

Info Bull 2018

August 2019

Projekt Pony4



- HPV Ideenschmiede
- 40 Jahre Leitra - Teil 1

- Sonnenwende-Tour
- Tandem-Tour

- A race in the park
- Termine/wer macht was?

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^{net}
www.trimobil.net

Testen, Touren, Service & Zubehör:
Toxy Liegerad GmbH • Bokeler Str. 3
D-25563 Wrist / Hamburg
Telefon 0049 (0) 48 22 945 74 11
Fax 945 74 13 • www.toxy.de

HPV - Ideenschmiede



Es gibt wie immer viel zu tun. In unserem HPV sind wir noch lange nicht am Ziel, auf Vereinsebene können wir uns erneuern und neue Aufgaben entdecken. Die Umsetzung sollten wir gemeinsam gestalten und durchführen.

Wo geht die „Reise“ hin? Wer gibt die Richtung an? Ihr seid alle gefragt, hier mit zu diskutieren und dadurch zu bestimmen, wohin es gehen könnte.

Wann

Freitag, den 15. (oder Sa., den 16.) November bis Sonntag, den 17. November 2019

Wo

Naturfreundehaus Nienburg, an der Bahnlinie zwischen Hannover und Bremen

Wie teuer

Freitag bis Sonntag 30 € (HP) für HPV Mitglieder, 70 € (HP) für Nicht-Mitglieder

Samstag bis Sonntag 15 € (HP) für HPV Mitglieder, 35 € (HP) für Nicht-Mitglieder

Bei Anreise von mehr als 300 km ist ein Fahrtkostenzuschuss für Mitglieder möglich.

Themen

Wie kann die Kommunikationsstruktur im HPV verändert werden? Was brauchen wir im Verein, um miteinander im Austausch zu sein, was ist zeitgemäß. Wie kann unsere Homepage gestaltet und genutzt werden? Der HPV Deutschland e.V. in Europa, wie ist er organisiert und vertreten?

Veranstaltungen vom HPV? Wie kann unser Vereinsleben und die Mitgliederversammlung belebt werden. Eine WM oder Velomobilseminar in Deutschland, wann sind wir dazu bereit?

„Zu viele Köche verderben den Brei?“ Wir wollen mit euch praktische Dinge erproben und uns gemeinsam Zeit nehmen, uns kennenzulernen.

Ist dein Thema nicht dabei? Bringe dein Thema ein und informiere uns (vorher) darüber.

Mit dem Naturfreundehaus Nienburg haben wir ein Haus nur für uns, welches uns viele Möglichkeiten zur Gestaltung der Ideenschmiede offen lässt. Wir haben bis zu 25 Betten in 2 und 3 Bettzimmern zur Verfügung, ebenso zwei Seminarräume. Der Bahnhof ist auf dem Weg durch die Altstadt keine 2 Km entfernt. Für die weiteren Planungen brauchen wir möglichst bald eure Anmeldung per Mail an: premier@hvp.org . Dabei bitte deine Adresse, den Anreiseweg und das Verkehrsmittel (Mitfahrgelegenheiten) sowie, ob du für 1 oder 2 Nächte kommst, angeben.

Wir sehen uns irgendwo unterwegs oder in Nienburg.

Bis bald!

Wolfgang und Dieter

■ Editorial

4 In eigener Sache: Nachfolger für Jan Kranczoch

■ Kultur

6 40 Jahre Leitra - Teil 1

■ Reise

18 Tandem-Tour 2019

32 Sonnenwende-Tour 2019

■ Technik

11 Projekt Pony4. ..

■ Intensität & Inklusion

26 A race in the park

■ Service

5 Info Bull-Redakteur(e)*In(nen) gesucht

16 HPV-Ideenschmiede geplant

38 Termine

39 Wer macht was?

40 Impressum



Projekt Pony4 ___ **Seite 12**

In eigener Sache

Text: Jan Kranczoch

Es muss Anfang 2015 gewesen sein – vermutlich im Info Bull 182 – als ich einen Aufruf las, dass redaktionelle Beiträge zu unserem Vereins-Magazin gesucht werden. Damals war ich noch im Außendienst unterwegs und hatte in jeder Woche mehrere Hotelübernachtungen, deren Abende ich sinnvoll zu füllen suchte. Also schrieb ich per Email den HPV an, dass ich den einen oder anderen Artikel beitragen könnte. Der HPV begrüßte meine Entscheidung, dass ich der neue Chefredakteur sein möchte. Nun gab es dann also kein Zurück mehr... Im Zuge dessen suchte ich mir mein Aufgabenfeld selbst und schrieb Artikel über die Firmen Anthro Tech und Schwalbe und besuchte bspw. die Niederländer. Diese Stopps im Ausland waren sehr willkommen und die gewonnenen Eindrücke ließen die Zeilen gut aus der Feder fließen.

Die Zeiten haben sich geändert: Familiär bedingt habe ich eine Arbeit in der Nähe des Wohnorts angenommen und in den Abendstunden wartet mein kleiner Sohn auf mich. Er gehört zu den Menschen, denen man sich einfach zuwenden muss (siehe Bericht zu den Renntagen in Meppen in dieser Ausgabe S. 26). Die Wochenenden gehören nun auch häufig der älteren Generation. Diese Stunden sind angenehm, aber die Tage haben derer nur 24. Und einige davon möchte ich auch noch auf dem Liegerad verbringen,



denn das ist ja die Essenz dieses schönen Hobbys.

Also soll der Stab der Redakteurin/ des Redakteurs diesen Herbst in andere Hände übergehen. Themen gäbe es reichlich: HPV-Veranstaltungen, Politik, Technik und Industrie, Organisatorisches, Reiseberichte, Personen und Persönliches etc. Eigene Vorlieben und Interessen sowie ein individueller Stil dürfen bestehen und verleihen den Texten m. E. sogar eine anziehende Qualität.

Sowohl Future Bike als auch der HPV verdienen und brauchen ein vielfältiges Blatt.

Daher fasst Euch ein Herz und meldet Euch unter redakteur@hpv.org - nicht nur in eigener Sache...



Redakteurin oder Redakteur 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 eingereicherter 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!

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

40 Jahre Leitra – Teil 1

Text: Carl Georg Rasmussen - Redaktion: Andreas Pooch

Im kommenden Jahr gibt es etwas zu feiern: das älteste Serienvelomobil der Welt wird 40 Jahre alt. Das wollen wir in einer Artikelserie beleuchten. Auf der SPEZI 2020 wird es dann eine große Geburtstagsfeier geben.

Krisenzeiten (1980)

Die Zeit ist schnell vergangen. Es hat Spaß gemacht und Herausforderungen gebracht. Eine ganze Bewegung ist entstanden und ein neuer Begriff ist angekommen: das Velomobil. Oft kann man erkennen, dass Unruhe und Krisen den Erfindergeist und dem technischen Fortschritt fördern.

In den 1970er Jahren kamen viele Diskussionen auf, über die Grenzen des Wachstums (limits to growth) und über nachhaltiges Leben (sustainable life). Zwei Ölkrisen (1972 und 1978) führten zu einem Steilflug der Benzinpreise, zu verzweifelten Autofahrern in langen Schlangen an den wenigen Tankstellen, die noch geöffnet waren. Ich war damals zufällig in den USA und hatte erlebt, wie sich Menschen gestritten und sogar mit Waffen gedroht haben, um Treibstoff für ihre durstigen Autos mit Vierradantrieb zu bekommen.

Der Däne Carl Georg Rasmussen im Gespräch mit dem Info Bull-Magazin über seine Leitra



Ganz einfach aussteigen aus der Leitra - Carl Georg im Gespräch mit Michael Pohl

Ganz so heftig war es in Europa nicht, trotzdem wurden autofreie Sonntage eingeführt. Wir Fahrradfahrer konnten auf der Autobahn radeln! Das war eine herrliche Zeit. Für mich brachte es die Anregung, ein leichtes Fahrzeug mit Pedalantrieb zu entwickeln. Es sollte für Radfahrer komfortabel und gleichzeitig alltagstauglich sein. Erfahrung mit dem Leichtbau hatte ich schon beim Flugzeugbau (Segelflieger und Motorsegler) gesammelt.

