

Info Bull 215

Oktober 2020

Canyon-Velomobil



- Future Mobility Concept
- Francesco Russos Rekordprojekt

- Fahrradtypen
- Pedalboot aus Norfolk

- vor 20 Jahren: EUSTAFF
- Tagestour über die Iberbergegg

Das Liegerad.

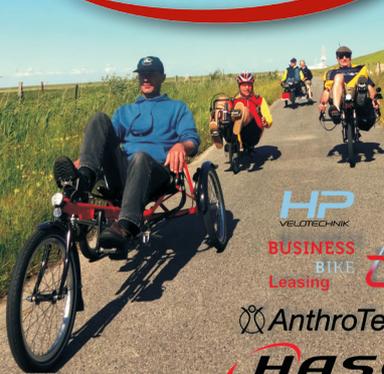
Toxy®

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

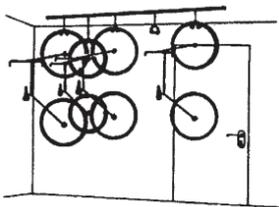
ADFC DACHGEBER 2019/20



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

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

Inhalt

■ Editorial

4 Ein besonderer Sommer...

■ Kultur

12 Fahrradtypen: Heike Boße

14 GOL 2021

20 vor 20 Jahren... ..EUSTAFF

■ Technik

30 Dad's Boat

32 Neues Velomobil von Canyon

■ Reise

6 Future Bike Tagestour Ibergereg

■ Rennen/Rekorde

16 1.379 km an einem Tag

26 Bahntraining Oerlikon

■ Service

42 Termine

43 Wer macht was?

44 Impressum

mit 3-Räder



mit unseren Liegevelos von:

HP Velotechnik Scorpion Streetmachine Grasshopper Spirit

ICE Vortex Adventure Sprint • **Lightning** • Flux • Hase

unterwegs.ch

outdoor & velo

velos trekking
rain 31
ch-5000 aarau

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

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

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

Titelfoto: © Michael Amman (großes Bild) & Canyon (kleines Bild)

Ein besonderer Sommer...

Text: Jan Kranczoch

Für die meisten Vereine, egal ob in Kultur, Bildung oder Sport engagiert, war das vergangene Halbjahr wohl sehr speziell. Selbst in lokalen Verbänden, die anhand kurzfristiger Absprachen im kleinen Kreis ihre satzungsgemäßen Aktivitäten aufrechterhalten konnten, war die Ausnahmesituation mit Händen zu greifen. Überregionale Vereine, deren Vitalität von wenigen zentralen Veranstaltungen abhängt, an denen auch unter optimalen Bedingungen nur ein kleiner Teil der Aktiven teilnehmen (können), wurden vermutlich von den erlebten Beschränkungen besonders betroffen. Die europäischen HPV-Vereine zählen wohl alle zum Kreis der hart Geprüften.



Fahrrad-Boom, präsentiert die weithin bekannte Zweirad-Firma Canyon aus Koblenz ein (prinzipiell nicht ganz so) neues E-Velomobilkonzept mit vier Rädern [siehe Seite 32]. Auch wenn der Human-Powered-Aspekt ausbleibt, ist eine Verbindung zur entstandenen Velomobil-Kultur nicht zu verleugnen. Konkurrenz oder auch Koevolution werden das Geschäft beleben; erst recht, wenn bestimmte Projekte den Anschein eines industriellen Maßstabs erwecken und dadurch die Aufmerksamkeit der Politik gewinnen.

Hoffen wir also, dass das lange Warten auf ein Wiedersehen bei den aufgeschobenen, jedoch nicht aufgehobenen Veranstaltungen, wie z.B. dem GOL, 2021 zu einem besonders regen Zuspruch führen wird. Ein kleiner Lichtblick ist, dass bestimmte Aktivitäten auch unter den jeweils gültigen Schutzmaßnahmen angeboten werden konnten, wie das Beispiel des Bahnrenntags in Oerlikon aufzeigt. Erst zum Zeitpunkt des Erscheinens dieser Ausgabe werden wir zudem wissen, ob auch das große HPV-Treffen in der Pedalwelt Heimbuchenthal vom 2. bis 4. Oktober stattgefunden hat – und hoffentlich ausgiebig darüber berichten können.

Manchem Verdruss zum Trotz, gibt es durchaus positive Botschaften: Vielleicht jüngst finanziell beflügelt von dem durch Corona ausgelösten



Redakteurin oder Redakteur gesucht

Text: Jan Kranczoch

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

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

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

Vielen Dank!



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



Future Bike Tagestour über die Ibergereg

Text, Bilder: Michael Ammann

Spontan und lokal war das Motto. Und so lud Sandro die Fraktion Zürich ein, zu einer großzügigen Runde von Arth über die Ibergereg nach Zug.

Wer um 11 Uhr in Arth an der Kreuzung steht, ist dabei. Ein sonniger Tag war angesagt und nach den nicht enden wollenden Tagen im Büro ist es eine willkommene Abwechslung. Den Druck am Reifen geprüft, mit ordentlich Zeitreserven in Zürich losgefahren und nach kaum einer halben Stunde bereits schwach geworden... also die Abzweigung in Adliswil genommen und kurz den Albpass mit eingebunden.

Die wenigen Serpentinaen lassen den Blick zurück auf die Stadt Zürich werfen, die zwischen zwei Hügelketten am Ende des Zürichsees die Form eines Gipfels bildet. Ganz so locker ist der Anstieg auf die 791 Meter dann doch nicht, aber die Abfahrt vorbei am Türlensee und weiter nach Baar mit einer Sicht vorbei am Zugerberg zur Rigi, zum Pilatus und all den

Gipfeln, die ich nicht kenne, entschädigen für die Anstrengung. Ich lasse das Gewusel in Zug hinter mir und folge dem Zugersee nach Arth wo ich auf Sandro stoße.

Wir schauen uns um, aber es scheint, als werden wir die einzigen Liegeradfahrer sein und so nehmen wir, nachdem wir je einen Nusskipfel verdrückt haben, den Anstieg nach Goldau in Angriff. Es ist heiß. Wir rollen hinunter zum Lauerzersee, der etwas Kälte abstrahlt, folgen der Straße, die eingepfercht zwischen der Felswand und dem Ufer schlängelt. Rechts vom großen und kleinen Mythen - zwei Bergspitzen in Form eines Toblerone-Zacken - lässt sich unser Ziel erahnen. Von jetzt an geht es nur noch bergauf. Wir lassen uns vom Wochenmarkt im winzigen Städtchen Schwyz nicht aufhalten, lassen das Kopfsteinpflaster hinter uns und kurbeln die steile Straße hoch, bis auch das letzte Haus hinter uns liegt. Die nächsten Höhenmeter legen wir im Wald zurück, passieren eine Baustelle und erst mit den sich häufenden Serpentinaen, lichtet sich der Wald und lassen uns auf den Vierwaldstättersee und die umliegenden Berge blicken.

Seit längerem sind wir nicht mehr so schnell unterwegs, aber wir kommen stetig voran. Vorbei an Alpwirtschaften und Skiliften, mit denen ich früher im Winter hochgefahren bin, als es noch Schnee gab. Am Eseltritt haben wir es fast geschafft. Erstaunt sehen wir zwei Liegeradfahrer, die gerade von der Gegenseite die Passhöhe der Ibergereg auf 1.407 m über dem Meer erreichen. Es sind Andi und Elisabeth. Wir gönnen uns im Restaurant kleinere und größere Köstlichkeiten.



Blick zurück - Rigi Hochfluh



Ausgewogene Sportlernahrung



Studen am Sihlsee
mit Fluebrig



Ausserschwandegg
bei Menzingen



Großer Mythen
in den Wolken



Auf der Winzenbach-
straße heimwärts

Auf einer rasanten Abfahrt geht es hinunter an den Sihlsee, welchen wir auf der Nebenstraße umrunden. Saftige hochgewachsene Wiesen säumen den Weg. Der Wind hat aufgefrischt. Während wir gegen den Wind ankämpfen, schweben die Kitesurfer auf ihren Hydrofoils einen halben Meter über dem Wasser. Wir passieren die Staumauer, vorbei am Strandbad, nehmen die Abfahrt nach Sihlbrugg, bevor wir zum Raten und weiter zum Gottschalkenberg (1.162 m ü.M.) aufsteigen, welchen wir bereits im Frühjahr bezwungen haben. Wir superkompensieren unseren Energieverbrauch mit Leckereien...

Durch den finsternen Wald schlängelt sich die schmale Straße. Dann sind wir mitten auf einer Weide steil am Hang. Vor uns liegt die nicht so hohe Ebene bei Menzingen. Weit im Hintergrund ist der Albispass zu erkennen, den ich vor einigen Stunden passiert habe. Ein letztes Mal rollen wir zusammen durch die Ebene, neben uns im Feld zählen wir mehr als 30 Rotmilane. Jetzt ist der Zeitpunkt uns zu trennen: Sandro fährt nach Westen, wir nach Norden. Wir verabschieden uns. Vorerst geht es nochmals bergab nach Sihlbrugg. Wir queren die Sihl und fahren nochmals hoch, auf den Hirzel. Wieder sind wir auf einem Aussichtspunkt. Die letzten 15 km scheinen noch lang, aber die stetig abfallende Straße lässt uns ohne großen Kraftaufwand zügig nach Hause rollen.

Am Schluss fehlten noch 60 Meter, dann wären auch heute 2.500 Höhenmeter zusammen gekommen. Distanz 153 km. War wieder ein super Tag. Vielen Dank an Sandro für die Routenplanung, Andi und Elisabeth für die Begleitung.

Kleinanzeige



Lastenrad zu verkaufen

Laufräder 20 Zoll 32-406 • Reifen Schwalbe Spezial • Bremsen Trommel vorne & Rücktritt hinten • 3-Gang-Nabenschaltung mit Drehgriffschalter • Lenklager Stronglight • Pedale Gipiemme • Tretlager Mavic • Kurbellänge 150 mm • Radstand 840 mm • Pedal-Sattelabstand 880 mm • Rahmenhöhe 410 mm • Rahmengenepäckträger hinten 350 x 210 mm vorne 160 x 300 mm

VB

Gisela Daubitz | 0 22 92 921 825

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
www.schlumpfdrive.com
www.advancedbeltdrive.com

Fahrradtypen - Heike Boße

Name: Heike Boße

Alter: 58

Schuhgröße: 39

Mit dem Fahrrad unterwegs seit...1966

Fahrradfahren ist für mich wichtig, weil...ich mich nur so, frei und durch meine eigene Bewegung, bewegen möchte.

Außer Fahrräder interessiert mich...der Mensch auf dem Sattel oder in der Schale.

Was macht mich wütend? Menschen, die mich und die Natur nicht verstehen.

Was singst du beim Fahrradfahren? Ich brumme, sagt Ronald.

Von dem HPV wünsche ich mir? Vernetzung und persönliche Verbundenheit.

Welches Fahrrad möchtest du uns vorstellen? Nicht mein Radius C4, welches ich oft und gerne fahre, sondern ein besonderes Erlebnis mit einem Hase Pino Stufentandem.



