

# Info Bull 210

Dezember 2019

## 40 Jahre Leitra



- 25 Jahre Räderwerk
- Umfrage Winterradeln

- Sociable Quad Eigenbau
- Herbsttour Future Bike

- Korfutour per Velomobil
- Flevobike

Das Liegerad.  
**Toxy**<sup>®</sup>  
www.toxy.de



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

**Trimobil**<sub>net</sub>  
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

**ADFC-DACHGEBER 2018/2019**

Der ADFC-Dachgeber ist ein privates, nicht kommerzielles Projekt. Es basiert auf dem Gegenseitigkeitsprinzip: Wer Mitglied erklärt sich bereit, Radler auf Tour nach Möglichkeit und auf Anfrage für eine Nacht bei sich unterzubringen. Im Gegenzug darf er auf seinen Radtouren kostenfrei bei anderen Dachgebern nächtigen. Auch Mitglieder des HPV Deutschland können dem Dachgeber beitreten und sind wie ADFC-Vollmitglieder mit 10 Euro/Jahr dabei (sonst 15 Euro). Sie erhalten dafür das jeweils aktuelle Verzeichnis mit derzeit über 3.200 Adressen in Deutschland und einigen Ländern der Welt. - Bei der Anmeldung bitte die HPV-Mitgliedsnummer angeben.

Mehr Infos unter: ADFC Dachgeber-Wolfgang Reiche; Manteuffelstr. 60 in 28203 Bremen sowie [www.dachgeber.de](http://www.dachgeber.de)

## Editorial

4 Utrecht in aller Munde

## Kultur

18 40 Jahre Leitra - Teil 3

28 25 Jahre Räderwerk

38 Flevobike

## Reise

12 Herbsttour Alpe d'Huez

32 Velomob Zürichsee

34 Mit dem Velomobil ans Treffen in Rapperswil

42 Auf drei Rädern nach Korfu

## Technik

24 Sociable Quad Eigenbau von Edgar Löhr

## Service

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

6 Ideenschmiede - die Ergebnisse

22 Einladung zur Future Bike Generalversammlung

23 Umfrage zum Winterradeln

36 Leserbrief

46 Namensänderung HPV Deutschland: Reaktionen

50 Termine

51 Wer macht was?

52 Impressum

**Titelfoto:** Goodiepedal Leitra - © Carl Georg Rasmussen



**25 Jahre Räderwerk - Seite 18**

## Was bleibt - was ändert sich

Text: Wolfgang Wiese

Als erstes die Meldung: der HPV heißt auch weiterhin **AHPV!**

Meinem Antrag zur Namensänderung und dem Aufruf, dazu Meinungen abzugeben, ist nur etwa 1 Prozent der Mitglieder nachgekommen. Herzlichen Dank an alle, die sich, allerdings mehrheitlich mit einer ablehnenden Haltung, geäußert haben! Die Leserbriefe dazu findet Ihr ab Seite 46. Auch wenn sich meine Meinung zu dem Thema nicht geändert hat, kann ich mit dem Ergebnis gut leben und ich bereue auch nicht, diesen Antrag gestellt zu haben. Wenn ich den Versuch nicht gestartet hätte, hätte ich mich ewig geärgert.

Richtig gefreut habe ich mich vor ein paar Tagen über eine zweite E-Mail von Michael Hofmann, einem der Leserbriefschreiber. Michael hat angefragt, ob er nicht seine verschiedenen «Human Powered Vehicles» (Elliptigos, Kickbikes, Bockerl, Fatbike) mal vorstellen könnte. Vielleicht ist das ja eine konsequente Bereicherung unseres Vereinslebens, in dem die Liegeräder doch sehr dominieren. Fluggeräte gibt es, soweit ich weiß, gar keine, die Bootszene ist zurzeit auch sehr schwach vertreten. Ich fände den Blick über den Tellerrand auf jeden Fall spannend.

In die vielen Reiseberichte, besonders aus der Schweiz, habe ich schon einen Blick werfen können. Dabei kam mir die Idee, dass man diese Be-



richte zukünftig vielleicht noch durch einen Kartenausschnitt ergänzen könnte.

Morgen geht es los, bei Jochen Franke in Buchholz, mit der «Ideenschmiede», und die neuen Ideen und Veränderungen, den Verein betreffend, findet Ihr ab Seite 6, vom Druck noch warm!



### 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](mailto: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](http://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](mailto:shop@futurebike.ch).



**NEU Futurebike Bilderdienst/Digitalarchiv**

**Bilder von Futurebike-Events**

**Anfragen und Einsendungen an [media@futurebike.ch](mailto:media@futurebike.ch)**

## Ergebnisse der Ideenschmiede

Vom 15. und 17.11.2019 trafen sich in den Seminarräumen der «Alten Schule» in Buchholz-Vorwerk (bei Barbara und Jochen Franke) insgesamt 19 Teilnehmerinnen & Teilnehmer. Es wurden zu vier Themenfeldern (Darstellung & Internet, Profil & Wert des Vereins, Veranstaltungen & Rennen sowie Workshops) Vorschläge erörtert, die dazu beitragen sollen, die Bekanntheit, Attraktivität und Wirksamkeit des HPV-Vereins zu stärken.

Alle MitgliederInnen des Vereins werden gebeten, ihre Einschätzungen zu den vorgestellten Arbeitsfeldern zu äußern, diese zu priorisieren, selbst Vorschläge einzureichen, Informationen beizutragen oder ihre Hilfe bei der Umsetzung bestimmter Punkte anzubieten.

Rückmeldungen bitte an [redakteur@hvp.org](mailto:redakteur@hvp.org).

### 1 | Darstellung & Internet

- Für die leichtere und aktuelle Kommunikation zwischen den Mitgliedern sollte ein Liegeradforum eingerichtet werden. Zu Einträgen sollten nur (registrierte) Mitglieder berechtigt, aber eine allgemeine Ansicht möglich sein. Beiträge sollten mit dem Klarnamen der Autorinnen & Autoren erscheinen. Eine einmalige Registrierung zur Teilnahme könnte z. B. automatisch erfolgen (Mitgliedsnummer und Geburtsdatum) oder die Vergabe eines Passworts per Email. Die

Einteilung des Forums wurde vorgeschlagen, sobald sich eine Häufung von Beiträgen zu bestimmten Themen abzeichnet. Rubriken könnten beispielsweise sein: Technik, Politik, Menschen, Veranstaltungen (regional, national, international), «Lobbyarbeit», HPV Markt und Bücher. Es wird (mindestens) eine Person gesucht, die das Forum betreut. Natürlich müssen auch die technischen Voraussetzungen geschaffen und die Verfügbarkeit bekannt gemacht werden.

- Der HPV-Verein und seine Aktivitäten sollten im Internet leichter gefunden werden. Wird z.B. der Suchbegriff «Liegerad» verwendet, erscheint der HPV-Verein bei einschlägigen Suchmaschinen nicht auf den vorderen Seiten. Auch waren aktuelle Veranstaltungen, wie etwa die Ideenschmiede selbst, nicht auffindbar. Die Homepage des Vereins sollte daher häufiger aktualisiert werden. Zudem können Struktur und Inhalte verbessert werden; ein umfassendes «Aufräumen» ist zu erwägen. Mehr Karten- und Bildmaterial könnten den Inhalt aufwerten. Die Seiten sollten auch mit Mobiltelefonen gut nutzbar sein. Ein geschützter Bereich nur für Mitglieder (z.B. mit Informationen zu anderen Mitgliedern) ist wünschenswert. Die HPV Hersteller-Liste ist zu überarbeiten; darin sollten Sponsoren hervorgehoben werden (z.B. durch Link auf die Firmen-Homepages). Ein aktueller Veranstaltungskalender nach dem Vorbild des [ligfiets.net](http://ligfiets.net) ist anzustreben; dieser sollte auch Einträge zu Veranstaltungen in Nachbarländern anzeigen oder verlinken. Zur



besseren Einbindung der «Szene» sollten HPV Mitglieder ihre Beiträge, Bilder, Filme zum Upload anbieten können. Es werden Personen gesucht, um die Anpassung und regelmäßige Pflege der Homepage vorzunehmen.

- Der HPV-Verein sollte auch auf Facebook, Twitter, Instagram etc. zu finden sein.

- Der Wikipedia-Eintrag zum HPV-Verein sollte ergänzt (z. B. Bildmaterial) und erneuert werden.

- Die Aktivitäten regionaler Stammtische und Gruppen mit Affinität zu unseren eigenen Zielen (auch wenn sie nicht (nur) aus HPV-Vereinsmitgliedern bestehen) sollen kontaktiert und mit deren Einverständnis erfasst, ggf. publiziert und vernetzt werden. Nach Vereinbarung sollen regionale Gruppen auch auf der HPV-Homepage vorgestellt werden.

- Flyer mit allgemeinen Informationen zum HPV-Verein sollen von Mitgliedern an geeigneten Stellen (Geschäften, Veranstaltungen etc.) ausgelegt werden.

- Das Info Bull Magazin sollte auf der Homepage weitgehend für die Allgemeinheit verfügbar sein: Alle digital bestehenden Ausgaben, die älter sind als 12 Monate und die Frontseiten/Inhaltsangaben der neueren Editionen. Bei den in vollem Umfang angebotenen Ausgaben sollten die einzelnen PDF-Inhalte über das Inhaltsverzeichnis verlinkt sein.

## 2 | Profil und Wert

- Wissenstransfer unter Mitgliedern, Erfahrungsberichte, «Kaufberatung»

- Einfluss auf Stadtplanung: Fahrradstationen sollen auch für Liegeräder, Velomobile, Lastenräder geeignet sein.

- Möglichkeit der Versicherung von Touren und Veranstaltungen

- Das verkehrspolitische Engagement sollte intensiver dargestellt werden: Was tun wir grade, was fordern wir generell, was haben wir erreicht?

- Das Wir-Gefühl soll trotz abweichender individueller Schwerpunkte der Interessen gestärkt werden.

- Sind regelmäßige organisatorische/programmatische Treffen von HPV-Mitgliedern (auch über die MVV in Germersheim hinaus) sinnvoll? Eventuell können für das Abhalten solcher Meetings Sponsoren geworben werden.

- Recherche: Gibt es derzeit an deutschen Universitäten HPV-Projekte? Können wir diese unterstützen/nutzen?

- Zur Identifikation mit dem HPV-Verein könnten sogenannte «Steckbriefe» zu Personen und ihren Rädern dienen (in Form einer von

verschiedenen HPV Mitgliedern selbst verfassten Beitrags-Serie im IB und anschließender Wiedergabe auf der Homepage (intern oder allgemein)).

## 3 | Veranstaltungen & Rennen

- Rennveranstaltungen sollten mit Treffen kombiniert werden; also gerne über mehr als einen Tag oder nur für ein paar Stunden geplant werden. Dies dient dem Austausch und der Geselligkeit; eventuell werden dadurch auch «außenstehende» Personen leichter aufmerksam.

- Eine Wiederbelebung DEKRA-Ring Rekordfahrten soll versucht werden. Teil dieser Veranstaltungen sollte möglichst ein Stundenrennen im Vorfeld sein. So wird einem größeren Kreis von HPV-Aktiven ein sportliches Event geboten. Die hierfür anreisenden sind vermutlich auch bereit, für die anschließenden Rekordfahrten Dienste zu übernehmen.

- Es sollten weitere Ausdauer-Rennen auf geeigneten, geschützten Rundkursen angeboten werden. Da deren Zahl in Deutschland begrenzt scheint, eventuell in Kooperation mit dem NVHPV(?). Diese Fahrten sollten nicht der Rekordjagd dienen; daher ggf. Begrenzung auf bestimmte Fahrzeugklassen (UV, TV etc.).

- Als Occasion in D wurde der kleine Fläming Skate Jüterbog Ring (ein kurvenreicher 600m Kurs). Gesucht wird eine Person, die dieses Gelände eruiert und dort für den HPV Verein eine Veranstaltung vorbereitet.

- Zudem werden alle Mitglieder aufgerufen, weitere potentielle Kurse oder Ortschaften für HPV-Veranstaltungen in diversen Regionen in D zu benennen / zu ergründen.

- Um Planungs-Neulingen die Organisation zu erleichtern, soll eine Checkliste für die Vorbereitung und Planung von Veranstaltungen erstellt werden. Ggf. ist auch ein Kreis von erfahrenen Mitgliedern zu benennen, der bei bestimmten Planungsabschnitten helfen kann.

- Alle Renntermine (auch in Vorbereitung/Planung) – einschließlich der Angebote der Nachbarländer – sollten auf der Homepage gelistet werden.

- Nach niederländischem Vorbild wird die Einführung einer Klasse «SB» vorgeschlagen (= Serienbikes). Diese umfasst neben Serien-Liegerädern auch Uprights. Ein breiteres Interesse soll dadurch erreicht werden.

- Ebenfalls nach niederländischem Vorbild sollen Oster- und Herbsttreffen mit geselligem Schwerpunkt und Ausfahrten ohne sportlichen Anspruch angeboten werden. Es wird aufgerufen, Planungs-Teams und Orte zu benennen, um solche Treffen mit hinreichendem Vorlauf zuverlässig anbieten zu können.

- Vorschläge zu möglichen Sponsoren (Firmen auch aus der Nicht-HPV-Wirtschaft) sind willkommen.

## 4 | Workshops

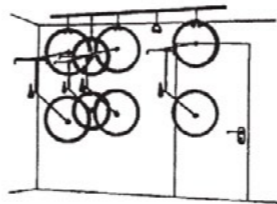
- Workshops zu Technik und Eigenbau-Projekten sollen gefördert und häufiger angeboten werden (Satzung!):
  - Workshop zum Bau von Laufrädern und Werkzeug dafür (1 Wochenende)
  - Workshop zum Bau eines Anhängers (1 Wochenende)
  - Workshop zum Bau eines Kurzliegers (Rohling an 1 WE möglich)
  - Workshop zum Bau eines Rollers (1 Wochenende). Ziel ist jeweils der Bau eines sauber gearbeiteten, fahrbereiten Fahrzeugs bzw. nutzbaren Produkts. Prinzip ist, mit wenig Geld aber eigener Fertigkeit gute Manufaktur-Bauwerke zu erstellen.
  - Erlebnis-Seminare zum Upcycling
  - Workshop zum Design und Bau von Lastenrädern (ebenfalls aufwendiger)
  - Workshop zum Bau eines Trikes (viele Baustunden, höheres Engagement gefordert)
- Seminare zum Faltradbau und experimentellen Fahrzeugbau sind wünschenswert.
- Seminare sollten im IB und auf der Homepage beworben werden.
- Wer Kenntnisse über HPV-Aktivitäten an Universitäten hat (Mobilität, Technik, Inklusion etc.), soll diese bitte mitteilen.

