

# Info Bull 213

Juni 2020



## Maibummel



- Schokofahrt
- Highracer-Serie

- Fahrradtypen
- Laufertaschen 20"

- E-Mobilität im Steuerrecht
- Futurebike Frühjahrstouren

Das Liegerad.

# Toxy®

www.toxy.de



## Trimobil.net

Spezial-Fahrräder.



HP  
VELOTECHNIK

BUSINESS  
BIKE  
Leasing

AnthroTech

HASE  
BIKES  
Premium-Partner

**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

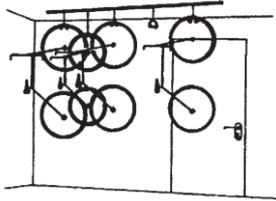
### ADFC DACHGEBER 2019/20



Der ADFC-Dachgeber ist ein privates, nicht kommerzielles Projekt. Es basiert auf dem Gegenseitigkeitsprinzip: Wer Mitglied wird 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)

## Velo Aufhänge-System



Aufgehängt an einer Schiene können die Velos an Wägeln 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](http://www.mike-bike.ch)  
E-Mail: [info@mike-bike.ch](mailto:info@mike-bike.ch)

mit 3-Räder



mit unseren Liegevelos von:

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

**unterwegs.ch**  
outdoor & velo

velos trekking  
rain 31  
ch-5000 aarau

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

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

[www.unterwegs.ch](http://www.unterwegs.ch)  
[stefan.lienhard@unterwegs.ch](mailto:stefan.lienhard@unterwegs.ch)

### Editorial

4 Jedem Anfang wohnt ein Zauber inne

### Kultur

6 Schokofahrt auf Ausnahmewegen

### Technik

14 Highracer-Serie

24 Velocar lebt

26 Fahrradtypen Axel Ewen

32 Laufradtaschen 20"

38 Fahrradtypen Morten Himmel

### Reise

8 Futurebike Frühjahrstouren

20 Maibummel

### Aktuell

30 E-Mobilität im Steuerrecht

### Service

42 Termine

43 Wer macht was?

44 Impressum

Titelfoto: © Andi

## «Jedem Anfang wohnt ein Zauber inne» ...

Text:Dieter Hannemann

**S**o ist es auch bei dieser neuen Serie im Info Bull. Wir wollen mit euch zusammen die Fahrradtypen kennen lernen. Wer sind diese Typen, die vielleicht ein Stück Fahrradgeschichte prägen? Welche Schuhgröße haben unsere Info Bull-Leser? Welche muskelbetriebenen Fahrzeuge bauen oder fahren sie?

Diese und andere Fragen sollen in der neuen Serie «Fahrradtypen» angesprochen werden. Und ihr als Leserinnen und Leser seid ebenfalls aufgerufen, die Fragen zu beantworten, Bilder zu machen und uns dies zuzusenden. So könnt ihr uns eure Geschichte erzählen. Dann sehen wir euch vielleicht bald auf den Seiten im Info Bull unter der Überschrift «Fahrradtypen».

Bis bald hier auf diesen Seiten oder woanders. Und viel Freude beim Lesen.

Wer sich und eines seiner Fahrräder hier vorstellen möchte, der schreibe an [premier@hpv.org](mailto:premier@hpv.org)

Bis dahin – bleibt gesund!

*Dieter Hannemann*





## 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!



## Velomobile und Elektroantriebe



**Kräftiger Nabenmotor**  
mit Rekuperation



**Tretlagerantrieb**  
die Nachrüstlösung  
für fast alle Räder



**Kleiner Nabenmotor**  
für alle Radgrößen

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

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



## Wir bleiben zuhause! Die Initiative lebt - #schokofahrt auf Ausnahmewegen

Text, Foto: Dieter Hannemann

**Die #schokofahrt bringt auch in der Coronakrise über 4.500 Kilogramm Bio-Schokolade klimaneutral von Amsterdam nach Deutschland. Ende April traf an verschiedenen Verteilstationen auf Paletten sehnlich erwartete Bio-Schokolade aus Amsterdam ein. Von diesen Verteilstationen fuhren die Schokofahrer mit dem Fahrrad die letzten Meilen zu den Verkaufsstellen.**

Eigentlich wollten die Schokofahrer über Ostern in verschiedenen Teams nach Amsterdam aufbrechen, um die Schokolade von dort mit Fahrrädern völlig emissionsfrei in über 100 Städte und Regionen in Deutschland, Österreich und der Schweiz zu transportieren. Die Coronakrise machte dem Projekt einen Strich durch die Rechnung. Internationale Fahrrad-Reisen waren über Ostern nicht ohne weiteres möglich. Um aber die Produzenten von Kakao in der Dominikanischen Republik und die niederländische Schokoladenmanufaktur sowie die engagierten kleinen Geschäfte nicht hängen zu lassen, wurde ausnahmsweise der Transport von Amsterdam per klassischer Spedition bewältigt. Für die dabei anfallenden CO<sub>2</sub>-Emissionen werden die Amsterdamer Chocolatemakers einen Ausgleichsbetrag über den niederländischen Fair Climate Fund für ein Wiederaufforstungs-

projekt in Peru zahlen. Das Projekt unterstützt Kaffeebauern, mit denen die nachhaltigen Kakaoverarbeiter ebenfalls zusammenarbeiten.

Dabei ist die insgesamt 7. Schokofahrt die größte geworden, die je stattfand – dadurch, dass alle Mitwirkenden solidarisch dabeiblieben und bereit waren, pragmatisch zu handeln – nur auf etwas anderen Wegen als gewohnt. Es wurden aus Deutschland, Österreich und der Schweiz über 4.000 kg bestellt. Die Rekordmenge hat auch eine Kehrseite: Die Chocolatemakers in Amsterdam müssen mit krisenbedingt reduziertem Personal deutlich mehr Mengen bestellter Schokolade bearbeiten und versandfertig machen - das dauert viel länger als gedacht und so ist ein wenig mehr Geduld als gewohnt bei den Konsument\*innen gefragt.

Das Besondere an der Schokolade von den Chocolatemakers aus Amsterdam ist, dass der biologisch angebaute und zu fairen Bedingungen gehandelte Kakao dafür mit dem Segelschiff «Tres Hombres» emissionsfrei aus der Karibik nach Europa gelangt. In Amsterdam rösten und conchieren die Chocolatemakers selbst und nehmen sich die dafür nötige Zeit, die Maschinen arbeiten dabei ausschließlich mit Solarstrom vom Dach der Fabrik.

Die Schokoladensorte heißt wie das Schiff auch «Tres Hombres», sie gibt es mit 40 % Kakao und Meersalz oder mit 75 % Kakao und Kakao-Nibs in den Geschäften. Alle Geschäfte, die bundesweit die Schokolade anbieten, sind zu finden auf [www.schokofahrt.de/schokolade-kaufen-verkaufen/](http://www.schokofahrt.de/schokolade-kaufen-verkaufen/)

pekt!  
ür Rassismus  
espekt.tv

[www.fairclimatefund.nl/en/projects/peru-reforestation-for-coffee-farmers](http://www.fairclimatefund.nl/en/projects/peru-reforestation-for-coffee-farmers)

Der Verkauf  
geht weiter!

Mo-Fr 9.30 - 19.00  
Sa 9.30 - 15.00

Alle Speisen &  
Kuchen ab  
sofort zum  
Mitnehmen

Angebote  
für

Schokofahrt  
Oldenburg

Wir  
BIO  
LADEN

Veggiemid  
Since 2007  
Mo-Fr 9.30-19  
Sa 9.30-15  
So & Feiertag  
www.veggieמיד.de

Das Ausliefern der Schokolade in der Zeit von Corona ohne Empfang oder Publikum vor einem Geschäft in Oldenburg.

## Futurebike Frühjahrstouren 2020

Text, Fotos: Andi

### Speckweg - abgesagt, Spezifahrt - abgesagt, 1. Mai Tour – abgesagt, Maiummel – abgesagt...

Wie bestens bekannt, mussten wegen der Corona-Krise alle geplanten Anlässe abgesagt werden. Glücklicherweise war das Radfahren sowohl in der Schweiz wie auch in Deutschland weiter möglich und dank sensationell gutem Frühlingswetter wurden die Touren in die Ferne, natürlich abgesehen von der Geselligkeit in der Gruppe, kaum vermisst, da die Sonne schon vor der Haustüre wartete. Statt Italien oder Frankreich stand nun halt die intensive Erkundung der Voralpenregionen um Zürich auf dem Programm.

