

Info Bull

218

April 2021



J-Rad: 100 Jahre Kettenlos

- Speckweg - woher, wohin
- Fahrradtypen

- Australische HPV-Szene
- WINTERFELL+

- 35 Jahre HPV Deutschland
- Handel in Coronazeiten



ICE

 **ICLETTA**
THE CULTURE OF CYCLING

Das Liegerad.
Toxy®
www.toxy.de

Trimobil
Spezial-Fahrräder.



Alle Toxy Modelle jetzt auch als
Pinion-Pedelecs - und natürlich als
pure Pinion-Reise- & Alltagsräder

Toxy Liegerad GmbH • Bokeler Str. 3 • 25563 Wrist / Hamburg •
Telefon 0049 (0) 48 22 945 74 11 • www.toxy.de • www.trimobil.net

Inhalt

■ Editorial

4 Tolle Erfahrungen in besonderen Zeiten

■ Kultur

5 35 Jahre HPV Deutschland

8 100 Jahre J-Rad

12 Fahrradhandel während Corona: Icletta

14 Fahrradhandel während Corona: Toxy

16 Fahrradhandel während Corona: Hasebikes

17 Fahrradtypen gesucht

38 Fahrradbücher

42 Würdigung einer Fahrradbiographie

■ Technik

20 Fahrradtypen: Eberhard Böhm

30 Fahrradtypen: Claudia Griebel

■ Reise

24 Speckwegtour - woher, wohin

■ Rennen

32 WINTERFELL+

36 Australien durchs Schlüsselloch

■ Service

40 Future Bike GV-Bericht

46 Termine

47 Wer macht was?

48 Impressum

Titelfoto: J-Rad, Modell: Standard © j-rad.ch

Tolle Erfahrungen in besonderen Zeiten!

Text: Dieter Hannemann

Ob wir es wollen oder nicht, wir haben uns an den neuen Alltag ein Stück weit gewöhnt. Nach einem Jahr in diesem neuen Alltag wiederholen sich nicht nur die kleinen Alltäglichkeiten, auch die jährlich sich wiederholenden Handlungen bedürfen einer Überprüfung.

So ging es uns im HPV-Vorstand auch, als der Einzug der Mitgliederbeiträge Anfang des Jahres mal wieder an der Reihe war. Wir waren uns einig, dass wir Vereinsmitgliedern, die in einer wirtschaftlichen Notsituation sind, gerne den Beitrag für 2021 erlassen möchten.

Selten haben wir so viele Rückmeldungen bekommen: Viele Mitglieder haben uns freudig mitgeteilt, dass es ihnen gut geht und sie den Beitrag gerne weiterhin zahlen. Das freut uns!

Etliche Mitglieder haben uns angeboten sogar den doppelten Mitgliedsbeitrag zu bezahlen, damit unser Verein durch dieses Angebot nicht in eine wirtschaftliche Schieflage kommt. Vielen Dank für dieses Angebot, wir brauchen darauf nicht zurückgreifen!

Wenige Mitglieder haben das Angebot angenommen und sich gemeldet. Danke für das Vertrauen und dass ihr weiterhin unserem Verein die Treue haltet, auch in dieser schwierigen Situation!

Diese tolle Erfahrung und gezeigte Solidarität macht doch deutlich, wie wir im Verein zusammenstehen. Das gibt Energie für die Vorstandsarbeit,

das steigert die Freude auf ein Wiedersehen. Vielleicht auf einer der kleinen Veranstaltungen im Frühjahr oder später bei der WM (Niederlande) im Juli, bei dem 3. GOL oder auf dem #9 Velomobilseminar im August oder auf der SPEZI im September.

Bis dahin fährt viel Fahrrad und bleibt gesund!





25 Jahre



10 + Jahre



25er Chronik schon 10 Jahre alt

Text: Andreas Pooch - Fotos: HPV Deutschland

In diesem Jahr feiern wir schon zum 10ten Mal, dass der HPV Deutschland silbernes Jubiläum hatte. Wir möchten die Chronik auf 35 Jahre aufmotzen und bitten um Eure Unterstützung.

- Was ist in den 10 Jahren seit dem alles passiert?
- Welche tollen Fahrrad-Erfahrungen habt Ihr wann gemacht?
- Wir suchen tolle Fotos, Geschichten und Anekdotchen, die im weitesten Sinne mit dem HPV Deutschland zu tun haben.
- Natürlich sind auch die Hersteller gefragt. Welche neuen Entwicklungen haben Sie wann eingeführt seit 2011?
- Welche bedeutenden Veranstaltungen wurden wann abgehalten?
-
-
- Bilder, Infos, Texte an redaktion@hpv.org



Internationale Spezialradmesse 2021 in Germersheim

Text, Foto: Hardy Siebecke

Ein voller Erfolg: Nachdem die erste virtuelle Spezialradmesse 2020 mit Messerundgang im Internet rund 15.000 Besucher angelockt hat, startet am 24. und 25. April 2021 eine Neuauflage unter www.spezialradmesse.de.

Der angestammte Termin Ende April wird so zur Vorschau auf den Herbst 2021: Denn am 18. und 19. September will die Internationale Spezialradmesse in Germersheim ihr 25-jähriges Jubiläum vor Ort nachfeiern. Sollten im September weiterhin Auflagen zur Ansteckungsminimierung zu beachten sein, wird die Messeleitung entsprechende Vorkehrungen treffen, um eine sichere Messe zu gewährleisten.

Das Branchenforum für Fahrrad-Spezialitäten wie Liegeräder, Dreiräder, Cargobikes und innovative Fahrradkonstruktionen hat sich seit einem Vierteljahrhundert als Erfolgsrezept bewährt. Die Spezi ist heute weltweit nicht nur die größte Messe für Liegeräder und Velomobile, sondern auch weiterhin ein Marktplatz für Fahrradinnovationen, unter anderem dank des Spezi-Erfinderwettbewerbs. Über 130 Aussteller kommen jedes Jahr nach Germersheim, jeder vierte davon aus dem Ausland. Rund 10.000

Besucher sind zu Gast auf der etwas anderen Fahrradmesse. Auf Probeparcours – darunter eine weitaufgige

Teststrecke für Pedelecs und Spezialräder mit Zusatzantrieb – können fast alle Fahrzeuge getestet werden.



100 Jahre J-Rad: Das Fahrrad ohne Kette

Text: Armin Lindegger

1921 revolutionierte der Ingenieur Paul Jaray die Fahrradwelt mit einem neuartigen Fahrrad, das ohne Kette fuhr. Durch die aufrechte Sitzhaltung erfüllte seine Konstruktion die Vorzüge eines idealen Familienrades und befeuerte gleichzeitig die Sessel- und Liegeradszene.

In der Friedrichshafener Zeitung „Seebblatt“ stand am 8. Januar 1921 Folgendes zu lesen: „Es ist eigentlich kein Fahrrad, sondern eher ein kleines bequemes Fahrzeug...“. Dies war die erste Veröffentlichung des Fahrrads mit dem Namen „J-Rad“, welches ohne Kette und Pedalkurbeln bequem zu fahren war.

Darauf vermeldete am Samstag, 29. Januar 1921 die „Württembergische Zeitung“, dass auf der „Feuerbacher Heide“ in Stuttgart ein neuartiges Fahrrad mit dem Namen „J-Rad“ vorgestellt wurde. Der geniale Konstrukteur und Ingenieur Paul Jaray aus Friedrichshafen stellte das vom Design und von der Technik neue Fahrrad persönlich der Presse und den geladenen Gästen vor. Unter den Prominenten befand sich auch der Direktor Vetter von den „Hesperus-Werke“ in Stuttgart, welcher zu diesem Zeitpunkt bereits mit der Produktion des J-Rades begonnen hatte.



Das vor 100 Jahren entwickelte Sesselrad hatte eine Besonderheit: Statt des herkömmlichen Antriebs mit Kette und Pedalkurbeln wurde die Kraft mit Hebelantrieb und Stahlseilen übertragen. Paul Jaray hatte sich beim Entwurf des neuen Rades die Aufgabe gestellt, mehrere Nachteile des etablierten, kettengetriebenen Fahrrades zu beseitigen. An erster Stelle sollte

der Antrieb den störenden „Totpunkt“ überwinden. Außerdem wollte er ein Zweirad entwickeln, das unabhängig von Größe oder Geschlecht von allen gefahren werden konnte. Mit einfachem, konstruktivem Aufbau des Rades strebte er eine leichte Bedienbarkeit und niedrige Anschaffungskosten an. Aufgrund seiner Arbeit als Chef-Aerodynamiker bei der Firma „Luftschiffbau Zeppelin“ in Friedrichshafen flossen auch aerodynamisch-konstruktive Elemente in die Neukonstruktion ein.

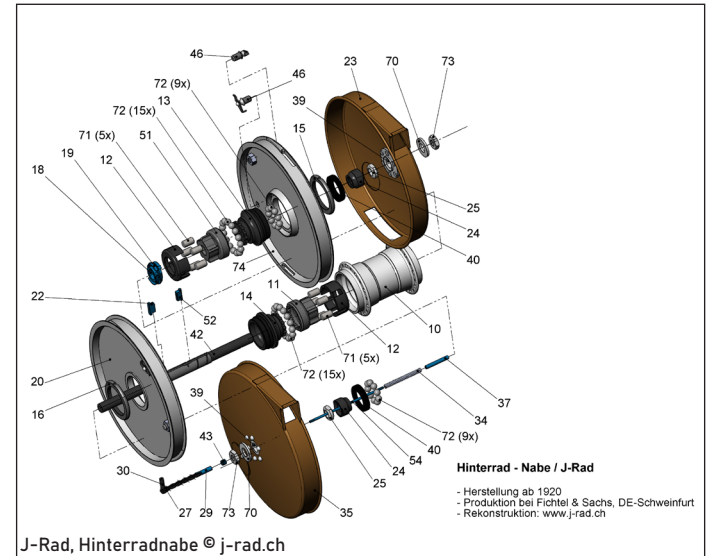
Den Anstoss zur Entwicklung des J-Rades im Jahre 1919 gaben wahrscheinlich die ersten Fahrversuche von Paul Jaray's Kindern auf gebräuchlichen Rädern. Der Name des Fahrrades, „J-Rad“ setzt sich zusammen aus dem „J“ für Jaray und „Rad“ für Fahrrad. Im Volksmund wird auch vom „Jaray-Rad“ gesprochen.

Die lange Bauform und die niedrigere Sitzposition ermöglichten eine gute Straßenlage und einen geringen Luftwiderstand. Der Sattel wurde als gepolsterter Sessel mit Rückenlehne ausgebildet. Die Rückenlehne entfaltet ihre volle Wirkung beim Bergauffahren, da sie als Widerlager zu den Tretbewegungen fungiert und ein Abrutschen vom Sitz verhindert. Somit wurde das J-Rad der Kategorie Sesselrad zugeordnet.

