

Info Bull

198

Dezember 2017

Podiumsdiskussion
zur Fahrradzukunft



Velomiltreffen Bodensee



zur Mitte Niedersachsens



Schmicking Handbikes
Velomobil Bunte Kuh

Tandemtour zur Kyburg
Future Bike Herbsttour

Schicke Mütze Radsportcafé
Bücher zu Weihnachten

Das Liegerad.
Toxy[®]
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



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



WWW.RUDER-RAD.DE

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

Testen, Touren, Service & Zubehör:
Toxy Liegerad GmbH • Bokeler Str. 3
D-25563 Wrist / Hamburg
Telefon 0049 (0) 48 22 945 74 11
Fax 945 74 13 • www.toxy.de

Editorial

4 HPV als Wegmarke für die Mobilitätszukunft

Kultur

5 Schicke Mütze - Radsportcafés in Deutschland

10 Podiumsdiskussion zur Fahrradzukunft

34 Buchkultur zu Weihnachten

Technik-Ticker

40 Monkey Link

41 Vaude ExCycling Bag

42 Wolf & Wolf Liegeräder

43 Autozulieferer im Fahrradmarkt

44 Velocar

44 Bikeable.ch

45 Hilgo Velomobil

Reise

8 Tandemtour zur Kyburg

20 Velomobil-Bodensee-Treffen

24 Zur Mitte von Niedersachsen

28 Herbsttour der Futurebiker

Titelfoto: © HMWEVL -- Auf dem Titelbild sind abgebildet (v.l.n.r.) Volkhard Malik (Verkehrsverbund Rhein-Neckar), Paul Hollants (HP Velotechnik), Stefan Janke (ADFC Hessen), Michael Adler (Moderation, Chefredakteur VCD-Magazin fairkehr), Claudia Jäger (Erste Kreisbeigeordnete Kreis Offenbach), Wolfgang Herda (ADAC Hessen-Thüringen), Prof. Dr. Petra Schäfer (Frankfurt University of Applied Sciences).

Technik

13 Velomobil Bunte Kuh

14 Schmicking Handbikes

Service

11 Einladung zur Future Bike GV

12 Mitteilungen aus den Vorständen

46 Termine, Kleinanzeige

47 Impressum

49 Wer macht was?

50 Shop

Fehlerteufelchen hat zugeschlagen: in



Info Bull 197 haben wir auf Seite 39 ein neues Faltrad vorgestellt, das auf der EUROBIKE ausgestellt worden war. Dieses Faltrad war von der Firma **Lekuma** und **nicht** von **Cekuma**.



Der HPV als Wegmarke zur Orientierung im Zeitalter der postfossilen Mobilität

Text: Michael Hänsch

Die Leser dieser Zeilen lade ich zu einer Reise in das Jahr 2030 ein. In Deutschland ist die Automobilindustrie abgewickelt. Das bedingungslose Grundeinkommen für alle Bürger ist einfach zu finanzieren, weil Deutschland keine Kosten mehr aufwenden muss für Kriege zur Sicherung seiner Erdöl-Lieferungen. Die Autonutzer mussten mit starken finanziellen Verlusten ihre teuren PKWs entsorgen, weil diese unverkäuflich sind. Inzwischen sind Leichtfahrzeuge hip.

Was ist für ein solches Deutschland, in dem man sich gefahrlos als Fußgänger oder Lenker von Fahrrad und Velomobil auf guten Straßen bewegen kann, an Lobbyarbeit nötig?

Liebe Lesende, Ihr seht, ohne entschiedenes Engagement bleibt diese Zukunft ein Traum. Um Engagement zu definieren, helfen Zielsetzungen weiter. Fangen wir mit einem Ziel an: Wie präsentiert sich der HPV im Jahr 2030?

Fragestellungen dieser Art sind vergleichbar mit operativen und strategischen Planungen von Firmen und Vereinen mit dem Willen zum Erfolg. Diese Planungen werden auf Ziele ausgerichtet. Ein gutes Beispiel für eine Zielsetzung ist die Forderung bzw. das Motto «Fahrradland Deutschland. Jetzt!» des ADFC.

Gut strukturierte Vereine teilen ihre Themen in Arbeitsgruppen auf. Beim HPV wäre eine AG Leichtfahrzeuge, eine AG Lobbyarbeit, eine AG Ren-

nen/Wettbewerbe/Meisterschaften und weitere denkbar. Wünsche nach solchen Arbeitsgruppen sind auch an mich herangetragen worden. Das halte ich für sinnvoll und unterstütze diese Anliegen.



Mein Appell an die Leser*innen dieser Zeilen:

Teilt uns einfach per Mail mit, welche AG'en Ihr Euch außer den eben genannten vorstellt. Wichtig ist, dass Ihr Euch für das Entstehen einer solchen AG zur Verfügung stellt.

Ein erstes Treffen könnt Ihr per Teamviewer, bspw. Skype, durchführen. Bei Vereinen wie «Mehr Demokratie» und «Wikimedia» klappt das gut und unkompliziert. Gerne helfe ich bei der Organisation eines ersten AG-Treffens. Beim ersten Teamviewer-Meeting, werdet Ihr euch erfahrungsgemäß schnell organisieren. Bis zur nächsten Spezi Ende April 2018 haben AG-Treffen stattgefunden. Damit können wir passend zur Spezi Themen präsentieren, die aus einer Mitgliederversammlung mit trockenen Pflichtübungen ein Event mit interessanten Präsentationen macht.

Fortschritt entsteht durch einen vorwärtsgewandten Blick. Eine solche Blickrichtung habe ich eben aufgezeigt. **Seid dabei und werdet Teil der Zukunft Eures HPV!**

Schicke Mütze

Text: Andreas Pooch - Fotos, Recherche: Michael Hänsch

Laden, Werkstatt und Café. Der Ort fürs Rad. Mit diesem Slogan macht ein Fahrradladen in Düsseldorf auf sich aufmerksam.

Der pfiffige und einprägsame Name stammt von einem wichtigen Kleidungsstück von Radsportlern, der Schirmmütze, die als unentbehrlicher Helfer sowohl bei Sonne als auch im Regen, gerne unter dem Helm getragen, seine schützende Funktion ausübt.

Der Slogan verweist aber auch auf das besondere Ambiente hin, den die Kombination aus Fahrradladen, Werkstatt und Café ausmachen. Damit wird aus der „Schicken Mütze“ ein Szenetreff, in dem bei Espresso, Cappuccino oder Schorle gefachsimpelt werden kann. Es können auch leckere Kleinigkeiten verzehrt werden wie z.B. Kuchen, Butterbrote oder der Salat des Tages!

Nur 300 Meter von der «Kö» ent-





fernt, findet man in einem Hinterhof dieses «Fahrrad-Etablissement». Von Dienstag bis Samstag ist das Café von 11:00 bis 18:00 Uhr in Betrieb und bietet sich als Startort oder Ziel einer Tour an.

Unter der Mütze haben sich drei Leute zusammengefunden, die das Geschäft zusammen betreiben: Konrad Glaeser, Carsten Wien und Jan Hüttenbernd. Ein wichtiges Kriterium für die Dinge, die sie anbieten ist, dass sie sie selbst mögen, nutzen und schätzen. Und es werden nicht nur Räder, Teile und Zubehör angeboten, um Fahrradkultur zu bieten gibt es auch Fahrradmode, Bücher, Bilder und mehr. Mit der Klassikerausfahrt haben die Inhaber eine der ersten regelmäßigen Ausfahrten für klassische Rennräder in Europa etabliert. Wenn auch die Wurzeln bei klassischen Rennrädern liegt, begeistern sie sich für alle schönen Räder. Sie haben sich auch



mit Lastenrädern befasst und die beiden ersten Lastenräder für kostenlose Ausleihe in Düsseldorf geliefert. Die «Schicke Ulla» ist ein Lastenrad, das der ADFC-Düsseldorf gesponsert hat und die «Schicke Minna» die Verkehrswacht, letztere ist zur Ausleihe in der Schicken Mütze erhältlich.

Schlussendlich interessieren sie sich nicht nur für sportliche Touren, sondern helfen auch gerne in der verkehrspolitischen Entwicklung in Düsseldorf, wenn es rund ums Rad geht.

Vielen Dank an Michael Hänsch, der die Recherche vor Ort und die Bildbeschaffung erledigt hat.



Weitere Rad-Cafés in Deutschland

- Fahrstil Klubhaus • Heidelberg • Emil-Maier-Str. 18
 - Monaco Velo Club Café • München • Ohlmüllerstr. 7
 - Steel Vintage Bikes • Berlin • Wilhelmstr. 90
 - Zweiradperle • Hamburg • Altstädter Str. 3-7
 - Caffé Bicycletta • Freiburg • Brambergstr. 17
- Liebe Info Bull-Leserinnen und -leser, bitte schildert Euren Besuch in einem dieser Cafés! redaktion@hvp.org

Kontakt Schicke Mütze
 Radausstatter und Schrauberei • Di bis
 Fr 11:00 bis 19:00 Uhr • Sa 11:00 bis
 18:00 Uhr • Café: Di bis Sa: 11 bis 18
 Uhr • Telefon: +49-211-87663970
 • Talstr. 22-24 Hinterhaus • 40217
 Düsseldorf • info@schickemuetze.de
 Weiteres: www.lastenrad-duesseldorf.de



Familienfreundliche Tagestour zur Kyburg



tandemclub.ch

Text: Christoph Studer – Fotos: Bernt Fischer

Winterthur Bahnhof, 24. September 2017: Eine bunte Sammlung verschiedenster Fahrräder und eine ebenso bunte Gruppe Erwachsener und Kinder machen das Durchkommen für diejenigen ohne Fahrrad schwieriger.

Für Eingeweihte ist klar: Es ist wieder Zeit für eine Familientour des Tandemclubs. Diesmal sind neben „normalen“ Tandems, einem Pino-Tandem und einem Liegetandem auch wieder ein paar Einzelräder dabei: Liegerad, Trets-Kinderliegerad, Anhänger und Einzelvelos.

Die Velostadt Winterthur macht einmal mehr Freude. Schon nach kurzer Zeit sind wir auf angenehm verkehrsarmen Nebenstraßen unterwegs aus der Stadt heraus. Die Route führt uns zunächst Richtung Tösstal. Ziel auf Umwegen ist die Kyburg oberhalb Winterthur.

Neben dem geselligen Teil lebte auch diese Tour vom Fachsimpeln über die Velotechnik. Diesmal hatten wir dafür ausgiebig Anlass und Zeit, als sich in der ersten Steigung ein Zahnkranz an einem der Tandems verabschiedete: der kleinste Zahnkranz musste mit Hilfe von Werkzeug und einem Stein als Hammer-Ersatz wieder in Form geschlagen werden. Und für die Kinder war es eine willkommene Verpflegungspause.

