

Info Bull 2013

Oktober 2018



Fest bei HP Velotechnik
25
JAHRE 1993-2018

Velomobiltour Flüsse & Meer



- Neue Rekorde in Battle Mountain
- Transam Bikerace

- LieBre 2018
- Stiffeltreffen

- Rennwochenende in Köln
- Wichtigkeit des ECF

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 Stillstand, alternativlose Alternative

Kultur

6 Brompton WM

15 Buchvorstellung

16 25 Jahre HP Velotechnik

24 LieBre 2018

30 Interview mit Morton Rynning von CityQ

40 Bedeutung des ECF

44 Stiffel-Treffen

Technik

28 Carbikes als leichte Elektromobilität

Rennen und Rekorde

8 HPV-Rennwochenende in Köln

10 Schnell auf dem Holzweg

18 Transam Bikerace

36 Battle Mountain - neue Weltrekorde

Reise

32 Flüsse und Meer-Velomobiltour

Service

14 Future Bike Generalversammlung

27 Future Bike Shop

46 Termine

47 Wer macht was?

48 Impressum

Titelfoto: © Flevó - Präsentation in Lübeck



Der Stillstand, die alternativlose Alternative?

Text, Foto: Michael Hänsch

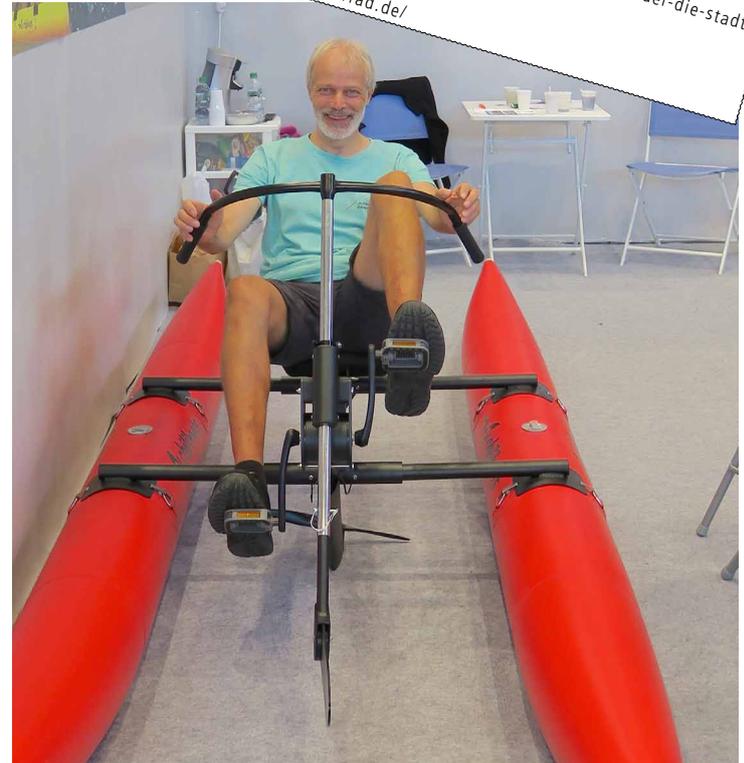
Sicher geht es Vielen so wie mir: Im Bereich Straßenverkehr sehe ich seit vielen Jahren trotz aller Lippenbekundungen unserer politischen Kaste nur kleine kosmetische Verbesserungen, eigentlich ist es Stillstand. Wenn man als Radfahrer durch eine ehemals als fahrradfreundlich deklarierte Stadt wie Oldenburg fährt, dann sehe ich die zu schmalen kombinierten Geh- und Radwege, die vielleicht für slow-motion-Hollandradler ausreichen mögen, aber nicht für zügige Alltagsradler und Velomobilnutzer.

Auf Messen wie der Intersolar 2011 sah ich induktive Lademöglichkeiten für Pedelecs. Als ich beim Durchmisten von TV-Mitschnitten jetzt eine Sendung vom September 2011 sah, in der auch der E-Smart vorkam, kam mir die Erinnerung, dass solche Kompaktwagen mit E-Antrieb so begeistert beim Publikum ankamen, dass der Hersteller nach 1.000 Stück die Produktion mit E-Motor einstellte. Ein Kleinwagen, der leiser und damit komfortabler fährt als eine S-Klasse, das geht überhaupt nicht! Beim Vergleich zwischen 2011 und 2018 fällt mir auf, dass nur bei den Energiespeichern Fortschritte in homöopathischen Dosen erfolgt sind.

Mal sehen, ob es den zahlreichen Entwicklungen im Bereich leichter Mobilität wie dem CityQ ähnlich ergeht wie vor sieben Jahren dem E-Smart. Ein Interview mit dem Kopf hinter CityQ, Morten Rynning, ist in dieser Ausgabe.

Gelegentlich bekomme ich per Post Angebote von Autohändlern mit den

Links
www.ecomento.de/2018/03/30/cityq-neuer-stromer-fuer-die-stadt/
www.eddy-sharing.de/freunde-werben/
www.emobilitaet.online/tag/209
www.bogbi.co/
www.aufbruch-fahrrad.de/



ultimativen Leasing-Angeboten, so vor wenigen Tagen von Renault. Diese Firma hat in Europa umfangreiche Erfahrungen mit E-Autos und mir werden nur Dieselwagen angeboten. Wie bitte? Sieht so die Mobilitätswende aus? Als in einer Stadt lebend brauche ich kein Auto und für gelegentliche gewerbliche Nutzung gibt es Autovermietungen.

Jetzt ein einfaches Rezept, wie deutsche Städte innerhalb kurzer Zeit beste Straßen als Verkehrsachsen für Velomobile und alle anderen Fahrradtypen erhalten: Unsere europäischen Städte sind von Autobahnen entweder durchzogen oder umgeben. Seit dem Dritten Reich ist die Spurbreite von Autobahnen in Deutschland auf 3,75 m festgelegt, damit unsere Autobahnspuren größer als in Amerika sein mögen. Wenn diese Spurbreiten auf 3,25 m reduziert werden, dann ergibt das bei einer Autobahn mit vier Spuren je Richtung eine zwei m breite Radfahrspur in jede Richtung.

Falls unsere Straßenbaubetriebe jammern, dass dafür kein Geld vorhanden sei, dann kann genauso einfach wie ein Baukindergeld (das allgemeinschädlich ist, weil dadurch die Wohnkauf- und Wohnungsmietpreise ins uferlose steigen) Radwegfinanzierung (nützlich, weil gesundheitsförderlich und zukunftsgestaltend) bereitgestellt werden.

Wenn so eine Maßnahme kurz vor olympischen Spielen oder Fußballmeisterschaften beschlossen wird, dann protestieren die Bürger dagegen genauso wenig wie gegen die Privatisierung der Wasserversorgung.

Fehlgeleitete Verkehrspolitik durch falsche finanzielle Anreize lässt sich seit einiger Zeit in Norwegen beobachten: In einigen Städten dürfen dort E-Autos die Busspuren mit nutzen. Busfahrgäste erleben dadurch immer mehr Verspätung. Selbstverständlich sind diese Busspuren nicht für Fahrradfahrer freigegeben. Vielleicht setzt mit Ideen aus diesem Land wie

CityQ oder Lastenrädern wie Bogbi ein Paradigmenwechsel in diesem Land ein.

Lokale Netzversorger dienen nicht mehr der Daseinsvorsorge, sondern müssen Gewinn erwirtschaften. Deshalb finanzieren viele Stadtwerke Abhängigkeit. In Düsseldorf haben die Leih-Elektroroller Eddy großen Erfolg. Sie reduzieren anstelle von Autoverkehr eher den Fußverkehr. Leihfahrräder, die ebenfalls Fußverkehr verringern, wirken gegen Bewegungsarmut. Das tun E-Roller der Stadtwerke nicht, die ähnlich wie Autos vom Car-Sharing-Anbieter dem weggeworfenen Abfall ähnlich verboten irgendwo abgestellt werden, oft genug leider auf Gehwegen.

Wir haben im HPV etliche Mitglieder, die sich von Berufs wegen mit Lobbyarbeit besser auskennen als der Bevölkerungsdurchschnitt. Mein Vorschlag: Wir sollten gemeinschaftliche Veranstaltungen wie Velomobileminare nutzen, um politisch mitzugestalten. Wir sehen an der DUH, dass verhältnismäßig kleine Organisationen viel positive Aufmerksamkeit mit den richtigen Themen erreichen können.

Richtige Stärke ist dann gemeinsam möglich. Heike schreibt in dieser Ausgabe über den europäischen Fahrrad-Interessenverband ECF. Regional, also vor Ort, kann sich jede/r Bürger/in beteiligen. Ohne aktive Bürger/innen wären Volksentscheid Fahrrad in Berlin und Aufbruch-Fahrrad in NRW nicht möglich. Erst durch solche Netzwerke aus Fahrrad- und Umweltverbänden erkennen die Politiker in den Landtagen, dass eine Verkehrspolitik zugunsten der Fahrradfahrenden wahlentscheidend sein kann. Für mich als NRW-Bürger und HPV-Vorstand ist die Unterstützung des Aufbruch-Fahrrad selbstverständlich.

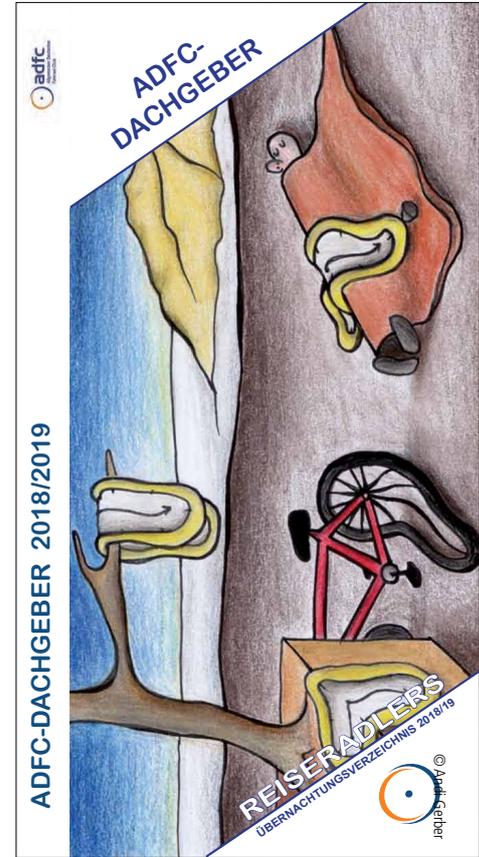


Text: Michael Ammann - Grafik: Faltrad plus GmbH & Brompton WC & Brompton.ch

Am Sonntag 21.10.2018 findet vor dem Bundeshaus in Bern ein Radrennen mit Brompton Falträdern statt. Die Strecke ist ein 9 km langer Rundkurs, der auch für Plauschfahrer geeignet ist. Es werden die schnellsten und die am besten gekleideten Teilnehmer prämiert.

Wer schafft es mit dem falt-(liege)-rad auf das Podest?

Details auf www.brompton.ch/bwc/



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



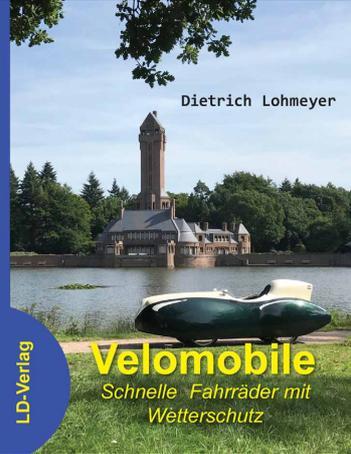
ISBN 978-3-9805395-4-2 • Euro 29.90

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 HPV Wochenende in Köln aus zwei liegenden Perspektiven.

Text: Hajo Eckstein - Foto: Jürgen Köhn

Locker kurbelnd um die obere Kurve gesteuert und dann wieder in den Sitz meines CHR gepresst die leicht abfallende Zielgerade hinunter beschleunigen – das orange Quest von Max den Rückspiegel zunehmend ausfüllend. Zuschauerreihen, die Jury im Start- und Ziel-Bus, der Duft der Reibekuchenbude und Wortfetzen der Moderation von Nici und Peter fliegen vorbei.

