

Info Bull 204

Dezember 2018

Pässe und Liegeräder? Future Bike Herbsttour

- Neuer deutscher Rekord: 127 km/h
- Oliebollentocht

- Isle of Man Challenge
- Lastenräder mit Dach

- Mit dem Trike in den ICE
- Vereinsinfos

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 Herbst 2018 und Ausblicke auf 2019

■ Kultur

6 Oliebollentocht

35 Erfinderlabor Spezi 2019

36 Isle of Man Challenge

■ Technik

32 Loadster - Lastenrad mit Dach

43 Gazelle Lastenvierrad

■ Rennen und Rekorde

20 A race in the park

24 Neuer Deutscher Rekord: 127 km/h

28 HPV-WM in England

■ Reise

12 Future Bike Herbsttour

22 Mit dem Trike im ICE

■ Service

8 Future Bike Generalversammlung

10 Leserbrief

10 Mitteilung des Future Bike Vorstandes

40 Mitgliederstatistik HPV Deutschland

46 Termine

47 Wer macht was?

48 Impressum



Titelfoto: © Michael Amman - Anna May im Anstieg auf nach Selle Nevea

© Michael Hansch

Herbst 2018 und Ausblicke auf 2019

Text, Foto: Michael Hänsch

Die Verkehrswege-Zustandserfassung wird mit Sensorik, bspw. Laserscannern, durchgeführt. Auf der Intergeo Mitte Oktober in Frankfurt/M. sah ich ein solches System auf einem Liegerad. Ein Mitarbeiter von Lehmann+Partner fährt gerne Liegerad. Kollegen haben dafür gesorgt, dass die Firma ein Trike erworben und mit einem Halter für die Sensorik ausgerüstet hat. Damit werden direkt aus Radfahrer-Perspektive Zustände wie Aufbrüche der Radwege-Strecke durch Baumwurzeln und zu enge Abstände bei Drängelgittern dokumentiert. Eine tolle Idee, um Kommunen kompakte und ökologische Möglichkeiten für die Radwegeverbesserung anzubieten!

Akteure der Human-Power-Szene möchten die Wahrnehmung der Gesellschaft für Liegeräder und Velomobile stärken. Dafür planen wir eine Human-Power-Konferenz exakt einen Monat vor der Spezi. In Düsseldorf hat sich die Cyclingworld besonders gut entwickelt. Auf dem alten Industriegelände Areal-Böhler können die Liegeradler und Velomobilisten tagsüber parken. Im Konferenzsaal der Messe haben wir aller Voraussicht nach vier Zeitfenster für unsere Themen.

Die Hauptinitiatoren für diese Konferenz sind der HPV und das Human-Power-Team, bekannt von den Rekordfahrten in Battle Mountain.

Meine Bitte: Wer an unserer Konferenz im Rahmen der Cyclingworld vom 23. bis 24.03.2019 teilnehmen möchte, schreibe bitte an info@hvp.org

mit dem Betreff Cyclingworld, bitte möglichst bis zum 31.01.2019 Verpflegung und Übernachtung inkl. Messe-Eintritt sind im Beitrag von 45 € je Person enthalten.

In der Mail bitte Kontaktdaten angeben. Gerne können wir vor der Messe Gedanken per Skype oder Facetime austauschen.

Wir unterstützen die europäische Idee auf unsere Weise. Das erste gemeinsame Magazin unserer europäischen Vereine ist als digitale Edition für unsere Mitglieder geschaffen. Vor Jahresende könnt Ihr per Login dieses PDF auf unserer HPV-Webpräsenz abrufen.

Denkt bitte daran: Einen Monat nach der Spezi ist Europawahl! Abseits vom Mainstream gibt es engagierte politische Akteure, von Martin Sonneborn bis Sven Giegold.

Eine rundum gute Weihnachtszeit wünscht Euch Michael.



Oliebollentocht 2018 • Da geht die Post ab!

Text: Grensrijder.com, Foto: Dieter Hannemann

Euregional

Zum ersten Mal wird die OBT in Limburg gefahren. Das erleichtert die Teilnahme für unsere (Liege)Radfreunde aus Belgien und Deutschland. In den vergangenen Monaten haben sich schon etwa 40 Interessierte vorangemeldet. Darunter auch ein Teilnehmer aus Michigan (USA) und einer aus Neu-Seeland.

Die Tour führt durch drei Gemeinden: Roerdalen, Roermond in den Niederlanden und Niederkrüchten in Deutschland. Damit kann sie sich mit Recht eine Euregionale Veranstaltung nennen. Die Europäische Kommission unterstützt die Veranstaltung mittels einer sogenannten INTERREG-Subvention.

Start – Ziel

Startort ist der Restaurationsbetrieb des LACO-Sportzentrums an der Apollolaan in Melick (bei Roermond). Dieser Standort ist sowohl mit dem Rad wie auch mit dem Auto gut zu erreichen. Am Sportzentrum ist ein großzügiger Parkplatz vorhanden, der auch Platz bietet für Autos mit Anhängern. Nach der Tour ist eine Gelegenheit zum Duschen vorhanden.

Freitag, 28. Dezember ist es wieder soweit: Die Oliebollentocht findet statt! Diese mittlerweile traditionelle Tour für Velomobile findet dieses Jahr zum ersten Mal in der Euregion Mitten-Limburg statt. Die Tour-Organisation gibt ihr Bestes, um an diesem Tag ein wahres Fest zu veranstalten. Die Anmeldung zur Tour ist inzwischen geöffnet auf der Webseite von ligfiets.net. Das wird »ne Party!

Sie werden empfangen mit einer Tasse Kaffee oder Tee und einem Stück «Limburgse vlaai». Selbstverständlich erhalten Sie, nachdem Sie sich angemeldet haben, Ihr Tourshirt und Informationen zur OBT. Die Tour führt uns später auch wieder zum Ausgangspunkt zurück. Dort wird dann die Band COPPERFIELD auftreten und Musik aus den 50er, 60er und 70er Jahren spielen. Zum Schluss gibt der Vorstand des NVHPV einen Rückblick auf den Tag.

Bei Rückkehr wird Ihnen ein sog. «Goodiebag» angeboten, wie auch 2 Getränkebons und 2 Oliebollen. Zusätzlich gibt es noch zwei Suppen zur Auswahl (u.a. vegetarisch).

Mittagessen

Etwa auf halber Strecke der Tour wird Halt gemacht im schönen deutschen Ort Overhetfeld. Im Restaurant «Zur Kapelle» wird dann

ein großzügiges Lunchbüffet mit verschiedenen Sorten Brötchen, Belag, Kaffee, Tee usw. bereit stehen. Bevor es wieder weiter geht, werden wir uns hier etwa eine Stunde aufhalten, um allen die Gelegenheit zu bieten, etwas auszuruhen und sich zu unterhalten.

Übernachtung

Wie auch schon beim «Grenzlandtreffen», gibt es jetzt wieder die Mög-

lichkeit zur Übernachtung beim Kolpingverein St. Hubertus in Herten. Diese Unterkunft verfügt über gute Sanitäreinrichtungen inklusive Duschen. Es besteht die Möglichkeit, draußen im eigenen Zelt oder auch im Kolpinggebäude selbst zu übernachten. Eine gute Luftmatratze (oder ähnliches) ist empfehlenswert, da auf einem Fliesenboden (mit Fußbodenheizung) übernachtet wird.

Selbstverständlich bietet die Tour-Organisation auch dieses Mal wieder 2 Mal ein Frühstück an (bei Übernachtung inkl.). Außerdem gibt es am 28. Dezember abends noch ein kaltes/warmes Büffet (auch vegetarisch), ebenfalls im Preis inbegriffen. Vorhandenes Bier, Wein und alkoholfreie Getränke können gegen einen freiwilligen Beitrag genossen werden.



Kosten und Anmeldung

Damit alles übersichtlich bleibt, gibt es zwei Optionen zur Auswahl:

Option A ► 25,00 € – Teilnahme an der OBT 2018

- Empfang mit Kaffee/Tee/Kuchen
 - Lunchbüffet mit Kaffee/Tee/Brötchen
 - 2 Oliebollen, Suppe und 2 Getränke p.P.
 - Sportshirt (bei Anmeldung vor 1. Dezember)
 - «Goodiebag» Fremdenverkehrsamt Midden-Limburg
 - Auftritt COPPERFIELD-Band
- Die Möglichkeit zum Duschen beim LACO-Sportzentrum für € 0,50

Plus Option B ► 30,00 € (insgesamt 55,00 €)

- Option A mit zuzüglich...
 - 2x Übernachtung inkl. Frühstück
 - Kaltes/warmes Büffet am 28. Dezember abends
- Alkoholfreie Getränke/Bier/Wein/Wasser sind im Kolpinggebäude vorhanden. Hierfür wird um einen freiwilligen Beitrag gebeten.

RABATT ► 5,00 € für HPV-Mitglieder aus NL - D - B

Anmeldungen zur Tour und eventuelle Übernachtung(en) sind möglich über Ligfiets.net. (www.ligfiets.net/event/3937/grensrijder-obt-2018.html). Bei der Anmeldung kann man auch die anfallenden Kosten zahlen.

Haftung

Die Organisation unternimmt alles Mögliche um die Risiken zu minimalisieren. Teilnahme an der OBT und Übernachtung geschieht auf eigene Gefahr. Die Organisation haftet nicht für eventuelle Schäden, Verletzungen, Diebstahl oder Sonstiges.

Das Tragen eines Helmes wird in offenen Velomobilen empfohlen.



future bike Generalversammlung 27. Januar 2019

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



future bike ch

Einladung zur GV 2019 des Future Bike in Muttenz

Sonntag, 27.01.2019 in Muttenz, beim Liegeradhersteller Wolf&Wolf. Beginn pünktlich um 10 Uhr, Ende vor dem Mittagessen 12 Uhr. Nachmittagsprogramm bis etwa 16 Uhr.

Traktanden

- Begrüssung, GV-Eröffnung
- Wahl ProtokollführerIn und StimmzählerInnen
- Jahresberichte Präsident, Tandemclub, Racer-, Tourenaktivitäten, WHPVA, ECF, Mitgliederentwicklung
- Kassenbericht, Revisorenbericht
- Budget 2019, Festsetzung Jahresbeitrag
- Wahlen: - Bestätigungswahlen Präsident, Vorstand - Neuwahl 2. Rechnungsrevisor und 1 Ersatzmitglied Rechnungsrevision
- Statuten : folgende Änderungen werden vom Vorstand vorgeschlagen:
 - Mitgliederkategorien: vereinfacht auf:
 - 3.1. Vollzahlendes Mitglied (Einzel, Familie, Firma)
 - 3.2. Reduziert zahlendes Mitglied (Schüler, Student, AHV, ...)
 - 3.3. Ehrenmitglied
 - 4.2. Anzahl Vorstandsmitglieder von 4 bis 6 auf 4 bis 8 erhöhen (aktuell sind 7) - Präsident, Vize-Präsident, Kassier und Beisitzern. (keine weiteren Details)
 - neuer Absatz 4.3. Fachgruppen «der Vorstand kann Arbeitsgruppen einsetzen» bisheriger Absatz 4.3. wird zu 4.4.
 - neuer Zusatz in Art. 5.: «Der Vorstand hat die finanzielle Kompetenz,

jährlich über eine Summe zu verfügen.» «Die GV bestimmt diese Summe, auf Antrag kann diese Summe von der GV angepasst werden».

