

Info Bull 200

April 2018

Firma Velomo
im Porträt



humanpoweredvehicles.org



future bike ch



tandemclub.ch

Wolf & Wolf testet die 1x11 und 1x12-Kettenschaltung auf ihre Tourentauglichkeit

10 Jahre Flevèlo in Lübeck
200 Info Bulls zu feiern

10. Radfahrlust-Tour
Die Oldenburger Liegeradgruppe

Der Weg zum Velomobil: Gregor Heinrich
Vorstellung neuer Redaktoren

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 Innovativer Fahrradverkehr Spielball der Politik?

Kultur

20 Weg zum Velomobil: Gregor Heinrich

24 10te Radfahrlust-Tour

28 Firmenporträt: Velomo

40 10 Jahre Flevèlo in Lübeck

44 Exkurs Johan Vrielink

48 Die Oldenburger Liegeradgruppe

Technik

8 Wolf & Wolf testet Kettenschaltung

Technik-Ticker

11 Verbesserungen an DF-Modellen

12 Rohloffnabe in Velomobilen

Service

6 Neue Future Bike Redaktoren

7 Velomobiltour 2018

14 Protokoll Future Bike GV 2018

27 SPEZI-Erfinderwettbewerb

34 200 Info Bulls - ein Überblick

54 Termine

55 Impressum

57 Wer macht was?

58 Future Bike Shop

Titelfoto: © Lorbeerkrantz_Zyperm Andreas Praefcke von Wikipedia.org & Lastenvierrad Hi-Q load © Velomo



Die Info Bull ist in die Jahre gekommen. Seit der Installierung als Mitglieder-Magazin beim Future Bike Schweiz, seit auch der HPV Deutschland e.V. dazugekommen ist und die Info Bull nun gemeinsam herausgegeben wird, hat sich viel getan. **200** Ausgaben sind erschienen. Mittlerweile komplett farbig und im Querformat angekommen. Wir hoffen, dass das Magazin noch lange Bestand hat und zufriedene Leserinnen und Leser findet.

Seite 34

Velomobile und Lastenräder als Spielbälle von fehlgeleiteter Politik

Text: Michael Hänsch

Wir hören in den Medien mal etwas von Feinstaub, von Stickoxid und dann wieder von CO₂-Äquivalenten. Wer soll dieses interessenlose Durcheinander der Nennung isolierter Begriffe ernst nehmen?

Aus meiner Sicht ist es gewollt, dass die Bürger sich nicht mit Zusammenhängen beschäftigen und dass sie ihre wichtigen Interessen für ein gesundes Überleben verlieren.

In Zusammenarbeit mit NGOs und anderen zukunftsgerichteten Organisationen kann unser HPV hier wichtige Orientierungsmarken setzen und politischen Einfluss entwickeln. Dafür unternehmen der niederländische, der belgische und der deutsche HPV jetzt die ersten Schritte für eine europäische Zusammenarbeit. Die Vorsitzenden Roel van Dijk, Rudi Cools und ich haben das bei einem Treffen in einem «Letter of intent» festgehalten.

Warum muss der HPV politisch gestalten im Interesse aller Bürger? Hier ein paar Beispiele:

Die größte Konkurrenz für Velomobile, Liege- und Lastenräder sind nicht PKWs, sondern das autonome Fahren. Diese Konkurrenz gilt auch für Jobräder, Pedelecs und den ÖPNV.

In vielen Tiefgaragen ist das Abstellen von Fahrrädern verboten, weil diese angeblich eine unzulässige Brandlast darstellen. Wie lobbygetrieben das ist, sieht man daran, dass die wenigen Erdgasfahrzeuge auch nicht in Tiefgaragen stehen dürfen, aber für die exponentiell ansteigende Brandlast an E-Autos mit lithiumbasierten Akkus hoher Kapazität gibt es keine Beschränkung.

Ein weiteres wichtiges Ziel ist, dass wir uns entschieden für den schnellstmöglichen Wegfall der Dauerleistungsgrenze von 250 W für Pedelecs stark macht. Wir erinnern uns: Die Fahrrad-Industrie war für den Wegfall dieser Leistungsgrenze. Verraten wurden wir Fahrradfahrende vor allem von unseren Interessenvertretern:



v.r.: Roel van Dijk, Rudi Cools & Michael Hänsch

www.eradhafen.de/2012/11/adfc-ecf-und-eu-parlament-pro-leistungsobergrenze-fur-e-bikes-uber-sinn-und-unsinn-der-250w-regel/

Die Argumentation für diese Dauerleistungsgrenze ist eine Steilvorlage für Politik und Mainstream-Medien, die seitdem rasende Rentner auf Pedelecs durch jede Dorfpostille treiben. Demselben Rentner im 400-PS-SUV dagegen wird keine Neigung zur Raserei unterstellt.

Die 250-W-Dauerleistungsgrenze verhindert die breite Durchsetzung von Lastenrädern im Gewerbe, vor allem im technischen Service und Handwerk.

Dabei müssen Mitarbeiter schweres Werkzeug und Material transportieren. Mit den Nachteilen dieser Dauerleistungsgrenze habe ich umfangreiche praktische Erfahrung.

Für mich Alltags-Radfahren bedeutet es einen spürbaren Unterschied, ob ich mit einer Geschwindigkeit von 25 km/h unabhängig von Steigungen oder wie aktuell aufgrund einer beschränkten Motorunterstützung mit 22 km/h in der Ebene oder gar nur 16 km/h im bergigen Land Kundentermine wahrnehmen kann. Diese möglichen Geschwindigkeiten sinken spürbar, wenn ich nach einem Arbeitstag erschöpft heimwärts fahre. Übrigens: Wenn Jemand ein Auto auf sechs km/h Höchstgeschwindigkeit drosselt, um fahrerscheinfrei zu fahren, dann gilt für dieses Auto keine Leistungsgrenze.

Apropos Lastenräder: Gebetsmühlenartig wird von Politik und Medien behauptet, der Online-Einkauf wäre die umweltschädlichste Einkaufsart. Seit innerstädtische Straßen im Dauerstau vergeblich parkplatzsuchender Autofahrer kollabieren - 30% innerstädtischer Autofahrzeit entfällt auf Parkplatzsuche und ist also sofort vermeidbar, wenn gewollt - gilt das nicht mehr. Die Logistikbranche ist schneller als IHK und Politik. Teile der Paketwagen-Flotten fahren mit elektrischen Antrieben. Deren Batterien werden teilweise über Photovoltaik-Anlagen auf den Depots aufgeladen. Dazu kommen großvolumige Lasten-Vierrad-Pedelecs (Siehe Velomo-Artikel in dieser IB).

Wir können mit von uns gesetzten Wegpunkten zeigen, dass die offizielle Politik nicht so alternativlos ist, wie sie uns weismachen will.

Auf der Spezi seid Ihr am Samstag zum Barcamp des HPV eingeladen, um teilzuhaben an unseren disruptiven Ideen für eine lebenswerte Zukunft.

Letter of intent

This tenth day of March 2018 the undersigned, acting in their capacity as chairman of Human Powered Vehicles Belgium, respectively chairman of Human Powered Vehicles Deutschland, respectively chairman of Nederlandse Vereniging voor Human Powered Vehicles declare to cooperate, with the purpose to work on a process which may ultimately lead to the establishment of a European cooperation to further the use of human powered vehicles.



Rudi Cools

Michael Hänsch




Roel van Dijk

Die Schweizer Redaktoren

Text: Michael Ammann & Tilman Rodewald - Redaktion: Jan Kranczoch

Neben Tilman Rodewald, der schon seit etwa zwei Jahren bei dieser Zeitschrift mitwirkt, hat die Info Bull Redaktion nun noch ein weiteres Mitglied aus der Schweiz: Michael Ammann. Hier sein kurzer «Steckbrief»:

Anfangen mit dem Liegerad hat es bei mir so 2011, nachdem ich auf der Radrennbahn in Zürich ein Rennen des Future Bike besucht hatte. Zwei Jahre später fuhr ich mit einem Toxy ZR, meinem ersten Liegerad, an der Speckwegtour nach Mailand mit. Auf der Rückfahrt war mein Koffer gefüllt mit Erinnerungen an die Fahrt entlang der Kanäle bis ins Zentrum von Mailand, die köstlichen italienischen Speisen und einem großen Panettone aus Brissago. Noch im selben Jahr folgte die Herbsttour über den Gaviapass (2.618 m). Seither rede ich mir ein, dass ich jede Tour schaffen kann...

Nebst den Touren nehme ich an Rennen teil und verfasse gelegentlich Berichte für das Info Bull zu den Aktivitäten des Future Bike. Ansonsten entwerfe und baue ich Dinge die man so nicht kaufen kann. Dabei ist zum Beispiel die grüne Liegeradtasche entstanden, ein Lenker für mein Peregrin oder ein kleiner Tourenkoffer für mein Toxy ZR.

Seit der Generalversammlung im Januar unterstütze ich den Vorstand des Future Bike.

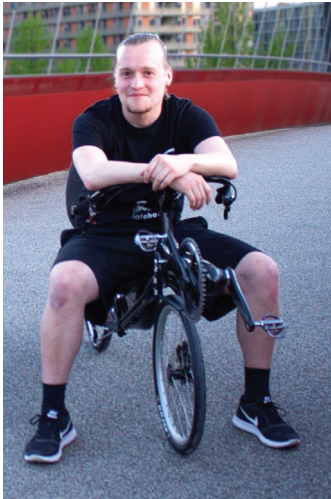


© Anna May Brömmelmann

Velotour Frankreich: «von Yverdon-les-Bains nach Le Croisic»

Tilman Rodewalds Hinwendung zum Liegerad und Entwicklung zu Redaktor verlief noch «rasanter». Hier sein Werdegang:

Meine HPV-Erfahrungen begannen 2014 bei Birkenstock Bicycles mit meinem Maturaarbeits-Projekt Velomobil. Es dauerte aber noch ein Jahr, bis mich der Liegerad-Virus komplett infizieren sollte. Nach Ende meiner Schulzeit fing ich ein Praktikum in Rapperswil an und so kam es zum Kauf meines ersten Liegerades, einem wunderschönen gebrauchten Birk Comet. Seither ist viel passiert und ich hatte das Privileg in verschiedenen Liegeradfirmen mitzuarbeiten. So konnte ich



Tilman Rodewald on tour



Velomobiltour «Flüsse & Meer»

Text: Dieter Schmidt & Jan Kranczoch

- Ankündigung der Velomobiltour 2018 •

In diesem Sommer soll es wieder eine große Velomobiltour geben. Der **Treffpunkt** dieser Tour ist am Samstag, den 07. Juli in Lübeck.

Wir fahren mit unseren Velomobilen entlang der Ostseeküste nach Warnemünde. Am zweiten Tag verlassen wir die Küste Richtung Oder, dort geht es dann gegen den Strom nach Süden. Nach einem Abstecher in den Spreewald erreichen wir Görlitz. Von dort durch das Elbsandsteingebirge/Dresden nach Thüringen. Wir ändern die Richtung wieder gen Norden über Magdeburg, Havelberg und kommen am 21. Juli in Lübeck an.

Die Tagesetappen sind bis 150 km lang. Übernachtet wird auf Campingplätzen, jede(r) transportiert sein Gepäck im Velomobil. Die Gesamtstrecke liegt bei 1.800 km.

Anmeldungen sollen bitte bis zum 1. Mai eingehen! Weitere Informationen zur Tour und den Kontakt zum Organisator Dieter Schmidt finden sich im Internet unter:

flevo-mobil.de/Tour2018.html

Wolf & Wolf testet die 1x11 und 1x12-Kettenschaltung auf ihre Tourentauglichkeit

Text und Bilder: Wolf & Wolf • Redaktion: Tilman Rodewald

Der folgende Artikel wurde uns von Wolf & Wolf zur Verfügung gestellt. Wolf & Wolf zeichnen sich aus durch eine kompromisslose Produktstrategie und haben sich damit im Tourenbereich in kurzer Zeit einen Namen gemacht. Sie geben uns hier einen spannenden Einblick in ihre Entwicklungsarbeit.

Im letzten Jahr stand die 1x11- bzw. 1x12-Kettenschaltung in unserem Fokus. Nun endlich können wir die Frage beantworten, ob diese Anzahl von Gängen für die große Tour reichen.

SRAM hat die Entwicklung für den MTB-Einsatz vorangetrieben. Begonnen hat es mit einer 1x11-Kettenschaltung. Erst mit der Komponentengruppe «Eagle» kam später der zwölfte Gang hinzu. Die Fertigung und die Funktionalität ist eine absolute Meisterleistung, die Schaltpräzision als auch die Haltbarkeit ist überzeugend, die Problematik des Schräglaufs hat man scheinbar im Griff. Für den Touren- und Alltagseinsatz lag jedoch der Preis der Schaltgruppe von über 1.000 € zu hoch. Deshalb fokussierten wir uns vorerst auf die preisgünstigere Lösung von «The Hive» mit der «e*thirteen TRS+» Kassette. Sie hat elf Gänge und Ritzel von 9-46 Zähnen (Entfaltung von 511%) . Mit ihren 303 g ist sie die leichteste auf dem Markt. Insgesamt liegt das Preis-Leistungsverhältnis für den Tourenein-



satz in einem vertretbaren Bereich. Das hat zwei Gründe: Erstens, weil die lange Kette beim Liegerad weniger auslängt und sich die Haltbarkeit der Kassette dadurch erhöht und zweitens, weil die Einzelteile der Kassette separat ersetzbar sind. So können die drei großen Aluminium-Ritzel verhältnismäßig günstig ersetzt werden. Zwei wichtige Voraussetzungen für den Toureneinsatz sind somit gegeben. Vergleicht man jedoch die 1x11-Gang-

schaltung mit einer 3x10-Kettenschaltung, sind die Gangsprünge bedeutend größer. Der erste Praxistest machten wir im Rahmen der Reise des Schulprojektes FOSvelo: ca. 1.600 Kilometer mit über 15 Tausend Höhenmetern. Die Gangsprünge erforderten eine für uns neue Flexibilität bezüglich der Trittfrequenz. Zwar konnten wir die Tempi durchaus der Trittfrequenz anpassen, doch wenn wir im Verband fuhren, mussten wir vor und nach dem Schalten bewusst «über-» bzw. «unterkurbeln». Daran gewöhnten wir uns erst nach ca. 1.000 Kilometer. Auf rund 400 Trainingskilometern in Norwegen, testeten wir die Schaltung unter komplett anderen Bedingungen. Die gewählten Strecken zwischen 30 und 100 Kilometern waren geprägt von kleinen und unterschiedlichsten Steigungen. Es war äußerst schwierig einen Fahrrhythmus zu finden. Umso überraschender



Unterwegs zwischen Korgen & Trofors in Norwegen

Technik

war es, dass sich die 1x11-Gangschaltung unter diesen Umständen sehr gut bewährte. Sobald man also alleine und mit sehr wenig Gepäck unterwegs ist, bietet die TRS+ Kassette eine hervorragende und extrem leichte Alternative zur klassischen 3x10-Kettenschaltung.

Im September 2017 kam die 1x12-Schaltgruppe «Eagle GX» von SRAM auf den Markt. Diese ist zwar schwerer, aber nochmals preisgünstiger als die TRS+ Kassette. Das zwang uns zu weiteren Tests, denn natürlich wollten wir wissen, ob der zwölfte Gang die Problematik der großen Gangsprünge entschärft. SRAM beschränkt sich auf eine Entfaltung von 500% (10-50 Zähne) und nimmt einen vergleichsweise großen Gangsprung zwischen den beiden schwersten Gängen in Kauf (10 und 12 Ritzel). Diese beiden Kompromisse machen die Abstufung der restlichen Gängen sehr harmonisch. In jedem Falle ist die Wahl des Kettenblattes von entscheidender Bedeutung. Man muss mit dem Kompromiss leben, dass das Kurbeln jenseits von 45 km/h keinen Spaß mehr macht und dass das ideale Kettenblatt für die Tour nicht dasselbe ist wie für Trainingseinheiten. Die technische Umsetzung für den Einsatz der SRAM Eagle erforderte kleinere Anpassungen unseres Alpentourers AT1. So setzten wir neu auf eine etwas größere Umlenkrolle aus Aluminium auf einer minimal veränderten Position und auf eine 12 mm Steckachse fürs Hinterrad. Letzteres ist nicht neu, doch die entsprechenden Ausfallenden hatten wir bis jetzt nur in Kombination mit der Shimano Direct Mount Aufnahme.