Volle Konzentration auf die nächste Kurve, hinter mir geht auch Max in die Eisen. Ich schwenke meinen Tretlagermast vor gereckten Hälsen und gezückten Handyobjektiven herum und visiere die unmittelbar folgende 90°-Kurve vor unserer Vereinskneipe an. Von hier gilt's möglichst viel Schwung auf die wieder ansteigende Gegengerade mitzunehmen und wieder voll in die Kurbeln zu latschen – um alles, was ich grade zu viel verbremst habe, wieder zu kompensieren. Die dichten Zuschauerreihen feuern an; richtig laut wird's, als Bernhard auf dem schönen Birk elegant davonzieht und Daniel im Alpha7 gekonnt auf zwei Rädern hinterherstiebt. Wir sind im Liegerad- und Velomobilrennen innerhalb der «Schmitter Nacht» am Freitagabend vor unserem Bahnrenntag auf dem Dorfrennkurs in Stotzheim, nur ein paar Kilometer von der Radrennbahn entfernt. 20:00 Uhr war Start für unser halbstündiges Rennen, bevor um 20:30 Uhr

die Elite-Fahrer um den Lokalmatador Nils Politt auf den Ups ihr 64 km Rennen aufnehmen.

Es hatten zwar nicht alle geschafft, um acht Uhr am Start zu sein, aber 19:59 Uhr wuchtete Max noch als 15ter Fahrer sein Quest über die Absperrung auf die Startlinie – quasi aus vollem Anlauf von Osnabrück aus. Ähnlich Ymte direkt aus Dronten. Und so sauste ein buntes Teilnehmerfeld aus Velomobilen, teilverkleideten und unverkleideten Liegern von der Junioren- bis zur Seniorenklasse um den rechteckigen 800-m-Rundkurs.

Die eigentlich vorgesehene klassenlose Siegerehrung ist dann irgendwie unter den Tisch der Jury gefallen, aber Daniel war hier mit seiner Kurventechnik und dem Beschleunigungsvermögen nicht zu toppen, Richard im Velomobil und Bernhard in seiner Teilverkleidung sind dann auch nicht unerwartet vorne dabei. Max und ich hatten uns weiter hinten jeder den anderen einmal überholt, er zuletzt. Dieses unermüdliche Beschleunigungs-Stakkato hatte mich ganz schön geschafft – vermutlich zu viel gebremst.

Aber für die Erstversorgung mit Kölsch, Reibekuchen oder einer Grillwurst gab es für die Renner Bon-Münzen und Gelegenheit, die ein oder andere Frage des sehr Radsport-interessierten Publikums zu beantworten und zu schauen, wie die Profis und Elitefahrer hier im Pulk um die Ecken kacheln.

Zitat von unserem Weltmeister Hanns: «Highlight für mich die Schmitter Nacht mit Kölsch, Reibekuchen und begeisterten Radsportfans neben dem Rennkurs. Klasse!» Und Präses Detlef Zoske von einem der ausrichtenden

Vereine RC Schmitter schrieb, dass dieses Rennen für alle eine absolute Bereicherung gewesen sei – auch dank der kompetenten und charmanten

Moderation von Nici – die dann auch noch vom Publikum als die mit den 24-Stundenrekord erkannt wurde.



Schnell auf dem Holzweg

Text: Jan Kranczoch - Fotos: Michael Hänsch

Am Ende eines angenehm warmen Sommertags treffe ich in Köln-Müngersdorf ein. Gespannt betrete ich vom Parkplatz aus den kurzen Tunnel, der ins Innere der Albert-Richter-Bahn führt. Über die beängstigend steil abfallende Piste aus Hartholz-Planken betrete ich die Rasenfläche in der Mitte und schaue mich in der Abendsonne um: der glatte und schön geschwungene Rundkurs, gesäumt von Tribünenplätzen und die Stille in der leeren «Schüssel» verbreiten eine besondere Stimmung.

Verstreut auf dem Rasen aufgebaute Zelte lassen eine baldige Belebung der Szene erahnen, doch nur an der Gegenseite des Eingangs ist einzelner Mann in einem Unterstand zu erblicken. Erwin Dörper begrüßt mich freundlich und fragt gleich nach einem Getränkewunsch. Nach wenigen Worten weiß er Bescheid, dass ich keine Ahnung von Holzbahnen habe und bietet mir augenzwinkernd an, die Strecke zu öffnen. Während er die Sperrkette entfernt, eile ich, um Rad und Zubehör heranzuschaffen. Minuten später starte ich meine ersten Runden in einem Rad-Stadion und bin begeistert vom Fahrgefühl. Phantastisch - das hätte ich wirklich schon eher ausprobieren sollen! Die Kurven saugen mich an und werfen mich



wieder auf die kurzen Geraden. Sucht man mit etwas Einsatz ein paar Höhenmeter in der Steilwand, so wird man beim dosierten «Abstieg» mit verblüffendem Anschub belohnt. Das Spiel mit der eigenen Kraft und Gravitation beginnt bei ca. 35 km/h und bereitet eine unvergessliche Freude – wo es endet, sollte ich später auch noch erfahren... Mit der Dämmerung kommen die Fledermäuse und es wird Zeit, die genießerische Alleinfahrt zu beenden. Nun treffen auch die TeilnehmerInnen des «Schmitter Nacht»-Rennens aus dem nahegelegenen Stotzheim ein; darunter Hajo Eckstein, bei dem ich mich zu der Veranstaltung angemeldet haben. Mit dem schwindenden Licht noch flugs das Zelt aufgestellt – dann erwartet alle ein bestens vorbereiteter Imbiss vom Grill und leckeres Kölsch. Als ich mich gegen Mitternacht betten will, trifft Peter Coppens mit seinem Velomobil aus



Kommando lege ich los, gerate aber in den Hang und liege nach zwei Metern auf dem Parkett. Verhaltene Heiterkeit bei den Umstehenden. Gerard, der wieder die Zeitnahme macht, stellt zurück auf Los und ich stehe mit einer Extraportion Adrenalin und einem kleineren Gang wieder hinter der Linie. Diesmal glückt der Versuch und es geht mit genug Schwung in die erste Wand. Nach der ersten Runde ist der passende Takt da. Runde vier ist grausam, 1.000 Meter sind doch noch eine andere Distanz als die 800 Meter, die ich aus Assen zu kennen glaube. Die Rundenzeiten, die Gerard später für die Teilnehmenden ins Netz stellt, zeigen aber, dass ich die Runden zwei bis vier fast konstant durchgehalten habe.

Bis Mittag können sich die wurmstichigen Schenkel erholen. Der Mensch muss trinken, denn die Temperaturen steigen merklich an. Meine Schorle in der Hand, bemerke ich eine Dame in der Mitte der Freifläche, die einige HPVler um sich geschart hat. Es ist Elisabeth Odenthal, die Einladungen zur «Tour de Respect» für den Namensgeber unserer Sportstätte verteilt. Diese zügige Etappen-Fahrt zwischen Köln und Paris soll an Albert Richter erinnern, der als Bahnradsportler brillierte, jedoch seine Auflehnung gegen das Nazi-Regime 1940 mit dem (noch sehr jungen) Leben bezahlte. Die diesjährige Gedenk-Tour (20.-25.9.) wird zum Zeitpunkt dieser IB-Ausgabe zwar bereits verstrichen sein, für die folgenden Jahre sind aber gewiss weitere Touren geplant. Strecke und Anlass könnten so manche HPV-AnhängerInnen anspornen – weitere Infos siehe unten.

Dann wird zum Stundenrennen gerufen. Da die Liegeräder in zwei Gruppen hintereinander starten, haben die Felder genau die richtige Größe: nicht zu viel Betrieb, kaum brenzlige Rudelbildung aber dennoch reichlich Überholmanöver und Gelegenheit für kleine taktische Züge. Das merke ich natürlich erst während der Fahrt, aber es hilft spürbar, im Rhythmus zu bleiben. 15 Minuten lang fühle ich mich trotz des für mich sehr scharfen

Belgien ein. Wie selbstverständlich schaufelt er in der Dunkelheit einen halben Hausstand aus dem Heck seines Fahrzeugs und bestellt sein Biwak. «Was so alles geht...», denke ich beim Einschlafen.

Um acht Uhr steht am nächsten Morgen das «gutbürgerliche» Frühstück mit kräftigem Kaffee auf den Biertisch-Garnituren bereit. Einige versorgen sich auch selbst mit vermutlich leistungssteigernden Müsli-Rezepten. Gestärkt nimmt man/frau zwei Stunden später Aufstellung zum 1.000 m-Zeitfahren: vier Runden mit stehendem Start. Ich bin weit hinten in der Reihe und bemerke, dass die Gesichter einiger SportlerInnen Ende der vierten Runde doch etwas Anspannung ausdrücken. Nun ja - ich ahne, was auf mich zukommt. Zum Start bitte ich Hajo, mich zu halten. Auf

Rennen & Rekorde

Tempos wohl, dann setzt leichter Unmut über die Strapaze ein. Wie gerufen, kann ich zum Belgier Francke Denisen aufschließen, der rasant angegangen ist, dann aber offensichtlich etwas «kullern» lassen muss. Ich konzentriere mich nur auf seinen Helm vor mir, das Tachometer bleibt weit oben, wobei ich mich etwas schonen kann. Als ich das nächste Mal auf die Stadion-Uhr schaue, sind acht lange Minuten vergangen. Etwas übermütig gehe ich daher nach vorne; das Überholen auf der Spur im oberen Rang dauert fast eine ganze Runde. Die Belastung ist aber zu verkraften und ich verschaffe mir anschließend bewusst Ablenkung, um die «extrem langsam» laufende Uhr zu vergessen: Licht und Schatten wechseln sich ab und teilen die Strecke in imaginäre Abschnitte. Ein leichter Wind kommt auf, der auf der südlichen Geraden in den Kessel fällt aber angenehm kühlt. Alle paar Runden überholt uns die «Kannibalenhorde» der schnellen Teilverkleideten und zieht uns einige Kurbelumdrehungen mit. Auch Hajo, der uns unerbittlich Mal um Mal passiert, bietet uns dabei immer eine Weile seinen spärlichen Windschatten – an Aufschließen und Folgen ist aber nicht zu denken. Nach ca. 45 Minuten ereilt mich dennoch ein Motivations-Tief; ich träume vom Ausrollen und einer kühlen Cola. Zum Durchatmen suche ich das Heck von Ralf Golanowsky. Im Glauben, die letzten zehn Minuten «auf Kredit» die vorher-





rige Kadenz fahren zu können, begeben sich wieder in den Wind. Kopf zurück, tief atmen, gleichmäßig treten. Tatsächlich signalisieren die Beine in der Schlussphase sogar noch Reserven und ich nehme zur Abwechslung ein kleineres Ritzel. Die letzten drei Runden sind turbulent. Während manche noch einmal zum Endspurt gegen den eigenen Schweinehund antreten, streben andere nach einer optimalen Platzierung für die BeND-Wertungen. Das Tempo verschärft sich allgemein und einige Überholmanöver ereignen sich scheinbar nur knapp unter dem Dach. Dann ertönt die erlösende Glocke (ein antik anmutendes Inventar der Bahn). Noch einmal die 360° nehmen und dann ein Nickerchen! Leider bin ich nach der karierten Flagge von diesem Wunsch so eingenommen, dass ich bei Schritttempo auf der hellblau lackierten Innenspur wegrutsche und auf

dem Tartan-Teppich bremse. Mein linker Unterarm ist gründlich enthaart und muss einen Verband bekommen. Na, ja – Rad aufheben, nichts anmerken lassen – das kenne ich ja schon... Auf dem Rückweg von den Duschen im Fundament der Bahn muss ich beim Anblick eines Schildes schmunzeln: «Nutzung nur mit Erfahrung und Bahn-Lizenz!». Jedenfalls bin ich entschlossen, es wieder zu versuchen.

P.S. Beide Läufe auf der Bahn – 1000 m Sprint und Stunden-Rennen flossen in die BeND-Wertung.

Informationen zur Tour de Respect

www.tourderespect.org • info@tourderespect.org • Elisabeth Odenthal 0 176 | 617 525 45



future bike Generalversammlung 27. Januar 2019

in der Werkstatt von **wOLF & wOLF** Gründenstrasse 95 4132 Muttenz



future bike ch

Der Radrennfahrer und sein Schatten

Text: Andreas Pooch – Foto: Covadonga Verlag

Was bewegt den Radsportler? Olivier Haralambon geht dem in nur 166 Seiten umfassenden Band aus dem Covadonga-Verlag auf den Grund und beleuchtet die psychologischen und philosophischen Zusammenhänge so treffend und sprachgewaltig, dass man sofort versteht, um was es geht.

