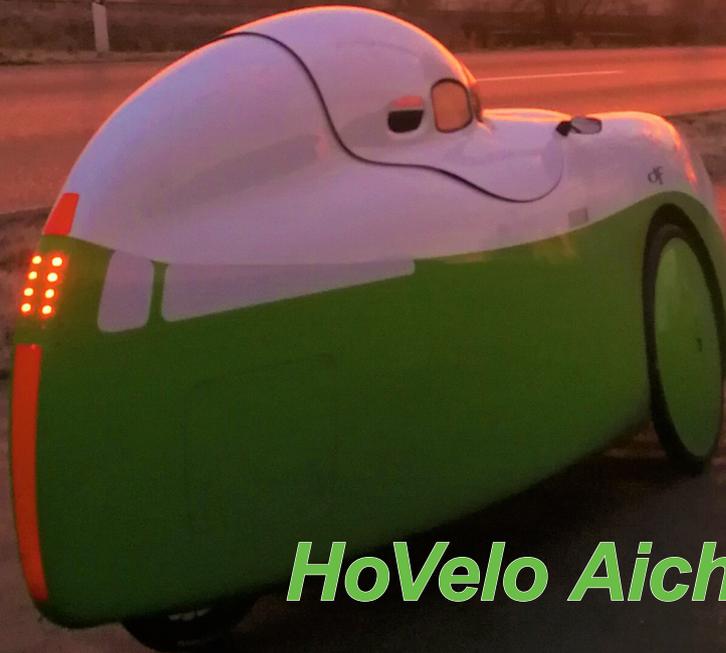


Info Bull 217

Februar 2021



HoVelo Aichach

- Reise durch verlorene Länder
- Anhängerbau

- Antrieb für Velomobile
- Nachruf Peter Ernst

- Velomobile-NEWS
- Fahrradliteratur

Das Liegerad.

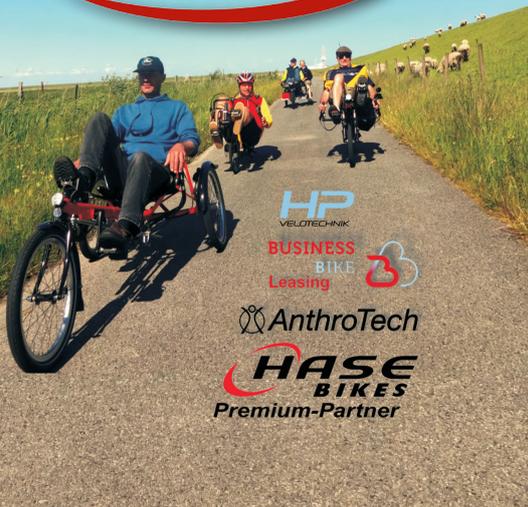
Toxy®

www.toxy.de



Trimobil.net

Spezial-Fahrräder.



HP
VELDTECHNIK

BUSINESS
BIKE
Leasing

AnthroTech

HASE
BIKES
Premium-Partner



REISERADLERS
ÜBERNACHTUNGSVERZEICHNIS 2020/21

ADFC-
DACHGEBER

cycling for Future

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

Testen, Touren, Service & Zubehör

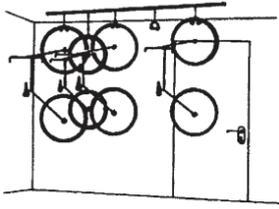
Toxy Liegerad GmbH • Bokeler Str. 3

D-25563 Wrist / Hamburg

Telefon 0049 (0) 48 22 945 74 11

Fax 945 74 13 • www.toxy.de

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 Trotz Corona auf Tour... aber kleiner

■ Kultur

6 Nachruf Peter Ernst

9 Fahrradliteratur: Eine lange Straße lang

16 HoVelo - Velomobilservice

21 Handantrieb bei HP Velotechnik

■ Technik

14 Anhängerbau

28 Antrieb für Velomobile

30 Fahrradtypen - Typenkunde

■ Reise

22 Reise durch verlorene Länder

■ Service

21 Einladung Future Bike Generalversammlung

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: © Johannes Hoy

Trotz Corona auf Tour... aber kleiner

Text, Foto: Michael Ammann

Das letzte Jahr wurden wir stark zurückgebunden. Während alle Vereinsausfahrten abgesagt werden mussten, waren viele von uns dank dem warmen Frühling alleine auf unzähligen Touren. Andi überraschte uns im Frühsommer mit einem Konzept für regionale Touren in Kleingruppen.

Durch die Unterstützung weiterer Vereinsmitglieder konnten doch noch einige Anlässe auf die Beine gestellt werden. So fuhren wir in Kleingruppen Tagestouren in der Region. Mit Andi auf den Glaubenbielen und Gotschalkenberg. Mit Sandro, das Alpenbrevet, über die Ibergereg und mehrmals ins Luzerner Seeland. Nicht liegend aber doch HPV mit dem MTB über die Große Scheidegg und von Saarnen über den Jochpass. Auf der offenen Rennbahn durften wir ein Training abhalten. Im Herbst wurde das Velomobiltreffen in Rapperswil ein weiteres Mal ausgetragen und zeitgleich startete die Herbsttour in Norditalien. Seit es richtig kalt ist, treffen sich ein paar verwegene Velomobilmfahrer jeweils am Sonntagmorgen in der Früh um den Zürichsee zu umrunden. Für die Zukunft sind hier 300 Teilnehmer geplant...

Auch wenn nichts gesichert ist, haben wir ein bewährtes Jahresprogramm zusammengestellt: ● Speckwegtour ● Rennbahn Oerlikon ● Maibummel ● VM-Treffen ● Zürichsee Herbsttour ● Herbsthock.

Je nach dem werden wir ergänzen mit den regionalen Tagestouren. International sind die WM in Amsterdam in Vorbereitung und ich hoffe, dass dieses Jahr wieder einige Liegeradrennen möglich sind.

Schaut regelmäßig auf unserer Homepage vorbei, dort geben wir Änderungen und spontane Treffen bekannt.



Velomobile und Elektroantriebe von akkurad



Kräftiger Nabenmotor
mit Rekuperation



Tretlagerantrieb
die Nachrüstlösung
für fast alle Räder



Kleiner Nabenmotor
für alle Radgrößen

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

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



Nachruf Peter Ernst

Text: Paul Rudin – Fotos: Future Bike Archiv

Im November erreichte uns die Nachricht, dass Peter Ernst, Gründungsmitglied des Future Bike, am 9. Oktober 2020 verstorben ist.

Für Peter Ernst war eine - wie er immer sagte - „abgasfreie Mobilität“ das Credo. Eine Mobilität mit Elektrizität, Muskelkraft oder auch Dampf war für ihn möglich. Ende der ersten Erdölkrise in den 70 er Jahren wollte er nicht wieder, dass mit fossilen Kraftstoffen die Natur belastet wird. Er informierte sich vor allem in den USA, was mit reiner Muskelkraft möglich war. Auch hatte er Kontakt zu allen namhaften HPVlern der Welt. Wirklich Welt, von Amerika über England, Europa bis nach Russland und Asien.

So besaß er eine Fülle von Informationen. Wir haben uns dann überlegt, wie wir das große Wissen den Schweizer Interessierten weitergeben können. Es gab zu diesem Zeitpunkt noch kein Internet, daher war es naheliegend, dass wir einen Verein gründeten. An der ersten Fahrrad- und Motorradmesse in Oerlikon mussten wir dann beim Anmelden vor Ort auch einen Namen für unseren Stand vorweisen. Wir schauten uns verduzt an und weil zu dieser Zeit „Englisch“ in Mode war und die Ausstellung für Fahrräder und Motorräder war, schien der Name FUTURE BIKE die logische Folge. In der Folge lancierten wir zusammen einige Ausstellungs-beteiligungen. Ich erinnere mich gut, als wir vor der Ausstellungs-

Todesanzeige

Der engere Kreis der hier in Baguio, Philippinen ansässigen Schweizer ersucht Sie um Kenntnisnahme vom Hinschied unseres Landsmannes und Freund

Peter Ernst

geboren am 27. August 1933

heimatberechtigt in Biel/Bienne

Er ist am 9. Oktober 2020 still zu Hause von einer längeren Krankheit und von seinen Altersgebrechen erlöst worden. Auf Wunsch wurde keine Trauer-adresse publiziert. Wer seiner mit einer Spende gedenken will, begünstige Dr. Richners Stiftung für Kinderspitäler „Khianta Bopha“ in Kambodscha unter P. C. Konto 80 – 60699 – 1 c/o Intercontrol AG, Zürich. Wir danken für jede Zuwendung.

Gezeichnet i/V. Bevollmächtigter und Freund, Werner Krebs, Postfach 200, Baguio City, Philippines. E-mail: wekrebs@hotmail.com

Baguio City, Philippines, den 17. Oktober 2020

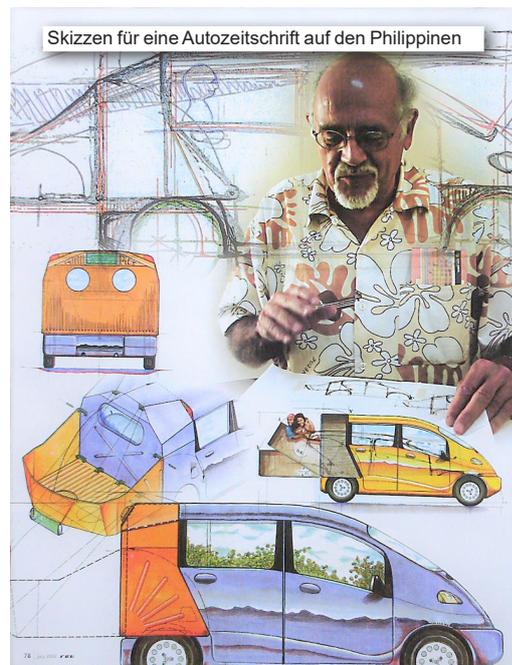
eröffnung in einem von der Stadt Genf organisierten Corso ein Mitglied des Stadtrates von Genf mitführten. Er stand auf einem römischen Streitwagen, erbaut von Andreas Nägeli und gezogen von zwei Pedersen-Fahrern.

Auch konnte man bei uns die frühesten Liegevelos ausprobieren. Peter Ernst war auch in der Solarmobil-Branche tätig, so fuhr er bei der ersten Tour de Sol an einem solarbetriebenen Piano sitzend die ganze Strecke mit. Peter Ernst

ist alleine durchs Leben gegangen, aber er hat sehr viel Gutes für seine Mitmenschen getan. Ich habe mit Peter einen großartigen Menschen kennen gelernt und bin ihm dafür sehr dankbar.



Corso in Genf: Peter auf dem Streitwagen



Skizzen für eine Autozeitschrift auf den Philippinen

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

Eine lange Straße lang

Text: Andreas Pooch - Diogenes - Bilder: Diogenes

Frank Viva hat mit seinem radfahrenden Wirbelwind ein wunderbares Kinderbuch und ein phantastisches Designobjekt geschaffen: Zwischen schlichten Farben und auffallenden Illustrationen folgen wir dem unermüdlichen Sportler bergauf und bergab eine lange Straße lang – und das immer wieder von vorn.

