

Info Bull 201

Junii 2018

**Radrennbahn Oerlikon:
Ergebnisse**

**SPEZI und andere
Fahrradmessen**

Schokofahrt

Lösung des Osterrätsels
Bremer Liegertadtreffen



Stiffel-Treffen
Speckweg Elsass

Maibummel-Bericht
MV des HPV Deutschland



Das Liegerad.
Toxy[®]
www.toxy.de



Alle Toxy Modelle jetzt auch
als Pinion-Pedelecs mit 600Wh
Radreise-Akku – und natürlich als
pure Pinion Reise- & Alltagsräder

Trimobil_{net}
www.trimobil.net

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

RUDER TRIKE

*alles andere als ein
lahmes Dreirad*

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



WWW.RUDER-RAD.DE

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

■ Editorial

4 Eine Saison auf neuen Wegen

■ Kultur

6 Schokofahrt Teil I

9 Schokofahrt Teil II

32 Osterrätsel-Auflösung

36 Bremer Liegeradtreff: Einladung

39 Stiffel-Treff: Einladung

■ Technik

20 Spezi-Bericht und andere Messen

27 Scorpion fs 26 S-Pedelec

■ Rennen und Rekorde

30 Oerlikon-Resultate

■ Technik

12 Speckweg Elsass

28 Der gefährliche Maibummel

■ Service

11 FuBi-Shop

40 Protokoll MV des HPV Deutschland e.V.

43 SPEZI-Stand des HPV Deutschland e.V.

44 Michael Unterhalt stellt sich vor

46 Termine

47 Wer macht was?

48 Impressum

Titelfoto: © Ruedi Hunziker - Auf der Radrennbahn Oerlikon



Eine Saison auf neuen Wegen

Text: Michael Ammann

Dieses Jahr sollte alles etwas anders werden als sonst und so begann der Velofrühling für mich ungewöhnlich früh, bereits nach Ostern mit einer Woche auf dem Mountainbike in Ligurien. Mehrere Anstiege mit bis zu 2.000 Höhenmetern pro Tag führten auf die umliegenden Berge, um dann auf technisch anspruchsvollen, schmalen und verwinkelten Wegen wieder hinunter ins Tal zu fahren. Für einen Liegeradfahrer etwas ungewohnt, dass man sich den Berg hinunter kaum erholen kann.

Kurz darauf ging es Ende April wieder auf dem Liegerad mit dem Future Bike auf die Speckwegtour ins Elsass, eine Region an der ich in der Vergangenheit nur motorisiert vorbeigerauscht bin.

Eine Woche später wurde die Renn-Saison auf der Offenen Rennbahn in Oerlikon eröffnet. Wir wurden positiv überrascht von 20 Anmeldungen und mussten kurzerhand unser Vereinsrennen professionalisieren. 9 Liegeräder und 11 Velomobile jagten durch die Steilwandkurven und sorgten für Spektakel.

Am folgenden Wochenende konnte man sich auf der Spezi über Neuheiten informieren und wieder eine Woche später am Maibummel traf man sich zum Training in Grenchen und / oder zur gemütlichen Ausfahrt. Allen Anlässen gemeinsam waren frühlingshafte Temperaturen und überaus gutes Wetter.

Nach diesem hervorragenden Start ins 2018 gilt es nun die verbleibende

Saison zu planen. Als Nächstes soll es mit dem Liegerad für eine Woche auf Nebenwegen über kleinere Pässe durch die französischen Alpen Richtung Süden gehen.

Im Futurebike werden wir dieses Jahr erstmals ein Velomobil- und Liegeradtreffen am Oberen Zürichsee (2. - 3. Juni) mit gemeinsamen Ausfahrten organisieren und getreu unserem Vereinsziel «der Förderung von umwelt-schonender Fortbewegungstechnik am Boden, auf dem Wasser und in der Luft» einer Demonstration des Archaeopteryx - einem selbst startbaren Segelflugzeug - beiwohnen.

Dann stehen traditionell die Rennen auf der Formel-1- Strecke im königlichen Park in Monza, in Sloten an der Cyclevision, in Wildberg den Berg hoch und in Öschelbronn auf der Bahn an.

Ein Höhepunkt soll die WM in Deal werden (13. - 15. Juli). Die Engländer sollen etwas verrückter, im positiven Sinne, sein und eine Teilnahme als Sportler oder Zuschauer unverzichtbar.

Danach soll es für mich noch eine Woche lang ruhiger durch die Schweizer Voralpen von St. Gallen Richtung Lausanne gehen.

Wer dann Angst hat ins Sommerloch zu fallen, kann in Nokia an den finnischen Meisterschaften (4. - 5. August, www.rffi.fi) teilnehmen. Es wird unter anderem ein Rennen über 12h angeboten.

Sportlich abschließen werden wir mit dem Future Bike dieses Jahr mit

einem Herbsttour-Special durch die Dolomiten nach Slowenien, gefolgt vom Herbsthock wo wir im Grau des Hochnebels uns an die vergangenen Tage zurück erinnern.

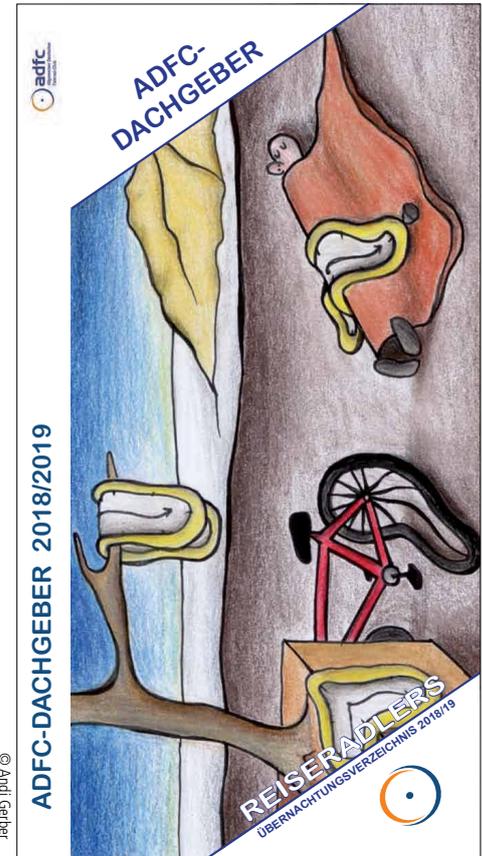
Mit etwas Glück werden auch im Winter 2018/2019 eine Serie Renn-Trainings auf dem Velodrome Suisse in Grenchen möglich sein.

Damit ist die Saison schon gut geplant und andere Ideen wie eine Paddeltour mit Faltrad und Faltboot müssen warten.

Ich freue mich darauf



© Andi Gebler



Schokofahrt Ostern 2018 - Teil I

Text: Dieter Hannemann - Foto: Hans Mayer

Transportieren Sie Kakaobohnen aus der Dominikanischen Republik zum europäischen Festland und die daraus hergestellte Schokolade weiter in 33 Städte in Deutschland und Österreich. Einzige Bedingung: Die knapp 7.500 km müssen komplett emissionsfrei zurückgelegt werden. Unmöglich? Nicht für die #schokofahrt.

Als die #schokofahrt nach Oldenburg kam
Kurz vor Silvester hatte ich von der #schokofahrt gehört. Die Idee, mit dem Fahrrad emissionsfrei Schokolade aus Amsterdam zu holen, weckte sofort mein Interesse. Dass der Kakao ökologisch angebaut ist und fair gehandelt wird, verstärkte dieses umso mehr. Erste Rückmeldungen bei einer Liegeradausfahrt und

«Ein jeder nach seinen Möglichkeiten!»

der Critical Mass Ende Dezember waren vielversprechend. Von Zustimmung, bis zur Unterstützung: «Ich hör mich einmal bei Geschäften um, wer Schokolade in Oldenburg verkaufen kann.» Die Resonanz war gut. Zu Hause berichtete ich meiner Frau davon und hatte hier gleich eine Schokofahrerin dabei. «Ok, die Sache läuft.» Es gibt einige Leute, die sich darum kümmern.

Von meiner Ungeduld oder der Wichtigkeit der #schokofahrt

Es ging in die zweite Januarhälfte, ich bekam von meinen Mitreitern eher wenig zu hören. Zeitgleich tauchte zu Hause auf dem Küchentisch ein Zitat von Pippi Langstrumpf auf: «Das haben wir noch nie probiert, also geht es sicher gut.» Ein befreundeter Fahrradhändler teilte mir in diesen Tagen mit, dass er ca. 5 kg Schokolade abnehmen würde. Über das Internet nahm ich am Vorbereitungstreffen für die Schokofahrt Ostern 2018 teil. Und so kam es, wie es kommen sollte. Anfang Februar beschloss ich mit Hanna: wir fahren nach Amsterdam. Und wenn Hanna und ich zu zweit fahren und nur 15 Kilo Schokolade holen! Wir begannen unsere

Möglichkeiten zu prüfen. Verkäufer und Geschäfte wurden akquiriert. Unterkünfte und die Tour wurden geplant. Gremien und Ausschüsse wurden besucht oder kontaktiert, Verwaltung und Politik informiert.

Stimmen der #schokofahrt

«Meiner Meinung nach ist Schokolade ein Luxusgut und hat eine besondere Wertschätzung verdient. Der Herstellungs- und Transportaufwand ist groß. Wir machen ihn wieder erfahrbar und steigern damit auch den Genuss», so Hanna Brunkhorst von der Oldenburger Liegeradgruppe.

Dieter Hannemann ergänzt: «Umweltfreundliche Mobilität hat ein großes Potenzial, vor allem regional und innerstädtisch. Wir machen hier eine außergewöhnliche Tour, dagegen sind viele tägliche Wege oder der Wocheneinkauf ein Leichtes.»

Gleichzeitig meldeten sich immer wieder Mitfahrer und die Schokoladenbestellung wuchs bis Ende Februar auf 47 kg. Anfang März hatten wir 9 Schokofahrer und die Schokolade war bestellt. Der Fokus konnte sich auf die Öffentlichkeitsarbeit richten, der Aktionstag mit Empfang wurde geplant. Die Bürger der Stadt Oldenburg sollten mitbekommen, dass die Schokolade ankommt!



Die #schokofahrt

Am 28. März starteten wir endlich zur #schokofahrt. Die vielen Höhen und Tiefen der Vorbereitung lagen fast alle hinter uns. Bei Regen und Gegenwind starteten sieben Schokofahrer, und am ersten Abend nahmen uns Freunde in Rütenbrock bei sich in Empfang. Einige waren bis auf den letzten Faden nass und freuten sich über Waschmaschine, Wäschetrockner und Dusche. Andere flickten Schläuche und schweißten

an ihren Rädern. Die Nudeln mit Soße und der Gerstensaft taten allen gut. Bis Amsterdam lagen aber noch die nächsten zwei Tage mit so manchen Pannen und Schauern, gepaart mit kaltem Wind von vorne, vor uns. Aber immer wieder wurden wir freundlich aufgenommen, brannte ein Feuer im Ofen der Unterkunft für uns und war ein Abendessen für uns gekocht. Die Gemeinschaft der Schokofahrer wuchs Tag für Tag und dazu gehörten für mich nicht nur die Liege-, Fahr- und

Lastenradfahrer. Unterwegs spürte ich, wie viele etwas taten, in jeder nach seiner Möglichkeit!