Dabei wird auch das Thema Doping nicht ausgespart und die tief liegenden Gründe dafür beleuchtet. Man erhält verblüffende Einblicke, mit denen man so nie gerechnet hätte. Das stellt die ganzen Diskussionen rund um dieses Thema im (Rad)Sport unter einen ganz anderen Blickwinkel, denn man mit einfließen lassen sollte.

Und hier kann auch Olivier Haralambon mitreden, er ist zehn Jahre selbst Radrennen gefahren und hat in der Welt des Radsportes gelebt und auch die «dunklen Seiten» erfahren.

Und auch wenn man selber noch nie Radrennen gefahren ist, versteht man dank der literarischen Erzählkunst des Autors und dank seiner beschreibenden Präzision die Bewegungsabläufe genau, die mechanischen Verhältnisse der Einheit Maschine Fahrrad & Mensch sofort. Auch wenn wir Liegeradler entspannter unterwegs sind und auch in unseren Rennveranstaltungen nahezu mit Leichtigkeit die Runden drehen, ist dieses Buch absolut lesenswert.

Hier wird meines Erachtens ein Zwiespalt deutlich zwischen der traditio-



de la Joie«.

Bibliographie: Der Radrennfahrer und sein Schatten von Olivier Haralambon • 16,80 Euro • Aus dem Französischen von Christoph Sanders; Hardcover, 166 Seiten • ISBN 978-3-95726-028-4 • April 18

nellen Art Rad zu fahren, aufrecht und mit «gekrümmten Buckel», was Leistung sofort nahelegt und der lässigen Liegeradhaltung, die uneingeweihten früher oft mit Schlaf assoziierten. Vielleicht ist das der Grund, warum das sportliche Liegezweirad nie einen «Durchbruch» hatte?

Es macht jedenfalls Spaß, diesem Lob des Fahrrades zu folgen. Viele Formulierungen liest man mehrmals um den Gehalt auszukosten. Und man versteht vieles leichter und unmittelbarer, als wenn man Stapel von dicken Coffeetable-Books zum Radsport durcharbeiten würde.

Der Autor: Olivier Haralambon, geboren 1967, ist Schriftsteller, Philosoph und ehemaliger Radrennfahrer. 2014 erschien sein gefeiertes Roman-Debüt »Le Versant féroce

25 Jahresfeier in Kriftel

Text: Gisela Daubitz – Fotos: HP Velotechnik



HP Velotechnik feierte das 25jähre Bestehen und hatte ausgewählte Fahrradfreundinnen und -freunde dazu eingeladen.

«Och, wie nett! Guck mal, Andreas, wir haben eine Einladung von HP Velotechnik bekommen. Die feiern ihr 25jähriges Bestehen. Ist am Samstag, 15 September, abends. Und, fahren wir hin?»¹⁾

Ja, wir sind natürlich schick gekleidet nach Kriftel gefahren. Immerhin kennen wir Paul und Daniel auch schon seit 25 Jahren, haben also ihre Anfänge auf der Liegeradhersteller-Bühne verfolgt. Und jedes Jahr Ende August/Anfang September sahen wir uns in Friedrichshafen am Bodensee auf der EUROBIKE. Sie als Aussteller, wir als Organisatoren des Gemeinschaftsstandes für besondere Fahrradkonzepte.

Im Gewerbegebiet in Kriftel gab es für uns VIPs einen blauen Teppich, ein herzliches Willkommen der Beiden und ihrer Mannschaft und viele Menschen, die eines verband, nämlich Begleiter von HP Velotechnik zu sein. Es war ein gelungenes Fest mit Werkstattführungen, sehr

1) Gisela Daubitz und Andreas Pooch von der Liegeraddatei = LD-Verlag

leckerem Essen und Trinken an fein gedeckten Tischen, netten Gästen und einem Rückblick von Paul und Daniel, in dem jeder Gast seinen Platz bekam, auch wir.

Für uns gab es in diesem Rückblick einige Aha-Erlebnisse, wie alles zu-





sammenhängt. Als wir ankamen, hielten der Bürgermeister und der Beigeordnete (siehe Bild links) eine launige Ansprache über die Verbindung von HP Velotechnik zu ihrem Standort. Als wir gingen, zog Gunnar Fehlau den Bogen zur Fahrradmobilität, deren Elektrifizierung und der großen Bedeutung für die Mobilitätszukunft. Es führt am Fahrrad einfach kein Weg vorbei! Der Abend hallte noch lange nach, als wir uns ins weiß-rote Lichtermeer auf der A3 begaben.

Transam Bike Race • ein Interview

Text: Marcel Graber, Tilman Rodewald - Bilder: ZVG/Marcel Graber

Am Abend des 18. Juni trifft Marcel Graber mit seinem Alpha7-Velomobil am Yorktown Victory Monument, Virginia, USA, ein. Hinter sich ~6.900 Kilometer Straße, allein.

16 Tage zuvor war er frühmorgens mit 113 Mitstreitern in Portland, Oregon an der Westküste der USA gestartet, zur 5. Ausgabe des «Transam Bike Race». Der 45-jährige Soft- und Hardware-Engineer aus Euthal, Schwyz, hatte damit bei seiner ersten Teilnahme den Streckenrekord gleich um einen ganzen Tag verbessert. Damit bewiesen er und Dave Lewis, ein weiterer Velomobilist der in einem Milan den 4. Rang erreichte, wie praktisch und schnell moderne Velomobile auch auf einer solch hügeligen Strecke sein können. Der Rennmodus eines «self supported bike race» ist wohl der ultimative Leistungstest für ein Fahrzeug: A nach B. Entsprechend hoch waren die von den beiden Velomobilisten mit ihrem Effort geschlagenen Wellen, sowohl in der Ultra-Cycling-Gemeinschaft als auch in der Liegeradszene im englisch- und deutschsprachigen Raum. So waren die beiden u.A. in einer Ausgabe des «Laidback Bike Report» vertreten, dem wohl bekanntesten Webcast über Liegeräder. Wir haben Marcel Graber einige Fragen zu seinen Erfahrungen und Plänen mit dem Velomobil gestellt.

InfoBull, Tilman Rodewald (IB): Du bist noch sehr neu in der Velomobilszene, warum ein Velomobil? **Marcel Graber (MG):** Ein Jahr ist es schon her, als ich zusammen mit meiner Freundin Ina ans Nordkap

gefahren bin. Wir fuhren in den zwei Monaten über 10.000 Kilometer und nachträglich gesehen, hatte ich mehr Mühe die Fahrzeit im Wohnmobil auszusitzen, als in einem Velomobil. Wir hatten die Rennräder dabei und wechselten uns immer wieder mit Fahrrad- und Autofahren ab. Wir sind vielen Radreisenden begegnet und ich war ehrlicherweise etwas neidisch. Zu oberflächlich und schnell kam mir die Reise in einem Wohnmobil vor. Ich bin in meinen jüngeren Jahren viel mit dem Reiserad in der Welt unterwegs gewesen und sehnte mich wieder nach den Abenteuern, die ich damals erleben durfte.

Inzwischen bin ich auf den Hund gekommen. So begann ich während der Nordkap Reise am Abend im Internet nach Fahrradreisen mit Hundeanhänger zu suchen, hatte verschiedene Blogs gelesen und kam irgendwann auf das Milan 4.2, dem Milan Doppelsitzer. Schon unterwegs hatte ich versucht mit dem Räderwerk Kontakt aufzunehmen. Wir fuhren an Hannover bei der Rückfahrt vorbei, aber keine Reaktion von Helge. Kaum zu Hause kam dann doch ein Mail von Helge und fuhr nochmals nach Hannover um das Milan 4.2 zu testen. Ausgerüstet mit drei Bleiakkus um das Gewicht zu simulieren hat mich Helge dann in Hannover in Richtung Flughafen losgeschickt. Das erste Mal! Ich empfand es eher als zäh, klar aus heutiger Sicht mit 50 kg, aber trotzdem genial. Helge nahm sich den ganzen Tag Zeit und überhäufte mich mit Informationen und Ideen. Das Milan 4.2 war bestellt, mit einer schrecklichen Lieferfrist von neun Monaten. Um mir das Warten zu verkürzen hatte ich kurz darauf bei Jürg Birkenstock ein DF bestellt, mit der Absicht dieses dann wieder zu verkaufen. Im Januar 2018 war es dann soweit, mein erstes Velomobil.

IB: Wie bist du auf das Trans America Bike Race gekommen und wie hast du dafür trainiert? **MG:** Hunde passen meist zu ihren Besitzern, oder ich sage eher Personal. Das ist bei mir nicht anders. Mein Hund



TUBE
LESS
EASY

WIDE

Rennen & Rekorde

Chili, ist ein Jack Russell Terrier. Ihm gleich, liebe ich es, mich in ein Projekt zu verbeißen und es zum Zentrum meines Lebens zu machen. Kurz nachdem ich mein DF bekommen hatte, war in der NZZ (Tageszeitung in der Schweiz) ein Bericht über James Hayden und seinen Sieg im Transcontinental Race. Ich weiß noch, wie ich beim Lesen des Artikels ein «Kippefell» bekommen hatte.

Der Virus war gesetzt. Ich begab mich abermals auf die Recherche im Internet und fand mit dem Transam-Bikerace ein Rennen, welches im Gegensatz zum Transcontinental Velomobile zulässt. Ein paar Tage später und durch die super Unterstützung von Ina, hatte ich mich für das Rennen angemeldet. Zuerst mit der Absicht, das Rennen eher als Reise, denn als Rennen anzusehen, aber Ina hatte damals schon prognostiziert, dass ich das nicht kann. Mein Ziel war gesetzt.

Ich hatte sportlich eine sehr gute Grundlage. Ich mache seit mehreren Jahren Bergläufe und Volksläufe. Bis auf meine Juniorzeit, als ich Rennradrennen gefahren bin, war aber das Fahrrad nicht ein zentraler Teil meines Trainings. Ich hatte mich darum entschieden sehr viele Kilometer im Velomobil abzuspuhlen, knapp 10.000 km zwischen Januar und Juni. Das half mir, die Muskeln und Gelenke an die neue Sportart zu gewöhnen.

IB: Hast du in diesem Jahr an weiteren Rennen teilgenommen? **MG:** Ich wollte kurzfristig Ende Oktober mit dem Cruzbike an die Japan Odys-



sey. Meine Nichte ist in einem Austauschjahr in Japan. Jedoch war die Anmeldefrist schon abgelaufen und der Veranstalter wollte keine Nachmeldungen zulassen. Nachträglich hatte ich gesehen, dass Gore ein Werbevideo für ihre Produkte anlässlich des letzten Japan Odyssey auf Youtube hat, scheint sehr viel zu regnen.

Toll war dieses Jahr der Anlass von Futurebike auf der offenen Rennbahn in Oerlikon. Dort werde ich im 2019 sicher wieder mitmachen. Ein wei-



teres Highlight war das Brevet 1.000+, organisiert vom Audax Suisse. Thomas Bühler hat eine Traumroute um die Schweiz zusammengestellt. Mehr als 1.000 km gibt halt die Schweiz nicht her... Die Betreuung und die Bewirtung waren einmalig. Er hatte sich an einem Checkpoint einen Spaß im World Economic Forum in Genf gemacht, hätte Bonuspunkte gegeben, wenn wir Klaus Schwab auf das Selfie gekriegt hätten. Ich hatte es nach etwas bla bla mit der Wache geschafft vor das Haus zu kommen, wurde aber durch übereifrige Securities unfreundlich und leicht gestresst

wieder weggetrieben. Mit dabei war auch Martin «Veloeler». Wir haben uns auf der Route immer wieder getroffen.

IB: Was sind deine nächsten Pläne? **MG:** Ich werde im nächsten Jahr an zwei self-supported Races, dem Bikingman Oman (1.000 km) und dem Northcape-Tarifa Race (7.400 km / 80.000 hm) teilnehmen. Zusätzlich, möchte ich gerne ein supported Race, das Tortour (1.000 km / 13.000 hm) ausprobieren, aber die Bestätigung des Veranstalters fehlt mir noch. An

Rennen & Rekorde

Paris Brest Paris werde ich kaum teilnehmen, vermutlich aber trotzdem einige Brevets als Training in der Schweiz fahren.