Gesagt, getan. Der Kranz war wieder einigermassen rund und belastbar, und es ging weiter den Hügel hinauf. Nach einer weiteren kurzen Verpflegungspause ging es dann nonstop weiter in Richtung Kyburg.

Die mittelalterliche Burg thront stolz auf einem Hügel oberhalb Winterthur. Vor der Burg lädt ein schöner Garten zum Verweilen ein, und ein Spielplatz mit Holzpferden, Kühen und Wagen war für die Kinder eine spannende Abwechslung nach dem Radeln. Im Innern der Burg verlor sich die Gruppe dann schnell. Die vielen Räume, verwinkelten Gänge und Treppen machten die Orientierung sehr schwierig. Wie haben sich damals wohl die Ritter und Burgfräulein zurechtgefunden in diesem Labyrinth?





Das Leben als Ritter ließ sich in der Burg förmlich spüren. Es gab Rüstungen zu bewundern, Küche, Kapelle und Gemächer wollten entdeckt werden. Eindrücklich waren auch die engen Verliese im Turm. Zum Abschluss gab es noch eine Glace (ein Eis) im Burghof und dann machten wir uns an die rasante Abfahrt Richtung Winterthur. Die eine oder andere Bremse wurde hier nochmals etwas heiß – doch schlussendlich kamen alle

wohlbehalten am Bahnhof Winterthur an.

Eine gemütliche Tour bei wunderschönem Wetter war damit auch schon wieder Geschichte.

Vielen Dank an die Organisatoren!

Podiumsdiskussion zur Zukunft des Fahrrads

Text: Andreas Pooch – Fotos: HP Velotechnik

Am 14. November fand im hessischen Landeshaus in Wiesbaden eine Diskussion zur Zukunft des Fahrrades statt. Es ist ja mittlerweile nichts Besonderes, dass über das Fahrrad und seine Rolle für die Verkehrszukunft diskutiert wird, zumal der 200ste Geburtstag des Fahrrades im Jahre 2017 auch reichlich Grund dafür ist.

Aber diese Veranstaltung war insofern speziell, als diese auf Liege-Trikes durchgeführt wurde. Und für die Bestuhlung sorgte die Firma HP Velotechnik. Die sieben Liegedreiräder boten den Teilnehmern eine sehr bequeme Sitzgelegenheit. Wir wissen nicht, wer sich dadurch anregen ließ, später das Trike auch mal auf der Straße und im Fahren auszutesten.

Verkehr-Chefredakteur Michael Adler gab die Richtung vor mit dem Statement, dass die E-Mobilität die wichtigste Entwicklung der letzten Jahre gewesen sei. Stefan Janke vom ADFC-Hessen begrüßte die vielfältigen Möglichkeiten wies aber auch auf die fehlende Sicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer hin (radeln, zu Fuß gehen), ein vernachlässigtes Aufgabenfeld der Politik. Als Beraterin der Politik wies die Verkehrswissenschaftlerin Prof. Petra Schäfer vor kurzem das Ansinnen der Autolobby zurück, breitere Straßen und

Parkplätze für SUVs zu schaffen. Diese Industrie sollte mal einen Blick nach Kopenhagen werfen (Anm. der Red.). Radfahren wird nur attraktiver werden und bleiben, wenn auch die passende Infrastruktur geschaffen wird, worauf Volkhard Malik vom Verkehrsverbund Rhein-Neckar hinwies. Hier muss schneller gehandelt werden. Paul Hollants von HP Velotechnik als Vertreter der Fahrradindustrie verdeutlichte die Rolle des E-Bikes im Verkehrsfluss, wenn flächendeckend Tempo 30 in den Städte durchgesetzt würde. Dann gäbe weitaus weniger Konflikte zwischen Fahrrad und Auto. Und die Bedeutung der S-Pedelecs als Pendlerfahrzeuge wird noch zu wenig ernst genommen von Politik und Verwaltung. Da sind nicht nur schnelle Radrouten wichtig sondern auch adäquate Abstellplätze.



Einladung zur GV 2018 Verein Future Bike in Zürich



future bike.ch

Unsere Generalversammlung findet am Sonntag, 21. Januar 2018 in Zürich, im Saal des Gemeinschaftszentrums Wipkingen statt. Beginn ist pünktlich um 10 Uhr, Ende vor dem Mittagessen 12 Uhr.

Das Nachmittagsprogramm dauert bis gegen 16 Uhr. Unser Verein soll lebendig und attraktiv bleiben, an dieser GV sind neue Mitglieder in den Vorstand zu wählen, Ersatz für den Kassier und zur Unterstützung der Redaktion für das InfoBull

Traktanden

- Begrüßung, GV-Eröffnung
- Wahl ProtokollführerIn und StimmzählerInnen
- Protokoll GV 2017, veröffentlicht im InfoBull
- Jahresberichte Präsident, Tandemclub, Racer-, Tourenaktivitäten, UBF2017 (Urban Bike Festival), WHPVA
- Kassenbericht, Revisorenbericht
- Budget 2018, Festsetzung Jahresbeitrag
- **Wahlen** :
 - Neuwahl in Vorstand: Kassier
 - Neuwahl in Vorstand: Redaktion InfoBull / Vorstandsunterstützung
 - Neuwahl 1 Ersatz für Rechnungsrevision: (für 2 Jahre)
wer sich gerne aktiv im Verein betätigen möchte, melde sich doch

- vorgängig beim Präsidenten oder einem Vorstandsmitglied.
- **Anträge** : von Mitgliedern bis Sonntag, 7. Jan. 2018 an den Präsidenten, praesident@futurebike.ch
- Veranstaltungen (Speckwegtour, Maibummel, Rennen, Herbsttour, ...)
- Varia (von Mitgliedern vor Veranstaltungsbeginn an den Präsidenten)
- Abschluss der GV vor 12 Uhr
- Mittagessen (Restaurant Damas, Wipkingen)
- Filme, Fotos, Vorträge, Events, Probefahrten, Fahrzeugvorführungen

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

(Ankunft Zugsverbindungen aus allen Richtungen um ca. 9:30 in Zürich) mit Tram 13 von Bahnhofquai oder Sihlquai bis Wipkingerplatz, dann vier Minuten zu Fuss

Adresse: GZ Wipkingen, Breitensteinstrasse 19a, 8037 Zürich, www.gz-zh.ch/gz-wipkingen

Mitteilungen aus dem Vorstand Future Bike CH



future bike ch

Text: Tilman Rodewald

Der Vorstand braucht eure Unterstützung in folgenden Bereichen:

Koordination/Redaktion InfoBull

Wie seit langer Zeit im InfoBull ausgeschrieben, suchen wir Mithilfe bei unserer Vereinszeitschrift. Wer gerne schreibt kann damit zur Erhaltung des wohl bisher hochwertigsten Organs von unserem Verein beitragen.

Materialverantwortlicher

Der Verein Future Bike CH sucht neu einen Materialverantwortlichen für die Verwaltung des vorhandenen Promotions-, Veranstaltungs- und Rollmaterials.

Future Bike Vertretung in der WHPVA

Theo Schmidt sucht längerfristig eine Ablösung für die Mitarbeit in der WHPVA. Die politische Arbeit ist etwas zäh, bietet aber Gelegenheit, in der internationalen HPV-Arbeit echten Fortschritt zu bewirken.

Diese Funktionen setzen keine Mitarbeit im Vorstand voraus, es steht aber eine Vorstandsposition frei. (Siehe Einladung Future Bike GV; Seite 11)

Bei Interesse bitte mailen an info@futurebike.ch

Vorstandsinfo des HPV Deutschland



Text: Michael Hänsch

Der HPV lebt mit Eurer Unterstützung, liebe Mitglieder. Ihr seid HPV. Eure Persönlichkeit ist gefragt für folgende wichtige Positionen:

2. Vorsitzende oder 2. Vorsitzender

Unsere nächste Mitgliederversammlung findet während der SPEZI 2018 statt. Dabei wird die bzw. der 2. Vorsitzende neu gewählt. Im Verein sind viele Männer aktiv, deshalb freuen wir uns besonders, aber nicht nur über Frauen, die diese Ehrenposition mit ihrer Erfahrung bereichern möchten.

Schriftführung

Weiterhin freuen wir uns bereits vorher über Unterstützung in Form der Schriftführung, die mit Geschick und Sachverstand uns bei der Erstellung von Protokollen und anderen Unterlagen unterstützt.

Beauftragte/r für die WHPVA & für HPV-Rekorde

Viele Mitglieder fahren selber Rekorde, etliche davon mit selbstkonstruierten Fahrzeugen. Für sie ist der HPV Ansprechpartner und manchmal Organisator wie bei einer HPV-WM. Wer fühlt sich angesprochen von diesem abwechslungsreichen Thema?

Mitgliederverwaltung

Aktualität der Mitgliederdaten ist anspruchsvoll. Deshalb freuen wir uns jederzeit über Unterstützung, die unsere Datenbank mit unserer topaktuellen Software pflegt.

Der Vorstand freut sich über neue Kolleginnen bzw. Kollegen, die in erster Linie Menschenversther sind. Auch Vollbluttechniker bekommen bei uns eine faire Chance.

Bei Interesse bitte mailen an premier@hpv.org

Velomobil Eigenbau «Bunte Kuh»

Text: Dieter Hannemann – Fotos: Fidi

Der Liegeradkonstrukteur Fidi heißt eigentlich Friedrich, aber auch beim Namen spart er sich fünf Buchstaben. Er baut mit Vorliebe schon immer «Low-Budget» Liegeräder, am liebsten Knicklenker. Vielleicht, weil man da den Lenker spart ...

Um bequem und schnell an längeren Fahrten der Oldenburger Liegeradgruppe teilzunehmen, baute er ein Velomobil. Ein ungefedertes Tadpole Trike hatte er schon gebaut, als er auf dem Dachboden eines Liegeradfreundes einen gemefelten Streamer (Fronthaube aus Isomatten in Knickspantbauweise) nach den Plänen von Harald Winkler fand. Noch am selben Wochenende hatte er den Streamer an das Trike montiert und ein Heck dazu gebaut.

Ab jetzt fuhr Fidi mehr lange Touren und sein Velomobil wurde immer weiter entwickelt. Eine Haube für den Kopf kam dazu, später bekam diese ein Motorrad-Visier. Es gab für Nachtfahrten eine Beleuchtung, die Verkleidung wurde unten geschlossen und aus einem wasserdichten Pack-Sack entstand ein Kofferraum. Bei der ersten Tour mit Übernachtung, der Sternfahrt zur Mitte von Niedersachsen konnte Fidi die gemefelte Verkleidung aus Isomatten abnehmen und sie als Zelt benutzen. So konnte er im Trockenem schlafen, und das Trike musste draußen bleiben. Zweimal war er jetzt auch schon auf der Oliebollentocht (Velomobiltour in den Niederlanden zwischen Weihnachten und Sylvester) dabei. Immer wieder zog er staunende Blicke auf sich!