Antrieb

Die zwei Trethebel werden abwechselnd rechts und links mit den Füßen nach vorne getreten. Am unteren Ende jedes Trethebels befindet sich ein Stahlseil, das auf eine zugehörige Seilrolle am Hinterrad gewickelt ist (Prinzip Jo-Jo-Spielzeug). Ein drittes Stahlseil stellt eine Verbindung zwischen den beiden Seilrollen her, indem seine beiden Enden jeweils zusätzlich an einer der beiden Seilrollen befestigt ist. Das dritte Seil hat die Funktion, die nach vorne getretenen Trethebel wieder in ihre Ausgangsposition zurück zu holen. Damit dieses dritte Drahtseil immer in gleich-

mässiger Spannung bleibt, befindet sich eine horizontale Umlenkrolle mit Zugfeder unter dem tiefsten Rahmenpunkt in einem Blechkasten.



Der doppelte, unabhängige Freilauf in der Hinterrad-Nabe, der mit den zwei Seilrollen verbunden ist, bewirkt den Vortrieb des J-Rades. Die Hinterradnabe wurde von Fichtel & Sachs als Weiterentwicklung der berühmten Torpedo-Nabe in Schweinfurt gefertigt. Der Bewegungsablauf kann auf YouTube unter „J-Rad Sesselrad“ betrachtet werden.

Gangschaltung

Auch die Gangschaltung an diesem Fahrrad war nicht alltäglich. Für Geschwindigkeitsänderungen nutzte Jaray das Hebelgesetz. Die zwei beweglichen Trethebel des Rades sind am vorderen Teil des Rahmens befestigt und mit je drei gleichmässig versetzten, horizontalen Fussrasten versehen. Die Fahrer*in überträgt ihre Körperkraft auf die drei Rasten der Trethebel. Die Abstufungen der Tritte wirken als Verkürzung oder Verlängerung der Hebel und so entsteht ganz einfach eine Schaltung mit drei Gängen. Es gab auch eine Ausführung mit zwei Fussrasten pro Trethebel, die vor allem in die Niederlande verkauft wurde.

Drei Prototypen

Jaray entwickelte drei Prototypen, wovon der zweite Prototyp in überarbeiteter Form in die Produktion ging. Vom 3. Prototypen existieren heute lediglich technische Zeichnungen und ein Foto. Da zum heutigen Zeitpunkt kein Rad dieses Entwurfs bekannt ist, muss angenommen werden, dass er nie in Produktion ging. Im Gegensatz zu dem in Serie gebauten J-Rad fehlt dem 3. Prototypen das komplette System der Seilspannung unter dem Rahmen, wodurch ein niedrigeres Gewicht resultierte und weniger aufwändiger in der Konstruktion wurde.



J-Rad, Modell: Standard © j-rad.ch

Resonanz

Eine solch revolutionäre Erfindung wie das J-Rad, stellte die Fahrradgeschichte ein weiteres Mal auf den Kopf. Es war eine echte Herausforderung, nach dem ersten Weltkrieg in einer wirtschaftlich schwierigen Zeit, ein solch spezielles Fahrrad zu verkaufen. Auch in den nachfolgenden Jahren wurden weitere, ähnliche Sessleräder mehr oder weniger erfolgreich vermarktet. So zum Beispiel die deutschen Räder „Windsbraut“ (1922) und das „Oval-Rad“ (ca. 1936), sowie das französische „Velocar“ aus den 1930er Jahren. Dem J-Rad gebührt die Ehre, mit seiner Konstruktion wegweisend für die nachfolgende Sessel- und Liegeradszene zu sein.

Das Aus

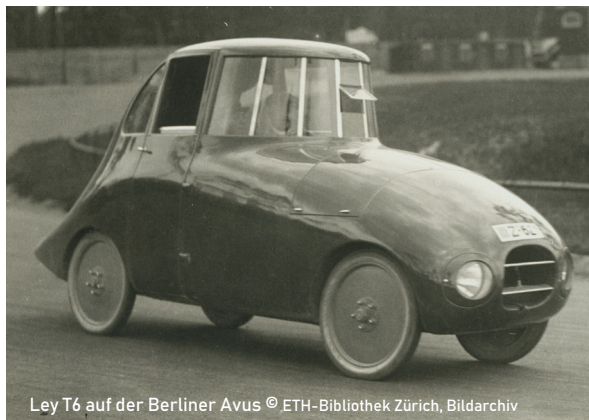
1923 kam das Aus der Produktion bei den Hesperus-Werken in Stuttgart. Nach mündlicher Überlieferung soll „wegen tödlicher Unfälle infolge Materialfehler“ sowie „ein Gerichtsverfahren“ die Produktion eingestellt worden sein. Diese Aussage konnte bis heute nicht belegt werden. Gemäss Dokumenten vom Hersteller wurden Restbestände vermutlich noch bis 1925 verkauft. Lange Zeit nahm man an, dass ca. 2000 J-Räder gebaut wurden. Erst 2016 konnte belegt werden, dass es ca. 4000 Stück waren. Zurzeit sind weniger als hundert Exemplare bekannt. Die Rahmennummern der registrierten J-Räder können auf www.j-rad.ch eingesehen werden.

Technische Details

Name: J-Rad • Baujahr: 1921-1923 • Konstrukteur: Paul Jaray
Hinterrad: 26 x 1½ Zoll Wulstreifen • Vorderrad: 20 x 1½ Zoll Wulstreifen • Hinterradnabe: Fichtel & Sachs • Vorderradnabe: unbekannt • Bremsen: „Bowden“ und/oder „IDEAL“ • Gewicht: 19 kg • Preis: 220 Goldmark • Zubehör: Karbidlaterne oder elektrische Lampe, Klappständer hinten, Gepäckträger vorne/hinten, Kindersitz

Paul Jaray

Geboren in Wien als 5. Kind des jüdischen, in Ungarn gebürtigen Kaufmanns Adolf Jaray-Schönberg und dessen Frau Terese. Nach der Realschule studierte er Maschinenbau in Wien. Assistierte dann an der technischen Hochschule Prag. 1912 Ehe mit Olga, geb. Jehle, drei Kinder: Johanna "Hansi", Peter und Werner. Umzug nach Friedrichshafen, wo er zuerst bei Kober Flugzeugbau und ab 1914 Ingenieur bei der Luftschiffbau Zeppelin war. 1917 konvertierte er zum Katholizismus. Auf Anraten von Freunden zog er 1923 in die Schweiz nach Brunnen. Die zweite und dritte Ehe blieb kinderlos. Paul Jaray starb am 22. September 1974 in St. Gallen (CH). Paul Jaray war ein genialer Konstrukteur, Ingenieur und Aerodynamiker. Uns ist nicht wirklich bewusst, wie viele Teile seiner Erfindungen und Ideen im heutigen Alltag allgegenwärtig sind. Aufgrund seines Erfindungsreichtums entwickelte er unter anderem aerodynamische Autos, Flugzeuge, Propeller, Windkanäle, Radioempfänger und Wasserturbinen. Jaray's Tätigkeit als Architekt ist weitgehend unbekannt geblieben. Sein erfolgreichstes Projekt für die Allgemeinheit war sein „Stromlinienwagen“, für den er am 13. Oktober 1920 eine erste Skizze anfertigte. Die Aerodynamik seines ersten reali-



Ley T6 auf der Berliner Avus © ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv

sierten Autos „Ley Typ 6“ wurde über Jahrzehnte von keinem anderen Tourenwagen übertroffen. Der 1939 im Windkanal gemessene, geringe Luftwiderstand dieses ersten Versuchsfahrzeuges war so niedrig, dass erst im Jahr 2014 ein Serienauto die damaligen Widerstandswerte erreichte.

Die Automobilhersteller konnten sich anfänglich mit der futuristisch anmutenden, aerodynamischen Karosserieform von Jaray's Autos nicht anfreunden. Erst Jahre später interessierten sich erfolgreiche Autobauer wie Audi, Maybach, Mercedes usw. für diese Erfindung. Paul Jaray wird daher als „Vater der Stromlinie“ bezeichnet.

Paul Jaray's erfinderisches Wirken begann in Deutschland unter goldenen Vorzeichen. Doch endete dies 1974 in der Schweiz, wo er als mittelloses Genie starb.

Dieses 100-Jahr-Jubiläum müsste gebührend gefeiert werden, doch durch die Corona-Pandemie sind die von j-rad.ch geplanten Anlässe 2021 abgesagt.

Paul Jaray's Nachlass ist im Hochschularchiv an der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich (ETHZ) archiviert.

J-Rad auf YouTube

<https://www.youtube.com/channel/UCRSsRHIDhUgpQYav63vITmA>

Armin Lindegger, • www.j-rad.ch • info@j-rad.ch

Fahrradhandel in Coronazeiten: Icletta

Fragen: A.Pooch InfoBull - Antworten, Fotos: Icletta

InfoBull (IB): Die Corona-Pandemie hat die Wirtschaft sehr unterschiedlich betroffen. Der Fahrradhandel zum Beispiel hat enorm profitiert. So viele Fahrräder wie 2020 wurden schon lange nicht verkauft. Wie sieht es bei Icletta aus? **Kirk Seifert:** Wir sind 2020, wie auch in den vergangenen Jahren, weiter kontinuierlich gewachsen. Vielleicht etwas mehr als normal. Aber als Nischenanbieter im Fahrradmarkt spüren wir Ausschläge am Markt weniger stark, egal ob es rauf oder runter geht. Das wirkt sich erst einmal positiv auf die Planungssicherheit bei uns aus. Und planen müssen wir, bedingt durch das starke Wachstum des Marktes, für immer längere Zeiträume. Im Moment bestellen wir alles, was wir an Komponenten benötigen, für Lieferungen bis zum Dezember 2022.

IB: Wie wirkt sich Corona und die Corona-Schutzverordnung auf die Arbeit in der Firma aus? **Kirk Seifert:** Schon im März 2020 haben wir konsequent auf die AHA Regeln gesetzt und haben größere Einschränkungen durch das Maske tragen über den gesamten Sommer hindurch, als bei vielen anderen eine gewisse Müdigkeit dafür zu beobachten war, bisher vermeiden können. Darüber hinaus bieten wir unseren Mitarbeitern an, wenn möglich im Homeoffice zu arbeiten. In den Arbeitsbereichen, in denen eine Anwesenheit erforderlich ist, arbeiten wir zeitversetzt und achten darauf, dass immer nur eine Person im Raum arbeitet.

IB: Die Spezi ist für die Fahrradfreunde der Treffpunkt am Anfang der Fahrradsaison. Hatte der Wegfall Auswirkungen auf Icletta? **Kirk Seifert:** Aus unserer Sicht hat der Wegfall kaum Auswirkungen. Die Interessenten für ein Trike finden andere Wege sich zu informieren und nutzen sicher verstärkt die Möglichkeit zum Ausprobieren und zur Beratung bei Fach-



händlern, die eine große Auswahl an Modellen anbieten. Was fehlt, ist vielmehr der Austausch und der persönliche Kontakt zu Kunden, Lieferanten und geschätzten Kollegen.

IB:Hattet Ihr Neuheiten im Programm, die wegen der fehlenden Spezi nicht die erwünschte Publicity bekommen haben? **Kirk Seifert:** Wenn sich an einem Wochenende die Szene trifft, ist das immer wieder beeindruckend. Aber auf die gesamte Saison gesehen, relativiert sich der Effekt einer einzelnen Veranstaltung. Da wir schon früh das Gefühl hatten, an

unsere Kapazitätsgrenze zu kommen, haben wir uns mit Maßnahmen für noch mehr Aufmerksamkeit auch etwas zurückgehalten.

