

Info Bull
2017
Juni 2019

Maibummel & Speckweg

- Spezi-Erfinderlabor
- Speckweg-Tour

- vom Liegerad zum E-Liegerad
- ECF-Versammlung in Brüssel

- GOL 2020
- Sternfahrt zur Mitte Niedersachsens

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

La Région Auvergne-Rhône-Alpes Loire Charleu-Belmont AFV Commune de Nandax

■ Editorial

4 Wohin soll es gehen?

■ Kultur

15 Hase Biest auf der Spezi vorgestellt

28 ECF-Versammlung in Brüssel: Ergebnisse

31 #schokofahrt: lohnt sich

34 Ankündigung: GOL 2020

36 7. Sternfahrt zur Mitte von Niedersachsen

37 A race in the park

■ Reise

16 Speckweg Tour 2019

24 Maibummel 2019

■ Technik

6 Erfinderlabor auf der Spezi

32 vom Liegerad zum Elektroliegerad

■ Service

10 HPV Deutschland Ergebnisse Mitgliederversammlung

11 Kurzmeldungen

12 der neue HPV-Vorstand stellt sich vor

14 Info Bull-Redakteure gesucht

38 Termine

39 Wer macht was?

40 Impressum



Titelfoto: Nach Rootkreuz wird es wärmer - © M. Ammann

Wohin soll es gehen?

Die Radsaison hat bereits angefangen: Mit dem Future Bike war ich auf der Speckwegtour durch das Elsass und am Maibummel in zwei Tagen von Zürich über Luzern nach Lenzburg. Am Abend in Luzern noch ein kurzes Intermezzo am Hillinator, dem mit durchschnittlich 20% steilsten und mit 300 m kürzesten Bergzeitfahren der Schweiz. Allen Anlässen gemeinsam war das vorhergesagte ungewisse nasse und kühle Wetter, welches sich dann meist doch etwas besser als erwartet zeigte.

Aus beruflichen Gründen musste ich eine Velotour an den Giro d'Italia absagen. Dafür bleiben mir wenigsten ein paar Abende mein neues Liegerad aufzubauen für die kommende Rennsaison: Monza, Cyclevision in Meppen, WM in Nandax, Wildberg und Öschelbronn, Salzburgring. Für Oerlikon ist der Termin noch nicht bekannt. Weitere Touren sollen auch noch folgen. Eventuell direkt mit dem Liegerad an die WM in Nandax, vielleicht eine Runde über den Susten, Grimsel, Nufenen und Gotthard, sicher aber wieder auf die Herbsttour mit dem Future Bike. Und so stehe ich vor der Entscheidung wo will ich teilnehmen und wie es weiter geht.

Diese Frage stellten sich auch die anwesenden Mitglieder des HPV Deutschland an der jährlichen Versammlung während der Spezi. Von den rund 600 Mitgliedern waren gerademal 25 anwesend. Dabei wurde als 1. Vorsitzender Dieter Hannemann und als 2. Vorsitzender Wolfgang Wiese gewählt. Sie werden sich und ihre Ziele im Info Bull vorstellen.

Damit ist Michael Hänsch für sein Engagement als 1. Vorsitzenden des HPV Deutschland und Redaktor zu danken. Er hat die letzten zwei Jahre



die Interessen des HPV Deutschland vertreten und in vielen Beiträgen die heutige Mobilität und Fahrradpolitik kritisch hinterfragt, aber auch Ansätze aufgezeigt, wohin sich der Verkehr entwickeln soll.

Ebenfalls ist Jan Kranczoch für seine Arbeit als Redaktor zu danken. Seit der Ausgabe 182 - 2015 (welches das erste farbige Info Bull war) organisierte und schrieb er Beiträge für das Info Bull.

Somit suchen wir für die deutsche Redaktion 1-2 Personen die für die sechs Info Bull Ausgaben pro Jahr Berichte schreiben oder eingereichte Beiträ-



ge vorbereiten für Andreas Pooch, der für das Layout verantwortlich ist und die weitere Erstellung des Info Bull verantwortlich ist.

Immer sehr willkommen sind Leserberichte und Kommentare zu Rennen, Veranstaltungen, Technik, Eigenbauten, Erfahrungen etc.

An der Spezi trafen sich des Weiteren die Vertreter der Landesverbände zur Gründungsversammlung der Europäischen HPV-Vereinigung «EuSupino». Die nächsten Schritte sind

der Aufbau einer Website und die Findung eines geeigneten einfacheren Namens. Details hierzu im nächsten «EuSupino Magazine».

Es gibt wie immer genug zu tun: In der HPV-Vereinigung sind wir noch lange nicht am Ziel, auf Vereinsebene müssen wir uns erneuern und neue Ziele entwickeln. Ob im Future Bike CH oder im HPV Deutschland, ihr seid gefragt, hier mit zu diskutieren und dadurch zu bestimmen, wohin es gehen wird.

Euer Michael Ammann

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

Erfinderlabor auf der Spezi 2019

Text, Fotos: Dietrich Lohmeyer

Ich war in diesem Jahr Mitglied der Jury, die zusammen mit dem Publikum die Sieger ausgewählt hat. Das Erfinderlabor richtet sich hauptsächlich an findige Bastler, die mit viel Engagement und Herzblut in Garage oder Keller daran arbeiten, ihre Ideen zur Weiterentwicklung des Fahrrades Wirklichkeit werden zu lassen.

Es soll ihnen Gelegenheit gegeben werden, ihre Vision einem größeren, fachkundigen Publikum vorzustellen. In diesem Jahr gab es 19 Bewerber, aus denen die 10 interessantesten Ideen ausgewählt wurden.

Als Velomobilfahrer bin ich mit starken Prioritäten für den Dijker nach Germersheim gefahren. Durch den Linearantrieb kann man im vorderen Bereich sehr flache Formen bauen. Die Fotos vom vierrädrigen Dijker erinnerten mich an einen englischen Sportwagen. Die Fahrwerksteile werden an einer Sandwich-Platte aus Carbon und Balsaholz befestigt. Den Dijker kann man bereits bestellen. Auf der Homepage www.dijker.eu kann man sich das

«instruction video» ansehen, da wird das Prinzip des Linearantrieb und der Dreigangschaltung anschaulich beschrieben.

Für mein Elektro-Alleweder wäre natürlich der vorgestellte Pedelec-Akku mit Wasserstofftank und Brennstoffzelle eine echte Bereicherung gewesen: Mit dem Energieinhalt dieses Kombipacks käme ich im Vergleich zu einem gleich schweren Akku 3 mal weiter und könnte innerhalb von Minuten wieder volltanken, wenn denn eine Wasserstofftankstelle in der Nähe wäre. Mit dem angedachten zusätzlichen Wasserstofftank wären extrem große Reichweiten denkbar, Nachtanken könnte man dann in der



Velomobil Dijker - vierrädrig im Trend

Garage zu Hause. Nach dem Rundgang mit den Jurymitgliedern Werner Stiffel und Daniel Pulvermüller verschoben sich meine Prioritäten etwas.

Neben der Innovation sollte auch die Umsetzbarkeit in den Alltag bewertet werden. Da kamen bei allen Jurymitgliedern beim Dijker und bei der Brennstoffzelle Bedenken, die zu Punktabzug führten. Mit dem Dijker konnten keine Probefahrten gemacht werden, es gab keine Aussagen zum Wirkungsrad und zur Haltbarkeit des Linearantriebs.

Der Brennstoffzellen-Akkupack wurde von der sehr großen Fraunhofer-



Gesellschaft aus öffentlichen Mitteln finanziert, nicht aus einer Garagenwerkstatt. Es gab keine Aussagen darüber, ob und wann er in die Produktion gehen soll. Falls er zu einem bezahlbaren Preis zu kaufen wäre, hätte er bei einem Bestand von 4 Mio. Elektrofahrrädern sicher gute Marktchancen. Alexander Theis, der das Erfinderlabor organisiert hat, schreibt allerdings in www.velostrom.de/spezialradmesse-2019-meine-persoenliche-nachlese — «José Fernandez berichtet, dass er schon mehrere Anfragen von Lastenradherstellern zur Adaption seines Brennstoffzellensystems erhielt.»