- - Festlegen der finanziellen Kompetenz für den Vorstand (gültig ab 2019)
- - Jaray, Vacuum, Flevo Racer (siehe Mitteilung aus dem Vorstand, in diesem InfoBull, Seite 10) für diese 3 Liegeräder wird ein Aufbewahrungsort gesucht. Alternativ wird der Vorstand beauftragt, diese 3 Liegeräder zu verkaufen.
- - Anträge : von Mitgliedern bis Sonntag, 13. Jan. 2019 an den Präsidenten, praesident@futurebike.ch
- - Veranstaltungen (Speckwegtour, Maibummel, Rennen, Herbsttour, ...)
- - Veranstaltungen zur Mitgliederanwerbung
- - Varia (von Mitgliedern vor Veranstaltungsbeginn an den Präsidenten)
- - Abschluss der GV vor 12 Uhr
- Mittagessen, Betriebsbesichtigung bei Wolf&Wolf, Filme, Fotos, Vorträge

Kommt alle an die GV. Der gemütliche Teil beim Mittagessen und am Nachmittag wird wie immer sehr unterhaltsam und mit der Betriebsführung bei Wolf&Wolf auch lehrreich sein.

Busverbindungen ab Bahnhof Muttenz: z.B. Bus 47 um 9:54, bis Muttenz, Kriegacker, dann 4 Min. zu Fuß, oder 15 Minuten zu Fuß ab Muttenz Bahnhof

weitere Details zur Anreise folgen ab Januar auf der Website Adresse: Wolf & Wolf, Gründenstraße 95, Muttenz, www.wolfundwolf.ch die **aktuellen Statuten** sind auf der Website einsehbar: www.futurebike.ch -> Über uns -> Ziele des Vereins

Lesermeinung von Oliver Nekola zum Artikel von Heike Bunte über den Austritt des NVHPV aus der ECF (IB 203, S. 40 ff.); eingereicht per Email am 01.11.2018:

«Ich möchte Heike für diesen Artikel danken. Dieser setzt einen dringend benötigten Kontrapunkt zur aktuellen, nationalistischen Tendenz in Europa. Neben der nachvollziehbaren Argumentation ist im Text auch Heikes Enttäuschung und Verärgerung spürbar. Danke für die Leidenschaft.»

Die IB-Redaktion bedankt sich bei Oliver für diesen Beitrag.

Korrektur zum Beitrag «NHPVA steigt aus ECF aus»:

Zweitautorin ist Ida Sabelis, NL Mitglied beim NVHPV. Zeitgleich erschien der Text in der niederländischen Mitgliederzeitung.

Mitteilung aus dem Vorstand



future bike ch

Jaray, Vacuum, Flevo Racer

Für diese drei Liegeräder, welche bisher im Nationalen Velomuseum in Brügg standen und im Besitz des Future Bike Vereins sind, wird ein Platz gesucht, wo diese für den Verein aufbewahrt und in Stand gehalten werden und bei Bedarf für den Verein zur Verfügung stehen (siehe auch Protokoll GV 2017 im Info Bull 194).

Wer einen Aufbewahrungsort zur Verfügung stellen möchte soll sich umgehend beim Vorstand melden: info@futurebike.ch

Die GV vom 27. Januar 2019 wird über das weitere Vorgehen beschliessen. Wenn kein Platz gefunden wird, soll der Vorstand beauftragt werden, diese 3 Fahrzeuge zu verkaufen.

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



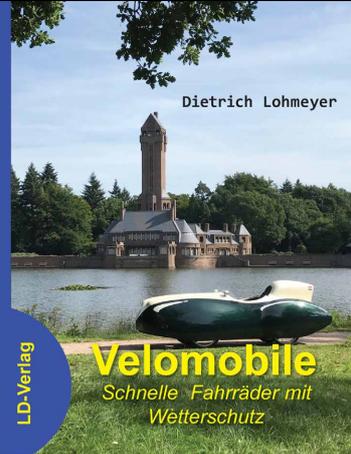
ISBN 978-3-9805395-4-2 • Euro 29.90

www.ld-vlg.de

l
h
m
e
y
e
r

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

Future Bike Herbsttour 2018 • Dolomiten

Text: Michael Ammann, Andi Gerber - Fotos: Michael Ammann

Dieses Mal ging es von Scuol quer durch die Dolomiten bis nach Slowenien. Mit einem leichten und effizienten Liegevelo, einem passenden Gangschaltungsbereich sowie kleinem Gepäck lassen sich ungeahnte Herausforderungen erfolgreich meistern und als Belohnung für die Anstrengungen warten wunderschöne und unvergessliche Erfahrungen. Die achte Ausgabe war mit 19 Pässen und über 1.500 Höhenmetern pro Tag sportlich anspruchsvoll, blieb aber dank einiger möglichen Alternativen auch für die sportlich weniger ambitionierten Teilnehmer machbar.

Tag 1 • Scuol - Reschenpass - Castelbello

Traditionell beginnt das Vorspiel zur Herbsttour mit einem hoffnungslos überfüllten Fahrradabteil bei der SBB. Gekonnt stellen wir unser Liegeräder noch irgendwo dazwischen. In Landquart wechseln wir auf die Rhätische Bahn welche seit einigen Jahren extra eine Gepäckwagen nur für Velos bereit stellt. In Scuol sind wir alle beisammen und können endlich starten. Nach dem nicht endenden Sommer ist nun die letzte Septemberwoche angebrochen. Die Sonne scheint, aber es ist ungewohnt kühl. Spätestens an der Steigung zur Norbertshöhe wird uns wieder warm - oder kommen ins Schwitzen. Nach dem Mittagessen werden noch die

Pässe und Liegeräder? Geht dies oder gilt doch «Liegevelos können nicht klettern»? Eine kleine aber treue Gruppe Future Biker um Sandro Bollina wiederlegt, nun schon zum achten Male, dieses alte Vorurteil mit einer herbstlichen Pässetour.

letzten Höhenmeter zum Reschenpass erklimmen. Dann folgen wir auf den Radweg dem Reschensee, mit seinem aus dem Wasser ragenden Kirchturm, bis wir an dessen Ende umgeleitet werden und die Abfahrt Richtung Meran auf der Hauptstraße nehmen. Die Route kennen wir bereits aus früheren Touren, trotzdem zeigen uns zwei Mountainbiker eine Abkürzung, wie wir ein paar unnötige Ausschweife umfahren können. Den obligaten Imbiss am Fischteich lassen wir nicht aus und gönnen uns ein Stück der leckeren Torten. Noch ein paar letzte Serpentine Downhill dann liegen wir nach einem köstlichen Abendessen in Castelbello im Bett.

Tag 2 • Castelbello - Jaufenpass - Albes

Am zweiten Tag steht mit der Fahrt über den 2.094 Meter hohen Jaufenpass schon ein echter Brocken auf dem Programm. Trotz erwarteter 2.000 Höhenmetern und 120 km Streckenlänge weicht nur Dagmar auf die flachere Alternativroute via Bozen aus. Am Anstieg zeigt sich schnell ein Bild welches sich die nächsten Tage noch wiederholen wird. Einige gehen es gemütlich an, andere schnell, einige vielleicht etwas zu schnell und müssen später dafür büssen. Auch die sportlichsten Fahrer unter uns sind es nicht gewohnt innerhalb einer Woche täglich solche Leistungen ohne grössere belastungsfreie Pausen zu absolvieren. Eine Woche Vollgas ist also keinem möglich, es gilt die vorhandenen Körner sorgfältig einzuteilen und gut auf den Körper zu hören was jeweils drin liegt. Der Jaufenpass ist

Die Verwegenen in der Anfahrt zum Würzjoch



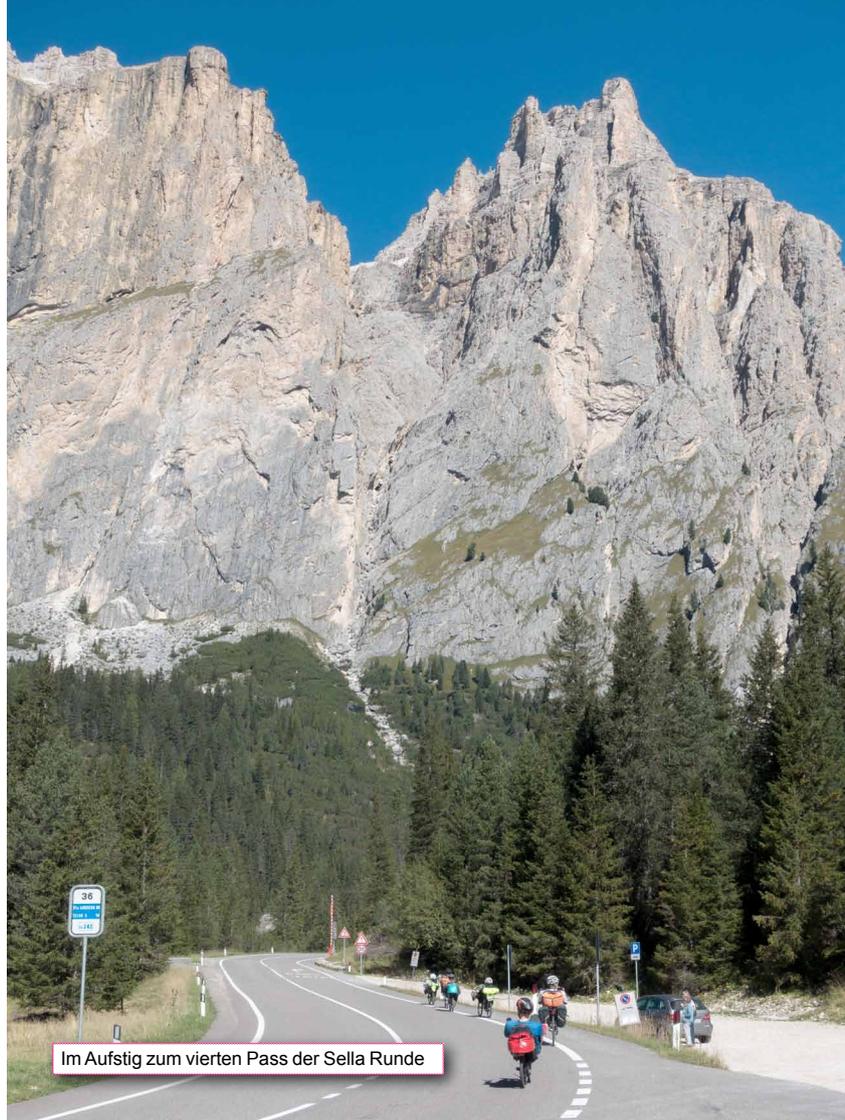
einerseits landschaftlich durchaus reizvoll, der Wochenendverkehr mit vielen teilweise ziemlich aggressiven Motorradfahrern trübt aber leider unseren Genuss. Dafür ist die langgezogene Abfahrt runter ins Eisacktal nach Albes ein Vergnügen.

Tag 3 • Albes – Würzjoch – Passo di Campolongo – Arabba

Das Würzjoch liegt abseits der Verkehrs- und Touristenströme. Vier Unentwegte erwartet ein langer, steiler aber auch sehr schöner Anstieg mit herrlicher Aussicht retour ins Tal und die gegenüber liegenden Ötztaler Alpen. Im oberen alpinen Bereich rücken die Zackigen Geislerspitzen und der Peitlerkofel ins Blickfeld. Nun lösen sich Wälder und offenen Hochebenen ab, es wird etwas wellig mit kurzen Abfahrten vor den nächsten Anstiegen bis der Pass erreicht ist. Da kurz nach dem Pass der Belag erneuert wird müssen wir unsere Räder 200 Meter um die Baustelle tragen, dafür erwartet uns dann eine schöne Abfahrt auf beinahe verkehrsfreien Straßen. Eine nahrhafte Gegensteigung ist noch zu bewältigen um das Gandertal zu erreichen und schon geht die Fahrt weiter das Val Badia rauf Richtung Corvara. Mit Elan bringen wir auf dem Weg zu unserem Etappenziel auch nach dem ersten Pass unserer Sella Ronda, den Passo di Campolongo, hinter uns. Zum Apéro erwarteten uns schon die übrigen 5 Teilnehmer welche die flachere aber verkehrsreichere Alternative via Pustertal gewählt hatten.

