

Info Bull 206

April 2019

25 Jahre
Hase Bikes



- Ab in die Wüste
- Europawahl & Fahrrad

- GV Future Bike bei Wolf & Wolf
- Im Velodrom von Grenchen

- Mitgliederversammlung HPV Deutschland e.V.
- Einladungen: Maibummel & Oldenburger Liegeradgruppe

Das Liegerad.
Toxy[®]
www.toxy.de



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

Trimobil^{let}
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

HUMAN POWERED VEHICLE WORLD CHAMPIONSHIPS

Championnats France 2019 du Monde



Charlieu-Belmont 42

Vélos couchés

Trikes - Vélomobiles - Handbikes



19 AU 21 JUILLET À NANDAX (LOIRE)

COURSE DE CÔTE À JARNOSSE COURSES DE VITESSE À VOUGY

CRITÉRIUM 100 KM À NANDAX

RANDONNÉES TOURISTIQUES ORGANISÉES DU 17 AU 24 JUILLET 2019

contact : afvelocouche@gmail.com - www.afvelocouche.fr



■ Editorial

4 Einladung zur SPEZI

■ Kultur

26 Maibummel Einladung

27 HPV WM Frankreich Einladung

28 Dienstrad-Leasing

30 Oldenburger Liegeradgruppe

31 25 Jahre Hase Bikes

■ Rennen und Rekorde

6 Ab in die Wüste

24 Velodrom in Grenchen - erste Fahrten 2019

■ Aktuelles

12 EU-Wahl und Fahrrad

■ Service

14 HPV Deutschland sucht InfoBull-Redakteur/In

15 Leserbrief

16 GV Future Bike

38 Termine

39 Wer macht was?

40 Impressum

Titelfoto: © Hasebikes



Willkommen zur SPEZI

Etwas Außergewöhnliches in diesem Heft: Ein großartiger Bericht über die Rennserie Bikingman. Hier wird uns richtig Sand in die Augen gestreut!

Und schon wieder ein Jubiläum: 25 Jahre Hase Bikes. Wir wünschen auch diesem Unternehmen alles erdenklich Gute für das nächste Vierteljahrhundert!

Was kommt als Nächstes?

Der Maibummel vom FutureBike steht an vom 11. bis 12. Mai.

Ebenfalls in dieser Ausgabe: Die Einladung zur nächsten HPV-WM in Frankreich vom 19. bis 21. Juli.

Aus der Schweiz gibt es viel zu berichten über die Generalversammlung des Future Bike.

Die europaweite Zusammenarbeit der HumanPower-Vereine ist auch Thema auf der Spezi. Ein Treffen von Vertretern etlicher europäischer Vereine findet am Samstag statt. Damit setzen wir den Weg seit unserem ersten Treffen in Bet-

teshanger 2018 fort. Ein erster Bericht von diesem Treffen auf der Spezi wird ebenfalls auf unserer MV vorgestellt.

Was war in diesem Jahr?

Vor einem Monat hat der HPV das erste Mal eine neue Messe-Präsenz gehabt. Über diese Cyclingworld in Düsseldorf berichten wir in der nächsten Info Bull. Persönliche Eindrücke davon gibt es vorab auf unserer Mitgliederversammlung.

Der HPV Deutschland freut sich jederzeit über Aktive. Nur damit ist auch mehr Lobby möglich für eine wirklich zukunftsweisende Mobilität. Dazu gehört mehr Sichtbarkeit. Zu den Möglichkeiten dafür sind Aktionen geeignet wie Messe-Auftritte und die Teilnahme an Sternfahrten.

Indem wir zeigen, dass unterschiedliche Nutzergruppen getrennte großzügige Bewegungsräume für eine entspannte Verkehrssituation einfordern, zeigen wir der lokalen Politik und den Verwaltungen, was wir nicht mehr hinnehmen wollen.



Bei uns gibt es etliche örtliche Gruppen, die aktiv an der lokalen Verkehrspolitik mitgestalten, vielfach bestehend aus VCD und ADFC. Zugeparkte Bordstein-Absenkungen sind ein Dauerthema, weil unsere Politik und lokalen Verwaltungen in Deutschland nicht wirklich dagegen etwas unternehmen, mal abgesehen davon, dass ständige Bordsteinquerungen ein züliges Vorankommen mit Fahrrädern und Velomobilen behindern.

Wirklich interessant sind in diesem Zusammen-



hang die aktuellen und frei verfügbaren AGFS-Präsentationen, die auf dem Kongress im Februar Thema waren:

www.agfs-nrw.de/kongress/agfs-kongress-2019/

Viel Lesevergnügen und Freude rund um die Spezi wünscht Euch Michael.

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

Ab in die Wüste

Text: Marcel Graber - Fotos: BikingMan Oman, Marcel Graber

Oman? hmm... Sand - Öl - Polygamie - Islam - Autos - viel bling-bling, in etwa so meine ersten Assoziationen zu diesem Land, die genaue Lage auf der arabischen Halbinsel hätte ich nicht zeigen können. Ist das nicht das Land, in dem Frauen erst seit kurzer Zeit autofahren dürfen? (Falsch, war Saudi-Arabien - und bedarf immer noch der Einwilligung des Ehemannes) In meinem Kopf fühlt sich Oman weit weg und fremd an.

Bikingman ist eine Serie von sechs eher kurzen unsupported adventure Races, welche in den schönsten Regionen der Welt (Oman - Korsika - Laos - Peru - Portugal - Taiwan) stattfinden. Initiiert wurde es vom französischen Abenteurer Axel Carion. Die Rennen sind sehr professionell organisiert, mit einem unglaublichen Aufgebot von Leuten. Wenn ich es richtig mitbekommen habe, waren ohne Fotografen und Journalisten für die achtzig Teilnehmer rund fünfzehn Helfer vor Ort. Zum Rennen selber bekommt



man eine Karte mit Höhenprofil und möglichen Einkaufsmöglichkeiten für Food und Hotels entlang der Strecke, ein Medical Team ist mit unterwegs, an den beiden Checkpoints kann man übernachten und wird umsorgt und am Ziel wird man empfangen und der Transport ins Hotel ist organisiert. Das ist schon Luxus. Das Rennen selber aber, muss man schon noch selber fahren und ist auf sich gestellt. Durch die kurze Strecke von gut 1.000 km trifft man aber sehr viele der Fahrer immer wieder an.

Der ursprüngliche Plan war, das Rennen in meinem neuen Velomobil zu fahren, Aber der neue Vogel lag noch in den letzten Wehen bei Jens auf dem Geburtstisch. Das war kein Beinbruch, hatte ich sowieso den ganzen Winter Indoor auf dem Cruzbike Liegerad verbracht und mein Körper war an dessen Position gewohnt. Es war an der Zeit, dem Cruzbike ein paar Kilometer in freier Laufbahn zu gönnen.

Zwei Tage vor dem Start des Rennens hat Swiss Airlines mich und meine wertvolle Fracht um Mitternacht in Muscat ausgespuckt. Es war feucht und warm. In dem nagelneuen Flughafen wurde ich schon vom Bikingman Team empfangen und ein Taxi stand für mich und Jon Poon, welcher gerade aus Hongkong angekommen war, bereit. Die beiden Tage bis zum Start des Rennens waren recht kurzweilig. Viele der Ultra-Endurance Radfahrer sind Wiederholungstäter. Donnach Cuttriss, Matthijs Ligt und Xavier Massart waren alte Bekannte aus dem Trans America Bike Race vom letzten Jahr. Ich versuchte mich mit ein paar kurzen Ausfahrten in der Mittagszeit an die Hitze zu gewöhnen, empfand es aber als sehr belastend und anstrengend. Josh Ibbett, wir hatten uns zusammen das Zimmer geteilt, ist in Dubai ausgestiegen und ist die 600 km mit seinem Rad in



lockeren Etappen nach Muscat gefahren, das war sicher ein guter Plan.