Und es gibt auch schon weitere Planungen. Demnächst möchte Fidi das Trike mit Federung fahren, seine Ansprüche steigen mit jeder Tour. Und er wird das hinbekommen, es dauert halt nur ein bisschen; denn außer Liegeradkonstrukteur ist er auch noch Low-Budget-Lebenskünstler.



Handbikes und rasende Rollstühle mit Leidenschaft individuell handgefertigt

Text: Michael Hänsch – Fotos: Jan-Philipp Holthoff & M. Hänsch

Auf der Eurobike vom 29.08. bis 02.09.2017 entdeckte ich auf dem BionX-Stand zwei außergewöhnliche Fahrzeuge von ProActiv aus Dotternhausen und Schmicking aus Holzwickede. Leider konnten diese Fahrzeuge dort nicht probefahren werden.

Mitte Oktober besuchten zwei Düsseldorf, Jan-Philipp und der Autor, die Erbauer eines der beiden Fahrzeuge, Schmicking-Reha in Holzwickede.

Der Inhaber Thomas Schmicking hat die Firma kontinuierlich weiterentwickelt. In der Stichstraße eines Industriegebiets südlich von Dortmund und am ersten Stück des Emscher-Radweges ist der Firmensitz. Die Interessenten haben dort während der Öffnungszeiten viel Platz für Probefahrten. Die Gegend rundum bietet für realistische Fahreindrücke Steigungen und den Schotterbelag an der Emscher entlang. Die Straße vor der Firmeneinfahrt ist stark abschüssig. So können Fahrwerke und Bremsen bis in die Grenzbereiche und bergauf alle Unterstützungsstufen von E-Antrieben ausgiebig getestet werden. Einige Schmicking-Angestellte nutzen selber die Produkte, in erster Linie Wheel Chairs und Handbikes. Deshalb können sie ihre Kunden bei der Auswahl mit eigener Erfahrung unterstützen.

Der Eingang ist ein Ladengeschäft mit großzügigem Showroom, gefüllt mit der Palette an Möglichkeiten, von Rollstühlen und motorisch unterstützten Zugerät dafür bis hin zu den handbetriebenen Liegerädern. Mit Seilwinden ist der Platz bestens genutzt und die Fahrzeuge können hängend von allen Seiten bewundert werden und bei Interesse an einer Vorführung auf den Boden herabgelassen werden. 1995 begann Herr Schmicking mit der Eigenfertigung von Rollstühlen.

Seit vielen Jahren baut Schmicking E-Antriebe von BionX ein. Liegeräder von HP-Velotechnik wurden und werden selber mit diesen Radnabenmotoren ausgerüstet. So können Menschen mit schwacher Beinmuskulatur oder schlechter Koordination ihre Beinmotorik in Bewegung halten und damit stärken oder wieder aufbauen. Bei Pedelec-Antrieben ohne Rückwärtsgang werden die Vorderräder der Tadpole-Trikes mit den Handläufen von Rollstuhlrädern ausgerüstet und können so einfach mit Armkraft rangiert werden.

Die Radnabenmotoren Twion von Alber für Rollstühle haben als Besonderheit nicht nur in die Naben integrierte Akkus, sondern die Antriebe werden über in den Handläufen rundumlaufende Kontaktleisten über Zupacken bzw. Druck bei Bedarf verzögerungsfrei aktiviert. Mit der Druckstärke dosieren Nutzer den Unterstützungsgrad.

Selbstverständlichkeiten, die bei Herstellern hochwertiger Liegeräder und Anhänger eingebaut werden, sind leider nicht bei allen Rollstuhlherstellern im Bewußtsein. Ein Beispiel habe ich gesehen, als ein Schmicking-



Im Konstruktionsraum war dieses 7kg-Geschoß zu besichtigen. Über die Handläufe wird es angetrieben. Bei Bahnrennen wird die Lenkung auf die jeweilige Bahn justiert.

Mitarbeiter und Rollstuhl-Nutzer zum Feierabend in sein Auto stieg. Er glitt von seinem Rollstuhl auf den Fahrersitz und konnte mit wenigen Handgriffen seinen Rollstuhl selber in das Auto packen, weil dieser per Schnellspanner abnehmbare Räder hat.

Schmicking stellt die Fahrzeugrahmen individuell für seine Kunden her. Für die selbstgefertigten Rahmen aus in der Luftfahrt gebräuchlichen Aluminium-Legierungen ist eine eigene Warmglühanlage vorhanden, um bei einer Temperatur von rund 500 Grad Celsius die durch das Schweißen entstandenen Materialspannungen abzubauen.

Die Perfektion im Detail zeigt sich daran, daß auch Kleinteile wie Halter, bspw. Lenker-Vorbauten, mit eigenen CNC-Fräsen vor Ort gefertigt werden. Die meisten dieser Komponenten basieren auf Strangprofilen und werden selbst von renommierten Markenherstellern aus Südostasien eingekauft. Das gefällt Herrn Schmicking nicht.

Internationales Renomé hat Schmicking bei Handbikes und Rollstühlen auch für professionelle sportliche Wettbewerbe. Während bei uns Menschen im Rollstuhl oft auf die Behindertenschiene reduziert werden, genießen in Südkorea Handballer im Rollstuhl eine hohe Anerkennung und Rennsport mit Handbikes ist dort keine Seltenheit.

Bei unserem Besuch war in der Werkstatt zur Reparatur das verunfallte Handbike des slowenischen Radrennsportlers Primoz Jeralic.)

Das gelände- und strandtaugliche Handbike (Seite 17 o.r.), das ich auf der Eurobike gesehen habe, war bei unserem Besuch weiterhin auf Mesbebesuch und so haben wir Besucher einen Tieflieger als Straßenversion probegefahren, der Rennrädern vergleichbar ist. Solche Handbikes haben



Frontantrieb. Nur so kann die Antriebskette kurz gehalten werden. Die Arme werden synchron bewegt wie beim Rudern. Jetzt gibt es diese Fahrzeuge auch mit kompaktem Ansmann-Motor, bekannt als etablierter Hersteller von Akkus und Batterien. Nach etwas Übung und mit der richtigen Oberkörperbewegung ist der volle Lenkeinschlag möglich. Weil durch die neben dem Vorderrad liegenden Beine kein Lenkeinschlag möglich ist,



wird durch die Neigung des Vorderrads gelenkt. Dieser Trick funktioniert, weil das Schaftrohr für das Lenklager fast waagrecht liegt, ansatzweise ist das bei Rädern mit Knicklenkung realisiert. Der kompakte Ansmann-Nabenmotor paßt besser zu schmalen Rennfelgen als der großflächige BionX-Antrieb. Auf dem Bild Seite 17 (u.r.) sehen wir die unauffällige Integration. Die elektrische Unterstützung ist sechsstufig und damit fein



Der Showroom zeigt die Fahrzeugvielfalt, an der Decke aufgehängt sind die Handbikes. Personen im Bild: rechts Thomas Schmicking, links Jan-Philipp.

dosierbar. Trotz der niedrigen Bauweise setzt das Handbike bei dem schrägen Überfahren von abgesenkten Bordsteinen nicht auf. Ein Besuch bei Schmicking bereitet rundum viel Freude. Die durchdachten und dem immerwährenden Streben nach Perfektion angepaßten Produkte bereiten neue Lebensqualität und außergewöhnlicher Fahrspaß ist garantiert.



www.schmicking.com
www.primozjeralic.com
www.alber.de/de/produkte/aktivantriebe/twion
www.ansmann-energy.com/e-bike-systeme.html
www.proactiv-gmbh.de

Schlumpf Tretlagergetriebe

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

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



Ride Together!



www.hpv-parts.de

www.co-motion-cycles.de



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



Inhalt

- Effizienz
- Aerodynamik
- Batterie
- Regenvermeidung
- Alltagswendigkeit
- Car-Rib
- Historie
- Prototypen
- Selbstbau-Velomobile
- Elektrifizierung
- Pedalassistenz
- Verkaufszahlen
- Visionen



ISBN 978-3-8400-0000-0

www.ld-vlg.de



ICE

powered by



www.icletta.com

Herbst-Bodenseetreffen 2017

Text, Fotos: Werner Klomp, AT-Götzis

Für Freitag bis Sonntag, 6.- 8.10., hatte ich wieder ein Bodenseetreffen ausgeschrieben. Zu dieser Einladung kam es, weil einige im Forum mich gebeten hatten, diesmal wieder zu organisieren.

Also wie gefragt getan. So wie bei einigen Treffen vorher hatte ich das «Nana» (Marmorsaal) in Lindau als Treffpunkt am Freitagabend angegeben. Hier kann man die Velomobile vor der Tür parken, obwohl dort ein Schild «Fahrräder abstellen verboten» hängt, aber wer weiß schon, dass die Dinger dort Fahrräder sind. Freitagabend waren wir dann im Marmorsaal elf Personen.

Samstagsmorgen (nachdem ich erst um vier ins Bett kam) bin ich dann um 9:30 Uhr in Richtung Dornbirn gefahren, wo der nächste Treffpunkt am Bahnhof abgemacht war. Als ich um kurz vor 10 ankam, waren zwei Liegeräder und ein Milan schon da. Nach und nach kamen immer mehr, sogar die Security kam mit zwei Personen und wollte sich vergewissern, dass wir da nichts Schlimmes vorhatten. Ich habe Ihnen dann erklärt, warum wir dort sind, und alles war okay. Um 10:30 Uhr kam dann der letzte an, ich war schon fast ausgekühlt, und wir haben uns auf den Weg Richtung Liechtenstein gemacht. Das Wetter war unerwartet gut. Traumhaft, aber einige von denen, die sich vorher angemeldet hatten, sagten kurzfristig ab, weil Regen vorhergesagt war. Naja, die Fotos sprechen für sich.





Treffpunkt in Dornbirn



Durchfahrt Hohenems



...unterwegs...

Grad frisch gefallener Schnee in den Bergen, super saubere Fernsicht, Sonne und viele Velomobile und zwei Liegeräder. So sind wir dann von Dornbirn über Götzis, Rankweil und Feldkirch über die Grenze nach Liechtenstein geradelt. Ein Mangofahrer (aus der Gegend) ist mir abhandengekommen. Aber bei der Mittagspause in Feldkirch Bangs im Gasthaus Stern sind wir dann schlussendlich mit 22 Personen angekommen und haben ausgiebig, gut und lecker gegessen.

Nach der Mittagspause sind wir mit der ganzen Gruppe über die Grenze in die Schweiz gefahren und über die Dörfer kreuz und quer Richtung Dornbirn, wo wir unser Abendessen in der Pizzeria genossen haben. Auch

hier kamen am Abend 22 Personen zum Treffen, einige von unterwegs Richtung Zuhause, andere sind dann in der Pizzeria wieder dazu gestoßen.