Tag 4 • Arabba – Sella – Corvara

Am vierten Tag steht die Sella im Zentrum. Da wir den Pass di Campolongo schon am Vortag hinter uns gebracht haben steht nicht die klassische Sella Ronda an einem Tag auf dem Programm aber mit Passo Pordoi, Passo Sella und Passo Gardena geht es mitten durch einen landschaftlich spektakulären Teil der Dolomiten. Auch das



Im Aufstig zum vierten Pass der Sella Runde



Die Verwegenen (Sandro, Michi, Andi, Charly) unterhalb der drei Zinnen

Wetter zeigt sich von seiner besten Seite. Über die Nacht fällt das Thermometer zwar unter null und bei der Abfahrt sind noch Jacken und sogar Handschuhe gefragt. Sobald man aber am Sonnenhang fleissig Höhenmeter sammelt steht Tenue-Erleichterung zu kurzen Hosen und T-Shirt an. Einige Murmeltiere und Schmetterlinge sind am Anstieg zu beobachten. Oben auf dem Pass werden schnell wieder die langen Sachen angezogen um eine Auskühlung auf der folgenden Abfahrt im Schattenhang zu vermeiden. Auch wenn somit kleidungsmässig fleissig das Zwiebelprinzip optimiert wurde erwies sich wettermässig die letzte Septemberwoche erneut als hervorragende Wahl für unsere Herbsttour. Die Regentage über alle acht Ausgaben lassen sich bequem an einer Hand abzählen.

Tag 5 • Corvara – Innichen

Die Nacht war frostig. Gross eingepackt fahren wir die aufgefräste Straße, die einen neuen Teerbelag bekommen soll hinunter. Es geht nur langsam voran und schüttelt einem übel durch. Dann zweigen wir ab Richtung Passo di Valparola. Das Rinnsal entlang der Straße ist mit einer weis glitzernden Eisschicht gedeckt. Auf der Passhöhe geht es vorbei an einem Festungsmuseum, hinunter zum Passo Falzarego. Hier ist es Zeit für das Gruppenfoto. In einer rasanten 10 km langen Abfahrt mit lang gezogenen Kurven durch einen Nadelwald stehen wir nach einem Kurztunnel mitten in einer Felswand und blicken hinunter nach Cortina d'Ampezzo. Nach einem sehr leckeren Mittagessen nehmen wir den Aufstieg zum Passo Tre Croci. Hier warten wir nur ganz kurz. Sandro, Andi, Charly und ich fahren zügig weiter zum Col Sant'Angelo. Dort biegen wir ab zum Tre Cime, eine 6km lange Sackgasse mit zusätzlichen 630 Höhenmetern. Die Straße schlängelt sich den Berg hoch, daneben geht ein Skilift bis auf das nächste Plateau. Sandro versteckt noch kurz seine Velotaschen im Gebüsch, damit er nicht alles Gepäck sinnlos nach oben fahren muss. Eine kleine Abfahrt zur Zahlstelle, dann nochmals eine kleine Abfahrt entlang eines kleinen

See - damit mehr Höhenmeter auf weniger Strecke verteilt werden - dann geht es unerbittlich den Berg hoch. Bereits am Anfang applaudieren entgegenkommende Autofahrer. Ich frage mich was da noch auf uns zu kommt? Zwischen durch wird es etwas flacher - unter 10%! Irgendwann über der Baumgrenze kann ich nicht mehr. Ich steige ab, schiesse ein Foto, schaue wo die anderen sind. Sandro überholt mich. Ich steige aufs Rad und folge ihm. Drei Serpentinien weiter steige ich wieder ab. Wir machen gemeinsam Pause. Wieder fahren wir los und quälen uns den Berg hoch. Kurz vor dem Parkplatz erklärt mir Sandro dass man den Sprint nur gewinnen kann, wenn man auf das grosse Kettenblatt schaltet. 300 Meter wären eine gute Distanz für den Schlussspur. Ich lass es bleiben. Gemeinsam fahren wir auf die Terrasse der Bergrestaurants unterhalb der drei Zinnen. Etwas später treffen nacheinander Andi und Charly ein.

Herrlich ist es hier oben. Die Abfahrt ist dann steil und entsprechend schnell. Die vielen Serpentinien machen richtig Spass, nur aufpassen das die Bremsen nicht überhitzen. Die Straße tief unten im Tal liegt bereits im Schatten und hüllt alles in ein dumpfes anthrazit. Es ist kühl geworden. Zügig bringen wir die letzten 20km hinter uns, wo wir wieder auf den Rest der Gruppe treffen.

Tag 6 • Innichen - Tolmezzo

Wieder strahlender Sonnenschein. Erstmals ist es am Morgen nicht mehr eisig kalt. T-Shirt, kurze Hosen und Klick-Sandalen sind angesagt. Zügig fahren wir über den Kreuzbergpass, der uns weiter nach Osten führt. Heute sind es trotz geplanter drei Pässen mehr Höhenmeter hinunter als hinauf. Der erste lässt uns das Tirol verlassen und wir sind wieder im «richtigen» Italien. Ein wenig lockerer, etwas wärmer, etwas einfacher. Noch bevor der nächste Pass richtig ansteigt stillen wir unseren Hunger in einem kleinen Restaurant. Die Wirtin ist noch mit ihrem letzten Gast beschäftigt, ihr

Mann beim Pilze sammeln und wir am Verhungern. Kurzerhand schieben wir die Tische auf der Wiese zusammen, decken mit Tüchern die Tische, es soll ja chic sein, servieren den Salat und lassen uns Lasagne, Ragu, Pasta und als wäre es nicht schon längst genug einen Dessert servieren. Bei Mamma in Italien ist es immer noch am besten.

Die Cima Sappada ist glücklicherweise harmlos. Danach folgt eine 25 Kilometer lange Abfahrt durch ein enges Tal, das sich nur langsam öffnet. Aufgrund der angenehm warmen Temperaturen beschliessen wir den Sella Valcalda auszulassen und direkt zum Aperò nach Tolmezzo zu fahren. Ein gravierender Entscheid, wie sich am Ende der Woche herausstellt. Die Angepeilten 13'000 Höhenmeter wurden durch diesen fatalen Fehlentscheid nicht geknackt.

Während Sandro uns ein Hotel sucht sitzen wir in der Altstadt im Straßencafé und trinken Bier, Wein, Cola oder heisse Schokolade.

Tag 7 • Tolmezzo - Bovec

Auf dieser Tour geht es fast nur nach Osten und so fahren wir auf der Schattenseite den ganzen Morgen Fluss aufwärts. Erst kurz vor Mittag zweigen wir ab auf eine Nebenstraße. Ein Schild warnt uns, dass die Straße kurz vor der Passhöhe wegen Bauarbeiten gesperrt ist... ob wir diesmal wieder durchkommen?

Die Straße wird schmal, windet sich durch das enge Tal und verschwindet im Dunkel der Bäume. An den Berghängen sind Festungen aus dem 1. Weltkrieg auszumachen. Bis zur Grenze kann es nicht mehr weit sein. Im Schatten ist es kühl, an der Sonne schön warm. Aufgrund der Steigung zerfällt unsere Gruppe. Scheinbar ist nicht ganz klar, wo wir Mittagessen und so isst die gemütlichere Gruppe in einem einfachen Restaurant, unten

vor den letzten Serpentina auf einer Lichtung an einem Fischteich. Die übrigen essen ein paar hundert Meter vor der Passhöhe, nach passieren der sich durch die Felswände schlängelnden Straße und der verlassenen Baustelle, in Sella Nevea einem beinahe ausgestorbenen Skiort.

Die letzten Höhenmeter erklimmen wir wieder vereint. Die Serpentina führen uns hinunter, durch das dunkelgrün des Waldes, entlang eines glasklaren eisblauen Stausees. Nochmals steigt die Straße an, hinauf zum Passo del Predil, an die slowenische Grenze. Tief fällt das Tal ab, die Straße ist steil, entsprechend schnell sind wir unterwegs.

Bald ist Bovec erreicht. Nach kurzer Dusche stürzen wir uns in den quirligen Ort. Die gelb- und ockerfarbenen Häuser sind hübsch herausgeputzt. Es gibt diverse kleine Läden und Agenturen zum Kajakfahren, Canyoning, Gleitschirmfliegen, Klettern und Mountainbiken. Für uns gibt es frisch gebräutes Bier, dazu zwei grosse Fleisch- und Käseplatten mit Oliven. Beim Nachtessen versuchen wir uns mit den ersten slowenischen Worten, was uns ziemlich misslingt. Die regionalen Wildspezialitäten schmecken dennoch hervorragend.

Tag 8 • Bovec – Vrsic – Wurzenpass – Villach

Bei angenehm milden Temperaturen nehmen wir die Anfahrt zur letzten grossen Herausforderung: Vrsic - Pass. Einem Bach folgend steigt die Straße gemächlich an. Das Wasser ist grünblau und klar. Gelegentlich zwingt es sich durch eine schmale Rinne im Fels. Wir stoppen noch ein letztes mal. Nehmen einen Kaffee, Sandro kauft vorsorglich ein paar Snacks gegen allfällige Hungeräste. Danach steigt die Straße erbarmungslos an. 1.151 Meter in 50 Serpentina gilt es zu überwinden. Was ich zu diesem Zeitpunkt nicht weis ist, dass dabei die Kurven auf der Gegenseite mitgezählt sind. Stetig ansteigend geht es durch den Wald. Flachstücke zum Erholen

gibt es nicht. Die Berge links und rechts sind in dichten Wald gehüllt. Weit oben, nicht erreichbar für uns ragen die Felsen hervor. Ein Aussichtspunkt lässt den Blick frei in ein Seitental und bis auf die vermutete Passhöhe, wo der Wald lichter wird. Die schnellsten von uns schaffen es in 1h35min - an der Solvenienrundfahrt sind die schnellsten Rennradfahrer in 37min hochgefahren. Sandro verteilt Chips - doch eine kleine aufmüpfige Herde Schafe zwingen ihm zur Kapitulation. Im Windschatten einer Berghütte suchen wir Schutz vor dem eisigen Wind und geniessen die warmen Sonnenstrahlen. Nach dem obligaten Gruppenfoto nehmen wir die Abfahrt in Angriff. In 23 Spitzkehren mit Pflastersteinen geht es steil ins Tal. Spät am Nachmittag kehren wir in Kranjska Gora zum Mittagessen ein. Unsere Blicke schweifen über den See auf den Pass den wir überwunden haben. Wehmütig denke ich an die vergangenen Tage. Es ist sommerlich warm. Erst spät brechen wir auf. Wir verabschieden uns: Eine Gruppe hängt noch eine Woche Ferien an und fährt weiter bis nach Triest ans Mittelmeer. Wir anderen brechen auf Richtung Norden über Korendko Sedlo den letzten Pass, wo wir die Grenze nach Österreich überqueren. Der kurze Aufstieg mit über 18% quälte unsere Beine ein letztes Mal. Die anschliessende ebenso steile Abfahrt auf einer miserablen Straße, liess die Bremsscheibe von Andis Rad delaminieren. Mit Dauerschleifen schaffen wir die letzten 10km ins Ziel nach Villach, wo wir am nächsten Tag den Zug über Salzburg zurück nach Hause nehmen. Beim Schreiben von ein paar Notizen für den Tourbericht döse ich ein.

Was steht für 2019 in den Sternen?

An den ersten acht Ausgaben der Herbsttour wurden über 60 Pässe befahren, darunter viele der grossen Klassiker in den Alpen und Pyrenäen aber auch viele weniger bekannte Kleinode. Auch 2018 wurden wir verwöhnt durch gigantische Impressionen der Dolomiten.