Der Start: Sonntag, 03:00! Ich war sehr nervös vor dem Rennen und schlafen ging nicht. Das Hotel hatte für uns vor dem Start ein Frühstück organisiert, unglaublich wie die Omani hilfsbereit sind. Der erste Teil des Rennens war für 60 km neutralisiert. Die Polizei und der Harley Davidson Club Muscat hatte unser Fahrerfeld wie eine kleine Schafherde im Griff. Die entgegenkommenden Autos mussten sich in Luft auflösen und an die Seite fahren. Die Temperaturen um diese Zeit waren sehr angenehm und fast schon frisch. Den größten Teil der gesamten Strecke sind wir übrigens, für meine Begriffe, auf dem Pannestreifen der Autobahn gefahren. Feinster, schneller Asphalt und eine beleuchtete Strasse, das wäre ein Fest für ein Velomobil gewesen. Aber auch

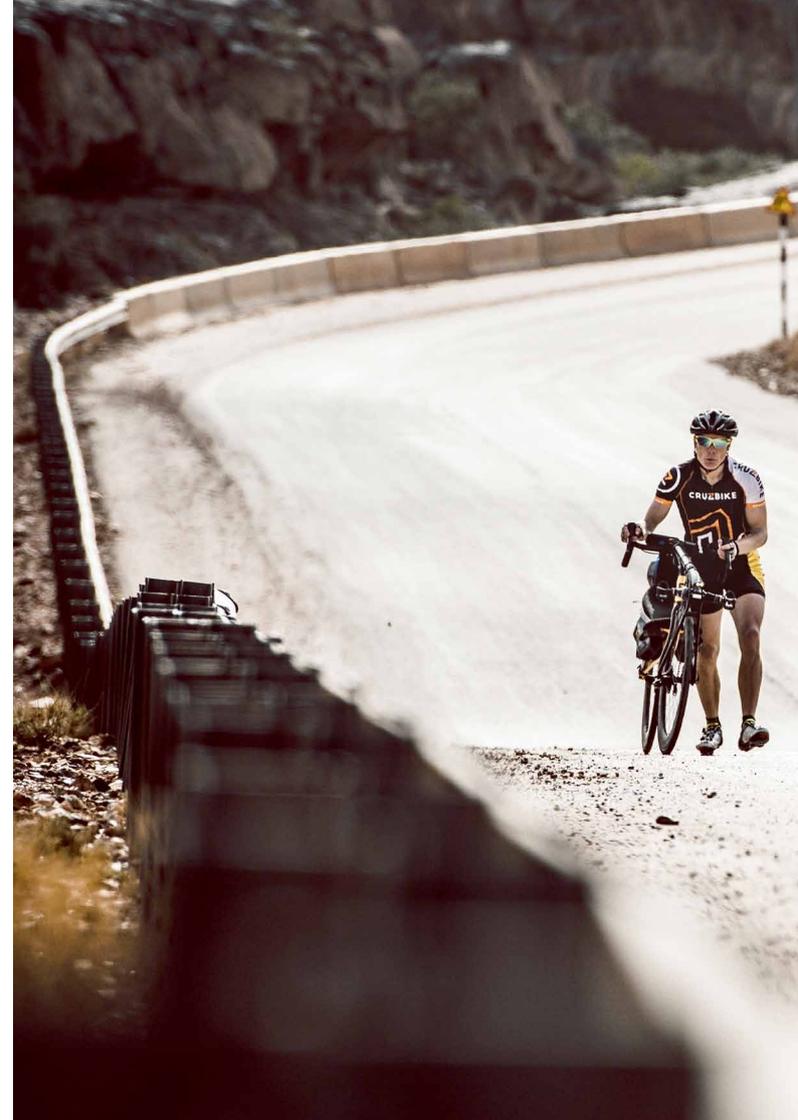
mit dem Cruzbike ging's recht flott und entspannt vorwärts. Um sieben dann, wurde es langsam hell, für mich der schönste Moment an einem Langstreckenrennen. Die Strecke durch die Berge war toll und erinnerte mich an Namibia, aber mit viel besseren Straßen und anstatt Giraffen standen Kamele am Straßenrand. Beide Spezies haben den gleichen, dümmlichen Gesichtsausdruck. Vermutlich werden diese dasselbe von uns Menschen auf Räder denken.



Didier, der Papa von Axel, hatte mir beim Check-In seine Bedenken mit dem Liegerad und dem Jebel Shams erklärt. Der Jebel Shams war mit 2.000 MüM bei Kilometer 350 der höchste Punkt des Rennens. Ich dachte schon, dass ich einen Teil laufen muss, aber doch nicht den ganzen Weg?! Der Anstieg war für mein Cruzbike zu ex-

Rennen & Rekorde

trem, 25% in den steilsten Passagen. Mein Liegerad ist ein Front-Wheel-Drive, der Antrieb geht auf das vordere Rad und ist damit kurz und knackig. Der Nachteil ist auf Schotter und starken Steigungen. Das Rad dreht beim Treten durch. Der zweite Teil des Anstieges war eine Schotterstraße, welche zu Hause auf Google Maps ganz passabel aussah, aber auch hier musste ich schieben. Also wanderte ich den Berg anfangs in den Rennschuhen und danach in Socken hoch. Irgendwann, nach drei Stunden laufen, musste ich einsehen, dass das so keinen Sinn macht und ich mir die Füße für die restliche Runde ruinieren würde. 8 km und 200 Höhenmeter vor dem Checkpoint nahm ich mich aus dem Rennen und stellte den Satelliten-Tracker offline. Offiziell war das Rennen für mich gelaufen. Die ansonsten tolle Abfahrt war peinlich. Ich bin einigen Athleten begeg-



Rennen & Rekorde



net, die mit dem Aufstieg kämpften und mir für das Erreichen des Checkpoints 1 mit Daumen hoch beglückwünschten. Ich war richtig stinkig über mich selbst. Nach dem Sprichwort "ist der Ruf erst ruiniert, lebt es sich ganz ungeniert" empfand ich nach einer kurzen Schmolzeit aber eine Befreiung. Eigentlich konnte ich doch jetzt super entspannt und ohne Druck die Strecke in dieser eindrücklichen Landschaft zu Ende radeln. Ich hatte beim langen Aufstieg zum Jebel Shams durch das Laufen Muskelkrämpfe bekommen. Mit dem neuen Plan im Kopf waren diese wieder verschwunden.

Meine Abkürzung am Checkpoint 1 ließ mich wieder zu Josh Ibbett und Jason Black aufschließen. Beide machten einen starken und frischen Eindruck. Ich füllte an einer Tankstelle meine Reserven für die Nacht auf und kam durch die Abkühlung wieder besser vorwärts. In der Hälfte des Rennens entschied ich, eine Pause zu machen. Ich war das Rennen definitiv zu schnell angegangen, hatte mich selber zu stark unter Druck gesetzt. Im geschlossenen Bivy-Sack, ansonsten hätten mich die Mücken gefressen, versuchte ich ein paar Stunden etwas abseits der Straße zu schlafen. Ich empfand die Weiterfahrt in den zweiten Tag wieder um 03:00 als passend. Gerne mache ich auch alle drei Stunden eine kurze Pause an einer Tankstelle oder Shop. Das ganze bringt mich in einen Rhythmus und so besteht eine Fahrt über 15 Stunden nicht aus diesen langen Stunden, sondern aus vier kleinen Pausen.

Die Kulisse am Checkpoint 2 in der Sandwüste an der Küste war einzigartig. Matthijs Ligt war schon da, und wir ließen uns vom Bikingman Support Team verwöhnen. Essen, Trinken und Sonnencreme. Die Temperaturen waren sehr hoch, und der Wind und das Meer ließen mich von einer Windsurf-Session träumen. Die Hitze schlug voll zu, und die Leistung sank ins Bodenlose. Bei einem Rastplatz, 200 km vor dem Ziel, waren die Batterien leer und mein Appetit nach etwas Salzigem war groß. Instant-Suppe, Chips

Rennen & Rekorde

und Cola - zum spülen Milch-Shake und ein Eis. An dem Stopp traf ich wieder auf Jasmijn Muller und Niel Copeland, ist schön wenn man sich immer wieder trifft, auch wenn die Gespräche nicht mehr viel Inhalt haben.

Die Nacht brach langsam wieder an und die letzten sechs Stunden ins Ziel waren friedlich, führten an der Autobahn entlang in Richtung Muscat. Es hatte ordentlich Steigung drin, aber ich nahm es in meiner Hängematte auf zwei Räder gemütlich. Fünfzig Kilometer vor dem Ziel ging die Strecke von der Autobahn ab, ich hatte die Ausfahrt zuerst verpasst und nahm dann die Auffahrt im Gegenverkehr. Axel schickte uns durch die steilsten Anstiege, Dörfer und kilometerlange Schotterpisten. Ich hatte noch wenig Erfahrung das Cruzbike auf dem Schotter zu fahren und fiel mehrmals, gegen Ende lief es dann ganz passabel. Schlussendlich, nach genau 45 Stunden erreichte ich nach 1 040 km das Ziel. Kurz darauf kamen auch schon Matthijs, Jasmijn und Neil an, alle strahlten überglücklich.

Ich frage mich oft, warum ich mich im Ziel eines Langstreckenrennens leer fühle. Ein Rennen ist nicht nur körperlich sondern auch mental sehr fordernd. Die Erlebnisse sind sehr intensiv und fühlen sich manchmal nicht mehr real an. Ich höre nie Musik und trotzdem empfinde ich die tagelange Strapaze als abwechslungsreich. Kaum im Ziel angekommen fällt dieser Rhythmus und Tagesablauf weg. Wenn das, wie bei einem Rennen quer durch die USA, über mehrere Tage gegangen ist, fühlt sich diese Leere im Ziel danach umso größer an. Das Ankommen im Ziel nehme ich eher wie ein "Aha, ich bin da" wahr.

