

Info Bull 219

JUNI 2022



Citkar - Lastentransport vierrädrig

- Speckweg Ostschweiz
- Fahrradtypen

- Staffelfahrt der Velomobile
- Fünf-Flüsse Radtour

- Velomobile in Hessen
- Anhänger-Bauseminar



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 ...live, in echt und Farbe!

■ Kultur

20 Werkstatt: Velomobile in Hessen

■ Technik

8 citkar Loadster

24 Fahrradtypen: Erich Burschowsky

26 Fahrradtypen: Thomas Stegemann

■ Reise

14 Speckweg Ostschweiz

32 Fünf-Flüsse - ein Kulturradweg

36 Staffelfahrt der Velomobile

■ Service

5 Anhängerbauseminar / HPV-Mitgliederversammlung

23 HPV Treffen

42 Termine

43 Wer macht was?

44 Impressum

Titelfoto: Loadster im Einsatz © citkar GmbH

...live, in echt und in Farbe!

Wir machen vieles virtuell. Wir treffen uns, tauschen Ideen aus und sehen uns auf den Bildschirmen. Wir unternehmen weniger Fahrten und Reisen. Ob wir es wollen oder nicht, wir haben uns an den neuen Alltag ein Stück weit gewöhnt.

Es werden Versuche unternommen klimaneutraler zu werden. Es müssen noch erhebliche Anstrengungen auf dem Verkehrssektor unternommen werden, um das zu erreichen. Das Fahrrad boomt weiterhin als Verkehrsmittel. Unsere Fahrräder können dabei eine übergeordnete Rolle spielen. Wir sollten sie zeigen!

Nach einem Jahr in diesem neuen Alltag erleben wir jetzt die ersten Lockerungen. Die Niedersachsen konnten am Himmelfahrtswochenende mit 19 Teilnehmer*innen auf die 17. Oldenburger Mai Tour fahren! Was für ein Erlebnis!

Bunter soll es zum Sommer wieder werden. Wir können uns z. B. bei der Mitte von Niedersachsen treffen, ihr baut euch einen eigenen Anhänger für das Fahrrad, wir sehen uns beim 3. GOL im August, im September beim Velomobileseminar in Brüssel oder der WM in den Niederlanden.

Im Herbst findet dann auch wieder ein HPV-Treffen statt. Neben der Mitgliederversammlung ist genug Zeit für persönliche Begegnung: live, in echt und in Farbe!

Ich wünsche uns, dass wir als Radfahrende spüren, dass wir mit unserem

genialsten Verkehrsmittel auf der Fahrbahn in der Stadt und auf dem Land willkommen sind!

Bleibt gesund, fahrt Fahrrad und zeigt euch!

Dieter Hannemann





Mitgliederversammlung HPV Deutschland

Unsere Unsicherheitskompetenz wird täglich besser. Nach der Absage der Spezialradmesse im April und im September 2021 brauchen wir wieder mal einen neuen Ort für unsere Mitgliederversammlung. Nachdem wir letztes Jahr die Mitgliederversammlung im Süden der Republik bei der wunderschönen „Pedalwelt“ mit dem HPV-Treffen kombiniert haben, wollen wir uns dieses Jahr im Norden treffen.

Wir sehen uns und bleibt gesund!
Dieter Hannemann

siehe auch Seite 23

Mitgliederversammlung des HPV Deutschland e.V. • Am Sonntag, den 12. September 2021 findet um 10³⁰ Uhr die Mitgliederversammlung des HPV Deutschland e.V. statt. • Treffpunkt ist die Tagungsstätte „Alte Schule“, Dipshorner Str. 29, 27412 Vorwerk – Buchholz (Niedersachsen). • Die Mitgliederversammlung findet im Rahmen des HPV Treffens statt. Wir empfehlen, an dem HPV-Treffen teilzunehmen oder sich Zeit zu nehmen für eine Führung durch das „Zentrum für Leichtfahrzeugbau“. • Die Einladung erhalten alle Mitglieder über das Info Bull 220 Mitte August 2021. • Fragen, Anregungen & Informationen spätestens bis 14 Tage vorher bitte an: premier@hpv.org



© Hanna Brunkhorst

Seminar

Fahrradanhängerbau

WE-Kurs (Sa/So) 2 x 8 Std.

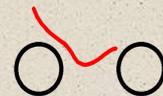
Das Grunddesign des Anhängers kommt von der Oldenburger Flunder (entwickelt von der AG Fahrradforschung der Uni Oldenburg) und ist von Jochen Franke überarbeitet worden. Der Anhänger hat eine Größe einer ¼ Europalette, kann 40 Kg transportieren und kostet 400€ fertig montiert, zzgl. Versand. Die Selbstbaukosten liegen bei 270€ (250€ für HPV Mitglieder) für Material, Komponenten und Werkstattnutzung, hinzu kommen pro Nacht 20€ für ein Zimmer oder 15 € für ein Zeltplatz mit Außenküche & Sanitärbereich 15€. Die Verpflegungskosten liegen bei 10€ pro Tag incl. Kaffee, Tee etc. Die Kurse können jedes dritte WE im Monat im Jahr 2021 angeboten werden, die Teilnehmerzahl liegt bei min. 2 und max. 7 Personen.

Informationen und Anmeldung

info@hpv.org



Gastgeber:



jochen.franke@leichtfahrzeugbau.de

Mit freundlicher
Unterstützung des





TANDEM GOES CARGO

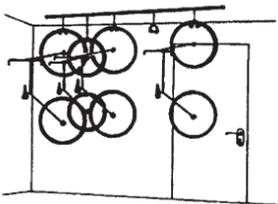
Eigentlich ist das PINO ein Freizeit-Tandem und Kinder-Taxi. Eigentlich. Aber wegen der besonderen Bauart kann es sogar Cargo. Auf dem freien Liegesitz wird einfach die PORTER BAG arretiert, und schon kann man bis zu 40 kg verstauen. Schweres und Sperriges fährt unten auf dem PORTER RACK sicher und stabilisierend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

Wird der Lastentransport per Vierrad zum neuen Standard?

Text: Andreas Pooch – Fotos: citkar GmbH

Wenn man sich Citkar Loadster aus Berlin näher anschaut, scheint das so zu sein. Erst 2018¹⁾ an den Start gegangen, zu Anfang noch mit Prototypen, begann im Oktober 2020 die Serienproduktion. Zurzeit sind



bereits rund 100 Loadster auf den Straßen in Deutschland, Österreich und Schweden im Einsatz.

1) Erste Prototypen gab es schon 2014 - der Prototyp, der für die Serie relevant ist, stammt aus 2018

Maximal ist eine monatliche Produktion von 160 Fahrzeugen möglich, konkrete Zahlen liefert citkar aber nicht. Innerhalb von vier bis fünf Wochen, zum Teil schneller, kann jedes Modell geliefert werden. In Deutschland gibt es inzwischen ein Händlernetz mit 30 Adressen, bei denen das citkar zur Probe gefahren werden kann (Premium-Händler, die Verkauf und Wartung anbieten).

Für den Verkaufserfolg des Fahrzeuges dürften die gut harmonisierenden technischen Details eine große Rolle spielen. Und es ist ein Pedelec mit zwei Spuren, ein Führerschein oder eine KFZ-Versicherung ist nicht notwendig, was die Nutzungskosten niedrig hält. Für das Modell „Life“ des Loadster wurden bei einer Nutzung von drei Jahren und einer Fahrleistung pro Jahr von 10.000 km 19 Cent für den Kilometer ermittelt. Da citkar Kooperationen mit einem Versicherer eingegangen ist, kann man auf Wunsch auch einen Elektrofahrzeug-Versicherungsschutz bekommen.

Mittlerweile wird das Modell LIFE (es wird ein neuer Name dafür folgen) mit großer Box oder Pritsche im Europalettenformat wird am meisten nachgefragt. Wichtig ist die überdachte Kabine, deshalb wird das kabinenlose PURE nicht mehr produziert.

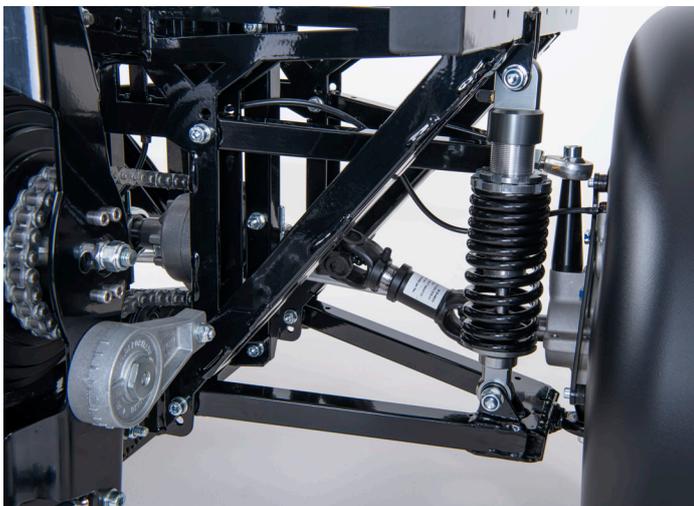
Wegen des breiten Zuspruchs zum Fahrzeugkonzept sind auch größere Firmen aufmerksam geworden. Die Telekom testet das Lastenrad für den Außendienst. Und aus Gründen des Klimaschutzes führt auch nichts mehr vorbei an solchen Cargo-Konzepten.