Ich bin im Aufbau einer Website unter dem Namen «velonaut.swiss». Darauf werden Berichte über Rennen, die Vorbereitungen und Informationen rund um das Velomobil kommen. Ich habe im letzten Jahr erfahren, wie schwierig es ist Sponsoren zu finden und hoffe damit potentiellen Sponsoren mehr Werbefläche zu geben. Wenn jemand einen Sponsor weiß, bin ich um jeden Hinweis sehr dankbar.

IB: DF - Alpha7 - Milan? • **MG:** Nach der Anmeldung zum Transam-Bikerace, las ich im Velomobilforum vom neuen «siebten Streich», dem Alpha7. (Das Velomobilforum ein extrem guter Fundus an geballtem Velomobil-Wissen. An dieser Stelle ein herzliches Dankeschön an die vielen engagierten Autoren und Administratoren.) Mein neues DF brachte 25 kg auf die Waage und beim Alpha wurde von 16 kg gesprochen. (das rennbereite Alpha war dann auch 20 kg) Daniel Fenn hat mir mit enormen Einsatz, kurz, aber rechtzeitig, das erste «Kunden-Alpha» vor dem Rennen fertig stellen können. Mit Hilfe von Jürg Birkenstock war es dann gut vorbereitet für das Rennen. Das Alpha7 hat aus meiner Sicht den größten Teil meines Erfolgs beim Transam-Bikerace ausgemacht. Die Entwicklung sollte aber weitergehen. Verbesserungen in Ausfallsicherheit, Variabilität der Einstellungen und Sicherheitsreserven waren mir wichtig. Mit Jens und Helge vom Räderwerk habe ich einen Partner gefunden, der mich mit viel Leidenschaft in den nächsten Jahren mit einer jährlichen Weiterentwicklung des Milan SL unterstützt. Das Mk5 wird ein Knaller! Ein richtiger Glücksfall, denn ansonsten wäre ich zurück auf ein Liegefrad oder ein traditionelles Rennrad.

Hinter meinen Rennen steht ein Team. Ich möchte an dieser Stelle einen

großen Dank aussprechen: • Jens Buckbesch und Helge Herrmann vom Räderwerk, ich bin gespannt auf das neue Mk5 Endurance Race • Jürg Birkenstock, dem CFK-Professor, von speedbikes.ch für die Reparaturen und Anpassungen in letzter Minute • Ramon Krebs von dayX.ch Coaching für die ausgeklügelten Trainingspläne • meinem Physio Wytze Bakker, Fitnesscenter Unterberg • Schwalbe Tires, der G-One ist ein schneller, pannensicherer Reifen für die Langstrecke und Training • und natürlich meiner Freundin, dem familiären und beruflichen Umfeld, welche meine egoistischen Reisen verdauen und unterstützen darf.

IB: Vielen Dank Marcel und viel Spaß bei deinen nächsten Abenteuern!



CONTINENTAL
DIVIDE
ELEV. 9584



LIEBRE 2018

Text: Klaus-Peter Land

Es war gut besucht und es war hoch gelobt: Das erste Liegeradwochenende in Bremen

Am zweiten Augustwochenende kamen über 70 Teilnehmer|Innen zum LIEgeradwochenende in BREmen zusammen – dem LIEBRE 2018. Sie trafen sich auf dem Alten Campingplatz, nahe der Uni, wo sonst nur Dauer-Camper hausen und Jugendfreizeiten stattfinden. Dort konnten sie sich auf mehreren (etwas ausgetrockneten) Wiesen mit Zelten und Wohnmobilen ausbreiten, ihre ganze Vielfalt von Gefährten entfalten und den unterschiedlichsten Liegeradfahrenden begegnen.

Ein buntes Programm mit offensichtlich gefragten Zielen und Aktivitäten in der Region Bremen hatten die Aktiven vom Bremer Liegeradtreff auf die Beine gestellt – BIKE-IT-Kino-Nacht im Blockland, Kennenlernen der Fahrradstadt Bremen, Blicke durchs Lilienthaler Telescopium, Radtouren pur durchs St.-Jürgens-Land mit Einkehr im Melkhus oder links der Weser und entlang der Ochtum, Verkostung von Craft-Bier in der Union-Brauerei, An-Land-Hafenrundfahrt durch die Überseestadt, Paddeln im Torfkanal, Treffen mit Werner Stiffel und seinen Rädern (siehe eigener Bericht), Krischans unterhaltsamer Nord-Expeditionsbericht und die große Schlussrunde zum Straßenbahn-Museum mit Extrarunde in einer historischen Tram!

Einen leckeren Speisezettel hatten die Bremer|Innen zusammengestellt

und in genau ausreichenden Mengen zusammengerrührt: von Utes und Karlottas köstlichem Kuchen über Gunnars nahrhafte Suppen, das reichhaltige BIO-Frühstücksbüffet bis zum Salat-angereicherten Grillabend und nicht zuletzt mit Franks selbst geröstetem Kaffee. Und außer Schwarzbier wurde bei den angebotenen Getränken auch nix vermisst und alles bezahlt.

Dem Elf-Personen-Team im Hinter- und Vordergrund hat es über die drei Tage sehr viel Spaß gemacht, das erste LIEBRE 2018 - trotz mancher Anstrengungen und manchmal etwas wenig Schlaf. Die Rückmeldungen der Teilnehmer|Innen waren durchgehend positiv – hier eine Auswahl davon:

- Es waren zwei schöne Touren, lecker Kuchen und viele nette Leute. Danke!
- Ein hervorragender Vortrag von Werner Stiffel mit netten Details zur Liegeradentwicklung. Dadurch kann ich seine Homepage jetzt mit ganz anderen Augen anschauen.
- Auch der anschließende Vortrag von Krischan war hörensenswert.
- Die Örtlichkeit und der Service sowie das Essen waren hervorragend. Die Wetterkapriolen haben ja nur gestört, wenn man sich der «falschen» Ausfahrt zugeordnet hat. Die Ausfahrten waren übrigens auch für Ortskundige sehr interessant - Bremen ist eben eine Großstadt mit Geschichte. Die Vorträge haben mir auch viel Spaß gemacht. Bei dem reichhaltigen Angebot konnte man gar nicht alles mitmachen.
- Unsere Programmpunkte (Telescopium, Hafenrundfahrt und die Abschluss tour) waren einfach nur klasse und definitiv drei Höhepunkte. Nicht nur für den Sohn!
- Zusammengefasst war das Wochenende ein Highlight in diesem Jahr mit sehr vielen netten Leuten, die alle total entspannt waren und ich würde mir wünschen, dass Ihr es in vier Jahren wiederholt. Hoffentlich gibt's dann den Campingplatz noch.

Start zur Abschlussfahrt



**BREMER
LIEGERAD
TREFF...**

WAU
- WAHLFÄHIGES ANGE-
SICHT UNTERWEIS...

MIAU
- MÄCHTIG INTERES-
SANT & INTERAKTIV &
LIEBESGÄHIG...

KIKERICO
- KITHO-ALTEICH
KÖSE & RICHTIG
COOL



**LIEGERAD
TREFF**

Bremen

• STAMMTISCH
IM BREMER LIEGERAD TREFF

• LIESASO
LIESASO BEI UNSEREM LIEGERAD TREFF
AN KARBONEN UNTER STÜTZUNG

WWW.BREMER-LIEGERADTREFF.DE





Die Überseestadt

- Danke an alle Beteiligten – besonders natürlich den Organisatoren und deren Helfern – für ein Super-Wochenende! Sämtliche Programmpunkte, an denen wir teilgenommen haben, waren es wert, nach Bremen zu kommen und waren hervorragend durchgeführt.
- Leider konnte ich nur kurz bei der LieBre 2018 verweilen. Ich war beeindruckt vom Teilnehmerzuspruch und der Organisation.

Die vielen zufriedenen Gesichter machten die Organisator|Innen ziemlich glücklich. Sie sagen allen ein großes Dankeschön fürs Dabeisein, Mitmachen und Mitgestalten und ihre netten Rückmeldungen. Die Bremer|Innen können es sich vorstellen, es wieder zu tun, nach einer angemessenen Erholungspause und in Abstimmung mit den anderen regionalen Liegerad-

Velomobil- bzw. HPV-Großereignissen - also höchstwahrscheinlich im Sommer 2022!

Wer nicht so lange warten will: Es gibt jeden Monat in Bremen die LieSaSo - die Liegeradtouren am Samstag oder Sonntag - und den Stammtisch - alle Termine auf der Website www.bremer-liegeradtreff.de. Auf der Website sind unter LIEBRE 2018 auch weitere Fotos eingestellt. Wer auf den Bremer E-Mail-Verteiler möchte, maile das kurz an: e-post@wolfgang-wiese.de

Es grüßen Antje, Enno, Frank, Friedrich, Georg, Gunnar, Hans-Hermann, Harald, Herbert, Klaus-Peter, Wolfgang

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

Carbikes als neues Segment der leichten Elektromobilität

Text: Dietrich Lohmeyer – Fotos: CityQ

Fahrer von klassischen Velomobilen sind eine kleine eingeschlossene Gemeinschaft. Sie haben viel Spaß daran, sich aus eigener Kraft zu bewegen, haben meist eine Nähe zur Technik und oft hohe ökologische Ansprüche. Leute, die einmal ein Velomobil gekauft hat, sind meist absolut begeistert und von diesem Fahrzeug überzeugt.

Leider wurden auch in der letzten Zeit nur ca. 400 Fahrzeuge pro Jahr in Europa verkauft, die Sperrungen bei der Mehrheit der Bevölkerung scheinen immer noch sehr hoch: Sicherheitsbedenken, ungewöhnliche Form, kleines Händlernetz und hoher Preis. Ich habe die Hoffnung, dass im Zuge der Verkehrswende die etwas autoähnlicheren, größeren und höheren Carbikes eine größere Chance haben, einen neuen Massenmarkt zu bilden. In den Markt der leichten Elektromobilität, dem große Wachstumschancen eingeräumt werden, steigen jetzt auch neue Player aus dem Automotivbereich ein. Das lässt auf große Stückzahlen und kleine Preise hoffen.

Die Leichte E-Mobilität, das sind Leicht Elektro Fahrzeuge (LEVs) wie Pedelecs und E-Bikes, drei oder vierrädrige leichte Kleinfahrzeuge und Transportfahrzeuge, E-Scooter, aber auch Velomobile mit Elektroantrieb soll die Lücke zwischen dem normalen Fahrrad und dem E-Auto schließen. Die Leichte E-Mobilität kann die Mobilitätsprobleme in den Städten und



der Citylogistik auf eine bessere Art und Weise lösen als tonnenschwere Pkws und Lieferwagen. Ich habe die Hoffnung -, dass Carbikes oder große, autoähnliche Velomobile in diesem neuen Markt ihren gebührenden Platz finden. Die Grundidee ist die gleiche wie beim traditionellen Velomobil: In den Wintermonaten setzen selbst eingefleischte Liegeradfahrer oft aufs Auto. Ein Fahrrad mit Dach kann die Chancen einer ganzjährigen Nutzung erhöhen, was auch den völligen Verzicht auf ein Auto möglich macht.

Im Vergleich zum Velomobil sind andere Anwendungen möglich: Mit Mamas Taxi können Kinder zur Schule und zum Kindergarten gebracht werden und auch der große Einkauf für die Familie passt rein. Für den weiten Weg zur Arbeit mit einer Person und wenig Gepäck ist man aber mit dem traditionellen Velomobil besser bedient. Auch weite Reisen machen sicher mit dem Velomobil mehr Spaß als mit einem Carbike. Es soll auch Leser der Info Bull geben, die zwei Velomobile besitzen, ich kenne persönlich schon zwei.

In Europa arbeiten PodRide, Vilgard, Twike und Onyx an größeren Fahrzeugen, die Autos stärker ähneln als die traditionellen Velomobile, aber alle auch noch Pedale haben, die meisten einen Tretgenerator. Velomo mit EC Velo, Evovelo, Podbike und Pedelio habe ihre aktuellen Prototypen auf der Spezialradmesse 2018 in Gernersheim vorgestellt. Ich möchte in den nächsten Ausgaben der Info Bull jeweils ein oder zwei Carbikes vorstellen und beginne mit dem CityQ.