Der erste Prototyp war in 1980 fahrbereit und die ersten Erfahrungen im Straßenverkehr konnten gesammelt werden. Weitere Anregungen und Ideen bekommt man am besten, wenn man einer Gruppe potentieller Verbraucher Testfahrzeuge zur Verfügung stellt. Deshalb wurde die erste Leitra-Serie mit 12 Fahrzeugen an 50 Leute jeweils für ein bis zu drei Monate vermietet. Es waren sowohl jüngere als auch ältere Menschen in dieser Gruppe.

Die Pionier-Velomobisten zahlten nicht nur Miete, sondern lieferten auch Erfahrungsberichte. Das war eine gute Grundlage für die weitere Entwicklung der Leitra. Die Firma Leitra wurde von zehn Investoren gegründet, mit Bestellungen und mit Vorauszahlung wurde die finanzielle Grundlage gesichert.

Treffen mit der Polizei (1982)

Es war mitten im kalten dänischen Winter. Viel Wind und Frost. Ich war mit meiner Leitra unterwegs in Kopenhagen. Im Rückspiegel (oben im Haubentop) hatte ich bemerkt, dass mir ein Polizeiwagen folgt. Plötzlich überholt er mich und hält die Stop-Kelle aus dem Fenster. Die Polizei wollte wissen, in was für einem Fahrzeug ich unterwegs war. Sie funkten ihre Polizeizentrale an und teilten mit: "Wir haben ein UFO gestoppt. Was machen wir?" Ich hatte vorsichtig und bereitwillig demonstriert, dass es

nur ein Dreirad war – mit Wetterschutz und Muskelantrieb. Die Antwort der Polizeizentrale kam prompt: "Beschlagnahmt das Fahrzeug. Lasst ihn nicht weiter fahren." Ich musste dann zu Fuß, ohne Mantel, im kalten Wind, zum Bahnhof laufen und mit dem Zug nach Hause fahren. Am nächsten Tag habe ich eine Klage an unser Justizministerium eingereicht.

Eine Woche später kam ein Polizist zu mir in mein Büro in der Technischen Universität, salutierte und sagte: "Ich habe etwas für Sie." Im Hof stand ein großer LKW mit Kran und auf der Pritsche stand meine kleine Leitra.

Erste Genehmigung (1982)

Um weitere Probleme mit den Behörden zu vermeiden, beantragte ich eine allgemeine Zulassung. Der Dänische TÜV war bereit, eine Prüfung durchzuführen, obwohl sie sich sonst nie mit Fahrrädern beschäftigten. Die technische Bewertung war positiv, aber die Juristen im Ministerium hatten Bedenken geäußert, eine Zulassung zu erteilen. Ein Argument war: "Man sitzt zu tief". Ich besuchte dann einen Freund, Besitzer eines MG-Sportwagens. Wenn er in diesem Wagen saß, war seine Augenhöhe zwei cm tiefer als meine in der Leitra. Meine Frage an das Ministerium war dann natürlich: "Wollen Sie auch MG-Sportwagen verbieten?" Danach kam endlich die erste Genehmigung für ein Velomobil in Dänemark, aber mit Bedingungen: Blinker waren nicht gestattet, man musste mit Hand/Arm Signale geben können für Stop und Richtungsänderung. 20 Jahre später wurden die Vorschriften geändert. Nun heißt es: Blinklicht ist vorgeschrieben an Velomobilen, wenn man nicht anders Signal geben kann.

Oslo-Trondheim-Oslo (1983)

Alltagstauglichkeit stand im Fokus. Es gab schon HPVs für Rennen in

Fahrradkultur

Treffen von Pionier-Velomobilitisten in Langwedel Ende der 1980iger Jahre. Von links: Jochen Franke, Peter Lis, Carl Georg Rasmussen, Iwo Eick, Jürgen Eick, Gerd Janss.





den USA und auch in Europa sowie in Fernost. Wichtig war es, dass man geschützt gegen Kälte, Regen und Wind bequem zur Arbeit fahren kann, genügend Raum für Einkäufe zur Verfügung steht, dass man einfach ein- und aussteigen kann (besonders wichtig für ältere Leute) und die Technik zuverlässig und leicht zu warten ist.

Und die Langstrecken? Wenn man kein Auto besitzt, muss man auch längere Strecken fahren können. Lange hatte ich geträumt, den "Store Styrkeprøve" (Langstreckenrennen Trondheim-Oslo) zu fahren. Ich fand diese Strecke interessant für einen Langstreckentest für die Leitra (2 x 540 km) mit vielen Höhenmeter über die Berge (zwei Mal 540 km, da auch die Anreise nach Trondheim in der Leitra bewältigt wurde – die meisten

anderen Teilnehmer reisten per Auto an). Zwar hatte die Rennleitung große Bedenken, denn so ein Fahrzeug hatten sie nie vorher gesehen. Aber ich durfte starten.

Es war ein wunderschönes Naturerlebnis, aber leider mit zu vielen stinkenden Begleitautos für die Rennrad-Firmen-Gruppen. Fünf Jahre später wurden verkleidete Liegeräder für Trondheim-Oslo verboten. Sie waren zu schnell!

Festival of Human Power (1984)

Die Kombination aus Fliegen und Radeln habe ich auch ausprobiert, als ich



Fahrradkultur

1984 in England in Thamesmead am Festival of Human Power teilnahm. Die Leitra war zerlegt und konnte im Flugzeug auf drei Sitzen untergebracht werden. Auf dem alten Flugplatz "Biggin Hill" (nur für kleine Privatflugzeuge) südlich von London bin ich gelandet, habe die Leitra schnell montiert und bin nach London/Thamesmead geradelt. Bald merkte man deutlich, dass London in der Nähe ist: es roch nach Fish & Chips.

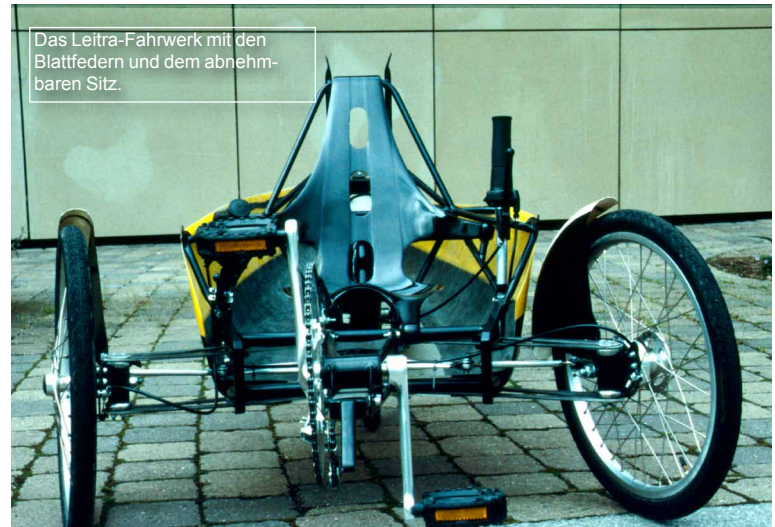
Deutschland und die Schweiz als Geburtshelfer (1985)