Technik

- Vier Räder mit nur zwei Spuren
- 400 kg zulässiges Gesamtgewicht
- 167 kg Fahrzeuggewicht (variiert je nach Modell)

- Fahrzeugbreite 98 cm (also Radwegtauglich)
- Fahrer mit einer Körpergröße zwischen 150 und 200 cm passen in die Kabine. Einfach den Sitz verstellen, schon kann es losgehen.
- Länge 272 cm
- Radstand 197 cm
- Magura BIG Hydraulikbremsen
- Motorgeräusch 60 dB
- Motorleistung 250 Watt
- Drehmoment 100 Newtonmeter
- Der Motor ist hinter dem Fahrer unter der Ladefläche und treibt per Kette die Hinterräder an.
- Zwei Akkus (je 800 Wattstunden) sorgen für Energie. Ist einer leer, einfach austauschen. Je nach Belastung reicht ein Akku für 30 Kilometer.
- Federung: vorne Blattfederaufhängung der Vorderachse – hinten Einzelradaufhängung. Zusätzlich sorgen die Schwalbe Big Ben Plus für weiteren Komfort.
- Zentrale Steuereinheit ist das Multifunktionslenkrad. Alle Funktionen lassen sich am Lenkrad bedienen, ohne die Hände davon zu entfernen (Licht, Blinken, Unterstützungsstufen, Bremsen).
- Vom Tretlager führt keinerlei Antriebsstrang zu den Hinterrädern und das erlaubt einen niedrigen Einstieg. Man bewegt mit den Pedalen einen Tretgenerator, der Strom erzeugt, welcher zusammen mit dem Akkustrom (je nach Unterstützungsstufe) das Fahrzeug bewegt.
- Übrigens gibt es auch einen Rückwärtsgang – falls der relativ kleine Wendekreis nicht ausreicht – einfach den Minus-Knopf gedrückt halten und pedalieren, schon geht es retour.

citkar GmbH • Pyramidenring 12 • 12681 Berlin • Telefon: +49 (30) 5490 668-40 •
Service-Nummer: +49 (0) 800 – 5637837 • www.citkar.com



Hinterradaufhängung, Kettenantrieb vom Motor auf die Hinterräder

Presseinfo Zweirad Industrie Verband (06.05.2021) – Die Zahl der jährlich verkauften Lastenräder hat sich in Deutschland seit 2016 versechsfacht. Immer mehr Hersteller und Modelle kommen für die unterschiedlichen Einsätze auf den Markt und profitieren von der Transformation in der innerstädtischen Logistik genauso wie vom Lastenradboom im privaten Gebrauch. Lastenräder sind inzwischen ein Bestandteil des Straßenbildes und werden dieses zunehmend prägen. Auch in der Politik gewinnt das Thema an Bedeutung, wie die von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer gesetzte Zielmarke von 30 Prozent Zustellung durch Lastenräder auf der letzten Meile und die ausgeweitete Lastenradför-



Leeren Akku einfach rausnehmen und gegen den vollen Ersatz tauschen

derung durch das Bundesumweltministerium Anfang des Jahres zeigen.

Im Dezember 2020 hat sich deshalb die Arbeitsgruppe Lastenräder (KGAG Lastenräder) als verbandsübergreifendes Gremium gegründet. Vertreten sind darin aktuell drei Verbände: der Bundesverband Zukunft Fahrrad (BVZF), der Radlogistikverband Deutschland (RLVD) und der Zweirad-Industrie-Verband (ZIV). Seit April ist auch der BdKEP Mitglied der Arbeitsgruppe.

Ziel der Arbeitsgruppe ist die verbandsübergreifende Arbeit an branchen-



Vorderradaufhängung per Blattfeder, Tretkurbelgenerator

relevanten Themen, wie Normierungen, Förderung und Ausbau der Infrastruktur zu koordinieren. Dazu werden gemeinsame Stellungnahmen erarbeitet und Veranstaltungen durchgeführt. Neben dem Wissensaustausch der Verbände wird die Arbeitsgruppe Lastenräder die politische Arbeit zu diesem Zukunftsthema kanalisieren.

Die Organisation der KGAG Lastenräder liegt bei Jonas Kremer (citkar GmbH). Die Vertreter der Verbände sind:

RLVD: Tom Assmann (Sprecher der AG Standardisierung/Otto-von-Gue-



Wetterschutz das Transportgut ausliefern, einfache Sitzverstellung wie im Auto

ricke-Universität Magdeburg) <https://rlvd.bike/>

BVZF: Jakob Kopinski (Vorstand BVZF/Punta Velo), Jonas Kremer (Leitung Arbeitsgruppe Lastenverkehr des BVZF/Sprecher der AG Politik des RLVD/citkar) <https://zukunft-fahrrad.org/>

ZIV: Anke Schäffner (Leiterin Politik & Interessenvertretung ZIV) www.zivzweirad.de/

BdKEP: Andreas Schumann (Vorsitzender BdKEP) www.bdkep.de



Steuereinheit, Stufenwahl: Plus / Minus, Blinker, Startknopf, Bremspedal, Display

Die KGAG Lastenräder nahm die Arbeit im Januar 2021 auf und trifft sich in regelmäßigen Abständen und. Mitglieder der Verbände können kostenlos Teil der KGAG Lastenräder werden und an den regelmäßigen Sitzungen teilnehmen.

Pegasus von Fahrradbau Stolz, zu verkaufen in Steffisburg



Mindestpreis Fr. 100.- Sofortpreis Fr. 1000.-
weitere Info und Kontakt auf
www.hupi.org/pegasus.html

35 Jahre HPV

Deutschland - Wir bitten um Eure Unterstützung

Die 25er Chronik endet mit dem Jahr 2009.

Seitdem ist viel passiert.

Was soll in die Ergänzung rein?

Gibt es Marksteine der Liegeradentwicklung? Welche Veranstaltung hat bleibenden Eindruck hinterlassen?

Schickt Eure Bilder, Infos, Texte an

redaktion@hpv.org

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 Ostschweiz

Text: Michael Amman - Fotos: Sandro Bollina, Andi Gerber

Üblicherweise reisen wir an der Speckweg in eher unbekannte Regionen angrenzend an die Schweiz. Dieses Jahr geht es über die Grenze meiner Feierabendrunden.

Wir starten zu zweit in Zürich, folgen der Limmat zum Zürichsee. Wir sind spät dran. Am Treffpunkt wartet bereits Andy. Er schlägt ein hohes Tempo durch das Sihltal an. „Bummeln können wir am Nachmittag“, meint er schmunzelnd. Den Speckweg haben wir wegen eisiger Kälte um eine Woche verschoben. Heute ist es sonnig und warm, mehr als kurze Hosen und ein dickeres Shirt braucht es nicht. Ideales Tourenwetter, nicht nur für uns, viele andere Velofahrer sind unterwegs. Wir folgen der Lorze zum Zugersee nach Cham. Christian und Luzia, Dagmar und Sandro warten bereits auf uns. Wir folgen der Route 77 von „Veloland Schweiz“ durch das Reusstal - zumindest sagen die Züricher dieser Gegend so, die Nidwaldner bezeichnen das eher als Ebene. Wie auch immer, Fluss abwärts lässt es sich gut rollen auch wenn auf einem Schotterabschnitt Anna May zu Fall kommt. Außer ein paar Kratzer ist zum Glück nichts passiert und so geht es weiter. Vorbei am Naturschutzgebiet Flachsee nach Bremgarten. Fischknustperli, Bärlauchspätzli und ein Mandelgrieschöpfli auf Rhabarberkompott. So geht Speckweg!

Wir queren viele kleine Dörfer, um die Einfamilienhäuser gewachsen sind. Dazwischen folgen wir ruhigen Nebenwegen. Manchmal entlang von Feldern und Hecken, dann durch kleine Wälder und wieder entlang von Feldern. Der Raps leuchtet gelb, die Wiesen sind saftig grün, dazwischen liegen braune Brachen, wo erst gerade die Saat ausgebracht wurde. Wir schneiden Brugg und sind wieder in einer größeren Agglomeration. Das Wasserschloss, wo Reuss und Limmat in die Aare fließen, bemerken wir nicht. Wir fahren eine Schlaufe um den Klingnauer Stausee, versorgen uns im Infozentrum des Naturschutzgebietes mit einem Glace. Von hier macht sich Christian auf den Heimweg (Bild 2). Für uns geht es die Surb hoch und am Tegerbach wieder hinunter zur ehemaligen Propstei in Wislikofen. Die letzten Sonnenstrahlen genießen wir mit Chips, Bier und Wein aus der Region (Bild 4). Wir sind die einzigen Gäste, servieren uns unser Abendessen selber und plaudern über vergangene Tage auf dem Liegevelo.