Die Ideenschmiede war geprägt von aktiver Mitarbeit in allen Bereichen. Am Abschlusstag haben sich noch für jedes Themenfeld Teilnehmerinnen und Teilnehmer bereiterklärt, dieses vorerst oder längerfristig mit Hilfe des Vorstandes weiter zu entwickeln.

Die Teilnehmerinnen/Teilnehmer und der HPV-Verein bedanken sich beim Vorstand für die Organisation bei den Gastgebern Barbara und Jochen Franke und dem Küchenmeister Fidi Tscheschel die köstliche Verpflegung.



## 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



**Tretlagerantrieb**  
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**

## Herbsttour Alpe d'Huez

Text, Fotos: Michael Ammann

**Die diesjährige Tour des Future Bike führte in einer Schlaufe von Genf über die legendäre Alpe d'Huez und den Col d'Izoard in Frankreich, nach Santuario di Oropa in Italien und zurück nach Bellinzona. Ein Freund führte uns durch die französischen Berge, wir kreuzten Wege, die wir vor Jahren schon einmal befahren hatten, und lernten die Tücken moderner Reifen kennen.**

Im wilden Zickzack verlassen wir Genf und landen zur allgemeinen Begeisterung auf einer Schotterstraße inmitten von Weinreben, die uns über die Grüne Grenze nach Frankreich führt. Mittagessen gibt es nach einem längeren flachen Anstieg auf dem Sonnenplätzchen vor einer Bäckerei. Danach führt uns die Straße in einer langen rasanten Abfahrt Richtung Süden. Später folgen wir dem Lac du Bourget. Irgendwo zwischen Felswand, Bahntrasse und See ist noch Platz für die Straße. Nachdem wir durch Aix-les-Bains geirrt sind und unser Hotel endlich gefunden haben, treffen wir uns zum Apero. Die offerierten Erdnüsse sind razz fazz weg. Es wird Zeit unseren Hunger zu stillen. Trotz angenehmen 20° entschei-

den sich Andi und Charly für ein Savoyisches Fondue.

Nach dem Frühstück kommen wir nicht weit, ein Platter bei Charly zwingt uns zum Anhalten. In Chambéry gibt es Kaffee, dann trennen wir uns auf. Die eine Hälfte fährt gemütlich im Tal der Isère entlang. Die anderen suchen die Herausforderung in einem kleinen Hochtal. Es geht durch Wälder, kleine Dörfer und ausgestorbene kleine Skiorte. Wir kämpfen uns über die Pässe Col du Granier, den Col du Cucheron, den Col de Porte, dann folgen der Col de Palaquit und der Col de Vence. Sandro holt sich auf den letzten beiden Pässen den Bergpreis. Ich kann wenigstens noch Charly in Schach halten. Dieser hat dann nochmals einen Platten und so warten wir im Wald und sinnieren darüber, warum das Laub noch immer grün ist. In Grenoble gibt es Apero. Elisabeth ist mit dem Zug nachgereist und so gehen wir gemeinsam Abendessen.

Das Unwetter, welches in der Nacht über uns weggezogen ist und unsere Schlafzimmer «geflutet» hat, ist weitergezogen. Am Bahnhof treffen wir auf Marc. Er wird uns die nächsten zwei Tage begleiten. Und so führt er uns bei strahlendem Sonnenschein aus der nicht enden wollenden Stadt. Wir versuchen beim Château de Vizille die Hauptstraße zu umfahren und so landen wir hinter der Schlossmauer auf einem Waldweg mit etlichen Wasserpfützen, die umfahren werden wollen. Wieder auf der Hauptstraße wird das Tal enger, die Straße steigt mit wenigen Prozenten an. Dann kurz vor Mittag hat Charly nochmals ein Platten. »Der Nachmittag ist frei! Wir treffen uns erst zum Abendessen wieder« verkündet Sandro. Was er uns verschweigt: Das Abendessen gibt es auf der 1.000 m höher gelegenen Alpe d'Huez. 21 Kehren mit durchschnittlich 7.9 Prozent gilt es zu bewältigen. Marc zieht bereits in der ersten Kehre davon. Unten im Tal ist es heiß vor den Felswänden. Mit zunehmender Höhe wird es empfindlich kühl. Vor dem Hotel treffen wir wieder auf Marc, der bereits geduscht ist und



Auf dem Weg nach Aix-les-Bains

Andi, Dagmar, Luzia, Elisabeth, Sandro, Marc, Charly, Rosemarie, Heinz & Michi [v.l.n.r.]



sich etwas zu trinken gönnt. Wir setzen uns dazu, etwas später kommt die zweite Hälfte der Gruppe. Mit dem Sonnenuntergang wird es still im Ort. Außer unserer Bleibe und einem einzigen Restaurant ist alles zu.

Morgenrot weckt uns. Doch bevor wir Richtung Col de Sarenne losfahren, ist der Himmel bedeckt. Kaum in der Abfahrt hat Charly einen Platten. Ab dem Stausee geht es stetig ansteigend hoch. Nach einer kurzen Pause zieht Marc wieder davon, erst sehr viel später werde ich ihn wieder sehen. Am Col de Lautaret hole ich mir eine Tarte Myrtille, esse im Stehen und ziehe gleich weiter Richtung Col du Galibier. Die anderen bleiben im Restaurant. Mir bläst der Wind kalten Regen ins Gesicht. Es sind noch 600 Höhenmeter. Als die Passhöhe in Sichtweite ist, kommt mir Marc vom Pass her

entgegen. Er ist durchnässt, die entblößten Arme zeigen Hühnerhaut. Er rast ins Tal - ich fahre hoch. Der Regen nimmt zu und noch bevor ich die Passhöhe erreiche, bin ich durchnässt. Kalt habe ich jetzt noch nicht - dafür ist es trotz 6° zu steil. Es reicht für ein Passfoto im strömenden Regen. Die grauen Wolken drücken sich den Hang hoch und verwehren den Blick ins Tal. Zurück im Restaurant, gibt es Gratulationen und eine heiße Schokolade. Dann geht es weiter nach Briançon. Kaum losgefahren hat Andi einen Platten und da ich der Letzte bin, stehe ich da und friere, während er versucht einen Tubeless Reifen dicht zu kriegen. Charly hat... Im Hotel verbringe ich die Zeit damit, die Kleider für den nächsten Tag zu trocknen.

Die Wolken verziehen sich langsam, das Wetter wird besser. Kalt ist es

noch immer. Auf der Hauptstraße geht es talwärts. Sehr viel Verkehr und viele Lastwagen machen es nicht schöner. Charly hat wieder Platten. Vielleicht war es noch einer mehr. Wir zählen nicht mehr. In einer Bar machen wir stopp. Es dauert eine Weile, bis alle wieder da sind. Nicht viel weiter, aber doch schon im Schlussanstieg, picknicken wir. Es gibt viel lokale Leckereien, Brot, Trauben und für jeden einen Becher Wein. Zum Dessert gibt es französische Nusstorte mit Honig. Noch sind 20 km mit einigen Höhenmetern zu bewältigen. Das Tal wird wieder enger, der Verkehr wird weniger. Der Asphalt ist rau. Das Velo will nicht rollen. Vielleicht sind die Beine auch langsam müde. Eine gute Stunde später biegen wir ab auf die Rue Col d'Izoard. Von nun an zeigt wieder eine Tafel, wie viele Kilometer und Steigungsprozente uns bis zum Gipfel erwarten. In Arvieux kaufe ich in einem Laden etwas zu trinken. Die ältere Dame an der Kasse ist

überrascht. Sie bewundert unsere «Courage» und freut sich, wie lautlos wir durch das hübsche Bergdorf gleiten. Fahrradfahren hat sie nie gelernt und lehnt ein Probesitzen lächelnd ab. Wir fahren weiter und erreichen unser Tagesziel. Zum Abendessen gibt es: Salat mit Teigtaschen, Ente mit Peperoni und Kartoffeln. Zum Dessert Creme Catalan und ein Cineppi zum Verdauen.

Es gibt ein großes Frühstück mit selbstgemachten Crêpe und Joghurt, frisch gepresstem Orangen- und Apfelsaft. Wenn nicht die 10%-Steigung gleich vor dem Haus losgehen würde, könnte man sich wieder einmal den Bauch so richtig voll schlagen... In den ersten Sonnenstrahlen fahren wir auf der feuchten Straße los. Einzelne Wolken hängen noch an den Felswänden. Ein Traumtag. Die Straße windet sich durch den Föhrenwald.



Michi auf dem Col du Galibier



Elisabeth und Andi in Arvieux





Col d'Izoard:  
Heinz, Luzia,  
Rosmarie, Tim,  
Sandro - Bild  
aus 2012

Immer wieder kann man zurück ins Tal blicken. Wir erreichen «Casse Deserte», eine Steinwüste zwischen den Felswänden. Am Ende kann man die Passhöhe erahnen. 2012 ist der Future Bike schon einmal den Col d'Izoard angefahren, vom Col de l'Echelle kommend. Heute fahren wir die entgegengesetzte Route. In der Abfahrt stürzt Charly. Auslöser war ein weiterer Platter. Ich sponsere ihm meinen Ersatzschlauch und ziehe oder besser gesagt würgte den Reifen erst von, dann wieder auf die Felge. Tubeless-Ready-Reifen sind ein wahrer Segen. Vor dem Tor zur Oberstadt von Briançon gibt es Mittagessen. Danach nehmen wir den Anstieg zum Col de l'Echelle in Angriff. Zuerst durch eine Talebene, dann leicht ansteigend das Tal hoch, bevor die letzten Kilometer durch den Wald mit ein paar steileren Abschnitten aufwarten. Sprintend kämpfen auf der Passhöhe Elisabeth und Charly um einen der hinteren Plätze. Noch ein kurzer Anstieg, eine Rechtskurve, dann ist der Blick frei ins Tal. Unter uns schlängelt

sich die Straße in mehreren Serpentin ins Tal. Bis zu unserem Tagesziel in Susa geht es (fast) nur noch bergab. Erwähnen muss man unbedingt die Velo-Tiefgarage des Hotels: Parkettboden, Werkzeug, Waschecke und Videoüberwachung live in die Lobby.

Im Nebel rollen wir weiter Richtung Turin. Nach 30 km trennen wir uns. Die meisten fahren flach und wuseln sich durch die Vororte von Turin. Sandro und ich fahren über den Col de Lys. In einer Bar gesellen wir uns zu den Pensionären und teilen uns ein Panini. Dann geht es weiter. Die Häuser werden weniger, der Wald nimmt überhand. Durch dunkles Grün geht es hoch. Schriften auf der Straße zeugen von den Heldentaten der Fahrer am Giro d'Italia. Der Pass ist erreicht. Von nun an geht es in wilden Kurven wieder hinunter. Die Straße ist teils super schlecht, dann wieder feinsten Asphalt. Es geht durch Kastanienwälder, entlang an Bergweiden und durch kleine Dörfer. Weit ist es nicht mehr und so fahren wir auf der Autostrada Vollgas auf Ivrea zu. Nur in den Tunneln besteht Fahrverbot für Fahrräder. Alternativen gibt es keine und so werden diese kurzerhand ignoriert. Noch ein kurzer Halt zum Zeitvertreib, dann die letzten Kilometer durch die Stadt des Schreibmaschinen- und Computerherstellers Olivetti zum Hotel. Nicht viel später treffen die Flachfahrer ein. Die Distanz war etwa gleich. Aber das Gewusel um Turin macht auch müde. Die Bergstrecke war wohl die bessere Wahl. Unser Hotel ist außerhalb und so wird kurzerhand Pizza beim Kurier geordert. Dafür ist der Weg ins Bett nicht mehr weit.

Kaum haben wir Ivrea verlassen, geht es in mehreren Serpentin einen kleinen Pass hoch. Wir werden von etlichen Rennradfahrern überholt. Sie staunen, schmunzeln und stellen Fragen. Ob unserer Routenwahl herrscht große Skepsis - es sei sehr steil. Ich versichere, dass dies für uns nach den bisher gefahrenen Pässen kein größeres Problem darstellt. Wieder gibt es zwei Routen: Flach und direkt oder anspruchsvoll mit Aussicht. Heute sind



Abfahrt von der  
Galleria Rosazza

wir zu fünft, die den Anstieg zu Santuario di Oropa in Angriff nehmen. Für Sightseeing haben wir keine Zeit. Der nächste Anstieg wartet gleich hinter der Wallfahrtsstätte. Wieder Serpentin, wieder durch den Wald. Nur zwischendurch etwas Ausblick in die Wolken. Erst beim Tunnelportal von Rosazza haben wir es geschafft. Zwei Steinplattenreihen bilden die Fahrspur, daneben Kies oder Schlaglöcher, Beleuchtung gibt es nicht. Ich kann gerade noch meinen Vordermann erkennen und hoffe darauf, dass er weiß, wo er fährt. Wieder Serpentin. Diesmal in die richtige Richtung. Talwärts macht das richtig Freude. Für Charly leider nicht lange, er hat wieder einen Plattfuß. Zumindest vermuten wir das, als wir unten im Tal vor dem nächsten Anstieg warten. Nur schon der Name lässt Großes

erwarten «Strada Statale 232 Panoramica Zegna». Die Straße windet sich entlang eines Grates, doch die Wolken lassen nur gelegentlich den Blick frei ins Tal. Es ist kühl und so langsam sind wir spät dran, als wir nach einem weiteren langen Anstieg wieder in der Abfahrt sind. Unten im Tal sehen wir zu, dass wir den nächsten Etappenort erreichen. Erst als es dunkel ist, erreichen wir Borgomanero. Die Flachfahrer hatten schon zweimal Aperos. Nochmals ein leckeres italienisches Essen und eine letzte Gelati, dann ist Nachtruhe.