Den ersten Platz machte Thibaut Salloignon aus Frankreich mit seinem kompakten Multifunktionsrad zum Radeln im Liegen und Sitzen. Das 20-Zoll-Fahrrad kann als Aufrecht- oder Liegerad, Mixed-Tandem, Lastenrad, Kindertransportrad oder Liege-Tandem genutzt werden. Mit sehr schnellen und einfachen Umbauten kann das Rad wahlweise genutzt werden für:

- einen Erwachsenen & sehr großem Kofferraum,
- einen Erwachsenen & drei kleinen Kindern,
- einen Erwachsenen, 2 Kindern & Gepäckbehälter,
- einen Erwachsenen, 1 Kind & 2 Gepäckbehälter,
- 2 Erwachsene in Liegeposition.

Das Rad wiegt in der leichtesten Version nur 15 kg und kann zum Transport gefaltet werden. Kaufinteressenten können anfragen bei Thibaut.Salloignon@gmail.com

Technik

Platz 2 belegte José Fernandez mit dem wasserstoffgetriebenen Pedelec-Akku, und Platz 3 erreichte der Dijker des Niederländer Peter Paul van der Ven.

Bei den nicht prämierten Projekten waren 3 Solarmobile und einige Dreiräder, z.T. mit Neigetechnik. Am besten hat mir das Solar Tilting Trike von Daniele Gonano gefallen.

www.gonano.eu/solar-tilting-trike



© Spezi





eCvelo Vierrad



eCvelo



eCvelo



115566



Messerschmidt



Messerschmidt

Zusammenfassung der Mitgliederversammlung des HPV Deutschland e.V. vom 27.04.2019

Text: Jan Kranczoch

Auf die Einladung im Info Bull Nr. 205 hin versammelten sich am Abend des 27. April am Rande der SPEZI-Messe in Germersheim 25 stimmberechtigte Personen des HPV-Vereins zur Mitglieder-Vollversammlung.

Nach der Begrüßung durch den ersten Vorsitzenden Michael Hänsch übernahm Michael Pohl die Leitung der Versammlung.

Zunächst fasste Michael Hänsch die zurückliegenden Aktivitäten des Vorstands zusammen; darunter z.B. die Weiterentwicklung der Mitgliederzeitschrift Info Bull und Ansätze zur Kooperation der einzelnen europäischen HPV-Verbände, die durch zwei internationale Treffen (2018 in Betteshanger, England, und einem weiteren, unmittelbar vor dieser Versammlung im Rahmen der SPEZI) eingeleitet wurden.

Anschließend trug Schatzmeister Lutz Brauckhoff die Gewinnermittlung des Vereins vor (Interessenten an der Einnahme-Überschuss-Rechnung bitte eine Mail an info@hvp.org senden). Daraufhin wurde die Entlastung des Vorstandes mit 24 Ja-Stimmen bei einer Enthaltung beschlossen.

Die nächsten Tagesordnungspunkte sahen die Wahlen der Vereins- Vorsitzenden vor. Zum neuen ersten Vorsitzenden für zwei Jahre wurde Dieter Hannemann aus Oldenburg gewählt; zweiter Vorsitzender wurde

Wolfgang Wiese aus Bremen. Beide Wahlen fanden auf Antrag einer wahlberechtigten Person in geheimer Abstimmung statt, da sich mit Michael Hänsch und Andreas Hertting jeweils weitere Kandidaten für diese Ämter zur Wahl gestellt hatten.

Danach wurde bekannt gegeben, dass eine neue Redakteurin bzw. ein neuer Redakteur für das Info Bull gesucht wird (gerne auch mehrere Aktive), da Jan Kranczoch in Kürze dieses Amt niederlegen wird.

Andreas Hertting regte eine Diskussion zu reduzierten Mitgliederbeiträgen bei doppelten Mitgliedschaften (z. B. ADFC und HPV-Verein) an. Es wurde erörtert, dass ähnliche Maßnahmen, auf diesem Wege einen HPV-Beitritt attraktiver zu machen, in der Vergangenheit bereits mehrfach geprüft und auch vorbereitet wurden, jedoch nicht die gewünschten Erfolge hatten.

Auf positive Resonanz stieß der Vorschlag, den HPV-Verein durch Gast-Beiträge in Zeitschriften anderer Vereine oder Verbände bekannter zu machen.

Aus dem Plenum folgte die Bitte an den neuen Vorstand, weitere Vorschläge zur Mitgliedergewinnung zu erarbeiten.

Abschließend berichtete Heike Bunte über die Teilnahme an der Mitgliederversammlung der ECF aus dem Jahr 2018 und kündigte eine erneute Präsenz bei der nächsten ECF-Tagung in Brüssel (17.-19.05.2019) an.

EU- WETTBEWERB • AUFRUF

Vereinigung EU HPV Verbände sucht Namen für sein Online Magazin

Die Idee und Initiative einen EU HPV Verband zu „gründen“ ist nicht neu. Dazu gab es bereits vor 10 Jahren erste Anläufe und Versuche durch den HPV Deutschland, aber die leider zu diesem Zeitpunkt ganz offensichtlich nicht Fuß fassten. Im Rahmen der HPV Weltmeisterschaft in England haben sich die Chairmen auf Initiative der Niederländer zusammengesetzt und über eine verstärkte Zusammenarbeit nachgedacht. Im April 2019 trafen sich in Germersheim nun endlich zahlreiche europäische HPV Verbände und beschlossen KEINEN Verein zu gründen; wohl aber eine „Gemeinschaft“ mit dem Ziel weitere Aktivitäten zu erarbeiten. Dazu gehört auch eine Zeitung, die bereits zum ersten Mal online im Februar 2019 erschien (siehe www.hpv.org).

Nun ist der Zusammenschluss nicht glücklich über den Namen „EUSupino“ und braucht Unterstützung, um der Zeitung einen würdigen EU Namen zu geben. In diesem Sinne: Sendet uns eure Ideen unter: info@hpv.org und ihr werdet einen Preis erhalten. Die EU-HPV-Jury wird dann das Resultat bekannt geben.



HPV Dienstradporträt gesucht

Im IB 206 (Seite 28) hatten wir einen Artikel zum Thema „Dienstrad“ geschrieben. Nun suchen wir Porträts von denjenigen, die sich darüber ein Liegerad/Dreirad/Velomobil uvm finanziert haben. Bitte schickt uns doch eure Erfahrungen und Bilder. Auch hier winkt ein Dankeschön!

AUFRUF- neue Adresse- wo bleibt das Info Bull-Magazin??

Wir geben es immer mal wieder bekannt: im Rahmen von Umzügen wird das IB nicht mehr explizit durch die Deutsche Post nachgesendet; außer man betragt und bezahlt diese Dienstleistung extra. Daher sind wir zwingend darauf angewiesen, dass ihr uns eure Adressänderungen mitteilt, damit ihr auch immer das IB erhaltet. Nachricht an: info@hpv.org



Vielen Dank für eure Unterstützung.

Gemeinsam den lebendigen HPV-Verein gestalten

Auf der SPEZI in Germersheim wurde auf der Mitgliederversammlung des HPV Deutschland e.V. ein neuer Vorstand gewählt. Hier wurden Dieter Hannemann (1. Vorsitzender) und Wolfgang Wiese (2. Vorsitzender) gewählt. Es stellen sich beide vor:

[Dieter] Mein Name ist Dieter Hannemann, ich wohne seit 1996 in der sogenannten Fahrradstadt Oldenburg und habe hier im Nordwesten das Liegeradfahren gelernt. 1999 haben meine Frau und ich uns jeweils ein Liegerad gekauft, mit dem wir immer noch gerne fahren. Meine Viper hat sich für mich bewährt, und ich war erst gerade über Ostern mit ihr in Amsterdam Schokolade holen. Da bin ich sehr konservativ und lasse mich nicht beirren, die Liege hat sich bewährt. In all den Jahren seit 1999 habe ich unzählige Liegeräder gekauft (eine Auflistung erspare ich uns allen). Einige habe ich kurze Zeit getestet, für mich als nicht so wichtig gefunden und wieder verkauft, andere begleiten mich seit dem mehr oder weniger.