Heike behält auch heute noch gerne beim Fahrradfahren den Überblick © Ronald Mullett

Was ist die Besonderheit an diesem Fahrrad? Ich durfte damit am 10. Juli 2005 ein einziges Mal fahren. Ich war dabei, als Sebastian Burger seine 1. Blind Cycle Tour startete. Er fuhr mit 2 Tandems und blinden Begleitern von Bremen nach Singapur, in 8 Monaten ganze 11.000 km! Am 2. Tag übernahm ich das Hase und die nette blinde Mitreisende für 34 Kilometer als Steuerfrau. Es war überwältigend! Wir haben uns über alles rege ausgetauscht, z.B. über das reichlich viel Erleben mit allen Sinnen unterschiedlichster Art! Ich war mächtig stolz dabei zu sein! Sebastian begeisterte mich sehr mit seiner Idee, und ich habe seine Reise weitere 248 Tage lang mit Begeisterung verfolgt!

Weitere Infos: Heike könnt ihr draußen in der Natur finden, im Raum Nienburg ist sie unterwegs, auch Ehrenamtliche Seelsorgerin im Krankenhaus in Nienburg und versucht einmal im Jahr bei der Sternfahrt „Zur Mitte von Niedersachsen“ dabei zu sein.



Heike auf dem Hase Pino als Kapitänin unterwegs © Karin Göllner



Vor und nach der Fahrt auf dem Tandem war die Stimmung ausgelassen. Heike steht in der Mitte. © Karin Göllner



Das gepackte Stufen tandem Hase Pino in der Seitenansicht. © Karin Göllner

Großes Oldenburger Liegeradtreffen im Au



August 2021!



Text: Dieter Hannemann Foto: Hans Mayer

Das 3. GOL wird vom Freitag, den 27. bis Sonntag den 29. August 2021 stattfinden. Die Vorbereitungen werden im Winter wiederaufgenommen werden. Geplant sind gemeinsame Ausfahrten in die nähere Umgebung. Im Vordergrund bei allen diesen Aktivitäten stehen immer wieder der Austausch, die Fachsimpelei und das gemütliche Beisammensein.

Eine Teilnahme ist von Freitag bis Sonntag, Samstag bis Sonntag oder als Tagesgast am Samstag möglich.

Also, den Termin schon einmal vormerken!

Die weiteren Infos folgen Anfang 2021 im InfoBull oder unter oldenburger-liegeradgruppe.de

1.379 km an einem Tag & aus eigener Kraft! Möglich?

Text, Bilder: Francesco Russo

Lützelflüh im Emmental, mein Heimatort. Da sind in einem alten Saustall (Schweinestall) nicht nur die zwei schnellsten Speedbikes der Welt entstanden, nein, da bin ich auch aufgewachsen.

Und von da aus sind wir als italienische Immigranten jährlich nach Marano Marchesato im süditalienischen Kalabrien gefahren, wo meine Eltern herkommen. 1.379 km, zu fünft im kleinen, vollgeladenen Fiat 131 Supermirafiori an einem Tag. Soviel Gepäck, dass wir als Kinder die Knie in den Ohren hatten, kaum noch Federweg und deshalb jede Bodenwelle zu Gespür bekamen und heiß, richtig heiß im Juli, natürlich ohne Klimaanlage. Übergeben hab ich mich jeweils schon in Huttwil nach nicht mal 40 km, danach mit Reisetabletten bis ganz nach unten.

Und heute, wo ich so alt bin wie mein Vater damals, glaube ich, wäre es mit einem schnellen Speedtrike möglich, diese Distanz auf einer Teststrecke, mit eigener Kraft in 24 Stunden zu schaffen. Die Strapazen wären etwa die gleichen.

Im Moment lebe ich mit meiner Frau in Misiones (Argentinien). Lockdown seit dem 17. März. Alles lahmgelegt, was wir hier so taten. So plötzlich alle Zeit der Welt, um ein solches Speedtrike zu planen. Eine Rakete auf drei Rädern, die das scheinbar Unmögliche doch möglich machen soll.

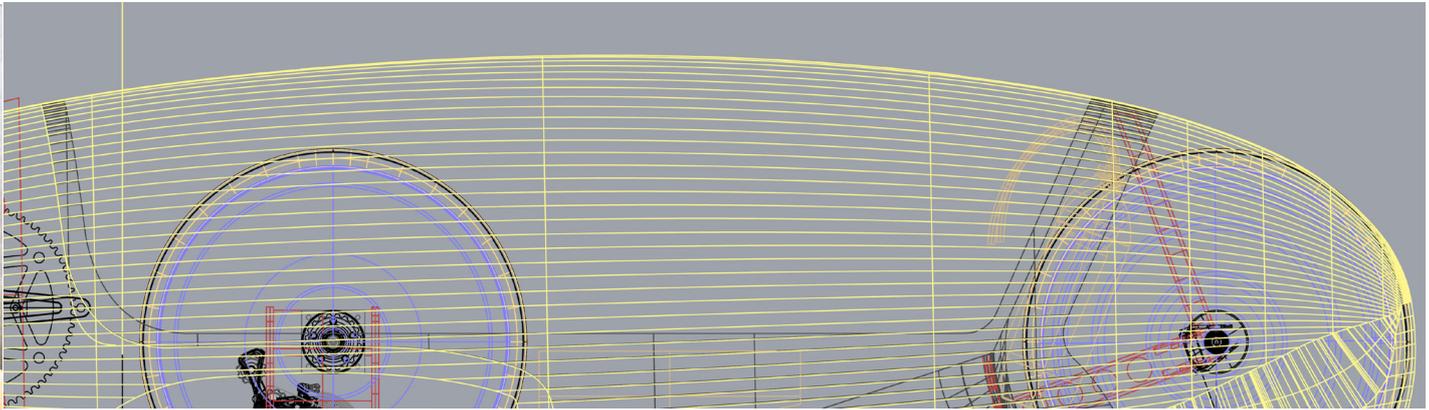
Die Idee

Es kam mir früh schon beim wiederholten Einsteigen in den MetaStretto - Stundenweltrekord-Speedbike (siehe russo-speedbike.com). Aerodynamisch bedingt, ist die Maximalbreite der Verkleidung weit hinten. Da ich rückwärtsfahre, quetsche ich meine Schultern vorne im Bike um etwa 10 cm zusammen, habe aber hinten auf Kniehöhe freie Luft bis zur Außenhülle. Schon damals sagte ich zu Stefan Grünig, meinem Freund, Mitentwickler und Mechaniker, dass sich die Form für ein Delta-Trike eignen würde, Platz für zwei Hinterräder ist vorhanden.

Das Ziel

Es wäre also in einem Tag (24 Stunden) die familiengeschichtlichen 1.379 km zu schaffen. Aber als ich das mal so durchrechnete und wird der Gäppel wirklich so schnell wie vermutet, wäre der 6h-Rekord (426 km mit einem Einspurer gefahren, aber





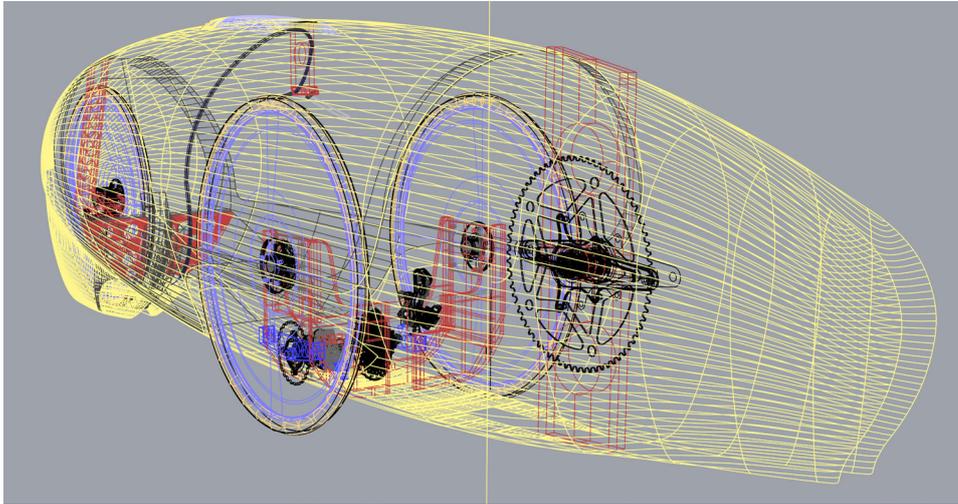
nie offiziell anerkannt) ebenfalls möglich. Der Stundenrekord für mehrspurige Fahrzeuge von 81,6 km wäre mit einem Schnellstart auch zu schaffen. Wenn ich dann noch die nächsten 6 Stunden weiterhin ein schnelleres Tempo halte, könnte ein vernünftiger 12h-Rekord gefahren werden (damit meine ich, die bestehende Distanz von 680 km um 100 km zu überbieten), und dann müsste eigentlich nur noch weitergebummelt werden, um die 24h-Marke von 1.219 km zu knacken.

Ok, das ist im Moment meine Vision. Die Rekordleistungen will ich damit auch nicht herunterspielen. Aber genau solche Visionen spornen an und machen das scheinbar Unmögliche zum Ziel. An solchen Zielen zu arbeiten macht Spaß. Selbstbewusst und ehrgeizig genug war ich schon immer.

Die Ausgangslage

Es sind die Laminierformen des MetaStretto. Während Langstrecken-Rekorde ausschließlich mit gepimpten Velomobilen aufgestellt wurden, sollte das Ultra-Speedtrike das absolut effizienteste Vehikel als Grundlage haben. Ein Rekord-Speedbike runtertrimmen auf ein Rekord-Speedtrike. Dadurch ergibt sich eine Form, auf die man ohne ein existierendes, erprobtes und erfolgreiches Vorbild eventuell nicht gekommen wäre. Grob gesagt, packen wir zwei Räder hinten in den MetaStretto, verkleiden diesen vernünftig und listo. Da ich es da drin länger als eine Stunde, eben einen ganzen Tag, aushalten, mich auch ein bisschen bewegen und ernähren muss, hab ich entschieden, die Formen des MetaStretto in der Mitte sechs cm auseinander zu nehmen.

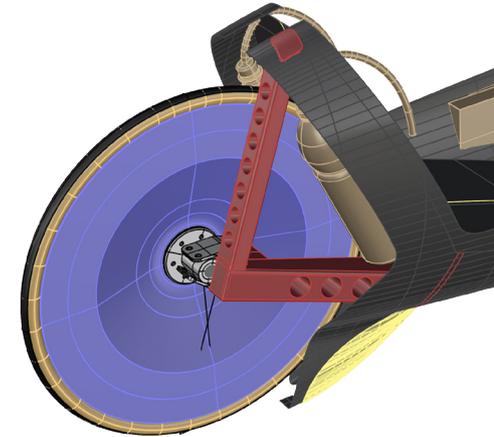
Zudem war die Idee auch, viele Elemente vom MetaStretto zu portieren oder als Basis zu verwenden. Der Antrieb soll keine Uhrmacherskunst wie



beim MetaStretto werden, sondern auf möglichst viel Standardware beruhen.