Die negativen Auswirkungen der Corona-Krise werden an geeigneterer Stelle schon zur Genüge abgedeckt, zumindest für die nicht direkt Betroffenen bringt die aktuelle Situation auch einige Vorteile. Für mich als Liegeradfahrer und Tourenverantwortlichen des Futurebikes fielen alle im Winter liebevoll geplanten Touren in die Ferne weg, aber der starke Rückgang des Motorisierten-Individual-Verkehrs (MI wäre oft die passendere Abkürzung als MIV) ermöglichte etliche schnelle Touren auf Hauptachsen in der Region um Zürich, welche normalerweise aufgrund des gegebenen Dichtstresses kein Genuss sind. Der Siedlungsbrei um Zürich wird zwar immer größer und muss zuerst hinter sich gelassen werden. Dennoch gibt es auch hier wunderschöne Gebiete, welche sich mit Tagestouren erschlie-

ßen lassen. Das Zürcher Oberland, dann rüber ins Tösstal oder sogar noch ein Tal weiter zur Thur, einmal zu den frischen Spargeln in Flaach, zu den Zugvögeln am Klingnauer Stausee oder entlang der Reuss bei Bremgarten. Dort waren auch schon viele Störche zu sehen, wie ebenfalls in der Linthebene auf dem Weg zum Walensee. Rückkehrer oder Überwinterer ist hier die Frage? Bei den Schwalben und Alpenseglern ist es klar, es handelt sich um Rückkehrer rechtzeitig zum Sommerstart. Ein Wiedersehen der erfreulichen Art. Schon bald überall sattes Grün und viele Blumen, die Natur erwachte und zeigte sich von ihrer schönsten Seite.

Es locken kleine Landstraßen durch die von Hügeln, Seen und Flüssen geprägten ländlichen Voralpen außerhalb des Siedlungsraums Zürich, mit schönen Aussichten über Wiesen in voller Blüte, am Horizont oft die schneebedeckten Gipfel der Alpenkette. Höhenmeter lassen sich hier zulande kaum vermeiden, ein starker Gegensatz zu den im Speckweg normalerweise präferierten flachen Routen zum schonenden Formaufbau, respektive Abbau des Winterspeckes, sei es durch die Poebene oder entlang von Flussrouten. Flach oder hügelig, beides kann ein großer Genuss sein und auch in Corona-Zeiten muss der Winterspeck weg. Oft schon nahmen die Touren eher den Charakter von Etappen der Herbsttour, der Tour des Futurebikes an, wo man sich üblicherweise die herrlichen Aussichten mit vielen Höhenmetern und Schweiß erkaufte.

Dank den Lockerungen Anfangs Mai sind nun auch wieder erste lokale Touren in der Kleingruppe möglich, sobald es die weitere Entwicklung erlaubt, wird seitens Vorstand mit der Planung der Restsaison 2020 begonnen, Ideen für Touren und Treffen sind vorhanden, die Vorfreude auf ein Wiedersehen groß.

Bleib gesund und hoffentli scho bald wiedermal.



Aussicht in der Abfahrt  
vom Kistenpass auf  
den Ägerisee Richtung  
Mythen



Voralpine Wiese bei  
Hinterwyden



Aussicht vom Fehrens-  
waltsberg Richtung Tös-  
stal und Glaneralpen



Pause am Rhein bei  
Flaach

**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



**schlumpf**  
**innovations** 

by haberstock mobility.  
Jetzt erleben

[www.haberstock-mobility.com](http://www.haberstock-mobility.com)  
[www.schlumpfdrive.com](http://www.schlumpfdrive.com)  
[www.advancedbeltdrive.com](http://www.advancedbeltdrive.com)

## Highracer-Serie

Text, Fotos: Jan Kranczoch

**Es scheint, das einspurige Liegerad sei aus der Mode gekommen. Ich bin allerdings nach wie vor im Bann dieser Bauform und die Begeisterung dafür war bisher größer als die Neugier auf die noch effizientere velomobile Fortbewegung. Bei dieser trotzigen Einstellung muss man halt dem Luftwiderstand ehrlich die Stirn bieten – oder aber den Versuch unternehmen, diesen möglichst zu vermeiden.**

In der HPV-Welt sind Experimente dazu schließlich ausdrücklich erwünscht. Die hier vorgestellte Serie an Highracer-Einzelstücken, die über einen Zeitraum von etwa 8 Jahren entstanden sind, beweist, dass man nicht allein durch Training, sondern auch durch Probieren und etwas Überlegung merklich schneller werden kann. Der zugrundeliegende Bauplan ist an sich trivial und die Erkenntnis nicht neu. Aber genau das macht vielleicht das Kulturgut «Liegerad» und das Tüfteln daran aus: Die Freude an einer Technik, die auch ohne revolutionäre Errungenschaften und mit maßvollem Aufwand sehr erfolgreich sein kann – kleine Triumphe,



erlangt durch die Umsetzung zumeist bewährter Prinzipien mit eigenen Mitteln und Einfällen.

Begonnen hat alles mit einer Challenge Alu-Sitzschale, die wie angepasst zu meinem Rücken passte. Ich lernte sie in einer Radfahr-Saison (es muss 2011 gewesen sein) an meinem damaligen Fujin schätzen. 2012 fasste ich den Beschluss, mir «um diesen Sitz herum» für die Meisterschaft in Leer ein eigenes Rad zu bauen, welches natürlich möglichst sportlich sein sollte. Irgendwie musste ich seinerzeit den Eindruck gewonnen haben, die Highracer seien immer ganz vorne dabei – was natürlich in erster Linie an den Fahrern lag, die sie antrieben. Jedenfalls war ich von Beginn an für dieses Projekt auf größere Laufräder fixiert. Obwohl es nicht mein erster Liegerad-Eigenbau war, misslangen mir alle Versuche, auf dem Zeichenblock zwei gleichgroße 622 mm Laufräder mit meinen Körpermaßen und einer halbwegs passablen Kettenlinie zu verbinden.



Modell 1 Rohbau  
im Renneinsatz  
(Leer, 2013)

Also wich ich auf die scheinbar einfache Lösung mit einem 571 mm Vorderrad aus und legte mit diesen Vorgaben die Z-förmige Geometrie für das 50 x 2,5 mm Alu Hauptrohr fest. Dessen drei freihändig zugeschnittenen Teile und eine Skizze auf Karopapier, die einige Winkelangaben und wichtige Markierungen enthielt, reichten dem kunstvollen Rahmenbauer Stefano Agresti aus, um daraus den Rahmen zu fertigen. Merkmale des Hinterbaus und die Verstärkungen um den Durchbruch des Steuerrohrs herum sind also sein geistiges Eigentum. Ich musste dann allerdings feststellen, dass es schwer war, noch eine passende 571-Gabel nebst entsprechendem Laufrad zu beschaffen. Diese Triathlon-Maße

waren offenbar eine Sackgasse der Evolution und selbst die meisten Knochen-Fundstätten dieser ausgestorbenen Gattung schon geplündert. Heike Bunte (2 Felgen) und ein Kinesis Teilehändler («antiquarische» Gabel) halfen mir aus der Patsche. Passende 571er Rennreifen gab es noch reichlich auf dem Markt. Das Rad wurde pünktlich zur WM in Leer fertig, machte bei Rückenwind mit > 60 km/h einen sehr guten 200 m Sprint und fuhr ohne Betriebsstörungen. Beabsichtigte Details, wie etwa die geringe Umlenkung des Zugtrums und die textile Aufhängung der Teflon-Kettenrohre, hatten sich somit bewährt. Bei kritischer Betrachtung zeigte der Rahmen im Frontbereich jedoch eine merkliche Flexion unter hoher Belastung. Zudem erweckten Sichtungen verschiedener Highracer aus den Häusern Troytec, Zockra und M5 recht bald den Ehrgeiz, eine



Modell 2 – vorderer Knotenpunkt  
des Z-Rahmens



Modell 2 – Kontrolle  
des Zuschnitts mit  
Kettenlinie (Zollstock)

verbesserte eigene Fahrmaschine aufzulegen.

