

Info Bull 22q Oktober 2021



GoLo-Bike

- Future Bike Velomob aplin
- Future Bike Nachtfahrt

- Fahrradtypenkunde
- Hand-On-Cycle

- Sonnenwende-Tour
- HP Boat-Aktivitäten



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 Heute schon geschraubt?
- Kultur
 - 10 Velomobile und Klimawandel
 - 18 Liegeradhauptstadt Oldenburg
 - 24 Buchvorstellung
- Technik
 - 26 GoLo-Bike
 - 37 Fahrradtypen-Kunde: Bentlage
 - 40 Fahrradtypen-Kunde: Blömer
 - 42 HP-Boat
 - 48 Hand-On-Cycle
 - 52 Intra-Drive
- Reise
 - 12 Sonnenwende-Tour
 - 30 Future Bike Nachtfahrt Zürichsee
 - 34 Future Bike Velomob alpin
- Rennen
 - 44 Bahnrennen Oerlikon
- Service
 - 5 HPV-Treffen: Bericht
 - 7 HPV-Mitgliederversammlung: Ergebnisse
 - 54 Termine
 - 55 Wer macht was?
 - 56 Impressum

Titelfoto: GoLo-Bike in München © Flevobike.nl

Heute schon geschraubt?



Text: Dieter Hannemann

Wer Fahrradfahren als seine Passion gefunden hat, der nutzt die Zeiten dazwischen auch zur Optimierung seiner Fahrräder. Neue Ideen gibt es immer, und diese wollen umgesetzt werden. Oft sind wir uns nicht zu schade, uns die Finger dreckig zu machen.

Die Zeiten, dass Reparaturen verkannt sind, gehören auch ein Stück weit der Vergangenheit an. Das Reparieren ist eine Tätigkeit die auch Spaß machen und erfüllen kann. Und wir verstehen technische Bauteile an unseren Fahrrädern immer besser, die Arbeits- und Wirkungsweise wird uns immer klarer.

Da bauen neben dem Fahrradfahren der Patenonkel und der Großvater ein Kinderliegerad (Seite 37) oder im Winter wurde an HP-Boats geschraubt (Seite 42). Bei der Sonnen-Wende-Tour 2021 (Seite 12) wurde zu Beginn von einigen noch geschraubt und beim Großen Oldenburger Liegeradtreffen (Seite 18) haben sich viele zum Austausch und Fahrradfahren getroffen. Die Fahrräder hatten wenige Pannen und waren gut gewartet. Im August fand die erste Nachtfahrt Zürisee nach der Generalprobe im Juni erfolgreich statt (Seite 30). Auch für die Cycle Vision im September hatten viele im Vorfeld neben dem Training geschraubt und ihre Fahrräder optimiert. Einen Bericht hierzu gibt es in der nächsten IB.

Ebenso haben wir uns mit unseren Fahrrädern Im September beim HPV-Treffen in der Nähe von Bremen getroffen. Wir haben uns inhaltlich ausge-

tauscht (Seite 10) und die MV abgehalten (Protokoll Seite 7). Vielen Dank an alle die Andreas Hertig und mich für weitere 2 Jahre wiedergewählt haben. Auch an unserem Verein muss immer mal etwas „geschraubt“ werden. Die Mitgliederverwaltung und die Kasse sind auf Vordermann, wir überarbeiten gerade die Homepage, planen Veranstaltungen und prüfen unsere Versicherungen. Wer möchte uns dabei helfen? Wer hat z.B. von Versicherungen Ahnung und kann uns beraten? Wer möchte sich mal als Fahrradtyp in der InfoBull vorstellen oder gar Redakteur für das InfoBull werden? Das sind alles Tätigkeiten, die ebenso Spaß machen und einen erfüllen können! Also keine Angst vor „schmutzigen Händen“ und willkommen im Team!

Dieter Hannemann

HPV-Treffen vom 11. bis 12. September 2021

Text: Dieter Hannemann

Vom 11. bis 12.09.2021 trafen sich in den Seminarräumen und im Garten der «Alten Schule» in Buchholz-Vorwerk (bei Barbara und Jochen Franke) insgesamt 19 Teilnehmer*innen. Zu diesem Treffen hatte aufgrund der erneuten Absage der SPEZI in Germersheim der Vereinsvorstand relativ spontan eingeladen. Neben der Mitgliederversammlung (MV) sollte das weitere Kennenlernen und die inhaltliche politische Arbeit Raum haben. Wolfgang Wiese und Dieter Hannemann kam passenderweise bei der Ideenschmiede im November 2019 (siehe IB 210) der Einfall, Treffen dieser Art an wechselnden Orten in der Republik auszurichten. Als Lokalität, die ebenfalls einen Bezug zur HPV-Kultur haben sollte, kam für Norddeutschland Buchholz mit seinem Zentrum für Leichtfahrzeugbau in Frage.

Die Ehre für die längste Anfahrt gebührt Christoph Doerffel. Mit dem Zug und seinem Dalli-Liegerad hat er alle Wege und Hindernisse gemeistert. Die Reise ging von Chemnitz zur Alten Schule nach Vorwerk und retour. Auf eigener Felge ist Andreas Aden mit seinem DF aus Kiel (ca. 185 Kilometer) angereist. Da der Samstag für viele als Anreisetag mit auf dem Programm stand, kamen die meisten Teilnehmer*innen zwischen 14⁰⁰ und 16⁰⁰ Uhr in Buchholz an. Bei Kaffee, Tee, Keksen und Obst entwickelten sich sofort gute Gespräche. Gegen 17⁰⁰ Uhr gab Jochen Franke eine Führung durch das Zentrum für Leichtfahrzeugbau. Anschließend sammelten sich alle am Lagerfeuer, um gemeinsam zu grillen. Der Übergang zum nächsten Programmpunkt war fließend. Am Lagerfeuer lud Jens

Buckbesch zu einer offenen Gesprächsrunde zum Thema «Velomobil und Klimawandel» ein. Das Thesenpapier findet ihr auf Seite 10. Gegen 22⁰⁰ Uhr wurde die Gesprächsrunde am Lagerfeuer beendet, die Tagesgäste verabschiedeten sich, aber die wenigsten Teilnehmer*innen fanden den direkten Weg ins Bett.

Am Sonntagmorgen trafen beim gemeinsamen Frühstück weitere Teilnehmer*innen und Vorstandsmitglieder ein. Pünktlich um 10³⁰ Uhr konnten zwei Mitglieder für langjährige Mitgliedschaft geehrt werden. Anschließend folgte die MV (das Protokoll dazu in diesem IB ab Seite 7).



Die Ankunft am Samstag. © Dieter Hannemann

Danach machten sich die ersten schon wieder auf die Heimreise, während ein Großteil der Teilnehmer*innen noch verschiedene Fahrzeuge aus Jochen Frankes Produktion testeten. Letztendlich kam der Zeitpunkt für alle die Heimreise anzutreten. Vorgemerkt haben sich einige Teilnehmer*innen schon das HPV-Treffen über Pfingsten 2022.

Die Teilnehmer*innen und der HPV-Verein bedanken sich beim Vorstand für die Organisation, bei Jens Buckbesch für den Input am Lagerfeuer und bei den Gastgebern Barbara und Jochen Franke für das schöne Ambiente und die köstliche Verpflegung.

Abschlussbild nach der Mitgliederversammlung am Sonntag. © Jochen Franke



Mitgliederversammlung HPV Deutschland e.V. 12. September 2021

Protokollführer • Versammlungsleiter | Wolfgang Wiese • Dieter Hannemann

Protokoll über die ordentliche Mitgliederversammlung des HPV Deutschland e.V.

Am Sonntag, den 12.09.2021, kamen um 10³⁰ Uhr im «Zentrum für Leichtfahrzeugbau» von Jochen Franke in Vorwerk 16 stimmberechtigte Personen zur jährlichen Mitgliederversammlung (MV) zusammen.

Vorerst ehrte Dieter Hannemann langjährige Mitglieder: die anwesenden Heinrich Weber und Jörg Lenz bekamen für 30-jährige Treue zum Verein eine emissionsfreie Schokolade und zustimmenden Beifall.

1. Begrüßung, Feststellung der Beschlussfähigkeit

Dieter Hannemann begrüßte als Versammlungsleiter und erster Vereinsvorsitzender die Anwesenden und stellte die satzungsgemäße Einberufung und Beschlussfähigkeit der MV fest.

2. Bestimmung der Versammlungsleitung und Protokollführung

Wolfgang Wiese wurde als Protokollführer festgelegt. Zur späteren Wahl zum ersten Vorsitzenden wurde Lutz Brauckhoff zum Wahlleiter erkoren.

3. Tätigkeitsbericht des Vorstandes:

Das große Archiv von Andreas Pooch wird eingescannt. Dafür hat der HPV-Verein einen Scanner und ein Schneidegerät gekauft.

Die Homepage muss technisch auf den neuesten Stand gebracht werden und dafür ist ein Webdesigner beauftragt worden, da besonders die Gebraucht-Räder-Liste auf einigen Browsern nicht mehr funktioniert.

Coronabedingt fand weniger Bewegung auf dem Konto statt. Der Jahresüberschuss in 2021 beträgt ca. 6.500,- €.

4. Bericht der Kassenprüfung:

Morten Himmel hat die Kassenprüfung vorgenommen und keine Unregelmäßigkeiten festgestellt.

5. Entlastung des Vorstandes:

Morten Himmel hat die Entlastung des Kassenwartes und des Vorstandes vorgeschlagen, die dann einstimmig angenommen wurde.

6. Wahl des 1. Vorsitzenden:

Zur Wiederwahl stand Dieter Hannemann, der alte Vorsitzende. Durch einstimmige Wahlentscheidung wurde er wiedergewählt. Dieter Hannemann nahm die Wahl an.