Die Fakten zur Oldenburger #schokofahrt

Vom 28. März bis zum 3. April fuhren 7 Schokofahrer an 6 Reisetagen 770 Kilometer. 47 Kilogramm Schokolade wurden von Amsterdam nach Oldenburg gebracht und für 3,90 Euro inklusive 50 Cent Spende (für den Verein Rädchen für alle(s)) innerhalb von 10 Tagen fast ausverkauft. Die nächste Schokotour beläuft am 6. Oktober in Amsterdam ihre Fahrräder.

Bis Amsterdam hatte ich manche Zweifel, ob wir unser Ziel schaffen, emissionsfreie Schokolade nach Oldenburg zu bringen. Am Samstag in Amsterdam war mir klar: «Das haben wir noch nie probiert, also geht es sicher gut!» Wir prüften unsere Fahrräder, reparierten so gut es ging und holten die Schokolade ab. Auch auf der Rückfahrt war das Wetter die nächsten zwei Tage nicht mit uns, aber wir hatten eine Mentalität entwickelt, dass uns nichts stoppen, sondern nur kurzfristig aufhalten kann. Unsere Fahrräder rollten prima gegen den Wind, aber manches Knie musste getapt werden und einige fuhren am Limit. In Deventer und Rütenbrock war wieder für uns gesorgt und wir wurden teilweise von Liegeradfreunden geführt und begleitet.

Der Aktionstag der Oldenburger #schokofahrt oder: Als die erste emissionsfreie Schokolade nach Oldenburg kam

Dienstag nach Ostern, der erste warme Tag mit Rückenwind, war für uns ein Segen. Die Gruppe Radfahrer, die uns als Empfangstour entgegenkommen wollte, zwang er in die Knie, so dass wir den Treffpunkt etwas näher nach Oldenburg verlagerten. Mit einer Eskorte von ca. 25 Fahrradfahrern trafen wir dann in Oldenburg ein. Im Gepäck unsere Schokolade und die Erfahrung, die ich nicht missen möchte. Unsere Botschaften beim Empfang:

«Das haben wir noch nie probiert, also geht es sicher gut.» Die Gruppe der SchokofahrerInnen ist während der Tour zusammen gewachsen und jede(r) hat das ihre / seine dazugetan, damit die Schokolade in Oldenburg ankommt. Vielen Dank an alle, die mitgemacht haben!

Wir danken auch den Oldenburger Geschäften und vor allem den Weltladen, die die Schokolade bestellt haben, ohne sie zu probieren! Ebenfalls danken wir den Oldenburgern, dem Ernährungsrat, dem ADFC, dem Verein Rädchen für alle(s) und vor allem dem Weltladen, die uns bei der Rückkehr begrüßt haben und jenen, die diese Idee durch den Kauf der Schokolade unterstützen!

Unser Wunsch an den Oberbürgermeister und die Verantwortlichen in unserer Stadt: Tut etwas von ganzem Herzen für den Radverkehr, sorgt damit für die Bürger und bessere Lebensqualität in Oldenburg – getreu dem Motto «Das haben wir noch nie probiert, also geht es sicher gut.»

Nach der #schokofahrt

In den Tagen nach der Schokotour hatte ich jeden Tag meinen «persönlichen Schokofahrer des Tages». Da ist z. B. der Liegedreiradfahrer aus Friedrichsfehn, der beim Empfang nicht dabei sein konnte, aber gleich am nächsten Tag mit dem Liegedreirad nach Oldenburg fuhr, um mehrere Tafeln Schokolade zu kaufen. Da ist z. B. eine Freundin, die beim Empfang Schokolade kaufte und am nächsten Tag mit der Schokolade und einem Zeitungsartikel über die Tour in der Mittagspause in ihrer Firma berichtete. Und da sind die vielen, die mit dem Herzen dabei waren und sind. Dank euch allen!

Die Leitgedanken der Schokotour sind vielfäl-



tig. Ökologischer Anbau von Lebensmitteln, fair gehandelt, emissionsfrei transportiert und Wertschätzung dieser Ware sind eines. Für mich gehört aber auch die Gemeinschaft von über 100 TeilnehmerInnen dazu, die sich auf den Weg nach Amsterdam gemacht haben. Ich zehre noch heute von den netten Begegnungen, interessanten Gesprächen und der Hilfsbereitschaft in dieser Woche. Das ist #schokofahrt!

Ich weiß noch nicht wo ich Anfang Oktober bin, aber mit dem Herzen bin ich wieder bei der #schokofahrt.

Schokofahrt Ostern 2018 - Teil I

Text: Cornelia Liebeskind

Ende 2017 bekam ich einen Glückskeks mit dem Spruch: ein Abenteuer winkt. Ende Januar 2018 berichtete Dieter Hannemann von der Schokofahrt. Es dauerte noch einige Wochen, bis ich beides miteinander in Verbindung brachte und mich zur Teilnahme anmeldete. Ich witterte mein Abenteuer!

Sieben Menschen aus und um Oldenburg sowie zwei Jeveraner bildeten eine Gruppe, die vom 28.3. bis 3.4. unterwegs war, um emissionsfreie Schokolade aus Amsterdam abzuholen. Wir verstanden uns gut, gaben aufeinander Acht und unterstützten einander. Interessant war die Mischung unserer Fortbewegungsmittel: drei Velomobile, zwei Liegeräder, zwei Lastenräder

«Von einer, die dabei war oder: Vom Abenteuer»

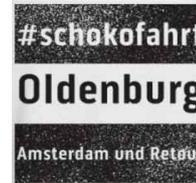
und zwei «aufrechte Fahrerinnen». Aufgrund der wunderbaren Navigation von Dieter Hannemann und Alf Göbbert befuhren wir weitestgehend Strecken fernab des Autoverkehrs. Ich wusste bis dato nicht, dass die Niederlande so viel Wald haben!

Das Abenteuer der Schokofahrt bestand für mich in der großen Gesamtmenge der Teilnehmenden aus vielen Regionen, den unbekanntem Besonderheiten unserer Unterkünfte, den langen, flotten Tagesetappen auf dem Rad und dem sich abzeichnenden schlechten Wetter. Dazu kam meine Befürchtung, nicht schnell genug zu sein, um mithalten zu können. So hatte ich dann auch arg mit dem Gegenwind zu kämpfen.

Im Nachhinein überwiegen die schönen Erinnerungen, die Anstrengung ist in den Hintergrund getreten, es bleibt die Erfahrung: «Ich habe es geschafft!»

Gerne denke ich an unsere Unterkünfte zurück

Die liegeradvernarrte Familie im Emsland, bei der wir liebevoll aufgenommen und bestens



versorgt wurden. Wir wurden sogar 30 km vor diesem Ziel in Empfang genommen und am nächsten Morgen auch entsprechend weit geleitet. Auf wunderschönen Wegen (auf der Rückfahrt das gleiche!) erlebten wir innereuropäische Reisefreiheit par excellence - die überfahrene Grenze

war nur dadurch zu bemerken, dass die Schilder anders aussahen, als wir wieder Zivilisationsgebiet erreichten.

Die Urigkeit des Pfadfinder Holzhauses in Deventer mit unserem Schlafsacklager auf dem Fußboden, vor einem lodernnden Holz Feuer im dickbauchigen Ofen.

Schließlich das seit 20 Jahren besetzte ehemalige Werftgelände in Amsterdam, wo wir in einer riesigen ungeheizten Etage in metallenen Stockbetten mit Matratzen schlafen durften - welch ein Komfort! Und besonders schön: der Vollmond schien durch die große Fensterfront, und am Morgen weckte uns die Sonne. Wir erlebten von Karfreitagmittag in Amersfoort bis Sonnabendvormittag in Amsterdam tatsächlich schönes Wetter!

Am Mittag machten wir uns dann auf den Weg zur Schokoladenfabrik von Rodney und Enver. Bei der «Chocolate Makers» waren anwesend, ebenso

einer der Eigner des motorfreien Segelschiffes «Tres Hombres» und der Kaffeeröster. Der Empfang bei den Schokoladen-Kaffee-Schiff-Leuten war überaus herzlich, sie waren begeistert von der großen Menge an RadlerInnen, die die köstliche Fracht emissionsfrei nach Deutschland transportieren wollten. Wir waren schließlich ca. 100 Menschen auf Rädern - angefangen hatten die Münsteraner im vergangenen Jahr zu viert! Wir lernten die Produkte kennen, die mit dem Frachtsegler transportiert werden: Kakaobohnen, Kaffeebohnen und Rum - alles bio & fair und vom Feinsten. In Kleingruppen bekamen wir die Schokoladenmanufaktur gezeigt und erklärt, während draußen die Verteilung der vorbestellten Schokoladenpakete ablief. Erst ganz zum Schluss gab's einen kräftigen Regenschauer, und zum Trost genehmigte sich unsere Gruppe ein Abendessen in gepflegter Um-

gebung - Pizza und Bier für die anderen und Avocado-Salat und Rotwein für mich. Lecker! Danach ein langer geselliger Abend bei ADM (unserer Unterkunft in Amsterdam) vor dem bulternden Ofen zum Ausklang.

Am nächsten Morgen starteten wir schwer beladen mit Schokolade, zusätzlich zu unserer Ausrüstung, zur Heimreise im Regen. Der in der Einladung versprochene Rückenwind blieb aus, stattdessen blies uns vor allem am Montag

ein eisiger Ostwind entgegen. Und wie zur Entschädigung trafen wir am Dienstagnachmittag mit Sonnenschein und Wärme pünktlich und glücklich in Oldenburg ein, wo wir freudig und mit Kuchen vom Weltladen von vielen Freunden und interessierten (Olden)Bürgern empfangen wurden. Nach gut 770 km.

Genießt die Schokolade!



© Dieter Hamann

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.

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 wartungsfreundlich
auch mit E-Antrieb bis
25 oder 45 km/h

Alleweder 4 & Alleweder 6
bewährt und preiswert
optional mit E-Antrieb
auch als Bausatz



Speckweg Elsass 2018

Text, Fotos: Michael Ammann

Da die Wetteraussichten für den Süden genau so vage wie für den Norden waren, entschieden wir uns vereinzelte Regengüsse in Kauf zu nehmen und weniger bekanntes Terrain im Elsass zu erkunden.

Es ist Freitagmorgen in Basel. Es hat geregnet und die Straßen sind noch nass. Tief hängen die dunklen Wolken. Die Straßen, die Gebäude, die Wolken, die Gesichter der Pendler: Fünfzig Nuancen in grau. Nur ein kleines widerspenstiges Grüppchen leistet bunt und fröhlich Widerstand. Elf Future Biker haben sich eingefunden, die nächsten vier Tage das Elsass sowohl landschaftlich als auch kulinarisch zu erkunden.

Trotz Hightech-GPS-Navigation verfahren wir uns mehrfach, stehen vor dem Wochentags geschlossenen Rheinufer-Radweg oder landen in sonst irgendeiner Sackgasse. Wir passieren die französische Grenze und lassen bald die Stadt und Vororte hinter uns. Gemütlich geht es entlang des Canal de Huningue, einem Nebenkanal des Rheins, nach Norden. Ein erster Platten an Andis brandneuem fast ausschließlich schwarzem Peregrin zwingt uns zu einem ersten Halt.

