

Info Bull 202



August 2018

**Schwerpunkt:
Lastenrad**



Velomobile + Liegevelos am Zürichsee
Europäische HPV-Verbands-Zusammenarbeit

Erfahrungen mit DF bzw. Peregrin
Neue Rekorde von Alain Hinzen

Velomobilshow auf der Eurobike
Velomobilmitnahme im Reisezug

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 Die Gestaltung der Mobilität als Triebfeder unserer Gesellschaft...

Kultur

6 Michelangelo fährt Fahrrad! Oder: ECF-AGM 2018 in Mailand

10 Nachruf auf Christoph Hipp

14 Velomobil-Mitnahme im Reisezug? - Warum nicht?

30 Lastenradverleih aus dem Nordwesten

44 Velomobilshow auf der EUROBIKE

48 Fahrradgeschichte im Automuseum Wolfsburg

Technik

18 Das Lastenrad ist Schwerpunkt der Eurobike 2018

27 Neues Buch über Lastenräder

35 Erfahrungen mit dem Velomobil DF

36 Radkutsche - ein Interview

43 Ein Liegeveloanfänger auf dem Peregrin

Rennen und Rekorde

46 Neue Weltrekorde von Alain Hinzen

Reise

40 Erstes Velomobil- und Liegevelotreffen Zürichsee

Service

11 FuBi-Shop

28 Europäische Zusammenarbeit der HPV-Verbände

50 Termine

51 Wer macht was?

52 Impressum

Titelfoto: © Armac Garbe - Ich entlaste Städte - Lastenradtest.de



Schwerpunkt Lastenrad
18 EUROBIKE & Cargobikes
27 Neues Lastenradbuch
30 Lastenradverleih Nordwesten
36 Radkutsche: Interviewt

© Radkutsche

Die Gestaltung der Mobilität als Triebfeder unserer Gesellschaft...

Text, Foto: Michael Hänsch

da für setzte sich unser früherer Vorsitzender Christoph Hipp mit viel positiver Energie ein. Durch einen tragischen Verkehrsunfall haben wir ihn am 23.05.2018 verloren. Im Gedenken an Christoph Hipp hat Andreas Pooch einen Artikel zum Leben und Wirken von Christoph in diesem Heft verfasst.

Vom 13. bis 15. Juli fand die WM für HPVs in Großbritannien statt. Am Freitagabend vor einem Rennen gab es eine Andacht zum Gedenken an Christoph. Chris Hamilton, der Organisator vom britischen HPV, dem BHPC, beschrieb in einer Rede zu diesem Anlass einige Wegpunkte und Aktivitäten von Christoph. Eine Gedenkminute gab den Zuhörenden die Möglichkeit, das Gehörte zu reflektieren. Herzlichen Dank auch an unseren britischen BHPC für dieses Zeichen aufrichtiger Anteilnahme!

Bei dieser Weltmeisterschaft konnten wir den nächsten Schritt unserer europäischen Zusammenarbeit der HPV-Ländervereine gehen. Dafür trafen sich am Samstag Vorstandsmitglieder aus der Schweiz, Österreich, Niederlande, Italien, Groß-Britannien, Frankreich, Deutschland und Belgien (umgekehrte alphabetische Nennung). Unser Schriftführer Andreas Herting war auch dabei und wir danken ihm für sein Protokoll.

Ingo Kollibay kuratiert eine von ihm gestaltete Fahrradausstellung im Automuseum Wolfsburg, die bis zum 23. September besucht werden kann.





Eindrücke von meinem Besuch mit einer Führung durch Ingo am 30.06. finden sich in diesem Heft.

Weitere Themen in dieser Ausgabe sind Cargobikes bzw. Lastenräder. Bei der vom BHPC veranstalteten HPV-WM in der Grafschaft Kent trafen sich von nationalen HPV-Vereinen die Vorsitzenden und deren Vertreter für mehr internationale Zusammenarbeit. Wenige Tage vorher ging die Eurobike zu Ende mit einer von Andreas Pooch gestalteten Velomobil-Sonderschau.

Themen zur Mobilität prägen wesentlich Ihre und Eure Info Bull. Deshalb werden auch in den folgenden Ausgaben Entwicklungen bei den CargoBikes betrachtet. Die Vor- und Nachteile existierender Zusatzantriebe beleuchten wir in der nächsten Info Bull.

Aktuelle Zusatzantriebe sind elektrisch. Daran wird sich in Zukunft nichts ändern, dafür an den Energiespeichern. E-Mobilität gehört zu den Entwicklungen, die unsere Gesellschaft unabhängig von Zustimmung oder Ablehnung durchdringt. E-Mobilität betrifft Fortbewegung zu Lande, zu Wasser und in der Luft.

E-Mobilität ermöglicht Inklusion, Beispiele dafür sind Knieprobleme und Multiple Sklerose.

E-Mobilität müssen wir gestalten, damit alle Nutzen etwas davon haben. Nur wenn Gebäude-Eigentümer und -Nutzer sich dafür stark machen, dass Ladestationen genauso für Pedelecs geeignet sind wie für Autos, dann wird Diskriminierung verringert.

Nur wenn sich Fahrradfahrende politisch engagieren, dann verändert sich die Nutzung des öffentlichen Raums positiv.

Wir setzen uns damit auch für Fahrerinnen und Fahrer von Mobilitätshilfen ein. Warum werden Steckdosen in Zügen nur für Smartphones und Laptops an den Sitzplätzen eingebaut? Solche Steckdosen gehören auch in die Mehrzweckabteile, damit die Akkus von Rollstühlen und Pedelecs während der Fahrzeit bequem aufgeladen werden können.

Zu guter Letzt: Etliche von denen, die E-Mobilität vehement ablehnen, nutzen bedenkenlos WhatsApp, GPS-Navigation, Sprachassistenten oder Quantify-yourself-tools, ohne den damit einhergehenden Grad an Entmündigung zu reflektieren.

Wenn wir durch den Klimawandel langandauernde Dürreperioden (wie aktuell) haben, dann steht weniger Trinkwasser zur Verfügung, dafür mehr Solarstrom. Mit einem Solarstrom-Zusatzantrieb benötige ich als Fahrer deutlich weniger Trinkwasser und schwitze weniger.

Michelangelo fährt Fahrrad! Oder: ECF-AGM 2018 in Mailand

Text: Ruedi Müller – Fotos: ECF

Bekanntlich beschritt der bekannte Mailänder Maler Michelangelo für seine Zeit neue künstlerische Wege. Last but not least übte sein Malerei bedeutenden Einfluss auf niederländische, französische, spanische und deutsche Maler aus. Einfluss hatte auch die italienische Radfahrlobby FIAB auf den ECF genommen, als sie zur diesjährigen Mitgliederversammlung vom 18. - 20. Mai über Pfingsten nach Mailand einlud.

Mailand eine Fahrradstadt?

Wer an Mailand denkt, wird die Stadt sicherlich nicht primär mit Fahrrädern in Verbindung bringen. Man denkt an die Scala und die Kunstschaffenden, die diese Stadt hervorgebracht hat. Man vermutet eher tobenden, chaotischen, hupenden Verkehrswahnsinn denn verkehrsberuhigte Zonen mit Wohnqualität. Man vermutet eher ein schlecht ausgebautes öffentliches Nahverkehrsnetz und keine velogerechte Infrastruktur. Michelangelo wäre bestimmt auf das Velo gestiegen, wenn Karl Drais etwas früher auf der Bildfläche erschienen wäre. Dennoch: Mailand überrascht! Sicherlich ist die Stadt weit davon entfernt, eine fahrradgerechte Infrastruktur zu bieten. Sie verfügt über Plätze, die zum Verweilen einladen. Immer wieder

finden sich begrünte Hausfassaden. «Urban Gardening» steht der Stadt Pate, was sich besonders in einigen Stadtviertel ablesen lässt. Hier steht dann auch i.d.R. eine separate, besser ausgebaute Infrastruktur für den Veloverkehr zur Verfügung. Ob diese gleichzeitig auch sicher ist, wissen wir (jetzt) noch nicht.

Auftakt eines jeden Annual General Meeting (AGM): Ein Workshop... Es ist Tradition, dass der ECF vor jedem AGM, dass am Vortag ein Workshop für die Mitglieder stattfindet, um Wissen zu schaffen, zu bündeln und



das Miteinander zu stärken. Das Thema des diesjährigen Workshops war: «Die (Weiter-)Entwicklung der eigenen Organisation». Den Hintergrund für diesen Workshop bildete das «Leadership Programm 2018» des ECF. Hierbei geht es darum, die Mitgliedsverbände kontinuierlich und sukzessive in ihren (Vereins-)Prozessen zu begleiten und zu unterstützen. Im Rahmen einer Gruppenarbeit wurde analysiert, wie erfolgreich speziell durchgeführte Kampagnen zu bewerten sind, welchen Input man machte und wie groß bzw. klein der Output und die Resultate waren. Für die HPV-Verbände diente u. a. die Europastaffel EUSTAFF als Kampagne zur (Selbst-)Reflexion. Hierbei wurden speziell durch den ECF entwickelte Instrumente eingesetzt, um das Velo nach vorne zu bringen. Insgesamt ist der Workshop-Tag immer sehr inspirierend, weil der europäische Tisch reichhaltig mit Fahrradideen gedeckt ist.

Die ECF Mitgliederversammlung

Neben der Erfüllung der üblichen Aufgaben, wie Beschlussfähigkeit feststellen, Protokollführung bestimmen, Bilanz präsentieren usw. zeichnet sich die AGM dadurch aus, dass sie immer auch die Entwicklung des ECF zur Debatte stellt. Zentraler Aspekt des AGM 2018 war das Arbeitspapier «ECF-Vision 2030». Dieser Leitfaden setzt auf die Vision 2020 auf, die ja nunmehr schon erfüllt ist. Fragestellungen sind u. a., ob sich die Organisation European Cyclists' Federation in European Cycling Federation umbenennen soll, um sich besser von kommerziellen Akteuren zu unterscheiden. Ein wichtiger Aspekt ist, wie das Einbeziehen von Fußgänger- und Public-Transport-Verbänden vorangetrieben werden kann, um Aktive Mobilität in der Gesellschaft stärker zu verankern. Adam Bodor ist als hauptamtlicher ECF-Mitarbeiter spezialisiert auf EU-Verkehrspolitik und -vorhaben der Kommission sowie EU Förderprogramme zum Thema Fahrrad und Aktive Mobilität. Hierbei steht er den NGO beratend zur Seite, wenn diese Anträge auf EU-Förderungen für Kampagnen uvm. erhalten wollen. Ein



Höhepunkt bildet immer auch die Aufnahme von neuen Mitgliedern.

HPV Italien ist neues Mitglied im ECF

Propulsione Umana vertreten durch Giovanni Eupani und Renato Falzetti als Präsident sind neues Mitglied im ECF. Neben der anderen italienischen, national organisierten Organisation FIAB darf nun auch der italienische HPV als volles Mitglied am AGM teilnehmen und Einfluss ausüben. Wenn Manfred Neun als ehemaliger Präsident des ECF nach 13 Jahren Amtszeit (2005 - 2017) in Mailand die Bilanz zieht, dass der ECF reich an Fahrradkulturen und Vielfalt ist, dann trägt nun der italienische HPV auch seinen

Kultur

Teil dazu bei, dass zumindest Europa in punkto Fahrradvielfalt nach wie vor trumpfen kann, wenn das schon nicht die Nationalstaaten schaffen. Bemerkenswert ist auch der enorme Zuwachs an NGO aus osteuropäischen Staaten. Und diese lassen es krachen, indem sie kreative und mutige Kampagnen durchführen. Da werden sogar die großen, etablierten NGO neidisch!

Der Neue!