7. Wahl des Schriftführers:

Hier stand eine Wahl zwischen Andreas Hertting (bisheriger Schriftführer) und Bernd Brummerhoop an. Beide waren nicht vor Ort, die schriftlichen Einverständniserklärungen zur Wahl lagen vor. Andreas Hertting erhielt 15 Ja-Stimmen, es gab 1 Enthaltung und 1 Nein-Stimme. Bernd Brummerhoop erhielt 2 Ja-Stimmen, 10 Enthaltungen und 4 Nein-Stimmen.

Andreas Hertting ist damit als Schriftführer gewählt.

8. Zukunft der Mitgliederversammlung

Wie wird die MV in Zukunft aussehen? Geht eine MV auch virtuell oder bleiben wir bei der Präsenz-Veranstaltung? Die MV sprach sich für die Präsenz-Veranstaltung aus.

9. Homepage

Für die neue Homepage bedarf es noch der Mitarbeit von Vereinsmitgliedern. Alf Göbbert stellt seine Mitarbeit zur Verfügung und wird neben Dieter Hannemann, Thomas Wolf und Wolfgang Wiese in den Verteiler aufgenommen. Weitere Interessenten können sich beim Vorstand melden.

10. HPV Treffen

Für Pfingsten 2022 ist ein Treffen bei den Flaeming-Skate Routen (gut 50 km südlich von Berlin) geplant.

11. Verschiedenes

Die Vereinskasse ist gut gefüllt. Welche Investitionen stehen für den Verein an:

- Sprechanlagen (für die Kommunikation besonders beim Velomobilenfahren) und/oder Zeitmessanlage anschaffen und an HPV-Vereinsmitglieder ausleihen.
- Kurse, Vorträge, Fortbildungen.
- Mitgliedsbeitrag senken, findet die MV nicht sinnvoll.
- Es wurde die Erstellung einer Broschüre diskutiert, die insbesondere Velomobile kurz darstellt, um Interessierte, z.B. aus Politik und Verkehrsplanung, zu informieren. Der Vorstand hat nach der Sitzung Andreas Aden als Ansprechpartner dafür gefunden.
- HPV-Vereins-Aufkleber drucken, T-Shirts herstellen lassen.

- Wettbewerbe ausschreiben.
- Weitere Vorschläge nimmt der Vorstand gerne entgegen!
- Versicherungen: Wer ist im Versicherungswesen sattelfest und kann uns bei der Haftpflichtversicherung des HPV-Vereins beraten?

Info Bull bei der Serie «Fahrradtypen»: Dieter Hannemann wünscht sich, dass sich mehr Mitglieder im Info Bull bei der Serie «Fahrradtypen» vorstellen. Traut euch! Andreas Aden wird den Fragebogen dazu im Kieler Raum verteilen.

Dieter schloss die Versammlung um 12¹⁵ Uhr.

Vorwerk, den 12.09.2021 - Wolfgang Wiese & Dieter Hannemann

HPV Treffen Flaeming 2022

4. - 6. Juni 2022 (Pfingsten)

Ein Vereinsleben braucht Orte der Begegnung und zum Austausch. Wir planen ein HPV Treffen vom 4.- 6. Juni 2022 (Pfingsten) auf den familienfreundlichen Campingplatz Oehna in Flaeming, südlich von Berlin. Hier soll Raum sein für persönliche Begegnung, einander kennen zu lernen, gemeinsam Aktiv zu sein und Spaß zu haben. Geplant sind Ausfahrten auf den Flaeming-Skate Routen. An einem Tag haben wir zusätzlich die Skate-Arena Jüterbog für uns als Gruppe gebucht. Dort können wir das ein oder andere Rennen durchführen. Im Vordergrund bei allen diesen Aktivitäten soll die Freude und das familiäre Beisammensein stehen.

Informationen und Anmeldung:

info@hpv.org



Gastgeber:



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



Thesen zum Thema: **Velomobile & Klimawandel!**

Text | Jens Bukbesch

Rolle von Velomobilen bei der nötigen Verkehrswende?

- Bei den momentanen Stückzahlen (jährlicher Zuwachs ca. 340 Stück) kaum eine.
- Gleichwohl steckt in ihnen ein großes Potenzial: effiziente und bequeme Fortbewegung mit großer Reichweite, großes Transportvolumen, Wetterschutz und geringe laufende Kosten - dabei überragender Spaßfaktor.

Geringe Verbreitung von Velomobilen?

- Preis?
- Zu große Exponiertheit; Menschen trauen sich nicht.
- Unterstellmöglichkeiten sind anspruchsvoll.
- Abstellen im öffentlichen Raum schwierig.
- Unter Umständen schwieriger Einstieg für ältere Menschen.

Fehlt die passende Infrastruktur?

- Nein, denn Velomobile (VM) dürfen sowohl Radwege als auch Straßen benutzen. Damit sind sie den Fahrrädern weit überlegen.
- Ein Zusammenlegen von Rad- und Autoverkehr auf der Straße wäre mit VM viel einfacher als mit Fahrrädern.

Ist das Velomobil eine gelungene Nachhaltigkeits-Transformation?

- Das würde ich mit einem glatten Ja beantworten. Aus folgenden Gründen:
- VM haben ein sehr geringes Rohöl-Äquivalent bei einer sehr hohen Lebenserwartung (etwa wie ein Autositz).
- VM können sehr viele Autokilometer ersetzen, da sie mit wenig Muskelkraft hohe Reichweiten erzielen und sehr guten Wetterschutz bieten.
- Als sportliche Alternative zum Auto bieten sie zudem großen volkswirtschaftlichen Nutzen für die Gesundheitskosten.
- VM können Zweit- oder sogar Erstwagen ersetzen und sparen damit viel graue Energie.

Warum taucht das Velomobil in der Diskussion um eine Mobilitätswende nie auf? Es werden Etats für Schnellradwege vergeben, Zuschüsse für Lastenräder und Förderungen für Elektromobilität jeder Art. VM bleiben außen vor. Woran liegt das?

- VM sind zu unbekannt?
- VM haben keine Lobby?
- VM sind vielleicht verkehrspolitisch nicht gewollt, weil sie den Straßenraum beanspruchen?
- VM sind vielleicht von der Autolobby nicht gewollt, weil sie als Konkurrenz gesehen werden?

Schlussbemerkung

Der Ersatz der heutigen Autos durch E-Autos führt weder zu einem besseren CO₂-Abdruck noch ist er ansatzweise nachhaltig. Das wird allgemein bekannt werden, wenn die tatsächlichen Kosten für die Volkswirtschaften und den Klimawandel berechnet werden. Wenn diese Kosten eingepreist werden müssen (und da könnte das Bundesverfassungsgericht eine wichtige Rolle spielen), bricht das heutige Konzept der E-Mobilität in sich zusammen.

Es führt also kein Weg an sparsamen und leichten E-Konzepten sowie muskelkraftbetriebenen Fahrzeugen vorbei, zusammen mit einer drastischen Verringerung der km, die gefahren werden. Velomobile könnten darin eine große Rolle spielen.

Sendet Eure Gedanken zum Thema an: redaktion@hpv.org

Vorwerk, den 11. September 2021



Sonnen-Wende-Tour 2021

Text/Fotos | Gunnar Niendorf

Die Idee zur Sonnen-Wende-Tour wurde im Frühjahr 2019 geboren und fand im selben Sommer erstmals großen Anklang. Wolfgang Wiese hatte mit seinem Konzept offensichtlich eine gute Mischung für die unterschiedlichen Liegeradtypen und deren Fahrer*innen gefunden, eine Liegeradtour mit Zelt, Schlafsack und Campingkocher.

Jeder sollte autark und eigenverantwortlich unterwegs sein, wobei Gemeinschaften beim Fahren, bei Reparaturen, Kochen, Kultur usw. auf den einzelnen Etappen ausdrücklich erwünscht waren. An jedem vierten Tag sollte für Sightseeing, Wäschewaschen, Chillen oder was auch immer ein Ruhetag eingelegt werden. Die Campingplätze lagen etwa 50 km voneinander entfernt und wem das zu wenig war, konnte zwischen drei bis vier vorher erstellten, bis zu 120 km langen Tages-Tracks, wählen. Selbstverständlich stand es allen frei, einen eigenen Weg zu finden oder auch nur Teilstrecken mitzufahren. So sollte es auch in diesem Sommer sein.

Die Sommersonnenwende lag beim Beginn der diesjährigen Tour schon über einen Monat zurück. Aus Rücksicht auf die Pädagogen

unter uns Liegeradlern hatte die Orga den Termin in die Ferien von Niedersachsen und Bremen gelegt. In Anbetracht der quirligen Zeiten waren eh alle Teilnehmer nur froh, dass die 15-tägige großräumige Runde um den Süden von Bremen tatsächlich stattfinden konnte und nicht wie im letzten Jahr kurz vorher abgesagt werden musste.

Am 29. Juli trafen sich am Antikolonialdenkmal in Bremen drei Velomobile, zwei motorisierte Trikes mit Anhänger und fünf Einspurer, um den ersten Tag gemeinsam bei sonnigem Wetter und Gegenwind als Gruppe zu radeln. Zwei weitere Velomobilfahrer entschuldigten sich, da sie noch bis tief in die Nacht an ihren fahrbaren Untersätzen schrauben mussten. Scheint wohl eine Lieblingsbeschäftigung bei den Carbon-Piloten zu sein.

Die weiteste Anreise hatten Siglinde und Wolfgang, sie legten die ca. 600 km von Germersheim nach Bremen per Muskelkraft zurück. Frisch gebrühter Kaffee und selbst gebackener Kuchen (vielen Dank, liebe Ute)



Abendlicher Zeltaufbau

ließ uns mit halbstündiger Verzögerung in südliche Richtung nach Visbek starten, wo wir am Abend fast zeitgleich mit den nächtlichen Velomobilschraubern am ersten Campingplatz ankamen. Oh Schreck, was hatte die Orga da reserviert? Rückblickend kann man sagen, es war der schlechteste und obendrein teuerste Campingplatz der gesamten Tour.

