfahrt mit dem Laufrad konnte eine HPV-WM NUR an diesem Ort UND an dem Wochenende vom 09.-11.06.2017 in Mannheim stattfinden. Nach der WM 2013 begann der HPV seine Fühler zur Stadtverwaltung Mannheim auszustrecken. Der HPV unterstützte die Stadt Mannheim bei der Bewerbung für die Austragung der Velo-City 2017. Denn auch der Stadtverwaltung Mannheim war klar: das Jahr 2017 ist eine besondere Gelegenheit, dem Thema Radfahren in Mannheim „Schwung“ zu geben.

#### Eine WM sollte zum ersten Mal ...

... an einem fahrradhistorischen Ort wie in Mannheim stattfinden. Schnell zeigte sich, dass es sich hier um eine ganz besondere Gelegenheit handelte. Der „Liegeradsport“ ist eine Randerscheinung (und bleibt dies auch absehbar). Die Teilnehmerzahlen an sportlichen Wettbewerben sind in den vergangenen 10 Jahren spürbar gesunken und sein Selbstverständnis unterscheidet sich vom „normalen“ Rennradsport wie Tag und Nacht. Er ist für viele Menschen zunächst nicht auf Antrieb nachvollziehbar, weil er weniger den/die SportlerIn, sondern mehr die Technik in den Vordergrund rückt. Aufgrund der günstigen Konstellation gab es umfassende Zusagen für Unterstützung, die den vergangenen Weltmeisterschaften in Friedrichshafen (2003) und Leer (2013) in nichts nachstanden. Was Planung und Organisation im Vorfeld teilweise mühsam und anstrengend machen, sind das überbordende Selbstbewusstsein der Szene und der manchmal nicht recht vorhandene Realitätsbezug. Aber eine HPV-WM ist halt nun mal keine Tour de France mit den dahinter stehenden finanziellen Inte-

ressen im Wert von Hunderten Millionen Euro. Schnell wurde klar, dass die Streckenauswahl für die verschiedenen Rennen nicht zuletzt auch mit den Tipps der Gesprächspartner der Stadt herausragend war und unsere Hoffnungen übererfüllten.

### **Human Powered Vehicles und die Durchführung einer WM - kein Duo aus einem „Guss“?!**

Es gibt zwei grundsätzlich verschiedene Herangehensweisen an die Organisation einer Veranstaltung. Die eine Veranstaltung findet statt auf einem geschlossenen Rundkurs mit Zaun außen herum, der den Vor-Ort-Aufwand möglichst niedrig hält und eine Veranstaltungsorganisation darauf beschränkt, den üblichen Kanälen Bescheid zu geben, dass an einem bestimmten Termin eine WM sein wird, die Anmeldungen entgegen nehmen, sich vielleicht noch um Übernachtungsgelegenheiten und Essen zu kümmern, die Zeitmessung vor Ort auf die Beine zu stellen, mit einem Reglement die Wertung zu regeln, und zum Abschluss Platzierungen und Medaillen zu vergeben. Öffentlichkeitsarbeit, Publikum, Presse, Prominente (und seien es nur öffentliche Repräsentanten), Preisgelder, Sponsoren, das alles bleibt dann „auf der Strecke“. So kann eine Veranstaltung mit nur wenigen HelferInnen auf die Beine gestellt werden. Hierbei bleibt aber auch auf der Strecke, dass es sich bei Human Powered Vehicles um Fahrzeuge handelt, die ein Geschenk an die Öffentlichkeit sein sollen, die effiziente und umweltfreundliche Mobilität gleichermaßen gesünder und bequemer erfüllen (können). Menschen müssen auch in Kenntnis gesetzt und informiert werden. Die wenigsten von Bäumen fallenden Äpfel lösen ähnliches aus wie bei Newton.

Außerdem erwartet der größere Teil derjenigen, die Rennen fährt, einen Top-Ablauf der Extraklasse mit allem „Zip und Zap“, nachvollziehbar und ohne Rücksicht auf den finanziellen Aufwand auch umzusetzen. Wür-

den die HPV Verbände ihre Veranstaltungen aufbauen wie etwa große Sportagenturen, dann müsste der Teilnehmerbetrag mindestens 200,-, wahrscheinlich eher 300,- oder sogar 400,- Euro betragen (150 TeilnehmerInnen vorausgesetzt). Würden noch Streckenabspernungs- und Sicherungsmaßnahmen dazu kommen, wären es pro TN weitere geschätzt 100,- bis 200,- Euro. Die Frage, wer aus der Szene bereit ist, so viel Geld für die Teilnahme an einer Veranstaltung zu bezahlen, beantwortet sich wahrscheinlich alleine.