Nun trennen sich unsere Wege. Heinz und Rosmarie fahren nach Domodossola. Dagmar und Sandro fahren gemütlich Richtung Bellinzona. Der Rest braucht ewig, um los zu kommen, schlägt dann aber ein so schnelles Tempo an, dass ich kaum mehr folgen kann. Es ist Sonntagmorgen, alles in grau gehüllt und der Verkehr ist so dicht, als wäre Feierabend am Freitag in Zürich. Wo die alle hinwollen? Es geht

entlang des Lago d'Orta. Weiter nach Vercelli und dann schlängeln wir uns entlang des Comersees nach Norden. Ein letzter Caffè in Verbania. Noch eine leckere Lasagne in Canobio. Dann passieren wir die Grenze, passieren Ascona und nehmen schließlich den Zug in Locarno.

Gefahren sind wir in den neun Tagen 793 Kilometer, 13 Pässe mit 13.240 Höhenmeter und Charly hatte rekordverdächtige, wenn wir richtig gezählt haben, 14 platte Reifen.

## 40 Jahre Leitra – Teil 3

Text, Fotos: Carl Georg Rasmussen - Redaktion: Andreas Pooch

**In Teil 3 der Leitra-Serien beleuchtet Carl Georg Rasmussen die weitere Verbreitung der Velomobil-Idee, die Rolle von gemeinsamen Touren und von Stipendium-Projekten.**



Eurotour - Start in Leer mit Begrüßung durch den Bürgermeister (weißes Hemd)

### Velomobile-Eurotours

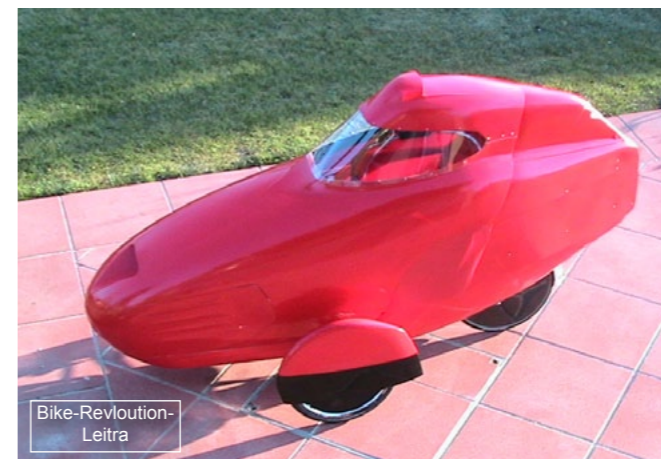
In den letzten 20 Jahren ist das Interesse für Velomobile - besonders für sportliche Anwendungen - stark gestiegen. Geschwindigkeit wurde Leitmotiv, imponierende Rekorde wurden erreicht. Hunderte von neuen Designprojekten sind zustande gekommen, auch solche, in denen das Velomobil als praktisches Verkehrsmittel im Fokus ist.

Mein Interesse war in erster Stelle die Anwendung als Autoersatz, auch für längere Reisen. Deshalb habe ich lange Campingtouren durch Skandinavien, Deutschland, die Schweiz und England organisiert. Meistens mit fünf bis zehn Teilnehmern. Die Herausforderung waren immer, lange Strecken unabhängig zu meistern, das bedeutet, ohne Begleitwagen für Gepäck und Ausstattung.

Die Ambitionen sind ständig gestiegen, und in 2011 hat Josef Janning die erste Velomobiletour quer durch die USA, die ROAM, organisiert. Es hat viel Aufmerksamkeit gebracht. Im folgenden Jahr wurde geplant, die Amerikaner auf einer ähnlichen Tour «Cross Europe» einzuladen. Heike Bunte hat sehr aktiv die Tour unterstützt, sie hat sogar einen Schiffstransport für die amerikanischen Velomobile gesichert, aber leider haben sich zu wenige Teilnehmer angemeldet. Ich habe dann einen «Plan B» vorgeschlagen: 2013 ging es los mit der ersten Velomobile-Eurotour durch Deutschland, Holland, Belgien, Frankreich, Luxemburg, mit Start und Ziel in Leer.

Da waren Teilnehmer aus Norwegen, Dänemark, Deutschland, Holland, Belgien, UK und eine Frau aus Seattle, USA. Nur die Hälfte von den 15 Teilnehmern haben die 2.000 km geschafft, weil es in diesem Sommer extrem warm war (bis 35° C), nicht alle Velomobile hatten eine gute Belüftung.

Schon 2014 gab es wieder Langstrecken-Touren mit Velomobilen: Die Oslo - Berlin Eurotour und die Ostsee - Baltikum Runde, nun gibt es fast jedes Jahr internationale Gruppentouren. Tourismus mit Velomobil oder Fahrrad, statt mit dem Auto, hat viele Vorteile. Man hat mehr Zugänglichkeit, weniger Ärger mit Stau, bekommt ganz automatisch Bewegung und kann viel besser gutes Essen und Getränke genießen.



Bike-Revolution-Leitra



Bike-Revolution-Leitra

### EU-Entrepreneur-Preis

In Brüssel hat man lange überlegt, wie man in Europa mehr junge Unternehmer gewinnen kann. Es resultierte in einem zwischenzeitlich 10 Jahre alten Programm: «ERASMUS for young entrepreneurs». Die Idee ist: Man lädt junge Leute mit Initiative und Ideen ein, bei einer Firma, drei bis sechs Monate das Unternehmen in der Praxis kennenzulernen. Gleichzeitig bietet die EU ein ERASMUS-Stipendium für die Studienzeit an. Voraussetzung ist, dass die Firma sich nicht in dem Land befindet, wo der hoffnungsvolle Unternehmerkeim zuhause ist, sondern in einem anderen EU-Land. Die Stipendien wurden sofort nachgefragt. Ein Designer, Sylvain aus Auvergne in Frankreich, hat eine Anfrage an die Firma Leitra DK Aps geschickt. Wir haben uns früher auf der SPEZI getroffen. Er möchte gerne Velomobile in Frankreich bauen/verkaufen. Nach sechs Monaten in Dänemark hat er die Firma Velovergne gegründet. Später (2013)

hat die Kommission einen Wettbewerb unter den ERASMUS-Projekten ausgeschrieben, und Sylvain (als young entrepreneur) und ich (als host entrepreneur) haben in Brüssel einen Preis gewonnen.

Auch zwei junge Ingenieure aus Tarpes (Südfrankreich) und Garda (Norditalien), waren ERASMUS Stipendiaten bei Leitra in Dänemark. Dazu kam mehrere Gruppen von Ingenieurstudenten aus Frankreich und Deutschland auf «Internships» (Praktikum). So hat die kleine Firma Leitra sich als Ausbildungsinstitution entwickelt.

Auch die Rolle als Investor in anderen Firmen habe ich ausprobiert, allerdings mit weniger Erfolg. Die Firma Leitra Deutschland GmbH mit Sitz in Bielefeld übernahm in 1999 das Geschäft für Deutschland, und der

Geschäftsführer Tobias Enke wollte auch die Leitra Velomobile in Deutschland herstellen lassen, hat aber keine kompetenten Hersteller gefunden. 12 Jahre später hat die Firma aufgegeben und MIKUS in Lorch hat die Vertretung übernommen.

In der Schweiz war eine neue Firma AUTORK in Bern dabei, das kettenlose System (ein Serie Hybrid Antrieb), zu entwickeln. Ich fand das System interessant und habe investiert. AUTORK hat es leider nicht geschafft ein fertiges Produkt zu entwickeln. Die Investition war verloren, aber das Prinzip ist heute in Anwendung bei anderen Firmen (z.B. in Dänemark).

Ich habe früh eingesehen, dass Elektrounterstützung für Alltagsvelomobile eine aussichtsreiche Zukunft hat. Deshalb habe ich mich schon in 2005 als Vertreter für BionX in Dänemark engagiert, und die nächsten zehn Jahre wurden viele Leitra-Velomobile mit BionX Nabenmotor ausgestattet. Es war schön zu fahren, hat Recuperation, aber auch Sorgen gebracht, wenn es nicht funktionierte. Es war teuer, Motoren und Steuereinheiten für eine Reparatur nach Kanada zu schicken. Deshalb habe ich mit der Vertretung aufgehört und habe andere Hilfsmotoren benutzt, wie Cyclone, BAFANG, Schachner und Crystalyte. In 2018 ist die Firma BionX in Konkurs gegangen. Ein Hilfsmotor muss wirklich leicht reparierbar und zuverlässig sein.



## Geschäft oder/und Hobby

Es macht Spaß Velomobile zu konstruieren, herzustellen und zu fahren. Deshalb gibt es heute Tausende von Modellen. Die meisten verbleiben experimentelle Design-Projekte, auf Papier oder als Einzelstück. Nur wenige wurden in Serien produziert, Massenprodukt war keines. Die Herstellung ist noch viel Handarbeit und deshalb relativ teuer. Grundsätzlich gibt es zwei Velomobil-Konzepte: Ein 2-, 3- oder 4-rädiges Liegerad mit angebaute Haube oder einer selbsttragenden Karosserie, (ein Monocoque Typ, wie ein Miniauto). Die

Leitra gehört zu der ersten Gruppe. Man kann das Dreirad ohne Haube fahren, oder man kann es mit verschiedenen Haubenmodelle (Größe, Design, Spezifikation, Anwendung etc.) ausstatten.

Leute, die schon ein Liegedreirad haben, suchen dann und wann eine Haube für den Wetterschutz. So gibt es mehrere AnthroTech-Fahrer, die eine Leitra-Haube angebaute haben. Das geht, ist aber nicht immer so optimal. Für tiefe Liegeräder wie die SteinTrikes oder HP Velotechnik Scorpion geht es nicht. Man sitzt zu tief und verliert die Sicht. Deshalb haben wir die Wildcat Haube entwickelt. Sie ist flacher, sportlicher und lässt sich auf viele tiefe Liegedreiräder anpassen.

Es gibt viele individuelle Vorstellungen, was ein Velomobil ist und wofür man es verwenden kann. Deshalb bin ich oft bereit, die Leitra Werkstatt zu öffnen für Mitbau oder Modifikationen. Besonders deutsche Kunden

haben diese Möglichkeit oft benutzt. Es hat auch den großen Vorteil, dass sie das Fahrzeug dann gut kennen und die Wartung selber besorgen können. Viele sind weit über 100.000 km gefahren, einige sogar 200.000 – 300.000 km.

Die Motivation kann unterschiedlich sein, z.B. dass man kein Auto oder keinen Führerschein hat. Oft sind es Leute, die umweltbewusst sind und gerne zur Energiewende beitragen wollen. Speziell Künstler finden es interessant, alternative, nachhaltige Beförderungsmittel zu benutzen, hier bietet sich das Velomobil an. Der Musiker, Kunstmaler und Performancekünstler Goodiepal fuhr durch Skandinavien und das Baltikum, von den Färöer Inseln und Island über Norwegen, Schweden, Finnland und St. Petersburg bis Litauen mit der Leitra, ist unterwegs aufgetreten mit Musik und Vorträgen. Wieder zu Hause hat er die Leitra mit mythischen Figuren bemalt und das Velomobil an Statens Museum für Kunst verkauft. Da ist es nun permanent ausgestellt. Er hat sofort eine neue Leitra, mit Wildcat Haube, gekauft und ist nach England gefahren.

Es ist ein Vergnügen zu erleben, dass besonders einige junge Leute auf das Benzin-Auto verzichten und Pedal- oder Elektrofahrzeuge bevorzugen. Der Trend ist aber noch viel zu schwach, um spürbar positiv zu wirken. Auf einen echten Durchbruch warten wir noch. Man merkt einen Trend gegen mehr Zusammenarbeit unter den Herstellern, besonders in Deutschland und Holland. Auch die Leitra-Modelle werden nicht mehr nur in Dänemark gebaut, sondern auch bei Bike-Revolution in Österreich und die Wildcat Haube

bei Velovergne in Frankreich. Thomas Seide baut auch eigene Modelle wie die Leitra Avancee, Interceptor und Thunderstorm. Sein bestes Geschäft sind aber weiterhin die berühmten, vollgefederten Liegedreiräder.

Ein Überblick über die letzten 40 Jahre zeigt, dass ganz viele von den Leitra Velomobilen noch fahren. Einige haben mehrere Besitzer gehabt, eine deutsche Familie hat es bis zur dritten Generation gebracht. Der älteste noch lebende Leitra-Fahrer ist 95 Jahre alt, der jüngste 13 Jahre. Man kann mit dem Märchendichter ruhig sagen, «...und sie lebten vergnügt bis an ihr Ende».

Auf Wiedersehen in Germersheim im April 2020 auf dem Bike Revolution Stand!



## Einladung zur GV 2020 Verein Future Bike in Luzern

Unsere Generalversammlung findet am Sonntag, [2. Februar 2020](#) in Luzern statt. Beginn ist pünktlich um 10 Uhr, Ende vor dem Mittagessen 12 Uhr. Das Nachmittagsprogramm dauert bis etwa 16 Uhr.

### Traktanden

- Begrüssung, GV-Eröffnung
- Wahl ProtokollführerIn und Stimmzähler\*Innen
- Protokoll GV 2019, veröffentlicht im Info Bull
- Jahresberichte Präsident, Tandemclub, Racer-, Tourenaktivitäten, Mitgliederverwaltung, WHPVA, ECF
- Kassenbericht, Revisorenbericht, Déchargeerteilung
- Budget 2020, Festsetzung Jahresbeitrag
- Wahlen: 1 Ersatzmitglied Rechnungsrevision (für 3 Jahre, wird nächstes Jahr 2. Revisor, danach für 1 Jahr 1. Revisor )
- ECF - Umfrage zur Ausrichtung der ECF Aktivitäten in Zukunft ► siehe Artikel «Future Bike & European Cyclists Federation (ECF)» auf [www.futurebike.ch](#) - Bilden einer Arbeitsgruppe (Start ab sofort möglich, auch vor der GV) Kompetenzerteilung zur Beantwortung der ECF Umfrage an AG und Vorstand
- Mitteilungen : Liegeradbörse, ...
- Anträge : von Mitgliedern bis Sonntag, 19. Jan. 2020 an den Präsidenten, [praesident@futurebike.ch](mailto:praesident@futurebike.ch)
- Veranstaltungen Ausblick für 2020 (Speckwegtour, Maibummel, Rennen, Herbsttour, ...)
- Varia (von Mitgliedern vor Veranstaltungsbeginn an den Präsidenten)
- Abschluss der GV vor 12 Uhr

### Mittagessen

am Nachmittag : Filme, Fotos, Vorträge, Fahrzeuge, neue Ideen

Kommt alle an die GV. Der gemütliche Teil beim Mittagessen und am Nachmittag wird wie immer sehr unterhaltsam sein.