Der Vorstand des ECF hatte einen vorbildlichen Head-Hunting Prozess eingeleitet, um eine neue Präsidentin, einen neuen Präsidenten zu finden. Denn Manfred Neun hinterlässt einen großen Reifenabdruck bei hohem Reifendruck. Um das in HPV-Sprache zu übersetzen: Der Stundenweltrekord von Manfred liegt mindestens bei 200 km/h! Christoph Nadjorvski wurde glanzvoll gewählt - und ist herausgefordert. Christoph, Franzose mit mazedonischen Wurzeln, lebt und arbeitet als Vizebürgermeister und Verkehrsminister in Paris und hat sich schon sehr früh für das Thema «Fahrrad» in der Stadt eingesetzt. Nun wird er die «Vision 2030» im Wesentlichen vorantreiben und vor allem umsetzen müssen. Dass Frankreich so nebenbei endlich auch einen nationalen Radverkehrsplan erhält, passt dabei genauso gut aufs zu flickende Loch im Schlauch, wie das gut ausgebaute öffentliche Leihradsystem in Mailand.

Zur Nachspeise ein Ausflug nach Certosa di Pavia

Kein AGM ohne am Tag danach einen Ausflug in die nähere oder weitere Umgebung des Gastgebers! Neben einer Stadtrundfahrt auf eigenen oder ausgeliehenen BikeMe-Rädern der Stadt stand eine Velofahrt entlang dem Kanal Naviglio Pavese zur Auswahl. Die Kanalstrecke wird von den Milanesi gut genutzt. Kein Wunder, handelt es sich doch um einen der längeren Fahrradwege bei Milano, die gut ausgebaut sind. Andrea Scagni vom Cicloturismo FIAB Ciclobby führte uns gekonnt - er leitet immer

wieder Fahrradtouren - nach Certosa di Pavia. Hier kamen wir in den Genuss einer Führung und ließen uns Kirche, Kartause und das Leben am Ort erklären. Ein Reiz der Ausflüge ist stets auch der Gedankenaustausch über die Grenzen hinweg, was bei einem guten Risotto, einem Glas Wein gut gelang. Zurück in Milano reichte es gerade, uns bei den Colonne di San Lorenzo an die Hauswände unter Dachvorsprünge zu drücken, um Zeugen eines heftigen Platzregens mit Hagel als Zugabe mitzerleben. Ein gelungener Ausflug will auch ein pointiertes Ende haben.

www.ecf.com/who-we-are/structure/annual-general-meeting



Velomobile und Elektroantriebe von *akkurad*



Kräftiger Nabenmotor
mit Rekuperation



Tretlagerantrieb
die Nachrüstlösung
für fast alle Räder



Kleiner Nabenmotor
für alle Radgrößen

Der neue Sunrider
schön und wartungs-
freundlich
auch mit E-Antrieb bis
25 oder 45 km/h

**Alleweder4 &
Alleweder6**
bewährt und preiswert
optional mit E-Antrieb
auch als Bausatz



Akkurad GmbH • Bonner Wall 33-35 • 50677 Köln • Tel 0221 320 91 240 • info@akkurad.com

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.

NEU Futurebike Bilderdienst/Digitalarchiv
Bilder von Futurebike-Events
Anfragen und Einsendungen an media@futurebike.ch

Nachruf auf Christoph Hipp

Text: Andreas Pooch

Am 23. Mai ist unser langjähriger HPV-Aktivist Christoph Hipp nach einem tragischen Fahrradunfall verstorben. Als im Velomobilforum die Meldung «Velomobilmfahrer bei Unfall gestorben» auftauchte, hatte mancher schon im Stillen befürchtet, es könnte Christoph Hipp gewesen sein, der den tödlichen Unfall erlitten hatte.

Die Befürchtungen bewahrheiteten sich dann leider, als Christophs Ehefrau Heike Bunte das schlimme Geschehen bestätigte. Da konnte man dann erst Mal vor den Kopf gestoßen sitzen und zu begreifen versuchen, was passiert war. Heike und Christoph waren mit ihren Velomobilen auf einer längeren Radtour südlich von Hildesheim unterwegs, als der Unfall von Christoph mit einem Auto passierte. Wegen der Schwere der Verletzungen wurde er dann per

Rettungshubschrauber in die Hannoveraner Uniklinik geflogen, wo er dann verstorben ist.

Angesichts des jähen Endes dieser gemeinsamen Radtour ist es müßig, die Ursachen zu diskutieren. Es ist tragisch, weil Christoph sich stets und vor allem auch als HPV-Aktivist für eine sichere und fahrradfreundliche Mobilität eingesetzt hat.

Ein wesentlicher Charakterzug von Christoph, der 1962 im Südharz geboren worden ist, war der Einsatz für andere. Nach dem Studium der Sozialökonomie ging er zur Firma Lufthansa und war beteiligt an der Gründung des ersten gesamtdeutschen Betriebsrates. Da das Fahrrad immer schon ein wichtiges Thema war, engagierte er sich zum Beispiel für die Aktion «Mit dem Fahrrad zur Arbeit» von AOK und ADFC.

Im Jahr 1989 erfüllte sich Christoph einen lange gehegten Wunsch, den Kauf seines ersten Liegerades, ein Horizont Fast von Zweirad und Zukunft in Hamburg. Heike Bunte absolvierte übrigens von 1991 bis 1994 eine Ausbildung zur Zweiradmechanikerin bei Zweirad und Zukunft. Damals



fuhren die Z&Z-Azubis noch auf Rennen wie z.B. HPV WMs oder –EMs oder auf die Tour de Sol, für die Bernd Bleckmann einen elektrischen Schubanhänger für seine Liegeräder entwickelt hatte.

Auf einer ADFC-Radtour nach Lüneburg fiel Heike dann zum ersten Mal Christoph auf, der auf seinem Horizont Fast unterwegs war. Während einer Radtour an die Nordsee «funkte» es dann zwischen den beiden. Es sollte dann aber noch eine ganze Weile dauern, bis sie einen gemeinsamen «Fahrradhaushalt» in Hamburg grün-



SPEZI 2009 - Christoph & Andreas am Infostand des HPV Deutschland



Fotografieren auf dem Lausitzring - 2015

deten. Und das Horizont Fast sollte natürlich nicht das einzige Liegerad bleiben.

Wenn man sie besuchte, gab es stets etwas zu entdecken, ob Fahrraddevotionalien, Ersatzteile oder komplette Liegeräder. Da musste man seinen Übernachtungsplatz schon einmal mit Tiefliegern und Faltrad teilen. Durch das Liegeradinteresse war natürlich auch der Weg zum HPV Deutschland nicht fern.

Im Jahre 2002 gab es eine Krise im HPV-Vorstand. Diese konnte dann auf der Mitgliederversammlung 2003 gelöst werden, weil Christoph Hipp bereit war, für das Vorstandsamt zu kandidieren. Und es sollte durch seine Wahl zu einer Professionalisierung in der Vorstandsarbeit kommen und zu einer Renaissance von sportlichen Veranstaltungen. Christoph schaffte es durch seine auf die Menschen zugehende Art, die Aktiven zu motivieren,

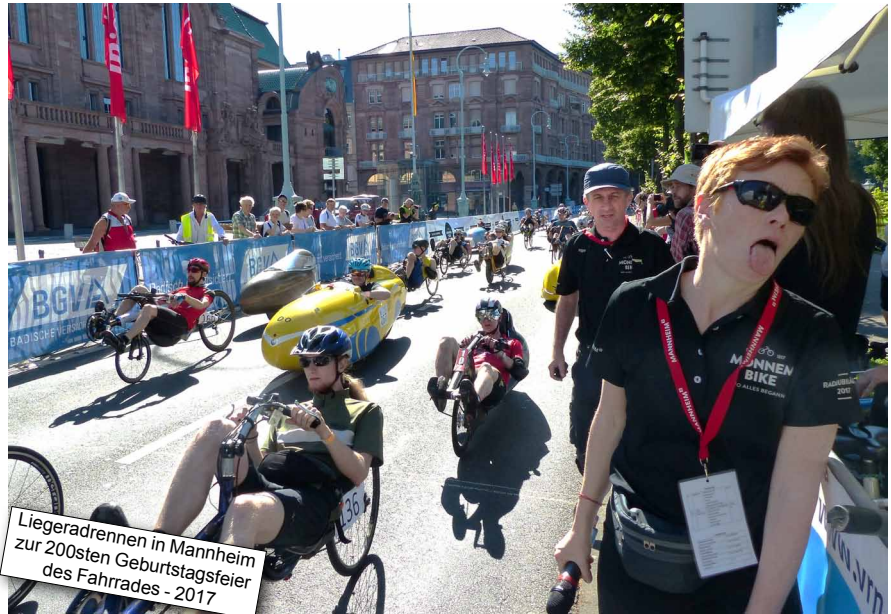
gemeinsam neue Ideen durchzusetzen, ohne dass er autokratisch regierte. Christoph und Heike waren etwa die treibende Kraft, die HPV-Weltmeisterschaften nach Leer in Ostfriesland zu holen. Ein idealer Austragungsort, wie sich bald zeigte.

Aber nicht nur solche Großveranstaltungen waren seine Sache. Im Jahr 2000 war er auch maßgeblich beteiligt an der Ausrichtung der EUSTAFF, die Europaweite Liegerad-Staffel-Fahrt, die der Öffentlichkeit nicht nur die Leistungsfähigkeit des Liegerades demonstrieren sollte sondern ebenso die Rolle des Fahrrades für einen umweltfreundlichen und nachhaltigen individuellen Nahverkehr.

Im Jahre 2011 übernahm dann Heike Bunte den Staffelstab von Chri-



Liegeradrennen in Leer - Christoph nahm gerne die Start-Ziel-Flagge in die Hand und kommentierte das Renngeschehen



Liegeradrennen in Mannheim zur 200sten Geburtsstagsfeier des Fahrrades - 2017

stoph und setzte als einen neuen Schwerpunkt die Beteiligung am ECF und auf den Velocity-Konferenzen, um die Bedeutung des Liegerades in Politik und Verwaltung bekannter zu machen. Für dieses Aktivitäten konnte Heike auch die Future Biker mit ins Boot holen und den niederländischen HPV-Verband. Trotzdem blieben Renn- aber auch Rekordveranstaltungen auf der

Agenda. Und im Hintergrund war stets Christoph Hipp mit von der Partie in der Organisation und als stets ansprechbarer Helfer vor Ort.

Zum Beispiel auf dem Lausitzring, auf dem im Laufe der Jahre etliche Weltrekorde gefahren worden sind, zum Beispiel der Weltrekord von Christian von Ascheberg (†), der 2010 in 24 Stun-

den 1.219 km im Milan gefahren war. Wichtig war Christoph auch der Weltrekord von Petra von Fintel, die – ebenfalls auf einem Milan am 12.07.2015 in 24 Stunden 1.011 km erreichte. Zwischen Christian von Ascheberg und Christoph Hipp bestand eine enge Verbindung. Mit Christian hat Christoph maßgeblich mitgewirkt an der Weiterentwicklung der WHPVA und an



Die verantwortlichen Organisatoren Christoph und Heike in Leer - 2013

einem Ausbau des Rekordbereiches.

Trotz des Rennengagements war Christoph aber nicht fixiert auf Leistungsschauen sondern sie waren Mittel zum Zweck, eben für eine Bewußtseinsänderung im individuellen Verkehr in Richtung ökologischer, nachhaltiger, menschenfreundlicher. Selbst im direkten Umfeld hat er sich bei seinem Arbeitgeber der Stadtreinigung Hamburg dafür eingesetzt, dass eine Dienstradfinanzierung über Jobrad möglich werden kann.

Christoph konnte die erste Stadtrad-Leihstation in Hamburg initiieren und zwar auf dem Gelände seines Arbeitgebers, der Stadtreinigung Hamburg! Bei all den Aktivitäten für andere Sportler war Christoph natürlich auch selbst sportlich unterwegs. Zum Beispiel ist er gerne Brevets gefahren,



Die Lausitzring-Rekordwochenenden waren fester Bestandteil der Orga-Aktivitäten

etliche Male etwa die Liegeradfahrt Hamburg – Berlin .