Für die nächsten zwei Wochen radelte jeder nach seinen Vorlieben allein, zu zweit oder in einer kleinen Gruppe weiter. Die eindeutig größte Gruppe bildeten diejenigen, welche sich für den ständig wechselnden Campingplatzaufenthalt jeden Tag aufs Neue ein Testzentrum suchen mussten, was sich in ländlichen Gegenden häufig schwierig gestaltete. Obendrein funktionierte oftmals die geforderte Online-Terminreservierung nicht. Nachdem für mich die Testpflicht ein Ende hatte, konnte ich die Tour sehr viel entspannter genießen.

Über Vechta, vorbei am Dümmer See und an Osnabrück ging es in den ersten Tagen bis ins Tecklenburger Land im Teutoburger Wald. Hier begann auch der Teil mit den meisten Höhenmetern und führte uns in östliche Richtung weiter über Herford, Vlotho, Rinteln, Bad Nenndorf, Hannover südlich umfahrend bis kurz vor Braunschweig. Hinter Rinteln endeten für uns Bremer Flachlandradler glücklicherweise die Bergetappen. Ab



Seele baumeln lassen

Braunschweig der Linie Gifhorn, Celle, Winsen(Aller), Rethem, Verden folgend fuhren wir wieder auf heimatliche Gefilde zu. Insgesamt 650 km als kürzeste Gesamtstrecke. Ein Mitfahrer hatte am Ende sogar 1100 km auf dem Tacho stehen. Im Großen und Ganzen war es eine landschaftlich sehr schöne und abwechslungsreiche Route, bis auf wenige Ausnahmen verkehrsarm.

Zur Kommunikation „on the road“ nutzten wir die eigens eingerichtete WhatsApp Gruppe. So hatte man die Möglichkeit, vor unpassierbaren Baustellen oder sehr schlechten Wegstrecken zu warnen. So manches Mal lotste die App andere Mitfahrer zum genauen Standort, wo wir unsere Zelte aufgeschlagen hatten, zum nächst größeren Testzentrum oder ganz banal zu einer Einkaufsmöglichkeit. Wer wollte, konnte die anderen einfach



Der etwas andere Fahrradanhänger

nur wissen lassen, wo man gerade ist oder sich unterwegs auf ein Eis oder Kaffee treffen.

Ab dem frühen Nachmittag trudelten die Ersten, meist unsere beiden E-Trikes, am jeweiligen Tagesziel ein. Sie konnten dann schon mal die örtlichen Gegebenheiten des Campingplatzes erkunden: Gibt es ein Restaurant? Wo sind die Sanitäreinrichtungen? Braucht man zum Duschen Kleingeld oder elektronisches Gedöns? Kann man für das Frühstück Brötchen bestellen? usw.

Die eintreffenden Velomobile erregten täglich Aufsehen. Plötzlich hatten wir dann neugierig Interessierte um uns herum, mit den üblichen Fragen



wie: «Ist das ein Fahrrad? Haben sie das selbst gebaut? Ist das bequem? Wie schnell fährt man damit?»

Als gesellige Truppe war es Abend für Abend immer wieder interessant, gemütlich beisammen sitzend, zu hören, was der einzelne tagsüber erlebt hatte. So zum Beispiel die Bewunderung der Dörenther Klippen, welche sich scheinbar als verirrte, nicht dorthin gehörende kreidezeitliche Sandsteinformation von der umliegenden Natur abhoben. Einige von uns hatten sie am ersten Ruhetag durchwandert. Am selben Abend genossen wir, mit Besuch von Hanna und Dieter aus Oldenburg, die Schnitzel und schwäbischen Gerichte im «Schwäbischen Gasthaus».

Schmunzeln mussten wir, als unsere «schnellen» Velomobil-Fahrer Bernd und Harald eines Abends fragten, was für eine Strecke ich da für sie ausgesucht hätte. Ich bin unschuldig, der BRouter war es. Dieser wollte unbedingt,





dass die beiden mit ihren Velomobilen eine Mountainbike-Abfahrt testen. Oder die weitläufige historische Altstadt in Celle. Hätte ich nicht einen unfreiwilligen Umweg nehmen müssen, würde ich Celle noch immer für eine schmucklose Kleinstadt halten, die man besser schnell durchquert und bestenfalls anhält, um die Vorräte aufzufüllen. Dank des Umweges weiß ich jetzt, dass das liebevoll restaurierte und gepflegte Kleinod allein eine Reise wert ist.

Spannend fand ich immer wieder die Erfahrungen derer, die sich abseits der vorgefertigten GPX-Tracks ihren eigenen Weg suchten. Gefühlt hatten sie die landschaftlich schönsten Gegenden mit gutem Straßenbelag und dem geringsten motorisierten Verkehr. Man sollte sich also doch nicht ständig auf die elektronischen Helferlein verlassen.

Ein Teilstreckenmitfahrer nutzte nach guter alter Tradition sogar Papier-

karte und Spickzettel und fand trotzdem immer zum Campingplatz. Er bezeichnete sich selbst als Testfahrer, da er seit mehr als einem Jahrzehnt nicht mehr mit Rad und Campingausrüstung unterwegs gewesen war und im Zelt genächtigt hatte.

Zwei Wochen lang begleitete uns Petrus mit ständig wechselnder Laune bei einigermaßen milden Temperaturen. Es kam vor, dass einige den ganzen Tag bei einem Sonne-Wolken-Mix fuhren und auf andere ein paar Kilometer weiter teils heftige Regengüsse niedergingen. So auch, als wir in einer kleinen Gruppe auf Bramsche zusteuerten. Links und rechts von uns helle Bewölkung, teils mit blauem Himmel, und wir radelten, durchnässt bis auf die Knochen, geschlagene zwei Stunden im Regen. Der Blick aufs Regenradar bestätigte ein langes aber sehr schmales Regenband, welches uns genau auf unserer Achse entgegenkam. Abends mussten wir zum gemeinsamen Kochen und Klönen des Öfteren in Windeseile ein Tarp aufspannen.

Am letzten Tag unserer Reise waren wir wieder als Gruppe unterwegs, um gemeinsam dem Weser-Radweg folgend in Bremen anzukommen. Im „Paulaner“ am Weserwehr endete die Sonnen-Wende-Tour mit einem Abschlussessen. Und mit ein wenig Wehmut.

Danke an alle Mitfahrer, Liegeradfahrer sind eben doch unkompliziert, nett, entspannt und gut drauf. *Gunnar*

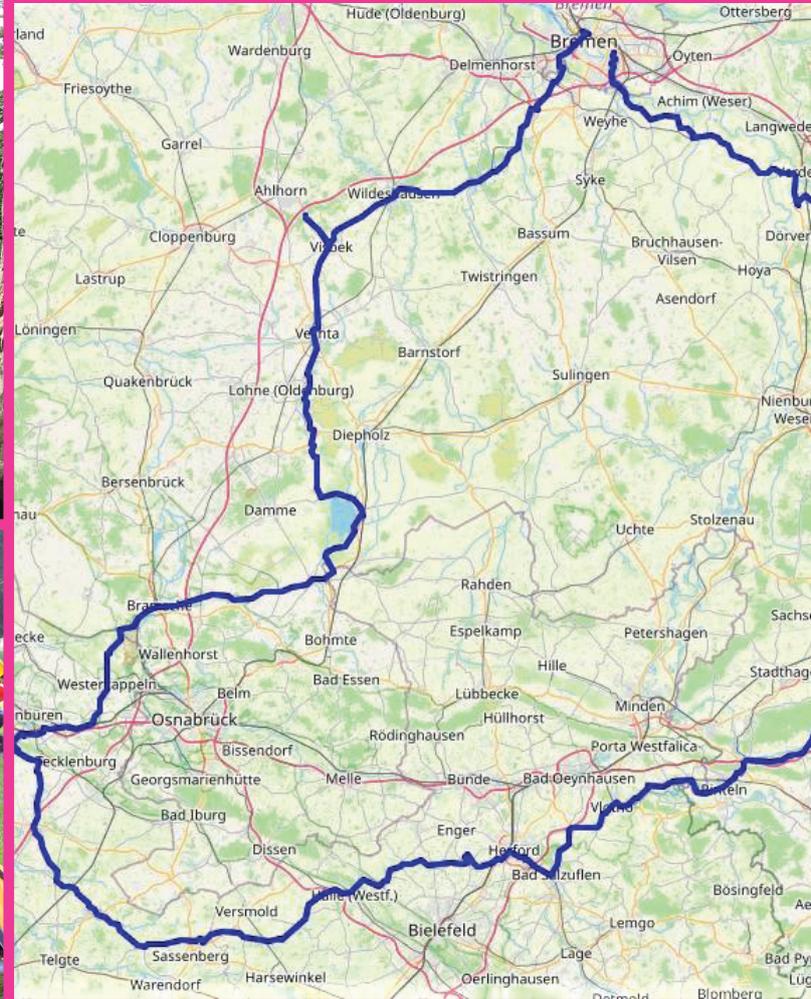
Und ganz, ganz herzlichen Dank an die «Gunnar-Orga»! Wolfgang