Meine Reservation im Hotel für die erste Nacht nach dem Rennen hatte nicht geklappt. Peter Sandholt kam eine Stunde vor mir ins Ziel und lud mich ein, sein gebuchtes Zimmer im Hilton zu teilen. Zusammen fuhren wir in das nagelneue Luxushotel. Es war die erste Nacht, in dem das Hil-

ton Muscat Gäste empfangen hatte und so war um zwei Uhr Morgens die Reception mit acht überfreundlichen und strahlenden Menschen besetzt, die uns jeden Wunsch von den Lippen ablesen wollten. Wir beide mussten schlimm ausgesehen und noch schlimmer gerochen haben, immer noch in den Radkleider und -schuhen, gezeichnet vom Schweiß und Schmutz der letzten 48 Stunden. In den folgenden zwei Tage, bis zu meinem Rückflug in die Schweiz, war ich nur am Essen. Laufend kamen glückliche Gesichter dazu und wir genossen es, am Pool des Hyatt zu sitzen und die erlebten Geschichten miteinander zu teilen.

In dieser kurzen und intensiven Woche konnte ich ein orientalische Land von seiner schönsten Seite kennenlernen. Die Omani sind sehr hilfsbereit, freundliche, interessiert und offen. Ich fühlte mich willkommen und hatte ein sehr sicheres Gefühl. Persönlich nehme ich aus dem Rennen, neben den vielen Erlebnissen und neuen Freunden, viel für die folgenden Rennen in diesem Jahr mit.

Vielen Dank an Axel und sein Team, ich freue mich sehr auf ein neues vielleicht neues Bikingman-Abenteuer





Europawahl oder: Verkehrspolitische Scheidewege?

Text: Frank Severin - Grafik: EU

Die Europawahl findet vom 23.-26. Mai 2019 in den Mitgliedsstaaten der Europäischen Union statt. In Deutschland wird am 26.5.19 gewählt und derzeit ist das Medienbild -neben oder gerade wegen dem BREXIT (!) bereist mit EU Politik geprägt.

Demnach stehen 27 nationale Wahltermine an und je nachdem wie es mit dem Brexit weitergeht, werden für die deutsche Vertretung 96 Mandate vergeben. Neben dieser „Formalia“, geht es darum, dass wir uns nunmehr mehr denn je als Europäerinnen und Europäer verstehen sollten. Europa war schön öfters an einem Scheideweg und nun müssen wir erleben, dass womöglich eine HPV Radreise auf die (grüne) Insel mit dem vorzeigen des Reisepasses einhergeht.

Europa genießen...?!

Bisher war es nicht leicht verkehrspolitische Verbesserungen zu erreichen und mit oder ohne BREXIT wird dies sicherlich auch nicht leichter. Aber man kann Europa per HPV genießen und erleben. Ob es sich um Radwege im Drei-Länder Eck handelt oder den Nordseeküstenradweg sowie die anderen unzähligen Europaradwege. Es lebe das freie Überfahren der Gren-



zen und das genießen der Landschaft. Zugegeben: dazwischen liegen Städte mit unsäglich schlechter Infrastruktur, unterirdisch gestalteten Knotenpunkten und undurchsichtigen Schilder-

wäldern, die für Radler entweder unendlich klein in Briefmarkengröße daherkommen oder schlichtweg zerstörerisch verdreht wurden und in falsche Himmelsrichtungen zeigen. Nichtsdestotrotz die EU investiert in das Thema „Radverkehr“ und „Radtourismus“.

ECF (European Cyclists' Federation) als Ideengeber für Europa

Die bisherigen und zukünftigen Fahrradlorbeeren verdanken wir u.a. dem WECF. Er bemüht sich unermüdlich in Brüssel vor Ort im EU Parlament an den politischen Stellschrauben zu drehen. Ob es sich dabei um das erfolgreiche Fundraising für Fahrradprojekte handelt, oder um konkrete Gesetzgebungsverfahren geht: ohne diesen verband wäre die EU Verkehrslandschaft ärmer. Aktuell gibt es sechs große Projekte, die der ECF durchführt. Die aktuelle EU-ECF Cycling Strategy fordert das kommende Parlament auf noch stärker in Sicherheit, Infrastruktur und nachhaltige Städte zugunsten einer aktiven Mobilität zu investieren.

Der (neue)HPV EU Weg?

Dass die Verkehrswende nicht nur in Deutschland längst überfällig ist, sondern auch in der EU, ist allen klar. Auch ist klar, dass in Vorreiterländern, wie den Niederlanden nicht alles das „gelbe vom Ei“ ist. Auch hier

wissen wir, dass der dortige HPV Verband die Zustände ungenügender Infrastruktur beklagt oder aber das Fehlen von durchgängigen Radwegen über viele Kilometer hinweg. Bisher funktionierte der Wissenstransfer zwischen ECF und seinen Mitgliedern so, dass man an Webinaren teilnehmen konnte oder gar vor-Ort-Veranstaltungen stattfinden. Jüngst schrieb der ECF, dass im Hanse-Office in Brüssel die Veranstaltung: „Making buildings fit for sustainable mobility’ report.“, stattfindet. Hierzu werden die Mitglieder, wie der HPV Deutschland selbstverständlich eingeladen. Daneben gibt es immer auch das Angebot seine Meinung via Mailings uvm mitzuteilen. Jüngst rief dazu der ECF zum Thema: „More Walking and Cycling Please: Growing Active Mobility Through EU Funds“ auf. Wir haben also zahlreiche Möglichkeiten uns beim ECF einzumischen (bzw. vice versa: der ECF macht dazu auch unzählige Angebote, wie allein schon der lesenswerte Newsletter sichtbar macht). Und somit erlaubt uns auch der ECF auf einfache Art und Weise sich in die Europapolitik einzumischen. Es liegt an uns am 26.05.19 zur Wahl zu gehen und dafür zu sorgen, dass freies Reisen in Europa länderübergreifend möglich ist und bleibt! Zentral dafür ist es, dass wir auch weiterhin loyal dem ECF gegenüberstehen und seine Politik mit unseren Mitgliedsbeiträgen unterstützen. Weiterhin gilt es nach wie vor weitere HPV verbände zu motivieren Mitglied im ECF zu werden. Es geht nicht um das Kleinteilige „Was bringst was kostets“ (siehe IB’s 204/205) sondern um das G große, wunderbare Europa! Man sollte nicht am falschen Ende sparen...

Link lesenswert: www.ecf.com

Parlamentum Europaeum



Redakteur oder Redakteurin gesucht

Text: Jan Kranczoch

Der HPV Deutschland e.V. sucht zur Unterstützung der deutschen **Info Bull Redaktion** und als mittelfristige(n) Nachfolgerin/Nachfolger für den derzeitigen Redakteur Jan Kranczoch eine Redakteurin oder einen Redakteur für diese Zeitschrift. Gerne können auch mehrere Personen gleichzeitig dieses Amt übernehmen.



Die Aufgaben umfassen z. B. die Erstellung von Artikeln und Berichten aus eigener Initiative sowie die Bearbeitung eingereicher Beiträge und vorgeschlagener Themen. Das geschieht in Koordination mit der schweizerischen Info Bull Redaktion sowie mit dem für das Layout verantwortlichen (Andreas Pooch).

Bitte richtet eure Rückmeldungen an redakteur@hvp.org (Jan Kranczoch)

Vielen Dank!



Leserbrief von Frank Severin

(WHPVA) Weltrekordfahrt Frauen? [IB 205 S. 20ff]

Bekanntlich ist der HPV Deutschland „Mitglied“ im WHPVA bzw. führt bereits seit mehr als einem Jahrzehnt die Rekordfahrten durch. Nachweislich hat dies bisher im Wesentlichen auf dem Lausitzring bei Klettwitz stattgefunden. Dazu gehört, dass im Falle eines Weltrekordes ein aufwendiger Bericht über den Versuch geschrieben wird, der dem WHPVA zur Prüfung vorgelegt wird. Dieser entscheidet in letzter Instanz über die (Nicht-)Anerkennung eines „neuen“ Rekordes. Nach Prüfung wird in der Regel der aktuelle Sachstand auf den Internetseiten des WHPVA www.whpva.org/competition.htm veröffentlicht. Es wäre wünschenswert, wenn die IB Redaktion etwas differenzierter über die Rekordfahrten berichten würde, denn solange ein Rekord NICHT von offizieller Stelle anerkannt ist, kann es kein neuer Weltrekord sein, oder? Oder wer hat den Weltrekord anerkannt? Mit Bitte um korrekte Darstellung und vielen Dank!

Anmerkung der Redaktion und Korrektur: Der 24-Stunden-Rekord von Nicola Walde wurde im Dezember 2018 von der IHPVA anerkannt: www.ihpva.org/home/?view=archives&month=12&year=2018 & www.ihpva.org/hpvarech.htm

Die WHPVA führt in der Tat Petra von Fintel als Rekordhalterin mit ihrer Fahrt vom 12. Juli 2015 über fast 1012 km in 24 Stunden:

www.whpva.org/land.html#391

Somit stimmt der Einwand von Frank Severin, für den ich mich bedanke. In der Einleitung zum Artikel muss es also richtig heißen: „Am 29. Juli 2018 hat Nicola Walde ... einen neuen IHPVA 24-Stunden-Rekord der Frauen aufgestellt“. Ich bitte für das Versehen um Entschuldigung – Jan Kranczoch, IB Redaktion.