Adresse : Hofschule, St. Leodegarstr. 15,  
6006 Luzern

## Befragung zum Radfahren im Winter und zur Nutzung von Spikes



Es wird kalt, einige lassen das Rad stehen, andere fahren weiter. Einige Radfahrende ziehen Spikes auf, andere entscheiden sich dagegen. Darum geht es in dieser Befragung der TU Dresden:

<https://umfragen.psych.tu-dresden.de/sozsci/winterradeln/>

Die Befragung dauert ca. 15 Minuten. Sie richtet sich an alle Personen, die Alltagswege mit dem Rad zurücklegen, auch «Sommerradler\*innen».

© www.schwalbe.com | pd-f

## Sociable Quad Eigenbau

Text, Fotos: Edgar Löhr

Seit der Gründung bin ich Mitglied im HPV Deutschland und lese immer wieder gerne, was sich so tut im Bereich HPV. Da ich das Fahrzeugbasteln immer noch nicht lassen kann, ist die letzten drei Jahre ein neues Fahrzeug entstanden, das ich für meine Frau und mich gebaut habe. Eine Art doppelsitziges Lastenrad oder Sociable. Es ist ein Fahrzeug für ein gemütliches Miteinander und macht viel Spaß.

### Vorgeschichte

30 Jahre hing eine Zeichnung von einem kutschenähnlichen Fahrzeug an der Pinnwand meines Büros. Vier Räder und zwei Sitzplätze nebeneinander mit einer großen Ladebox über der Vorderachse und einem Pedelec-Hilfsantrieb. Weil andere Dinge Vorrang hatten, wurde es immer wieder zurückgestellt. Mit dem Aufkommen immer neuer Lastenradtypen



tion und die Fertigung der ersten 450 Arbeitsstunden in Werkstatt und Wohnzimmer war das Fahrzeug im September 2019 endlich fahrbereit und wurde, bezugnehmend auf die beliebten Nebeneinanderfahrräder in den 1890er-Jahren, «Sociable» getauft.

### Zielsetzung

Gemütliche, gemeinsame Radtouren in bequemer, kommunikationsfreundlicher und sicherer Sitzposition, mit Tretunterstützung und mit viel Gepäckraum. Außerdem soll der Transport von 2 kleinen Kindern möglich sein, in unserem Fall z.B. Enkel, die vielleicht einmal da sein werden. Aber

habe ich über eine elegantere und etwas aerodynamischere Formgebung der Ladebox nachgedacht und eine Lösung gefunden, die mit gebogenem Sperrholz oder auch mit Blechen machbar war. Ein kleines Modell war im 3-D-Drucker meines Sohnes schnell gedruckt. Diese etwas modernere und gefällige Form übertrug ich vor drei Jahren auf mein altes Fahrzeugprojekt, testete Form und Konzept wieder an einem 3-D-Druckmodell und startete nach positivem Feedback aus der Familie und von Bekannten die CAD-Konstruktion und die Fertigung der ersten 450 Arbeitsstunden in Werkstatt und Wohnzimmer war das Fahrzeug im September 2019 endlich fahrbereit und wurde, bezugnehmend auf die beliebten Nebeneinanderfahrräder in den 1890er-Jahren, «Sociable» getauft.



auch für Einkaufsfahrten, zum Wochenmarkt oder zu Flohmärkten, soll es eingesetzt werden.

### Fahrzeugdetails

Das Sociable ist, gemessen an seiner Transportleistung, sehr kompakt. Es ist mit 1,9 m Länge nur wenig länger als ein normales Fahrrad und mit knapp 1 m Breite prinzipiell fahrradwegtauglich.

Die Grundkonfiguration erinnert an das schweizerische Z.E.M., das leider keine Gepäckbox und keinen Pedelec-Antrieb hatte. Die Sitzflächen befinden sich 0,6 m über der Fahrbahn und man sitzt bei einer Tretlagerhöhe von



0,27 m recht aufrecht (Lehnenwinkel 15°). Die Tretlager sind verstellbar, doch wird die Größenanpassung in erster Linie durch die um 12 cm längs verstellbaren Sitzlehnen bewerkstelligt.

Das Fahrzeug besteht aus drei Hauptbaugruppen: dem Fahrwerk mit einem tragendem Rahmen aus Aluminiumprofilen, sowie der vorderen Ladebox und der hinteren Sitzkiste aus 2,5 bzw. 3,5 mm starkem Flugzeugsperholz. Die Ladebox hat im Boden ein Fach für den Akku und das Ladegerät, das von außen über eine Buchse mit einem Netzstromkabel verbunden werden kann. Geschlossen hat die Box ein Volumen von etwa 170 Litern und kann z.B. zwei Saftkisten und zwei Bierkisten gleichzeitig transportieren. Ge-

öffnet lassen sich auch etwas sperrigere Gegenstände einladen. Man kann sogar, nach dem Umklappen einer Rückwandhälfte, der Herausnahme der Beifahrerlehne und dem Abnehmen der angesteckten Rückwand der Sitzkiste, Bretter von 2,5 m Länge transportieren, die dann 0,7 m nach hinten herausragen. Die vordere Nutzlast darf 80 kg wiegen, hinten kann man mit 160 kg belasten. Den Laderaumdeckel kann man hinten außen an die Rückwand hängen. Das Fahrzeug wiegt inkl. Akku, Ladegerät und Kindersitzen ca. 85 kg.

Vorne und hinten sind jeweils Starrachsen verbaut, die längs an GFK-Blattfedern und quer mittels Querlenkern geführt sind. Die Hauptfederkraft wird von je einer einstellbaren Luftfeder pro Rad erzeugt. Mit 60 bzw. 65 mm ist der Federweg nicht üppig, aber zusammen mit den voluminösen Reifen ausreichend komfortabel, normales Pflaster ist kein Problem. Gegen Lenkschwingungen der Vorderräder ist ein einstellbarer hydraulischer Lenkungsdämpfer verbaut. Vier Scheibenbremsen mit 180 mm Durchmesser an den 20-Zoll Rädern für eine gute Bremswirkung.

Unter den Sitzen befinden sich noch zwei Stauräume, der eine (22 l) ist von vorne über zwei Klappen zugänglich und für Werkzeug, Luftpumpe und andere Utensilien gedacht, der hintere (48 l) durch eine verriegelbare Klappe für Einkäufe, eine Aktentasche oder auch ein kleines Zelt.

Die Sitzflächen und die Lehnenpolster bestehen aus 3 cm starkem Ventisit-Material.

Der Antrieb erfolgt über zwei Ketten auf das jeweilige Hinterrad mit 8-Gang Kettenschaltungen. Der PUMA-Lastenradmotor (250 W) sitzt unter der Sitzkiste und treibt die Hinterachse per Poly-V-Riemen und Differential an. Bis etwa 6% Steigung funktioniert das ganz gut, aber ein

schaltbarer Berggang für den Motor wäre wünschenswert und ist geplant. Da es bei mir nicht ohne Experimente geht, habe ich eine ganze Reihe von Bauteilen, vom Kabelhalter bis zum Differentialgehäuse aus PLA-Filament 3D-gedruckt. Wie langlebig das ist, wird man abwarten müssen. Die Fahrzeugbeleuchtung wird direkt durch den 50,4 V-Akku gespeist, der 20,6 Ah, also rund eine kWh, speichern kann und 5 kg wiegt. Die elektrische Steuerung und Datenerfassung erledigt ein Fahrradcomputer (Cycle Analyst 3.1). Der Energieverbrauch in ebenem bis leicht hügeligem Gelände beträgt ca. 13 Wh/km, also unter 7 Wh/km pro Person, was ein guter Wert für Pedelecs ist. Die rechnerische Reichweite liegt damit bei 75 km, was man aber zur Akkuschonung nicht ausreizen sollte. 65 km sind aber durchaus drin bei normalem und bequemem Treten.

### Fahrerlebnis

Wie erhofft, macht das Fahren nebeneinander viel Spaß. Die 1 m Fahrzeugbreite bieten genügend Platz, zumal man die Ellenbogen auch noch etwas über die Bordwand legen kann. Der Einstieg ist sehr bequem auch für den Fahrer, wenn der Lenker ca. 15 cm nach vorne geschwenkt wird. Der Blick nach vorne und zur Seite ist angenehm frei. Die Motorunterstützung hilft, ein Reisetempo von 22-25 km/h ohne große Anstrengung zu halten. An Steigungen sinkt die Geschwindigkeit natürlich etwas. Die großen körperlichen Anstrengungen, die uns das Dreirad für drei oder das Familiare vor über 30 Jahren an Steigungen abverlangt hatten, gehören der Vergangenheit an. Wenn uns die Aussicht gefällt, halten wir an und genießen die Umgebung auf unserem bequemen, rollenden Bänkle. Wetterschutz bietet das Fahrzeug ähnlich wenig wie das Fahrrad, doch planen wir, einen speziellen Poncho zu nähen, der als Regen- und Windschutz dienen wird. Doch Regenfahrten versuchen wir möglichst zu vermeiden. Für das Abstellen im Freien haben wir eine leichte Nylonabdeckung dabei, die an den Rädern eingehakt wird.

Bei Gegenverkehr auf schmalen Radwegen muss man natürlich defensiv fahren und auch mal ins Bankett ausweichen, aber das ist bei Lastenrädern oder mit dem Fahrradanhänger genauso. Ebenso wie jetzt schon die Lastenräder, die die Bundesregierung zur Paketzustellung fördert, werden die mehrspurigen Fahrzeuge dafür sorgen, dass die Fahrradinfrastruktur großzügiger wird und mehr vom Straßenraum für den umweltfreundlichen Verkehr freigegeben wird.

Das Aussehen des Fahrzeugs ist mit den vier Rädern, den beiden Frontscheinwerfern und der langen Fronthaube schon ein bisschen autolike und sorgt manchmal für Irritationen, die sich aber schnell auflösen, sobald man sieht, dass da zwei Leute strampeln. Dann geht der Daumen oft nach oben.

### Ausblick:

Das Sociable ist für Paare, Familien oder auch Senioren gut geeignet und auch ein Mittel gegen die Vereinzelung der Menschen. Seine Emissionen sind sehr gering. Beim deutschen Strommix ergeben sich etwa 7g CO<sub>2</sub>/km, bei der Nutzung von Windstrom unter 1g CO<sub>2</sub>/km. Die Fronthaube wird einmal mit Solarmodulen belegt werden, die dann Energie für 40-60 Tageskilometer liefern könnten und die auch die Reichweite deutlich verlängern würden. Da nicht jeder den Platz für ein Sociable hat, wäre es, wie auch das Lastenrad, ein Fahrzeug für das Sharing-Modell. Wir hoffen, dass sich die junge Generation davon inspirieren lässt und noch mehr und noch bessere Sociables entwickeln wird. Die Verkehrswende gelingt ja nicht über immer mehr Tempo, sondern über Alltagsauglichkeit, Transportleistung und Komfort.



## Schon 2018 den 25sten Geburtstag gefeiert

Text, Fotos: Helge Herrmann

**Es gibt natürlich immer viele Geschichten und Vorgeschichten, ganz kurz gesprochen, sind es natürlich auch oft eine Reihe von glücklichen Zufällen, die zum Ganzen beigetragen haben.**

In Hannover gab es den erfolgreichen Geschäftsmann Thomas Kroeg, der zunächst mit der Gründung von «Zweitausendeins», dann in der Gastronomie und zuletzt mit dem «Magazin» erfolgreich war. Nach seinem Ausstieg dort wollte er endlich seinen Traum vom eigenen Fahrradladen verwirklichen. Seine Freunde rieten ihm davon zwar ab: «Geld kannst Du damit nicht verdienen!», aber nachdem Thomas ein paar eigene Fahrräder designed und aufgebaut hatte, wollte der Traum gelebt werden.

Da traf es sich gut, dass zwei Maschinenbau-Ingenieure, Bernd Rodemüller und Helge Herrmann, den gleichen Traum verfolgten. Angeregt und unterstützt von Wolfgang Rahlfs, der den «Drahtesel» in Hanno-



Helge Herrmann

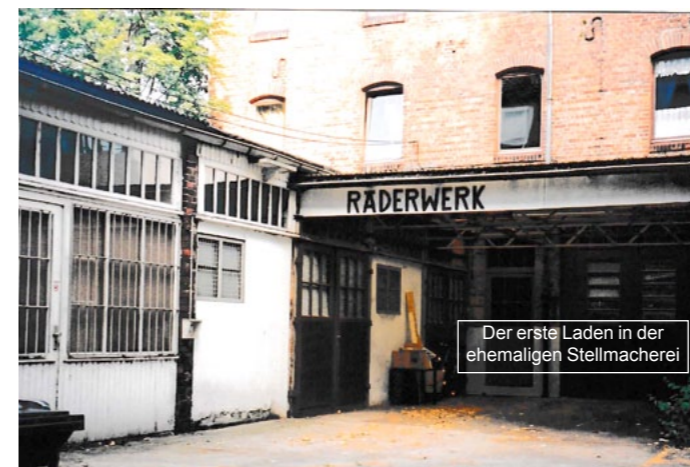


Bernd Rodemüller

ver gegründet hatte, dort aber wieder ausgestiegen war, um sich voll auf Spezialräder zu konzentrieren, hatten sie an der Universität bereits die Liegerad- und Ökomobil-Gruppe gegründet und eine eigene Produktion von Liegerädern und Fahrradanhängern (MAX und FLIZZA) an den Start gebracht. Nach langer Suche fanden die drei Gesellschafter des «Räderwerk» in einer ehemaligen Stellmacherei (hier wurden in grauen Vorzeiten die Wagenräder für die königlichen Kutschen hergestellt) einen geeigneten Ort, um ihr Projekt zu starten.

In der Calenberger Straße 50, etwas versteckt im Hinterhof, konnten fortan die allerhochwertigsten Fahrräder für den täglichen Gebrauch und harten Alltagseinsatz erworben werden. Aufgrund der großen Leidenschaft für Fahrräder wurde stets an Verbesserungen der Fahrradtechnik getüftelt, und viele Hersteller haben davon profitiert. So manche Konstruktion aus dem Räderwerk ist in vielen Fahrradmodellen wiederzufinden und hat sie zu dem gemacht, was heute Stand der Technik ist.