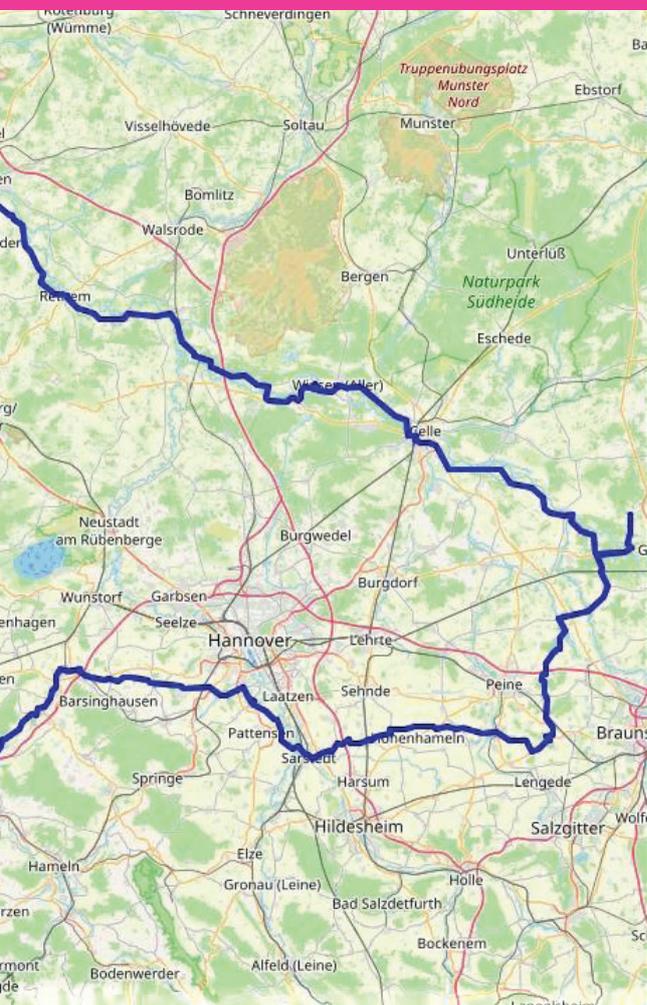


Dörenther Klippen



Fachsimelei





Pause auf dem Weserradweg

Die letzte Etappe steht bevor



Oldenburg ist **Liegeradhauptstadt** der Republik!

Text: Dieter Hannemann | Fotos: Hans Mayer

Am letzten Augustwochenende (27. bis 29. August) fand das «kleinste» Große Oldenburger Liegeradtreffen (GOL) aller Zeiten statt. Seit 2012 findet das GOL immer in dem Jahr statt, wenn Olympiade ist.

Der Name war Programm, denn mit knapp 90 teilnehmenden Personen war die Veranstaltung wahrlich trotzdem groß. Gleichzeitig ging mit der enormen Teilnehmerzahl auch eine riesige Fahrzeugvielfalt einher. Das internationale Treffen war eine bunte Mischung aus mit Muskelkraft betriebenen Aktivitäten und kultureller Vielfalt. Was kann man sich für ein Wochenende sonst noch wünschen? Selbst der feuchte norddeutsche Sommer konnte die Stimmung unter den Teilnehmern nicht drücken. Wie schafft man es als Organisationsteam, eine so große Veranstaltung mit Ausfahrten mit so vielen Teilnehmer*innen zu organisieren, ohne dabei die Nerven zu verlieren? Etwa mit viel Rückenwind und stets genug Luftdruck auf dem Reifen? Das allein reicht längst nicht aus; denn so viele Menschen ohne nennenswerte Zwischenfälle durch den Verkehr zu lotsen, braucht ein erfahrenes Team. Die Oldenburger Liegeradgruppe ist mittlerweile nicht mehr nur im norddeutschen Raum für ihre gut organisierten Veranstaltungen bekannt.

Freitag

Am Freitag fand eine individuelle Anreise aus Deutschland und den Niederlanden (längste Anreise mit dem Fahrrad war 620 km) oder eine geführte Zubringer-Tour von Bremen Hbf. nach Oldenburg zum Treffpunkt statt. Übernachtet wurde im ehemaligen Offiziers-Casino in Donnerschweer, welches zentral liegt und den notwendigen Raum für die geplanten Aktivitäten bot.

Auftakt

Nach dem gemeinsamen Abendessen gab es eine kurze Einführung in das Fahren im Verband und die gemeinsame Eröffnungstour führte an den Großen Bornhorster See. Livemusik bei Kerzenlicht am Holzsteg und ein Sekttempfang demonstrierten keinerlei norddeutsche «Kühle», sondern standen vielmehr für einen stimmungsvollen warmen Empfang. Auf dem Gelände des Quartiers klang der Abend mit Live-Musik und Lagerfeuer aus.

Samstag

Zum Frühstück trafen die Tagesgäste ein und nach dem Frühstück erfolgte die Eröffnung und ein kurzes Briefing für alle Teilnehmer*innen.

Hafenrundfahrt

In der Fahrradstadt Oldenburg sind die Bürger*innen einiges gewohnt. Critical Maas mit bis zu 400 Teilnehmer*innen, Fahrraddemos und Ausfahrten von Bürgervereinen und ADFC-Gruppen. Aber ein geschlossener Verband aus ca. 90 Spezialrädern (vom Langlieger bis zum Kurzlieger, mit Gespannen und Gesellschaftsrädern, über Trikes und Kicklenkern,



Der geschlossene Verband auf dem Weg von den Mansholter Büschen über Rastede nach Oldenburg,

bis zum vollverkleideten Velomobil) fährt nicht oft durch eine Stadt in unserer Republik, noch anderswo auf der Welt. So war auch das Motto der Hafenrundfahrt «Sich sehen und gesehen werden!». Es ist schon imposant, in einem Verband zu fahren und am anderen Ufer einen Teil des Verbandes zu sehen. Abschluss der Hafenrundfahrt war der Vitaminstopp bei einem Oldenburger Liegeradhändler. Hier gab es Obst und Wasser sowie Schokoriegel.

Workshops

Danach teilten sich die Teilnehmer*innen in fünf Workshops auf. Un-

ter dem Motto: «Mit Paddel & Pedal» bot sich an, nicht nur das Pedal zu nutzen, sondern auch das Stechpaddel zu testen und die Hunte zu erkunden. Die «Schnelle Tour zum Künstlerdorf Dangast» war ausgelegt für einen Schnitt von knapp über 30 km/h und es ging über Land zum Künstlerdorf Dangast am Jadebusen. Der schon bekannte «Großer Oldenburger Liegeradchor» begann sofort mit Texten, Singen und Üben. So kamen musikalische und poetische Talente nicht zu kurz. «Freizeit pur – kunsthandwerkliches Angebot im Freibad», der Workshop bot fast alles in einem! Gemütliches Fahrradfahren in der Gruppe, einen Besuch des heimlichen Freibades Neuenkrüge, die Möglichkeit einer Besichtigung





Gruppenbild im Garten des Quartiers, dem Internationalen Jugendprojektehaus.

des historischen Tante-Emma-Ladens und ein kunsthandwerkliches Angebot zum Bau von Liegerädern. Das fünfte Angebot «Von der Hundehütte zum Graffiti» bot eine Erkundung der Fahrradstadt Oldenburg im Liegen an. Neben der historischen Oldenburger Hundehütte (vierachsiges Giebelhaus, welches vor über 100 Jahren in Oldenburg entwickelt wurde) ging es mit einem bunten Potpourri zu Graffitis der Stadt von heute.

Kaffeestopp

Von der Kunst, eine Gruppe zu verwöhnen, davon versteht das «Cafe Mansholter Weg» eine Menge. Alle Teilnehmer*innen trafen hier aufeinander, es wartete selbstgebackener Kuchen mit Kaffee oder Tee. Im Kaffeegarten ließ es sich aushalten und angenehm plauschen. Nach der sehr leckeren Kuchenstärkung ging es wieder gemeinsam zurück Richtung Oldenburg. Am Ziel angekommen, kam das obligatorische Gruppenbild, auch hier unter Auflagen der Corona-Zeit. Gleich danach öffnete der Himmel kurz und kräftig seine Schleusen, was für ein Timing!

Großes Oldenburger Liegeradkino

Nach dem Grillfest mit kulinarischen Köstlichkeiten war es Zeit für das «Große Oldenburger Liegeradkino». Hier kamen einige positive Überraschungen aus der Vergangenheit. Z.B. wurden die Entwicklungen der Oldenburger Liegerad-

gruppe der letzten Jahre gezeigt. Hierzu gehört unter anderem der Außen-KurvenKratzer. Der Große Oldenburger Liegeradchor führte seine Lieder vor und die kunsthandwerklichen Ergebnisse des Nachmittags wurden präsentiert. Auch der Spendenkorb machte unter den Teilnehmer*innen die Runde, gesammelt wurden über 300 € für die Oldenburger Tafel und die Bahnhofsmision. Den Abschluss bildete ein Kurzfilm mit den Bildern der letzten beiden Tage.



Blick von der Terrasse auf den Garten. Zu sehen sind unter anderem ein kleines Zelt Dorf, die Felgenkuppel und zwei Liegeradsitzkreise.

Sonntag

Am Sonntag verabschiedeten sich die ersten Gäste nach dem Frühstück, um die Heimreise anzutreten. Für 60 Teilnehmer*innen stand noch bei herbstlichem Wetter eine Tour durch das Moor an.

Milchstopp

Bei leichtem Nieselregen trafen die Liegeradfahrer*innen bei einem Melkhus im Moor ein. Hier erwarteten sie neben Tee und Kaffee sehr leckere Milchmoder Getränke. Die Pause war dadurch noch kurzweiliger. Und der Heimweg führte die Gruppe an der Hunte entlang. Wie durch Zauberhand geöffnete Deich-Tore sorgten für einen freien Weg nach Oldenburg. Die Stimmen, die man beim Abschied dann hörte, sagten: «Chapeau! Irre Leistung! Hat viel Spaß gemacht.»