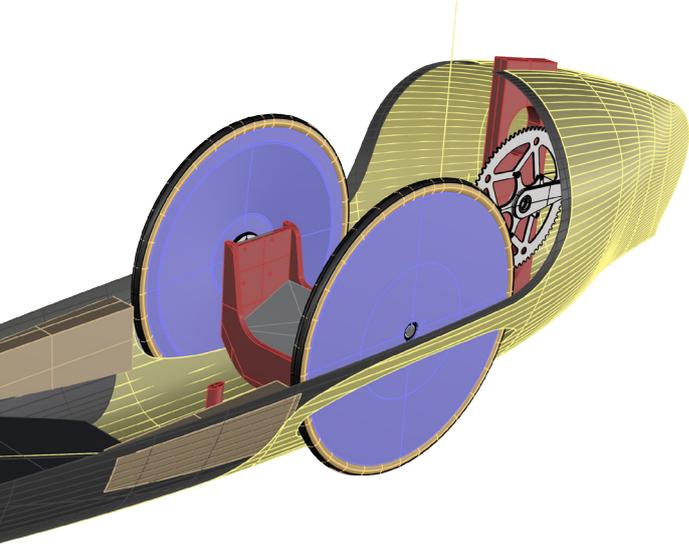
Das Resultat

Es ist DuraStretto, ein extrem kleines Speed-Delta-Trike welches nur 10% größer als der MetaStretto ist, ein besser belüftetes und komfortableres Innenleben aufweist und drei gleich große Räder nutzt. Selbst wenn wir damit gegenüber dem MetaStretto 50% an Aerodynamik einbüßen würden, wäre es für die Langstrecke ein Novum. Damit würden wir in einen Geschwindigkeitsbereich vorstoßen, der für die Langdistanz bislang unerreicht ist.

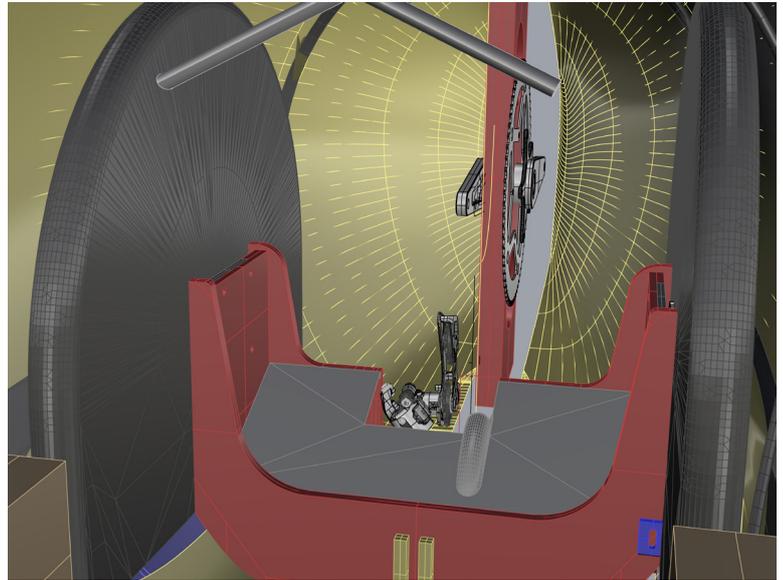


Was fehlt

- Laminierformen für die Behausung der Hinterräder sowie für die Hinterräder selbst.
- Jemand der die Sonderanfertigung der Metallteile wie Achsen, Naben, Tretlager und Kurbeln fräst.
- Zusätzlich etwa 2.000 CHF für Composite-Material.
- Und etwa 1.000 CHF für Fahrradkomponenten.
- Sowie 40 Arbeitstage (der Großteil zu zweit, der Zweite - Stefan - sitzt bereits in den Startlöchern), um ihn endlich auf die Straße setzen zu können.



**Wer begleitet mich auf dieser Reise?
Francesco Russo | russo-speedbike.com |
russo.speedbike@gmail.com**



Erinnerung an die Eustaff vor 20 Jahren

Text: Jürgen Quurk

Ich hab 3 Tage Zeit und will am Rhein lang fahren. Wie würdest Du fahren? fragte mich mein Sohn neulich. Klare Antwort: Auf jeden Fall in einer lauen Sommernacht bei Vollmond von Koblenz Rheinaufwärts. So wie damals bei der Eustaff.

Aber wie sind wir damals gefahren? Mal schnell im Kleiderschrank gesucht, da muss doch irgendwo noch das Eustaff-T-Shirt mit dem Streckenverlauf sein. Wusste ich es doch: Eustaff 2000 von Biel in der Schweiz nach Aalborg in Norddänemark. Die Fahrkarten zum Startort und nach der Fahrt wieder zurück zahlten wir noch in DM, das Internet war zwar aus dem größten raus, aber nette Webmaster wiesen auf große Dateien mit langen Downloadzeiten hin. Mit Handys telefonierten wir, für den Terminkalender hatten die Nerds einen Palm. Und Navis? Gab es schon Navis? Höchstens auf Segelbooten.

Damals las ich in der Info Bull, dass für das Projekt Eustaff Fahrer gesucht werden. Kurz entschlossen meldete ich mich und sagte, dass ich mitmachen wolle. Irgendwann meldete sich Frank aus Marburg, erzählte



etwas Genaueres über die geplante Strecke und was so in etwa geplant war. Der höhere Sinn und Anspruch des Ganzen war mir eigentlich egal. Ich fand die Idee cool, irgendwo einen Staffelstab entgegenzunehmen, 100 km zu fahren und dann den Stab weiterzureichen. Ich kannte bis dahin keine anderen Fahrer persönlich und sah in der Eustaff eine Chance, andere Verrückte kennen zu lernen.

Wie gesagt, waren Navis damals noch nicht so bekannt und wir machten uns erst einmal auf den Weg, um bei einer Probefahrt den Weg abzuchecken. Wir wollten schließlich auch zeigen, dass wir mit unseren Liegerädern schnell unterwegs sind. Irrfahrten, Sackgassen und Umwege wären eher peinlich gewesen. Nie vergessen werde ich, wie wir irgendwo am Rhein von einer Zivilstreife angehalten wurden, weil wir auf der Straße fuhren und nicht auf dem übervollen Rad- und Fußweg. Eine halbe Stunde diskutierten wir mit den Herren bei 30°C in der prallen Sonne. Nein, Sie müssen auf dem Radweg fahren, auch wenn es keinen Sinn macht. Vorschrift ist Vorschrift. Wir erzählten von der Eustaff und dass wir trainieren. Wir könnten uns ja eine Ausnahmegenehmigung holen. Die Diskussion wurde immer absurder, auch weil wir ständig auf die Radfahrer hinwiesen, die in der Gegenrichtung unterwegs waren. Nichts zu machen. Also fuhren wir auf dem Radweg, warteten bis die Streife außer Sichtweite war und setzten unsere Fahrt auf der Straße fort.

Die Eustaff 2000 verlief hingegen für uns ohne nennenswerte Störungen. 2001 war dann eher eine Katastrophentour. Thomas Verkleidung verlor auf den holprigen Radwegen entscheidende Schrauben. Er hätte, wenn möglich, sicher die ganze Verkleidung abgerissen, in die Ecke geworfen und wäre weitergefahren. Die restlichen Schrauben waren allerdings fest und eine Axt nicht zur Hand. So beschlossen Fabian und ich, alleine weiter zu fahren. Dummerweise hatte ich mir einen Pulsmesser zugelegt. Immer wildere Werte standen auf dem Display. Waren Arbeit, Hausbau und Kinder großziehen doch etwas viel gewesen? Im Nachhinein betrachtet, war es wahrscheinlich nur die Oberleitung der parallel verlaufenden Eisenbahn, die die Elektronik durcheinander brachte. Egal, ich entschied mich, langsamer weiter zu fahren und Fabian kämpfte sich daher bei strömenden Regen alleine durch und brachte das Staffelholz in einer guten Zeit allein nach Koblenz. Immerhin war der Übergabeort der Parkplatz einer Brauerei. Aber wahrscheinlich war die, passend zum Tag, geschlossen.

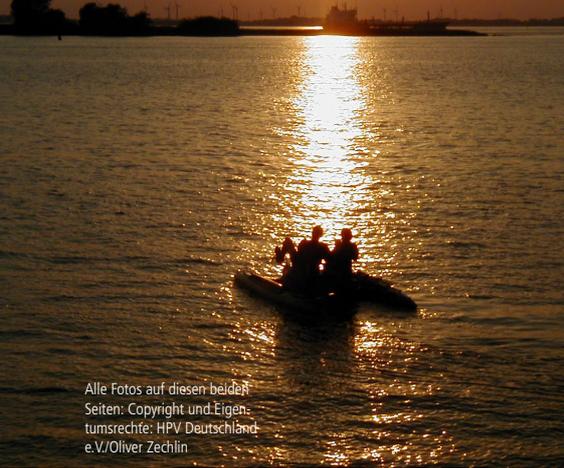
Eine Erkenntnis war zumindest, dass meine StreetMachine keine Rennmaschine war. Ein wunderbares Tourenrad, aber sie federt zu stark ein, liegt zu hoch und außerdem juckte es irgendwie und was Neues muss her. Ich investierte in ein Zox: 20 cm über der Erde, Frontantrieb. Da konnte nur fliegen schöner sein. Zum Glück bestellte ich es rechtzeitig: Ein Tag vor dem Urlaub spürte die StreetMachine wohl den heißen Atem des Verfolgers: aufgrund meiner 196 cm Körperlänge war der Rahmen 2 cm zu weit auseinander gezogen und brach nach vielen Jahren und Kilometern. Der Urlaubsstart wurde um einen Tag verschoben, das neue Rad fahrfertig gemacht und mit nach Schweden genommen.

2002 sollte die Eustaff anders rum - von Nord nach Süd - verlaufen. Also wieder kein Bier am Zielort. Und dann noch mitten in der Nacht? 120 km? Ein Blick in den Kalender versprach dann doch noch ein tolles Erlebnis:

Vollmond. Und alles passte: Eine laue Sommernacht bei klarem Himmel. Fabian hatte die «Erlaubnis», mitzufahren, obwohl er sechs Tage später Vater werden sollte. Thomas fuhr im Auto mit, um ihn im Fall der Fälle sofort in den Kreißaal bringen zu können - war zum Glück nicht nötig.

Die Idee, uns in den Windschatten des Begleitfahrzeugs zu hängen, ließen wir ganz schnell fallen: erstens wäre es ja unfair gewesen, zweitens war es laut und stinkig. Selbst hinter uns hat das Auto genervt. Also fuhr Thomas vor und hielt uns die Kreuzungen frei. So konnten wir durch die Nacht brettern. Wie schnell wir waren, wussten wir nur in den Ortschaften, da es noch keine Tachos mit Beleuchtung gab. Wozu auch? Aber auch unter Straßenlaternen war das Tachoablesen ein Kunststück. Bei 35 km/h ist die Zeit direkt unter der Laterne verdammt kurz, davor verschattet der Tacho sich selbst, danach verschatten wir ihn. War aber auch nicht sooo wichtig. Die langen, geraden Straßen «zogen» uns, die Kurven waren so langgezogen, dass wir kaum langsamer wurden. Hier spielten die Liegeräder, neben Ihrer besseren Aerodynamik, ihren größten Vorteil aus: Statt bei hohen Geschwindigkeiten das Vorderrad anzustarren, hatten wir freien Blick auf den im Mondschein glitzernden Rhein, die Burgen oben auf den Bergen stachen gegen den Himmel. Und kaum war man an einer vorbei, kam die nächste. Windschatten fahren und kreiseln funktionierten wie im Schlaf, doch dafür war viel zu viel Adrenalin im Blut. Ohne Frage, das war die Fahrt meines Lebens. Kurz vor Guntersblum riefen wir in der «Zentrale» an und meldeten unsere Ankunft. Bei Sonnenaufgang übergaben wir in Guntersblum die Grußbotschaft an die nächste Gruppe und ließen uns erstmal auf die Straße fallen. Kaputt und Glückliche!

