

224
Info Bull
April 2022



Peregrin

- Velocars für zwei Personen
- Fahrradtypen: Werner Stiffel

- Do it yourself Trike für Schüler:innen
- Juratour & Speckwegtour

- HPV-Homepage
- Human Powered Boat



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

Kultur

44 Radeln ohne Alter

Technik

- 6 Fahrradtypen Werner Stiffel
- 10 Velocars für zwei Personen
- 20 Three Wheel Good - Four Wheels Bad
- 32 Zerlegt: Peregrin Nr. 6
- 35 Neuaufbau Peregrin
- 40 DIY-Trike

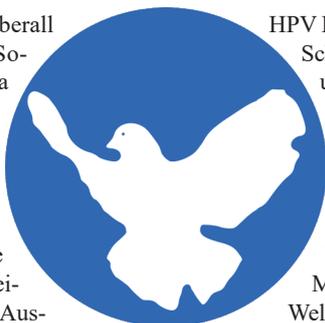
Service

- 25 HPV Mitgliederversammlung
- 26 HPV Homepage
- 27 Hightspeed Aldenhoven
- 28 Human Powered Boats
- 30 2-Tagestour in den Jura
- 31 Speckwegtour 2022
- 46 Termine
- 47 Wer macht was?
- 48 Impressum

Titelfoto: © Andi Gerber

„Jede:r sollte das Recht haben, ein Leben ohne Auto führen zu können.“

Wir wollen Frieden, überall auf der Welt! Die Solidarität, die Europa wiedergefunden hat im Angesicht des Konfliktes um die Ukraine, wünschen wir uns auch für die Beschäftigung mit dem und gegen den Klimawandel. Dabei zeigen die gestiegenen Benzinpreise als Folge des Krieges, wohin die Reise gehen muss: schnellstmöglicher Ausstieg aus dem Fossilzeitalter, Sonntagsfahrverbote, Tempo 100 auf unseren Autobahnen. Dem Fahrrad gehört die Mobilitätszukunft in Verbindung mit Öffentlichem Nah- und Fernverkehr sowie Fußverkehr. Ende Februar 2022 hat der Weltklimarat (IPCC) auf mehreren Tausend Seiten aufgezeigt, dass die Veränderungen nicht mehr aufzuhalten sind. Wir können sie nur minimieren und versuchen, uns in Zukunft so gut wie möglich daran anzupassen. Und da können der



HPV Deutschland und Future Bike Schweiz eine Menge dazu sagen und beitragen.

„Jede:r sollte das Recht haben, ein Leben ohne Auto führen zu können.“ ist ein prägnanter Satz im Buch von Katja Diehl „Autokorrektur – Mobilität für eine lebenswerte Welt“. In diesem Buch hinterfragt

sie die Denkgewohnheiten, die zum Automobilismus in unserem Land geführt haben und die es so schwermachen, Änderungen herbeizuführen.

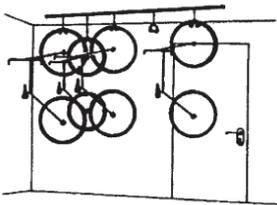
Wir finden, wir als Verein müssen auch politischer werden und offensiver unsere Ansichten zum HPV vertreten.

Andreas, Dieter & Hanna



Wir hoffen, für die Info Bull 225 eine Besprechung des Buches vorstellen zu können....

Velo Aufhänge-System



Aufgehängt an einer Schiene können die Velos an Wägeln 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

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

Alleweder 4 Alleweder 6

bewährt und preiswert
optional mit E-Antrieb
auch als Bausatz



Akkurad GmbH • Im Benzfeld 51 • 73527 Schwäbisch Gmünd • info@akkurad.com

mit 3-Räder

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



mit unseren Liegevelos von:

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

Fahrradtypen – Typenkunde

Name: Werner Stiffel

Alter: 87

Schuhgröße: 42

Mit dem Fahrrad unterwegs seit... 1947

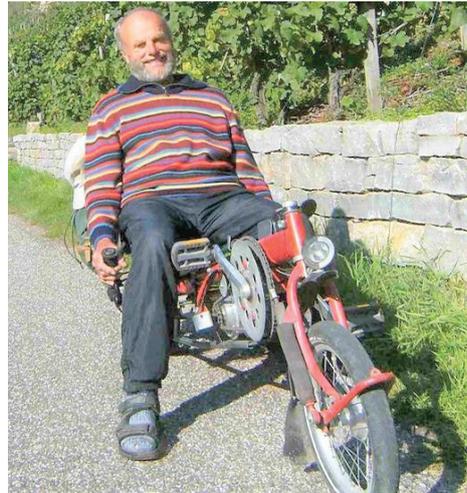
Fahrradfahren ist für mich wichtig, weil... meine Frau nur noch ganz kurze Strecken laufen kann, mit einem ganz speziell für sie gebauten Dreirad kann sie aber noch ganz gut fahren. So können wir gemeinsam Fahrten durch Wald und Wiesen genießen.

Außer Radfahren interessiert mich... Psychologie und in den letzten Jahren zunehmend auch Neurobiologie, aber auch Biologie allgemein. Was die 90 Milliarden Neuronen da oben unter unserer Schädeldecke anrichten, aber auch können, ist für mich immer wieder eine Quelle großer Faszination

Was macht mich wütend... 30 Jahre Beschäftigung mit Psychologie und ein paar Jahre mit Neurobiologie haben mich gelehrt, dass der sogenannte freie Wille des Menschen SEHR eingeschränkt ist,

d. h. Jeder handelt (weitgehend) aus unbewussten Emotionen und gespeicherten Programmen heraus und kann meist gar nicht anders. Deshalb gelingt es mir zunehmend, über andere Menschen, vor allem im Verkehr, aber auch in der Politik, nicht wütend zu werden. Trotzdem gehe ich natürlich gegen Missstände vor, z. B. indem ich Organisationen wie ATTAC, Greenpeace und DUH unterstütze.

Was singst Du beim Fahrradfahren? Speed bonny boat like a bird...



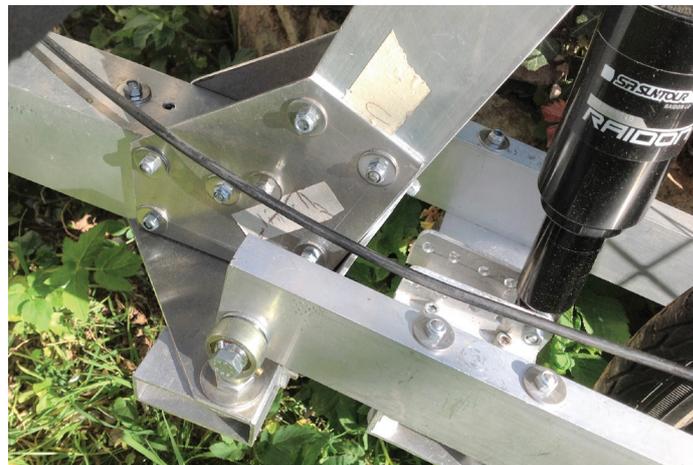
Werner und sein Semi Tieflieger: Seit 2018 bei einer Gletscherwanderung mein letztes Foto in einem Regensturm im Rucksack «abgesoffen» ist, fotografierte ich nur noch mit dem alten Handy, daher die geringe Auflösung.

Von dem HPV wünsche ich mir? Bei der Gründung hatten viele - ich auch - die Vision, ein Fahrzeug zu entwickeln, das die Lücke zwischen Fahrrad und Auto füllt. Diese Vision ist ein Traum geblieben. Für viele, vor allem Ältere und in den Bergen, aber auch für Muttis mit Kinderanhänger hat das Pedelec diese Lücke gefüllt. Es wäre schön, wenn der HPV sich mit dieser Idee etwas mehr befreundet würde. Aber unter dem Strich bin ich mit der Arbeit des HPV sehr zufrieden.

Welches Fahrrad möchtest Du uns vorstellen? Seit fast 10 Jahren fahre ich fast täglich meinen Eigenbau -Semi Tieflieger D8E. E, weil bei meinen etwa 50 Watt Dauerleistung und einem vorgeschädigtem Knie Radfahren hier im Schwarzwald nicht mehr möglich wäre. Inzwischen macht mir Bücken und

Knien solche Schwierigkeiten, dass ein Platten in der Pampa fast eine Katastrophe wäre. Für die 16“ Rädchen meines Kurzliegers gibt es aber keine Marathons+, denen ich am meisten vertraue. Also musste ein 20“ Lieger her. Für einen gebraucht gekauften Hurricane schaffte ich einfach keine wirklich komfortable Vordergabel. Es war also ein Neubau fällig.

Besonderheit an diesem Fahrrad? Ich habe nie elektrisch geschweißt, weil es bei meinem Beginn noch nicht so gute Geräte gab und Gas vielseitiger verwendbar ist, z. B. zum Biegen und Schmieden und schlimmstenfalls kann man eine Verbindung auch wieder lösen. Vor ca. 3 Jahren habe ich meine Autogen-Schweißeinrichtung aber stillgelegt. Deshalb kam für den Neubau nur Schrauben in Frage, schon ein gewisses Abenteuer. Einen Spirit- Sitz, einen Lenker und eine Vordergabel hatte ich von früheren Projekten noch. Der Rahmen besteht aus Alu-Rechteckrohr 60 x 50 x3, die Schwinge aus



Die Schwinge ist in Gelenkköpfen gelagert, dadurch können leichte Ungenauigkeiten um die Längsachse noch ausgeglichen werden. Hier ist die Schwinge durch ein untergeschraubtes Rechteckrohr stabilisiert. Später machte ich Versuche mit seitlich angeordnetem Federbein; für die dadurch auftretenden Torsionskräfte war die Schwinge nicht stabil genug. Jetzt ist auf die Holme ein weiteres Rechteckrohr geschraubt und das Federbein da draufgesetzt.



Der Eigenbau -Semi Tieflieger D8E mit tiefen Einstieg in ganzer Pracht.

50 x 20 x 3, alles verbunden über Knotenbleche aus 3 mm Alu-Blech. Hinten hatte ich erst ein gekauftes Luftfederbein, bin dann aber doch zu einem Eigenbau mit Cellasto zurückgekehrt. Vorn arbeiten Gummiringe auf Zug. Die Lenkung war erst als Seillenkung vorgesehen, wegen niedriger Drübersteighöhe, ich begnüge mich dann aber mit der probeweise eingebauten, gebogenen Lenkstange. Der „Koffer“ ist aus Holz und hat unerwartet viel Arbeit gemacht.