Wohin es 2019 gehen soll lässt sich Sandro noch nicht in die Karten schauen. Werden fehlende Lücken erschlossen oder stehen neue Gebiete auf dem Plan?

Wir sind überzeugt, es werden auch nächstes Jahr erneut wunderschöne Gegenden mit vielen spannenden Pässen zu entdecken sein.

Jahrgang	Km total	Hm total
2011 Frankreich (Col de la Bonette)	1.030	4.450
2012 Frankreich (Mt Ventoux)	680	6.780
2013 Italien (Passo di Gavia)	610	7.400
2014 Italien (Mte Grappa)	775	9.750
2015 Pyrenäen	750	12.120
2016 Italien (Passo Stelvio)	830	12.150
2017 Ligurien / Colle di Tenda	985	8.660
2018 Dolomiten / Slowenien	670	12.720

Nach dem Vrsic Pass geht es streng geordnet weiter



«A race in the park» geht in die zweite Runde

Text: Ulrich Bentlage

Am Wochenende 29./30. Juni 2019 findet zum zweiten Mal «A race in the park – das inklusive Radsportwochenende» statt. Nach der erfolgreichen Premiere in 2017 im Racepark Meppen fiel der Entschluss nicht schwer dieses Veranstaltungsformat fortzuführen. «Die Mixtur der Sportarten und der Teilnehmer ist einfach fantastisch» - so der Mitorganisator Ulrich Bentlage. Es werden Rennen für Liegerad, Tretroller, Handbike, Ruderrad und alles andere was Räder hat und menschlich angetrieben ist, angeboten. Die Veranstaltung richtet sich an alle, egal ob mit oder ohne Einschränkung, ob jung oder alt, ob Spitzensportler oder Anfänger. Diese Mixtur verleiht den Rennen ein Flair, welches deutschlandweit seinesgleichen sucht. Es ist sprichwörtlich Radsport für alle.

An den beiden Tagen finden Liegeradrennen, Tretrollerrennen, Handbikerennen sowie «inklusive» Rennen statt. Während die Liegeradrennen sowohl zur deutschen als auch zur niederländischen Meisterschaft zählen, handelt es sich bei den Handbikerennen um eine verbandsfreie Veranstaltung.

© Jens Seemann



Zu den Höhepunkten dieses Wochenendes zählen auch das inklusive Rennen, bei dem mit allem gestartet werden darf was Räder hat und menschlich angetrieben wird, sowie die InduS-Rekordfahrt, bei der, im Gegensatz zum Rennen, nicht die Einzelleistung im Vordergrund steht, sondern das Gemeinschaftsgefühl. Hier wird nicht gegeneinander um die besten Plätze gefahren, sondern alle gemeinsam versuchen in 45 Minuten so viel Runden wie möglich zu schaffen, egal ob es eine Runde mit dem Rollstuhl, fünf Runden mit dem Kettcar oder 10 Runden mit dem Rad sind.

Das Wochenende bietet nicht nur die Möglichkeit sich die Rennen anzu-

Rennen & Rekorde



© Jens Seemann

schauen, sondern es wird auch ein Rahmenprogramm organisiert, bei dem man sich informieren und ausprobieren kann. Auch für die Kinder wird etwas geboten: Es gibt ein Kinderrennen, Hüpfburg und weitere Aktionen. An den letzten Details für das Programm arbeiten die beteiligten Vereine und Verbände noch.

Den Termin sollte man sich schon mal im Kalender eintragen. Vormerkungen sind unter info@a-race-in-the-park.de bereits möglich, die Nennung wird im Frühjahr 2018 öffnen.



© Maren Drenth

Erfahrungsbericht – Reise mit einem Trike im ICE der Deutschen Bahn

Text, Foto: Inge Heitland

Angeregt durch den Velomobil Transportbericht von Jürgen Eick, möchte ich mal von meinen Erfahrungen mit dem faltbaren Gekko fx von HP Velotechnik mit E-Motor im ICE berichten. Ich bin Ende 80 und wollte gern meine Tochter in Gelnhausen mit dem Trike besuchen. Vorher übte ich noch ein paarmal mit Hilfe das Falten, was einfach ist, aber das Aufrichten, ca. 25 kg, ist für mich schwer. Schließlich klappte es, ich radelte die 7 km zum Bahnhof und konnte in aller Ruhe das Trike falten. Dann brauchte ich Hilfe, um das Trike und zwei Radtaschen zu transportieren. Ich hatte immer Glück und fand Hilfe auch beim Umsteigen, um das Rad die drei Stufen in den ICE hineinheben zu können. Die schwarze Abdeckplane über das Trike genügte dann den Vorschriften als großes Gepäck. Bedauerlich ist die Enge im ICE, aber wenn man einen Einzelsitzplatz hat ist daneben noch Platz genug, um sein «Gepäckstück» daneben abstellen zu können. So kann ich auch im Alter noch mit meinem Faltrike im ICE fahren.

liebe Grüße, Inge (Beitrag per Email von Inge Heitland vom 21.9.2018)

Die Info Bull Redaktion bedankt sich herzlich bei Inge für diesen Bericht!



Inge Heitland auf ihrem Gekko – bereit zur großen Tour

Velomobile und Elektroantriebe



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

Neuer Deutscher Liegerad Rekord 127 km/h

Text, Fotos: Matthias König

Die beiden Liegeradsportler des VfB Fabbenstedt Matthias König und Ralf Golanowsky bildeten das Team zusammen mit Hans und Ellen van Vugt rund um das Liegerad «Velox XS». Die beiden Niederländer waren schon 17 Mal in der Wüste von Nevada. Ein echter Vorteil für die beiden vom VfB Fabbenstedt. Das Rad ist ein spezielles Rekordrad, dass nicht mehr auf öffentlichen Straßen bewegt werden kann. Es benötigt beim Start und beim Anhalten Hilfe und die Straßenübersicht ist sehr eingeschränkt. Ellen van Vugt ist mit diesem Rad schon einige Mal in Battle Mountain an den Start gegangen und konnte auch einen 6h Weltrekord aufstellen.

Das Team will in den nächsten Jahren den aktuellen Weltrekord von 144,16 km/h brechen. Für dieses Jahr stand aber Erfahrungsbildung im Vordergrund. Ob vielleicht doch ein Europarekord machbar ist? Wer das Team kennt weiß – Die wollen es wissen!

Das Rad wurde in seinem Grundaufbau von Hans van Vugt mit der TU Delft entwickelt. Es unterscheidet sich durch seinen recht einfachen Aufbau und einer Sichtscheibe von neueren Konstruktionen. Diese verfügen über ein Kamerasystem und haben damit einen noch stärker begrenzten Einsatzbereich. Das Team setzt auf einfach beherrschbarere Technik. Ein

Battle Mountain, Nevada, USA ein kleines vierköpfiges Team aus Deutschland und den Niederlanden hatte sich mit einem vollverkleideten Liegerad auf den Weg gemacht, um in den USA bei der Human Powered Speed Challenge auf Rekordjagd zu gehen.

echter Vorteil – andere Teams benötigen bis zu 19 Personen.

Das kleine Team begann bereits im letzten Herbst mit den Vorbereitungen. In den Niederlanden wurde das Rad gemeinsam überarbeitet. Es wurde so angepasst, dass beide Fahrer im Wechsel damit fahren können. Die unterschiedlichen Sitze sind nun schnell und einfach wechselbar. Erste Testfahrten begannen auf Radrennbahnen und außen. Fahrten im öffentlichen Verkehr sind nicht machbar. Die Strecken brauchen möglichst große Kurvenradien (+200 Meter). Eigentlich kann solch ein Rad fast nur geradeaus fahren.

Erst ab 50 km/h entsteht eine gute Fahrstabilität. So mussten für ernsthafte Testfahrten Strecken gefunden werden. Auf dem OTC (Opel Testcenter) in Dudenhofen und dem ATC (Auto Test Centrum) der RWTH in Aachen, testete das Team. Leider machte immer wieder das Wetter dem Team einen Strich durch die Rechnung. So konnten nur Tests bis um die 70 km/h erfolgen. Das Starten und Anhalten funktionierte reibungslos, aber was bei den geplanten über 120 km/h passieren würde blieb bis zum Flug in die USA unklar.

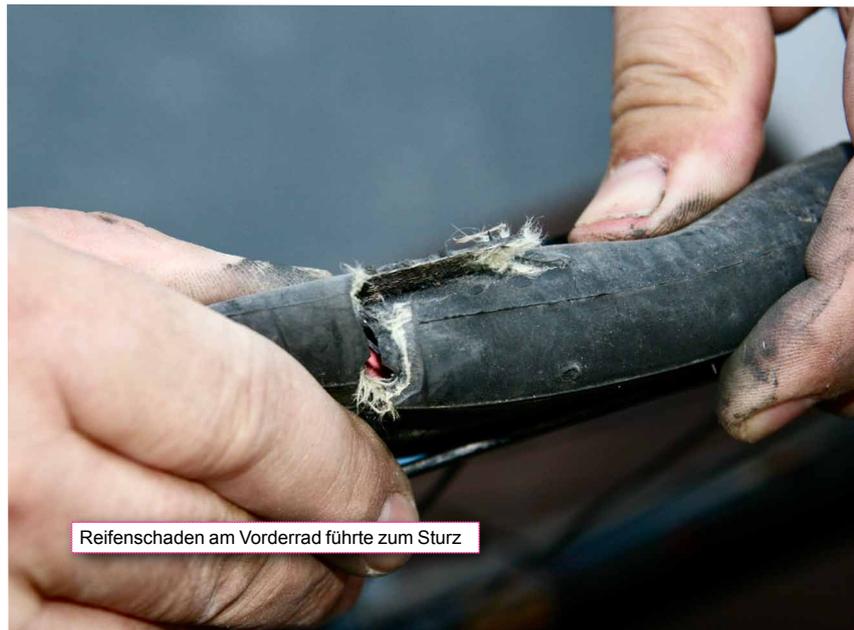
So ging es für das Team mit gutem Mut aber dennoch leicht mulmigem Gefühl in die USA. Erste Station war in der Nähe von San Francisco. Beim aktuellen Weltrekordhalter Todd Reichert erfolgte die erste Akklimatisierung. In langen Gesprächen gab es reichlich Erfahrungsaustausch. Die



Matthias König und Ellen van Vugt präsentieren sich



Ellen & Hans van Vugt sowie Matthias König bei der Analyse



Reifenschaden am Vorderrad führte zum Sturz

Rennen & Rekorde

Überraschung: Der letzte Weltrekord brauchte vier Jahre Vorbereitung, teilweise in Vollzeit. Ist das Team mit geplanten 2-3 Jahren zu optimistisch?

Über zwei Tage ging es weiter auf die Reise, mit Höhen von bis zu über 3.000 Metern, nach Nevada. So konnte sich das Team besser auf die Zielhöhe von 1.500 Metern in Battle Mountain vorbereiten. Dort gab es dann einen kleinen Dämpfer. Das Rad reiste in einer stabilen Transporttasche mit. Leider verhinderte diese nicht eine Transportbeschädigung im Flieger. So stand erst einmal eine Reparatur mit Glasfaser, Harz und Spachtel an. Für den erfahrenen Teamleiter Hans kein Problem. Schnell war das kleine Malheur behoben. Ok, das Rad hat eine neue Narbe – nicht die letzte!