Protokoll der Generalversammlung

vom 27. Januar 2019 in Muttenz

Text: Tilman Rodewald

Entschuldigt: Marcel Graber, Peter Zeller, Felix Egolf.

1. Begrüßung, GV-Eröffnung

Der Präsident, Christian Wittwer, begrüßt um 10:05 die Anwesenden und eröffnet die GV, welche dieses Jahr beim Liegeradhersteller Wolf & Wolf stattfindet.

2. Wahl ProtokollführerInnen und StimmenzählerInnen

Zum Protokollführer wird Tilman Rodewald gewählt, zum Stimmenzähler Christian Precht.

3. Jahresberichte

Die Jahresberichte werden mit Bildern und Informationen am Beamer unterstützt.

Jahresbericht des Präsidenten, Christian Wittwer

2018 fanden die üblichen Vereinsevents wie das Rennbahnevent Oerlikon, der Maibummel und Herbsthöck statt.

Neu war das Velomobil- und Liegeradtreff Zürisee, ein großer Erfolg. Das Event soll fortgeführt werden.

Im Sommer 2018 wurden wir um Unterstützung der Kampagne zum

Bundesbeschluss Velo gebeten. Bisher gibt es keine Bestimmungen zur Ausgabenkompetenz des Vorstands für Sonderfälle außerhalb des Jahresbudgets. Die Kampagne wurde mit einer Spende von 500 Franken unterstützt.

Der Präsident vermerkt, dass viele Neumitglieder über Events, welche im deutschen Velomobilforum ausgeschrieben werden, zu uns kommen.

Jahresbericht des Tandemclubs, Michael Döhrbeck

Im letzten Jahr gab es erfreulicherweise viele Aktivitäten im Tandemclub. Beginnend mit dem Tandembrunch fanden u.A. Tagestouren in den Regionen Langenthal, Schaffhausen und Luzern statt..

Auch dieses Jahr wird der Tandembrunch nach der Future Bike GV stattfinden. Dort werden die Termine festgelegt.

Michael verdankt die Arbeit der Tourenorganisatoren.

Jahresbericht zur Öffentlichkeitsarbeit & Info Bull, Tilman Rodewald

Leider wurde im Bereich Öffentlichkeitsarbeit dieses Jahr weniger gemacht als angekündigt. Sowohl Erneuerung der Future Bike Drucksachen, als auch Abklärungen zu einer erneuten Teilnahme am Urban Bike Festival wurden nicht begonnen.

Es wurden zu verschiedenen Anlässen Medienmitteilungen verschickt, der Bericht zu Marcel Grabers Teilnahme am Trans am Bike Race wurde veröffentlicht.

Über Armin Zieglers Teilnahme an der Isle of Man Cycling Challenge wurde, sowohl von den Veranstaltern, als auch medial, viel berichtet.

Beim Info Bull stieß 2018 Michael Ammann zum Schweizer Redaktions-

team. Ab 2019 wird er die Verantwortung für die Schweizer Redaktion übernehmen, was sicher eine gute Entwicklung fürs Info Bull ist.

2018, wurde zum ersten mal das „EUsupino“ herausgegeben, ein E-Paper aus der Zusammenarbeit europäischer Liegeradvereine. Andi Gerber hat sich dort für die Schweiz engagiert.

Jahresbericht zum Sportbetrieb, Andi Gerber

Aus sportlicher Sicht blicken wir wie immer auf ein ereignisreiches Jahr zurück.

Rennaktivitäten waren Wintertrainings in Grenchen, das Bahnevent in Oerlikon und das Rennwochenende und ein Trainingstag in Oeschelbronn. Futurebiker nahmen u.A. auch an den italienischen Meisterschaften und Amsterdam teil. An den Weltmeisterschaften in Kent wurden vom Future Bike Team auch mehrere Titel und Medaillen erreicht. An der WM trafen sich auch Vertreter verschiedener europäischer Liegeradvereine, um die Zusammenarbeit zu stärken. Daraus entstand das erste EUsupino, Andi Gerber hat mehrere Artikel von Schweizer Seite organisiert.

Sowohl die Speckweg- als auch die Herbsttour wurden erfolgreich durchgeführt.

Bei den gesellschaftlichen Events wurde neben Maibummel und Herbsthöck erstmals auch das Velomobil und Liegevelotreff Zürisee durchgeführt. Das Treffen fand großen Anklang und ein ähnlicher Anlass ist wieder in Planung.

Der Termin-Ausblick für das 2019 wird wie üblich vorgezogen, siehe Website/Kalender

Bericht zur WHPVA, Edgar Teufel

2018 wurden in der WHPVA zwei Regeländerungen vorgenommen. Einerseits die Einführung des 200m Sprints mit fliegendem Start unter Ausschluss von Gefälle, welche letztes Jahr noch von den WHPVA Mitgliedern abgelehnt wurde, andererseits die Wiedereinführung der 6-Stunden Kategorie.

2018 wurde ein Rekordantrag eingereicht, allerdings ist eine Vervollständigung desselben seitens der Antragsteller noch hängig. Hierbei handelt es sich um die 24-Stunden Fahrt von Nicola Walde vom 28.07.2018

Theo Schmidt betont, dass die neu gebildete Sprint-Kategorie noch über keinen Eintrag verfügt, also ein Rekordversuch sehr gewünscht ist. Mit der Einführung der Pure Human Power Regelung sollen weltweit Rekordversuche möglich sein.

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

Die Jahresversammlung des ECF fand 2018 in Milano statt. Wieder hat Ruedi Müller den Verein Future Bike vertreten. Ruedi gibt einen Überblick:

Das ECF bekommt projektbasiert finanzielle Unterstützung von Seiten der EU, rund 40 Prozent der Einnahmen kommen aber aus Schenkungen, Spenden etc., davon auch viele aus der Fahrradindustrie.

Speziell 2018 war die Annahme der „Vision 2030“, dem neuen Visionspapier des ECF für die nächsten zehn Jahre. Infos und mehr auf www.ecf.com

Zudem wurde Christophe Najdovski als neuer Präsident der ECF ge-

wählt. Er ist Stellvertretender Bürgermeister von Paris für Verkehr, Mobilität, Straße und öffentlichen Raum.

Wir sind seit der AGM in Wien 2012 Mitglieder der ECF. Leider werden wir auf ecf.com nicht als Vollmitglieder aufgeführt. Das soll vom Vorstand abgeklärt werden. Wir könnten uns allgemein mehr für unsere Interessen einsetzen, wir erreichen als Exoten eine gewisse Aufmerksamkeit. Wer Interesse hat soll sich beim Vorstand oder Ruedi melden. Ruedis Mandat an das AGM des ECF wird per Akklamation verlängert.

Bericht zur Mitgliederentwicklung, Christian Wittwer

Im letzten Jahr gab es im Future Bike einzelne Austritte, aber auch einige Neuzugänge, so dass die Mitgliederzahl über das Jahr fast gleich blieb. Mehrere Neuzugänge sind an der GV anwesend und stellen sich kurz vor

Kassenbericht, Matias Wolf

Erstmals wurde die Kasse periodengerecht geführt, und schließt 2018 auch mit einem leichten Ertrag. Spezielle Ausgaben gingen an die Kampagne zum Bundesbeschluss Velo, dafür wurde bei anderen Positionen weniger ausgegeben.

Revisorenbericht

Die Unterlagen wurden von den Revisoren geprüft und für ordnungsgemäß befunden.

Dem Kassier wird einstimmig Décharge erteilt und für seine Arbeit gedankt.

Dem Vorstand wird ebenfalls einstimmig Décharge erteilt.

4. Budget 2019, Jahresbeiträge

Das Budget für 2019 basiert auf der Jahresrechnung 2018 und wird einstimmig genehmigt.

Die Jahresbeiträge von 60.– bzw. reduziert 35.– werden wie bisher bei 2 Enthaltungen genehmigt.

Arnold Manz weist darauf hin das unser Vereinsvermögen seit Jahren leicht rückgängig ist und langfristig die Jahresbeiträge erhöht werden sollten.

5. Wahlen

Matias Wolf tritt aus dem Vorstand und als Kassier zurück.

Der übrige Vorstand stellt sich zur Wiederwahl. Christian Wittwer als Präsident, Erwin Villiger als Vizepräsident, Andreas Gerber als Leiter Sportbetrieb und Website-Redaktor, Michael Döhrbeck als Delegierter Tandemclub Michael Ammann als Redaktor Info Bull, Tilman Rodewald als Verantwortlicher Öffentlichkeitsarbeit werden einstimmig für die nächsten zwei Jahre wiedergewählt.

Jürg Blaser stellt sich vor und zur Neuwahl als Kassier. Er wird einstimmig gewählt.

Arnold Manz tritt als erster Revisor ab, Felix Schneider rückt nach. Edgar Teufel als 2. Revisor und Dagmar Bollina als Ersatzmitglied der Rechnungsrevision werden einstimmig gewählt.