Gerade nach einer schweren Darmerkrankung, die er überwunden hatte, war es Christophs Ziel gewesen, 2019 Paris-Brest-Paris mitzufahren. Brevets mit 200, 300 und 400 Kilometern (u.a. Voraussetzung für eine Teilnahme an PBP) hatten Christoph und Heike bereits absolviert. Der 600er stand an und beide wollten noch ein paar Höhenmeter im Harz absolvieren, als dann leider der Fahrradunfall dem ein Ende bereitete.

Wir werden Christoph vermissen und wünschen Heike und den Angehörigen viel Kraft, um über diesen schmerzlichen Verlust hinwegzukommen.

Velomobil-Mitnahme im Reisezug? - Warum nicht!

Text, Fotos: Jürgen Eick

«Angebot schafft Nachfrage» lautet das bereits von Jean Baptiste Say (1767 - 1832) formulierte Theorem, das sich gut anhand der stetig steigenden Zahl von Reisenden der Deutschen Bahn nachvollziehen lässt, die ihr Fahrrad im Zug mitführen.

Die Möglichkeit, beim gewählten Verkehrsmittel bedarfsgerecht variieren zu können (Multimodalität), wird zunehmend wahrgenommen und entlastet die Straßen.

Ob die Multimodalität auch bei «Velomobil im Reisezug» möglich und sogar attraktiv ist, versuchen einige von uns Altvelomobilisten seit vielen Jahren immer wieder zu testen. Die hierbei gemachten Erfahrungen haben uns bisher noch nicht entmutigt. Allerdings sollten Nachahmer auf Überraschungen gefasst sein und die Flinte nicht gleich ins Korn werfen, wenn dabei die eine

oder andere Hürde genommen werden muss. Auch ein wenig Lust an Abenteuern beim Reisen kann nicht schaden.

Unter Velomobilisten dürfte der Wunsch, ein Leben ohne eigenes Auto führen zu können, vergleichsweise stark verbreitet sein. Aber auch diese menschliche Spezies gerät ab und zu in Situationen, in denen sie ihr Ziel nicht wie gewünscht rechtzeitig per Velomobil erreichen kann und deshalb die Bahn benutzen möchte. Ein solcher Fall trat mal wieder ein, als Carl Georg Rasmussen, Hersteller der Leitra, sich von Kopenhagen aus auf den Weg zur SPEZI 2018 in Germersheim gemacht hatte. Ab Kiel hatte ihn sein alter Kunde und Freund Marco begleitet, der auch schon über 400.000 Leitra-Kilometer in Alltag und Urlaub gesammelt hat.

Carl Georg verband mit der Fahrt ein «Experiment» (wie er es bezeichnete): Er wollte den Elektrohilfsantrieb eines amerikanischen Herstellers einem Dauertest unterziehen. Wegen zu-

1



297 Lebensjahre auf

nehmender Probleme mit dessen elektronischer Steuerung war er in Kassel Hbf. mit seiner Leitra in das große Fahrradabteil im Doppelstockwaggon eines Regionalexpress gerollt und hatte die 200 km lange Strecke nach Frankfurt problemlos «multimodal» bewältigt.

Ab Rüsselsheim bildeten wir für die letzte Tagesetappe zur SPEZI ein Viererteam und die 115 km bis Germersheim bei herrlichem Frühlingwetter waren reiner Genuss 1. Ohne Neid erlebten wir dabei, wie uns zwischen Lorsch und Viernheim eine niederländische Velomobilkolonne mit

Tour zur Spezi 2018



gleichem Ziel wie wir, jedoch deutlich höherem Tempo, überholte.

Die perfekt organisierte und gut besuchte Spezialradmesse war wieder ein velomobilistischer Höhepunkt des Jahres.

Während Marco bereits am Sonntag frühmorgens die Heimfahrt nach Kiel antrat und am gleichen Tag noch bis Bacharach kam, ließen Anne-rose und ich es für unsere Heimfahrt gemütlicher

angehen. Carl Georg kam erst am Montag mit immer noch defekter Motorsteuerung wieder in Rüsselsheim an, von wo er «multimodal» weiterfahren wollte.

Für die Reservierung in einem Intercity reichte die Zeit nicht mehr aus. Deshalb kaufte er übers Internet ein sogenanntes Quer-durchs-Land-Ticket (44 € + 5,50 € fürs Fahrradticket), mit dem ausschließlich in Nahverkehrszügen ein Tag lang durch Deutschland gereist werden kann. Also waren bis zur Grenze in Puttgarden Umstiege in Frankfurt, Kassel, Göttingen, Uelzen und Lübeck erforderlich. Glücklicherweise würde ein Feiertag (1. Mai) Reisetag sein und deshalb die Fahrkarte bereits ab Mitternacht und nicht erst ab 9 Uhr gelten.

Kurz vor vier Uhr morgens müssen zwei über Achtzigjährige eine mit Motor ausgerüstete und mit zwei Akkus und reichlich Reisegepäck beladene Leitra treppab und treppauf zum Bahnsteig in Rüsselsheim schleppen, weil der Aufzug defekt ist. Das Hilfsangebot zweier junger Männer, die von einem Fest auf dem Heimweg sind, wird dankend abgelehnt, weil die Gefahr zu groß ist, dass dabei wegen mangelnder Übung beim Transportieren wichtige Leitrateile zu Bruch gehen.

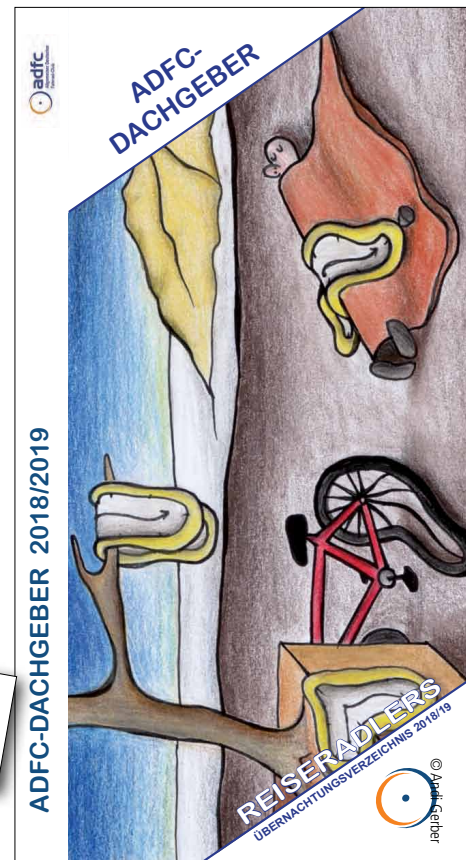
Einstieg in die nahezu menschenleere S-Bahn und Ausstieg im Tiefbahnhof Frankfurt könnte auch eine Person allein bewältigen. Frohgemut rollen wir das Velomobil zum Aufzug, der uns zur Erdoberfläche befördern soll. Doch der ist außer Betrieb. Rolltreppe kommt nicht in Betracht. Bleibt nur das Treppenhaus am Bahnsteigende, von Reisenden kaum benutzt und den allfälligen Übernachtungsgästen des Bahnhofs vorbehalten. Als wir endlich die 108 Stufen (ich habe sie gezählt!) geschafft haben, hat der erste geplante Anschlusszug längst den Bahnhof verlassen.

Auf einer Bank sitzend erwarten wir die Bereitstellung eines Zugs der Hessischen Landesbahn nach Kassel, die diese Strecke im Wechsel mit der DB bedient. «Die Strecke ist mehrfach Leitraerprobt» denken wir. Nicht so aber eine Zugbegleiterin, die unser «Gepäck» schon seit einiger Zeit misstrauisch betrachtet. Ich hätte es mir fast denken können: Kaum ist der Triebwagenzug eingerollt und wir schicken uns an, die Leitra einzuladen, tönt ein lautes «Halt» aus befehlsgeohntem Mund. Aha! Wir werden um eine Diskussion nicht herum kommen. Diese gipfelt darin, dass eine Art Transportkommissar per Handy geholt wird, der uns klar zu machen versucht, dass die Leitra nicht transportiert werden könne, weil sie «die Zugangstür, den freien Durchgang und den Toilettenzugang versperren» würde. Das ist unsere

Chance. Mit einem «wir können Ihnen beweisen, dass nichts versperrt wird» haben wir die Leitra im Nu auf dem vorher anvisierten Platz, wo sie so gut hinpasst **2**, dass auch bei bösestem Willen niemand sagen könnte, sie würde irgendjemanden behindern. Das Wort «genehmigt» fiel anschließend zwar nicht. Es war eher eine zähneknirschende Zustimmung.

Carl Georg und ich konnten uns in Ruhe voneinander verabschieden. Alle weiteren Umstiege wurden weder durch defekte Aufzüge noch unwillige Zugbegleiter(innen) verhindert. Allerdings scheiterte der vorgesehene letzte Umstieg an der viel zu schmalen Wagentür des Zugs nach Puttgarden, so dass gegen 17.30 Uhr Carl Georgs multimodaler Reiseabschnitt in Lübeck beendet war.

Fazit: Das Quer-durchs-Land-Ticket ist eine preiswerte Möglichkeit, ein Velomobil an einem Tag ziemlich weit durch Deutschland zu transportieren, wenn Zeitmangel oder andere Gründe vorliegen, die der Fahrt per Pedale entgegenstehen. Oft geht es dabei nicht ohne Körper- und manchmal sogar nicht ohne Überzeugungskraft.



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



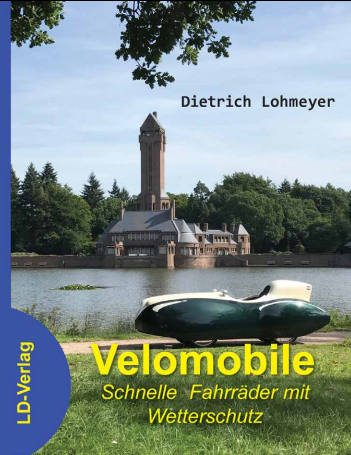
ISBN 978-3-9805395-4-2 • Euro 29.90

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

Das Lastenrad ist Schwerpunkt der Eurobike 2018

Text/Fotos: Andreas Pooch

Wie in den Jahren zuvor ist die E-Mobilität das große Thema in Friedrichshafen, so auch in diesem Jahr, in dem nicht nur wegen des vorverlegten Messetermins einiges anders ist, als ich den vielen Jahren zuvor. Die E-Mobilität wurde in die Halle A1 verlegt und dort auch die Cargohersteller integriert.

Die technischen Lösungen im Cargobereich sind so vielfältig geworden, wie die Einsatzbereiche, für die solche Fahrräder mittlerweile eingesetzt werden können. Hier steckt viel Innovation im Fahrradmarkt. Dass dies so ist, hängt mit der Kundschaft zusammen, die diese Konzepte für sich und ihre Einsatzwünsche entdeckt.

»Das europäische Experten-Netzwerk Cyclelogistics hat in einer Studie¹ errechnet, dass mehr als die Hälfte aller innerstädtischen privaten und gewerblichen Transporte auf Lastenräder mit Elektroantrieb verlagert werden könnten. Das Potenzial von Cargobikes für die Erreichung von Klimazielen ist enorm: Wenn nur eine von 1000 innerstädtischen Transportfahrten auf das Fahrrad verlagert wird, würde das in der EU jährlich über 37 000 Tonnen CO² einsparen«. Dabei ist es nicht alleine der Umweltschutzgedanke, der beispielsweise Logistikdienstleister oder Handwerksbetriebe

in den Städten zunehmend in den Fahrradsattel steigen lässt. Lastenräder sind mit ihrer Zuladung von teilweise über 150 kg kaum weniger leistungsfähig als ein vergleichbares Kraftfahrzeug, gleichzeitig aber deutlich platzsparender und wendiger im innerstädtischen Verkehr.

Ein Vorreiter nicht nur bei der gewerblichen Nutzung von E-Bikes ist die Deutsche Post AG, die mit ihrem Tochterunternehmen Streetscooter inzwischen auch zum vielbeachteten Hersteller (und Eurobike-Aussteller) professioneller Lastenräder avanciert ist.