Ähnlich sehe ich meine Rolle im HPV. Es hat sich vieles in unserem Verein bewährt und wird von den Mitgliedern unterstützt und in Anspruch genommen. Für dieses sollten wir dankbar sein und es versuchen zu erhalten. Das, was sich nicht bewährt hat, ist es gut loszulassen und dafür neues auszuprobieren.

Für uns als HPV ist es meiner Ansicht nach wichtig sich zu vernetzen, europäisch (ECF) und auch regional vor Ort. In der Region wird dieser Weg beim „A race in the park – das inklusive Radsportwochenende“ gegangen. In Oldenburg habe ich gelernt mich mit Hilfe der Liegeradgruppe Oldenburg zu vernetzen, mit anderen Verbänden, der Stadt und freien Gruppen von Fahrradaktivisten (z.B. Critical Mass, ride of slide oder #schokofahrt). Und selbstverständlich zeigen wir uns mit dem Liegerad oder dem Velomobil. Es gibt da kaum eine Alternative im Alltag und das sollen die anderen sehen und erfahren. Es ist wichtig, das Profil/das Liegerad im Alltag zu zeigen.



Dieter Hannemann unterwegs im Rapsfeld

© Erno Eckard

Der Teamgedanke ist hierbei ebenso wichtig. Ich kann mit euch den HPV gestalten und verändern. Viele Schultern können diese Aufgaben gut meistern. Ich bedanke mich, bei allen, die mich gewählt haben und bei allen die mich gewählt hätten, wenn sie vor Ort gewesen wären. Ich bitte alle anderen um Geduld und hoffe auf ihr Vertrauen und ihre Mitarbeit. Ich möchte alle Interessierten einladen im Herbst mit uns in einer „Ideenschmiede“ über die weiteren Schritte gemeinsam nachzudenken. Eine Einladung erfolgt,



Also: Wolfgang Wiese ist mein Name, wohne in Bremen, von Beruf Klavierbauer, ich bin verheiratet und habe drei Kinder und fünf Enkel. Und ich gebe mir viel Mühe auch in der Familie das Liegeradfahren zu etablieren, teils mit Erfolg, aber teils auch völlig scheiternd.

Über die sehr aktive Bremer Liegeradszene könnte ich viel schreiben, aber ein Blick auf unsere Homepage (Bremer Liegeradtreff) sagt mehr aus.

Ich bekam das Liegerad-Fieber 1992 mit dem Kauf des Flevobike. Nach einigen Anpassungsschwierigkeiten wurde es zum alleinigen Rad und seitdem habe ich auch keine „Aufrechten“ mehr in meinem Besitz gehabt. 2008 wurde das Flevo durch das Alleweder abgelöst, welches ich als Bausatz zusammengepoppt habe. Dann kam im letzten Jahr das Quattrovelo (in British Racing Green!) dazu und damit bin ich nun ziemlich glücklich. Trotz der Farbe sind Rennen nicht meine Sache, aber meine Unterstützung haben auch die.

Meine Aufgabe im HPV sehe ich im Moment darin, die etwas verschachtelte Homepage zu ordnen. Ein sehr wichtiger Punkt ist mir dabei, die „Treffpunkte“ mit den örtlichen Gruppen auf die Startseite zu bringen. Das sehe ich als Chance, die einzelnen Treffs besser an den HPV zu binden. Wichtig ist dafür natürlich, dass die Einträge auch aktuell sind.

Eine weitere Herzensangelegenheit spreche ich hier nur kurz an: ich möchte gerne sofort verstanden werden, wenn es um „unseren“ Verein geht. Sage ich: „Ich bin im HPV“, muss ich sofort das Erklären anfangen und zwei Monate später wieder. Wie schön wäre es zu sagen: „Ich bin im (z.B.) Liegeradclub Deutschland“ und jeder versteht mich sofort! Ich glaube, dass man eine bessere Identifikation mit dem Verein mit einer Namensänderung herstellen könnte. Aber das können wir ja mal in Ruhe diskutieren, ich schreibe meine ausführlichen Gedanken dazu in einem der nächsten Info Bulls.

*Viele Grüße und „man liegt sich“
Wolfgang*

sobald die Eckdaten stehen.

Besonders freue ich mich darüber, dass Wolfgang und ich als Team angetreten sind. Durch unsere regionale Nähe, unsere Verschiedenheit und unser gemeinsames Interesse an einem lebendigen HPV können wir mit euch etwas bewegen. Und damit übergebe ich an Wolfgang...

[Wolfgang] ... und auch ich bedanke mich für die Wahl zum zweiten Vorsitz!

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@hpv.org (Jan Kranczoch)

Vielen Dank!



Zum 25-jährigen Firmenjubiläum hatte Marec Hase sein Team vor eine ungewöhnliche Herausforderung gestellt. Herausgekommen ist das «Biest». Tatsächlich hat es nichts mit Rädern zu tun!» Vorgeführt wurde das «Biest» auf der SPEZI von «Dompteur» Waldemar Kobus (bekannt u.a. als Wikingerhäuptling Halvar und aus Fernsehserien wie «Babylon Berlin» und «Die Lottokönige»). Weniger bekannt ist, dass Kobus seit 10 Jahren leidenschaftlicher Hase Biker ist.

Hase Biest



Speckweg Elsass 2019

Text, Fotos: Michael Ammann

Ausgiebige Schneefälle ließen nicht gerade Zuversicht für eine viertägige Velotour aufkommen. In Basel ist alles Schnee von gestern. Nur kühl ist es und grau. Ob das Wetter hält?

10 Future Biker finden sich zum Saisonauftakt ein. Kreuz und quer geht es durch Basel. Die Orientierung habe ich schon lange verloren. Irgendwann sind wir am Zoll. Die Häuser ändern sich. Sie sind weniger herausgeputzt, kleiner und manchmal haben sie etwas mehr als nur Patina. Es geht durch kleine Dörfer. Alle wirken nicht sehr belebt. Die Straßen sind leer, die Parkplätze besetzt. Alle haben sich zum Essen zurückgezogen. In einem Restaurant ergattern wir die letzten Plätze. Das Essen ist fürs Elsass typisch schwer und fleischlastig. Schmeckt aber gut. Weiße Spargeln wäre die beste Wahl gewesen.

Nun warten auf uns noch 70 Kilometer auf dem Fahrrad. Wir fahren in der weiten Ebene zwischen den Vogesen und dem Schwarzwald. Wieder hat sich die graue Decke über das Tal gelegt. Der Panzer aus dem 2. Weltkrieg markiert die Brücke über den Kanal du Rhone au Rhin. Wir sind in bekanntem Gelände. Es folgt eine längere Strecke durch den Hartwald. Dann über Landstraßen, gesäumt von hohen Bäumen, weiter über Felder. In der Ferne glauben wir unser Tagesziel, das Château du Haut-Kœnigsbourg



ausmachen zu können. Im groben Zickzack geht es Richtung Norden. Warum das nicht direkter geht ist mir schleierhaft. Meine Motivation bräuchte mindestens fünf Grad mehr, um aufzutauen.