Beim zweiten Highracer wollte ich gescheiter sein und beschaffte mir zunächst eine Gabel. Um im Bereich des Gabelkopfs Kollisionen mit den Kettenlinien und der erforderlichen Vorderradbremse zu vermeiden, hatte diese eine Disc-Aufnahme. Im Bereich des Knotens um den Steuerrohr-Durchbruch und des Tretlagerbaums sollte zudem mehr Festigkeit spendiert werden. Also griff ich zu einem 8 x 5 cm dimensionierten ovalen Alu-Hauptrohr. Dessen Quelle war Fa. Alligt (NL), die eine Weile lang einspurige Räder gebaut haben, welche auf einem solchen hochkant gebogenen Rohr basierten. Irgendwie war das bei mir haften geblieben und es gab noch Rohware. Zudem wurde auf einen robusten und kerbfreien Übergang zum Tretlager geachtet, das nun von einem 60 mm Rundrohr aufgenommen wurde. Bei den auffällig langen Schweißnähten brillierte



wiederum Stefano Agresti mit seinem Können. Als Sitz-Variante wurde dieses Mal eine Glasfaser-Schale verwendet, die noch im Fundus lag. Fazit aus der Praxis war, dass diese neue Maschine tatsächlich etwas schneller lief; zum einen vermutlich durch den rigideren Rahmen, zum anderen vielleicht durch die etwas stärkere Überhöhung der Kurbel. Angenehm war, dass die Konstruktion einen leichten Umbau von Tiller- auf Um-die-Knie-Lenker erlaubte; beide Varianten wurden jeweils eine Saison erprobt. Hierbei ergab sich für mich bei subjektiv gleicher Anstrengung ein leicht höheres Tempo bei dem schmalen Lenkungs-Typ. Irgendwie vermisste ich aber den Challenge-Sitz mit seinem besonderen Schwung und der mittigen Aussparung. Natürlich ließ mich der Gedanke nicht los, man könne doch das Beste von allem verbinden...

2015 änderte sich dann meine Arbeit und ich hatte keine Dienstreisen mehr, die mich beim Rahmenbauer in Südhessen vorbeiführen sollten. Die Aussicht, ein Rad weitgehend aus eigener Kraft und ohne Schweißer-Werkstatt

zu fertigen, bestand nur mit dem Werkstoff Carbon. Ich beschaffte mir erste Kenntnisse direkt bei einem kleineren Händler für derlei Fasern, Harze und Kleber (Fa. Bacuplast, Remscheid). Die dort erhaltenen Ratschläge zur Verarbeitung, die Zusammenstellung des benötigten Materials und die Auswahl von geeigneten Werkzeugen und Hilfsmitteln waren hervorragend. Selten habe ich in einer Stunde mehr gelernt als in diesem Gespräch. Jedenfalls fühlte ich mich sicher genug, ohne weitere Vorexperimente in zumeist einstündigen Abendschichten aus PVC Hartschaumplatten das Positivmodell mit seinem sehr großzügigen Querschnitt zu schnitzen, indem die Geometrie des Alu-Vorgängers kopiert wurde. Dieser Korpus sollte später einfach laminiert werden, wobei Rovings die Gewebelagen verstärkten. Die Sitzfläche wurde mit einer Trennschicht aus Frischhaltefolie von dem bewährten Challenge-Sitz abgeformt. Da es meine damalige Vorstellungskraft sprengte, die hinteren Ausfallenden auch aus Kohlefasern zu bauen, wurden diese aus Aluplatten gesägt. Bohrungen und grobes





Frontansicht des Modells 3 mit dem besonderen Lenker

Schmirgeln sollten Unterschneidungen und Kontakt zur Komposit-Hülle bieten. Vorteilhaft für das Projekt war, dass mittlerweile Renngabeln in Carbon mit Disc-Aufnahme und stärkerem Gabelschaft zu erwerben waren – eine brandneue Kinesis Aithein Gabel wurde eingesetzt. Um eine stabile und winkeltreue Einbindung des

Steuerkopfs zu garantieren, wurde dann doch wieder auf ein Bauteil aus Alu zurückgegriffen, zu dessen Fertigung die Werkstatt des ortsansässigen Gerätebauers Lothar Köslich bemüht wurde. Symmetrie und Maßhaltigkeit wurden ansonsten lediglich mit einer dicken Siebdruckplatte überwacht: Diese diente als «Lehre», indem Klötzchen und Scheiben die Abstände un-

terschiedlicher Rahmenteile von einer gedachten Null-Ebene ausglich. Übermut- und wohl auch die neu entdeckten baulichen Möglichkeiten mit Kohlefasern - führten zu der etwas exzentrischen Form des Lenkers, der mit überkreuzten Unterarmen gegriffen wurde. Diese Haltung hob die Ellenbogen sehr wirksam aus der Strömung, erforderte aber Übung. Im Renneinsatz erwies er sich als brauchbar (Meppen und Assen, 2017), allerdings forderte das Steuern pausenlose Konzentration. Erkenntnis aus diesem Projekt war, dass ohne spezielle Erfahrung und mit einer Ausrüstung, die an eine Liste für den Campingurlaub erinnert, durchaus ein funktionierendes Liegerad hergestellt werden kann. Die über einen Klemm-Mechanismus verstellbare Kopfstütze überzeugte und wurde bei den folgenden Designs übernommen. Wieder war ich schneller als mit



Kern des Modells 3 aus PVC, Hartschaum und Aluminium

dem Vorgänger-Modell. Leider verfügte ich erst gegen Ende des Baus über eine gewisse Routine und Geschicklichkeit bei der Verarbeitung von Harz, Matten und Bändern – entsprechend grobschlächtig wirkte das Werk. Dieser Makel musste natürlich durch einen weiteren Versuch bereinigt werden...

Neben der Verarbeitung wollte ich beim vierten Ansatz insbesondere die Starrheit des Rahmens verbessern. Zum einen wurde der Tretlager-Ausleger deutlich kürzer geplant, zum anderen die belastete Kette durch das Hinterbau-«Fachwerk» hindurch und (von der Seite betrachtet) stets am Rahmen entlang geführt, ohne diesen also bogenartig zu spannen. Dies sollte die Verformung sowohl im vorderen als auch hinteren Teil des Rahmens nochmals reduzieren. Bei den Ausfall-



Das Modell 4 – praktisch komplett aus Carbon



enden und dem Steuerrohr wurde nun zu Carbon gegriffen; allein bei den Lagerschalen für den Steuersatz und der Achse für die Umlenkrolle kamen Metall-Drehteile (wieder Fa. Lothar Köslich) zum Einsatz. Erneut war es die Gabel, die eine Kaskade von Merkmalen bestimmte: Im Urlaub hatte ich ein Giant Propel Rennrad gesehen, das mit besonderen Mini-V-Brakes, hinten an den Gabelscheiden gelegen, ausgestattet war. Eine sehr aerodynamische Lösung mit einer Zugführung, die versprach, mit den Kettenlinien eines Highracers zu harmonisieren. Nachdem Zeichnungen dies bestätigten, war folglich die

Entscheidung für Felgenbremsen getroffen. Die Abkehr von Scheibenbremsen war rückblickend nicht dumm, lenkte sie doch meine Aufmerksamkeit auf leichte, aerodynamische Laufräder, die ich bisher missachtet hatte: Ein weiteres Potential für Geschwindigkeits-Plus konnte ausgeschöpft werden. Hier muss ich als sonst konservativer Käufer einräumen, dass ich ohne Online-Handel chancenlos gewesen wäre, besagte Gabel, passende Bremsen und die letztlich verbauten Citec Laufräder zu finden und zu beschaffen. Ein gegenüber den Vorgänger-Entwürfen verminderter Lehnen-Winkel, das schmal gehaltene Cockpit

des Tiller-Lenkens, zwei Zentimeter mehr Tretlager-Überhöhung und ein größerer Radstand sollten die sportlichen Zielsetzungen unterstützen. Die oberste Lage Fasermaterial, aus Spread-Tow Gewebe drapiert, gelang sehr ordentlich und erfüllte somit ästhetische Ansprüche. Mit diesem Gerät fuhr ich dann auf der Bahn in Köln 2018 einen Schnitt von deutlich über 40, 2019 gar 45 km/h – ehemals undenkbare Geschwindigkeiten. Natürlich ist zu erwähnen, dass derlei Steigerungen wiederum dazu motivieren, mehr zu trainieren, weshalb ich auf dem Weg zur Arbeit und zurück (jeweils ca. 19 km) regelmäßig auf das

Tempo drückte. Das Rad kann durchaus im Alltag eingesetzt werden, denn das Vorderrad ist unter dem nur leicht umgelenkten Leertrum frei steuerbar und eine Liegerad-Tasche kann problemlos über den Sitz geworfen werden.