Nach einem großen Frühstück mit frischem Brot, Birchermüesli und vielen anderen Leckereien brechen wir gut gelaunt auf. Als wir auf den Rhein treffen, nehmen Dagmar und Sandro den Rückweg nach Luzern. Zu viert fahren wir Fluss aufwärts nach Kaiserstuhl, passieren mehrfach die Grenze nach Deutschland, über das Rafzerfeld nach Schaffhausen. Den Rheinfall verpassen wir. Über welliges Terrain geht es durch Buch, Start der Audax Suisse Brevets. Dieses Jahr sind leider alle weiteren Brevets abgesagt. In der Ferne sind die erodierten Vulkankegel um Singen zu sehen. Wir lassen die Velos rollen und gelangen nach Stein am Rhein. Hier ist ein Gewusel wie eh und je. Je ein Crêpe und zwei Waffel mit Nutella für Anna May, die wir dann redlich teilen, genügen als Mittagessen (Bild 5). Direkt wären es keine 10 km mehr bis zum Ziel. Doch Andi hat eine große Schleife eingeplant, dass wir auch heute 100 km erreichen werden. Abseits sind wir beinahe alleine unterwegs. Nussbommersee und Huttwiilersee sind eingebettet zwischen kleinen Hügeln. Es geht gemächlich hoch und

(2) Gruppenfoto in Kling nau





(4) Apéro in der ehemaligen Probstei in Wislikofen

schnell und kurz hinunter bis zum nächsten Hügel. In der Kartause Ittingen - heute ein Seminarhotel, Gutsbetrieb, Museum und traumhaften Gärten ist wieder großer Rummel, der sich erst später am Abend auflöst. Als wir uns nach dem leckeren Abendessen zurückziehen sind wir fast wieder alleine (Bild 6).

Wir sind in den Weinbergen oberhalb von Frauenfeld, müssen aber die Talseite wechseln und so queren wir die Thur und suchen unseren Weg durch das emsige Treiben im Städtchen. Obwohl wir nur zu viert unter-



(5) Mittagessen in Stein am Rhein

wegs sind, ziehen wir die Blicke auf uns und bekommen mehr oder weniger sinnfreie Kommentare zu hören. Im nächsten Abschnitt versuchen wir die Hügel zu umfahren, sind alle nicht sehr hoch, würden uns aber dennoch viel Kraft und Zeit rauben. Vorbei am Bichelsee, passieren den Übergang nach Turbenthal und folgen der fast ausgetrockneten Töss Bach aufwärts. Inzwischen ziehen mehrere Wolken vorüber, der Wind ist kühl geworden. Es bleibt uns nichts anderes als eine Bäckerei zu plündern und auf der Terrasse zu essen. Richtig warm wird es uns erst wieder auf dem Velo liegend und Gibswil ansteuernd. Jetzt sind die Wege wieder bekannt,

zumindest sollte das so sein. Andi hat einen tollen Vorschlag mit etwas Höhenmetern, dabei sollten wir einem Höhenweg folgen, der uns um den Bachtel führt (Bild 8). Nach 230 steilen Höhenmetern erreichen wir die Schufelberger Egg auf 990 m ü M. Das war definitiv die falsche Abzweigung. Belohnt werden wir mit einer Demonstration im Dynamic Soaring: Dabei wird ein Modellsegelflieger (ohne Motor) in den Wirbelschleppen nach dem Bergkamm geflogen und erreicht dabei sehr hohe Geschwindigkeiten. 2010 wurde hier mit 593 km/h der Europarekord aufgestellt. In der folgenden Abfahrt genießen wir die Sicht auf den Pfäffiker- und den Greifensee. Unten angekommen wuseln wir uns durch Hinwil nach Wetzikon, wo sich Luzia verabschiedet und sich mit dem Zug auf die Heimreise macht.

Andi will es nochmals wissen und drückt in die Pedale. Für den Schlussabschnitt entlang des



(6) Karthause Ittingen



Greifensees übernehme ich die Führung. Ich wähle eine Route entlang des Waldrands - auf die Hektik im Feierabendverkehr habe ich heute keine



Lust. Andi schaut noch kurz bei Charly vorbei. Anna May und ich rollen die letzten Meter nach Hause.

Velomobile in Hessen

Text, Fotos: Axel Knaus

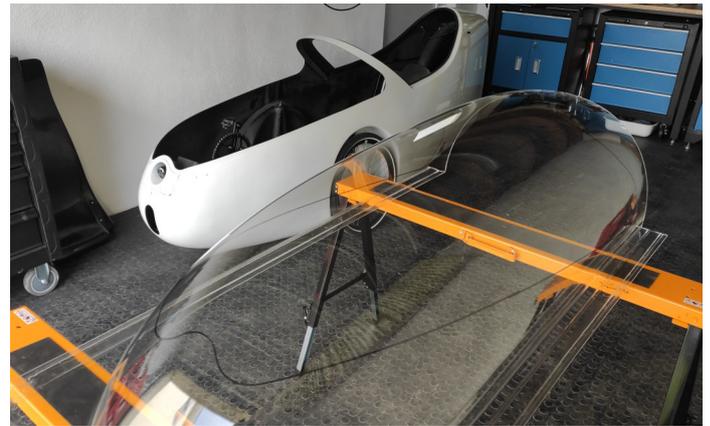
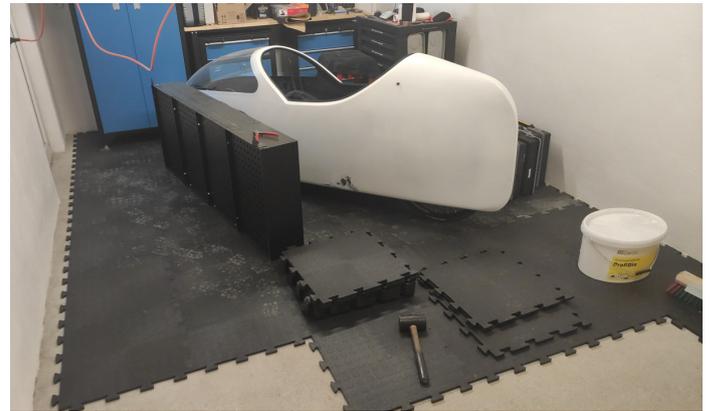
Am 02.01.2020 gründete ich, Axel Knaus, die Firma „Velomobile in Hessen“. Der unstillbare Hunger nach diesen Fahrzeugen machte dies unumgänglich. Als gelernter KFZ- u. Zweiradmechaniker begeisterte mich die einfache Fahrradtechnik in einem Velomobil vom ersten Moment an so sehr, dass motorisierte Leidenschaften in den Hintergrund traten und nur noch eine untergeordnete Rolle in meinem Leben spielen.

Anfangen hat alles vor ca. 12 Jahren mit Reparaturen und Wartungen an eigenen Velomobilen und Trikes, sowie vereinzelt einspurige Liegeräder. Der Fokus liegt und lag jedoch ganz klar beim Velomobil. Immer größer wurde der Kundenkreis und die eigene Zeit zum Pedalieren immer weniger. Zudem drängte mich die zufriedene Kundschaft im Laufe der Jahre regelrecht, eine offizielle Händlerschaft mit allem Drumherum ins Leben zu rufen.



So begann ich die Fahrzeuge anderer Hersteller zu verkaufen, zu warten und zu reparieren.





Velomobile in Hessen wurde zur meiner Freude von Anfang an sehr gut aufgenommen. Dies motivierte mich, schon bald den nächsten Weg zu gehen und selbst den Schritt zum Velomobil-Hersteller zu wagen. Ich erlangte von der Fa. Beyß Leichtfahrzeuge in Straelen die Lizenz des schönsten Velomobil auf dem Markt, dem „GO ONE EVO-R“, und suchte mir anschließend einen Geschäftspartner, mit dem ich meine Ideen zu jeder Zeit teilen und umsetzen kann.

Robert Mattes von RoLa-Carbon in Berlin und Velomobile in Hessen einigten sich und gehen fortan gemeinsam einen Schritt in der Velomobil-Herstellung, der in der dieser Szene bisher einmalig sein dürfte oder ist. Ein Großteil des Fahrzeuges wird in Eigenregie hergestellt. Zugekauft werden Schaltungen, Elektrik, Bremsen und Laufräder, aber auch bei den Rädern werden wir in naher Zukunft eigene Wege gehen.