Andi führt uns gekonnt um Colmar und den Feierabendverkehr. Ohne weitere Umwege steuern wir auf Saint-Hippolyte zu. Das Château heben wir uns für ein andermal auf. Wir spazieren durch das Dorf. In einem alten Riegelhaus lassen wir uns zwei Flaschen Gewürztraminer reichen und schnabulieren Flammenkuchen mit Zwiebeln und Speck. Der Wirt heizt den Kamin ein, das Lokal ist voller Rauch. Ob die grauen Wolken von hier kommen?

Gruppenfoto



Die Nacht war klar, entsprechend kalt ist es heute Morgen. Wir folgen für einige Zeit der Flanke der Vogesen. Dann biegen wir ab in ein Tal. Noch ist es grau, aber die Sonne drückt teilweise durch. Der Verkehr wird rasch weniger. Die Hügel wachsen in die Höhe. Seit einiger Zeit springen meine Gänge und die Schaltung ist wirr. Am Fuße des Col du Steige hält mein Schaltzug an der letzten Litze. Die Sonne hat sich durchgesetzt. Es ist angenehm warm. Ich sprinte los, jage die wenigen Serpentinaffen hoch. Am Berg sollte ich genug Zeit herausfahren können, dass das Peloton nicht warten muss, während ich das Schaltseil ersetze. Von oben sehe ich ins Dorf hinunter, wo die Gruppe langsam den Berg hochrollt. Anna May fordert Charly zur Verfolgung auf. Er kommt mir näher, kann aber nicht ganz aufschließen. Etwas später folgt Elisabeth - unsere Geheimfavoritin für das Bergzeitfahren an der WM im Sommer. Irgend jemand sollte den Mut haben, sie anzumelden.

Trotz kombinierten Brems-Schalthebel ist der Zug in weniger als 5 Minuten gewechselt. Noch bevor das Peloton eintrifft, bin ich mit der Kamera bereit für ein Foto fürs Info Bull. Charly und ich trödeln rum und biegen falsch ab. Zum Glück hat Jürg gewartet und pfeift uns zurück auf den richtigen Weg. Nach einer kurzen Abfahrt stärken wir uns in einer Bäckerei: es gibt Kaffee und zwei Osterlämmer.

Am Col de Donon halten sich die Bergfahrer zurück. Niemand ergreift die Initiative und so bleibt Zeit, den Anstieg zu genießen. Es geht durch den Wald. Die Bäume sind noch kahl. Durch das Laub vom letzten Herbst dringt frisches Grün. Unsere Gruppe hat sich aufgelöst und so trudeln die Liegeradfahrer einzeln auf der Passhöhe ein. Luzia zeigt ihre Stärke am Berg und lässt sich von einem Rennradfahrer nicht mehr einholen. In einer einfachen Bar gibt es Burger, Flammenkuchen mit Lachs und der Geheimtipp: Blattsalat mit Chevre.



Zügig geht es die lange Abfahrt hinunter. Die Entschädigung für die nicht ganz so harten Anstiege vom Morgen. Es folgen lange Wellen, die immer wieder neu erklimmt werden müssen. Die Berge haben wir hinter uns gelassen und auf jedem Hügel können wir die nächste Geländekammer einsehen, die wir hoch pedalen müssen. Die Sonne hat sich wieder zurückgezogen. Feine Schleier sind am Himmel. Es ist kühler geworden.

Es wird spät. Wir kommen zum Canal de la Marne au Rhin und folgen diesem für einige Zeit. Links und rechts breiten sich Erholungszonen für die gestressten Städter und ein Naturschutzgebiet aus. Alte Industriegebäude



nach dem rutschigen Trampelpfad am Rand einer Weide wieder ausgespuckt. Die letzten Sonnenstrahlen erhellen unser Gesicht.

In einer ehemaligen Abtei außerhalb von Sarrebourg finden wir ein passendes Nachtlager und lassen uns im schicken Restaurant verwöhnen.

Rosmarie und Heinz sind schon vor dem Morgenessen im Garten. Die Sonne glüht nur knapp über dem Horizont.

Nachdem Frühstück holen wir die acht Wanderfalken und den Wolf aus der Voliere. Es geht erst mal den Hügel hoch und wieder hinunter. Wir erreichen einen schiffbaren Kanal. Es ist derselbe vom Vortag. Statt über den Hügel zu fahren hat man einfach ein Tunnel für die Schiffe gebohrt. Wir folgen den Staustufen. Der Kanal führt rechts am Hang entlang weg. Auf der linken Seite folgen wir den alten ausgetrockneten Schleusenstufen. Unten, in der Mitte des Tals kommt die Eisenbahn aus dem Tunnel. Wir kommen zum Schiffshebewerk von Saint-Louis/Arzwiller. In einer riesigen Badewanne werden die Schiffe hoch oder hinunter gebracht. Wir folgen weiter dem Flusslauf, bis wir nach gut 20 km zu einer Bäckerei kommen. Wir folgen weiter dem Kanal, der sich durch das Tal schlängelt. Alte Schleusenengebäude sind teils zerfallen, teils fein hergerichtet. Wir erreichen Zabern, wo wir Mittagessen. Der Salat mit Gemüse überzeugt.

Wir finden einen Weg aus der Stadt. Der Veloweg schlängelt sich steil den Hügel hoch, wo wir nach einiger Zeit auf ein ehemaliges Bahntrasse gelangen. Es geht immer leicht abwärts. Entsprechend zügig geht es voran. Ein regelmäßiges Klopfen stört den ruhigen Lauf. Irgendein netter Zeitgenosse hat Reißnägel auf den Radweg gestreut. Noch ist der Reifen dicht, aber der regelmäßige Ping nervt. An der Einarmgabel ist es einfach, den Schlauch zu flicken und dank Michaels Zauberpumpe ist der Reifen auch schnell

direkt am Kanal lassen vom etwas spezielleren Eigenheim träumen, das noch zu renovieren ist.

Wir stoppen nur kurz. Von einer Fußgängerbrücke überblicken wir die in der Abenddämmerung glitzernde Wasserlandschaft. Die Mücken sind schon stechfreudig. Wer fährt, wird nicht gestochen und so ziehen wir weiter. Andi navigiert uns auf direktem Weg zur Übernachtung. Wir verlassen den holperigen Kanalweg und biegen ab auf eine Waldstraße. Einige Kreuzungen später stehen wir vor einer Schneise. Mit viel Fantasie ist im hohen Gras ein Pfad auszumachen der nur mit sehr viel Geschick fahrbar ist. Wir folgen dem Pfad weiter durch ein Spalier aus Hecken und werden



Schiffshebewerk von Saint-Louis/Arzviller

wieder auf Betriebsdruck. Die Hügel verheißen ein paar heftige Steigungen, doch der Radweg windet sich dem Bach entlang durchs Tal. Die ersten Regentropfen fallen. Noch hält das Wetter. Auf schnellsten Velowegen fahren wir nach Obernai. Hier tanzt der Bär. Die Straßen sind voll von Menschen, Marktständen und Schaustellern. Die Musik eines Akkordeons verströmt französisches Flair. Wir bahnen uns den Weg durch die Gassen. Finden eine Übernachtung. Unsere Velos werden im Frühstücksraum deponiert. Die Bedienung wird am nächsten Morgen unsere Liegevelos in den Esssaal räumen...

Wir genehmigen uns ein Bier. Inzwischen ist der angesagte Regen eingebrochen. Wir flüchten zurück ins Hotel, wo wir Abendessen. Ein komischer Kellner serviert uns lokale, saisonale und traditionelle Köstlichkeiten. Als wir uns zurückziehen, regnet es noch immer.

Die Straßen sind noch nass. Wieder lotst uns Andi aus der verwinkelten Altstadt. Am Torbogen sind wir bereits letztes Jahr vorbeigekommen. Kaum haben wir die Ortschaft verlassen, hat Charly einen Platten. Noch habe ich die Hoffnung, den Pannenteufel abzugeben zu haben. Dann rollen wir weiter durch das satte Grün und die knorrigen Weinreben. Zwischendurch scheint nochmals die Sonne. Es geht über Land-

straßen, einem Kanal entlang. Wir sehen Fischotter und Eisvögel. In Neuf Brisach gibt es was zu essen. Den Gemüseteller kann man empfehlen.