Eine HPV-WM im öffentlichen Raum ist nur dann möglich, wenn es – wie in Mannheim – ein Maximum an Unterstützung (Strecken selbst, Genehmigungen, Absperungen) gibt. Wenn diese ebenfalls von den TeilnehmerInnen finanziert werden müsste, wäre eine solche Veranstaltung in diesem Umfeld nicht möglich. Die Organisation einer solchen Veranstaltung ist – trotz der umfassenden Unterstützung durch die Stadt Mannheim – nur mit ehrenamtlicher Arbeit möglich. Ehrenamtliche Arbeit unterliegt Einschränkungen aus Beruf, Familie, Privatleben, Gesundheitserhalt und muss deshalb mit Kompromissen leben. Sie kann nur geleistet werden (und sie wird auch nur geleistet), wenn die UnterstützerInnen einen Sinn in der Veranstaltung sehen und diese deshalb mit den ihnen möglichen Kräften unterstützen. Dabei hilft der Dank der TeilnehmerInnen. Den gab es – trotz der üblichen teilweise auch hochgradig negativen Kritik – ausführlich.

Erstmalig wurde ein Reglement aufgebaut, das Zeitstrafen und sogar Disqualifikationen vorsah. Dabei wurde sich an internationalen Standards orientiert und z.B. ein Rennkomitee aufgebaut, das vor Ort die Entscheidungen der Rennleitung nach Widerspruch der Betroffenen klären können sollte. Mit einigen von Teilnahmen an sportlichen Veranstaltungen erfahrenen HelferInnen konnte so ein unauffälliges Beobachtungssystem aufgebaut werden, das ruppige Verhaltensweisen („unsportliches Verhalten“)

notierte und an die Rennleitung weitergab. Diese entschied schließlich auf Basis des Reglements. Aus praktischen Gründen beschränkte sich die Rennleitung auf Entscheidungen, die potentielle Medaillenträger betraf, auch wenn dies ungerecht erscheinen mag. So kam tatsächlich eine Disqualifikation zustande. Insgesamt ist leider auch ein Trend zu unsportlichem Verhalten zu beobachten. Man wird sehen, ob ein solches Reglement dem Einhalt gebieten kann. Die Alternative wäre sonst nur, keine sportlichen Veranstaltungen mehr anzubieten.

### Die HPV-Rennen ...

#### Freitag ... stormy weather

Es gelang bisher eher selten (nicht nur in Deutschland), eine WM mit einem ansprechenden Bergrennen zu versehen. Umso mehr freuten wir uns, dass wir die Genehmigung für ein Bergrennen auf der „heiligen“ Strecke zum Weißen Stein über ca. 5,4 km mit etwa 350 Höhenmetern erhielten. Warum heilig? Normalerweise werden auf dieser Strecke große und teilnehmerstarke Rennen durchgeführt. Neben einem bekannten Triathlon finden hier mehrmals im Jahr klassische Rennradrennen statt. Oben auf dem Weißen Stein erwartete alle Teilnehmenden ein warmes Essen im Restaurant der Familie Caruso. „Warm“ war in diesem Falle nötig, weil der Freitag in die „HPV-WM-Geschichtsbücher“ eingehen wird. Ein Gewittersturm sorgte leider dafür, dass wir das Rennen abbrechen mussten. Immerhin konnten 60 SportlerInnen starten. Alle waren durchnässt, Äste lagen auf der Strecke, es blitzte und donnerte und der Regen kam in Kübeln runter... Fazit: What an experience! Doch niemand kam zu Schaden, was das wichtigste war.

#### Samstag ... 1h Rennen und Sprints

Das 1-Stunden-Rennen startete am Samstagvormittag bei gutem trockenem Wetter bei angenehmen Temperaturen auf einem Rundkurs unmittelbar südlich des City-Flughafens Mannheim. Ursprünglich war geplant, die Stundenrennen auf der Radrennbahn durchzuführen. Nachdem wir aber erfahren, dass die Radrennbahn bei Regen unbenutzbar wird, schauten wir uns mit Unterstützung der Stadt nach einer potentiellen Alternative um. Schließlich erkannten wir, dass uns diese Strecke



Bergrennen bei schlechtem Wetter

die Organisation erheblich erleichtern würde, da wir hier keine Obergrenze der TeilnehmerInnen pro Rennen haben würden. Auf der Bahn konnten maximal 40 TN gleichzeitig auf die Strecke, sodass wir viele Qualifikationsläufe gebraucht hätten. Hier kamen wir mit zwei Rennen aus. Darüber hinaus war die Strecke hoch attraktiv und einem Kriterium absolut angemessen. Es gab nur eine wirklich enge 90°-Kurve, alle anderen Kurven konnten mit annähernd maximalem Tempo gefahren werde. Einen besonderen Reiz hatte diese Strecke durch eine Art Schikane unter einer Brücke. Außerdem war die Strecke wie die Radrennbahn mit nur wenig Aufwand zu sichern. Dafür mussten sich die TN selbst verpflegen bzw. auf Ihre Verpflegung achten.