Fahrradliteratur

Marta et la Bicyclette

Text: Michael Ammann - Foto: Verlag

Kinderbuch ab 4 Jahren... ..Marta, die sehr hübsche orange Kuh ist nicht wie die anderen! Was sie reizt ist... ..das Fahrrad. Also baut sie sich ein Fahrrad und will damit Rennen Fahren. Genau wie wir... ..vielleicht etwas anders, so wie wir auch.

Hätte, hätte... ..ich doch etwas besser Französisch gelernt.

- Herausgeber | LA JOIE DE LIRE (27.11.2008)
- Sprache | Französisch
- Gebundene Ausgabe | 28 Seiten
- ISBN-10 2882584679
- ISBN-13 978-2882584670
- Abmessungen | 21.5 x 0.6 x 21.5 cm



Gibts aber auch auf Deutsch

In einem kleinen Dorf mit nur drei Häusern und zwölf Menschen lebt die Kuh Marta. Im Gegensatz zu ihren Kuhkolleginnen ist sie orange, und sie träumt auch nicht, wie die anderen Kühe davon, Lokomotivführerin zu werden. Marta liebt das Leise und ihr Traum ist es, Radrennfahrerin zu werden.

Da sie eine Kuh der Tat ist, baut sie sich ein Rad und setzt alles daran, die Kunst des Radfahrens zu erlernen. Nach einigen Mühen fährt sie tatsächlich bei einem Rennen mit -- und gewinnt! Durch Martas Erfolg ermutigt, lernen nun auch die anderen Kühe das Radfahren. Was macht Marta nun? Sie sieht sich bereits nach anderen Abenteuern um.

Die Illustratorin Albertine hat die Episode aus dem Leben der außergewöhnlichen Kuh in frischen Farben und mit sicherem Strich comic-artig dargestellt. Die Kühe mögen optisch ein wenig an die von Gary Larson (Alle Kühe dieser Erde) erinnern, aber auch hier wird uns, wenn auch ohne den Zynismus Larsons, der tierische Spiegel vorgehalten. Denn wer will nicht gern etwas ganz Besonderes können, um sich ein wenig von der Herde abzuheben?

Die Geschichte der abenteuerlustigen Marta kann und soll jedenfalls Kindern Mut machen, etwas Neues zu probieren; Germano Zullo hat sie so formuliert, dass sie sich zum Vorlesen genauso eignet, wie zum Selbstlesen für Leseanfänger, und dementsprechend ist auch das

Schriftbild für Erstleser gestaltet. --Gerlinde Böhm

ISBN-10 3715204443

ISBN-13 978-3715204444

Das neue Cargo projekt von Flevobike

Text: Andreas Pooch | Fotos: Flevobike

«GoLo – Delivering the Future» ist der Slogan, mit dem Flevobike das neue Lastenvierrad auf der EUROBIKE in Friedrichshafen aber auch auf der IAA Mobility in München vorgestellt hat. Mittlerweile ist die Firma Flevobike in Dronten in den Niederlanden Spezialist für die Entwicklung von Fahrzeugkonzepten mit Pedalantrieb.

Das GoLo ist mehr als ein Lastenrad. Modularität ist ein wichtiger Faktor,



um das Nutzungsspektrum des Fahrzeuges zu erhöhen. Auf dem Ladebereich können Transportboxen eingeschoben werden, die vorher zum Beispiel auf integrierten Rollen in der Firma Stückgut aufgenommen haben. Auch Werkzeugsätze in Schubladen lassen sich denken, die in der herausziehbaren Transportbox integriert sind und vom GoLo herunter an den jeweiligen Einsatzort gerollt werden können.

Die Wahl bei diesem Fracht-Velo ist auf einen Kettenlosen Antrieb gefallen. Geschaltet wird automatisch, der Accudrive liefert durch das Pedalieren Energie, die zusammen mit der zusätzlichen Akkulation die Hinterräder antreibt. Tritt man schneller in die Pedalen, geht es flotter vorwärts, langsames Treten erlaubt gemächlichere Fortbewegung. Das



Röllcontainer aus der Firma holen....



Container auf die abgesenkte Ladefläche schieben...



Einrasten und Heck

ist alles sehr intuitiv. Rückwärtstreten lässt das Fahrzeug rückwärts rollen - zurzeit aber noch muss man einen Hebel dafür umlegen – zukünftig soll das automatisch möglich werden.

Der Frachtbereich baut auf der Europaletten-Norm auf. Damit ist man weltweit gut aufgestellt und hat die größten Entwicklungsmöglichkeiten und es bieten sich die besten Integrationslösungen an für Transportkisten und -zubehör.

Die Prototypenphase hat noch keinen eleganten Kunststoffaufbau nötig. Hier kann Flevobike seine langjährigen Erfahrungen mit Aluminium einbringen und mit der Formgebung spielen, bis man die Richtungen findet, in die

Phone | +31 321 337200
Email | info@golo.bike
de Morinel 55 Dronten - the Netherlands
Geöffnet | 8:30 - 17:00
www.golo.bike



es dann gehen soll. Die Bilder zeigen eines der ersten Modelle, die von Flevobike für die Testphase gebaut worden sind. Die Null-Serie umfasst sechs Fahrzeuge, die zurzeit gebaut werden. Auch sucht man noch Interessenten, die Interesse am Projekt haben sowohl hinsichtlich Marketing als auch Vertrieb oder Weiterentwicklung.



hydraulisch hochfachen lassen...

...fertig zur Abfahrt...





Keine Kette mehr, sondern ein Tretlagergenerator



Fahrkomfort durch eine Federung



Vision der Nutzungsmöglichkeiten



10/21



www.hasebikes.com

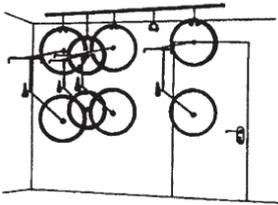
TANDEM GOES CARGO

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

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 29 | ♥
E-Mail: info@mike-bike.ch

mit 3-Räder

mit unseren Liegevelos von:

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

unterwegs.ch
outdoor & velo

velos trekking
rain 31
ch-5000 aarau

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

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

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

Text: AG, Fotos: MB, ML, MP usw.

Nach dem Probelauf Ende Juni stand in der Nacht vom 21. auf den 22. August die Premiere an. Das Ambitionierte Ziel waren sechs Runden um den Zürisee in 12 Stunden. Dank eines getakteten Fahrplans gab es aber auch für weniger ambitionierte diverse Möglichkeiten, an der Nachtfahrt teilzunehmen.

Pünktlich um 20⁰⁰ Uhr erfolgte der Start mit einer schnellen (Velomobil) Gruppe ab Rapperswil und einer langsameren (Liegevelo) Gruppe ab Zürich. Es nahmen acht Velomobile und drei Liegevelos am Anlass teil. Angesichts des schönen Sommerabends herrschte insbesondere in Züri (Zürich) und Rappi (Rapperswil) das übliche Verkehrschaos, außerhalb können wir aber schon gut zufahren.

Von 21³⁰ bis 22⁰⁰ Uhr wurde der gemeinsame Treffpunkt in Rappi genutzt, um miteinander plaudern zu können.

Die Velomobile machten sich dann pünktlich um 22⁰⁰ Uhr auf die zweite Runde Rappi-Züri-Rappi (Untersee des Zürichsees), während dessen die

Liegevelos als Alternative eine Runde um den oberen Teil des Zürichsees mit einem Abstecher in Richtung Linthebene antraten. Die Fahrt durch die Linthebene war ein schönes Erlebnis, sehr dunkel, kaum Verkehr, schlafende Kühe am Wegrand, der (beinahe) Vollmond, welcher die umliegende Bergkulisse mystisch in Szene setzte. Da es dort abschnittsweise wirklich zappen-düster-finster ist, waren wir trotz guter Beleuchtung mit relativ gemütlichen 30-35 km/h unterwegs über die verwinkelten Sträßchen, um nicht plötzlich ungewollt auf einer Wiese zu landen. Pünktlich gegen Mitternacht waren wir retour in Rappi zur zweiten gemeinsamen Pause mit den Velomobilen, welche ihre zweite Zürisee-Runde absolviert hatten.

Bald ging es weiter in zügiger Fahrt Richtung Zürich, wo ich mich angesichts des angekündigten Unwetters auf den kurzen Heimweg machte, es erwischten mich bloß noch einige Tropfen, kaum war ich im Hauseingang, als es richtig zu regnen begann, bis hin zum heftigen Gewitter, nachdem ich den Birk Comet fertig im Keller verstaubt hatte. Gutes Timing.

Die Velomobilgruppe reduzierte sich auch langsam, einige Teilnehmer traten ihren Heimweg an oder schliefen einige Stunden. Andere ließen sich durch Regen und Sturm aber nicht weiter stören und drehten unverdrossen weiter ihre Runden.

Jürg Birkenstock setzte dann am Sonntagmorgen um Acht folgende Erfolgsmeldung ab:

Rappi ► Züri ► Rappi ► Z ► R ► Z ► R ► Z ► R ► Z ► R ► Z ► R

Sechs Runden mit 400 km wurden in 12 Stunden absolviert, dazu bei etlichen Teilnehmern noch weite An- und Heimfahrten.

Sowohl der Testlauf im Juni wie auch die Premiere im August waren erfolgreich, zufriedene Gesichter bei allen. Es würde mich nicht überraschen, wenn auch 2022 wieder eine Nachtfahrt auf die Future Bike CH-Agenda zu stehen kommt.



Start der Nachtfahrt in Rapperswil

Vélobobile in der Nacht



Beim Pausenraum



Future Bike CH: Velomob alpin

Text: AG, Fotos: AH, CH, MD, RB usw.