Der letzte Abschnitt bis Basel wird zwei Mal unterbrochen: Das erste Mal, weil ich der Ansicht war, dass Reifen mit abgefahrenem Profil noch tourentauglich sind und mich zur dritten Reifenflickaktion gezwungen hat. Der zweite Halt gehört denjenigen die noch nicht genug Speck auf den Weg bekommen haben und in der letzten Bäckerei vor der Grenze ihre Vorräte an Leckereien für die nächsten Tage auffüllen müssen. Das erklärt auch, wieso es wichtig ist, den großen Koffer für die Speckwegtour zu montieren.

Im Bahnhof Basel ist der Abschied kurz und wir verteilen uns auf die verschiedenen Züge, die uns nach Hause bringen.



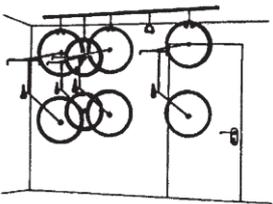
Schlumpf Tretlagergetriebe

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

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



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

Velomobile und Elektroantriebe



Kräftiger Nabenmotor
mit Rekuperation

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



Tretilagerantrieb
die Nachrüstlösung
für fast alle Räder

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



Kleiner Nabenmotor
für alle Radgrößen



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

mit 3-Räder

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

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

Future Bike-Maibummel 2019

Text, Fotos: M. Ammann, A. Gerber

oder die Welt durch die rosa Brille sehen

ab durchs frische Grün. Teilweise ließ sich die Sonne blicken. Bald schon waren wir in Root, wo sich ein schnellerer Zug auf den direkten Weg durch die Shopping-Center-verseuchte Agglomeration nach Luzern machte, während der Rest den schöneren

Angesagt war erneut eine zweitägige Variante mit einer Tour von Zürich nach Luzern am Samstag und dem eigentlichen Maibummel am Sonntag von Luzern via Rotkreuz nach Lenzburg. Möglicherweise stellen die Eisheiligen nicht einen optimalen Termin für Velotouren dar.

Die Wetterprognose war jedenfalls nicht einladend, kühl und nass sollte es werden. Extra für solche Bedingungen habe ich einen Satz rosa Gläser für meine Sonnenbrille durch welche die Welt sofort wieder viel schöner aussieht.

Zürich - Luzern

11 Unentwegte fanden im Regen den Weg zum Start. Eigentlich war es aber schon bald nur noch ein Nieseln und wir kamen gut raus aus der Stadt. Im Sihltal war es teilweise trocken, dann wieder nass, einige fuhren das Tal gemütlich hoch, andere maßen sich mit Elisabeth am «Bergpreis» oder jagten einem Triathlonfahrer hinterher.

In Sihlbrugg hatten alle noch genug Energie für den Extra-Anstieg zum Kloster Kappel, wo uns ein feines Mittagessen erwartete. Es ging auf und



Zürich: Quatschen ist wichtig

Radweg entlang der Reuß wählte. Aufgrund des Regen wurden hier die Kieswegeabschnitte zu kleinen Schlammrinnen, aber schlussendlich kamen alle gut an in Luzern. Es reichte sogar dafür die Zimmer zu beziehen bevor es Richtung Innenstadt ging.



Unterwegs im Sihltal

Hillimator in Luzern

Im Rahmen der Velonacht in Luzern wurde der Hillimator ausgetragen. Die Strecke ist gerade mal 300 m lang, dafür gilt es 60 Höhenmeter zu überwinden, was einer durchschnittlichen Steigung von 20% entspricht. Michi fand das toll und überredete Sandro zur Teilnahme und so meldeten sie sich in der Kategorie «Geheimwaffe» an. Am Start traute ihnen keiner zu, dass die Strecke mit Liegerädern zu bewältigen ist. Mit den Plätzen 58



© Erich Felder

und 62 wurden die beiden immerhin nicht letzte, hatten aber auf die Siegerzeit von 01:06.89 doch einen ordentlichen Rückstand. Zu allem Übel musste beide noch in den Achtel-Final bzw. In den Viertel-Final. Und somit wurde mit kräftiger Unterstützung des Fanclub «Future Bike» diese Tortur zwei Mal vollbracht. Unklar blieb wer mehr gelitten hatte - Sandro und Michi am Berg oder der Fanclub, der zwischen Sonne, Regen und Wind gut zwei Stunden an der Strecke ausgeharrt ist.

Am Abend traf man sich dann zum gemütlichen Abendessen im Restaurant Libelle und auch in der Jugendherberge diskutierte eine Gruppe nach lange weiter, dies nicht nur über Liegeräder und HPV, sondern auch über etliche anderen Themen.

Maibummel Luzern - Rotkreuz - Lenzburg

Am Sonntagmorgen sah die Welt wieder einiges freundlicher aus als am Samstag. Zwar immer noch kühl, aber trocken und es zeigten sich auch schon bald die ersten Sonnenstrahlen. 11 Nasen machten sich ab Luzern auf den Bummel, anstelle dem morastigen Radweg entlang der Reuß auf verwinkelten Nebenstraßen mit wenig Verkehr nach Rotkreuz, wo zwei weitere Teilnehmer zu uns stießen, dann das Reuß-Tal runter Richtung Murimmoos. Zum gemütlichen Mittagessen stießen weitere zwei Futurebiker dazu, womit mit 15 Anwesenden der Höchstbestand erreicht wurde. Hier zeigte sich die Sonne sogar von ihrer besten Seite und wir konnten etliche Bewohner der dortigen Storchkolonie beobachten, sei es beim Segeln in der Thermik, bei der Futtersuche auf den Weiden oder beim Füttern der Jungen im Horst. Auch die Weiterfahrt nach Lenzburg entlang der Bünz blieb ein Genuss. In Lenzburg wurde in der Gelateria in der Altstadt fleißig weitergeschnattert, bevor sich der Bummel für die Heimreise in mehrere kleine Gruppen aufteilte.

Fazit

Ob es nun an der rosa Brille lag oder nicht, zum Radfahren braucht es nicht immer optimale Bedingungen, sowohl der Samstag mit Regen wie auch der Sonntag mit Sonne machten Spaß.



Aufbruchstimmung: Altstadt von Lenzburg

Brüssel entscheidungsfreudig

European
Cyclists' Federation

Text: Heike Bunte - Fotos: Heike Bunte & ECF

ECF General- bzw. Mitgliederversammlung 2019 in Brüssel

Derzeit sind drei europäische HPV Verbände als vollwertige Mitglieder in der ECF gelistet. Dazu gehören Future Bike, Propulsione Umana Italien und HPV Deutschland. Das bedeutet, dass sie im Rahmen der jährlich stattfindenden General-/Mitgliederversammlung jeweils Stimmrecht haben. Dies ermöglicht eine aktive Einflussnahme auf die Politik und die Entscheidungsfindungen innerhalb und außerhalb der ECF. Weiterhin bedeutet es, dass man mit zahlreichen anderen Vollmitgliedern den demokratischen Beteiligungsprozess in der EU positiv stützt und somit auf eine europäische Diskussionskultur mit einwirkt.

Kurzer Blick in den Rückspiegel...