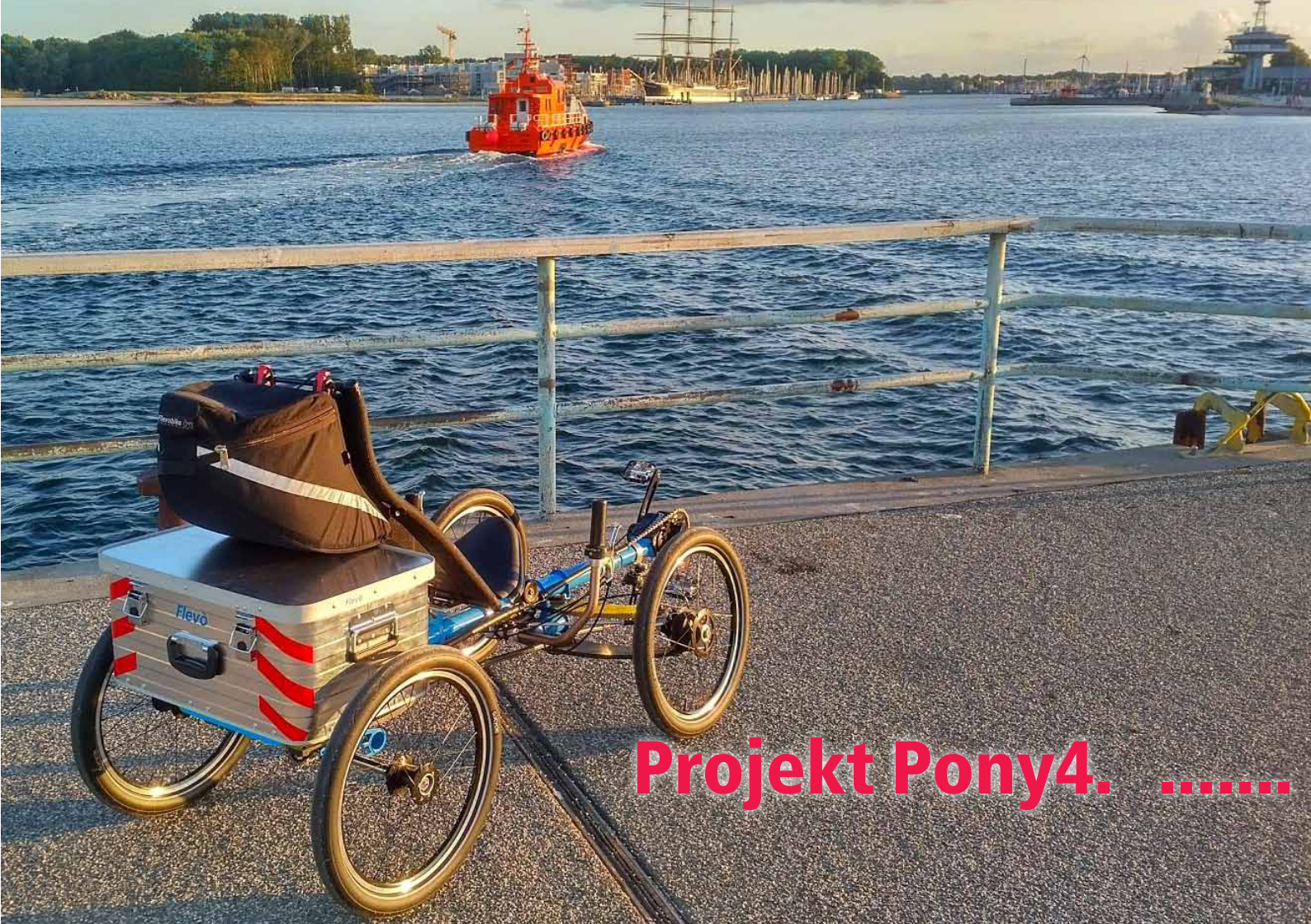
Ich bin dafür dankbar, dass das Interesse an alternativen Pedalfahrzeugen in den 1980er Jahren gewachsen ist, besonders in der Schweiz und in Deutschland. Die zwei Vereine Future Bike und HPV-Deutschland wurden gegründet. Sie haben Treffen und Rennen veranstaltet. Das erste Treffen war übrigens in Nümbrecht. In Genf hatte der Future Bike auf einer Autoausstellung eine Leitra gezeigt und in Bern einen Baukurs für Do-It-Yourself-Interessierte veranstaltet. In zwei Tagen wurden fünf Leitras zusammengebaut und getestet. Später hatte mich der Deutsche Erfinder Verband (Peter Steppina) eingeladen, auf Ausstellungen in München, Hannover und Köln mit der Leitra teilzunehmen. Es hatte gute Kontakte eingebracht und ich konnte neue Kunden gewinnen. Die Kölner Messe IFMA war damals ein wichtiger Schauplatz für die Fahrradindustrie und auch für neue Liege- und -dreiradmodelle.

Das NDR-Fernsehen sendete eine Serie "Neue Ideen". Ich war eingeladen und landete in Oldenburg mit der Leitra als Gepäck auf dem Rücksitz. Die Oldenburg Universität, die in der Fernsehsendung auch eigene Projekte vorführte, hatte den Kontakt vermittelt.

Paris-Brest-Paris (1987)

In Frankreich bot sich im Jahre 1987 an, die Langstreckenfahrt Paris-Brest-Paris mitzufahren, sie ist immerhin 1.250 km lang. So eine Chance lässt man sich nicht entgehen: Die Leitra als Erstes Velomobil in PBP. Es dauerte fast eine Woche, mit der Leitra von Kopenhagen nach Paris zu radeln. Dann ging es nach einem Tag Pause los in Richtung Brest, in Regen mit Gegenwind. Da habe ich wirklich meine Vorteile mit Verkleidung geschätzt. Zusammen mit der Rückreise nach Dänemark sind dann in drei Wochen insgesamt 4.500 km zusammen gekommen.





Projekt Pony4.

... Projekt Pony4

Text: Andreas Pooch - Fotos: Flevò

Der Liegeradsektor ist entwicklungsfreudig. Auf jeder SPEZI kann man das in Germersheim feststellen. Uneinigkeit untereinander und Animositäten schwächen leider diese innovative Szene. Dabei hätte sie Potential für viel mehr an zukunftsfähiger Fahrradtechnik. Für eine zukunftsfähige Mobilität führt heute am Fahrrad kein Weg mehr vorbei!

Als Beispiel für eine gute Zusammenarbeit lässt sich das neue Projekt **Pony4** heranziehen. Matthias Erz von Flevò aus Lübeck hat es initiiert. Er sollte für seine Schwester ein Fahrrad bauen, das ihr die regelmäßigen Wege erleichtern sollte. Den Einkauf des täglichen Bedarfs zum Beispiel. Mit seinen Ideen trat er an die ostdeutsche Firma Velomo heran. Heraus kam ein vierrädriges Sessel-(Liege-)Rad, das problemlos auch ohne E-Unterstützung zu bewegen ist, weil es trotz vier Rädern sehr leicht ist.

Matthias Erz war so begeistert, dass er eine Vorserie angeregt, finanziert und nach Partnern gesucht hat. Zusammengetan haben sich Flevò, Katinga und Velomo. Flevò hat das Lastenheft erstellt und liefert die Marketingseite, die Firma Velomo steuert Erfahrungen im Vierradbau und





beim Pinionantrieb bei und die Firma Katanga hat viel Knowhow in der Serienfertigung von HPVs.

Das Pony4 ist ein sehr variables Fahrzeug. Es ist nur 78 cm breit, kommt damit durch jede Tür. Man kann so schmal bauen, weil vier Räder ein deutlich sichereres Fahrverhalten an den Tag legen als ein Dreirad. Das ist wichtig für ungeübtere, unsicherere Menschen, bei denen eine höhere Sitzhöhe auf einem Dreirad leicht zu kritischen Fahrsituationen führen kann. In der Grundversion wiegt das Pony4 lediglich 18,5 kg (Entwicklungsziel). Man erreicht das u.a. dadurch, dass die Radaufhängung gleichzeitig die Federung ist. Carbon-GfK-Blattfeder-elemente sorgen gleichzeitig für Komfort und halten die einzelnen 20-Zoll-Räder. Dank des geringen Gewichtes ist das Fahrzeug also auch ohne E-Antrieb zu nutzen, gleichwohl wird es wohl auch eine Option für einen Hilfsantrieb geben.

Es wird das Plattformprinzip der Autoindustrie auf das Fahrzeug angewendet. Das bedeutet, ein Grundmodell mit verschiedensten Auf- und Ausrüstungselementen versehen werden kann und bedient damit die unterschiedlichsten Einsatzbereiche. Die Sitzposition auf dem Pony4 kann den Bedürfnissen angepasst werden. Eine Möglichkeit ist eine hohe Sitzposition für einen besseren Überblick im Straßenverkehr und um den Anforderungen entgegen zu kommen, die Menschen mit Bewegungseinschränkungen haben. Es gibt aber auch die Liegeradsitzposition für sportlicheres Fahren.