CityQ

Das norwegische Unternehmen CityQ präsentierte im April 2018 in Berlin und im Juli auf der Eurobike sein gleichnamiges elektrisches Leichtfahrzeug. Die Auslieferung der ersten Fahrzeuge soll nach Angaben auf der Webseite im ersten Quartal 2019 erfolgen. Dazu ist eine Anzahlung von 499 € erforderlich. (Stand 22.8.2018). Damit drängt ein neues Car-Bike mit vier Rädern und Platz für bis zu drei Personen plus Gepäck auf den Markt, das an den Erfolg des ELF in den USA anknüpft. Auf der Webseite von CityQ wird Platz für zwei Personen plus Fahrer und 90 l Gepäck angegeben.

Das in der Presse meist als LEV (Light Electric Vehicle) bezeichnete Carbike verfügt über ein 48-Volt-Antriebssystem mit 250 bis 500 Watt

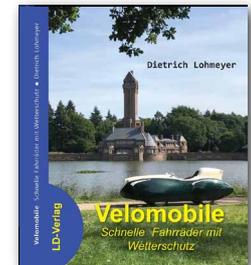
Leistung, das eine Maximalgeschwindigkeit von 25 km/h möglich macht. Mit einer Breite von 87 cm ist die Benutzung von Radwegen möglich. Das Gewicht beträgt 60 kg. Der Preis wird auf der Webseite des Herstellers mit 6.000 bis 8.500 € ohne Mehrwertsteuer angegeben. Gegen Aufpreis sind Türen und ein Solarpanel erhältlich.

Das CityQ eignet sich auch für Miet- und Leasing-Services sowie spontane und stationäre Sharing-Angebote. Eine entsprechende App für das Smartphone gibt es bereits. Erste Modelle für Test- und Demonstrationszwecke sind bereits gebaut und konnten erstmals auf den beiden Messen in Deutschland begutachtet werden. Der Hersteller hat Interesse daran gezeigt, Händler in Deutschland zu finden. Für jeden Kunden ist die Wartungs- und Reparaturmöglichkeit durch einen Händler in der Nähe ein wichtiges Kaufkriterium, wenn er nicht selbst ein geschickter Schrauber ist. Vielleicht haben ja einige Velomobilhändler in Deutschland und der Schweiz Interesse.

Es ist sicherlich kein Zufall, dass die Hersteller wie auch die Hersteller des Podbike aus Norwegen kommen. Norwegen ist das Vorzeigeland für Elektromobilität in Europa. Fast die Hälfte der 2017 verkauften Autos waren Elektroautos oder Plug-In-Hybride.

Literatur

- www.pressebox.de/pressemitteilung/cityq/CityQ-die-Zukunft-der-Mobilitaet/boxid/899148
- Homepage des Herstellers: www.cityq.biz
- www.velostrom.de/vdi-fachtagung-leichte-e-mobilitaet/www.focus.de/auto/news/ueberdachtes-pedelec-cityq-fast-ein-auto_id_8689454.html
- Dietrich Lohmeyer, Velomobile, schnelle Fahrräder mit Wetterschutz, LD-Verlag, Windeck 2018, ISBN 13: 978-3-9806385-7-9



Interview mit Morton Rynning, Gründer der Firma CityQ

Text: Dietrich Lohmeyer - Fotos: CityQ

Für die InfoBull: Dietrich Lohmeyer (DL): Nach meinen Schätzungen gibt es heute ca. 5. bis 6.000 Velomobile in Europa. Pro Jahr werden in Europa ca. 400 Velomobile gebaut. Im Vergleich zu den Produktionszahlen von PKWs und Fahrrädern sind das sehr kleine Zahlen. Ich meine, dass dieses Segment der klassischen Velomobile mit kleinen, flachen Karosserien für eine Person auch in den nächsten Jahren nicht sehr stark wachsen wird. Die Amerikaner haben gezeigt, dass mit einem größeren, autoähnlicheren Velomobil für 2-3 Personen größere Stückzahlen möglich sind. Das Elf war 2017 mit ca. 500 Stück Jahresproduktion das meistverkaufte VM der Welt. In Europa arbeiten Prodrive, Vilgard, Twike und Onyx an größeren Fahrzeugen, die Autos stärker ähneln als die traditionellen Velomobile. Velomo mit ECVELO, Evovelo, und Podbike habe ihre aktuellen Prototypen auf der Spezialradmesse 2018 in Germersheim vorgestellt. Warum meinst Du, dass man vom CityQ größere Stückzahlen verkaufen kann? **Morten Rynning (MR):** Gute Frage. Ich denke, es geht nicht nur um das Fahrzeug, sondern auch darum, welches Bedürfnis erfüllt werden soll und wem es dienen soll, und wie das ganze Konzept angeboten wird. Wir sehen CityQ im Zusammenhang mit autofreier Mobilität. Wir bieten wettergeschütztes E-Biking, ergänzt um Kindertransport und Kofferraum. In Bezug auf Komfort und Bequemlichkeit sind wir etwas näher am Auto. Wir haben viel am Design gearbeitet und glauben, dass es möglich ist, eine Tesla-Version von Micro-Mobilität zu schaffen.

CityQ spricht nicht dieselben Nutzer an wie Velomobile oder Liegeräder. Die meisten sind Enthusiasten, während wir uns an urbane Nutzer richten, die einen bequemen, autofreien Transportservice suchen. Wir bieten CityQ integriert in MaaS und Ridesharing an. Dieses Modell bietet einen anderen Ansatz für die Kundenakzeptanz. (MaaS : Mobility as a Service)

In Bezug auf das Marktpotenzial sehen wir eine Verschiebung, da die Benutzung des Autos in Stadtzentren und Wohngebieten eingeschränkt wird. Dies schafft einen Markt für autofreie Mobilität, der auch mit dem Verkauf von E-Bikes, E-Mopeds und E-Scootern wächst. In Europa werden mittlerweile 2 Millionen E-Bikes verkauft. Cargo-Bikes und Auto-E-Bikes (car ebikes) werden ein Segment dieses Marktes darstellen.

DL: In Deutschland wird das kleine, preiswerte Elektroauto E.Go Ende 2018 ausgeliefert. 2019 sollen bereits 10.000 Fahrzeuge produziert werden. Noch kleiner und leichter sind Twizy und Microlino, beide wiegen ca. 500 kg. Worin siehst Du die Vorteile des CityQ gegenüber einem klassischen Velomobil und auf der anderen Seite einem kleinen, leichten Elektroauto ohne Tretantrieb? **MR:** Autos sind Autos und gehören auf die



Straße und zum Autoverkehr. Sie benötigen Führerschein, Parkplätze und eine Ladeinfrastruktur. Twike und Twizzy sind vier bis acht Mal schwerer als Cityq, Podride und Podbike. Konstruktion und Beschaffung (sourcing) sind vollkommen unterschiedlich. Auch bei der Ladeinfrastruktur gibt es verschiedene Anforderungen. Das Aufladen von E-Bikes ist viel einfacher. Bei den Pedalen geht es auch um Klassifizierung. Wenn man die Pedale entfernt, wird das Fahrzeug vom E-Bike zum Elektro-Moped und eine LEV-Klassifizierung ist erforderlich. (LEV – Low Emission Vehicle) Es gibt verschiedene nationale Vorschriften für LEVs, dadurch entstehen zusätzliche Hürden für die urbane Mobilität.

DL: Welche Produktionszahlen strebt ihr 2019 und 2020 an? **MR:** Wir planen, 2019 mit verschiedenen Pilot-Versionen für ausgewählte Kundentypen zu starten. Jedes Marktsegment bekommt einige Fahrzeuge. So werden wir Partner und Nutzer-Feedback testen. Wir sind noch offen für einige kleine Pilotprojekte in Deutschland, Holland oder Großbritannien. 2020 werden wir eine kommerzielle Serie starten. Wir haben Schätzungen über das Volumen, entscheiden das aber erst nach den Pilotprojekten 2019.

DL: Die Spezialradmesse ist die wichtigste Messe für traditionelle Velomobile und Lastenfahräder in Deutschland. Werdet ihr auf der Spezialradmesse 2019 in Germersheim ausstellen? **MR:** Sicher, wir beabsichtigen das. Die Spezi ist ein phantastischer Event.

DL: Sucht Ihr einen Vertriebspartner für Cityq in Deutschland? Wann wird es möglich sein, einen Cityq in Deutschland zu testen? **MR:** Ja, wir interessieren uns für Partner, die sich sowohl für diese Fahrzeuge als auch für unseren Micro-Mobility-Ansatz begeistern können. Deutschland wird ein Schlüsselmarkt für Cityq sein und wir werden auch Schlüsselpersonal (key personnel) für unser Team einstellen. Erste Einheiten werden wir

2019 präsentieren und dann 2020 an Stammkunden und Partner liefern.

DL: Danke für Deine ausführlichen Antworten, ich wünsche Euch viel Erfolg und einen Durchbruch für die Micromobilität.



«Flüsse&Meer»-Tour unterwegs auf Ostpfaden

Text: Polypress Lübeck - Fotos: M. Erz

Erkenntnis von 2.000 Kilometern in der Gruppe: Velomobile werden immer zuverlässiger und leistungsfähiger.

Die Idee, eine zweiwöchige Velomobil-Gruppenreise über rund 2.000 Kilometer zu veranstalten und dabei auf Begleitfahrzeuge und Gepäcktransport zu verzichten, ist zuletzt bei der Eurotour 2013 realisiert worden. Jene von Carl-Georg Rasmussen initiierte Fahrt von Leer bis Reims/Frankreich und zurück hatte im Juli 2013 immerhin 15 Velonauten an den Start gebracht, von denen aber nur vier an den Zielort in Ostfriesland zurückkehrten. Die übrigen Teilnehmer hatten vorzeitig abgebrochen aus technischen, terminlichen, gesundheitlichen oder konditionsmäßigen Gründen.

Dennoch bestand seit Jahren der Wunsch, erneut eine derartige Tour ohne jegliche logistische Unterstützung von außen zu versuchen. Und siehe da: Die am 7. Juli in Lübeck gestartete Tour «Flüsse & Meer», initiiert von FLEVÒ aus Anlass seines zehnjährigen Bestehens, brachte alle Teilnehmer wie geplant in ihr Ziel. Beteiligt waren insgesamt 20 Velomobile, davon waren 15 die gesamte Strecke dabei. Beteiligte VM-Typen: Quest, Quattrovelo, Mango, ORCA, WAW, DF, Go-One und Milan.

Auch wenn sich zum Schlussfoto am Holstentor in der «Königin der Hanse» nur noch acht Teilnehmer mit ihren schnellen Liegerädern aufstell-

ten, muss festgestellt werden, dass die Velomobile sich seit 2013 insoweit weiterentwickelt haben, dass die Zuverlässigkeit und Eignung für weite Urlaubsfahrten nicht mehr in Frage gestellt werden kann. «Wir haben bewiesen, dass wir mit über 25 Kilo und mehr an Campingausrüstung immer noch sehr schnell unterwegs sein können und das bei teilweise widrigen Bedingungen», sagt FLEVÒ-Chef Matthias Erz, der mit einem neuen WAW selbst an der Tour teilnahm.

Über die Gesamtdistanz von knapp unter 2000 Kilometer, die an 13 Tagen zurückgelegt wurde, schafften einige in der Gruppe ein Netto-Durchschnittstempo von knapp über 27 km/h, was nach Abzug der Langsam-Fahrstrecken bei Stadtdurchfahrten, Geländeabschnitten und auf Campingplätzen einem Durchschnittstempo von deutlich über 30 km/h entspricht, ein Tempo das mit einem normal gepackten Tourenrad kaum zu erreichen ist.

«Flüsse & Meer» war in der Ausschreibung als Einsteigertour deklariert worden, doch hatte die Gesamtdistanz und der Zwang, jeden Abend den vorgebuchten Campingplatz zu erreichen, offenbar doch viele abgeschreckt, so dass sich am Ende fast ausschließlich erfahrene Velomobil-Tourer einfanden. Vermisst wurden zudem die eigens eingeladenen Velonauten aus den Niederlanden und auch Dänemark und Schweden, die allerdings zur gleichen Zeit auf eigenen Touren in ihren Ländern unterwegs waren. So musste der internationale Touch von zwei Norwegern gewährleistet werden, die unabhängig voneinander angereist waren und eine eigene Note in den bunt zusammengewürfelten Velomobilhaufen brachte, wie auch zwei Frauen, welche die ansonsten männliche Phalanx aufbrachen.