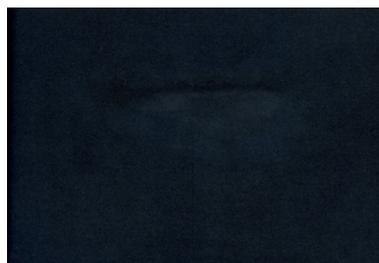
Auf den Sattel, fertig, los! In Frank Vivas genialem Kinder-/Kunstabuch sausen wir voran, was die Pedale hergeben: die Straße entlang, über Stock und Stein, vorbei an Häusern und Geschäften, bergauf, bergab und hinneeeeein in einen langen Tunnel, mit Schwung heraus, und nach der letzten Kurve ... geht es von neuem los! Und immer wieder tauchen wir dabei ein in die wunderbar puristische Welt des vergnügt strampelnden Radfahrers, in der man fast den Wind im Gesicht spürt und sich tiefer über den Lenker

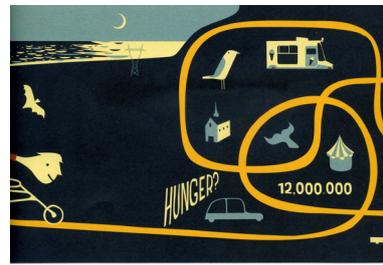
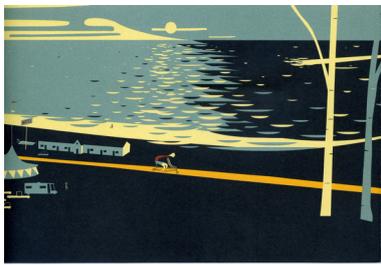
beugen möchte. Mit klaren Linien und zurückgenommenen Farben entwirft Viva ein zeitlos-schönes Bilderbuch und Designobjekt zum Immerwieder-von-vorn-Beginnen.

Und der besondere Clou: Mit 6 Meter langem Wandplakat (bitte umblättern)!

Aus Fahrradkultureller Sicht: sehr zu empfehlen, nicht nur für Devotionalien-Sammler

Einband ◦ gebundene Ausgabe
Seitenzahl ◦ 40
Altersempfehlung ◦ 4 - 6 Jahr(e)
Erscheinungsdatum ◦ 26.11.2014
Sprache ◦ Deutsch
ISBN ◦ 978-3-257-01176-0
Verlag ◦ Diogenes
Maße (L/B/H) ◦ 25,6/20,7/2 cm
Gewicht ◦ 485 g
Originaltitel ◦ A long a Long Road
Abbildungen ◦ mit zahlreichen bunten Bildern
Auflage ◦ 1
Übersetzer ◦ Kati Hertzsch





Die Generalversammlung kann nicht am 17. Januar 2021 durchgeführt werden....

Einladung zur GV 2021 des Future Bike in Biel

Sonntag, 21.03.2021 in Biel, Lago Lodge

Beginn pünktlich um 10⁰⁰ Uhr

Ende vor dem Mittagessen 12⁰⁰ Uhr. *Sollten wir uns nicht treffen können, wird die GV online stattfinden.*

Nachmittagsprogramm bis etwa 16⁰⁰ Uhr....*oder so ähnlich...*

Anmeldung zur GV auf der Website oder Mitteilung an den Vorstand infolge möglicher kurzfristiger organisatorischer Änderungen konsultiert bitte noch die Website in der Woche vor der GV

Traktanden

- Begrüßung, GV-Eröffnung
- Wahl Protokollführer*In und Stimmzähler*Innen
- Jahresberichte Präsident, Tandemclub, Racer-, Tourenaktivitäten, WHPVA, ECF
- Kassenbericht, Revisorenbericht, Mitgliederverwaltung
- Budget 2021, Festsetzung Jahresbeitrag
- Wahlen :
 - Bestätigungswahlen Vorstand
 - Neuwahl in Vorstand, falls jemand Interesse hat
 - 1 Ersatzmitglied Rechnungsrevision
- Bericht zum ECF und aus der ECF- Arbeitsgruppe

- Veranstaltungen (Speckwegtour, Maibummel, Rennbahntraining Oerlikon, Herbsttour, ...)
- Anträge : von Mitgliedern bis Sonntag, 10. Jan. 2021 an den Präsidenten, praesident@futurebike.ch
- Varia (von Mitgliedern vor Veranstaltungsbeginn an den Präsidenten)
- Abschluss der GV vor 12 Uhr

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

Anreise 10 Minuten zu Fuß ab Bahnhof Biel. Lago Lodge, Uferweg 5, 2560 Nidau.

weitere Details und allenfalls kurzfristige Änderungen ab Januar auf www.FutureBike.ch.

Bitte kommt nur wenn ihr gesund seid!



future bike Generalversammlung

Verschoben - 21. März 2021, 10.00 Uhr
Lago Lodge Biel, Uferweg 5, 2560 Nidau - oder Online



future bike ch

Ein Anhänger zum Geburtstag

Text, Fotos: Michael Pohl

Ein Anhänger zum 30. Geburtstag, den hatte sich meine Tochter gewünscht. Es sollte ein Anhänger der Fa. Hinterher aus München sein.

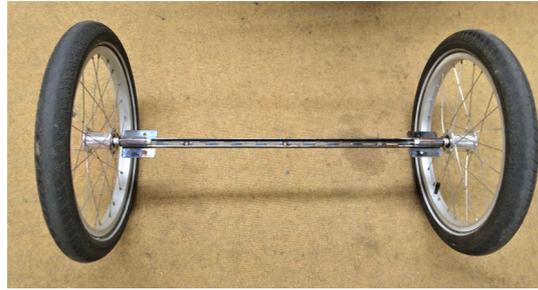
Das Modell, das sie sich wünschte, war mit einem Preis von mehr als 900,- € angegeben. Aufgrund dieses Preises entschloss ich mich, den Transportanhänger selber zu bauen. Gesagt getan. Als Teilespender diente ein Kinderanhänger (Chariot), den ich zusammen mit zwei Weberkuppelungen für 260,- € gebraucht erstand. Eine Siebdruckplatte (wasserfest verleimtes Sperrholz) diente als Grundträger [Maß 62 x 82 cm – für ca. 10,- €]. Die Aluwinkel stammen von einem

alten Server-Rack. Die Metallschienen für die Achse sowie zur Versteifung der Platte sind ungenutzte Regalsystem-Stangen. Selbst die Senkkopf-Schrauben sind aus meinem Fundus (von IKEA-Möbeln, mehr als 30 Jahre alt). Sonstige Metallteile sind aus der Schrottkiste. Der Ständer stammt von einem Faltrad. Mein Nachbar fertigte mir die passenden Hülsen für die Steckachsen der Räder. Nun hat meine Tochter zwei Anhänger, einen Transportanhänger für 2 Kisten a 40 x 60 cm und einen Kinderanhänger für 2 Kinder. Sie

muss nur die Deichsel und die Räder umstecken.

Weitere Infos und Tipps zum Projekt:
michael-pohl@posteo.de





HoVelo

Text, Fotos: Johannes Hoy



Das Radfahren war schon immer meine Leidenschaft. Mit dem Mountainbike durch den Wald, mit dem Rennrad in den Bergen, mit der Familie zu Ausflügen. Immer an der frischen Luft zu sein ist für mich Entspannung pur. Zugegebenermaßen war ich aber auch schon immer Schwämmerradler.

Am Anfang des Jahres geht es mit Radfahren an und ich kam in Stimmung. Dann kommt der Sommer, und ich werde förmlich von der Sonne nach draußen gezwungen. Im Herbst dann die letzten Ausfahrten bei schönem Wetter. Ab November fuhr ich dann eigentlich kaum noch auf dem Fahrrad. Ein riesiger Nachteil: Ich fühlte mich im März, als würde ich wieder von vorne anfangen, Kondition aufzubauen. Dann fing ich öfter an, mit dem Fahrrad in die Arbeit zu pendeln. Aber auch hier eher, wenn das Wet-

ter passte und es nicht zu kalt wurde. Immerhin sind es 27 Kilometer einfach, die es täglich zu bewältigen galt. Aber der gemütliche Zug wurde dann doch auch oft dem Fahrrad vorgezogen. Aber wie machen das andere Radfahrer? Wie kommen die durch den Winter? Fragen über Fragen, die mich nicht losgelassen haben.

Auf der Suche nach Möglichkeiten, gut durch den Winter zu kommen, bin ich 2016 über gute Kleidung, wärmere Schuhe auch auf Velomobile gestoßen. Wie so viele wurde ich neugierig: Was ist das? Wo gibt's sowas? Was kostet sowas? Ich war zuerst überfordert über die Vielfalt: Alleweder, Quest, Milan, DF, Mango, Strada... Irgendwie kam es einem so vor, als ob man einen Trend verschlafen hat. Ich stöberte im Internet und v.a. im Velomobilforum. Ich war von den Velomobilen angetan und träumte schon, selbst eines zu besitzen. Als ich dann beim Preis angekommen war, ging es mir wie so vielen: So viel Geld für ein Fahrrad? Für mich war klar: Ich musste mich auf die Suche nach etwas Gebrauchtem machen. Ende 2016 war es soweit. Ein altes gebrauchtes Alleweder A4 ging in meinen Besitz über. Ich habe also meine ersten Erfahrungen gesammelt und musste feststellen, dass sich vor allem die Muskulatur noch sehr umstellen musste. Ich wusste, dass das Alleweder nicht das schnellste Velomobil ist, aber ein wenig höhere Geschwindigkeit hatte ich mir schon erhofft. Leider hat sich gezeigt, dass ich mit diesem Velomobil auf meinem Weg zur Arbeit nicht unbedingt schneller war. Aber, und das war entscheidend, ich bin den Winter durchgefahren. Hier und da noch mit dem Zug, wenn Schnee gelegen ist, oder ich mich nicht so fit gefühlt habe, aber ich bin dann doch schon wesentlich mehr Kilometer in diesem Winter gefahren als je zuvor. Für mich war klar, dass ich da dran bleiben möchte.



Darf es etwas schneller sein?

Mit dem Wissen, dass es auch andere, schnellere Velomobile gab, habe ich die Augen offen gehalten und unverhofft kreuzte dann ein altes 3x20 Zoll Quest meinen Weg. Ich sagte meiner Alleweder Lebewohl und fuhr fortan mit meinem Quest durch die Gegend. Die Beschleunigung war wegen dem Gewicht und der fehlenden Steifigkeit im Antrieb zwar immer noch nicht so hoch, aber Fahren auf geraden und längeren Strecken ging schneller und entspannter. Der Wetterschutz mit der Haube war auch besser als bei der Alleweder. Für mich war klar, dass es kein Zurück mehr gibt. Mein Bahn-Abo wurde gekündigt und das tägliche Fahren in die Arbeit mit dem Velomobil verschaffte mir den sportlichen Ausgleich, ohne die Zeit für die Familie für zusätzliche Sportaktivitäten opfern zu müssen.