Die bisherigen Ausgaben des Velomob Zürichsee fanden vorwiegend am Zürichsee und in der Linthebene statt. Dies abgesehen von einem Abstecher ins Tösstal und für die sportliche Fraktion auf den Ricken. 2021 wollten wir deshalb Neuland erschließen und mit dem Velomob in neue Gebiete vorstoßen. In gut erreichbarer Distanz zu Rapperswil, aber verbunden mit knapp 500 Höhenmetern Anstieg, bietet die Gegend um den Sihlsee attraktive Strecken für einen Velomob.

Bei der Planung machten wir uns Gedanken, ob wir mit dem Anstieg zum Sihlsee einigen Teilnehmern nicht zu viel zumuten würden, entschlossen uns aber diese (vor-)alpine Variante auszuprobieren.

Für Samstag standen für die Teilnehmer zwei Varianten zur Auswahl: Alpine Tour via Sattellegg (ca. 100 km, 1.000 HM)

Sportliche Tour (ca. 80 km, 500 HM, Steigungen meist um 5 bis 10%).

14 Teilnehmer nahmen eine der beiden Varianten in Angriff und trafen sich dann zum gemeinsamen Mittagessen in der Sihlseebadi mit Bademöglichkeit bei 16° Wassertemperatur, gefolgt von einer entspannten Tour entlang des Sihlsees. Dieser ist ein 1937 erstellter Stausee nahe von Einsiedeln mit einer Länge von knapp neun Kilometern und einer Breite bis zweieinhalb Kilometern. Er bietet zusammen mit der angrenzenden Hochmoorlandschaft bei Stuten eine wunderschöne voralpine Kulisse für Fahrten mit dem Velo. Anschließend direkt die lange Abfahrt retour zum Zürichsee, gefolgt von einem Apéro, einer Werkstattbesichtigung bei Speedbikes.ch und dem Abendessen in einer Pizzeria zum Ausklang.

Am Sonntagmorgen traf sich dann eine reduzierte Gruppe von sechs Teilnehmern zur zweiten Tour.

Es folgte der langgezogene Anstieg nach Diemberg, die Abfahrt zum Zürichsee und die schnelle Fahrt über die Linthebene zum Walensee.

Beim Mittagessen nochmals die Gelegenheit zum ausgiebigen Fachsimpeln. Bald verabschiedeten sich die beiden verbleibenden Velomobile Richtung Rheintal und die Liegevelos nahmen die Rückfahrt nach Rapperswil unter die Räder, inklusive einem spontanen Ausrolltest. Verblüffend zu sehen, wie die unterschiedlichen aerodynamischen Konzepte auch schon bei geringen Geschwindigkeiten massive Unterschiede in den erzielten Rollweiten bewirken.

Erneut bot der Velomob bei bestem Wetter schöne Touren und geselliges Zusammensein zum Fachsimpeln, man kann nur sagen: Danke an alle und bis zum nächsten Mal!



Start Velomob 2021



Beim Kloster, Einsiedeln



Lieger bei Willerzell



Im Anstieg über dem Zürisee

Velomobile beim Sihlsee



Hochmoor bei Studen



Apéro in Rapperswil



Mittagessen am Walensee



Fahrradtypen – Typenkunde

Name: Rieke und Leo Bentlage

Alter: 13 und 11 Jahre

Schuhgröße: ... steht noch nicht endgültig fest!

Mit dem Fahrrad ist Rieke unterwegs seit? Ihre Liegeradkarriere begann im Kindergartenalter. Kurz nachdem Rieke bei ihrem 12 Zoll Kinderad die Stützräder abmontiert bekommen hatte, bekam sie ein von ihrem Opa und ihrem Patenonkel gebautes rotes Liegerad. Es hatte zwei 12 Zoll Räder. Hiermit konnte sie, nach ein paar Metern mit etwas Festhalten, direkt losfahren und drehte fortan stets viele Runden mit dem Rad, wenn sie bei Opa und Oma war. Den Rest der Liegeradwelt hat sie zum ersten Mal auf der Cyclevision 2012 mit noch nicht einmal 5 Jahren auf ihrem kleinen roten Flitzer gesehen, als sie allen zeigte, dass man nicht nur mit einem Flevobike auf der Straße wenden kann.

Mit dem Fahrrad ist Leo unterwegs seit? Zwei Jahre (2014) später war auch Leo das erste Mal mit dem kleinen Flitzer unterwegs und fuhr mit Rieke (inzwischen auf einem 12/16-Zoll-Rad) und den Eltern das Jedermann-Rennen beim CSC in Langenfeld.

Welche Fahrräder mit welchen Besonderheiten fährt Rieke? Im Laufe der Zeit wurde aus dem 12/16-Zoll-Rad mittels einer neuen Vordergabel und zwei größeren Rädern ein 16/20-Zoll-Rad. Auch dieses Rad wurde später von Leo «nachgetragen». Rieke bekam ihre dritte Spezialanfer-

tigung: Aus einem kleinen Challenge Hurricane Rahmen wurde unter Verwendung von einer M5 Heckschwinge, einem Ace-Tiller und vielen anderen Teilen, die noch «rumlagen» ein kleiner «Hurri-Clon» gebaut, den sie bis zum letzten Jahr gefahren hat. Da war sie auch diesem Rad entwachsen und hat zurzeit ein serienmäßiges Challenge Hurricane, das im Radstand um ca. 10 cm größer ist als sein Vorgänger.

Welche Fahrräder mit welchen Besonderheiten fährt Leo? Für Leo hatte der Patenonkel vor anderthalb Jahren angefangen, so langsam mal ein neues Rad aufzubauen. Das Rad wurde komplett samt Eigenbaurahmen neu aufgebaut und auf Leo angepasst, bevor es zum Pulvern wieder komplett auseinander gebaut wurde und nun mit inzwischen repariertem Heckkoffer fertig ist. In der Zwischenzeit fährt Leo viel mit einem Kettwiesel, welches er auch für die Fahrt zu Kumpel und Co. nutzt.

Weitere Infos und wo können wir euch antreffen? Vor allem Rieke wartet zurzeit darauf, dass Corona langsam vorbeigeht. Sie wollte 2020 bei der WM in Amsterdam einige Läufe mitfahren, da sie mit 12 Jahren in der Juniorenklasse hätte mitfahren können. Die WM wurde jedoch um ein Jahr verschoben und vor Redaktionsschluss wartet sie sehnsüchtig auf die 2021er Ausgabe.

Rieke und Leo können wir aber bestimmt mit ihrer ganzen Familie beim nächsten «**A Race in the Park**» in Meppen antreffen.



Rieke 2012 auf der Cyclevision

Der „kleine rote Flitzer“



Rieke 2014 mit dem 12/16-Zoll-Rad in Langenfeld. Mit einem Hinterbau, der auch für 20-Zoll-Räder, passt und zwei Gabeln in 12 und 16 Zoll kann dieses Rad vom einem 12/16 Zoll Rad auf ein 16/20-Zoll-Rad mitwachsen.



Leo 2014 beim CSC in Langenfeld



Leo auf dem Kettwiesel



Rieke auf ihrem aktuellen Liegerad



Drei Generationen Liegeräder: Links das zweite Rad mit 16/20 Zoll Räder: Mit dem Umbau auf die 16 Zoll-Gabel wurde das Rad auch in rot gestrichen. In der Mitte ist der Hurricane Rahmen, welcher mit Teilen verschiedener Hersteller komplettiert wurde. Er ist vom Radstand ca. 10 cm kürzer als der Serien Challenge Hurricane, der aktuell in Gebrauch ist

Fahrradtypen - Typenkunde

Name: Anne Blömer

Alter: 56 Jahre

Schuhgröße: groß genug, um fest mit beiden Beinen in die Pedalen zu treten

Mit dem Fahrrad unterwegs: Vor ungefähr 50 Jahren hat die Liebe zum Fahrrad ihren Ursprung genommen. Da ich im ländlichen Umfeld aufgewachsen bin, verschaffte mir das Fahrradfahren einen großen Freiheitsgrad. Zur begeisterten Liegeradfahrerin wurde ich vor ungefähr 13 Jahren.

Fahrradfahren ist für mich wichtig, weil... ich damit die Umwelt nicht belaste, es mich fit hält, zu gemeinsamen Ausfahrten einlädt, und ich mich in der Landschaft bewege, statt wie Autos durch die Landschaft zu hetzen. Zusätzlich entwickelt sich auf Radreisen, wie ich finde, die richtige Erlebnisgeschwindigkeit für unseren Landschafts- und Kulturkreis.

Außer Fahrräder interessiert mich... alles was mit Garten und Natur zu tun hat. Außerdem besuche ich gerne kulturelle Veranstaltungen, lese viel, probiere gerne neue Sachen aus und schlafe am liebsten draußen in luftiger Höhe.

Was macht mich wütend? Mich macht es zwar nicht wütend, aber es ärgert mich, wenn ich auf ungeduldige Autofahrer treffe, die mich mit ihrer Rücksichtslosigkeit gefährden.

Was singst du beim Fahrradfahren? Natürlich das neue Lied vom Chor des 3. GOL 2021

Vom HPV wünsche ich mir? Viel Lobbyarbeit

Welches Fahrrad möchtest du vorstellen? Ich stelle hier das Scorpion fs vor. Es ist zwar kein außergewöhnliches Liegerad, aber das von meinen Fahrrädern mit dem ich am meisten unterwegs bin.

Was ist die Besonderheit an dem Fahrrad? Mit diesem Fahrrad habe ich mir den Wunsch eines alltagstauglichen Liegerades erfüllt. Es ist leichtläufig und voll gefedert und daher sehr komfortable. Ich kann damit auf fast jeder Wegstrecke bzw. Untergrund und zu jeder Jahreszeit fahren. Es fährt mit mir auf Reisen, zum Einkaufen, zur Arbeit und auf Spazierfahrten mit meinem Enkel. Für mich bedeutet es Fahrspaß mit Sicherheit.