Bis Ende September 2019 sollen 10 bis 20 Prototypen gebaut werden. Zurzeit wird noch ausgiebig getestet, um diese Vorserie angehen zu können. Die Vorserie wird zu einem vergünstigten Verkaufspreis an interessierte Nutzerinnen und Nutzer abgegeben zusammen mit dem Auftrag, Erfahrungsberichte zu liefern. Das Pony4 wird dann auf der SPEZI 2020 und



der VeloBerlin vorgestellt werden. Danach startet die Serienproduktion, in die die Erfahrungswerte der Testfahrer einfließen werden.

Beabsichtigt ist die Direktvermarktung. Das Fahrzeug ist nach Abnahme von Laufrädern und Sitz so kompakt, dass es leicht in einem Paket zum Kunden geschickt werden kann. Der braucht dann nur noch die Laufräder einstecken, den Sitz zu montieren und den Lenker einzustellen. Auch engagierte HPV-Händler sollen beim Vertrieb und Aufbau von Servicestationen helfen.

Die Frage des Namens

Eine Reihe von Namen wurden getestet, schließlich landete man nach

Brainstorming und Copyrightüberprüfung beim „Pony“. Man dachte an die Island-Ponys, die als robuste, kräftige und genügsame Kleinpferde gelten, die trotz ihrer geringen Größe auch einen erwachsenen Reiter tragen können. Das Pony4 soll immerhin eine Zuladung von insgesamt 150 kg ermöglichen. Islandpferde können meist auch im hohen Alter noch problemlos geritten werden. Sie sind liebevolle Wesen und begeistern Jung und Alt. Und außerdem zeigt der Name des Vierrades intuitiv den jeweiligen Einsatzzweck.

Varianten

Dank der Modularität beim Plattformprinzip sind eine Vielzahl von Varianten möglich:



PONY4.BIKE s.r.o. i.P. i.G.
 c/o Flevò International
 Effengrube 14/10a
 D - 23552 Lübeck
 Tel +49 451 70 74 96 38
 eMail info@pony4.de
 web www.pony4.de

- **Pony4fun** - reines Spaßfahrrad ohne Schutzblech und Lichtsystem
- **Pony4load** - Micro-Lastenrad mit Aufliegeranhänger
- **Pony4pets** - zum Tiertransport (Hunde, Katzen, Waschbären)
- **Pony4kids** - zur Mitnahme eines Kleinkindes bis 12 Jahre
- **Pony4baby** - zur Mitnahme von zwei Kleinkindern bis 3 Jahre
- **Pony4travel** - Langreisevariante
- **Pony4shopping** - Einkaufsrad
- **Pony4commuting** - Pendlerfahrrad mit besonderem Wetterschutz

Die neue Firma

Die Firma wird Pony4.bike heißen und gegründet von Katanga aus Brno/ CZ, Velomo aus Weida/Thüringen und Flevò International aus Lübeck.

Diese Firmen betätigen sich seit Jahren professionell im Liegerad- und Velomobilmarkt und arbeiten bereits eng zusammen mit:

- velomobiel.ro / Rumänien
- Velove / Schweden
- Allight / NL
- Flevobike Technology / NL
- eCvelo Eurocircuits/Belgien
- Fietser.be/Belgien
- Radical Design/NL

sowie weiteren Teileherstellern aus der Liegerad- und High-Tech-Bike-Szene. Entsprechende technische Erfahrungen fließen in das Projekt ein.

HPV - Ideenschmiede

Text, Foto: Wolfgang Wiese, Dieter Hannemann

Es gibt wie immer viel zu tun. In unserem HPV sind wir noch lange nicht am Ziel, auf Vereinsebene können wir uns erneuern und neue Aufgaben entdecken. Die Umsetzung sollten wir gemeinsam gestalten und durchführen.

Wo geht die „Reise“ hin? Wer gibt die Richtung an? Ihr seid alle gefragt, hier mit zu diskutieren und dadurch zu bestimmen, wohin es gehen könnte.

Wann

Freitag, den 15. (oder Sa., den 16.) November bis Sonntag, den 17. November 2019

Wo

Naturfreundehaus Nienburg, an der Bahnlinie zwischen Hannover und Bremen

Wie teuer

Freitag bis Sonntag 30 € (HP) für HPV Mitglieder, 70 € (HP) für Nicht-Mitglieder

Samstag bis Sonntag 15 € (HP) für HPV Mitglieder, 35 € (HP) für Nicht-Mitglieder

Bei Anreise von mehr als 300 km ist ein Fahrtkostenzuschuss für Mitglieder möglich.

Themen

Wie kann die Kommunikationsstruktur im HPV verändert werden? Was brauchen wir im Verein, um miteinander im Austausch zu sein, was ist zeitgemäß. Wie kann unsere Homepage gestaltet und genutzt werden? Der HPV Deutschland e.V. in Europa, wie ist er organisiert und vertreten?

Veranstaltungen vom HPV? Wie kann unser Vereinsleben und die Mitgliederversammlung belebt werden. Eine WM oder Velomobilseminar in Deutschland, wann sind wir dazu bereit?

„Zu viele Köche verderben den Brei?“ Wir wollen mit euch praktische Dinge erproben und uns gemeinsam Zeit nehmen, uns kennenzulernen.

Ist dein Thema nicht dabei? Bringe dein Thema ein und informiere uns (vorher) darüber.

Mit dem Naturfreundehaus Nienburg haben wir ein Haus nur für uns, welches uns viele Möglichkeiten zur Gestaltung der Ideenschmiede offen lässt. Wir haben bis zu 25 Betten in 2 und 3 Bettzimmern zur Verfügung, ebenso zwei Seminarräume. Der Bahnhof ist auf dem Weg durch

die Altstadt keine 2 Km entfernt. Für die weiteren Planungen brauchen wir möglichst bald eure Anmeldung per Mail an: premier@hvp.org . Dabei bitte deine Adresse, den Anreiseweg und das Verkehrsmittel (Mitfahrgelegenheiten) sowie, ob du für 1 oder 2 Nächte kommst, angeben.

Wir sehen uns irgendwo unterwegs oder in Nienburg.

Bis bald!

Wolfgang und Dieter

**Infos zur Anreise und Unterkunft findet ihr auch auf:
www.naturfreundehaus-nienburg.de/uns**



Auffahrts-4-Tagestour

Text, Fotos: Michael Döhrbeck

Die Idee brachte Moritz am Tandemclubbrunch, unserer jährlichen Rückblicks- und Planungsveranstaltung anfangs Jahr: Zentral in Bern starten, zuerst der Aare und dann der Simme entlang ins Berner Oberland aufzusteigen und der Saane folgend wieder hinunterzufahren und zentral in Fribourg oder Bern zu landen.

Das Auffahrtswochenende (für unsere deutschen Freunde: Himmelfahrt) bot sich hierfür an, um 4 Tag zur Verfügung zu haben. Das Vorhandensein von ausgeschilderten Velowanderrouen und von Zügen mit Tandemverlad erlaubte, die Tour auch familientauglich auszuschreiben. Verblüfft war ich auch von Moritz' Angebot, diese Tour auch gleich ganz zu organisieren – den Aufwand dafür hatte er wohl zu diesem Zeitpunkt unterschätzt. Umso toller war es für uns Teilnehmer/innen: Routen als Komoot-Tracks herunterladbar, Übernachtungsmöglichkeiten ausgetüfelt, so dass wir uns nur noch anmelden mussten.

Der Wetter versprach, so gut zu werden, dass wir auf Regen- und warme

Bern • Spiez • Zweisimmen • Saanenmöser • Saanen • Bulle-Fribourg • (Bern)



Fahrzeuge v.l.n.r.: Kindervelo, das teils Solo, teils mit Follow-Me ans elterliche Tandem (3. v.l.) gekuppelt mitfuhr; faltbares Liegetandem; 2 Erwachsenen-Kinder-Tandems (2.+5.v.l.); «normales» Tandem; Stufentandem,



auf welchem der Captain (hinten) wahlweise aufrecht oder in Liegeposition fahren kann; Pedelec mit angehängtem Trets (Kinder-Liegetrike); Stufentandem mit Spezialpedalen für ein Kind mit Gehbehinderung.