Beim fünften und letzten Modell schließlich, dessen Bau 2018 begonnen und Ende Dezember 2019 abgeschlossen wurde, ist ein deutlich kleinerer Lehnwinkel von nur  $12^\circ$  Kernpunkt des Designs. Die Basis der Sitzfläche rückt einige Zentimeter näher an den Boden, die Überhöhung des Tretlagers ist daher ausgeprägter. Erkauft wird dieser neue Zuschnitt mit einer etwas stärkeren Umlenkung des Zugtrums, deren angenommene Verluste – wie schon beim Vorgänger-Modell – durch eine sehr große Ginkgo-Umlenkrolle weitgehend kompensiert werden sollen. Der Übergang zum Tiller-Lenker wurde aerodynamisch geglättet, wie auch alle Züge zur Minderung des Luftwiderstands bis auf wenige Zentimeter in das Innere des Rahmens verlegt sind. Die Kette läuft wieder unter dem Hinterbau entlang, der nach außen flächig, nach innen jedoch stark profiliert ist, um Biegekräften zu widerstehen. Der voluminöse Rahmen-Rumpf ist im hinteren Bereich hohl. Über ein Loch in der Rückenfläche des Sitzes hat man daher Zugriff auf eine Art „Kofferraum“, in dem kleines Werkzeug und ein 1,5 Liter Trinksystem verstaut werden können. Die Giant Propel Gabel hatte sich so bewährt, dass ihr auch bei diesem Vorhaben erneut vertraut wurde; dieses Mal in der Nur-Carbon-Ausführung mit Tapered Steuerkopf und als gebrauchtes Teil aus Italien. Die passenden Lager zu finden, war nicht ganz leicht. Umso glücklicher war ich, dass die erste Auswahl gleich passend war. Die Schalen dazu mussten natürlich wieder von Fa. Lothar Köslich in Einzelanfertigung erstellt werden. Lothar unterbreitete mir den Vorschlag,



die Achse für die Umlenkrolle aus Titan zu drehen. Für die vielleicht nächsten 3000 Jahre wird also dieses edle Stück in seiner Carbon-Fassung eingeklebt sein. Das Handling des Racers ist trotz der flachen Körperhaltung sehr komfortabel und kann sogar als mäßig verkehrstauglich beschrieben werden. Grund dafür ist die freie Sicht über das niedrig angeordnete Cockpit, die kollisionsfreie Lenkung, die geringe Höhe der Sitz-Basis, die ein vollflächiges Absetzen der Füße erlaubt, der kurze Tiller-Lenker, hinter dem man sich ganz aufrichten kann und die verstellbare, elastische Kopfstütze, die einen Teil der Vibrationen

dämpft. Vom Vorgänger wurde die Sitzauflage aus 8 mm dickem Naturfilz übernommen. Dieses Material hat zwar etwas Gewicht, bietet aber sehr gute Haftung zwischen Mensch und Gerät. Zudem reguliert es das Klima am Rücken. Wieder ist dieses Rad eine Spur schneller als seine älteren «Geschwister»; allerdings wurden bei den Anbauteilen auch keine Kosten gescheut.

Da ich keine Einfälle zu weiteren Verbesserungen habe und mir nun die Zeit für aufwendigere Projekte fehlt, denke ich, dass mit diesem Rad für mich das «Ende der Fahnenstange» erreicht ist. Außerdem beschleicht mich das schlechte Gewissen, ohne Aussicht auf wesentliche Fortschritte bei der Fahrleistung und Verarbeitung das kostbare Material mit seinem riesigen ökologischen Fußabdruck zu «verwusten». Lieber eine Weile lang das mühelose Zischen über den Asphalt genießen. Wenn da nicht die beunruhigende Vorstellung wäre, eine Kopie aus Hanffasern könnte doch zumindest gleichwertig sein... sollte man vielleicht probieren!

## Maibummel war kein Bummel!

Text, Bilder: Andi

**Anstatt des normalen Maibummels stand dieses Jahr ein Corona-konformer Zürcher Mini-Maibummel auf dem Programm. Offensichtlich handelte es sich dabei jedoch um einen Etikettenschwindel der größeren Sorte!**

Wo Maibummel drauf steht, da sollte auch ein Maibummel drin sein. Ganz anders dieses Jahr. Zuerst ging es noch los von Zürich das Sihltal rauf nach Sihlbrugg, die Steigung dort ist noch im Bummelbereich, aber die Geschwindigkeit ließ schon Schlimmes ahnen, was noch folgen sollte. In Sihlbrugg wurde der Anstieg Richtung Gubel in Angriff genommen, was schon zuviel Höhenmeter für drei Maibummel bedeutet. Oben ging es weiter die Ägerisee-panoramaroute entlang, ein ewiges Auf und Ab, auch die herrlichen Aussichten konnten in keiner Weise eine Entschädigung sein für all die giftigen Anstiege. Schon ging es rüber zum Hochmoor nach Rothenthurm, hier geht es zwar gemächlich bergab, aber gewisse Teilnehmer konnten es sich nicht verkneifen, sich Rennen mit E-Pedelecs zu liefern. Statt die Abfahrt Richtung Zürisee fortzusetzen, wurde dann tatsächlich der Abzweiger rauf zum Ratenpass in Angriff genommen und dort, quasi als Gipfel, die Auffahrt zum Gottschalkenberg auf 1.148 MüM! Ok, die



sensationelle Aussicht vom dortigen Bellevue über den Zürisee bis zum Schwarzwald war knapp in Ordnung, auch wenn in der Ferne ziemlicher Dunst lag. Was dann folgte, war eigentlich eine lange Abfahrt mit einigen Gegensteigungen bis nach Zürich auf so kleinen schmalen Wegen mit holprigem Belag, so dass es kaum Autos oder Motorräder hatte.

Vermerkwürdige Ereignisse gab es: keine Stürze, niemand machte



Kloster Maria Hilf Gubel



Sicht vom Gubel Richtung Zug/Reusstal

schlapp, ja nicht mal eine kleine Panne zur Abwechslung wurde geboten neben der schönen Landschaft entlang der Route. Ich hatte ja schon eine schlimme Vorahnung, kein Wunder, dass bei diesem Programm auch in Coronazeiten nicht mehr als fünf Teilnehmer auf diesen Etikettenschwindel reinfielen und am Maibummel teilnahmen.

P.S.: Es ging noch eine zweite Beschwerde von E. ein (Name der Redak-

tion bekannt): *Zu wenige Kilometer; zu wenige Höhenmeter und viel zu langsam unterwegs, unglaublich wie gebummelt wurde, bergauf wurden wir sogar von Rennvelofahrern und E-Bikes überholt. Eine Schande, man könnte meinen, da denkt jemand, der Maibummel hätte tatsächlich was mit Bummeln zu tun...*



Aussicht von der Bellevue  
Gottschalkenberg Richtung  
Zürisee



Auf der Ägeriseepanoramaroute

## Das Velocar lebt

Text, Fotos: Kai Lueddecke - Redaktion: Andreas Pooch

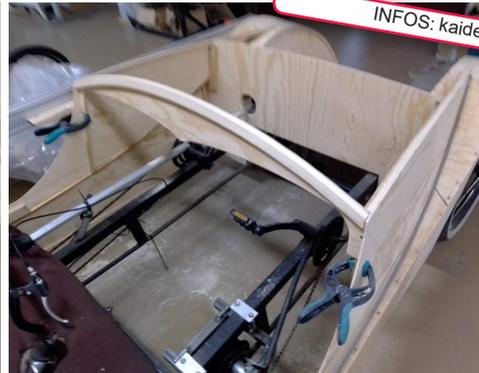
**Der 43jährige Karosseriebauer Kai Lueddecke war und ist fasziniert von Charles Mochet und seinem Velocar. Da die originalen Fahrzeuge zu selten sind und er keines ergattern konnte, hatte Kai 2011 selbst angefangen zu bauen.**

Es sollte nicht unbedingt originalgetreu sein aber pedalgetrieben. Das führte im Laufe des Entwicklungsprozesses zum Beispiel zu einem längeren Radstand, um mit den Pedalkreisen hinter die Vorderräder zu kommen. Damit konnte auch die Breite auf 120 bis 110 cm reduziert werden, was sich positiv an Engstellen und auf dem Radweg bemerkbar macht.

Das erste Velocar (blau) bekam vor kurzem eine neue Frontpartie, nachdem die alte Nase sich nicht an den Bewegungsraum der neuerdings



gefederten Vorderachse anpassen ließ. Das zweite Velocar (rot) hat im Gegensatz zum ersten einen Sperrholzkastenrahmen und ist mit etwa 65 kg Leergewicht recht leicht, verglichen mit dem ersten Modell. Kai hat seit 2018 bei Velomo in Weida gearbeitet und pausiert derzeit wegen Corona.



INFOS: [kaidea@aikq.de](mailto:kaidea@aikq.de)



gehangene Hinterräder bekommen. An der Hinterachse wird momentan noch getüftelt. Weiters ist der Einbau eines Pedelec-Antriebs geplant, da bei voller Zuladung steile Anstiege nur noch für Masochisten fahrbar sind.