Am nächsten Morgen hat es dann doch ein wenig geregnet, wie eigentlich vorausgesagt, als wir zum Treffpunkt in Kressbronn am Bodensee fuhren, wo wir ausgedehnt frühstückten. Kurz nach 14 Uhr ging es dann wieder los, nach einem wunderschönen Wochenende in aller Ruhe nachhause.

Danke an alle fürs Kommen und die netten und interessanten Gespräche, die Fotos und die tollen Ausfahrten

Ich fand es auch diesmal super. Bis zum nächsten Mal am Bodensee!



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



TRAIX


Circe Cycles



Auf der Suche zur Mitte – zum fünften Mal!

Text, Fotos: Dieter Hannemann

Die Oldenburger Liegeradgruppe lud zur Sternfahrt «Zur Mitte von Niedersachsen» ein!

Über 40 LiegeradfahrerInnen beteiligten sich am Wochenende 26./27. August an der mittlerweile fünften Sternfahrt zur Mitte von Niedersachsen. Es waren viele Regionen aus Niedersachsen vertreten, aber auch die Bundesländer Hamburg, Bremen, Schleswig-Holstein oder Nordrhein-Westfalen. Alle LiegeradfahrerInnen trafen sich am Landesmittelpunkt von Niedersachsen in Hoyerhagen. «Es gibt nichts zu sehen dort!», stellte ein neuer Teilnehmer aus Münster fest. Vielleicht macht das auch den Reiz aus. Am Samstag gegen 15:30 Uhr kamen sie aus allen Himmelsrichtungen angetraut. Über 40 bunte Liegeräder vom «Oldtimer» bis zum Quattrovelo waren am Treffpunkt, berichtet der gebürtige Hoyaer und Mitorganisator der Sternfahrt, Dieter Hannemann, der heute in Oldenburg lebt. Die TeilnehmerInnen wurden anlässlich des kleinen Jubiläums zur fünften Sternfahrt mit kalten Getränken, gesponsert von dem Räderwerk in Hannover, begrüßt. Ein Eiswagen aus Hoya kam noch dazu und so entstand ein geselliger Austausch an der Mitte. Hanna Brunkhorst und Dieter Hannemann aus Oldenburg hatten aufgrund des Jubiläums, aus Lebensfreude und aus Dankbarkeit für

ihre Beweglichkeit dazu aufgerufen, Geld für das Hospiz Löwenherz in Syke zu spenden. Diesem Aufruf folgten alle TeilnehmerInnen gerne. Anschließend fuhr die Gruppe als geschlossener Verband in Richtung Hoya.

Auf dem Gelände des Wasser-Sport-Vereins (WSV) erwartete sie schon der Kanuobmann Eberhard Greis. Es entstand ein kleines Zelt-Dorf an der Weser, das Kanuhotel wurde belegt, einige erfrischten sich mit einem Bad in der Weser oder nutzten die Zeit für Probefahrten auf den unterschied-



Auf dem Weg nach Hause in Richtung Oldenburg.

Geographische
Mitte
Niedersachsen





Beim WSV entstand ein kleines Zelt-Dorf.

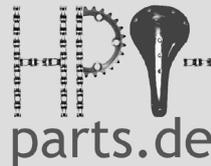
lichen Liegerädern. Abends am Grill waren dann alle wieder vereint, um den Abend ausklingen zu lassen. Nur wenige fuhren noch in der Nacht wieder nach Hause, die meisten übernachteten beim WSV. Beim gemeinsamen Frühstück konnten die Liegeradfahrer Herrn True vom Hospiz Löwenherz in Syke die Summe von 534 Euro als Spende überreichen, um dann wieder in alle Himmelsrichtungen zu starten.

Die Sternfahrt zum Mittelpunkt Niedersachsens wurde von der Oldenburger Liegeradgruppe organisiert. «Unser Anliegen ist es, uns zwanglos zu treffen, neue Liegeradfahrer kennenzulernen oder Bekannte wiederzuse-

hen. Dabei soll Zeit sein zum gemeinsamen Klönen, aber auch zum Fachsimpeln», sagte Dieter Hannemann. «Aus Anlass der fünften Sternfahrt wollten wir auch andere gesellschaftliche Aufgaben nicht vernachlässigen und kamen so auf die Idee mit der Spendenaktion. Beim WSV Hoya finden wir ideale Bedingungen für unser Treffen vor und alle TeilnehmerInnen freuen sich immer wieder über die Gastfreundschaft des Vereins und über die Unterstützung des Kanuobmanns Eberhard Greis», lobt Hannemann. Für alle, die gerne auch einmal dabei sein wollen, im August 2018 heißt es wieder «Zur Mitte nach Niedersachsen».



- Fahrräder
- Teile
- Zubehör
- Antiquariat



Spezialitäten

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

www.hpv-parts.de • info@hvv-parts.de

mit 3-Räder



mit unseren Liegevelos von:

HP Velotechnik Scorpion Streetmachine Grasshopper Spirit
ICE Vortex Adventure Sprint • **Lightning** • Flux • Hase

unterwegs.ch
outdoor & velo

velos trekking
rain 31
ch-5000 aarau

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

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

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

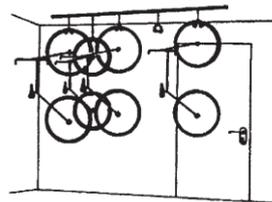
S T E C K B R I E F • G E S U C H T

Quicklebendig, nicht tot
interessiert, nicht gleichgültig
begeistert, nicht gelangweilt
velophil, nicht velophob
schreibfreudig, nicht schreibfaul
gerne dabei, nicht im Abseits
aktiv, nicht inaktiv
möchte gerne mitmachen ...
... und ist gerne eingeladen,
in der Schweizer Redaktion
mitzuarbeiten.



Zweckdienliche Hinweise an: Christian Precht, Regensbergstr. 49,
8050 Zürich, christian@stahlross.ch, +41 76 576 82 05.
Selbstanzeigen sind durchaus erwünscht!

Velo Aufhänge-System



Aufgehängt an einer Schiene können die Velos an Wägelchen hängend zusammen geschoben werden. Unterschiedliche Längen der kräftigen Doppel-Aufhängehaken ermöglichen ein sehr enges Zusammenschieben der Velos.

Beispiel: 5 Velos benötigen ca. 1 m



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

Herbsttour 2017

Text: Michael Ammann - Fotos: Michael Ammann, Charles Henry

Die diesjährige Herbsttour führte nach Ligurien und sollte etwas weniger Höhenmeter aufweisen als üblich, damit auch nicht so ambitionierte Liegeradfahrer teilnehmen können. Irritierend war dieser eine Satz in der Ausschreibung: «Gefahren wird auf Haupt- und Nebenstraßen. Gewandert wird auf groben Kieswegen...» Was das wohl zu bedeuten hat?

Sandro, der seit einigen Jahren unsere Herbsttour plant, war mit Dagmar bereits am Donnerstag losgefahren. Sie haben die erste Etappe in drei gemütliche Tage aufgeteilt. Am Samstag starteten Luzia, Rosmarie und Heinz in Domodossola. Ihre Route führte zum Lago d'Orta und weiter nach Süden. Elisabeth, Andi, Charly und ich starteten früh in Bellinzona, folgten dem Lago Maggiore, dem Ticino und dessen Kanal, bis wir uns alle gegen Abend im Hotel in Vercelli trafen. Vor einer Bar in der Altstadt genossen wir den Apéro: Prosciutto, Salami, Oliven, Pizzastückchen, Chips, dazu lokales Bier, Wein oder Aperol Spritz. Wir diskutierten über die verschiedenen Anfahrtswege, das ein Meter tiefe Loch mitten in der Straße, die Bisamratte im Reisfeld oder lauschten der Rockband, die in einer Nebengasse spielte. Später besuchten wir ein Streetfoodfestival.

Am zweiten Tag durchqueren wir die Ebene zwischen den Alpen, die wir

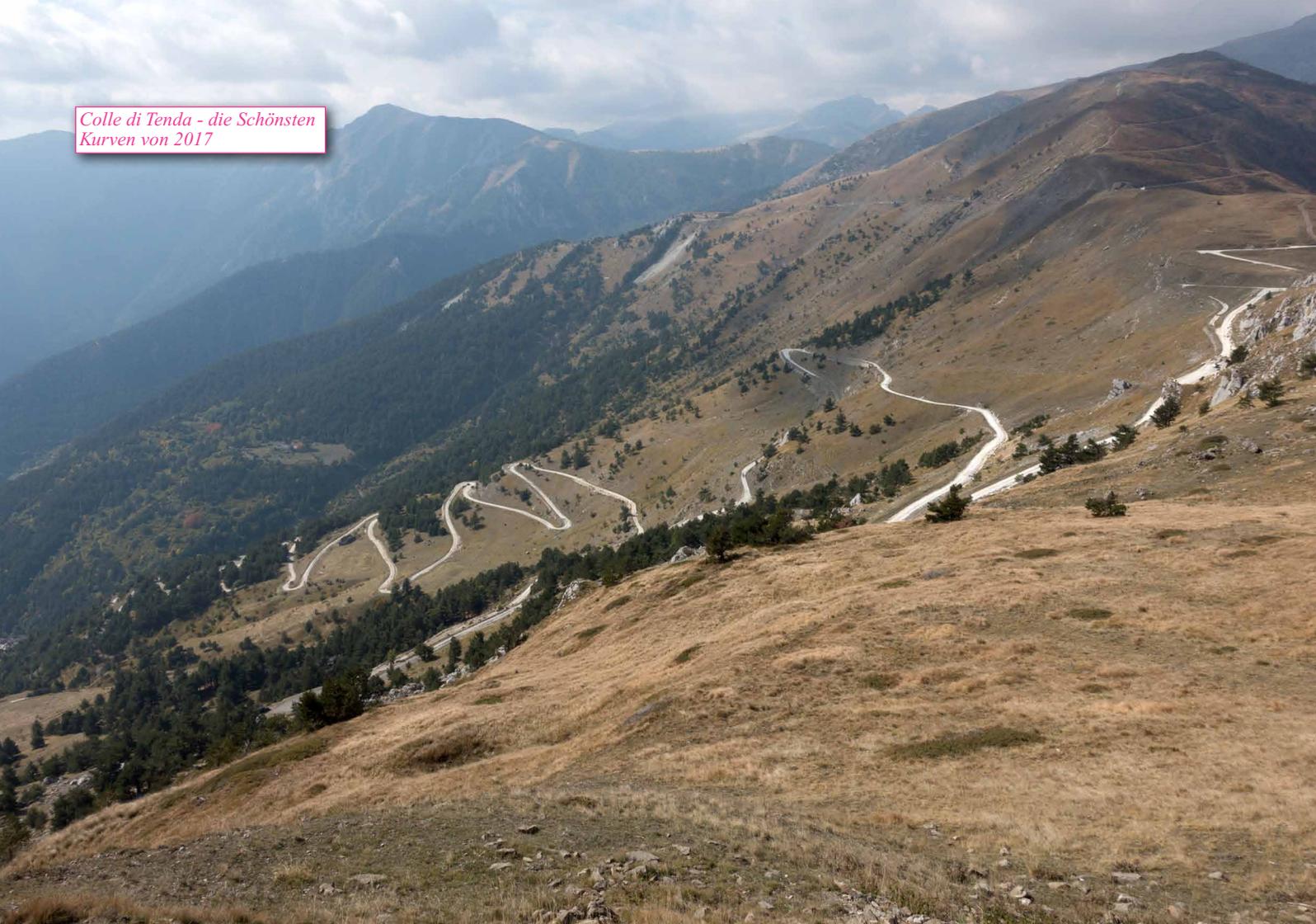


gestern hinter uns gelassen haben, und dem Bergmassiv vor dem Mittelmeer. Wir fahren entlang gelb-grün leuchtender Reisfelder, die kurz vor der Ernte stehen. Außer der Querung von ein paar Flussläufen gibt es fast keine Höhenmeter zu fahren. Erst am Ende des Tages, kurz vor unserem Etappenziel in Ovada, werden die Hügel wieder steiler und höher, und in der Ferne können wir erahnen, was uns am nächsten Tag erwarten wird.