18 Jahre später bin ich die Strecke mit meiner Frau von Koblenz nach Mainz noch einmal gefahren. Zwar tagsüber und elektrisch unterstützt, aber sie hatte nichts von Ihrem Reiz verloren. Und nächstes Jahr dann noch einmal bei Vollmond.



Alle Fotos auf diesen beiden
Seiten: Copyright und Eigen-
tumsrechte: HPV Deutschland
e.V./Oliver Zechlin



↑ 2002 E U S





T A F F 2 0 0 3 !



2003 erlebte ich dann die Eustaff aus einer ganz anderen Perspektive: Die Urlaubsplanung war auf die WM am Bodensee abgestimmt und die Anmeldung abgeschickt. Auf dem Heimweg von der Arbeit wurde ich übermütig, fuhr zu schnell in einer Kurve, das Hinterrad rutschte weg. Eine Bordsteinkante beendete die Rutschpartie und es war etwas schwierig, aus den Klickpedalen zu kommen. Irgendwie war mir klar, dass es besser wäre, den «Besenwagen» anzurufen. Doch anstatt mir aus der gegenüberliegenden Metzgerei Eis zu holen, oder zumindest ein kaltes Steak, setzte ich mich wieder aufs Rad und fuhr meiner Frau entgegen. Schließlich wollten wir an dem Tag noch ein Sofa kaufen. Als ich dann endlich anhielt, bekam ich den Fuß überhaupt nicht mehr gedreht. Einzige Möglichkeit: Schuhbänder aufmachen und Schuh ausziehen. Einbeinig humpelnd half ich noch das Zox in den Kofferraum zu legen und dann ging es statt ins Möbelhaus direkt ins Krankenhaus. Nach dem Röntgen reichte ein Blick auf das Gesicht des Arztes: Das sieht nicht gut aus. War es dann auch nicht... Weber C Fraktur im linken Sprunggelenk, 10 Wochen keine Belastung. Also keine WM und keine Eustaff. Aber irgendwer fragte mich dann, ob ich nicht für den deutschen Teil die Staffelnzentrale machen könnte. Klar, kein Problem. Regelmäßig riefen die Gruppen an und meldeten ihren Standort. Ich rief dann wiederum die nachfolgenden Gruppen an, sich bereit zu machen. Whats App und Instagram gab es noch nicht, Facebook wäre schon out gewesen. Aber einer der Webmaster hatte ein kleines Tool gebaut, mit dem wir Eustaffler unsere Berichte zur Staffel auf die Webseite des HPV hochladen konnten. Und sie sind immer noch nachzulesen:

www.hpv.org/eustaff/93-eustaff-2003-live-bericht.html

www.hpv.org/eustaff/91-eustaff-2001-livfe-bericht.html

Danach war es für mich mit der Eustaff dann vorbei. Wieder eine Grußbotschaft durch die Gegend zu fahren, war nicht so spannend, eine andere

Strecke ergab sich nicht. Spätestens die Idee, 5 kg Kartoffeln durch die Gegend zu fahren, fanden wohl die meisten zu abstrus und die Sache verlief sich irgendwie. Aber es entstand auch etwas Neues: Getrieben von dem Wunsch, mal mehr als eine Minute mit den anderen Fahrern zu sprechen, trafen wir uns einige Jahre bei Hanno in Karlsruhe immer am Vorabend der Spezi. Bei herrlich viel Bier und vietnamesischem Essen unterhielten wir uns nicht nur über Liegeräder.

2005 gab es dann die letzte Eustaff, an der ich aber nicht mehr teilnahm. Interessant finde ich die Schokoladenfahrten. Dort wird Kakao aus Übersee mit dem Segelschiff nach Amsterdam gebracht, zu Schokolade verarbeitet und mit Fahrrädern verteilt. Vielleicht können wir uns ja hier mal wieder einklinken. Ein Gruß an alle Eustaffler!



Dänemark • Deutschland • Niederlande • Belgien • Schweiz



17. September _____ 21. September
Skagen _____ Genf



	Startzeit	Etappe	Start	Ziel	Distanz	Zeit	Schnitt	
18.9.03	8:22	D1b	Berlin Spandau	Jeebel	185	7:16	25.5	
	15:38	D2b	Jeebel	Uelzen	55	2:00	27.5	
	17:38	D3b	Uelzen	Rotenburg/W. (cont. D4)	95	3:37	26.3	
17.9.03	23:45	DK1	Skagen	Ålborg	108	4:0	22.3	
18.9.03	4:35	DK2	Ålborg	Randers	76	2:53	26.4	
	7:28	DK3	Randers	Horsens	80	2:55	27.4	
	10:23	DK4	Horsens	Kolding	59	1:30	39.3	
	11:53	DK5	Kolding	Padborg	79	2:37	30.2	
	14:30	D1	Padborg	Oldenbüttel	94	2:54	32.4	
	17:24	D2	Oldenbüttel	Glückstadt	55	1:53	29.2	
	19:17	HPB1	Glückstadt	Wischhafen	4	0:44	5.5	
19.9.03	20:01	D3	Wischhafen	Rotenburg/W.	99	3:19	29.8	
	23:20	D4	Rotenburg/W.	Twistringen	77	2:40	28.9	
	2:00	D5	Twistringen	Meppen	107	4:25	24.2	
19.9.03	6:25	NL1	Meppen	Hardenberg	54	1:40	32.4	
	8:05	NL2	Hardenberg	Zwolle	46	1:25	32.5	
	9:30	NL3	Zwolle	Elburg	25	0:41	36.6	
	10:11	NL4	Elburg	Huizen	54	1:49	29.7	
	12:00	NL5	Huizen	Dordrecht	95	3:18	28.8	
	15:18	NL6	Dordrecht	Kapellen	88	2:42	32.6	
	18:00	B1	Kapellen	Maastricht	150	4:00	37.5	
	22:00	D6	Maastricht	Düren	70	3:10	22.1	
	20.9.03	1:10	D7	Düren	Bonn	60	2:08	28.1
		3:18	D8	Bonn	Koblenz	75	2:49	26.6
6:07		D9	Koblenz	Guntersblum	121	3:47	32.0	
9:54		D10	Guntersblum	Wörth a. Rh.	98	3:53	25.2	
13:47		D11	Wörth a. Rh.	Gambsheim	70	2:14	31.3	
16:01		D12	Gambsheim	Marckolsheim	76	2:32	30.0	
18:33		D13	Marckolsheim	Basel	73	2:31	29.0	
21:04		CH1	Basel	Biel/Bienne	95	3:26	27.7	
21.9.03		0:30	CH2	Biel/Bienne	Morges	115	4:30	25.6
		5:00	CH3	Morges	Genf	48	2:15	21.3
21.9.03	7:15		Genf		2586	92:23	28.0	

Der französische Part der ursprünglich geplanten EUSTAFF von Oslo nach Marseille wird leider ziemlich kurzfristig abgesagt. Dank tatkräftiger Hilfe einer ganzen Reihe rasch einspringender Liegeradler ist die Route von Aalborg nach Genf erfolgreich.

Training auf der offenen Rennbahn Oerlikon

Text, Bilder: Michael Ammann

Dank einem guten Draht zum Bahnmeister war es kurzfristig möglich, auf der offenen Rennbahn ein Training zu organisieren. Das vorgegebene Schutzkonzept ließ nur Vereinsmitglieder mit jeweils einem Betreuer zu.

Obwohl schon fast Mitte September, war es ein heißer Sommertag. Und so suchten wir bereits mit der Bahnöffnung den Schatten. Charly hatte wie immer für Gipfeli, Schoggistängeli, Getränke und Früchte gesorgt. Als erstes wurden die Bahnregeln nochmals erläutert, alles sehr kompliziert, wenn man noch nie auf einer Radrennbahn gefahren ist - wäre es das erste Mal gewesen, hätte ich wohl kaum etwas verstanden, geschweige denn alle Infos mir merken können...

Und so versuchte jeder sich wieder ans Fahren auf der Bahn zu gewöhnen. 25 km/h würde durch die Steilwandkurven mit 45 Grad Neigung genü-

gen, um nicht auf dem Strand der Cote d'Azur (die hellblaue Fläche zum ausrollen) zu landen. Die meisten fuhren fast doppelt so schnell... außer Charly im PoB, der jagte mit fast 70 Sachen durch die Arena.

Nach einer Pause starteten wir zum 1h-Trainingslauf. Zwei Runden einrollen, dann geht es ab. Edgar auf einem mit Biketeilen gepimpten Troytec schlägt mit 47 km/h ein hohes Tempo an. Von hinten ziehen das DF von Michi und Charly im PoB an uns vorbei. Charly fährt in einer Klasse für sich und ist durchgehend oberhalb der Bahnmitte. Hinter Edgar und Andi konzentriere ich mich, das Tempo zu halten, im Windschatten des Comet zu bleiben und nicht in dieses hinein zu fahren. In der Gruppe überrunden wir Jürg, der am Start zu viel Abstand hatte und seither alleine im Wind kämpfte. Dauerstress am Limit lässt die Schmerzen vergessen und Schwups ist ein Drittel der Rennzeit vorbei. Edgar lässt etwas nach, Michi kommt von hinten und Andi versucht in seinem Windschatten davon zu ziehen.



Obwohl ich schon am Limit bin, versuche ich mit zu gehen. In diesem Trio drehen wir unsere Runden. Regelmäßig überrunden wir Christian auf seinem mit Lichtanlage, Gepäckträger und Schutzblechen vollausgestatteten Pegasus. Selten überholen wir Guido auf seiner F40 mit Tuchverkleidung und Markus im Canard - dem roten Torpedo auf zwei Rädern. Über uns dreht Charly seine Runden. Nach 40 Minuten verliere ich den Überblick.



Michi DF auf der Cote d'Azur, Andi und Guido

Ich weiß noch, dass ich irgendwann Markus im Innenraum sehe, dass er abgebrochen hat, Guido sich zwischendurch hinter mir im Windschatten befindet und ich mich bei Jürg in seinem Schneewittchenweißen Birk mit neuer Radverkleidung und Heckaufsatz wieder in den Windschatten platziere. Er wiederum versucht immer wieder in den Windschatten von Michi zu sprinten und so wechselt das Tempo ständig von 43 bis 49 km/h und lässt mich regelmäßig in die Schmerzen fahren, 10 Minuten sind noch zu fahren als Andi nochmals aufdreht. Folgen kann ich nicht mehr und bis zum Schluss kann ich gerade noch verhindern, dass er mir zwei Runden abnimmt. Damit hat er Michi gerade noch eine halbe Runde abgenommen und kommt hinter Charly als zweiter ins Ziel. Er war heute der stärkste Fahrer! Seine vielen und sehr langen Touren haben ihn zu einer ausgezeichneten Form gebracht. Charly ist dank seinem super effizienten PoB einfach unschlagbar.