Die Sprintwettbewerbe (333,33 und 1.000 m) plus Kinderrennen fanden am Samstagnachmittag auf der historisch mit besonderem Charme angehauchten Radrennbahn von 1924 im Stadtteil Herzogenried statt. Hier begannen einst die Tour-de-France-Brüder Willi und Rudi Altig ihre Karriere. Neben Camping bot das in die Jahre gekommene Gelände im Vereinshaus Duschen, Toiletten, Platz fürs Frühstück, Grillen am Abend und einen trockenen Ort für die Organisation (Anmeldungen, Veröffentlichungen etc.). Fazit: Tolles Ambiente, günstige Übernachtung, optimale Frühstücksgelegenheit, Gelegenheiten zum günstigen Abendessen in unmittelbarer Umgebung.

### Sonntag ... 3h Hitze

Was sich die Mannheimer BürgerInnen selbst unter dem Begriff „Weltmeisterschaft“ vorstellten, wussten wir bis zur Durchführung des 3-h-Rennens am Sonntag selbst nicht. Aber sie duldeten die ganztägige Sperrung einer zentralen

Verkehrsachse in Mannheim: Wasserturm und Augustaanlage. Pompös, unnahbar, abgehoben! Dass die sonst stark PKW belastete Straße am Sonntag ein komplett anderes Bild bot, konnten alle erfahren, die vor Ort waren: es war bunt, schrill, lebendig und so genannte Randsportarten, wie Liegerad WM, World-Klapp-Rad und last but not least ein Draisinnenrennen haben den Sonntag gerockt! Die BürgerInnen fanden die Liegerad-Veranstaltung interessant, sympathisch und authentisch. Es gelang, der Anlage rund um den Wasserturm eine andere „Sportnote“ zu verleihen. Dies war auch ein erklärtes Ziel der Stadt Mannheim. Das Wetter war



Start zum Stundenrennen



Drei-Stundenrennen in der Innenstadt

brillant und die 2,6 km lange und sorgfältig abgesperrte Strecke erlaubte Geschwindigkeiten bis zu 60 km/h für Velomobile. 150 Teilnehmende kämpften 3h lang bei Hitze um begehrte Plätze und wurden am Ende mit einer Siegerehrung auf der Bühne durch Oberbürgermeister Kurz geehrt. Fazit: Ein HPV-Rennen auf der zentralen Verkehrsachse im wirtschaftlichen und kulturellen Zentrum der europäischen Metropolregion Rhein-Neckar mit 2,35 Millionen Einwohnern – etwas Vergleichbares gab es noch nicht in der HPV-Welt. Explosiv, heiß, einmalig.

### **Das Festprogramm „Monnem-bike“ in der Innenstadt...**

Im Zentrum der Innenstadt - unweit der Augustaanlage - bot die Stadt am Samstag ein großartiges Festprogramm zum Thema Fahrrad. Das „Monnem-bike“ Festival zeigte das niederländische Fietsorkest, Hochradschule, Testparcours, Bonanzräder, Phantasie auf zwei Rädern u. v.m. Dieses Fest zeigte, was auch nach 200 Jahren am Zweirad an Potential steckt.

### **Kinderspaß am Samstag – made by Bremer Liegeradgruppe**

Im Rahmen des Monnem-bike Festivals organisierte und betreute die Bremer Liegeradgruppe einen Kinder-Fahrzeugparcours. Hier konnten die „Kleinen“ zahlreiche Fahrzeuge kostenfrei testen und die Eltern konnten Fragen zu Liegerädern und zum Liegeradfahren bei den Ehrenamtlichen loswerden.

### **Das ehrenamtliche Engagement hat es (mal wieder) gewuppt**

Ohne Zweifel: Die 40 HelferInnen haben auch diese WM gewuppt. Ohne sie wäre die Veranstaltung nicht möglich gewesen. Sie haben nicht nur heldenhaft und unter großen Anstrengungen die Strecken für die WM-Rennen gesichert, sondern auch den Kinderparcours betreut, die abenteuerlichen Wetterbedingungen am Freitag ausgehalten und geduldig ihre Aufgaben erledigt, man kann gar nicht oft genug DANKESCHÖN sagen. Letzt-

lich lernten sich viele vor Ort erst kennen, denn in Mannheim gab es im Gegensatz zu Leer keine nahe personenstarke Gruppe. Wir möchten uns ganz herzlich bei allen Helfenden bedanken! Ohne euch hätten sich die Schrauben und Räder an diesem Wochenende in Mannheim nicht gedreht. TUSCH – TUSCH – TUSCH und Chapeau vielenmal! FAZIT: unbezahlbar!

### **Presse im Dutzend billiger...**

Im Rahmen der WM hat es auch diesmal viel Presseanfragen gegeben. Wohl überragend ist der Fernsehbeitrag im SWR, der noch bis Mitte 2018 in der Mediathek zu finden ist (mit der Google-Suche mit Hilfe der Begriffe „swr treffpunkt monnem bike“, HPV-WM ab ca. 23:27). Radio und Zeitungen waren dabei und Steven Slade war wieder einmal – genau wie in Leer- im Fernsehen zu sehen. Schon im Vorfeld berichtete die lokale Presse. Diese Pressearbeit ist ein großer Erfolg. Nach Rechnungsweise von PR-Agenturen dürfte die Medienaufmerksamkeit vielleicht sogar 50.000 Euro wert gewesen sein (dies bedeutet „nur“, dass man so viel Geld in Form von Werbung hätte ausgeben müssen, um die gleiche Aufmerksamkeit zu erhalten). Es wurde so viel berichtet, dass wir hier gar nicht alles zusammentragen können. Wir hoffen, mehr aus dem zurzeit erstellten Pressespiegel der Stadt Mannheim zu erfahren.