Was könnte man noch verbessern? Der Federungskomfort ist zwar schon sehr gut, könnte aber (bei zunehmenden Ansprüchen) noch besser sein.

Weitere Infos und wo könnten wir Dich treffen? 1985 half ich in Binningen mit, den HPV zu gründen, dessen 1. Vorsitzender ich in den 90ern für 5 Jahre wurde. Etwa zur gleichen Zeit beendete ich meine Arbeit im Arbeitsschutz vorzeitig und gründete mit einem Bekannten eine kleine Firma und begann Liegeräder zu bauen, insgesamt wohl über 100, darunter auch eine kleine Serie eines Langliegers mit Rechteckrohr mit und ohne Federung, die ich Solveig nannte. Von einigen verkaufte ich auch Baupläne. Weitere Infos zu meinen Fahrradaktivitäten findet Ihr auf meiner Homepage wstiffel.homepage.t-online.de

Ich bin nur noch sehr selten unterwegs, also, die Wahrscheinlichkeit, mich „im Holderbusch“ anzutreffen, ist sehr groß. Wenn es wieder mal eine Spezi geben sollte, bin ich aber sicher dort.



Die gefederte Vordergabel: Federelemente sind Auspuffaufhängungen; ursprünglich fehlten die schräg nach vorn oben zeigenden Laschen. Dann war die Federung eher degressiv und trotz der zahlreichen Verstell-Möglichkeiten war kein befriedigender Kompromiss zu finden; jetzt ist die Federung eher progressiv, d.h., die Federkraft steigt beim Einfedern stärker als linear. Oben sieht man noch die Klemmung für den Steuerkopf, das Rahmenrohr ist dort ein Stück geschlitzt. Wichtig ist auch der Gummiblock als Endanschlag. Gezogene Schwingen federn zwar beim Bremsen ein, haben aber eine günstigere Raderhebungskurve



AUF DIE PLÄTZE. FERTIG. RAUS.

Auf dem PINO TOUR wird Radfahren zum Reisen – und zwar ab Kilometer 1. Es hat viel Platz für Gepäck, das fahrstabilisierend angebracht wird. Eine schier unverwüsthliche 14-Gang Rohloff Speedhub. Marathon Reflex Reifen. Und – ganz neu – einen Teleskop-Rahmen, damit man auch mit kürzerem Radstand fahren kann und das PINO auf jeden gängigen Heckträger passt. Als Custom-Bike auch mit Shimano Mittelmotor!



FAHR DEINEN EIGENEN WEG

www.hasebikes.com

Fahrradtypen – Typenkunde – Wer ist dabei?

Ein Fragebogen muss keineswegs etwas Amtliches sein. Er muss nichts Vertrauliches beinhalten. Er gibt aber den Rahmen und eine Orientierung. Einige «Fahrradtypen» haben sich im Info Bull schon gezeigt und die Fragen nach ihren Vorlieben mit viel oder weniger Humor beantwortet. Fahrräder wurden vorgestellt, ebenso Interessen oder politische Forderungen...

Aus den Rückmeldungen zu dem Info Bull höre

ich es immer wieder; viele von euch lesen gerne die Serie «Fahrradtypen – Typenkunde». Auch ich freue mich immer wieder darüber, neue «Fahrradtypen» oder alte Bekannte besser kennenlernen zu können.

Und wer hier einmal zum Zuge kommen möchte, der sollte nicht zögern! Traut euch, ihr nehmt niemandem etwas weg! Und alle haben etwas über sich und ihr Rad zu berichten! Gerne schicke ich euch den Fragebogen zu und unterstütze euch.

Bis dahin – hier in der Serie oder wir treffen uns unterwegs!

Dieter

Wer sich und sein Lieblingsrad hier vorstellen möchte, der schreibe an

premier@hvp.org



Velocars für zwei Personen: eine Übersicht

Text: Dietrich Lohmeyer - Fotos: jeweilige Hersteller

Ich hatte im Info Bull 222 vom Dezember 2021 Velocars für eine Person vorgestellt, hier möchte ich eine Übersicht über die Velocars für zwei oder mehr Personen vorstellen.

„Zwei von drei Großstädtern wären bereit, auf ihr Auto zu verzichten. Wie viele andere europäische Metropolen, haben auch Deutschlands Großstädte ein Problem mit zu vielen Autos. Es herrscht chronischer Parkplatzmangel, zur Hauptverkehrszeit kommt es oft zu Staus.“¹⁾

Velocars sollen die Lücke zwischen Fahrrad und Auto schließen, mit den großen Velocars ist es möglich, mehrere Personen und/oder viel Gepäck zu transportieren.

Das ist zwar auch mit großen Lastenfahrrädern und Rikschas möglich, große Velocars bieten aber zusätzlich Wetterschutz und kommen den Funktionen, die ein Auto zu bieten hat, schon ziemlich nahe. Durch die Unterstützung des Elektroantriebs ist es auch durchschnittlich starken Fahrern möglich, mit großen und schweren Fahrzeugen Geschwindigkeiten von 20–25 km/h zu erreichen, in den schnellen Fahrzeugklassen sind dann sogar 45 oder 120 km/h erreichbar.

In Deutschland werden Elektroautos massiv gefördert, Velocars bekommen leider von diesem Geldregen wenig oder nichts ab.

Ich fahre neben meinem Velomobil „Alleweder“ auch einen Elektrokleinwagen, der verbraucht im Durchschnitt 17 kWh, nie weniger als 14 kWh. Große Velocars benötigen zwischen 1,5 und 7 kWh. Es lohnt sich also, Fahrzeuge leichter und effizienter zu konstruieren. Grüner Strom wird trotz aller Bemühungen in den nächsten Jahrzehnten ein knappes Gut bleiben. Eine echte Verkehrswende braucht Velocars und Velomobile.

Velocars, schmaler als ein Meter

Mit schmalen Velocars kann man die meisten Radwege noch gut benutzen. Das ist für vorsichtige Fahrer und Neueinsteiger ein großer Vorteil. Alle hier vorgestellten Fahrzeuge sind als Pedelecs zugelassen, die meisten haben Solarzellen auf den großen flachen Dächern. Ich beginne mit dem kleinsten Fahrzeug, das 2 Erwachsene transportieren kann.

Hopper

„Zwei von drei Deutschen fahren selten oder gar kein Fahrrad. Daher wurde der Hopper speziell für klassische Autofahrende entwickelt: Trocken von A nach B und Sitz, Lenkrad sowie Bedienkonzepte ähneln stark denen eines Autos.“²⁾

Dadurch, dass das sehr kleine Hinterrad unter der Karosserie positioniert ist, konnte auf sehr kleiner Fläche viel Platz für zwei Personen geschaffen werden. Mit nur zwei Metern Länge ist der Hopper kürzer als die meisten



Leiba Classic L

Aus der Leiba Cargo ist die Leiba Classic L geworden. Leiba bietet jetzt die verlängerte Version der Leiba Classic selbst an, die Leiba Cargo von Elmar Maier (Velomobiles.de) wird zurzeit nicht mehr angeboten.

Leiba ist ein Velomobilhersteller, der 30 Jahre Erfahrung mit dem Bau von Velomobilen hat, man kann also von einem ausgereiften Fahrzeug ausgehen. Zum Einsteigen auf die hintere Sitzbank muss der Sitz jetzt kurz herausgenommen und dann wieder eingesetzt werden. Im Video auf der Webseite von Leiba geht das sehr schnell. Die seitliche Tür der Leiba Cargo gibt es nicht mehr. Die Leiba ist nur halb so schwer wie der Hopper. Auf der Ebene und bei kleinen Steigungen ist sie sicher häufiger ohne Motor zu fahren und damit sparsamer und sportlicher.

Velomobile für eine Person. Der Wendekreis beträgt nur zwei Meter. Mit dem kurzen Radstand ist der Hopper wohl nicht für hohe Geschwindigkeiten geeignet, das ist aber bei einer Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h auch nicht geplant.

Der erste Prototyp ist fertig, den Hopper kann man noch in diesem Jahr vorbestellen, Produktionsstart für die erste Kleinserie soll 2022 sein. Über den Hopper gab es einen Artikel in der Autozeitung „Auto Motor Sport“³⁾ und in der Online-Fachzeitschrift Elektroauto-News⁴⁾



CityQ

Das CityQ wurde von dem gleichnamigen Unternehmen mit Sitz in Oslo, Norwegen entwickelt. Ein ehemaliger Verkehrsminister von Norwegen ist Mitglied der Entwicklergruppe. Das CityQ ist wie die meisten hier vorgestellten Fahrzeuge als Pedelec klassifiziert und mit vier 24"-Rädern ausgestattet. Zusätzlich zum Gast plus Fahrer gibt es rund 100 l Volumen für Gepäck, wovon 40 l abschließbar sind.⁵⁾

Es gibt neben der Passenger- auch eine Frachtvariante. Es kann jetzt bestellt werden. Wenn man auf der Webseite von CityQ war, bekommt man jede Menge Werbung mit dem Angebot, einen Gutschein für 49 € zu kaufen: „Werden Sie CityQ-Botschafter mit Einladungen zu allen Einführungsveranstaltungen und Angeboten für Botschafter. Lassen Sie sich zum Testen, Mieten oder Kaufen in einer Stadt in Ihrer Nähe einladen – ab



Ende 2021.“ Auf der Webseite konnte ich keinen angedachten Liefertermin finden.