Das Leben als Velomobilist

Nachdem Velomobile aus meinem Leben nicht mehr wegzudenken waren, kam der nächste Schritt: Ich wollte etwas neueres, etwas moderneres, etwas schnelleres. Im März 2019 bekam ich dann mein DF. Seit diesem Zeitpunkt war es um mich geschehen. Noch nie waren die Möglichkeiten so vielfältig wie mit dem DF. Trotz meiner Arbeit und der Familie würde ich in diesem Jahr auf eine Kilometerleistung von 12.000 km kommen. 6 Wochen nachdem ich mein DF hatte, wartete die erste wirkliche Herausforderung auf mich. Ich machte mich zusammen mit anderen Velomobilfahrern auf den Weg zur Spezialradmesse in Gernersheim, die ich die letzten zwei Jahre zuvor ebenfalls besucht hatte. Aber diesmal auf eigenen Rädern. 300 Kilometer lagen vor mir. Die Fahrt war fordernd, aber auch schön, motivierend reich an Erfahrungen. Aber wir kamen an. Ich kam an. Eine Leistung, die verhältnismäßig einfach erschien im Velomobil. Übernachten würde ich mit fünf anderen Velomobilfahrern. Unter anderem mit Axel Knaus, dem heutigen Inhaber von „Velomobile in Hessen“, dessen Bekanntschaft mein Leben verändern sollte. Dazu später mehr.



In Gernersheim habe ich dann viel über die Persönlichkeiten erfahren, die hinter Velomobilfahrern stecken. Man findet viele Gemeinsamkeiten, aber vor allem die Gemeinsamkeit die m.E. effizientesten Fahrzeuge mit Freude durch die Gegend zu fahren. Und diesmal nicht alleine, sondern in einer Gruppe. Dann war es wieder an der Zeit, nach Hause zu fahren. Diesmal waren es 275 km, aber alleine. Ich hatte Respekt vor dieser Tour, aber auch der Nachhauseweg war entspannt, sodass ich nach genau 11 Stunden mit meinem gesamten Gepäck wieder zu Hause angekommen war. Eine große Distanz in beachtlicher Zeit mit Gepäck. Für mich der Moment, an dem ich erkannt habe: Velomobile sind mehr als Räder, mehr als Hobby, für mich sind sie eine Leidenschaft. Fahrten mit dem DF waren und sind immer eine Freude. Aus meinem Hobby wurde eine Leidenschaft. Die spürbare Effizienz, der enorme Wetterschutz und das entspannte Fahren



fesselten mich und ließen mich nicht mehr los. In Mai 2019 wurde ich mit einer Anfrage konfrontiert, von der wohl viele Velomobilfahrer träumen: Meine Frau äußerte den Wunsch, selbst ein Velomobil besitzen zu wollen, um ihren Arbeitsweg von 33 km auch öfter mit dem Rad fahren zu können. Ich wusste gerade von einem angebotenen DF und wir machten Nägel mit Köpfen, sodass wenige Tage später ein zweites Velomobil in unserer Garage stand. Seitdem fährt sie mit ihrem Velomobil oft in die Arbeit und wir unternahmen gemeinsame Touren. Highlight war das Velomobiltreffen am Bodensee im Februar 2020. Wir sind 200 km zusammen dorthin gefahren. Beim Treffen am nächsten Tag haben wir viele andere Velomobilfahrer getroffen, mit denen wir auch wieder knapp über 100 km gefahren sind. Es war extrem windig und wir hatten durchaus Schwierigkeiten, das Velomobil geradeaus halten zu können. Aber auch das ging gut und wir hatten eine super Zeit. Am übernächsten Tag ging es wieder nach Hause. Ein wunderschöner Wochenendausflug mit meiner Frau ging zu Ende.

Wie ich Velomobilhändler wurde

Ich hatte meine Leidenschaft gefunden und war rundherum glücklich. Im Juni 2020 schrieb mir Axel Knaus, mit dem ich den Kontakt seit der Spezialradmesse aufrechterhalten hatte, dass er die Herstellung des EVO R übernehmen würde. Ich freute mich riesig und wünschte ihm viel Erfolg. Immerhin ist das EVO R ein besonderes Velomobil. Und in der nächsten Nachricht habe ich dann scherzhaft geschrieben, Zitat: „Und ich mach dann den Vertrieb im Süden Deutschlands.“, nichtsahnend, dass dieser kurze Impuls mein Leben verändern würde. In weiteren Gesprächen mit Axel Knaus verfestigte sich der Gedanke. Kurzerhand meldete ich mein Gewerbe an und begann mit der Planung für 2021. Ebenfalls bin ich mit Intercity Bikes in Kontakt getreten und ließ mich dort als Händler für die Fahrzeuge DF und DF XL aufnehmen. Ich kann somit den Verkauf und die Wartung der Velomobile DF, DF XL und EVO R anbieten. Mittlerweile

sind auch meine ersten Probefahrt-Fahrzeuge angekommen und ich kann meinen Kunden jetzt neben einer intensiven Beratung auch Probefahrten mit diesen Fahrzeugen anbieten.

Mein Angebot

Nach dem Kauf eines Velomobils möchte ich meine Kunden nicht im Regen stehen lassen. Grundsätzlich wird jedes Velomobil auf die Größe des jeweiligen Fahrers eingestellt. Als Händler unterstütze ich meine Kunden beim Finden der idealen Position, von komfortabel bis sehr sportlich und gebe eine umfassende Einführung in das zukünftige Fahrzeug.

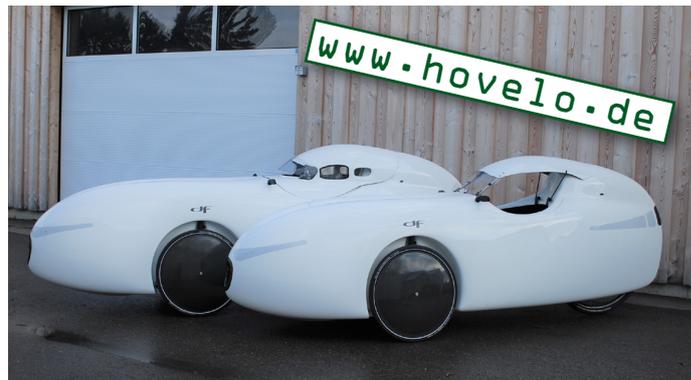
Neben der Beratung und dem Verkauf von ausgewählten Velomobilen biete ich auch deren Wartung, Tausch von Verschleißteilen und Reparaturen an. Ich empfehle, ein Velomobil einmal im Jahr komplett durchzuchecken. Gerade wenn es um das Fahrwerk, die Federung oder Lager geht, will man sich aber damit nicht selbst unbedingt beschäftigen. Hier biete ich meinen Kunden ein umfassendes abgestuftes Wartungspaket an, damit man beruhigt auch wieder in die neue Season starten kann. Man möchte lieber selbst Hand anlegen? Auch kein Problem. Ich versorge diese Menschen auch gern mit dem Material, das sie dafür brauchen. Egal ob Reifen, Kette, Lager oder sonstige Ersatzteile, all das kann man über mich ganz einfach beziehen.

Das Risiko der Investition in ein Velomobil ist verhältnismäßig gering. Diese haben einen geringen Wertverlust und können bei Nichtgefallen (extrem selten) ohne großen Wertverlust wiederverkauft werden. Aber was, wenn man einen Unfall hat? Auch hier gibt es die Lösung einer Velomobilversicherung. Hier arbeite ich mit einem Anbieter zusammen, der ein Velomobil mit einer Art Vollkaskoversicherung zu einem vernünftigen Preis versichern kann.

Mein Ziel

In Bayern gab es bisher niemanden, der sich um Verkauf und Wartung von Velomobilen wirklich im großen Stil gekümmert hat. Menschen, die auf Grundlage der Entfernung zum nächsten Händler bisher die Mühe gescheut haben, haben jetzt mit mir einen Ansprechpartner in ihrer Nähe.

Velomobile tragen meines Erachtens einen großen Beitrag zur Verkehrswende bei. Weg von den Straßen und den Staus auf die Radwege, wo immer es notwendig ist. Die Infrastruktur für Fahrräder in Deutschland wird leider noch zu häufig vernachlässigt. Aber durch die kommenden Lastenräder, mehrspurigen Fahrzeuge auch mit motorisierter Unterstützung und natürlich durch die Velomobile, wird eine verbesserte Infrastruktur wichtiger. Auf Grund der derzeitigen Situation haben viele Menschen wieder den Weg auf das Fahrrad gefunden. All diese Fahrräder brauchen Platz und ich bin guter Dinge, dass es in Zukunft eine bessere Infrastruktur und sichere Radwege geben wird.

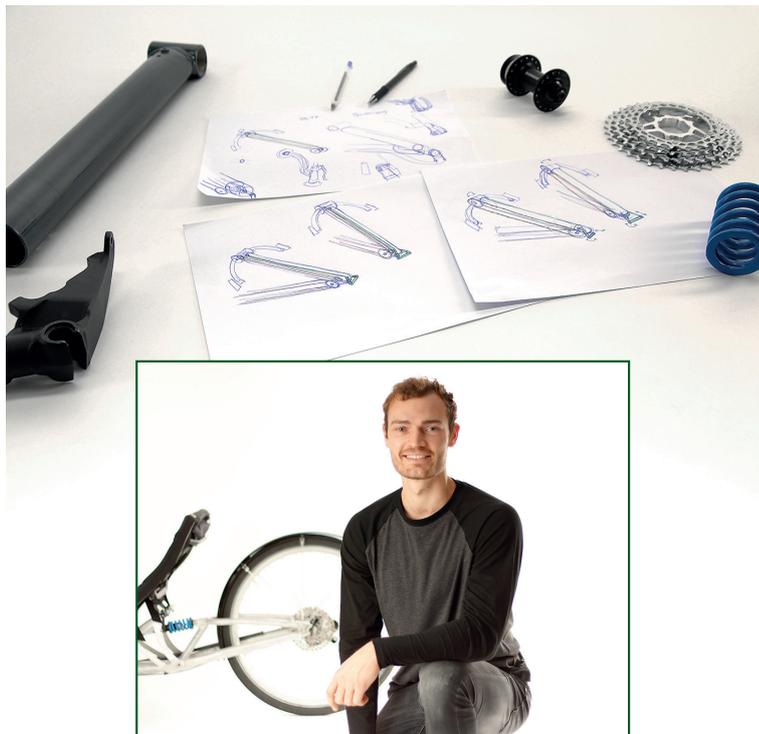


Handantrieb für die Dreiräder von HP Velotechnik

Text: Andreas Pooch - Fotos: HP Velotechnik

Jonas Engelhardt ist Diplomand an der Hochschule Darmstadt im Fachbereich Gestaltung. Derzeit trifft man ihn allerdings nicht in den Hörsälen und Seminarräumen der Akademie an.