Sobald es erfolgreich angelaufen ist, werde ich mich nach geeigneteren Räumlichkeiten umsehen, denn aktuell läuft alles noch von zuhause aus. Eine zur Werkstatt umgebaute Garage dient aktuell für kleinere Tätigkeiten. Fertigung und Komplettierung finden durch Robert und mich in Berlin statt. Überführungen der fertigen Fahrzeuge zurück nach Wölfersheim erfolgen ausschließlich durch mich und den eigens dafür angeschafften Transporter.

Ein nationales Händlernetz für dieses außergewöhnliche Fahrzeug steht längst schon fest. Auch internationale Anfragen gibt es und ich stehe bereits mit ausgesuchten Händlern weltweit in Verhandlungen.

Dennoch werde ich weiterhin Fahrzeuge anderer Hersteller mit anbieten, diese stehen schon für Probefahrten bereit, zum Teil motorisiert (25 km/h-Version) und natürlich mit reiner Muskelkraft betriebene. Für Probefahrten

erhebe ich eine kleine Gebühr über 50 €, die selbstverständlich bei einem Kauf bei „Velomobile in Hessen“ wieder gutgeschrieben wird. Ortsunkundige und Newbies begleite ich auf einer Strecke, die viele Gegebenheiten aufzeigt, die sich einem Velomobilisten auf Touren oder beim Pendeln stellen können.

Velomobile in Hessen nimmt sich sehr viel Zeit für interessierte Kunden und klärt sie mit bestem Wissen und Gewissen über Vor- u. Nachteile eines Velomobils auf. Spätestens nach der Probefahrt versteht der Interessent endgültig, was in der Theorie noch nicht gänzlich sacken wollte. Wie bei so vielem, Vorstellungen und Realitäten liegen oft weiter auseinander, als man annimmt.

Es macht oft Spaß, Menschen vom Gegenteil zu überzeugen.



Axel Knaus
Landboten Weg 3
61200 Wölfersheim

info@velomobile-in-hessen.de
www.velomobile-in-hessen.de

Tel.: +49 (0) 174-19 14 333

HPV-Treffen vom 11. bis 12. September 2021

Wir planen auch für 2021 ein **HPV-Treffen** für Mitglieder und Freunde. Das Treffen findet vom 11. - 12. September 2021 im «Zentrum für Leichtfahrzeugbau» in Vorwerk-Buchholz bei Bremen statt. Hier soll Raum sein für persönliche Begegnung, einander kennenzulernen und unserem gemeinsamen Interesse, dem HPV zu frönen.

Für das Wochenende steht uns das Zentrum für Leichtfahrzeugbau und die angrenzende Tagungsstätte «Alte Schule» zur Verfügung. Hier sind Barbara und Jochen Franke zu Hause. Der ehemalige Berufsschullehrer Jochen Franke baut in seiner Werkstatt zur Zeit Lastenräder. Doch das Herz des über70-jährigen schlägt seit langem für Liegeräder. Vom Konstrukteur David Gordon Wilson, einst Professor am Massachusetts Institute of Technology (MIT), hat sich Jochen Franke inspirieren lassen, selber Liegeräder zu bauen. Über 100 Pico Trikes und etliche Langlieger wurden im Rahmen von Selbstbauseminaren in seiner kleinen Manufaktur hergestellt...

Rahmeninfos

Wann? Samstag 11. bis Sonntag 12. September 2021

Wo? Tagungsstätte «Alte Schule», Dipshorner Str. 29, 27412 Vorwerk – Buchholz (Niedersachsen)

Bahnhof? Ottersberg (12,0 km) oder Sagehorn (12,0 km)

Wie teuer? Zelten für 5 € pro Person – HPV Mitglieder kostenlos • Übernachtung im Haus für 15 € pro Person – HPV Mitglieder 5 € • Führung im «Zentrum für Leichtfahrzeugbau» kostenlos • Verpflegung: Grillen am Samstag 10 €, Frühstück am Sonntag 5 €

Anmeldung? Bitte bis zum 05. September 2021 unter info@hvp.org anmelden.

Programm

Samstag — Anreise ab 15⁰⁰ Uhr (Kaffee und Tee steht bereit), 17⁰⁰ Uhr Führung durch das «Zentrum für Leichtfahrzeugbau», 19⁰⁰ Uhr Grillen und gemütliches Beisammensein.

Sonntag — 9⁰⁰ Uhr Frühstück, 10³⁰ Uhr Mitgliederversammlung HPV Deutschland e.V., 12⁰⁰ Uhr Führung durch das «Zentrum für Leichtfahrzeugbau», Heimreise

Das Programm ist ein Vorschlag. Wer weitere Vorschläge hat und diese einbringen möchte, der kann dieses gerne bei info@hvp.org anmelden.

Bleibt gesund und fahrt Fahrrad! Sonnige Grüße *Dieter Hannemann*



Fahrradtypen – Typenkunde

Name: Erich Burschowsky

Alter: 71

Schuhgröße: 41/42

Mit dem Fahrrad unterwegs seit... ich mit 11 Jahren ein altes Damenfahrrad mit Gesundheitslenker bekommen habe. Dieses Fahrrad hat bis zu seiner „Schrottreife“ viel mitmachen müssen.



Liegerad fahre ich seit 30 Jahren und habe auch schon lange kein „normales“ Fahrrad mehr.

Fahrradfahren ist für mich wichtig, weil... dieses Dahingleiten mit dem Liegerad, die bequeme Haltung und die freie Sicht ein Genuss für mich sind, weil die Radtouren und Radreisen mit meinen Freunden aus dem Liegeradclub und meiner Frau Vergnügen sind, weil ich mit meinem Liegerad zudem umweltschonend unterwegs bin und ich meinen Mitverkehrsteilnehmern zeigen kann, wie bequem die HPVs sind.

Außer Fahrräder interessiert mich... alles Mögliche: Der Liegeradclub Vorarlberg, alles was mit Natur und Naturerhaltung zu tun hat, mein naturnaher Garten, meine Mundharmonika, die ich seit 11 Jahren spiele und natürlich meine kleinen Enkelkinder, die ich leider zu wenig sehe.



Was macht mich wütend? Autofahrer, die mit viel zu geringem Seitenabstand überholen, dies gilt auch für schnellere Rennradfahrer und E-Biker; Politiker, die sich für sanfte Mobilität aussprechen, aber dann viel zu wenig dafür tun und Straßenbauer, die von den Bedürfnissen der Radfahrer keine Ahnung haben.

Was singst du beim Fahrradfahren? Was mir gerade in den Sinn kommt, das reicht von ABBA bis Zarah Leander. Aber meistens pfeife ich jene Musikstücke, die ich gerade mit der Mundharmonika übe, aber nur, wenn ich Luft übrig habe.

Von dem HPV wünsche ich mir? Dass er weiterhin die Anliegen der Radfahrer und anderer schwächerer Verkehrsteilnehmer voll unterstützt, dass die internationale Zusammenarbeit weiter ausgebaut wird und dass versucht wird, die Verbreitung der Liegeräder, Trikes und Velomobile und deren Akzeptanz zu verbessern.

Welches Fahrrad möchtest du uns vorstellen? Mein Quad mit E-Unterstützung, das sich nun bald dem endgültigen Zustand nähert.

Was ist die Besonderheit an diesem Fahrrad? Dieses Gefährt hat als Ausgangspunkt ein altes Hoenig Trike, dann erfolgte ein Umbau in ein kurzes Trike mit Dach und nach einem unangenehmen Umfaller wurde daraus ein Quad. Der Rahmen besteht aus Teilen eines Kurz-Liegerads, den Rohren einer Hängematte und den Resten des ursprünglichen Trikes. Der Motor ist im linken Hinterrad, während die Kette das rechte Hinterrad antreibt.

Was könnte man noch verbessern? Dringend verbessern müsste ich die Federung der Vorderäder, um die Rahmenbelastung zu vermindern, es sollte noch mit Hydraulikbremsen ausgerüstet werden und danach kommt final eine neue Lackierung.



Das fest fertige Quad mit E-Unterstützung © E. Burschowsky

Weitere Infos und wo können wir dich antreffen? Ich war 20 Jahre lang Obmann des Liegeradclubs Vorarlberg und habe dann die Leitung in jüngere Hände gelegt. Im Moment sind die Möglichkeiten für Ausfahrten auf Vorarlberg be-

schränkt, aber sonst bin ich auch im Bereich um den Bodensee unterwegs.

Fahrradtypen – Typenkunde

Name: Thomas Stegemann

Alter: 62

Schuhgröße: 42

Mit dem Fahrrad unterwegs seit... meiner Kindheit.

Fahrradfahren ist für mich wichtig, weil... es Spaß macht, Stress abbaut, mich zu meinen Zielen bringt und umweltfreundlich ist.