Die Strecke in Battle Mountain ist eine 8 km lange perfekte Gerade auf 1500 m ü.NN an dessen Ende sich die 200 m lange Messstrecke befindet. Im Anschluss haben die Fahrer 1.000 m um das Gefährt wieder auf null runter zu bremsen. Aufgrund des speziellen Klimas in der Wüste (9% Luftfeuchte, +30 Grad) sind in den frühen Morgenstunden und bei Sonnenuntergang die besten Wetterverhältnisse, um mit den Rädern über den Asphalt zu jagen. Denn nur dann ist der Wind oftmals gering genug, um sicher fahren zu können. Teams aus der ganzen Welt haben in dem letzten Jahrzehnt versucht neue Rekorde mit den mit reiner Muskelkraft betriebenen Rädern aufzustellen. Der Wettkampf erstreckt sich dabei über eine Woche und man hat mehrere Versuche seine Bestleistung zu erzielen. Die besondere Herausforderung besteht darin, dass neben dem Fahrer und dem Fahrzeug auch das Wetter einen entscheidenden Einfluss auf die Geschwindigkeit hat. So können Unterschiede in der Windgeschwindigkeit, Luftdruck oder Temperatur zu ein paar Stundenkilometer Unterschied in der Endgeschwindigkeit führen.

Ellen und Matthias sind beide mit der Ambition einen Rekord zu brechen zur Speed Challenge angereist. Der Weltrekord der Frauen liegt bei 122 km/h. Der angepeilte europäische Rekord der Männer schon bei 134,8 km/h. Beides sehr ambitionierte Ziele. Die Wetterbedingungen zu Beginn der Woche waren deutlich besser angesagt als zum Ende der Woche. Nach dem ersten Qualifikationslauf über 4 km starteten beide motiviert in ihren ersten 8 km Lauf. Ellen, die das Rad in und auswendig kennt, konnte direkt mit 110 km/h einen guten Lauf hinlegen. Für Matthias lief der erste Lauf weniger erfolgreich. Nachdem er das Rad nach etwas über der Hälfte der Strecke bereits auf 112 km/h beschleunigt hatte, platzte der Vorderreifen und er schlitterte ungebremst über den Asphalt und anschließend in den Wüstenstaub. Für Hans, Ralf und offiziellen Beobachter im Begleitfahrzeug ein schrecklicher Moment. Zu sehen wie der Teamfahrer abfliegt! Ist er verletzt? Schnelle Entwarnung. Dank der sehr stabilen Carbon Konstruktion ist ihm nicht passiert. Der Liegeradsportler vom VfB Fabbenstedt hat noch nicht mal einen Kratzer abbekommen.



Das Rad hatte dagegen neue Narben. Nachdem der erste Schock überstanden war, wurde direkt die Außenhülle wieder verspachtelt und glattgeschliffen, um beim nächsten Lauf wieder Vollgas geben zu können. Ellen konnte dies auch perfekt umsetzen und fuhr mit 113,7 km/h ihre beste Geschwindigkeit und fast persönliche Bestleistung. Matthias hatte etwas mehr mit den Wetterverhältnissen zu kämpfen und traute sich bei starkem

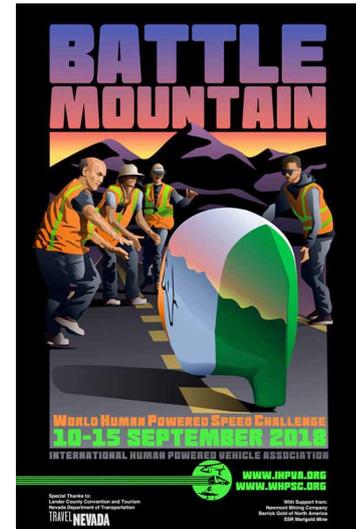
Seitenwind nicht in die Pedale zu treten. Jedoch stieg mit jeder Fahrt in dem Geschoss das Vertrauen in das Rad und er konnte sich so von Lauf zu Lauf sukzessive steigern. Seine persönliche Bestleistung lag nach der Woche bei 127 km/h - neuer deutscher Rekord!

Das Hauptziel – Erfahrung sammeln hat das Team geschafft. Ein neuer Rekord ist immerhin auch entstanden. Das Potential die nächsten Ziele im nächsten erreichen zu können, haben beide gezeigt. Dazu wird ein neues Rad aufgebaut, welches durch den Einsatz eines Kamerasystems eine verbesserte Aerodynamik und durch größere Laufräder einen besseren Rollwiderstand besitzen wird. Daneben gilt es auch die persönliche Fitness speziell für diesen Event an das Limit zu bringen. Die extreme Höhe und niedrige Luftfeuchtigkeit verlangen nach spezieller Vorbereitung. Wenn dann nächstes Jahr die Wetterverhältnisse mitspielen, kann die Rekordjagd erfolgreich weitergehen.



Schaden am VeloXS durch den Sturz

Mehr auf
www.humanpowerteam.com
u.a. auch das Video vom Unfall!



The Worldchampionship 2018 in Betteshanger Park

Text: Andreas Hertting

Das Gelände zeigt seine schwarze Vergangenheit des Kohleabbaus nicht mehr, sondern erscheint als ein renaturierter Freizeitpark für verschiedene sportliche Aktivitäten. Dennoch ist die Rennstrecke, die als eine Acht mit verschiedenen Befahrungsmöglichkeit ausgelegt ist, der Mittelpunkt des Parks. Wir befinden uns inmitten der schönsten Ecke Englands, einer Region, die wieder verstärkt touristische Bedeutung gewinnt, und mit vielen Schlössern, Museen und natürlich der markanten Kreidefelsensteilküste zum Ärmelkanal viel zu bieten hat.

Für mich war Südengland und Kent nur Nebensache, vielmehr standen Mike Burrows und alle «HPV-Infizierten» im Mittelpunkt. Ja - man muss schon einen Virus eingefangen haben, wenn man Sprüche hört wie diesen: «Man braucht nicht trainieren, man baut einfach ein schnelleres Velo». Mikes Bike zierte auf dem Sitzpolster, der von oben sichtbarsten Fläche seines teilverkleideten Carbonflitzers, dass ein Fahrrad einfach auch einmal anders aussehen kann*. Und genau das trifft den Punkt: Diese Weltmeisterschaft

Vom 13. bis 15. Juli fand die HPV-Weltmeisterschaft im Betteshanger Park statt. Oder nur der muskelbetriebenen Landfahrzeuge. Unsere englischen Kollegen vom BHPV schenkten uns eine feine Veranstaltung in ruhiger Atmosphäre.

ist anders! Hier gewinnen ältere Herrschaften wie Charles Henry oder Stephen Slade** mit Fahrzeugen, die maßgeblich von ihnen selbst mitgestaltet wurden, oder dem jungen Daniel Fenn, der sich ohnehin schon als Konstrukteur verewigt hat, und nach der WM-Fußballblamage den Vizetitel in unserer Lieblingssportart nach Deutschland holte.

Eine Veranstaltung mit fünf Rennen

Am 13.07. begann es mit der Frage, welches Potential in den Fahrer-Fahrzeug-Paarung steckt: 50m mit fliegendem Start, Sommerhitze wie in Deutschland, leichtes Gefälle und ein wenig wechselnder Rückenwind, was die Unverkleideten begünstigte, auch wenn die Verkleideten dennoch vorne waren: Matthias König vor Daniel Fenn und Richard Schafferoth mit bis zu 75,6 km/h.

Am Samstag folgten das 2,1 km-Zeitfahren





und das Stundenrennen: Hier zeigte sich eine Tendenz: Auf kurzen Distanzen waren die DF und Milan ihren vollverkleideten einspurigen Konkurrenten noch überlegen, doch bereits beim Stundenrennen zeigte es sich, dass alles was fehlt, selten stört, nämlich ein Rad weniger durchaus mehr sein kann, auch wenn geringere Geschwindigkeiten gefahren wurden, je länger die Rennen dauerten. Soll ich wirklich noch darauf hinweisen, dass die Vollverkleidung der einzige Weg ist, die Geschwindigkeit zu erhöhen? Selbst Mike Burrows scheint aber noch Frischluftfanatiker zu sein, denn sein Ratracer zählt in die Kategorie der Teilverkleideten. Er schaffte mit 40,5 km/h den achten Platz in seiner Klasse, und hinter ihm fuhr keiner mehr über 40 km. Leider holte er sich eine große Abschürfung, die ihn wohl davon abhielt, den dritten Wettkampftag mit seinen 75 Jahren zu bestreiten. An dieser Stelle sei noch auf das Interview hingewiesen, dass Gary Salomon mit ihm führte. Zweifelsohne wäre die Veranstaltung ohne ihn nicht denkbar gewesen, da er, der «King of Carbon» auch seine vielen Kreationen ausstellte, zu denen auch der olympische Lotus Prototyp gehörte.

Am letzten Tag war der 15-Minuten-Sprint und das Dreistundenrennen angesagt: Waren Daniel Fenn, Matthias König oder Walter Klomp schon weniger motiviert, sodass Charles Henry und Stephen Slade vor den Velomobilen dominierten? Vielleicht auch so: Der 15-Minuten-Sprint fand auf einer kleinen Runde von nur 1,3 km statt, während der Sprint auf einem 2,1 km Oval stattfand: Nun mögen die Dreiräder enge Kurven nicht so sehr. In dem ads-velo-YouTube zeigt John Williams, dass manche nur auf zwei Rädern am Limit durch die Kurve eilten, während die Einspurer wie auf dem Bild zu sehen noch nicht am Boden schliffen.

Im Vorfeld meldeten sich 118 Fahrerinnen und Fahrer an, zehn davon fuhren nicht, sechzehn kamen aus Germany, und davon kamen vier in die TopTen. 13 von 108 gewerteten Fahrerinnen und Fahrern hatten min-

destens eine Nullrunde. Mike ist der Höchstplatzierte mit zwei Nullern. Nicht zu vergessen ist, dass Veronica Schaffenroth auf Platz 18 nach Eva Navratilova auf Platz 17 die zweitschnellste Lady wurde***. Natürlich vermisste ich Nici Walde, denn sie hätte hier sicher eine Topleistung hingelegt. Auch «unsere» Heike war nicht angereist, - sehr nachvollziehbar. An Christoph Hipp wurde dann im Verlauf der Veranstaltung im Rahmen einer Gedenkminute gedacht, und vielleicht hätte er diesen Artikel viel besser geschrieben. So möchte ich an dieser Stelle Christoph würdigen, denn ein Rennen ist letztlich nur ein Rennen. Er wäre sicher dabei gewesen. Es sei angemerkt, dass die Sicherheit der Teilnehmer in der Gestalt der Rennstrecke lag und darin, dass keine weiteren Aktionisten querkamen. Des Weiteren wurde ein Schutz vor dem Kettenblatt zur Pflicht: das ist der vorderste Bereich, noch vor dem Vorderrad, das etwas weicher wäre. Leider oder zum Glück gab es wenige Zuschauer, ganz im Gegensatz zu Mannheim. So fehlte auch keine Tribüne, denn man hockte sich ins Gras neben der Strecke. Und träumte schon vom nächsten Mal. Vielleicht in Le Mans, natürlich 24 Stunden...

additional

*Auf Mike Burrows Sitz stand: »It's cycling, but not as you know it"

**Auf eine wenig ernst zu nehmende Aussage seitens des britischen Verbandsvorsitzenden Alan Goodman trifft folgendes zu: »Steve (Slasher) Slade is 193 years old - He lives in an old folks home, drip-fed pure honey and is only released from his Oxygen tent on race days when he is placed in the Beano and pointed at the track... :o)"

*** Veronica hat im Gesamtklassement jedoch vor Eva gewonnen! Die Abrechnung war falsch und wurde nachträglich geändert!



Blick über die Start-Ziel-Gerade zum Auftakt der Weltmeisterschaft © Gary Salomon



Stephen Slade knapp vor Charles Henry © Gary Salomon



Race in action © Michael Hänsch

Loadster - Das Lastenfahrrad mit Dach

Text: Dietrich Lohmeyer - Fotos: Hersteller

Als leichte E-Mobilität bezeichnet man Leicht Elektro Fahrzeuge (LEVs) wie Pedelecs und E-Bikes, drei oder vier-rädrige leichte Kleinfahrzeuge und Transportfahrzeuge, E-Scooter, aber auch Velomobile mit Elektroantrieb, die die Lücke zwischen dem normalen Fahrrad und dem E-Auto schließen. Vor allem der Bereich der Lastenfahrräder und Elektro Scooter boomt in den letzten Jahren.