Auch geht es beim Velocar nicht um Highspeed, sondern um Robustheit und Kapazität, sowohl für Cargo- als auch Personenmitnahme. So können 2 Erwachsene und 2-3 Kinder mitfahren (Pkw- Auslastung), während das Gewicht des Velocars nur ein Zwanzigstel eines Pkw beträgt....

Bei Velomo erstellen sie Quad-Konzepte und Prototypen, da passt das «Hobby» Velocar ja ganz gut. Die bisherigen Velocars hatten normale, beidseitig aufgehängene Hinterräder. Das gibt bei einem Plattfuß ein schönes Geraffel wegen der Verkleidung. Daher wird Nummer 3 einseitig auf-

# Fahrradtypen

## Fahrradtypen – Axel Ewen

**Name:** Axel Ewen

**Alter:** erwachsen

**Schuhgröße:** Wer will das wissen? Und warum?

**Mit dem Fahrrad unterwegs seit...** 1966! Mit selbstgebauten Tandem-, Liege- und Lastenrädern seit 1985. Christian Kuthz: «Einfälle statt Abfälle» sei dafür gedankt!

**Fahrradfahren/bauen ist für mich wichtig, weil...** es immer wieder spannend ist, etwas zu gestalten, an dem man nichts mehr weglassen kann, so dass es gerade noch alle gewünschten Funktionen erfüllt. So bin ich ganze Nächte in konstruktive Abenteuer getaucht.

Immer fühlt man sich nach der ersten Probefahrt, wie Armstrong sich bei seinem ersten Schritt auf dem Mond gefühlt haben muss!

**Außer Fahrräder interessiert mich...** Segelboote und Niedrig bis Nullenergie-Tiny houses, vor allem drehbare.

**Was macht mich wütend?** Nicht wütend, sondern es wundert mich, dass es in den 90ern viele kreative Fahrradkünstler gab, nun findet man in erster Linie Konsumenten, die an Marken, Rekorden und Oberflächen kleben.



**Was singst du beim Fahrradfahren?** Wenn, dann Stücke von Nina, Udo, Helge oder Peter Fox. Eigentlich liebe ich Tango, kann den aber nicht singen.

**Vom HPV wünsche ich mir?** Eine Kultur, wie ich sie in Tschechien immer wieder erlebt habe: Gastfreundlich, weltoffen, kreativ. Rennen gibt es auch, ist aber nicht so wichtig! Kultur, Erfindungen bzw. Ideen teilen und alle Altersgruppen feiern das Beisammensein.

**Welches Fahrrad möchtest du uns vorstellen?** Ein durch Heiko Stebbe angeregtes und kräftig unterstütztes Bauprojekt, das LLLDR (Leiter-Lasten-Liege-Drei-Rad), welches an dem Anfang der 90er von mir viel gefahrene Flevotrike anknüpft und mir ermöglicht meinen Kajak-Segel-Pedal-Trimaran, auch mal ohne Auto an das Wasser zu bringen (meistens geht's auf die Elbe bei Damnitz/Wendland).

**Was ist die Besonderheit an diesem Fahrrad?** Die verstärkte Vorderadschwinge (Danke an Olaf Schulz für seine Baubeschreibung auf seiner Webseite), die Einzelrad-Torsions-Gefederte Hinterachse, die sich an unterschiedliche Breiten, Höhen, Federvorspannung und an jeden gewünschten Radstand anpassen lässt, das in die Leiterspinnen tiefergelegte Tiltgelenk (Danke für die Anregung von Eric Wanee)

**Was könnte man noch verbessern?** Die Gummis in der Hinterachse müssen etwas voluminöser werden, da sich ab einer Last größer 50 kg die Schwingen unschöner Weise um 90° weiterdrehen, was die Bodenfreiheit schon mal in den Minusbereich führen kann. Zur Auswahl stehen 1 mm dickere Rundprofile (jetzt sind vier 12 mm Gummis auf jeder Seite drin) oder vier eckige (evtl. dreieckige) Profile. Eckig «klappert» unbelastet oder besser ist vielleicht eine sinnvolle Kombination aus beiden.

Den Versuch, das Kajak als tragendes Teil mit einzubinden, habe ich aus Rücksicht auf das Kajak abgebrochen.

Da sich Boot und Fahrrad den Sitz und die Hinterachse (Bootswagen) teilen können, fordert es auf, noch mehr wegzulassen. Ziel ist es, dass das alles mit in See stechen kann. Dies würde den Aktionsradius erheblich vergrößern. Zum Wasser als Gespann, auf dem Wasser die Leitern evtl. als Trampolinerersatz wie beim Katamaran? Das könnte eine Schlafmöglichkeit auf dem Boot eröffnen...

**Weitere Infos:** Wer mehr über Axel wissen möchte, der kann auf diesen beiden Seiten etwas über seine Ideen und Leidenschaften erfahren: [www.ad-bike.de](http://www.ad-bike.de) und [www.tiny-home-karussell.de](http://www.tiny-home-karussell.de).

Viel Freude beim Lesen!



links Ansicht vom LLLDR (Leiter-Lasten-Liege-Drei-Rad) mit der verstärkten Vorderradschwinge. ab rechtem Bild im Uhrzeigersinn Draufsicht auf die Hinterradachse von unten | Hinterradachse von unten mit demontierten Rädern | Einzelrad-Torsions-Gefederte Hinterachse montiert unter der Leiter | Das Vorderteil getrennt von der Leiter.



## E-Mobilität und steuerliche Förderung

Text: Andreas Pooch

### **Verschiedene Ende 2019 verabschiedete Vorschriften sollen die E-Mobilität fördern und dabei ist keinesfalls nur das E-Auto gemeint. Es geht dabei auch um E-Bikes bzw. Pedelecs, um S-Pedelecs und um sogenannte Schwerlastfahrräder mit Elektrohilfsantrieb.**

Hier in diesem Artikel sollen nur die fahrradspezifischen Belange besprochen werden, sonst würde der Beitrag zu umfangreich werden, außerdem ist ja das Fahrrad unser Leib- und Magen-Thema.

Thematisch umfassen die Änderungen reine Elektroautos und Brennstoffzellenfahrzeuge, extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge, S-Pedelecs und Elektrokleinstfahrzeuge (elektr. Tretroller, E-Scooter, Segways).

#### **Privatnutzung betrieblicher Kfz**

Zu den Kfz (mit E-Antrieb) werden auch die S-Pedelecs gerechnet und die Elektrokleinfahrzeuge. Für Fahrzeuge, die nach dem 31.12.2018 und vor dem 01.01.2022 angeschafft werden, wird die private Nutzung nicht mit dem üblichen 1% des vollen inländischen Listenpreises für jeden Kalendermonat als zu versteuernder geldwerter Vorteil in der Lohnabrechnung des Arbeitnehmers angesetzt, sondern nur mit 1% des halbierten inländischen Listenpreises.<sup>1)</sup>

Aber auch die individuellere Fahrtenbuchmethode (§ 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 3 EStG) bleibt zulässig. Bei der Kostenermittlung werden dann nur die hälftigen Anschaffungskosten oder die hälftigen Leasingkosten der Berechnung zugrunde gelegt.

Durch das Jahressteuergesetz 2019<sup>2)</sup> wird die bisherige Befristung auf den 31.12.2021 verlängert auf den 31.12.2030.

Eine weitere besondere Neuerung führt das JStG 2019 außerdem auch noch ein: wenn das Kfz keine Kohlendioxidemissionen je gefahrenen Kilometer hat und der Bruttolistenpreis unter 40.000 € beträgt, ist der Privatanteil nur zu einem Viertel anzusetzen.

Wenn das betriebliche Fahrzeug auch für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte genutzt werden kann, kommt die 0,03%-Regel zum Tragen. Diese wird bei Elektrofahrzeugen auf 0,015% reduziert.<sup>1)</sup>

#### **Gewerbesteuerrechtliche Hinzurechnung**

Für Firmeninhaber ist § 8 GewStG wichtig. Dem Gewinn des Gewerbebetriebes, der für Festsetzung der Gewerbesteuer zugrunde zu legen ist, sind bestimmte Beträge hinzuzurechnen, soweit sie vorher bei der Ermittlung des Gewinnes bereits abgesetzt worden sind. Dazu gehören zum Beispiel Leasingraten für Anlagevermögen, das nicht im Eigentum des Firmeninhabers steht. Es ist oft rechnerisch sinnvoller, nicht einen Firmenwagen anzuschaffen, sondern diesen zu leasen. Die Raten mindern den Gewinn. Als Hinzurechnung war bisher ein Fünftel dieser Zahlungen zu berücksichtigen. Nunmehr ist diese Hinzurechnung bei Elektrofahrzeugen nur zu Hälfte vorzunehmen. Es gilt auch für Fahrräder, die keine Kraftfahrzeuge sind (Pedelecs bis 25 km/h).