Wir nehmen die ersten großen Höhenmeter auf die Kanalbrücke in Angriff - es wird der letzte große Anstieg bleiben für diesen Tag - und versuchen

uns auf dem kleinen Aussichtspunkt zu orientieren. Wir befinden uns in einer sehr weiten Talebene. Um uns liegt ein lichter Wald, etwas weiter Felder, gelegentlich ein paar Ortschaften. In der Ferne sind auf der einen Seite die Vogesen und auf der anderen der Schwarzwald zusehen. Während es in der Ebene etwas aufgeklärt hat, liegen die Bergkämme nach wie vor in den Wolken.

Nach dem Mittagessen in Blodelsheim scheint die Sonne und es wird angenehm warm. Die ersten noch blassen Beine zeigen sich. Wir kommen nicht weit: Ein Platten bei Christian zwingt uns anzuhalten. Der Reifen geht erst nach vier kaputten Reifenheber von der Felge. Diverse Fabrikate haben sich als untauglich erwiesen. Beim fast neuen Tourenreifen der Kategorie «unplattbar» haben sich auf der Karkasseninnenseite zwei Drähte abgelöst und ein Loch in dem Schlauch gestoßen. Als Ersatz wird ein superschmalere Rennreifen aufgezogen.



Reifenpanne bei Christian

Gruppenfoto vor der Abfahrt in Basel



Reise

Über uns haben sich dunkle Wolken zusammen gezogen, doch noch werden wir von Regen verschont. Wir passieren Neuf-Brisach, das für seine streng geometrische Festungsanlage aus dem 17. Jahrhundert bekannt ist. Obwohl uns die ersten Regentropfen treffen, fahren wir vorerst noch weiter. Suchen dann aber doch in einer Scheune Schutz. Nur Sandro und Dagmar ziehen Regenkleidung an. Die übrigen trotzen dem Wetter. An einem Haken an der Scheunenwand entdecken wir alte Räder von Fahrrädern mit silbergrau verblassten Holzfelgen und noch kuriose Holz-Metallfelgen. Die Techniker unter uns albern über eine mögliche Verwendung, beschließen dann aber das die Räder auch weitere 50 Jahre hier hängen bleiben dürfen, weil wir keine korrekte historische Verwendung haben (oder der Zustand wohl eher kurz vor dem Zerfall ist).

In leichtem Regen fahren wir weiter. Es beginnt stark zu regnen. Noch bevor der Rest von uns sich durchringen kann auch noch Regenkleidung zu montieren ist der Spuk vorbei. Unsere Liegeräder sind graubraun vom Matsch. Die Sonne scheint wieder und wir rollen dem Ziel entgegen. Der Fahrtwind trocknet unsere



Durch die Weinberge bei Nothalten



Kleidung. Wir sind spät dran und so lassen wir die optionale Zusatzschleife zum Chateau de Hohlandsbourg ausfallen.

Obwohl irgendwann noch die rote Abdeckung von Christians Rücklicht verloren ging, uns 2 Platten zur Reparatur zwangen, vier Reifenheber in die Brüche gingen, Basel versuchte uns in die Irre zu führen und der Regen uns kurzzeitig durchnässte konnte uns der Freitag der 13. nicht aufhalten. Nach einem Spaziergang durch die engen Gassen des malerischen Dorfs Eguisheim, lassen wir es uns in der Auberge Alsacienne kulinarisch gut gehen.

Es ist noch frisch, Regen ist nicht mehr zu erwarten und so fahren wir auf der Elsässer Weinstraße nach Norden. Wir umfahren Colmar, passieren Dörfer und Weinberge. Die Wiesen sind frisch Grün, die Reben noch kahl, nur bei genauerem Hinsehen sind die ersten Knospen zu sehen. An einer Straßenecke vor einem Holzriegelhaus finden wir einen Sonnenplatz. Wie früher in Frankreich üblich bestellen wir den Kaffee im Restaurant und besorgen uns in der nächsten Bäckerei Eclairs und ein Kouglof (elsässisch für Gugelhupf), dass es für jeden zweimal reicht.

Entlang der Talseite geht es unscheinbar aber stetig auf und ab, vorbei an schmucken kleinen Dörfchen mit eigenartigen Namen wie Nothalten. Vorbei an Riegel- und Steinhäuser in verschiedenen

grau, ocker und rosa Farbtönen. Es geht auf kleine Hügel die uns den Blick hinunter in die Rheinebene gewähren und Straßburg in der Ferne erahnen lassen. In einer Weinstube genießen wir die etwas kleinen Köstlichkeiten. In einer großen Schlaufe über Molsheim fahren wir unserem Ziel entgegen. Eine kurze aber giftige Steigung nimmt uns den Atem bevor wir schließlich Ottrott erreichen. Dagmar, Rosmarie, Arnold und Heinz beschließen im Hotel einen Apéro zu nehmen. Die anderen treten, obwohl es schon fast 18.00 ist, nochmals wacker in die Pedale und nehmen die Zusatzschleife in Angriff. Auf 10 km steigt die Strasse knapp 500 Höhenmeter auf den Mont Sainte-Odile an. Wir verlassen Ottrott und fahren auf einer gut ausgebauten Strasse durch den dunkelgrünen Nadelwald. Gelegentlich trifft noch ein Sonnenstrahl auf der Strasse auf. Den ersten Abschnitt fahren wir gemeinsam. Als ein Rennradfahrer uns überholt, ergreife ich die Initiative und teste ob Sandro, Charly und Andi dem Rennradfahrer und mir folgen können. Nächste Woche ist Saisonstart der Liegeradrennen und so will ich wissen wie der Formstand meiner Konkurrenten ist. Das Tempo des Rennradfahrers ist hoch, der Anstieg in den steilsten Abschnitten 12%. Zwischendurch kreuzen uns zwei dunkelbraune Rehe und bald darauf geraten wir in einen Schwarm Mücken der nicht enden will. Kurz vor dem Gipfel lasse ich den Rennradfahrer ziehen, ich habe Luftverlust im vorderen Reifen. Trotzdem bin ich als erster Liegeradfahrer oben.

Während ich den Reifen repariere kommen Sandro gefolgt von Charly an. Etwas später Elisabeth und Anna May. Andi ließ sich nicht auf mein Spielchen ein und fuhr in vernünftigem Tempo mit Christian den Berg hoch. Ich prüfe meinen Reifen, die übrigen besichtigen die Gebäude und genießen die Aussicht auf die Rheinebene. Danach stürzen wir uns in der Abenddämmerung mit unseren Rädern auf der Gegenseite in das in der Dämmerung liegende Tal.

Fast ausgehungert finden wir in einer Gaststätte Platz. Es gibt Flammen-

kuchen und währschaftliches Essen aus der Region. Der gemischte Salat, stellt sich als ein Berg Käse mit etwas Wurst heraus und obwohl viele auf Vorspeise und Dessert verzichten, schaffen wir es nicht ganz alles zu Essen.

Bei herrlichem Wetter verlassen wir am nächsten Morgen die Weinreben am Hang und rollen zügig ins Tal wo unter anderem Mais angebaut wird. Die Dörfer wirken fast ausgestorben. Viel los ist nicht. In einem hübschen Garten an einem Bach trinken wir Kaffee. Wir fahren kreuz und quer bis wir in Diebolsheim den Grand Canal d'Alsace, einen schiffbaren Kanal parallel zum Rhein erreichen. Die Restaurantsuche ist bisher erfolglos - alles voll. Stattdessen sprinten wir aus unerklärlichen Gründen entlang der Reserve Naturelle de l'Île de Rhinau über den Damm bis wir die Grenze nach Deutschland erreichen. An einem Kiosk gibt es Flammenkuchen, Wurst, Brezel und verschieden Kuchen.

Wir verlassen dann das Rheinufer und fahren Richtung Kaiserstuhl. Die lokal als Texaspass bekannte Auffahrt mit einer Steigung bis 12% reißt unsere Gruppe auseinander. Doch nach 3 km ist der Spuk vorbei. Charly holt sich den Bergpreis, Anna May stürzt beim Zielfoto. Außer einem dunkelblauen Flecken passiert zum Glück nichts. Die Strasse windet sich durch die terrassierten Stufen ins Tal. Auf der Gegenseite nehmen wir den letzten Anstieg. Charly nimmt die falsche Abzweigung. Beim Zurücksetzen stürzt er. Dies ist wohl der Tribut an den Gewinn des Bergpreises. Zum Glück sind die Antikratzerkleber an seinem neuen leuchtorange Heckkoffer an der richtigen Stelle. Fünfzig Meter vor dem allerletzten Bergpreis sprinten drei Kindsköpfe nochmals um Punkte... Es gibt kein Zielfoto und keine Ziellinie, entsprechend ist die Reihenfolge nicht ganz klar.

Unser Tagesziel Breisach ist bald erreicht und ein Hotel rasch gefunden.

Gruppenfoto auf dem Rheindamm



Reise

Auf die Besichtigung des Münsters verzichten wir. Stattdessen nehmen wir einen Apéro und entschließen uns gleich hier zu bleiben. Die Meisten entscheiden sich für frische badische Spargeln.

Auf dem Rückweg ins Hotel kommt der Nieselregen.

In der Nacht hat es geregnet. Es sind noch einige Wolken am Himmel. Trotzdem ist es angenehm warm. Wir verlassen Breisach und fahren über die Grenze nach Frankreich. Obwohl Montag ist sehr wenig los auf den Straßen. Bald sind wir auf einem Fahrradweg, der gerade nach Süden führt. Der Weg führt vorbei an Sträuchern, frisch bestellten braunen Feldern und kleinen rosa blühenden Bäumen. Es ist ganz flach. In der Ferne sind die Erhebungen der Vogesen, des Juras und des Schwarzwald zu sehen. Vereinzelt ist auf den Bergspitzen Schnee. Ob dieser von letzter Nacht ist? Einige Wolken ziehen vorüber. Es ist angenehm warm.

In der ersten Bäckerei stärken wir uns mit Kaffee, Rhabarbertorte mit Meringue überbacken, süßen Brezeln und Preiselbeerkuchen.

Es geht zurück auf die gerade Waldstrasse durch den Foret de la Hardt bis wir wieder auf der Brücke vom Freitag stehen und diesmal nach Westen abbiegen um einen Abstecher nach Mulhouse zu fahren. Neben dem Rathaus, welches die Wappen verschiedener Schweizer Kantone trägt weil Mulhouse von 1515 bis 1798 als zugewandter Ort eine enge Beziehung zur Schweiz hatte, gibt es ein letztes Mal Flammenkuchen zu essen.

Auf einer etwas abgeänderten Route fahren wir zurück an den Kanal Richtung Basel. In der letzten Bäckerei vor der Grenze kosten wir nochmals verschiedenste französische Leckereien, dann

trennen sich unsere Wege: Dagmar und Sandro fahren direkt zum Bahnhof Basel, gleich nach der Dreiländerbrücke, verabschiedet sich Arnold und der Rest wühlt sich im Feierabendverkehr durch die Vororte von Basel nach Liestal, wo sich die Zürcher Gruppe nochmals spaltet. Elisabeth, Anna May und ich nehmen zusammen mit den Bernern Rosmarie und Heinz den Zug. Christian, Andi und Charly fahren noch weiter bis Sissach, nehmen dann auch den Zug nach Zürich.