Neben dem Fahren war das Verstauen der Campingausrüstung eine Herausforderung. Ursache: Meist wird zu viel eingepackt. Lösung: Überflüssiges per Post nach Hause schicken. Am Ende wundert man sich, mit wie wenig Dingen man auskommt.



Die Tour «Flüsse & Meer» erwies sich trotz ihres relativ flachen Streckenprofils entlang von Flusstälern als durchaus anspruchsvoll. Die Teilnehmer, von denen nicht wenige in den ersten Tagen mit Eingewöhnungs- und Konditionsproblemen zu kämpfen hatten, trotzen dabei großer Hitze, starkem Gegenwind und heftigen Regenschauern am Stück in der Lausitz.

Zurückgelegt wurden täglich im Schnitt 150 Kilometer, so dass für Interessierte noch genug Zeit blieb für Besichtigungen und Kontakt mit Land und Leuten. Und davon gab es reichlich. Rund 1.700 Kilometer gingen über Straße und Wege im ehemaligen



Im Rudel unterwegs auf schnellen Straßen durch das Lausitzer Braunkohlerevier



Auch Volanautinnen waren mit auf der Tour und bewiesen, das Velomobiltouren keineswegs allein Männersache sein muss.



Treffpunkte Tschechien: Hier ist der WAW (l.+r.) zuhause. Der Oranje-Quest (m.) mit den Höckerausbuchtungen für Knie und Fußspitzen des 2-Meter-Velonauten ist eine Spezialanfertigung aus Holland.



Ostseeefeling in der Lausitz: Der Bärwalder See mit feinem Sand und Strandkörben ist ein gefluteter Braunkohletagebau.

Ostblock, die eine sehr unterschiedliche Beschaffenheit und Qualität aufwiesen. Über alles gesehen war die gefahrenen Strecke ausgesprochen gut, was man auch an dem hohen Tempo ablesen kann.

Am Auftaktsonntag verließ das bunte Velomobilfeld nach dem Startsignal vor dem Lübecker Rathaus durch HPV-Pressesprecherin Heike Bunte die westlichen Gefilde schon nach einer halben Stunden bei Travemünde und kehrte erst am vorletzten Tag in Schackenburg an der Elbe wieder in den Westen zurück. Dazwischen lagen 13 Tage auf Straßen, Betonplatten und sonstigen Wegen in Mecklenburg-Vorpommern, Polen, Brandenburg, Sachsen, Tschechien, Thüringen und Sachsen-Anhalt – Gegenden, die niemand der Teilnehmer zuvor schon derart intensiv erlebt hatte.

Höhepunkte der Reise waren der Oder-Radweg und die Strecken entlang von Neiße und Elbe, sowie die Städte Rostock, Greifswald, Ückermünde, Wolgast, Frankfurt/Oder, Lübben, Görlitz, Zitta, Dresden, Leipzig, Erfurt, Magdeburg, Tangermünde und Havelberg. Die Herausforderung bestand dabei nicht nur in den langen Tagesetappen (die längste maß 172 Kilometer), sondern auch im Zelten und Gepäck verstauen, das einigen der Teilnehmer beinahe mehr zusetzte als das Velomobilmfahren selbst.

Dennoch waren am Ende von diesem Konzept, bei dem auch auf Teilnehmergebühren verzichtet werden konnte, alle überzeugt. «Wir können auf diese Weise die Leute unterwegs viel besser von den Velomobilen als umweltfreundliches und patentes Verkehrs- und Reisemittel überzeugen, als wenn wir von einem Werkstattbus oder Besenwagen verfolgt würden», meint Erz. Acht Sponsoren aus der Kreis der Velomobilhersteller hatten die bedruckten T-Shirts und Aufkleber finanziert und damit für alle den finanziellen Einsatz gering gehalten.

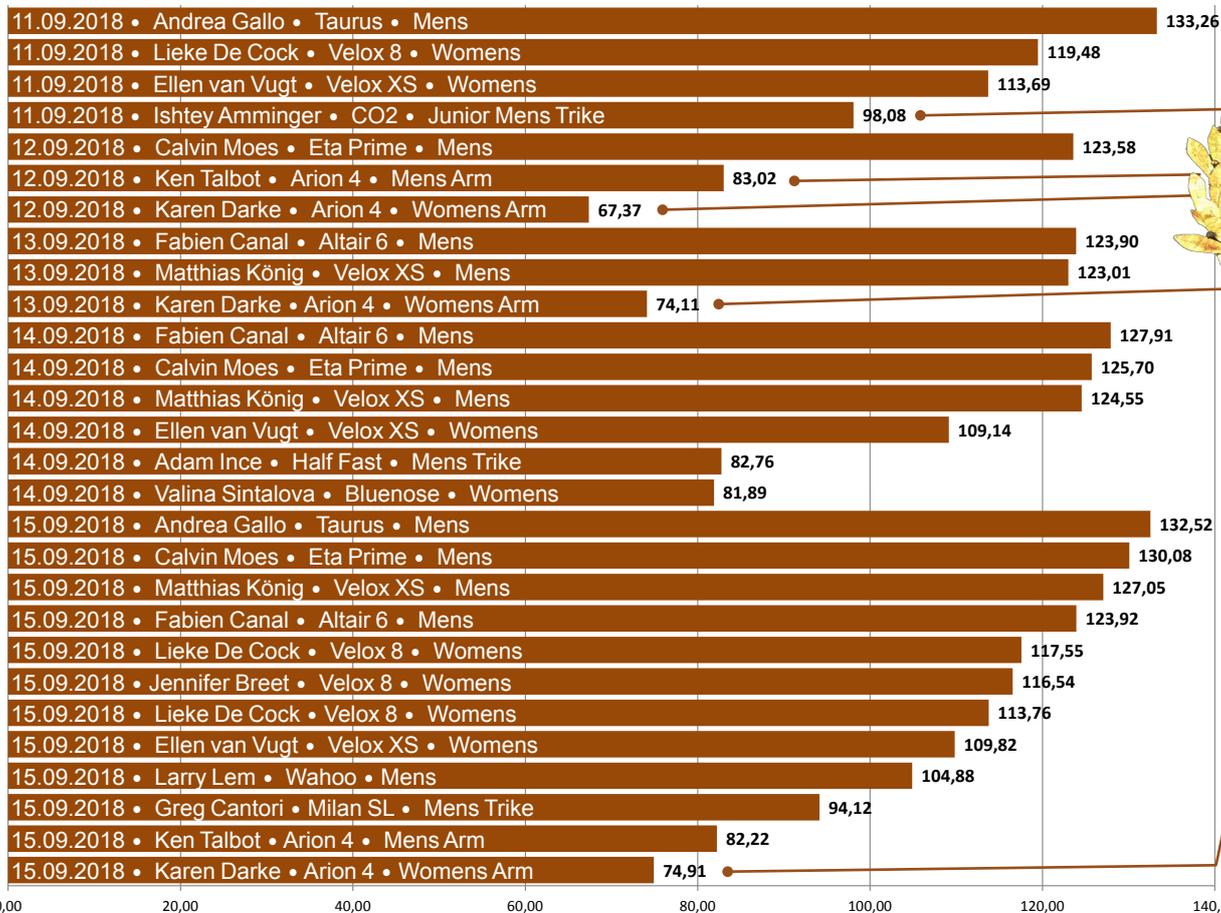
Nicht planbar ist bei derartigen Gruppentouren das «Menschelnde». Von den Fahrten der letzten Jahre sind auch einige Stress- und Konfliktsituationen überliefert, die aber diesmal gänzlich ausblieben. Das führte dazu, dass in der Gruppe am Ende der Wunsch überwog, sich bei einer ähnlichen Fahrt in 2019 erneut zusammenzufinden.

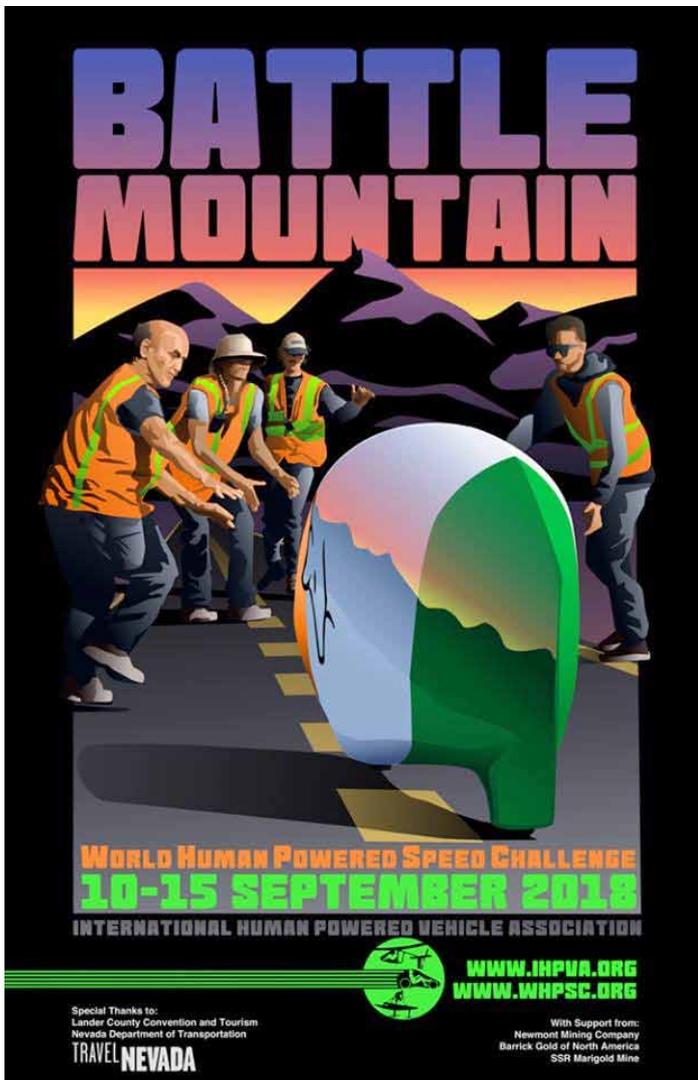
FLEVÒ hat sich wiederum als Ausrichter zur Verfügung gestellt und wird noch im Herbst zu einer Nachfolgefahrt unter dem Titel «Hansetrail» einladen, die wiederum Anfang Juli in Lübeck starten und enden soll. Dabei soll es sich um eine «Vielseitigkeitsfahrt» nach Schweden handeln, die frei skalierbare Etappen zwischen 50 und 200 Kilometer anbietet. «Damit wollen wir diesmal auch wirklich Einsteiger animieren, gleichwohl aber auch die sogenannten «Tunnelfahrer» ansprechen, denen es ausschließlich am schnellen Fahren ohne lästige Kultur- oder Besichtigungsstopps gelegen ist», sagt Erz. Man wünsche sich zudem mehr Velonauten aus den Nachbarländern als Mitfahrer und werde gezielt in Benelux und den skandinavischen Ländern nach Velonautinnen beiderlei Geschlechts Ausschau halten.

Weitere Infos, Zeitungsartikel und viele Fotos sind auf den Internet-Seiten der Tour «Flüsse & Meer» zu finden: www.flevo.de/tour2018

FLEVÒ International
TEL +49-(0)451 70 74 96 38
EFFENGRUBE 14/10a - DOMVIERTEL - D-23552 LÜBECK
www.flevo.de
info@flevo.de

Rennen & Rekorde





Die beiden Liegeradsportler des VfB Fabbenstedt Matthias König und Ralf Golanowsky (Deutschland) bildeten ein Team zusammen mit Hans und Ellen van Vugt (Niederlande) rund um das Liegerad «Velox XS».
 Hier posieren für die Kamera Matthias und Ellen. In der Info Bull 204 kommt ein ausführlicher Bericht!

Schlumpf Tretlagergetriebe

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

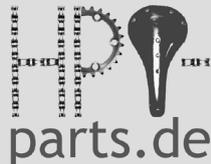
In Kombination mit dem
NEUEN Zahnriemenantrieb,
unschlagbar besser.
Advanced Belt Drive



PUSH THE BUTTON!