Es bleibt noch Zeit zum Plaudern und nur langsam löst sich die kleine Liegeradgruppe auf.

Vielen Dank an Bruno für die Zeitnahme, Charly und Andi für die Organisation und allen anderen, dass ihr dabei wart.

Diesmal müsst ihr auf Bilder vom Rennen verzichten: Mitfahren, fotografieren, Resultate und Renngeschehen dokumentieren, Bericht schreiben und innert 24h zum Redaktionsschluss einreichen geht einfach nur beschränkt.

Trainingsergebnisse auf der 333m Bahn

(Angaben ohne Gewähr)

Charly im PoB | 179 Runden | 59.6 km

Andy Brik Comet | 139 Runden | 46.5 km

Michi DF | 139 Runden | 46.5 km

Michi Birk Comet | 137 Runden | 45.9 km

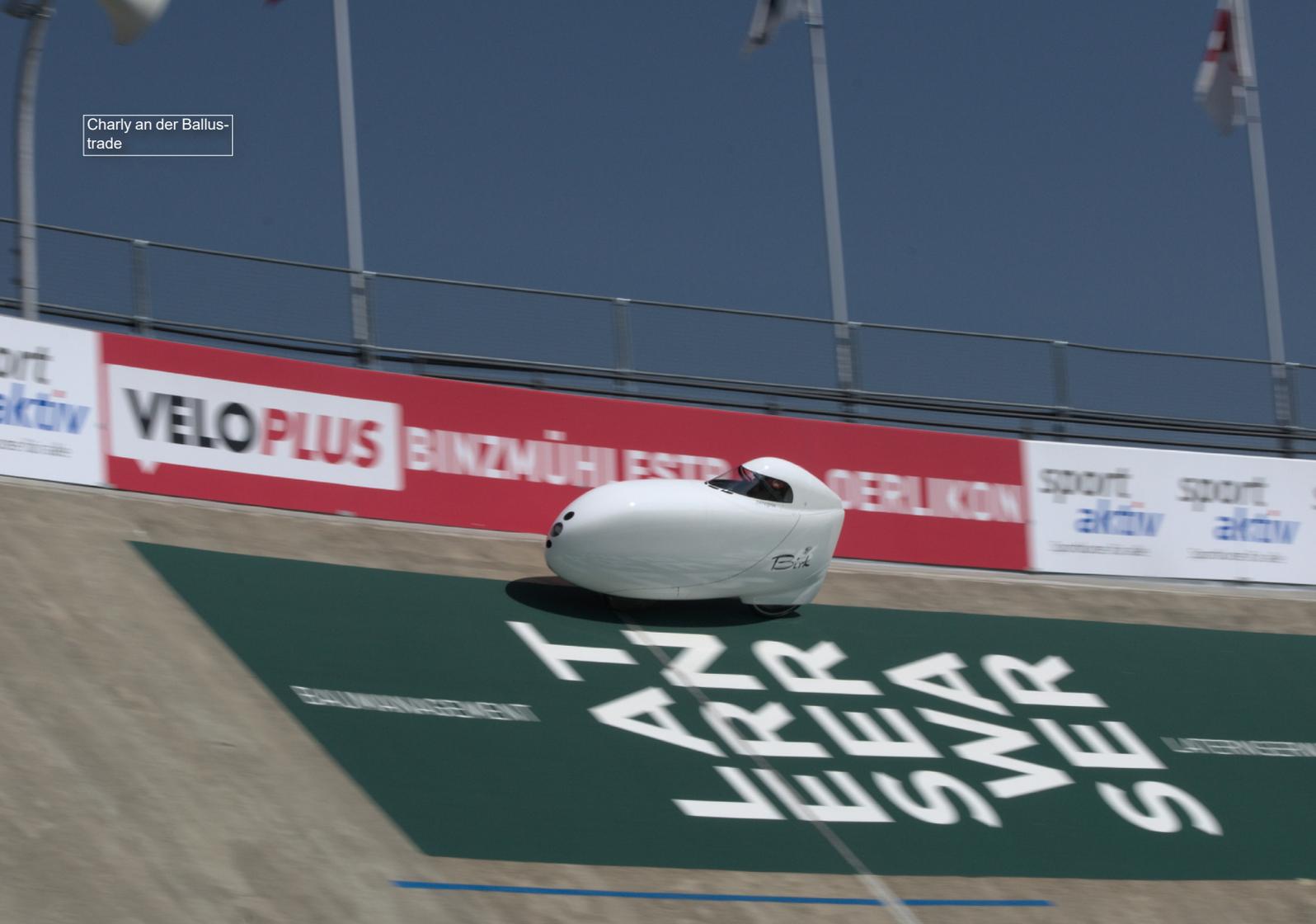
Jürg Birk Comet | 135 Runden | 45.3 km

Edgar Troytec | 127 Runden | 42.3 km

Guido Lightning F40

Markus Canard

Charly an der Ballustrade





Human Powered Boat aus Norfolk

Text: Andreas Pooch ♥ Fotos: www.dadsboats.com

Seit 2012 werden in Norfolk pedalgetriebene Boote gebaut. Hintergrund ist eine lange Familientradition im Bau solcher Wasserfahrzeuge – daher der Name „Dad’s Boat“: David Willams (the Dad) hat sich schon in teenager-Zeiten mit Pedalbooten beschäftigt.

Das erste Pedalboot baute David Willams in den 1950er Jahren. Das erste Boot war ein Einzelsitzer und war gestaltet wie sein Modellboot, eine ferngesteuerte Yacht, um die Hände frei zu haben für die Steuerung. Der Antriebsmechanismus war eine Handbohrmaschine. Das liebevoll „Sieb“ genannte Boot war schon bald mottenzerfressen, weil es während der Zeit des Wehrdienstes die ganze Zeit im Garten gelegen hatte. So taugte das verdorbene Fahrzeug nur noch zu Feuerholz.

Die nächste Boots-Generation startete zuerst in seinem Kopf. Es sollte ein Zweisitzer werden, bei dem man gegenüber sitzt, jeder pedaliert vorwärts, die Pedale laufen gegeneinander versetzt und nutzen den engen Raum im Antriebsblock. „Cyclone“ war geboren und es begleitete David in den

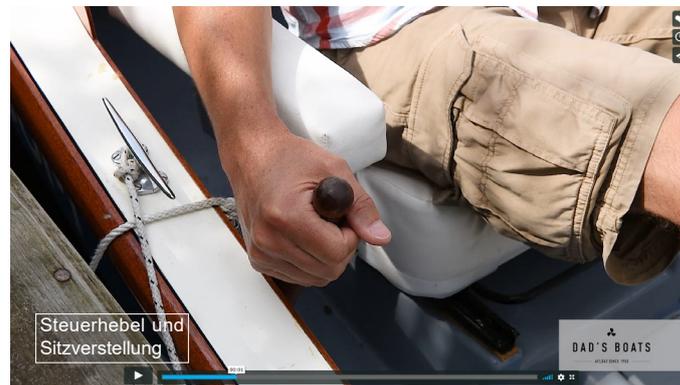
Flitterwochen und in den Ferien in den 1960ern. Auch fuhr er mit diesem Boot mit einem Freund im Sommer 1968 um die Isle of Wight in nur 12,5 Stunden.



„Cyclamen“ wurde in den 1980ern gebaut, es war länger und schneller aber mit weniger stabiler Lage auf dem Wasser. 2012 kam „Lifecycle“ dazu, das stabilste Modell, aus dem dann 2012 „Dad’s Boat“ entstand.

Die Firma vertreibt zwei Boote, das „Elite Pedal Boat“ und das „Universal

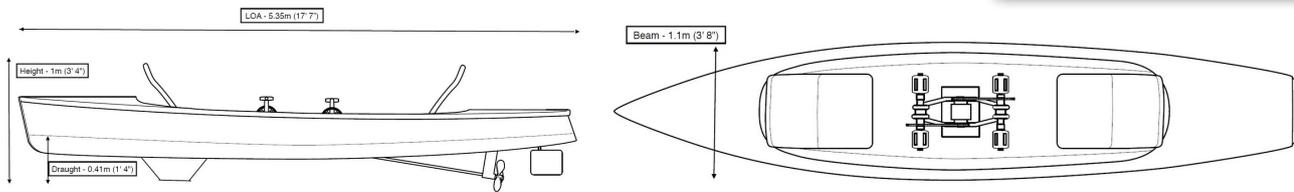




Pedal Boat“. Schiffskörper, Deck und Fahrzeugboden bestehen aus Fiberglas mit einem Gel-Finish. Süll, Scheuerleiste und Ruderpinne sind aus Holz gefertigt und lackiert. Das Getriebe ist aus Aluminium gebaut mit Edelstahlschäften. Propellerschaft, Sternrohr, Tretlagergehäuse, Seitenruder und Pedaleinheit bestehen aus marinetauglichem Edelstahl mit entsprechend gedichteten Lagern. Ferner werden verschiedene Fahrradteile verbaut. Die Bootsunterseite hat eine Beschichtung, die einen Bewuchs

verhindert. Gesteuert wird mit einem seitlichen Hebel: nach vorne und das Boot fährt nach rechts, nach hinten und das Boot fährt nach links.

Dad's Boats | Hall Common Farm | Staithe
 Road Ludham Norfolk NR29 5NS | 07768
 940 399 | info@dadsboats.com | www.dadsboats.com



Neues Velomobil von Canyon

Text: Andreas Pooch ♥ Fotos: Canyon

Mit dem E-Velomobil im Straßenverkehr mit-schwimmen (bis 60 km/h), bei Stau in den 25er-Modus wechseln und auf dem Radweg weiter-fahren. Das ist die Vorstellung der innovativen Fahrradschmiede Canyon aus Koblenz. Was zur-zeit der rechtliche Rahmen in Europa aber nicht hergibt. Aber die Koblenzer hatten auch ein Ideal im Sinn. Das hat sich in einem vierrädrigen Velomobil mit E-Unterstützung niedergeschla-gen, mit Autooptik: „Future Mobility Concept“.

Ausgangspunkt des Designprojektes war auch eine McKinsey-Studie, in der der Mikromobilität eine positive Zukunft vorausgesagt wird.¹⁾ Dabei ging es um Leihfahrzeuge und konnte E-Scooter als auch E-Bikes und vergleichbare Fahrzeuge umfassen. Nun kann man natürlich fragen, was Velomobile damit zu tun haben? Die Studie ging nach Auswertung der Umfragen davon aus, dass 50% aller Autofahrten bis 8 km durch Mikro-mobilität ersetzt werden könnte. Problem dabei war aber, dass 43% der

Befragten „keinen Schutz vor schlechtem Wetter“ dagegen anführten. Was lag also näher, als sich mit dem Velomobil zu beschäftigen. Und das umso mehr, als die 40jährige Erfahrung der HPV-Szene sich inzwischen auch in der Fahrradindustrie rumgesprochen hat. Auch im Cargo-Bereich ist der Wetterschutz ein Thema, das seit jüngster Zeit auf der Agenda steht. Der E-Antrieb hat Designgrenzen verschoben, weil das Fahrzeuggewicht nicht mehr das wichtige Thema ist und die Kreativität der Entwickler geweckt hat.