## Aufladen von Elektrofahrzeugen

Vom Arbeitgeber gewährte Vorteile an Arbeitnehmer in Form des elektrischen Aufladens in der Firma sind steuerfrei.<sup>4)</sup> Das war bisher befristet bis 2020 und ist nun verlängert worden auf den Ablauf des Jahres 2030.<sup>2)</sup> Gleiches gilt, wenn der Arbeitnehmer die Aufwendungen für den Erwerb und die Nutzung einer privaten Ladeeinrichtung selbst trägt und der Arbeitgeber diese Aufwendungen bezuschusst oder vollständig übernimmt.

## Sonderabschreibungen für Elektronutzfahrzeuge und elektrisch betriebene Lastenfahräder<sup>5) 2)</sup>

Die Sonderabschreibung gilt auch für elektrisch betriebene Lastenfahräder, die als «Schwerlasträder» bezeichnet werden, d.h. ein Mindesttransportvolumen von 1m<sup>3</sup> aufweisen in einer fest montierten Vorrichtung und eine Nutzlast von mindestens 150 kg befördern können (Fahrer und Nutzlast) und mit einem elektromotorischen Hilfsantrieb ausgestattet sind. Das gilt, wenn das Fahrzeug nach dem 31.12.2019 angeschafft wird, bis hin zum 31.12.2030. Rikschas werden nicht gefördert, ebenso wenig wie Fahrräder, die als Verkaufsstand oder als Werbefläche genutzt werden. Auch nicht gefördert werden gebrauchte Schwerlastfahräder, es muss sich also um eine Neuanschaffung handeln. Die Nachrüstung von Fahrrädern mit Elektromotoren wird auch nicht durch die Fördervorschrift abgedeckt. Die Sonderabschreibung beträgt 50% der Anschaffungskosten und kann im Anschaffungsjahr vom Unternehmer neben der normalen Abschreibung abgezogen werden.

## Förderung von (Elektro-)Fahrrädern

Das Einkommensteuergesetz regelt in § 6 EStG die Bewertung von Wirtschaftsgütern, die der Betrieb angeschafft hat und was zu passieren hat, wenn der Unternehmer diese Wirtschaftsgüter (auch) privat nutzt (Entnahme). Benutzt ein Einzelunternehmer sein E-Bike (gilt nicht für S-Pedelec)

zu mehr als 50% betrieblich, aber auch privat, dann kann die Privatnutzung außer Ansatz bleiben.<sup>6)</sup> Auch diese Regelung ist bis Ende 2030 verlängert worden, um die Elektromobilität zu fördern.

Die von einem Arbeitgeber gewährten Sachbezüge, die zusätzlich neben dem üblichen Arbeitslohn gewährt werden, sind steuerfrei<sup>7)</sup> für eine Überlassung eines betrieblichen Fahrrades oder Pedeles (nicht S-Pedelec). Auch hier wurde der Anwendungszeitraum verlängert bis Ende 2030.

## Anhang

- 1) Gesetz zur Vermeidung von Umsatzsteuerausfällen beim Handel mit Waren im Internet und zur Änderung weiterer steuerlicher Vorschriften v. 11.12.2018 (BGBl. I S. 2338)
- 2) Gesetz zur weiteren steuerlichen Förderung der Elektromobilität und zur Änderung weiterer steuerlicher Vorschriften v. 12.12.2019 (BGBl. I S. 2451 – sog. JStG 2019)
- 3) Gesetz zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 im Steuerrecht v. 21.12.2019 (BGBl. I S. 2886)
- 4) § 3 Nr. 46 EStG
- 5) § 7c EStG
- 6) § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 6 EStG
- 7) § 3 Nr. 37 EStG



[www.jobrad.org](http://www.jobrad.org)

**BIKELEASING**

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

## Lafradtaschen in 20"

Text, Fotos: Michael Ammann

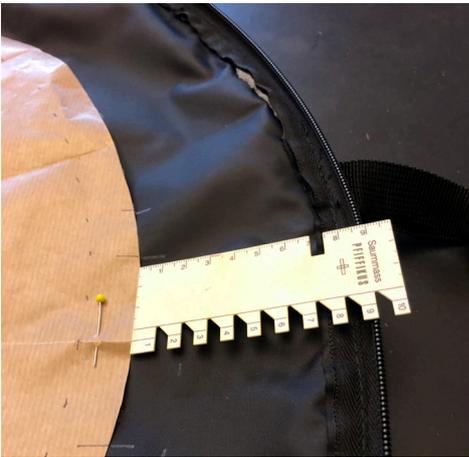
**20 Zoll Laufräder in 28" Laufradtaschen sehen einfach nicht gut aus. Praktisch ist es, wenn auch gleich noch ein Ersatzreifen in der richtigen Größe Platz findet. Also messen, Kosten kalkulieren, Material einkaufen und loslegen. Ganz so einfach ist es dann doch nicht...**

Stoff, Polster, Reißverschluss, Gurtband, Klett. Das Material als Meterware zu kaufen ist teurer, als neue 28" Zoll Rennradtaschen. Also kurzerhand zwei Taschen bestellt und loslegt:

Als erstes betreiben wir Näh-Archeologie: Die Tasche auf die Innenseite wenden und analysieren, wie die Arbeitsschritte gewesen sein könnten. Ein paar Notizen dazu sind hilfreich. Hilfreich ist eine zweite Tasche die (vorerst) nicht umgenäht wird - an dieser kann man jederzeit nochmals nachschauen.



Lafräder von Achsen-Mitte bis Achsen-Mitte messen, so misst man die Reifen- und Achsenbreite gleich mit. Ein 40-406er Laufrad mit Shredda und 135 mm Hinterradnabe oder Dualdrive sind 53 cm. Ein 28-451 Durano mit speziell schmaler 58mm Achse sind nur noch 52 cm. Wir nehmen das größere Rad und geben etwas Reserve dazu sind 56 cm.



Schnittmuster anheften, Naht markieren und 2 cm Nahtzugabe hinzufügen.



Von Hand innerhalb der Nahtzugabe alle drei! Lagen (Innestoff, Polster, Außenstoff) heften. Danach ausschneiden.



Die erste Hälfte ist ausgeschnitten. Die Tasche wird gedreht und für die zweite Hälfte wird es gleich gemacht.



Übrig bleibt der Ring. Jetzt werden alle Einzelteile auseinandergetrennt. Zuerst das Saumband. Dann kann man die beiden Seiten vorsichtig auseinander reißen. Tragschlaufen, Schnellspannertasche, Kantenschutzband und Reißverschluss. Die letzten Beiden werden anschließend mit dem Bügeleisen wieder geglättet, damit es beim annähen einfacher ist.



Alle Einzelteile.



Tragschlaufen werden auf der späteren Außenseite und die Schnellspannertasche auf der späteren Innenseite jeweils entlang der Nahtzugabe angenäht.



Das Schnittmuster wird mit Stecknadeln auf der rechten Seite der nicht bedruckten Taschenseite angesteckt und das Kantenschutzband entlang dieser angenäht.

Das Verbindungsstück des Kantenschutzbandes soll unten an der Tasche sein - gegenüberliegend von der Tragschlaufe.



Auf der bedruckten Taschenseite wird auf der oberen Hälfte der Reißverschluss angenäht. Jeweils auf den letzten 8 cm läuft dieser über den Taschenrand hinaus und wird schräg zurückgeschnitten. Danach werden die beiden Taschenhälften aufeinander gelegt und vernäht. Die Nahtzugabe wird auf die Breite des Reißverschlusses zurückgeschnitten. Mit einer Zickzack-Naht über den Taschenrand wird die Kante entlang des Reißverschlusses versäubert.



Das Saumband annähen und die Heftfäden ziehen.



Jetzt noch auf die rechte Seite wenden: Fertig!



Und so sehen eine 20“ und 28“ nebeneinander aus.

## Fahrradtypen – Morten Himmel

**Name:** Morten Himmel

**Alter:** kurz vor 43

**Schuhgröße:** 46

**Mit dem Fahrrad unterwegs seit...** Anfang der 1980er Radfahren gelernt, erste Tour Anfang der 1990er, erste Rad- bzw. Liegeradreise 1999

**Fahrradfahren ist für mich wichtig, weil...** es mir einen Ausgleich zum Alltagsstress bietet, ich dadurch viel herumkomme und dabei die vielen neuen Dinge in der Natur & anderswo bewusst erleben und reflektieren kann.