In Bezug auf die strategische Produktentwicklung ist die Kettenschaltung mit nur einem Kettenblatt unumgänglich. Die vereinfachte Handhabung, das reduzierte Gewicht, die schlichte

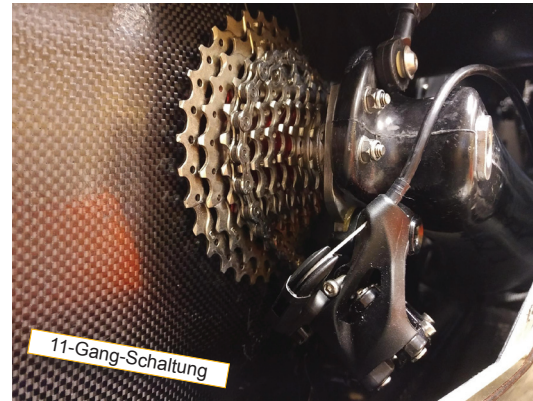
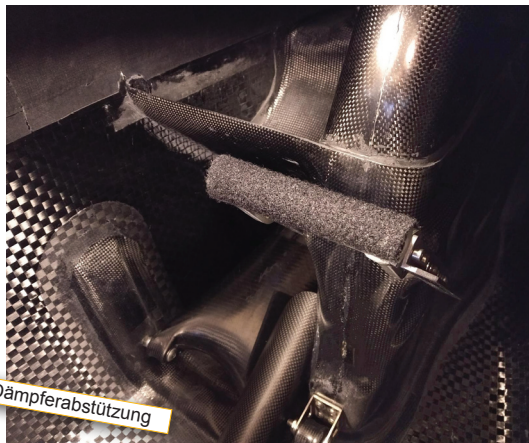
Optik und die geringere Zugbelastung der Kette – welche die Systemsteifigkeit spürbar erhöht – steigern die Leistungsfähigkeit des Liegerads. Die 1x12-Kettenschaltung von SRAM schneidet im Praxistest am besten ab. Wir stufen sie als absolut tourentauglich ein. Reduziert man das Tourengepäck auf ein Paar Hinterradtaschen (40 - 45 Liter) und einen Packsack (10 - 15 Liter oder ein leichtes Zelt), dann ist sie unseres Erachtens die zur Zeit beste Wahl für unseren Alpentourer AT1.



Intercitybike mit diversen Verbesserungen an den DF-Modellen

Text: Tilman Rodewald - Fotos: intercitybike.nl

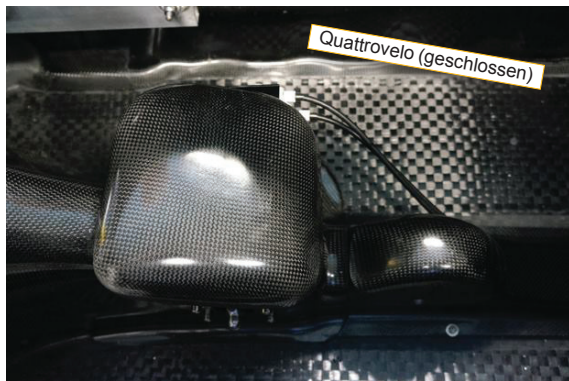
Der Hersteller der Sport- und Alltagsvelomobile DF und DFxl hat Ende Januar kleine Änderungen an seinen Produkten durchgesetzt. So sind alle Modelle neu standardmäßig mit 2x11-Schaltung ausgerüstet und haben Änderungen an Detaillösungen erfahren. Die Dämpferabstützung bietet neu mehr Gepäckraum und das Konzept der Sitzaufhängung sowie einige weitere Teile wurden überarbeitet. Es ist davon auszugehen, dass auch diese Neuheiten an der SPEZI zu sehen sind.



Rohloff bald in velomobiel.nl-Modellen erhältlich

Text: Tilman Rodewald - Fotos: velomobiel.nl

Der holländische Velomobilhersteller hat Ende Januar angekündigt, dass die 14-Gang Nabenschaltung von Rohloff bald als Zwischenge triebe an ihren Modellen verfügbar sein wird. Bisher sind Fotos von der Implementierung in den Modellen Quattrovelo (Vierrad) und Strada (Dreirad) erschienen. Die Option ist laut Ankündigung mit einem Aufpreis von 1.500.– € verbunden. Wie der Antriebsstrang im Detail geführt wird, werden wir an der SPEZI sehen, wo die Neuheit offiziell vorgestellt wird.



Ride Together!



www.hpv-parts.de

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 Wetterschutz und haben damit Zukunftspotenzial.



Inhalt

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



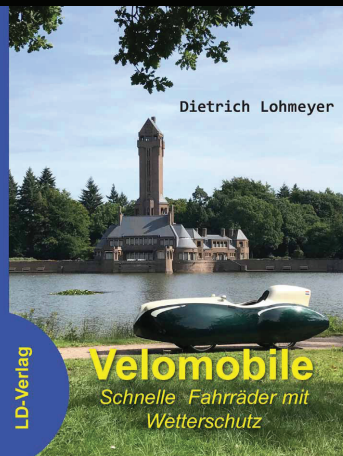
ISBN 978-3-9806385-6-2 • Euro 29,90

www.ld-vlg.de

l.ohmeyer

Velomobile. Schnelle Fahrräder mit Wetterschutz • Dietrich Lohmeyer

LD-Verlag



Dietrich Lohmeyer

Velomobile

Schnelle Fahrräder mit
Wetterschutz

ICE

powered by



ICLETTA
THE CULTURE OF CYCLING



www.icletta.com

Protokoll der Generalversammlung vom 21. Januar 2018 in Wipkingen

Text: Tilman Rodewald

Entschuldigt: Nils Hoffmann, Daniel Buchli, Luzia Niederberger, Willy Dubs, Jean Gerber

1. Begrüßung, GV-Eröffnung

Der Präsident, Christian Wittwer, begrüßt um 10:11 die ??? Anwesenden und eröffnet die GV

2. Wahl ProtokollführerInnen und StimmzählerInnen

Zum Protokollführer wird Tilman Rodewald gewählt, zum Stimmzähler Andreas Fuchs

3. Jahresberichte

Die Jahresberichte werden mit Bildern und Informationen am Beamer unterstützt.

Jahresbericht des Präsidenten, Christian Wittwer

2017 war für den Future Bike wiederum ein ereignisreiches Jahr. Das für den Verein größte bzw. mit dem meisten Aufwand verbundene Event war das Urban Bike Festival Anfang April in Zürich. Es haben viele Future Bike Mitglieder daran teilgenommen und mitgeholfen. Das im vornherein gesteckte Ziel von 50 Neuanmeldungen wurde klar verfehlt, da keine direkten Anmeldungen zu verzeichnen waren. Die Leitung hatte Tilman Rodewald, er wird aus seiner Sicht berichten.

Am Maibummel gab es dieses Jahr wieder mehr Teilnehmer. Gefahren wurde rund um den Burgäschisee. Organisiert von Elisabeth Karrer.

Das Bahnevent in Oerlikon fand wegen Terminkollisionen im Frühjahr erst im August statt. Dabei waren zwei Neuanmeldungen zu verzeichnen. Der Herbsthock fand bei Erwin und Hedi statt. Mit 18 Teilnehmern war auch dieser sehr erfolgreich.

Der Future Bike Shop mit Bekleidung, Info Bull und anderen Publikationen ist auch an der GV verfügbar.

Jahresbericht des Tandemclubs, Michael Döhrbeck

Das Jahr begann wie immer mit dem Tandem-Brunch, der im GZ Buchegg, Zürich stattfand, und an dem bei gemütlichem Beisammensein die Tourenplanung fürs laufende Jahr gemacht wurde.

Am 3. bis 5. Juni 2017 fand ein Tandem-Tourenwochenende mit Basis in Baden statt. Die eher wenigen Teilnehmer absolvierten Rundtouren in und um Baden. Gebadet wurde auch und es hat allen Teilnehmern gehörig Spass gemacht. Die Familienveranstaltung wird wegen des eingeschränkten Bahntransports der SBB in dieser Form durchgeführt.

Im September wurde eine familienfreundliche Tagestour von Winterthur zur Kyburg durchgeführt. Der Anlass war vor allem mit vielen Kindern gut besucht.

Jahresbericht zum Sportbetrieb, Andi Gerber

Der Terminkalender war 2017 dicht gepackt. Über den Herbst-Winter 16/17 fanden zum ersten mal insgesamt vier Trainings im Tissot Velodrome in Grenchen statt. Dieses Projekt war sehr erfolgreich und wird nach Möglichkeit weitergezogen.

Ebenfalls Premiere hatte das italienische Saisonöffnungsrennen in Misano im Februar. Sandro Bollina hat teilgenommen.

Die Speckwegtour wurde wegen Terminkollisionen erst im Mai an Auf-
fahrt durchgeführt. Die Wahl fiel auf die Donauroute via Ulm.

Die WHPVA Weltmeisterschaften wurden von unserem Schwesterverein
HPV-Deutschland im Rahmen des «Monnem-Bike 200 Jahre Fahrrad»
Festivals in Mannheim organisiert. Eine kleine Schweizer Delegation hat
sehr erfolgreich daran teilgenommen.

Das Abschlussrennen der italienischen Meisterschaften in Monza wurde
von Futurebikern besucht, ebenso das Rennen in Meppen (Norddeutsch-
land).

Oerlikon war gut besucht und zum ersten mal mit Edgars elektronischer
Zeitmessung, was den Ablauf sehr vereinfacht.

Die Herbsttour in Ligurien war schön, aber an ihrem Teilnehmerlimit.

Charles Henry überreicht Jürg Birkenstock ein Präsent für seine Leistung
an den Weltmeisterschaften.

Der Termin-Ausblick für das 2018 wird vorgezogen:

Es ist wieder gelungen, die Radrennbahn in Grenchen für Trainings zu
reservieren.

Für die Speckwegtour gibt es dieses Jahr 4 Routenoptionen. Entschieden
wird wie bis anhin kurz vor Start entsprechend den Wetterbedingungen.

Für den Maibummel werden 3 Optionen, Glatttaal, Reuss und Biel-Solo-
thurn vorgestellt. Es spricht sich eine Mehrheit für einen erstmals zweitä-
gigen Maibummel in der Region Biel-Solothurn mit Besuch des Trainings
am 5. Mai im Velodrome und Übernachtung im Lago-Lodge in Biel aus.

Es wird versucht, das Bahnevent Oerlikon wieder als Saisoneroöffnung zu
veranstalten. Damit bleiben im Kalender noch der 21. oder 28. April frei.

Eine neue Idee ist das Velomobil und Liegeradtreff Zürichsee angedacht
sind in dem zweitägigen Event vom 2. und 3. Juni neben gemeinsamem
Fahren eine Demonstration des Archäopteryx Hängegleiter in Schänis.

Vom 13. bis 15. Juli finden die WHPVA-Weltmeisterschaften im Bet-

teshanger Park nahe Deal, Kent, England statt. Anschließend, vom 14.
bis 22. Juli finden weiter nördlich auf dem Sywell Aerodrome unter dem
Namen Icarus Cup vom British Human Powered Flying Club organisierte
Flugtage statt.

Das Bergzeitfahren und Bahnrennen in Öschelbronn fällt dieses Jahr auf
den 23. und 24. Juni.

Jahresbericht zur Öffentlichkeitsarbeit und zum Info Bull, Tilman Rodewald

Das Urban Bike Festival wurde nur möglich dank der an der GV 2017 ge-
sprochenen Defizitgarantie von 5000 Franken. Tilman Rodewald bedankt
sich für das ihm damit ausgesprochene Vertrauen. Das Projekt schloss mit
einem Defizit ab das zu ca. 4600 Franken durch unseren Verein getragen
wurde.

Die Organisation für das Event wurde durch ein Komitee aus Vorstands-
und Vereinsmitgliedern mit externer Unterstützung von Wolf & Wolf
gemacht.

Der Verein Future Bike CH war mit seinem doppelten Teststand und der
Ausstellung neben dem Bike Lovers Contest gut vertreten. Dank der vie-
len Helfer konnten rund 500 Testfahrten auf verschiedensten Fahrzeugen
unserer Partnerfirmen absolviert werden.

Mit dieser Präsentation haben wir an dem Event zum ersten Mal einen
Service für die Liegeradbranche angeboten. Dies könnte angesichts der
wachsenden Professionalisierung des Liegeradmarktes auch eine Aufga-
be des Future Bike werden. Unserem Vereinszweck, der Förderung von
Leichtfahrzeugen, wurden wir mit diesem Event gerecht. Für uns selbst
schaute aber – abgesehen davon, dass es allen Beteiligten großen Spass
gemacht hat – nur ein Defizit raus.

Die Nachbearbeitung der Veranstaltung ging nur schleppend voran, es war
jedoch von Anfang an klar, dass eine Wiederholung dieses Pilotprojekts

nur bei einer Nullrechnung in Frage kommt. Für 2018 ist keine Teilnahme geplant, für 2019 werden die Finanzierungsmöglichkeiten abgeklärt.

Die Pressearbeit beschränkte sich dieses Jahr auf Urban Bike Festival und Alain Hinzens Weltrekord in Grenchen. Von letzterem wurden daraufhin im Grenchner Tagblatt (online) berichtet.

Beim InfoBull ist aus Schweizer Sicht 2017 eine Ära zu Ende gegangen. Christian Precht hat das Redaktorenamt, welches er 26 Jahre innehatte, endgültig abgegeben. Der nachrückende Redaktor wird das Amt so gut es geht füllen, sieht die Verantwortung aber bei einer anderen Person besser aufgehoben.

Der online-Auftritt unseres Vereins besteht momentan aus Webseite, Facebook-Seite, Instagram, und Youtube-Kanal. Die Website ist in Design und Struktur veraltet, aber dank unserem Editor nach wie vor funktional und topaktuell für alle Vereinsinfos. Die Facebook-Seite bringt internationale Neuigkeiten und Infos zu Vereinsanlässen. Sie wächst stetig und wird genau wie Instagram und Youtube je nach verfügbarem Material bespielt. Desweiteren ist unser Flyer veraltet und sollte erneuert werden. Im Rahmen des Urban Bike Festival wurden (privat finanziert) eine Serie Visitenkarten in Druck gegeben. Für dieses Projekt soll im 2018 eine Arbeitsgruppe gebildet werden. Die neue Generation Drucksachen soll dann möglichst breit in unseren Partnerfirmen gestreut werden.

Weitere Projekte, die noch nicht angelaufen sind, sind ein neues zentrales Bildarchiv, sowie die Digitalisierung von älterem Archivmaterial.

Der Verein Future Bike CH betreibt momentan keine reguläre Lobbyarbeit, vom HPV Deutschland wurden entsprechende Projekte gestartet. Wer gerne bei einem dieser Projekte mitmachen möchte, darf sich gerne melden.

Erwin Villiger erwähnt, dass die Erneuerung unseres Vereins langfristig die wichtigste Aufgabe der Vereinsführung ist. Wer dazu Ideen hat, möge diese bitte einbringen.

Bericht zum Annual General Meeting des European Cyclist Forum (ECF), Ruedi Müller

Das AGM startete für Ruedi im Velorama Eindhoven. Ein tolles, lebendiges Museum. Es stand dieses Jahr im Zeichen des Präsidentschaftswechsels.