Zu finden ist der 25-Jährige vielmehr in der Entwicklungsabteilung von HP Velotechnik. Hier konstruiert er in enger Zusammenarbeit mit den Krifteler Ingenieuren einen Handbike-Antrieb. Der könnte sowohl auf den Trikes der Gekko- wie auch der Scorpion-Serie als Alternative zum üblichen Fußantrieb zum Einsatz kommen. Das Projekt, betreut vom Lehrstuhlinhaber für Industriedesign, Professor Tom Philipps, ist zum einen Voraussetzung für Engelhardts Hochschulabschluss. Zum anderen wollen die Liegeradbauer selbst Erkenntnisse über die Machbarkeit und technischen Herausforderungen eines solchen Antriebs gewinnen. Dieses Engagement hängt auch damit zusammen, dass die Krifteler seit Jahren entsprechende Anfragen von Menschen mit Handicap bekommen. Man darf gespannt sein, was daraus wird.



Eine Reise durch die verlorenen Länder

Text, Bilder: Armin Ziegler

**EVA, das bin ich! Eigentlich heiße ich
EVO-R, ein Velomobil aus dem Hause
Beys. Ich bin das schönste Velomobil,
das je gebaut wurde. Warum?**

Weil ich mit meiner Glaskuppel zwar wunderschön bin, auch wahnsinnig schnell, aber nicht besonders praktisch. Besonders bei Regenwetter bin ich unpraktisch, weil man dann nichts mehr sieht. Mein Besitzer (DYNAMIK) meint, ich sei auch gefährlich. Aber nur weil er nicht richtig fahren kann. Ganz so schlimm kann es allerdings nicht sein, denn wir waren zusammen im westlichsten Zipfel von Spanien, im südlichsten Zipfel von Italien, haben Frankreich und England durchquert, Korfu besucht und, wenn alles nach Plan läuft, werden wir sicher auch noch Amerika und Australien durchqueren. Auf unseren Reisen schreibt DYNAMIK alles in einem Tagebuch auf. Wohl dass er nicht alles wieder vergisst. Und diese Tagebuchseiten habe ich gefunden und hier zusammengestellt.

Die Schweiz ist klein. Mit dem Velomobil lässt sie sich an einem einzigen Tag durchqueren und in einer Woche hat man schon fast alles gesehen. Das war nicht immer so. Es gab Zeiten, da gehörte „uns“ viel mehr. Das

Veltlin, Luino am Langensee, das Eschental am Südhang des Griespass und noch einiges mehr waren Teil der Schweiz. Diese „verlorenen“ Länder werde ich nun mit meinem Velomobil aufsuchen. So quasi eine Art Groß-Tour-de-Suisse. Natürlich war die Schweiz auch einmal viel kleiner und bestand nur aus den drei Urkantonen. Wie dem auch sei, ich werde mal nachsehen, wie die Schweiz aussieht, wenn sie etwas größer wäre.

Für die erste Etappe hat sich's DYNAMIK sehr einfach gemacht. Quasi eine Etappe zum Angewöhnen. Nur 100 km und fast alles flach. Der Kerenzerberg ist nämlich nur 750 m ü.M., d.h. nur 300 m Anstieg aus der Linth-Ebene. Übrigens, seit ich die neue Igel-Schaltung [SRAM Eagle] habe mit einer kleinsten Übersetzung von 38 (vorne) / 50 (hinten), jammert DYNAMIK nicht mehr bei Passfahrten und behauptet auch nicht mehr, ich sei zu schwer.

So, jetzt habe ich das erste Etappenziel erreicht. Dem Zürichsee entlang (alles schön flach und entsprechend gut zu fahren), dann zum Walensee, diesmal über den Kerenzerberg (ziemlich steil und entsprechend schlecht zu fahren) mit seinen gewaltigen Ausblicken über den Walensee und zu den Churfürsten und schließlich durch die Ebene von Walenstadt nach Sargans. In Sargans wohnen nämlich Alois und Renie und hier gibt es immer etwas Wunderbares zum Essen und natürlich auch ein warmes Bett. Ganz herzlichen Dank dafür.



Östlich von Sargans liegen die Berge des Vorarlbergs. Und dieses Gebiet sollte einmal zur Schweiz gehören. Das war ziemlich genau vor 100 Jahren. Nach dem ersten Weltkrieg wurde eine Volksabstimmung abgehalten und 80 Prozent der Vorarlberger stimmten für einen Beitritt zur Eidgenossenschaft. Im Vertrag von St. Germain wurde diese Abstimmung allerdings nicht berücksichtigt. Die Italiener wollten nämlich, für den Fall, dass die Schweizer das Vorarlberg bekommen, als Kompensation sich das Tessin schnappen. Der Bundesrat war übrigens von der Idee „Vorarlberg“ auch nicht begeistert. Es würde das Gleichgewicht zwischen Katholiken und Protestanten stören, denn das Vorarlberg war katholisch. Und so ist aus der Expansion in Richtung Osten nichts geworden.

Heute ging's bei wechselhaftem Wetter vorwiegend bergauf. Von Sargans - auf etwa 450 m gelegen - ging es zuerst gemächlich durchs Prättigau, zu meist der Landquart entlang. Bei Küblis steigt es dann doch recht zügig bis nach Klosters, das halt doch auf 1300 m liegt. Zum Glück haben sie hinter Klosters den Vereina-Tunnel gebaut. Den hatte ich nämlich vor 45 Jahren als Diplomarbeit bearbeitet. Mit dem VM fährt man wie die „Großen“ auf dem Autozug. Ein etwas unheimliches Gefühl.



Auf der anderen Seite des Tunnels wartete ein strahlender Himmel. Auf das Engadin ist doch Verlass. Die Strecke dem Inn entlang durch die vielen alten Dörfer wie Zernez, Zuoz und Madulein ist etwas vom Schönsten für eine VM-Tour. Man sollte hier auf keinen Fall den Veloweg wählen. Kurz vor Pontresina habe ich es wieder einmal mit dem Veloweg versucht und bin auf einem Kiesweg mit 20% Steigung gelandet. Gegen sechs Uhr

erreichte ich etwas genervt Pontresina und fand im Sporthotel ein schönes Zimmer.

Der Berninapass - von Pontresina aus angepackt - ist gar nicht so schlimm. Die weißen Berggipfel und die Gletscher sind so nah und überwältigend, dass man aus dem Staunen gar nicht rauskommt. Und unvermerkt ist man auf der Passhöhe.



Die Abfahrt nach Poschiavo hingegen ist für ein Velomobil schon eher eine Herausforderung. Da braucht es dosiertes Bremsen und immer wieder Pausen, um die glühenden Bremsen abkühlen zu lassen.

Ab Tirano kann man es dann ungeniert laufen lassen. Das Veltlin hat ein ideales Gefälle für ein VM und ist wunderschön. Wir hätten es halt doch behalten sollen.

Die Bündner hatten es im 15. Jahrhundert den Mailändern abgestaubt und während 250 Jahren ausgenommen bzw. als Untertanenland verwaltet. Mit Napoleon gab's dann etwas Ärger, aber er war durchaus bereit den Bündnern das Veltlin als gleichberechtigten neuen Kantonsteil zu überlassen. Das wollten aber die Bündner nicht (denn schließlich war es Untertanenland) und so kam das Veltlin über einige Umwege zu Italien.

Gegen 6 Uhr erreichte ich das obere Ende des Comersees (das auch mal uns gehört hatte, aber nur für ein paar Jahre im 16. Jahrhundert) und fand in Domaso ein hübsches Hotel und einen gedeckten Tisch unter den Bögen mit Blick auf den Comersee.

Zum Glück hat DYNAMIK vorgesorgt. Keine Reise ohne Ersatzpneu und Ersatzschlauch. Auch die Pumpe, Handschuhe und sonst noch ein paar Kleinigkeiten gehören dazu.

Heute war der Tag der Oberitalienischen Seen. Dabei gehörte früher noch etwas mehr zur Schweiz als heute. Die drei Gemeinden Dongo, Gravedona und Sorico am oberen Ende des Comersees (Le tre pieve) durften wir unser eigen nennen. Sie unterstellten sich 1512 der Herrschaft des Grauen Bundes. Allerdings mussten wir 12 Jahre später wieder darauf verzichten. Hier startete ich frühmorgens um 7 Uhr und fuhr südwärts dem Ufer des Comersees entlang bis nach Menaggio. Mit dem Fahrrad bzw. Velomobil kann man häufig die alte Straße benutzen, während die Autos die neuen Tunnelumfahrungen nehmen müssen. Die Beschilderung ist nicht immer ganz eindeutig, denn, ohne zu wollen, landete ich in einem Dörfchen

hoch am Berg oben. Dafür war hier die Aussicht atemberaubend. Deshalb machte ich einen Halt, um das Foto meines Lebens zu knipsen. Nur um festzustellen, dass der vordere rechte Pneu keine Luft mehr hat. Naja, ist keine Tragik, wenn man einen Ersatzschlauch hat und den Glassplitter im Mantel gefunden hat.



In Menaggio führte mein Weg in engen Kehren 200 m in die Höhe, um dann sanft zum Luganersee abzufallen. Auch diese Strecke, vor allem dem Luganersee entlang, ist traumhaft schön. Von Lugano bis Ponte Tresa war wegen der Steigung und dem starken Verkehr ziemlich Durchhaltewillen gefragt, dafür war der Abschnitt Ponte Tresa - Luino eine Überraschung. Keine Steigung sondern eine gemütliche Fahrt durch eine romantische Schlucht.

Luino, das wunderschöne Städtchen am Langensee, auch das hat einmal

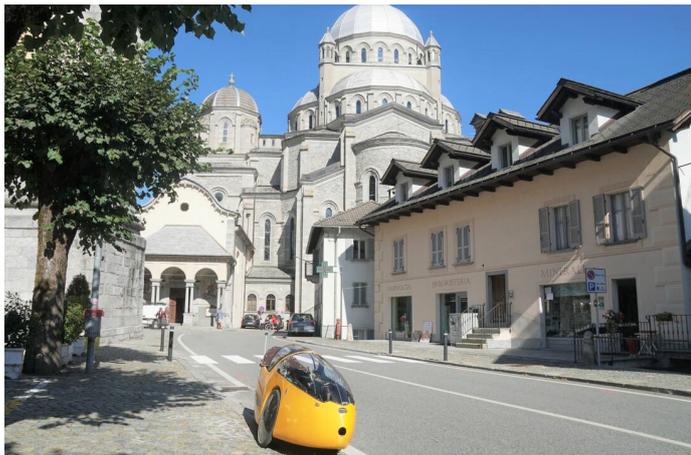
zur Schweiz gehört. Allerdings nur für zwei Jahre im 16. Jh. Die letzte Etappe führte um das obere Ende des Langensees durch die Magadino-Ebene nach Tenero und schließlich nach Ascona. In Tenero musste ich der Fußgängerbrücke, für die ich vor 20 Jahren Schwingungsberechnungen durchgeführt hatte, einen kurzen Besuch abstatten und in Ascona wartete ein wunderbares Abendessen bei lieben Freunden und ein warmes Bett. Herzlichen Dank an Helena und Gerri.