6. Anträge

Seit einiger Zeit entsprechen unsere Statuten in einigen Punkten nicht der effektiven Situation. Deshalb macht der Vorstand verschiedene Änderungsvorschläge, einerseits um Missstände zu beheben, ande-

rerseits zur Vereinfachung der Statuten.

Betreffend Absatz 3. zur Mitgliedschaft schlägt der Vorstand eine Vereinfachung vor, da wir z.B. keine juristischen Personen als Mitglieder haben. Das Thema wird kurz und kontrovers diskutiert. Wir wollen z.B. nicht eine Firma als Präsident. Der Vorschlag des Vorstands wird angepasst. Zur Abstimmung kommt folgender Änderungsvorschlag:

Absatz 3.1 bis 3.5 (Mitgliederkategorien) vereinfacht auf:

»3.1 Voll zahlendes Mitglied (Einzel, Familie, Firma) 3.2 Reduziert zahlendes Mitglied (Schüler, Lehrlinge, Studenten, AHV- und IV-Berechtigte) 3.3 Ehrenmitglied: Die Generalversammlung kann auf Antrag des Vorstandes Personen zu Ehrenmitgliedern ernennen.«

Absatz 3 mit den Ergänzungen unter 3.5 (neu 3.3) zum Stimmrecht werden angepasst:

Absatz 3. Mitgliedschaft geändert:

»Dem Verein FB kann jeder/jede beitreten, der/die die Ziele des Vereins aktiv oder passiv unterstützen will. Der Verein besteht aus folgenden Mitgliedern:« und:

»Die anwesenden Mitglieder besitzen das Stimm- und Wahlrecht, maximal 2 Stimmen pro Familie und Firma. Mit ihrem Einverständnis können auch abwesende Mitglieder gewählt werden. Der Jahresbeitrag wird von der Generalversammlung festgelegt.«

Absatz 3.6 wird zu Absatz 3.4:

Die bis hier beschriebenen Statutenänderungen werden bei einer Ent-

haltung von der GV beschlossen.

Die Aufnahme eines Absatz 3.7 (neu Absatz 3.5) wird mit einer Enthaltung beschlossen.

3.5 neu also:

»3.5 Austritt: Der Austrittswunsch ist dem Vorstand schriftlich mitzuteilen. Dabei ist der Jahresbeitrag für das angebrochene Kalenderjahr zu bezahlen.«

Bisher beschränkt Absatz 4.2 den Vorstand auf 4 bis 6 Personen und sieht gewisse fixe Positionen vor. Dies entspricht nicht mehr den Bedürfnissen unseres Vereins und den Rollen im Vorstand. Folgendes wird einstimmig beschlossen:

Absatz 4.2 geändert:

»4.2 Der Vorstand

Der Vorstand besteht aus bis zu 8 Mitgliedern: Präsident, Vize-Präsident, Kassier und Beisitzern. Die Amtsdauer beträgt 2 Jahre. Sie sind wieder wählbar.«

Die Formulierung eines neuen Absatz 4.3 (Einsetzung von Fachgruppen für Projekte etc. durch den Vorstand) erreicht mit 19 Ja-Stimmen bei 35 Anwesenden nicht die für eine Statutenänderung nötige 2/3-Mehrheit. Daher wird der Antrag zurückgezogen.

Der Vorstand schlägt die Ergänzung von Absatz 5 mit einer Bestim-

mung zur Ausgabenkompetenz des Vorstands für besondere Zwecke (wie z.B. die Kampagne für den Bundesbeschluss Velo 2018 oder das Jubiläumsevent 2015) vor.

neu: »5.1. Ausgabenkompetenz des Vorstandes

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.«

Die GV spricht sich bei 3 Enthaltungen dafür aus, die Formulierung des Antrags so zu belassen, also mit der Möglichkeit, die Kompetenzsumme auf Antrag an der GV anzupassen. Die Statutenänderung wird bei einer Enthaltung genehmigt.

7. Bestimmung der Ausgabenkompetenz des Vorstandes ab 2019

Der Vorschlag einer Ausgabenkompetenz des Vorstandes ab 2019 von 2500 Franken jährlich wird bei einer Enthaltung von der Versammlung genehmigt.

8. Historische Fahrräder im Vereinsbesitz

Der Verein Future Bike besitzt drei – teils historische – Liegeräder, welche bis 2016 im Velomuseum in Brügg ausgestellt waren. Seit dessen Schließung hat sie Paul Rudin bei sich aufbewahrt. Der Verein hat keinen Raum, um die Räder aufzubewahren. An der Generalversammlung 2017 wurde beschlossen, dass die Fahrräder nicht verkauft werden sollen. In der Zwischenzeit wurde kein Ort für sie gefunden. Deshalb

soll neu über den Verbleib befunden werden.

Michael Ammann präzisiert zu den einzelnen Rädern. Das historische Sesselrad „J-Rad“ wurde vom Verein ersteigert und aufwendig restauriert. Das „Vacuum“ ist ein historisches Liegedreirad mit Knicklenker. Das „Flevo Racer“ ist ein Knicklenker-Kurzlieger, welcher immer noch im Handel erhältlich ist.

Das J-Rad hat immensen historischen Wert und es wurde viel Arbeit investiert. Im besten Fall soll es der Öffentlichkeit zugänglich und im Vereinsbesitz bleiben.

Markus Schmid bietet an, das J-Rad bis auf weiteres bei sich unterzustellen.

Felix Schneider schlägt vor, das J-Rad im Ortsmuseum Wetzikon auszustellen, da Paul Jaray, der Konstrukteur des Rades, dort einige Lebensjahre verbrachte. Er hat das Museum bereits angefragt, aber noch keine Antwort erhalten.

Armin Lindegger (j-rad.ch) hat Interesse am Kauf des J-Rad.

Von Heinz Christen besteht alternativ das Angebot, die Fahrzeuge im Vereinsbesitz bei sich aufzubewahren.

Die GV beschließt einstimmig, das J-Rad bis auf weiteres bei Markus Schmid unterzustellen, und das Ortsmuseum Wetzikon für eine Ausstellung im Vereinsbesitz anzufragen. Die übrigen Fahrzeuge dürfen veräußert werden.

Die GV wird um 12:20 zugunsten des Mittagessens unterbrochen
Nachmittag

9. Future Bike Positionspapier Elektro-Velomobilität, Michael Ammann

Im Auftrag der letztjährigen GV wurde von Charles Henry, Andreas Fuchs, Theo Schmidt und Michael Ammann das Future Bike „Positionspapier Elektro-Velomobilität“ erstellt. Es wurde von Michael Ammann ausgearbeitet, fertiggestellt und kann jetzt präsentiert werden.

Das Positionspapier fasst die rechtliche Lage (in der Schweiz) bezüglich Elektrounterstützung an Liege- und Spezialrädern auf 3 Seiten zusammen und bietet Empfehlungen für Gesetzesanpassungen die innovative Ideen fördern und technischen Fortschritt zeitnah ermöglichen. Es ist angelehnt an ein entsprechendes Dokument von Pro Velo. Das Positionspapier soll an Pro Velo sowie einzelne velofreundliche Nationalräte gehen und auf der Website und im Info Bull veröffentlicht werden.

Auch die Schweizer Liegeradhändler sollten das Dokument erhalten.

Der offizielle Teil der GV schließt um 14:50

Am Nachmittag genießen wir eine Führung durch die Werkstatt von Wolf & Wolf und teilen wie immer Bilder und Geschichten.

Verein Future Bike CH

REVISORENBERICHT

Die unterzeichneten Revisoren haben die Rechnung (Bilanz- und Erfolgsrechnung) des Vereins Future Bike CH für das Berichtsjahr 2018 am 27.01.2019 geprüft und erstatten den folgenden Bericht:

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

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

Die Rechnung schliesst mit einem Einnahmeüberschuss von Fr. 44.96 ab. Dadurch erhöht sich das Vereinsvermögen per 31. Dezember 2018 auf neu Fr. 24177.70.

Die Revisoren stellen folgende Anträge:

1. Die Jahresrechnung 2018 sei zu genehmigen und der Kassier Herr Matias Wolf sei unter Verdankung der geleisteten Arbeit Décharge zu erteilen.
2. Dem gesamten Vorstand mit dem Präsidenten Herrn Christian Wittwer sei für ihren ehrenamtlichen Einsatz zum Wohle des Vereins *Future Bike CH* der beste Dank auszusprechen und ebenfalls Décharge zu erteilen.

Muttenz, 27.1.2019

Die Revisoren:



Arnold Manz



Felix Schneider

Future Bike Generalversammlung



Ein Blick in die Generalversammlung

Text+ Fotos: Michael Ammann

Diese fand in Muttenz beim Liegeradhersteller Wolf&Wolf statt. Entstanden ist die Liegeradmanufaktur aus einem Schulprojekt der Freien Mittelschule FOS, wo Schüler im Rahmen eines Jahresprojektes Liegeräder bauten und anschliessend auf einer Tour ans Mittelmehr fuhren. Wo sonst die Schüler unterrichtet wurden, lauschten wir den Berichten des Vorstands zu den Geschehnissen des vergangenen Jahres.