Details zur Arbeit des ECF findet man im InfoBull oder direkt von Ruedi Müller.

Das AGM des ECF findet 2018 in Milano statt. Ruedi Müller ist auch dieses Jahr wieder bereit uns dort zu vertreten. Wer ihn begleiten mag darf sich bei ihm melden, geplant wird relativ spontan.

Bericht zur WHPVA, Theo Schmidt

Von unserer Seite aus gab es 2017 Bemühungen, eine Regeländerung im WHPVA-Reglement zu erwirken. Im InfoBull wurde mehrfach darüber berichtet. Es geht um die Möglichkeit von Sprintrekorden auf Strecken ohne Gefälleunterstützung. Der diesbezügliche Antrag ist im ersten Anlauf gescheitert, das Anliegen wird jedoch weiter verfolgt. Theo Schmidt möchte das Stimmrecht in der WHPVA-Kommission abtreten. Edgar Teufel erklärt sich bereit, dieses Amt zu übernehmen und wird per Akklamation bestätigt

Bericht zur Mitgliederentwicklung, Maja Meili

Die Mitgliederzahlen sind leicht abnehmend, aber stabil bei etwas über zweihundert Mitgliedern.

Maja Meilis Erfahrung nach ist vor allem das Volumen für den Erfolg von Werbung entscheidend. Sie hat bei der PR-Arbeit für einen Kinofilm eigene Erfahrungen gemacht die in die Öffentlichkeitsarbeit einfließen sollen. Dafür wird sie sich mit Tilman Rodewald in Verbindung setzen

Kassenbericht, Tobias Badertscher

Das Vereinsjahr schließt mit einem Verlust von 8350.98 Franken und einem neuen Kassenstand von 24132.74 am 1. Januar 2018 ab.

Die Erfolgsrechnung enthält wie bis anhin keine Abgrenzungen. Deshalb sind nur ein Teil der InfoBull-Einnahmen, Kosten für 10 (statt normal 6) InfoBull-Ausgaben sowie noch keine Kosten für die Reise ans ECF in der Rechnung von 2017 verrechnet.

Wir leben nach wie vor von unseren Reserven.

Revisorenbericht s. Beilage

Die Revisoren beantragen, dem Kassier und Vorstand Décharge zu erteilen und die geleistete Arbeit zu verdanken. Dies wird einstimmig angenommen.

Erwin Villiger fragt, wie lange unsere Reserven noch ausreichen. Edgar Teufel sagt, dass entweder bei den Ausgaben gespart, oder mehr Einkünfte generiert werden müssen. Er spricht sich für eine Erhöhung des Mitgliederbeitrags aus.

Die Kosten für den Versand des InfoBull konnten im letzten Jahr erheblich reduziert werden. Dies indem der innerschweizerische Versand neu durch Christian Wittwer und Maja Meili übernommen wird. Die genaue Kosteneinsparung lässt sich wegen etwas ungenauer Abrechnung des bisherigen Versands nicht genau bestimmen, Christian Wittwer schätzt sie aber auf ca. 250.– Franken pro Ausgabe ab dem InfoBull 198 (Dez 2017).

Charles Henry meint, unser Geld könnte (ohne Großprojekte) noch fast sieben Jahre reichen. Man muss aber auch die Liquidität bewahren. Er spricht sich ebenfalls für eine Erhöhung der Mitgliederbeiträge aus.

4. Budget 2018

Das Budget 2018 sieht einen Verlust von 5610.– Franken vor. Neu sind darin Kosten von 1500.– Franken für Diverses/Spesen/Werbung einge-

plant. Es ist langfristig nicht nachhaltig.

Das Budget 2018 wird vom Vorstand zur Annahme empfohlen und mit einer Enthaltung angenommen.

Dem Vorstand wird einstimmig, mit einer Enthaltung, der Auftrag erteilt einen Vorschlag zur Anpassung des Mitgliederbeitrages zu erarbeiten.

Werner Klomp merkt an, dass er und uns ähnliche Organisationen gute Erfahrungen mit einer Spenden-Box bei Veranstaltungen gemacht haben. Tobias Badertscher wird das Kassiersamt niederlegen. Seine langjährige Kassiersarbeit wird mit einem Präsent und anhaltendem Applaus verdankt.

5. Wahlen

Tobias Badertscher tritt aus dem Vorstand zurück.

Mathias Wolf stellt sich als Kassier zur Wahl. Er hat schon längere Zeit über Liegeräder recherchiert und ist dann schlussendlich im Velowerk Schaffhausen fündig geworden. So hat er auch unseren Verein entdeckt. Als er am Herbsthök teilgenommen hat, wurde klar, dass er als Buchhalter perfekt geeignet ist für den freien Kassiersposten. Mathias Wolf wird einstimmig zum Kassier gewählt.

Die bisherigen Vorstandsmitglieder, Christian Wittwer als Präsident, Erwin Villiger als Vize-Präsident, Andreas Gerber als Leiter Sportbetrieb und Webseiten Redaktor, Michael Döhrbeck als Präsident Tandemclub und Tilman Rodewald als Verantwortlicher Öffentlichkeitsarbeit und Redaktor InfoBull wurden an der Generalversammlung 2017 wiedergewählt und müssen sich demnach erst 2019 wieder zur Wahl stellen.

Michael Ammann stellt sich zur Neuwahl in den Vorstand. Er möchte am InfoBull mitarbeiten und sich bei verschiedenen Vorstandsprojekten einbringen. Er wird einstimmig und unter Applaus gewählt.

Edgar Teufel tritt als erster Revisor zurück, Arnold Manz rückt nach. Felix Schneider wird einstimmig zum zweiten Revisor gewählt.

6 Varia

Charles Henry bringt eine etwaige Beteiligung des Future Bike am Formula-E Rennen in Zürich 2018 zur Diskussion. Das ist einerseits eine tolle Möglichkeit unsere Leichtfahrzeuge zu präsentieren, andererseits bräuchte die Organisation eines HPV-Rennens viel Arbeit und die Top-Fahrer sind an dem Wochenende in Monza. Der Vorstand wird diese Möglichkeit weiter diskutieren.

Der Future Bike soll offiziell Position zur Elektrounterstützung an HPVs und Liegerädern beziehen. Das Thema wird kurz und kontrovers diskutiert. Michael Ammann wird mit Inputs von Jürg Birkenstock, Charles Henry, Andreas Fuchs und Theo Schmidt ein Positionspapier zusammentragen.
—Ende des offiziellen Teils

Am Nachmittag werden wie immer Bilder, Filme und Berichte aus dem letzten Jahr gezeigt.

Verein Future Bike CH

REVISORENBERICHT

Die unterzeichneten Revisoren haben die Rechnung (Bilanz- und Erfolgsrechnung) des Vereins Future Bike CH für das Berichtsjahr 2017 am 21.01.2018 geprüft und erstatten den folgenden Bericht:

Die vorgelegte Jahresrechnung wurde im üblichen Rahmen geprüft und wir stellen fest, dass sie ordnungsgemäss geführt wurde und dem Gesetz und den Statuten des Vereins entsprechen.

Die Buchungen stimmen mit den Belegen überein; die Rechnungsstellungen sind begründet und das Vermögen ist durch entsprechende Belege ausgewiesen.

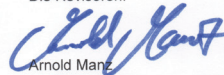
Die Rechnung schliesst mit einem Ausgabenüberschuss von Fr. 8350.98 ab. Dadurch reduziert sich das Vereinsvermögen per 31. Dezember 2017 auf neu Fr. 24132.74.

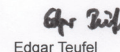
Die Revisoren stellen folgende Anträge:

1. Die Jahresrechnung 2017 sei zu genehmigen und der Kassier Herr Tobias Badertscher sei unter Verdankung der geleisteten Arbeit Décharge zu erteilen.
2. Dem gesamten Vorstand mit dem Präsidenten Herrn Christian Wittwer sei für ihren ehrenamtlichen Einsatz zum Wohle des Vereins *Future Bike CH* der beste Dank auszusprechen und ebenfalls Décharge zu erteilen.

Zürich, 21.1.2018

Die Revisoren:


Arnold Manz


Edgar Teufel

haberstock
mobility gmbh

Sicher,
wartungsarm,
komfortabel.



Schlumpf Tretlagergetriebe

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

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



schlumpf
innovations

by haberstock mobility.
Jetzt erleben

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

Der Weg zum Velomobil

Text: Andreas Pooch

Gregor Heinrichs Fahrrad-Lebenslauf ist ein typischer Fall für die Liegeradszene. So oder so ähnlich haben ihn viele erlebt, sicher auch der oder die eine oder andere LeserIn. Der Beginn reicht 25 Jahre zurück in das Jahr 1993. Und in Kurzform zusammengefasst: einmal mit dem Liegeradvirus infiziert wird man den nicht wieder los.

In der Regel sind Liegeradlerinnen und Liegeradler auch schon vor ihrer Infektion ambitionierte Radler/innen, so auch Gregor Heinrich. Um Geld für das Studium zu verdienen, fuhr er als Fahrradkurier bei der Kölner Firma Pervelo. Da braucht man sportliche Qualitäten. Seine früheren Aktivitäten im American Football mögen dazu beigetragen haben. Es sorgte auf jeden Fall für Reaktionsschnelligkeit und Wendigkeit, die man als Fahrradkurier braucht, um im Großstadtverkehr zu überleben. 1992 suchte Gregor ein Reiserad.

Wie so viele landete er durch Mundpropaganda in Bergisch Gladbach beim Veloladen, der sich neben der Liegeradsparte bei Reiserädern einen Namen gemacht hatte. Dort fand sich auch das Aeroproject-Kurzliegerad. Nach einer dreitägigen Probefahrt überzeugte das Konzept dieses Fahrrades. Aber leider stand dieses Liegerad aus finanziellen Gründen nicht





Rundkurs Aachen 1993 - auf Langlieger vorneweg



Rundkurs Aachen 1994 - auf Aeroproject

zur Debatte – die «Askese des Studiums» ließ den Kauf nicht zu. Auf der IFMA 92, in Köln fand sich dann ein preiswertes Langliegerad von Heiko Mende. In Dormagen kaufte er dann ein solches Menderad, das er kurz vor Ostern 1993 geliefert bekam.

Auf der Deutschen HPV-Meisterschaft in Aachen war Gregor immerhin schnellster Langliegeradfahrer aber die Kurzliegerelite (u.a. auf Aeroproject) war deutlich schneller unterwegs, was deren sportliche Qualitäten zu untermauern schienen. In den folgenden Jahren war Gregor regelmäßiger Teilnehmer nationaler und internationaler HPV-Meisterschaften: • 1993 Aachen (DM) • 1994 Laupen (EM) • 1995 Lelystad (WM) • 1996 Wolverhampton (EM) • 1997 Köln (WM) • 2003 & 2005 Eustaff. Die sportlichen Mängel der Langliegeräder ließen ihn schon 1993 zum

Aeroprojectfahrer werden. Ein Rahmenbausatz war der Schritt zu dieser Fahrzeugklasse.

Wegen seines kurzen Radstandes, des soliden aber leichten Stahlrahmens und der fehlenden Federung ist das Aeroproject ein «Hardtail» unter den Liegerädern. Ein wendiges Fahrzeug, ideal für Hauseckrennen. Um bequemer unterwegs zu sein und trotzdem sportlich führte der Weg für Gregor später zur Speedmaschine von HP Velotechnik (niedrige Sitzhöhe, hohes Tretlager, Federung, Obenlenkung). Als Gregor Heinrich die Speedmaschine von HP Velotechnik kaufte, ging es nicht darum, damit zur Arbeit zu fahren und es gab auch keinen anderen vernünftigen Grund. Er war dem «Habenwollen» dieses schönen «Tieflegers» erlegen, der auch heute noch nichts von seiner Eleganz verloren hat.

Erst 2016 hatte Gregor es dann öfter geschafft, die 20 Kilometer zur Arbeitsstätte – zumindest in eine Richtung – zu radeln.

Der darauf folgende (folgerichtige) Schritt war dann der zum verkleideten Liegerad, sprich dem Velomobil. Bereits 2008 hatte er das erste Mal ein Velomobil Probe gefahren und konnte praktisch begutachten, welche Rolle der aerodynamische Wetterschutz einer Velomobilverkleidung spielt. Es sollte dann aber noch gut zehn Jahre dauern, bis Gregor ernst machte mit der Anschaffung eines solchen Fahrzeuges. Im März 2017 wurde er stolzer Besitzer eines niederländischen Quest, dem «Goldstandard» unter den Velomobilen.

Nach dem Besuch von LowRider Rainer Oertel in Frechen im Januar 2017 und ausführlichen «Beratungsgesprächen» am Liegeradstammtisch in Köln stellte sich heraus, dass ein Quest das bevorzugte Modell sein würde. Das musste nun gefunden werden. Bereits ¼ Stunden nach der Eingabe eines Gesuches im Velomobilforum, kam eine Meldung eines Velomobilisten, der sein Quest verkaufen wollte. Das war nur anderthalb Jahre alt und es schien sich beim Verkaufsangebot um ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis zu handeln. Optisch war dieses Quest tatsächlich in gutem Zustand. Allerdings zog das Fahrzeug beim Bremsen ständig nach rechts und auch die Kette sprang ab, in einem Velomobil ein sehr ungünstiger und für die Beseitigung unbequemer Umstand. Das war also erst einmal nix.

Bei Josef Janning hatte er dann auch die Möglichkeit, ein Quest über eine längere Strecke (~50 km welliges Terrain) auszuprobieren. Das überzeugte Gregor, dass ein Quest genau das richtige Fahrzeug für ihn wäre. Im März 2017 führte der Weg dann zu Elmar Maier von der Firma Velomobiles. Er hatte ein gebrauchtes Quest im Angebot und das sollte es dann auch sein.



Mittlerweile haben wir Februar 2018 und Gregor hat schon etliche Erfahrungen mit seinem Quest gesammelt. Er fährt nun damit ziemlich regelmäßig rund 25 Kilometer abseits der großen Verkehrsadern zur Arbeit, viel auf Wirtschaftswegen der Landwirtschaft zwischen Siegburg und Köln-Porz, noch sind die beiden Städte Bonn und Köln nicht zusammengewachsen. Immer wieder fasziniert ihn die Effizienz des Quest. Er ist deutlich schneller und entspannter unterwegs als auf der Speedmaschine. Der Windschutz ist gut aber am Regenschutz muss Gregor noch arbeiten. Zu diesem Problemfeld gehört auch Sprühwasser, das leicht zum Sichtproblem werden kann.

Velomobilmfahren im Straßenverkehr ist stressfreier als auf dem unverkleideten Fahrrad. Fast niemand hupt, wenn er mit seinem Auto hinter dir ist und nicht gleich vorbeikommt. Wenn, dann überholen Autos in der Regel



mit deutlich größerem Abstand und warten sogar, wenn der Gegenverkehr nicht frei ist.

Man sollte immer das wichtigste Bordwerkzeug für Notfälle dabei haben. Das hat Gregor schmerzlich am eigenen Leib erfahren, als auf einer Heimfahrt – er war beim Tanzen – Sonntagabend gegen 22 Uhr von einem Plattfuß überrascht wurde und keine Pumpe zur Hand hatte. Die Bahn fuhr aus irgendeinem Grund nicht und die Frage wäre sowieso gewesen, ob das Quest überhaupt reingepasst hätte. So musste er das Quest im Schlepptau rund fünf Kilometer nach Hause laufen. Eine einprägsame Erfahrung. Es ist auch schwierig, an die defekte Bremslicht-LED im Heck zu kommen, hier muss man erst einmal den Deckel abmontieren. Moderne Velomobile haben heutzutage in der Regel verschiedene Wartungsklappen, um an wichtige Teile im Fahrzeug heranzukommen.