Männer sind kompliziert und empfindlich, wenn es um körperliche Leistung geht. Heute in den Serpentina des Centovalli war wieder mal so ein hübscher Fall. Vorne fährt die einzige Dame in unserer Gruppe schwing-

voll Kehre um Kehre nach Intragna hoch. DYNAMIK, der einiges später oben ankam, hat sich rausgeredet mit der faulen Begründung, dass ich (EVA) ebenso schwer sei und vom dritten Teilnehmer kam nur eine trockene Erklärung, dass man jetzt nach einem Bahnhof ausschauen sollte. Anstatt seine sportliche Gattin in den höchsten Tönen zu rühmen.

Unter der Führung von Helena und Gerri ging heute durchs zauberhafte Centovalli. Ob es jetzt tatsächlich hundert Täler waren, weiß ich nicht, aber es ging sicher hundertmal rauf und runter. Am Anfang ist es hier noch recht gemütlich und flach, aber nach Intragna hinauf gibt es ein paar unerbittliche Haarnadelkurven. Helena fuhr munter die 10%-Steigung bergauf. Ich brauchte etwas länger, aber Gerri war von der ganzen Sache nicht so ganz angetan, aber er folgte tapfer.



Gegen sechs erreichte ich das Eschental. Es ist zwar besser bekannt als Valle Formazza, aber als es noch zur Schweiz gehörte, hieß das Gebiet zwischen Domodossola und Griespass eben Eschental. Die Walliser hatten es im 13. Jh. erobert, leider aber nur etwa 5 Jahre halten können. Ein zweiter Versuch im 14. Jh. war nicht viel erfolgreicher. Nach der unrühmlichen Schlacht von Marignano fiel dann das Eschental wieder an Mailand.

Mir persönlich machte im Moment der Anstieg nach Iselle zum Simplon-Autoverlad viel mehr Sorge als der Verlust des Eschentals. Die Strecke zum Autoverlad ist recht steil und dann sollte ja noch ein Zug zu geeigneter Zeit fahren. Und wie ich befürchtet hatte, war gerade ein Zug abgefahren und der nächste war in zwei Stunden fällig. Aber da wartete doch noch ein Personenzug. Ohne viel Hoffnung fragte ich den Zugführer, ob er mich mitnähme. Das sei kein Problem und Schwupps landete EVA im Vorraum der 1. Klasse. Und so erreichte ich Brig noch zeitig genug, um den letzten Zug nach Blitzingen zu erwischen.

Heute hatte ich Ruhetag. Als ob ich das nötig hätte. Ich glaube DYNAMIK hatte das viel mehr nötig. Aber daraus wurde nichts. Seine liebe Gattin hat ihn zu einer Hochgebirgswanderung zum Aletschgletscher überredet. Der Aletschgletscher ist mit seinen 23 km der längste Gletscher der Alpen. Früher war das anders. Da wurde er immer länger und bedrohte Mensch und Vieh. Die Angst der Talbewohner war so groß, dass man eine Delegation nach Rom schickte, um die Genehmigung für eine alljährliche Prozession gegen das Anwachsen des Gletschers zu erhalten. Diese wurde vom Papst auch gnädigst erteilt. Kein Wunder, dass er seitdem bedenklich rasch schmilzt. Erst vor ein paar Jahren hatte die Kirchengemeinde am Fuß des Gletschers erneut eine Delegation nach Rom geschickt, damit der Gletscher wieder wächst. Wahrscheinlich wird seitdem die Prozession im Gegenuhrzeigersinn durchgeführt.

Heute war ein anspruchsvoller Tag. Ganze 240 km sollten es werden. Natürlich mit einem Start auf 1300 m waren zumindest die ersten paar Kilometer nicht sehr anspruchsvoll. Genau genommen waren es die ersten 150 km. Denn das schwache Gefälle, das man vom Goms bis zur Mündung der Rhone in den Genfersee hat, macht sich bei einem Velomobil recht angenehm bemerkbar. In diesen 150 km erreichte ich einen Schnitt von 30 km/h.

Pausen gabs nicht viele. Einen kurzen Stopp für die „Cascade de la pisse vache“ und eine kurze Irrfahrt im Sumpfwald der Rhonemündung. Dort im Sumpfwald verzweigt sich der Weg.

Nach rechts geht's nach Villeneuve und Lausanne d.h. wo ich hinwollte und nach links nach Evian und Thonon in Frankreich. Früher gehörte Evian, Thonon und das gesamte Chablais nicht zu Frankreich sondern zu uns. Im Zuge der Eroberung der Waadt ist nämlich auch das Chablais

mitgekommen, d.h. die Berner und die Walliser haben es Savoyen abgenommen. Und es würde noch heute zu uns gehören, wenn nicht die katholischen Orte der Schweiz gegen die Interessen der protestantischen Orte intrigiert hätten und mit Savoyen eine Allianz gebildet hätten. So quasi ein absichtliches Eigengoal. In Lausanne ging's dann zum letzten Mal so richtig bergauf. Dachte ich wenigstens. Denn mein Plan war, EVA in Saint Aubin am Neuenburgersee ins Auto zu laden, das Karin netterweise dort stationiert hatte. Von Saint Aubin geht's nämlich 400 m recht steil den Jura hoch zu unserem Häuschen. Wenn man aber den Autoschlüssel vergisst, nützt auch das schönste Auto nichts. Und so kamen zu den vielen abgestrampelten Kilometern am Schluss noch 400 Höhenmeter dazu.



Antrieb für alle Velomobile

Text, Fotos: Wulf Kraneis

Ich fahre seit 12 Jahren Velomobil und seit 11 Jahren Velomobile mit Motorunterstützung. Ich lebe seit 11 Jahren mit der Erfahrung, dass man mit einem Velomobil annähernd so schnell wie mit einem Auto fahren kann, auch über längere Strecken.

Ich weiß, dass es (bei weitem) keine energieärmere Fortbewegung gibt, als die Fortbewegung mit einem Velomobil. Ich sehe auch keine Probleme, warum man nicht in sehr bequemer halbbliegender Position längere Strecken darin zurücklegen sollte. Man kann mit dem Velomobil 30.000 km im Jahr fahren und braucht dafür nur ein Photovoltaikmodul auf dem Dach, um all die elektrische Zusatzenergie zu erzeugen, die man der eigenen Tretenergie noch hinzufügt.

Ein Photovoltaikmodul kostet heute keine 100 Euro mehr und 30.000 km im Jahr werden die meisten Fahrer nicht schaffen. Ein solches Velomobil verursacht keine CO₂-Emissionen. Wenn man bedenkt, dass ca. 25 %

des gesamten (fossilen) Energieverbrauchs in Deutschland für Mobilität aufgewendet wird und seit Jahren in der Öffentlichkeit darüber diskutiert wird, diese Zahl aber nicht sinkt, weil Bequemlichkeit, Desinteresse und Abhängigkeit auf der einen Seite (Konsument) und Geschäft auf der anderen Seite (Automobilindustrie) sich letztlich prima ergänzen, dann ist es schon faszinierend, wie wenig Menschen mit einem Velomobil fahren, geschweige denn, mit einem motorisierten Velomobil. Wenn viele mit dem Velomobil bevorzugt führen, dann würde die CO₂-Produktion schlagartig deutlich sinken im Auto-Land Deutschland.

Man darf mit einem Velomobil unbegrenzt schnell fahren, solange man es mit eigener Kraft antreibt und nicht einen Motor bemüht. Einen Motor darf man in Deutschland nur bemühen, wenn man nicht schneller als 25 km/h fährt. Es gibt motorunterstützte Velomobile mit einer 45 km/h-Zulassung. Mit einem Velomobil kann jeder hangabwärts mehr als 60 km/h fahren. Mit den guten aerodynamischen Velomobilen können halbwegs trainierte Fahrer mehr als 60 km/h in der Ebene fahren, weswegen eine Geschwindigkeitsbeschränkung bei Verwendung eines Antriebs unlogisch und nicht begründbar ist und eine 45 km/h-Zulassung auch nur begrenzt Sinn macht. Ob man mit oder ohne Antrieb in der Ebene 60 km/h oder auch schneller fährt, kann man von außen nicht feststellen.

Ein Antrieb kann dem Fahrer eines Velomobiles helfen, sicherer zu fahren als ohne Antrieb. Der Antrieb kann ihm helfen, im Verkehrsstrom „mitzuschwimmen“, er kann helfen, den Berg so schnell hochzufahren, dass Autofahrer auf der Landstraße nicht überholen müssen, und beim Ampelstart die Beschleunigung so stark erhöhen, dass dann Autos nicht überholen, von Lastwagen ganz zu schweigen. Kurzum, ein Antrieb minimiert die (gefährlichen) Relativgeschwindigkeiten und Distanzen zu Lkw und Pkw. Ein Amerikaner fährt mit einem meiner Antriebe in einem Milan

SL mit Regelgeschwindigkeit von 100 km/h und maximaler Geschwindigkeit von 125 km/h über den Highway, und das nach einem Umzug jetzt schon im zweiten Bundesstaat. Die Polizei kennt ihn – und sie hat keine Probleme mit ihm!

In Deutschland gibt es keine staatliche Stelle, die Fahrzeuge für den Straßenverkehr zulässt. Es gibt nur private Firmen, z.B. den TÜV. Ich habe zwei Versuche gestartet, ein Velomobil für 60 km/h oder höhere Geschwindigkeit sogar noch zuzulassen. Beim zweiten Mal hat der TÜV Rheinland mir geschrieben, dass das Fahrzeug (ein Quest) zu labil sei. Was denn zu „labil“ sei, fragte ich. „Das Fahrzeug“ sei zu labil. Welches Teil denn zu labil sei, fragte ich noch einmal? Das Fahrzeug sei zu labil, wiederholte der TÜV, deswegen können sie es nicht zulassen. Der TÜV ist – ich wiederhole mich - eine Privatfirma und sein größter Auftraggeber ist die Automobilindustrie.

Ein Velomobil ohne Antrieb in hügeligem Gelände oder gar in den Bergen zu betreiben, setzt dem Mobilitätsradius deutliche Grenzen (Kraft) und/oder verringert die Durchschnittsgeschwindigkeit und damit den praktischen Einsatz, weil wir alle nur begrenzt Zeit für die Fortbewegung haben. Ein Velomobil mit Antrieb und 25 km/h Limitierung (nach Pedelec-Bestimmungen) verschafft deutliche Besserung nur bei sehr steilen Bergen, sonst nicht, ist also relativ überflüssig, ein Velomobil ohne 25 km/h-Limitierung fährt so schnell, dass man nicht mehr darüber nachdenken muss, ob dies zu langsam sei (weil es ähnlich schnell wie ein Auto auf der Landstraße sein kann). Wenn man einen Antrieb installiert hat, braucht man das eigene Treten nicht zu vergessen, ganz im Gegenteil, dann kann man sich ja richtig verausgaben, denn selbst wenn man vor Ankunft schon ausgepowert ist, hilft der Antrieb das Ziel zu erreichen. Das Training kann härter sein als ohne Antrieb, der Puls etwas höher. Die schnelle Fahrt ohne Unterstützung bleibt für mich weiterhin die schönste Fahrt.