**FAZIT:** statt Geschwindigkeits-Life-Stream und Online-Berichterstattung (allein nur in Deutschland!) für einige wenige lieber Pressearbeit für viele!

### **Die Unterstützung durch die Stadt...**

Ein vergleichsweise kleiner Verein wie der HPV Deutschland ist auf die massive Unterstützung einer Kommune, hier der Stadt Mannheim, angewiesen, um solch eine Veranstaltung überhaupt nur ins Auge fassen zu können. Dies beginnt mit den Vorbereitungen, der Einbindung der An-

wohner, Vermittlung von Kontakten von A wie Amtsgericht über O wie Oberbürgermeister und S wie Sanitäter bis Z wie zentrale Helferstelle. Die AnwohnerInnen schwankten zwischen dem Gefühl der Einschränkung und der Möglichkeit eines autofreien Sonntags, doch ihnen ist viel Geduld zu bescheinigen. Am Sonntag war im wahrsten Sinne des Wortes Großkampftag für alle Beteiligten. Sonst macht sich gelegentlicher Spott breit beim Begriff „Öffentlicher Dienst“, doch hier wurden alle Arbeitszeitvorgaben vergessen, es wurde gekämpft um die Regelung aller Details und vieles mehr. Auch hier: großer TUSCH an das gesamte Team „Radjubiläum“ der Stadt Mannheim. FAZIT: unbezahlbar unproblematisch, flexibel, toll. Danke für das Vertrauen, unser Vertrauen habt ihr jedenfalls.

### Ein Abschied ...(und Selbstkritik)

Es sollte für uns die letzte Organisation einer HPV-WM sein. Nach vielen Jahren ist nun Schluss und wir überlassen anderen das (noch unbesetzte!) Feld. Im Liegerad- und Velomobilforum war die Rede von vermeintlichen Standards, wie bspw. Online Berichterstattung während laufender Rennen, sofortigem Einstellen der Rennergebnisse usw. usf. Das mag ja nachvollziehbar sein, aber mal ehrlich: die HPV-Szene hat keine Standards wie Vorab-Qualifizierung, Reglement, Standardstrecken usw. Wir haben allenfalls Anforderungen. Denn hätten wir Standards, dann käme nie eine WM zustande bzw. keine ausreichende Anzahl an Teilnehmenden. Wer regelmäßig Veranstaltungen organisiert, weiß, dass jede Veranstaltung mindestens eine, meist mehrere organisatorische Überraschungen parat hat! Und gerade diese

frisst vor Ort unzählige Stunden und Kapazitäten! Da muss zwangsläufig an anderer Stelle etwas wegfallen oder kann schlicht und einfach nicht bedient werden. Transponder fallen aus, die Kirche schlägt im Angesicht der „Sonntagsarbeit“ im wahrsten Sinne des Wortes Alarm, es sind immer zu wenig Helfer vor Ort usw. usf. Dafür Sanitäter, cooler Charme, überraschend viel Schlaf mit 5h/Nacht uvm. Lange Rede, kurzer Sinn: es ist nicht angemessen, sich zu rechtfertigen. Was „besser“ laufen kann und muss, ist einem selbst mehr als klar und bewusst und last but not least: wenn es die europäischen Vereine nicht geben würde, dann würde es noch nicht einmal auf diesem „Niveau“ eine WM geben. FAZIT: weniger Dampfplaudern im LR- und VM-Forum würde helfen. Stattdessen aktive und konstruktive (!!)-Mitarbeit sowie eine „fehlerverzeihende“ (Umgangs-)Kultur. Wir sind letztlich sehr froh, dass wir 150 TeilnehmerInnen und 40 HelferInnen das Event „Monnem-bike-Festival“ im Rahmen dieses einmaligen Jubiläums ermöglichen konnten.

### Die nächste Liegerad-WM findet statt...

In 2018 wird es wieder einen Geburtstag geben! Mike Burrows wird 75 Jahre und wird seinen Geburtstag königlich begehen. Vom 13 bis 15. Juli 2018 wird die Liegerad-WM in der Grafschaft Kent; Batteshanger Park, UK stattfinden. Mike, wir kommen!

Infos unter:

Email: [wc2018@bhpc.org.uk](mailto:wc2018@bhpc.org.uk)

Facebook Group: HPVWC2018

Web: [wc2018.bhpc.org.uk](http://wc2018.bhpc.org.uk) (coming soon!)

#### Rätsel:

1. Was kostet 1 Meter (Sicherheits-)Abspernung im öffentlichen Raum?
2. Welche Kosten hatte der HPV Deutschland mit der Ausrichtung der WM?
3. Was „kostet“ eine Liegerad WM an ehrenamtlichem Engagement in Zeitstunden (inkl. Vor- und Nachbereitung)?