Neben den Arbeitsstättenfahrten sind die Ausfahrten mit dem regionalen Liegeradstammtisch beliebt. Mit einigen Aktiven dieses Stammtisches ist Gregor sogar zur Grenzland-Tour nach Holland gefahren und da ist man mittlerweile auch in größerer Velomobilflotte unterwegs. Das schafft natürlich Aufmerksamkeit beim Publikum auf der Straße. Und das führt wiederum zu einem anderen Problem, mit dem sich wahrscheinlich viele Velomobilisten herummühen, dass das neugierige Publikum oft ohne zu fragen, die Velomobile «besichtigt». Mal das eigene Kind einfach da hineinzusetzen, ist schon eine Grenzüberschreitung, die kein Autofahrer akzeptieren würde, sollte man das mit seinem Fahrzeug machen. Unbeaufsichtigtes Abstellen ist daher sinnvoll nur in unzugänglichen Hinterhöfen möglich oder man muss zumindest eine Abdeckplane haben.

Bei Kurvenfahrten muss man beim Quest wie bei allen dreirädrigen Velomobilen aufpassen, dass man nicht kippt. Gerade dieses Problem scheint mit den neuen vierrädrigen Velomobilen wie dem Quattrovelo gelöst zu sein. Wenn man genügend Gepäck dabei hat, das in der Regel auf viele kleine Taschen verteilt im Velomobil untergebracht wird, sinkt das Kipp- und Wankrisiko. Das bedeutet im Umkehrschluss, dass man nach Urlaubsfahrten im «wieder leeren» Velomobil zum Beispiel in Kreisverkehren sehr sorgsam sein muss.

Im Prinzip sind Tagesetappen von 200 Kilometern kein Problem. Es ist zwar ambitioniert und hängt natürlich von Profil und Belagqualität der Straßen ab, aber konditionell ist es ohne große Probleme mit dem Quest zu schaffen. Sehr empfehlen kann Gregor die Olliebollentocht der Niederländer, die in touristischen Regionen unterwegs ist. Das macht einfach nur Spaß. Ende 2017 hatte Gregor mit seinem Quest bereits fast die 6.000 gefahrenen Kilometer erreicht.

Mit dem Liegedreirad durch Berlin & Brandenburg: Bericht über die 10. Radfahrlust-Tour

Text: Anke Vetter

Die «Radfahrlust» ist eine überregionale, einwöchige Veranstaltung von Tagestouren mit Spezialrädern, die auch für Menschen geeignet sind, die aufgrund neurologischer Erkrankungen kein handelsübliches Zweirad mehr fahren können. Die Idee geht auf die private Initiative des Darmstädter MS-Betroffenen Klaus Vock zurück. Aufgrund der großen Resonanz wurde die Tour seit ihrer Premiere 2008 jedes Jahr unter wechselnder, sehr prominenter Schirmherrschaft in verschiedenen Bundesländern wiederholt. Eine stabile Kerngruppe, bestehend aus Menschen mit MS sowie Angehörigen und Freunden von Betroffenen, organisiert und begleitet die Radtouren, die von immer mehr namhaften Spezialradherstellern unterstützt werden. 2011 wurde aus der Privatinitiative eine Selbsthilfegruppe unter dem Dach der DMSG Landesverband Hessen. Sie wurde bereits mehrfach mit Auszeichnungen gewürdigt.

«Einmal mit dem Liegedreirad durch das Brandenburger Tor fahren!» Was lange wie ein Traum klang, wurde im September dieses Jahres Wirklichkeit.

Auf unserer inzwischen zehnten Tour erkundeten wir, die in Darmstadt beheimatete Selbsthilfegruppe «Radfahrlust», mit Teilnehmern aus der gesamten Republik das Havelseengebiet bei Potsdam und die Bundeshauptstadt Berlin.

Die Jubiläumstour, die vom 9. Bis zum 16. September 2017 unter dem Motto «Freiheit – Teilhabe – Toleranz» stattfand, war in vielen Punkten außergewöhnlich. Unser Quartier hatten wir im Logistikbataillon 172 der Bundeswehr in Beelitz aufschlagen dürfen. Schlafen in einer Kaserne?! Jeder Zweifel verflog, als uns Stabsfeldwebel Matthias Höfler vor Ort einen Vorgeschmack auf sein versprochenes «Rundum-Sorglos-Paket» gab. Der bestuhlte Mehrzwecksaal des Zieten-Casinos wurde frei gemacht für unsere 45 Luftbetten, in der Casinoküche kochten Soldaten unser Essen. Mehrere Rollstuhlrampen wurden gezimmert, eine Behinderten-toilette aufgestellt und zwei gigantische Tornadozelte zur Unterbringung unserer Spezialräder errichtet.

Von Beelitz nach Potsdam ...

Nachdem unsere Fahrradtechniker jedem ein Leihrad eingerichtet hatten (HP Velotechnik, Hase Bikes, Icletta und AnthroTech), erkundeten wir auf zwei kleineren Tagestouren die wunderschöne Wald- und Seenlandschaft um Beelitz. Am Dienstag (12.) führte uns der Havel-Radweg dann in die brandenburgische Landeshauptstadt Potsdam. Im Hof des wiederaufgebauten Stadtschlusses wurden wir von der Vorstandsvorsitzenden des DMSG Landesverbandes Brandenburg, Marianne Seibert, der Geschäfts-

*Pause im Innenhof des Potsdamer
Stadtschlusses*



© Radfahrer

führerin Bettina Delfanti und dem Behindertenbeauftragten der Landesregierung, Jürgen Dusel, sehr herzlich empfangen. Während wir im Schloss den brandenburgischen Landtag besichtigten, huschte ein Schauer über die Stadt. Tolle Abendsonne, frische Luft und viele Eindrücke begleiteten uns auf dem Weg zurück ins Quartier.

... und schließlich nach Berlin!

Der absolute Höhepunkt der diesjährigen Tour aber stand uns noch bevor. Gegen 6 Uhr morgens verließen wir am Donnerstag (14.) unsere Betten und Punkt acht mit einem Bundeswehrbus das Kasernengelände. Um 11

Uhr wurden wir im Bundestag von Brigitte Zypries (zu diesem Zeitpunkt Bundeswirtschaftsministerin und Darmstädter Abgeordnete) zu einem Gespräch empfangen. Eine Besichtigung der Reichstagskuppel und der Ausstellung «Vom Reichstag zum Bundestag» schlossen sich an.

In der Zwischenzeit haben unsere tatkräftigen Bundeswehrhelfer unsere Räder von den Sattelschleppern geladen und auf dem für uns reservierten Parkstreifen entlang der Straße des 17. Juni fahrbereit gemacht. Als wir dort eintrafen, hatte sich bereits eine stattliche Polizeieskorte in Position gebracht, die gegen 14.30 Uhr die Straße des 17. Juni stadtauswärts für uns komplett abspernte. Wir radelten los in Richtung Siegestsäule. Was für ein Gefühl! Unser Fahrradkorso fuhr in einer Spur, aber ganz ohne Autos auf der breiten, vierspurigen Straße der Sonne entgegen, um sich dann zweimal (!) um die berühmte «Goldelse» zu schlängeln. Wem kam nicht die Gänsehaut, als der gesamte Ring extra für uns verkehrsfrei gehalten wurde und statt Motorlärm für einige Minuten nur noch unsere Fahrradklingeln zu hören waren?

Preisverleihung durch die Hertie-Stiftung

Gegen 15.20 Uhr durchquerten wir schließlich das Brandenburger Tor – Yeah!!! Auf dem Pariser Platz erwarten uns Karin May vom DMSG Landesverband Berlin und Dr. Peter Kettner vom Büro des Bundespräsidenten a. D. Christian Wulff, der sogleich vertretungsweise das Grußwort unseres diesjährigen Schirmherrn verlas. Anschließend ergriff Dr. Eva Koch von der Gemeinnützigen Hertie-Stiftung das Mikrofon. Im Beisein von Axel Dobin, Referatsleiter Soziales und Integration der Hessischen Landesvertretung in Berlin, der ebenfalls seine Wertschätzung zum Ausdruck brachte, erhält Klaus Vock vor der Kulisse des Brandenburger Tors den «Preis für Engagement und Selbsthilfe», der mit einem vierstelligen Eurobetrag dotiert ist. Herzlichen Glückwunsch! Im Anschluss an dieses bewegende



© Radfahrlust

Endspurt um die Siegessäule



© Herie Stiftung

Vor dem Brandenburger Tor

Highlight fuhren wir noch 90 Minuten unter polizeilichem Geleitschutz durch die Bezirke Mitte, Friedrichshain und Kreuzberg.

Die unvergleichliche Woche endete mit einem Abschieds-Grillabend im Zieten-Casino. Valentin Vock, der als 16-jähriger Sohn des Gründers die Radfahrlust seinerzeit mit aus der Taufe gehoben hat und nun die Jubiläumstour operativ leitete, bedankte sich bei der Bundeswehr im Namen der Gruppe noch einmal für die umwerfende Unterstützung. Diese sieben Tage werden wir so schnell nicht vergessen!

www.radfahrlust.de

SPEZI 2018: Applaus für den Erfindergeist

Text, Grafik: Hardy Siebecke

Jedes Jahr sieht man sie auf der SPEZI: die solar-getriebenen Modelle, die bunten überfrachteten mit Panzertape zusammengehaltenen Eigenbauten mit genialen Konstruktionsideen, die Holzräder mit elegant geschwungener Rahmenlinie, den super praktischen Gepäckträger für alle Fälle. Sie lehnen am Gitter des SPEZI-Außengeländes, an der Hecke um den Stadtpark, man stolpert über sie, wenn man oben auf der Plattform zu Halle 2 läuft und wenn man keine Augen für sie, sondern nur für die Modelle auf den SPEZI-Ständen hätte, dann hätte man die Hälfte von dem Zauber, der die SPEZI charakterisiert, verpasst. Wir wollen all diese begnadeten Tüftler nicht vereinnahmen und auch die Leistung der etablierten Aussteller, die oftmals ebenso begonnen haben, nicht schmälern, sondern den menschlichen Ideenreichtum, der neben Humor und Empathie das Leben lebenswert macht, auf der SPEZI 2018 ein kleines Denkmal setzen.



Der SPEZI Erfinderwettbewerb 2018 am Samstag, 29. April

Lassen Sie sich die Bühne, die Ihnen das große SPEZI-Erfinderzelt auf der Grünfläche vor Halle 3 bietet, nicht entgehen und präsentieren Sie Ihre Konstruktion auf der SPEZI 2018. Die Teilnahmebedingungen finden Sie unter <https://www.umfrageonline.com/s/0768a2f> Oder erfreuen Sie sich an der kreativen Vielfalt und wählen Sie mit uns die faszinierendste Idee aus. Das Votum einer Fachjury und die Bewertung des SPEZI-Publikums ermitteln die drei Gewinner. Die Sieger werden am Samstag um 17:30 Uhr prämiert.

<https://www.umfrageonline.com/s/0768a2f>

VELOMO – ein (nicht ganz) neuer Liegerad- und Mehrspurer-Hersteller stellt sich vor.

Text: Jan Kranczoch - Fotos: Velomo

Schnelle und leichte Quads sind die große Herausforderung der «Mehrspurerzukunft».

Info Bull, Jan Kranczoch (InfoBull): Steffen, Du bist Gründer der relativ neuen Spezialrad-Schmiede VELOMO aus Weida in Thüringen. Wann und wie hast du das Unternehmen begonnen? **Steffen Schönfelder, Velomo:** Obwohl ich mein ganzes Leben aktiver Radfahrer war, in der Jugend auch Radsportler, Alltagsfahrer und Bastler, bin ich in meiner Thüringer Provinz 30 Jahre lang nicht mit der Idee Liegerad/ Velomobil in Berührung gekommen. Ich wusste schlicht nicht, dass es so etwas gibt. Keine Ahnung, wie genau ich 2011 (im Internet) drauf kam, aber als der Gedanke Velomobil-Pedelec erstmal Aufmerksamkeit erlangte und ich kurz überschlug, was das an Energieeffizienz bedeutet, hatte ich Probleme, Studium und Lehrtätigkeit der Soziologie fortzuführen, weil ich nur noch an Velomobilkonstruktionen denken konnte – ein richtiger Virus. Als sich das mehrere Monate nicht besserte, ging ich den radikalen Schritt raus aus der Uni und gründete ein Unternehmen mit dem Masterplan, Handelskontakte in Taiwan aufzubauen (Performer/Cyclone) und mit denen als potente Fertiger meine Ideen zu entwickeln und umzusetzen. Dieser Asia-Plan war in vielerlei Hinsicht naiv, aber der Anfang war gemacht und hat bis heute seine Umwege gefunden.

Info Bull: Wann kam Patrick Hagemann hinzu und wie habt ihr euch gefunden? **Steffen Schönfelder:** Als ich mich im Velomobilforum vorstellte, kam sofort Patrick zu Besuch und wir entschieden, dass wir uns ganz gut ergänzten und gemeinsame Ziele fanden. Es fanden quasi Unternehmer und Ingenieur/Handwerker zusammen. Was für die Asia-Liegeräder auch dringend notwendig war. Insbesondere die Trikes mussten an gewissen Bauteilen umgebaut werden, um gut zu fahren. D. h., aus Handel wurde unvermittelt Handwerk und die Probleme im Hin und Her mit Asien lehrten uns ganz schnell, dass wir dann auch gleich alles selbst bauen konnten. Uns so fingen wir mit eigenen Einspurern an (Hi-Liner, Hi-Fly), Stufentandem und ab 2013 auch der Entwicklung des Hi-Trike «Pi».

Info Bull: Seid ihr in der Region Gera heimisch oder gab es andere Gründe für den Standort? **Steffen Schönfelder:** Ich komme ursprünglich aus Jena, wo Patrick studierte. Daher haben wir zusammen gefunden. Privat war ich nach dem Studium nach Berlin gezogen, von wo aus ich auch den Handel betrieb. Patrick werkelte bis dahin im Keller und organisierte dann in seinem unbekanntem Heimatkaff namens Weida eine günstige Werkstattfläche, die fortan zum Mittelpunkt von Velomo wurde. Mein Privatleben hat sich dem mit den Jahren (leider) auch gefügt und ist wieder provinziell geworden...

Info Bull: Wie seid ihr wirtschaftlich aufgestellt – gab es z. B. Fördermittel? **Steffen Schönfelder:** Förderung oder institutionelle Kredite gab es zu keinem Zeitpunkt, nur ein paar kleine, private und familiäre Kreditgeber. D. h., wir müssen aus uns selbst heraus überleben, was für ein entwicklungsintensives Start-Up eine extreme Herausforderung darstellt,

Hi-Trike GTI - das beliebteste Velomo-Rad. Vollgefedert bei 14kg



Hi-Trike Pi mit unverwechselbarem Schwung auf dem Montagetisch



die einzig mit persönlichem Verzicht zu erkaufen ist – also einer wirklich «ärmlichen» Lebensführung, damit das erwirtschaftete Geld für die Betriebsmittel und Re-Investitionen zum notwendigen Sachkapitalaufbau nicht abfließt. So kann man nur sehr langsam wachsen und sich entwickeln. Ideen haben wir stets mehr als Handlungsspielräume.

Info Bull: Wie viele Personen arbeiten denn insgesamt bei oder für Velomo? **Steffen Schönfelder:** Velomo ist grundsätzlich ein Zweimann-Betrieb. Patrick war bis zu diesem Jahr noch Student, d.h. eine Halbtagskraft. Seit 2018 laufen wir mit voller Kraft. Gelegentlich gibt es noch ein paar andere Mitwirkende, die sich in Weida einfinden und mit uns gemeinsame Projekte umsetzen. Potential zum Innovations-Zentrum Ost hat unsere Stätte.