Kleidung weitgehend verzichten konnten, eine willkommene Gepäckreduktion für eine bergige Tour.

Für diejenigen, die Bern weniger gut kennen, zwei Empfehlungen:

- In der Bahnhof-Unterführung gibt es eine unscheinbare Anschrift «Velostation», durch die man über Rampen auch lange und schwere Fahrzeuge auf Straßenebene schieben kann.
- Zwischen Zytgloggenturm und Nydeggbücke ist die wirklich sehenswerte Altstadt weitgehend autofrei. Weiter durch die ebenfalls male-ri-sche Matte landet man/frau automatisch auf der Velowanderroute 8 Richtung Thun.

Wer sich unter einem Tandemclub-Ausflug hauptsächlich klassische Tandems mit jeweils zwei Erwachsenen vorstellt, wird über nebenstehendes Foto staunen: Eine ausserordentlich spannende Zusammensetzung an speziellen Fahrzeug-Kombinationen traf sich in Bern. Dieser «Umzug» fand vielerorts faszinierte Zuschauer.

Am Donnerstag folgten wir der Aareroute 8 bis kurz vor Spiez und anschließend der Seenroute 9 bis Spiez. Diese Flachetappe bot einerseits Zeit zum Plaudern und andererseits zum Beheben von zwei Pannen mit Knacknüssen: Ein Hinterrad, welches sich aufgrund der hohen Tandemkettenkräfte immer wieder schräg stellte und dadurch am Rahmen streifte; beim stärkeren Anziehen des Schnellspanners riss dessen Gewinde aus – zum Glück nur die Schnellspanner-Mutter (aus Alu!), welche sich durch eine einfache M5-Mutter aus Stahl ersetzen ließ, was weniger vertrauenswürdig wirkte, als es technisch war. Weiter ein platter 20"-Schlauch, der keinen Flicker annehmen wollte, der Ersatzschlauch, dessen Ventil dicker war als das Loch in der Felge und ein Bewohner an der Strecke mit einer Ständerbohrmaschine, der das Problem löste. Danach realisierten

Reise

wir, dass für die insgesamt sechs 20-Zoll-Räder kein Ersatzschlauch mehr vorhanden war. Das Besorgen von Ersatz erwies sich am Auffahrtsfreitag als schwieriger als angenommen: Der Velohändler am Startort Spiez öffnete erst 16:00 und der in Zweisimmen schloss schon um 12:00. Aber er half uns unkompliziert aus der Patsche, indem er bei der Rezeption des Campingplatzes 3 Schläuche und ein Couvert fürs Geld deponierte.

Doch zurück zum Donnerstag: In Spiez wurden wir von Madlen und Handruedi, ehemalige Tandemclubmitglieder, großzügig zum Apéro eingeladen, wofür wir uns an dieser Stelle nochmals herzlich bedanken möchten.





Schwarze Limousinen
in der Fußgängerzone
in Gruyère





Stufentandem mit zwei Körperhaltungen zur Auswahl für den Captain

Zum gemeinsamen Znacht stieß ein weiteres Tandempärchen, welches aus Gesundheitsgründen an der Tour nicht teilnehmen konnte.

Am Freitag folgten wir weitgehend der Velowanderroute 9 durchs Simmental, die einiges mehr an steilem Auf- und Ab enthält als die recht stark befahrene Hauptstraße. Als Kompromiss wichen wir daher zwischen Weissenburg und Boltigen auf die Hauptstraße aus. Leider gab es dort beim Einbiegen in die Hauptstraße einen Sturz, als eine Tandemfamilie mit der vorderen Sacchoche an der Straßenbegrenzung streifte und mitten auf die Strasse fiel. Prelungen, Schürfungen und eine vorübergehende Zugfahrt waren die Folge – zum gemeinsamen Mittags-Picnic tauchten sie wieder auf – Gottseidank ist nichts Schlimmeres passiert. Zwischen Zweisimmen und Saanenmöser verluden mehrere in den Zug – sie taten gut daran: Die Routenführung der 9 ist teilweise brutal steil und setzt bei nicht motorisch unterstützten Radlern mit Gepäck eine gute Portion Fitness voraus.

Zugegeben: Landschaftlich war es traumhaft, trotzdem waren wir froh in Saanenmöser einzutreffen, wo die Zugsfahrer auf uns warteten. Bis Saanen ging es dann angenehm bergab, wo wir wiederum übernachteten und zum Znacht noch nach Gstaad in eine gute Pizzeria mit erstaunlich bezahlbaren Preisen fuhren.

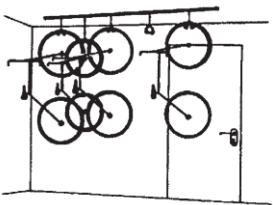
Am Samstag wurden wir kurz nach dem Start in Saanen von ein paar Ferraris überholt, die sich dann auf dem Flugplatz austobten – offensichtlich nicht zur Freude der Anwohner, wie man am Montag in der Zeitung lesen konnte. Ebenso erlebten wir live, wie für die Delegation aus den USA die Strasse zum Städtchen Gruyère längere Zeit gesperrt wurde. Wir mussten uns am Montag also keine Zeitung mehr kaufen. Das Städtchen ist übrigens absolut sehenswert, aber dies wissen leider auch viele Touristen.

Theoretisch ging es am Samstag hauptsächlich bergab, immer der Saane folgend. Aber Velowanderrouten in bergigen Gegenden bieten natürlich reichlich Gegensteigungen, bei denen wir dann realisierten, dass an 2 Tandems die kleinen Kettenblätter nicht mehr benutzbar waren, d.h. zu Knackgeräuschen bzw. rausfallende Ketten führten. Offensichtlich hatten die hohen Kräfte in den Steigungen am Vortag - vermutlich bei unsauberen Schaltvorgängen unter Last – das jeweils kleinste Kettenblatt massiv verbogen. Wieder war in 2 Pausen basteln angesagt. Dank integrierten Kurbelabziehern an beiden Tandems (!) ließen sich jeweils die ganzen Kurbeln leicht abnehmen und die Kettenblätter mit Zangen wieder richten. Am Schluss funktionierte alles wieder und wir kamen pünktlich bis Bulle, wo ein Paar sowie eine Familie im besonders phantasievollen Hotel La Cabriolle übernachten durften: die einen schliefen in einem überdimensionierten Rahmtopf, die anderen in einem Ruderboot, wobei jeweils auch der Rest des Zimmers passend gestaltet ist.

Eine 4-tägige Tour bietet die Möglichkeit, auch nur an einzelnen Tagen teilzunehmen. Interessanterweise waren es an Auffahrt die meisten Teilnehmer, jeden Abend verabschiedete sich jemand. Am Sonntag in Fribourg kamen wir nur noch mit 4 Fahrzeugen an, 2 Tandems fuhren gemeinsam weiter bis Zollikofen.

Es war eine abwechslungsreiche, gut vorbereitete Tour bei bestem Wetter, herzlichen Dank dem Allein-Organisator, Moritz Kobel!

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

A race in the park und CycleVision 2019 in Meppen

Text: Dieter Hannemann, Uli Bentlage, Jan Kranczoch

Vom 29. bis zum 30. Juni fand zum zweiten Mal das inklusive Radsportwochenende „A race in the park“ auf der formidablen Rennstrecke des Racepark Meppen statt.

Nach 2017 haben die Gebrüder Bentlage also erneut dieses spektakuläre Veranstaltungsgelände buchen können und mit ihren ebenso emsigen wie gastfreundlichen Familien die gesamte Organisation inklusive Homepage, Anmeldung, Unterbringung und Verpflegung auf sich genommen. Eine Premiere waren die diesjährigen Renntage dennoch, weil sie erstmalig in Kooperation mit der CycleVision stattfanden.