IB:Wie sind die weiteren Planungen von Icletta für dieses Jahr? **Kirk Seifert:** Der Anteil der Trikes mit elektrischer Unterstützung wird immer größer. Wir setzen ab 2021 konsequent auf den neuen Shimano Steps EP8 in Kombination mit der ebenfalls neuen Shimano 5-Gang Nabenschaltung Nexus Inter 5E Di2. Es ist die erste Shimano Getriebeabgabe, die mit dem maximal 85 Nm starken EP8 kombiniert werden kann. Darüber hinaus ist der EP8 auch mit der Shimano 1x11 Kettenschaltung Deore XT Di2 und der 14-Gang Rohloff Speedhub erhältlich.



IB:Ist die Eurobike ein Thema für Euch? Wenn ja, warum, wenn nein, warum nicht? **Kirk Seifert:** Zur Eurobike kommen nur noch sehr wenige Besucher, die sich für das Thema Liegerad interessieren und unsere Fachhändler können wir besser erreichen, indem wir sie in ihrem Geschäft persönlich besuchen. Deshalb konzentrieren wir uns seit einigen Jahren auf die VELO Fahrradmessen in Berlin, Hamburg und Frankfurt. Bei diesen Messen arbeiten wir eng mit den jeweiligen Fachhändlern vor Ort zusammen und so können interessierte Messebesucher nach einer Probefahrt direkt mit uns und dem lokalen Ansprechpartner für unsere Trikes ins Gespräch kommen.

IB:Vielen Dank für das Interview.

Fahrradhandel in Coronazeiten: **Toxy Liegeräder**

Fragen: A.Pooch InfoBull - Antworten, Fotos: Arved Klütz

InfoBull (IB): Die Corona-Pandemie hat die Wirtschaft sehr unterschiedlich betroffen. Der Fahrradhandel zum Beispiel hat enorm profitiert. So viele Fahrräder wie 2020 wurden schon lange nicht verkauft. Wie sieht es bei Toxy aus? **Arved Klütz:** Wenn Du hier noch 2 Wochen warten kannst, haben wir die Inventur erledigt und auch das Gespräch mit der Steuerberaterin. Dann habe ich die exakten Zahlen. Wenn ich mir das Firmenkonto anschau, gehe ich aber vom umsatz- und gewinnstärksten Jahr seit 25 Jahren aus. Gewinn leider auch durch „eingesparte“ Lohnkosten, da noch immer mindestens eine Stelle nicht besetzt werden konnte. Hier würde ich liebend gerne Gewinn gegen Arbeitskraft tauschen.

IB: Wie wirkt sich Corona und die Corona-Schutzverordnung auf die Arbeit in der Firma aus? **Arved Klütz:** Durch weitgehend getrennte Arbeitsbereiche ist unsere Montage sowie Service bislang nicht wesentlich eingeschränkt. Kunden beraten wir während des Lockdowns telefonisch mit Hilfe unserer Websites und Konfiguratoren und versenden die montierten Liegeräder. Lediglich Probefahrten waren teilweise und sind aktuell nur eingeschränkt möglich, insbesondere für Kunden, die uns für ein Wochenende besuchen oder eine Übernachtung einplanen wollen.

IB: Die Spezi ist für die Fahrradfreunde der Treffpunkt am Anfang der Fahrradsaison. Hatte der Wegfall Auswirkungen auf Toxy? **Arved Klütz:** Wir hatten für 2020 unsere eigenen Veranstaltungen zum 25-jährigen Jubiläum geplant und hätten daher 2020 ohnehin aus personellen Gründen auf die SPEZI verzichtet. Tatsächlich ist es dann ja auch zu unseren Ver-



anstaltungen leider nicht mehr gekommen...

IB: Hattet Ihr Neuheiten im Programm, die wegen der fehlenden Spezi nicht die erwünschte Publicity bekommen haben? **Arved Klütz:** Wir haben dann versucht, die ausgefallenen Veranstaltungen durch Web-Beiträge, Presse-Mitteilungen und Newsletter zu kompensieren.

IB: Wie sind die weiteren Planungen von Toxy für dieses Jahr? **Arved**

Fahrradhandel in Coronazeiten: Hasebikes

Fragen: A.Pooch InfoBull - Antworten, Foto: Kirsten Hase

InfoBull (IB): Die Corona-Pandemie hat die Wirtschaft sehr unterschiedlich betroffen. Der Fahrradhandel zum Beispiel hat enorm profitiert. So viele Fahrräder wie 2020 wurden schon lange nicht verkauft. Wie sieht es bei Hase Bikes aus? **Kirsten Hase:** Wir hatten im vergangenen Jahr 20 % mehr Umsatz als 2019 und sind jetzt noch dabei, Aufträge aus 2020 abzuarbeiten. Die Nachfrage nach unseren Produkten ist nach wie vor sehr groß. Leider haben wir, wie andere Hersteller auch, inzwischen Probleme mit den Zulieferern. Die von uns bestellten Teile haben teilweise sehr lange Lieferzeiten.

IB: Wie wirkt sich Corona und die Corona-Schutzverordnung auf die Arbeit in der Firma aus? **Kirsten Hase:** Die Arbeit läuft mehr oder weniger wie gewohnt weiter. Wir tragen FFP 2 Masken, halten Abstand und arbeiten, soweit es geht, im Home Office. Für unsere firmeninternen sozialen Kontakte ist das natürlich äußerst negativ. So ist z.B. das gemeinsame Frühstück mit den Mitarbeitern zurzeit nicht möglich.

IB: Die Spezi ist für die Fahrradfreunde der Treffpunkt am Anfang der Fahrradsaison. Hatte der Wegfall Auswirkungen auf Hase Bikes? **Kirsten Hase:** Es war schade, dass wir uns nicht mit den Leuten aus der Branche austauschen konnten. Die Spezi ist und bleibt für uns eine Herzensangele-



genheit, bei der wir in Zukunft hoffentlich wieder unsere spannenden Neuheiten zum Anfassen präsentieren können. Wir drücken alle Daumen, dass es im September klappt! Wo hat man sonst die Möglichkeit, das gesamte Hase Bikes-Sortiment anzuschauen, sich mit unseren Mitarbeitern zu unterhalten und, ganz wichtig, Probefahrten zu unternehmen?

IB: Gibt es Neuheiten im Programm, die wegen der fehlenden Spezi nicht die erwünschte Publicity bekommen haben? **Kirsten Hase:** Wir haben den Produktlaunch des neuen Pino über unsere digitalen Kanäle durchgeführt – also auf Website, Instagram und Facebook. Darüber hinaus haben wir eine Serie mit spannenden Produkt- und Technikvideos unter dem Titel „Tech Support“ gestartet, die auf unserem Youtube-Kanal zu finden sind.

IB: Wie sind die weiteren Planungen von Hase Bikes für dieses Jahr? **Kirsten Hase:** Wir wollen sämtliche Aufträge so schnell wie möglich abwickeln, deshalb läuft die Produktion auf Hochtouren. Zeitgleich arbeiten wir daran, die Teileversorgung sicher zu stellen. Außerdem stehen eine Reihe von Videoproduktionen zu den unterschiedlichen Modellen und Zubehöerteilen an.

IB: Ist die Eurobike wieder ein Thema für Euch? **Kirsten Hase:** Nein.

IB: Vielen Dank für das Interview.

„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 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



TANDEM GOES CARGO

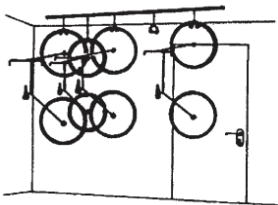
Eigentlich ist das PINO ein Freizeit-Tandem und Kinder-Taxi. Eigentlich. Aber wegen der besonderen Bauart kann es sogar Cargo. Auf dem freien Liegesitz wird einfach die PORTER BAG arretiert, und schon kann man bis zu 40 kg verstauen. Schweres und Sperriges fährt unten auf dem PORTER RACK sicher und stabilisierend mit.



FAHR DEINEN EIGENEN WEG

www.hasebikes.com

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

mit 3-Räder

unterwegs.ch
outdoor & velo



mit unseren Liegevelos von:
HP Velotechnik Scorpion Streetmachine Grasshopper Spirit
ICE Vortex Adventure Sprint • Lightning • Flux • Hase

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

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 - Typenkunde

Name: Eberhard Böhm

Alter: 74 Jahre

Schuhgröße: 43,5

Mit dem Fahrrad unterwegs seit ... ich groß genug war, um ein Erwachsenenrad zu handhaben. Beim Herrenrad war das kompliziert. Man mußte mit dem rechten Bein unter dem Oberrohr auf das rechte Pedal. Manchmal schürfte man sich etwas Haut innen am Bein ab. Wir rissen uns darum, abends die Räder der Eltern durch den Garten in den Stall bringen zu dürfen.

Fahrradfahren ist für mich wichtig, weil...das für mich die ökonomischste und ökologischste Fortbewegungsart im lokalen Umfeld ist. Seit ich 1989 mit der Troisdorfer Liegeradszene in Berührung kam, gibt es für mich nichts Besseres als Liegeräder. Mein Erstes war ein komfortabler Langlieger nach der Broschüre „Schrott wird flott“ mit einer komfortablen Hinterradfederung von 20 cm am Sitz mit zwei alten Mofa-Stoßdämpfern vom Schrott. Danach folgte ein Aeropjekt Kurzlieger, dessen Rahmen ich beim damaligen Radhändler meines Vertrauens in der Alten Poststraße in Troisdorf kaufte und selbst aufbaute. Nach meiner Pensionierung 2004 folgte dann ein Grasshopper Rahmen, den ich auch selbst aufbaute. 2014 kam dann noch ein Alleweder 6 dazu, welches ich kurz darauf, wie auch den Grasshopper, mit einem Bafang Mittelmotor ausrüstete. Für die Zukunft suche ich ein Doppelsitzer-Velomobil, ein Duo. Es ist



sehr schade, dass alle Anstrengungen, ein 2-sitziges Velomobil dauerhaft auf den Markt zu bringen, bis jetzt mehr oder weniger im Sande verlaufen sind. Als Beispiel nenne ich für Europa das Mö von Evovelo, für das ich sogar mal eine Anzahlung geleistet habe und in Amerika das Elf von Organic Transit. Ausgenommen davon ist das Twike. Es wurde etwa 1986 entwickelt, ist aber leider so teuer, dass in 35 Jahren von der Version III nur ca. 1000 Stück verkauft werden konnten. Das Twike III ist für meinen Geschmack als Velomobil schon zu schwer, stellt aber für mich einen idealen Elektrokleinwagen mit guter Reichweite dar. Mein zukünftiges Duo sollte mit Batterien nicht schwerer als 100 kg sein und **auf der Straße** eine Geschwindigkeit von wenigstens 60 km/h erreichen können. Konzeptionell stelle ich mir da ein „Twike“ mit zwei Radnabenmotoren 52 V und je 2 Kw Leistung vor. Da die mir bekannten Radwege für ein Duo alle zu eng und für mehr als 15 km/h nicht ausgelegt sind, müsste es schon auf der Straße fahren.