Info Bull: Betrachtet man eure Homepage, so haben die Highracer eine

starke Präsenz. Ist diese Bauform bei den Kunden beliebt oder hat sie in der Geschichte von Velomo eine besondere Bedeutung? **Steffen Schönfelder:** Ich glaub, das ist der Filter des altehrwürdigen Liegeradlers auf die Website. Die kommerzielle Bedeutung von Einspurern ist eher gering. Unser Hi-Fly hat zwischendurch mal einen Nerv getroffen, insofern auch Kleinere damit Highracer fahren konnten. Zudem ist er steif, gefedert, schnell. Aber die Nachfrage ist eingeschlafen und wird bei uns von Mehrspurern dominiert. Wir selbst fahren wohl bevorzugt Einspurer. Die Highracer sind Patricks Lieblinge, meine sind eher großes Stickbike und Langtieflieger.

Info Bull: Mit mehreren Fahrzeugen aus Euren Werkhallen wurden Rekorde erzielt; zum Teil seid ihr auch selbst Champions. Welche Erfolge können aufgezählt werden? **Steffen Schönfelder:** Die Sammlung formeller Rekorde und Titel ist überschaubar. 6 Stunden Einspurer, 1-24

Stunden Trike und WM-Titel 2015 bei den Trikes. 2018 soll natürlich einer dazukommen! Bei unserer Kernkompetenz – den sportlichen Trikes – ist der Blick zwischen die Zeilen (oder Leistungsmesskurbeln) etwas ergiebiger. Unsere gefederten Hi-Trikes brauchen kein anderes Renntrike fürchten: weder beim Gewicht noch beim Tempo. Mit Fahrern der 200 W-Klasse sind 40 km/h drin. Mit einem vollgefederten Trike haben wir es auf 10,5 kg geschafft, ungefedert sogar 9,5 kg. Das waren nicht nur graduelle Verschiebungen von Rekordwerten, das sind technische Meilensteine für Liegedreiräder, die sonst für 10 km/h weniger und 10 kg mehr bekannt sind.

Info Bull: Also sind Trikes eure herausragenden Werke. Was macht die denn so besonders schnell und leicht? **Steffen Schönfelder:** Der schlichte, aber extrem robuste Design-Cocktail aus CrMo-Stahl, Blattfedern und Tiller-Lenker. Also eigentlich nichts Besonderes, auch kein besonders teures Carbon oder Titan, sondern wirklich konstruktiver Umgang mit der Materie. Allein bei der Blattfeder-Vorderachse holen wir im Vgl. zu anderen Fully-Trikes mal eben 3 - 4 kg Gewicht raus. Dabei funktionieren die sogar ansprechender, pflegeleichter und sind haltbarer als alternative Vorderachs-Konzepte. Unser Standard-Trike verlässt das Werk mit 13 - 14 kg vollgefedert und ist fast so schnell wie eine Rennliege.

Info Bull: Ihr habt also Standard-Trikes? Und wie verhält sich das mit den Customized-Lösungen? Was war zuerst da – die Vielfalt eurer Angebote oder die Ansprüche der Kundschaft? **Steffen Schönfelder:** Die Ansprüche der Kunden! Man muss sich schon eingestehen, dass man als Newcomer im Fernen Osten den Mut zur Lücke braucht, dass eher die Kunden auf einen zukommen, die von der Stange nicht glücklich werden. Im Zweifelsfall ist die Stückzahl solcher spezieller Spezialräder dann eins. Als wir mit dem Pi eine relativ kompromisslose S-Linie entwickelt haben,

kamen viele auf uns zu und sagten: «Tolles Konzept, gibt es das auch mit Untenlenker, Fachwerkschwinge, 90er Bremsen, hohem Netzsitz?» Nee, eigentlich nicht...

... aber entweder du schickst die Leute weg, oder überlegst, ob du mit deinen Mitteln vielleicht auch ihre Wünsche erfüllen kannst. Da unsere Vorderachse recht modular ist und wir die Rahmen sowieso individuell schweißen, hat sich der Schritt aufgedrängt, dann auch wirklich maßgeschneiderte Räder anzubieten. Nur einmal die Büchse der Pandora geöffnet, glaubt man gar nicht, in wie vielen Nuancen sich Kundenwünsche unterscheiden können. Das ist schon 'ne Herausforderung, wo man sich auch oft genug verzettelt hat und viel Lehrgeld bezahlen musste.

Info Bull: Hat euch dieser Service außer Mühen und einzelnen zufriedenen Kunden auch technische Vorteile oder Einsichten vermittelt? **Steffen Schönfelder:** Naja, nach einer gewissen Zeit hat sich schon ein gewisser Standard herauskristallisiert, der die meisten unserer Interessenten glücklich macht. Das ist z.B. das GTI mit Tiller und 26-Zoll-Fachwerkschwinge. Das ist etwas entfernt von unserem ursprünglichen Konzept des schönen Pi-Schwungs. Nur hätten wir uns auf das Pi versteift, wären wir mittlerweile so tot, wie fast alle anderen Liegerad-Startups nach kurzer Zeit. Mit der Flexibilität hingegen konnten wir uns auf die Nachfrage zu entwickeln.

Info Bull: ... wie etwa mit euren Angeboten mit Pinion-Getriebe? **Steffen Schönfelder:** Ja, schon 2012 kam so ein Sonderwunsch-Kunde auf uns zu und wollte unbedingt ein Pinion-Stickbike, obwohl es Pinion noch gar nicht zu kaufen gab. Aber es war der richtige Moment und er der richtige Finanzgeber, um bei Pinion einzusteigen – da sich die anderen alle nicht trauten, waren wir 4 Jahre exklusive Pinion-Pioniere. Für unsere eigenen Bikes und Trikes war das zwar weniger relevant, für die Quad

Hi-Q tour - es freut sich auf Gepäck und auf Kurven!



Prototypenbau: Velomo 4K, hölzern, Vollfederung, leichter Einstieg



wird das zukünftig eine größere Rolle spielen. Aber in den letzten Jahren hat es v.a. den Nerv vieler Scorpion-Fahrer getroffen, die dann eifrig zu uns zum Nachrüstservice kamen. Seit diesem Jahr ist HP «endlich» auf den Zug aufgesprungen und bietet die Pinion selbst an. Für uns bedeutet das einen wegbrechenden Markt und die Notwendigkeit, uns mal wieder weiter zu entwickeln.

Info Bull: Zum Beispiel mit den Quads? **Steffen Schönfelder:** Ja, vollgefederte Vierräder sind m.E. die große Herausforderung der «Mehrspurerezukunft». Dreiräder sind technischer Kinderkram oder was für sportliche Puristen – aber nur mit tiefem Schwerpunkt genießbar. Wenn man bei

einem Trike hoch sitzen will, ordentlich Gepäck mitnehmen oder einfach kipp- und spurstabil unterwegs sein will, verlangt die Physik nach einem weiteren Rad. Nicht grundlos gibt es nur vierrädrige Autos. Die Quad-Entwicklung steht aber überall in der Szene noch ganz am Anfang und der Möglichkeitsraum ist genauso gewaltig wie die Herausforderungen.

Info Bull: Derzeit habt ihr schon diverse Quads in der Pipeline. Die Palette geht vom sportlichen Gerät bis hin zum Lasten-Transporter. **Steffen Schönfelder:** Bei den Quads gibt es noch nicht so viel konkrete Nachfrage, die uns zur Diversifizierung zwingt. Aber allein die potentielle Nachfrage unterscheidet sich riesig. Unser erster Wurf war ein E-Lastenquad mit

80x60-Pritsche hinten, welches seit 2 Jahren in Weida unser mit Abstand nützlichstes Pferd im Fuhrpark ist, weil es im Transport-Nahbereich wirklich ein Auto komplett ersetzt. Letztes Jahr haben wir mehrere unmotorisierte Quads mit Pinion vorn und Doppelfreilauf-Pendelachse hinten gebaut, die eher stabilere Trikes waren. Eines davon bin ich auch zur WM gefahren – ca. 38er Schnitt und 17 kg, um zu zeigen, dass Quad in leicht und effizient möglich ist. In der Öffentlichkeit ist das noch nicht so richtig angekommen, dass das Quad auch das bessere Touren- und gar Sport-Trike sein kann. Konkrete Nachfrage kam eher aus dem Bereich gut motorisierter Lastenquads zurück.

Info Bull: Das leitet über zu euren lebhaften Prototyping-Aktivitäten und dem offenbar hohen Entwicklungstempo bei einer Vielzahl an Modellen. Wie bekommt Ihr Planung, Erprobung, Fertigung und Vertrieb in dieser Breite in eure Kalender? **Steffen Schönfelder:** Gar nicht. Der Kalender geht nie auf. Wie oben angesprochen, haben wir auch kein eigenes FUE-Budget, keine Innovationsförderung oder Ähnliches. Wir müssen stets erst genug Geld erwirtschaften, um uns die nächste Forschungsbaustelle leisten zu können. Eigentlich suchen wir nach Forschungspaten, die etwas selbst begehren und finanzieren, was wir an eigenen Ideen endlich realisieren wollen. Ein etwas abgeschwächter Fall davon sind Sonderwunsch-Aufträge. Dann skizziert der Kunde das Lastenheft und wir fangen an, den Prototypen hinzuzaubern... mit ungewissem Ausgang, v.a. terminlich. Aber funktioniert hat es am Ende bisher immer, das zeichnet unser Können also mittlerweile aus.

Info Bull: Welche Produktionstechniken habt ihr dafür selber vor Ort? **Steffen Schönfelder:** Gehirn, Drehen, Fräsen, Schweißen, CAD und diverses Handwerkszeug für die Metallverarbeitung. Prinzipiell auch genug für Laminieren, Holzverarbeitung, 3D-Druck, Elektronik etc. Wir

sind mittlerweile schon ganz passabel ausgestattet. Die meisten Passteile müssen aber extern via CNC hergestellt werden (Lasern, Fräsen, Drehen, Biegen), was natürlich nur in Stückzahlen wirtschaftlich ist – und hier liegt manchmal die Grenze für Sonderwünsche.

Info Bull: Zurück zu den Quads: Denen ist bisher gemeinsam, dass sie unverkleidet sind. Soll dieses Konzept bewusst so ausgebaut werden oder könnte es auch (teil-)geschlossene Aufbauten geben? **Steffen Schönfelder:** Wenn wir mal zur ersten Frage zurückkommen, so ist meine Ur-Motivation für den Einstieg in diesen Markt das E-Velomobil – nicht die engste Stromliniensardine von allen, sondern das effizientere Auto (leicht, klein, aerodynamisch, hilfsmotorisiert, tretbar)... und das bedeutete 4 Räder. Die Idee hat Jahre zurückgesteckt, bis sie das QuattroVelo wieder wach küsste und mich mit dem Zaunpfahl motivierte, hier endlich weiter zu machen. Derzeit sind 3 unterschiedliche Quad-Velomobile parallel im Aufbau, wovon es hoffentlich alle bis zur Spezi 2018 schaffen, vorzeigbar zu sein.

Info Bull: Velomo ist also auf der Spezi in Germersheim anzutreffen? **Steffen Schönfelder:** Ja, wir beziehen traditionell den Stand auf der Bühne in Halle 1. Wobei die großvolumigen Quads draußen vor der Türe stehen werden, eines auch versteckt und der Hülle eines anderen Herstellers. Die Bühne ist für die Trikes und offenen Quads.

Info Bull: Eine Frage noch zu Deinem eigenen Rad. In Meppen bist Du letzten Sommer mit einem improvisiert anmutenden Langlieger gestartet und extrem schnell gewesen. Ich habe die Botschaft mitgenommen, dass die Kombination von Erfahrung und Wagnis erfolgreicher sein kann als Perfektion und teures Tuning am letzten Detail. Was verbindet Dich mit diesem Rad? **Steffen Schönfelder:** Dieser Langtieflieger ist das bil-

Hi_Q load - die Grenze zwischen Liege- und Lastenrad verschwimmen bei vier Rädern

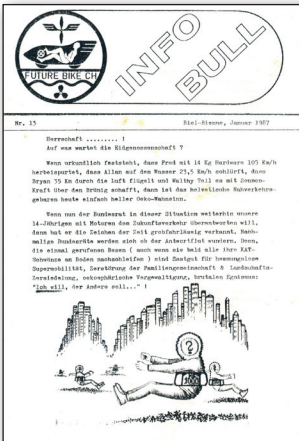


unkonventionell sein. Blöderweise fuhr sich das Rad grandios und war in Tests sogar mein Schnellstes überhaupt, obwohl es nicht so aussieht, obwohl alles daran gegen den Trend läuft: Baustahl statt Carbon, Langlieger, Untenlenker, Billigschaltung, Tesa-Laufradverkleidung, Sperrholzfinnen... und ich fuhr damit satt über 40 bei den Troytecs und Birks – und nein, ich bin kein so starker Fahrer. Ich will daraus keine allgemeine Aussage über den unglaublichen Aufwand der letzten paar Prozent Effizienz ableiten. Aber es ist schon geil, dass so ein absurd wirkendes Urzeitmonster mit einem Bruchteil der «Kosten» auf annähernd gleiches Tempo kommt. Sobald ich etwas Luft habe, würde ich das Prinzip gern «ein bissl aufhübschen» und eine zweite, geschwungene Holzversion bauen – noch länger, noch monströser... und vielleicht schließe ich sogar die letzten paar Prozent zum Carbon-Adel. Aber die kommende WM will ich erstmal mit einem Holz-Trike gewinnen...

Info Bull: Vielen Dank Steffen! Wir wünschen Dir viel Glück und eine allseits erfolgreiche Saison 2018!

ligste, schwerste und am schnellsten zusammengeschnürte Rad unserer Firmengeschichte – es sollte mal eben bei der WM 2015 als Begleitfahrzeug für Patricks Trike dienen, wurde 2 Tage vorher aus Baustahl und Sperrholz zusammengefügt, sollte nur tief, windschnittig und ein «bissl»

Velomo GmbH • Neustädter Straße 31 • 07570 Weida • Hagemann/Schönfelder • Werkstatt:
Papiermühlenweg 10 • 07570 Weida • Telefon: 0163 1637066 - Schönfelder • 0178 8060966 -
Hagemann • info@velomo.eu • www.velomo.eu



Info Bull Nr. 13 • Jan. 1987

16 Seiten

- † Dädalus IHPVA-Flug
- † Zukunftsprojekte 87/91
- † Aktuelles, Wettbewerbe...
- † Sinclair: Infos, Adressen
- † Technik: Fahrradhelme

Titelbild: C.G.Rasmussen

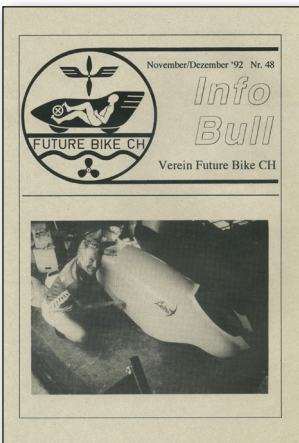


Info Bull Nr. 36 • Dez. 1990

16 Seiten

- † GV in Basel
- † HPV-Rennen Sissach 1991
- † Pläne & Bausätze
- † Leitraworkshop
- † Weltrekord, Vermischtes
- † Bericht Radius Dino
- † Tour quer durch Afrika

Titelbild: Leitras & Konstrukteur C.G.Rasmussen Tour de Sol 1989



Info Bull Nr. 48 • Dez. 1992

12 Seiten

- † FB GV Jan. 93
- † Jahresbericht 92
- † Verschiedenes
- † Leitra: 10-Jahres-Jubiläum
- † Termine, Veranstaltungen

Titelbild: C.G.Rasmussen



Info Bull Nr. 56 • Apr. 1994

24 Seiten

- † Einladung Maibummel
- † Der Knick im Sitz
- † Jouta-Dreirad
- † Z-Rahmen von Kemut
- † Berkut Dreirad
- † atws=Alltagswetterschutz
- † HPV-Hubschrauberflug usw...