Nach einem Frühstück aus der Plastikverpackung starteten wir in einen grauen Morgen. Die leichten Hügel sind wolkenverhangen, und die Straße schlängelt sich sehr gemächlich durch Hügel in Nuancen von graugrün hoch. Nachdem in einer Bäckerei das Frühstück nachgeholt worden ist, begeben sich Dagmar und Luzia zum Bahnhof, um die Bergkette, die uns vom Meer trennt, mit dem Zug abzukürzen.

Die übrigen treten tapfer in die Pedale, um die erste Steigung in Angriff zu nehmen. 14% kündigt uns die Straßentafel an und erinnert uns an die

*Colle di Tenda - die Schönsten
Kurven von 2017*



Heldengeschichten der Rennradfahrer beim Apéro vom Vortag. Ganz so schlimm ist es dann doch nicht, und die steilen Abschnitte sind nach kurzer Zeit überwunden. Den Gipfel des Monte Beigua auf 1287m ü.M. erreichen wir kurz nach dem Mittagessen. Leider sind die Wolken immer noch sehr dicht, nur weit unter uns ist die Ligurische Küste mehr zu erahnen als zu sehen. Über unzählige Kurven geht es hinunter, das Wetter wird besser und die Temperatur angenehmer.

In Celle Ligure treffen wir wieder auf Dagmar und Luzia. Zusammen nehmen wir dann den letzten Abschnitt entlang der Küste über Savona nach Finale Ligure in Angriff. Auf der Piazza Vittorio Emanuele II, in einem Gewusel aus Einheimischen, Mountainbikern, Kletterern und sonstigen Touristen, treffen wir auf Jan und Sabine, welche Charly auch dieses Jahr auf unserer Herbsttour besuchen. Es folgt ein Abschiedsfoto mit unseren Frauen und Tourguide Sandro. Dagmar wird uns am nächsten Tag verlassen, und darum muss der historische Rekord der Anzahl Frauen (vier von neun Teilnehmern) an einer Herbsttour auf einem Foto festgehalten werden! Schaffen wir das nächste Mal die 50%-Hürde?

Heute ist das Ziel etwas weiter entlang der Küste, doch schon am Ende der Bucht biegen wir ab nach Norden, fahren den Berg hoch. Es ist sommerlich warm, keinerlei Wolken. Als wir die erste Anhöhe erreichen, verläuft die Straße immer entlang des Grats. Abwechslungsweise können wir links oder rechts hinunter ins Tal blicken. Kurz vor Testico auf knapp 700 m ü. M. erreichen wir den höchsten Punkt der heutigen Etappe. Es folgt die Abfahrt zur Küste. Später wechseln wir auf den Fahrradweg auf der ehemaligen Eisenbahntrasse und folgen diesem bis Arma di Taggia.

Die meisten sind am nächsten Tag schon früh wach und bereits vor dem Frühstück am Strand. Die Sonne steht noch tief, das Meer glitzert. Es

steht eine anstrengendere Etappe auf dem Programm. Nochmals folgen wir dem Fahrradweg entlang der Küste. Kurz vor San Remo verlassen wir diesen und nehmen den Schlussanstieg von Mailand – San Remo nach Poggio in Angriff. Nicht steil, aber mit sehr engen Kurven. Die Abfahrt lassen wir links liegen und fahren weiter den Berg hoch ins Hinterland. Die Besiedelung nimmt mit zunehmender Entfernung von der Küste rasch ab. Wir fahren durch ein Meer aus Treibhäusern und noch weiter oben durch Olivenbaumplantagen, bis wir am Schluss kurz vor der Kuppe in dichtem Wald radeln.

Nach der langen Abfahrt kehren wir in einem Restaurant ein. Noch bevor wir die Karte bekommen, ist der Tisch mit einer Masse von kleinen Vorspeisen gefüllt sowie Wasser und Wein. Sehr schnell sind diese verspeist und die «primi piatti» auf dem Tisch. Die «secondi piatti» sind dann auf unser Verlangen etwas kleiner, sonst wäre es schwierig geworden mit der zweiten Hälfte der heutigen Etappe. Das Dessert verkneifen wir uns dann allerdings nicht... Nach einem kurzen Abstecher an die Küste fahren wir im nächsten Tal wieder Richtung Norden. An der französischen Grenze sind wir definitiv in den Alpen. Die Straße windet sich durch eine spektakuläre Schlucht stetig das Tal hoch, bis wir Saint Damas de Tende erreichen, wo wir in einem zum Hotel umgebauten ehemaligen Kloster übernachten.

Am nächsten Morgen ist es ist noch kühl. Erst später finden einzelne Sonnenstrahlen den Weg ins tiefe Tal. Wir sind auf der Hauptstraße, weit über uns ist die Festung auf der Passhöhe zu erkennen. Die ersten Serpentinien beginnen. Erst weiter oben, wo die Hauptstraße durch den Tunnel führt, zweigen wir an einem Fahrverbot vorbei auf die Passstraße ab. Die Straße ist eng und von Beginn weg gleich richtig steil, der Asphalt miserabel. Nach ein paar Kurven wird es besser. Die Umgebung ist steinig, das Gras ist braun, und schon bald ist die Baumgrenze erreicht. Damit endet auch



kurz vor Testico ist der Asphalt dann zu Ende...



in den Wolken bei Monte Beigua

der Asphalt, weiter geht es auf einer Kies-Schotterstraße. Bis zum Pass sind es noch 4,8 km. Ich versuche, so gut es geht weiter zu fahren. In einigen Kurven muss ich zweimal ansetzen, weil das Hinterrad durchrutscht. Rennradreifen sind nicht unbedingt ideal, Karbon-MTB-Schuhe zum Wandern auch nicht viel besser. Inzwischen sind einige unserer Gruppe immer wieder am Schieben. Sandros Frage, ob es geht, quitiert Luzia mit es sei ein ...

Auf 1870 m ü.M. ist die Passhöhe des Col de Tende erreicht, und wir sind

wieder in Italien. Ab hier ist die Straße wieder asphaltiert. Die nächsten 75 km geht es nur noch bergab. Wir lassen die Alpen mit ihren Wäldern im farbigen Herbstkleid hinter uns und fahren in die Ebene des Piemonts. Bevor wir uns im Agriturismo San Martino außerhalb von Clavesana kulinarisch verwöhnen lassen können, müssen wir nur noch einen kurzen Anstieg erklimmen.

Nach einem Frühstück, das der Herbsttour würdig ist, setzen wir uns auf unsere Liegen. Wir kurbeln gemächlich durch den Morgennebel den Hügel

Reise

hoch. Die Haselnussstauden sind in Reih und Glied geordnet und zeugen von einer Zeit, in der Schokokugeln und Brotaufstrich daraus gemacht wurden. Die Reben sind geerntet, ihre Blätter leuchten blau und rotbraun im gedämpften Sonnenlicht. Dazwischen sitzt auf jeder größeren Anhöhe ein Dorf, das mit dem Rad erklommen werden muss.

In Alba gibt es bei strahlendem Sonnenschein Mittagessen. Ein kleiner Schnitt in der Karkasse führt bei mir zu einem zweiten Platten, der noch schnell geflickt werden muss. Der Tribut an den Vortag. 28 mm Rennreifen sind nichts für schwere Bergankünfte über Schotterwege.

Zuerst bolzen wir über die Hauptstraße, welche schon fast Autobahncharakter hat, doch nach einer Weile wird es uns zu bunt, und wir verziehen uns auf immer kleinere Nebenstraßen, bis wir wieder auf den umliegenden Hügeln stetig auf und ab fahren.

In Moncalvo nehmen wir Apéro und Pizza zu uns, bevor wir in der Dunkelheit den letzten Berg, das Dorf Cereseto, erklimmen. Spät am Abend wird uns vom Hotelier ein Schlummertrunk serviert, und er erklärt uns die Eigenheiten von Barbera und Moscato. Im Hintergrund erklingt italienische Musik. Dolce Vita.

Der nächste Tag beginnt mit einem Gruppenfoto. Die Wolken hängen tief, es ist alles leicht grau, und die Temperatur ist kühler als die letzten Tage. Auf schnellen Straßen sind wir bedacht, in kurzer Zeit viele Kilometer zu machen. Das Mittagessen wird ausnahmsweise selbst zubereitet. Es gibt ein kleines Buffet mit Käse, Mortadella, Salami, ein paar Früchten, Chips, Mineralwasser und Wein. Die Sonne versucht, durch die Wolken zu drücken, und es wird zumindest kurzzeitig angenehmer. Wir nehmen die zweite Hälfte in Angriff und fahren abwechselnd durch Landwirtschafts-



Colle die Tenda - nach dem Asphalt

gebiete, Industrie und kleinere Dörfer. Ein kurzer Gelati-Stop in Borgomanero. Danach lassen wir die Ebene hinter uns, die Berge werden höher, und wir erreichen den Lago d'Orta. Kurz nach der Stelle, wo Jürg Zryd vor Jahren unfreiwillig seinen Gepäckträger als Bremsanker missbraucht hat, finden wir ein Hotel.

Nach dem Frühstück trennen sich unsere Wege. Die eine Hälfte fährt Richtung Domodossola, die andere Richtung Bellinzona. In der Nacht hat es geregnet, es ist kühl geworden, Laub liegt auf der Straße. Wir sind im Herbst angekommen, die Tour ist zu Ende.