Nachdem Mittagessen haben wir uns die aktuellen Modelle angesehen [Bild 2]. Wir haben uns erklären lassen wie ein Rahmen entsteht [Bild 3]. Ordnung muss sein bei der Montage [Bild 4]. Wir haben alle Türen geöffnet und nach Geheimnissen gesucht. Und haben dann versteckt hinter einer Tür gefunden was wir nicht gesucht aber irgendwie vermutet haben. Den Spirit einer Schule, mit viel Engagement etwas anzupacken, durchzuziehen, weiter zu entwickeln, Erfahrungen sammeln und trotz der leidigen Schleiferei unvergessliche Erlebnisse und viel Freude schaffen. [Bild 5].



Erste Runden 2019: Futurebike auf dem Velodrome Suisse in Grenchen

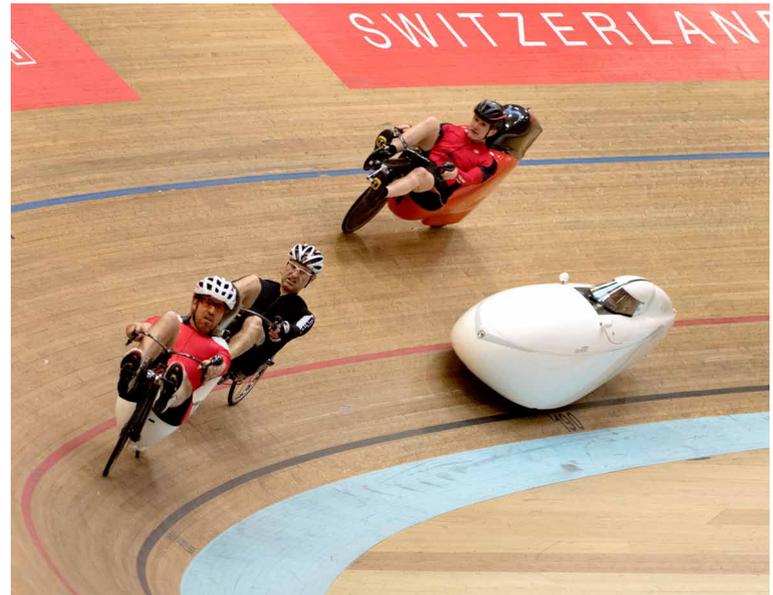
Text: Andi Gerber - Fotos: Vinc Berger

Anfangs Februar fand sich eine kleine Gruppe an Freunden der schnellen Runde im Velodrome Suisse in Grenchen ein. Das 250 Meter Oval bietet für erfahrenen Bahnfahrer eine gute Gelegenheit zum Training auch während den Wintermonaten.

Positiv zu vermerken ist, dass sich die Teilnehmerzahl gegenüber den Vorjahren leicht erhöhte und wir mit zwei unverkleideten, vier teilverkleideten Rennliegerädern und drei Velomobilen schon nahe an der Obergrenze unserer privaten Bahntrainings sind. Negativ angesichts dieser positiven Entwicklung, dass wir diesen Winter leider nur 2 Termine buchen konnte da der Velodrome gut ausgebucht ist. Die erste Stunde dient dem Einfahren um sich wieder an die Bahn zu gewöhnen, im zweiten Teil steht dann meist ein Mannschaftszeitfahrtraining auf dem Programm.

Das Fahren in der Gruppe erfordert von allen Teilnehmern einiges an Disziplin und Konzentration. Mit teilweise deutlich über 50 km/h ist man mit geringen Abständen unterwegs und der jeweils Führende lässt dann unter Ausnutzung des oberen Bereiches der

45 Grad Steilwandkurve an den Schluss der Gruppe zurückfallen um für die nächsten Runden im Windschatten der Gruppe seine Kräfte schonen zu können bis zur nächsten Führung. Genug geschrieben, das Bahnfahren hat einen speziellen Reiz und die tollen Bilder von Vinc Berger vermitteln einen schönen Eindruck von der Faszination Bahnfahren.





Maibummel



Er findet am 11.-12. Mai statt. Auch dieses Jahr wird wieder an zwei Tagen gefahren. Während am Samstag die Strecke etwas anspruchsvoller ist, darf am Sonntag wieder gebummelt werden.

Am ersten Tag fahren wir von Zürich nach Luzern, nehmen ein Bad im Göttersee (in nicht Ruderkeisen auch als Rootsee bekannt) und Übernachten in der Jugendherberge. Am zweiten Tag geht es nach dem wir uns mit Lächueche und Birewegge eingedeckt haben gemütlich weiter nach Lenzburg. Ein passender See sollte auch hier gefunden werden.

Für den Samstag mit Übernachtung ist die Anmeldung Pflicht. Am Sonntag darf man spontan mitfahren.

Details und Anmeldung auf www.futurebike.ch

HPV WM in Frankreich

Die Association Française de Vélocouché organisiert dieses Jahr in Nandax (rund 80 km von Lyon) vom **19. bis 21. Juni 2019** die Liegerad- und Velomobil-Weltmeisterschaft.

Im Vorprogramm gibt es geführte Touren in die Umgebung.

Am Freitagnachmittag findet traditionell das Bergrennen statt. Auf 5 km gilt es eine durchschnittliche Steigung von 5% zu bewältigen. Samstag finden die Sprints über 200 m fliegender Start und 1 km stehender Start statt. Am Sonntag, wenn die Beine langsam schwer werden gilt es das 3 stündige Straßenrennen auf einem 10 km Rundkurs durch eine malerische Gegend gespickt mit knackigen Anstiegen und kniffligen Kurven zu bewältigen.

Es lohnt sich somit nicht nur für erfahrene Renn Teilnehmer, sondern auch für Leute die einmal Rennluft schnuppern wollen. Ansonsten ist das Spektakel mit den ungewöhnlichen Fahrrädern Grund genug um vorbei zu kommen.

Für Rennfahrer ist eine baldige Anmeldung empfohlen. Geprüfter Helm (CE), ärztlichen Attest und gute Laune nicht vergessen.

www.afvelocouche.fr/world-championships-2019/



Mein Rad, mein Arbeitsweg, meine Freizeit oder: Dienstrad-Leasing

Artikel von Heike Bunte

Die täglichen Wege...

Es ist kein Allerweltsgeheimnis, dass Radfahren gut für die Umwelt und unsere Gesundheit ist. Während der täglichen Wege mit dem Rad zur Arbeit, zum Einkaufen und zur Gestaltung unserer Freizeit übernehmen wir bewusst Verantwortung für eine aktive und zukunftsweisende Mobilität. Das betonen nicht nur große Organisationen, wie die WHO (World Health Organisation) seit Jahrzehnten, sondern auch namhaften NGOs, wie der ECF (European Cyclists' Federation). Dabei werden sie gleichermaßen nicht müde zu betonen, dass neben den individuellen gerade auch die volkswirtschaftlichen (Gesundheits-)Kosten enorm gesenkt werden könnten, wenn noch viel mehr Menschen mit dem Rad zur Arbeit fahren würden.

...müssen besser werden!

Bekannt ist aber auch für Europa und die restliche Welt, dass eine schlagkräftige Förderung notwendig ist, damit Menschen die täglichen Wege per Rad zurücklegen. Dazu gehört eine komfortable, sichere, Fahrrad- und Fußgänger gerechte Infrastruktur genauso wie digitale Zusatzangebote, die uns bspw. attraktive Nebenrouten in der Stadt aufzeigen oder wie die Kombination mit anderen umweltfreundlichen Verkehrsmitteln effektiv gelingen kann. Diesbezüglich sind uns bereits einige Länder in Europa, wie die Niederlande und Dänemark eine Nasenlänge voraus. Die Infrastruktur „denkt“ Radfahrende bspw. an Knotenpunkten mit und stellt rechtlich Radfahrende und PKW-Fahrende auf eine gesetzliche Stufe. Sicherlich ist nicht alles Gold was glänzt, aber diese Expertise und Umgangsweise hat Auswirkungen auf das gesamte Miteinander im Straßenverkehr.

Ein Ansatz...