Der letzte Anstieg am Kaiserstuhl

autofreie Radevents in den Alpen

www.dolomitesbikeday.it
www.sellarondabikeday.com
www.chasingcancellara.com
www.oisans-col-series.com
www.hautes-alpes.net
www.slowup.ch/albula
www.challenge-davos.ch
www.myswitzerland.com/en/events
www.kaltern.com

Fahrradmessen im April, von der Cyclingworld über die VeloBerlin bis zur Spezi

Text: Michael Hänsch

Düsseldorfer Cyclingworld

Die Düsseldorfer Messe war dieses Jahr am 7. und 8. April und ist inzwischen erwachsen geworden. Den idealen Rahmen bietet die Location Böhler Areal, eine Heimat innovativer Firmen mit langen Straßen zwischen den Gebäuden, die bestens geeignet sind für lange Teststrecken, auf denen unterschiedliche Fahrräder zugleich auch mit hoher Geschwindigkeit probefahren werden können.



Zusätzlich werden Geländeparcours aufgebaut. Berliner Firmen wie Sansui zeigen dort die Möglichkeiten ihrer Ideen. Leider konnte ich deren Goatcart **1** nicht probefahren. Original-Aussage: «Die Cyclingworld ist besser als die Berliner Fahrradschau.»

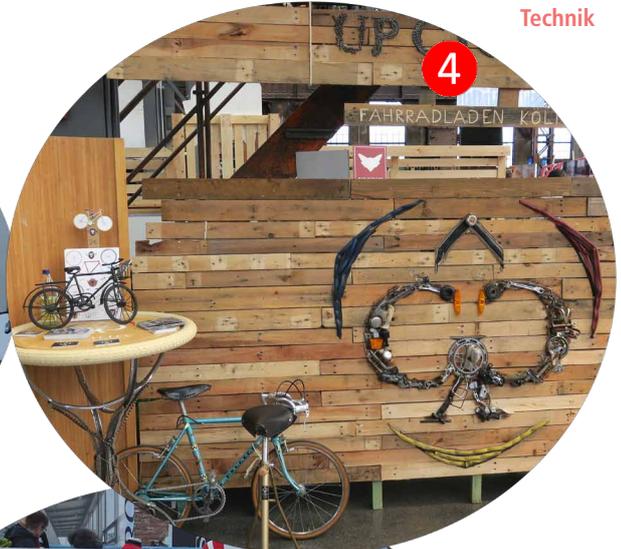


aus Kopenhagen zuerst ihr Lastenrad

Coh&Co hagen zeigten mit Carbonrahmen **2**. Damit

gibt es auf der Cyclingworld neue Produkte, die früher präsentiert werden als auf der Eurobike. Coh&Co hat sonst Fahrräder mit Holzrahmen als Programm.

Velomobile fehlen noch. Liegerad- und Reha-Händler aus der Region zeigen Spezialräder von Azub, Hase, HP-Velotechnik, Huka, Icletta und PF-Mobility.



Auch der große Hamburger Händler Mycargobike **3** war ebenso mit einem großen Stand vertreten wie Up Cycles **4** aus Köln, die wie Sansui klassische Fahrradrahmen wunschgerecht aufarbeiten und ausstatten.

Neben MyBoo war auch der Bambusrad-Hersteller Urbam **5** aus Düsseldorf vertreten. Die Rahmen werden in Vietnam anstatt in Ghana gefertigt. Als Pedelec-Antrieb wird der Pendix-Tretlagermotor verwendet. Vorteil für Urbam: Alle Rahmen sind gleich gebaut unabhängig von einer E-Assistenz.



VeloBerlin

Eine Woche später fand die VeloBerlin das erste Mal auf dem Tempelhofer Feld statt und zusammen mit dem CargobikeFestival, das die 7 vorherigen Jahre in den Niederlanden seine Heimat hatte. Die Hallen und das Außengelände von Hangar 5 und 6 in Sichtweite eines alten Rosinenbombers waren nicht nur eine prächtige Kulisse für Testfahrten, sondern die Aussteller auf dem Außengelände waren unter Vordächern wettergeschützt. So erfreute die VeloBerlin ohne Unterbrechung durch zeitweisen Regen am 14.04. das Publikum.

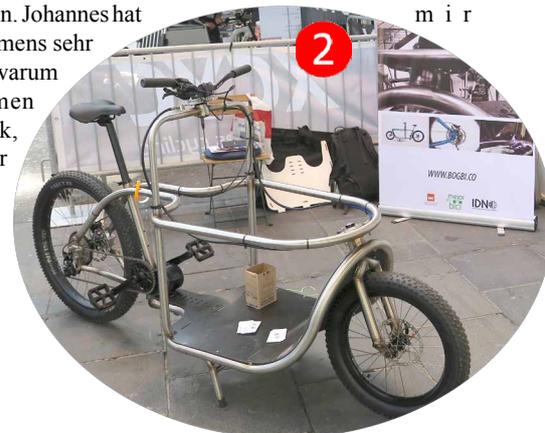
Großzügige Räume stehen für einen Presseraum, für Umwelt- und Verkehrsvereine und für Vorträge zur Verfügung. Ein Launch-Event von CitKar **1** habe ich besucht, einem leichten Cargo-Bike mit 4 Rädern, Karosserie bzw. guten Wetterschutz und E-Assistenz bei nur 60 kg Leergewicht. Der Initiator Jonas Kremer, unterstützt durch seinen Vater, hat danach dieses Logistikmobil anstatt bei der Spezi auf der Hannover-Messe präsentiert. So wurde mir sowohl dieses neue Fahrzeug vorgestellt und Familie Kremer hat jetzt die Info, vielleicht nächstes Jahr ihre Ideen auf der Spezi zu zeigen.

Die Erfahrung zeigt, dass es vom ersten Entwurf bis zur Serienreife bei neuen Fahrzeugen zwei Jahre dauern kann. Diese Erfahrung dürften die CitKar-Erfinder noch machen. Einen Schritt weiter zum fertigen Produkt ist Pedalpower mit seinem 3-rädrigen Lastenrad, das vorne 2 Räder mit Neigtechnik hat. Das habe ich 2017 auf der Eurobike bereits bewundern dürfen und es war sowohl auf der VeloBerlin 2018 und auch auf der diesjährigen Spezi immer noch als Prototyp ausgestellt.



Neu bei den Cargobikes war auch ein Joint-

venture zwischen dem norwegischen Designer Johannes Hegdahl und Eduardo Moreno aus Kolumbien. Der Rahmen des Bogbi-Lastenrads **2** ist aus Edelstahl. Eine lackierte und eine unlackierte Variante waren ausgestellt, die lackierte Version für Probefahrten. Johannes hat anhand des rohen Rahmens sehr gut erläutern können, warum die rundlichen Formen nicht aus einem Stück, sondern aufgrund der Zusammenhänge zwischen Biegeradien und Biegeradien aus mehreren Stücken zusammengesetzt sind.



Probefahrten sind ähnlich unkompliziert wie bei der Spezi möglich. Wenn ein kleines Startup wie Bogbi nur einen Stand in einer Hangar-Halle hat, dann kann man das Rad ebenerdig und damit barrierefrei zur Testfahrt auf das für die Messe umzäunte Außenfeld schieben und dort fahren.

Eine Vorschau auf die Info Bull 202 mit einem Schwerpunkt Cargobike gebe ich mit dem Hinweis auf eine Besonderheit neuer Lastenrad-Konstruktionen: Die Modelle von Coh&Co, Pedalpower und Bogbi übertragen die Lenkbewegungen nicht über eine Stange zu dem oder den Vorderrädern, sondern über Seilzüge. Damit ergeben sich auch neue Möglichkeiten der Rahmengestaltung. Beispielhaft das Bogbi, bei dem der Lenkervorbau auf einer höhenverstellbaren Querstange endet. Von dort aus wird rechts und links auf der Ladebord-Reling ein Seilzug nach vorne zur Anlenkung des Vorderrads geführt.

SPEZI

Zum 23. Mal jährte sich die Spezi am letzten Aprilwochenende. Es ist die einzige Messe, bei der umfangreich Velomobile **3**, leichte E-Mobilität, Refah-



zeuge, Cargobikes und kleine aber feine Hersteller sich einfinden. Kleine feine Hersteller finden sich auch bei der Cyclingworld ein, nur keine von Velomobilen.

Das Leitra-Urgestein Carl-Georg Rasmussen **4** ist auch dieses Jahr mit seinen 82 Jahren die fast 1.200 km von Copenhagen nach Germersheim mit seiner Leitra gereist.

Technik

Gary Solomon **1** und sein Team besuchen weltweit bedeutende Fahrrad-messen, also auch die Spezi. Der Link zum Panel-Review ist am Ende dieses Artikels aufgeführt.

Neu war der erste Spezi-Erfindewettbewerb, ein Zelt aus mehreren Pavillions **2** auf der Wiese von Halle 3. Jede und Jeder mit Erfindergeist konnte sich bewerben und ihre Idee oder seine Erfindung dem Publikum vorstellen. Eine Jury kürte daraus den Spitzenplatz. Hier die Pressemitteilung dazu: www.spezialradmesse.de/pm-4-april-2018.html

Ausschnittsweise ist hier das Bromptolino **3**, die Brompton-Variante für Kleinwüchsige, von Juliane Neuss abgebildet.



Stebbe von Heiko **4** unserem HPV hatte ein Multifunktionsfahrrad **4**, basierend auf einer Leiter, mitgebracht. Sehr viele sind damit begeistert probefahren oder haben sich von Heiko fahren lassen, auch das Team von Gary Solomon gehörte dazu.

Weiterhin war im Innenhof von Halle 3 wie vor ein paar Jahren Olm zu Gast mit ihren selbstgebauten Spaß- und Geschicklichkeitsfahrrädern. Probefahren konnte man dort auch die Delta-Trikes von Longabike mit Neigetechnik.

Sobald die Fahrzeuge feste Karosserief Flächen haben, u.a. der 18 kg-Anhänger von Jürgen Burkholz oder das Mö von Evovelo, wird diese Fläche immer mehr für die Stromerzeugung mit Sonnenlicht genutzt. Fazit: Bei der Leichtmobilität findet die wahre Evolution zur autarken E-Assistenz statt, nicht bei den adipösen Auslaufmodellen der Autokonzerne.





den heckangetriebenen Trikes nicht nur die Delta-Modelle von Hase als Option, sondern auch Tadpoles von Azub.

Ebenfalls zeigte Azub sein neues Trike mit 3 x 26-Zoll-Rädern und Steps-800x-Frontmotor. Dieser ist hochkant angebaut, sodass der Motor nicht über das vordere Kettenblatt hinausragt. HP-Velotechnik und Icletta nutzen denselben Mast für die Längs-Integration des Steps-600x-Antriebs, der das Trike länger macht.

Ebenfalls sinnvoll ist Abheben von Leichtflugzeugen, weil für diesen Startvorgang die menschliche Muskelkraft nicht ausreicht. Thomas Senkel hielt dazu auf der Spezi einen Vortrag.



Vorgestellt wurden die vierrädrigen Velomos **5** kurz vor der Spezi in der Info Bull 200, jetzt konnte ich diese Modelle, sogar den Prototyp mit der Holzverkleidung, probefahren. Steffen zeigte die dank der 4 Räder große Stabilität, indem er dem Fahrzeug auf's Dach stieg. Das war für mich ein erster guter Eindruck.