Gruppenfoto in Ceresoto





Das allererste Fahrradbuch

Text: Christian Precht – Foto: Westhafen Verlag

Wenn Karl Drais nicht das erste Fahrrad erfunden hat, sondern „nur“ den Vorläufer, ist der schmale Band «Beschreibung der Drais'schen Fahrmaschine und einiger daran versuchter Verbesserungen» von Carl Johann Siegmund Bauer nicht das erste Fahrradbuch, sondern auch nur ein Vorläufer.

Dieses Bändchen wurde jetzt von Hans-Erhard Lessing im Westhafen Verlag neu herausgegeben. Auf je einer Doppelseite werden das Faksimile der Originalseite und der entsprechende Text in heutiger Schrift, aber im originalen Wortlaut gezeigt. Die «Drais'sche Maschine» wird nicht nur beschrieben und quasi eine Gebrauchsanleitung gegeben, wie der Titel sagt, es wird auch die Erfindung von Karl Drais gelobt, weil sie so eine große Neuerung darstellt und eine große Einsparung von Ressourcen, z.B. von Pferdefutter, bedeutet. Der Autor versucht auch, die verschiedensten Einwände gegen den Gebrauch der Draisine zu widerlegen, z.B. dass das Fahren anstrengend ist. Da er selbst Mechaniker ist, gelingt Carl Johann Siegmund Bauer es auch gut, zu beschreiben, was die Draisine wirklich kann und was nicht.

So interessant die Ausführungen des damaligen Autors zu lesen sind, und übrigens auch der Katalog seiner mechanischen Werk-

statt, der auch Teil des ursprünglichen Buchs ist, ist das Nachwort von Hans-Erhard Lessing sogar noch interessanter. Dieses umfasst 31 der 110 Seiten des Buches und ordnet nicht nur ein, was im «ersten Fahrradbuch» steht, sondern klärt auch darüber auf, was nicht drinsteht und warum.

Das Bändchen dürfte von Fahrradfans und an Geschichte interessierten gleichermaßen gerne gelesen werden.



Carl Johann Siegmund Bauer: Beschreibung der v. Drais'schen Fahr-Maschine und einiger daran versuchter Verbesserungen. Nebst einer Anleitung zum Gebrauch dieser Maschine und einigen Nachrichten über den berühmten Hautsch' schen Kunstwagen
Paperback •
112 Seiten •
ISBN 978-3-942836-09-8 •
Westhafen Verlag, Frankfurt/ M, 2016 •
Preis: Euro 9,95 /CHF 13.90 •

Drais' Leben als Roman

Text: Christian Precht – Foto: Klöpfer & Meyer Verlag

«Eine Romanbiografie», so nennt sich das von Johannes Schweikle geschriebene Buch «Die abenteuerliche Fahrt des Herrn von Drais». Nun beschreibt ein Roman eigentlich eine erfundene Geschichte, während eine Biographie das tatsächliche Leben eines Menschen wiedergibt, jedenfalls im Idealfall. Jo-



hannes Schweikle löst diesen Widerspruch, indem er die Lebensgeschichte des Herrn von Drais aus der Sicht eines Wagnerlehrlings aufzeigt, der beim Hofwagner arbeitet, welcher anscheinend für Drais die erste Fahrmaschine hergestellt hat. Da ich Drais' Biographie nicht vor mir habe und auch nicht auswendig kenne, kann ich nicht sagen, ob es diese Figur wirklich gegeben hat und wenn ja, ob sie in der Person des Fritz, wie er in der Romanbiographie heißt, existiert hat. Jedenfalls ist dieser Wagnerlehrling kein Biograph, sondern ein Erzähler, der aus dem Erleben heraus schreibt.

Dieser Fritz ist jünger als Drais, so dass im Buch auch die Auswirkungen von Drais' Erfindung Jahrzehnte nach seinem Tod behandelt werden können, wodurch die historische Bedeutung seiner Erfindung und seiner Geisteshaltung (er war überzeugter Demokrat) sehr eindrücklich dargestellt werden können. Da Fritz außerdem aus dem sogenannten einfachen Volk kommt, kann er glaubhaft den Eindruck schildern, welche die Fahrmaschine auf die Mehrheit der damaligen Leute, eben das einfache Volk gemacht hat. Seine Beschreibungen der Fahrten, die er mit dem Baron unternommen hat, verdeutlichen sehr plastisch, was für eine unerhörte Neuigkeit die Draisine darstellte; einerseits, weil man sich in freier Balance bewegte, andererseits, weil sie die Kosten individueller Fortbewegung dramatisch senkte. Ein Wagner konnte sich eine Draisine bauen, und sich dann genauso schnell fortbewegen wie seine



Kundschaft aus adligen oder großbürgerlichen Kreisen.

Die menschliche Seite von Drais' Leben wird im Buch auch eingehend geschildert. Die Konstruktion der Romanbiographie erlaubt hier, das Scheitern von Drais, eine Ehe einzugehen und eine Familie zu gründen, ja überhaupt eine Liebesbeziehung aufzubauen, aus der Sicht des mitfühlenden Gehilfen und Begleiters darzustellen. Auch das letztendliche Versagen als Geschäftsmann und die missliche Lage des Barons von Drais durch die gescheiterte Revolution werden von Fritz so geschildert, dass man einen guten Eindruck von der Zeit erhält. Aus meiner Sicht eine der Stärken des Buches.

Schwächen sind Sätze wie «An diesem Tag (12. Juni 2017) hat Karl Drais das Tempo der Menschheit beschleunigt», welche nicht so recht in den Mund eines Wagnerlehrlings passen. Aber man kann darüber hinwegsehen, denn Fritz erzählt die Geschichte, als er schon längst Großvater ist und für Carl Benz' Motorwagen die Räder geliefert hat.

Das schmale Bändchen ist als vergnüglicher und informativer Lesestoff wärmstens empfohlen.

Johannes Schweikle: Die abenteuerliche Fahrt des Herrn von Drais
Eine Romanbiographie

Klöpper & Meyer Verlag ●

ISBN 978-3-86351-445-7 ●

Preis Euro 20 - CHF 30.90 ●



Design of human-powered vehicles

Text: Christian Precht – Foto: ASME

Es gibt das vom BHPC herausgegebene Buch «So you want to build an HPV», welches einen auf dem schnellsten Weg zum eigenen HPV bringt, so man die nötigen handwerklichen Fähigkeiten und Werkzeuge hat. Das Buch geht auf das Warum und das Wie ein, nicht aber im Detail. Die Hauptsache ist, dass ein Fahrzeug auf die Räder gestellt wird.

In «Design of human-powered vehicles» geht es nicht darum, wirklich ein Fahrzeug zu bauen. Vielmehr geht es darum, das Fahrzeug auszulegen und zu konstruieren. Dabei heißt in diesem Buch «Auslegen», die Konstruktionsmerkmale wie Anzahl der Räder, Radgröße, Radstand, Anordnung von Sattel/ Sitz, Tretlager und Lenker, usw. entsprechend vorgegebenen Anforderungen auszuwählen. Es wird auch beschrieben, wie man Anforderungen an ein Fahrzeug, sogenannte Spezifikationen, systematisch anhand von Bedürfnissen der zukünftigen Nutzer ermittelt. Das klingt jetzt recht wissenschaftlich und trocken, und ist es auch.

Besonders interessant ist vielleicht, dass das Buch ausführlich eine relativ einfache Methode wiedergibt, bei einem Zweirad ein stabiles und angenehmes Fahrverhalten zu erzielen. Dabei funktioniert die Methode nicht nur für Aufrechteräder, sondern auch für besondere Bauformen, wie z.B. Lie-

geräder. Auch für Dreiräder ist angegeben, wie das Fahrwerk am besten ausgelegt wird.

Ähnlich wie für das Fahrverhalten wird auch für die Wahl von Bauteilen (im Fahrradsprech «Komponenten»), die Gestaltung einer Verkleidung, die Wahl der Übersetzung usw. ein einfacher Weg zu einem guten Design gegeben, der nicht zu kompliziert ist, über Pi mal Daumen aber weit hinausgeht.

Wertvoll sind auch die Tabellen über die Leitungsfähigkeit des «Motors». Dabei wird die mögliche Körperleistung nicht nur abhängig vom Trainingszustand, sondern auch vom Alter und vom Geschlecht angegeben. Diese Daten sind sogar detaillierter als in «Bicycling Science», glaube ich.

Sonst erreicht «Design of human powered vehicles» den Umfang von «Bicycling Science» nicht, was zum Teil auch daran liegt, dass es sich auf Straßenfahrzeuge beschränkt. Der Preis ist nicht gerade niedrig, aber einem Fachbuch dieser Qualität angemessen. Alle, die auch an den theoretischen Grundlagen des Baus von HPVs interessiert sind, werden dieses Buch mit Gewinn lesen.



Mark Archibald: Design of Human-Powered Vehicles

300 Seiten •

ISBN: 9780791861103 •

ASME 2016 •

Preis US\$ 79 •



Mir dem Klapprad in die Kälte

Text: Andreas Pooch - Fotos: Covadonga

Tim Moore ist ein skurriler Charakter. Er hat unter dieser Prämisse mit verschiedenen außergewöhnlichen Reiseabenteuern auf sich und diese Touren in Büchern aufmerksam gemacht. Er ist mit einem Esel durch Spanien gezogen («Zwei Esel auf dem Jakobsweg»), durch Europa gereist, um alle Teilnehmer des European-Song-Contest zu treffen («Null Punkte») oder hat auf einem hundert Jahre alten Fahrrad die Tour de France gemeistert («Alpenpässe mit Anchovis»).

In seinem neuen Buch im Covadonga Verlag begibt er sich mit dem Klapprad in die Kälte. Nun ist „Winterradeln“ zwischenzeitlich nicht



Mit dem Klapprad in die Kälte - Abenteuer auf dem Iron Curtain Trail von Tim Moore
14,80 Euro •
Broschur, ca. 320 Seiten im Format 21 cm x 14,8 cm •
ISBN 978-3-95726-017-8 •

mehr so ungewöhnlich, aber auf einem DDR-Klapprad von eBay den ehemaligen Eisernen Vorhang abzuradeln dann aber doch. Und im Laufe dieser Geschichte lässt man als Leser am gesunden Menschenverstand von Tim Moore zweifeln: er geht keiner Unannehmlichkeit aus dem Weg. Moore hat die Gabe, das dem Leser selbstironisch, einprägsam und auf die „Schmunzelnerven“ reizende Weise rüberzubringen.

Dabei vermittelt er historische Zusammenhänge rund um den Kalten Krieg, z.B. die Unterschiede der finnischen und der russischen Seele. Die Natur wird plastisch beschrieben, z.B. die finnische Tundra, deren Eintönigkeit aus dem Radfahren einen Selbsterfahrungsstrip macht. Und dann sind da natürlich die stetigen technischen Schwierigkeiten seines MIFA 904, des denkbar ungeeignetsten Fahrrads für sein Vorhaben. Was sich auch in der täglichen Kilometerleistung niederschlägt, wie ihm sein Garmin-Navigationsgerät nachweist.