Der Elektroantrieb ermöglicht im Cargobereich ungeahnte Möglichkeiten für Fahrzeugkonstruktionen, Zubehörteilen und Anbauten, um aus dem Gefährt zum Beispiel einen Marktstand zu machen. Man muss ja nicht mehr in erster Linie auf das Gewicht des Fahrzeuges achten, sondern kann sich Optionen und der Variabilität der Modelle widmen. Das kann aber auch dazu führen, dass man gar nicht mehr erkennen kann, ob es sich noch um ein Fahrrad handelt. Je nach Spezialanwendung verschwimmen die Grenzen zum Automobilbereich bzw. zu spezialisierten Arbeitsfahrzeugen.



[1] www.cyclelogistics.eu/docs/111/CycleLogistics_Baseline_Study_external.pdf



AddBike

Mit dem AddBike-Anbauteil kann man aus seinem herkömmlichen Zweirad ein Lastentrike bauen, ohne größeren Aufwand. Einfach das Vorderrad aus der Gabel nehmen und dann das Lasten-Kit an die Gabel klemmen. Installationszeit ca. 10 Minuten. Als Ergänzung gibt es Zubehör für Kindertransport oder für den Einkauf in verschiedenen Varianten.

www.addbike.fr



Bikelecing – BKL Box

Die Spanische Firma BKL aus Sevilla bietet sowohl zwei- als auch dreirädrige Fahrzeuge an. Das BKL Box bietet eine verschließbare Box hinter dem Sattel an und das Transportvolumen variiert von 300 bis zu 550 Litern.

www.bikelecing.com



Chike

Das kompakte Chike (Länge unter zwei Meter) ist als Kurvenleger ausgelegt und zusammen mit dem relativ geringen Radstand sehr wendig. Wegen der Gesamtbreite von nur 73 cm kann man mit dem Chike auch schmale Fahrradwege problemlos befahren. Das Neigefahrwerk ist gefedert und verschafft dadurch Fahrsicherheit und Bequemlichkeit, etwa für den Kindertransport. Durch den modularen Aufbau und die verschiedenen Cargo-Zubehöerteile kann das Chike vor dem Start im Handumdrehen dem Einsatzzweck angepasst werden.

www.chike.de



Yuba Supermarché

Der Long John von Yuba heißt Supermarché. Die Ladefläche des kann u.a. mit einer Bambusbox nachgerüstet werden, in dem zum Beispiel die Kinder transportiert werden können. Eine Zuladung von 136 kg ist möglich.

www.yuba-europe.com



Streetscooter

Die StreetScooter GmbH ist eine 100%ige Tochter der Deutsche Post DHL Group und baut in Aachen Elektro-Transport-Fahrräder. Das «Workbike» und das «Worktrike» wird nicht nur durch die Post genutzt. Unterschiedlichste Aufbauten erlauben die verschiedensten Einsatzzwecke der Fahrräder. Beim Kaffee-Röster-Trike handelt es sich um eine Cooperation zwischen Streetscooter und der Rösterei, damit die Aufbauten auf und zum Trike der StreetScooter GmbH passen.

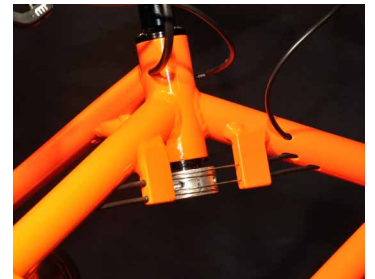
www.streetscooter.eu



Radlader

Cargo Bike Monkeys Rainer Hovemann bietet mit dem Radlader ein äußerst leichtes Lastenzweirad an (18 kg). Er gibt als Zuladungskapazität immerhin 180 kg an. Der Rahmen wird in Athen gefertigt und das Rad in Münster montiert.

www.cargomonkeys.com





Babboe

Die Niederländische Firma Babboe hat sich auf Lastenfahrräder für den Kindertransport spezialisiert. Ausgangspunkt der Entwicklungen war eine Gruppe von Eltern, die sich 2005 zusammengetan hatten, auf der Suche nach dem idealen Lastenfahrrad. Inzwischen werden sieben verschiedene Zwei- und Dreiräder mit entsprechenden Aufbauten angeboten.

www.babboe.com



Icai

Die Adomeit Group GmbH aus Berlin bietet unter anderem das Icai an, ein vierrädriges Transportgefährt mit Knicklenkung. Das Fahrzeug ist insgesamt 3,72 m lang, bei einer Höhe von 2,18 m und einer Breite von 0,95 m. Als Option gibt es noch eine aufstellbare Fahrerkabine, so dass der Nutzer im Trockenen sitzt.

www.icai.de



© Messe Friedrichshafen

Urban Arrow – Shorty - Tender

Die Amsterdamer Urban Arrow wurden 2010 gegründet und sind eine andere große Lastenradfirma aus den Niederlanden. Bei den öfter mit Designawards auf der Eurobike prämierten Rädern wurde auf Modularität Wert gelegt, um unterschiedlichen Nutzungsformen zu genügen. Der Elektroantrieb war von Anfang an Bestandteil des Konzeptes. Wie der Name beschreibt, handelt es sich beim Shorty um ein kompaktes wendiges Rad, in dem trotzdem viel Gepäck, ein großer Einkauf oder Kinder transportiert werden können. Bei den Dreirädern (Tender) handelt es sich um Schwerlastfahrzeuge, bei denen unterschiedlich lange Frontladeflächen angeboten werden (1000 mm, 1500 oder 2500).

www.urbanarrow.com



Douze Cycles

Die französische Firma bietet auch einen zweirädrigen Frontlader an. Clou dabei ist aber, dass das Vorderteil auswechselbar ist. Es gibt Ladeflächen mit 400, 600 oder 800 mm Länge sowie dazu noch verschiedene Aufbauten. Die Teilbarkeit erlaubt auch die platzsparende Unterbringung oder den platzsparenden Transport des Transportrades z.B. im Zug.

www.douze-cycles.com



© Walk & Bike Company

The Walk & Bike Company – Salamander

Das Salamander hat dank seiner Innovationen auf der diesjährigen Designpreisvergabe auf der Eurobike einen Award gewonnen. Bei diesem Fahrzeug handelt es sich um eine äußerst geschickte Kombination aus Fahrrad und Kinderwagen. Die Funktionsänderung ist blitzschnell möglich, z.B. um in enge Hausflure zu kommen oder das Fahrzeug im ÖPNV mitzunehmen.

www.wike.ca



XCYC Pickup Cycles - XCYC

Bei den XCYC-Lastendreirädern aus Calw ist die Ladefläche hinter dem Sattel platziert. Die Pickups fallen durch die sehr stabilen kleinen Hinterräder auf (10 Zoll, 12 Zoll). Optisch gewöhnungsbedürftig, versprechen sie im Verein mit dem stabilen Rahmen eine satte Zuladung von bis zu 250 kg.

www.xcyc.de



Multi-Cycles - Muli

Das Muli stammt aus Driedorf ist mit 195 cm Länge sehr kompakt. Der vor dem Lenker angebrachte Klappkorb im Ladebereich hat ein Volumen von rund 100 l und erlaubt eine Zuladung von 70 kg. Für den Kindertransport gibt es entsprechende Einsätze.

www.muli-cycles.de



Easy Design Technology – Kiffy

Aus Saint-Cyprien in Frankreich stammt das Kiffy. Es ist ein Kurvenleergedreirad, weshalb die Breite des Fahrzeuges gering gehalten werden kann. Auch kann es platzsparend zusammengelegt werden, so dass es in jede Hausflurecke passt. Neben der Standardversion gibt es das eKiffy, das Professional, das Golf- und das Family-Kiffy mit den dem Einsatzbereich angepasstem Zubehör.

www.easydesigntechnology.com



Centaur Cargo – Centaur Trike Swing

Und schon wieder ein niederländischer Anbieter, hier aus Amersfoort. Die Firma wirbt mit dem Slogan «Last Mile Delivery Cargobikes» und bewirbt damit die Einsatzchancen ihrer Lastenzwei- und –dreiräder auf der letzten Meile der Lieferkette. In den Städten verstopfen die Kleintransporter die Straßen rund um den ständig wachsenden Lieferverkehr. Hier schafft das Cargobike oder –trike die idealen Lösungen.

www.centaurcargo.com



© DLR

Lastenradtest

Mit dem Projekt «Ich entlaste Städte» will das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt das Lastenrad als clevere Transportalternative bekannt machen. Dabei richtet das DLR sich gezielt an professionelle Nutzerinnen und Nutzer. Mit 23 Lastenradmodellen in fünf Bauformen und 150 Testrädern sollen im Praxistest bei hunderten Unternehmen und öffentlichen Einrichtungen konkrete Anstöße für eine umweltgerechte Verlagerung des Verkehrs geliefert werden. Ganz nach individueller Transportanforderung werden verschiedene Lastenradmodelle, darunter auch besonders Einsteiger-freundliche Versionen, ohne hohe Investitionskosten zur Verfügung gestellt. Im Rahmen eines Forschungsauftrags wird Projekt vom DLR wissenschaftlich begleitet. Gefördert wird das Projekt vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau- und Reaktorsicherheit.

www.lastenradtest.de

Car Go! Bike Boom !!!

Das neue Buch aus dem Maxime-Verlag zum Thema vom Autorenduo Juergen Ghebregziabier und Eric Poscher-Mika kann man ohne Frage als Standard-Werk zum Thema Lastentransport per Pedale bezeichnen. Wer sich umfassend zu dieser Fahrradspezies informieren möchte, ist hier genau richtig.

Der Untertitel «Wie Transporträder unsere Mobilität revolutionieren» fasst zum einen gut die Ambitionen des Autorenduos zusammen, die auch sonst in diesem Fahrradbereich unterwegs sind. Zum anderen verdeutlicht es die Chancen, die eine Nahmobilität vor allem auch in unseren engen Innenstädten haben könnte, wenn sie auf dem Lastenrad basieren würden. Das Messeangebot an unterschiedlichen Modellen spiegelt das genau wieder.

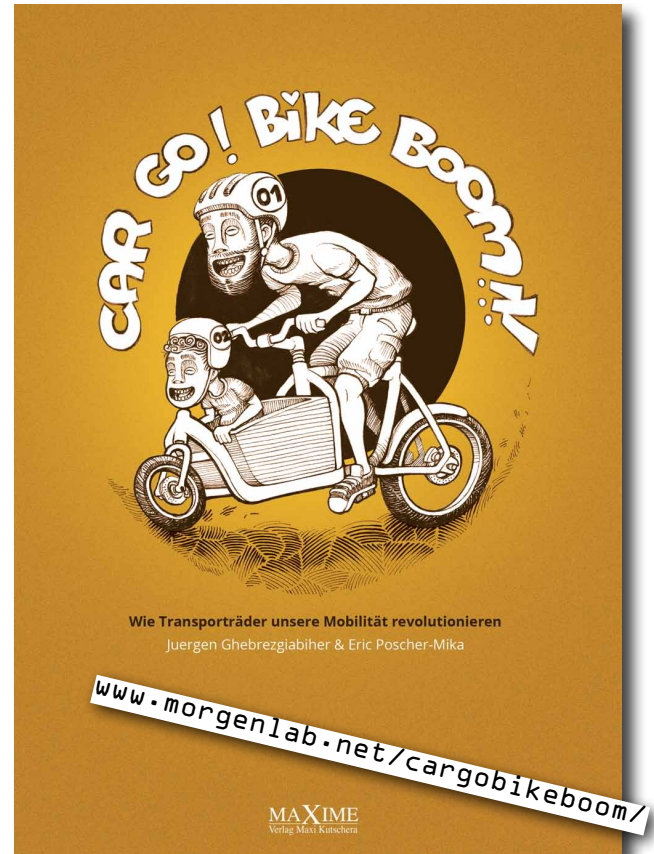
Auf 224 Seiten findet die Leserin oder der Leser wie angedeutet, alles zum Thema, was es zu wissen gibt. Schade ist es, dass die Bilder zu klein geraten sind. Trotzdem ist das Buch sehr zu empfehlen!