**Preis:** Das große Jubiläums-Fotobuch vom weltbekannten Mannheimer Fotografen Hamacher: „Drais und seine Nachfahrer“.

**Einsendeschluss** ist der 15.09.2017.

**Einsenden** an: [info@hpv.org](mailto:info@hpv.org)

GewinnerInnen werden in der nächsten IB bekannt gegeben.

## Kleines Geschenk für den Fahrradfreund

Text: Christian Precht - Bild: radundbuch.de

**Wer jemanden mit großem Interesse an Fahrrädern zum Freund oder zur Freundin hat, weiß vielleicht manchmal nicht, was ihm oder ihr schenken. Besonders in der kleinen Preisliga ist es nicht immer einfach, ein Geschenk zu finden.**

Wie wäre es mit „50 Fahrräder aus 200 Jahren“ von Jürgen Isendyck. Der kleine Band mit 71 Seiten im Format 21 x 21 cm kostet nur 12,80 €.



Wie wäre es mit „50 Fahrräder aus 200 Jahren“ von Jürgen Isendyck. Der kleine Band mit 71 Seiten im Format 21 x 21 cm kostet nur 12,80 €. Durch das kleine Format eignet er sich nicht nur für den Kaffeetisch, sondern auch zum Mitnehmen auf eine kleine Fahrradtour. Die Texte sind kurz und die Graphiken klar und reduziert, so dass man das Ganze auch nach einer anstrengenden Fahrt leicht genießen kann.

Erhältlich bei [www.radundbuch.de](http://www.radundbuch.de) oder mit der ISBN 978-3-00-056193-1 im Buchhandel.

# Ride Together!



**Eurobike Booth #106 - Hall B1**

[www.hpv-parts.de](http://www.hpv-parts.de) [www.co-motion-cycles.de](http://www.co-motion-cycles.de)



Velomobile sind voll verkleidete Liegeräder, die für den Alltag und/oder für Rennen konzipiert sind. Sie bieten einen deutlich besseren Regen- und Watterschutz und haben damit Zukunftspotenzial.



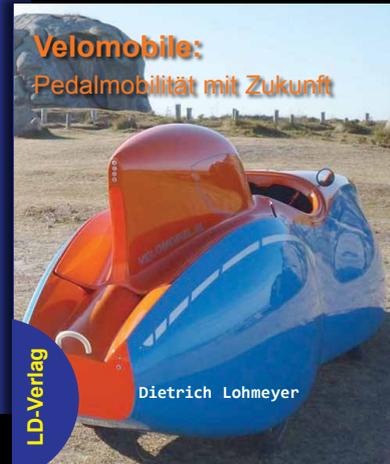
### Inhalt

- Effizienz
- Aerodynamik
- Rekorde
- Rennvelomobile
- Alltagsvelomobile
- Car-Bikes
- Historie
- Prototypen
- Selbstbau-Velomobile
- Elektroantriebe
- Produzenten
- Verkehrswende
- Visionen



ISBN 13: 3-9806386-6-2 Euro 28,99

[www.ld-vlg.de](http://www.ld-vlg.de)



## Velo-city 2017

Text, Fotos: Heike Bunte

**Niederländisches Flair zwischen Poffertjes und Radschnellwegen**

**Die Velo-city ist der größte Fachkongress zum Thema „Radfahren“ in der Welt. Die Konferenz wird jedes Jahr durch den ECF (European Cyclists' Federation) in Kooperation mit einer vorab ausgewählten Stadt organisiert.**

Internationales Fachpublikum aus aller Welt diskutiert eine Woche lang, wie das Thema Radfahren noch stärker auf die Agenda relevanter (Polit-) Akteure kommen kann. In diesem Jahr war Arnhem/Nijmegen Austragungsort der Velo-city und über 1600 Delegierte kamen in die Niederlande.

### **Königliche Eröffnung**

Die diesjährige Velo-city fand im niederländischen Gelderland statt. Die beiden mittelgroßen Städte Arnhem und Nijmegen zeigten sich von ihrer wahrhaftigen Sonnenseite und beglückten alle Teilnehmenden mit Wind und Sonnenschein. Den Holländern eilt ihr Ruf voraus eine Fahrradnation zu sein. Sie mögen dies selbst gar nicht so sehr im Alltag wahrnehmen, doch welcher Bürgermeister würde sich inzwischen auch in Deutschland mit Radverkehrsanteilen am Modal-Split zwischen 25-50% nicht gerne schmücken? Radfahren ist inzwischen stylish, hipp und trägt zum green washing bei. Auf der einen Seite sind wir alle groß genug, um zu wissen,

dass ein Königshaus (oder unser Bundespräsident!) viel Geld für repräsentative Zwecke benötigt und auf der anderen Seite kann dem Thema nichts Besseres passieren als die Eröffnung eines derartigen Kongresses durch eine hohe Persönlichkeit. Die Medienpräsenz ist gesichert und das Thema kommt somit garantiert mit dem 20 Uhr Gong in die Tagesschau.