Außer Fahrräder interessiert mich... Musik (mein Beruf und Hobby!), Natur und Umwelt, Astronomie

Was macht mich wütend? Nicht viel, aber z.B. arrogante Groß-SUV-Fahrer, die meinen, Straßen seien nur für sie gebaut worden.

Was singst du beim Fahrradfahren? Alles Mögliche von Bach bis Jazz und Rock, bringt auch mein Beruf mit sich!

Von dem HPV wünsche ich mir? Weiterhin so viel Engagement für die Belange der liegenden Radler, viele Veranstaltungen und interessante Info Bulls.

Welches Fahrrad möchtest du uns vorstellen? Drymer (Sinner Bikes) Hilgo

Was ist die Besonderheit an diesem Fahrrad? Das Hilgo ist ein ziemlich schnelles Velomobil (aber keine „Rennziege“) mit sehr hoher Alltags- und Tourentauglichkeit. So würde ich mein neues Velomobil in einem Satz charakterisieren.

Zum Velomobil kam ich im März 2016, als ich zusätzlich zu meinen seit 1998 „stufenweise“ angeschafften Einspurern (Bevo-Bike, Toxy LT, Toxy ZR → s. IB 146; und alle noch in Betrieb!) noch ein Mango Sport bei Drymer/Sinner Bikes in Stadskanaal (nur ca.35 km von meinem Wohnort entfernt!) erwarb. Mit allen Liegern zusammen bin ich dann übrigens im Februar 2019 meinen 100 000. Liegeradkilometer gefahren (s. Foto). Zurück zum Mango: als Ergänzung zu meinen bisherigen Liegern wollte ich gern auf längeren Strecken noch etwas flotter und v.a. auch wettergeschützt unterwegs sein. Ich denke, so ähnlich ist es auch bei einigen anderen HPV-lern abgelaufen. Das Mango hat meine Erwartungen voll und ganz erfüllt, das Fahren damit ist wirklich etwas Besonderes! Konsequenterweise habe ich dann auch 2 Jahre später mein Auto abgeschafft.

Thomas und seine 100.000 Km-Fahrräder © T.Stegemann



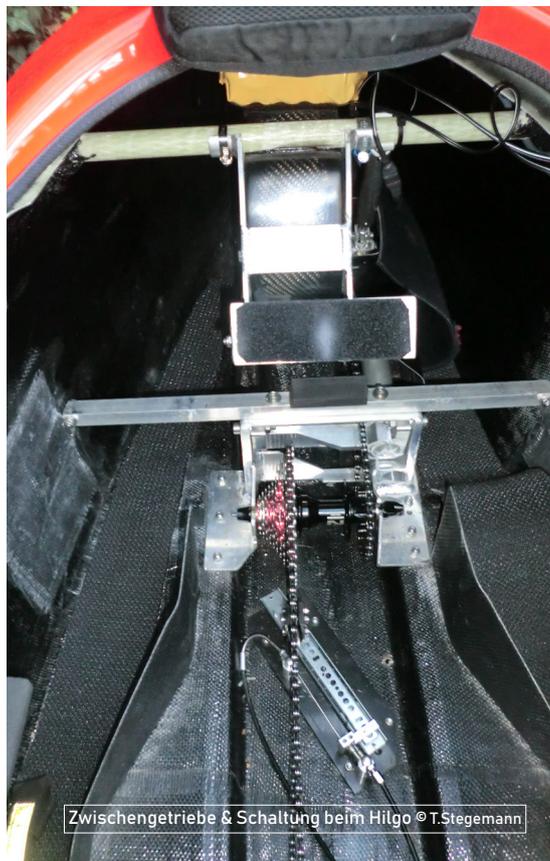


Warum jetzt dann der Wechsel zum Hilgo? Das Hilgo ist aus dem Mango entwickelt worden, löst dieses aber, zumindest zurzeit nicht ab. Drymer produziert also jetzt beide VM-Typen gleichzeitig. Bei gleicher Alltagstauglichkeit (Möglichkeit von Rennhaube und/oder Versatile-Regen-Dach, Gepäckraum, Einstieg ohne große Verrenkungen, Beleuchtung)) ist es, dank besserer Aerodynamik, ca. 5% -10% schneller als das Mango. Es kommt also dem Geschwindigkeitspotenzial eines Quest ziemlich nahe, reicht aber nicht an die ganz schnellen Velomobile wie Milan oder Alpha 7 heran. Das Hilgo hat wie das Mango offene Radkästen, so dass der Wendekreis im alltagstauglichen Rahmen bleibt. Die bessere Aerodynamik wurde durch den schmaleren Bug, den Verzicht auf Fußlöcher, die „scharfe“ Vorderkante und „runde“ Hinterkante der Radkästen und nicht zuletzt durch das viel aerodynamischere Heck, das wie aus einem Guss wirkt, erreicht. (s. Vergleichsfoto). Trotzdem hat das Hilgo mehr Gepäckraum als das Mango-Sport. (Geschätzte 90 l statt 70 l, das Mango-Plus bietet übrigens über 100 l!) Allerdings wird die Größe der Gepäckstücke durch die zusätzliche tiefe Querstrebe hinterm Sitz eingeschränkt (s. Foto). Dadurch ist das Hilgo aber auch spürbar steifer als das Mango. Kleiner Nachteil davon ist wiederum, dass man den Antrieb etwas lauter hört, woran man sich aber schnell gewöhnt.

Und zwei Besonderheiten gibt es bisher nur beim Hilgo: da ist zum einen die sogenannte Linearschaltung, an der Harry Lieben und seine Mitstreiter intensiv getüftelt haben: am Zwischengetriebe (wie beim Mango) sitzt ein 11-er Ritzel Paket aber kein Schaltwerk! Stattdessen werden die Gänge mittels einer Laufschiene, wie man sie bei Schubladen kennt, gewechselt. (s. Foto und auch das Video Hilgo-Gearing bei YouTube!) Dazu betätigt man einen Drehgriff von Rohloff; (im Video ist noch der zunächst verbaute NuVinci -Griff zu sehen) am Lenker. Ergebnis: der Gangwechsel geht ganz leicht und locker von sich, ohne große Schaltkraft auch ganz schnell durchs ganze Spektrum! Das macht richtig Spaß! Die zweite Besonderheit: das gesamte Oberteil ist so

verschraubt, dass es sich auch unterwegs innerhalb von 5 Minuten abnehmen lässt (das Wiederdraufsetzen geht fast genauso schnell). Dann hat man, wie Harry so schön sagt, die größte Wartungsklappe und kommt überall sehr gut ran, zumal man auch den Sitz ganz leicht herausnehmen kann. Die Möglichkeit von Eingriffen durch die Fußlöcher gibt es ja auch nicht mehr! Inwieweit dadurch die Belüftung im Sommer leidet, kann ich noch nicht sagen, aber etwas Luft kommt auf jeden Fall immer durch die Scheinwerferöffnung. Ich fahre auch ohne Rennhaube, so dass der Kopf immer genug Luft bekommt. Manche Hilgos haben auch eine große Belüftungsöffnung im Bug, die allerdings meiner Meinung nach die Optik ziemlich stört. Denn das Hilgo hat ja durchaus seine ästhetischen Reize und kann sogar beim Blinken zwinkern (s. Foto). Aus all diesen Gründen habe ich also vom Mango, das ich übrigens problemlos und sehr schnell verkaufen konnte, zum Hilgo gewechselt, aber ganz perfekt ist auch dieses VM nicht, denn....

Was könnte man noch verbessern? ...Das Hilgo wird wie auch das Mango nach wie vor in GFK in Stadskanaal gefertigt. Es



wiegt 30 kg. In Carbon wäre es sicher 3 - 4 kg leichter, aber dazu müsste wie bei anderen VM-Herstellern wohl der größte Teil der Fertigung nach Rumänien ausgelagert werden.

Ein gelochter Sitz ist z.Zt. noch nicht erhältlich. Der Sprung zwischen den beiden Kettenblättern (50 und 34) sorgt für sehr viele kleine Gänge (in den Alpen durchaus sinnvoll), ist aber zu groß. Ein Hin- und Herschalten ohne Probleme ist nicht ganz einfach und auch nicht von allen Ritzelgrößen aus möglich, wenn es nicht klappt, fällt die Kette ab. Besser wäre ein größeres unteres Kettenblatt (z.B. 40er; werde ich demnächst mal probieren) oder eine Dreifachkombination. In der Praxis bin ich hier in Nordwestdeutschland mit der ausschließlichen Verwendung des großen Blattes bisher gut klargekommen, im Gebirge sieht das aber anders aus. Optimal wäre auch eine Lösung mit einem Kettenblatt und Dual-Drive-Nabe im Zwischengetriebe. So hatte ich das im Mango und fand die Möglichkeit, zur Not auch im Stand herunterschalten zu können, optimal. Leider wird die Dual Drive ja seit über drei Jahren nicht mehr gebaut. Sturmey-Archer bietet eine vergleichbare Nabe an, aber bisher hört man wenig bis gar



Vergleich Mango (l) und Hilgo (r) © T.Stegemann



Das «zwinkernde Hilgo von vorn» © T.Stegemann

nichts von Praxiserfahrungen damit. Die LED-Stripes als Blinker vorne sind optimal sichtbar (s. Foto) hinten als Teil des Rückleuchten-Led-Stripes nicht ganz so gut, v.a. wenn die Sonne drauf scheint. Besser wäre hier eine Lösung an der Hutze. Dazu müssten die Kabel dann nur mit Steckern versehen werden, damit man weiter problemlos das Oberteil abnehmen kann. Die Standardmuttern zur Verschraubung des Oberteils sollten durch Rändelmuttern ersetzt werden, was eine werkzeuglose, schnelle Montage/Demontage ermöglicht (habe ich bei mir

nach dem Tipp eines anderen Hilgo-Fahrers schon gemacht). Die Innenbeleuchtung ist nur auf einer Seite und ziemlich blass, der Computer ist nicht gut ablesbar. Das war beim Mango deutlich besser!