Gebremst wird die Entwicklungsfreude aber durch die technischen Regu-lierungen und die Straßenzulassungsbestimmungen. Die Handelsorgani-sation LEVA-EU²⁾ beschäftigt sich unter anderem mit den Bestimmungen und versucht diese zu verbessern, um mehr gestalterische Möglich-keiten zu bekommen. Wenn die EU ihren Green Deal erfolgreich umsetzen möch-te, besteht an dieser Stelle Handlungsbedarf. Das hat auch die Europäische Kommission erkannt. Sie hat auf einem Symposium der LEVA-EU Unter-suchungen angekündigt, die sich mit Veränderungen der Bestimmungen kümmern sollen. Vielleicht ist es bald möglich, dass Fahrzeuge wie das von Canyon auf unseren Straßen rollen.³⁾

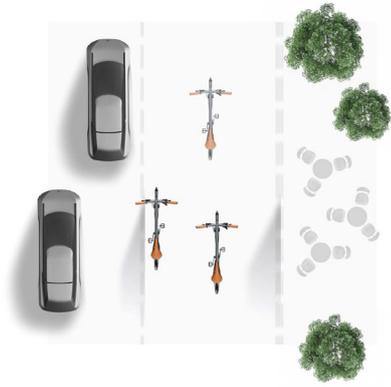
Die Konzeptstudie „Canyon Future Mobility Concept“ stammt aus dem 3D-Drucker. Mit 83 cm Breite, 101 cm Höhe und 230 cm Länge bei einem Radstand von 160 cm und einer Spurbreite von 76 cm ist das Fahrzeug in Anbetracht der Transportmöglichkeiten noch zierlich. Das Systemgewicht

inklusive Insassen und Gepäck liegt bei 350 kg. Angetrieben wird das Fahrzeug von zwei Elektromotoren mit je 1.000 Watt (je Hinterrad). Die Akkukapazität beträgt zwei Kilowattstunden, ist aber noch erweiterbar. Es gibt keine Kette, die zu den Hinterrädern läuft. Ein Tretgenerator liefert die Tretleistung in den Akku, der dann die Motoren antreibt.

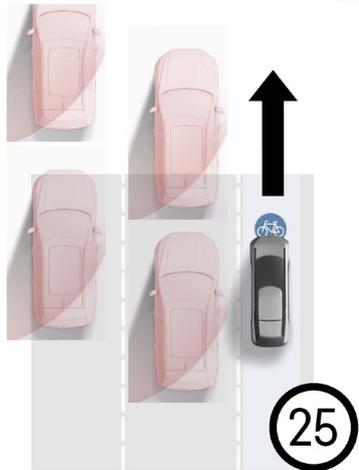
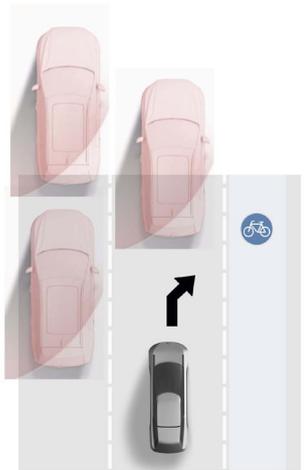
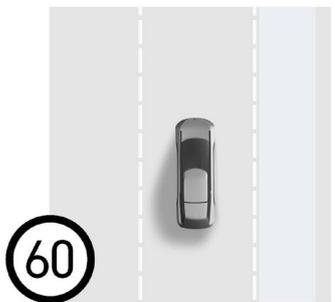
Der Fahrersitz lässt sich nach vorne schieben und umklappen, so dass dahinter Gepäck verstaut werden kann (bis zu drei Getränkekisten)

oder ein Kind (bis zu 140 cm Körpergröße). Einsteigen kann man, indem die Haube nach vorne geschoben wird. Gesichert ist das Fahrzeug über eine Smartphone-App, mittels der man auch die Fahrmodussteuerung in der Hand hat. Der Fahrer wird durch einen Sicherheitsgurt geschützt sowie durch weitere dämpfende Schaumstoffelemente und einen Rollkäfig, der Sitz schützt auch den Nackenbereich.

Für den Winter gibt es eine Heizung, die auch ein Beschlagen der Scheiben verhindern soll. Scheibenwischer sind für die Serienproduktion ebenfalls geplant.



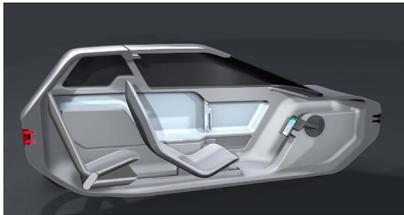
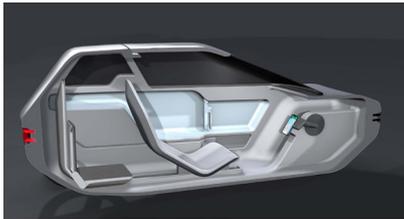
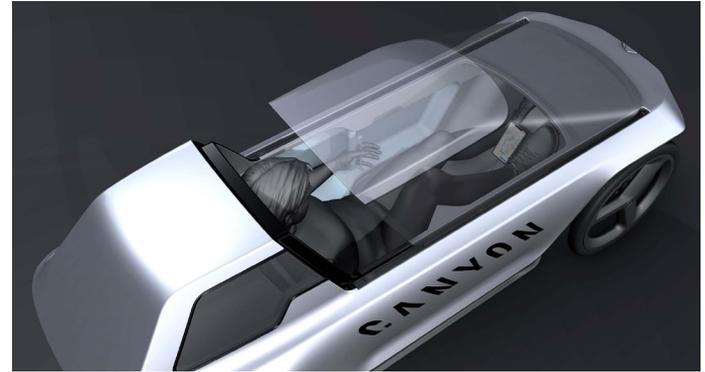
Idealvorstellung: mit bis zu 60 km/h auf der Straße - wenn der Stau kommt, in den 25er-Modus wechseln und auf dem Radweg weiter

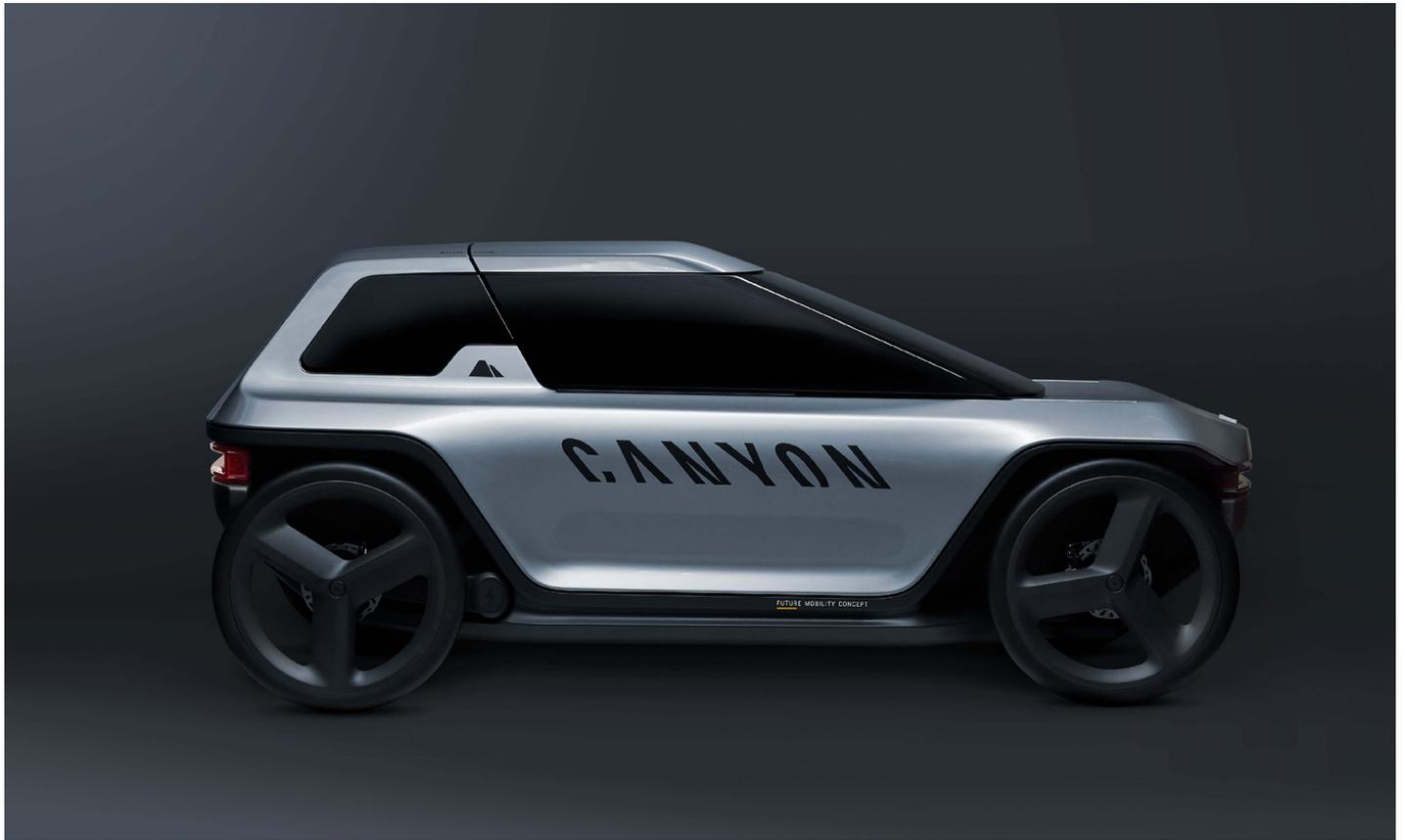


Canyon ist Spezialist für sportliche Fahrräder, hat aber auch Commuter im Programm, mit und ohne E-Antrieb. Kennzahlen: 400 Millionen Euro Jahresumsatz, 170 verschiedene Modelle im Sortiment, 100.000 Fahrräder die in Koblenz vom Band rollen. Canyon Bicycles GmbH | Karl-Tesche-Str. 12 | 56073 Koblenz | www.canyon.com

Die Autooptik ist sicher gewöhnungsbedürftig für die HPV-Szene, die geht bei ihren Designüberlegungen aber auch von ganz anderen Ansätzen aus. Gerade die Autooptik könnte aber auch eine größere Interessentengruppe ansprechen als traditionelle Velomobile. Man wird sehen, ob das Konzept nur Designspielerei bleibt oder als Serienprodukt auf den Markt kommen kann.

- 1) www.escooter.blog/2019/12/03/neueste-mckinsey-studie-sagt-mikromobilitaet-eine-positive-zukunft-bis-2030-voraus/
- 2) Light Electric Vehicles Association Europa – www.leva-eu.com
- 3) www.leva-eu.com/2020/08/27/commission-asks-trl-to-revise-technical-road-use-rules-for-all-levs/ www.leva-eu.com/2020/02/20/is-eu-type-approval-dangerous-for-speed-pedelec-riders/





Kommentare zum neuen «**Future Mobility Concept**» von Canyon

Dietrich Lohmeyer | Autor des Buches: Velomobile - Schnelle Fahrräder mit Wetterschutz; Mit-Gründer der Akkurad GmbH & Velomobilist



Es ist sicher kein Zufall, dass gerade ein Hersteller von High-End-E-Bikes ein vierrädriges Elektrovelomobil entwickelt und vorstellt. E-Bikes sind eine riesige Erfolgsgeschichte, 2019 wurden fast 1,4 Mio verkauft, davon kann die Velomobilbranche nur träumen.