Heute möchte ich den Loadster vorstellen. Das Berliner Startup Citkar hat den Loadster in ungefähr 5 Jahren entwickelt und nun einen Investor gefunden, der es ermöglicht, mit großen Stückzahlen auf den Markt zu gehen. Das bayerische Unternehmen TEC Ventures GmbH, die Beteiligungsfirma von Dr. Michael Göde, Inhaber der international tätigen Göde Gruppe, wird künftig Teilinhaber der neu gegründeten Citkar GmbH werden. «Wir sind permanent auf der Suche nach jungen, innovativen Unternehmen, welche Lösungen entwickeln, die man anfassen und fühlen kann», erklärt TEC Ventures Geschäftsführer Sebastian Seitz seine Bereitschaft, die Ideen des jungen Mobilitätsunternehmens rund um Gründer und CEO Jonas Kremer zu unterstützen. Citkar plant für 2019 eine Serie von ca. 1800 Stück, das wäre mindestens 5 Mal so viel wie die gesamte Velomobilproduktion in Europa. Durch die großen Serien ist ein Preis ab 5.998 € + MWST möglich.

Ich hatte in der letzten InfoBull die These aufgestellt, dass im Rahmen der Verkehrswende in den großen Städten größere Velomobile mit Elektroantrieb oder Carbikes ihren Platz im Rahmen der leichten Elektromobilität finden werden.

Citkar wird eine volldigitalisierte Produktion mit den Berliner VfJ Werkstätten für Menschen mit Beeinträchtigungen aufbauen und strebt an, viele Arbeitsplätze zu schaffen. Auf Facebook kann man sich bereits Videos von der Produktion ansehen. (www.facebook.com/citkar.de)

Vielleicht ist diese gelungene Kooperation mit einem größeren Investor ja auch ein Ansporn für andere Entwickler aus der HPV-Szene, diesen Weg zu gehen. Es mangelt weniger an guten Fahrzeugen als an Risikokapital und Marketing-Knowhow für die Markteinführung.

Ich war im September dieses Jahres auf der InterMot in Köln und habe den Loadster gesehen und gefahren. Citkar war mit drei Fahrzeugen auf der InterMot, ein Fahrzeug konnte auf einer abgesperrten Strecke mit vielen engen Kurven gefahren werden.

Das Einsteigen war im Vergleich zum traditionellen Velomobil sehr einfach und ich war nach einer kurzen Einweisung sofort mit dem Fahrzeug vertraut. Ich konnte auch sehr enge Kurven ohne Probleme fahren. Rückwärtsfahren war beim Prototypen noch mit den Füßen auf dem Boden möglich. Die Serienfahrzeuge sollen einen Boden bekommen, rückwärtsfahren funktioniert dann durch rückwärtstreten.

Trotz der hohen Sitzposition hatte ich auch in engen Kurven ein sicheres



© Michael Hänsch



Gefühl. Das vierrädrige Fahrwerk hat Einzelradaufhängung und eine aufwändig konstruierte Vorderachse, einer der Konstrukteure hat Fahrwerks-technik studiert. Die Räder werden übrigens von Alligt, dem Hersteller des Alleweders geliefert. Auf Facebook sieht man ein Video von der Strecke in Köln mit einem sehr mutigen Fahrer, der sehr schnell auch einen Holperstrecke fährt.

Der Loadster hat wie die meisten Carbikes keine Kette, sondern einen Tretgenerator, der Strom erzeugt und den Akku lädt. Der Antrieb erfolgt durch einen Motor von Brose, der über eine Kette die Hinterräder antreibt. Das Treten war noch etwas hakelig, das soll aber durch eine Überarbeitung der Steuerung noch verbessert werden. Bei einer Probefahrt im Sunrider mit Tretgenerator der dänischen Firma «Bike2» hatte ich einen sehr positiven Eindruck. Die Steuerung des Tretgenerators von Bike2 ermöglichte einen normalen «runden Tritt».

Der Motor war auf der Ebene ausreichend stark, ein Bergtest mit voller Beladung war auf der Intermot nicht möglich. Der Unterstützungsgrad kann an einem Display am Lenkrad eingestellt werden.

Ich hatte kleinere Probleme mit den Magura-Hydraulik-Bremsgriffen am Lenkrad: Beim Einlenken in scharfen Kurven greift man automatisch um und hat die Hände dann nicht mehr dort, wo die Bremsgriffe sind. Bei Magura sind in Kooperation mit Citkar Bremsgriffe in der Entwicklung, die nicht mit einem Griff, sondern mit einer beidseitigen Wippe betätigt werden. Dadurch wäre an fast allen Griffpositionen am Lenkrad ein Bremshebel verfügbar.

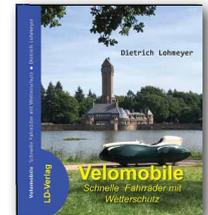
Das Einstellen des Sitzes auf die Fahrergröße war sehr einfach: Nach Lösen einer Sperre, kann der Sitz wie beim Auto auf einer Schiene verschoben

werden. Das Lenkrad kann ebenfalls sehr einfach in der Höhe verstellt werden. So kann der Loadster nach einer kurzen Einweisung von verschiedenen Personen gefahren werden.

Der Loadster ist natürlich in erster Linie als Auslieferungsfahrzeug für die letzte Meile entwickelt worden. Die aktuelle Diskussion über Luftschadstoffe in Städten kommt Citkar sicher zu Gute. Für Bastler aus der HPV-Szene ist er wegen des geringen Preises und der abnehmbaren Transportbox interessant. Statt abschließbarer Transportbox kann man mit einfachen Mitteln auch Sitze für den Transport von Kindern und Erwachsenen einbauen.

Technische Daten/Literatur

- Länge 240 cm, Breite 90 cm, Höhe ca. 170 cm
- Leegewicht: 70 – 80 kg
- Zuladung: 100 kg
- Wendekreis: ca. 6m (geschätzt)
- Weitere Artikel über den Loadster:
- www.bild.de/auto/auto-news/e-bike/citkar-loadster-velo-berlin-55400520.bild.html
- www.auto-motor-und-sport.de/news/citkar-loadster-e-cargo-bike/
- www.elektrobike-online.com/news/e-bikes-und-pedelects/citkar-loadster-vier-raeder-machen-e-lastenrad-zum-e-lastenquad.1901464.410636.htm
- www.cleantinking.de/loadster-ecargo-bike-serie/
- Dietrich Lohmeyer, Velomobile, schnelle Fahrräder mit Wetterschutz, LD-Verlag, Windeck 2018, ISBN 13: 978-3-9806385-7-9



Spezi-Erfinderlabor – jetzt bewerben!

Wenn am 27. und 28. April 2019 die Internationale Spezialradmesse ihre Tore öffnet, wird ein Hotspot das Spezi-Erfinderlabor vor Halle 3 sein. Bereits jetzt können sich Tüftler und Innovatoren mit ihren Ideen rund ums Rad bewerben: www.spezialradmesse.de, Stichwort Erfinderlabor. Der Veranstalter wählt unter allen Bewerbern zehn Teilnehmer aus, die in einen kreativen Wettstreit um den «Spezi 2019» treten. Die drei besten Innovationen küren während der Messe Publikum und Experten.

Die 24. Internationale Spezialradmesse wird Gernersheim Ende April 2019 zum wiederholten Mal in die Stadt der außergewöhnlichen Bikes verwandeln; internationales Flair inklusive! Im Jahr 2018 zählte das Branchenforum über 130 Aussteller aus 19 Ländern und über 10.000 Besucher. Die Aussteller der Spezialradmesse präsentieren auch 2019 das gesamte Spektrum der innovativen Branche: Liegeräder, Falträder, Dreiräder, Tandems, Velomobile, E-Bikes und Pedelecs, Reha-Mobile, Transporträder, Klassiker, Fahrradanhänger, Ruderräder, Familienräder, Tretroller, Sessleräder und Zubehör rund ums Rad. Wie jedes Jahr bilden die beiden großen Testparcours das Herz der Spezi. So kann das persönliche Lieblingsrad ausgiebig Probe gefahren werden. Weitere Infos unter www.spezialradmesse.de und auf Facebook.

Spezi-Erfinderlabor 2019: Teilnahmebedingungen, Infos & Anmeldung unter www.umfrageonline.com/s/a9cfc61

24. Internationale Spezialradmesse in Gernersheim – Samstag, 27. & Sonntag, 28. April 2019 – Stadthalle in Gernersheim – 3 Messehallen, großes Freigelände, Probeparcours – Vorträge: Samstag und Sonntag im Amphitheater der Uni Gernersheim

Die Spezialradmesse – Spezi – wurde im Jahr 1996 von Haasies Radschlag in Gernersheim ins Leben gerufen. Verantwortlich für die Veranstaltung und die Durchführung der Spezialradmesse ist seit 2008 Hardy Siebecke. Die international einzigartige Ausstellung für die Spezialradbranche verzeichnet seit Jahren steigende Aussteller- und Besucherzahlen. Im Jahr 2018 waren 130 Aussteller aus 19 Ländern in Gernersheim zu Gast. Sie zeigten das breite Spektrum muskelbetriebener Fortbewegung auf einem, zwei, drei oder vier Rädern. Die Spezi präsentiert jedes Jahr das weltweit größte Angebot an Liegedreirädern überhaupt. Rund 10.000 Spezialrad-Fans aus aller Welt kommen jedes Jahr zur Spezi-Zeit in die Südpfalz. Zum Rahmenprogramm der Messe gehören interessante Fachvorträge und praktische Vorführungen sowie große Testparcours für die Besucher.



© Spezialradmesse

Isle of Man Cycle Challenge

Text, Fotos: Armin Ziegler

Dieses Motorradrennen (nicht die Katzen) war der Grund, dass meine Frau und ich uns vor 44 Jahren mit unserem BMW 500 auf den Weg zu dieser Insel gemacht haben. Natürlich nicht um am Rennen selbst teilzunehmen, sondern um den anderen zuzuschauen, wie sie mit 160 km/h durch kleine Dörfer rasen. Ist doch erstaunlich, was man macht, wenn man jung ist.

44 Jahre später machte ich mich erneut auf den Weg zur Isle of Man, aber diesmal für das IOM-CC, das sogenannte IOM Cycle Challenge. Dieses Jahr war übrigens auch das erste Mal, dass Velomobile teilnehmen durften.

Ich füllte das Anmeldeformular aus und zwei Tage später figurierte ich in der Riders List, allerdings im Team der «Blazing Saddles». Ich mailte zurück, dass ich mit einem Velomobil komme und nicht mit dem Team «Bleeding Saddles». Schnell wird die Liste angepasst aber nun war ich unter den Frauen aufgeführt, was mir auch nicht behagte. Laura Mears, die das ganze Event grandios organisierte, schrieb zurück: «Thank you for your very funny email and I am so sorry that your saddle is seeping and you have had an involuntary sex change. We will fix it tomorrow.» Am nächsten Tag figurierte ich unter den Veteranen in der Gruppe Velomobile. Da ich der einzige war in der Gruppe «Velomobile/Veteranen» sollte einem Sieg nichts im Wege stehen.

Die Isle of Man ist eine Insel in der Irischen See. Sie ist nicht nur berühmt für Katzen ohne Schwanz sondern auch für das TT-Motorradrennen, das sogenannte Tourist Trophy.