### **Jenseits königlicher Ehrungen**

Wer glaubt, dass Könige aber gleichzeitig für gute Infrastruktur und Bedingungen sorgen, irrt. Die Niederlande hängen beständig seit Jahrzehnten bei einem Modal-Split von 25%. Das macht uns immer noch neidisch, sollte aber eher beunruhigen. Wieso das? Inzwischen macht sich auch hier und da breit, dass man Kinder nicht mehr per Rad alleine zur Schule



schicken kann, weil der „Verkehr“ zu gefährlich sei oder die Stadt-Land Problematik hält Einzug. Dabei sollen die tollen Radschnellwege Abhilfe schaffen. Gerade Arnhem-Nijmegen sind für ihren Radschnellweg bekannt. Und tatsächlich: es ist klasse, wenn man weitestgehend 20km zügig vorankommt zur Rushhour. Im Anschluss hilft die innerstädtische Infrastruktur mit Instrumenten, wie Ausschilderung und den bekannt guten niederländischen Radwegen. Mit weit über 120 Fachvorträgen, Exkursionen ins Umland und ins industrielle Fahrradherz der Region, zeigte die Velo-city 2017 eine gute Mischung aus Kompetenz, Kultur und städtebaulichen Veränderungen und ihre Chancen für den Radverkehr.

### **(Politische) Sch(l)ussfahrt?!**

Eine Konsequenz der Velo City ist, dass das Thema „Radfahren“ in der Zukunft weitere Fahrzeugkonzepte einbinden muss. Das bisherige Thema „Standardrad“ muss mehr zulassen, was eine Chance für die Spezialradszene bedeutet; sofern sie sich einbringen möchte. In Deutschland laborieren wir bereits Jahrzehnte am Thema herum und versuchen dies mit Publikationen, wie der „IB 200 Jahre Fahrrad speziell“ zu verwirklichen. Leider sind wir als Lobby zu schwach,



um von den Etablierten gehört zu werden. Shared Space, Begegnungszonen, Fahrradstraßen, Radschnellwege usw. sind bestehende und bekannte Konzepte in Deutschland, aber es braucht dazu mutige Menschen, die das Thema gegenüber der Politik gemeinsam und beherzt vertreten. Das fehlt uns als Verein gänzlich und es ist ein Jammer, dass wir nach 200 Jahren dies nicht stärker umsetzen. Ein wesentlicher Akzent, der im Rahmen der Velo-city gesetzt werden konnte, war die persönliche Übergabe der EU Cycling Strategy: „Recommendations for Delivering Green Growth and an Effective Mobility System in 2030“ durch den ECF an die Kommissarin Bulc. Last but not least zeigt das ECF Papier „The EU Cycling Economy – Arguments for an Integrated EU Cycling Policy“, dass der Sektor längst nicht mehr das „kranke Verkehrskind“ Europas ist.

### **Evaluation**

Was bleibt? Von der Velo City im Stadtbild selbst vielleicht am Ende nicht viel. Da Radfahren im Alltag in den Niederlanden als nichts Außergewöhnliches verstanden wird, waren die Anwohner wohl eher erstaunt, dass so ein Aufheben zum Thema „Radfahren“ gemacht wird. 1.500 Kongressteilnehmer fallen auf, wenn ein Sonderzug nach Amsterdam aufbricht und man die Stadt per Rad für einen ganzen Tag entdecken darf. Auch fällt es auf, wenn so viele Menschen in der hiesigen „Bike Factory“ einfallen- einem Zentrum in Nijmegen, wo junge Entrepreneurere ihr Glück versuchen. Eine grandiose Fahrradparade fand bei sonnigem Wetter guten Anklang und musikalische Fahradleinlagen, Fahrradaktivisten und politischen Akteure sorgten für gute Stimmung. Zum krönenden Abschlussfest im Sonsbepark von Arnhem gabs die Uraufführung des Films: „Warum fahren wir (die Niederländer) eigentlich Fahrrad?“ Was aber hat gefehlt? Die Beteiligung der drei größten Verbände und Mitglieder im ECF- HPV an der Velo-city 2017 im Jubiläumsjahr des Fahrrades. ...shame on us...!

## Schlumpf Tretlagergetriebe

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

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





Traix Cycles | Dortmunder Straße 1 | 48155 Münster | +49 (0) 251 20891037 | [www.traix.de](http://www.traix.de)



**TRAIX**

  
Circe Cycles



# Termine

↔ provisorisch Future Bike Schweiz HPV Deutschland Tandemclub Allgemein

## 12. - 13. August 2017— DLC Meppen

[www.moorligger.de](http://www.moorligger.de)

## 25. - 26. August 2017— DLC Köln

[www.hpv.org](http://www.hpv.org)

## 30. Aug. - 02. Sep. 2017 — EUROBIKE

Businessdays ersten drei Tage -- Festivalday letzter Tag -- [www.eurobike-show.de](http://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](http://www.umweltbundesamt.de/en/international-cycling-conference-startseite)

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

[www.icsc2017.ucdavis.edu](http://www.icsc2017.ucdavis.edu)

## 24. September 2017— Familienfreundliche Tagestour

Raum Winterthur - mit Besichtigung der Kyburg - Anmeldung [www.futurebike.ch](http://www.futurebike.ch)

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

von Sandor Bollina - Ligurien, Colle di Tenga - [www.futurebike.ch](http://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<br>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<br>(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](mailto: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](mailto: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](http://www.milan-velomobil.de)



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

### Falträder: Wir haben ständig über 25 Modelle von 8 Herstellern vorführbereit.

Wir sind **BROMPTON** Exzellenz-Händler und bieten Rad- und Teileversand an.