Auch wenn man noch so viele technische Features in ein Elektrofahrrad packt, ein normales Fahrrad schützt nicht vor Regen, Hagel, Schnee und Frost. Wer wirklich das ganze Jahr fast alle seine Wege mit dem Rad erledigen will und deshalb ein Auto verkauft hat, braucht den Wetterschutz.

Wenn man wissen will, wie viele Radfahrer noch bei Regen unterwegs sind, kann man sich an einen größeren Radweg stellen und zählen: die Radfahrer bei Sonnenschein und Wärme und dann bei Regen und Kälte. Die Auswertung von automatischen Zählstellen ergab, dass der Radverkehr in den Wintermonaten noch halb so groß ist wie in den Sommermonaten.¹⁾

Diese Überlegung ist ziemlich simpel und erst einmal jedem zugäng-

lich. 30 Hersteller beschäftigen sich z.T. seit 30 Jahren oder länger mit dem Thema.

Nach meinen Recherchen werden zur Zeit 14 traditionelle Velomobile auch mit Elektroantrieb bis 25 km/h angeboten, 2 davon mit Elektroantrieb bis 45 km/h. Daneben gibt es noch 8 einsitzige Elektrovelomobile, die von vorneherein auf Motorbetrieb ausgelegt sind und gar nicht mehr ohne Motor ange-

bieten werden, 2 mit 45 km/h Zulassung. 3 Carbikes für 2 oder mehr Personen sind bereits auf dem Markt, 3 weitere sind für 2020 angekündigt.

Wetterschutzte Velomobile mit Elektrounterstützung gibt es also in bereits in großer Zahl, so gesehen ist das „Future Mobility Concept“ von Canyon keine wirklich neue Idee.

Wie unterscheidet sich das neue Canyon-Concept von traditionellen Alltagsvelomobilen mit Elektroantrieb, was ist wirklich neu? Das neue Canyon-Velomobil hat vier Räder, das bringt Platz, Kippsicherheit und potenziell eine gute Straßenlage. Vier Räder haben aber auch die neuen Elektro-Velomobile Pedilio, Drycycle, Podbike, Podride, Quadvelo und Biohybrid.

Wirklich neu und ungewöhnlich ist das Design. Es weicht stark von den bisher angebotenen Elektro-Velomobilen und Carbikes ab und ist stark an die Form eines normalen Autos angelehnt. Das kommt

den Normalitätsvorstellungen vieler Autofahrer entgegen, für die der Sprung zu den unkonventionellen Velomobilformen oft zu groß ist.

Da das Canyon-Velomobil auch bis 60 km/h geeignet sein soll, wäre eine gute Aerodynamik wichtig für eine gute Reichweite mit kleinen Akkupacks. Gute Aerodynamik ist nicht so ganz leicht zu beurteilen, einige schnelle Elektrovomobile wie Sunrider SR3, Twike 3 und Twike 5 dürften in dieser Beziehung aber besser sein.

Neu ist das Panoramadach. Es kann nach vorne geschoben und gegen den Treibhauseffekt im Sommer während der Fahrt offen gelassen werden. In geschlossen Zustand wird kein Tropfen Regen nach innen dringen.

Vielen Lesern ist sicherlich die alte „Kopf-Drinnen/Kopf-Draußen-Diskussion“ vertraut. Bei den traditionellen Velomobilen hat sich in den letzten 30 Jahren eindeutig die Kopf-Draußen-Fraktion durchgesetzt: Bei schönem Wetter bleibt das Velomobil im Kopfbereich offen, bei Regen und Kälte kann eine Haube mit Visier oder eine leichtes Velomobildach mit Windabweiser angebracht werden. Beim neuen Sunrider ist die Haube mit einer großen Einstiegsklappe und zwei Windabweisern kombiniert.

Bei allen diesen Konstruktionen kann bei beschlagener oder zugefrorener Scheibe ein Sehschlitze geöffnet werden oder wird erst gar nicht geschlossen.

Geschlossene Karosserien bieten aber auch einige andere neuen Velomobile wieder an: Podbike, Podride, sowie und Pedilio und Bio-Hybrid (seitlich offen, vorne Scheibe mit Scheibenwischer).

Um die Scheiben immer beschlagsfrei und frei von Frost zu halten, gibt es im PKW Scheibenwischer, Scheibenwaschanlage, einen warmen Luftstrom und eine Klimaanlage.

Auch Canyon sieht eine Heizung und damit eine Möglichkeit zum Freihalten der Scheiben vor. Der erhöhte Strombedarf geht natürlich zu Lasten der Reichweite oder muss durch einen größeren und schwereren Akku ausgeglichen werden.

Läuft ein Scheibenwischer über eine Kunststoffscheibe, gibt es Kratzer. Beim Licht der entgegenkommenden Autos sieht man dann nichts mehr. Podbike macht gerade Test mit Scheibenwischern auf der zweidimensional gebogenen hochwertigen Kunststoffscheibe. Wie diese Scheibe nach einem Jahr Winterbetrieb aussieht, wird man sehen.

Im Gegensatz zum Podbike hat das Canyon-Velomobil eine nur eindimensional gebogene Scheibe. Das ermöglicht den Einsatz einer Scheibe aus Sicherheitsglas nur im Wischerbereich wie beim City-El, der immerhin 5.000 Mal gebaut wurde.

Für mich war die Lösung mit Velomobildach und freier Sicht über den Windabweiser hinweg vollkommen ausreichend, Umsteiger vom Auto sehen das aber meist anders: sie würden das als Bastellösung abtun, sie fordern erst einmal den Komfort eines Autos.

Mit einem Gewicht von knapp 100 kg mit allem notwendigen Zubehör ist das Canyon-Velomobil 4-5 Mal so schwer wie ein modernes sportliches Velomobil. Es ist aber auch 5 Mal leichter als ein kleines Elektroauto (Twizzy oder Ami).

Neu ist vor allem die Idee, auf dem Radweg die Höchstgeschwindigkeit auf 25 km/h zu drosseln. Auf der Straße sollen dann die 60 km/h freigegeben werden.

Diese Idee ist natürlich nur eine schöne Erzählung, mit der man Pressewirksamkeit bekommt. Mit der heutigen Gesetzgebung ist das nicht zu machen. Mit vertretbarem Aufwand wäre die Zulassung in der L6e – Klasse als Leichtfahrzeug bis 45 km/h zu erreichen, L7e ohne Geschwindigkeitsbegrenzung wäre für ein großes Unternehmen mit viel Entwicklungskapazität denkbar und wünschenswert.

Das Twike 3 hat seit 30 Jahren eine Zulassung bis 80 km/h. Mit 60 – 80 km/h kann man sich besser auf bergigen Landstraßen bewegen als mit 25 oder 45 km/h. Längere Strecken kann man dann fast so schnell bewältigen wie mit dem Auto, die Kreise werden größer.

In der Schweiz und in den Niederlanden dürfen S-Pedelecs Radwege benutzen. Deshalb ist der Marktanteil von S-Pedelecs in der Schweiz bei ca. 20 %. Gegenüber ca. 3% in Deutschland.

Vielleicht tragen solche Ideen eines großen Fahrradproduzenten auch dazu bei, Gesetzgebung so zu ändern, dass sie den Eigenschaften neuer Fahrzeugtypen besser gerecht wird.

Velomobile sind voll verkleidete Liegeräder, die für den Alltag und/oder für Rennen konzipiert sind. Sie bieten einen deutlich besseren Regen- und Wetterschutz und haben damit Zukunftspotenzial.

Inhalt

- Effizienz
- Aerodynamik
- Rekorde
- Rennvelomobile
- Alltagsvelomobile
- Car-Bikes
- Historie
- Prototypen
- Selbstbau-Velomobile
- Elektroantrieb
- Produzenten
- Verkehrswende
- Visionen

ISBN 978-3-9006385-7-9 • Euro 28,90

Velomobile - Schnelle Fahrräder mit Wetterschutz • Dietrich Lohmeyer
LD-Verlag

Dietrich Lohmeyer

Velomobile
Schnelle Fahrräder mit
Wetterschutz

Dietrich Lohmeyer hat übrigens das Velomobilbuch komplett überarbeitet - Es wird zur Zeit ins E-Book-Format übertragen und ist voraussichtlich im November 2020 zu beziehen. Weitere Infos unter: www.ld-vlg.de

Helge Herrmann | Mitinhaber des Liegeradgeschäftes Räderwerk Hannover & Milan-Produzent

Unter dem Deckmantel der Verschwiegenheit wussten wir schon seit geraumer Zeit von dem Projekt, schließlich hatte der Ingenieur aus Aachen als Student vor einiger Zeit bei uns ein Praktikum gemacht und danach bei Wulf in Aachen weiter am Milan 1+ mitgewirkt. Sein Traum war damals ein Amphibien-Velomobil, ein bisschen sieht man das dem GTeil noch an, finde ich? Sieht ein wenig nach einem Geländewagen aus, der auch vor einem steilen Ufer keine Angst hat.

Grundsätzlich ist es meiner Meinung nach nicht schlecht, wenn sich ein potentes Unternehmen um ein Velomobil verdient macht. Dass dann alles etwas anders gemacht werden wird, als wir es machen würden, ist auch klar. Wenn wir daran arbeiten, mit einem Serienvelomobil in der Ebene die 100km/h zu schaffen, dann haben sie nicht unbedingt die absolute Effizienz im Blick, schon eher den "normalen" Kunden, der sich sein Auto auch eher kauft, weil es ihm gefällt als aus dem Grund, dass es wenig Energie verbraucht. Konsequenterweise bekommt es auch gleich einen E-Motor, der dann je nach Modell 25 – 60 km/h schnell macht. Das ist vermutlich auch der richtige Weg, um eine breitere Masse zu erreichen, die nicht unbedingt Lust auf sportliche Aktivität hat, wenn es dann auch noch einen vernünftigen Nutzen hat. Da schaltet man lieber einen Motor ein, der ein Laufband antreibt, auf dem dann so getan wird, als würde man laufen. Aus eigener Kraft herausragend mobil zu sein, wird nicht unbedingt



als das große Glück empfunden, als das ich es immer wieder genießen kann, wenn ich mal eben Distanzen zurücklege, bei denen der "normale" Mensch nicht mehr an seine eigenen Muskeln als Antriebsquelle denkt.

Wird ein Motor hinzugezogen, kann so ein Fahrzeug auch viel billiger produziert werden, weil das Diktat eines möglichst geringen Gewichts auch nicht mehr auf ihm lastet. Bei uns heißt es immer: 1 kg weniger kosten 1.000 € mehr, das gilt zwar nur in einem engen Bereich, denn zum Schluss reichen auch 1.000 € nicht mehr, wenn es noch mal leichter werden soll. Umgekehrt kann es aber gleich viel billiger werden, wenn es 100 kg wiegen darf.