Die Veränderung des großen „Ganzen“ überlassen kleine Vereine, wie der HPV e.V. besser den Profis, wie dem ECF (European Cyclists' Federation), denn sie erreichen weit mehr auf nationalen und internationalen Ebenen als wir es jemals tun könnten. Immerhin unterstützen wir (noch) diese Politik mit unserer Mitgliedschaft! HURRAY (im Gegensatz zu den niederländischen HPV-Kollegen?! Vgl. IB 204/205)! Aber auch kleine Schritte können dazu beitragen, dass sich das Verkehrsklima ändert! Der Kauf eines HPVs oder Liegerads ist mittlerweile nicht mehr utopisch „teuer“. Der „Normalradmarkt“ wartet gleichermaßen mit ebenso preisintensiven Reise- und Trekkingrädern auf; ganz zu schweigen von Ebikes. Dennoch sind derartige Anschaffungen zu bedenken und die Kosten-Nutzen Relation abzuwägen. An dieser Stelle kommt das so genannte Dienstrad Leasing ins Spiel, denn dieses Konzept kann den Geldbeutel schonen. Dabei reduziert sich die Nutzung des Dienstrades nicht nur auf die täglichen Wege zur Arbeit, sondern es kann selbstverständlich für Alltag, Reise, Freizeit auch genutzt werden. Auch erlaubt das Konzept „Dienst-Rad“ den Kauf von HPVs; egal ob Velomobil oder Dreirad mit E-Antrieb. Wie das? Die IB-Redaktion bat die Firma „Job Rad“ aus Freiburg dies einmal näher zu erläutern...

HPV Dienstrad Porträts gesucht...

Die IB Redaktion nimmt dies auch zum Anlass einmal genauer hinzuschauen und zu fragen, welche Mitglieder das Konzept „Dienstrad-Leasing“ kennen bzw. sich darüber ein HPV (mit-)finanzieren lassen? Schreibt uns bitte eure Erfahrungen und in der kommenden IB werden wir sie abdrucken...

Dienstrad-Leasing leicht gemacht

Artikel von Job Rad - Lisa Barra

Von Jobrädern profitieren Arbeitnehmer, Arbeitgeber & Umwelt

Über 250.000 geleaste Diensträder sind mittlerweile auf Deutschlands Straßen unterwegs. Kein Wunder – schließlich bringt Radfahren jede Menge Vorteile für Gesundheit, Umwelt und Verkehr mit sich: Wer mit dem Rad zur Arbeit fährt, ist beispielsweise nachweislich fitter und stressresistenter – und umfährt außerdem problemlos Berufsverkehr und Staus.

Aber wie läuft ein Dienstrad-Leasing eigentlich ab? Das Konzept funktioniert ähnlich wie das bekannte Dienstwagen-Leasing – nur eben mit Fahrrädern und E-Bikes statt mit Autos: Beim Dienstrad mit Gehaltsumwandlung leaset der Arbeitgeber das Fahrrad oder E-Bike und überlässt es dem Mitarbeiter zur freien Nutzung. Das heißt, der Arbeitgeber trägt die anfallenden Leasingraten. Arbeitgeber und Mitarbeiter schließen dann einen Überlassungsvertrag, in dem geregelt ist, ob und in welchem Umfang der Mitarbeiter per Gehaltsumwandlung an den monatlichen Kosten beteiligt wird. In den meisten Fällen bezuschussen die Arbeitgeber das Dienstrad – indem sie zum Beispiel einen Teil der Leasingrate oder Kosten für Versicherung oder zusätzliche Services übernehmen.

Ersparnis bis zu 30 Prozent möglich

Entscheidet sich ein Mitarbeiter für ein Jobrad mit Gehaltsumwandlung, wird ein Teil seines Gehaltsanspruchs in einen Sachbezug umgewandelt. Dadurch verringert sich sein zu versteuerndes Einkommen, wodurch eine Ersparnis von bis zu 30 Prozent gegenüber einem klassischen Direktkauf möglich ist. Grund dafür ist, dass das Dienstrad lediglich mit 1 Prozent versteuert wird. Das Modell lohnt sich auch für den Arbeitgeber, der davon profitiert, dass

(Dienst)radelnde Mitarbeiter fitter und belastbarer sind: Studien zeigen, dass Mitarbeiter, die vom Auto aufs Rad umsteigen, im Schnitt pro Jahr zwei Tage weniger krank sind (vgl. Kemen, Juliane, 2016: Mobilität und Gesundheit. Einfluss der Verkehrsmittelnutzung auf die Gesundheit Berufstätiger).

Um den administrativen Aufwand möglichst gering zu halten, wickeln viele Arbeitgeber das Dienstrad-Leasing über einen spezialisierten Dienstleister wie zum Beispiel JobRad ab. Das Freiburger Unternehmen ist mit deutschlandweit über 10.000 Arbeitgebern Marktführer im Dienstrad-Leasing. JobRad kooperiert mit mehr als 5.000 Fachhändlern und bietet seinen Kunden zusätzlich zur obligatorischen Vollkaskoversicherung der Räder optional buchbare Services wie eine jährliche Radinspektion oder ein FullService-Paket, das Verschleißreparaturen abdeckt, an.

Jedes Rad kann ein JobRad sein

Egal, ob Stadt- oder Tourenrad, Mountainbike oder Rennrad, Pedelec oder S-Pedelec, Liege- oder Lastenrad, egal von welchem Hersteller oder welcher Marke – jedes Rad kann ein JobRad sein. Ein JobRad gibt es ab 749 Euro – nach oben hin gibt es grundsätzlich keine Preisgrenze. Dem Arbeitgeber steht es jedoch frei, individuelle Vorgaben zu machen. Nach Ende der 36-monatigen Leasinglaufzeit beabsichtigt JobRad dem Mitarbeiter das Dienstrad zum Gebrauchtkaufpreis in Höhe von derzeit 17 Prozent des Verkaufspreises anzubieten.

2019: Arbeitgeberfinanzierte JobRäder für Mitarbeiter steuerfrei

Wenn Arbeitgeber das Dienstrad zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn zur Verfügung stellen, entfällt für die Mitarbeiter seit dem 1. Januar die Versteuerung der privaten Nutzung. Unternehmen haben also seit diesem Jahr die Möglichkeit, ihren Beschäftigten statt einer Gehaltserhöhung ein steuerfreies Dienstrad anzubieten – sprechen Sie Ihren Chef bei der nächsten Gehaltsrunde darauf an!

Einladung der Oldenburger Liegeradgruppe

zur 16. Mai-Tour 2019 vom 31. Mai bis 2. Juni

Ein mehrtägiger Radausflug zu den Naturschutzgebieten rund um die Dreptefarm. Das Schullandheim Dreptefarm ist ein Haus vom Bremer NABU und befindet sich in Wulsbüttel zwischen Bremen und Bremerhaven, ca. 60 km von Oldenburg.

Ablauf

Freitag – Treffpunkt ist um 9 Uhr bei Achim und Elsbeth, Amsterdamer Ring 15, 26127 Oldenburg. Dann fahren wir ostwärts über die Weser nach Wulsbüttel.

Abends grillen, Spaß haben.

Samstag – Nach dem Frühstück werden wir eine Rundtour mit Besichtigungsprogramm unternehmen. Am Abend wird es in der Dreptefarm ein kaltes Abendbrot geben.

Sonntag – Rückfahrt nach Oldenburg mit einigen Pausenstopps.

Unterkunft

Zum Schlafen stehen uns mehrere Zimmer zur Verfügung und eine Wiese



für Outdoorfans, die in ihren Zelten schlafen möchten. Bettwäsche sollten die Bettschläfer selber mitbringen.

Kosten

Wer im Haus schläft, zahlt 85 Euro und Zeltschläfer 75 Euro. Darin enthalten sind: 2 X Übernachtung, 2 X Frühstück, 1 X Grillen, 1 X Abendbrot, Kosten für Fähre und Beiprogramm. (Nicht enthalten: Leihgebühr für Bettwäsche über 7 Euro).

Angemeldet ist, wer seinen/ihren Beitrag auf folgendes Konto überwiesen hat:

Kontoinhaber Hans-Joachim Rudolph
Konto IBAN DE76 1203 0000 1032 5668 69 Bank DKB Deutsche Kreditbank

Weitere Infos bei Achim Rudolph, Tel. 0441 681220, info@rudolph-ol.de und Enno Edzards, Tel. 04402 60856, enno.edzards@ewetel.net

Von „Jugend forscht“ zum internationalen Unternehmen - 25 Jahre Hase Bikes

Text: Andreas Pooch - Fotos: Hase Bikes

Als Marec Hase 1988 mit gerade einmal 16 Jahren sein erstes Tandem-Dreirad baut, will er eigentlich nur mit seinem blinden Freund Fahrrad fahren, denn auf dem Fahrradmarkt gab es nichts Adäquates. Ein Jahr später war dann der Gewinn des Wettbewerbes Jugend forscht mit diesem Dreirad der Startschuss einer Spezialradfirma Hase Bikes.

Erfolgsmodell Spezialräder

1994 gründete Marec „Hase Bikes“; Firmensitz war die Garage seiner Eltern. Hier baute er Kleinserien eines vollgefederten Liegedreirades und eines Stufentandems. Diese Spezialräder bewährten sich im Alltag, die Nachfrage stieg kontinuierlich, und die Garage wurde schnell zu klein. Nach einem Zwischenstopp in Bochum zogen Hase Bikes 2001 als inzwischen achtköpfiges Team in eine der denkmalgeschützten Werkshallen auf dem Gelände des ehemaligen Steinkohle-Bergwerks Hibernia in Waltrop. Hat Marec zu Anfang noch mit seiner Frau Kirsten und den zwei Kindern am Firmensitz in Waltrop gewohnt, ist der Betrieb inzwischen mit einem 60-köpfigen Team zu groß dafür geworden.