Bei den Herstellern Hase und Icletta gab es dieses Jahr mehr Feintuning, bei Icletta bspw. in Gestalt von neuen Sitzauflagen. Jetzt hat auch Azub ein Trike mit Handantrieb vorgestellt. Damit haben Interessenten jetzt bei

HP-Velotechnik hat für sein 25-jähriges Jubiläum zur Jahreswende sein Logo erneuert. Drei Tage vor der Spezi wurde die Zulassung für das neue S-Pedelec erteilt (siehe Seite 27). So kann am Tag der offenen Tür von HP-Velotechnik am 16. Juni in Kriftel auch dieses neue Produkt probefahren werden.

Familie Kraiß von Varibike konnte ich gesund und munter wiedersehen. Deren Handantrieb hat den Vorteil, dass man die Arme im Gegensatz zu anderen Armantrieben nicht nur synchron wie beim Rudern bewegen kann, sondern auch versetzt. Die Armkurbeln sind außerdem gleichzeitig Bremshebel.

Der Zubehörhersteller Veltop ist nur auf der Spezi vertreten. Dessen

Technik

Dächer für Wind-, Sonnen- und Regenschutz sind als Varianten für Trikes, Rehamobile und Uprights erhältlich. Ergänzungen und Ersatzteile für bereits erworbene Produkte sind eine echte Stärke von Veltop und bedeuten Investitionsschutz. Aktuell werden bei Trikes immer mehr voluminöse Tretlagererweiterungen verbaut, von Pinion-Getriebe bis hin zu E-Motoren. Leider bauen die Hersteller an die Ausleger keine Halter für Kettenblatt-Umwerfer mehr an, die Premium-Hersteller auch beim 8.000-€-Trike weder für Geld noch für gute Worte. Immerhin zeigt im Gegensatz dazu Veltop, was guter Service ist, und bietet einen passenden Frontscheibenhalter auch für Ausleger ohne Umwerferhalter an.

Zum Schluß möchte ich einen weiteren großen Vorteil der hier beschriebenen Messen gegenüber den Mainstream-Messen wie Eurobike oder Fahrrad Essen nennen: Kleine Hersteller wie dilassi bekommen hier einen kostengünstigen Stand. Dort wurde mir ebenso begeistert und herzlich dieser durchdachte Kindersitz-Wetterschutz Wichtelwarm gezeigt wie bei Bogbi das Edelstahl-Lastenrad.

Meußl-Verkleidungen



Pedelio



Messen

cyclingworld www.cyclingworld.de
velo berlin www.veloberlin.com/home.html
cargobikefestival www.cargobikefestival.com
spezi www.spezialradmesse.de

Hersteller

Sansui www.sansui.eu
Coh&Co www.cohandco.com
CitKar Loadster www.citkar.de
Bogbi.co www.bogbi.co
Dilassi www.dilassi.de
Evovelo www.evovelo.com
Thomas Senkel www.forschungsbuero.de

Händler

MyCargobike www.mycargobike.de
Up Cycles www.upcycles-wunschrad.de

Gary Solomon's Laidback-Report

www.youtube.com/watch?v=0BpF9yEeav8
www.youtube.com/user/garysolo1
www.laidbackbikereport.com

HP Velotechnik setzt mit schnellsten Trike Maßstäbe bei der Sicherheit: Scorpion fs 26 S-Pedelec

Text: Jan Kranczoch - Fotos: HP Velotechnik

Eine hohe Fahrgeschwindigkeit ist oftmals sinnvoll und beliebt. Wenn ein kräftiger Elektromotor hilft, sie zu erreichen und zu halten, wird von dieser Möglichkeit besonders ausgiebig Gebrauch gemacht.

Das haben nicht nur Nutzer und Hersteller von S-Pedelecs erkannt, sondern auch der Gesetzgeber, der in erster Linie die Sicherheit zu überwachen hat. Was ordentliche Bremsen sind und wie eine anständige Beleuchtungsanlage aussieht, wird daher nicht nur dem gesunden Menschenverstand des ersten und der Sorgfalt des zweiten überlassen, sondern auch von letzterem verordnet. Für mehrspurige S-Pedelecs gelten daher EU-weit die Zulassungs-Kriterien der Fahrzeugklasse L2e-P.

Ende April erhielt das Scorpion 26 fs S-Pedelec als erstes Trike mit elektrischer Unterstützung bis 45 km/h vom TÜV diese Zulassung. Vergeben wurde das Siegel z. B. für die Füllstandanzeige der Bremsflüssigkeit, die Beleuchtungsanlage mit Blinker und die Wegfahrsperrung. Eine Hupe ist ebenfalls vorgeschrieben, sollte aber nach wie vor durch den gesunden Menschenverstand ersetzt werden.



Der gefährliche Maibummel

Text: Elisabeth Karrer • Fotos: Andreas Gerber

Heute wollen Seraina und ich als erste beim Treffpunkt in Olten sein. Da steht aber schon so ein schnittiges gelbes Teil. Tim ist mal kurz über Nacht von Friedrichshafen angefahren. Im Velomobil lässt es sich schlafen oder auch nicht.

So multifunktional sind unsere Peregrins nicht. Zwei Tandems, ein Bacchetta, ein Birk, drei Peregrins, ein Metaphysic, ein Milan und eine «aufrechte Exotin» sind im aerodynamischen Trüppchen dabei. Wir bummeln los und schon bald stoßen zwei Dreiräder dazu. Auf der Velolandroute 50 fahren wir Richtung Solothurn. Manche Schlaglöcher lassen sich via Inlineskates-Routen umfahren. Wir segeln mit Rückenwind gemütlich dahin. Es ist herrlich warm und so sind die kurzen Duschen bei den Bewässerungssystemen fast schon willkommen. Nach einigen Höhenmetern gelangen wir zum Schloss Waldegg, ein idyllischer Ort mit Aussicht in die Alpen. Klare Sicht bietet sich heute jedoch keine, dafür gibt es eine spektakuläre Landung eines Rega-Helikopters zu bestaunen.

Alsdann fahren wir durch das malerische Solothurn und freuen uns über die vielen Velos. Die Bike Days stehen nicht auf unserem Programm. So ziehen wir mit unseren lässigen, lustigen, komischen, gefährlichen und oft



kommentierten Rädern weiter nach Grenchen.

Jetzt ist aber fertig gebummelt, wenn schon ist jetzt rasen angesagt und zuschauen für uns. Fleißig kurbeln die Liegerad-Piloten, Runde um Runde ziehen sie auf der 250 m langen Holzbahn des Velodroms an uns vorbei. Wo bleiben eigentlich die Frauen? Kann gut sein, dass auch anderen nur schon beim Anblick der Steilwandkurve (46°) mulmig wird. Mir ist fast schwindlig, trotzdem schaue ich fasziniert den schnellen Gefährten nach. Volle Konzentration, eingespielte Wechsel in der Führung, Tempo, Tempo - ist das nicht gefährlich? Vor allem anstrengend ist es so zu fahren,



Gemütlich Richtung Zimlisberg

irgendwie rauschähnlich, wird mir gesagt. Klitschnass und klebrig stoppen die Fahrer; küssen und umarmen wir uns lieber später...

Mit lokaler Führung von Michael bummeln wir weiter nach Biel. Im Lago Lodge am Ufer des Bielersees beziehen wir unsere Zimmer. Es ist schon spät, der Magen knurrt. Nach der kurzen Dusche warten feine Pizzen, Pa-

sta, Salate etc. auf uns. Die Gruppe ist mittlerweile auf über 20 Personen angewachsen und der arme Kellner hat alle Hände voll zu tun. Zurück im Lago Lodge probieren wir die vor Ort gebrauten Biere so wie viele andere Gäste auch. Draußen ist noch lange Rambazamba an diesem lauen Abend. Müde Beine schlafen trotzdem.

Am nächsten Tag sammeln wir uns auf dem Bahnhofplatz Biel. Es sind noch zusätzliche Velos dazu gestoßen. In zwei Gruppen aufgeteilt fahren wir auf der Velolandroute 24 stadtauswärts. Blühende Obstbäume, leuchtend gelbe Rapsfelder und immer wieder steigt Fliederduft in die Nase. Es radelt sich wunderbar gemütlich, schwitzen lässt es sich auch dabei. Jetzt sind noch ein paar Höhenmeter zu bewältigen, Zimlisberg heißt es passend. Beim Picknickplatz hat unsere schnelle Gruppe schon ein Feuer entfacht. Schlangengebrot, Grillkäse, Würste, Sandwiches, Kuchen etc. sind schnell gegessen. Die Plaudereien dauern etwas länger – gemütlich sitzt es sich hier an den Tischen im Schatten in netter Gesellschaft. Wohlgestärkt radeln wir dann doch weiter in Richtung Kirchberg. Die Gruppe schrumpft, meist gewollt und vorangekündigt. Heiß ist es heute und so kommt die Gelateria in Solothurn wie gerufen. Staunende Blicke,

Kopfschütteln und Zurufe. Geil, cool oder ist das nicht gefährlich? Vielleicht, aber viel gefährlicher ist es nicht Velo zu fahren. Solcherlei Bewegung macht doch einfach Spaß!

PS: Pferde finden Liegeräder auch gefährlich und scheuen oft – wir sind wohl einfach zu rar.

Oerlikon-Resultate

Official results							
Saisoneröffnung Futurebike Oerlikon R1: 4000m Einerverfolgung							21.04.2018 Overall result
Pos.	StartNr.	First name	Name	Class	Vehicle	Best m.l.time	Best m.l.speed
		Best time					
		Speed					
1	18	Richard	Schaffenroth	VM	dF Spezial	3:45.262	63,9km/h
		0:17.500					
2	2	Werner	Klomp	VM	DF163	3:47.984	63,1km/h
		0:17.773					
3	1	Charles	Henry	VV	PoB Cabrio	3:49.080	62,8km/h
		0:17.840					
4	15	Daniel	Fenn	VM	Alpha 7	3:54.407	61,4km/h
		0:18.193					
5	11	Urs	Infanger	VM	DF	4:09.317	57,7km/h
		0:19.512					
6	13	Marcel	Grabner	VM	DF	4:10.054	57,5km/h
		0:19.375					
7	17	Arnold	Manz	VM	Milan SL	4:12.961	56,9km/h
		0:19.941					
8	19	Nici	Walde	VMw	dF Spezial	4:22.885	54,7km/h
		0:20.714					
9	8	Jürg	Birkenstock	TV	Birk Comet	4:40.380	51,3km/h
		0:21.985					
10	10	Urban	Good	VM	DF 128	4:41.539	51,1km/h
		0:21.907					
11	6	Heinz	Christen	VM	DF XL	4:44.169	50,6km/h
		0:21.977					
12	5	Wolfgang	Schröppel	VM	Milan SL	4:47.331	50,1km/h
		0:22.563					
13	7	Tilman	Rodewald	TV	Birk Comet	4:47.943	50,0km/h
		0:22.373					
14	14	Michael	Ammann	UV	RFR	5:10.882	46,3km/h
		0:22.488					
15	4	Guido	Holenstein	VV	Lightning F40	5:24.596	44,3km/h
		0:25.378					
16	9	Johan	Zeinstra	VM	DF XL Felorriari	5:29.293	43,7km/h
		0:21.458					
17	16	Steffen	Kanon	UV	AMOK-Tandem	6:13.774	38,5km/h
		0:29.122					
18	20	Christian	Wittwer	UV	Pegasus	6:57.033	34,5km/h
		0:33.930					