Titelbild: HPVs vor dem Bundeshaus geischtet! Steigt der Nationalrad um?

Info Bull Nr. 73 • Feb. 1997

44 Seiten

- †FuBi Generalversammlung
- †WM 1999
- †Anmeldung zur HPV-WM 97
- †Designwettbewerb Dänem.r
- †Schweizermeisterschaften 97
- †Fahrbericht Aerobike
- †Zukunft der Info Bull

Titelbild: Sociable

Info Bull jetzt gemeinsames Magazin von Future Bike und HPV Deutschland

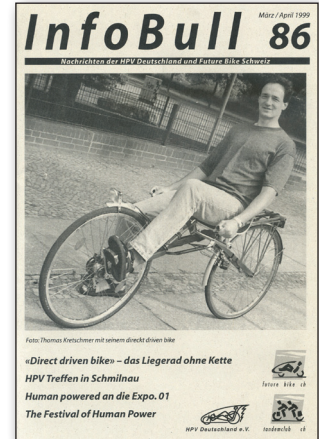


Info Bull Nr. 86 • Apr. 1999

48 Seiten

- †Direct Driven Bike
- †HPV-Treffen Schmilnau
- †Human Power auf die Expo
- †ECO-Trip Finnland
- †Festival of Human Power
- †Helferaufruf Veloseminar
- †2. Autofrei-Konferenz

Titelbild: T. Kretschmer und sein direct driven bike

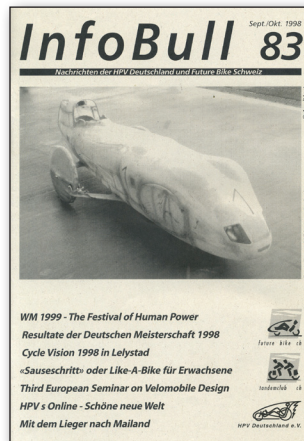


Info Bull Nr. 83 • Okt. 1998

40 Seiten

- †WM 1999
- †DM 1998 - Resultate
- †Cyclevision Lelystad
- †Sauseschritt für Erwachsene
- †HPVs online: schöne neue Welt
- †Mit dem Lieger nach Mailand

Titelbild: Eggert Bülks neues Dreirad



Info Bull Nr. 100 • Aug. 2001

48 Seiten

- †HPV-Geschichte
- †Future Bike Vereins-Web
- †Human Powered Boats
- †EUSTAFF 2001
- †Tandemweekend CH
- †Hoppelnde Tellerrädchen
- †5-Stundenrennen Emmen

Titelbild: Birk Butterfly
Immerhin alle Jubelausgaben haben schon einen farbigen Umschlag



**Info Bull Nr. 121 • Feb. 2005**

52 Seiten

- † Liegeradgruppe OLIG
- † 20 Jahre HPV Deutschland
- † Entwicklung des HPV
- † GV Future Bike
- † CO₂-Abgabe
- † HPV-Treffs

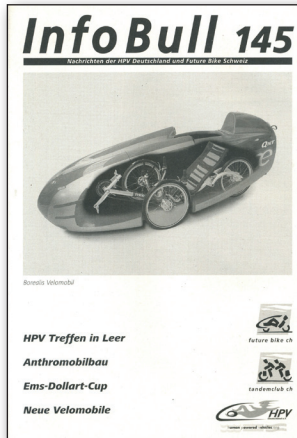
Titelbild: Norbert Mertens auf seinem Kurzliieger 1994

**Info Bull Nr. 141 • Jun. 2008**

48 Seiten

- † HPV trifft Meetsbike
- † Selbstbautandem
- † Spezi 2008 Bericht
- † Velomobile Serie Teil 4
- † Karlsruher Schloßparktreff
- † Speckwegfahrt nach Cuneo
- † Future Bike Maibummel

Titelbild: Gerd Janß mit Leittra Sport beim Bergsprint in Bieberthal 2005

**Info Bull Nr. 145 • Feb. 2008**

44 Seiten

- † HPV-Treffen in Leer
- † Anthromobilbau
- † Ems-Dollart-Cup
- † Neue Velomobile
- † Bahnerlebnis
- † Lesetipps
- † HPV D.-Mitgliederversamml.

Titelbild: Borealis Velomobil

**Info Bull Nr. 150 • Dez. 2009**

40 Seiten

- † WM 2009 in Tilburg
- † Future Bike GV
- † Spezi 2008 Bericht
- † 6. Velomobil-Seminar
- † Velo Vision Rezension
- † Spezi 2010
- † Fahrzeuge/Technik

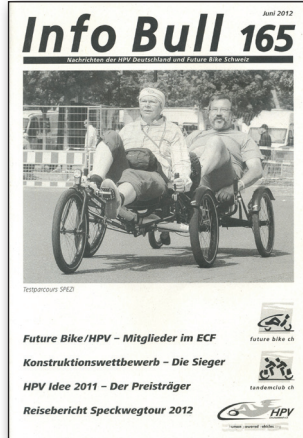
Titelbild: ??? auf der WM in Tilburg

Info Bull Nr. 165 • Jun. 2012

48 Seiten

- † Speckwegtour 2012
- † Mitgliederversammlung HPV
- † HPV-Idee 2011
- † Erfolgsstory ECF?
- † SPEZI-Eindrücke
- † HPV-Mitgliederservice
- † Veranstaltungsübersicht

Titelbild: Testparcours auf der SPEZI

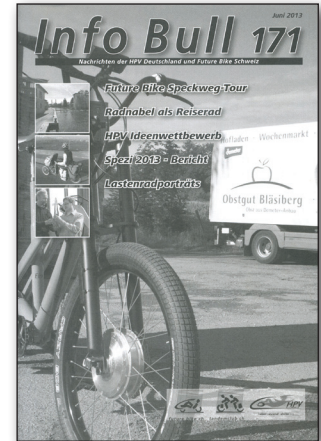


Info Bull Nr. 171 • Jun. 2013

48 Seiten

- † Radnabel als Reiserad
- † Spezi-Bericht
- † HPV-Ideenwettbewerb
- † Speckwegtour
- † Lastenradportraits
- † Future Bike GV
- † Buchvorstellungen

Titelbild: Radkutsche Lasten-trike

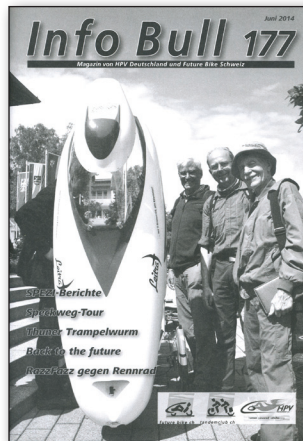


Info Bull Nr. 177 • Jun. 2014

52 Seiten

- † Radbahn Köln für Fahrzeugtest
- † Kurvenleger gefragt
- † Spezi-Splitter
- † Radbahn Oerlikon
- † Trampelwurm
- † RazzFazz gegen Rennrad
- † 10 Jahre Liegeradgruppe Old.

Titelbild: Leitra mit Jürgen Eick, Reiner Kiehn & Carl Georg Rasmussen

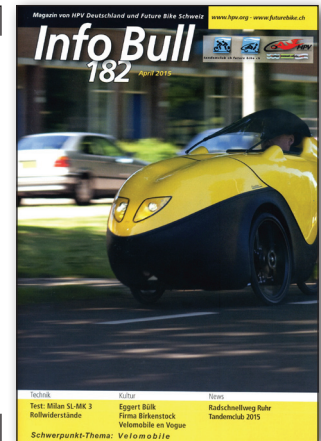


Info Bull Nr. 182 • Apr. 2015

52 Seiten

- † Test: Milan SL-MK 3
- † Rollwiderstandsvergleiche
- † Eggert Bülk im Interview
- † Firmenporträt: Birkenstock
- † Radschnellweg Ruhr
- † Tandemclub 2015
- † Ideenwettbewerb 2015

Titelbild: Orca von Flevobike
Ab jetzt ist die Info Bull komplett vierfarbig!!





Ab
Info Bull Nr. 183
sind wir nicht nur komplett vierfarbig sondern auch querformatig. Was lag angesichts des Sujets «Liegerad» näher, als das Format zu wechseln?





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



TRAIX


Circe Cycles



«Junge» Beständigkeit» oder: FLEVÉLO Lübeck feiert Firmenjubiläum

Text: Heike Bunte – Fotos: Flevò

Matthias Erz feierte in Lübeck Firmenjubiläum: Zehn Jahre Fahrradengagement für innovative Liegeradtechnik aus den Niederlanden.

Johan Vrielink - Beständigkeit, Präzision, ausgereifte Technik

Es ist bekannt, dass Johan Vrielinks Fahrzeuge stets für Eleganz, technische Perfektion, Zuverlässigkeit, Präzision, soziale Integration und hohen Anspruch standen und immer noch stehen. Die GreenMachine ist der Inbegriff sauberer, schnörkelloser Fahrzeugtechnik schlechthin. Das Orca als Velomobil ist mit seiner Konzeption ein wendiges, alltagstaugliches Fahrzeug und wird sich auch weiterhin als zukunftsweisende Lösung etablieren; allein schon wegen Einstiegs- und Ausstiegskomfort in Zeiten des anstehenden demographischen Wandels. Johan Vrielink hat vor weit mehr als 25 Jahren seine Firma ins Leben gerufen und von Beginn an auf Beständigkeit, Präzision, zuverlässige, und ausgereifte Alltagstechnik bei der Konstruktion seiner Fahrzeuge gesetzt [siehe auch Exkurs Seite 36]. Nunmehr haben die Fahrzeuge schon längst die Niederlande verlassen und verbreiten sich in Europa und Übersee.



Matthias Erz - kreativer Langstreckenläufer mit bodenständigem Vorgehen

Auch Matthias Erz packte 2007 die Lust, das normale Fahrrad zu «verlassen» und sich auf das Liegerad zu setzen. Komfort, Effizienz und Spaß überzeugten ihn. Dazu entschloss er sich vor mehr als zehn Jahren in das Metier stärker einzusteigen und sich

mit den Fahrzeugen aus der Vrielink-Schmiede näher auseinanderzusetzen. Flevélo Deutschland mit Sitz in Lübeck an Trave und Ostsee war geboren. Zunächst als Nebenerwerbsbetrieb



Helge Herrmann und seine Lebensgefährtin bringen Matthias Erz eine Marzipantorte

neben einem zeitraubenden Job als Presseamtsleiter einer norddeutschen Großstadt, seit 2010 dann in Vollzeit nach einer Existenzgründung mit Hilfe der Wirtschaftsakademie Schleswig-Holstein und der IHK zu Lübeck.

Marzipantorte in Lübeck: Showroom FLEVÉLO

Zehn Jahre gibt es nun den Betrieb in Lübeck, der die GreenMachine, den ORCA und nunmehr auch das WAW aus Tschechien anbietet. Wer konnte angesichts der Aussicht auf traditionsreiche Lübecker Marzipantorte da widerstehen und Nein zur Geburtstagsfeier sagen? Sie kamen aus den Niederlanden, Tschechien, Rumänien, Niedersachsen, Berlin, Süddeutschland, Bremen, Hamburg und natürlich Lübeck. Bei frostiger Kälte draußen präsentierte uns Matthias drinnen bei wohliger Ofenwärme den jüngst erst fertiggestellten Showroom. Neue, lichtdurchflutete Architektur lässt die alte Bischofsremise (13. Jh.) in der Lübecker Altstadt an der Trave in neuen Glanz erscheinen. Der Garten offenbart Optionen, die Velomobile zu präsentieren (s.S- 43) und lässt erahnen, wie es sein wird, im Frühjahr und Sommer hier eine Probefahrt gen Ostsee zu starten.

10 Jahre: Lowlights, Highlights, Politicallights

10 Jahre Flevélo heißt auch 10 Jahre aktives hoch und runter Handeln durch und durch mit Matthias Erz! Wer Matthias kennt, weiß auch, dass sein Handeln fahrradpolitisch geprägt ist: er setzt sich gerade vor Ort für bessere Bedingungen beim Radfahren ein. Dem Rathaus macht er Druck, ist mit Verwaltungsstrukturen vertraut und weiß, wie Hebel entsprechend angesetzt werden müssen. Aber Erfolg hat auch immer Höhen und Tiefen. Der Umbau der alten Bischofsremise ging nicht immer glatt vonstatten und verzögerte die Geschäftseröffnung. Dass sich dieser zeitliche Aufwand



Jetzt wird angestoßen: Lieferanten, Freunde, gute Kunden, Szenekenner feierten mit Matthias Erz (Ster v.l.) den Geburtstag von Flevò in Lübeck

aber gelohnt hat, zeigt das «Highlight Showroom» in der sich würdig die präzisen Vrielink- und Katanga-Fahrzeuge präsentieren lassen.

...und los geht es!

Man sollte FLEVÖ, wie Flevélo seit Jahresbeginn heißt, in Lübeck einen Besuch abstatten. Nicht nur wegen traditioneller Torte mit Sahne und Marzipan, sondern auch, um einen Blick auf die HPVs zu werfen und hier auf das aktuelle GreenMachine-Modell «Jubilee». Nach wie vor ist die GreenMachine



Vor der Aida auf Mallorca - auf Flugreisen ist die GreenMachine immer dabei



ein Augenschmaus, dessen verkapselter Antrieb überzeugt und garantiert minimalen Verschleiß über Jahrzehnte! ORCA und nun auch das WAW sind beides Velomobilkonzepte, die innen «aufgeräumt» daherkommen und von außen durch kleine, wohldurchdachte Details das geübte (Fach-)Auge bestechen. In diesem Sinne: Das Frühjahr ist da - auf nach Lübeck an die Trave... (Termine nur nach Voranmeldung!)

FLEVÖ • Effengrube 14 /10A • 23552 Lübeck • Tel +49 (0) 160 97 60 19 52 (mobil)
& +49 (0) 451 70 74 96 38 • www.flevo-mobil.de

Exkurs: Flevobike & Johan Vrielink

Text: Andreas Pooch - Fotos: Flevobike

Wer sich in der Liegeradszene auskennt, verbindet in der Regel mit Flevobike das Knicklenker-Liegerad gleichen Namens, obwohl Johan Vrielink im Laufe der Jahre zahlreiche Liegeradmodelle entwickelt und technische Ideen umgesetzt hat. Einziges Manko des Flevobikes sind die Fahreigenschaften, denn man muss mit Geduld und Geschick neu Radfahren lernen. Beherrscht man es aber erst einmal, dann kann man locker aus der Hüfte heraus das Bike über die Straße fahren, ohne dass man die Hände an den Lenker legen müsste.

Knicklenker

Das Prinzip der Knicklenkung ist neu in der Fahrradhistorie. Das Fahrzeug wird dabei zwischen den beiden Rädern eingeschlagen, man sitzt also über der Lenkung. Johan Vrielink setzte 1986 die eigene Version des Knicklenkerliegerades um, das einige Änderungen gegenüber dem Cha-Cha-Bike von Wim van Wijnen aufwies. Das Flevobike hatte kleinere Laufräder in 20-Zoll, eine Federung vorne und hinten und der Rahmen des Vorderrades verlief über diesem. Außerdem war die Teilbarkeit des Fahrzeuges wichtig. Sie erlaubte den einfachen Transport in Bahn und Auto und brachte einen weiteren Vorteil mit sich, man konnte ein Dreiradheckteil statt des Zweiradheckteiles montieren. Das Flevobike war auch der Beginn der Firma in Dronten im Jahre 1989.