Fair.be

Ein Forschungsteam der Westfälischen Hochschule⁶⁾ ist seit Januar 2020 im Förderprogramm Start-up Transfer-NRW. Ein Prototyp ist fertig, eine Vorserie ist für 2022 geplant, die Serienproduktion soll 2023 beginnen. Der Prototyp ist allerdings mit 250 kg sehr schwer geworden. Auch eine 45 km/h-Version und eine Cabrio-Version ist geplant.⁷⁾⁸⁾ Die wissenschaftliche Konzeptbeschreibung ist sehr ausführlich und geht auch auf die verkehrspolitische Bedeutung von Carbikes ein. In den Startlöchern steht auch ein französisches Projekt mit ähnlichen Maßen: www.midipile.eu



Velocars, breiter als ein Meter

Mit Fahrzeugen, die breiter als einen Meter sind, kann man auf den meisten Radwegen Probleme bekommen. Ich bin allerdings als Fahrgast mit einem 1,10 m breiten City Cruiser in der Innenstadt von Köln unterwegs gewesen, fast immer auf Fahrradwegen. Die Rikschafahrer haben viel Routine und bekommen, wie LKW-Fahrer schnell ein Gefühl für die Dimensionen ihres Fahrzeuges. Auch viele Traktoren fahren nur 25 km/h und benutzen öffentliche Straßen. Nach der neuen Gesetzgebung müssen Fahrräder mit einem Abstand von mindestens 1,50 m überholt werden. Mit diesem Abstand kann man auf normal breiten Straßen Fahrräder nur überholen, wenn es eine Lücke im Gegenverkehr gibt. Dann ist es egal, ob das Fahrrad 0,80 oder 1,30 m breit ist.

Rechtlich sieht es so aus: Cargobikes gelten bei folgenden Abmessungen und E-Antrieben rechtlich als Fahrräder und dürfen damit Radwege benutzen: max. Höhe 2,50 m | max. Länge 4 m | max. Breite 1 m bei Einspuren, 2 m bei Mehrspuren.⁹⁾

City-Cruizer

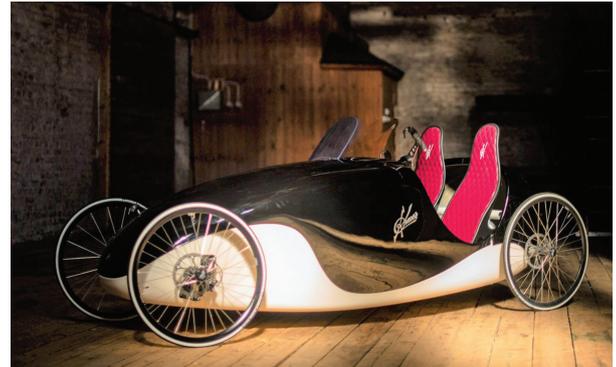
Der City-Cruizer ist seit mindestens 20 Jahren auf dem Markt. Er ist wohl das meistverkaufte Carbike, man sieht ihn in fast allen Großstädten Europas als Rikscha. Das hat natürlich den Vorteil, dass man ein ausgereiftes Produkt bekommt und dass es zahlreiche Service-Stationen gibt. Er ist das einzige Fahrzeug in dieser Aufzählung, in dem 3



Personen transportiert werden können. Mit 190 kg Gewicht Leergewicht und zwei Fahrgästen, kommt man schnell auf ein Gesamtgewicht von ca. 400 kg. Bergauf kann es dann auch mit 250 Watt Elektrounterstützung schwierig werden.¹⁰⁾

Kinner

Kinner ist ein wunderschönes Sociable-Velocar. Kinner bezeichnet es als „pedal-car“. Hier waren Ästheteten und Träumer am Werk. So schön kann ein Velocar aussehen! Im Gegensatz zu den meisten Velocars können hier beide Personen mitretten. Das erlaubt relativ große Geschwindigkeiten auch ohne Motor. Mit Motor wird es eins der sparsamsten Velocars sein, wenn es mit zwei starken Fahrern besetzt ist. Die Auslegung ist eher sportlich, ich konnte auf der Homepage kein Dach als Zubehör finden. Wahrscheinlich arbeiten sie daran. Ich hoffe, dass es auch Schutzbleche über den frei laufenden Rädern geben wird.¹¹⁾



Aus den aktuellen „Freitagsbericht“ auf www.liegfiets.net ¹²⁾ geht hervor, dass das Duo Quest ¹³⁾ in Kleinserie gebaut wird von Denez Bodenec in Zusammenarbeit mit ^{14) 15)} und mit vier 20 Zoll Rädern, Rohloff, angepasster Quattro-Velo-Hinterachse und Elektromotorunterstützung, die für einen 4x4 Antrieb sorgt. Hinten gibt's eine abschließbare Luke mit Kindersitz. ¹⁶⁾

Velomobil.nl hatte noch vor 3 Jahren gesagt, es gäbe keinen Markt für ein zweisitziges Velomobil, die Flut von neuen Carbike-Entwicklungen scheint zu einer Meinungsänderung geführt zu haben. Vom Duo Quest wurden bereits einige wenige gebaut, das Fahrzeug ist also über den Prototypenstatus hinaus, laut Velomobil.nl kann man Ende 2022 eins bekommen, wenn man jetzt bestellt. Das Foto zeigt das DuoQuest beim Einstunden-Rennen, es ist wie das Kinner ein sehr sportliches zweisitziges



Velomobil oder Velocar. Zu einem Dach als Zubehör macht Velomobil.nl keine Aussage. ¹⁷⁾

Twike 5

Das Twike 5 ist eigentlich ein vollwertiges Elektroauto für zwei Personen, da es aber zwei Tretgeneratoren zur Stromerzeugung hat und deutlich sparsamer ist als Elektroautos der KFZ-Industrie, nehme ich es in die Liste der Carbikes auf. ¹⁸⁾

Der WLTP-Verbrauch beträgt nur 6,9 kWh/100km. Twike gibt je nach Batterie-Variante zwischen 150 und 500 Kilometer je nach Akkukapazität. Im Vergleich mit den anderen Carbikes ist das Twike das schwerste Fahrzeug in meiner Übersicht, verglichen mit meinem Kleinwagen Renault Zoe wiegt es nur ein Drittel.



Mit einer Spitzengeschwindigkeit von 120 km/h ist das Twike autobahn-tauglich, damit ist es auch für weite Pendlerstrecken mit großem Auto-bahn-Anteil geeignet. ¹⁹⁾

Schwieriger Markt für Velocars

Zahlreiche Firmen, die an zweisitzigen Carbikes gearbeitet haben, gaben in den letzten Jahren wieder auf, z.B. die Entwickler des M6 aus Spanien. Elf aus den USA war insolvent, hat jetzt einen neuen Investor gefunden. Schaeffler hat zuerst die Entwicklung am Bio-Hybrid in die Bio-Hybrid GmbH ausgelagert, die dann in Insolvenz ging. Der Milan 4.2 von Räderwerk wird nicht mehr angeboten. Das Twike 3 soll wohl nicht mehr gebaut werden, es gibt aber ca. 1.000 Fahrzeuge auf dem Markt, die nach Auslieferung des neuen Twike 5 wahrscheinlich in großer Zahl als Gebrauchtfahrzeuge angeboten werden.

Im nichteuropäischen Ausland gibt es noch einige weitere Entwicklungen, auf die ich hier nicht eingehe, da es keine Bezugsquelle in Europa gibt. Auch für einige der Fahrzeuge aus meiner Liste muss man die Angabe zu den Lieferzeiten als nicht ganz zuverlässig ansehen. Bei den meisten Firmen hat es in der Vergangenheit immer wieder Verzögerungen gegeben.

Lastenfahrräder mit Dach

Einige Hersteller entwickeln zunächst Lastenfahrräder mit Dach und planen später auf der gleichen Plattform eine Variante für den Personentransport. Lastenfahrräder haben zurzeit einen wesentlich größeren Markt als Velomobile und Velocars, mit Lastenrädern ist heute deutlich mehr Geld zu verdienen. Lastenräder mit Dach, die man heute schon in Deutschland kaufen kann und die in vergleichbar großen Stückzahlen gebaut werden, sind: Citcar (citkar.com) - Ono (onomotion.com) - Movr (rytle.com).

Akkurad hat zwei Prototypen für das GallopE PeP fertig, die ab Mai Probe gefahren werden können. Nach der Frachtversion kommt später die Version für 2 Personen, auch bis 45 km/h. Auf den Ladeflächen kann man wie bei normalen Lastenrädern mehrere Kindersitze montieren, technisch auch einen Sitz für einen Erwachsenen. Es ist aber zu bedenken, dass es rechtliche Vorschriften für den Transport von Erwachsenen und Kindern auf Fahrrädern gibt. Seit 2020 erlaubt der Gesetzgeber unter bestimmten Voraussetzungen, auch Erwachsene zu transportieren, wenn das Fahrzeug darauf ausgelegt ist. ²⁰⁾

Velocars und Elektroleichtfahrzeuge

Je größer und schwerer die Velocars werden, desto mehr ähneln sie der nächsten Klasse von Elektroleichtfahrzeugen, die keinen Tretantrieb mehr haben, und damit nicht mehr zu den Velocars zählen.

Weitgehend bekannt sind Twizzy (Renault), Microlino und E-Rocks (Opel), bestellt werden kann jetzt auch der neue Messerschmitt, der mit 195 kg Leergewicht das leichteste und sparsamste Fahrzeug dieser Gruppe ist. Mit einem Akkupack von nur 2,8 kWh soll er bis zu 80 km weit kommen, das entspricht einem Verbrauch von ca. 4 kWh/100 km. Bei Vollgas mit 90 km/h werden es sicherlich mehr sein. ²¹⁾

Mein Kriterium für die Definition von Elektroleichtfahrzeugen wäre „leichter als die Last“, das ist beim Messerschmitt der Fall. Der große Vorteil von Velocars ist natürlich, dass man sich körperlich betätigt, fit bleibt und weniger friert.

Ist ein Velocar für mich geeignet?

Wer überlegt, sich ein Velocar anzuschaffen, sollte sich über sein per-

sönliches Fahrprofil und seine Ansprüche im Klaren sein. Die wichtigste Frage ist: Welche Strecken fahre ich wie häufig, mit wieviel Personen oder Gepäck. Eine Liste über die regelmäßigen Wege ist sicherlich hilfreich. Gibt es seltene Anwendungen, die ein Velocar nicht erfüllt, kann man auch ein- oder zweimal im Jahr ein Auto mieten, Taxi fahren oder öffentliche Verkehrsmittel nutzen.

Die meisten Lastenfahrräder sind heute in Städten unterwegs. Das liegt vor allem an den geringen Geschwindigkeiten, die hier gefahren werden: Tempo 50, 30 oder weniger. Außerdem sind hier die Strecken meist kürzer als in ländlichen Gebieten.

Mit einem langsamen, breiten Fahrzeug würde Ich nicht gerne weite Strecken auf viel befahrenen, schnellen Landstraßen fahren. Mit meinem 45-km/h-Alleweder fahre ich auf ruhigen Landstraßen sehr gerne. Wenn sich hinter mir Schlangen bilden, halte ich kurz an und lasse mich überholen. Mit einem 25-km/h-Fahrzeug würde ich mich hier nicht so wohl fühlen, da ich häufiger überholt würde.