Official results							
Saisoneröffnung Futurebike Oerlikon R2: 1. Stundenrennen							21.04.2018 Overall result
Pos.	StartNr.	First name	Name	Club	Class	Vehicle	Laps Distance Av.speed
		Best time					
		Speed					
1	1	Charles	Henry	VV	PoB	Cabrio	187 62,3km 61,5km/h
		0:18.347					
2	18	Richard	Schaffenroth	VM	dF	Spezial	180 59,9km 59,5km/h
		0:18.546					
3	13	Marcel	Grabner	VM	DF		174 57,9km 57,2km/h
		0:19.834					
4	2	Werner	Klomp	VM	DF163		166 55,3km 54,8km/h
		0:20.508					
5	11	Urs	Infanger	VM	DF		158 52,6km 52,1km/h
		0:20.479					
6	10	Urban	Good	VM	DF 128		157 52,3km 51,8km/h
		0:20.526					
7	17	Arnold	Manz	VM	Milan SL		152 50,6km 50,1km/h
		0:19.961					
8	19	Nici	Walde	VMw	dF Spezial		152 50,6km 49,9km/h
		0:22.105					
9	6	Heinz	Christen	VM	DF XL		146 48,6km 47,9km/h
		0:21.404					
10	15	Daniel	Fenn	VM	Alpha 7		86 28,6km 44,7km/h
		0:19.250					
11	5	Wolfgang	Schröppel	VM	Milan SL		78 26,0km 50,1km/h
		0:21.624					
12	9	Johan	Zeinstra	VM	DF XL Felorriari		69 23,0km 37,1km/h
		0:26.310					

Official results							
Saisoneröffnung Futurebike Oerlikon R3: 2. Stundenrennen							21.04.2018 Overall result
Pos.	StartNr.	First name	Name	Club	Class	Vehicle	Laps Distance
		Best time					
		Speed					
		Av.speed	Gap				
1	7	Tilman	Rodewald	TV	Birk Comet		138 46,0km
		45,4km/h	-				
2	21	Andreas	Gerber	TV	Birk Comet RT		137 45,6km
		45,0km/h	1 laps				
3	14	Michael	Ammann	UV	RFR		133 44,3km
		43,6km/h	4 laps				
4	3	Edgar	Teufel	TV	Troytec-Birk		133 44,3km
		43,6km/h	0:01.819				
5	8	Jürg	Birkenstock	TV	Birk Comet		131 43,6km
		43,0km/h	2 laps				
6	4	Guido	Holenstein	VV	Lightning F40		126 42,0km
		41,2km/h	5 laps				
7	16	Steffen	Kanon	UV	AMOK-Tandem		104 34,6km
		34,2km/h	22 laps				
8	20	Christian	Wittwer	UV	Pegasus		98 32,6km
		32,0km/h	6 laps				
		0:34.738					



IG
OFFENE
RENNSTADION
GERLINCH

tra Zurichsee
www.brunner-treuhand.com
Eingetragene Revisionsexperten
www.schreinerkleger.ch
Telefon 044 377 81 81
BLUMEN REMUND
BLUMEN REMUND
wedmann
RONNER AG.
HINNEN

Auflösung des Osterrätsels der Info Bull Nr. 199 - Ausgabe vom Februar 2018

Vorwort: J. Kranczoch - Text, Foto: Jochen Franke

Erkannt und benannt werden sollte ein rotes Trike und dessen Herkunft; vorgestellt von Michael Hänsch anhand mehrerer Fotos und einer Beschreibung. Folgende LeserInnen haben uns hierzu per Email richtige Antworten zukommen lassen: • Barbara Franke • Dieter Hannemann • Tim Steffan. Vielen Dank für die Einsendungen! Es handelt sich um ein «Picotrike» aus einer ehemals vom Berufsschullehrer Jochen Franke geleiteten Werkstatt in Bremen.

Jochen Franke selbst hat ebenfalls vom Rätsel in der Info Bull erfahren und uns nachträglich weitere «Insider-Details» mitgeteilt, die wir mit Dank an ihn gerne als ein Stück HPV-Geschichte - offenbar mit Spuren bis in die Gegenwart - hier wiedergeben. Jochen benutzt natürlich seine Räder auch selbst und ist weiterhin in der beruflichen Bildung in Afrika aktiv. Zu erreichen ist er über seine Email-Adresse franke-vorwerk@web.de

Bericht von Jochen Franke

Ich habe mich gefreut, dass meine Konstruktion des Picotrikes so im IB porträtiert wurde. Wir haben immerhin 106 Einheiten davon gebaut, wobei die

Baunummer 106 ein Tandem geworden ist. Einige der Picotrikes sind auch mit Motornaben versehen worden. Wir haben auch lange (ca. 80 Stück) und kurze (ca. 60 Stück) einspurige Liegeräder gebaut, ebenso Anhänger (Oldenburger Flunder, ca. 80 Stück, dann war der Markt in Bremen gesättigt) und Roller - lange vor dem Rollerboom.

Der Werdegang: 1980 fand der erste Velo-City Summit der European Cyclists' Federation statt, an der auch David G. Wilson teilnahm, sein Avatar vorstellte und der Uni Oldenburg überließ. Über dieses Fahrzeug fand ich 1982 interessierte Schüler und konnte eine Arbeitsgemeinschaft am ehemaligen Schulzentrum Im Holter Feld, Bremen, aufmachen, mit dem Ziel, das Avatar nachzubauen. Ein Jahr später hatte ich die erste Kleinserie aufgelegt, da jeder meiner Schüler ein Avatar-ähnliches Fahrzeug haben wollte. Kaufen war zu teuer.

1986 bis 1990 war ich für ein Entwicklungshilfeprojekt beurlaubt. Danach konnte ich die Konstruktionsarbeit von Liegerädern wieder aufnehmen. Aus diesen schulischen AGs wurden bis zu meiner Verabschiedung 2004 aus dem beruflichen Schuldienst Jahreskurse mit der VHS Bremen, die bis zuletzt gut angenommen wurden. Ständige Modellpflege und Neuentwicklungen kamen dazu und ich hatte einen eigenen Raum in der Schule, das Zentrum für Leichtfahrzeugbau.

Ab Schuljahr 1997/98 kam parallel ein VHS-Kurs dazu mit dem Titel «Offene Werkstatt», der den bisherigen Kursteilnehmern gestattete, ihre eigenen Ideen zu verwirklichen, neue Prototypen zu entwickeln oder Zentrierständer, Fahrradanhänger und dergleichen zu bauen. Das war hilfreich, wenn sich



© Jochen Franke

Picotrikes vor der Alten Schule in Buchholz (2009)

nicht genügend Teilnehmer unter einem Produkt zusammenfanden.

Die Entwicklung meines Picotrikes stützt sich im Wesentlichen auf einen Bericht von Allen E. Armstrong, Recumbent–tricycle design, Human Power vol. 12 no.1, p.5, Technical Journal of IHPVA. Dieser Artikel vom Frühjahr 1995, ist über das Internet immer noch abrufbar und absolut aktuell. Wir haben allerdings die Laufradgröße auf allen Rädern gleichgehalten (Felge 20 x 406 mm) und die VT5000 Trommelbremsnabe eingebaut, die wir mit neuen Kugellagen und 12 mm Achsen ausgerüstet haben.

Die Rosta-Federung ist ein Hinweis auf das Zentrum für Leichtfahrzeugbau als Hersteller; ich habe diese an keinen anderen HPVs gesehen. Wir verwenden sie hinten, um beim Fahren den Rücken zu schonen; bei den Vorderrädern ist die Dämpfung nicht ganz so wichtig.

Die Zwischennabe erlaubt ein schnelles Schalten von großen Übersetzungssprüngen (man ist auf dem Dreirad sehr häufig am Schalten). Außerdem ermöglicht sie ein kleineres Kettenblatt von 30 Zähnen an der Kurbel. Das hintere Schaltwerk ist fein abgestuft und gestattet ein feines Justieren, je nach Fahrverhältnissen wie Wind und Fahrbahnbeschaffenheit. Die Entfaltung ist von 1 m bis 10 m schaltbar - bei einem Volumen von 64 möglichen Schaltstufen, die sich durch das Vorgelege an der Zwischennabe ergeben. Wenn der Berg zu steil wird, schiebt man ein gewöhnliches Zweirad, aber kein Dreirad, vorausgesetzt die Straße ist fest.

Armstrong verwendet bei seinem TRYK den Drehschemellenker unter dem Sitz, wie wir es auch von Wilsons Avatar her kennen; auch hatte unser erstes Picotrike einen solchen Lenker. Der geteilte Lenker wie bei C.G.Rassmussens Leitra ist aber die bequemste Form des Lenkers: sitzt man auf dem Sitz fallen die Hände wie von selbst an die Lenkhebel. Ein

Einschlafen der Hände hat es beim Picotrike bisher nie gegeben. Bremsgriffe für jeweils rechts und links sowie Lenkerendschalter für vorderes und hinteres Schaltwerk als auch der Daumenschalter für den Umwerfer am Vorgelege befinden sich an den Lenkhebeln, sodass die Hände immer an den Bedienelementen sind.

Nach dem Armstrongschen Prinzip (und natürlich dem physikalischen) sind am Pikotrike nur die Vorderräder unabhängig voneinander bremsbar; das Hinterrad muss im Bremsvorgang die Spur halten können und das gelingt nur mit frei drehendem Laufrad.

Rohre unseres symmetrischen Kreuzrahmens sind nahtlose Präzisionsrohre 50x1 mm und mit Neusilberhartlot gelötet; ab der zweiten Serie nahmen wir 50 x 1,5 mm und schweißten die Verbindungen mit dem WIG Verfahren. Beide Verbindungsarten sind möglich, letztere ist die bessere, weil eine Versprödung von Hartlotverbindungen durch Wechselbeanspruchung nach Jahren nicht auszuschließen ist.

Bauzeit in den Kursen ist mit 160 Stunden pro Einheit zu veranschlagen. Die beginnt mit dem Zuschneiden der Rohre, dem Fügen, dem Beschichten und endet mit der Montage. Lediglich die Sandstrahlarbeit wird in Auftrag gegeben.

Jochen Franke • Berufsschullehrer i.R., Bremen

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



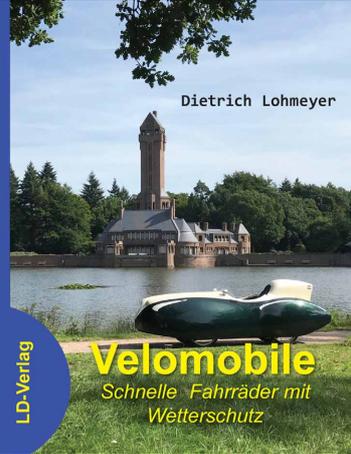
ISBN 978-3-9805395-4-2 • Euro 29.90

www.ld-vlg.de

Lohmeyer

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



LIEBRE 2018

LIEGERADWOCHENENDE IN
BREMEN



10. BIS 12. AUGUST 2018
ALTER CAMPINGPLATZ
AM UNISEE IN BREMEN



www.bremer-liegeradtreff.de

www.wstiffel.homepage.t-online.de

www.bremer-liegeradtreff.jimdo.com/liebre-2018/

Einladung zum Stiffel-Treffen

Text, Fotos: Dieter Hannemann

Werner Stiffel hat vieles zu erzählen: über Gemeinwohl, Globalisierung, gutes Leben und anderes. Seit 1950 verbessert Werner Fahrräder, später baute er Liegeräder und war Mitbegründer des HPV und sammelte jede erreichbare Information zu dem Thema Liegerad. Er konstruierte, baute und erprobte im Laufe der Zeit ungefähr 100 verschiedene Liegeräder mit 2, 3 oder 4 Rädern. Die dabei gesammelten Erfahrungen und Erkenntnisse flossen in verschiedene Schriften (z.B. Einfälle statt Abfälle) und auch auf seine Homepage ein.