MAXIME Verlag, 2018; 224 Seiten; Softcover, Fadenheftung; 17,0 x 24,0 cm, 790 g, durchgehend farbig bebildert 27,00 € (D) ISBN 978-3-906887-04-3 - www.maxime-verlag.de

Die neue Ikone der Selbstbeweglichkeit
Warum eigentlich gerade jetzt Cargobikes?

- 1.0 Warum wir Transporträder lieben
- 2.0 Lastentransport 1 x 1
- 2.1 Transport per Velo
- 2.2 Bauformen - 2 Räder
- 2.3 Bauformen - 3 Räder
- 2.4 Bauformen - 4 Räder
- 2.5 Ladeflächen, Beladung, Personentransport
- 2.6 Fahrradanhänger
- 3.0 Die 3 Wellen der Transportradgeschichte
- 3.1 Die Urahnen
- 3.2 Ölkrisen, eine Hippie-Kommune und die Wiederentdeckung
- 3.3 Dritte Welle - der Cargobike Boom
- 4.0 Moderne Pioniere
- 4.1 Ökos, Bastler und Do-It-Yourself
- 4.2 Kopenhagen - die Cargobike-Metropole
- 4.3 Amsterdam - vom Bakfiets zum Cargobike
- 4.4 Kinderomnibus und Werksräder
- 4.5 Rikschas fürs nächste Jahrtausend
- 4.6 Rikschas - die vergessenen Transporträder?
- 4.7 Ist das Kunst ... oder fährt das auch?

- 5.0 Was die Nutzerinnen und Nutzer machen
- 5.1 Transporträder im Familienalltag
- 5.2 Fahrradkurriere
- 5.3 Das Kaffee Fahrrad
- 5.4 Wem gehört der öffentliche Raum?
- 5.5 Fernfahrzeuge?
- 5.6 It's not my revolution if I can't dance to it
- 5.7 Leben auf dem Land - der Rahmen-Bauer
- 5.8 Vision ZERO London
- 6.0 Technische Aspekte und Sicherheit
- 6.1 Ist ein Transportrad eigentlich ein Fahrrad?
- 6.2 DIN, EN, CE, ISO, GS und die Transportradnorm
- 6.3 Sicherheitstechnische Eckdaten
- 6.4 Trends bei Material, Komponenten und Konstruktion
- 6.5 E-Zeitalter für Transporträder?
- 7.0 Ein Markt geht in die Breite
- 7.1 Kommen und Gehen
- 7.2 Modularität
- 7.3 Offenes Design, lokale Produktion
- 7.4 Spezialitäten, technische Schmanckerl und kultige Newcomer
- 7.5 Transporträder bringen's
- 7.6 Transporträder für alle
- 8.0 Über dieses Buch
- 8.1 Grüne Seiten



Meilenstein europäischer HPV-Zusammenarbeit in Betteshanger Park

Text: Michael Hänsch - Initiator/Moderator: Roel van Dijk, Protokoll: Andreas Hertting

Es gibt zwei Ereignisse im Jahr, bei denen HPV-Vorstände aus aller Welt sich wiedersehen können. Das sind die Spezi und die Weltmeisterschaften.

Ein ehemaliges Steinkohle-Abbaugelände in der Grafschaft Kent ist jetzt Freizeitpark. Die Halden sind begrünt und haben gute Geh- und Radwege, ähnlich wie die Zechenparks im nördlichen Ruhrgebiet zwischen Oberhausen und Gelsenkirchen. Hier fand dieses Jahr nicht nur die HPV-Weltmeisterschaft statt, ebenfalls trafen sich Vorstände und aktive Mitglieder einiger europäischer HPV-Vereine.

Belgier, Briten, Deutsche, Franzosen, Italiener, Österreicher und Schweizer saßen am Samstagabend zusammen. Roel van Dijk, der niederländische Chairman, begrüßte uns Alle und stellte die Hoffnung einer für alle Seiten vorteilhafter Zusammenarbeit in den Raum. Marc Lesourd vom AFV Frankreich sagte, dass die nächste WM voraussichtlich in Frankreich stattfinden wird. Sicher ist der Termin für die Spezi 2019, deshalb werden wir uns dort wiedersehen.

Zwischendurch können wir uns über Internet-Kommunikation in Form von Video- und Chat-Konferenzen austauschen. Dokumente werden



© Andreas Hertting

v.l.: Michael Hänsch (HPV), Alan Goodman (BHPC), Roel van Dijk (NVHPV), Rudi Cools (HPV Belgium), Simon Bailey (BHPC), Brian Robertson (BHPC), Renato Fazzetti (Propulsione Umana), Giovanni Eupani (Propulsione Umana), Werner Klomp (Liegeradclub Vorarlberg)

wir einfach per Cloud erstellen, bearbeiten und austauschen. Der Vorteil für uns: So werden wir zeitnah über nationale Aktivitäten wie Rennen oder Konferenzen, bspw. Velomobil-Seminare, informiert. Roel schlug vor, dass gegen Ende jedes Jahres eine europaweite HPV-Zeitschrift zusammengestellt wird mit Artikeln, die jeder Club oder Verein dazu beiträgt. Jeder Artikel liegt dann in Originalsprache und ebenfalls in englischer Übersetzung vor. Die Zeitschrift wird digital als PDF publiziert.

Zum Abschluss fasste Roel die drei Ergebnisse zusammen: das nächste Treffen auf der Spezi 2019, eine gemeinsame Agenda und ein gemeinsames Magazin.

Bundesbeschluss Velo JA

23. September 2018

Text: Michael Ammann - Foto: Allianz Bundesbeschluss Velo Ja

Am 23. September stimmen wir in der Schweiz über die Ergänzung der Verfassung ab. Dabei werden Velowege wie Fuss- und Wanderwege in der Verfassung verankert und damit das Velowegnetz gestärkt.

Der Bundesbeschluss ist ein direkter Gegenentwurf zur im Jahr 2016 eingereichten Velo-Initiative. Bundesrat, National- und Ständerat sagen sehr deutlich Ja.



Der Bundesbeschluss Velo ergänz Lücken in der heutigen Verfassung:

- Die Velowege kommen zusätzlich zu den Fuss- und Wanderwegen in die Verfassung.
- Der Bund soll nicht nur kantonale Netze, sondern alle Netze koordinieren können (z.B. Schweiz Mobil)
- Die Kantone sollen wie bisher zuständig für Fuss- Wander- und Velowegnetze bleiben.

Mit der Annahme der Initiative wir ein deutliches Zeichen gesetzt für eine zukunftsweisende (Velo-) Mobilität.

www.bundesbeschlussvelo-ja.ch

«Rädchen für alle(s)» – Ein Lastenradverleih aus dem Nordwesten stellt sich vor

Text: Jan Kranczoch - Foto: Barbara Satola

Der Verein «Rädchen für alle(s)» aus Oldenburg stellt gemäß seiner Satzung der Bevölkerung Lasten- und Transporträder als Gemeingut zur Verfügung.

Die Info Bull bat das Gründungsmitglied Barbara Satola um Auskunft, wie diese idealistische und zugleich praktische Form von Gemeinnützigkeit organisiert und von den BürgerInnen angenommen wird.

Info Bull, Jan Kranczoch (IB): Barbara, wie seid Ihr auf die Idee gekommen, Lasten- und Transporträder mit einem Verein populärer zu machen?
Barbara Satola, Verein «Rädchen für alle(s)» (BS): Die Idee Lastenfahräder zum Verleih anzubieten, ist zwei Studenten der Studienrichtung »Sustainability Economics and Management» aus Oldenburg gekommen (Ernst Schäfer und Nathalie Wenker), nachdem sie einen Zeitungsartikel zum Thema Lastenfahrrad gelesen hatten. Wenn die Oldenburger etwas Größeres transportieren möchten und aus ökologischen oder finanziellen Gründen kein Auto nutzen wollen oder können, ist ein Lastenrad hierfür ideal geeignet. Werden Lastenräder innerhalb eines Sharing-Systems untereinander geteilt, ist der Transport nicht nur umweltfreundlich sondern auch ressourcenschonend, da nicht jede Person ein eigenes Lastenrad besitzen muss und daher weniger Güter produziert werden. Als Organisationsform wählten wir den gemeinnützigen Verein, da die Lastenräder allen Personen zur Verfügung stehen sollen.

IB: Seit wann gibt es den Verein? **BS:** Die Idee entstand Ende 2013. Seit Oktober 2014 sind wir ein eingetragener gemeinnütziger Verein. Neben anderen Lastenradinitiativen, wie «Kasimir» aus Köln und «Dein Rudolf» aus Dortmund, gehören wir zu den ersten AnbieterInnen freier Lastenräder in Deutschland. Aktuell gibt es im deutschsprachigen Raum bereits ca. 80 Lastenradinitiativen mit ähnlichen Konzepten - Tendenz steigend.

IB: Wie genau funktioniert ein Verleih, wenn ich z. B. für einen größeren Getränke-Einkauf solch ein Lastenrad von Euch ausleihen möchte? **BS:** Der Vorgang für die Leihe eines Lastenrades von Rädchen für alle(s) ist ganz unkompliziert: Zuallererst muss man sich auf der Homepage www.lastenrad-oldenburg.de registrieren. Ist das erfolgt, kann man sich ein Lastenrad über das Buchungssystem reservieren. In einer Buchungsbestätigung-eMail wird der/dem NutzerIn ein Passwort zugesandt. Mit diesem und dem Personalausweis ausgerüstet, kann das Lastenrad an der entsprechenden Station abgeholt werden. Bevor man losradeln kann, muss vor Ort noch ein Nutzungsformular ausgefüllt und unterschrieben werden. Innerhalb des Reservierungszeitraums muss dann das Lastenrad wieder rechtzeitig zurückgebracht werden.

IB: Man muss also kein Mitglied des Vereins werden, um ein Rad von Euch ausleihen zu können? **BS:** Genau - eine Mitgliedschaft im Verein ist hierfür nicht notwendig, nur die erwähnte Registrierung und Anerkennung der Nutzungsbedingungen ist erforderlich.

IB: Welche Rolle spielen die verschiedenen Standorte der Räder, die über den Stadtbereich verteilt liegen? **BS:** Als Lastenradstationen nutzen wir



Orte mit langen festen Öffnungszeiten und direkten Ansprechpersonen vor Ort. Wichtig sind uns außerdem geschlossene und überdachte Stellplätze. Wir achten bei der Auswahl der Stationen auch darauf, dass diese in Oldenburg möglichst gleichmäßig verteilt sind, um die Distanz zum nächsten Lastenrad für die BürgerInnen Oldenburgs gering zu halten und damit eine gute Erreichbarkeit zu gewährleisten. Insgesamt erfüllen viele kleinere Läden die Kriterien einer optimalen Station und haben sich daher als sehr geeignet erwiesen. Die Stationen sind unsere Kooperationspartner im Projekt. Über die HändlerInnen vor Ort wird die Abholung und die Rückgabe der Lastenräder abgewickelt. Zudem haben die NutzerInnen immer eine direkte Ansprechperson, die uns bei auftretenden Problemen, wie beispielsweise einem platten Reifen, kontaktieren kann. Daher sind die Stationen ein wertvoller und wichtiger Bestandteil eines funktionierenden Verleihsystems. Zugleich werden die NutzerInnen durch die Ausleihe eines Lastenrades automatisch auf die kleinen Läden aufmerksam, was deren Bekanntheitskreis erhöht und sich auch positiv für die Stationen auswirkt.

IB: Momentan habt ihr einen Bestand von vier Fahrzeugen. Wie habt ihr es gestemmt, diese Ausstattung zunächst einmal anzuschaffen? **BS:** Drei der aktuell im Verleih befindlichen Lastenräder sind im Besitz des Vereins. Ein Lastenrad wurde vom Quartier Neu-Donnerschwee in unser Buchungssystem integriert. Die finanziellen Mittel für die Anschaffung der Lastenräder entstammen einzelnen Großspenden von Privatpersonen, der Ausschüttung von Erträgen aus der Gewinnspargemeinschaft der Volksbank, der Unterstützung durch die Stadt Oldenburg und einer einmaligen Lastenradspende eines Herstellers.