Außer Fahrräder interessiert mich... Segeln. Von 2006 bis 2019 hatte ich ein Segelboot in Scharendijke am Grevelingenmeer/NL. Tauchen, mache ich heute noch. Ich wohne am Ufer des Rotter Sees in Troisdorf. Alte Autos, von 2004 bis 2005 baute ich mir in einem Gewächshaus vor meinem Haus ein englisches Kit Car, einen Lomax 223 aus einer alten Ente. Es ist der Nachbau eines Morgan Dreirades aus den 30er Jahren. Das Rollout am 03.07.2005 wurde zum Straßenfest. Den Lomax fahren wir heute noch bei schönem Wetter und bei Reisen mit Zeltgepäck. Kajak fahren, dabei habe ich vor 56 Jahren meine Frau kennen und lieben gelernt. Laufen, erst nach meiner Pensionierung auch Marathon, für den ersten brauchte ich 5 Stunden. Amateurfunk, ich habe mal

Elektriker gelernt und wurde bei der Bundeswehr zum Elektroniker. Es interessiert mich noch einiges mehr, wie z.B. Brot backen, aber das sind andere Geschichten.

Was macht mich wütend? Alle Arten von „Fahrern“, LKW, PKW und Fahrrad, die beim Überholen oder Vorbeifahren an Fußgängern, auch Läufern, keinen Abstand lassen. Radfahrer pochen auf 1,5 m Abstand, wenn sie ein Auto überholt. Aber wenn sie selbst überholen, wird es oft **sehr eng**.

Was singst du beim Fahrradfahren? Alte Fahrtenlieder oder, „Über den Wolken muss die Freiheit wohl grenzenlos sein...“

Von dem HPV wünsch ich mir? Mehr Öffentlichkeitsarbeit. Vor allem in der ganzen Bandbreite, vom Reiseradeln über lokale Events bis zu den Hochgeschwindigkeitsrekorden. Ich bin in den 90er Jahren mit meiner Frau zusammen mit Zeltgepäck sowohl um Korsika als auch quer durch Frankreich geradelt. Meine Frau fuhr damals ein vollgefedertes Treckingrad. Mein Liegerad war immer eine Sensation und hat uns viel Interesse und Gastfreundschaft eingebracht. Hier im Köln/Bonner Raum sieht man mittlerweile pro Tag mindestens ein Liegerad oder Velomobil, wenn man unterwegs ist. Auf dem Land eher nicht, es ist noch zu unbekannt.

Welches Fahrrad möchtest du uns vorstellen? Das Alleweder 6 von Velomobielen/NL. Ich komme mir zwar dabei vor wie beim „Torf ins Moor tragen“, aber als Alltagsvehikel tut es seinen Dienst.

Was ist die Besonderheit an diesem Fahrrad? Ausgerüstet mit einem Bafang Mittelmotor ist es auch im Mittelgebirgsraum zu fahren. Im Winter mit Haube ausgerüstet brauche ich bis -5°C keine Handschuhe und ohne Haube ist es im Sommer das ideale Cabrio. Früher hatte ich einen kleinen Motorroller als viertes Fahrzeug. Seit ich das Alleweder habe, ist er

verkauft. Ich bin mit dem Velomobil besser vor dem Wetter geschützt und mindestens genau so schnell. Zu guter Letzt passt das Aw6 in mein Wohnmobil, sodass ich es jederzeit auch mitnehmen kann.

Was könnte man verbessern? Ich habe die Lichtanlage um ein großes helles Rücklicht mit integriertem Bremslicht aufgerüstet und eine Motorrad-Blinkanlage mit akustischem Signal eingebaut, sonst vergesse ich leicht den Blinker zurückzusetzen. Außerdem ist ein guter Scheinwerfer verbaut. Als ich noch mit dem Liegerad täglich zum Dienst fuhr, habe ich eines Morgens in der dunklen Jahreszeit einmal einen Hund am Hinterrad „aufgewickelt“. Frauchen ging rechts auf dem Radweg mit dunkler Kleidung und der Hund an langer dunkler Leine links neben dem Radweg. Ich sah die Leine im letzten Augenblick und machte eine

Notbremsung. Da ich einen Motor mit großem Akku benutze, habe ich auch genügend Leistung, um die Lichtanlage zum Eigenschutz immer voll einzuschalten. Ich habe auch die Vorderrad-Bremsanlage auf Hydraulik umgerüstet; sie zieht nun besser und vor allem gleichmäßiger. Die Hinterradbremse ist mechanisch und auch als Feststellbremse ausgelegt.

Wo findet man Eberhard? In Troisdorf und Umgebung. Im Sommer auch auf Gepäckwanderfahrt auf dem Grasshopper mit Zelt entlang eines der Flüsse in Europa. Zum Beispiel fahren wir von Troisdorf die Sieg hinauf



bis Siegen, dann über den Berg und die Diemel runter bis zur Weser. An der Weser entlang ging es dann zur Porta Westfalica. Von Minden aus fahren wir mit der Bahn zurück nach Troisdorf. Dieses Jahr möchten wir die Elbe von Hamburg aufwärts bis Tschechien. Aufwärts wegen des zu erwartenden überwiegenden Westwindes, also Rückenwind.

Verkauf Sammlung **Velobüro**

Informationen unter Anfrage an mail@velobuero.ch



Leitra

180–185 cm
Mindestpreis CHF 1900.–
Sofortpreis CHF 2900.–



Leitra

168–173 cm
Mindestpreis CHF 1900.–
Sofortpreis CHF 2900.–



Tripendo Kurvenlieger

Vollcarbon Prototyp
180–185 cm
Mindestpreis CHF 2900.–
Sofortpreis 4900.–

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 wartungs-
freundlich
auch mit E-Antrieb bis
25 oder 45 km/h

Alleweder 4 & Alleweder 6

bewährt und preiswert
optional mit E-Antrieb
auch als Bausatz



Speckweg 2021, woher und wohin?

Text, Fotos: Andi Gerber

Am Freitag treffen wir uns in Airolo, fahren die Leventina runter, links dem See entlang und weiter bis Novara, wo gutes Essen und günstige Hotels zu finden sind. Am nächsten Tag ruhig über die Po-Ebene, nach dem Mittagessen die 14 km hoch zum Passo dei Giovi und schon haben wir freien Blick auf das Mittelmeer. In Genua lassen wir es uns nochmals gut gehen, genießen den Frühling an Sonne und Mittelmeer, bevor am Sonntagmittag der Zug retour nach Zürich fährt.

So einfach war 2007 die Ausschreibung für die erste Speckwegtour gefasst. Jürg Zryd versprach 2 Tage mit 350km radeln, dies kombiniert mit viel Sonne und Meer. Ausruhen, Genießen, Schlürfen und Schlafen, kurz eine Wohltat für die Seele nach den langen, kalten und grauen Wintertagen. Gerade aktuell tönen diese Worte nach dem zweiten Lockdown wohl noch verlockender als schon in normalen Zeiten.

Es fanden sich damals dann drei sehr unterschiedliche Radcharaktere zusammen für das große Abenteuer: Charles, der ambitionierte Liege-

rennsportler, der erfuhr, dass Liegevelofahrten nicht immer Rennen sein müssen, Daniel, der heroische UCI-Rennradfahrer, der trotz noch mangelndem Sitzleder die Tour durchbiss, und Jürg, dem Genussliegeradler, den kaum etwas aus der Ruhe bringen konnte, vielleicht mal abgesehen von Verkehrspolizisten.

Die ausführlichen und ausgeschmückten Erzählungen von dieser Helden-tour zum Saisonstart führten dazu, dass sich 2008 für die Fahrt nach Cuneo ein erneut bunter Haufen von 6 Mitfahrern einfand, dies war nicht nur für



mich die Premiere und es bildete sich ein harter Kern, der dem Speckweg über die Jahre treu blieb.



Es soll hier ja um den Speckweg gehen und nicht um die unsäglichen Verschlechterungen der velotauglichen Bahnverbindungen nach Italien. Da der Wegfall der guten Verbindung nach Genua ab 2009 jedoch auch unmittelbar Auswirkungen auf den Speckweg hatte und immer noch hat, ist aktuell leider eine klassische Speckwegtour in 2 Tagen ans Meer und einem halben Tag retour über die Alpen nicht mehr möglich, schon gar nicht mit einer Gruppe von einem Dutzend Liegeradlern angesichts vielleicht einer Handvoll Veloplätze pro Zug (und dies im Idealfall, oft ist keine Velomitnahme möglich).

2009 ging es deshalb den Maloja runter, im Bogen nördlich an Mailand

vorbei und dem Lago Maggiore entlang retour ins Tessin. Verglichen zu den Vorjahren eine sehr gemütliche Ausgabe, bei der der Puls wirklich kaum je aus dem Ruhebereich kam.

2010 ging es von Agriturismo zu Agriturismo. Das sind ländliche Herbergen mit garantierter Italianità, oft idyllisch gelegen, cucina casalinga. Ein Höhepunkt die Fahrt dem Naviglio Grande Kanal entlang vom Ticino bis mitten ins Zentrum von Mailand. Eine weitere Erfahrung war, dass seither E-Trikes nur noch mitkommen dürfen, wenn von dem E auch Gebrauch gemacht wird.

2011 der Wechsel zur 4-Tagestour um Zürcher Sechseläuten-Wochenende, jeweils von Freitag bis Montag. Es ging nach Savona, sprich wieder mal ans Mittelmeer, ebenfalls legendär der (ungewollte und überflüssige) Abstecher über den steilen Hügel nach Barolo statt der flachen Alternative außen rum nach Asti und Alba.



2012 dann wohl die härteste Speckwegtour bisher, geplant war die Fahrt erneut ans Mittelmeer bis nach Portofino südlich von Genua und retour nach Mailand.

Real ging es aufgrund von Regen und Kälte anscheinend nur wenig über Pavia hinaus. Dies nur vom Hörensagen, da ich als bekennender Warmwettervelofahrer für einmal zu Hause blieb. Dies war seit 2006 bis heute übrigens der einzige Speckweg mit Wetterpech, hoffen wir, dass dies so bleiben wird.

2013 dann eine Geschichtslektion, jedem strammen Eidgenossen ist die Schlacht von Marignano 1515 mit dem Ende der Schweizer Großmacht-

Träume ein Begriff. Dank dem Speckweg 2013 können sich die Teilnehmer rühmen, diesen historischen Ort rechtzeitig vor dem großen Jahrestag besucht zu haben, auch wenn dort vor den Toren von Mailand heute nur noch wenig an das große Gemetzel vor 500 Jahren erinnerte.

2014 dann eine doppelte Premiere, erstmals ging es mit dem Speckweg Richtung Norden, von St. Croix den Jura runter nach Dole und Besançon und weiter dem Doubs entlang Richtung Basel. Dies auch, da sich so gerade eine Besichtigung der Strecken der WM 2014 in Saone in die Fahrt integrieren ließ. Zusätzlich pfuschte auch erstmals der Autor dieser Zeilen bei der Planung des Speckwegs mit rein und wollte auch mal etwas anderes als Italien befahren.