Das Besondere an Hase Bikes

Die Hase Bikes fallen auf durch ihre klaren Linien, durch das zeitlose Design und eine hochwertige Technik. Von Anfang an waren die Deltratrikes das Hasekonzept mit drei Rädern, von denen zwei hinten platziert sind. Heute ist das Kettwiesel weltweit bekannt. Das Stufentandem Pino ist das andere Erfolgskonzept, bei dem der „Captain“ aufrecht auf einem Sattel sitzt, während der „Stoker“ vorne auf dem Liegeradsessel platziert ist. Das Pino ist ausgezeichnet als Elterntaxi einsetzbar, als Lastenrad oder als Tandem. Mit diesem Fahrrad konnte Hasebikes diverse Designpreise gewinnen, z.B. den Red Dot Award.

Zielgruppe? Jeder, der will!

Hase Bikes werden aus den unterschiedlichsten Gründen gefahren: Weil man um die Welt radelt. Weil man als Familie Kind oder Einkäufe lieber mit dem Rad als mit dem Auto transportiert. Weil man lieber Liegerad fährt, als ein „normales“ Rad. Oder weil das Liegerad als Therapierad gebraucht wird. Denn im Bereich Reha/Handicap sind die Hase Bikes heiß begehrt. Hier punkten sie mit einem außergewöhnlichen hohen Grad an Individualisierung. „Kein Mensch ist wie der andere, deshalb müssen die Räder auf die Bedürfnisse der Fahrer abgestimmt werden können. Es gibt so viele unterschiedliche Einschränkungen, z.B. durch Krankheiten, Lähmungen, fehlende Gliedmaßen oder einfach durch den ganz normalen Alterungsprozess“, erklärt Marec Hase. „Jede Art der Einschränkung erfordert eine exakte Anpassung an den Fahrer, die weit über die üblichen Einstellungen von Sattel- oder Lenkerhöhe hinausgeht.“ Deshalb gibt es bei Hase Bikes eine ganze Reihe von selbst entwickeltem Zubehör, das

Fahrradkultur

nicht nur den Fahrkomfort erhöht, sondern in vielen Fällen das Radfahren überhaupt erst möglich macht.

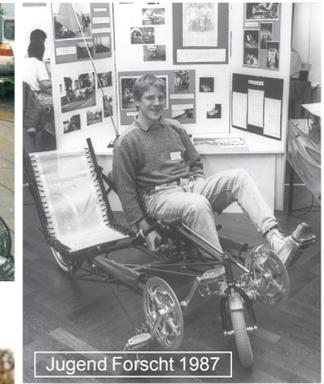
Tag der offenen Tür im Juni

Wer selbst erleben möchte, wie ganz besondere Fahrräder entstehen – und sie auch gerne ausgiebig testen will - sollte sich den 28. Juni 2019 merken: An diesem Freitag veranstaltet Hase Bikes zur Feier des Jubiläums einen Tag der offenen Tür, an dem die Besucher hinter die Kulissen der Fahrrad-Manufaktur blicken können. Anmeldung unter:

www.hasebikes.com/31-0-Anmeldung-Werksbesichtigung.html



Marec Hase 1987



Jugend Forscht 1987



Pino Frühwerk



erstes Serien-Pino von 1994

Kirsten und Marec Hase in Bochum



Marec auf Easy Glider in Bochum



Easy Glider Frühwerk



Kettwiesel auch als Wasserfahrzeug







Schlumpf Tretlagergetriebe

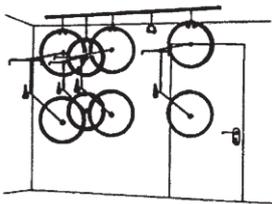
- ▶ Mountain Drive
- ▶ Speed Drive
- ▶ High Speed Drive

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



PUSH THE BUTTON!

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

mit 3-Räder



mit unseren Liegevelos von:

HP Velotechnik Scorpion Streetmachine Grasshopper Spirit
ICE Vortex Adventure Sprint • **Lightning** • **Flux** • **Hase**

unterwegs.ch
outdoor & velo

velos trekking
rain 31
ch-5000 aarau

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

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

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

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

↔ provisorisch Future Bike Schweiz HPV Deutschland Tandemclub Allgemein

27. - 28. Apr. 2019 — Spezi Gernersheim

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

Zülig von Zürich nach Luzern - Übernachtung in der Jugi Luzern - familienfreundlich von Luzern nach Lenzburg - www.futurebike.ch

30. Mai - 02. Juni 2019 — Ausfahrt

Tandemclub: Familienfreundliche 4-Tagestour: Bern - Zweisimmen - Saanenmöser - Bulle - Bern, Rana & Moritz - www.futurebike.ch

31. Mai - 02. Jun. 2019 — Ausfahrt Oldenburger Liegeradgruppe

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

09. Jun. 2019 - Seconda prova del Campionato

an Pfingsten: Autodromo die Monza (Italien)

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

Cyclevision Racepark Meppen

19. - 21. Jul. 2019 - HPV-Weltmeisterschaft Nandax

www.afvelocouche.fr/world-championships-2019/

24. Aug. 2019 — Liegerad-Renntag auf der Radbahn Köln

auf der Albert-Richter-Bahn in Köln - eventuell am Freitag dem 23.8. Halbstunden-Liegerad-Rennen im Rahmen der Schmitter Nacht in Stotzheim bei Köln - www.hpv.org

25. Aug. 2019 - Tandemclub-Ausfahrt ↔

Marc & Christine Schneider

31. Aug. 2019 — Bergzeitfahren Wildberg

www.hpv.org

01. Sep. 2019 — Bahnrennen Öschelbronn

www.hpv.org

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

www.ld-vlg.de - wieder mit einem Endverbrauchertag - mit HPV-Infostand & eventuell Velomobiltreffen - nähere Infos folgen

22. Sep. 2019 - Tandemclub-Ausfahrt ↔

Familienfreundliche Tagestour: Waldshut - Schluchsee - Waldshut - Bernt & Claudia

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

Jürg Blaser • 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

Andreas Pooch • archiv@hpv.org

Beauftragter Rekorde

rekorde@hpv.org

Beauftragter WHPVA

info@hpv.org

Boote – Human Powered Boats

Bbeauftragter Treffen & Technik • Heiko Stebbe • boote@hpv.org

Regionalpartner in den Bundesländern

info@hpv.org,

Regionalpartner Österreich

Christof Waas • christof.waas@gmx.at

Layout Info Bull

Andreas Pooch • info@ld-vlg.de



Impressum

Jahres – Mitgliederbeiträge Future Bike

- a) Einzelmitglieder (Einzel, Familie, Firma) Fr. 60,-
b) Mitflieger reduziert Fr. 35,-
(Schüler, Lehrlinge, Studenten,
AHV- / IV-Berechtigte)
c) 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 25,- €
(bitte jährlich nachweisen)
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 Aus-
druck 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

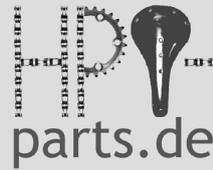
Kleinanzeigen

Fr. 10,- / € 8,-

für Mitglieder von Future Bike CH und HPV Deutsch-
land e.V. kostenfrei



- Fahrräder
- Teile
- Zubehör
- Antiquariat



Spezialitäten

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

www.hpv-parts.de • info@hpv-parts.de

Ride Together!



www.hpv-parts.de

www.co-motion-cycles.de

ICE

powered by



ICLETTA
THE CULTURE OF CYCLING



www.icletta.com

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!!



HP VELOTECHNIK
auf der „Spezi“: Halle 1



Mit HP VELOTECHNIK immer einen Steps voraus

Anschauen, Testen, Beraten lassen: Alle Neuheiten von HP VELOTECHNIK auf einmal – das geht nirgends so intensiv wie auf der „Spezi“! Nehmen Sie Platz im Preisbrecher-Modell *Gekko 26*. Oder fahren Sie unsere zwei neuen SHIMANO-Motoren im Direktvergleich Probe. Der kraftvolle *Steps E8000* für alle, die einen Tretlagermotor mit viel „Wumms“ haben wollen, der *Steps E5000* in Kombination mit der vollautomatischen Schaltung *Di2* für jene, die am liebsten in den Superkomfort-Modus schalten. Besuchen Sie uns in Halle I (Stand 18) und lassen Sie sich auf zwei Teststrecken die Räder von HP VELOTECHNIK vorführen – oder fordern Sie Ihr Liegerad-Infopaket gleich jetzt an!

HP

VELOTECHNIK

HP Velotechnik GmbH & Co. KG ● Kapellenstraße 49 ● D-65830 Kriftel ● Telefon 0 61 92 - 97 99 20 ● Fax 0 61 92 - 97 99 22 99
Weitere Informationen, Liegerad-Konfigurator sowie Fachhändlernachweis unter www.hpvelotechnik.com ● mail@hpvelotechnik.com