Schon beim Start des Räderwerk am 15. Mai 1993 fanden sich Fahrräder im Programm, die sich erst in den letzten Jahren durchgesetzt haben. Mit dem «Little John» und «Long John» von SCO, dem «Christiania» und dem «Pashley-Lastendreirad» und den klassischen Bäckerrädern wurden diese als Testräder angeboten, lange bevor eine größere



Anzahl von Kunden sie als Alternative zum PKW entdeckt hatte. Trendsetter war das Räderwerk auch bei den Fahrrädern mit E-Motor, denn das war Ziel des Räderwerks, umweltschonende Fahrzeuge in den Verkehr zu bringen. 1993 war es der «City-Blitz» von Diamant, der als eines der ersten E-Bikes aus diesem Laden auf die Straßen Hannovers rollte, inzwischen gibt es eine ganze Palette von Fahrrädern mit Elektromotor im Räderwerk. Das reicht vom 25 km/h-Pedelec bis zum High-Speed Lastenrad, das bei voller Zuladung locker auf 45 km/h beschleunigt und sich leicht und bequem fahren lässt.

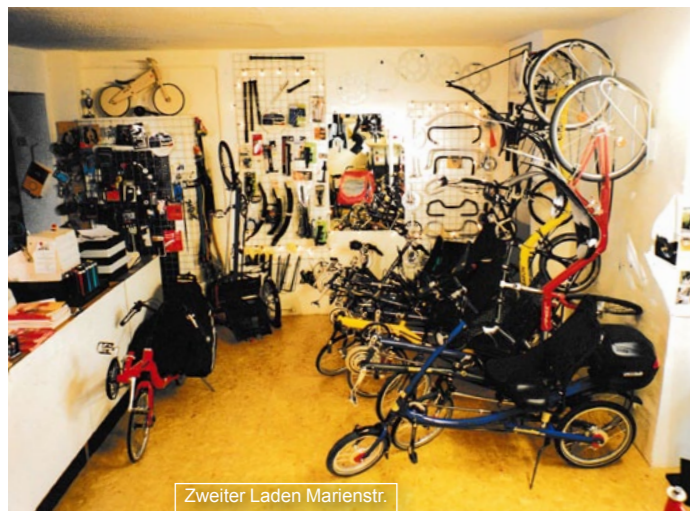
Obwohl das Räderwerk hauptsächlich mit hochwertigen Alltags- und Reiserädern erfolgreich war, wurden dort von Anfang an auch eine phantastische Auswahl an Fahrradanhängern für Kinder und vor allem



Liegeräder präsentiert. So ist Hannover schnell ein Mekka für alle Liegeradfreunde aus der ganzen Welt geworden, besonders ausländische Besucher geraten regelmäßig in Ekstase, wenn sie die gewaltige Auswahl an Spezialfahrrädern testen können, so etwas gibt es nirgends sonst. Ein britisches Fahrradmagazin beschrieb deshalb das Räderwerk in Hanno-

ver treffend als das «museum of modern bikes». Ein Geheimnis des Räderwerkes war schon immer die Kombination von geballtem Know How in der Fahrradwelt mit der Möglichkeit, dies auch umzusetzen, wenn es gute Lösungen noch nicht zu kaufen gab. Dann hat das Räderwerk diese fehlenden Produkte selbst gefertigt und weltweit vertrieben. Beispiele sind besonders stabile Gepäckträger und Frontverkleidungen für Liegeräder, die der befreundete Ingenieur und Aerodynamiker Eggert Bülk aus Hamburg entwickelt hatte.

1998 erfolgte der Umzug des Räderwerks von der Calenberger Straße 50 in die Marienstraße 28, weg vom Hinterhof-Dasein. Als damals alle schon von Globalisierung redeten, war das Räderwerk aufgrund seiner speziellen Produkte vermutlich der einzige Fahrradladen mit globaler Bedeutung,



Zweiter Laden Marienstr.

allerdings nur in der Welt der Fahrradenthusiasten. Obwohl wir schon 1993 in E-Mail Foren amerikanischen Freunden mit Sattelpunkten den Tipp gegeben haben: «Try a recumbent», war das Räderwerk erst 1999 im Internet zu finden, noch mit einer sehr verspielten Seite, die hauptsächlich den Vorteil hatte, mit Tricks und kleingerechneten Fotos auch über ein simples Modem und die Standard-Telefonleitung halbwegs schnell geladen werden zu können. Das Angebot wuchs und das Räderwerk war auch ein gutes Karriere-Sprungbrett, um zum Beispiel Produktmanager bei einem bedeutenden Fahrradhersteller zu werden.

Die Feier des zehnjährigen Bestehens auf dem Rittergut in Evensen mit

Flugvorführung und Wassersport auf der Leine haben bestimmt alle Kunden noch in guter Erinnerung, die damals dabei waren. Vor allem die Break-Dancer, die kurz darauf die deutschen Meisterschaften gewonnen haben, konnten schwer beeindruckt werden.

2006 erfolgte dann der endgültige Umzug in neue Räumlichkeiten mit mehr Platz für die vielen Aktivitäten. Wir hatten das Glück, dass unser Kunde Martin Többen neue Mieter für die ehemaligen Werkstatträume von Toyota Többen suchte und uns diese «mundgerecht» angeboten hat. Jetzt sind wir in der Hainhölzer Straße 13/Ecke Nordfelder Reihe, der Geheimtipp, im Zentrum Hannovers gelegen zwischen dem Klagesmarkt und dem «Astor-Kino» (vormals Cinemax).

2008 wurde mit der Präsentation des «Milan» ein neues Kapitel im Angebot von Produkten beim Räderwerk aufgeschlagen. Wieder hatte der geniale Aerodynamiker Eggert Bülk aus Hamburg zugeschlagen und die Karosserie für ein schnelles vollverkleidetes Liegedreirad entwickelt, das im Räderwerk zur Serienreife gelangte und nun dort produziert wird.

2010 gelang es dem Baron Christian von Ascheberg in einem einzigen Lauf gleich drei absolute Weltrekorde für Fahrräder aufzustellen: - 665 km in 12 Stunden - 1.000 km in 19 Stunden und 27 Minuten - 1.219 km in 24 Stunden. Die letzten beiden Weltrekorde konnten bis heute nicht überboten werden, nur der 12 Stunden Rekord konnte von Hartwig Müller inzwischen mit einem anderen Serienmilan aus Glasfaser auf 680 km verbessert werden. Bis heute hat der Milan 30 absolute Weltrekorde gewonnen, einer der letzten sind 1.470,5 km in 24 Stunden als Viererstaffel und die schnellste Durchquerung der Bundesrepublik von der Schweizer Grenze bis zur Dänischen Grenze in knapp 30 Stunden auf normalen Landstraßen im Straßenverkehr mit Staus und roten Ampeln (Fahrer Roland Schell).

Der Milan ist damit das erfolgreichste Fahrrad aller Zeiten und sein Konstrukteur Eggert Bülk zum besten Fahrradkonstrukteur für hocheffiziente Fahrzeuge geädelt worden.

Im Jahr 2018 feierte das Räderwerk 25 Jahre Bestehen und wir dürfen gespannt sein auf die Fahrrad Zukunft.



Ladenlokal Nummer 3



## Velomob Zürichsee

Text: Elisabeth Karrer - Fotos: Michael Karrer

**Bei prächtigem Herbstwetter hat sich eine bunte Gruppe Velofahrende in Rapperswil eingefunden. Die verschiedenen Velomobil- und Liegeräder werden auch von den Passanten bestaunt und abgelichtet.**

Während sich die Autos auf der Straße stauen, fahren wir zügig über den Seedamm und genießen dabei die wunderbare Sicht auf See und Berge. Auch die Einfahrt in die Sackgasse und danach die Marktstände mitten auf dem Veloweg in Lachen können uns nicht aufhalten. Schon bald können wir die Hauptstraße verlassen und gemütlich auf Nebenstraßen weiterfahren. Oft sind bei Nuolen spezielle Vögel zu beobachten. Heute hat es nur einen Heli, ein paar Reiher und jede Menge Schwäne auf der Wiese. Etwas später zeigen sich dann doch noch ein paar Störche, Milane und Falken. Meinem Wanderfalken (Peregrin) gefällt es hier ausgezeichnet; rollt es sich doch mühelos und angenehm. Wobei die Flügel manchmal schon fehlen. Flügel wünschten sich vielleicht auch unsere Aufrechtradler, die gegen den Wind ankämpfen müssen. Es ist doch immer wieder eindrücklich zu erleben, wie effizient die Liegeradlerei ist.

Eine kleine Stärkung im Schoggiparadies von Läderach in Bilten haben

wir uns alle verdient. Mit noch mehr Glückshormonen radeln wir weiter und erreichen bald den Walensee. Das Wasser lockt zum Bade, jedoch nur die Abgehärteten wagen es. Wir anderen genießen schon mal die Ferienatmosphäre im Restaurant Lago Mio. Nach ausgie-



Hand in Hand...



Fast nichts kann sie stoppen



Ein bunter Haufen

biger Plauderei fahren wir nach Betlis und bestaunen dabei die herrliche Landschaft. Staunen tun auch die Wanderer, viele sind begeistert von unseren exotischen Gefährten.

Die Rückfahrt über die Linthebene führt unser Lokalmatador Jürg an und so sind wir zügig wieder zurück in Rapperswil. Am Sonntag führt uns Jürg auf verkehrsarmen Nebenstraßen in die sanften Hügel und nach Schmerikon hinunter an den See. Die nahe Linthebene lockt und so fahren wir

weiter um dann beim Flughafen Schänis zu rasten. Hier hat es außer uns noch andere spezielle Vögel – z.B. ein Oldtimer Segelflugzeug (Moswey). Wir haben auch einen Oldtimer dabei; einen Canard. Mit ihr fliegen wir beinahe und treffen schon bald wieder bei Birkenstock Speedbikes ein, wo wir uns in alle Himmelsrichtungen verstreuen.

## Mit dem Velomobil ans Treffen in Rapperswil

Text, Fotos: Benedikte Löhner

**Wenn mir vor fünf Jahren jemand erzählt hätte, dass ich für ein Radtreffen Hunderte von Kilometer radle, hätte ich diesem einen Vogel gezeigt. Nun dieses Wochenende waren es mehr als 350 Kilometer radeln.**

Nach dem Feierabend von Werner sind wir zuerst durchs Rheintal geradelt und haben in Walenstadt eine Pause eingelegt. Daraufhin folgte die bergige Fahrt dem Walensee entlang. Ganz toll sind die Tunnels und natürlich auch die 25% Abfahrt (bei der darauf hingewiesen wird, dass Radfahrer absteigen sollen). Die Belohnung ist eine traumhafte Aussicht. Die Übernachtung ist bei Johan geplant und dafür sind wir weiter durch die Linthebene und sind pünktlich zum Sonnenuntergang am Zürichsee angekommen. Bei Johan wurden wir mit einem feinen Znacht empfangen.

Am nächsten Morgen haben wir zusammen mit Johan einen kurzen Abstecher bei Jürg Birkenstock's Werkstatt gemacht und uns mit den anderen Fahrern und Fahrerinnen auf dem Fischmarkt in Rapperswil getroffen. Nach einigen Info's, Aufteilung in zwei Gruppen und einem Gruppenbild

von FahrerInnen und Rädern fuhr die «schnelle Gruppe» zuerst los. Beide Gruppen haben sich kurz nach Weesen am Walensee im Lago Mio getroffen. Nach dem Mittagessen haben einige einen kleinen Abstecher durch die Galerien am See gemacht und wir sind danach wieder getrennt über Schmerikon zurück nach Rapperswil. Die langsamere Gruppe kam früher zurück nach Rapperswil, weil die schnellere Gruppe immer wieder Radler verloren hat ;-) Abends haben wir uns im Restaurant San Marco getroffen und haben uns gut mit Anekdoten unterhalten. Es war «heel gezellig» wie meine beiden Holländer sagen würden.

Am Sonntag führte uns eine gemeinsame Tour über den Diemberg Richtung Schmerikon. Das Mittagessen genossen wir auf dem Flugplatz von Schänis. So schnell war die schöne Zeit vorbei und wir mussten Abschied nehmen für unsere Rückfahrt. Mir war es bis nach Walenstadt etwas bang, weil ich Aufstiege nicht mag. Überrascht stellte ich fest, dass es einfacher war als gedacht und als Krönung habe ich mich aufs feine Vermicelle gefreut. Der Rest war ein Klacks, da wir das Rheintal im Liegeradclub als unsere «Raserstrecke» benutzen. Am Ende kamen so leicht 350 km zusammen - von wegen «das ist durchgeknallt».

Großer Dank gilt den Organisatoren für die Einladung und Durchführung, natürlich auch Johan für seine Gastfreundschaft.



Das Gruppenfoto in Rapperswil



Abendstimmung in Schmerikon



Gemächlich geht es den Berg hoch

## Anfrage zum Beitrag «Das weltgrößte Fahrradparkhaus» (Utrecht, NL) von Andreas Pooch im IB 209.

Hans-Dieter Hunscher schrieb (Email vom 23.10.2019):

In Utrechts Parkhaus kommen 12.500 Fahrräder unter. Gut und schön, aber sind denn auch für normale Räder (aus HPV-Sicht: Liegeräder und Dreiräder, was sonst!) genügend Plätze vorgesehen?

### Antwort der Redaktion

Hallo Hans-Dieter, vielen Dank für deine Anfrage. Die Niederlande sind derzeit in Europa das Land mit 25% (Fahrrad-) Anteil am Modal Split. Neben Dänemark sind sie somit seit langem führend, wenngleich sich dieser Anteil auch seit 10 - 15 Jahren NICHT erhöht, was den Nachbarn Sorgen bereitet.

Sie hatten schon immer Spezialfahrzeuge im Blick und hier vor allem Dreiräder/Transporträder, die zum Transport der Kinder zur Kita/Schule genutzt werden. Insofern stellen auch immer sämtliche Fahrradparkhäuser in NL Abstellplätze für diese Fahrzeuge bereit; egal ob Utrecht oder Arnhem oder Nijmegen. Dies wird bei allen Planungen beachtet: Die Ein- und Ausfahrten sind so gewählt, dass man bequem mit diesen Fahrzeugen hinein- und hinausfahren kann. Die Abstellbereiche für Spezialfahrzeuge sind darüber hinaus extra gekennzeichnet und der Parkraum ist großzügig gestaltet. Dies sind Standards und das

neue Parkhaus in Utrecht folgt selbstverständlich auch diesen Regeln. Man beachte auch, wie im Editorial (S.4) beschrieben, dass in Utrecht bereits jede/r vierte von zehn Bürger/innen das Rad/-Spezialrad nutzt.