2015 stand erneut ein Bogen zum Doubs auf dem Programm, diesmal nach Westen bis zur Rhone und weiter nach Genf.

2016 schickte uns der Wettergott erneut nach Italien, genauer Pavia, Milano und Comerse. Örtlich also eine Rückkehr zu den Anfängen, gleichzeitig mit mehr Höhenmetern auch ein Erschließen neuer Möglichkeiten.

2017 dann der Speckweg der Donau entlang bis Ulm und retour via Schwäbische Alp an den Bodensee, aufgrund von Terminkollisionen für einmal an Auffahrt statt Sechseläuten. Angesichts über einem Dutzend Teilnehmer und des späten Termins eine logistische Herausforderung, man merke sich, wenn das große Zündapp-Festival ist, dann sind in 50 km Umkreis um Sigmaringen alle Hotels ausgebucht.



2018 und 2019 ging es Richtung Elsass, Spargeln statt Pizza, aber auch eine wunderschöne Gegend mit vielen schönen Abschnitten für Velotouren. Abstecher in (Mont Sainte Odile) oder über die Vogesen (Col du Donnon) erschlossen neue Landschaften, gaben Ideen für künftige anspruchsvolle Touren im Sommer oder Herbst bei guter Kondition (die drei Belchen oder die Route des Crêtes warten auf uns...).

2020 fand erstmals seit 2007 keine Speckwegtour im eigentlichen Sinne statt. Corona-bedingt war es leider nicht möglich, eine Tour mit einem Dutzend Teilnehmern ins Ausland zu unternehmen. Etwas verspätet gab



Stop in Saverne

es aber doch einen kleinen Trostersatz mit einer Zürcher Tages-Speckweg-Maibummel-Tour mit fünf Teilnehmern zu südlichen Gewässern mit einer Panoramarunde entlang dem Zugersee und weiter über den Gottschalkenberg retour nach Zürich.

Einfach, spontan und unkompliziert, dies war 2007 der Aufruf, dies ist aktuell so angesagt und dies wird hoffentlich auch noch viele Jahre weiter so sein.

Was 2021 möglich sein wird, steht in den Sternen. Das traditionelle Datum für den Speckweg am «Sechseläuten-Wochenende» in Zürich ist jedenfalls vorreserviert und wir werden versuchen das Bestmögliche aus der



Zurück bei den Wurzeln Zürcher Corona Maibummel 2020

aktuellen Situation zu machen. Zusätzlich werden wir wie 2020 versuchen, flexibel und lokal Ausfahrten unternehmen zu können. Hierbei ist auch eure Eigeninitiative willkommen, in euren «Fraktionen» Touren anzubieten, ähnlich wie dies letztes Jahr schon der Fall war seitens der «Luzerner», «Zürcher» und «Velomobil»-Fraktionen. Wer weiß, vielleicht können wir dann im 2031 in Erinnerungen schwelgen an den Start einer Future Bike-Tradition? Wisst ihr noch, wie es damals 2007 auf der ersten Speckwegtour war und fand nicht 2021 erstmals XXX statt, welches wir nicht mehr missen mögen.

Der Speckweg ist tot, es lebe der Speckweg!

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



VELOMOBILE

VERTRIEB & SERVICE OTTERSBERG

Große Straße 20 • 28870 Ottersberg

Tel. +49 (0)4205 5914889

www.velomobil.net

Erreichbar über die A1 und A27,
sowie Bahnhof im Ort!

Beratung und Probefahrt
auch am Wochenende!

Fahrradtypen – Typenkunde

Name: Claudia Griebel

Alter: 56

Schuhgröße: 39

Mit dem Fahrrad unterwegs seit... 2011 (mit dem Liegerad)

Fahrradfahren ist für mich wichtig, weil... ich mich dabei unabhängig und frei fühle. Das Liegerad im Speziellen ist für mich gleichzeitig so ein Egoismus-, Gemeinschafts- und Naturding.

Außer Fahrräder interessiert mich... die Entwicklung von Naturschutz- und Stadtgebieten. Als stellvertretende Vorsitzende des NABU Kreisverbandes und Mitglied im Stadtentwicklungsausschuss versuche ich mich aktiv einzubringen.

Was macht mich wütend? Autofahrer und E-Radfahrer die per se meinen, dass Sie immer Vorfahrt haben.

Was singst du beim Fahrradfahren? Ich juchze und quietsche eigentlich nur... aber das echt gern. Singen ist nicht so mein Ding.

Von dem HPV wünsche ich mir? Tolle Rennen und verkehrspolitisches Mitgestalten.



Claudia unterwegs auf Liegeradtour im Nordwesten der Republik. © Holger Griebel

Welches Fahrrad möchtest du uns vorstellen? Nicht mein PeerGynt, das für mich total entspanntes Radfahren bedeutet, bis auf den Anschaffungspreis, ein preiswertes Wellnesserlebnis, auch nicht mein Flux S 800, ein sehr gutmütiger Allrounder, sondern meine Flitzekiste den M5 Carbon High Racer.

Was ist die Besonderheit an diesem Fahrrad? Dieses Fahrrad hat es mir erstmals ermöglicht, an Rennen teilzunehmen, obwohl ich, genauso

wie ich als Bergsteigerin Höhenangst habe, eine eher vorsichtige Fahrerin bin. Mit diesem Rad traue ich es mir, im Rennfeld auch in engen Kurven mitzuhalten. Es mag sich ein bisschen verrückt anhören, aber gerade dieses Rad bedeutet auch eine Steigerung des Selbstwertgefühles. Ich bin doch echt stolz auf mich, jetzt „mitrennen“ zu können. Man kann als Frau so cool sein und den Rennrad Normalos mal zeigen, was eine Harke ist. Empfehlenswert!

Generell freue ich mich sehr, seit 2011 in die Liegeradszene eingetreten zu sein. Ich mag es sehr, wenn wir Touren oder andere Gemeinschaftserlebnisse mit den Oldenburgern, den Bremern, der Familie Bentlage oder dem HPV haben. Ich habe soviel Interessantes und Bewegendes von anderen Menschen erfahren, wofür ich wirklich sehr dankbar bin. Der Zusammenhalt in der Gruppe, die interessanten Ziele und Naturerlebnisse, alles zusammen, stellt einen sehr großen Gewinn für mich in meinem Leben dar. Das geht soweit, dass mein 365 Tage Radpartner und ich überlegen, aus unser sauertöpfischen westfälischen Umgegend in den Norden zu ziehen, um viel näher an den Liegern dran zu sein... und uns auch mehr einbringen zu können.

Was könnte man noch verbessern? Verbessern? Ihr macht soviel! Dafür Danke! Vielleicht könnte man von Zusammenarbeit mit Parteien, wie Bündnis 90/Grüne oder dem Naturschutzverband NABU bzgl. der zukünftigen Verkehrsentwicklung profitieren?

Weitere Infos und wo können wir dich antreffen? Claudia können wir bei der bei der NABU Ortsgruppe Lippstadt antreffen, ebenso ist sie aber öfter mit dem Liegerad im westfälischen Land unterwegs. Für Mehrtagestouren und Liegeradveranstaltungen kommt sie auch gerne nach Niedersachsen und Bremen.



Beim Radsportwochenende „A race in the park“ in Meppen 2019 rollt das M 5 mit Claudia in die Kurve. © Eckhard Garrelts

WINTERFELL+ (Rekoride)

Text, Bilder: Martin Baumgartner - Einleitung Michael Ammann

Martin lernte ich vor Jahren per Zufall in Zürich kennen. Damals berichtete er von einer Reise mit seiner StreetMachine durch den Iran. Später begleitete er uns auf der Herbsttour über den Stelvio und zeigte wie schnell das den Berg hoch gehen könnte. Mit seiner aufgestellten und freundlichen Art hat er in der Schaffhauser-Brevet-Szene (www.audax-suisse.ch) den Weg frei für Liegeräder und Velomobile gemacht. Inzwischen plant und re-kognosziert er Strecken für neue Brevets.

Das Brevet Ende Februar von Dijon 400km in 27 Stunden nach Schaffhausen durch Teile Frankreichs, Deutschlands und der Schweiz fällt wegen Covid-19-Beschränkungen aus. Eine Alternative muss her!

Wieder einmal bin ich in der Rolle des Streckentüftlers für ein alternatives Flachland-Winterbrevet quer durch die Schweiz und jetzt gilt es, die Strecke unter Realbedingungen zu testen, zwei Wochen vor geplanter

Durchführung. Der Start ist an ca. 10 Orten entlang der Strecke am Freitagabend um 20 Uhr möglich. Ich entscheide mich für den Startpunkt „Bahnhof Biberist Ost“ und mache kurz vor 20 Uhr ein kurzes Selfie-Video als „technische Abnahme“: Lichter, Ersatzlichter, Helm, Leuchtweste. Die Brevet-Regeln sind klar: In den nächsten 27 Stunden die ganze 400+-Km-Strecke aus eigener Kraft absolvieren, sprich beim Verlassen muss am gleichen Ort wieder eingestiegen werden.

Auf mir bestens bekannten Strecken rolle ich durch die Nacht Richtung Westen, z.B. entlang vom um diese Tageszeit einsamen Stausee Niederried und vorbei am Warnschild vor Straßenglatte bei Kälte. Es ist ca. -5°C mit 20 km/h Rückenwind. Die Pneus rollen bei diesen Temperaturen nicht wie im Sommer: 20% geringere Flach-Geschwindigkeit, für wer Energie hauptsächlich gegen den Luftwiderstand einsetzt, wohl kaum vorstellbar... Eine kurze Joggingeinheit das steilste Stück hinauf nach Lachen bei Golaten hilft gegen die Kälte in den Zehen. Auf wegen Corona, den Sportferien, der Dunkelheit, der Kälte oder einfach so ganz einsamen Straßen und Sträßchen gelange ich nach Salavaux, wo ich ein Checkpoint-Selfie schieße.



Der 20-km/h-Wind bläst mir jetzt entgegen. Die Straße auf den Mont Vully ist gesperrt (habe ich erst kürzlich befahren, ist also für den Rekoride OK), womit ich gleich die Option weiter entlang vom Murtensee befahre. Mir

wird kalt: an den Handaußenseiten, an den Schultern und auf den Wangen. Und natürlich die Zehen. Mitternacht ist vorbei, als ich in Koppigen die Brevetstrecke verlasse und nach Hause abbiege. Wie geplant. Warme Stube, heiße Pasta und ab unter die Bettdecke!

0600. Wecker. 0645. Mit viel Warmem im Magen und Warmgebendem im Velo mache ich bei -8°C einen kurzen Velocheck, um für die Weiterfahrt bereit zu sein: 0.5 Bar im Hinterreifen ist zu wenig. Da ich gestern Abend auf 5 bar gepumpt habe, gehe ich von schleichendem Platten aus! Das Ventil ist fest eingeschraubt (naheliegende Ursache...) und so fackle ich nicht lange und wechsle Pneu und Schlauch - daheim ist es zwar auch nicht wärmer, aber habe immerhin guten Windschutz. Mittlerweile ist es hell und ich fahre wieder zurück nach Koppigen.