Das war's aber auch schon an Gemecker. Insgesamt ist das Hilgo meiner Meinung nach eine sehr gelungene Kombination aus Schnelligkeit und Alltags-/Tourentauglichkeit, bei dem der Fahrspaß nicht zu kurz kommt. Und schön ist es auch noch, oder?

Weitere Infos und wo können wir dich antreffen? Thomas könnt ihr auf seinen Fahrrädern im Emsland antreffen. Dort ist er entweder mit den Moorliggern unterwegs oder auch alleine. Bei den regionalen Liegeradveranstaltungen ist er oft vor Ort und hilft auch immer beim „A race in the park“ in Meppen mit.

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

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

A photograph of a red building with "VELOMOBILE" written on its side. In front of the building are several red and white velomobiles. To the left, there are two bicycles. A black velomobile is parked on the right. The scene is set outdoors on a paved area.

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!

Fünf-Flüsse – ein Kulturradweg

Text und Fotos: Elsbeth und Achim Rudolph

Der Fünf-Flüsse-Radweg führt entlang der Flüsse Pegnitz, Vils, Naab, Donau und Altmühl. Dem Ludwig-Main-Donau-Kanal und dem heutigen Main-Donau-Kanal wird zusätzlich gefolgt. Erstaunt waren wir, wie wenig die Strecken befahren werden, obwohl wir zur besten Reisezeit Ende Juni, Anfang Juli unterwegs waren.

Da wir nicht jeden Tag auf dem Rad liegen wollen, ist unser Grundprinzip die Mehrfachübernachtung an besonderen Orten, auf dieser Tour in Nürnberg, Amberg, Regensburg, Bad Gögging und Rothenburg o. d. Tauber. Insgesamt haben wir die 510 km in neun Etappen von 45 bis 78 km Länge incl. der An- und Abreise in 17 Tagen genossen.

Angereist sind wir am Samstag nach Neumarkt in der Oberpfalz, sodass wir nach einer Übernachtung im Kloster St. Josef am Sonntag dem alten Ludwig-Donau-Main-Kanal bis Nürnberg folgen konnten. Bemerkenswert waren neben den vielen gut erhaltenen Schleusen, insgesamt waren es früher 100, und dem sehr gepflegten und häufig im Wald



verlaufenden Radweg die vielen Groß-Skulpturen neben der Strecke.

In Nürnberg nutzen wir das hervorragende Angebot der Sightseeing-Linie 36 des ÖPNV, die quer durch die Stadt bis zu den monströsen Stätten des Reichsparteitagsgeländes führt. Eine Führung durch die historischen Fel-



Die Reiseliegeräder warten auf die genussvolle Fahrt durch den Donaudurchbruch.

sengänge und die Brauerei im Altstadthof durfte nicht fehlen.

Die Etappenpensionen und -hotels hatten wir vorab gebucht, so konnten wir das jeweilige Ziel bereits in den GPX-Track einpflegen. Besonders in Nürnberg, Regensburg und Rothenburg o. d. Tauber war dies aufgrund der zentralen Lage der Unterkünfte in den Fußgängerzonen hilfreich. Unsere

nicht immer dem Standard entsprechenden Strecken hatten wir vorher entwickelt.

Das ausgefallenste Hotel war sicherlich die mittelalterliche Fronfeste in Amberg, dort bestand unser „Zimmer“, die Zelle 7, aus zwei miteinander verbundenen ehemaligen kleinen Zellen. Selbst die Liegeräder bekamen im Keller ihre eigene Zelle. Nach zwei Nächten wurden wir vom uniformierten Wachpersonal aufgrund guter Führung entlassen. Ein besonderes Highlight stellte im noch vollständig von einer Stadtmauer umgebenen Amberg das Luftmuseum dar, dort gibt es viele, meist künstlerische Objekte mit Bezug zur Luft.

Bei der Auswahl der Tour war für uns das Kulturangebot entscheidend. Zudem versprach das Streckenprofil mit meist steigungsarmen Fluss- und Bahnradwegen abseits von viel befahrenen Straßen Entspannung pur. Aufgrund der vorgebuchten Hotels war auch die Option, Teile der Strecke notfalls per Bahn zu absolvieren, ein Kriterium. Dies wäre bei vielen Etappen möglich gewesen.

Eine einzige kurze aber heftige Steigung in Sulzbach-Rosenberg zwang zum Absteigen, mit Motor ging es gerade noch. Als Entschädigung gab es dann auf Empfehlung des Wachpersonals Bauchstecherla in Kallmünz im historischen Gasthof „Zum Bürstenbinder“, dem kleinsten Wirtshaus der Oberpfalz.

In Regensburg erwartete uns nicht nur die historische Altstadt sondern auch ein großes Oldtimertreffen. Die Fahrzeuge bauten sich am Sonntagmorgen ab 6 Uhr direkt unter unseren Fenstern auf dem Neupfarrplatz auf. So hatten wir zumindest Logenplätze beim Frühstück.



Wir sind vor 10 Jahren im Alter von Ende 50 auf das Liegerad umgestiegen und lieben daran das genussvolle und Rücken schonende Fahren in gemütlichem Tempo. Durch die Untenlenker hat man immer den freien Blick in die Weite der Landschaft. Eines unserer Räder bekam aufgrund unseres unterschiedlichen Leistungsstandes im Winter 2011/12 einen Motor per Direktimport aus China. Insbesondere der ungekreuzt eingespeichte 250 W-Motor im 16 Zoll Vorderrad führte schon 2012 auf einer

1.000 km Tour nach Texel (und zurück) zu vielen Nachfragen. Der 9 Ah-Akku (36 V) geht jetzt ins 10. Jahr und zeigt keinerlei Schwächen. Bei normalen Wetterverhältnissen und dauerhafter Unterstützung reicht er für ca. 80 km. Aufgeladen (ca. 9 Stunden) wird er nachts in der Unterkunft, da er nicht schnellladefähig ist. Bei längeren Etappen wird schon mal in der Mittagspause nachgeladen, das bringt aber nur 10 bis 15 Sicherheits-Zusatzkilometer.

Unterwegs waren wir mit zwei Front-Rollern (25 Liter), zwei Back-Rollern (35 Liter) und einer dünnen Rolle (10 Liter). Wäschewaschen auf der Mitte der Tour ist bei unseren Touren inzwischen Standard, deshalb legen wir dahin zumindest eine Doppelübernachtung. Diesmal waren es sogar drei Übernachtungen im Kurort Bad Gögging, bedingt durch die Limes-Therme mit Thermalquelle und Römersauna, für die man zwei Tage braucht.

Für den Teilabschnitt vom Kloster Weltenburg bis nach Riedenburg nutzten wir die Donau-Schiffahrt. So konnten wir und unsere Räder den Donaudurchbruch bei schönstem Sommerwetter intensiv genießen. Interessant war die Durchfahrt unter einer der längsten Holzbrücken Europas (190 m) in Essing, die in großen Schwüngen über den Main-Donau-Kanal führt.