Flevotrike

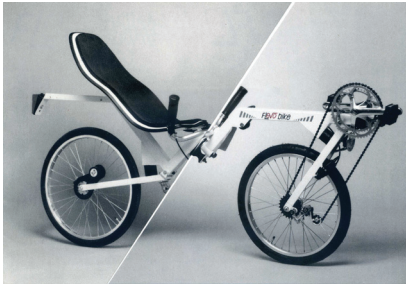
Der besondere Clou beim Heckteil war ein zusätzliches Drehgelenk im Heckteil, das es erlaubte, sich in die Kurve zu legen oder bei schrägem



Untergrund weiterhin senkrecht zu sitzen. Aus diesem Grunde durfte man auch die Fahreigenschaften des Flevotrikes nicht unterschätzen, zwar ergaben drei Räder höhere Standsicherheit als zwei Räder, jedoch war das Kurvenfahren ähnlich anspruchsvoll wie beim Flevozweirad.

Flevoracer und andere Liegeräder

1991 folgte auf das 20-Zoll-Flevobike der Flevoracer, ein Knicklenker-Liegerad mit 26 oder 28 Zoll großen Laufrädern ohne Vorderradschwinge und mit flacherer Sitzneigung. Aber Flevobike befasste sich nicht nur mit dem Knicklenker. Die Aufmerksamkeit, die Vrielink mit diesem Liegerad erreichte, kam auch anderen Entwicklungen zugute. Namen in diesem



Zusammenhang sind zum Beispiel Amigo, GreenMachine, Basic, Alleweder und Carbon-Alleweder. Oft waren Studenten des Maschinenbaus in der Firma Flevobike für Projektarbeiten tätig und konnten ihre Ideen umsetzen. So profitierten beide Parteien, Flevobike konnte Ideen bündeln und neue Fahrzeuge auf die Räder stellen und die Projektstudenten konnten dank der technischen Hilfen ihre Projektideen verwirklichen.

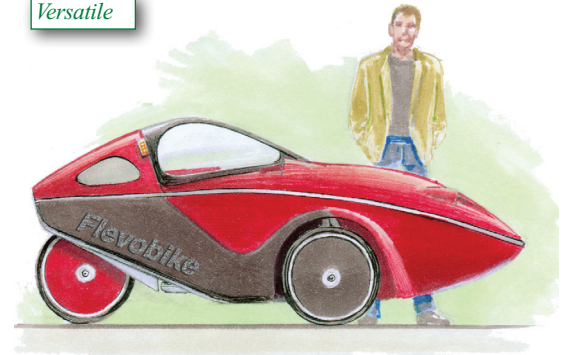
Velomobilentwicklung

Im Jahre 2000 traf Johan Vrieling eine wichtige strategische Entscheidung in seiner Firma. Im Zuge des Popularitätszuwachses von Velomobilen sollte sich die Firma Flevobike Technology mit der Weiterentwicklung von diesen karosierten Dreirädern beschäftigen. Um Zeit und Ressourcen zu gewinnen, wurde die Produktion der verschiedenen Liegeräder und die Lizenzen an andere Firmen übertragen. Ergebnis war das Velomobil Versatile. Im Jahr 2011 wurde dieses Velomobil grundlegend überarbeitet und auch mit eAssist ausgerüstet, was eine rege Nachfrage entfacht hat. Das Versatile heißt jetzt übrigens Orca.

Das Liegerad muss viel besser werden

Der Anspruch an ein Gebrauchsrads für die alltägliche Nutzung hat Johan Vrieling immer

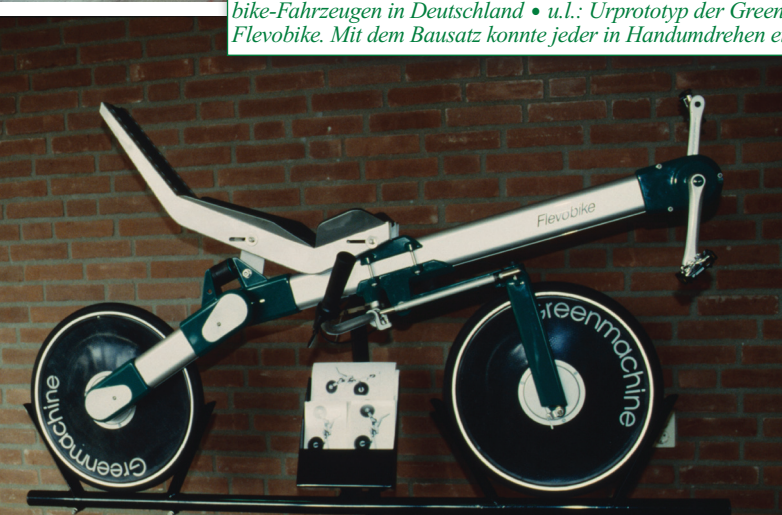
Versatile



schon umgetrieben. Er hat sich nie mit den Unzulänglichkeiten des Liegerades abgefunden und technische Lösungen gesucht, um diese zu beseitigen. Diese Motivation steckte auch hinter der Entwicklung der GreenMachine, die erstmals im Mai 2006 als Serienmodell erhältlich war. Aber bereits 1994 gab es einen Prototyp bei der Firma Flevobike, die Studienarbeit von Rob Sluyter. Bei diesem Prototyp verlief die Kette komplett gekapselt im Rahmen. Das generelle Liegeradproblem schien gelöst. Aber noch lange war es nicht zu verwirklichen, auch die Schaltung im gekapselten Antrieb unterzubringen. Erst als die Rohloff-14-Gangnabe auf den Markt kam, konnte diese Herausforderung gelöst werden: die Speedhub wurde in den Schwingendrehpunkt der Hinterradfederung integriert.



o.l.: Johan Vrielink mit der GreenMachine auf der SPEZI • o.r.: Matthias Erz ist der beste Promotor von Flevobike-Fahrzeugen in Deutschland • u.l.: Urprototyp der GreenMachine aus 1995 • u.r.: Back-to-back-Tandem von Flevobike. Mit dem Bausatz konnte jeder in Handumdrehen ein tolles Tandem bauen.



Flevobike *fun for two!*

BACK-TO-BACK TANDEM

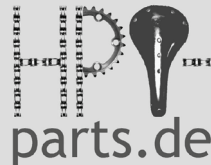
A learning project for students at technical schools all over Europe

Fun for two!

5-6 JUNE in cooperation with: For more information call:



- Fahrräder
- Teile
- Zubehör
- Antiquariat



Spezialitäten

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

www.hpv-parts.de • info@hpv-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

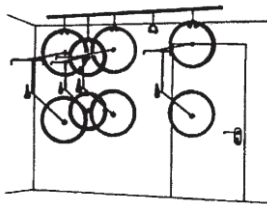
velos trekking
 rain 31
 ch-5000 aarau

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

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

Die Oldenburger Liegeradgruppe – Kult(o)ur für den Nordwesten

Text: Dieter Hannemann und Jan Kranczoch

Im Nordwesten gibt es eine unternehmungslustige Gruppe von HPV-Freundinnen- und –Freunden, die nicht nur durch die Ausrichtung der GOL's (Großes Oldenburger Liegeradtreffen) 2012 und 2016 schon überregional bekannt geworden ist. Wie es dazu kommt, dass sich die zahlreichen Aktionen der Gruppe beständig eines guten Zuspruchs erfreuen, versuchte ich in einem Gespräch mit dem Mitgründer Dieter Hannemann zu ergründen.

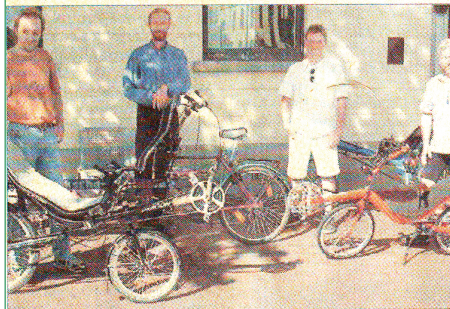
Bei einer Tasse Tee stoßen wir zunächst auf Belege zur Gründung der Gruppe im Oktober 2003. Dieter weiß noch, dass sich damals zunächst einige Leute trafen, die sich im Liegeradforum verabredet hatten. Hiervon existiert ein Foto, welches diesen Kreis vor dem Oldenburger Standesamt zeigt. Unter Verwendung besagten Bildes lancierte man Anfang 2004 dann in der lokalen Zeitung «Hunte-Report» einen Aufruf zu einer größeren Zusammenkunft.

Diesem folgten etwa 15 LiegeradlerInnen, die sich am Sonntag, den 14.



März 2004 bei frostigen Temperaturen auf dem Oldenburger Pferdemarkt einfanden. Dieter fügt hinzu, dass zu Beginn zwei unterschiedliche «Liegerad-Rudel» in Oldenburg existierten: eines um Enno Edzard, Nils Hinrichsen, Martin Klostermann und Heiko Stebbe, ein weiteres mit Sabine Fuchs, Hanna Brunkhorst und ihm selbst. Es kam dann allerdings rasch zur Fusion. Im zeitigen Frühjahr 2004 müssen dann

Liegend durch die schöne Landschaft radeln



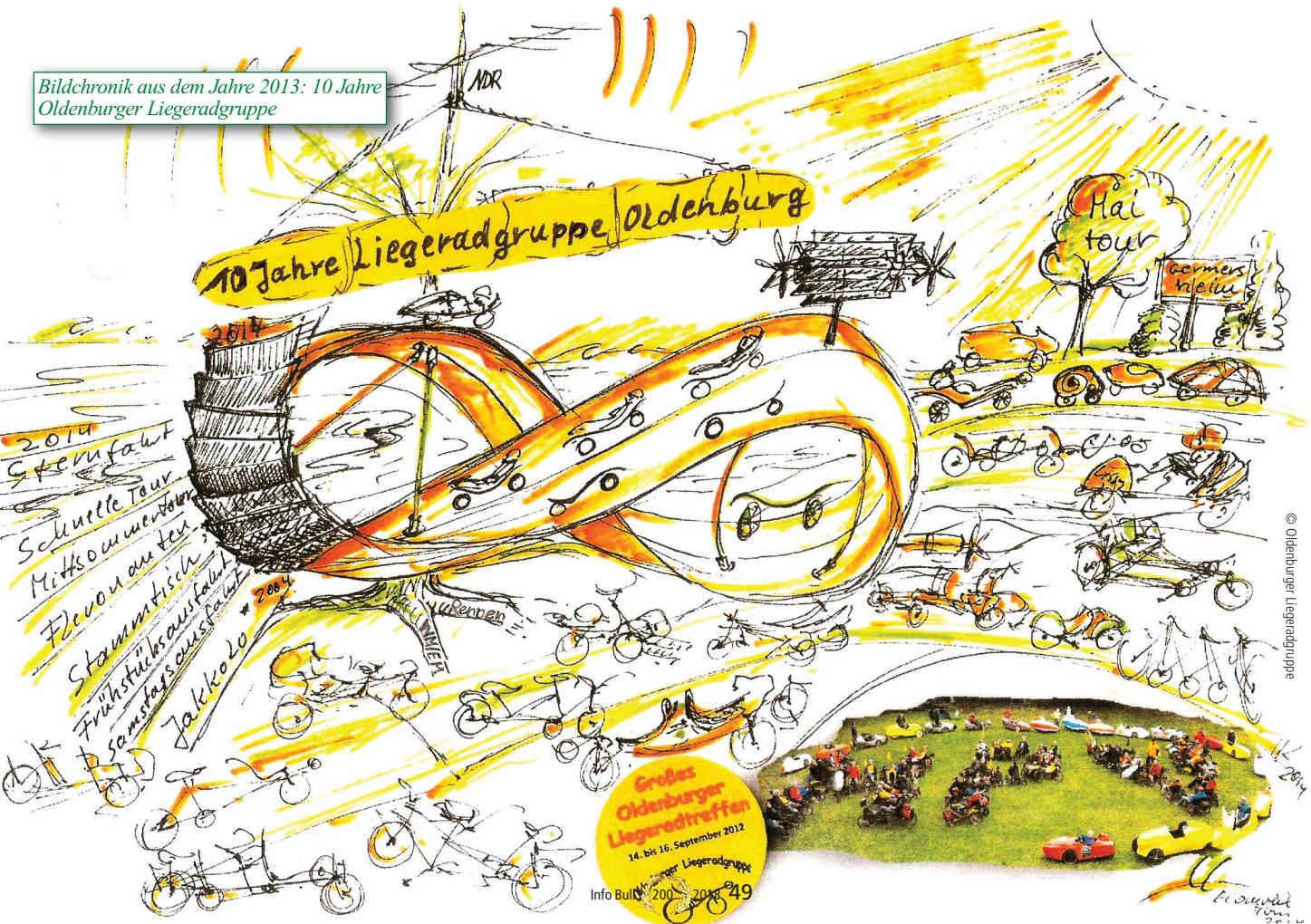
Oldenburg (hun). Nichts ist schöner, als liegend durch die Landschaft zu radeln. Das jedenfalls sagen die Mitglieder der Oldenburger Liegeradgruppe. Am kommenden Sonntag, 14. März, lädt sie zum zweiten Mal zu einer Radtour ein. Treffpunkt ist um 11 Uhr am Oldenburger Pferdemarkt. Gemeinsam soll es dann bei moderatem Tempo rund 40 Kilometer durch das Oldenburger Land gehen. Später sollen stammtsähnliche Treffen zum Planen und Fachsimpeln durchgeführt werden. Foto: pv

© Oldenburger Liegeradgruppe

Huntereport-Artikel vom 3.2004 zur ersten Ausfahrt.

bereits die Planungen zur ersten Mai-Tour stattgefunden haben, denn diese markiert im Mai 2004 die erste große Veranstaltung der Gruppe. Und damit sind wir auch schon beim Erfolgsrezept: «Regelmäßige Veranstaltungen, die sich zuverlässig Monat für Monat oder jährlich wiederholen, scheinen

Bildchronik aus dem Jahre 2013: 10 Jahre Oldenburger Liegeradgruppe



© Oldenburger Liegeradgruppe

Großes Oldenburger Liegeradtreffen
14. bis 16. September 2013
Oldenburger Liegeradgruppe

Info Bull 2004-2013-2019

10 Jahre
2004-2013-2019

Kultur

besonders attraktiv zu sein», vermutet Dieter. Wir recherchieren kurz und finden folgende Einträge in den Aufzeichnungen:

Die Mai-Tour, eine mehrtägige Ausfahrt -immer am Wochenende nach Himmelfahrt- mit Übernachtungen zumeist in Heu-Hotels oder ähnlichen Unterkünften und besonderen Attraktionen auf dem Weg und an den Etappenzielen, wird 2018 ohne Unterbrechung zum 14. Mal stattfinden.

Seit Gründung findet jeden 1. Donnerstag im Monat ein Stammtisch statt. Das Lokal hat in den Jahren zweimal gewechselt, lag jedoch immer relativ zentral in Oldenburg.

Am jeweils ersten Samstag eines Monats, also kurz nach dem Stammtisch, wird eine «Samstagsnachmittags-Kaffee-und-Kuchen-Ausfahrt» (Snkuka) durch Oldenburger Umland angeboten. Auf die unterschiedliche Leistungsfähigkeit der Teilnehmenden wird hierbei besondere Rücksicht genommen. Kleine Besichtigungen, Spielturniere oder einfach nur die Gemeinschaft beim obligatorische Kaffee und Kuchen haben hier ihren Platz.

Die jährliche Glühweinausfahrt findet immer Anfang Dezember statt. Gefühlt gibt es sie schon ewig. Wir treffen uns nach einer kurzen Ausfahrt immer bei Hans Mayer im Gartenhaus. Hier gibt es neben Glühwein die Premiere des Mai-Tour-Films (und gegebenenfalls auch des GOL-Films). Seit 2012 sind wir immer zuvor noch im KinOladen. Als erste angemeldete Gruppe haben wir ein Dauer-Abo auf Lebenszeit. Dort informieren wir uns über unser Revier und schauen Trailer zu unseren Veranstaltungen ...

Im zwölften Jahr wird von Hanna Brunkhorst jeweils im Spätherbst und Winter eine Frühstücksausfahrt angeboten. Vom gemeinsamen Treffpunkt wird ein Café oder ähnliches Lokal nicht allzu weit von Oldenburg entfernt

angesteuert. Nach dem gemeinsamen Frühstück wird dann je nach Befinden und Wetter noch eine kurze oder lange Runde gedreht.