Nun liege ich Stunden hinter der Maximalzeit zurück. Da keine größeren langsam machenden Steigungen vor mir liegen und ich eh nicht vorhabe, Pausen zu machen, bin ich guter Dinge, die Runde trotzdem rechtzeitig abzuschließen. Und wenn ich länger brauche, ist es halt so, aber deswegen mache ich mir keinen Druck.

Gestern war ich ja gepäckmäßig eher im „Feierabendrunde“-Modus statt im Langdistanzmodus unterwegs und hatte nur das Nötigste dabei, was bei diesen Temperaturen schon nicht wenig ist, wenn man sich auch bei Defekt keine Erfrierungen/Erkältung holen möchte. Heute kommen zusätzlich Heißgetränke, Mampf für 300 Winterkilometer und aus der gestrigen Erfahrung am Körper zusätzlich auch Ärmlinge, Hanteli, ein Stirnband über Nase und Wangen und ein dicker Schal mit.

Kurz nach Wynigen beginnt es zu schneien. Auf der Fahrbahn bleibt das Weiß windbedingt nicht. Kurz vor dem höchsten Punkt, 794 m bei Schmi-

digen, lege ich fußwärmend ein paar Meter joggend zurück. Trotz oder gerade wegen starkem Gegenwind und kalten Temperaturen fühlt sich die Fahrt bis Zell rasant an.

Ein weiteres Stück fern jeglicher Hauptstraße zwischen Willisau und Menznau ist teilweise schneebedeckt und trotzdem schön zu fahren. Oder bergauf zu joggen... Auf den Straßen begleitenden Radwegen liegt gefrorener Pflotsch. Bis in zwei Wochen wird der weg sein.

Nach Malters muss ich feststellen, dass mein Routing so nicht funktioniert.

Erstens kann ich nicht erkennen, ob unter der 10 cm Eisschicht Asphalt oder Naturbelag liegen und zweitens ist es ja gut möglich, dass das Eis bis in zwei Wochen nicht abgetaut ist. Ich weiche auf die Alternativroute aus. Es



Auf der Veloroute wird der Schnee herumgeblasen.

hat zu schneien aufgehört. Eingangs Luzern wäre ich besser von Anfang an der Velobeschilderung gefolgt. Das hätte mir eine Runde durchs Quartier erspart. Mit dem Velomobil am Fasnachtssamstag quer durch Luzern. Dazu gehört eine große Portion Wahnsinn. Mit der Corona-Verordnung ist es ganz angenehm. Wie viele haben sich wohl gedacht, ich mache, das Gesicht bis auf den Mund verkleidet, einen inoffiziellen Fastnachtsumzug mit dem komischen Gefährt?

Aufstieg nach Meggen: wieder einmal zehnwärmebedingte Schiebepassage. Den Abzweiger in Küssnacht habe ich zwar gesehen, angesichts meines Schwungs und der hohen Schneemade fahre ich weiter auf der Hauptstraße. Im Nachhinein betrachtet eine dumme Idee. Gefühlt ziemlich weit muss ich fahren, um die Schneemade von der anderen Seite zu sehen - darunter 1x wenden und 3 Phasen einer Baustellenampel. Velomobil drüberschieben wäre schneller gegangen. In zwei Wochen ist der Schnee da weg. Entlang vom Vierwaldstättersee ist es deutlich hügeliger, als ich es in Erinnerung habe. 1,4°C zeigt das Thermometer im Velomobil an - Höchstwert bis jetzt und wahrscheinlich 4°C mehr als draußen.

In Brunnen stehe ich zum zweiten Mal vor einem Feldweg, welcher sich nicht als Brevetstrecke eignet. Umplanen. Kurz darauf stehe ich mitten im Industriequartier. Weiter ginge es über das geschlossene Tor oder über einen Fußweg. Umplanen. Die Veloroute entlang vom Lauerzersee ist teilweise mit Eis überzogen. Laaaangsam rollen und wenn immer möglich mit dem Hinter- und einem Vorderrad auf Asphalt bleiben... Entlang vom Zugersee fällt mir wieder einmal auf, wie schlecht die Pnues bei der Kälte rollen. In Zug erwische ich keine grüne Welle. Nach der dritten Ampel beschleunige ich nicht mehr wirklich, sondern rolle bei grün einfach eine Ampel weiter.



Selfie beim dritten Checkpoint in Sihlbrugg.

Zwischen Baar und Sihlbrugg bietet sich wieder eine Schiebepassage an. Mit einer Tee-Pause. Auf der ganzen Fahrt nur Warmes zu trinken, hat sich bewährt. Dafür sind die Biberli, Landjäger und Riegel gefroren oder fühlen sich so an.

Die Straße durch das Sihltal ist vom Salz gleich weiß wie der Schnee auf den freien Flächen. Dem Wetter entsprechend viele Fußgänger hat es entlang der Sihl durch Zürich. Die paar hundert Meter kann ich auch Schrittgeschwindigkeit fahren. Durch das Limmattal fahre ich nicht „wie mit dem Velomobil üblich“, sondern autogeroutet „wie Rennvelo-Randonneure“

und lerne tatsächlich ein paar neue Sträßchen kennen. Die Baustelle in Killwangen ist dennoch doof zu fahren. In Baden folge ich dem Tipp von @afx und fahre durch die Altstadt. Bei schönem Wetter am Samstagnachmittag mit Schrittgeschwindigkeit. Ist aber ganz schön.

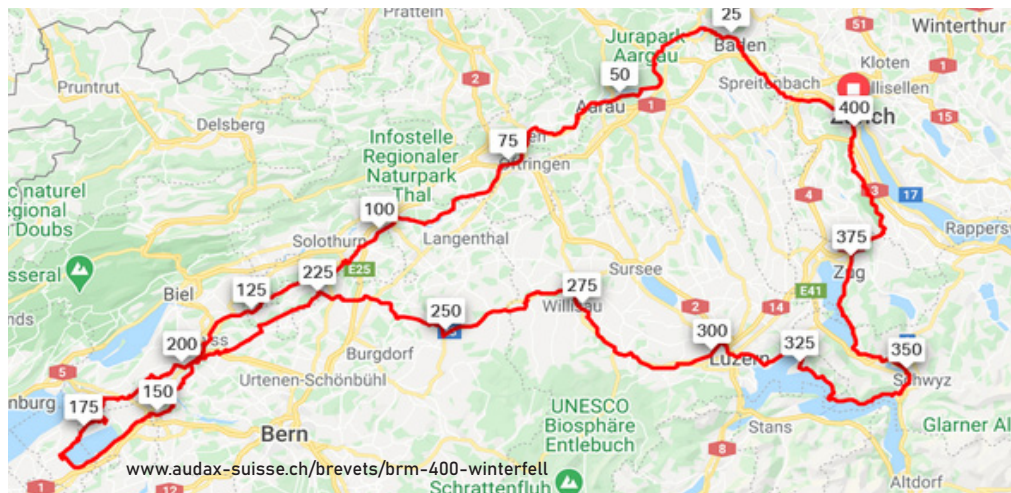
Mit dem Abdrehen nach Westen beim Wasserschloss beginnt auch das Blenden der Sonne, resp. des beleuchteten Straßendrecks auf dem Helmvisier. Ich hätte das Visier am Morgen doch putzen und zusätzlich ein Putztuch mitnehmen sollen.

„Ja“ bekam ich vor ein paar Tagen als Antwort auf die Frage, ob die Veloroute nördlich der Aare nach Biberstein mittlerweile asphaltiert sei.



Nein, asphaltiert ist sie nicht. Ein paar zehnwärmende Luftsprünge, die letzten Deziliter warmen Tee und die Fahrtrichtung des Velomobils um 180° ändern. Zurück geht's.

Ich freue mich immer wieder über die schöne Anfahrt nach Olten verkehrsfrei entlang der Aare. In Olten steige ich zum letzten Mal aus, um bergauf ein paar Schritte zu gehen. Die Sonne ist weg, das schmutzige Visier kann ich nun hochklappen. Natürlich hat es unweit von meiner Haustür nochmals eine Baustelle auf der provisorischen Brevetstrecke, weshalb die finale an einem anderen Ort durchgehen wird. Gut 23 Stunden nach dem Start: Selfie im Ziel eines Corona-konform einsamen Brevets.



Australien durchs Schlüsselloch

Text: Andreas Hertting

Wer hat sich nicht schon gefragt, wie Teilnehmer aus Australien, Japan oder China an einer Weltmeisterschaft in Good Old Germany teilnehmen.

Leider heißt die Antwort, dass ich momentan nicht weiß, ob jemand von Übersee an einer WM in Europa teilgenommen hat. Somit ist das Transportproblem zu benennen, aber es gibt auch technische und regulatorische Inselentwicklungen, die es erschweren, über die nationalen Grenzen hinaus aktiv zu werden. Und mit Australien haben wir eine eigenständige HPV-Entwicklungslinie, -eine erfolgreiche.

In Australien liegt der Schwerpunkt der HPV-Aktivitäten vornehmlich auf Rennveranstaltungen der Australian HPV Super Serie. Der Ursprung liegt bei der UniSA, der Universität South Australia, die im HPV-Engagement wichtige Kernwerte

ihrer Ausbildung realisiert sieht, wie Erziehung zu Kommunikation und Teamfähigkeit, Nachhaltigkeit, Gesundheit, Forschung und Innovation. Es sind etwa fünfhundert Teams gemeldet, und es werden 35.000 Zuschauer erwartet. Es ist ein Reglement der National Vehicle Specification für die Rennen vorgegeben, so dass ähnlich wie bei der UCI das Fahrzeug streng definiert ist. Es gibt Schulen, die mit eigenen Teams und von Schülern aufgebauten und gefahrenen HPVs daran teilnehmen. Welche Schule in Deutschland hat bereits auch nur ein HPV-Projekt gehabt?

Doch in der Diskussion auf Facebook zeigten sich neben den Besonderheiten des Designs und des Reglements auch eben die Nachteile eines wie bei der Tour de France zu engen Reglement-Korsetts. Die Alltagstauglichkeit ist da besonders zu benennen, aber auch die Tatsache, mit einem solchen Fahrzeug nie einen Geschwindigkeitsrekord aufstellen zu können, auch wenn sie durchaus achtzig Kilometer pro Stunde schnell sein können. Auffällig sind sie. Das liegt an den Fenstern, die auch an viel größere Fahrzeuge erinnern können, wenn man keinen Maßstab auf dem Foto hat. Also kleiner als ein Milan!





Überrollkäftig mit einer geklammerten Öffnungsklappe. Der Fahrer soll beim Überschlag nicht aus der Kabine fallen. Liegt ein Fahrzeug bei einem 24h-Rennen im Dunkeln, hilft ein Reflexionsstreifen auf der Haube der Sichtbarkeit.

Gurtpflicht! Hier sei erwähnt, dass die Rennfahrzeuge der National Vehicle Specification entsprechen müssen. Unklar erscheint zunächst der Sinn des auffällig anderen Aussehens. Nun, durch dieses Design bleibt der Kopf sehr tief und blickt zwischen den pedalierenden Beinen hindurch. Das reduziert die Frontfläche, die mit dem c_W -Wert die Aerodynamik bestimmt. In der Regel ist die Belüftung und das Freihalten der Scheiben dann ein Thema. Hier gab ein Teilnehmer der Diskussion Entwarnung, auch wenn keine Details zu Tage kamen.