Meine letzte Antriebsentwicklung ist robust, sehr einfach aufgebaut, selber einbaubar und vor allem preiswert, um denjenigen helfen zu können, die eben dann doch nicht die hügeligen oder bergigen Strecken mit dem Velomobil fahren, weil die eigenen Kräfte oder die zur Verfügung stehende Zeit oder beides begrenzt sind. Ich halte es für ein durchaus wichtiges Ziel, aus Gründen des Umweltschutzes mit Zero-CO₂-Ausstoß sich zu bewegen – und zwar für jeden. Der Antrieb kann mit beliebiger Geschwindigkeits-/Leistungsrestriktion betrieben werden, darunter einem legalen 25 km/h (27,5 km/h) Modus mit einer nicht mehr als 250 Watt hohen „Dauerleistung“. Was nicht heißt, dass kurzfristig (oder auch dauerhaft) auch 1.500 – 2.500 Watt bemüht werden können, durchaus übrigens im gesetzlichen Rahmen bei 25 km/h Abregelung.

Meinen Unterhalt muss ich nicht mit Antriebsverkauf verdienen. Ich möchte aber durch die Antriebe ein wenig dazu beitragen, dass man das in Nutzung bringt, was energetisch im Mobilitätssektor wirklich etwas bringt – (fast) alles andere (z.B. Elektroautos) ist nämlich nur Ablenkung von dem, was wirklich benötigt wird, wenn Klimaziele ernst genommen werden und daher der Verbrauch von Energie nicht höher oder unwesentlich höher sein sollte als die regenerative Erzeugung dieser.

Der Antrieb ist bisher im Milan, Quattrovelo und im Quest installiert und kann auch im Afterseven eingebaut werden, ja wohl so gut wie in jedem Velomobil mit einem Mast, welcher das Tretlager hält. Er kann mittels einer Bedienungsanleitung mit ein wenig technischem Verständnis selber eingebaut werden, man kann ihn natürlich auch einbauen lassen. Der Antrieb wird am Mast befestigt, das Antriebsritzel hängt im Leertrum der Kette. Der Antrieb ist so schmal, dass er die Beine nicht behindert und auch kaum sichtbar ist vom Fahrzeugeinstieg. Über einen Freilauf, dessen Widerstand man so gut wie nicht merkt, wenn der Motor nicht mitläuft,

kann der Fahrer das Fahrzeug auch ohne Antriebsunterstützung wie gewohnt fortbewegen. Das ist insbesondere schön, wenn das Fahrzeug auf Geschwindigkeit gebracht wurde oder es leicht bergab geht. Und am Berg freut man sich dann aber wirklich über den kleinen Helfer...

Auf dem Mast sitzt die Regelung in einem Kasten von ca. 130 x 70 x 40 mm. Mittels einer Batterie, deren Größe 1,5 kWh nicht unterschreiten sollte und die in einer Größe von 2,5 kWh sehr gut ausreichend ist, um Hunderte von km ohne Nachladen zurückzulegen, und dem Antrieb wird ein Velomobil dann 9 - 13 kg schwerer. Die Regelung ist nur mit einem individuellen Code zur Arbeit zu bewegen, das dient auch dem Diebstahlschutz. Über den (großen) Fahrzeugakku können auch alle anderen elektrischen Verbraucher mit genügend Strom versorgt werden. Jeder Fahrer kann selber entscheiden, in welchem Modus er fahren möchte, mit welcher maximalen Leistung (250 – 1.500, bzw. 2.500 Watt je nach Einstellung und Batteriespannung) und welcher maximalen Geschwindigkeit (25 - 100+ km/h (je nach Velomobil)). Der Antrieb besteht aus einem Direktantrieb (Motor OHNE Getriebe) mit einem reibungsarmen Freilauf und ist daher sehr leise im Betrieb. Der Spitzenwirkungsgrad beträgt etwa 90 %. Der Verbrauch an Elektrizität variiert sehr nach Fahrzeug und Fahrtgeschwindigkeit und dem Grad der körperlichen Unterstützung. Minimalverbräuche von 0,3 kWh/100 km sind möglich (wenn man relativ unbehindert 55 - 60 km/h fahren kann und z.B. einen Milan SL sein eigen nennt und körperlich gut trainiert ist), mehr als 1,2 kWh sind mit viel Vorsatz (stän-

dig hochbeschleunigen und wieder herunterbremsen im Stadtgebiet) auch möglich. Die zusätzliche Antriebskraft wird mit dem Daumen der linken Hand gesteuert (Poti).

Wenn sich zehn entschlossene Interessenten finden, würde ich eine kleine Serie von 15 - 20 Stück auflegen, die Kosten liegen dann für einen kompletten Antrieb inkl. Regler und allem, was man braucht (Gaspoti z.B., Kabel etc.) bei 900 – 1.000 Euro plus MwSt., zuzüglich Kosten für die Batterie, die ca. 550 Euro/kWh + MwSt. betragen. Bevorzugt kann sich jeder seine Batterie selber besorgen. Die Pedelec Regelung inklusive dafür notwendiger Sensoren ist im Preis immer enthalten.

Wer einen Antrieb haben möchte, kann sich gerne melden.

Wulf Kraneis | wulf.kraneis@optimizeenergy.de.



„Fahrradtypen“ gesucht!

Ein Fragebogen muss keineswegs etwas Amtliches sein. Er muss nichts Vertrauliches beinhalten. Er gibt aber den Rahmen und eine Orientierung. Einige „Fahrradtypen“ aus Norddeutschland haben sich hier schon gezeigt und die Fragen nach ihren Vorlieben mit mehr oder weniger Humor hier beantwortet.

Ich habe mich immer darüber gefreut, neue „Fahrradtypen“ oder alte Bekannte besser kennenzulernen. Und wer schon immer einmal hier zum Zuge kommen wollte, sollte nicht zögern! Traut euch, Ihr nehmt keinen etwas weg! Gerne schicke ich euch den Fragebogen zu und halte mit euch Rücksprache.

Ich wünsche allen Leser*innen, dass ihr genauso viel Freude bei der Lektüre habt, wie ich im Austausch mit den „Fahrradtypen“.

Bis dahin – bleibt gesund!

Euer Dieter

Fahrradtypen – Typenkunde

Name: Ulli Reinelt

Alter: 61 Jahre

Schuhgröße: 46

Mit dem Fahrrad unterwegs seit... 1962, angefangen hat es mit einem Dreirad, seit Herbst 2020 fahre ich wieder Dreirad!

Fahrradfahren ist für mich wichtig, weil... ich bei jedem Wetter an der frischen Luft sein möchte. Das regelmäßige Fahrradfahren hält mich fit und ist eine gute Ergänzung zu meinem weiteren Training. Zusätzlich vermittelt mir das Fahrradfahren ein Gefühl der Freiheit!

Außer Fahrräder interessiert mich... Sport in unterschiedlicher Ausprägung. Zu meinen Vorlieben gehört da neben dem Fahrradfahren Marathonlaufen (schon seit 30 Jahren), Tischtennis und Triathlon.

Was macht mich wütend? Wenig Verständnis bringe ich für Unpünktlichkeit und Unzuverlässigkeit auf. Das führt auch dazu, dass eine Panne mit dem Velomobil mich wütend machen kann. Dadurch kann es passieren, dass ich unpünktlich bin oder unzuverlässig wirke – ein Teufelskreis!

Was singst du beim Fahrradfahren? Bei uns zu Hause singt meine Frau und der kann ich nicht das Wasser reichen! So begnüge ich mich damit, dass ich nicht singe.

Von dem HPV wünsche ich mir? Das ist für mich eine schwierige Frage. Ich bin noch nicht so lange dabei. Aber ich fühle mich als neuer Liegeradfahrer gut gesehen. Ich finde die Aktionen hier im Nordwesten super und die Leute in der ersten Reihe (wie Dieter Hannemann) vertreten alle Fahrer*innen vorbildlich.

Welches Fahrrad möchtest du uns vorstellen? Ich fahre seit ein paar Wochen ein Velomobil Milan GT, nachdem ich mit meinem gebrauchten WAW nicht so richtig warm geworden bin.

Was ist die Besonderheit an diesem Fahrrad? Als Newcomer bemerke ich, dass beim Velomobilmfahren andere Beinmuskeln beansprucht werden als beim Fahrradfahren. Da muss ich mich noch erst weiter einfahren. Aber der Milan vermittelt mir Fahrfreude und Schnelligkeit, das Ganze ist bequem, auch über längere Strecken. Gut gefällt mir auch das Scheinwerferlicht des Sicherheitsmoduls alive.

Was könnte man noch verbessern? Ich bin bei STRAVA angemeldet und möchte meine Trainingseinheiten dort aufzeichnen. Der GPS-Empfang funktioniert unter der Carbon Haube noch nicht, ich bin aber dabei, das Problem zu lösen.

Wo findet ihr Ulli? Ulli ist mit seinem Milan GT im Landkreis Cloppenburg unterwegs. Er hofft, dass die Einschränkungen durch COVID-19 bald enden werden, um dann an vielen Veranstaltungen der Oldenburger Liegeradgruppe teilnehmen zu können.



Fahrradtypen – Typenkunde

Name: Dirk Piezunka

Alter: 50 Jahre

Schuhgröße: 42

Mit dem Fahrrad unterwegs seit... meiner frühen Kindheit, nur die Stützräder brauche ich nicht mehr. Schon als Kind habe ich mit meinem Kettcar experimentiert und es mit dem Segel meines Opti angetrieben. Leider hat die Polizei mich damals mehrfach verwarnt und gedroht, mein „besiegeltes Velomobil“ zu beschlagnahmen.

Fahrradfahren ist für mich wichtig, weil... ich

mein Auto immer gerne stehen lasse. Für kürzere Strecken ist ein Auto meiner Meinung nach das falsche Verkehrsmittel, meistens bin ich mit dem Rad fast gleich schnell und mache im Alltag das Sportprogramm gleich mit.

Außer Fahrräder interessiert mich... Jazz und Segeln! Ich bin ziemlich oft mit meinem Trimaran im Wattenmeer und auf der Ostsee zu finden. Das Boot ist unser Familien-Reisemobil. Für mich ist es die schönste Art ökologisch und sportlich zu reisen. Im letzten Urlaub haben wir in sechs Wochen lediglich fünf Liter Benzin gebraucht. Mit einem segelnden Geschoss von Ankerbucht zu Ankerbucht reisen ist ähnlich einer langen Radtour mit dem Velomobil. Das lautlose Dahinfliegen mit dem Tri ist ein wunderbarer Kontrast zu dem eher lauten Leben als Berufsmusiker.