**Außer Fahrräder interessiert mich...** Reisen, Sprachen, Literatur, Musik.

**Was macht mich wütend?** Der zu geringe Wagemut der Politik, bereits vorhandene gute Ideen und Lösungen für eine bessere ökologische und ökonomische Zukunft konsequent umzusetzen.

**Was singst du beim Fahrradfahren?** Die Ode «An die Freude» (Schiller/Beethoven, 9.)

**Vom HPV wünsche ich mir?** Stete Wandlung, das Aufgreifen aktueller Themen in Bezug auf das Verhältnis von Mensch zu Mobilität in allen Lebenslagen und die Förderung/Inklusion aller zur individuellen Verwirklichung letzterer.



© Matthias Kirgen

**Welches Fahrrad möchtest du uns vorstellen?** Meinen von Ingo Kolibay nach meinen Vorstellungen gebauten Reiselieger. Die Idee zu dem Rad entstand 2015, nachdem der Alurahmen meines Highracers einen Riss an einer kritischen Stelle aufwies, und wo ein Über- bzw. Nachschweißen nicht ratsam erschien.

Erste Überlegungen gingen mehr Richtung eines sportlichen Tourers, diese wurden aber letztendlich alle verworfen, da ich das Rad hauptsächlich im (städtischen) Alltag und auf Reisen nutzen würde.

Auf Empfehlung eines Freundes wendete ich mich an Ingo Kollibay, der schon seit vielen Jahren Liege- und Falträder baut und über die nötige Erfahrung verfügt, um auch ausgefallene Kreationen zu realisieren. Im Jahr 2016 wurde es, nach der Besorgung der Laufräder, der VR-Gabel und einigen anderen Kleinteilen, dann schließlich ernst. Ingo begann die ersten Teilstücke des Hauptrahmens zusammen zu schweißen. Nach und nach besprachen wir Teilaspekte des in Entstehung befindlichen Rades, sei es nun die Art und Länge des Hinterbaudämpfers, die Konstruktion der Hinterradschwinge, der Einbau des Forumsladers, das Hinzufügen eines faltgelenks oder der Wunsch zur Montage eines handelsüblichen Ständers an dem Rad. Immer wieder kam es dabei zu Verzögerungen, sei es, weil Ingo noch das ein oder andere Projekt nebenher fertigstellen oder abwickeln musste oder weil bei mir größere Ausgaben für andere dringende Dinge anstanden. So zog sich der Bau bis 2019 hin und im März letzten Jahres konnte ich endlich das erste Mal probeliegen. Es war ein tolles Gefühl, endlich ein Rad zu fahren, welches konsequent auf meine Körperproportionen ausgelegt worden ist.

Es galt dann noch die letzten Details am Klappmechanismus und der Kettenführung auszutüfteln und Ende Juli 2019 bauten Ingo und ich das Rad dann endlich komplett zusammen. Mein Ehrgeiz war es, anschließend mit dem Rad auf eigener Felge nach Hause zu fahren. Nach 3 Tagen Schrauben war es geschafft. Ich machte eine kurze Probefahrt und war begeistert. Die Rückfahrt via Hannover und Walsrode verlief ohne Zwischenfälle und war sehr aufschlussreich. Die Federung bündelte fast alle Unebenheiten weg, doch die gewählte Übersetzung war etwas zu kurz.

Mittlerweile habe ich das ein oder andere kleine Problem behoben und konnte 2019 mit dem Rad sogar die Fernfahrt von Paris nach Brest und retour erfolgreich beenden. Mein Quest wird fast ein wenig eifersüchtig,

da ich mittlerweile die meisten Kilometer mit diesem Rad unterwegs bin und ich kann sagen, dass sich alle Kosten und Mühen für mich letztendlich gelohnt haben.

**Was ist die Besonderheit an diesem Fahrrad?** Es wurde zw. 2016 u. 2019 speziell für einen sehr großen/schweren Fahrer gebaut; es hat eine hohe Zuladung, eine Vollfederung mit großen Federwegen und es ist faltbar.

**Was könnte man noch verbessern?** Das Gewicht, wobei das wieder Abstriche bei der Steifigkeit und der Zuladung bedeuten würde.

**Weitere Infos:** Wer Morten kennenlernen möchte, der kann das am besten auf einen der vielen Touren, die er für die Liegeradgruppe Hamburg oder den ADFC Hamburg anbietet.

links Morten und sein Reiselieger in voller Größe.

rechts Der Reiselieger in der Bau-phase in gefalteter Ansicht.







© Matthias Krütingen

oben Der Klappmechanismus, gut versteckt  
unterm Sitz

links Das komplette Rad in ganzer Pracht



© Matthias Krütingen

Die Ansicht von hinten rechts mit der Ket-  
tenführung hinten.



© Matthias Krütingen

Und natürlich muss auch der Lenker faltbar sein

◀→ provisorisch Future Bike Schweiz HPV Deutschland Tandemclub Allgemein

## 5. Jun. 2020 — Propulsione Umama

Rennen Monza • [www.propulsioneumama.it](http://www.propulsioneumama.it)

## 20. Jun. 2020 — Mittsommer-Tour - Oldenburg.....

.....oder um 9:00 Uhr zum Frühstück in Dangast • Info & Kontakt|[info@oldenburger-liegeradgruppe.de](mailto:info@oldenburger-liegeradgruppe.de) --- [premier@hpv.org](mailto:premier@hpv.org)

## 21 Jun. 2020 — Tandemclub Seen-Tagestour Aarau - Zug

Tagestour von Lenzburg entlang dem Hallyersee, Baldeggersee und Zugersee nach Zug • [siehe|www.futurebike.ch](http://www.futurebike.ch)

## 27. - 28. Jun. 2020 — Sternfahrt zur Mitte von Niedersachsen

Treffpunkt in der Mitte um 15:30 Uhr • Info & Kontakt|[premier@hpv.org](mailto:premier@hpv.org)

## 17. - 19. Jul 2020 — HPV-WM Sloten (NL)

Abgesagt. Wenn es die Situation zulässt, findet eventuell am Sonntag ein Rennen statt. - Cycle Veision / A-race-in-the-park in Sloten

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

Details folgen

## 11. - 13. Sep. 2020 — 3. GOL

Großes Oldenburger Liegeradtreffen • Anmeldung & Info|[premier@hpv.org](mailto:premier@hpv.org) --- [info@oldenburger-liegeradgruppe.de](mailto:info@oldenburger-liegeradgruppe.de)

## 20 Sep. 2020 — Tandemclub-Tagestour

Rund um Winterthur (Industrie-Veloweg) • [siehe|www.futurebike.ch](http://www.futurebike.ch)

## 20. Sep. - 08. Okt. 2020 — Future Bike Herbsttour

Kanarische Inseln ▶ ausgebucht!

## 12. Okt. 2020 — #schokofahrt

Verladen der Schokolade in Amsterdam - Infos|[www.shokofahrt.de](http://www.shokofahrt.de) & [premier@hpv.org](mailto:premier@hpv.org)

## 23. - 25. Okt. 2020 — HPV-Treffen Pedalwelt

in der Pedalwelt in Heimbuchenthal (Am Alten Bahnhof 3 - 63872 Heimbuchenthal) Anmeldung & Info | [premier@hpv.org](mailto:premier@hpv.org)

## 25. Okt. 2020 — HPV-Mitgliederversammlung

ab 11:00 Uhr in der Pedalwelt in Heimbuchenthal (zwischen Frankfurt und Würzburg) Kontakt & Info | [info@hpv.org](mailto:info@hpv.org)

## 24. - 26. Nov. 2020 — EUROBIKE

Friedrichshafen - Details|[www.eurobike-show.de](http://www.eurobike-show.de)

## 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  
www.futurebike.ch • www.facebook.com/futurebikech

Kontodaten PC 80-21211-7 • Zürich • IBAN CH38 0900 0000 8002 1211 7

### Präsident

Christian Wittwer - Püntenstr. 28 - 8932 Mettmenstetten • Tel. 0 44 - 768 21 54 • praesident@futurebike.ch