Der Milan im großen VW-Klimawindkanal.

Wir führen Fahrräder und Komponenten unter anderem von:

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

Hainhölzer Straße 13 · 30159 Hannover · Telefon 0511/71 71 74 · [www.raederwerk.com](http://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



humanpoweredvehicles.org

## HPV Deutschland e.V.

Industriestr. 133a • 21107 Hamburg • www.hpv.org • info@hpv.org

### Vorstand, 1. Vorsitzender

Michael Hänsch • Jordanstr. 35 • 40477 Düsseldorf • 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

gebraucht@hpv.org

### HPV-Archiv & Layout Info Bull

Andreas Pooch • archiv@hpv.org

### Beauftragter Rekorde

Thomas Wolf • rekorde@hpv.org

### Beauftragter WHPVA

info@hpv.org

### Boote – Human Powered Boats

Beauftragter Treffen & Technik • Heiko Stebbe • boote@hpv.org

### Regionalpartner Bayern

Felix Hertlein • info@hpv.org,

### Berlin & Umland

Joachim Murken • info@hpv.org

### Südwestdeutschland

Hanno Hirsch • info@hpv.org

### Regionalpartner Österreich

Christof Waas • christof.waas@gmx.at

## Aus der Redaktion CH

Text: Christian Precht - Bild: Ruedi Müller

**Das Info Bull kommt seit vielen Jahren regelmäßig zu euch. In all den Jahren wurde das Aussehen mehrmals verändert. Auch die Leute, die die Berichte schreiben, es layouts, es drucken und so weiter, sind nicht mehr dieselben wie vor vielen, vielen Jahren. Nur ich bin seit 25 und einem halben Jahr da. Eindeutig zu lang: Ich muss aus dem Weg! Damit andere Leute neuen Wind in die Redaktion bringen können.**

Tilman Rodewald hatte sich schon vor anderthalb Jahren für die Nachfolge in der Schweizer Redaktion gemeldet und auch angefangen mitzuarbeiten. Aus gesundheitlichen Gründen konnte er dann eine Weile lang nicht mehr mitwirken. Unübersehbar ist er jetzt wieder sehr aktiv und bringt den nötigen Wind. Entsprechend seinen Fähigkeiten konzentriert er sich aber mehr auf andere Bereiche, zum Beispiel die Organisation von Veranstaltungen.



Tilman hatte die Redaktion auch nicht alleine übernehmen wollen, doch zum Glück hatte sich noch eine zweite Person gemeldet, die auch in der Redaktion mitwirken wollte. Leider hat diese Person inzwischen abgesagt. Zwar führe ich die Redaktion für dieses Jahr ad interim weiter. Das kann allerdings kein Dauerzustand sein.

Wir sind zwar nicht zurück auf Feld „1“, aber doch ein Stück zurückgeworfen. Es wird also dringend wieder jemand gesucht, der engagiert in der Schweizer Redaktion des Info Bull mitarbeitet. Der Aufwand ist überschaubar und vor allem weitgehend von dir steuerbar. Der Lohn ist nicht viel Geld, aber ein Haufen Anerkennung von den Lesern des Info Bull.

**Interesse? Melde dich bei mir ([christian@stahlross.ch](mailto:christian@stahlross.ch), 076 576 82 05) oder bei Tilman ([info@futurebike.ch](mailto:info@futurebike.ch), 078 628 85 33)!**

## Leserbrief von Inge Heitland (18.05.2017)

zum Thema Kaufprämien für Spezialräder - mit einem Kommentar von Jan Kranczoch

„[...] Angeregt durch eine Aktivität von München als erste Stadt in Deutschland, die privaten Personen beim Kauf eines E-Lastenrades eine Prämie von 1.000 € zusichert, möchte ich Folgendes vorschlagen: wenn z.B. ein Rentner sein Auto verkauft und seinen Führerschein abgibt, und sich dafür ein Liegetrike mit E-Motor kaufen möchte (6.000 - 8.000 €) so wäre eine Prämie von ca. 1.000 € sicher sehr willkommen. [...] Sollte man das nicht mal bundesweit mit dem ADFC propagieren, im Jahr 200 nach der Erfindung des Rades durch Drais?