Was macht mich wütend? Drängelnde Autofahrer, Trecker-Fahrer mit Mordabsichten, schlechte Radwege und Glasscherben auf der Straße.

Was singst du beim Fahrradfahren?

THE BEST THINGS IN LIFE ARE FREE

Von dem HPV wünsche ich mir... viel Werbung für verschiedene Radtypen, damit das Radfahren in Deutschland so selbstverständlich und populär wird wie in Holland. Ich habe damals in Hilversum und Amsterdam Jazz studiert. Ohne Rad kommt man in Holland in den Städten nicht voran. Von den Niederlanden können wir bei dem Thema viel lernen. Mein Bruder reist mittlerweile zu Konzerten in Oldenburg mit Kontrabass und Verstärker mit seinem Lastenrad an. Wenn wir nach „Corona“ wieder spielen können, möchte ich es ihm gleichtun und habe seit einigen Monaten ein Alu-Lastenrad der Firma Velo-Lab aus Bremen.

Welches Fahrrad möchtest du uns vorstellen?
Das CARBON STRADA von Velomobiel.nl.

Was ist die Besonderheit an diesem Fahrrad?
Die Vorteile eines Velomobils muss man den Lesern dieses Magazins glücklicherweise nicht erläutern. Das Strada ist sehr schnell und bei Regen sitzt man trocken. Hinter der Sitzbank ist ein Stauraum, groß genug für meine komplette Campingausrüstung. Als Musiker hatte ich immer Probleme mit den Handgelenken bei längeren Radtouren. Im komplett gefederten Strada fahre ich entspannt und bequem. Das Strada hat





einen vertretbaren Wendekreis von sieben Metern, da habe ich auch bei Wendemanövern kaum Probleme. Die Konstruktion hat sich seit vielen Jahren bewährt, das Strada ist aus dem Quest hervorgegangen. Es hat jedoch offene Radkästen und ist etwas kürzer. Die tragende Karosserie ist aus Carbonfaser, die Haube aus Kevlar und Carbon. Zwei meiner Jazzkollegen fahren ebenfalls Velomobile aus den Niederlanden. Eines davon durfte ich einen Tag lang Probe fahren. Danach war ich infiziert. Der Schritt zurück auf ein „normales“ Fahrrad scheint fast unmöglich. Mit dem

für muss man die nur einseitig aufgehängten Räder zum Flicker der Schläuche nicht ausbauen. Die F-Lite Reifen sind zwar leise und schnell, für den Alltag aber nicht verlässlich genug. Leider passt auch der Tenorkoffer nicht in das Velomobil, zu Auftritten in die Stadt fahren, dafür ist es das falsche Rad.

Generell finde ich Fahrten in die Stadt mit dem Velomobil problematisch, auf der Straße werde ich übersehen und die Radwege sind zu schmal und holprig.

Trimaran war es ähnlich, ein Mal im Tiefflug zu den Inseln und ein Einrumpf-Boot rückt in weite Ferne.

Was könnte man noch verbessern? Ich überlege die Bereifung zu wechseln. Velomobile sind generell wohl etwas anfälliger für Pannen. Da-

Wo findet ihr Dirk: Dirk Piezunka ist seit vielen Jahren als Jazzsaxophonist in verschiedensten Bands unterwegs. Er ist auf zahlreichen CD-Produktionen zu hören und organisiert seit 15 Jahren die Konzertreihe „Jazz on Board“ in Bremen. Mit dem Segeln begann er im Alter von sieben Jahren, heute schreibt er als Gastautor für das Magazin „YACHT“. Weitere Infos auch auf seiner Seite: www.piezunka.com



HPBoat-Treffen | 19. – 23. Mai 2021

WO | Bremen

WER | Studentisches Wasserboote-Treffen vom IWR

Bitte anmelden, damit wir planen können!! • boote@hpv.org • www.iwr2020.de



1.+ 2. September 2021 in Brüssel

Das für 2020 geplante Seminar fand wegen Corona nicht wie geplant auf der EUROBIKE statt, diese fiel aus. Für ein Online-Seminar lagen nicht genügend Beiträge vor. Darum wird das Seminar in das Jahr 2021 verschoben. Als neue Frist für den Call-for-papers wird der **1. Juni 2021**

Seminar 9 Velomobil

festgelegt. Der vollständige Vortrag muss spätestens **1. August 2021** vorliegen. Schon eingereichte Beiträge werden berücksichtigt. Einzelheiten auf **www.velomobileseminars.online**



Aktuelle Informationen zu Velomobile und Velocars

Text: Dietrich Lohmeyer - redaktionelle Einführung: Andreas Pooch

**Nach dem Verkauf der Printauf-
lage des Buches «Velomobile,
schnelle Fahrräder mit Wetter-
schutz» hat Dietrich Lohmeyer
an der Aktualisierung des Wer-
kes gearbeitet, das vor kur-
zem als EBook vom LD-Verlag
veröffentlicht worden ist.**

Nachfolgend geben wir aktuelle Infos zu Velomobilen und Velocars wieder, die im ersten Newsletter veröffentlicht worden sind. Da sich im Info Bull mittlerweile das Thema Velomobile zu einem prägnanten Thema gemauert hat, ist es sinnvoll, allen Interessierten die Neuigkeiten anzubieten, auch wenn der Info Bull-Leser oder

die -Leserin das Buch noch nicht kennen sollten.

Das Printprodukt stammt aus dem Jahr 2018 und seit dem Redaktionsschluss für das EBook ist auch schon wieder ein halbes Jahr vergangen. Zahlreiche Firmen hatten damals einen Produktionsbeginn in 2020 versprochen, das haben leider nur wenige geschafft. Bei einigen Firmen haben sich die Besitzverhältnisse geändert, Corona hat zu Verzögerungen in der Lieferkette geführt und technische Probleme waren größer als vorher eingeschätzt. Einige etablierte Firmen haben neue Fahrzeuge vorgestellt und einige neue Firmen stehen mit neuen Fahrzeugen in den Startlöchern. Ich kann hier nicht im Detail auf jeden Einzelfall eingehen, viele Details sind im Buch beschrieben, hier geht es vor allem um die Lieferfähigkeit der Hersteller und neue Fahrzeuge. Interessenten für eine bestimmte Fahrzeuggruppe sollten für das einzelne Fahrzeug aktuelle Informationen beim Hersteller oder Händler einholen. Velomobile kann man selten sofort im Laden kaufen. Lieferzeiten von fast einem Jahr nach Auftragseingang sind auch

bei Firmen, die seit Jahrzehnten bestehen, immer wieder vorgekommen. [1]

Änderungen bei den Rennvelomobilen Quest - Snoek

Auf der Homepage von Velomobiel.nl und im Velomobilforum habe ich keine neueren Informationen zum Quest 3.0 gefunden, dafür ist der Prototyp vom neuen Snoek fast fertig und die Produktion bei Velomobileworld in Rumänien ist vorbereitet. Man kann ziemlich sicher davon ausgehen, dass der Snoek noch 2021 geliefert



werden kann. Das Snoek (deutsche Aussprache: Snuuk, deutsche Übersetzung: Hecht) ist auf Geschwindigkeit ausgelegt, der Frontquerschnitt ist 20 % kleiner als der des Quest. Das Snoek ist für kleinere Fahrer bis ca. 1,80 m Körpergröße geeignet.

Milan

Die Rechte vom Milan sind 2020 an „Velomobileworld“ verkauft worden, so dass Velomobileworld nicht nur einen sehr großen Teil der traditionellen Velomobile im Auftrag der niederländischen Hersteller produziert, sondern jetzt auch Hersteller vom Alpha 7 und Milan ist. Für den Kunden hat das den Vorteil, dass das Händlernetz dichter geworden ist. [2]

Evo R, Evo-K, Evo-KS

Go-One bietet laut Homepage vom 13.1.2021 nur noch das Evo-R an, die Modelle Evo-K und Evo-KS wurden eingestellt. [3]

Änderungen bei den Elektrovelomobilen Sunrider 3

Der Sunrider 3 sollte zwar lieferbar sein (bereits Herbst 2020), da sie bereits im Herbst den Prototyp fertig hatten und die Lieferanten für alle Komponenten geklärt waren. Corona und Probleme mit der TÜV-Zulassung haben die Auslieferung an Kunden verzögert. Veloxiter gibt

jetzt als Liefertermin für die bereits bestellten Fahrzeuge das 2- Quartal 2021 an. [4]

Drycycle

Nach einer mehrmonatigen Corona-Pause ist die Produktion wieder angelaufen. Drycycle schreibt nach meiner Mailanfrage: «Beachten Sie, dass wir nur an Kunden in Großbritannien liefern, die das Fahrzeug in Großbritannien verwenden möchten. Die Bedingungen unserer Versicherer hindern uns daran, im Ausland zu verkaufen. Wir haben keine Händler in Deutschland und werden in den nächsten ein oder zwei Jahren keine haben, da wir nicht genügend produzieren können.» [5]

Sunglider

Herr Lindenau hat mir im Telefonat am 7.1.2021 berichtet, dass die erste Kleinserie von 10 Sunglider One verkauft wurde. Eine 2. Serie ist in Planung, konkrete Liefertermine wurden nicht genannt. Es gibt Überlegungen für eine 45 km/h-Version.

Pedilio

Im Januar 2021 gab es 3 Prototypen von Pedilio, mit denen für Interessenten Probefahrttermine vereinbart werden können. Die Fertigung der Testserie von 10 Stück hat sich Corona-bedingt etwas verzögert, ist aber in vollem Gange. Herr Viebach rechnet damit, dass die ersten Fahr-

zeuge im Frühjahr 2021 an die Kunden ausgeliefert werden können und der Rest dann im Verlauf des Sommers. Sieben Fahrzeuge der Testserie sind bereits verkauft/bestellt. Die Testserie ist auf einem Entwicklungs- und Fertigungsstand, die es ab Ende 2021 ermöglichen wird, Pedilio in kleinen Stückzahlen in „Manufaktur“ zu produzieren. Die Fertigung der Fahrzeuge soll mit der Anzahl der Bestellungen wachsen. (Mailkontakt: Januar 2021) [6]

Podbike - Frikar

Podbike AS ist jetzt die Firmenbezeichnung. Das vierrädrige Fahrzeug heißt jetzt Frikar. Podbike arbeitet auch an einer dreirädrigen Version. Podbike geht davon aus, dass ab Mitte 2021 neue Bestellungen für die 4-Rad-Version Frikar entgegen genommen werden. Die Produktion beginnt kurz danach. Sie haben bereits 2400 Bestellungen, die zuerst bedient werden, die meisten aus Deutschland. Als Liefertermin für neue Bestellungen wird 2022 angegeben. [7] Am 5.1.2021 kam diese Information von www.Pedelec-elektrofahrrad.de: „FRIKAR von Podbike: Auslieferung soll zum Ende des Frühjahrs 2021 starten - Pedelec und E-Bikes (pedelec-elektro-fahrrad.de)“ [8]

«Für die Serienproduktion konnte man wohl einen Partner in Deutschland finden, mit dem man sich bereits in der Verhandlungsphase befindet bzw.

diese inzwischen abgeschlossen hat. Im Moment werden noch viele Bauteile direkt in Skandinavien gefertigt, das Chassis und den Antriebsstrang inbegriffen. Wie man laut der neuesten Mitteilung erfährt, sind auch die Bodenplatte, aber auch die Front- und Heckbeleuchtung derzeit bereits in Produktion. Gegenüber der Version, die derzeit als Testbike in diversen Regionen Europas unterwegs ist, wird die finale Variante zahlreiche Verbesserungen mitbringen.»