- Fahrräder
- Teile
- Zubehör
- Antiquariat



Spezialitäten

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

www.hpv-parts.de • info@hvp-parts.de



mit 3-Räder

unterwegs.ch
outdoor & velo



mit unseren Liegevelos von:
HP Velotechnik Scorpion Streetmachine Grasshopper Spirit
ICE Vortex Adventure Sprint • **Lightning** • **Flux** • **Hase**

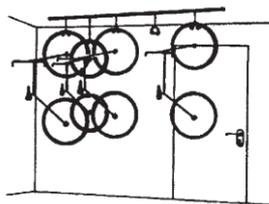
velos trekking
rain 31
ch-5000 aarau

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

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

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

Velo Aufhänge-System



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

Beispiel: 5 Velos benötigen ca. 1 m



Auskunft direkt vom Hersteller:
A. Michael • **Walderstr. 52** • **CH-8630 Rüti**

Telefon 055 240 18 31 • Fax 055 240 18 83 • www.mike-bike.ch

E-Mail: info@mike-bike.ch

Der NVHPV hat seinen Austritt aus der ECF erklärt

Text: Heike Bunte - Fotos: ECF

Anmerkung der Redaktion: Eine ähnliche Bekanntmachung und Stellungnahme erfolgte auch in der August-Ausgabe von «ligfiets».

Derzeit in Europa zu leben, bedeutet auf der einen Seite, dass die «Grande Nation» die Idee «Europa» ganz stark vorantreiben will und auf der anderen Seite erleben wir in zahlreichen Staaten die (Rück)Besinnung auf das Nationale.

Der Brexit ist da nur die Spitze des Eisbergs und viele Staaten glauben nicht mehr an ein Zusammenleben und Wachsen in Europa. Ein Jammer. Das Handeln der politischen (Staats)Ebene trifft aber früher oder später alle in Europa, weil die Verflechtungen mittlerweile sehr eng sind. Man mag es glauben oder nicht, aber dies betrifft auch gerade die Verkehrspolitik. Das hat auch Auswirkungen auf die eigene individuelle Mobilität vor Ort. Last but not least stärkt die ECF (European Cyclists Federation) die Arbeit der NGOs wie Fietsersbond, ADFC, HPV; Future Bike u.v.m. bzw. vice versa. Kleine NGOs aus ganz Europa dominieren die ECF. Ausgerechnet in dieser derzeit wichtigen Europa-Phase, wo die Rückbesinnung auf das «Nationale» leider auf der hohen Ebene die Tagesordnung bestimmt, verlässt der NVHPV diese großartige Organisation....



ECF-European Cyclists Federation at its best...!?

Damit Radfahren in Europa in allen Staaten gleichermaßen besser wird, begann die ECF vor 30 Jahren seine Arbeit, um Mensch, Umwelt und Radfahren eine bedeutendere Rolle zukommen zu lassen. Die Ära des Autos als herrschendes Verkehrsmittel sollte zu Ende sein. Auf breiter Basis wuchs der Einfluss gerade in den letzten Jahrzehnten bis in die EU Kommission hinein. Die ECF etablierte die Velo-city Serie und machte sie zum weltgrößten Fahrrad-Fachkongress. Jüngst rief die UN den 3. Juni zum Weltfahrradtag aus - ein Verdienst der ECF. Auf nationaler Ebene engagiert sie sich für Gesetzesänderungen zugunsten des Radfahrens. Lokal wirbt sie mittels EU-Funding für Einzelprojekte wie z. B. Cargobike-Projekte. Die ECF brachte vor zwei Jahren zum allerersten Mal die europäischen Verkehrsminister zusammen, die über das Thema Radfahren konferierten. Last but not least feierten 2017 über 1600 Delegierte den 200. Geburtstag des Fahrrads im Rahmen der Velo-city in Arnhem/Nijmegen (siehe Info Bull Nr. 196).

Welche Rolle spielt das Liegerad in der ECF? Oder: welche Rolle spielen/spielten wir eigentlich?

Die HPV Verbände in Europa tun sich insgesamt schwer ihre kleine Nische zu verlassen. Sie zaudern, sich anderen gegenüber zu öffnen und sich kon-

struktiv einzubringen. Denn wir wollen weder smart noch angepasst sein. Die Rolle der «Fahrrad-Nerds» zu spielen, gefällt uns. Denn: es ist viel leichter, die (Schmoll-)Rolle zu spielen als aktiv und konstruktiv wirken zu wollen. Wir beherrschen noch nicht einmal die regionale (Austausch-)Ebene zu anderen NGOs, wie Fietersbond und ADFC! Kann man da verlangen, dass man Arbeit für die ECF leistet bzw. seine Leistungen in Anspruch nimmt? In der Tat: bisher glänzten wir nur durch regelmäßige Teilnahmen an den AGMs (jährliche Mitgliederversammlung - Annual General Meeting der ECF), Präsentationen im Rahmen von Velo-Cities (bspw. Wien, Nantes) sowie die Kommentierung wichtiger Paper.

(Kostenfreie) Lernangebote des ECFs

Fakt ist, dass die ECF in kurzen Zeitabständen (kostenfreie!) Webinare exklusiv für seine Mitglieder anbietet. Ganz einfach kann man sich mit dem regelmäßig erscheinenden Newsletter über seine Arbeit informieren. Hier kann man auch Infos des eigenen Vereins einstellen. Die ECF bietet Workshops an, die kostenpflichtig sind, aber man kann immer nach finanzieller Unterstützung fragen. Richtig ist, dass wir (Future Bike, HPV, NVHPV) unsere Aktivitäten gegenüber dem ECF nicht abgestimmt und wenig koordiniert haben (bspw. erschienen mehrfach Artikel im IB, die wir einfach hätten weiterleiten können). Es fanden vom HPV Deutschland e.V. diverse Aktivitäten mit der ECF statt (bspw. Kommentierung verschiedener EU Verkehrspaper, fiskalpolitischer Paper und von Vorträgen zu Velo-Cities). Auch hier wäre eine verstärkte Zusammenarbeit wünschenswert gewesen. Ida hat das Forum «Aktive Mobilität» in Tutzingen (2011) unterstützt und schon «damals» auf das Thema HPVs eingewirkt.

Unsägliche überflüssige Diskussion: Was bringt es - was kostet es? Oder: Die «Goed-koop»-Mentalität

Wie bei jeder Mitgliedschaft heutzutage ist die herrschende Mentalität,

dass man sich fragt: «Was bringst es, was kostet es? Diese «Goed koop» Mentalität ist nunmehr weit verbreitet und ziemlich unausstehlich... Denn genau das können wir selbst am allerwenigstens erfüllen. Wir bieten unseren Mitgliedern salopp gesagt: NICHTS! Wer Mitglied in einem der europäischen HPV Vereine wird, weiß, dass er außer der Mitgliederzeitung bestenfalls das Angebot bekommt sich die Seele aus dem ehrenamtlichen Leib zu arbeiten. Warum wohl tauchen alte Vorsitzende nach ihrer Amtszeit nicht mehr auf? Gleichwohl erwarten wir aber gerade diese Konsumhaltung vom ECF: Wir zahlen einen Beitrag, also soll er gefälligst liefern und alles richten! Egal, welche klugen oder dummen Fragen wir stellen! So geht das nicht! Und so sollte auch nicht unser Verständnis sein. «Goed koop» ist zu kurz gedacht und wird uns nicht an das gewünschte Ziel bringen. Auch wenn es uns schwer fällt, einen konstruktiven Beitrag zu leisten und die hauptamtlich arbeitenden ECF Angestellten nicht mit kurzfristigen, tendenziell selbst zu beantworteten Fragestellungen zu nerven: Wir müssen noch lernen, dass die Goed koop Mentalität in diesem Fall zu nichts führt! Wir müssen lernen unsere Nische zu verlassen. Damit «Aktive Mobilität» im Nah- und Fernraum gelingt, ist es notwendig, dass wir mit anderen in den Austausch gehen und kollaborieren (auch Fußgänger). Dabei hilft die Mitgliedschaft in der ECF, denn sie garantiert Austausch auf breiter Ebene. Wenn jedoch das Ziel ist, dass wir uns in Europa selbst abschaffen wollen, dann sind wir auf dem besten Wege!

Wie der ECF auf unsere Fragen antwortet

Sicherlich ist es ein gutes Recht, dass man als Mitgliedsorganisation der ECF gegenüber kritische Fragen stellt. Das wird im Rahmen der AGM jedes Mal tatkräftig gelebt! Wer schon einmal dort war, weiß, dass es «heiß» hergeht. Es ist immer sinnvoll, in die Selbstreflektion zu gehen, um zu vermeiden, dass man in der Nische landet. ABER - was keinen Sinn macht: eine Organisation wie die ECF, die EU Programme verwaltet,

mit kleinteiligen Fragen zu belämmern, deren Antworten längst im Netz und anderswo zu finden sind. Es ist unser großes Unvermögen, dass wir den Anschluss an die normale Fahrradwelt nicht schaffen. Es ist unsere Markenzeichen, dass wir sehr gut pflegen «eigenbrötlerisch» zu sein. Es ist unser Markenzeichen, etwas «Besseres» sein zu wollen - oder manch normaler Radler sagt auch «arrogant». Im Gegenzug wissen wir wenig bis gar nichts über aktuelle brennende verkehrspolitische Diskussionen. Oder kurz: Was geht ab? Unsere technikaffine, jahrzehntelang gepflegte Selbstverliebtheit bricht uns gerade das Genick und wir merken nicht unser Dasein auf dem Mond! Das Argument, ein Liegerad sei effizient, wirkt längst nicht mehr. Dies wird durch die führenden Liegeradhersteller wie Hase und HP Velotechnik bestätigt. Denn ihre Gewinne machen sie mit Dreirädern im Reha-Bereich und nicht mehr mit dem guten alten, einspurigen Liegerad. Das Pedelec/E-Bike erledigt nämlich gerade diese Frage der Geschwindigkeits-Effizienz!! Allenfalls sind wir noch bequem unterwegs! Unsere «Wurzeln», dass man mit sportlichen Veranstaltungen die Überlegenheit des Liegerads zeigen kann, haben sich überholt und überzeugen längst nicht mehr. Das Velomobil ist in der Szene en vogue und mit der vom HPV durchgeführten Umfrage (2014) haben wir gezeigt, dass es sicher ist! Aber was machen wir? Wir belämmern den ECF mit kleinteiligen - längst beantworteten - Fragen zu Velo Routen! So geht das nicht! Wir haben enormes Wissen und wir könnten überzeugen. Dafür bedarf es allerdings, dass man sich öffnet, weiter denkt und wenn möglich noch europäisch! Dann ist eine sehr effiziente, extrem professionelle, zielführende Unterstützung durch die ECF gegeben. Last but not least: Sie unterstützt den Prozess, wenn man sich um Drittmittel bewirbt!

Der ECF und seine Mitgliedervielfalt

Die ECF hat in den letzten 30 Jahren viele Erfahrungen mit den unterschiedlichsten NGOs in ganz Europa sammeln können. Eins plagt alle:

zu wenig Unterstützung durch die Mitglieder und zu wenig Geld! Ja, tatsächlich - wir haben in Europa ziemlich viel gemeinsam! Mit der ECF kann man immer über «finanzielle Probleme» sprechen. Sie «entlässt» ihre Mitglieder nicht, wenn sie nicht gleich den Beitrag zahlen können (das tun wir mit Einzelmitgliedern ja auch nicht, wenn diese in finanzielle Not geraten). Man ist immer bemüht eine Lösung zu finden, um die (Fahrzeug- und kulturelle!) Vielfalt innerhalb der Organisation zu halten. Warum Teilhabe gerade auch in Zeiten vermeintlicher «klammer Kassen» wichtig ist? Weil Europa zur Zukunft werden muss und eine Rückbesinnung auf rein nationale Identitäten dem Rundverkehr nicht dienlich sind. Der ECF hat hauptamtliche, kompetente Mitarbeiter, die Einfluss auf die Kommission nehmen. Wir sollten ihnen vertrauen und verstehen, dass «unser» Geld bei ihnen gut angelegt ist. Im Gegensatz zu einer Bank reden wir mit erfahrenen Radfahrern, die wissen, wie wir die Stadt von morgen und das Umland wollen! Sie werden NICHT unsere Aktien wie hemmungslose Banker verzooken! Last but not least können wir mit unseren Möglichkeiten die Gestaltung des Aktienpakets vornehmen und das Geld landet auch nicht im Brüsseler Schlund!