Wie kam es zum ersten Stiffel-Treffen?

Die Oldenburger Liegeradgruppe hat auch einige Stiffel-Räder in ihren Reihen und ist immer wieder begeistert von Werners Ideen. Wie wäre es denn einmal, möglichst viele dieser Räder zusammenzubringen, die FahrerInnen zu Worte kommen zu lassen oder gar Werner selber zu erleben? Damit war 2017 die Idee zu einem Stiffel-Treffen geboren (Info Bull 195, Seite 8)!

Bald gibt es wieder ein Stiffel-Treffen!

Im Rahmen des LIEBRE 2018 sehen wir die Möglichkeit dieses Treffen wieder durchzuführen. Wir haben Zeit, es findet in der Nähe eines Bahnhofes statt und Werner kommt dazu.

Wir hoffen, dass viele Stiffel-Räder hierzu mit ihren FahrerIn-

nen nach Bremen kommen!

Vorläufiges Programm:

Samstag, 11. August

15⁰⁰ - 17⁰⁰ *Ausfahrt mit Stiffel-Rädern!*

ab 17⁰⁰ *Ausstellen der Stiffel-Räder - Abendbrot: Grillen auf dem LIEBRE*

ab 20⁰⁰ *Werner Stiffel erläutert die unterschiedlichen Liegeräder mit Studieren von Bauplänen - anschließend: Preisverleihung für unterschiedliche Räder (z.B. guter Zustand, pflegebedürftig, weiteste Anfahrt, ältestes Modell)*

Sonntag, 12. August

11⁰⁰ - 13⁰⁰ *Teilnahme an der »Großen Sonntagsausfahrt« des LIEBRE 2018*

Anmelden bitte über liebre@bremer-liegeradtreff.de. Das LIEBRE beginnt schon ab Freitag, schaut doch mal, ab wann ihr teilnehmen wollt. Fragen zum Stiffel-Treffen, Anmeldung eines Stiffel-Rads bitte an info@oldenburger-liegeradgruppe.de.



Protokoll der ordentlichen Mitgliederversammlung (oMV) des HPV Deutschland e.V.

Die oMV fand am 28.04.2018 in Germersheim auf der SPEZialradmesse statt.

Tagesordnung

1. Begrüßung, Feststellung der Beschlussfähigkeit
2. Bestimmung von Versammlungsleitung und Protokollführung
3. Bericht des Vorstandes
4. Bericht des Kassenprüfers
5. Entlastung des Vorstandes
6. Wahl der/des 2. Vorsitzenden
7. Wahl der/des Schatzmeisterin/Schatzmeisters
8. Wahl der/des Schriftführerin/Schriftführers
9. Verschiedenes, Ergänzungen zur Tagesordnung und Anträge

zu 1. Begrüßung, Feststellung der Beschlussfähigkeit

Michael Hänsch begrüßt die anwesenden Mitgliederinnen und Mitglieder des HPV Deutschland e.V. Gemäß § 7 der Satzung des HPV Deutschland e.V. wurde mindestens vier Wochen vor der oMV – und zwar in Info Bull 199 – termin-, form- und fristgerecht eingeladen. Michael Hänsch stellt die Beschlussfähigkeit fest und schlägt Michael Unterhalt als Versammlungsleiter vor.

zu 2. Bestimmung Versammlungsleitung und Protokollführung

Die Versammlungsleitung übernimmt Michael Unterhalt:

24 Ja-Stimmen 0 Nein-Stimmen 0 Enthaltungen

Die Protokollführung übernimmt Andreas Pooch. Er wird gewählt mit 24 Ja-Stimmen | 0 Nein-Stimmen | 0 Enthaltungen

zu 3. Der Vorstand berichtet über die Aktivitäten in 2017 und den Schwerpunkten für 2018

- Michael Hänsch erläutert die Zusammenarbeit europäischer Landesverbände. Roel van Dijk vom NHVPA hatte es initiiert und ein Treffen organisiert mit Rudi Coel (BHPC-Vorsitzender) und Michael Hänsch in Venlo (siehe auch Editorial in Info Bull 200). Die europäische Zusammenarbeit soll auf unsere Freunde in Großbritannien erweitert werden (mgl. Gedankenaustausch auf der HPV-WM in Kent im Juli 2018).

- Wie die Jubiläumsausgabe der Info Bull, die Nr. 200 zeigt, hat sich viel getan, seit der Umstellung auf Farbdruck und Querformat. Die Info Bull soll weiterentwickelt werden, das wurde auch auf der 2018er SPEZI auf einem Redaktionstreffen mit den Schweizer Redaktionskollegen kurz vor der oMV diskutiert. Weitere Infos dazu sollen zu gegebener Zeit folgen.

- Die Software der Mitgliederverwaltung bekommt einen Relaunch, um die Abbuchungsprobleme etc. in den Griff zu bekommen. An dieser Stelle sei eindrücklich der Geduld der Mitgliederschaft gedankt ange-

sichts von Doppelabbuchungen u.ä.

- Besonders zu erwähnen ist das Engagement aus Anlass des 200sten Geburtstages des Fahrrades in Mannheim. Dank der großen Unterstützung der Stadt und dem starken Engagement von Heike Bunte und Christoph Hipp war die HPV-Weltmeisterschaft in Mannheim ein markanter Punkt unserer jüngeren Vereinsgeschichte. Natürlich haben noch viele weitere Mitgliederinnen und Mitglieder zum Gelingen beigetragen, denen hier herzlich gedankt werden soll, die wir aber nicht alle namentlich nennen können.
- Zur Zeit haben wir 629 zahlende Mitglieder.

zu 4. Bericht des Kassenprüfers

Vor dem Kassenprüferbericht erläutert unser Schatzmeister Lutz Brauckhoff stellvertretend durch Michael Hänsch, dass er selber nicht persönlich vor Ort sein kann, über die finanzielle Lage. Einzelheiten sind der Anlage «Kassenbericht 2017» zu entnehmen. Resümierend ist festzuhalten, dass wir trotz HPV Weltmeisterschaft einen Überschuss in Höhe von ca. 3.100 € erwirtschaftet haben.

Die Abbuchungsprobleme werden erläutert sowie Bilanz und Einnahme-Überschuss-Rechnung vorgestellt.

Der Kassenprüfer hat am 24.04.2018 die Kasse geprüft und keine Mängel festgestellt.

zu 5. Entlastung des Vorstandes:

Es wird der Antrag gestellt, den Vorstand zu entlasten. Dem wird zugestimmt mit

24 Ja-Stimmen | 0 Nein-Stimmen | 0 Enthaltungen

zu 6. Wahl der/des 2. Vorsitzenden

Im Vorfeld der oMV 2018 wurde Michael Unterhalt von verschiedenen Personen gefragt, ob er diese Aufgabe übernehmen möchte. Michael Unterhalt stellt sich der Wahl und erläutert seine Ambitionen bezüglich seiner Vorstandsarbeit, falls er gewählt wird. Ihm ist die Stärkung eines europäischen Ansatzes wichtig und würde sich dafür einsetzen. Darüber hinaus möchte er sich in die Info Bull-Arbeit einbringen und regt an, daran zu arbeiten, die Info Bull auch als Abo-Zeitschrift anzubieten. Außerdem wird er zusammen mit Carl Georg Rasmussen (Leitra) und Helge Hermann (Räderwerk) das nächste Velomobile-Seminar organisieren. Abschließend erwähnt Michael Unterhalt noch das Thema Anhänger-Technik (Stichwort «Anhängers-DIN»), zu dem der HPV Deutschland europaweit tätig werden könnte/sollte (auch und gerade politisch).

Für die Dauer der Wahl übernimmt ein Mitglied des Plenums die Versammlungsleitung. Michael Unterhalt wird gewählt mit

23 Ja-Stimmen | 0 Nein-Stimmen | 1 Enthaltung | Michael Unterhalt nimmt die Wahl an.

zu 7. Wahl der/des Schatzmeisterin/Schatzmeisters

Im Vorfeld hat Lutz Brauckhoff gegenüber dem Vorsitzenden bereits

mitgeteilt, dass er die Aufgabe des Schatzmeisters weiter übernehmen und bei Zustimmung die Wahl auch annehmen würde.

Lutz Brauckhoff wird zum Schatzmeister gewählt mit
24 Ja-Stimmen | 0 Nein-Stimmen | 0 Enthaltungen | Lutz Brauckhoff
nimmt die Wahl an

zu 8. Wahl der/des Schriftführerin/Schriftführers

Im Verein ist nach Satzung immer noch die Aufgabe des Schriftführers (der Schriftführerin) zu besetzen. Für die nächste oMV wird angestrebt, die Satzung dahingehend zu modernisieren, diesen vereinsrechtlich nicht notwendigen Posten aus der Satzung zu nehmen. Bis dahin ist jemand zu wählen. Dafür stellt sich nach Umfrage unter der Teilnehmerschaft der oMV Andreas Herting zur Verfügung.

Andreas Hertting wird zum Schriftführer gewählt mit
24 Ja-Stimmen | 0 Nein-Stimmen | 0 Enthaltungen | Andreas Herting
nimmt die Wahl an

zu 9. Verschiedenes

Diskussion über die Art eines europäischen Engagements des HPV Deutschland

Die anwesende Mitgliedschaft befürwortet mehrheitlich nicht einen europäischen Dachverband, durch den der HPV Deutschland seine Eigenständigkeit verlieren könnte. Gleichwohl besteht Interesse daran, sich europäisch zu engagieren aber mit Beibehaltung unserer

Vereinsstrukturen (Stimmungsbild: überwiegende Mehrheit dafür bei einer Enthaltung).

Der zweite Vorsitzende hat freie Hand für sein europäisches Engagement. Sobald aber die Rechte der Mitgliederversammlung betroffen sind, muss diese eingeschaltet werden.

Uli Sommer stellt sich als Aktiver aus den Reihen der anwesenden Mitgliedschaft zur Verfügung als Ansprechpartner für «alternative Vergleichswettbewerbe». Dabei geht es ihm um alle möglichen Ideen für die Verbreitung der Bedeutung des Liegerades (Ideensammlung), um auch die Arbeit des HPV Deutschland bekannter zu machen.

Abschließend meldet sich noch Prof. Holger Jahn von der Fachhochschule Potsdam zu Wort. Er lehrt Produktdesign mit dem Schwerpunkt Mobilität und Gestaltung und bietet seine Unterstützung an im Rahmen seiner technischen Möglichkeiten an der Fachhochschule für HPV-Projekte (z.B. 3-D-Druck, auch in größeren Formaten).