Liegeräder sind in Bayern eher selten, auf unserer gesamten Tour begegnete uns nur ein Pino-Tandem, dieses aber auch gleich noch mit Anhänger. Dafür waren die Räder bei Zwischenstopps und in den Hotels häufig Kommunikationsauslöser. Im Hotel Schlossblick in Möhren bei Treuchtlingen trafen wir beim Wirt auf einen Kenner, er stammte aus Amsterdam, war

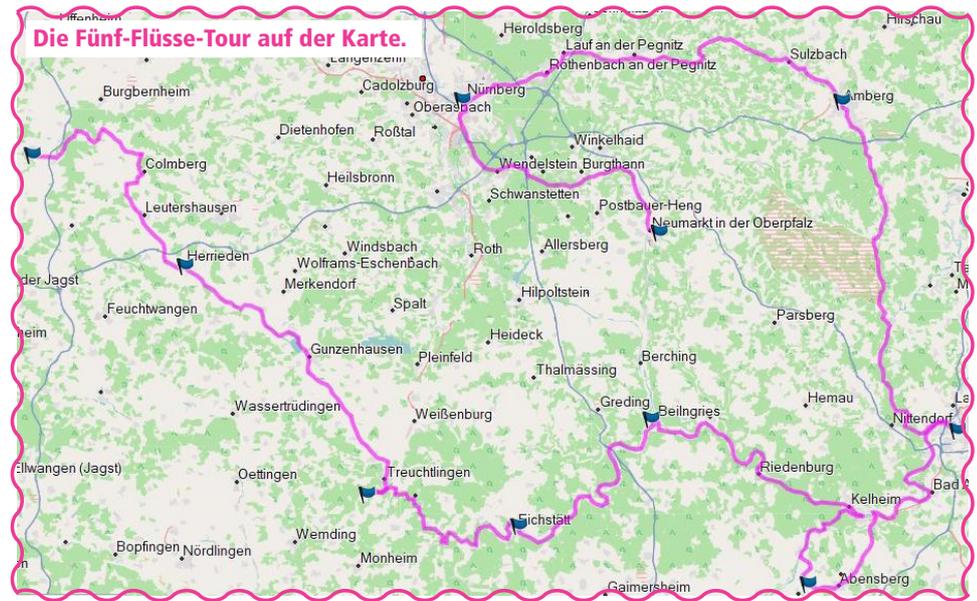
mit Kalle Kalkhoff befreundet und kannte Oldenburg durch die Pederson-Treffen in Bad Zwischenahn, zu denen er regelmäßig fuhr.

Natürlich schauten wir uns vieles am Wegesrand an, besonders intensiv z. B. das Museum in Solnhofen mit seiner umfangreichen und wunderbar aufbereiteten Sammlung des Paläo-Zoos und der Verwendung des Solnhofener Steins für Lithografien.

Beim einzigen Reifenschaden hatte ein pflanzlicher Dorn den Weg in Innere gefunden, der Ort vor der Galluskirche (9. Jhd.) in Pappenheim hätte stilvoller kaum sein können. In Leutershausen stießen wir auf ein sehr filigranes technisches Denkmal, welches an den Flugpionier Gustav Weißkopf erinnert, der in Leutershausen geboren wurde und im Alter von 20 Jahren in die USA auswanderte. Er soll schon zwei Jahre vor den Gebrüdern Wright den ersten Motorflug absolviert haben.

Unerwartet war für uns die Landschaft des Altmühl-Radweges. Obwohl wir dem Fluss von der Mündung zur Quelle folgten, wurde die Landschaft immer offener. Anfangs noch ein typischer Flussradweg im Tal, weitete sich die Landschaft erstmals schon bei den imposanten Zwölf-Apostel-Felsen vor Solnhofen. Zum Schluss war es eine offene Hochebene mit wenig Wald und vielen Blühstreifen längs des Weges.

Auf der Schlussetappe von Herrieden nach Rothenburg o. d. Tauber gab es nach einem moderaten Anstieg eine lange Gefällestrecke (100 Höhenmeter, bis zu 8%) hinunter nach Rothenburg, als Startpunkt für die ansonsten absolut familienaugliche Strecke ist Rothenburg deshalb nicht unbedingt zu empfehlen.



Staffelfahrt der Velomobile

Text: Morton Himmel & Fritz Horsthemke

Vom 19. bis zum 21.03.2021 fand in Deutschland die Staffelfahrt der Velomobile statt. Dabei fuhrten zwei Teams (genannt „Blau“ & „Gelb“) von Coburg in Oberfranken bzw. Rendsburg in Schleswig-Holstein los und radelten in Gegenrichtung zum Startpunkt des jeweils anderen Teams.

Die Teams umfassten dabei 19 (Blau) bzw. 18 (Gelb) Fahrer*Innen aller Altersgruppen und aller Leistungsklassen, d.h. vom Rennsportler bis zum Freizeitradler, wobei in letzterem Team auch ein Trike zum Einsatz gekommen ist. Während der Veranstaltung konnte man mittels eines vom jeweiligen Fahrzeug mitgeführten GPS-Trackers den groben Standort des eigenen sowie den des anderen Teams online mitverfolgen. Neben den aktuellen Statusberichten im eigens dazu eingerichteten Diskussionsfaden im Velomobilforum (www.velomobilforum.de) trug gerade dieses technische Hilfsmittel sehr dazu bei, den Teamgeist zu stärken. Auch Außenstehenden wurde so ein spannendes Mitfiebern ermöglicht. Letztendlich trafen die beiden Fahrer der finalen Etappen nahezu zeitgleich am jeweiligen Endpunkt ein. Der Autor war als Kapitän von Team „Gelb“ mit an der Orga-

nisation und als Fahrer beteiligt. Im Anschluss an die Veranstaltung hat er schriftlich das nachstehende Interview mit dem Initiator Fritz Horsthemke geführt:

Morten Himmel (MHI): Fritz, wie u. wann bist Du zum Liegerad/VM gekommen? **Fritz Horsthemke (FHO):** 2017. Damals waren wir reine Tandemfahrer, Brigitte und ich. Im Winter trafen wir per Zufall ein anderes Tandem aus der Umgebung und waren überrascht, dass es hier noch jemanden gibt. In unserer Begeisterung wollten wir die Verbindung aufrechterhalten und fragten nach Kontaktdaten. Der andere (S. Heine) sagte, er habe kein WhatsApp oder andere Kommunikationskanäle, aber er sei im Velomobilforum. Dort stöberten wir herum und waren sofort angefixt. Ich schwärmte immer schon für schnelle Liegeräder, die Fahrzeuge vom Solarrace in Australien und anderen Veranstaltungen. Diese waren für mich jedoch unerreichbar und ich kannte auch keinen, der so etwas fährt. Wir lasen nur noch im VM-Forum und wollten auch eines haben. Nach 2 Wochen hatte meine Frau ein Angebot für ein Velomobil und da musste ich auch eines haben. 4 Wochen nach unserer Bekanntschaft fuhren wir mit einem Hänger nach Dronten, holten dort mein gebrauchtes rotes Quest ab und fuhren danach gleich weiter nach Aurich, um ein altes weißes Mango zu kaufen. Im Dezember 2017 kaufte ich dann mein gebrauchtes DF XL und meine Frau kaufte im März 2018 ebenfalls ein DF. Im Sommer ging es zur ersten Urlaubsreise nach Schottland und zurück mit insgesamt über 5.000 km.

MHI: Wie bist Du auf die Idee zu der Staffelfahrt gekommen? **FHO:** Es war eine Mischung aus etwas auf die Beine zu stellen, mit anderen etwas zu erleben, Langeweile in der ereignislosen Coronazeit und die Idee, mit einem Tracker quasi live eine Fahrt mitzuverfolgen. Letzteres fand ich bei PBP [d.h. dem Langstreckenevent Paris-Brest-Paris] spannend aber schlecht gemacht.



MHI: Was war das Ziel dieser Veranstaltung? **FHO:** Durch eine gemeinsame Zielsetzung und die dazugehörige Planung viele Leute, die man vorher nicht kennt, zusammenzubringen. Es galt dabei zusammen etwas Neues zu machen, ad hoc ein ehrgeiziges Ziel zu erreichen und (mehr) Leben ins Forum zu bringen.

MHI: Wie hast Du die Fahrer/-innen für die Veranstaltung gewinnen können? **FHO:** Ich habe die Idee zuerst mit meiner Frau diskutiert, dann im Forum in der Plauderecke vorgeschlagen und Möglichkeiten diskutiert, danach einen Termin gefunden und losgelegt. Die meisten Teilnehmer/-innen fanden sich durch die Diskussion und das Lesen. Manche Leute haben wir auch direkt angesprochen.

MHI: Und wie hast Du die Strecke zu der Veranstaltung geplant? **FHO:** Aus den Wortmeldungen im Forum heraus und wer wann Zeit hat. Damit haben wir eine grobe Karte mit der geografischen Verteilung der Interessierten erstellt. Daraus ließ sich dann ableiten, wo die Route langlaufen könnte, damit möglichst viele mitmachen können. Die genaue Detailplanung wurde danach zwischen den Fahrerinnen und Fahrern der jeweiligen Teams abgemacht.

MHI: Welche Herausforderungen u. Probleme hat es im Zusammenhang mit der Staffelfahrt gegeben? **FHO:** Zuerst galt es, sich auf ein Format zu einigen, das möglichst viele unter einen Hut bringt.