Sowohl nationale als auch internationale Regeln des Vereinsdaseins besagen, dass man einmal pro Jahr eine ordentliche Mitgliederversammlung durchführen muss. Future Bike und HPV Deutschland sind 2012 der ECF beigetreten und haben seitdem regelmäßig an den jährlichen

Versammlungen oder kurz: AGM (Annual General Meeting) teilgenommen. Die ECF hat derzeit 61 Vollmitglieder oder Vereine; davon sind die drei stärksten Verbände der dänische, niederländische (Fietzersbond) und deutsche (ADFC e.V.), gefolgt von Österreich (Radlobby), der Schweiz (Pro Velo) und Italien (FIAB). Die ECF ist im Jahre 1983 (in Bremen!) gegründet worden und alsbald fand der anschließende Umzug nach Brüssel statt. Auch ist es mittlerweile mehr als selbstverständlich, dass die ECF als Expertin im Parlament und hier bei den Politikern wahrgenommen und ernst genommen wird. Nicht umsonst erschien Violetta Bulc (seit 2014 EU Kommissarin für Verkehr und ehemalige Basketballspielerin) persönlich auf der Velo City 2017 in Arnhem/Nijmegen. Die ECF richtet mittlerweile die jährlich stattfindende, weltgrößte Fachkonferenz «Velo City» mit durchschnittlich 1500 Teilnehmerinnen und Teilnehmern aus aller Welt aus. Mit der Gründung der WCA (World Cycling Alliance) versucht die ECF das Thema «Radfahren» auch in der restlichen Welt zu stärken. Last but not least: am 3. Juni ist wieder der Weltradfahrttag! Die ECF hat 2018 bei der UN diesen Erfolg erzielt und nun dürfen wir ihn jedes Jahr «feiern»! Salopp gesagt: unsere paar Piselotten Mitgliedsbeitrag sind gut angelegt.



Eröffnung AGM 2019 in Brüssel- William Nderpelt (NL) links. Vorsitz: Wim Bot (Fietzersbond) / Jette Gotsche (Dänischer Radfahrverband)



Skakter, Ampel, Roller...

Gender Balance, Himmelsrichtung Balance, Länder Balance...

Die ECF-Vorstandsebene ist so aufgebaut, dass neben dem gewählten Präsidenten (seit 2018 Christoph Najdovski- Vizebürgermeister aus Paris) auch ein Vorstand die Geschicke des Vereins leitet. Dieser besteht aus sechs Personen, die idealerweise aus unterschiedlichen Ländern und Himmelsrichtungen in der EU kommen. Darüber hinaus legt die ECF großen Wert auf ein ausgeglichenes Geschlechterverhältnis. Diese Strukturen ermöglichen somit eine gute demokratische Diskussionsbasis. Ein weiteres Erfolgsrezept von der ECF ist vermutlich, dass sie seit Jahren ihren Festangestellten stabile Arbeitsverhältnisse bietet. Auch dazu haben unsere paar Piselotten ein wenig beigetragen.

Fett Butter aufs Croissant...

Das diesjährige AGM umfasste einerseits formelle Anteile, wie die Entlastung des Vorstands, Berichte des Kassenprüfers und Schatzmeisters als auch kritische Aspekte, wie sich der ECF weiter entwickeln soll. Also: ganz ähnliche Diskussionen, wie wir sie im HPV und Future Bike auch führen; eben nur auf einer anderen Ebene. Die wesentlichen Änderungen, die sich ergeben haben, sind, dass sich die «Cycling Industry Europe» (CIE) Sparte abgelöst hat vom ECF und nun ganz eigenständig operiert. Das bedeutet, dass die CIE nunmehr eine eigenständige Organisation ist, aber dennoch die ECF finanziell unterstützt (schlappe 670.000€ in den kommenden 3 Jahren) und auch weiterhin sehr aktiv mitarbeitet. Betrachtet man nun einmal die direkten (Ein-)Wirkungen auf das Radfahren im Alltag, so hat beispielsweise der Fietersbond aus den Niederlanden seine «Fietsvisie 2040» vorgestellt. Darin betont er, dass er die muskelkraftbetriebene Fahrzeugvielfalt fördern will (damit ist nicht die Abkehr vom traditionellen «Hollandrad» gemeint), um den Risiken von Mobilitätsarmut vorzubeugen.

Mobilitätsarmut und individuelle «autofreie» Wohngebiete

Mobilitätsarmut ist kein unwirklicher Kunstbegriff etwa neurotischer Wissenschaftler, sondern ein sehr ernst zu nehmendes tagtägliches Phänomen. Es ist bewiesen,

Fahrradkultur

dass bestimmte soziale Schichten von täglicher Mobilität - egal ob per Rad, ÖV oder motorisiert- erst einmal ausgeschlossen sind. Demgegenüber steht das Ansinnen von NGOs wie dem Fietersbond, dies aufzulösen und nach nunmehr über 30 Jahren tut es gut zu lesen, dass große Verbände Begriffe wie «Human Powered Mobility» nicht nur in den Mund nehmen, sondern auch tatsächlich schriftlich fixieren. Insofern darf debattiert werden, ob unsere Mitgliedschaft in der ECF nicht doch auch kleine Früchte trägt... Nebenbei plant die Stadt Amsterdam ein Wohngebiet, das den Anwohnern erlaubt, nur Car Sharing Autos mit auf das Gelände zu bringen.

Schokoabschluss... bitter-süß oder süß-bitter?

Belgien ist bekannt für seine leckere Schokolade und man weiß, wie bitter-süß herbe Schokolade sein kann. So auch der Abschluss des diesjährigen AGM. Neben der Tatsache, dass eine große NGO, wie der Fietersbond anderen NGOs weit voraus ist, indem er eine Vision bis 2040 präsentiert, steht fest, dass derzeit die ECF an einer handfesten Strategie arbeiten muss. Die große Veränderungen, die im Wechsel der Präsidentschaft als auch der Generalsekretäre liegen, verursachen (komischerweise) auch in einem großen, «geübten» Verein eine Erosion des Miteinanders. Ohne Zweifel: der neue Präsident muss noch konzentrierter den Staffstab aufnehmen und die Organisation wieder in ruhigere Bahnen bringen. Dazu gehört, dass ein engagierter Vorstand ihn dabei unterstützt und dies ist sehr wohl mit den diesjährigen Wahlen gelungen. Last but not least: 2018 hat die ECF die Untersuchung «Making Buildings Fit for Sustainable Mobility. Comparing Regulations for Off-Street Bicycle Car Parking in Europe» herausgebracht - sehr lesenswert! Erneut salopp formuliert: Auch dafür sind unsere paar Piselotten Mitgliedsbeitrag gut eingesetzt worden...

www.ecf.com • www.un.org <events<bicycleday • www.propulsione.umana.it • www.futurebike.ch • www.hpv.org



Deine #schokofahrt – ein jeder nach seinen Möglichkeiten!

Echte hochwertige Bio-Schokolade,
fair gehandelt,
traditionell hergestellt,
emissionsfrei transportiert...

Schokofahrt Ostern 2019 in Zahlen:

- 18.000 Tafeln Schokolade
- 1620 kg Schokolade
- 1.000 Geschichten
- 136 FahrerInnen insgesamt
- 1 Idee

nächste #schokofahrt findet Anfang
Oktober 2019 statt.

- Kontaktadresse: premier@hvp.org
- Infos: www.schokofahrt.de

Umbau eines Liegerades zum Elektrolieger

Text, Fotos: Erwin Villiger

Das Peregrin ist ein leichter Carbonlieger aus dem Hause Birkenstock und von Charles Henri konstruiert. Sein Leergewicht liegt bei 11 kg. Tourentauglich hat es etwa 12 kg.

Ein ideales Gefährt sowohl für Rennen als auch für längere Touren. Der Carbonsitz ist so konstruiert, dass man den Neigungswinkel auf Race oder Tour einstellen kann. Wollen Fahrer verschiedener Größen darauf fahren, kann man den Sitz schieben und es ist kein Anpassen der Kettenlänge erforderlich. Nachdem ich einige Jahre Ebenen, Pässe und längere Touren nach Nordholland (600 km) und in Südafrika (1.000 km) gefahren bin, kam mir die Idee, den Lieger zu elektrifizieren.