Gegen 19:20 schließt die oMV 2018 nach rund 80 Minuten Dauer.



HPV Deutschland auf der SPEZI

Auf der diesjährigen SPEZI präsentierte sich der HPV Deutschland wie schon seit langen Jahren im Foyer der Halle 3. Der Teilstand mit dem Verkauf von gespendeten Fahrradzubehör und -ersatzteilen fand in diesem Jahr im Foyer statt und nicht draußen. Diese Lösung

ist besonders hinsichtlich der Personalbetzung positiv. Ergebnis: 1.115 €!

Bei der Standgestaltung war das rote Tuch ideal, um bei geringstmöglichem Dekoaufwand, die Garderobe und das Warenlager zu verstecken.

Weiterer Vorteil war es, das Tageslicht ausnutzen zu können.

Am Abend des ersten Messtages war dann die Mitgliederversammlung angesagt, das Plenum ist im Bild zu sehen sowie am Kopftisch von links: der neue Schriftführer Andreas Hertting, der Versammlungsleiter und neuer zweiter Vorsitzender Michael Unterhalt und Protokollführer Andreas Pooch.

Mobilität für Menschen

Text, Foto: Michael Unterhalt

Liebe HPVlerInnen,

ich möchte mich euch gern als neu gewählter 2. Vorsitzender des HPV vorstellen. Ich bin gelernter Kfz-Mechaniker, Maschinenbauingenieur mit Fachrichtung Fahrzeugbau und Konstruktion. Ich habe 20 Jahre bei verschiedenen Berufsfeuerwehren gearbeitet und bin seit 2013 als freier Berater tätig.

Ich fahre schon die meiste Zeit meines Lebens Fahrrad und habe kein Auto. Seit gefühlten ewigen Zeiten bin ich Mitglied im ADFC und VCD. Auch habe ich mich im »Volksentscheid Fahrrad« (mit der Entwicklung des Mobilitätsgesetzes für Berlin) eingesetzt. Im HPV war ich auch sehr lang Jahre.

Bin allerdings irgendwann ausgetreten, weil ich den Zwist zwischen den »Alltagsfahrern« und »Rennfahrern« leid war und die Ausrichtung in Richtung Rennen nicht mein »Thema« ist. Nun bin ich wieder eingetreten, da mit Michael Hänsch der HPV nun auch in eine politische Richtung geht und sich somit aktiv für eine Fahrrad- und HPV-freundliche Mitwelt einsetzt.



Folgende Themen möchte ich in den nächsten zwei Jahren zusammen mit EUCH angehen:

- verstärkte deutschsprachige Zusammenarbeit (D-A-CH),
- verstärkte europäische Zusammenarbeit, wie z.B. im ECF,
- Gründung eines Europäischen HPV Dachverbandes,
- verstärkte Vernetzung mit den verschiedenen Gruppen, die sich für aktive Mobilität einsetzen,
- aktive Öffnung des HPV für die verschiedenen Formen der durch

Menschenkraft angetriebenen Fahrzeuge - konkret in den Bereichen, die die Speabdeckt, also Lastenfahrräder, Anhänger, Falträder, Tandems..., um so den HPV breiter aufzustellen,

- Grundsatzfrage über die Höhe der Mitgliedsbeiträge und die Verwendung der Vereinsmittel starten und eine basisdemokratische Entscheidung herbeiführen,
- Info Bull als frei verkäufliches Jahresabo mit dem HPV und Future Bike als Großkunden (ich vermute eine große Zahl von Lesern, z.B. unter den Spezialbesucher, die an der Info Bull interessiert sind, ohne Mitglied werden zu wollen. Über eine größere Leserschaft können wir die Druckkosten pro Stück senken. Über eine größere Leserschaft erreichen wir viel mehr Menschen und können so auch neue Mitglieder gewinnen.
- Zusammenarbeit mit Fahrradukunft.de als «»win-win«»-Situation. Generierte Einnahmen können auch für die Redaktionsarbeit genutzt werden und so langfristig gute Artikel sichern helfen.



In diesem Sinn freue ich mich, gemeinsam mit EUCH meinen Beitrag für eine fröhliche und menschengerechte, aktive Mobilität zu leisten.

Euer Michael Unterhalt

↔ provisorisch Future Bike Schweiz HPV Deutschland Tandemclub Allgemein

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

liebe Leserin, lieber Leser,

bitte meldet der Redaktion Fahrradtermine, die hier noch reinpassen würden.

Future Bike Schweiz & Tandemclub

Verein Future Bike CH, Postfach, 4600 Olten • info@futurebike.ch
www.futurebike.ch • www.facebook.com/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 • Tel. 0 79 - 636 10 72

Kassier

Mathias Wolf • kassier@futurebike.ch

Tandemclub

Michael Döhrbeck

Web-News-Editor, Touren & Events

Andi Gerber • andi@futurebike.ch

Öffentlichkeitsarbeit, Koordination Info Bull, Socialmedia

Tilman Rodewald • Tel. 0 78 - 628 85 33 • info@futurebike.ch

Redaktion Info Bull, Web-News-Editor

Michael Ammann • infobull@futurebike.ch

Anlaufstelle Neumitglieder & Interessenten, Mitgliederverwaltung

Maja Meili • Tel. 0 44 - 768 21 54 • mitglieder@futurebike.ch

Tandemclub Kontaktadresse

Bernt Fischer • tandemclub.info@futurebike.ch

Tandemclub Tourensekretariat

Rana Gilgen

Review Future Bike CH - Zeitschriftenservice

Andreas Fuchs - Gutenbergstr. 24 - 3011 Bern

Vertreter in der WHPVA

Edgar Teufel • whpva@futurebike.ch

Archiv Future Bike CH

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

Webmaster

Ralph Schnyder • ralph@futurebike.ch

**HPV Deutschland e.V.**

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

Vorstand, 1. Vorsitzender

Michael Hänsch • Jordanstr. 35 • 40477 Düsseldorf • premier@hpvr.org

2. Vorsitzender

Michael Unterhalt • vize@hpvr.org

Schatzmeister

Lutz Brauckhoff - Grothusweg 15 - 44359 Dortmund • geld@hpvr.org
Volksbank Dortmund Nordwest • IBAN DE70 4406 0122 4100 7903 00
BIC: GENODEM1DNW

Mitgliederverwaltung

Adressänderungen bitte melden, ein Nachsendeauftrag gilt nicht für Info Bull!
mitglied@hpvr.org

Schriftführung

Andreas Herrting • federstift@hpvr.org

Redaktion InfoBull

Jan Kranczoch • redakteur@hpvr.org

Gebrauchtliegeraddatei

gebraucht@hpvr.org

HPV-Archiv & Layout Info Bull

Andreas Pooch • archiv@hpvr.org

Beauftragter Rekorde

rekorde@hpvr.org

Beauftragter WHPVA

info@hpvr.org

Boote – Human Powered Boats

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

Regionalpartner Bayern

Felix Hertlein • info@hpvr.org,

Berlin & Umland

Joachim Murken • info@hpvr.org

Südwestdeutschland

Hanno Hirsch • info@hpvr.org

Regionalpartner Österreich

Christof Waas • christof.waas@gmx.at



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



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



TRAIX


Circe Cycles



Seit über 20 Jahren das komplette Programm ...

RÄDERWERK

... und seit 2010 auch vielfach ausgezeichnet: Das Weltrekordvelomobil „Milan“!

Weltrekord R/W's Räderwerk, und was haben Sie davon?

Innen eine umfassende und kompetente Beratung, das – durch unsere große Anzahl – die Flexibilität und ungeliebte Fahrradmodelle Probe zu fahren. Und, da wir Fahrradler nicht nur verkaufen, sondern verstehen, beachten wir auch bei „verkaufsfähigen“ Fahrrädern unsere Komponenten gegenseitig aus, was wir mit dieser Qualität nicht zwingen sind. Darüber hinaus investieren wir in die komplette Einzelanfertigung von Behindertenrad bis zum rekordbrechenden Velomobil „Milan“.

Was es sonst noch nicht gibt – wir lassen es!

Und die „Milan-Familie“ wächst.

Der Milan 4.2 schließt nur dem Ex.

- Sitzrahmen einer zweiten Person
- großes Gepäckfach
- hervorragende Aerodynamik

Mehr Infos unter www.milan-velomobile.de



Fahrräder: Wir haben ständig über 25 Modelle von 8 Herstellern vorrätig.

Wir sind **BROMPTON** Excellence-Partner und bieten bei- und vollverwand an.



Der Milan im großen VR-Bereich!

Wir liefern Fahrradler und Komponenten unter anderem von:



bike REVOLUTION

Liegeräder · Velomobile · Zubehör

Vollgefederte Steintrikes

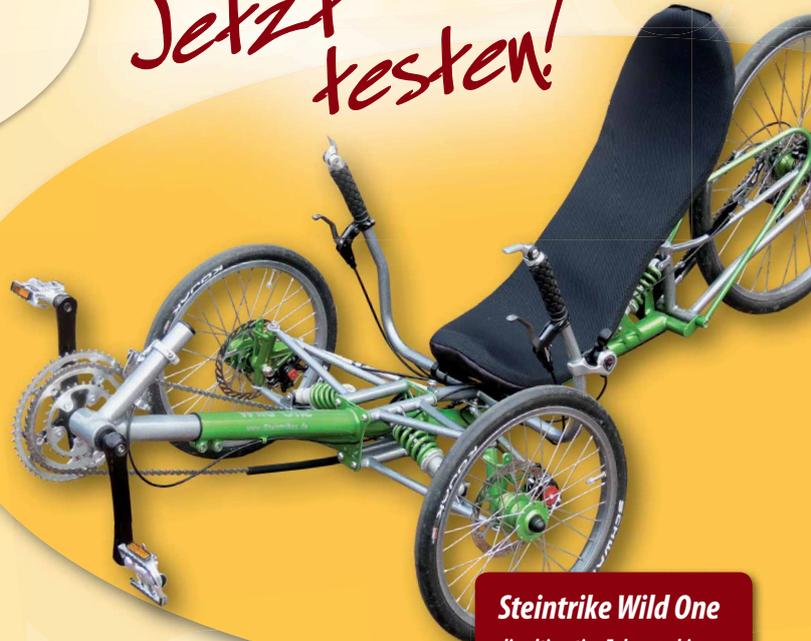
Mit den vollgefederten Trikes meistern Sie komfortabel alle Hindernisse. Ob für Alltag, Reise oder Freizeit – Sie sind immer bequem unterwegs!

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!!





Das Leben ist eine Kurve ...

... und das S-Pedelec von HP VELOTECHNIK auch im neuen Design schneller als der Fotograf

Das Jubiläumsjahr 2018 steht bei HP VELOTECHNIK im Zeichen des aufwändigsten Marken-Relaunchs unserer Geschichte. Firmenlogo, die Markennamen 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. Wie etwa die elegante Integration des 12-Gang-Getriebes von PINION auch ins neue S-Pedelec. Feiern Sie mit uns das 25-jährige Bestehen der Liegeradmanufaktur und lassen Sie sich die Jubiläums-Neuheiten von Ihrem Fachhändler zeigen. Oder fordern Sie Ihr kostenloses Liegerad-Infopaket jetzt 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