Seit 2007 spielen die Oldenburger mit Gästen jährlich ein Jakkolo-Turnier aus und küren so ihre Königin oder ihren König. Die Idee entstand am Nachmittag einer Frühstücksausfahrt. Da «zufällig» auch ein Wanderpokal da war, stand dieser Tradition nichts im Wege. Die amtierende Königin oder der amtierende König richtet das nächste Turnier aus.

Die Mittsommertour erlebt dieses Jahr die 8. Auflage. Bis vor 3 Jahren ging es immer um 4.30 Uhr morgens nach Osten, der Sonne entgegen an die Weser. Neben dem gemeinsamen Frühstück gehört in der Regel auch immer ein gemeinsames Spiel, wie z.B. Wikingerschach dazu. Die letzten Jahre ging es in unterschiedlichen Geschwindigkeiten zum Frühstück nach Dangast an den Jadebusen.

Für Fans der Knicklenker gibt es seit 7 Jahren aus einer «Bierlaune» heraus das besondere Treffen der Flevonauten. Dieses findet mit regelmäßiger Unregelmäßigkeit statt und bietet Raum für alle noch so verrückten Ideen der Liegeradgruppe. Die Flevonauten sind derart exzentrisch, dass sie sogar konventionelle Liegeräder dulden.

Die ADFC-Tour mit Liegerad-Erprobung wird 2018 zum sechsten Mal durchgeführt. Hier startet immer der ADFC Oldenburg und die Liegeradgruppe Oldenburg gemeinsam zu einer Radtour. An einem geeigneten Zielort besteht dann die Möglichkeit, Liegeräder zu testen. In der Regel gibt es bei den Liegerädern noch ein Schwerpunktthema, wie z.B. Knicklenker oder Gesellschaftsräder. Auf der Heimreise gibt es meist noch einen kulturellen Zwischenstopp.

Seit 5 Jahren kann man ein bis drei Mal pro Jahr an einer sogenannten «Schnellen Tour» teilnehmen. Bei diesen Touren steht wirklich mal nur das schnellere Liegeradfahren im Mittelpunkt. Durch die «Schnelle Tour» ist auch der Klassiker mit Geheimtippcharakter entstanden: Die Sternfahrt «Zur Mitte von Niedersachsen». Hier nehmen regelmäßig - und ebenfalls seit 5 Jahren - um die 40 TeilnehmerInnen aus ganz Norddeutschland teil. Das erfolgreiche Konzept wird in Schleswig-Holstein seit 2017 und in Mecklenburg-Vorpommern seit 2018 ähnlich durchgeführt.



Seit 2016 gibt es das Tandem-Treffen. Diese «jüngste» Veranstaltung ist als Zusammenkunft für alle mehrsitzigen Fahrzeuge angedacht und findet zweimal im Jahr statt.



Zweimal wurde das GOL mit bis zu 150 Gästen, teils sogar aus dem Ausland, arrangiert. Dies findet alle 4 Jahre statt; 2020 soll es ein Wiedersehen in Oldenburg geben.

Im Jahresverlauf ergibt sich dadurch ein gefüllter, gut planbarer Kalender mit unterschiedlichen Veranstaltungen. Dieter merkt an, dass Termine für die größeren Veranstaltungen mit den Gruppen aus dem Umland (Emsland, Bremen) abgesprochen werden, um Überschneidungen der dortigen Angebote zu vermeiden. Er erläutert, dass die Planungen für größere Ausfahrten seiner Erfahrung nach besonders gut gelingen, wenn wenige Leute oder Einzelpersonen mehrere Jahre hintereinander damit betraut sind. So habe z. B. Martin Klostermann die Mai-Tour kontinuierlich über 10 Jahre hinweg organisiert, danach den Stab an Enno Edzard und Hans-Joachim Rudolph übergeben. Das Engagement der einzelnen Planer müsse zwar groß sein, allerdings würden Entscheidungen beschleunigt und ihre wachsende Erfahrung führe zu sehr guten «Gesamtnoten».

Termine, Neuigkeiten und Berichte werden zweimal im Monat über einen Email-Verteiler herausgegeben, der ca. 100 Adressen umfasst. Beim Taxieren dieser Zahl kommt Dieter auf die Frage, wie viele davon wohl auch HPV-Mitglieder seien... «Jedenfalls nicht alle», ist sein eigenes Fazit! Seit 2011 gibt es zudem eine Homepage (www.oldenburger-liegeradgruppe.de), die durch Enno Edzard erstellt wurde und von Dieter gepflegt wird. Bei der mittlerweile erreichten Größenordnung von interessierten Personen erscheint dies heute unerlässlich und vermeidet natürlich viel Aufwand für Einzel-Kommunikation.

Zu dem monatlichen Stammtisch erscheinen etwa 10 bis 15 Interessierte, davon können acht Personen, die regelmäßig anwesend sind, als «Kern» bezeichnet werden. Oft ist der Stammtisch auch von Gästen mit weiterer Anreise (Radius bis 80 km; Anfahrten werden manchmal auch mit dem Rad bewältigt) besucht. Man redet hier z. B. über Streckenführungen kommender Ausfahrten, Fahrgemeinschaften zu anderen Treffen, Rennen und Messen, Produkte aus der eigenen Werkstatt oder Ideen dazu usw. - aber es müssen nicht nur liegeradspezifische Themen sein.

Aktuelles Resultat dieser Besprechungen ist z. B. die Teilnahme an der #Schokofahrt Ostern 2018 (<http://schokofahrt.de/de/faq/>) oder ein Technik-Workshop in der Nähe von Jever, der im Oktober 2018 stattfinden soll. Ehrgeizige Vorgabe dieses Workshops ist es, aus altem Material binnen 24 Stunden mit definierten Ressourcen (viel Platz in einer Scheune, Schweißgeräte und anderes Werkzeug vorhanden etc.) ein fahrbares HPV-Vehikel zu erbauen. Baupläne dazu müssen zuvor eingereicht werden oder man / frau schließt sich einem bereits vorgeschlagenen Projekt an. Mit dem fertigen Rad soll dann vielleicht sogar die Rückreise von Jever nach Oldenburg möglich sein. (<https://oldenburger-liegeradgruppe.jimdo.com/24-stunden-zeit-workshop/>)

Für eine gewisse Publicity wird ebenfalls gesorgt: Bis 2016 zeigte man sich regelmäßig bei der «Fahrrad.Markt.Zukunft»-Messe in der Bremer Stadthalle, danach zum jährlichen Saisonauftakt mit eigenem Stand bei der «Hallo Fahrrad»-Ausstellung auf dem Lambertimarkt in Oldenburg. Auch Ausstellungen z.B. im Rahmen von ADFC Reisemessen oder bei Handwerkern und Künstlern im Umland werden punktuell wahrgenommen. Diese Auftritte werden von Fidi Tscheschel geplant. Sie sind nach Meinung von Dieter nicht zu unterschätzen, denn viele kennen Spezialräder noch gar nicht, sind aber beim ersten direkten Kontakt und nach kurzer Erprobung auf Antrieb begeistert. «Hier knüpfen wir dann oft Kontakte zu neuen Liegeradfahrern oder Sympathisanten, wie z.B. zu Dieter Suhr», schildert Dieter Hannemann.

Die «Zutaten» und Abläufe einer verhältnismäßig jungen Tradition der Gruppe, nämlich dem Tandemtreffen, fasst er so zusammen: «Das dritte Tandem Treffen der Oldenburger Liegeradgruppe führte uns zum besagten, ideenreichen Fahrradbastler Dieter Suhr. Die Ausfahrt mit unseren Gesellschaftsrädern startete wie gewohnt um 13.00 Uhr auf dem Pferdemarkt. Die acht TeilnehmerInnen (wir haben immer gerne noch ein zwei Plätze für spontane Mitfahrer frei), die sich untereinander nur teilweise kannten, verteilten sich auf die fünf unterschiedlichen Tandems (Back-to-Back Tandem, Duo, Hase-Kettwiesel-Gespann und zwei Hase Pino). Der Tross bewegte sich Richtung Loy. Im Rasteder Schlosspark machten wir den ersten Halt. Dort wurde den RadlerInnen erklärt, dass Dieter S. pensionierter Werklehrer ist und neben Holz, Stahl und Ton auch gerne mit Sprachwitz arbeitet. So hat er unter anderem ein 'Fliegerad' entwickelt... ».

Es fällt uns auf, dass neue Veranstaltungs-Angebote typischerweise mit sehr wenigen Aktiven beginnen, bei stetiger Wiederholung aber immer besser

besucht werden. Auch der Spaßfaktor kann ein wichtiges Motiv sein. Dieter fügt hinzu: «Unsere Fahrt ging weiter durch Rastede und tief in das Delfshausener Moor. Hier können die Einheimischen an langen Winterabenden in gemütlicher Runde schon auf die ein oder andere verrückte Idee kommen. Bei Dieter S. angekommen, tranken wir in ostfriesischer Manier erst einmal Tee und aßen dazu Baumkuchen, welcher Blechkuchen mit Pflaumen war. Da aber diese an Bäumen wachsen, war es für unseren Gastgeber halt 'Baumkuchen'. Wir verspeisten genussvoll den leckeren Kuchen und lauschten Suhrs Ausführungen zu seinen originellen Erfindungen. Nachdem wir uns bei Tisch kennengelernt hatten, durften wir im weitläufigen Garten diese Objekte begutachten. Die Spannweite reichte tatsächlich vom seriösen Funktions-Modell bis hin zu technischen Possen wie dem Gegenwind-Fahrrad. Ja, und auch das 'Fliegerad' konnten wir erleben! Mit wechselnder Pärchen-Besetzung wurden anschließend die mitgereisten Tandems ausgiebig getestet. Alle nutzten die Gelegenheit, die unterschiedlichen Fahrzeuge zu erkunden. Beim Auseinandergehen verabredeten wir ein Wiedersehen mit Dieter Suhr und Albert Hanker. Ich freue mich schon jetzt auf die zwei «irren Typen aus dem Moor», schließt Dieter.

Offenbar macht genau diese Mischung aus Gastfreundschaft, Geselligkeit und dem Hang zur Kreativität solche

Die beiden irren Typen aus dem Moor - Dieter Suhr und Albert Hanker (mit Hut)



Treffen sehr anziehend.

Für die HPV-Kultur gilt vielleicht noch: «All business is local». Sehen und gesehen werden, ist nur der Anfang; selber fahren und erfahrbar machen, bleibt der entscheidende Schritt. Vielleicht ermuntert der Erfolg der Oldenburger «Zelle» Gruppen in anderen Städten, ähnliche Strukturen zu errichten und Menschen für die HPV-Kult(o)ur zu begeistern.

ADFC-DACHGEBER

ADFC
Allgemein Deutscher Fahrrad Club

ADFC-DACHGEBER 2018/2019

REISERADTLERS
ÜBERNACHTUNGSVERZEICHNIS 2018/19

Termine

◀→provisorisch Future Bike Schweiz HPV Deutschland Tandemclub Allgemein

13. -16. Apr. 2018 — Speckwegtour

www.futurebike.ch

14. -15. Apr. 2018 — VeloBerlin

feat. International Cargo Bike Festival - Tempelhofer Feld - www.veloberlin.com

21. oder 28. Apr. 2018 — Future Bike Bahnevent ↔

Oerlikon - www.futurebike.ch

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

Germersheim - www.spezialradmesse.de - bar-camp, Erfinderwettbewerb...

28. Apr. 2018 — Mitgliederversammlung HPV Deutschland e.V.

18:00 Uhr in Germersheim auf der SPEZI - www.hpv.org

6. Mai 2018 — Future Bike Maibummel

www.futurebike.ch

26. Mai 2018 — Trophée KIDAM

www.tropheekidam.free.fr

2 - 3. Jun. 2018 — Future Bike Velomobil- & Liegeradtreff ↔

Zürichsee - www.futurebike.ch

9. - 10. Jun. 2018 — Italienische HPV-Meisterschaften

Monza - Zweites Rennen - www.propulsioneumana.it

15. - 17. Jun. 2018 — Cyclevision 2018

Amsterdam Sloten - Ort noch nicht definitiv siehe daher: www.ligfiets.net

23. Jun. 2018 — Bergzeitfahren

Wildberg - Infos folgen - www.hpv.org

24. Jun. 2018 — Bahnrennen

Öschelbronn - Infos folgen - www.hpv.org

08. - 10. Juli 2018 — EUROBIKE mit Velomobilschau

der LD-Verlag organisiert eine Velomobil-Sonderschau - die Messe ist leider ab 2018 nur noch für Fachbesucher - www.eurobike-show.de

13. - 15. Juli 2018 — WHPVA Weltmeisterschaften

in England nahe Deal/Kent - www.whpva.org

14. - 22. Juli 2018 — BHPFC Icarus Cup 2018

Human Powered Flight Wettkampf, Sywell aerodrome, England www.bhpfc.org.uk

12. - Aug. 2018 — Highlander

rund um Vorarlberg - www.highlander-radmarathon.at

22. - 29. Sep. 2018 — Future Bike Herbsttour

geschlossener Anlass - www.futurebike.ch

Nov. 2018 — Future Bike Herbsthock ↔

www.futurebike.ch

Impressum

Jahres – Mitgliederbeiträge Future Bike

- | | |
|---|-----------|
| a) Einzelmitglieder | Fr. 60,- |
| b) Schüler, Lehrlinge, Studenten
und AHV-/IV-Berechtigte | Fr. 35,- |
| c) Tandem, Familien | Fr. 60,- |
| d) juristische Personen: | |
| • kommerzielle (Min. Beitrag) | Fr. 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
Grun

2012
12 Stunden
Kirsten
Niederlein

2013
6 Stunden
Matthias
König

2014
12 Stunden
Wulf
Kraneis

2014
24 Stunden
Petra von
Fintel

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

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



Der Milan im großen VW-Klimawindkanal.

Wir führen Fahrräder und Komponenten unter anderem von:

AnthroTech

BROMPTON

christiania
bikes

DAHON

Flevélo
FALTRAUERMANUFAKTUR

FLUX
ergonomisch lastenlos

HANNOVER RAD
Von der Leiter-technologie der Stange

HASE
BIKES

HP Valotechnik
Liegerräder und Systemzubehör

ICILETTA

Kindercar

MAXCYCLES
LEICHTBAU MANUFATUR

NAZCA
Lycy-Technik

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 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

Matias Wolf - Zollikerstr. 259 - 8008 Zürich • kassier@futurebike.ch

Tandemclub

Michael Döhrbeck - Graspargarten 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, Koordination Info Bull

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

Redaktion Info Bull, Web-News-Editor

Michael Ammann - Rötelseg 15 - 8037 Zürich • Tel. 0 78 - 770 97 98 • infobull@futurebike.ch

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 - Rebgeasse - 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 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

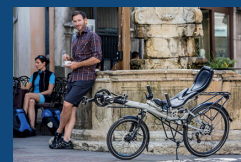
Jetzt
testen!



Steintrike Wild One

die ultimative Fahrmaschine,
nun auch mit faltgelenk!!





Tag der offenen Tür bei
HP VELOTECHNIK: 16. Juni

Feiern Sie mit uns, feiern Sie die Neuheiten 2018: Logos, Designs, Antriebstechnik – willkommen in der neuen Welt von HP VELOTECHNIK!

Das **Jubiläumsjahr 2018** steht bei HP VELOTECHNIK im Zeichen des aufwändigsten Marken-Relaunchs unserer Geschichte. Firmenlogo, der Markenauftritt der 14 Modelle sowie ein frisches, sportlich-dynamisches Rahmen-design: 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 die Jubiläums-Neuheiten auf der „Spezi“ zeigen oder bei Ihrem Fachhändler. Fordern Sie jetzt Ihr 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