Eine Garage oder ein eigener Stellplatz sind sicher von Vorteil.

Über fast alle Velocars gibt es zahlreiche Informationen im Velomobilforum, Unterfaden Velocars.²²⁾²³⁾

1. <https://www.pressebox.de/pressemitteilung/cityq/CityQ-die-Zukunft>
2. www.hopper-mobility.com
3. <https://www.auto-motor-und-sport.de/tech-zukunft/alternative-antriebe/hopper-mobility-e-bike/>
4. <https://www.elektroauto-news.net/2021/neuer-stadt-flitzer-hopper-mobility-schliesst-erste-finanzierungsrunde-ab>
5. Vgl.: „velostrom.de/velomobil-cityq-die-zukunft-der-mobilitaet/“.
6. www.w-hs.de
7. https://www.ruhrvalley.de/uploads/news/download_file/52/RV_RS1_Mobil.pdf
8. www.Fairbe.de
9. www.cargobike.jetzt/tipps/radwegenutzung/
10. <https://bayk.ag/produkte/cruiser-das-velotaxi/>
11. <https://www.kinner-car.com/>
12. Ligfiets.net | Vrijdagbericht“
13. www.velomobiel.nl/duoquest/
14. Velomobile.bzh
15. Velomobiel.nl
16. www.facebook.com/groups/115024628543289/permalink/3249086935137027/
17. <https://www.velomobilforum.de/forum/index.php?threads/duo-quest-wird-fuer-velomobiel-nl-gebaut.61504/>
18. <https://blog.twike.com/twike-invest-in-the-future-early-bird-bis-31-12-2020/>
19. Neuere Informationen zum Twike gibt es hier: <https://www.electrive.net/2021/11/18/vitesco-liefert-e-antrieb-fuer-twike-5/>
20. (www.rafahren.de/service/erwachsene...)
21. (<https://www.messerschmitt-werke.de/>)
22. www.velomobilforum.de/forum/index.php?forums/velocar.80/
23. Eine Übersicht gibt es hier: www.velocar.net/

Typ	Hersteller	Land	Personen	Räder	Motor - Watt	Breite cm	Gewicht kg	Sitzanordnung	Tempo km/h	Preis**, ab	WWW	Lieferbarkeit
Hopper	Hopper	D	2	3	250	88	120	hintereinander	25	7 - 8.000 €	Hopper-mobility.com	Mitte 2023
Classic L	Leiba	D	2	3	250	82	55	hintereinander	25	9.300 €	leiba.de	lieferbar
CityQ	CityQ	N	2	4	250	85	70	hintereinander	25	8.865 €	cityQ.com	bestellbar
Fair.de	Forschungsteam Westfälische Hochschule	D	2	4	250 o. 3.000	85	120	hintereinander	25 o. 45	k.A.	fair.be	Prototyp fertig,
Kinner	Kinner	FIN	2	4	250	105		nebeneinander	25	15.000 €	www.kinner-car.com	Ab 1.04.2022
D u o Quest	Denez Bodennec & Velomobiel.nl	F / NL	2	4	250	125	45	nebeneinander	25	12.900 €	Velomobiel.nl	Lieferbar, Kleinserie
C i t y - Cruiser	Bayk AG	D	3	3	250	110	190	nebeneinander	20	9.990 €	https://bayk.ag/	lieferbar
Twike 5	Fine Mobile	D	2	3	45.000	155	435	nebeneinander	120	39.900 €	twike.de	Mitte 2022

** ohne Gewähr, bei ausländischen Herstellern zzgl. Fracht

HPV Treffen Flaeming 2022

über Pfingsten - 3. bis 7. Juni - oder kürzer

Ein Vereinsleben braucht Orte der Begegnung und zum Austausch. Wir planen ein HPV Treffen vom 3. bis 7. Juni oder bei Bedarf auch kürzer bei der familienfreundlichen Pension Britta in 14929 Treuenbrietzen, 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. Am Sonntag 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:



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 & Sanitärebereich 15€. Die Verpflegungskosten liegen bei 10€ pro Tag incl. Kaffee, Tee etc.

Die Kurse können jedes dritte WE im Monat im Jahr 2022 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



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

Three Wheels **Good** - Four Wheels **Bad**?

Text: Charles Henry

Die Velomobilblase

Mehr als 20 Jahre sind vergangen, seit Allert Jacobs von velomobiel.nl mit dem Quest das erste wirklich schnelle Velomobil (VM) vorstellen konnte. Seit 2010 haben Entwickler und Konstrukteure wie Eggert Bülk (Milan) und insbesondere Daniel Fenn (Evo R, Evo K, DF, ...) entscheidend zur velomobilen Weiterentwicklung beigetragen.

Heutige VM (Milan, DF, Alpha7, Alpha9, Snoek) sind bare Wunder an Effizienz. Sie sind leicht, aerodynamisch optimiert und rollen auf schmalen Reifen gut und oft auch schnell. Mit 180 Watt können Geschwindigkeiten jenseits der 50 km/h auf gerader Strecke gehalten werden, vorausgesetzt man montiert «Hosen» (Radhausabdeckungen) und Kopfhaube. Interessanterweise bleibt auch nach vielen Tests unklar, welches der genannten VM nun das allerschnellste ist. Sie werden praktisch alle in derselben Fabrik in Rumänien bei velomobilworld.com in Handarbeit hergestellt. Doch das ist nicht der Grund, wieso sie je länger desto ähnlicher aussehen. In der Biologie spricht man von konvergenter Entwicklung, wenn Formen

durch äussere Einflüsse geprägt immer ähnlicher werden. Dies scheint auch bei den VM der Fall zu sein. Sie verfügen über praktisch identische



© Charles Henry

Fahrwerke mit 2 gebremsten Rädern vorne und einem angetriebenen Rad hinten. Der Fahrer liegt so tief wie möglich in der enganliegenden Verschalung, denn moderne VM sind darauf ausgelegt auf gerader Strecke möglichst hohe Geschwindigkeiten zu erreichen und in Kurven nicht zu kippen. Dass dabei bezüglich Komfort und Sicherheit Kompromisse eingegangen werden müssen, verwundert nicht.

Wer sich neben technischen- auch für geschichtliche Aspekte des VM interessiert, kann unter <https://velomobileseminars.online> einen praktisch unerschöpflichen Schatz an Infos zu Human Powered Vehicles (HPV) heben. Als Einstieg sei der Talk von WM-Pionier und Leitra Konstrukteur Carl-Georg Rasmussen am VM-Seminar in Dornbirn 2015 empfohlen.

4-rädrige VM sind praktisch alles Einzelstücke

Auch vierrädrige HPV gab es schon vor langer Zeit. Die «Velocar» in Frankreich erlebten in den Jahren vor dem 2. Weltkrieg ihre Blütezeit. Wegen Benzinmangel wurden in Schweden 4-rädrige, teils mehrplätzig VM wie das «Fantom» in den Kriegsjahren als Autoersatz entworfen. In den Achtzigern baute John Kingsbury in England ein vollverschaltetes Vierrad und Paul Rinkowsky rüstete in der DDR sein «Turro» Vierrad mit ultraschnellen selbstgemachten Reifen aus. Viele dieser Prototypen und die mit dem Vierradprinzip einhergehenden



© <https://www.velomobileworld.com/product/qv>

Herausforderungen wurden von Ingo Kollibay beschrieben. (Kollibay, Ingo, Four-wheeled Velomobiles The concept, 6th European Seminar on Velomobile Design (16.Oct. 2009, Kopenhagen, PDF-Download : <https://bit.ly/37aO6zF>)



© <http://www.velomo.eu/quadvelo.html>

Miles Kingsbury baute sein «Quattro», und bewies gleich selbst, dass sich vierrädrige VM für die grosse Tour eignen, indem er die von Josef Janning organisierte ROAM - Roll Over America - mitfuhr. Überall, wo sie auftauchten, erregten 4-rädrige VM Aufsehen, aber dennoch blieben die allermeisten Einzelstücke. Als [velomobiel.nl](http://www.velomobiel.nl) 2016 das Quattrovelo - ein schnelles, alltagstaugliches VM mit 4 Rädern auf den Markt brachte, glaubte man, die Zeit der 4-rädrigen VM sei gekommen.

Leider ist es bis heute das einzige 4-rädrige VM geblieben, welches in Serie ging. Die Velomo Manufaktur in Weida (<http://www.velomo.eu/>)



© Charles Henry

geht zur Herstellung von Velomobilen individuelle Wege. Auf Basis seines modularen Quad Rahmens entwickelt Steffen Schönfelder auf Kundenwunsch, verschaltete HPVs für ganz unterschiedliche Einsatzbereiche. Aus einer Zusammenarbeit mit der Fa. Eurocircuits entstand 2018 das Quadvelo (vgl. <https://www.eurocircuits.com/ec-velo/quadvelo/>), ein originelles Fahrzeug, das aktuell vorbestellt werden kann.

Das schwedische Frikar E-Bike hingegen soll dank industrieller Produktion zu günstigem Preis (bald...?) den Massenmarkt bedienen können. Ähnliche Fahrzeugkonzepte von Schaeffler (Bio-Hybrid) und Canyon



© Charles Henry

(Future Mobility Concept) bedienen wohl eher die Fantasie als ein reales Kundensegment. Alle haben sie gemeinsam, dass sie mind. 80 kg wiegen und deshalb auf einen Elektrozusatzantrieb angewiesen sind, zeigen aber auch, dass Interesse seitens der Industrie an verschalteten HPV-Elektro-Hybriden besteht.

Meine eigenen ersten zaghaften Versuche als Vierradkonstrukteur

Ich selbst «startete meine Karriere» als HPV-Konstrukteur 1998 mit einem offenen einseitig angetriebenen Quad. Das Chassis bestand aus einer 30 mm dicken, gefalteten Aluwabenplatte. Die Traktion des einseitigen An-

triebs war miserabel, aber das HPV war kaum in Schiefelage zu bringen und der Federkomfort der gummigefederten Längslenker war phantastisch. Beim «Four For Two», abgekürzt «442» (2015) glaubte ich zuerst das Antriebsproblem (2 angetriebene Räder machen in Kurven unterschiedlich weite Wege) mittels Differential lösen zu können. Sobald aber, bedingt durch den steifen Alurahmen und das sportliche Fahrwerk, das 442 auf unebener Unterlage ein Beinchen hob, war kein Vorankommen mehr. Abhilfe brachte erst der Einbau von je einem Freilauf pro Hinterrad. Weil es mir aber nicht gelang, die Bremsen des 442 gleichermaßen für Solo- als auch den 2 Personenbetrieb auszubalancieren, wurde auf den Bau der geplanten Verschalung verzichtet.