### Vize-Präsident

Erwin Villiger • Tel. 0 79 - 636 10 72 • vize@futurebike.ch

### Kassier

Jürg Blaser • kassier@futurebike.ch

### Tandemclub

Michael Döhrbeck • koordination@tandemclub.ch

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

Andi Gerber • andi@futurebike.ch

### Öffentlichkeitsarbeit, Koordination Info Bull, Socialmedia

Tilman Rodewald • Tel. 0 78 - 628 85 33 • info@futurebike.ch

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

Michael Ammann • infobull@futurebike.ch

### Anlaufstelle Neumitglieder & Interessenten, Mitgliederverwaltung

Maja Meili • Tel. 0 44 - 768 21 54 • mitglieder@futurebike.ch

### Tandemclub Kontaktadresse

Bernt Fischer • Reutlingerstr. 18 - 5000 Aarau • Tel. 0 62 - 534 43 97 • info@tandemclub.ch

### Tandemclub Tourensekretariat

Rana Gilgen • Seerosenstr. 1 - 3302 Moosseedorf • Tel. 0 32 - 512 72 33 • touren@tandemclub.ch

### Review Future Bike CH - Zeitschriftenservice

Andreas Fuchs • review@futurebike.ch

### Vertreter in der WHPVA

Edgar Teufel • whpva@futurebike.ch

### Archiv Future Bike CH

Theo Schmidt - Ortsbühlweg 44 - 3612 Steffisburg • archiv@futurebike.ch

### Webmaster

Ralph Schnyder • ralph@futurebike.ch



## HPV Deutschland e.V.

Hochheider Weg 13 • 26123 Oldenburg • www.hpv.org • info@hpv.org



### Vorstand, 1. Vorsitzender

Dieter Hannemann • premier@hpv.org

### 2. Vorsitzender

Wolfgang Wiese • wolfgang.wiese@hpv.org

### Schatzmeister

Lutz Brauckhoff - Grothusweg 15 - 44359 Dortmund • geld@hpv.org  
Volksbank Dortmund Nordwest • IBAN DE70 4406 0122 4100 7903 00  
BIC: GENDEM1DNW

### Mitgliederverwaltung

Adressänderungen bitte melden, ein Nachsendeauftrag gilt nicht für Info Bull!  
Wolfgang Wiese - Christernstr. 105 - 28309 Bremen  
mitglied@hpv.org

### Schriftführung

Andreas Hertting • federstift@hpv.org

### Redaktion Info Bull

Jan Kranczoch • redakteur@hpv.org

### Gebrauchtliegeraddatei

gebraucht@hpv.org

### Layout Info Bull

Andreas Pooch • archiv@hpv.org

### Beauftragter Rekorde

rekorde@hpv.org

### Beauftragter WHPVA

info@hpv.org

### Boote – Human Powered Boats

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

### Regionalpartner in den Bundesländern

info@hpv.org,

### Regionalpartner Österreich

Christof Waas • christof.waas@gmx.at

## Impressum

### Jahres – Mitgliederbeiträge Future Bike

- a) Einzelmitglieder (Einzel, Familie, Firma) Fr. 60,-  
b) Mitflieger reduziert Fr. 35,-  
(Schüler, Lehrlinge, Studenten,  
AHV- / IV-Berechtigte)  
c) Ausland: Zuschlag von Fr. 5,-

Die Einzahlungsscheine werden jeweils im Februar/  
März verschickt. Einzahlung des Mitgliederbeitrages  
bis Ende April auf das Konto: IBAN CH38 0900 0000  
8002 1211 7

Wenn immer möglich, bitte elektronisch überweisen,  
da sonst Zusatzkosten anfallen (aus dem Ausland  
auch in bar direkt an den Kassier möglich – bitte  
keine Checks).

### Jahres – Mitgliederbeiträge HPV – D

- Schüler, Studenten, Erwerbslose 25,- €  
(bitte jährlich nachweisen)  
Einzelmitglieder 40,- €  
Familien 60,- €  
juristische Personen 85,- €

**Volksbank Dortmund Nordwest** IBAN DE70  
4406 0122 4100 7903 00 BIC: GEODEM 1 DNW

### Magazinpreis

Die Kosten des Info Bull-Magazin sind im (jeweiligen)  
Mitgliedspreis enthalten.

### Herausgeber

HPV Deutschland e.V. (für HPV Deutschland e.V. & Future  
Bike Ch) • Hochheider Weg 13 • 26123 Oldenburgg

### Layouting

LD-Verlag - Andreas Pooch - Heilbrunnenstr. 15 -  
51570 Windeck

### Druck

KPL-Team - Humperdinckstr. 64 - 53721 Siegburg

### Erscheint sechs Mal pro Jahr

Februar, April, Juni, August, Oktober, Dezember

### Redaktionsschluss

15. Jan., 15. Mär., 15. Mai, 15. Jul., 15. Sep., 15. Nov.

### Inserate

Als eps-Datei oder hochauflösendes pdf an  
info@ld-vlg.de senden - Schriften in Kurven oder  
Pfade umwandeln. Immer zur Kontrolle einen Aus-  
druck dazulegen oder eine pdf-Datei mitsenden

### Anzeigenpreise pro Ausgabe

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

andere Formate auf Anfrage

### Anzeigenformate

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

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

### Platzierungswünsche

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

### Rabatte

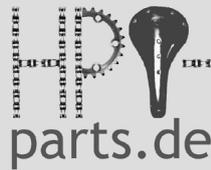
Jahresauftrag 50% Rabatt

### Kleinanzeigen

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



- Fahrräder
- Teile
- Zubehör
- Antiquariat



## Spezialitäten

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

[www.hpv-parts.de](http://www.hpv-parts.de) • [info@hvv-parts.de](mailto:info@hvv-parts.de)

## Ride Together!



[www.hpv-parts.de](http://www.hpv-parts.de)

[www.co-motion-cycles.de](http://www.co-motion-cycles.de)

# ICE

powered by  **ICLETTA**  
THE CULTURE OF CYCLING



[www.icletta.com](http://www.icletta.com)

# Seit über 25 Jahren das komplette Programm ...



## ... und seit 2010 auch vielfach ausgezeichnet: Das Weltrekordvelomobil „Milan“!

### Weltrekorde für's Räderwerk, und was haben Sie davon?

Zuerst eine umfassende und kompetente Beratung, dann durch unsere große Auswahl die Möglichkeit auch ausgefallene Fahrradmodelle Probe zu fahren. Und — da wir Fahrräder nicht nur verkaufen, sondern verstehen — tauschen wir auch bei „verkaufsfertigen“ Fahrrädern einzelne Komponente gegebenenfalls aus, wenn wir mit deren Qualität nicht zufrieden sind. Darüber hinaus konstruieren wir für Sie komplette Einzelanfertigungen vom Behindertenrad bis zum rekordbrechenden Velomobil „Milan“. Wenn es etwas noch nicht gibt — wir bauen es!



### Und die Milan-Familie wird ständig weiterentwickelt.

Z. B. der neue „Milan SL“:

- einseitig aufgehängtes Hinterrad mit Federung
- neue leichtere Version
- kürzere Lieferzeit



Mehr Infos unter [www.velomobil.eu](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 vorrätig.

Wir sind **BROMPTON** Exzellenz-Händler und bieten Rad- und Teileversand an.



Der Milan im großen VW-Klimawindkanal.

Wir führen Fahrräder und Komponenten unter anderem von:



Hainhölzer Straße 13 · 30159 Hannover · Telefon 0511/71 71 74 · [www.raederwerk.com](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) 2282-70444 · Fax +43 (0) 2282-70170  
bikerevolution@gmx.at

Jetzt  
testen!



**Steintrike Wild One**

die ultimative Fahrmaschine,  
nun auch mit Faltgelenk!!



HP VELOTECHNIK  
auf der „Spezi“: Halle 1



# Triker leben bunter

Räder und Zubehör von HP VELOTECHNIK: So lässig war Liegerad noch nie

**Besuchen Sie uns auf der „Spezi“:** Im Jubiläumsjahr der größten Spezialradmesse präsentiert HP VELOTECHNIK ein Feuerwerk an Neuheiten. Der neue Hinterrad-Nabenmotor Z20 von NEODRIVES ist erstmals in der Serienversion in zahlreichen Testrädern eingebaut. Highlight ist das neue *Scorpion fs 26 S-Pedelec*, das kompromisslos bis 45 km/h unterstützt.

Und sonst ... haben wir 2020 zum Jahr des Komforts ausgerufen! Erleben Sie das neue Zubehör mit *Side Bag Mount*, *Universal Mount* und *Top Load*. So entspannt haben Sie noch nie Handy, Kaffeebecher und Gepäck ans Trike gebracht! Keine Zeit zur „Spezi“? **Dann fordern Sie Ihr Liegerad-Infopaket jetzt an!**