IB: Gab es bestimmte Kriterien, nach denen Ihr den Fuhrpark zusammengestellt habt? **BS:** Wir haben zu Beginn einige Lastenradmodelle

getestet und uns dann für Lastenradtypen entschieden, die einerseits gute Fahreigenschaften besitzen und zugleich mit einer angebrachten Transportkiste mit integrierter Bank ausgestattet sind, wodurch eine flexible Beförderung von Gegenständen als auch von Kindern ermöglicht wird. Wir planen aktuell außerdem die Anschaffung eines Transportrades mit großer Ladefläche und eines «inkluisiven» Dreirades, mit dem Menschen mit Beeinträchtigung auf einem zweisitzigen Fahrrad durch eine weitere Person begleitet und mit E-Motor unterstützt fahren können.

IB: Wie hoch sind etwa die jährlichen Aufwendungen für die Pflege und Erhaltung eines Lastenrades? **BS:** Aktuell sind die Lastenräder noch in einem relativ neuwertigen Zustand. Demnach halten sich die finanziellen Ausgaben in einem übersichtlichen Rahmen. Es fallen ab und zu Reparaturen an, wie beispielsweise ein platter Reifen, die Justierung eines Kugellagers oder der Bremsen. Zusätzlich lassen wir die Räder in einem halbjährlichen Rhythmus aus Sicherheitsaspekten regelmäßig warten. Im letzten Jahr hatten wir mit drei Lastenrädern Reparaturausgaben von ca. 310 €. In diesem Betrag sind ehrenamtlich durchgeführte Reparaturen durch Vereinsmitglieder, NutzerInnen oder teilweise durch MitarbeiterInnen der Fahrradfachgeschäfte in Oldenburg nicht aufgeführt. Zu der Wartung und Reparatur der Lastenräder kommen noch weitere finanzielle Ausgaben hinzu, wie beispielsweise das Hosting der Homepage, die Vereinshaftpflichtversicherung und natürlich auch die Anschaffung neuer Lastenräder.

IB: Die NutzerInnen können sich durch eine freiwillige Zuwendung an den Verein erkenntlich zeigen. Wäre dieser Beitrag dann eine Spende an den Verein? **BS:** Ja, an jeder Lastenradstation befindet sich eine Spendenbox des Vereins. NutzerInnen haben somit direkt nach der Ausleihe die Möglichkeit, das Projekt mit einem frei wählbaren Betrag zu unter-

stützen. Wir freuen uns neben diesen Einzelspenden außerdem auch über neue Fördermitglieder, die den Verein langfristig fördern und uns somit eine grundlegende planbare Sicherheit bieten. Eine Unterstützung unseres Vereins kann aber auch die aktive Teilnahme im Verein bedeuten, über die wir uns ebenfalls sehr freuen.

IB: Welche Beiträge werden denn Eurer Erfahrung nach von den meisten NutzerInnen als angemessen empfunden und entrichtet? **BS:** Wir wollen gerne allen OldenburgerInnen unabhängig von der Größe ihres Geldbeutels die Möglichkeit bieten, unsere Lastenräder zu nutzen. Daher wollen wir zu der Höhe der Spenden keine Vorgaben machen. Wir selbst haben keinen Einblick in die Spendenfreudigkeit der einzelnen NutzerInnen. Jedoch bekommen wir von einigen Stationen ein Feedback zur Spendenbereitschaft. Somit gibt es verschiedene Arten von NutzerInnen. Einige Personen spenden nicht, weil sie davon ausgehen, dass der Verleih »kostenlos« ist. Jedoch bedenken diese NutzerInnen in dem Augenblick nicht, dass verschiedene Kosten generiert und von uns getragen werden müssen. Auf der anderen Seite gibt es Personen, die großzügige Beträge im zweistelligen Bereich spenden. Im Durchschnitt gab es im ersten Vereinsjahr eine Spendenbereitschaft von 3 € pro Ausleihe - eine aktuelle Evaluation der Spendenbereitschaft steht noch aus.

IB: Gibt es typische Verwendungszwecke oder Anlässe für Leihanfragen? **BS:** Häufig leihen sich die NutzerInnen ein Lastenrad für den Transport von Großeinkäufen oder Kindern. Auch werden die Lastenräder für Umzüge oder den Transport von Pflanzen eingesetzt. Zudem werden die Räder für Veranstaltungen wie die Schnippeldisko, für Hochzeiten oder Kohl-touren genutzt. Einige NutzerInnen wollen die Lastenräder auch einfach nur testen, um sich daraufhin ein eigenes Rad zu kaufen. Der Januar ist als Ausleihmonat erfahrungsgemäß am schwächsten gebucht. Ansonsten ist

die Ausleihrate über das Jahr gesehen zufriedenstellend. Die Räder werden an allen Wochentagen gerne gebucht - insbesondere die Wochenenden sind sehr beliebt.

IB: Ist die Kapazität damit schon ausgelastet oder wünscht Ihr Euch mehr Anfragen? **BS:** Die Ausleihrate liegt über das Jahr verteilt bei ca. 69 %. Dabei stehen vor allem die warmen Monate hoch im Kurs, in denen wir teilweise eine Auslastung von 100 % haben. Die steigende Anzahl an NutzerInnen zeigt uns, dass das Interesse an Lastenrädern zunimmt. Auch nach Integration neuer Räder merken wir, dass die Ausleihrate nicht abnimmt, sondern die Nachfrage weiterhin hoch bleibt.

IB: ...und lässt sich hierbei schon ein Fahrrad-Typ benennen, der scheinbar sehr beliebt ist? **BS:** Unser Fuhrpark besteht aktuell aus mehreren zweirädrigen und einem dreirädrigen Lastenrad mit Transportbox. Es gibt NutzerInnen, die sich auf einem dreirädrigen Lastenrad sicherer fühlen und andere, denen das Fahrgefühl fremd ist. Die zweirädrigen fahren sich sportlicher. Es gibt meines Wissens keinen signifikanten Unterschied bei der Ausleihrate der einzelnen Lastenräder.

IB: Gibt es denn einen bestimmten Personenkreis, der besonders interessiert ist? **BS:** Sowohl Frauen als auch Männer, Familien, junge wie alte Personen leihen sich unsere Lastenräder aus. Was diese Menschen häufig ausmacht, ist ihre umweltbewusste Einstellung bzw. der bewusste Verzicht auf ein Auto oder die Tatsache, dass sie kein Auto besitzen.

IB: Wie viele verschiedene Personen insgesamt haben sich seit Bestehen Eures Angebots ein Rad bei Euch ausgeliehen? **BS:** Im Oktober 2017 hatten wir insgesamt 267 registrierte NutzerInnen.

IB: ...und wie viele Mitglieder hat der Verein derzeit? **BS:** Zu Gründungszeiten hatten wir acht aktive Mitglieder. Aufgrund von Umzügen hat sich die Anzahl leider verringert. Lange Zeit hatten wir nur drei aktive Mitglieder. Aktuell bekommen wir glücklicherweise wieder Zuwachs von interessierten Leuten - für das Fortbestehen des Vereins ist dies enorm wichtig.

IB: Ihr wollt auch Öffentlichkeitsarbeit für nachhaltige Transportkonzepte durchführen. Welche Projekte gab und gibt es dazu? **BS:** Wir haben bisher verschiedene Möglichkeiten wahrgenommen Öffentlichkeitsarbeit zu betreiben: Dazu gehörte ein Aktionstag »Mobilität“ für Kinder der 3./4. Schulklasse, denen Vor- und Nachteile verschiedener Fortbewegungsmittel vorgestellt wurden. Zudem haben wir auf der Fachtagung «Fahrradland Niedersachsen-Bremen» eine Präsentation über freie Lastenräder gehalten, die vom Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung, der Freien Hansestadt Bremen und der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen organisiert wurde. Im Rahmen der Jubiläumskampagne «200 Jahre Fahrrad – made in Germany» des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) wurde Rädchen für alle(s) als eines von 200 Projekten auf der Landkarte der innovativen Orte aufgenommen. Und wir haben uns auch mit dem ehemaligen Bundestagsabgeordneten Peter Meiwald getroffen. Auch auf diversen öffentlichen Veranstaltungen in Oldenburg sind wir häufig vertreten.

IB: Seid ihr mit Vereinen oder Interessengruppen aus anderen Städten verbunden, die Eure Gedanken und Ziele teilen? **BS:** Rädchen für alle(s) ist Teil des Forums Freie Lastenräder. Dies ist ein Zusammenschluss aus vielen weiteren Lastenradinitiativen im deutschsprachigen Raum, der sich einmal jährlich trifft und sich zu relevanten Herausforderungen und Ideen

in Bezug auf den Lastenradverleih austauscht. Dort werden versicherungstechnische Fragen erörtert, Förderungsmöglichkeiten besprochen und vieles mehr. Zudem beantworten wir auch gerne Anfragen von interessierten Personen aus der Region um Oldenburg herum, die motiviert sind, freie Lastenräder in ihren Städten anzubieten. Bislang sind aus solchen Treffen Aurikulum in Aurich, Dein Deichrad in Wilhelmshaven/Jever und Buchholz fährt Rad (in Gründung) entstanden.

IB: Was möchtet Ihr in den nächsten Jahren erreichen und wie kann man Euch konkret dabei unterstützen? **BS:** Wir möchten gerne den Fuhrpark vergrößern und dazu beitragen, das Verkehrsbild in Oldenburg durch den Einsatz weiterer Lastenräder zu prägen. Dazu benötigen wir einerseits weitere finanzielle Unterstützung. Zudem lebt ein Verein von seinen aktiven Mitgliedern. Daher freuen wir uns ganz besonders über neue Leute, die Lust haben bei uns mitzumachen und das Vereinsleben zu gestalten und zu stärken.

IB: Barbara, wir wünschen Deinem Verein viel Zuspruch, Erfolg und Unterstützung! Vielen Dank für die sehr ausführlichen Auskünfte!

Meinen DF-ErFAHRungen

Text: Mathias Wolf – Foto: Michael Ammann

Vorausschicken muss ich, dass ich bisher insgesamt ca. 500 km Liegerad (Optima Lynxx) gefahren bin. Meine Fitness ist gut, jedoch nicht auf die spezifischen Ansprüche des Liegerads abgestimmt. Von meinen Future-Bike Kollegen habe ich mir sagen lassen, dass man 1 Jahr bzw. einige 1000 km unter den Gürtel bringen muss, ehe man von ordentlichen Leistungen im Liegerad träumen kann.

Das DF Velomobil war eine absolute Premiere für mich. Regula Birken-

stock (www.speedbikes.ch) hat mir freundlicherweise ihr DF für ein Wochenende zur Verfügung gestellt. Heißer Schlitten: wörtlich wie auch im übertragenen Sinn. Soviel geschwitzt habe ich schon lange nicht mehr. Beim Rudern kann ich dann jeweils gleich schwimmen gehen... Beachtlich fand ich die relativ hohe Durchschnittsgeschwindigkeit die man auf der Ebene fahren kann. Die leichteste abschüssige Strecke verleitet zu einem mit dem gesunden Menschenverstand kaum zu vereinbarenden Geschwindigkeitsrausch. Was mich gleich zu den negativen Aspekten meiner DF-ErFAHRungen bringt: gewöhnungsbedürftig fand ich die «hysterische» Lenkung: hypersensibel! Die Bremsen muss man sehr genau dosieren, um nicht aus der Spur zu geraten.

Insgesamt ein tolles Erlebnis. Ob ich ein DF bestellen möchte?: wenn, dann nur mit E-Assist...



Lastenradmanufaktur aus Mössingen

Text: Jan Kranczoch - Fotos: Radkutsche

Radkutsche, eine aufstrebende Manufaktur aus Mössingen bei Tübingen, fertigt Transporträder und Rikschas, die auch «schwere» Logistik-Aufgaben umweltfreundlich und kostengünstig lösen können.