3-Rad vs. 4-Rad bei VMs

Nachfolgender Vergleich soll zeigen, wo die unterschiedlichen Konzeptpunkten können:

Im Alltag und wahrscheinlich auch auf Touren hat das 4-Rad VM konzeptbedingt die Nase vorn. Beim Renneinsatz und bzgl. Preis hat das 3-Rad das Sagen.

Denken wie ein Automobilkonstrukteur

Nun fragt der Leser natürlich zu Recht, wieso nicht mehr 4-Rad VM am Markt angeboten werden. An kauflustigen Interessenten würde es wohl nicht fehlen, wie div. Kommentare auf velomobilforum.de zeigen. Doch Forschungsbedarf und Entwicklungsaufwand sind enorm. Selbst erfahrene Velomobilkonstrukteure wie Daniel Fenn und Ymte Sibrandij haben das Vorhaben ein Vierrad zu konstruieren vorerst zurückgestellt. Erfolgsversprechender als «bewährte» VM-Lösungen fürs 4-Rad VM zu übernehmen, wäre wohl der Ansatz, technische Konzepte aus der Automobiltechnik in Leichtbau zu adaptieren. Das würde jedoch bedingen, dass

nicht nur neue Verschalungsformen, sondern auch neue Komponenten für Radaufhängung und Antrieb von Grund auf entwickelt werden müssten. Also verlieren wir keine Zeit, sondern fangen wir gleich mit einer Analyse der Knackpunkte an.

Herausforderungen bei Velomobilen auf 4 Rädern

Die Verschalung

Monocoque Konstruktionen sind bei VM weit verbreitet. Sie sind Verschalung und Chassis in einem und helfen dadurch das Gewicht zu reduzieren. 4-rädrige VM stellen besonders hohe Anforderungen an die Konstrukteure, weil der Monocoque Torsionsbewegungen der Achse aufnehmen muss. Einstiegsluken, speziell solche mit grossem Deckel, müssen durch besondere Konstruktionen abgestützt werden, sonst drohen Spaltmaße breit wie Gletscherspalten.

Wegen der (breiten) Hinterachse lässt sich die allseits empfohlene aerodynamische Tropfenform bei 4-Rädern nicht so einfach realisieren. Drehen wir jedoch die Verschalung für die Räder um 90° zur Längsachse und stellen die Verschalung für den Fahrer senkrecht drauf, so sieht's gleich besser aus. Gelingt es zudem die Wirbelschleppel hinter dem VM und damit die Sogwirkung zu reduzieren, so können ähnliche C_w -Werte (= Luftwiderstandsbeiwerte) wie bei 3-Rädern realisiert werden, wie CFD-Simulationen der Hochschule Rapperswil in unserem Auftrag ergeben haben.

Der Antrieb

Das Antriebssystem beim VM hat die Aufgabe, die Muskelenergie möglichst verlustarm in Fortbewegung zwischen 0 und 60 km/h zu verwandeln, indem es kontinuierliche Traktion auf beide Räder auch bei Kurven und unebenem Gelände ermöglicht. Dabei besteht eine direkte Wechselwirkung mit dem Fahrwerk.

Das Fahrwerk

Gute Federung und genügend Dämpfung ist entscheidend für Komfort, Sicherheit und Ergonomie. Die Vorderradaufhängung kann ähnlich wie bei 3-Rädern konstruiert sein (z.B. mit McPherson Federbein). Durch die Vorverlegung der beiden Vorderräder resultiert bei gleicher Fahrzeuglänge ein längerer Radstand ohne Einbußen an Kurvenstabilität. Die Auslegung der Hinterradaufhängung ist besonders anspruchsvoll, gilt es doch eine Lösung zu finden, welche einerseits die notwendigen Federwege ermöglicht und andererseits den Parallellauf der Räder nicht (zu stark) beeinträchtigt. Spätestens an diesem Punkt lohnt sich auch für eingefleischte VM-Konstrukteure ein Blick über den Tellerrand hin zur motorisierten Zukunft z.B. hier: <https://bit.ly/3hMNAd2>

Warum erzähle ich euch das?

Weil ich überzeugt bin, dass es Wege gibt, schnelle VM zu entwickeln ohne Abstriche bei Komfort und Sicherheit, habe ich mich die letzten 2 Jahre intensiv mit der Konstruktion von 4-Rädern beschäftigt. Dabei ist in enger Zusammenarbeit mit der Fa. Birkenstock Bicycles in Jona (www.speedbikes.ch) ein 4-rädriger VM-Prototyp entstanden, über den ich euch gerne in einer der nächsten Info Bull-Ausgaben berichte.



Mitgliederversammlung des HPV Deutschland e. V.

Leider findet auch in diesem Jahr keine Spezi statt. Das SPEZI Team hofft aber sehr, 2023 endlich wieder mit voller Kraft durchstarten zu können.

Auf der SPEZI 2022 war unsere Mitgliederversammlung (MV) geplant gewesen und wird nun dort nicht stattfinden. Im Anschreiben zur PDF des Info Bull 223 hatten wir schon einmal nach Ideen gefragt, für einen Ort, an dem wir alternativ 2022 die MV abhalten können. Auf dem HPV-Treffen in Fläming vom 3. – 7. Juni möchten wir keine MV abhalten. Für viele von euch sind die Pfingsttage schon lange verplant.

Wir möchten im Herbst 2022 die MV abhalten. Einen genauen Termin und Ort haben wir noch nicht vor Augen. Falls jemand eine Idee hat, teilt uns diese gerne mit. Ansonsten stricken wir wieder etwas aus Bordmitteln und laden euch rechtzeitig dazu ein.

Sonnige Grüße von Wolfgang & Dieter



Die neue Homepage des HPV

Es ist ein dickes Brett, das da gebohrt ...

Auf der To Do Liste steht die Homepage (HP) schon lange. Die alte HP ist zu unübersichtlich, die Gebrauchtradrliste macht immer wieder Probleme... Erste konkrete Ideen entstanden Mitte November 2019 auf der Ideenschmiede.

Und jedem Anfang wohnt ein Zauber inne, ...

Es dauerte bis in den Winter 2020, als die Planungen konkret begannen. Mit Hilfe von Webmaster Andreas Henze und Heike Bunte machte der Vorstand, vertreten durch Wolfgang Wiese und Dieter Hannemann, eine Bestandsaufnahme. Eine Struktur für die neue HP wurde angelegt, Inhalte überlegt und Wünsche geäußert. Wir fanden mit der Firma Stadtkreation einen Partner für unser neues Webdesign, dem auch das Thema Fahrrad nicht fremd ist. Im Sommer 2021 war klar, was wir uns an Besonderheiten leisten können und wollen. Nach der MV im September 2021 kam noch Alf Göbbert mit neuem Elan ins Team. Unser Ziel ist es, dass die neue HP im Mai 2022 online ist.

Vorfreude ist die schönste Freude!

Wir freuen uns schon darauf, dann neben unserem geliebten InfoBull eine weitere Plattform zu haben, mit der wir mit euch und auch mit Gästen in den Austausch kommen können. Die neue Seite enthält einen aktuellen Blog, einen Veranstaltungskalender und Kontaktdaten zu lokalen Gruppen. Ihr



The screenshot shows the homepage of HPV Deutschland e.V. At the top right, there are links for 'Anmelden' and 'Registrieren'. Below the logo, a navigation menu includes 'AKTUELLES', 'FAHRZEUGE', 'ALLTAG', 'REISEN', 'SPORT', 'VEREIN', 'GEBRAUCHTRADBÖRSE', and 'KONTAKT'. The main heading is 'Lokale Treffen und Termine', followed by the subtitle 'Liegeradgruppen, -treffen und -veranstaltungen in Deutschland'. Below this is a map of Germany with numerous blue and red location markers indicating local meeting points across various states like Schleswig-Holstein, Hamburg, Sachsen, and Bayern. A 'FILTER/LEGENDE' button is visible at the bottom left of the map area.

findet alle unsere geliebten Fahrzeuge und wie wir sie im Alltag, bei Reisen und zum sportlichen Vergleich verwenden. Natürlich gibt es Neuigkeiten aus dem Verein und eine neue Gebrauchtradbörse. *Voller Vorfreude grüßen euch Alf, Wolfgang & Dieter*

Highspeed-Rennen in Aldenhoven mit gemeinsamem Ausklang

Am Samstag, den 10. September 2022 veranstaltet der HPV zum ersten Mal ein Hochgeschwindigkeitsrennen auf dem ATC Testgelände in Aldenhoven (IB 223). Jeder ist mit seinem Gefährt willkommen!

Die Anmeldung ist seit einigen Tagen auf der Seite von droplimits.de (<https://www.droplimits.de/BeND/bend-2022/anmeldung-aldenhoven-2022.html>) eröffnet. Neben dem Rennen auf dem Testgelände ist noch ein gemeinsamer Ausklang auf dem Campingplatz

Brückenkopf-Park Jülich geplant. Gegen Abend ist eine gemütliche Runde auf dem Grillplatz geplant, der Jugendzeltplatz steht für Fahrer*innen und Freunde zum Übernachten offen. Nach dem Frühstück werden sich dann alle wieder auf den Heimweg begeben. Wenn du nicht am Rennen teilnehmen möchtest, aber uns bei der Organisation unterstützen

möchtest, kannst du uns gerne kontaktieren. Wir brauchen freiwillige Helfer*innen, um das Rennen auf die Beine zu stellen.

Grüße von Dieter

Das Test-Oval in Aldenhoven bei einem Rennen © Michael Pohl

HPB (Human Powered Boat) und 10. Sternfahrt „Zur Mitte von Niedersachsen“

Am 03. und 04. September 2022 findet die 10. Sternfahrt „Zur Mitte von Niedersachsen“ der Oldenburger Liegeradgruppe statt. Die Tour „Zur Mitte von Niedersachsen“ ist immer etwas Besonderes und feiert jetzt das Jubiläum!