Ja, es stellen sich plötzlich viele Fragen: Warum ist in Deutschland oder in Europa nicht eine solche Bildungsidee übernommen worden? Es könnte dem Fahrrad eine neue Geltung verschaffen. Auch wenn man immer wieder von der australischen Kohle hört, die dem Land einen gewissen Reichtum verschafft, so denken die Australier

doch sehr über die Nachhaltigkeit und Zukunft ihrer Energieversorgung nach. Die Größe des Landes stellt allerdings große Herausforderungen. Warum muss ein Reglement streng sein? Ein offenes Regelwerk lässt doch technische Neuerungen viel eher zu, was ja genau der eigentliche Grund ist, warum es nötig ist Liegerradmeisterschaften auszutragen.

Wer mehr dazu weiß, den bitte ich, gerne an mich zu schreiben: federstift@hvpv.org oder an redakteur@hvpv.org

Links:

Facebook-Gruppe: [velomobile](https://www.facebook.com/groups/115024628543289)
<https://www.facebook.com/groups/115024628543289>

university of South Australia
<https://unisa.edu.au/connect/Community-Engagement/Pedal-Prix/>

Rennzulassung:

<https://ahpvss.com/scrutineering-advice/>

Fahrradliteratur

Miffy auf dem Fahrrad

Aus dem Englischen von Anna-Nina Kroll

Miffy träumt vor sich hin: Wenn sie doch ein Fahrrad hätte. Dann würde sie durch den Wald radeln und Berge hinauf und hinunter. Bald ist Miffy groß, und dann saust sie los!

Als der Illustrator und Grafikdesigner Dick Bruna 1955 zum ersten Mal einen kleinen Hasen zeichnet, setzt er damit eine Erfolgsgeschichte in Gang, die ihresgleichen sucht. Im Haus der Großeltern hatte Bruna seinem damals einjährigen Sohn jeden Abend eine Gutenachtgeschichte erzählt, deren Protagonist ein Hase war, der auf dem Grundstück lebte. Inzwischen gibt es über 120 Bücher, in denen das Hasenmädchen Miffy ihren kleinen Lesern die Welt zeigt. Sie lernt Fahrrad fahren, verbringt einen Tag am Strand, besucht Oma und Opa Hase oder geht in den Zoo. Die Bücher in ruhigen Farben und simpler Ästhetik werden in fast 60 Sprachen übersetzt, weltweit wurden bisher über 85 Millionen Exemplare verkauft; Miffy ziert Münzen und Briefmarken, ist der Star mehrerer Musicals, Cartoons und Kinofilme. Liebenswert und lustig, neugierig und freundlich erobert sich Miffy einen Platz im Herzen jedes Kindes.

Kinderbücher • Hardcover Gebunden • 15,4 × 15,4 cm • 24 Seiten
erschienen am 01. März 2017 • ab 2 Jahren • 978-3-257-01193-7 • € (D)
6.00 / sFr 9.00* / € (A) 6.20

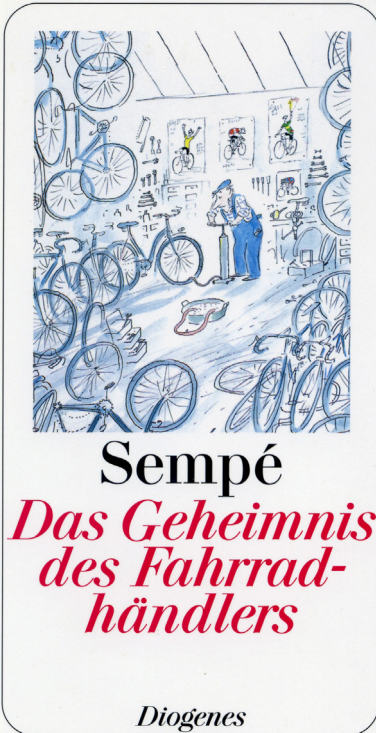
**miffy
auf
dem
fahr-
rad**

**dick
bruna**



Diogenes

Wer den Nachwuchs von Beginn an fürs Fahrrad begeistern möchte, sollte hiermit anfangen...



Das Geheimnis des Fahrradhändlers

Aus dem Französischen von Patrick Süskind. Mit vielen farbigen Illustrationen von Jean-Jacques Sempé

Sempé präsentiert uns in seiner unnachahmlichen Weise die Geschichte eines Anti-Indurains – Paul Tamburins, des Fahrradhändlers aus dem französischen Städtchen Saint-Céron: eine Hommage ans Fahrrad, an die Liebe, die Freundschaft und an die französische Provinz, wie nur Sempé sie einzufangen vermag. Meisterhaft übersetzt von Patrick Süskind.

Aufstieg des Fahrradhändlers Paul Tamburin aus dem kleinen Provinzstädtchen Saint-Céron – Aufstieg und Fall? ›Das Geheimnis des Fahrradhändlers‹ ist die Geschichte von einem, der nie die Tour de France gewinnen wird. Von einem, der ausgerechnet durch einen Mangel an Talent den allerbesten Freund findet und – obschon »ein Mädchen noch komplizierter konstruiert ist als ein Campionissimo-Schaltwerk« – die Frau fürs Leben. Und der das Allerschwierigste schafft: ein glücklicher Mensch zu werden.

Hardcover Leinen • 11,6 × 18,4 cm • 112 Seiten • erschienen am 01. April 2009
978-3-257-06473-5 • € (D) 16,00 / sFr 21,00* / € (A) 16,50

»Eine zauberhafte Geschichte. Sempé gelingt es mit liebevollem Blick, das, was gemeinhin als erfolglos, langweilig und trostlos gilt, in ein zartes und daher so kostbares Glück zu wenden.« [Hedwig Kainberger / Salzburger Nachrichten]

Protokoll Online-Generalversammlung 21.03.2021

Text: Michael Ammann

Entschuldigt/abgemeldet: Anna May Brönnimann, Armin Lindegger, Marcel Marchand, Roger Strebelt, Willy Dubs, Johan Zeinstra, Felix Egolf

1 | Begrüßung, GV-Eröffnung

Der Präsident, Christian Wittwer, begrüßt um 18⁰⁰ Uhr die 22 Anwesenden zur Videokonferenz. Zum Protokoll zur GV 2020 gab es keine Anmerkungen oder Einsprachen.

2 | Wahl Protokollführer*Innen und Stimmzähler*Innen

Zum Protokollführer wird Michael Ammann gewählt, zum Stimmzähler Tilman Rodewald.

3 | Jahresberichte

Jahresbericht des Präsidenten, Christian Wittwer

Im Januar war die GV 2020. Ab Mitte März folgte der Lockdown und viele Veranstaltungen mussten abgesagt oder reduziert werden. Ebenso die Vorstandssitzungen. Möglich waren dann ein Tag auf der offenen Rennbahn Örlikon und das Velomobil- und Liegevelotreffen am Zürichsee. Der Herbsthock musste abgesagt werden.

Im November erreicht uns die Nachricht, dass der 1. Präsident und Mitgründer des Futurebike Peter Ernst im Oktober verstorben ist (siehe Bericht im Info Bull 217).

Jahresbericht 2020 des Tandemclubs, Michael Dörbeck, Rana Gilgen Mitgliederzahl leicht sinkend. Der Brunch fand erstmals in Luzern statt. 3 Seentour Lenzburg – Zug. Tourenplanung sobald als möglich mit den Ideen des letzten Jahres.

Jahresrückblick Racer- und Tourenaktivitäten, Andi

Kleinere Anlässe fanden statt: Spontane Touren in Kleingruppen ab Zürich, Maibummel auf den Gotschalkenberg, spontane Touren von Sandro organisiert ab Luzern über die Sattellegg. Ein Training auf der offenen Rennbahn Örlikon. Velomobil- und Liegevelotreffen am Zürichsee. Die Herbsttour fand nach einer kompletten Neuplanung in Norditalien statt.

WHPVA (World Human Powered Vehicles Association), Edgar Teufel

Auf Antrag eines Futurebike-Mitglieds zwei neue Kategorien im Bereich «WHPVA Watercraft Classes and Events» eingeführt «12 hour standing start speed trial - Men, Multiple rider» und «- Women, Multiple rider».

4 | Mitgliederentwicklung

Im Jahr 2020: Austritte 5, verstorben Peter Ernst, Eintritte 7
Stand 1.1.2021 193 Mitglieder. Im 2021 bereits 2 Eintritte.

5 | Kassenbericht, Revisorenbericht

Kassenbericht

Jürg Blaser zeigt die Erfolgsrechnung. Im 2020 konnten wir einen Gewinn von gut 3'670.- CHF ausweisen. Damit liegt das Vereinsvermögen am 31.12.2019 bei 31'903.14 CHF.

Revisorenbericht

Edgar Teufel beantragt, die Rechnung unter Verdankung der Arbeit anzuneh-

men und Jürg Blaser Décharge

6 | Budget 2021, Festsetzung Jahresbeitrag

Das Budget 2021 basiert auf der Jahresrechnung von 2020 und wird einstimmig genehmigt. Die Mitgliederbeiträge bleiben wie bisher bei 60.- / 35.- CHF. Für das laufende Jahr sind keine kostenintensiven Veranstaltungen geplant.

7 | Wahlen: Präsident, Vorstand und Revisor

Der Vorstand wird einstimmig bestätigt. Es gibt keine neuen Vorstandsmitglieder. Dagmar Bollina wird turnusgemäss erste Revisorin und Elisabeth Karrer zweite Revisorin. Edgar Teufel wird einstimmig als Ersatz gewählt.

8 | European Cycling Federation (ECF) und ECF Arbeitsgruppe, Ruedi Müller

Durch die Pandemie fielen dem ECF ein Grossteil der Einnahmen weg und musste sehr viele Mitarbeiter kurzfristig entlassen um zu überleben. Es folgte eine Neuorganisation, die in der Zwischenzeit aufgegleist ist. Am 23. April ist Online die «ECF GV» angesetzt.

Zur EuroVelo gab es wesentliche Verbesserung. Details sind auf www.ecf.com > Projekts > EuroVelo zu finden.

Die Velocity musste abgesagt und verschoben werden. Sie findet 6.-9. September in Lissabon oder Online statt. Ruedi wird uns vertreten.

Arbeitsgruppe «ECF & Future Bike» wurde verschoben und wird versucht dieses Jahr zu erarbeiten.

9 | Veranstaltungen 2021

Christian informiert über die geplanten Veranstaltungen. Diese sind im Info Bull

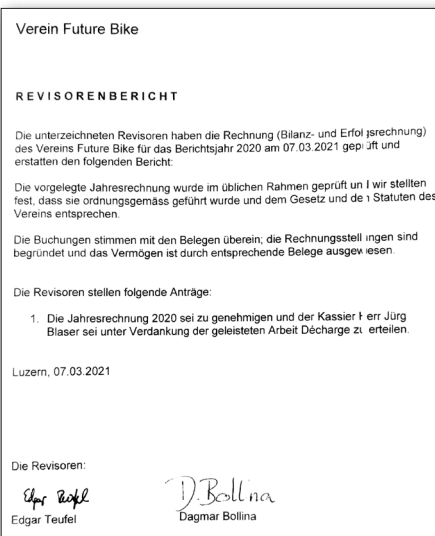
aufgelistet und auf der Website veröffentlicht. Andi: Ideen für Spontane und lokale Events im kleinen Rahmen sollen wie letztes Jahr durch die Mitglieder organisiert werden. Jürg ergänzt: Es gibt die schnelle Velomobil Runde um den Zürichsee. Grenchen ist erst wieder für nächsten Winter geplant. Nächste GV voraussichtlich in Biel.