Im Vergleich zu 2017 waren es heuer fast 160 Starterinnen / Starter (ohne Zählung des Feldes bei der InduS Rekordfahrt), was einem Plus von etwa einem Drittel entspricht. Hierbei war eine besonders starke Beteiligung von Teilnehmerinnen / Teilnehmern aus den westlichen Nachbarländern zu verzeichnen. Ähnlich war die Konzeption mit insgesamt zwölf Läufen für Human Powered Vehicles, Rennräder, Tretroller, Handbikes usw., die für alle Fahrzeug-Typen, Altersklassen und Leistungsstufen mit mindestens einem passenden sportlichen Angebot aufwartete.

Also bot sich auch die Möglichkeit, dass mein kleiner Sohn Johann (10 Jahre, mit Trisomie 21) mit Papa Jan auf dem Tandem am Sonntagnach-

mittag ein Rennen mitmacht. Papa allein könnte morgens sogar noch sein 1-h-Zeitfahren auf dem Liegerad absolvieren – angenehmer könnte die Planung nicht sein. Mama Margarete will eigentlich nur am Nachmittag zusehen, aber es kommt dann doch ganz anders...

Die kleine Familie trifft am Samstagabend „pünktlich“ zum Grillfest auf dem Ferienhof Meutstege in Haren ein, den die Bentlages als Unterkunft herausgesucht und empfohlen hatten. Wir finden noch einen gemütlichen Platz für das Zelt auf der Wiese nebenan und an den Tischen draußen sehe ich viele bekannte HPV-Gesichter. Einige haben von der heftigen Sonne ganz schön Farbe bekommen oder sind noch von dem langen Rennen erglüht, das am Nachmittag stattfand. Wie ich erfahre, wurde es angesichts der Hitze durch die Rennleitung von 3 auf 2 Stunden verkürzt. Für einige war es sogar noch eher beendet, weil der Kreislauf rebellierte. Rückblickend war es also eine weise Entscheidung der Bentlages, im Planungskalender für die Renntage Meppen den Sommer 2018 auszulassen ;-). Die „Event-Bändchen“ am Handgelenk gewähren uns Zutritt zum köstlichen Buffet und Johann bekommt Bratwurst mit reichlich Ketchup. Während Mama und Kind sich bei Dämmerung ins Zelt zurückziehen, setzte ich mich noch eine Weile zu den anderen und genieße eine lokale Brauspezialität. Es ist so warm, dass ich mich hernach einfach im Freien auf eine dünne Matte bette und gleich einnicke.

Am nächsten Morgen lasse ich die Familie ausschlafen. Das Zeitfahren ist für ca. 9 Uhr angesetzt und ich muss Körper und Rad (einen unverkleideten Highracer) flott machen: Daher recht früh geweckt und ein kräftiges Frühstück mit Rührei, Obst und viel Kaffee in der geräumigen Scheune



Teilnehmerfeld am Start zum 10-Rundenrennen
entgegengesetzt der Fahrtrichtung

Teilnehmer*Innen-Feld zum
Inklusionsrennen



© Anke Wichmann

eingonnen. Die Fahrt zwischen dem Ferienhof und dem Racepark erstreckt sich über ca. 10 km, ist gut ausgeschildert und ideal, um die Beine zu lockern. Nach dem Check-In, das durch Marloes, Edgar, Toni und Hans unterstützt wird, habe ich noch Zeit für eine schnelle Probe-Runde auf dem kurvenreichen Asphalt-Kurs. Den kenne ich zwar schon (siehe Bericht in der IB 197), aber er fasziniert mich aufs Neue. Gestartet wird dann einzeln in der geschickten Reihenfolge: Rennräder, unverkleidete Liegeräder, teilverkleidete Liegeräder und schließlich Velomobile. Ich gehe sehr zügig an, doch nachdem der erste Adrenalinschub entwichen ist, bemerke ich die

kräftige, brühwarne Brise, die einem auf der langen, exponierten Geraden frontal entgegenbläst. Die wird mich in den nächsten 50 Minuten zwar Schweiß und Nerven kosten, während die Velomobile rauschend an mir vorbeiziehen – allerdings haben offensichtlich auch die Top-Fahrer auf den Triathlon-Maschinen dort sehr zu kämpfen, denn ich schließe immer genau an dieser Passage auf und kann auch einige überholen. Bei aller Anstrengung werde ich aber in den vielen engen Kurven mit packenden Schräglagen belohnt (dieser Motivations-Bonus entfällt vermutlich bei den Velomobilen), die ich auf dem trockenen, perfekt gekörnten Asphalt



Außen-Kurven-Kratzer:
auch für seriöse Herren

© André Weichmann



Außen-Kurven-Kratzer:
für Groß und Klein

© André Weichmann

richtig auskoste. Nach der letzten Runde bin ich froh über einen großen Becher Wasser und den Umstand, dass ich bei den spürbar ansteigenden Temperaturen den „Pflichtteil“ des Tages schon morgens erledigt habe. Die Ergebnisse dieses Rennwochenendes (teils mit Bedeutung für die BeND-Wertung) findet man unter www.speedhive.mylaps.com/Events/1688105 Johann hat den Imbisswagen neben der Bahn entdeckt. Eine Stärkung vor dem „Inklusiven Rennen“ erscheint damit unausweichlich. Mit den Pommes in der Hand gehen wir alle in Richtung Startzone, in der bereits das Copilot-Stufentandem für Johann und mich bereitsteht. Maria, die Mutter der Bentlage-Brüder, bemerkt uns und weist meine Frau darauf hin, dass es da eine „Mitfahrgelegenheit“ gäbe: Marias Kettwiesel-Tandem fehlt nämlich noch die Stokerin. Margarete findet das Gespann so interessant, dass sie gleich zusagt. Man leiht ihr auch noch den vorgeschriebenen Helm und alle nehmen Aufstellung. Die beiden Frauen ziehen mit forschem Antritt weg; Johann und ich sind uns einig, mit den Kräften vorsichtiger zu haus-

halten. Ihm bleibt jedenfalls genug Energie, um diverse Lieder zu singen. Zeitweise werden wir von anderen freundlichen Fahrerinnen / Fahrern begleitet, denen unser moderates Tempo offenbar gefällt. Johann nimmt freudig die Grüße von Vorbeifahrenden und aus dem Publikum entgegen und winkt huldvoll zurück. Es ist zwar nicht mehr ganz so heiß, da einige Wolken aufgezogen sind, doch Johann verlangt vehement die Fahrt durch die Fontäne eines Rasensprengers, der zur Kühlung am Rand der Bahn aufgestellt wurde. Diese erfrischt ihn so nachhaltig, dass er in späteren Runden immer kurz vor dieser Stelle angsterfüllt seinen dringenden Verzicht auf weitere Duschen bekundet. Nach halber Distanz zahlt sich unsere besonnene Wettkampftaktik aus und wir können das Kettwiesel-Tandem wieder einfangen. Mama wird laut angespornt. Beide Teams beenden das Rennen mit einem zweiten bzw. dritten Platz in der Kategorie „Tandem“ und Johann ist mächtig stolz auf seine Medaille, die auch noch vom Bundestagsabgeordneten überreicht wird.



Hier gab es Infos zum Angebot und den Leistungen des Human Powered Vehicles Deutschland e.V. plus Fahrradbasteleien der Oldenburger Liegeradgruppe



Vortrag und Infos zur #schokofahrt

Wie so oft bei HPV-Veranstaltungen, war wieder Gerard Arends für die Zeitnahme verantwortlich und Jan Limburg war als Rennleiter tätig; denen danken wir herzlich.

Diese Jahr wurde A race in the park & CycleVision von zahlreichen Freunden und Gönnern unterstützt, denen wir an dieser Stelle ebenfalls sehr danken (in alphabetischer Reihenfolge: Bürgerwindpark Haren, AXA Vertretung Andreas Schütte, Bemer Group, ELAN, E-Trike Emsland, gesundheitsplus-shop.de, Rasti Stadtdesign, Sparkasse Emsland, Toxy und Yedoo Tretroller.)