Was könnte man noch verbessern: Ich vermisse an dem Fahrrad den Gepäckträger und weniger Gewicht wäre manchmal von Vorteil, z.B., wenn Frau es die Treppen zu den Bahngleisen hochtragen muss.

Weiter Infos und wo können wir dich antreffen? Ihr könnt mich bei Liegeradveranstaltungen der Oldenburger Liegeradgruppe antreffen und vielleicht zufällig, wenn ich hier im Nordwesten oder anderswo unterwegs bin.

Anne mit ihrem Trike unterwegs -
in Erlebnisgeschwindigkeit durch
die Natur!



HP-Boat im Nordwesten

Text: Dieter Hannemann | Fotos: Hanna Brunkhorst

Im Info Bull 214 war schon ein Hinweis mit dem Titel «Neues Leben auf dem Wasser». Es meldeten sich einige Interessenten, andere begannen im letzten Winter zu werkeln.

Als es im August zu heiß war zum Radfahren und zu wenig Wind zum Segeln, da gab es ein erstes kleines Treffen im Nordwesten. An unserem Haussee in Oldenburg verbrachten drei Fahrer*innen einen experimentellen praxisnahen HP-Boat Nachmittag.

Vieles von dem, was wir geplant hatten, funktionierte und so spricht nichts dagegen, im nächsten Jahr zu einem offiziellen HP-Boat Treffen im Nordwesten einzuladen. Wer mit dabei sein möchte, kann schon einmal sein Interesse unter info@hpv.org bekunden, um rechtzeitig eingeladen zu werden.



Heiko bei der ersten Probefahrt mit seinem Shuttle-Antrieb und seinem neuen Propeller

Dieter bei der ersten Testfahrt mit den neuen Schwimmkörpern.



Hanna, Dieter und Heiko machen sich startklar zur ersten Wettfahrt auf dem Großen Bornhorster See.



Bahnrennen Oerlikon

Text: Michael Ammann | Fotos: Dagmar Bollina, Michael Ammann

Mitte August haben 15 Fahrer und zwei Fahrerinnen die Herausforderungen angenommen, gegeneinander anzutreten. Es war nach langer Zeit der erste Sommertag. Im Betonkessel der offenen Rennbahn stieg die Temperatur auf über 30 Grad. Alle versuchten irgendwo, etwas Schatten zu ergattern, bevor sie im Sprint zeigen mussten, was möglich ist.

Denis fuhr die 4.000 m in 3:59 min., was einem Schnitt von 60,2 km/h entspricht. Damit unterbot er die Zeit von 4:07 min., welche die Damen des deutschen Bahnradviererteams in Tokyo gefahren sind und damit olympisches Gold holten.

Sandro war der Schnellste bei den Liegerädern mit 4:57 min. und einem Schnitt von 48,4 km/h.

Im Stundenrennen der Velomobile legten die Herren einen fulminanten Start, bis ihnen gegen die Hälfte des Rennens langsam die Puste ausging. Dann begann Natacha das Feld von hinten aufzurollen, bis sie nach einer

Stunde die Ziellinie als Zweite überfuhr, dicht gefolgt von Michael, Jürg und Heinz. Gewonnen hat wiederum Denis: 51,6 km/h. Heute war er einfach nicht zu schlagen. Gratulation.

Danach starteten die Liegeräder. Es ging gleich unvernünftig los. Guido zeigte, dass man auch in einem F40-Lightning gegen eine Armada Co-meten bestehen kann und gab ein hohes Tempo vor, musste dann doch etwas zurücknehmen. Dank der Führungsarbeit von Sandro und Andi blieb die Geschwindigkeit immer über 45km/h. Nur mit Mühe konnte ich Lücken, die durch Übertreibungen entstanden, wieder zufahren. Während wir mit unseren teilverkleideten Rennrädern gegenseitig versuchten zu quälen, drehten entlang der Cote d'Azur Anna May und Christian stetig ihre Runden und versuchten schneller als ihr Schatten zu sein. Nach einer Führungsablösung entstand eine Lücke zu Sandro, was ermöglichte, dass ich gegen Andi den Sprint ins Ziel gewinnen konnte und dabei eine Strecke von 44,8 km zurückgelegt habe.

Zum Abschluss gab es aus Charlys Garagenaufräumaktion für jeden Teilnehmer ein kleines Geschenk.

Es war toll, wieder einmal eine Gruppe Velomobil- und Liegeradfahrer zu Treffen und gegeneinander anzutreten. Vielen Dank das ihr alle gekommen seid. Besonderen Dank an Charly, Edgar und Regula für die Organisation, Zeitmessung und Hilfe.

Die Ranglisten findet ihr auf www.futurebike.ch

Start zum Stundenrennen der Velomobile





BEREUTER
www.bereuter-ag.ch

ANALP METALLBAU
8051 Zürich Tel. 044 322 88 33 www.analp.ch

Elektro Zürichsee

Sandro leistet Führungsarbeit



Die Meute jagt Denis

Hands-On-Cycle: Handantrieb für Trikes

Text: Andreas Pooch – Foto: HP Velotechnik

Auf der Eurobike in Friedrichshafen stellte HP Velotechnik einen Handantrieb vor, mit dem das Scorpion fs 20 oder das Gekko fx 26 ausgerüstet werden kann.

Die sehr kompakte Konstruktion hat eine vollgekapselte Kettenführung mit integrierten Kabelzügen und wird vorne im Haupttrahmen anstelle des Tretlagers oder des Tretlagermotors montiert. Die Lenkung wird per Schubstange angebunden. Der Vorteil zu anderen Handbikes liegt in der kippstabileren Lage des Fahrzeugs durch den tiefer liegenden Schwerpunkt. Das Lenken wird erreicht durch eine Kombination von Drehen und Schwenken.

Grund für den kompakten Antriebsstrang ist die Verwendung von kleinen Zahnrädern. Man hat kein rotierendes Kettenblatt vor dem Gesicht, keine ölige Kette verschmutzt einen mehr. Verkleidet sind das Cockpit und der Fuß der Antriebseinheit mit einem witterungsbeständigen Kunststoff. Integriert ist auch die Beleuchtung, Zubehör wie Smartphone, Klingel und Tacho können am Cockpit untergebracht werden. Optional ist ein Hinterrad-Nabenmotor möglich.

Die Anpassung an die Größe von Fahrer*innen ist möglich durch das Einschieben der gesamten Einheit in den Haupttrahmen. Die Kurbelarme haben 170 mm Länge, die Griffweite kann um 12 Zentimeter angepasst werden und der Mast ist in der Höhe verstellbar. Nach Öffnen eines Schnellspanners kann die Einheit hochgeklappt werden, um mehr Raum für Ein- und Ausstieg zu haben.

Entstanden ist der Handantrieb in einer Zusammenarbeit mit Rollstuhlsportlern und der Hochschule Darmstadt, wo hauptsächlich das Design ent-



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

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, several red and white velomobiles are parked. To the right, there is a black velomobile. The background is dark.

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!

Intra-Drive – Ein neues Antriebskonzept

Text: Andreas Pooch | Fotos: www.intra-drive.com

Intra-Drive ist ein Start-up-Unternehmen aus Edinburgh in Schottland. Mark Ravillios, Craig Gault und Sam Layet entwickeln einen revolutionären E-Bike-Antrieb.

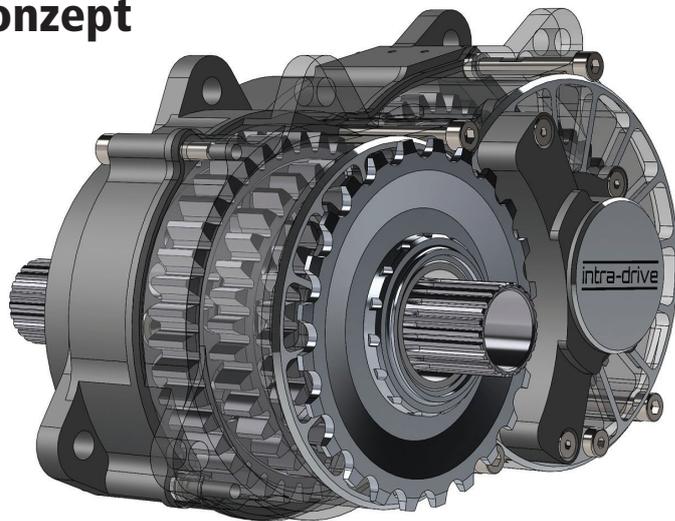
Das getriebebasierte System ist auf Langlebigkeit ausgelegt und stellt sicher, dass die Fahrt nie durch einen versagenden Antriebsstrang unterbrochen wird. Eine Wartung des Antriebsstrangs gehört der Vergangenheit an.

Getriebe

Das abgedichtete Getriebe- und Motordesign hat gegenüber herkömmlichen Kettenschaltungen mehrere Vorteile:

- Zuverlässigkeit: 10 Jahre Lebensdauer, sehr wartungsarm.
- Haltbarkeit: Versiegelte Einheit. Keine Kabel, keine freiliegenden Zahnräder.
- Geräusch: Kein Klappern einer losen Kette.
- Heavy Duty: Hohe Tragfähigkeit.
- Konsequent: Schaltperformance auf Knopfdruck.
- Kinematik: Zentralisierte Masse sorgt für verbessertes Handling und verbesserte Federungsleistung.

Die Antriebseinheit des Intra-Drive verfügt über ein 8-Gang-Getriebe mit einem Übersetzungsbereich von 427%. Der Gangwechsel erfolgt sequen-



tiell, wobei ein im Getriebe untergebrachter elektrischer Aktuator verwendet wird. Die gehärteten Stahlzahnräder sind in einem abgedichteten, ölgeschmierten Gehäuse vor Wasser und Schmutz geschützt.