Quer durch Frankreich

Acht Tage vor dem Rennen startete ich meine epische Reise von der Schweiz zur Isle of Man. Ich hatte mir ausgerechnet, dass dies etwa 150 km pro Tag ergibt mit einem Ruhetag. Das sollte eigentlich gut machbar sein. Um mir Frustrationen bereits am ersten Tag zu ersparen, brachte mich meine liebe Gattin mit dem Auto auf den Col des Etroits nahe bei der Schweizerisch/Französischen Grenze. Mit 1253 m ü M war dies auch der höchste Punkt der gesamten Reise. Theoretisch sollte es eine gemütliche Talfahrt geben bis zu den Wellen des Atlantiks.

Allerdings ist dieser Teil von Frankreich gar nicht so flach, wie man denken würde. Das Gelände ist wellenartig, wobei die Höhendifferenzen nicht allzu groß sind. Zumeist konnte man die nächste Hügelkuppe mit dem Schwung aus der letzten Talfahrt erreichen.

Langfahrten mit einem Velomobil sind traumhaft schön. Mit relative wenig Anstrengung kann man recht große Distanzen zurücklegen. Und jedes Mal, wenn man in eine Stadt kommt, genießt man die volle Aufmerksamkeit der Passanten. Wie z.B. in Kortrijk, wo ich mit meinem Velomobil auf dem Hauptplatz angehalten hatte. Bevor ich aussteigen konnte, wurde ich von einer Journalistin mit unzähligen Fragen über mein Velomobil und über meine Reise bombardiert. Nachdem sie Aufnahmen von allen Seiten gemacht hatte, sagte sie mit einem süßen Lächeln: «I like the way you do silly things in such a nice way.»

England von Küste zu Küste

Diese Reise führte mich auch entlang dem C2C cycle way, dem berühmten Fahrradweg von der Ostküste zur Westküste Englands. Ich schummelte

In den «Montagne de Reims», wo der Champagner wächst



zwar ein wenig und wählte eine leicht südlichere Route von Hull nach Heysham, welche ein bisschen länger war aber viel flacher. Für den zweiten Tag meiner England-Durchquerung war ein Sturm angesagt. Bäume wurden entwurzelt und Fähren und Flüge abgesagt. In meinem Velomobil merkte ich nicht viel davon. Mein Navigationsgerät war für Fahrradwege programmiert und so wurde ich durch die schönsten Gegenden aber auch über die höchsten Hügel geführt. Und hier auf den Hügelkuppen merkte man sehr wohl, dass ein Sturm wütete. Äste lagen auf der Straße und die Böen waren so stark, dass ich nicht wagte schneller als 30 km/h zu fahren.

Ankunft auf der Isle of Man

Um halb sieben erreichte die Fähre den Hafen von Douglas und es schüttete wie aus Kübeln. Vielleicht war es doch nicht so eine gute Idee gewesen, das romantische Hotel »Sulby Glen« auf der gegenüberliegenden Seite der Insel zu buchen. Denn dies bedeutete, dass ich noch 35 km unter recht ungünstigen Bedingungen fahren musste. Wie dem auch sei, nachdem ich 1.000 km bei schönstem Sonnenschein gefahren bin, sollte ich auch ein paar Regentropfen aushalten. Die Sicht war stark reduziert wegen dem Regen und der einfallenden Dunkelheit. Für die Strecke, die ich unter Normalbedingungen in einer Stunde gefahren wäre, benötigte ich jetzt volle zwei Stunden. Und diese zwei Stunden erschienen mir wirklich wie eine Ewigkeit. Um neun Uhr erreichte ich das Sulby Glen Hotel, wo ich nicht nur ein hübsches Zimmer, sondern – trotz der späten Stunde – auch ein wunderbares Abendessen serviert bekam.

Der große Tag

Alles war bestens organisiert. Das Wetter war schön und der Start verlief



Durch die «Yorkshire Dales» auf meiner England-Durchquerung

reibungslos und zivilisiert. Auf der Straße hatte man den Eindruck, dass eine Gruppe von Rennradlern einen Ausflug unternimmt und sich bestens amüsiert. Die Strecke war am Anfang schön flach aber nach 10 km begann die erste Steigung. Hier überholten mich zahllose Rennradler mit ihren farbenfrohen Leibchen. Dann folgte ein Abschnitt mit einem schönen Gefälle. Hier konnte ich alle Rennradler, die mich eben noch überholt hatten, selber überholen. Ich sauste mit etwa 50 km/h den Berg runter, als plötzlich ein oranges Objekt im Rückspiegel erschien, an mir vorbeirauschte und in der Ferne verschwand. Das war Ian Perry (vom British Human Powered Vehicle Club) in seinem orangen DF und zwar bereits auf seiner zweiten Runde.

Nach Ramsey musste ich in den kleinsten Gang schalten. Die Straße steigt hier recht steil von 50 auf 450 m ü M. Nicht halb so schlimm, schließlich hatte ich es nicht eilig. Mit meiner Übersetzung von 38 Zähnen vorn und 42 Zähnen hinten war die Steigung gerade noch machbar. Hinter mir näherte



Das romantische Hotel «Sulby Glen»

gelben Quest absolvierte 2 Runden, d.h. 120 km mit einem Schnitt von 26 km/h.

Zurück in die Schweiz

Das Rennen war nun zwar vorbei aber ich hatte immer noch 1.500 km vor mir, um in die Schweiz zurück zu gelangen. Und diese Rückreise genoss ich wirklich. Reisen mit einem Velomobil ist wie jeden Tag Weihnachten haben. Jeder Tag ist wie ein Geschenk. Man weiß nicht, was drin ist aber man weiß, dass es etwas Besonderes ist. In Tamworth z.B. kam mir ein Velomobil der besonderen Art entgegen, ein Autoscooter, wie man ihn vom Jahrmarkt kennt. Der Besitzer und Ich, wir mussten beide lachen und bewunderten gegenseitig unsere Velomobile. Leider war keine Zeit für

einen Kaffee, denn der Besitzer des Autoscooters war schon etwas verspätet für die Arbeit.

Ich besuchte Coventry mit seiner berühmten Kathedrale und durchquerte London, wo ein besorgter Motorradfahrer mir nachrief: «You need a flag or you will be so killed!» In Troyes, wo ich in einem der hübschen Cafés mich stärkte, fragte eine ältere Dame, ob sie eine Runde drehen dürfe. »Natürlich, aber Sie müssen in einer halben Stunde zurück sein.« Letzten Endes getraute sie sich aber doch nicht.

Der letzte Tag meiner Reise war der härteste. Um den Jure zu überqueren, musste ich auf einer Strecke von 100 km ca. 1900 Höhenmeter bewältigen. Nach zehn wunderschönen Tagen quer durch England und Frankreich mit viel Sonnenschein und keiner einzigen Panne erreichte ich unser Häuschen am Südfuß des Juras, wo meine liebe Gattin und ein warmes Feuer auf mich warteten. Es ist gut wieder zu Hause zu sein.

sich Nummer 121. Wir hatten uns gegenseitig schon öfters überholt. «He»s cheating, he`s not pedalling, he`s eating bananas» tönte es von hinten. Das mit den Bananen war schon richtig, aber was soll man machen, um sich die Zeit zu vertreiben, wenn es bergauf geht? Langsam kam die Passhöhe näher und die große Abfahrt begann. Für 10 km ging»s nur noch bergab. Nicht zu steil sondern gerade richtig, um es laufen zu lassen. Natürlich musste ich auch bremsen. Ich getraue mich nämlich nicht, schneller als 60 km/h zu fahren. Über 60 km/h wird mein Velomobil nervös und ich auch. Dann passierte ich den Zieleinlauf und das Rennen war vorüber.

Erwartungsgemäß war ich der erste in meiner Gruppe, denn ich war der einzige in der Gruppe »Velomobile/Veteranen«. Für den Rundkurs von 60 km brauchte ich knapp drei Stunden, was einem Schnitt von 20 km/h entspricht. Ian Perry mit seinem orangen DF schaffte drei Runden in sechs Stunden, was einen unglaublichen Schnitt von 30 km/h ergibt. Bergab erreichte er ein Maximum von etwa 110 km/h. Neil Fleming in seinem

Kurzer Blick in die Mitglieder-Statistik des HPV-Vereins Deutschland

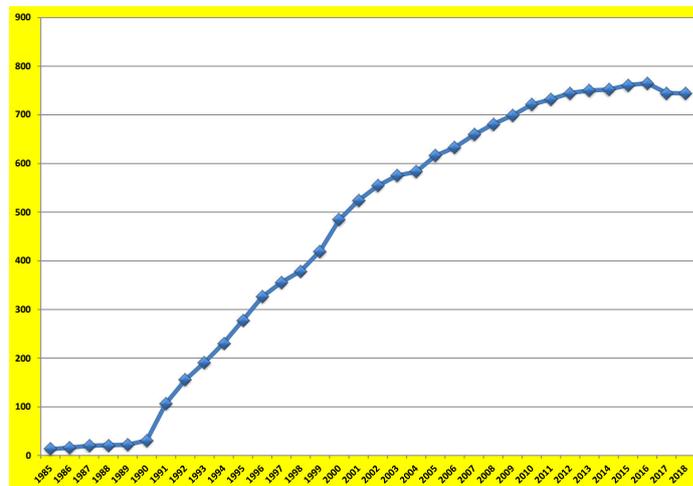
Text: Jan Kranczoch

Der HPV-Verein besteht nun schon seit über 30 Jahren, eine Zeitspanne die noch in der Stahlrahmen-Ära mit der zaghaften Renaissance des «Kulturguts» Liegerad in Europa begann und gegenwärtig einerseits von der Suche nach höchster Effizienz per Carbon-Velomobil, andererseits von Trends zur Elektrifizierung geprägt ist. Die Motive für eine Mitgliedschaft dürften sehr verschieden sein; ein Verein wird daher mit seiner Ausrichtung nie alle Wünsche seiner Anhängerschaft erfüllen können. Ein gewisses Streben danach sichert allerdings den Zuspruch und langfristig dessen Bestand. An dieser Stelle sollen zunächst einmal die «nackten Zahlen» sprechen. Die Leserin / der Leser wird sich kaum enthalten können, daraus auch Schlüsse über die Lage und Perspektiven des Vereins zu schließen – mit aller gebotenen Zurückhaltung soll dies auch in diesem kleinen Artikel versucht werden. Einige auffällige Punkte und Entwicklungen, die sich vermeintlich aus der Statistik ablesen lassen, können vermutlich auch zu den Fragen (und hoffentlich auch Antworten bzw. Reaktionen) führen, die für ein zukünftiges Gedeihen unseres HPV-Vereins und dessen Wirksamkeit nach außen bedeutsam sind.