Anlässlich der „Velomobil 08“, der Velomobilausstellung in Hannover, hatten wir die Besucher gefragt, was sie vom Radfahren abhält, neben dem fehlenden Sicherheitsgefühl ist es oft der fehlende Wetterschutz, der den Menschen das Radfahren verleidet. Beide Kriterien erfüllt das Canyon Velomobil, also volle Punktzahl. Damit das in der Praxis alles funktioniert, muss bestimmt noch richtig viel Wasser den Rhein runterfließen, aber wenn fremde Energie in einem ausreichend großen Akku zur Verfügung steht, dann ist es eben auch möglich, mit einem schlechten Grundkonzept veritable Leistungen auf die Straße zu bringen und auch die Baumängel wegzublasiert.

Das wird auch im wahrsten Sinne des Wortes nötig, bei den Fensterflächen, die wollen erst einmal bei feuchtem Wetter beschlagfrei gehalten werden, für ein gutes Raumgefühl muss eben auch zusätzliche Energie aufgewendet werden. Letztendlich ist aber gerade dieser Ansatz, die Kunden dort abzuholen, wo sie stehen, erfolversprechender (als alle anderen Versuche).

Wenn dies Konzept mit der nötigen Detailverliebtheit ausgefeilt wird, dann kann es mehr zu einer Verkehrswende beitragen, als alle Velomobile bisher. Jede Bemühung, den Verkehr abzurüsten, ist gut, weniger Masse, weniger Tempo. Vermutlich gelingt dies mit einem "Lifestyle"-Produkt eher als mit unseren im Hinblick auf Energie-Effektivität und Funktionalität optimierten Velomobilen.

Bleibt, den Canyonauten viel Erfolg für Ihr Projekt zu wünschen, hoffentlich haben sie den langen Atem, den es für so eine grundlegende Veränderung braucht. Vielleicht lösen sie aber auch ein allgemeines Umdenken aus, plötzlich wollen auch die großen in der Mobilitätsbranche bei smarten Lösungen mitmischen? Zumindest wäre dies zu wünschen.

Joachim Fuchs | Velomobil-Aktivist & Organisator eines Velomobil-Seminars in Germersheim

Der Straßenverkehr wird von großen Fahrzeugen dominiert. Kleine und leichte Alternativen sehen durch ihre Form eher gedrungen aus, daher setzt dies hohe Anforderungen an die Gestaltung. Das Canyon-Konzept erfüllt dies mit seinem frischen, modernen Design und hebt sich deutlich von älteren Konzepten (z.B. City-El) ab. Wem das Design gefällt und wer das kalte Wetter bei den täglichen Strecken mit einem herkömmlichen Fahrrad scheut, gehört sicherlich zum potentiellen Kundenkreis.



Was mich anspricht: die Augenhöhe erlaubt den Blickkontakt mit den Autofahrern, aus meiner Sicht ein wesentliches Element der Alltagstauglichkeit im normalen Straßenverkehr.

Die Gretchenfrage ist jedoch, ob ein Fahrzeugkonzept ohne direkte Verbindung zwischen Pedal und Antriebsrädern auf Akzeptanz stößt und ob die Alltagstauglichkeit für Einkäufe, tägliche Wege, oder sogar für einen Urlaub bzw. eine Fernfahrt erfüllt ist. Was die Leichtigkeit und Flexibilität im Vergleich zu einem Fahrrad (oder HPV) betrifft, muss man möglicherweise Abstriche machen.

In der HPV-Community werden sicherlich viele die Meinung vertreten, dass ein Fahrzeugtyp, der so nah am Fahrrad steht, auch ohne Zusatzantrieb Spaß machen sollte.

Ich bin zuversichtlich, dass es auch von dieser Community zukünftig Vorschläge für Alltagstaugliche Konzepte geben wird.

Velomobile-Seminar #9

Ende 2019 wurde geplant, auf der kommenden EUROBIKE im September 2020 neben der schon traditionellen Velomobile-Schau ein Seminar auf der Fahrrdmesse in Friedrichshafen am Bodensee abzuhalten.

Der Rahmen war gut gewählt, die Unterstützung der Messe sicher. Aber dann kam Corona dazwischen. Auch die Anzahl von Interessenten, die Beiträge liefern wollten, war sparsam.

Dann wurde die Messe in den November 2020 verlegt. Leider ohne Seminar, dessen Live-Durchführung auf der Messe schon vorher gecancelt worden war zugunsten der Überlegung zu einer Online-Variante. Damit wurde auch die Absage einer Messe-Unterstützung in diesem Jahr bekanntgegeben, der dann leider auch die Velomobil-Schau zum Opfer fiel.

Inzwischen sind nicht viel mehr Beiträge eingereicht worden. Vielleicht ist auch bei den Velomobil-Produzenten, den Velomobil-Forschern und -engagierten das Interesse nicht mehr so lebhaft, sich an einem Seminar zu beteiligen.

Mittlerweile wurde von Carl Georg Rasmussen der Vorschlag in den Ring geworfen, das Seminar generell ins nächste Jahr zu verschieben. Hier könnte sich eventuell eine Möglichkeit ergeben, das Seminar in Brüssel (die EU ist nicht weit) abzuhalten. Das gäbe eine gute Publicity und wir könnten ein Relaunch für weitere Beiträge und Arbeiten zum Stand der Velomobiltechnik herbeiführen. Das Canyon-Konzept zeigt, dass auch außerhalb der Velomobil-Szene interessante Aktivitäten stattfinden, die es wert wären, auf einem Seminar diskutiert zu werden.

Teilnahme in

Kategorie A Poster Präsentation
 Kategorie B Oral Präsentation
 Kategorie C
 Kategorie D

Name, Vorname: _____
Nachname: _____
PLZ, Ort: _____
Telefon, Email: _____

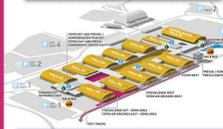
Wenn Unklarheit: Versandkarten der Teilnehmerfrage abgeben! siehe Seminar-Buch

Verlag: ID-Verlag Andrea Pooch
Heilbrunnstr. 15
81870 Winnick
GERMANY

ODER EIN FOTO DES FORMULARS SENDEN AN YMB@VELOMOBILESEMINARS.ONLINE

Anmeldeschluß für Beiträge zum Seminar:
Kurzfassung des Vortrags muß vorliegen bis 30.04.2020 • max. 300 Wörtern siehe Website
Vollständiger Vortrag muß vorliegen bis 30.07.2020 • Teilnahmebedingungen siehe Website

Velomobile Seminar 9
02.09.2020 • 13.00 bis 18.00 Uhr
03.09.2020 • 09.00 bis 18.00 Uhr
04.09.2020 • 09.00 bis 13.00 Uhr



Location
Messe Friedrichshafen EUROBIKE

Organisation • Infos • Fragen
ID-Verlag Andrea Pooch • Heilbrunnstr. 15
81870 Winnick • Germany • 0 140 960 390 70 • ymb@velomobileseminars.online

Seminarbeitrat
Stefan Glöckner • Alexander Asterovsk • Andreas Pooch • Joachim Pooch • Helge Weizmann

EUROBIKE

Velomobil Seminar 9

KEINE SEMINARGEBÜHREN

Welche Rolle spielt das Velomobil für eine nachhaltige Mobilität?

auf der EUROBIKE Friedrichshafen vom 2. bis 4.9.2020

◀→ provisorisch Future Bike Schweiz HPV Deutschland Tandemclub Allgemein

Nov. 2020 — Future Bike Herbsthök

Ein Saal wird noch gesucht - Datum, Ort: siehe www.futurebike.ch

24. - 26. Nov. 2020 — EUROBIKE

Leider nur Fachbesucher - Ohne Velomobilschau, ohne Seminar

28. Dez. 2020 — 25. OBT 2020 - Euregio Midden-Limburg

Anmeldung & Info: info@grensrijder.com

17. Jan. 2021 — Future Bike Generalversammlung 2021

Lago Lodge in Biel - Details: www.futurebike.ch

03. Apr. 2021 — #schokofahrt

Verladen der Schokolade in Amsterdam - Infos: www.shokofahrt.de & premier@hvp.org

16. - 19. Apr. 2021 — Future Bike Speckwegtour ↔

Details: www.futurebike.ch

24. Apr. 2021 — Mitgliederversammlung HPV Deutschland e.V.

Germersheim | www.hvp.org

24. - 25. Apr. 2021 — SPEZialradmesse

Germersheim | www.spezialradmesse.de

14. - 16. Mai 2021 — 16. Maitour Oldenburger Liegeradgruppe

Info & Kontakt: info@oldenburger-liegeradgruppe.de / premier@hvp.org | www.hvp.org

27. - 29. Sep. 2021 — 3. GOL

Anmeldung und Info zum Großen Oldenburger Liegerdtreffen: info@oldenburger-liegeradgruppe.de / premier@hvp.org | www.hvp.org

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

www.adfc.de/termine/index.php

www.jedermanntermine.de/

www.fahrradtermine.de

Future Bike Schweiz & Tandemclub

Verein Future Bike CH, 4600 Olten • info@futurebike.ch
www.futurebike.ch • www.facebook.com/futurebikech

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

Präsident

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

Vize-Präsident

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

Kassier

Jürg Blaser • kassier@futurebike.ch

Tandemclub

Michael Döhrbeck • koordination@tandemclub.ch

Web-News-Editor, Touren & Events

Andi Gerber • andi@futurebike.ch

Öffentlichkeitsarbeit, Koordination Info Bull, Socialmedia

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

Redaktion Info Bull, Web-News-Editor

Michael Ammann • infobull@futurebike.ch

Anlaufstelle Neumitglieder & Interessenten, Mitgliederverwaltung

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

Tandemclub Kontaktadresse

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

Tandemclub Tourensekretariat

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

Review Future Bike CH - Zeitschriftenservice

Andreas Fuchs • review@futurebike.ch

Vertreter in der WHPVA

Edgar Teufel • whpva@futurebike.ch

Archiv Future Bike CH

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

Webmaster

Ralph Schnyder • ralph@futurebike.ch



HPV Deutschland e.V.

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

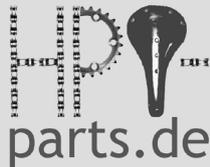
Jahresauftrag 50% Rabatt

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 • info@hvp-parts.de

Ride Together!



www.hpv-parts.de

www.co-motion-cycles.de



Seit über 25 Jahren das komplette Programm ...



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

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

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



Und die Milan-Familie wird ständig weiterentwickelt.

Z. B. der neue „Milan SL“:

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



Mehr Infos unter www.velomobil.eu



Die große Auswahl an Velomobilen: www.velomobil.eu

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

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



Der Milan im großen VW-Klimawindkanal.

Wir führen Fahrräder und Komponenten unter anderem von:



bike REVOLUTION

Liegeräder · Velomobile · Zubehör

Vollgefederte Steintrikes

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

Wild One, Wild One 20/29 (das erste Trike mit einem 29 Zoll Hinterrad – passend für die BionX D Serie), Mungo, Mad Max

Wir werden Ihren Ansprüchen gerecht – rufen Sie uns an!

Bike Revolution Inh. Thomas Seide · Sandgrubenweg 13 · A-2230 Gänserndorf
Tel +43 (0) 2282-70444 · Fax +43 (0) 2282-70170
bikerevolution@gmx.at

Jetzt
testen!



Steintrike Wild One

die ultimative Fahrmaschine,
nun auch mit Faltgelenk!!





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 gleich an!

HP
VELOTECHNIK

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 • mail@hpvelotechnik.com