Elektromotor

Intra-Drive hat eine proprietäre Motortechnologie entwickelt, die sich nahtlos in das 8-Gang-Getriebe integriert und eine einzige kompakte Einheit bildet.

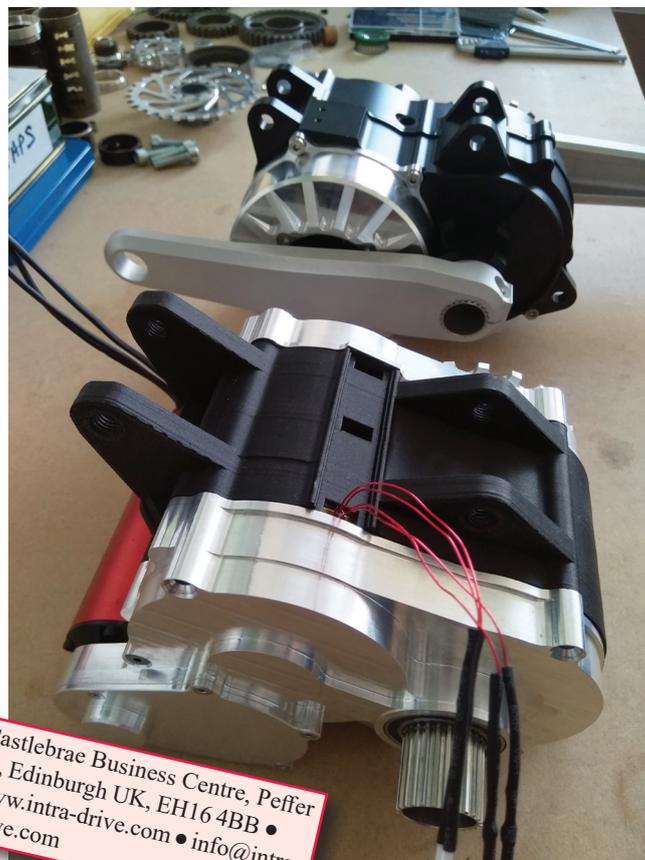
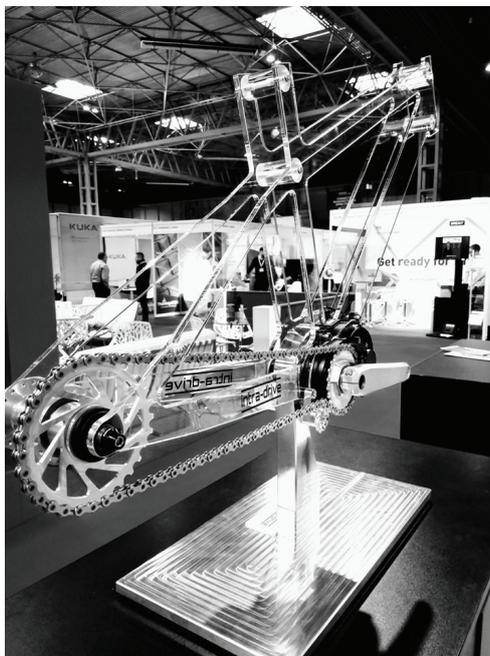
Kompakt, modular, hohe Drehmomentdichte, Innovative Untersetzungsgetriebeanordnung, 100+Nm Drehmoment am Hinterrad.

Intelligentes Schalten

Ein Regelungsalgorithmus überwacht ständig Drehmoment, Trittfrequenz, Radgeschwindigkeit, Motortemperatur und verbindet sich mit dem Elektromotor, den Bedienelementen und dem Schaltaktuator.

Dies bedeutet, dass das System hochgradig konfigurierbar ist und ein vollständig gesteuertes Schalterlebnis ermöglicht, das die Art und Weise, wie das Fahrradschalt, optimieren kann. Mit diesem System könntekünftig durch ein einfaches Software-Update ein automatisches Schalten ermöglicht werden.

Es gibt keine Kabel, die das Fahrerinterface am Lenker und am Getriebe verbinden.



Castlebrae Business Centre, Peffer
PI, Edinburgh UK, EH16 4BB •
www.intra-drive.com • info@intra-drive.com

■ **03. Okt. 2021 — Oldenburger Tandemtreffen**

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

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

ausgebucht

■ **07. Nov. 2021 — Future Bike Herbsthock**

Hofschule St. Leodegarstr. 15 - Luzern - Details: www.futurebike.ch

■ **28. Dez. 2021 — 25. OBT 21 Euregio Midden-Limburg**

Roermond (NL) | Anmeldung: <https://www.grensrijder.com/obt-2021/anmeldformular-obt-d/>

■ **23. Jan. 2022 — Future Bike GV**

Lago Lodge Biel - Details: www.futurebike.ch

■ **30. Apr. 2022 — Mitgliederversammlung HPV Deutschland**

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

■ **30. Apr. - 1. Mai 2022 — Spezialradmesse Germersheim**

www.spezialradmesse.de

■ **27. - 29. Mai 2022 — 17. Maitour Oldenburger LG**

19⁰⁰ Uhr Germersheim | Einladung über Info Bull | Info & Kontakt: premier@hvp.org

■ **04. - 06. Jun. 2022 — HPV-Treffen Flaeming**

Info & Kontakt: Info@hvp.org

■ **15. - 17. Jul. 2022 — HPV WM Orgelet, Frankreich**

Details: www.afvelocouche.fr

Termine

HUMAN POWERED VEHICLE WORLD CHAMPIONSHIP
CHAMPIONNATS
DU MONDE
VÉLOS COUCHÉS
Orgelet - France - 2022

15 au 17 juillet

Course de côte • Course de vitesse • Critérium 100 km

Jura

Orgelet

Jura
LE DÉPARTEMENT

REGION
BOURGOGNE
FRANCHE
COMTE

AFV
Association Française de Vélocouche

www.afvelocouche.fr

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,-

DieEinzahlungsscheinwerdenjeweilsimFebruar/
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!

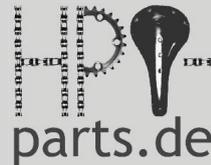
Anzeigen an info@ld-vlg.de

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.

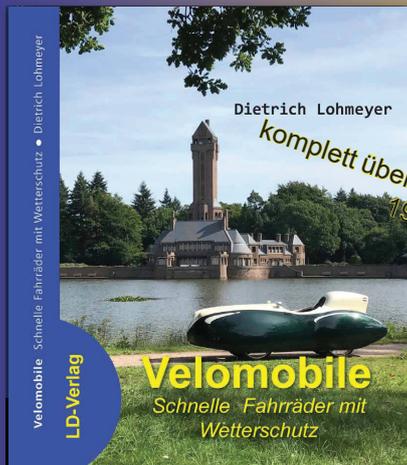
www.hpv-parts.de • info@hpv-parts.de

Ride Together!



www.hpv-parts.de

www.co-motion-cycles.de



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

Dietrich Lohmeyer

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

Velomobile
Schnelle Fahrräder mit
Wetterschutz

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

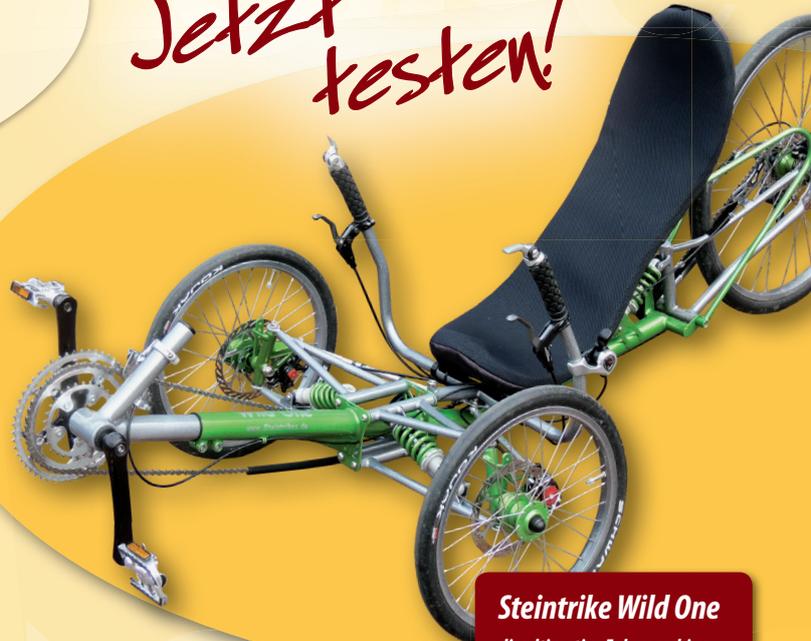
Mit den vollgefederten Trikes meistern Sie komfortabel alle Hindernisse. Ob für Alltag, Reise oder Freizeit – Sie sind immer bequem unterwegs!

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!!





Ein Radler mit 3 Rädern zagt im Winter nie!

Und zur Sicherheit: Rüsten Sie Ihr Trike mit dem einzigartigen StVZO-konformen Blinker *WingBling* nach

Sagt der eine Triker zum anderen: „Guck mal, da vorne der Zweiradfahrer, der ...“ Nein, wir wollen hier jetzt keinem aufrechten Radler sein schlingern des Wintervergnügen madig machen. Aber er wird kaum widersprechen, wenn wir sagen: Mit dem dritten rollt man sicherer. Wohl dem, der bereits sein Trike hat! Sie können Ihr Rad aber gerne mit weiteren Innovationen aus Kriftel für die dunkle Jahreszeit extra fit machen. Mit dem *WingBling* etwa, dem bislang einzigen StVZO-konformen, eigens für Dreiräder entwickelten Blinker. Er sorgt dafür, dass Sie auch noch bestens gesehen werden, wenn Sie kipp sicher durch den Schnee kurven.

Fordern Sie Ihr Liegerad-Infopaket gleich an!

HP
VELOTECHNIK

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