Der Hintergrund war auch mein Alter (70) und unsere Topographie in der Schweiz, wo schnell einmal Steigungen 15 % und mehr gefahren werden müssen. Aber welcher Motor eignet sich dafür, denn beide Räder haben 20 Zoll und es wird nicht einfach, einen größeren Motor in das Hinterrad einzubauen, weil die Speichen dann extrem kurz werden und die Winkel in die Felge entsprechend ungünstig zum Zentrieren sind.

Ich kam auf einen Maxon Motor, der in Sachseln in der Schweiz gebaut wird und für schnelle Fahrten mit Mountainbikes konzipiert wurde. Kleiner Durchmesser, geringes Gewicht und einfache Elektronik. Batterie: 48



V, 7,5 Ah und 360 Watt (heute bis 500 Watt). Es gibt vier Leistungsstufen, die schnell geschaltet werden können. Steiles Gelände bedingt schnell einmal die Stufe drei. Die Stufe vier ist eine Boosterstufe, die bei sehr steilen Stücken eingesetzt, aber nicht gerastet werden kann. Diese Stufe ist aber nicht dazu gemacht, ganze Pässe mit «Vollampf» zu fahren. Da wird sich eine Überhitzung einstellen. Nachdem der Einbau problemlos verlief, konnte ich auf Tour gehen und erste Erfahrungen mit Motorantrieb sammeln. Das Gesamtgewicht, für die Tour ausgerüstet, belief sich nun auf 22 kg ohne Gepäck, zweiter Batterie und Ladegerät.

Die Erwartung war, dass ich wegen dem geringeren Luftwiderstand des Liegers, verglichen mit dem MTB, deutlich weiter komme. Diese Rechnung, das wurde mir bald klar, kann man so nicht machen. Der entscheidende Punkt ist, dass auch beim Lieger die Eigenleistung eine wesentliche Rolle spielt. Fahre ich den Rhein hinunter gegen Karlsruhe, brauche



schneller aufgebraucht als die ersten drei, was vor allem am Berg berücksichtigt werden muss.

Persönliches Fazit: Das Elektrifizieren eines Liegers ist in ebenem und nur leicht hügeligem Gelände nicht nötig. Es sei denn, man will die Variante mit 45 km/h. In hügeligem und alpinem Gelände ist der Elektroantrieb, der übrigens nie Probleme machte, eine gute Hilfe, vor allem wenn es um tägliche Fahrten zur Arbeit geht und nicht um Training für Rennen. In der Stadt mit viel Anfahren und Abbremsen wird man das Zusatzgewicht des Motors und der Batterie merken, falls man diese Zusatzleistung ausschaltet und nur mit Beinkraft beschleunigt.

Ich habe eine Tabelle angehängt, die zeigt, was mit der oben beschriebenen Konfiguration und Eigenleistung möglich ist. Eigenleistung kann auch heißen, nur knapp mitretten, denn ohne die unterstützt der Motor nicht.

ich den Motor so gut wie nie, eine Batterieladung würde so bis Holland reichen. Fahre ich aber in hügeligem oder sogar alpinem Gelände, kann man auf die Unterstützung nicht verzichten, denn das Gesamtgewicht mit Fahrer von etwa 110 kg bedingt schon bei kleineren Steigungen 2% den Einsatz des Motors. Auch hier: die Höhenmeter, die eine Batterieladung schafft, hängt von der Eigenleistung ab. Die Eigenleistung und die Steilheit des Geländes bestimmen, wieviel Batterieleistung verbrauch werden. Es ist also nicht einfach zu sagen, man kann 1.000 m oder 1.500 m fahren, bevor die Batterie nachgeladen oder durch eine zweite ersetzt werden muss. Will man sich in der Ebene gar nicht anstrengen und braucht den Motor auch dort, dann ist in dieser Konfiguration nach 70 – 80 km Schluss. Die Elektronik zeigt mit fünf Leuchtstrichen die restliche Kapazität an. Sie ist aber nicht linear. So sind die letzten zwei LED Anzeigen deutlich

Datum	Wetter	Wind km/h	Temperatur	km	Höhendifferenz & Steigungen	verbrauchte Batterie-einheiten von 5x
8.8.2016	schön	0 – 5 mix	18 – 20°	33	650m 5 – 12%	2
12.9.2016	schön	0 – 5 mix	23°	10	450m 5 – 16%	1
18.9.2016	schön	0 – 5 mix	20 – 25°	85	400m 5 – 8%	1
19.9.2016	schön	5 mix	17- 19°	65	300m 5 – 8%	1
27.9.2016	schön	5 -10 mix	15 – 20°	60	1200m 5 – 18%	alle

Es mag erstaunen, dass ich oft nur eine Einheit verbraucht habe. Das war aber nur mit konsequenter Eigenleistung und öfters ganz Abstellen der Motorhilfe möglich. Der Motor im abgestellten Zustand hat, ausser Gewicht, keinen zusätzlichen Widerstand.

Großes Oldenburger Liegeradtreffen im September 2020



Termin im Kalender 2020 unbedingt schon mal fest einplanen: Fr. 11.09. bis So. 13.09.2020

Text: Dieter Hannemann

Die Vorbereitungen für das Große Oldenburger Liegeradtreffen (GOL) 2020 haben schon Anfang des Jahres in Oldenburg begonnen. Die Oldenburger Liegeradgruppe greift hierbei auf Bewährtes zurück und will neue Ideen einbringen. Auf ihrer Homepage werden ab August 2019 (www.oldenburger-liegeradgruppe.de) Interessierte über die Vorbereitungen auf dem Laufenden gehalten, etwas Schelmisches und Geheimnisvolles bleibt aber immer im Raum.

Nicht geheim ist hingegen der Termin: Freitag, 11. bis Sonntag, 13. September 2020!

Dieses Treffen, welches alle vier Jahre stattfindet, ist nicht nur für Teilnehmer und Teilnehmerinnen aus dem Nordwesten interessant, eingeladen sind alle Fahrer und Fahrerinnen von Liegerädern, Trikes und Velomobilen aus Deutschland sowie den angrenzenden Nachbarländern. Die Oldenburger hoffen wieder auf ein internationales Teilnehmerfeld.

Für diese gemeinschaftliche Aktion steht uns das schon 2012 und 2016 bewährte ehemalige Offizierscasino in Oldenburg-Donnerschwee mit Außengelände zur Verfügung. Die zentral gelegene rustikale Unterkunft

gibt diesem Treffen einen richtig kultigen Rahmen. Neben den 4 Bett-Zimmern, Zeltmöglichkeiten und Abstellmöglichkeiten für die Liegeräder, Trikes und Velomobile stehen uns verschiedene Gruppenräume, eine große Terrasse und der angrenzende Garten zur Verfügung. Die Küche des Hauses sorgt für das leibliche Wohl und natürlich ist ein Grillabend geplant.

Geplant ist u. a. eine Ausfahrt in der Dämmerung zur Eröffnungszeremonie. Samstag folgt die Große Ausfahrt um das Oldenburger Hafenbecken. Danach werden unterschiedliche Touren angeboten, bis alle sich wieder zur gemeinsamen Kaffeezeit treffen.

Auch das Große Oldenburger Liegeradkino soll nicht fehlen. Des Weiteren gibt es Preise für die weiteste Anreise und den jüngsten und den ältesten Teilnehmer bzw. die jüngste und die älteste Teilnehmerin.

Im Vordergrund bei allen diesen Aktivitäten stehen immer wieder der Austausch, die Fachsimpelei und das gemütliche Beisammensein.

Wir erwarten euch am Freitag ab 18:00 Uhr oder spätestens am Samstagvormittag, das Ende wird am Sonntag nach dem Frühstück oder für unersättliche gegen Mittag sein. Eine Einladung folgt Anfang 2020 mit den näheren Angaben (Anreise, Kosten etc.).