Das Programm neben der Rennbahn war umfangreich. An beiden Tagen

wurden Ausfahrten angeboten, bei denen Thomas Stegemann die Gruppe durch das mittlere Emsland führte. Am Samstag gab es einen zweiteiligen Workshop zur Velomobil-Reparatur (GFK – CFK), den Paulus den Boer durchführte. Der Sonntag wurde durch Vorträge zur #schokofahrt (Dieter Hannemann), der physikalischen Gefäßtherapie Bemer (Torsten Pahl) und über VeloXS – die Jagd nach dem Geschwindigkeitsrekord (Matthias König und Ralf Golanowsky) bereichert.

In der Boxengasse gab es Infozelte zu Tretrollern, zur Bemer Therapie, zur #schokofahrt und zum HPV Deutschland e.V.. Auch für Bewegung war gesorgt: für die kleinen Gäste gab es eine Hüpfburg, von vielen wurden der Rasensprenger als Erfrischung genutzt oder die AussenKurvenKratzer



Siegerehrung des Inklusiven Rennens



Fahrzeuge aller Klassen beim Inklusiven Rennen

© Omar Buchert

- bekannt vom Großen Oldenburger Liegeradtreffen – konnten ausgiebig getestet werden.

Neben der Rennstrecke hatten die Bentlages zudem einen Basar für gebrauchte Räder und Teile arrangiert, auf dem Jan z. B. für einen Freund ein Paar Vintage-Pedalen aus dem Gratis-Karton ergattern konnte. Eventuell kann diese „Marktplatz“-Idee für zukünftige Veranstaltungen noch weiter ausgebaut und beworben werden, um unabhängig von den Rennen noch mehr Publikum aus der Region anzuziehen.

Ausblick für 2021 / Zusammenarbeit mit der CycleVision

Uli plant ein Feedbacktreffen aller Organisationskräfte und Helfer*Innen.

Ihm hat die Zusammenarbeit mit dem CycleVision Team gut gefallen und die Kooperation war sehr hilfreich.

Fazit

Der Zuspruch zu dieser Veranstaltung war – wohl dank der beeindruckenden Rennstrecke, des vielfältigen Programms und der sorgfältigen Planung durch die Bentlages - wieder sehr gut. Die Lage des Veranstaltungsorts mit Nähe zu den Niederlanden scheint ideal. Die Unterbringung abseits vom Renngeschehen ist kein Manko, der Hof Meutstege bietet Gästen und Campern eine angenehme Atmosphäre; lediglich Stil und Kapazität der sanitären Anlagen könnten etwas verbessert werden.

Sonnenwendetour 2019

Text, Fotos: Andreas Höfer

Als Wolfgang Wiese von der Idee schrieb, eine Sonnenwende-Tour 2019 zu unternehmen, war ich direkt begeistert und hab mich sofort als Teilnehmer gemeldet. Eine zweiwöchige Tour mit Rad und Zelt, jeder Teilnehmer sollte autark und eigenverantwortlich unterwegs sein, in Gemeinschaft beim Fahren, Rennen, Fahrrad-reparaturen, Kochen, Ausflügen und Kultur.

Ja, genau wie ich es mag. Eine Fernradreise, unterwegs mit gleichgesinnten, Liegerad-begeisterten Fahrradfahrern, die, im Alter von +/- 50 Jahren, Spaß am Zelten in der Natur haben.

In meinem Wohnort bin ich der einzige, der solch ein Fahrrad, Liegerad-Trike, fährt. Dass ich da mal unterwegs einen anderen Liegeradfahrer treffe, ist im Umkreis von 80 km eher selten. Die Akzeptanz meiner Begeisterung für das Liegerad trifft in meiner Verwandtschaft oder Freundeskreis eher auf Verwunderung, ...wie du machst Urlaub mit dem Zelt,... du könntest doch ein Wohnmobil mieten oder Urlaub im Hotel am Strand mit Sonne und Meer verbringen,...Nun das könnte ich, aber ich möchte es nicht.



Gerade alles dabei zu haben, was man fürs Leben braucht, um eine solche Tour zu fahren, sein Gepäck auf ein Minimum zu reduzieren, damit alles aufs Fahrrad passt, ohne einen Fahrradanhänger zu verwenden, ist schon eine Herausforderung **1** für sich. Im Vorfeld fragt man sich, was muss alles mit? Einige erfahrene Liegeradreisende führen Packlisten, geordnet je nach Jahreszeit. Also, was kommt für eine 14 tägige Radreise im Juli im Norden von Deutschland an Gepäck in Frage? Für diese Jahreszeit erwartet man sommerliche Temperaturen von 20-33 Grad im Schatten. Ggf. ein bis drei Tage Regen/Gewitter, vielleicht auch die eine oder andere kühle Nacht (10 Grad). Ein Zelt, möglichst leicht und groß: (1,9 kg bei meinem Zelt), Schlafmatte, Schlafsack, für drei bis vier Tage Klamotten: 2x kurze Hose, 1x lange Hose, 1x Badehose, Handtuch, 4x T-Shirt, 1x warmer Pullover, Regenjacke und Regenhose, drei Paar Socken. Hinzu kommen Kocher



2

mit Brennmittel (Gas oder Spiritus), Besteck, verschließbarer Thermo- becher, Spülmittel, Geschirrtuch, Gewürze (Pfeffer u. Salz), Marmelade, Nudeln, Reis, fürs Fahrrad diverses Werkzeug, Schläuche für die Räder, Luftpumpe, Ersatzseilzüge (hatte ich nicht dabei), Ersatzspeichen, Flick- zeug, Schmiermittel, Erste-Hilfe-Tasche, Ladegeräte der diversen Akkus sowie Kabel und Campingstecker, nicht zu vergessen sind Zahnbürste und Co. Sollte hier noch etwas nicht aufgeführt sein, merkt man es unterwegs.

Was dann Gunnar und Wolfgang für diese Tour ausgearbeitet haben, war klasse. Campingplätze ca. 50 km entfernt, alle drei Tage ein Ruhetag und 3-4 GPX – Routen: Für jeden etwas dabei. Wem das nicht genügte, dem stand auch frei, sich selbst zum nächsten Campingplatz zu navigieren.

Am ersten Juli 2019 starteten wir in Bremen am „Elefanten“ um ca. 11:10 Uhr, zuvor haben wir uns gesammelt **2** und Wolfgang hatte für uns schon mal einen heißen Kaffee gekocht. Das Tagesziel für den ersten Tag war Zeven. Die Tour führte uns gemeinsam über Lilienthal, wo Christine dazu kam, über Worpswede nach Zeven. In Worpswede genehmigten wir uns erst mal ein großes Eis, um dann gestärkt weiter zu fahren.

Den größten Teil dieser Strecke hatten wir kräftigen Rückenwind, der uns veranlasste, zwischendurch ein kleines Rennen zu veranstalten - je nach Kraft und Ausdauer. Wolfgang aus Germersheim hatte dann aber eine Panne mit seinem Velomobil im Bereich der Hinterachse, die dann erst mal geschweißt werden musste. Zum Glück fand sich schnell eine entsprechende Werkstatt, sodass Sieglinde und Wolfgang mit etwas Verzögerung auf dem Campingplatz eintrafen. Die Zelte waren aufgebaut, der Campingplatz machte eher einen verschlafenen Eindruck. Für ein Abendessen fanden wir ein Restaurant in Zeven.

Im weiteren Verlauf unserer Reise waren wir auf unterschiedlichen Routen unterwegs. Über die eigens eingerichtete Whats- App Gruppe SWT- 2019 von Wolfgang Wiese zu dieser Tour konnten wir sehen, wie die jeweils anderen auf ihren Routen zurechtkamen. So ka-



3



men Meldungen von fast unpassierbaren Routen oder Hindernissen ³ von ganz eiligen Fahrern, die schon morgens früh als erste gestartet waren. Auch Informationen über die Qualität der jeweiligen Fahrradwege, ob ein Radweg vorhanden war oder nicht oder wo Kopfsteinpflaster den Weg beherrschte. Für diejenigen, die erst nach einem ordentlichen Kaffee in Tritt kamen, waren diese Erfahrungen oft sehr hilfreich.