Fazit

Wenn die Grande Nation von «Lets make the World great again» spricht, dann spielt sie damit nicht nur die platte Trump'sche Dummheit an, sondern besinnt sich selbst darauf, mehr sein zu wollen als eine «Grand Nation». Der jüngst im Rahmen der Mitgliederversammlung in Mailand (siehe Bericht) neu gewählte ECF Präsident Christoph Najdovski ist Franzose. Er ist Vizebürgermeister und Vize-Verkehrsminister von Paris. Welch ein politisches Zeichen an die Fahrradwelt Europas! Und gerade jetzt verlässt der größte niederländische Liegeradverein Europa und besinnt sich auf das Nationale. Es heißt, eine aktive Beteiligung sei nicht möglich. Es heißt, man bekäme keine Antworten vom ECF. Es heißt, es mache keinen Sinn:

man gäbe nur Geld in den Brüsseler Schlund hinein und bekomme nichts zurück. Aber genau diese Logik kritisieren wir bei allen Mitgliedern, die den Verein verlassen: diese monieren Inaktivität (gerade die Rennfraktion); sie verlassen den Verein, weil er nichts bietet, keine Antworten gebe usw. usf... Und genau diese Logik wendet der NVHPV beim ECF an. Sorry lieber Vorstand! In Zeiten, in denen die Rückbesinnung auf das Nationale große Schäden anrichtet, kann man als verantwortungsbewusster, umweltfreundlich handelnder Mensch (und Verein!!) EUROPA nicht verlassen. Ein absolutes No-Go und vertanes Zeichen, dass von Engstirnigkeit geprägt ist. Als Europäer sollten wir denken und handeln und dabei unsere nationalen Identitäten einbringen, dazu gehört auch die sehr reiche niederländische Liegeradkultur. Diese sollte sich nicht hinter den «abgesteckten» Grenzen verstecken. Seid NICHT kleinteilig im Denken, sondern GROß! Versucht Europa eure niederländische Liegeradkultur und -vielfalt zu zeigen, anstelle schmolend einen piefigen Rückzug zu machen! Oder: nehmt euch ein Beispiel am italienischen HPV, der gerade dem ECF beigetreten ist!

Konstruktiver Ausblick

Zu Beginn des Jahres haben der niederländische, belgische und deutsche Verband beschlossen, dass sie enger zusammenarbeiten wollen. Das ist ein guter Schritt! Es heißt, man wolle sogar einen europäischen HPV gründen. Diese Idee, einen EU-HPV Verband zu gründen ist nicht neu, aber es wäre schön, wenn sie mal endlich umgesetzt werden würde. Zumindest als assoziierte Form, denn dabei entfielen zunächst die rechtlichen Rahmenbedingungen. Aber es macht keinen Sinn einen europäischen HPV zu gründen, wenn man nicht bereit ist mit der ECF zusammenzuarbeiten. Diese Art der Isolation führt ins Leere und bringt uns im Integrationsprozess nicht weiter. Es sei denn, die HPV Verbände wollen nicht integriert werden. Davon ist aber erstmal nicht auszugehen: Demnach schlagen wir

vor, dass man sich im Herbst/Winter 2018 im «Herzen Europas» in Brüssel trifft und dort bei der ECF einen «assozierten EU-HPV Verband» gründet - unabhängig, ob man an einer Mitgliedschaft interessiert ist oder nicht. Last but not least: im September 2019 werden die nächsten Europawahlen stattfinden und man ist gut beraten daran zu partizipieren, um noch mehr Rückbesinnung auf das (rechte) Nationale zu verhindern. Im Rahmen des ECF-AGM (Annual General Meeting) wurde in einer Workshop Session bearbeitet, wie wir Radfahrverbände die Wahl konstruktiv «anheizen» können. Der NVHPV verfügt über ein Instrument, dass die Parteien nach ihrer Fahrrad/Liegeradfreundlichkeit bewertet (vorgestellt auf der Velocity in Wien). Man könnte dieses Instrument für die EU Wahl einsetzen und dem ECF bzw. seinen NGOs zur Verfügung stellen!

Und nochmal: es geht bei einer ECF Mitgliedschaft NICHT primär darum, dass unsere kleinteiligen Fragen beantwortete werden oder die Kategorie: «Was bringt es – was kostet es» oder die «Goed koop» Mentalität zu pflegen. Es geht darum, Europa ein Stück lebenswerter und fahrradfreundlicher zu machen. Dorthin MÜSSEN wir politisch kräftig investieren, um es auch für zukünftige Liegeradgenerationen zu erhalten. Und nochmal: Es geht NICHT darum, die Zusammenarbeit von ECF und NGOs so zu gestalten, dass kleinteilige und kleinkarierte Fragestellungen beantwortet werden! Die Frage ist: Was können wir tun, um den ECF als DEN maßgeblichen Multiplikator zu stärken! Eine Mitgliedschaft im ECF ist eine sehr LANGFRISTIGE Invention, die in Zeiträumen von 20-30 Jahren zu denken ist. That's it! Europa bedeutet, in anderen Strukturen und Kategorien zu denken...

Das Stiffel-Treffen in Bremen

Text: Dieter Hannemann

Am 11. und 12. August hatte die Oldenburger Liegeradgruppe im Rahmen des LIEBRE zu einem Stiffel-Treffen eingeladen. Und sogar Werner Stiffel war bereit, nach vielen Jahren, im Alter von 84 Jahren wieder einmal zu zelten.

Schon ab Freitagabend stand die kleine Ausstellung der Stiffel-Räder auf dem LIEBRE-Gelände allen Gästen zur Verfügung. Hier waren vier Stiffel-Liegeräder (Stiffel Tieflieger, Stiffel K7, Stiffel D6, Stiffel 3R4) und eine Fälschung von einem Stiffel-Lang-Tieflieger vor Ort. Werner erkannte die Fälschung sofort, dem einen oder anderen im Publikum fiel das gar nicht weiter auf.

Weitere Räder in der Ausstellung waren ein Kalle-4-Hecklenker, ein Airbike Knicklenker, das Lanio Hobbytek-Liegerad, ein Talbike und ein Python. Anhand von Schautafeln sind verschiedene Aspekte der Räder auf Grundlage der Homepage von Werner Stiffel untersucht wor-

den. Ebenso wurden Vor- und Nachteile des Liegerades aufgezählt.

Am Samstagnachmittag nahm Werner sich die Zeit, mit den Teilnehmern des Workshops die einzelnen Liegeräder zu betrachten und technische Einzelheiten in einer einfachen Sprache zu erörtern. Immer wieder bezog er aktuelle Räder der Teilnehmer in seine wissenschaftliche Betrachtung mit ein. Zwischendurch gab es praktische Fahrtests der Teilnehmer, um manche Unterschiede auch «erfahren» zu können. Zum Abschluss durfte eine kurze Ausfahrt durch den Bürgerpark nicht fehlen. Bei dieser Gelegenheit fand eine kurze Einkehr in ein nettes Café statt.

Am Abend kamen alle Teilnehmer des LIEBRE in den Genuss von Werners Stiffels Ausführungen zu seiner Homepage. Er stellte ein Stück «Liegeradgeschichte» fachlich gut dar. Seine bescheidene Art und sein feiner Humor machte das Zuhören einfach. Ein hervorragender Vortrag mit netten Details zur Liegeradentwicklung! Wir bedankten uns bei Werner Stiffel und seinem Freund Kurt Nollert mit tosendem Applaus und zwei Tafeln emissionsfreier Schokolade von der



Drei Stiffelräder mit ihren FahrerInnen. Von links nach rechts Werner Stiffel, Dieter Hannemann und Hanna Brunkhorst.

© Kurt Nollert

#schokofahrt. Beides ist unbezahlbar, der kurzweilige Vortrag von Werner und die Schokolade!

Anschließend stand noch eine kurze Preisverleihung auf dem Programm. Hier bekam Heiko Stebbe eine Flasche Fahrradöl um sein 3R4 mit leichter Patina weiter gut pflegen zu können. Hanna Brunkhorst bekam einen Müsliriegel für das schnellste Stiffelrad. Mit ihrem Tieflieger gewann sie 2011 das DLC Rennen in Rütenbrock. Für sein K7 mit seinem super Geradauslauf und dem Zubehör Bierkistenhalter bekam Dieter Hannemann eine Flasche Bier.

© Hanna Brunkhorst



Drei Stiffel-Räder, die Werner (in der roten Jacke) vor über 25 Jahren gebaut hat. Zu jedem Rad gibt es eine Geschichte, technische Details oder auch eine Anekdote.

↔ provisorisch Future Bike Schweiz HPV Deutschland Tandemclub Allgemein

Brompton World Championship 2018

siehe Seite 6

12. Okt. 2019 — Hasebikes Werksbesichtigung

www.hasebikes.com

18. Nov. 2018 — Future Bike Herbsthock - Zürich

www.futurebike.ch

27. Jan. 2019 — Future Bike GV - Muttenz

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

23. - 24. Mrz. 2019 — Cycling World Düsseldorf

www.cyclingworld.de

5. - 8. Apr. 2019 — Future Bike Speckweg-Tour

www.futurebike.ch

27. - 28. Apr. 2019 — Spezi Germersheim

www.spezialradmesse.de

27. Apr. 2019 — HPV Deutschland Mitgliederversammlung

um 18:00 Uhr am HPV-Infostand - www.hpv.org

11. - 12. Mai 2019 — Future Bike Maibummel

www.futurebike.ch

4. - 7. Sep. 2019 EUROBIKE mit Velomobilschau & -Treffen

www.ld-vlg.de - wieder mit einem Endverbraucher tag - mit HPV-Infostand & eventuell Velomobiltreffen - nähere Infos folgen vor. nächste Ausgabe der IB

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

www.adfc.de/termine/index.php

www.jedermanntermine.de/

www.fahrradtermine.de



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

Matias 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

Andy Hentze • vize@hpv.org

Schatzmeister

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

Mitgliederverwaltung

Adressänderungen bitte melden, ein Nachsendeauftrag gilt 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:



Hainhölzer Straße 13 · 30159 Hannover · Telefon 0511/71 71 74 · www.raederwerk.com · Mo - Fr 10 - 18 Uhr (Mi ab 14 Uhr), Sa 10 - 14 Uhr

bike REVOLUTION

Liegeräder · Velomobile · Zubehör

Vollgefederte Steintrikes

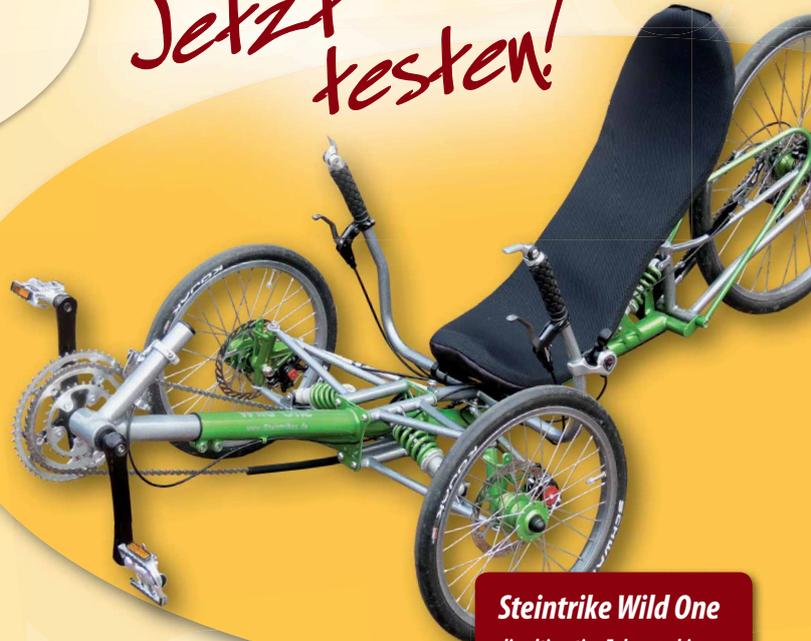
Mit den vollgefederten Trikes meistern Sie komfortabel alle Hindernisse. Ob für Alltag, Reise oder Freizeit – Sie sind immer bequem unterwegs!

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