Podride

Podride schreibt am 11.1.2021 auf der Homepage, dass sie wahrscheinlich Mitte bis Ende 2021 mit der Produktion beginnen werden. [9]

Biohybrid

Die „Passenger“-Variante heißt jetzt „DUO“. Privatkunden können mit einer Anzahlung von 490 Euro den Bio-Hybrid DUO bestellen. Im 3. Quartal 2021 starten sie mit der Produktion und man erhält ein individuelles Lieferdatum. Als Preis wird jetzt 9.490 € für den Duo genannt. Man kann ausschließlich online bestellen. Parallel arbeiten sie an weiteren Vertriebsprogrammen und können sich beispielsweise den stationären Verkauf an ausgewählten Standorten vorstellen. [10]

Classic L von Leiba

Leiba hat jetzt eine verlängerte Version von sei-

nem „Classic“ vorgestellt. Mit 49 kg für die Version ohne Motor (55 kg mit Nebenmotor) ist Leiba «Classic L» deutlich leichter als die Velocars für 2 Personen, die von den neuen Anbietern auf den Markt kommen. Die ähnliche Leiba „Cargo“, die von Velomobiles.de angeboten wurde, soll nach Mailkontakt mit Elmar Meier im Januar 2021 als „pausierend“ angegeben werden. [11]

Twike 5

Laut «Motor1.com» soll als nächster Schritt zur Serienproduktion Anfang des zweiten Quartals 2021 ein Prototyp mit den neuen Bauteilen aufgebaut werden. Dann soll eine Vorserie folgen und schließlich die Serie von 500 Fahrzeugen. Die Serienfertigung könnte demnach 2021 beginnen. Direkt im Anschluss soll dann schon das Nachfolgemodell Twike 6 gebaut werden, und zwar in größerer Stückzahl und mit geringerer Leistung. Die Mittel dafür will Twike erneut per Crowdfunding zusammenbekommen. [12]

Hopper

Der Hopper aus Augsburg ist noch nicht im Buch beschrieben, hier gibt es erste Informationen: Im aktuellen Newsletter schreiben sie: „Unser Team ist in letzter Zeit gewachsen und allgemein haben wir große Fortschritte machen können. Der seriennahe Prototyp wird voraussichtlich bis Mai fertiggestellt sein. Über die konkreten Termine,

wann und wo Probefahrten möglich sein werden, informieren wir so bald wie möglich.“ [13]

Duo-Quest



Der aktuelle „Ligfiets.net-Vrijdagbericht“ [14] verlautet: Das DuoQuest wird in Kleinserie gebaut werden von www.velomobile.bzh von Denez Bodenec [15] in Zusammenarbeit mit www.velomobiel.nl und mit vier 20 Zoll Rädern, Rohloff, angepasster Quattrovelo-Hinterachse und Elektromotorunterstützung, die für einen 4x4 Antrieb sorgt. Hinten gibt es eine abschließbare Luke mit Kindersitz. [16] Velomobiel.nl hatte noch vor 3 Jahren gesagt, es gäbe keinen Markt für ein zweiseitiges Velomobil, die Flut von neuen Carbikes scheint zu einer Meinungsänderung

geführt zu haben. Vom DuoQuest wurden bereits 3 Stück gebaut, das Fahrzeug ist also über den Prototypenstatus hinaus. Das Foto zeigt das DuoQuest beim Ein-Stunden-Rennen, es ist ein sehr sportliches zweisitziges Velomobil oder Velocar. Seit 2020 gibt es alle Velomobiltypen auch mit Elektroantrieben.

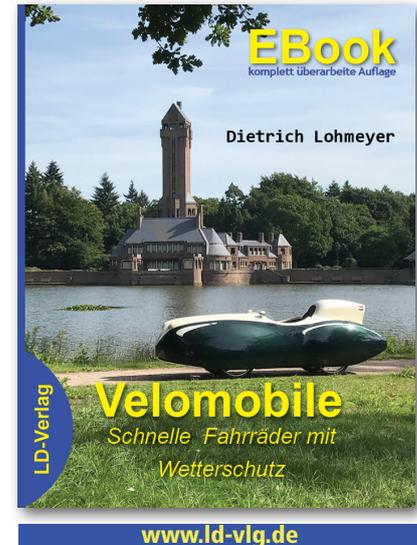
Citkar

Citkar hat es geschafft, im November 2020 die Produktion des Loadster mit 160 Stück pro Monat zu starten. Auch die Preise sind jetzt klar: ab 11.484 € für den Loadster Life. Citkar hat bereits 23 Händler in Deutschland (Stand 29.12.2020), bei denen man die Fahrzeuge Probe fahren kann

und die die Wartung übernehmen. Unter diesen Händlern ist auch die Firma „Velomobile Ottersberg“, die das schnellste Serienvelomobil „Milan“ und den „Loadster“ verkauft, quasi das Pendant zum Sportwagen und zum Pick-Up. Citkar plant auch eine Passenger-Variante, die dann auch als Mamas Taxi genutzt werden kann. [17]

Fußnoten

1. <https://www.velomobilforum.de/forum/index.php?threads/wir-warten-auf-unser-velomobil.37221/>
2. <https://www.velomobileworld.com/de/>
3. www.go-one.de
4. www.veloxiter.de
5. www.drycycle.co.uk
6. www.pedilio.de
7. www.podbike.com
8. <https://pedelec-elektro-fahrrad.de/news/frikar-von-podbike-auslieferung-soll-zum-ende-des-fruehjahren-2021-starten/590196/>
9. www.mypodride.com
10. www.Biohybrid.com
11. www.Leiba.de
12. <https://de.motor1.com/news/462730/twike-5-elektro-leichtfahrzeug-antrieb-prototyp-serienfertigung/>
13. www.hopper-mobility.com
14. <https://www.ligfiets.net/news/6154/vrijdagbericht-468.html>
15. www.velomobile.bzh
16. www.facebook.com/groups/115024628543289/permalink/3249086935137027/
17. <https://citkar.com/de/>



■ **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 ↔

■ **Mai 2021 — Future Bike Maibummel**

Details: www.futurebike.ch ↔

■ **Mai 2021 — Future Bike Bahnrennen**

Oerlikon - Details: www.futurebike.ch ↔

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

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

■ **20. Mai 2021 — Oldenburger Tandemtreffen**

13⁰⁰ Pferdemarkt | Info & Kontakt: premier@hvp.org | www.hvp.org

■ **19. - 23. Mai 2021 — HP Boat-Treffen**

Bremen | Info & Kontakt: info@hvp.org | www.hvp.org

■ **19. Jun. 2021 — Mittsommertour**

Treffpunkt: Oldenburg oder um 9⁰⁰ zum Frühstück in Dangast | Info & Anmeldung: info@oldenburger-liegeradgruppe.de / premier@hvp.org

■ **26. - 27. Jun. 2021 — Sternfahrt zur Mitte Niedersachsens**

Treffpunkt in der Mitte um 1530 | Info & Kontakt: premier@hvp.org

■ **16. - 19. Jul. 2021 — HPV Weltmeisterschaften Cycle Vision**

Sloten | <https://ligfiets.net/event/4260/whpva-world-championships.html>

<https://ligfiets.net/commissie/cyclevision.html>

■ **27. - 29. Aug. 2021 — Großes Oldenburger Liegeradtreffen**

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

Termine

■ **1. - 2. Sep. 2021 — Velomobile-Seminar #9 - Brüssel**

www.velomobileseminars.online

■ **18. Sep. 2021 — Mitgliederversammlung HPV Deutschland e.V.**

Treffpunkt: 1900 Gaststätte Rhenania, Werftstr. 1, Gernersheim | www.hvp.org

■ **18. - 19. Sep. 2021 — SPEZIALradmesse**

Gernersheim | www.spezialradmesse.de

■ **Ende Sep. 2021 — Future Bike VeloMob Zürichsee**

Details: www.futurebike.ch ↔

■ **Ende Sep. 2021 — Future Bike Herbsttour**

Details: www.futurebike.ch ↔

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. 062 - 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.

HochheiderWeg 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: GENODEM1DNW

Mitgliederverwaltung

Adressänderungen bitte melden, ein Nachsendeauftrag gilt nicht für Info Bull!
Wolfgang Wiese - Christenstr. 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



HPV-Anrufbeantworter
04 21 69 67 67 48

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

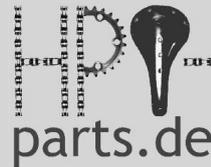
Kleinanzeigen

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@hpv-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



Der Milan im großen VW-Klimawindkanal.

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.



Wir führen Fahrräder und Komponenten unter anderem von:



bike REVOLUTION

Liegeräder · Velomobile · Zubehör

Vollgefederte Steintrikes

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

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

Wir werden Ihren Ansprüchen gerecht – rufen Sie uns an!

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

Jetzt
testen!



Steintrike Wild One

die ultimative Fahrmaschine,
nun auch mit faltgelenk!!





Mit HP VELOTECHNIK immer einen Steps voraus

Sie haben Wünsche – wir die Auswahl! So ein Motor vorne im Tretlager-Ausleger ist praktisch. Wer kann schon so elegant seine Füße hochlegen wie ein Triker? Aber natürlich dürfen Sie das Kraftpaket auch nutzen, um flott voran zu kommen. Seit dieser Saison rollen die Räder von HP VELOTECHNIK mit drei besonders attraktiven SHIMANO-Motoren vor. Der kraftvolle Steps EP8 ist perfekt für alle, die richtig viel „Wumms“ wollen. Wollen Sie in den Superkomfort-Modus schalten, wählen sie die Kombination Steps E6100 plus vollautomatische Schaltung Di2. Und Kostenbewusste setzen auf den E5000. Mehr Infos? **Fordern Sie gleich Ihr kostenloses Liegerad-Infopaket an!**

HP

VELOTECHNIK

HP Velotechnik GmbH & Co. KG ● Kapellenstraße 49 ● D-65830 Kriftel ● Telefon 0 61 92 - 97 99 20 ● Fax 0 61 92 - 97 99 22 99
Weitere Informationen, Liegerad-Konfigurator sowie Fachhändlernachweis unter www.hpvelotechnik.com ● mail@hpvelotechnik.com