## Leserbrief zur Namensgebung «EuSupino»

Lars Brunnermeier schrieb am 15.11.2019 per Email:

(Eu-)Supino versteht man auf ersten Blick in Halb-Europa nicht, da lateinischen Ursprungs, und damit sind streng genommen nur Liege(fahrzeuge) gemeint!

Besser wäre meiner Meinung nach die Bezeichnung «Aerovelo» (falls dieses Wort nicht geschützt ist von den Kanadiern) oder «Aero-Cycle». Das bringt wohl am Besten den Grundgedanken des HPV wieder - mit weniger Kraft (meistens vom UCI verbotene aerodynamische; aber auch durch die «Sitzfleischkraft» bei Liegerädern) möglichst schnell zu sein, egal ob zurückgelehnt, auf dem Bauch liegend oder aufrecht.

Hingegen finde ich das Präfix «EU», «Eu» oder besser «Euro» ganz gut weil es nur auf das Geschehen in Europa gemünzt ist als Abgrenzung zu den USA.

Viele Grüße, Lars Brunnermeier

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

PUSH THE BUTTON!

... jeder Teilnehmer sollte au-  
tark und einen verantwort-  
schlumpf innovations

by haberstock mobility.  
Jetzt erleben

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

## Das Unternehmen FLEVOBIKE

### Drei Brüder aus Dronten arbeiten weiterhin an einer Mobilitätsrevolution

VON MARC VAN DEN EERENBEEMT – Deutsche Version von Matthias Erz - zuerst erschienen in: De Volkskrant, 22. September 2019

**Da Liegeräder nicht den Durchbruch im Massenmarkt geschafft haben, konzentrieren sich die Vrieling-Brüder von Flevobike jetzt auf Designs für die große Fahrradindustrie. Der Traum vom eigenen, elektrisch angetriebenen, überdachten Fahrrad bleibt jedoch bestehen.**

Der letzte Orca wird demnächst aus der Flevobike-Werkstatt in Dronten rollen. Dieses Liegerad mit geschlossener Ka-



Erwin, Arjan & André Vrieling

rosserie ist am Ende seines Lebenszyklus angekommen, glauben seine Hersteller im Flevoland. Das ORCA-Basismodell von 2004 «VERSATILE» hat Flevobike Schritt für Schritt perfektioniert und am Ende auch mit einer elektrischen Unterstützung versehen. Doch alle künftigen Veränderungen werden den ORCA nicht mehr wesentlich verbessern können, sagt Flevobike. Es war an der Zeit, eine gründliche Neugestaltung vorzunehmen - oder die Produktion zu stoppen. Man entschied sich für die zweite Variante. Das Unternehmen geht jetzt neue Wege.

Die Geschäftsführung von FLEVOBIKE Technology VOF teilen sich die drei Vrieling-Brüder André (47), Erwin (52) und Arjan. 2010 übernahmen sie die Firma von ihrem Vater Johan Vrieling (74). Der Gründer des Familienunternehmens ist ein Pionier der niederländischen Liegeradbewegung. Seine Söhne beschreiben ihn als «Innovator, kreativen Geist und echten Praktiker».

Vor ungefähr vierzig Jahren war Vrieling Dozent für Metalltechnologie in Lelystad, als er einen Artikel über Liegeräder las. Er wollte von seinem



Arjan, Erwin, Johan, Hedrika & André Vrieling

Haus in Dronten, das er eigenhändig mit seiner Familie gebaut hatte, täglich zur Arbeit fahren. Ihm war klar, was zu tun war: Er baute sich selbst ein Liegerad. Das Modell war so einfach im Design, dass er seinen Schülern im letzten Schuljahr zur Abschlussaufgabe machte, seinen Prototypen zu kopieren - für jeden Schüler ein eigenes Liegerad. Am Ende des Schuljahres ging die gesamte Klasse mit den selbstgebaute Liegerädern auf eine fröhliche, mehrtägige Gruppenfahrt durch Holland und machte gleichzeitig Liegeräder an vielen Orten bekannt.

Als Vrieling auf Wunsch von begeisterten Interessenten immer mehr Lie-



Schweißen eines Orca-Rahmens

geräder bauen musste, war es Zeit für eine eigene Fabrik. Sohn André war zu dieser Zeit einer seiner Schüler und stieg sofort in das neue Familienunternehmen von Johan und Mutter Hendrika ein. Seine älteren Brüder hatten Technikerjobs in der Industrie und folgten alsbald. Alle drei müssen lachen, wenn sie heute nach ihrer Berufsbezeichnung gefragt werden: André nennt sich «Director General Affairs», Arjan «Director Technical Affairs» und Erwin «Director Production Affairs». So ungefähr.

Die Arbeitsbereiche von Flevobike sind ein Labor für aktuelle und vergangene Projekte. In der letzten Kategorie zum Beispiel: ein Dreirad-

roller, ein Boot mit Fahrradtrieb und ein Mechanismus zum schnellen Auswechseln von Schlittschuhkufen. Alles, was die Brüder jetzt dazu sagen: «Sehr schön zu machen, viel gelernt, aber wirklich nichts verdient. Oder vielmehr: Geld dazugelegt.» Es ging aber immer um die Herstellung von Liegerädern, von denen Flevobike insgesamt mehr als 5.000 Stück verkaufte. Vom ORCA, dem aerodynamischen und überdachten Dreirad, werden jetzt noch rund zehn gefertigt und ausgeliefert. Dann ist Schluss, wenn sich nicht noch schnell ein Übernahmekandidat meldet.

Ein zweites Flevobike-Produkt ist noch in Produktion. Die GreenMachine, ein offenes Liegerad mit abgekapselter Antriebskette als wichtigstem Aktivposten. Das Fahrrad hat einen geschlossenen und wartungsarmen Antriebsstrang. Nabe und Kette sind komplett eingehaust - eine einmalige Konstruktion. Und alles wurde selbst entwickelt. Insgesamt wurden bis heute rund 600 GreenMachines verkauft. In diesem Jahr werden es höchstens fünfzehn sein. Dass sie dennoch weiter produziert wird, hat mit einem Sinn für die Herkunft Flevobikes und dem Nachhaltigkeitsgedanken zu tun: «Die GreenMachine ist so wie wir.»

Es war immer ein harter Kampf für eine bessere Akzeptanz des Liegerades, sagen sie bei Flevobike. Das war lange Zeit etwas für eigenartige Technikfreaks, denen die mitleidigen Blicke anderer Verkehrsteilnehmer nichts ausmachten. Doch gerade als der Wind anfang, sich zugunsten des Liegerades zu drehen, wurde das Elektrofahrrad populär. Der Markt für das offene Liegerad brach zusammen. Das geschlossene Liegerad verkaufte sich weiterhin, jedoch für eine bestimmte Gruppe von Pendlern. «Das wird immer ein kleiner Markt bleiben», meinen die Vriellinks.

Gleichzeitig fingen die Brüder an, Aufträge für andere Unternehmen zu übernehmen. GAZELLE, BATAVUS und andere Fahrradhersteller lagern

Teile ihrer Denk- und Entwicklungsarbeit an die Erfinder in Dronten aus. Auch das schwedische Unternehmen VELOVE, das FLEVOBIKE bei der Entwicklung des Armadillo, eines elektrischen Transportfahrrads für die Paketzustellung in der Stadt, unterstützt hat. Das Vierrad hat hinter dem Fahrersitz einen austauschbaren Frachtcontainer. Der Paketdienst DHL nutzt es bereits in mehreren Innenstädten wie in Frankfurt, Almere, London und Berlin.

Für eine große niederländische Fahrradmarke arbeitet Flevobike jetzt an einer weiteren Variante des Transportfahrrades. Gesucht wird eine Konstruktion mit bequemem Aufrecht-Fahrradsattel, zuverlässigem e-Antrieb zum störungsfreien Fahren im Güterverkehr. «Wir setzen aber nicht auf einen Welterfolg, gleichsam auf einen Hauptgewinn», sagt André. «Wir haben noch nie über ein großzügiges Einkommen verfügen können. Dafür sind wir zu technisch und idealistisch.» Flevobike soll sich künftig in erster Linie als Entwicklungslabor und Prototypenbauer für die Fahrradindustrie am Markt halten. Projektarbeit, ohne eigene Produktion oder Vertrieb, technisches Design, Prototypenbau. «Allenfalls bauen wir noch eine Nullserie. Danach endet der Auftrag», so André.

«Wir haben die Ideen und die Lösungen», sagt Bruder Arjan. «Marketing war keine Stärke von Flevobike», gibt er zu. «Auf Vertrieb und Verkauf lag letztlich nie unser größtes Augenmerk. Und natürlich muss man über Marketing und Verkauf nachdenken. Und Servicefragen klären, wie «Wo bekomme ich für mein Fahrrad Wartung und Reparatur?» Große Hersteller bevorzugten hier häufig konventionelle Techniken des bestehenden Marktes. Das ist nicht unser Ding. Wir beschäftigen uns lieber mit künftigen Entwicklungen.»

Die Brüder werden in Kürze entscheiden, ob sie einen neuen Firmensitz

bauen werden. Sie haben bereits eine Option auf ein schönes Stück Land auf einem weithin sichtbaren Gewerbegebiet, ebenfalls in Dronten. Das heißt den Geburtsplatz von Flevobike hinter sich zu lassen: das kleine Firmengebäude und das selbstgebaute Haus der Familie. Und es soll dann mehr Platz für Versuche und Entwicklungen im Fahrradbereich geben. Die Brüder denken dabei nicht daran, den Neubau einem Generalunternehmen zu überlassen, sondern wollen bei der Bautechnologie und der Konstruktion mitreden - ganz nach Familientradition.

Und dann lauert ein weiterer Traum in Dronten: Ein neues Fahrrad unter eigenem Label. Ein Velomobil mit vier Rädern. Mit hohem Sitz. Ein wetterfestes E-Bike zum Bruchteil des Autopreises und auf Augenhöhe mit anderen Vierrädern.

Natürlich gibt es andere Hersteller, die an einer ähnlichen Idee arbeiten. Aber die Brüder Vriellink haben es so oft gesehen: Es gibt viele Leute mit einer guten Idee, die technisch aber nicht optimal umgesetzt wird. Und am Ende bezahlen sie vierzig Jahre lang Lehrgeld. «Es wird eine Zeit kommen, in der all unsere Erfahrungen und Kenntnisse in einem schönen Produkt zusammenkommen», sagt Arjan. «Und ich denke, das wird mit diesem Vierrad passieren.»

FLEVOBIKE in Kürze:  
 Unternehmen: Flevobike Technology VOF  
 Wo: Dronten  
 Seit: 1989  
 Anzahl der Angestellten: 0 (2 Selbständige)  
 Jahresumsatz: 450 Tausend Euro (2019, Schätzung)

## Nachruf

Noch nicht einmal vier Wochen nach dem Erscheinen des nebenstehenden Artikels in einer der größten holländischen Tageszeitungen, de Volkskrant aus Amsterdam, hat sich die Situation für Flevobike dramatisch geändert. Mitinhaber Erwin Vriellink, 52 Jahre alt, verstarb am 16. Oktober völlig unerwartet - ein tragischer Verlust für das kleine Familienunternehmen. Erwin galt als «Stille Kraft hinter Flevobike», der zwar selten öffentlich in Erscheinung trat, mit seiner Tatkraft und seinen technischen Fähigkeiten aber entscheidend zum Erfolg beitrug. Beim Schweißen, Drehen, CNC-Fräsen und vielen anderen Tätigkeiten inmitten des Maschinenparks in Dronten, für den er verantwortlich war, fühlte er sich am wohlsten. Als Konstrukteur am Bildschirm und beim Entwickeln des Fahrraddesigns war er außerdem ein wesentlicher Ideengeber und Realisator. Erwin hinterlässt Ehefrau und zwei Kinder im Alter von 9 und 11 Jahren. Er wurde unter großer Anteilnahme der holländischen Liegeradszene am 23. Oktober im Familienkreis in Lelystad beigesetzt.



## Auf drei Rädern nach Korfu

Text, Fotos: Armin Ziegler

**Dass ich mich überhaupt auf den Weg nach Korfu gemacht habe, ist einem guten Zufall zu verdanken. Vor etwa einem halben Jahr hat mir meine liebe Gattin ein Buch in die Hand gedrückt. Ich müsse das unbedingt lesen, denn es sei unglaublich spannend und lustig. Der Titel des Buches hieß: «My family and other animals» von Gerald Durrell und handelt von Durrells Jugend auf der Insel Korfu.**

Seine Familie ist 1935 nach Korfu ausgewandert, weil das Wetter in England einfach zu schlecht war. Das Buch hat etwas Faszinierendes, denn wegen diesem Buch habe ich mich auf den Weg zu diesem wunderschönen Eiland gemacht.

Am 6. Juni um 6 Uhr ging's los. Zuerst zum Genfer See und dann der Rhone entlang. Die Strecke ist ideal für ein VM (Velomobil), denn hier hat die Rhone praktisch keine Gefälle. Ab Sion wurde es etwas harzig. Schließlich hatte ich schon 150 km in den Beinen. Ausgangs Sion winkte

mir eine Gruppe Schülerinnen zu und die mutigste rief: «Mais Monsieur, vous êtes génial!». Darauf ging's grad etwas besser.