Wir kamen in den Genuss von schöner, abwechslungsreicher Landschaft ⁴, wir sahen Störche, Rehe, den einen oder anderen Fuchs, Greifvögel und vieles mehr... ausgedehnte Felder mit reifem Getreide und teils lange Strecken durch Wälder. Neben der Natur passierten wir schöne Städte, die mehr oder weniger auf den Fahrradverkehr ⁵ eingerichtet waren. Aber stets gab es Verwunderung, wenn in der Truppe ein Velomobil mit unter-



wegs war. Da war das Trike, das ich fahre, gar nicht mehr so wichtig; so brauchte ich mich dann auch des Öfteren nicht den allgemeinen Fragen stellen, ...ist das denn bequem, was sie da fahren?, ...ist das ein Fahrrad?,... wo lenken sie denn das Gefährt?

Unsere Wege waren unterschiedlich, nie war man sich sicher, was einen an der nächsten Biegung erwartet, wie zum Beispiel eine Baustelle, die den Fahrradweg unpassierbar machte und man auf die vielbefahrene Straße mit hoher Bordsteinkante ausweichen musste oder im Fahrradweg war eine Treppe vorhanden oder eine unerwartete plötzliche Steigung oder die Weiterfahrt des Fahrradwegs war wegen dauerhaft hochgeklappter Brücke nicht möglich. In diesem Fall haben wir eine ca. 15 km Extrarunde gefahren. Ein entsprechendes Hinweisschild war leider Fehlanzeige ⁵.



Aber auch das Überqueren der Elbe war für einige eine Herausforderung, während die meisten die Autofähre Wischhafen - Glückstadt wählten, versuchten wir unser Glück mit einer Personenfähre. Für Sieglinde und Wolfgang war das Überqueren mit der Personenfähre mit ihren Velomobilen zu heikel und sie entschieden sich für den alten Elbtunnel. Somit verlängerte sich ihre Tour an diesem Tag um ca. 60 km **7**.

Auf der Suche des Campingplatzes von Hamburg durchfahren wir einen Wald mit entsprechenden Waldweg, durchzogen mit Wurzeln und sandig, eine schöne Piste entlang eines steilen Abhang zur Elbe. Der hinabführende Weg der Route war dann so steil, dass man den Weg von oben im Fahrrad sitzend nicht sehen konnte. Mit Hilfe ortskundiger Spaziergänger fanden wir dann den möglichen Weg hinab zum Zeltplatz. Dabei gab meine Scheibenbremse leichte Rauchzeichen von sich.



Zwischendurch blieb immer noch genügend Zeit für einen Kaffee, zum Beispiel in einer Kaffeerösterei in Hamburg in der Speicherstadt oder das erfrischende Eis und Torte in Ratzeburg am See oder Flammkuchen in Stade **8**. Die ersten, die am

Campingplatz eintrafen, fanden schon mal heraus, ob es einen Shop oder Einkaufsmöglichkeiten gab, ob die Duschen separat zu bezahlen waren oder ob man für den Toilettengang selbst Klopapier mitnehmen musste, wo man am Abend ggf. gemeinsam essen gehen konnte und wo wir uns mit unseren Zelten und Rädern niederlassen konnten.

Eine tolle Gemeinschaft zeichnete diese Tour aus. Wir Trike-Fahrer, bzw. E-Trike-Fahrer (250 W Motorunterstützung) halfen den anderen durch Schieben, die Bergetappen zu bewältigen **9**. Velomobilfahrer passten ihre Geschwindigkeit an, um in der Gruppe nicht davon zu rasen. Wenn einer



zurückblieb, wurde entsprechend gewartet. Am Spätnachmittag war dann oft der nächste Campingplatz erreicht, die Zelte wurden errichtet, Akkus geladen und gemeinsam gekocht ¹⁰. Wir saßen zusammen mal am Lagerfeuer oder im Fahrradkreis und tauschten uns über das jeweils am Tag Erlebte aus.

Die teils schwache Hinterachse der Quattrovelos war oft Thema. Vor allem bei Bernd, weil seine Achse auf der Tour zu Bruch ging. Notdürftig repariert hat diese dann noch ein paar Tage gehalten ¹¹. Was bei dieser Tour nicht mitspielte, war das Wetter. Obwohl ich das ganze Jahr auch im Winter bei Minustemperaturen mit dem Rad fahre, war ich wohl nicht mit genügend warmen



Kleidungsstücken für dieses kühle Sommerwetter ausgerüstet. Vielmehr hätte ich noch einen zweiten oder dritten Pullover benötigt, eine dickere Jacke, eine Strickmütze, feste geschlossene Schuhe,... Dann doch das nächste Mal ggf. mit Anhänger fahren? Lieber nicht!

Nein, es hat einfach die Sonne gefehlt. Kam ich mir auf meinem ersten Tag der Reise, bei 35 Grad im Schatten und 3 Liter Wasserverbrauch, unterwegs noch vor wie ein Grillhähnchen, musste ich dann die Tour am 9. Juli wegen massiver Erkältung vorzeitig beenden und mich abholen lassen.

Seit der Anmeldung zu dieser Tour hatte ich mich darauf gefreut, hatte mich entsprechend vorbereitet, hatte mir ein neues Zelt gekauft (leichter als das alte), eine neue Luftmatratze (leichter und bequemer), habe einige Testtouren unternom-



men, um zu wissen was mitkommt und was ich nicht brauche. Zu Hause habe ich die Tour durch die WhatsApp Gruppe noch etwas mitverfolgen können.

Am letzten Tag der Reise war ich noch mal dabei, habe mit einem anderen Liegerad die begeisterten Fahrer in Bremen zur LieSaSo getroffen und wir sind dann nach Thedinghausen geradelt und haben gemeinsam im Restaurant mit den Radlern der Sonnenwende-Tour 2019 zu Mittag gegessen. Ein schöner Abschluss, denn so konnte ich noch erfahren, wie die restlichen Tage dieser Tour verlaufen sind. Die nächste Tour 2020 ist schon geplant. Dann auf ein neues Abenteuer, freue mich schon drauf....

haberstock
mobility gmbh

Sicher,
wartungsarm,
komfortabel.



Schlumpf Tretlagergetriebe

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

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



by haberstock mobility.
Jetzt erleben

www.haberstock-mobility.com
www.schlumpfdrive.com
www.advancedbeltdrive.com

◀↔provisorisch Future Bike Schweiz HPV Deutschland Tandemclub Allgemein

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

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

23. - 25. Aug. 2019 — Velocepiade im Taunus

Die 22. Velocepiade findet im Freilichtmuseum Hessenpark statt - www.historische-fahrraeder.de/events/velocepiade-2019/

25. Aug. 2019 — Tandemclub-Ausfahrt ↔

Marc & Christine Schneider

31. Aug. 2019 — Bergzeitfahren Wildberg

www.hvp.org

01. Sep. 2019 — Bahnrennen Öschelbronn

www.hvp.org

4. - 7. Sep. 2019 — EUROBIKE mit Velomobilschau

www.ld-vlg.de - wieder mit einem Endverbrauchertag -

6. - 8. Sep. 2019 — Sternfahrt zum Mittelpunkt von Schl.-Holst.

Campingplatz Nortorf - Gasthof Ritzebüttel, Infos & Kontakt: info@hvp.org

14. - 15. Sep. 2019 — Velo Classico

Fahrrad-Kultur-Event u.a. auf Schloß Ludwingslust - www.veloclassico.de

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@hvp.org

5. Okt. 2019 — #schokofahrt - Verladen der Schoki in Amsterdam

Info: <https://schokofahrt.de> bzw. premier@hvp.org

15. - 17. Nov. 2019 — HPV-Ideenschmiede

Aktiventreff in Nienburg - Info: www.hvp.org - Kontakt: premier@hvp.org

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

Bauftragter Rekorde

rekorde@hpv.org

Bauftragter WHPVA

info@hpv.org

Boote – Human Powered Boats

Bauftragter 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

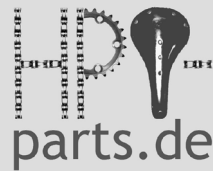
Kleinanzeigen

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:



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