Nichts desto trotz summieren sich am Schluss die zurückgelegten Kilometer auf fast 9.000, deutlich mehr, als ursprünglich von Moore prognostiziert. Der Temperatursprung innerhalb der Fahrzeit belief sich auf 58 Grad Celsius in drei Monaten. Und tatsächlich erreichte Moore auf dem immer noch funktionstüchtigen DDR-Klapprad die bulgarische Schwarzmeer-Küste.



Spo|medis Verlag

Text: Andreas Pooch – Fotos: Spo|medis Verlag

Der Verlag aus Hamburg befasst sich intensiv mit den Themenbereichen Radfahren, Schwimmen und Laufen und Triathlon. Spo|medis wurde im Jahre 2000 von Silke Insel und Frank Wechsel in Freiburg gegründet. Neben 20 fest Angestellten gibt es zahlreiche freie Mitarbeiter und Autoren aus den verschiedensten Themenbereichen.

Als Überschrift der publizistischen Aktivitäten des Verlages kann man zusammenfassen: die Menschen zum Sport zu motivieren und Tipps für gesundes Sporttreiben zu geben. Diese Grundgedanken beziehen sich sowohl auf Gesundheits-, Breiten- als auch auf den Leistungssport.

Viele der Veröffentlichungen sind auch für Liegeradsportler interessant, sei es für die Trainingsplanung, die Leistungsdiagnostik oder die adäquate Verpflegung.

Übrigens verschickt die Info Bull-Redaktion die fünf abgebildeten Titel an die schnellsten Leserinnen und Leser, die Ihr Interesse an einem bestimmten Werk mailen an: redaktion@hvp.org.

Praxishandbuch Wattmessung

Der international bekannte Ausdauertrainer Joe Friel erklärt in seinem Praxishandbuch die Grundlagen der Wattmessung. Der Radsportler erfährt, wie er sein Training gezielt auf die Wettkampfhöhepunkte ausrichten und die Leistung steigern kann.

Wattmessung im Radsport und Triathlon

Hunter Allen und Dr. Andrew Goggan erläutern die zentralen Aspekte des wattgesteuerten Trainings. Verschiedene Wattmess-Systeme und Auswertungsprogramme werden vorgestellt. Leistungs- und Ermüdungsprofile erlauben es jedem Fahrer, Stär- und Schwächen zu identifizieren und gezielte Trainingspläne zu erarbeiten.

Essen für Sieger für Unterwegs

Biju Thomas und Dr. Allen Lim befassen sich mit frischer und selbst zubereiteter Trainings- und Wettkampfp-





verpflegung. Eine revolutionäre Idee, die bisher von abgepackten Energieriegeln, -gels und -drinks beherrscht wird und außerdem eine leckere, denn die Rezepte sind eine echte Alternative.

Schneller Radfahren

Hunter Allen und Dr. Stephen S. Cheung geben einen Überblick über die neuesten Erkenntnisse aus Wissenschaft, Forschung und Technik. Verbesserung des Trainings und der Radperformance durch Periodisierung, Laktatschwellenanalyse, effizienter Trittechnik, professioneller Radan-

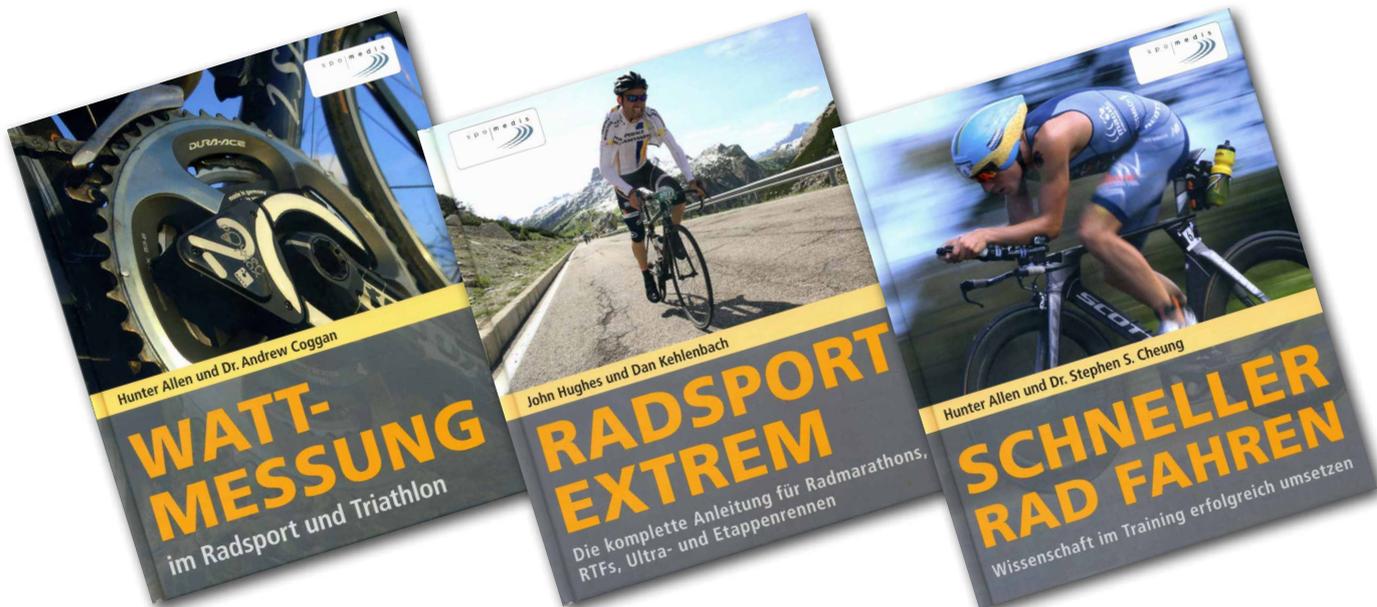
passung uvm. Hier ist natürlich Triathlon und traditionelle Radsporthaltung der Fokus.

Radsport extrem

John Hughes und Dan Kehlenbach geben eine umfassende Anleitung für Radmarathons, RTFs, Ultra- und Etappenrennen.

spomedis GmbH Altonaer Poststr. 13a 22767 Hamburg

www.spomedis.de Telefon +49 (40) 555 0170-0



Affenverbindung: Monkey Link

Text: Christian Precht – Foto: monkey-link.com

Viele Leute fahren ja gerne mit möglichst wenig «Zeug» am Fahrrad herum: keine Schutzbleche, kein Licht, keine Trinkflasche usw. Sei es, weil das Zubehör das saubere Aussehen stört, sei es weil es zusätzliches Gewicht bedeutet. Wenn man aber mal bei Dunkelheit oder nasser Straße fahren möchte, braucht man das «Zeug» dann doch.

Es gibt Lösungen, die ermöglichen zum Beispiel ein Schutzblech schnell zu befestigen und schnell wieder abzunehmen. Aber ganz ohne fummeln geht das selten ab. Oder das «Zeug» sitzt nachher nicht sicher.

Monkey-Link verspricht nun, dass mit ihrem Adapter Zubehör sowohl schnell und sicher befestigt werden kann, als auch, dass man es einfach wieder abnehmen kann. Das ermöglicht ein Magnetmechanismus. Zum Lösen wird ein Arretiermechanismus gelöst. Eine Stromversorgung für die Lichter ist gleich eingebaut. Dieser funktioniert derzeit nur bei E-Bikes, aber es ist vorgesehen, das auch für Räder mit Nabendynamos einzurichten.

Es gibt schon Zubehör mit eingebauten Monkey-Link Befestigungen. Es ist geplant, dass es eine große Auswahl an Zubehör mit Monkey-Link Befestigung gibt.



ExCycling Bag – nicht einfach noch eine neue Radtasche

Text: Christian Precht – Foto: Vaude

Viele Radtaschen für den Alltag sind schick oder wasserdicht. Manche sind auch geräumig. Aber riesig ist keine. Nur die ExCycling Bag von Vaude ist schon im Normalzustand größer als fast alle: 27 Liter. Aber man kann sie noch um 18 Liter erweitern. Ihr sagt, das ergibt keinen Sinn? Natürlich kann man 45 Liter nicht mit Computer oder Büchern vollladen, ohne dass die Tasche viel zu schwer wird. Aber wenn man seinen Computer und seine Unterlagen verstaut hat und vielleicht noch Verpflegung, ist immer noch Platz für Kleidung zum Wechseln oder platzraubende Einkäufe, zum Beispiel Salat. Praktisch ist ein Fach an der Vorderseite der Tasche, in das man schnell etwas hineinstecken kann.

Sonst gibt es das übliche: an der Rückseite Haken zum Einhängen am Gepäckträger, die abgedeckt werden können, ein Umhängeriemenn und Reflektoren. Den Preis für diese Tasche konnte ich noch nicht herausfinden.



www.vaude.com

www.bosch.de • www.zf.com • www.magura.com • www.brakeforceone.de • www.brose.com • www.continental-corporation.com

Automobilzulieferer im Fahrradmarkt?

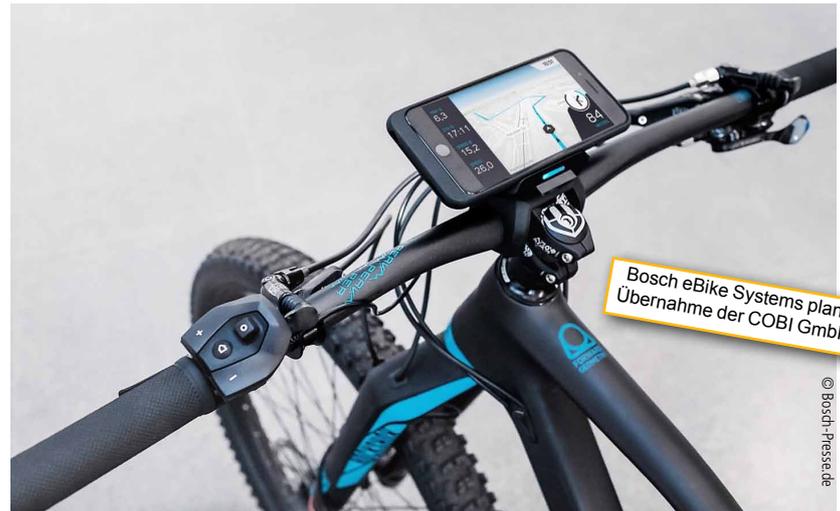
Text: Christian Precht

Der Markt für E-Bikes wächst und wächst. Das weckt Begehrlichkeiten. So drängen viele Firmen von außerhalb der Fahrradindustrie auf diesen Markt. Marktführer für E-Bike-Antriebe sind chinesische Firmen, denn der Markt in China ist wesentlich größer als der in Europa oder in den USA. In Europa ist aber Bosch Marktführer. Der Motor für die Bosch E-Bikes stammt zwar meines Wissens aus einem Elektrowerkzeug, aber bekannt ist Bosch als Zulieferer der Autoindustrie.