Entwicklung der Mitgliederzahlen

(weibliche und männliche Vereins-Angehörige sind mit dem Begriff «Mitglied» bitte gleichermaßen angesprochen)

Nach dem Gründungsjahr 1985 mit 13 Einträgen zeigte sich zunächst eine sehr zögerliche Zunahme der Mitglieder. Dies änderte sich sprunghaft ab 1991. In jenem Jahr gab es 76 Eintritte, der absolut höchsten Zahl an

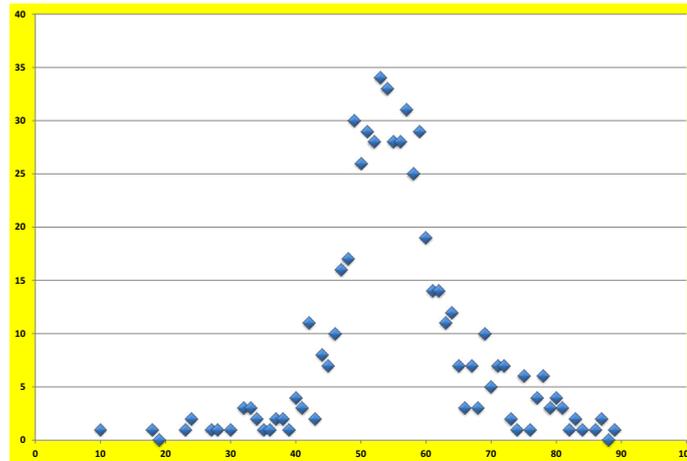


Zugängen, gefolgt von den Jahren 2000 mit 64 Eintritten und weiteren «starken» Jahren in den frühen 90ern mit jeweils etwa 45 Neulingen. Ab ca. 2003 setzte sich das Wachstum mit einer geringeren Rate von ca. 22 Eintritten pro Jahr fort. Bis zum Jahr 2010 – bei einem Stand von 721 Köpfen – stand kein einziger Austritt zu Buche. Anschließend zeigte sich nur noch eine geringe Netto-Zunahme von durchschnittlich drei Mitgliedern pro Jahr, da den weiterhin zu verzeichnenden Zugängen (Ø ca. 20) eine ähnlich hohe Zahl an Abgängen gegenüberstand. In den letzten zwei Jah-

ren prägte sich dieser Trend gar so weit aus, dass per Saldo ein Rückgang der Mitglieder resultierte. Mit Stand November 2018 hatte der HPV-Verein 744 Mitglieder; hiermit erfasst sind sowohl natürliche Personen als auch Körperschaften.

Altersprofil der Mitglieder

Die 622 natürlichen Personen im HPV-Verein haben ein durchschnittliches Alter von 55,4 Jahren. Dies liegt etwa 10 Jahre über dem Durchschnittsalter der deutschen Bevölkerung (Quelle: Wikipedia). Hierbei sind nur 31 Personen unter 40, respektive 7 unter 25 Jahre alt; hingegen sind 87 Mitglieder 65 oder älter. Betrachtet man die dominante Altersgruppe der 45- bis 65jährigen (n= 482) genauer, so zeigt sich, dass darunter 363 Personen schon länger als 15 Jahre dem Verein zugehören, während nur 43



Personen in den letzten 10 Jahren hinzugekommen sind. Dieser Befund ist angesichts des oben geschilderten Verlaufs der Eintritts-Zahlen nicht verwunderlich.

Verteilung der Geschlechter

Von den 622 natürlichen Personen im HPV-Verein sind etwa nur 7 Prozent Frauen (n = 42).

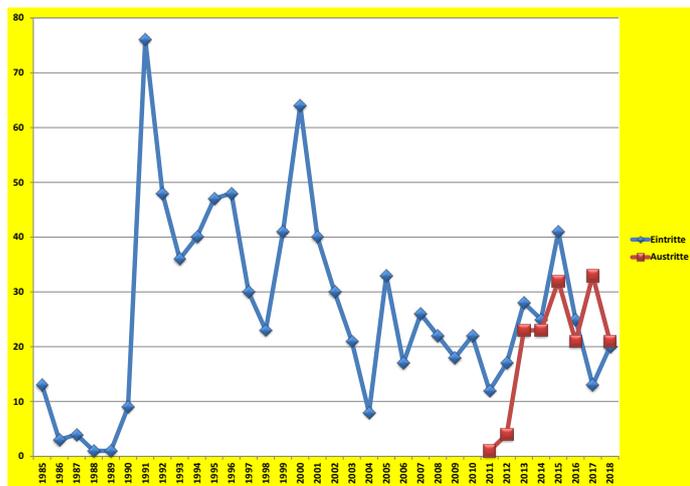
Deutung und Diskussion

Die Mitglieder-Zahlen haben sich nach einer Gründungsphase recht dynamisch entwickelt, danach kam es zur Verzögerung des Wachstums und schließlich zur Stagnation. Es ist indes anzunehmen, dass es hierzulande mehr Menschen gibt, die dem Liegerad, Velomobil oder alternativen Fortbewegungsformen im Allgemeinen zugeneigt sind bzw. auch erst in jüngster Zeit mit diesem Thema in Berührung gekommen sind. Als aktuellen Mindest-Schätzwert für die Größenordnung von HPV-Nutzer*Innen und -Anhänger*Innen könnte z. B. die Besucherzahl der SPEZI (10.000) herangezogen werden. Frage wäre also, wie der HPV-Verein in das Blickfeld dieser Interessengruppe geraten kann. Eventuell erinnern sich die «höheren Semester» auch noch an die Faktoren, Ereignisse oder Aktivitäten, die in den 90er Jahren zur eigenen Beitritts-Entscheidung und dem erfreulichen Boom geführt haben. Wachstum per se muss kein Ziel sein oder einen Wert darstellen, eine größere Schar als 750 Menschen wäre aber vermutlich hilfreich, um als (Interessen-)Gruppe wahrgenommen zu werden, die z. B. eine bestimmte Infrastruktur im öffentlichen Raum benötigt.

Der HPV-Verein kann sich glücklich schätzen, viele langjährige Mitglieder zu haben, die ihm bis ins teils hohe Alter treu sind. Was geschieht allerdings, wenn er zusammen mit seinen jahrzehntelang bestehenden Mitgliedern «altert»? Ist er gut beraten, dies als rein demografische Tat-

sache hinzunehmen und sein Programm dahingehend anzupassen oder sollten demgegenüber verstärkt jüngere Menschen «mobilisiert» werden? Er könnte gewiss in mehrere Richtungen agieren, denn Bewegung, nachhaltige Mobilität, Inklusion sind «alterslose» Qualitäten. Vielleicht gelingt es ja den bestehenden HPVlern durch persönliche Kontakte, eine kleine Kohorte aus den jüngeren Generationen zum Eintritt zu ermuntern.

Die Austritte der letzten Jahre müssen vermutlich sehr zurückhaltend bewertet werden, obgleich sie den zahlenmäßigen Stillstand wesentlich bedingen: Gewiss sind darunter nämlich einige Todesfälle zu bedauern, daneben auch Austritte einzelner zugunsten von Familien-Mitgliedschaften



und solche, die auf einen in erster Linie altersbedingten Interessenwechsel zurückzuführen sind.

Der geringe Anteil an Frauen im HPV-Verein reflektiert zwar das Bild bei HPV-Sportveranstaltungen, vielleicht sogar tendenziell die Proportion von Frauen vs. Männern bei Nutzung bzw. Besitz von Spezialrädern, jedoch sicherlich nicht das Verhältnis von insgesamt zurückgelegten Zweirad-Kilometern. Da für den Bedarf an HPV-Mobilität angenommen werden kann, dass er «geschlechtslos» ist, ist eine Stärkung der weiblichen Fraktion im HPV-Verein unbedingt wünschenswert.

Generell ist anzumerken, dass die statistisch skizzierte Situation des HPV-Vereins wohl kein Einzelfall ist, denn einem breiten Angebot an Freizeitangeboten und löblichen sozialen Betätigungen stehen die Verdichtung des Arbeitsalltags und schwindende Vereins-Affinität bzw. Individualisierung gegenüber. Schließlich ist es möglich, enthusiastische(r) Liegeradler*In zu sein, ohne den HPV-Verein zu kennen oder ihm anzugehören. Dennoch wäre der HPV-Verein und die IB-Redaktion dankbar für Anregungen, wie der Verein deutlicher ins Licht der Öffentlichkeit rücken, die gegebenenfalls im Wandel befindlichen Interessen seiner bestehenden Mitglieder berücksichtigen und ausdrücken sowie potentielle neue Mitglieder erreichen kann.



**Übrigens, auch Gazelle arbeitet an den Cargolösungen der Zukunft...
www.dockr-mobility.nl/gazelled10/**

Schlumpf Tretlagergetriebe

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

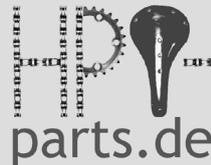
In Kombination mit dem
NEUEN Zahnriemenantrieb,
unschlagbar besser.
Advanced Belt Drive



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

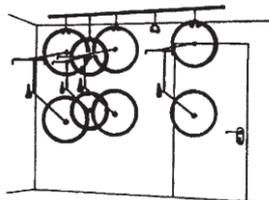
velos trekking
rain 31
ch-5000 aarau

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 Rütli

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

E-Mail: info@mike-bike.ch

↔ provisorisch **Future Bike Schweiz** **HPV Deutschland** Tandemclub Allgemein

27. Jan. 2019 — Future Bike GV - MuttENZ

Bei Wolf & Wolf in 4132 MuttENZ, Gründenstr. 95 - 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

29. - 30. Jun. 2019 - A race in the park

Cyclevision Racepark Meppen

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

www.ld-vlg.de - wieder mit einem Endverbrauchertag - 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 Hertting • 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	105 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


KMX
KARTS

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

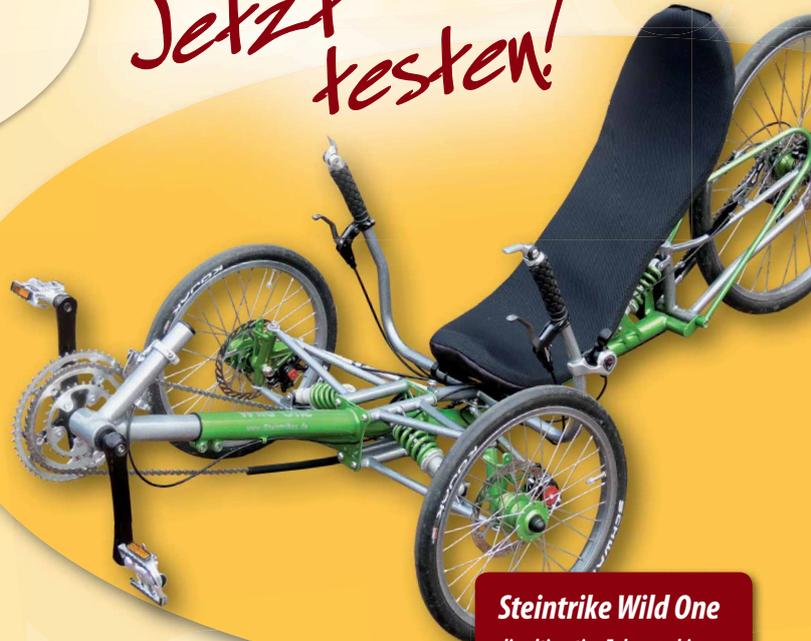
Mit den vollgefederten Trikes meistern Sie komfortabel alle Hindernisse. Ob für Alltag, Reise oder Freizeit – Sie sind immer bequem unterwegs!

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!!





Ein Radler mit 3 Rädern zagt im Winter nie!

Und zur Sicherheit: Rüsten Sie Ihr Trike mit dem einzigartigen StVZO-konformen Blinker *WingBling* nach

Sagt der eine Triker zum anderen: „Guck mal, da vorne der Zweiradfahrer, der ...“ Nein, wir wollen hier jetzt keinem aufrechten Radler sein schlingernes Wintervergnügen madig machen. Aber er wird kaum widersprechen, wenn wir sagen: Mit dem dritten rollt man sicherer. Wohl dem, der bereits sein Trike hat! Sie können Ihr Rad aber gerne noch mit weiteren Innovationen aus Kriftel für die dunkle Jahreszeit fit machen. Dem *WingBling* etwa – mit dem errang das *Scorpion fs 26 S-Pedelec 2018* den Eurobike Award. Der einzige StVZO-konforme Fahrrad-Blinker sorgt dafür, dass Sie auch noch bestens gesehen werden, wenn Sie kippischer durch den Schnee kurven. Fordern Sie Ihr Liegerad-Infopaket jetzt an!