Viele Grüße von Inge Heitland“

**Kommentar:** Die besagte Prämie der Stadt München, die es bereits seit Anfang 2017 gibt, sollte anderen Städten flächendeckend als Vorbild dienen. Diese sind schließlich in der Pflicht, die Schadstoffbelastungen messbar einzudämmen. Einige Informationen zur Prämie z. B. unter [www.elektro-rad-magazin.de/nachrichten/praemie-fuer-e-lastenraeder](http://www.elektro-rad-magazin.de/nachrichten/praemie-fuer-e-lastenraeder).

Daneben drängt sich die Frage auf, mit welchem „Nutzungsprofil“ die Genießer dieser Prämien das damit erworbene Lastenrad dann tatsächlich einsetzen.

Demgegenüber haben einige Unternehmen – Handwerker, Pizza-Service, lokale Postzusteller - auch ohne Prämie erkannt, dass sich viele Dienste schneller, stressfreier und wirtschaftlicher mit dem Lastenrad anstelle von

Automobil oder Kleinlaster erledigen lassen. Es müssen derer aber noch viel mehr werden.

Ruft man sich die gigantischen Subventionen der während der Auto-Abatzkrise gerne als Umweltmaßnahme bemäntelten „Abwrackprämie“ in Erinnerung, sollte Inges Vorschlag für die Senioren als Win-Win-Win-Situation für die Nutzer/Innen, Umwelt und Wirtschaft sofort klare politische Mehrheiten finden.

## Hinweis von Werner Stiffel selbst (27.06.2017)

zu dem in der IB 195 auf S. 27 links unten dargestellten Lieger: Nähere Informationen zu diesem Rad finden sich auf seiner Homepage unter

[Wstiffel.homepage.t-online.de/D8E.htm](http://Wstiffel.homepage.t-online.de/D8E.htm)

## 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



## Future Bike Shop



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

### «Proceedings of the European Seminar on Velomobil Design»

Schweiz 1994, A4, 200 Seiten • de./engl. • SFR 45.–  
Interlaken/Schweiz 1999 • A4 • 256 Seiten • de./engl. • SFR 55.–

### 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

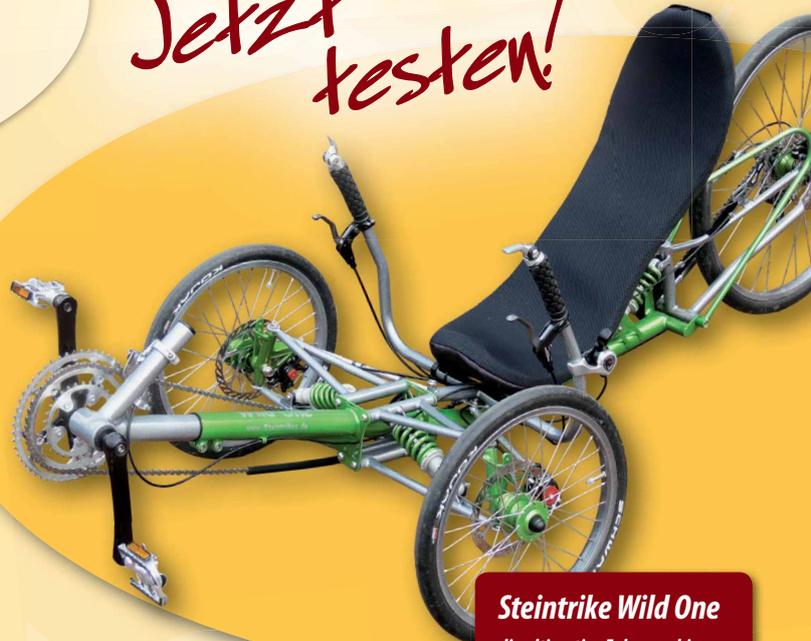
Mit den vollgefederten Trikes meistern Sie komfortabel alle Hindernisse. Ob für Alltag, Reise oder Freizeit – Sie sind immer bequem unterwegs!

*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!!





# Die Nacht gehört den Trikes ...

... und der Alltag auch: Mit Rädern von HP VELOTECHNIK liegen Sie immer richtig

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

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

wie einst, sind aber nicht mehr so mobil? Nehmen Sie Platz im hohen Sitz der *Scorpion Plus*-Modelle mit breitem Y-Rahmen für einfachen Zustieg.

**Gelegenheit schafft Gelassenheit:** Unser Zubehör setzt Maßstäbe. Zum Beispiel in Sachen Komfort mit Details wie den Handauflagen. Oder unsere Elektromotoren: Die warten mit Extras wie E-Rückwärtsgang, USB-Port, Blue Tooth oder einer vollautomatischen Gangschaltung auf.

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



**HP** Velotechnik

HP Velotechnik OHG • Kapellenstraße 49 • D-65830 Kriftel • Telefon 0 61 92 - 97 99 20 • Fax 0 61 92 - 97 99 22 99  
Weitere Informationen, Liegerad-Konfigurator sowie Fachhändlernachweis unter [www.hpvelotechnik.com](http://www.hpvelotechnik.com) • [mail@hpvelotechnik.com](mailto:mail@hpvelotechnik.com)