Für Fragen, Anregungen und Auskünfte stehen wir gerne bereit, wendet euch bitte an info@oldenburger-liegeradgruppe.de oder premier@hvp.org

7. Sternfahrt «Zur Mitte von Niedersachsen»

Text, Foto: Dieter Hannemann

Am 17. und 18. August findet die 7. Sternfahrt «Zur Mitte von Niedersachsen» der Oldenburger Liegeradgruppe statt. Diese Tour ist entstanden aus der «Schnellen Tour» der Liegeradgruppe und entwickelt sich zu einem Klassiker mit Geheimtippcharakter.

Alle Sternfahrer treffen sich um 15.30 Uhr an der geographischen Mitte von Niedersachsen, um dann nach der Begrüßung, Umtrunk und Eis als Verband zur Weser zu fahren. Hier ist neben dem Fachsimpeln Zeit zum Baden und Grillen. Die TeilnehmerInnen, die nicht gleich wieder nach Hause fahren, übernachteten beim WSV Hoya auf der Zeltwiese oder im Kanuhotel. Nach dem Frühstück werden die Zelte wieder abgebaut und alle fahren nach Hause. Im Gepäck werden sie wieder die Erfahrung haben, dass der Mittelpunkt von Niedersachsen und dieses Treffen immer eine Reise wert ist.

Infos: www.oldenburger-liegeradgruppe.de

Kontakt: premier@hpv.org



A race in the park am 29. & 30.06.2019

Text, Foto: Uli Bentlage

Erinnerung! – Wieder ist es soweit: Am 29. Und 30. Juni findet in Meppen das inklusive Rennsportwochenende «A race in the park» statt.

Nach 2017 gibt es also eine Neuauflage dieser vielseitigen Veranstaltung auf dem phantastischen Gelände des Raceparks Meppen. Bitte meldet euch noch zahlreich an (die Red.).

Weitere Informationen zum Rennsportwochenende:

- «A race in the park» ist etwas für jeden, da es eine Kombination von Rennen, Treffen und Ausfahrt ist.

- Die Rennen sind wirklich für jede / jeden geeignet, auch für RennanfängerInnen.
- Wer sich nicht zutraut 3 Stunden im Renntempo zu fahren, kann sich ein Rennen mit passender Länge aussuchen.
- Wer Angst hat, im Rennen von Velomobilen mit 50 km/h in den Kurven überholt zu werden, der dem sei das «Rennen für Jedermann» empfohlen.
- Es ist ein Gebrauchtteilemarkt angedacht.
- für das leibliche Wohl wird gesorgt.
- Man kann als TeilnehmerIn, ZuschauerIn oder auch als HelferIn vor Ort sein. (Die Helfertätigkeiten gibt es in unterschiedlichen Umfängen, sodass auch was für diejenigen dabei ist, die sich gerne auch einmal einen Vortrag

anhören oder an einer Tour teilnehmen wollen.

- Schirmherr ist der Landkreis Emsland. Dessen Vertreter wird die Siegerehrungen vom inklusiven Rennen und dem «Rennen für Jedermann» vornehmen. Abgeordnete aus dem Niedersächsischen Landtag und des Bundestages haben sich ebenfalls angekündigt (und zeigen somit ihre Wertschätzung gegenüber dieser Veranstaltung).

Details zur Anmeldung, den Rennen und dem Rahmenprogramm sind zu finden unter www.a-race-in-the-park.de
Weitere Auskünfte erhaltet ihr auch per Email über info@a-race-in-the-park.de.

↔ provisorisch Future Bike Schweiz HPV Deutschland Tandemclub Allgemein

15. Jun. 2019 — Mittsommertour

Tour für Frühaufsteher oder Schnelfahrer mit meditativem Beginn - Treffpunkt zum Frühstück 9:00 Uhr in Dangast/Jade - Info & Kontakt: premier@hpv.org

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

Inklusives Radsportwochenende im Emsland: Racepark Meppen - Info & Kontakt: info@a-race-in-the-park.de - www.a-race-in-the-park.de

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

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

17. - 18. Aug. 2019 — Sternfahrt zur Mitte von Niedersachsen

Treffpunkt in der Mitte um 15:30 Uhr - Info & Kontakt: premier@hpv.org

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 Endverbraucher tag - mit HPV-Infostand & eventuell Velomobiltreffen - nähere Infos folgen

22. Sep. 2019 — Tandemclub-Ausfahrt ↔

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

29. Sep. 2019 — 8. Tandemtreffen

Treffpunkt 13:00 Uhr Pferdemarkt Oldenburg - Info & Kontakt: premier@hpv.org

Herbst 2019 — HPV-Ideenschmiede ↔

Wochenende zur Ideenschmiede für einen lebendigen HPV - Info & Kontakt: premier@hpv.org

Oktober 2019 — #schokofahrt ↔

vor. Anfang Oktober - info: www.schokofahrt.de

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

Dieter Hannemann • premier@hpv.org

2. Vorsitzender

Wolfgang Wiese • wize@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 Info Bull

Jan Kranczoch • redakteur@hpv.org

Gebrauchtliegeraddatei

gebraucht@hpv.org

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 in den Bundesländern

info@hpv.org,

Regionalpartner Österreich

Christof Waas • christof.waas@gmx.at



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

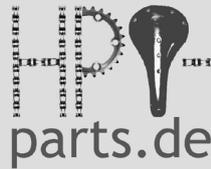
Kleinanzeigen

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@hvv-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

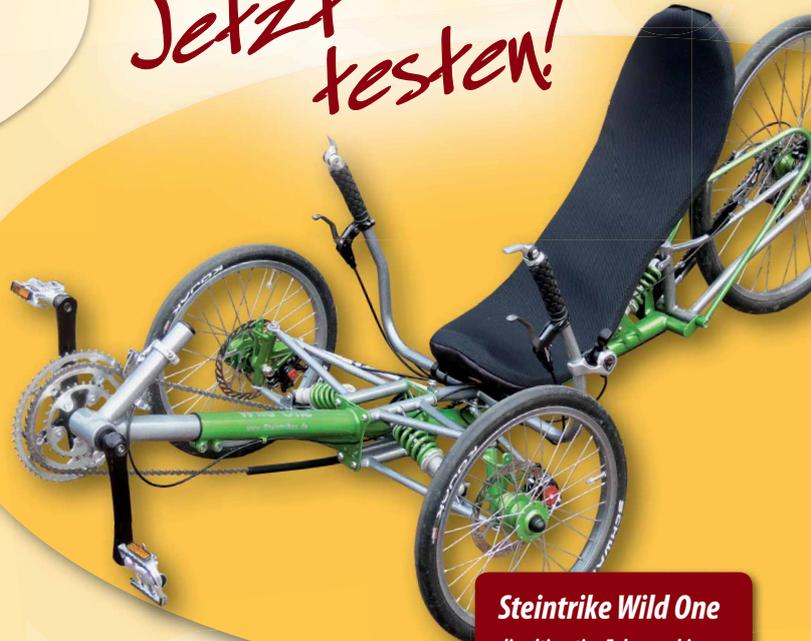
Mit den vollgefederten Trikes meistern Sie komfortabel alle Hindernisse. Ob für Alltag, Reise oder Freizeit – Sie sind immer bequem unterwegs!

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!!





Mit HP VELOTECHNIK immer einen Steps voraus

Sie haben Wünsche – wir haben die Auswahl! So ein Motor vorne im Tretlager-Ausleger ist praktisch. Wer kann schon so elegant seine Füße hochlegen wie ein Triker? Und das gleich in zweifacher Hinsicht. Denn natürlich können Sie das Kraftpaket auch nutzen, um flott voran zu kommen. Seit dieser Saison rollen die Räder von HP VELOTECHNIK mit zwei besonders attraktiven SHIMANO-Motoren vor. Der kraftvolle Steps E8000 ist perfekt für alle, die viel „Wumms“ wollen. Wählen Sie in den Superkomfort-Modus schalten, wählen sie die Kombination Steps E5000 plus vollautomatische Schaltung Di2. Mehr Infos? **Fordern Sie jetzt Ihr kostenloses Liegerad-Infopaket 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