10 | Anträge

Es wurden keine Anträge gestellt.

11 | Varia

Christian dankt für die Teilnahme an dieser Videokonferenz GV und für die Hilfe im Verein. Die Generalversammlung endet um 19¹⁰ Uhr.



Ein Hoch auf Andreas Pooch

Oder 60 Jahre wirkmächtig in Wort und Bild

Text, Fotos: Heike Bunte - Cover: HPV Archiv

Es begann 1988 im Rahmen der DM in Traunstein. Andreas Pooch entdeckte ein Betätigungsfeld, das ihn bis heute ehrenamtlich begleitet.

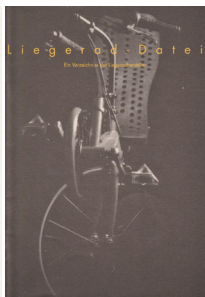
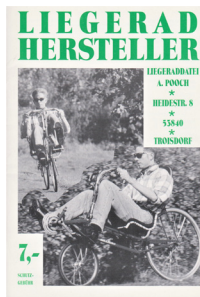
Früher oder später stellt sich in jedem Leben die Frage, was man an Werten, Vorstellungen und Ideen nicht nur entwickeln, sondern auch weitergeben möchte. Mit zunehmendem Alterungsprozess wird in der Regel der Lebenserfahrungsschatz größer und die Zielstrebigkeit in der Entwicklung der Ideen genauer. Andreas Pooch ist 60 Jahre alt geworden und es ist Zeit sein Wirken in Bezug auf Human Powered Vehicles zu würdigen.

Es sind die bekannten, markanten und inhaltlich treffsicheren Liegeradthemen die Andreas in Form von A5 Heftformaten für den HPV zahlreich auf den Weg brachte. Mit Titeln, wie „Von Null auf 140 mit 93 Zähnen“,

„Velomobil – Tipps zum Radfahren mit speziellen Bedürfnissen“ oder „Mit welcher Position liege ich richtig?“ brachte er den Liegeraddatei Verlag in die Spur. Große Buchpublikationen entstanden, wobei das überdurchschnittliche „Foto-Händchen“ zum Tragen kam. Man erinnert sich an das A5 Heft von +/- 1994 mit dem einfachen Titel: „Ein Verzeichnis der Liegeradhersteller“. Das Titelfoto setzte und würde auch heute noch Maßstäbe setzen.

Andreas ehrenamtliches Engagement geht aber über Wort und Bild weit hinaus: Nicht nur lokal im Rahmen der Troisdorfer Fahrradtage platzierte er früh Themen, wie „Lasten und Lastenräder“, sondern er scheute auch nicht in die Ferne zu gehen: Im Jahr 2003 war der HPV Ausrichter der Weltmeisterschaft in Friedrichshafen/Bodensee im Rahmen der Eurobike. Eine ganze Ausstellungshalle zeigte HPV Besonderheiten und andere seltene Ausstellungsstücke. Das ist wahrlich nicht „irgendwas“, sondern demonstrierte stets, dass Andreas sehr vorausschauend dachte. Es sollte inhaltlich und thematisch einfach immer mehr sein als „bloß“ Liegerad zu fahren. Er ist Brückenbauer zwischen der reinen „baulichen Fraktion“, dem professionellen Handel und last but not least HPV Geschichte festzuhalten.

Andreas glänzte mit zahlreichen HPV-Sonderschauen im Rahmen der Eurobike und sorgte dafür, dass diverse und namenhafte HPV Hersteller



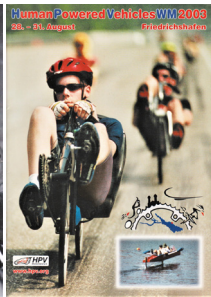
sich geballt präsentieren konnten. Er schaffte es besondere HPV Fahrzeuge öffentlichkeitswirksam zu präsentieren und verband dies mit seinem thematischen Steckenpferd, der HPV-Aerodynamik. Sein 2005 veröffentlichtes Buch: „Die Wissenschaft vom schnellen Radfahren- Aerodynamik im Radsport“ steht in Universitätsbibliotheken und wird zu wissenschaftlichen Zwecken herangezogen. Mit Dietrich Lohmeyer veröffentlichte der LD Verlag 2018 das Buch: „Velomobile- Schnelle Fahrräder mit Wetterschutz.“

Aber nicht nur die Sonderveröffentlichungen haben Andreas über die Grenzen bekannt gemacht. Das Info Bull hat dank seiner kontinuierlichen Beharrlichkeit in den letzten Jahrzehnten immer wieder an Format, Gestaltung und Qualität gewonnen. Der HPV hat mit seinem Gespür für Zukunftsthemen, besonderem Geschick für Wort und Bild einen Profi, der sich all die Jahrzehnte kontinuierlich und ehrenamtlich über alle Gebühr für und im Verein engagiert hat. Das ist wahrhaft ein Geschenk! Der Verein kann dies mitnichten hier und jetzt an dieser Stelle in dem Maße würdigen, wie es eigentlich notwendig wäre. Wir wünschen die allerherzlichsten Glückwünsche zum 60. Geburtstag und hoffen, dass es uns gelingt diese einmalige Wirkmächtigkeit in Wort und Bild fortzusetzen!?!)



Anmerkungen vom Layouter: Es ist schon etwas „seltsam“, seine eigene Würdigung zu layouten! Fahrradpassion kann man sehr unterschiedlich ausleben, mich hat die Fahrradbiographie noch während der Bastelphase zur Publizistik und zum Layout geführt. Als Finanzbeamter (in NRW) kann man zwar eine Nebentätigkeit ausüben, aber die ist zeitlich begrenzt. Darum war ein eigener Verlag nur möglich, weil meine Ehefrau Gisela Daubitz mitengagiert war. Wir hatten übrigens auch mal 8,5 Jahre lang einen Fahrradladen in Troisdorf: VamBike Rad & Rat. Bild | links Gisela rechts Andre-

as in Wolverhampton bei der HPV-EM 1991 - Eigenbauten: Sesseldreirad mit Stockschirm lenkung, Langlieger 4x - Umbauten: Mertens Kurzlieger - Aufbauarten: Aeroproject Kurzlieger - Erworben: Green Machine (verschiedene Uprights werden nicht detailliert erwähnt).



Entdecker-Herzen



taucht ein in die neue Welt der Fortbewegung bei uns in der Radlalm

Quick Service ohne Termin: Dienstag bis Freitag

9⁰⁰ - 9³⁰ / 14⁰⁰ - 14³⁰ / 17⁰⁰ - 17³⁰

ansonsten nach telefonischer Terminvereinbarung! Sobald der Verkauf öffnen darf, haben wir Samstags auch wieder geöffnet

Telefonische Beratung und Terminvereinbarung: Dienstag bis Freitag

9⁰⁰ - 12⁰⁰ / 14⁰⁰ - 18⁰⁰



RADLALM / Waldmeisterstraße 2a / D-83109 Großkarolinenfeld / Tel. 0 80 31 / 352 91 28 / info@radlalm.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**



■ **16. - 19. Apr. 2021 — Future Bike Speckwegtour**

Ab Zürich zum schwäbischen Meer? Details: www.futurebike.ch ↔

■ **Mai 2021 — Future Bike Bahnrennen**

Oerlikon - Details: www.futurebike.ch ↔

■ **07. - 09. Mai 2021 — Drei-Seen Velomobilausfahrt**

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

■ **31. Mai 2021 — Future Bike Maibummel**

Details: www.futurebike.ch

■ **Juni bis August 2021 — Zürichsee-Nachtfahrt**

eine Nacht Sa/So nahe Vollmond - Details: www.futurebike.ch ↔

■ **19. Jun. 2021 — Mittsommertour**

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

■ **Sommer oder Herbst 2021 — VeloMob Zürichsee**

Details: www.futurebike.ch ↔

■ **Sommer 2021 — DLC Öschelbronn/Wildberg**

Infos www.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

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

www.velomobileseminars.online

Termine

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

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

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

Germersheim | www.spezialradmesse.de

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

Details: www.futurebike.ch ↔

■ **25 Sep.- 03. Okt. 2021 — Future Bike Herbsttour**

ausgebucht

■ **November 2021 — Future Bike Herbsthock**

Details: www.futurebike.ch ↔

HPBoat-Treffen 19.-23.Mai 2021

Die Internationale Waterbike Regatta 2021 Bremen findet aufgrund der Corona-Pandemie im Mai *nicht* statt. Aus diesem Grunde haben wir uns entschlossen, das daran gekoppelte HP-Boat-Treffen im Mai ebenso abzusagen. Über die weitere Entwicklung werdet ihr hier informiert. Mit allen Interessent*Innen stehen wir im direkten Austausch. Wer ebenfalls direkt informiert werden möchte, der kann sich bei boote@hvp.org melden.

Bis hoffentlich bald am und auf dem Wasser

Wolfgang und Dieter

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

440601224100790300 BIC:GEODEM1DNW
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 Ausdruck dazulegen oder eine pdf-Datei mitsenden

Anzeigenpreise pro Ausgabe

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

andere Formate auf Anfrage

Anzeigenformate

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

andere Formate auf Anfrage • bitte 3 mm Beschnitt
zufügen!

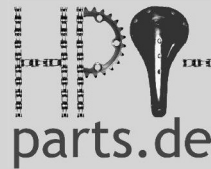
Anzeigen an info@ld-vlg.de

Platzierungswünsche

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



- 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

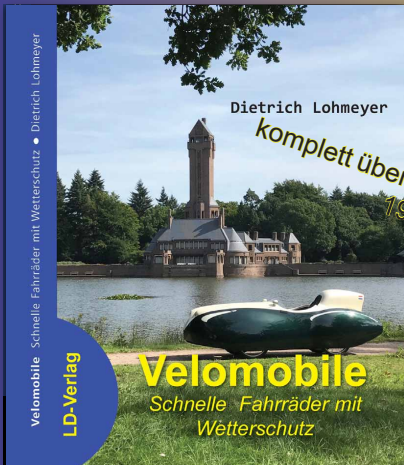
www.co-motion-cycles.de

Leitra Fahren hält jung!

1983 Erstes Velomobil bei Oslo-Trondheim-Oslo
1987 Erstes Velomobil bei Paris-Brest-Paris



www.leitra.dk • leitra@leitra.dk



Velomobile • Schnelle Fahrräder mit Wetterschutz • Dietrich Lohmeyer

LD-Verlag

Velomobile
Schnelle Fahrräder mit
Wetterschutz

Dietrich Lohmeyer

komplett überarbeitet als EBookpdf-file
19,90 € ► www.ld-vg.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!



Steintriike 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