In den letzten Jahren konnten wir mit oder ohne Hygiene-Konzept durchgängig die Veranstaltung durchführen und sammelten ab der 5. Sternfahrt bis zur 9. Sternfahrt 6.796 € für das Kinderhospiz Löwenherz in Syke. Wir könnten ja zum Jubiläum die 10.000 €-Grenze knacken. Aber lieber nicht zu hohe Erwartungen...

Zum Jubiläum lassen wir uns wieder etwas einfallen und hoffen, dass ihr dabei seid!

Dieses Mal geht das Treiben in Hoya schon am Freitag, den 02. September los. Die HPB Teilnehmer*innen reisen an und machen ihre Boote für die Wasseraktivitäten startklar, evtl. werden erste Testfahrten unternommen.



Baden und Grillen runden das Programm bis Samstagmittag ab.

Am Samstagnachmittag kommen die Sternfahrer dazu. Wie gewohnt treffen sich alle Sternfahrer*innen um 15:30 Uhr an der geographischen Mitte von Niedersachsen. Nach der Begrüßung und einem Eis fahren alle gemeinsam als Verband zum Wassersportverein an der Weser. Hier gibt es eine „Regatta“ der Boote und die Fahrzeuge können bestaunt und teilweise sogar getestet werden und es ist Zeit zum Fachsimpeln, Baden und Grillen.

Die Teilnehmer*innen, die nicht gleich wieder nach Hause fahren, übernachten beim WSV Hoya auf der Zeltwiese oder im Kanuhotel. Nach dem Frühstück werden die Zelte wieder abgebaut und alle fahren nach Hause.

Weitere Informationen findet ihr ab Ende Juni auf der Homepage der Liegeradgruppe Oldenburg und auf der neuen Homepage des HPV.

Abendbrot: Zur Verfügung steht ein großer befeuerter Grill, den jeder mit

seinem Grillgut belegen kann, sowie Senf und Ketchup. Eine begrenzte Auswahl an Getränken (mit Alkohol oder alkoholfrei) steht zum Selbstkostenpreis zur Verfügung.

Übernachtung: Die Teilnehmer*innen übernachten im Zelt mit Blick auf den Ziegeleissee oder vorm Deich mit Weserblick. Ebenso kann im Kanuhotel ein Bodenlager genutzt werden. Die Fahrräder können bei schlechtem Wetter trocken untergestellt werden.



Das Ziel der Sternfahrt. © Hanna Brunkhorst

Frühstück: Hier wird Kaffee, Tee, Zucker und Milch gestellt sowie Brötchen und Butter. Auflage (Marmelade, Käse oder Wurst), Besteck, Teller sowie Tasse hat jeder selbst dabei.

Kosten: Für jede Nacht 10 Euro pro Teilnehmer*in.

Die Challenge – ist eine Möglichkeit für das Kinderhospiz Löwenherz zu spenden. Wer gibt pro Anreisekilometer aller Teilnehmer*innen 1 Cent?

Also konkret bei 60 Teilnehmer*innen und einer durchschnittlichen Anreise von 80km wären, dass 80 km x 60 TN = 4800 Cent = 48 €. Wir hoffen, dass viele von euch mitmachen werden und ein paar Euro für das Kinderhospiz Löwenherz zusammenkommen werden.



Der Wegweiser in Hoya, ein Symbol der Sternfahrt zur Mitte von Niedersachsen. © Dieter Hannemann

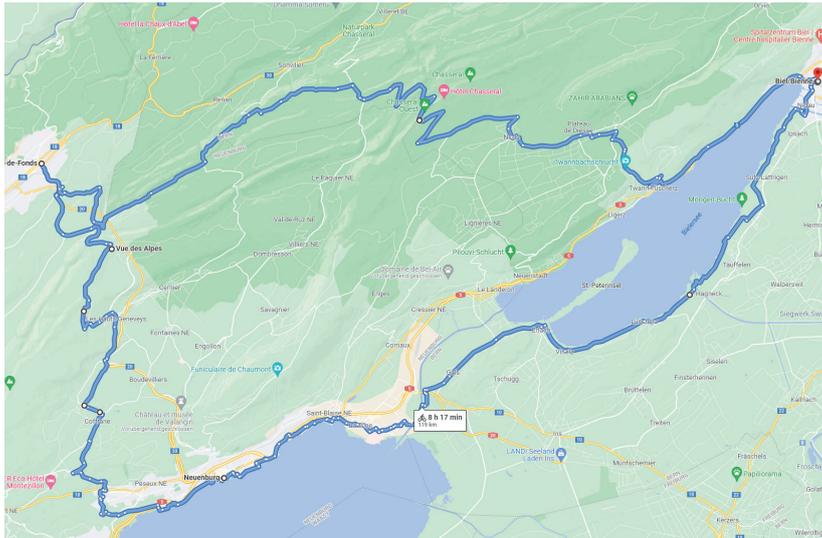
Grüße von Dieter



future bike ch

2-Tagestour über den 1. August in den Jura

Zwei Tage geht es mit dem Velo über den Jura. Am ersten Tag ist die Vue des Alpes zu erklimmen. Am zweiten Tag geht es auf den Chasseral: Berühmt berüchtigt aus dem Französisch-Lehrmittel «On y va» (dem wohl meistgehassten Schulbuch der Schweiz) wo sich Berggänger im Nebel verirrt hatten. Ganz so tragisch wird es nicht werden, trotzdem gilt es einige starke Steigungen zu meistern.



Start am Sonntag in Biel. Übernachtung in La Chaux-de-Fonds - jeder ist für seine Übernachtung selbst verantwortlich! Zurück nach Biel. So 70 km 1050 Hm, Mo 55 km, 900 Hm.

Anmeldung bis 7.7.2022 an bollina@sunrise.ch

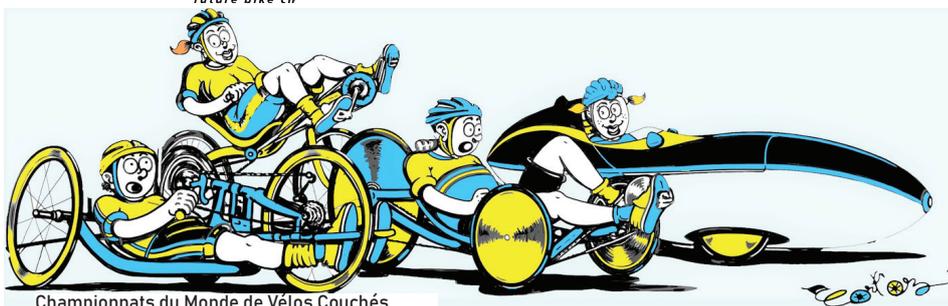
Details auf www.futurebike.ch



future bike ch

Speckwegtour 2022

Ob der Speck nun weg soll oder ob wir den Speck Weg fahren ist historisch nicht überliefert. Geplant ist dieses Jahr nach Orgelet in den französischen Jura zu fahren. Das würde bedeuten, dass wir vier Tage lang in der französischen Küche schlemmen. Eigentlich ist es nur ein kleines Hors d'œuvre auf die Weltmeisterschaft im kommenden Sommer, hat somit doch etwas mit Sport zu tun.



Championnats du Monde de Vélos Couchés

Wenn das Wetter nicht passt, werden wir kurzfristig eine alternative Route fahren. Dann ist es vielleicht doch wieder Italien. Details auf www.futurebike.ch



Speckweg Doubs Ost 2014

Zerlegt: Peregrin Nr.6

Text: Andi Gerber

Beim Peregrin handelt es sich um ein Liegevelo aus Carbon. Entwickelt wurde es von Charles Henry aus Zürich, gebaut wird es in der Edelliegeveloschmiede von Jürg Birkenstock in Rapperswil.

Beim Velo auf dem Explorationsbild handelt es sich um den sechsten produzierten Rahmen. Die Carbonteile wurden bereits 2006 laminiert und nach einem Dornröschenschlaf 2011 nach den Wünschen des heutigen Besitzers aufgebaut.

Das Peregrin ist ein äusserst flexibles Liegevelo, im gezeigten Aufbau wohl am besten beschreibbar als Gravelbike in Radonneurausführung, sprich mit integriertem Gepäckträger. Wie Liegeradfahrern bekannt, hat ein Liegerad wie das Peregrin in der Ebene aufgrund der besseren Aerodynamik Vorteile gegenüber einem Rennrad und Dank des grossen Komforts lassen sich damit ohne Haltungsbeschwerden lange Strecken zurücklegen. Dazu tragen neben der individuellen Anpassung des Velos an den Fahrer beim Peregrin auch die Heckfederung und die 40 mm breiten Reifen bei. Der steife Antrieb und ein Gewicht um 12 kg ermöglichen es, auch lange Steigungen gut zu bewältigen – das Peregrin Nr. 6 war schon auf über hun-

dert Pässen. Es wurde die letzten 10 Jahre intensiv genutzt von täglichen Pendelfahrten durch die Innenstadt von Zürich bis hin zu mehrwöchigen Radreisen mit leichtem Gepäck.

Aufgrund der UV-Strahlung der Sonne verbleicht mit der Zeit die exponierte Oberfläche des Rahmens und ohne Intervention könnten langfristig auch tiefere Schichten geschädigt werden. Deshalb war anfangs 2022 der Zeitpunkt für eine umfassende Auffrischung im Hause Birkenstock gekommen, die auch eine Lackierung des Rahmens mit Klarlack umfasste.

Das gezeigte Explorationsbild wurde anlässlich dieser Überholung gemacht.

Es handelt sich beim Peregrin um hochwertige Einzelanfertigungen. Von 2005 bis 2021 wurden davon 20 Exemplare von Hand hergestellt. Der Bau erfolgt nach Bestellung und je nach Auftragslage ist mit Lieferfristen von über einem Jahr zu rechnen. Die aktuelle Version verfügt über eine Einarmgabel mit Scheibenbremsenaufnahme, welche den Einsatz eines Nabendynamos erlaubt.

Jürg Birkenstock baut neben dem Peregrin auch noch das Rennliegevelo Birk Comet und verkauft als Händler verschiedene Velomobile.