Neben der Auswahl an verschiedenen Aufbauten sollen die Radkutschen durch Leichtgängigkeit und eine sichere Straßenlage möglichst vielen Menschen die Last zur Lust machen. Caroline Esche von Radkutsche gab der Info Bull per Email-Interview Auskünfte zum Unternehmen.

Info Bull, Jan Kranczoch (IB): Frau Esche, welcher Leitspruch wäre für Radkutsche als Marke wohl zutreffend? **Firma Radkutsche, Frau Esche (CE):** «Radkutsche - beweg was!» Mit diesem Slogan wollen wir jeden ermutigen, etwas zu bewegen.

IB: Wie kam es zu der Geschäftsidee von Radkutsche und den ersten Erfolgsmodellen? **CE:** Der Radkutsche Firmengründer und –inhaber Stefan Rickmeyer hatte schon immer den Wunsch, etwas zu bewegen. Kombiniert mit seiner Begeisterung für Mobilität und dem Wunsch, politisch etwas zu verändern, gründete er 2005 mit einem Kollegen gemeinsam das Riksch-Taxi «Riksch-Radsch». Die dafür gekauften indischen Rikschas zeigten schnell die ersten Mängel und die Erkenntnis über die

schlechte Fahreigenschaft weckte die Idee, selbst eine bessere Rikscha zu bauen. Über die Jahre entwickelte und perfektionierte sich so die Riksch-Produktion der Radkutsche. Die Radkutsche-Rikscha war zwar für den Personentransport bestens geeignet, jedoch nicht für den Warentransport. Aus dieser Erkenntnis entstand unser Musketier, das hinten eine Ladefläche für eine Europalette hat. Das «Musketier» ist flexibel, umweltfreundlich und bärenstark und ein dreirädriges Schwerlastenfahrrad. Später kam das schmale und wendige Rapid dazu. Das «Rapid» steht für nachhaltige Mobilität und pure Innovation und fährt auf zwei Rädern. Die Aufbauten dazu können individuell gewählt werden.

IB: Welche Merkmale zeichnen ihre Produkte besonders aus? **CE:** Unser Ziel ist es, die nachhaltige Mobilität weiter voran zu bringen. Wir produzieren keine Massenware, sondern handgefertigte und langlebige Transporträder. Neben der Qualität stehen bei uns auch humane Werte und ökologische Verantwortung im Vordergrund. Wir achten auf nachhaltige Aspekte und regionale Zulieferer (made in Baden-Württemberg). Eine Besonderheit unserer Räder sind die hochfesten



und handwerklich gefertigten Stahlrahmen. Diese sind robuster als andere Materialien und können zu einem jahrzehntelangen Begleiter werden.

Das ausgeklügelte Rahmenkonzept mit vielen Dreiecken und Aussteifungen bewirkt auch bei sehr hohen Geschwindigkeiten ein einzigartiges, stabiles und sicheres Fahrgefühl. Schläge und Unebenheiten von vorne werden abgefedert, zu den Seiten bleibt der Rahmen steif und sicher.

IB: Haben sie eine Übersicht, wie ihre Fahrzeuge zumeist eingesetzt werden? **CE:** Unsere Räder haben einen sehr vielseitigen Einsatz im Transportwesen und werden sowohl privat als auch gewerblich genutzt: als Familienfahrrad, Handwerker-Fahrrad, Kurierdienst, Marktstand, Kaffeerad oder Crêperie, fahrbare Bücherei ... wir gehen auf die individuellen Wünsche ein und versuchen, diese zu erfüllen.

Um möglichst gut auf die verschiedenen Ansprüche vorbereitet zu sein, entwickelt sich auch unser «Baukastenprinzip» ständig weiter. Auf die Grundmodelle unserer beiden Modelle können die Aufbauten beliebig gewählt oder gewechselt werden. Neu beim Musketier ist der Aufbau «Caretaker» für (Stadt-)Reinigungsdienste oder für das Rapid die Ice1 – Gefriertruhe als mobiler Eisverkaufstand.

IB: Welche weiteren neuen Produkte sind demnächst geplant? **CE:** Aktuell haben wir einen neuen XL-An-



hänger, unseren Elefant, als Prototypen entwickelt. Die Idee war, die Citylogistik zu überdenken und neue Möglichkeiten in der Kapazität des Transportvolumens zu eröffnen. Selbst große Lastenräder haben ein begrenztes Transportvolumen. Dem wirken wir mit dem Anhänger entgegen: dieser hat ein zulässiges Gesamtgewicht von 500kg und auf der Ladefläche Platz für drei Europaletten. Vom Prinzip ist der Auflieger einem LKW nachempfunden, so dass das Zugfahrzeug unabhängig vom Auflieger bewegt werden kann.

IB: Werden diese aktuellen Produktentwicklungen auch durch die staatlichen Fördermaßnahmen für Transporträder beflügelt? **CE:** Ja gewiss - sowohl die bundesweite Förderung für gewerblich genutzte Schwerlastenräder, die landesweite Förderung für Lastenräder in Baden-Württemberg und kommunale Fördermöglichkeiten bringen die nachhaltige Mobilität voran. Diese Förderinitiativen machen eine

Anschaffung attraktiver und dadurch hat sich die Nachfrage bei uns auch deutlich gesteigert.

Bei der bundesweiten Förderung entspricht unser Musketier oder das Rapid mit Anhänger den Förderbedingungen, bei der Förderung in Baden-Württemberg können sich Gewerbetreibende ebenfalls die Anschaffung beider Modelle fördern lassen.

IB: Damit wünschen wir einem möglichst großen Kreis an Interessenten viel Freude beim Umstieg auf ein Lastenrad und Radkutsche weiterhin viel Erfolg mit genau passenden Angeboten für diesen Wachstums-Trend. Vielen Dank, Frau Esche!



Erstes Velomobil- und Liegevelotreffen Zürichsee

Text: Andreas Gerber, Michael Ammann - Fotos: Willy Dubs, Michael Ammann

Am ersten Juni-Weekende trafen sich am oberen Zürichsee Velomobil und Liegeradfahrer zur Demonstration des selbst startbaren Segelflugzeugs Archaeopteryx, der Besichtigung der speedbikes.ch Werkstatt, zur gemeinsamen Ausfahrt und zum Plaudern.

Am Samstagmorgen trafen wir uns auf dem Fischmarkt in Rapperswil. Liegeräder, Aufrechräder, Velomobile, Zweiräder, Dreiräder, Vierräder. Einsitzer und Zweisitzer - alles war dabei und sorgten für etwas Farbe im noch verschlafenen Städtchen. Alle verfügbaren Liegeräder wurden aus Jürg Birkenstocks Werkstatt geholt und so konnte Markus mit einem Peregrin und Matias mit einem DF mitfahren. Wir teilten uns in zwei Gruppen auf und verursachten mit unserem Tross von rund 30 Fahrzeugen ein kleines Verkehrschaos... erst als wir das Velomobil mit der defekten Sitzhalterung mit einem Liegerad ausgetauscht hatten (es wurde irgendwann vor der Heimreise noch von Jürg geflickt), die zusammengewachsenen Städtchen Rapperswil und Jona hinter uns gelassen hatten, kamen wir langsam in Bewegung. Gemütlich ging es entlang dem oberen Zürichsee bis nach Schmerikon und durch die Linthebene zum Segelflugplatz in Schänis.

Dort trafen wir auf David. Er arbeitet zusammen mit Jürg Birkenstock bei Ruppert-Composite, welche den Segelflieger Archaeopteryx herstellen. David und Jürg holten ein Teil nacheinander aus dem Anhänger und steckten die acht Teile zusammen. Alles wurde erklärt, Zusammenbau, Steuerung, Motorisierung und Rettungsschirm.

Nach einem kurzen Mittagessen und ging es weiter mit einer eindrucksvollen Flugdemo. Dank dem kleinen E-Motor ist der Archaeopteryx eigenstartfähig und David vermittelte bei tiefen Vorbeiflügen die große Wendigkeit und das langsame Gleiten, kurz das spezielle Fliegen, welches mit dieser «Mischung» aus Hängegleiter und Segelflugzeug möglich ist.

Später dann machten wir uns auf die Rückfahrt nach Rapperswil: Eine sportliche Gruppe fuhr via Ricken, ein Bergpreis mit 500 Höhenmetern. Sehr anspruchsvoll angesichts der brennenden Sonne. Ein Teil der Gruppe entschied sich dann im Anstieg abzukürzen und verpasste ein paar schöne Kurven mit extra hartem Anstieg.

Die gemütlichere Gruppe fuhr entlang des Obersees und legte einen BADESTOPP im kühlen See ein.

Zum Schluss trafen sich wieder alle zum verdienten Abendessen im Bächlihof, wo ausgiebig Zeit zum plaudern blieb. Bis man sich, fast nebenan, in der Jugendherberge und direkt am See mit «idyllischen» Kuhglocken in den Schlaf bimmeln lies.



Viele viele bunte Liegevelos
beim Start in Rapperswil

Reise

Am Sonntagmorgen folgte die Besichtigung von Jürg Birkenstocks Firma speedbikes.ch. Jürg führte uns durch die Werkstatt und zeigte wie die Liegeräder Birk Comet und Peregrin entstehen. Ein oft gehörter Kommentar war: «Nach dem ich jetzt sehen konnte wie aufwendig und hochwertig die Birks gebaut werden, kann ich den (hohen) Preis nachvollziehen, respektive denke dieser ist tief für das, was man als Gegenleistung erhält.» Unter Anleitung durfte Jan einen Birk Rückspiegel laminieren, während Tilman ihn assistierte.

Nachdem alle von Regula mit Getränken und Znüni versorgt waren, machten wir uns auf den Weg Richtung Tösstal. Stetig ging es bergauf bis nach Laupen, wo wir in einer Bäckerei zu Mittag aßen.

Danach verteilte sich der Anlass in mehrere Gruppen: Einige fuhren direkt zurück nach Rapperswil. Der Rest fuhr via Gibswil weiter über einen knackigen Anstieg von 250 Höhenmetern, gefolgt von einer langgezogenen Abfahrt nach Bauma, wo sich unsere Gruppe weiter aufteilte. Beinahe sternförmig teilte sich der Rest auf, einen weiten Bogen und zurück nach Rapperswil, Richtung Bodensee, Richtung Rhein hinunter, nach Winterthur und über die Kyburg nach Zürich.

Ein großes Dankeschön an Elisabeth und Andi für die Organisation im Vorfeld, Jürg und Regula für die Werkstattführung und die Organisation der Demonstration des Archaeopteryx.





Segelflugzeug Archaeopteryx.
Am Hang zu Fuss und ohne
Motor startbar!



Der extra harte Anstieg

Ein Liegeveloanfänger auf dem Peregrin

Autor: Markus Schmid - Foto: Tim Botzelmann

Ich bin ein Liegevelo-Anfänger, zur Zeit meiner Anmeldung zum «Liegetreff ZÜRISÉE» noch ohne eigenes Liegevelo, und auch am Freitag vor dem Treff erst mit einer Liegekilometer-Erfahrung im einstelligen Bereich.

Als ich am Samstagmorgen in Jürg Birkenstocks Werkstatt in Rapperswil leihweise für das Wochenende ein Peregrin in Empfang nehmen darf, drehe ich, nachdem Tilman Rodewald geschwind den Sitz in die für meine Beinlänge richtige Position gebracht hat, ein paar Kreise und Achten auf dem Platz, und Jürg ist kurz danach damit beschäftigt, eine dickere Schaumstoffmatte zurechtzuschneiden, um meine Liegeposition auf dem Peregrin zu optimieren. Danach ging es schon los in Richtung Treffpunkt des Anlasses.