In Brig habe ich gerade noch den Autozug erwischt und gegen acht Uhr, nach 230 km, Domodossola mit seiner wunderschönen Altstadt erreicht. Am nächsten Morgen ging's weiter zum Langensee. Zuerst fährt man zwischen steilen Bergflanken der Tosa entlang und erreicht schließlich den tiefblauen Langensee. Die Straße dem Ufer entlang und durchquert so manches Städtchen, das neben den alten Bauern- und Fischerhäusern auch prunkvolle Paläste aus dem 19. und beginnenden 20. Jahrhundert aufzuweisen hat. Offensichtlich hat sich die Hautevolee von damals hier gerne ein Pied-à-Terre eingerichtet. (1) Am Süden des Langensees ging's weiter Richtung Osten immer schön flach bis nach Bergamo und weiter bis nach Verona. Verona hatten ja schon die Römer entdeckt. Zumindest stammt eine Brücke und ein Amphitheater (mit damals 30.000 Plätzen)



1 | Traumhafte Aussicht am Langensee

von ihnen. Das Amphitheater wurde zur Römerzeit für Gladiatorenkämpfe und andere Wettkämpfe genutzt. Tausend Jahre später war die Arena Schauplatz der letzten Katharer-Hinrichtungen. Erst ab 1913, als man anlässlich des 100. Geburtstags von Giuseppe Verdi die Oper Aida aufführte und die hervorragende Akustik der Arena erkannte, wurde die Arena von Verona für sinnvollere Anlässe genutzt. Richtig berühmt wurde Verona allerdings erst durch Shakespeare. Das Haus von Giulietta konnte ich mir natürlich nicht entgehen lassen. Giulietta stand gerade auf dem Balkon, aber von Romeo keine Spur. Die Fahrt durch Oberitalien ist sicherlich sehr interessant. Ein altes Städtchen reiht sich ans andere: Monza, Bergamo, Verona, Vicenza, Padua, Venedig, Triest. Die Abschnitte dazwischen sind allerdings nicht wirklich spannend. So richtig schön zum fahren wird's, wenn man einmal die dalmatinische Küste erreicht hat. Und je südlicher man kommt, desto wilder und schöner wird sie. Nach 8 Tagen hatte ich Ma-



2 | Hafen von Makarska

karska erreicht. Ich sitze an einem kleinen Platz und genieße den südlichen Abend. Irgendwie hat es etwas Wohltuendes. Überall wachsen Palmen und die Schwalben zischen zu Hunderten aus den Gässchen über den Platz und verschwinden wieder. (2) Der Tag war traumhaft schön. Am Morgen bin ich in Sibenik gestartet und von einer Bucht zur nächsten bis nach Split gekurvt. Split ist berühmt für seinen Diokletianspalast. Aber irgendwie kommt dieser Palast nicht so richtig zur Geltung. Eigentlich würde man sich unter einem Römischen Palast etwas Imposanteres vorstellen. Diokletian hat sich diesen Palast als Altersresidenz bauen lassen. Und ursprünglich sah er auch recht imposant aus. Er war direkt am Meer gelegen und war umgeben von Wiesen und Zypressen. Heute ist er eingezwängt zwischen Häusern und am Meer liegen die Cafés und Restaurants und versperren den Blick aufs Meer. (3) Nach weiteren 8 Tagen entlang der wunderschönen dalmatinischen Küste erreichte ich Durres, die größte Hafenstadt von



3 | Mittagspause in Split



4 | Kavaya, hübsches Städtchen mit gutem Bier

Albanien. Eigentlich erwartete ich eine lauschige Altstadt mit schönen Uferpromenaden. Aber da wurde ich enttäuscht. Früher hatte Durres eine große Bedeutung. War es doch der Ausgangspunkt der Via Egnatia, die zur Zeit der Römer das Adriatische Meer mit Byzantium verband. Doch heute wird das Stadtbild von Industriebauten und von modernen, nicht unbedingt schönen Wohnblöcken geprägt. Viel hübscher sind die südlich von Durres liegenden Dörfer und Städtchen wie z.B. Kavaya. (4) Ich folgte weiter der Küstenstraße, die als Schnellstraße ausgebaut worden ist und so erreichte ich heute wieder einmal die Marke von 200 km. 20 km vor dem Etappenziel, als wieder einmal eindeutig Autobahn ausgeschildert war, nahm ich die alte Straße. Da war wirklich kein Vorwärtkommen. Bei einem Foto-Halt stoppte ein schwarzer Mercedes und die Dame auf

dem Beifahrersitz fragte, ob ich Hilfe bräuchte. Sie seien Albaner aber würden in London wohnen. Als ich mich über die löcherige Straße beschwerte, meinte ihr Mann (sehr zum Entsetzen seiner lieben Frau) »Oh that is a shitty road«, ich solle die Autobahn nehmen. Somit erreichte ich Vlora doch noch schneller als erwartet und fand ein Hotel direkt am Meer. Vlora ist ein beliebter Ferienort aber irgendwie gesichtslos. Kaum ein altes Gebäude sondern nur 10-stöckige Hotels und Apartments entlang der gesamten Meer-Promenade.

Dass es heute etwas anstrengend würde, das konnte ich ahnen. Heute war nämlich der Llogara Pass zu überwinden. Mit seinen 1050 m war es die größte Erhebung auf dem Weg von der Schweiz nach Korfu. Beim Simplon konnte ich ja den Autoverlad durch den Tunnel nehmen. Aber ein Velomo-



5 | Kriegerdenkmal auf dem Llogara-Pass



6 | Südalbanien Küste ist wunderschön aber anspruchsvoll

bil 10 km schieben, denn meistens war etwa 10 % Steigung angesagt, war dann doch eine neue Erfahrung. 3 km vor der Passhöhe gab's Mittagessen und ich schwor mir, nicht vor zwei Stunden wieder aufzustehen. Aber nach einer Stunde und einem guten Essen sah die Welt doch wieder viel besser aus. Um den Llogara Pass haben übrigens schon ganz andere gekämpft. Cäsar ist mit seiner Flotte in Himera gelandet und ist dann mit seinem Heer über diesen Pass marschiert. Natürlich nicht um Ferien zu machen, sondern im Kampf gegen Pompejus. Pompejus hat übrigens diesen Kampf verloren, weil er dem Friedensangebot von Cäsar Glauben schenkte. Dabei wollte Cäsar nur Zeit gewinnen, um seine Truppen zu verstärken. Sehr viel später - daran erinnert ein Denkmal - haben die Albaner gegen die Griechen gekämpft. Die Albaner seien Demokraten gewesen und die Griechen

Chauvinisten. So hat es mir der Honigverkäufer erklärt. (5)

Nun sitze ich bei einem Glas Wein an einem lauschigen Plätzchen in Korfu. Noch heute Morgen ging's bei brütender Hitze so steil bergauf, dass man nur mit Schieben vorwärts kam. Hier im Süden ist Albanien wunderschön aber hart für Radler. (5) Nach 2000 km bin ich also in Korfu gelandet. Und es ist tatsächlich zauberhaft schön hier. Und die alten Häuser in den verwinkelten Gässchen, wie sie Gerald Durrell beschrieben hat, die stehen immer noch. Ein unbeschreibliches Glücksgefühl. Die vielen kleinen Läden mit den Auslagen voll Souvenirs, die romantischen Restaurants, wo die Kellner uns die Wünsche von den Augen ablesen. Und wo die Arbeit des Kellners nicht mit dem Hinstellen des Menüs beendet ist. Hier wird man gefragt, woher man kommt und wie es uns auf der Reise ergangen ist. Man erfährt auch vieles über Land und Leute. Mein Kellner z.B. stammt aus Himera, wo seine Mutter aufgewachsen sei. Aber die sei nicht Albanerin gewesen, nein, Greco-Greco. Überhaupt gehöre der gesamte südliche Teil von Albanien eigentlich den Griechen. Viel Zeit zur Beschäftigung der Insel blieb mir nicht, denn die Fähre von Igoumenitza nach Venedig ging schon am folgenden Tag. Von Venedig erreichte ich schließlich die Schweiz über den Reschenpass und den Vereinatunnel bequem in vier Tagen.

Die Reise nach Korfu mit dem Velomobil war ein einmaliges Erlebnis. Fast 3000 km in 25 Tagen durch die schönsten Gebiete Europas zu radeln ist ein lohnendes Abenteuer. Und dabei ist gar nichts Gefährliches dabei, wenn man in den Kurven zeitig bremst. Alle Leute, denen ich unterwegs begegnet bin, waren außerordentlich freundlich. Auch mein Velomobil hat sich bestens bewährt. Man könnte noch lange weiterfahren, aber nach 25 Tagen kommt man auch gerne wieder heim.

## **Kommentare zu den Plädoyers Pro oder Kontra Namensänderung des HPV Vereins von Wolfgang Wiese bzw. Andreas Pooch im Info Bull 209.**

Wiedergegeben sind sämtliche Äußerungen, die die Redaktion bis zum Stichtag 15.11.2019 erreicht haben. Diese bedankt sich bei der Autorin/den Autoren für alle Beiträge.

### **Michael Hofmann (Email vom 16.10.2019)**

Ich fahre Velomobil, Liegedreirad, Elliptigo, Tretroller, Rennrad, Mountainbike, nur kein Auto mehr. Genau deshalb fühlte ich mich genau richtig im HPV, mich fasziniert, was mit Muskelkraft vorwärts bringt. Genau das ist es doch, was auch den Club bewegt?!

Daher ist der Name genau richtig und schließt z.B. auch Wasserfahrzeuge ein. Vehikel ist doch lustig! Ich empfinde das nicht als abwertend. Im Liegeradclub würde ich mich nicht mehr heimisch fühlen, dann müsste ich ja noch dem Tretrollerclub dem Elliptigoclub etc. beitreten... nee. Ehrlich gesagt verstehe ich das Problem auch nicht. Danke für euer Engagement!

### **Alois Baier (Email vom 27.10.2019)**

Ich bin gegen eine Änderung des Vereinsnamens. Die von Andreas

Pooch im IB 209 aufgeführten Gründe sehe ich alle genauso. Die Gründe von Wolfgang Wiese kann ich nicht nachvollziehen. Wenn Wolfgang den Vereinsnamen nicht aussprechen mag, dann sollte er nicht zweiter Vorsitzender sein. Es ist meiner Meinung nach doch gut und sinnvoll, wenn sich eine Gelegenheit zur Diskussion ergibt.

Ich fahre seit 35 Jahren Liegerad. In dieser Zeit ist es mir noch nie passiert, dass jemand das englische Wort vehicle mit dem deutschen Wort Vehikel verwechselt hat. Und dass es vermeintlich negativ besetzt ist und jemand deswegen blöde Sprüche gemacht hat, ist mir ebenfalls noch nie begegnet bzw. passiert. Das ist ein vorgeschobener und künstlich aufgeblähter Grund.

Ich frage mich, ob durch eine Namensänderung irgendwas am Verein anders oder sogar besser werden würde. Und mir fällt nichts ein. Wir werden auch kein einziges Mitglied mehr bekommen, wenn der Verein einen anderen Namen hat. Und deshalb bitte ich Euch, meinen Mitgliedsbeitrag nicht für neue Briefbögen, Flyer usw. auszugeben.

PS: (Meine HPV Mitgliedsnummer ist 7).

### **Elisabeth Schneider (weitergeleitete Email, Ende Oktober 2019)**

Ich halte die Umbenennung des Vereins für einen fatalen Fehler: nicht nur, weil «Liegeradverein» SÄMTLICHE anderen Fahrzeuge ausschlie-

ßen würde (was sehr egoistisch und unklug in Zeiten des Klimawandels ist), sondern vor allem, weil «Liegeradverein» extrem «altbacken» klingt. Wie will man(n) denn so junge Leute motivieren dem Verein beizutreten? Es ist eine bekannte Tatsache, dass Vereine (aller Art!!) von extremer Überalterung betroffen sind und daher einmal mehr für junge Menschen unattraktiv sind. Dies gilt sowohl für den Mitgliederstärksten und größten Fahrradverband Europas- dem hoffnungslos trutschigen ADFC als auch für den lokalen Sport- und Gesangsverein.

Insofern rate ich von einer Umbenennung ab, denn der Name «HPV-Human Powered Vehicles» klingt wenigstens international und somit «anschlussfähig» (!) und «flott», was das Logo ja auch versucht zum Ausdruck zu bringen. Weiterhin inkludiert der Name «HPV» Wasser- und Luftfahrzeuge, was angesichts derzeitig geführter Debatten um aktive Mobilität gut wäre stärker hervorzuheben. Das dies der Verein derzeit leider nicht aktiv nutzt, ist ein schwerwiegendes Problem, was aber an dieser Stelle nicht weiter diskutiert werden muss. Im Sinne einer «Verjüngung» bitte keine Namensänderung vornehmen.

### **Stefan König (Email vom 04.11.2019)**

Ich bin mittlerweile bereits langjähriges Mitglied im HPV, wollte daher auch meine Meinung zu der Thematik abgeben.

Prinzipiell ist die Anregung zu einer solchen Diskussion positiv zu se-

hen, bringt etwas Bewegung in den Verband, und man kann nur so ein Meinungsbild auf möglichst breiter Front von der Mitgliederseite bekommen. Ich selbst finde "HPV Deutschland" als Vereinsnamen gut. Hätten wird den Begriff "Liegerad" im Namen, würden wird einerseits die HPV-Boote ausschließen, welche in der Vergangenheit sehr positiv zu HPV-Meisterschaften beigetragen haben. HPV-Flugzeuge treten in der Praxis zwar praktisch nie in Erscheinung, aber ich betrachte es sehr positiv, dass der HPV auch diese "Randgruppe" nicht ausschließt, persönlich habe ich vor 20 Jahren auch ein solches Luftfahrzeug live in Interlaken betrachten können. Das Wort "Bund" im Vereinsnamen halte ich für nicht zeitgemäß, das wirkt meiner Ansicht nach antiquiert. Der Vegetarier-Bund Deutschland hat zum Beispiel seinen Namen kürzlich geändert. Die derzeitigen drei Logos gefallen mir gut, hier halte ich eine Überarbeitung für unnötig. Dass das Kürzel "HPV" auch für eine Virus-Art steht ist mir seit langem bekannt, allerdings ist diese Info in der breiten Öffentlichkeit meiner Einschätzung nach kaum verbreitet, in Gesprächen bin ich da soweit ich mich erinnere nie oder kaum jemals darauf hingewiesen worden. Eine Namensänderung im Vereinsregister ist nicht umsonst, ich stimme da dem Argument von Andreas Pooch zu, dass es schade ums Geld dafür wäre.

Insgesamt bin ich dafür, dass wir unseren Vereinsnamen beibehalten.



## Edgar Löhr (Email vom 11.11.2019)

Bezüglich der Diskussion um die Namensänderung teile ich die Ansicht von Andreas Pooch: Der Verein sollte breit aufgestellt sein, eine Verengung auf das Liegerad ist kein Vorteil. Einen deutschen Begriff braucht es nicht, der Verein ist ja Teil einer internationalen Bewegung. Missverständnisse mit Kürzeln wird es immer geben. "Future Bike" hat das Problem nicht, bezieht sich aber weniger stark auf den Menschen.

Wirkliche Relevanz im Verkehr wird nach meiner Ansicht nur die Kombination aus Muskelkraft und Elektromotörchen bringen. Pfeilschnelle Fahrzeuge nützen nichts, wenn sie an Steigungen kriechen müssen. Überhaupt ist Maximalgeschwindigkeit kein gutes Argument im Verkehr.