Als zweites zu entscheiden, ob die Veranstaltung ein Wettrennen, ein Treffen, eine gemeinsame Ausfahrt, oder ein „Teddybären durch die Republik fahren“ sein sollte. Drittens mussten wir einen Termin finden, bei dem möglichst viele konnten. Viertens galt es, die Idee auf Kurs zu halten. So gab es immer wieder Diskussionen, die zu Abweichungen von der

ursprünglichen Idee geführt hätten. Gleichzeitig musste auch ich teilweise Kompromisse eingehen, damit die Veranstaltung überhaupt stattfinden konnte. Des Weiteren war mein Ziel, eine möglichst lange Route mit möglichst vielen Fahrern zu gestalten. Dabei gab es anfangs größere Lücken, für die keine Fahrer vorhanden waren. Diese wurden zum Glück dann meistens mittels einer direkten Ansprache gefunden.

Manche Fahrer waren später verhindert und es musste Ersatz gefunden werden, was sehr spannend war. Einige wollten ob des erneuten Wintersturms nicht nachts fahren. Deshalb musste sich z.B. auch zuerst eine Teilgruppe des Teams im Süden zum Starten bereit erklären, damit alle weiteren Teammitglieder fahren würden.

MHI: Welches war Dein schönster Moment vor/während/nach der Veranstaltung? **FHO:** Die schönsten Momente vor dem Start waren zum einen, dass so viele mitmachen wollten und zum anderen dann die Aufbruchsstimmung, als es endlich losging.

Besonders gefallen haben mir die Telefonate mit etlichen Teilnehmern, sei es um sie zu gewinnen oder der allgemeine Austausch mit ihnen. So habe ich viele überhaupt erst einmal kennengelernt.

Beeindruckend war auch der Zusammenhalt in den Teams und wie die Teilnehmer füreinander eingesprungen sind, z.B. indem sie sich entgegen gefahren sind, Abschnitte von Anderen übernommen oder geduldig aufeinander gewartet haben.

So hat keiner über einen gemeckert, sondern überlegt, was er/sie für den/ die andere/n tun kann.



Übergabe_Kraichgau Team Blau © Ansgar Sailer



Übergabe Sendenhorst_Team Blau © Fritz Horsthemke



Übergabe Team Gelb © Gerald Hess



Übergabe an Hans Dampf Team Blau © Heinrich Schlack

Während der Veranstaltung habe ich mitgefiebert und verfolgt, wo jemand ist und ob unser Zeitplan funktionieren wird.

MHI: Welche Lehren hast Du für Dich aus den Erfahrungen mit dieser Veranstaltung gezogen? **FHO:** Dass man so etwas mit wenig Zeit auf die Beine stellen kann. Vielleicht macht es die Veranstaltung spannend(er). Mit mehr Zeit hätte man aber auch mehr Ruhe. Sinnvoll ist es, die Route von den gemeldeten Teilnehmern abhängig zu machen. Dadurch ist man in der Planung flexibler.

Man könnte auch die Begleitung durch einen Ersatzfahrer anregen. Dieser würde dann bei einem Ausfall übernehmen. Wenn keiner ausfällt, können eben auch zwei Leute gemeinsam fahren. Dadurch wäre die Durchführung besser gegen Ausfälle abgesichert.

Außerdem möchte ich gerne das rechtliche Absicherungsthema verbessern, insbesondere wenn der Aufwand durch mehr Teams und mehr Aufmerksamkeit zunimmt oder wenn die Staffelfahrt einen stärkeren Eventcharakter entwickelt.

D.h. man muss mehr Klarheit zu den Themen Datenschutz, Absicherung für die Organisatoren und auch für die Teilnehmer gewinnen.

MHI: Was würdest Du das nächste Mal anders machen und inwieweit ließe sich der HPV Deutschland e.V. dabei einbinden? **FHO:** Der HPV hat sicher Erfahrungen insbesondere zu den letzten Punkten. Gerne würde ich mich mit diesem beraten und darüber informieren, welche Ziele der HPV verfolgt bzw. wie er diese erreicht.

MHI: Eine letzte Frage noch zum Schluss bitte: -was sind Deine zukünftigen Pläne?

FHO: Meine Wünsche sind, die Staffelfahrt jedes Jahr zweimal durchzuführen. Anbieten würde sich das terminlich im Frühjahr und im Herbst.

Sehr schön wäre es auch, weitere Nachbarländer mit einzubeziehen und dadurch die Fahrten immer wieder in neue Gebiete führen zu können.

MHI: Fritz, herzlichen Dank für dieses interessante Gespräch, weiterhin jede Menge tolle Ideen und viel Erfolg bei der Umsetzung Deiner zahlreichen Projekte!

Fritz Horsthemke sucht bereits Mitfahrer*Innen für die Herbstausgabe der Staffelfahrt, welche voraussichtlich im Oktober dieses Jahres stattfinden soll. Diese können sich bei Interesse gerne per E-Mail an ihn wenden: fh@ufoconsult.de



Übergabe Team Gelb Bad Breising © Jocket Hofmann



Lorely Felsen_Team Blau © Josef Janning



Übergabe_Bonn_Team Blau © Klaus Liebertz



Jostein von Team Gelb unterwegs © Klaus Liebertz

■ 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@hpv.org

■ Sommer oder Herbst 2021 — VeloMob Zürichsee

Details: www.futurebike.ch ↔

■ Sommer 2021 — DLC Öschelbronn/Wildberg

Infos www.hpv.org ↔

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

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

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

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

■ 11. - 12. Sep. 2021 — HPV-Treffen - HPV Deutschland e.V.

«Zentrum für Leichtfahrzeugbau», Dipshorner Str. 29, 27412 Vorwerk–Buchholz (Niedersachsen) | www.hpv.org

■ 12. Sep. 2021 — Mitgliederversammlung HPV Deutschland e.V.

Treffpunkt: Tagungsstätte «Alte Schule», Dipshorner Str. 29, 27412 Vorwerk–Buchholz (Niedersachsen) | www.hpv.org

Termine

■ 17. - 19. Sep. 2021 — HPV Weltmeisterschaften Cycle Vision

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

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

■ Ende Sep. 2021 — Future Bike VeloMob Zürichsee

Details: www.futurebike.ch ↔

■ 03. Okt. 2021 — Oldenburger Tandemtreffen

13⁰⁰ Uhr Pferdemarkt | Info & Kontakt: premier@hpv.org

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

ausgebucht

■ November 2021 — Future Bike Herbsthock

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,-

DieEinzahlungsscheinewerdenjeweilsimFebruar/
Märzverschickt.EinzahlungdesMitgliederbeitrages
bis Ende April auf das Konto: IBAN CH38 0900 0000
8002 1211 7

Wennimmermöglich,bitteelektronischüberweisen,
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 (je-
weiligen) 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 Sieg-
burg

Erscheint sechs Mal pro Jahr

Februar, April, Juni, August, Oktober, Dezem-
ber

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!

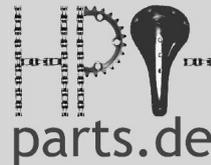
Anzeigen an info@ld-vlg.de

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

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

Dietrich Lohmeyer
Velomobile
Schnelle Fahrräder mit
Wetterschutz

komplett überarbeitet als EBook pdf-file
19,90 € ► www.ld-vlg.de

Mit oder ohne
Haube
Mit oder ohne
Motor



www.leitra.dk • leitra@leitra.dk

Seit über 25 Jahren das komplette Programm ...



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

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

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



Und die Milan-Familie wird ständig weiterentwickelt.

Z. B. der neue „Milan SL“:

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



Mehr Infos unter www.velomobil.eu



Die große Auswahl an Velomobilen: www.velomobil.eu

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

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



Der Milan im großen VW-Klimawindkanal.

Wir führen Fahrräder und Komponenten unter anderem von:



bike REVOLUTION

Liegeräder · Velomobile · Zubehör

Vollgefederte Steintrikes

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

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

Wir werden Ihren Ansprüchen gerecht – rufen Sie uns an!

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

Jetzt
testen!



Steintrike Wild One

die ultimative Fahrmaschine,
nun auch mit faltgelenk!!





Unser Serviervorschlag

Heute empfiehlt der Chef:

Vorspeise: Tretlagermotor SHIMANO Steps | **Hauptgang:** Komfort-Trike *Scorpion*, voll gefedert, serviert mit ergonomischer Sitzschale, doppelte Akku-Beilage | **Nachtisch:** Gepäck satt

Oder à la carte?

Vorspeise: PINION-Getriebeschaltung | **Hauptgang:** Reise-Trike *Scorpion* auf leichter Hinterradfederung, zubereitet mit Netzsitz *ErgoMesh Premium* (biologisch gerechte, flexible Haltung) | **Nachtisch:** „Heißer Reifen“ (Hinterrad-Nabenmotor, gut rekuperiert).

Oder haben Sie eine ganz eigene Idee für Ihr Trike-Menü? Willkommen bei HP VELO-TECHNIK! Sie bestellen – unser Manufaktur-Lieferservice sorgt für viele schöne Gänge.

Fordern Sie jetzt Ihr Liegerad-Infopaket an!