Es fällt mir beinahe schwer, etwas im Sinne eines «Testberichts» zu diesem Liegevelo zu schreiben, denn das Peregrin ist schlichtweg spektakulär unspektakulär. Das Peregrin funktioniert einfach, und das auch mit mir als Anfänger, vom ersten Meter weg. Es fährt ruhig und stabil geradeaus wenn ich nur trete, macht genau die Kurven die ich mir denke, und Unebenheiten über die ich fahre höre ich zwar, spürte sie aber kaum, und noch viel weniger werde ich dabei durchgeschaukelt.

So verging denn auch die Zeit während der Fahrt auf dem Peregrin zum Segelflugplatz Schänis wie im Flug, und auch nach der ca. 50 km - Tour am Sonntag, wo es doch noch ein paar Höhenmeter zu bewältigen und rassige Abfahrten zu genießen galt, fühlte ich mich rundum wohl. So wie es eben sein sollte, wenn man ein Wochenende lang nur herumliegt! Natürlich mit dem Unterschied, dass ich mir keine Vorwürfe machen musste meinen Muskelapparat vernachlässigt zu haben.

Ich möchte mich an dieser Stelle noch einmal herzlich bei den Veranstaltern und Helfern dieses für mich unvergesslichen «Liegetreffs» bedanken. Die für mich als Neuling einzigartige Möglichkeit ein so tolles Liegerad wie das Peregrin für ein Wochenende leihweise fahren zu können, hat dem Erlebnis die Krone aufgesetzt!





Das neue Buch
über Velomobile

Was macht ein
Velomobil aus

Klassifikation
der Velomobile

Velomobils-
historie

Velomobile
in der Welt

Velomobile
in der Zukunft

LD-Verlag organisiert Velomobilshow auf der Eurobike

Text, Foto: Andreas Pooch

Der LD-Verlag von Gisela Daubitz und Andreas Pooch, seit 1992 auf der Fahrradmesse EUROBIKE in Sachen Spezialradstände und Sonderschauen tätig, hat 2018 eine Sonderschau zum Thema Velomobile organisiert. Anlass war die Veröffentlichung des Buches «Velomobile – Schnelle Fahrräder mit Wetterschutz», das der Akkuradler Dietrich Lohmeyer geschrieben hat.

Elmar Maier von Velomobiles aus Hüfingen, in der als Exponat für die Sonderschau zur Verfügung gedie gut die verschiedenen Fahrzeugklassen und demonstrieren konnte: El Loco – DF – Strada –

Die Karossen waren natürlich ein Blickfänger für das Publikum. Waren früher solche Fahrzeuge Kuriositäten, so spürt man heute vermehrt das Interesse der Besucher, sich die Einsatzbereiche, die Ausstattungen und die Rolle für eine zukünftige Mobilität von Velomobilen erklären zu lassen.

Fest stand am Ende der Eurobike jedenfalls eines: kein Fahrrad wurde so oft fotografiert, wie die bei uns ausgestellten Velomobile!

Nähe von Rottweil, hatte fünf seiner Velomobile stellt. Es war eine Bandbreite an Modellen, Einsatzbereiche von Velomobilen Quattrovelo – Leiba Cargo.

ger für das
noch



Alain Hinzen fährt neuen Weltrekord über 4.000 Meter und 100 Meilen

Text: Michael Ammann - Fotos: Arnold Manz

Am letzten Juni Wochenende ist Alain Hinzen auf der 200m Radrennbahn in Öschelbronn zwei neue Rekorde im teilverkleideten Liegerad nach dem Reglement der WRRR gefahren.

Am Samstag misslang der erste Startversuch. Danach streifte die Verschalung am Hinterrad, was erst nach einer längeren Reparaturpause teilweise behoben werden konnte. Trotzdem behielt Alain die Nerven und fuhr im zweiten Startversuch die 4.000 Meter in 4:20,208 Minuten, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 55,34 km/h entspricht.

Am Sonntag fuhr er für 100 Meilen 800! Runden. Die Belastung durch die Fliehkraft in den Kurven ist auf der engen 200m-Bahn eine zusätzliche Herausforderung. Er absolvierte die Strecke in 3:18:39,714 Stunden und verbesserte seinen eigenen Rekord um 21 Minuten. Durchschnittsgeschwindigkeit 48,6 km/h!

Wir Gratulieren Alain Hinzen und danken Edgar, Arnold (Beobachter) und dem RSV Öschelbronn für ihre Unterstützung.





Die Familie von Alain Hinzen,
der Weltrekordler in der Mitte
und die Rekordbeobachter.

Fahrradgeschichte großflächig ausgebreitet im Automuseum Wolfsburg

Text/Fotos: Michael Hänsch

Eine Ausstellung mit 55 Exponaten von 1825 bis heute ist von Ingo Kollibay gestaltet worden und wird von ihm kuratiert. Eröffnet am 27.03. läuft sie noch bis zum 23.09.2018

Ingo ist hauptsächlich in niedersächsischen Archiven fündig geworden, in Hannover beim Räderwerk, den mobilen Welten Wehmingen über die Radfahrgalerie des Verlags «Die Speiche» bis zum PS-Speicher Einbeck. Einzelexemplare sind von privaten Leihgebern und ein Fahrrad von 1935 mit Hilfsmotor aus dem Verkehrsmuseum Dresden.

Der PS-Speicher in Einbeck hat ein Archiv, das die Besucher nie zu Gesicht bekommen. Daraus hat Ingo einige Exponate ausgewählt und damit sind diese für die breite Öffentlichkeit zu sehen.

Von der Draisine über Lastenräder und Velomobile bis hin zu elektrisch unterstützten Prototypen von VW-Mitarbeitenden erfahren die Besucher

viel. Beispiele gefällig? Ein fast modernes Niederrad mit Kettenantrieb und in das Hinterrad integrierte Blattfedern gab es bereits 1885.

Ingo beschreibt sieben Revolutionen der Fahrradentwicklung:

1. Revolution: Laufmaschinen gab es erstmals vor 1800 in Frankreich, der Verdienst von Drais ist die Lenkbarkeit seiner Draisine seit 1817.

2. Revolution: Seit 1861 gibt es Tretkurbeln und damit wird aus dem Laufrad ein Fahrrad. Hier zeigt sich bereits die Fortschrittlichkeit des Technologieträgers Fahrrad. Leichtbau gibt es hier seit 1870 und erst später bei Motorrädern, Automobilen und Flugzeugen.

3. Revolution: Die Kette wurde 1880 eingeführt. So wurden nicht nur Tretkurbeln vom Antriebsrad entkoppelt, sondern es entstand auch die heute meistgebräuchliche Niederrad-Bauform, mit dem Freilauf gab es 1900 erste Naben- bzw. Getriebebeschaltungen.

4. Revolution: Seit 1895 gibt es Sessel- bzw. Liegeräder. Schnelleres Fahren ist damit durch einen geringeren Luftwiderstand möglich und es ist bequemer als auf dem Sattel zu reiten.

5. Revolution: Klapp- bzw. Falträder gibt es seit



1900, zuerst vom Militär entwickelt für Infanteriesoldaten. Diese kompakte Bauform setzte sich auch zivil immer mehr durch.

6. Revolution: Andere Materialien und damit andere mögliche Rahmenformen. Erste echte Fahrradrahmen aus Holz gab es 1895, Felgen für Gummireifen ab 1900. Seit 1960 gibt es Rahmen aus gepresstem Blech und Kunststoff, seit

1980 aus Faserverbund-Werkstoffen. Geringes Gewicht und große Steifigkeit sind einige Vorteile dieser Materialien.

7. Revolution: Mit aerodynamischen Verkleidungen wurde zuerst 1913 experimentiert, eine Szene für Hochgeschwindigkeits-Liegeräder entwickelte sich Ende der 70iger-Jahre in den USA. Für den Alltagsgebrauch entstanden meist dreirädrige Velomobile, die gute Aerodynamik mit Wetterschutz verbinden.

Abgerundet wird die Ausstellung mit E-unterstützten Prototypen. Ein Audi-Pedelec hat eine Geschwindigkeitskontrolle für die Nutzer durch Vor- und Zurücklehnen während der Fahrt integriert und damit die Vorteile von Segway und Pedelec kombiniert. Ein großes Lob an das Automuseum, das viel Platz für die Ausstellung bereitgestellt hat! Wer dort einmal ist, wird an seine Kindheit erinnert mit Käfer und Bulli. Experimentier-Automobile mit Gasturbine und Elektro-Antrieb gehören mit dazu. Ein 28-kg-Fahrzeug ist ausgestellt, das 1982

beim Shell-Marathon teilnahm und mit einem Liter Diesel bis zu 1.491 km gefahren ist, obwohl der cw-Wert nicht mit dem Milan mithalten kann. Wir Deutschen waren vor 40 Jahren ökologisch weiter als heutzutage. Da saß unserer Gesellschaft und Politik der Schreck der Ölkrise noch in den Gliedern. Der Besuch der Ausstellung in den hellen geräumigen Hallen bereitet viel Vergnügen.

Übrigens: Jedes Jahr gibt es Stadtradeln vom Klimabündnis. Wolfsburg nimmt daran teil vom 11. bis 31.08., während dieser Zeit ist der Besuch des Museums gratis.



v.l.: Ingo Kollibay, Michael Hänsch, Hubertus Deppe (baut Laufräder und hochwertige Komplettträger) & Michael Holert (Liegerad- & Ökomobilgruppe Hannover)

www.automuseum-volkswagen.de/events.html#event119

↔ provisorisch Future Bike Schweiz HPV Deutschland Tandemclub Allgemein

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

27. Jan. 2019 — Future Bike GV

Bei Wolf & Wolf in Basel – www.futurebike.ch

weitere Fahrradtermine.....z.B.:

www.adfc.de/termine/index.php

www.jedermanntermine.de/

www.hasebikes.com/159-0-Termine-2018.html

www.fahrradtermine.de

liebe Leserin, lieber Leser,

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

Future Bike Schweiz & Tandemclub

Verein Future Bike CH, 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 • vize@futurebike.ch

Kassier

Mathias Wolf • kassier@futurebike.ch

Tandemclub

Michael Döhrbeck • koordination@tandemclub.ch

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 • Reutlingerstr. 18 - 5000 Aarau • Tel. 0 62 - 534 43 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 • review@futurebike.ch

Vertreter in der WHPVA

Edgar Teufel • whpva@futurebike.ch

Archiv Future Bike CH

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

Webmaster

Ralph Schnyder • 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

Michael Unterhalt • 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 nicht für Info Bull!

mitglied@hpv.org

Schriftführung

Andreas Herrting • 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



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 pro Ausgabe

Seite	Format	Franken	Euro
1		142,-	120,-
¹ / ₂	quer	76,-	64,-
¹ / ₂	hoch	76,-	64,-
¹ / ₄	hoch	39,-	33,-
¹ / ₄	quer	39,-	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 25 Jahren das komplette Programm ...



... 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 wird ständig weiterentwickelt.

Z. B. der neue „Milan SL“:

- einseitig aufgehängtes Hinterrad mit Federung
- neue leichtere Version
- kürzere Lieferzeit



Mehr Infos unter www.velomobil.eu



Die große Auswahl an Velomobilen: www.velomobil.eu

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

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:



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!!



EUROBIKE**WINNER****AWARD 2018**

Das neue S-Pedelec Scorpion fs 26:

Zu schnell für den Fotografen – aber nicht für die Jury des Eurobike Award 2018!

Wir feiern 2018 Jubiläum – und können uns jetzt über ein ganz besonderes Präsent freuen: den Eurobike Award für unser *Scorpion fs 26 S-Pedelec*. Das ist im Jahr des aufwändigsten Marken-Relaunchs unserer Geschichte mit neuen Logos und Designs sozusagen die Kirsche auf der Torte. Von Ihrem innovativen Liegeradhersteller aus Kriffel können Sie aber natürlich noch mehr erwarten als nur Kuchen. Etwa die elegante Integration der PINION-Getriebe oder der SHIMANO Steps-Motoren. Feiern Sie mit uns das 25-jährige Bestehen 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 GmbH & Co. KG ● Kapellenstraße 49 ● D-65830 Kriffel ● 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