Weitere Angaben zum Peregrin finden sich unter:
<https://speedbikes.ch/peregrin>

Pergrin Nr. 6 ist zerlegt © Jürg Birkenstock



Im Anstieg zum Monte Grappa © Charles Henry



Neuaufbau Peregrin

Text: Erwin Villiger

Wegen Herzrhythmusstörungen habe ich vor ein paar Jahren meinen Peregrin Vollcarbonlieger, der 2005 von Charly Henry konstruiert und 2006 im Hause Birkenstock gefertigt wurde, verkauft in der Annahme, dass es jetzt vorbei sei mit Steigungen zu bewältigen.

Nach drei Eingriffen aber kam die Sportlichkeit zurück, resp. habe ich sie in Grenzen zurück trainiert und durch einen kollegialen Tipp ein gebrauchtes Peregrin kaufen können.

Da dieses, nach einer langen Standzeit, gewisse Schäden hatte und das Carbon-Laminat angegraut war, entschloss ich mich für eine Totalrevision. Neue Kassette, neue Kette, neues Vorderrad, neue Vorderbremse, neuer Kettenschutz an der Kurbel, Gepäckträger umgebaut, Kleinteile organisiert, neue Griffe, den Sitz neu belegt und das Wichtigste: Den Lieger total bis aufs blanke Carbon auseinander genommen, geschliffen und mit einem 2-Komponenten Klarlack gespritzt. Danach kamen das Carbon und seine Struktur in neuem Glanz daher. Den 2-K-Klarlack gibt es im „Do it

Eigentlich wollte ich nur eines der besten Allroundliegefahrräder renovieren, aber dann kamen Fragen.

yourself“. Diese Dose hat ein viel besseres Ventil zum Spritzen als andere Dosen im Handel und zwei Düsen. Drückt man die Untere dann werden die Komponenten in derselben Druckflasche gemischt und man hat 48 h Zeit das zu verarbeiten. Spritzen ist auch hier nicht ganz einfach, wenn man keine Läufe haben will. Also nur kurz und wenig auftragen dafür etwa vier Mal.

Alles wieder zusammengenbaut und fertig war das beinahe neue Peregrin.

Als 73-Jähriger muss ich aber einsehen, dass ich die Durchschnittsgeschwindigkeiten sowohl in der Ebene als auch am Berg mit der meist deutlich jüngeren Generation nicht mehr erreiche. Steigungen fahren 8% ja, 15% mit Vorbehalt. Soll ich das einfach in Kauf nehmen, treten und schnaufen was das Zeug hält, aber vor Anstrengung auf längeren Touren die Freude verlieren oder einen Motor einbauen? Maxon in der Schweiz hat einen starken Motor mit einer 500 Wattstunden Batterie. Dieser lässt sich auch mit einem 20-Zoll-Rad mit entsprechend kurzen Speichen verbauen. Der Sportler in mir sagt nein, trete. Der Genussfahrer in mir sagt ja, baue einen Motor ein.

Der Frühfrühling wird es zeigen, wenn ich das Peregrin auf diversen Strecken ausprobiere. So oder so, ich freue mich, wieder im Besitze eines tollen und schnellen Liegers zu sein.



Vor der Revision



Bereit für neue Tou



Detail des neu lackierten Rahmens

ren

Peregrin im neuen Glanz



Ihr Spezialist für Dreiräder, Liegeräder, Lastenräder bis 270 kg, Reharäder, Spezialräder und e-Bikes, mit bayernweit der größten Auswahl zum sofort Probefahren.

Beratungstermin vereinbaren:

Tel: 08031 352 91 28 oder

WhatsApp: 0179 787 17 01

**Reparatur-
Annahme**
DI-FR

09:00 - 09:30 Uhr
14:00 - 14:30 Uhr
17:00 - 17:30 Uhr


RADLALM



Öffnungszeiten

DI-Fr 09:00 - 12:00 Uhr, 14:00 - 18:00 Uhr · SA 09:00 - 13:00 Uhr



Waldmeisterstraße 2a · 83109 Großkarolinenfeld · www.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



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!

Do-it-yourself-Trike für Schüler*innen

Text: Roel van Dijk, Johan Vrieling und Dieter Hannemann

Aufruf zur Teilnahme an einem Pilotprojekt?

Zur weiteren Verbreitung des Liegerades wird ein neues Projekt gestartet. Zum wiederholten Mal ergreift Johan Vrieling die Initiative. Er sucht Liegeradfahrer*innen für die Teilnahme am Pilotprojekt (15. April bis 31. Mai 2022). Hier kannst du mitdenken und mithelfen, ein Liegerad in Dronten zu entwickeln. Jeder kann am Pilotprojekt teilnehmen! Besondere Vorerfahrungen sind nicht erforderlich.

Was vorangegangen ist?

In den achtziger Jahren war Johan Vrieling Lehrer für technische Bildung. Als er ein Liegerad von Willem van Wijnen sah, dachte er sofort, dass dieses in doppelter Hinsicht eine Herausforderung für seine Schüler*innen ist. Zuerst mussten die Schüler*innen das Fahrrad mit Kippmechanismus bauen und dann das Fahrradfahren damit lernen. Der Erfolg war so groß, dass Johan seine eigene Firma gründete: Flevobike in Dronten. Dieses Unternehmen sorgte mit eigenwilligen Modellen wie dem Flevobike, dem Trike (mit Gepäckbox) und dem Racer für Furore. 1993 gewann Flevobike mit dem Alleweder den 365-Tage-Fahrradpreis. Es wurde von Bart Verhees entworfen. Flevobike machte es zu einem Erfolg, indem es das Alleweder auch als Bausatz verkaufte. Später folgten der Fifty-fifty, der Oke-ja, ein Rücken-an-Rücken-Tandem, der Versatile (später wurde daraus der



Fünf Fahrradfreunde beim ersten Treffen.



Orca) und die Greenmachine (ebenfalls ein Preisträger). Bei Flevobike hat sich der Fokus von der Entwicklung, dem Verkauf und der Wartung von Spezialfahrrädern auf die Entwicklung und Produktion innovativer Teile für andere Fahrradhersteller verlagert. Und sie sind sehr aktiv in der Entwicklung von Lastenrädern.

Was ist der Zweck?

Ausgangspunkt soll ein jährlich wiederkehrendes Projekt für allgemeinbildende und technische Schulen sein. Die Schulen beginnen mit dem Bau eines einfachen Dreirads. In den Folgejahren kann an Verbesserungen oder Erweiterungen gearbeitet werden, wie beispielsweise Lösungen für den Transport von Ladung oder besserer Wetterschutz. So können immer wieder neue Jahrgänge mitgestalten.

Es wäre schön, wenn ein Wettbewerbselement hinzugefügt werden kann, das einen zusätzlichen Anreiz bietet, z.B. eine Punktevergabe für den Bau des Rades, die Durchführung von Rennen oder das Fahren von Parcours. Die „Cycle Vision“ oder „A race in the Park“ könnten dafür eine schöne Plattform anbieten.

Der Start

Am 13. Januar 2022 haben Johan Vrieling, Eric Bosma (Fan und Videomacher des Reisens mit seinem Flevotrike), Ton ten Brinke (ehemaliger Sekretär der Recumbent Association), Anton Mulder (Amateur-Liegeradbauer) und Roel van Dijk (Vorsitzender der Niederländische Liegerad Verein) getroffen. Hier wurden die groben Umriss diskutiert.

Das Fahrrad

Johan Vrieling schlägt vor, einen neuen Weg einzuschlagen und ein Trike mit Duo-Scharnier zu bauen. Er hat bereits mit Hilfe von Flevobike ein maßstabsgereutes Modell aus grünem Kunststoff hergestellt. Das Gelenk, wie vom Flevobike bekannt, wird durch zwei Gummistreifen ersetzt. Das eine Gummi sitzt da, wo das ursprüngliche Gelenk saß und das zweite Gummi sitzt oben, direkt über dem

Kopf des Fahrers. Es gibt bereits Erfahrungen mit einem Gelenk mit zwei Gummis am Triker (siehe Video auf YouTube: Triker-Demo Luca-Senna-Job). Für das hintere Gelenk des Heckrahmens werden Versuche durchgeführt, um das Kalottenlager aus der Zeichnung durch eine einfache Lösung zu ersetzen. Ende der 90er Jahre ersetzen sowohl Erik Wannee (flevofanclub.ligfiets.net) als auch Harry van de Liende das Kalottenlager durch ein anderes System.

Eine weitere Besonderheit des Trikes ist ein Rahmen, der aus Plattenmaterial gefertigt wird. Das kann Sperrholz sein, aber auch ein leichteres und teureres Wabensandwich oder eine Alternative dazu. Das Fahrrad könnte als Bausatz angeboten werden.

Projektentwicklung

Wir suchen Freiwillige, die Lust haben, als Team an mehreren Samstagen an der Entwicklung eines Fahrrads zu arbeiten. Das bedeutet, dass gebaut werden muss, aber wir möchten auch Bilder und Filme vom Prozess machen. Abschließend müssen Konstruktionszeichnungen angefertigt werden, Anleitungen (Papier/Foto/Film). Der Prozess ist erst abgeschlossen, wenn das Fahrrad fertig ist und allen Sicherheitsanforderungen entspricht. Es müssen dann Konstruktionszeichnungen und Anleitungen vorliegen, eine Material- und Werkzeugliste vorliegen. Daraus erschließt sich dann auch der Preis für den Bausatz. Vorerst denken wir, dass vier bis sechs Samstage von Mitte April bis Ende Mai ausreichen werden.

Do-it-yourself-Trikes in den Schulen

Anschließend werden mehrere Schulen angesprochen, um ein Pilot-

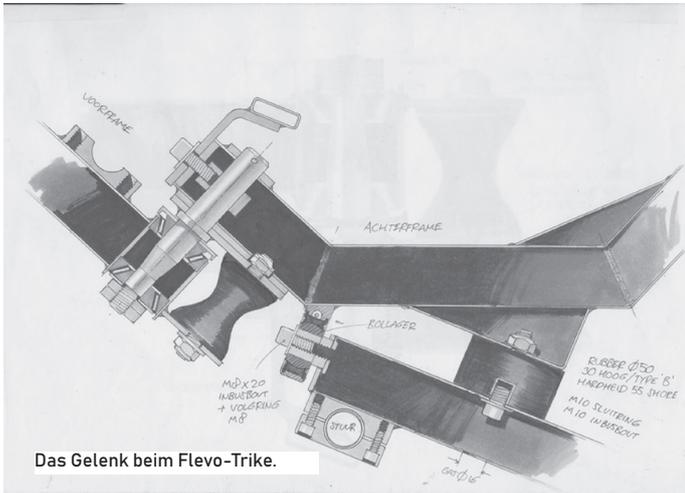


Das maßstabsgetreue Modell aus grünem Kunststoff.

projekt zu starten. Eine interessierte Schule ist bereits gefunden und bei Erfolg ist mit einem Schneeballeffekt zu rechnen.