Autozulieferer sind auch Brose, Continental, Magna und ZF (Zahnradfabrik Friedrichshafen). Brose hat schon 250.000 Systeme verkauft, Magna hat das System von BionX übernommen und sich so ohne Pionierarbeit etabliert.

Continental und ZF müssen sich als absolute Neulinge irgendwie von der Konkurrenz absetzen. Continental macht das, indem in der Motor-Getriebeeinheit, die als Mittelmotor montiert wird, ein stufenloses Schaltgetriebe integriert ist. Dieses ist die einzige Schaltung, welche dann noch gebraucht wird. Die ersten Räder mit diesem System werden im nächsten Jahr erwartet.

Auf ZF muss man noch länger warten, nämlich bis 2019. Es sind noch nicht viele Details bekannt, nur dass der Tretlagermotor mit einem Durchmesser von 12 cm recht kompakt ist. Auch ZF sucht sich einen Partner, der schon im Fahrradgeschäft ist. Die Rede ist von Magura und Brake Force One und einem Hersteller von Akkus.



Bosch eBike Systems plant Übernahme der COBI GmbH

© Bosch-Press.de

BIKE Bild zeigt Velocar

Text: Christian Precht – Foto: BIKE Bild

Zwar ist es mit nur vier Antworten von Kai Lüddecke ein wirklich sehr kurzes Interview. Aber in welcher Fahrradzeitschrift wird sonst überhaupt über Velocars berichtet? Außerdem wird in BIKE Bild auch noch ein schönes Bild des von Kai Lüddecke gebauten Velocars gezeigt. Trotz seiner Kürze beantwortet das Interview alle wesentlichen Fragen: Woher die Idee? Wie entstanden? Woraus gemacht? Und: Wie schnell? Die Antwort: 25 km/h Dauergeschwindigkeit, 40 km/h maximal.

Wer im Velomobilform liest, kennt Kais Mobil übrigens schon. Der MDR hat auch schon mal einen vierminütigen Beitrag gesendet, der sehr liebevoll gemacht ist.



Bikeable – Website zur Veloinfrastruktur

Text: Christian Precht

Oft ärgert man sich über eine schlechte Verkehrsführung für Velos oder schlichtweg auch über Schlaglöcher. Manchmal freut man sich auch über gute Lösungen, die einem das Vorankommen mit dem Velo erleichtern. Wie soll das Tiefbauamt von Freud und Leid von Velofahrern erfahren? Eine Gruppe fünf jungen Leuten kam auf die Idee, eine App zu lancieren, mithilfe derer Velofahrer direkt Rückmeldung geben können.

Böse gesagt gibt es gute Gründe, dass diese Idee aus Zürich kam. Das nötige «Kleingeld» wurde per Crowdfunding eingeworben. In einer Betaphase wurde ausprobiert, wie die Webplattform ankommt. Das Team war mit den Ergebnissen der Testphase sehr zufrieden, so dass die Webplattform endgültig freigeschaltet wurde.

Man hat sich zwar in der Testphase auf Zürich konzentriert, aber die Plattform funktioniert im Prinzip auf der ganzen Welt. In der Anfangsphase gibt es Gutscheine vom Schweizer Velozubehörhändler Veloplus zu gewinnen, der auch das Crowdfunding unterstützt hatte. Auch die Schweizer Veloorganisation «Pro Velo» hatte dieses unterstützt.

Jetzt muss die Plattform noch genutzt werden.

Das Hilgo ist da!

Text: Tilman Rodewald – Foto: sinnerbikes.com

Sinner Bikes aus Groningen präsentierten Anfang November ein neues Velomobil, das «Hilgo», basierend auf den bewährten «Mango»-Modellen. Die drei 20 Zoll Räder ermöglichen ein sehr kurzes, kleines und wendiges Fahrzeug. Die Form des Hilgo wurde komplett neu entwickelt und auf aerodynamische Effizienz optimiert. So ist es etwas schmaler, tiefer und mit 244 cm Länge sogar minimal kürzer als das Mango, dafür endet die Kopfhutze weniger abrupt. Das Prinzip des Zwischengetriebes hinter dem Sitz wurde beibehalten und erlaubt einen großen Entfaltungsspielraum sowie Flexibilität bei der Schaltungswahl. Beachtenswert ist hier das neu entwickelte Hilgo-Schaltwerk mit einem linear geführten Umwerfer vor der Kassette und separatem Kettenspanner hinter dem Kurbelbereich. Der Wendekreis wird vom Hersteller auf 7,5 - 8,2 m (je nach Reifengröße) angegeben.

Mit seinem Nenngewicht von 30 kg ist das Hilgo im Bereich der Touren- und Alltagsvelomobile einzuordnen. Es ist in dieser Klasse

die erste Neuentwicklung der holländischen Hersteller seit einigen Jahren. Wir sind gespannt auf die Erfahrungsberichte der ersten Käufer! Der Preis liegt bei 7.750.– Euro



Termine

↔ provisorisch Future Bike Schweiz HPV Deutschland Tandemclub Allgemein

28. Dez. 2017 — Oliebollentocht

Velomobiltour rund um Rotterdam www.ligfiets.net

12. - 14. Jan. 2018 — Reise & Freizeit Fahrradsonderschau

www.messezwickau.de

19. - 21.01.2018 — Velofollies

www.velofollies.be

21. Jan. 2018 — Future Bike Generalversammlung

www.futurebike.ch • siehe Seite 11

19. - 21. Jan. 2018 — Viva Touristika Rostock

www.expotecgmbh.de

31. Jan. - 04. Feb. 2018 — abf Messe für aktive Freizeit

www.abf-hannover.de

22. -25. Feb. 2018 — Fahrrad Essen

www.fahrrad-essen.de

02. - 04. Mrz. 2018 — Fiets en Wandelbeurs Amsterdam

www.fietswandelberus.nl

02. - 04. Mrz. 2018 — Bike Motion Benelux

www.bikemotionbenelux.nl

10. - 11. Mrz. 2018 — rad 19 Fürth

www.rad18.de

06. - 08. Apr. 2018 — Urban Bike Festival Zürich

www.urbanbikefestival.ch

Apr. 2018 — Speckwegtour ↔

www.futurebike.ch

28. - 29. Apr. 2018 — 23. SPEZialradmesse

Germersheim www.spezialradmesse.de

Mai 2018 — Future Bike Bahnevent ↔

Oerlikon www.futurebike.ch

15. - 17. Jun. 2018 — Cyclevision 2018 Amsterdam

Sloten www.ligfiets.net

08. - 10. Jun. 2018 — EUROBIKE Friedrichshafen

www.eurobike-show.de

13. - 15. Juli 2018 — WHPVA Weltmeisterschaften

in England nahe Deal/Kent

KLEINANZEIGE

Suche wenig gefahrene **GREENMACHINE** mit Untenlenker, Federgabel und mittlerer Rahmenlänge; Größe M. Kann auch defekt sein oder Unfallschaden. Wenn möglich Süddeutschland.

Kontakt: Willibald Freiler Tel: 0043-2627-48968

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 dazulegen oder eine pdf-Datei mitsenden

Anzeigenpreise 2015 pro Ausgabe

Seite	Format	Franken	Euro
1		170,-	120,-
1/2	quer	85,-	64,-
1/2	hoch	85,-	64,-
1/4	hoch	50,-	33,-
1/4	quer	50,-	33,-

andere Formate auf Anfrage

Anzeigenformate

Seite	Format	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



- 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 · 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.

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

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

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»
jetzt online verfügbar unter www.velomobileseminars.online

Future Bike T-Shirts

Mit dem Vereins T-Shirt sofort als Future Biker zu erkennen.
Unser neues Baumwolle 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

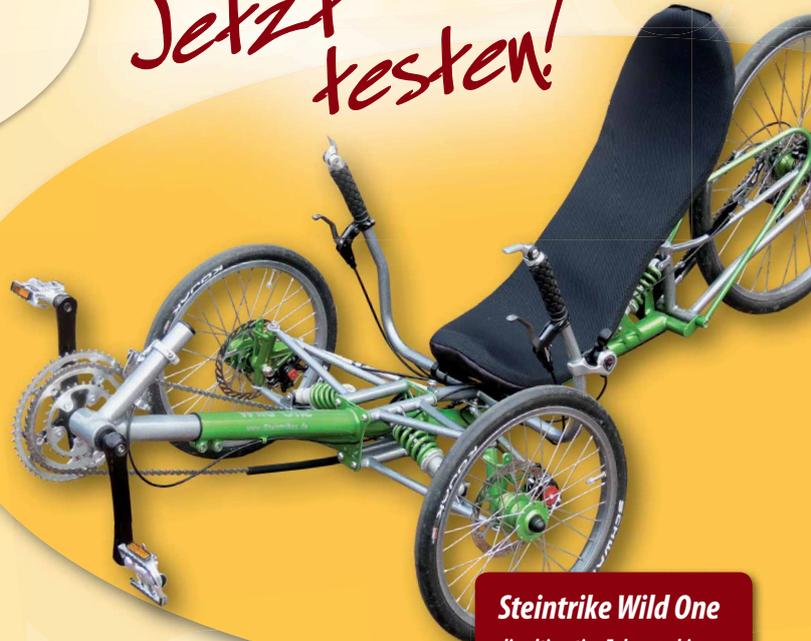
Mit den vollgefederten Trikes meistern Sie komfortabel alle Hindernisse. Ob für Alltag, Reise oder Freizeit – Sie sind immer bequem unterwegs!

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!!





Alles neu: Logo, Design, Antriebstechnik – willkommen in der neuen Welt von HP VELOTECHNIK. Seit 1. November bei Ihrem Fachhändler!

Zum Modelljahr 2018 gibt es bei HP VELOTECHNIK den aufwändigsten Marken-Relaunch der Geschichte. Firmenlogo, die Markennamen unserer 14 Modelle sowie ein frisches, sportlich-dynamisches Rahmendesign: Alles wurde aufwändig neu gestaltet. Von Ihrem innovativen Liegeradhersteller aus Kriftel können Sie aber natürlich noch mehr erwarten. Mit der eleganten Integration des 12-Gang-Getriebes von PINION setzen wir Maßstäbe. Feiern Sie mit uns das 25-jährige Bestehen der Liegeradmanufaktur und lassen Sie sich bei Ihrem Fachhändler schon jetzt die Jubiläums-Neuheiten für 2018 zeigen. Oder fordern Sie Ihr kostenloses Liegerad-Infopaket direkt 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