Mal sehen, was die Diskussion an konstruktiven Ideen bringen wird.

## Paul Schöndorf (Email vom 19.10.2019)

HPV -DIESER Namen muss bleiben!

Ich hatte noch nie Schwierigkeiten damit, wenn ich den Namen seit bald 45 Jahren überall erwähnt habe. 1976, auf der Kölner IFMA, wo wir (FH Köln, heute TH) die seit 1974 auf meine Anregung und Anleitung gebauten vierrädrigen Allwetter-Tretfahrzeuge: «Tourenmuscar & Sportmuscar» ausstellten, kamen durch das großen Presse-Echo informiert, die Fahrrad-Enthusiasten Wolfgang Gronen und der Amerikaner Fred Delong persönlich auf mich zu und sprachen von der kurz

davor in Amerika gegründeten IHPVA. (International Human Powered Vehicle Association). Ich durfte mehrfach Vorträge auf Tagungen der IHPVA halten, z.B. 1982 in Anaheim (Kalifornien), genau wie Paul Mac Cready, der Schöpfer des Muskelkraftflugzeugs, das als erstes den Ärmelkanal überflog.

Die Professoren Chester Kyle von der California State University und Prof. Gordon Wilson vom MIT, Verfasser des Buches «Bicycling Science», seit 1974 mehrfach aufgelegt, sprachen mehrmals auf Kongressen, die ich an der FH Köln veranstaltete.

Wir dachten schon immer International und nicht national.

Die Begeisterung für Muskelkraft-Fahrzeuge ist international und vielfältig, auch wenn die Szene zur Zeit von Renn-Liege-Rädern beherrscht wird. Viele andere wollen wie ich das praktikable Allwetter-Fahrrad. Ich glaube es waren meine Bemühungen ein Muscar als Allwetter-Fahrrad 1978 zu patentieren, die zur Einführung der Sparte Allwetter-Fahrrad beim Patentamt geführt hat.

Ohne die Entwicklungen in Europa und USA sowie vielen innovativen und billigen Komponenten aus Asien ist die Entwicklung von praktikablen, das heißt vierrädrigen, Alltags-Tretfahrzeugen nicht denkbar.

Ein praktikables Allwetter-Fahrrad, gut bei Regen und Sonne, leicht,

tragbar, faltbar auf Handgepäck-Abmessungen, denn weite Strecken können normalerweise nur mit dem ÖPNV oder, das Allwetterfahrrad im Gepäckraum, mit dem PKW zurückgelegt werden, ist für die Menschheit wichtiger als ein weiterer Flug zum Mond. Selbstverständlich steht es

## Michael Döhrbeck (Email vom 06.11.2019)

Mir als Schweizer steht nicht wirklich zu, mich bei der Diskussion um den deutschen Vereinsnamen «reinzuhängen». Doch die Beiträge im letzten Info-Bull haben mich nicht kalt gelassen. Rein hypothetisch stelle ich mir daher vor, der Vereinsname Future Bike (FB) würde auch zur Diskussion stehen. In diesem Sinn erlaube ich mir ein paar Thesen – sozusagen von außerhalb des Tellerrandes:

1. Der Vereinsname soll in Kurzform dem entsprechen, was in den Statuten (CH) bzw. in der Satzung (D) steht
2. Vom Vereinsnamen sollen sich alle angesprochen fühlen, die bereits Mitglieder sind
3. Der Vereinsname soll potentielle Neumitglieder ansprechen.

In den im letzten März aktualisierten Statuten des FB steht: Förderung umweltschonender Fortbewegungstechnik, insbesondere muskelkraftbetriebener, abgasfreier Leichtfahrzeuge.

Der Vereinszweck in der Satzung des HPV Deutschland e.V. ist ausführlicher und umfasst rund um umweltfreundliche Verkehrsmittel zu-

sätzliche Aspekte wie Förderung von Wissenschaft und Forschung ..., Förderung des Umwelt- und Landschaftsschutzes..., die Unterstützung hilfsbedürftiger Personen... sowie die Förderung des Sports...

Wenn sich nun ein Vereinsmitglied oder ein potentielles Neumitglied hauptsächlich für muskelbetriebene Wasserfahrzeuge interessiert, würde eine Umbenennung in «Liegeradverein» seinem/ihrem Interesse nicht mehr entsprechen. Ebenso wenig würden sich die Mitglieder des Tandemclubs, die mehrheitlich «Aufrecht»-Tandems fahren, unter diesem Namen vertreten fühlen.

«Human Powered Vehicles» bzw. die wörtliche Übersetzung auf Deutsch mag zwar nicht allen gefallen, inhaltlich passt es aber zum weit gefassten Vereinszweck. Ein prägnanter und gleichwertiger Begriff wird nicht so leicht zu finden sein. Das «Bike» (= Bicycle = 2-Rad) im FB ist zwar genau genommen auch nicht sehr umfassend: Was ist mit Trikes? Booten? Fluggeräten? Hingegen gefällt mir das «Future», welches die nachhaltige Weiterentwicklung andeutet. Und dieser Aspekt einer Kreativität im Dienste der Ökologie stellt für mich die Hauptmotivation der Mitgliedschaft dar und den möchte ich im Vereinsnamen nicht missen.

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

### 11. Jan. 2020 — Tandemclub Brunch - Luzern

10:00 Cafeteria Luzern

### 2. Feb. 2020 — Generalversammlung

Details siehe diese Info Bull Seite 22 — 10:00 Hofschule • St. Leodegarstr. 15 - 6006 Luzern

### 23. Feb. 2020 — Propulsione Umana ↔

Rennen Misano — [www.propulsioneumana.it](http://www.propulsioneumana.it)

### Apr. - Mai 2020 — Future Bike Speckwegtour

Details folgen • siehe auch [www.futurebike.ch](http://www.futurebike.ch)

### 25. - 26. Apr. 2020 — SPEZIALradmesse Germersheim

Die SPEZI feiert 25jähriges Jubiläum • Jahreshauptversammlung des HPV Deutschland e.V. • Infostand Velomobile Seminar 9

### Mai. 2020 — Future Bike Maibummel

Details folgen • siehe auch [www.futurebike.ch](http://www.futurebike.ch)

### 7. Jun. 2020 — Propulsione Umana

Rennen Monza — [www.propulsioneumana.it](http://www.propulsioneumana.it)

### 4. - 5. Jul. oder 18. - 19. Jul 2020 — HPV-WM Sloten (NL)

Details folgen

### 11. - 12. Jul. 2020 — Rennen in Lozen (B)

Details folgen

### 2. - 4. Sep. 2020 — 9tes Velomobil Seminar

Auf der EUROBIKE [2. - 5.9.2020] wird es neben der Velomobileschau im Foyer-Ost das neunte Velomobile-Seminar geben - Details folgen, es wird eine Website eingerichtet auf [www.velomobileseminars.online](http://www.velomobileseminars.online)

### 20. Sep. - 07. Okt. 2020 — Future Bike Herbsttour

Kanarische Inseln ► ausgebucht!

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

[www.adfc.de/termine/index.php](http://www.adfc.de/termine/index.php)

[www.jedermanntermine.de/](http://www.jedermanntermine.de/)

[www.fahrradtermine.de](http://www.fahrradtermine.de)



### Future Bike Schweiz & Tandemclub

Verein Future Bike CH, 4600 Olten • [info@futurebike.ch](mailto:info@futurebike.ch)  
[www.futurebike.ch](http://www.futurebike.ch) • [www.facebook.com/futurebikech](https://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](mailto:praesident@futurebike.ch)

#### Vize-Präsident

Erwin Villiger • Tel. 0 79 - 636 10 72 • [vize@futurebike.ch](mailto:vize@futurebike.ch)

#### Kassier

Jürg Blaser • [kassier@futurebike.ch](mailto:kassier@futurebike.ch)

#### Tandemclub

Michael Döhrbeck • [koordination@tandemclub.ch](mailto:koordination@tandemclub.ch)

#### Web-News-Editor, Touren & Events

Andi Gerber • [andi@futurebike.ch](mailto:andi@futurebike.ch)

#### Öffentlichkeitsarbeit, Koordination Info Bull, Socialmedia

Tilman Rodewald • Tel. 0 78 - 628 85 33 • [info@futurebike.ch](mailto:info@futurebike.ch)

#### Redaktion Info Bull, Web-News-Editor

Michael Ammann • [infobull@futurebike.ch](mailto:infobull@futurebike.ch)

#### Anlaufstelle Neumitglieder & Interessenten, Mitgliederverwaltung

Maja Meili • Tel. 0 44 - 768 21 54 • [mitglieder@futurebike.ch](mailto:mitglieder@futurebike.ch)

#### Tandemclub Kontaktadresse

Bert Fischer • Reutlingerstr. 18 - 5000 Aarau • Tel. 0 62 - 534 43 97 • [info@tandemclub.ch](mailto:info@tandemclub.ch)

#### Tandemclub Tourensekretariat

Rana Gilgen • Seerosenstr. 1 - 3302 Moosseedorf • Tel. 0 32 - 512 72 33 • [touren@tandemclub.ch](mailto:touren@tandemclub.ch)

#### Review Future Bike CH - Zeitschriftenservice

Andreas Fuchs • [review@futurebike.ch](mailto:review@futurebike.ch)

#### Vertreter in der WHPVA

Edgar Teufel • [whpva@futurebike.ch](mailto:whpva@futurebike.ch)

#### Archiv Future Bike CH

Theo Schmidt - Ortsbühlweg 44 - 3612 Steffisburg • [archiv@futurebike.ch](mailto:archiv@futurebike.ch)

#### Webmaster

Ralph Schnyder • [ralph@futurebike.ch](mailto:ralph@futurebike.ch)



### HPV Deutschland e.V.

Industriestr. 133a • 21107 Hamburg • [www.hpv.org](http://www.hpv.org) • [info@hpv.org](mailto:info@hpv.org)

#### Vorstand, 1. Vorsitzender

Dieter Hannemann • [premier@hpv.org](mailto:premier@hpv.org)

#### 2. Vorsitzender

Wolfgang Wiese • [vize@hpv.org](mailto:vize@hpv.org)

#### Schatzmeister

Lutz Brauckhoff - Grothusweg 15 - 44359 Dortmund • [geld@hpv.org](mailto: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!

Wolfgang Wiese - Christernstr. 105 - 28309 Bremen

[mitglied@hpv.org](mailto:mitglied@hpv.org)

#### Schriftführung

Andreas Hertting • [federstift@hpv.org](mailto:federstift@hpv.org)

#### Redaktion Info Bull

Jan Kranczoch • [redakteur@hpv.org](mailto:redakteur@hpv.org)

#### Gebrauchtliegeraddatei

[gebraucht@hpv.org](mailto:gebraucht@hpv.org)

#### Layout Info Bull

Andreas Pooch • [archiv@hpv.org](mailto:archiv@hpv.org)

#### Beauftragter Rekorde

[rekorde@hpv.org](mailto:rekorde@hpv.org)

#### Beauftragter WHPVA

[info@hpv.org](mailto:info@hpv.org)

#### Boote - Human Powered Boats

Beauftragter Treffen & Technik • Heiko Stebbe • [boote@hpv.org](mailto:boote@hpv.org)

#### Regionalpartner in den Bundesländern

[info@hpv.org](mailto:info@hpv.org),

#### Regionalpartner Österreich

Christof Waas • [christof.waas@gmx.at](mailto: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 Ausdruck dazulegen oder eine pdf-Datei mitsenden

### Anzeigenpreise pro Ausgabe

Seite	Format	Franken	Euro
1		142,-	120,-
1/2	quer	76,-	64,-
1/2	hoch	76,-	64,-
1/4	hoch	39,-	33,-
1/4	quer	39,-	33,-

andere Formate auf Anfrage

### Anzeigenformate

Seite	Format	breit	hoch
1		210 mm	148 mm
1/2	quer	210 mm	74 mm
1/2	hoch	105 mm	148 mm
1/4	hoch	52 mm	148 mm
1/4	quer	105 mm	74 mm

andere Formate auf Anfrage • bitte 3 mm Beschnitt zufügen!  
Anzeigen an info@ld-vlg.de

### Platzierungswünsche

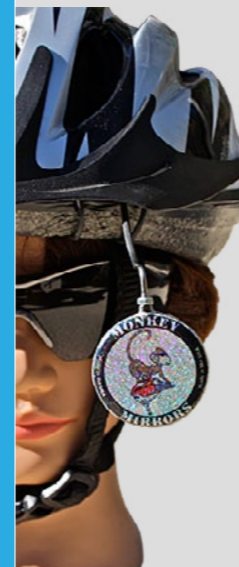
Innenseiten des Umschlages 25% Aufpreis  
Außenseite des Umschlages 50% Aufpreis

### Rabatte

Jahresauftrag 50% Rabatt

### Kleinanzeigen

Fr. 10,- / € 8,-  
für Mitglieder von Future Bike CH und HPV Deutschland e.V. kostenfrei



- 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“!

**RÄDER  
WERK**

**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](http://www.velomobil.eu)

**Die große Auswahl an Velomobilen:** [www.velomobil.eu](http://www.velomobil.eu)

**Falträder:** Wir haben ständig über 25 Modelle von 8 Herstellern vorführbereit.

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:



Hainholzer Straße 13 · 30159 Hannover · Telefon 0511/71 71 74 · [www.raederwerk.com](http://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) 22 82 - 7 04 44 · Fax +43 (0) 22 82 - 7 01 70  
[bikerevolution@gmx.at](mailto:bikerevolution@gmx.at)

*Jetzt testen!*



**Steintrike Wild One**  
die ultimative Fahrmaschine,  
nun auch mit Faltgelenk!!



[www.bike-revolution.at](http://www.bike-revolution.at) · [www.steintrikes.de](http://www.steintrikes.de)



# Ein Radler mit 3 Rädern zagt im Winter nie!

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

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

**Fordern Sie Ihr Liegerad-Infopaket jetzt an!**



HP Velotechnik GmbH & Co. KG • Kapellenstraße 49 • D-65830 Kriffel • Telefon 0 61 92 - 97 99 20 • Fax 0 61 92 - 97 99 22 99  
Weitere Informationen, Liegerad-Konfigurator sowie Fachhändlernachweis unter [www.hpvelotechnik.com](http://www.hpvelotechnik.com) • [mail@hpvelotechnik.com](mailto:mail@hpvelotechnik.com)