Die Finanzierung

Die Kosten für die Entwicklung eines Prototyps sind gering. Flevobike hat eine große Menge gebrauchter oder nicht mehr verwendbarer Teile und Materialien auf Lager, auf die wir zurückgreifen können. Wenn die



Schulen an diesem Projekt interessiert sind, wird ein Paket erstellt werden und die Kosten ermittelt. Sowohl die Schulen als auch der NVHPV oder der HPV haben ein Interesse daran, diese Projekte zu unterstützen.

Kontakt

Weitere Informationen erhalten Sie von Johan Vrielink unter johanvrielink67@gmail.com oder Handy: +31614563975.



Radeln ohne Alter – der Fahrradboom erreicht alle Altersgruppen!

Text: Dieter Hannemann - Foto: Herbert Kropp

Radfahren ist Freiheit, Unabhängigkeit, Bewegung und vieles mehr. Das macht einen Riesenspaß – wenn man ein passendes Fahrrad hat. Auch im Alter und/oder mit Einschränkungen ist es schön, in den Genuss dieser Gefühle (wieder) zu kommen. So gründete z. B. im Sommer 2021 Herbert Kropp sein „Herzensprojekt“ zusammen mit einigen Weggefährt*innen den Verein „Radeln ohne Alter Oldenburg /Bad Zwischenahn e.V.“.

Sie alle sind davon überzeugt, dass das Leben auch im hohen Alter noch voller Freude sein soll. Der Verein bietet kostenfreie Rikschas-Fahrten, z.B. für Seniorenheim-Bewohner an. Die Initiative wurde schon 2012 in Dänemark gegründet und ist mittlerweile fester Bestandteil in über dreißig Ländern. Bei den Rikschas des Vereins handelt es sich um spezielle Anfertigungen, die eine sichere und komfortable Fahrt ermöglichen. Sie verfügen über einen elektrischen Motor, der die Tretleistung der Pilot*innen

je nach Bedarf unterstützt. Das gemeinsame Radfahren bereichert beide, Pilot*in und Passagier. Eine simple Fahrt macht aus unbekanntem Nachbarn manchmal sogar Freunde!

Wie sehr es alten Menschen in Seniorenheimen fehlt, einfach mal vor die Tür zu kommen und altbekannte Orte zu besuchen, das hat Herbert Kropp deutlich gespürt, wenn er seine Mutter besucht hat. In der Corona-Krise sind viele Bewohner in den Seniorenheimen besonders einsam gewesen. „Mit dem Rollator kommen die Leute gerade bis zum Speisesaal und zurück“, sagt Herbert Kropp. Eine Idee, wie man hier für etwas Abwechslung sorgen könnte, schlummerte schon seit Jahren in seinem Kopf. Einfach als Spazierfahrt auf alt bekannten Wegen, um den Radius im neuen Wohnumfeld zu vergrößern oder um den Weg zum Grab des verstorbenen Partners zu erleichtern. „Ich kannte die Radeln ohne Alter (RoA)-Gruppe aus Bonn“, erzählt der 63-jährige Zwischenahner. „Mir fehlte zur Idee aber immer die Rikschas. In Bochum stand genau die Rikschas, die ich haben wollte.“ Kropp ergriff die Chance und machte sich auf die Suche nach Mitstreitern, die fand er vor allem in Oldenburg. Ein Verein wurde gegründet und Sponsoren gesucht. Durch die Sponsorengelder gibt es inzwischen eine Rikschas in Bad Zwischenahn und eine in Oldenburg. Weitere Spenden ermöglichen die vorläufige Deckung laufender Kosten, zum Beispiel für Versicherungen und Wartung.

Herbert Kropp sagt: „Wir vom Verein „Radeln ohne Alter“ hoffen auf regen Zulauf von Mitstreitern, um all die Senioren gerade aus Pflegeheimen, die sich endlich mal wieder den Wind um die grauen und weißen Haare wehen lassen wollen, durch die Natur zu fahren. Für viele ist das die



einige Möglichkeit, überhaupt wieder einmal die Natur genießen und die Vielfalt der Düfte und Farben zu erleben.“

Die Website: <https://radelnohnealter.de>

STARTSEITE ÜBER UNS SPENDEN MITMACHEN STANDORTE FAQ SUCHEN Q

Facebook

Twitter

Radeln ohne Alter Deutschland
1.687 likes

Like Page Share

Radeln ohne Alter Deutschland
on Friday

Ihr kommt aus Stendal oder Umgebung? Dann gibt es gute Neuigkeiten! Die Rikscha ist da und am Mittwoch, 23. März, von 11 bis 14 Uhr habt ihr die Chance eine Probefahrt zu machen Das

@roa_deutschland

Radeln Ohne Alter Deutschland @roa_deutschland
Ohne @RoA_Bonn gäbe es uns als Radeln ohne Alter Deutschland e.V. nicht an unserem gemeinsamen Standort in #Bonn. H...
twitter.com/i/web/status/1...
3 weeks ago

Familien-, Senioren-, Frauen- & Jugendministerium @BMFSFJ
Das neue "Kompetenznetz @gegenEinsamkeit" soll einen wesentlichen Beitrag zur Bekämpfung und Vorbeugung von...
twitter.com/i/web/status/1...
1 month ago

Radeln Ohne Alter Deutschland @roa_deutschland
Herzlichen Glückwunsch - wir freuen uns mit euch!
twitter.com/i/web/status/1...
1 month ago

[View more on twitter](#)

↔ provisorisch FutureBikeSchweiz HPVDeutschland Tandemclub Allgemein

■ **22. - 25. Apr. 2022 — Future Bike Speckwegtour**

grenznah - Details: www.futurebike.ch

■ **15. oder 22. Mai 2022 — Future Bike Maibummel ↔**

ZH - Wehntal - Fisibach - ZH - Details: www.futurebike.ch

■ **16. Mai 2022 — Zürisee-Nachtfahrt ↔**

Details: www.futurebike.ch - **ggfs aber erst am 14.6. oder 13.7. oder 12.8.**

■ **21. Mai 2022 — 13. Oldenburger Tandem Treff(en)!**

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

■ **22. Mai 2022 — Offene Rennbahn Oerlikon ↔**

Details: www.futurebike.ch

■ **27. - 28. Mai 2022 — 24h-Ausdauerversuch Oldenzaal**

Für Liegeräder und Velomobile - Info & Kontakt: www.lifgiets.net/event/4384/24-h-attempt.html

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

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

■ **Jun. 2022 — Velomob Zürisee ↔**

Details: www.futurebike.ch - **ggfs aber erst September**

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

Info & Kontakt: Info@hvpv.org

■ **08. Jun. 2022 — Mittsommertour nach Dangast**

Mit Frühstück am Jadebusen - Info & Kontakt: Info@hvpv.org

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

Details: www.afvelocouche.fr/world-championships-2022-2/

■ **18. - 24. Jul. 2022 — Velorizon Orgelet, Frankreich**

Details: www.afvelocouche.fr

■ **31. Jul. - 01. Aug. 2022 — 1. Augusttour Jura**

Details: www.futurebike.ch

■ **02. - 04. Sep. 2022 — HP-Boat Treffen in Hoya/Weser**

Info & Kontakt: Info@hvpv.org

■ **03. - 04. Sep. 2022 — 10. Sternfahrt zur Mitte v.Niedersachsen**

Info & Kontakt: www.oldenburger-liegeradgruppe.de oder premier@hvpv.org

■ **10. Sep. 2022 — Highspeed-Rennen in Aldenhoven**

Info & Kontakt: info@hvpv.org sowie www.droplimits.de

■ **24. Sep. - 02. Okt. 2022 — Herbsttour Granfondo ↔**

(ausgebucht) - Details: www.futurebike.ch

■ **November 2022 — Future Bike Herbsthock ↔**

Details: www.futurebike.ch

Termine

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!

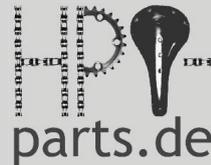
Anzeigen an info@ld-vlg.de

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.

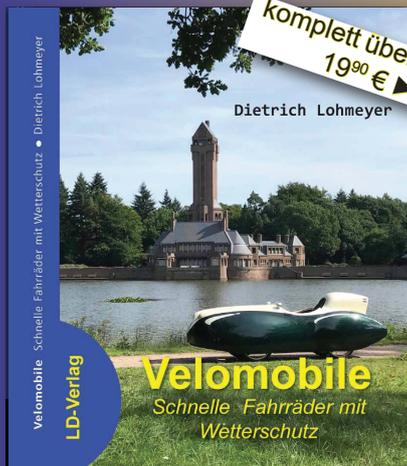
www.hpv-parts.de • info@hpv-parts.de

Ride Together!



www.hpv-parts.de

www.co-motion-cycles.de



Velomobile • Schnelle Fahrräder mit Wetterschutz • Dietrich Lohmeyer

LD-Verlag

Velomobile
Schnelle Fahrräder mit
Wetterschutz

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

Dietrich Lohmeyer

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!!





Eurobike

Mit voller E-Power zur ~~Spezi~~

Durchstarten im Frühjahr 2022 – und die Neuheiten 2023 schon im Blick

Wir hatten uns so gefreut! Nach zwei Jahren, endlich wieder das große Familientreffen in Gernersheim. Aber okay, wir können Hardy und sein Team verstehen. Als Messemacher trägst du eine gewaltige Verantwortung.

Um so mehr freuen wir uns, viele von Euch auf der Eurobike begrüßen zu dürfen! Die weltgrößte Radmesse, erstmals in Frankfurt. Endlich wieder alle Neuheiten zum Anfassen und Testen! Das Handbike *Hands-On-Cycle* zum Beispiel, den Sitz *Ergo-Mesh Premium*, die neuen Elektromotoren. Und natürlich haben wir die Neuheiten für 2023 dabei. Von denen wir Euch aber jetzt noch nichts verraten können ...

Keine Zeit im Juli? **Dann einfach gleich unser Liegerad-Infopaket anfordern!**

HP
VELOTECHNIK

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