

227
Info Bull
Oktober 2022

1.055 km
in 29h 57m

Rekordfahrt von Holger Seidel

- Nachruf auf Mike Burrows
- Fahrradtypen

- Velomob Zürichsee
- Restauration eines Kreuzotter Tieflegers

- Highspeed in Aldenhoven
- Sternfahrt zur Mitte Niedersachsens



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

6 Tribute to Mike Burrows

Technik

18 Fahrradtypen Andreas Pooch

24 Fahrradtypen Gunnar Niendorf

26 Wiederbelebung Kreuzotter 5 Carbon

Reise

20 Velomob Zürichsee

36 Sternfahrt zur Mitte Niedersachsens & HP Boat

Rennen & Rekorde

14 Rekordfahrt von Holger Seidel

30 Highspeed in Aldenhoven

Service

42 Termine

43 Wer macht was?

44 Impressum

Titelfoto: © Holger Seidel

Nach der WM ist vor der WM

Nach zwei schwierigen Jahren traf sich im Juli die Rennszene zur Weltmeisterschaft in Orgelet im französischen Jura. Drei Tage, drei Dörfer, drei Stecken. Zwei Bergsprints am See, der schon fast karibische Gefühle ausbrechen ließ. Zwei Sprints über die Hochebene und ein 3-Stundenrennen mit kniffligen Kurven, Kräfte zehrenden Anstiegen, rasanten Abfahrten und langen Geraden sorgten für unvergessliche Tage.

Am Rande der Veranstaltung trafen sich die Vertreter der Europäischen Liegeradclubs zum jährlichen Meeting. Werner brachte den Vorschlag, dass er prüfen könnte, mit dem Liegeradclub Vorarlberg die nächste Weltmeisterschaft zu veranstalten. Wir vom FutureBike boten an, ihn dabei zu unterstützen und so kam es, dass eine kleine Gruppe bereits Ende August in Rapperswil be-



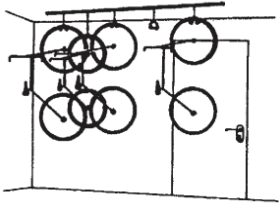
schloss, dass wir das Projekt „WM 2023 Liegeradclub Vorarlberg & Future Bike“ weiter entwickeln. Der große Knackpunkt ist zur Zeit eine spannende Strecke für die 3 Stunden in der Region Bregenz zu finden.

Für die Organisation sind wir gut aufgestellt: Werner und sein Team klären die Themen vor Ort. Der Future Bike kümmert sich um den Rest. Was es zusätzlich braucht, sind Helfer an den drei Renntagen vor Ort. Da zähle ich auf euch und eure Freunde und Bekannten! Im Gegenzug sorgen wir Racer für spannende Rennen.

Im nächsten Info Bull und später auf der Homepage des FutureBike werden wir weiter informieren. Datum wird voraussichtlich August, Anfang September sein. Somit bleibt noch Zeit zum Organisieren und Trainieren...

Michael Ammann

Velo Aufhänge-System



Aufgehängt an einer Schiene können die Velos an Wägelchen hängend zusammen geschoben werden. Unterschiedliche Längen der kräftigen Doppel-Aufhängehaken ermöglichen ein sehr enges Zusammenschieben der Velos.

Beispiel: 5 Velos benötigen ca. 1 m



Auskunft direkt vom Hersteller:
A. Michael • Walderstr. 52 • CH-8630 Rüti

Telefon 055 240 18 31 • Fax 055 240 18 83 • www.mike-bike.ch
E-Mail: info@mike-bike.ch

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



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

Tribute to Mike Burrows * 17. April 1943 † 15. August 2022

Text: Andreas Pooch

Exzentrik: Bewusst und frei gelebte Abweichungen vom sozialen Mainstream. Exzentriker sind hochfunktional und fungieren als Spährtrupp, der anderen Gesellschaftsmitgliedern einen relativ gefahrlosen Aufbruch zu neuen Möglichkeiten erschließt.¹

In diesem positiven Sinne war Mike Burrows lange Jahre für die Fahrradwelt tätig und hat Bemerkenswertes geleistet. Ob die Fahrradindustrie davon viel gelernt hat, darf angezweifelt werden.

Als Kind wuchs Mike Burrows mit dem Bau von Modellflugzeugen auf. Die gängige Sozialisation ins Erwachsenenzeitalter führte (natürlich) auch über das Auto. Herum-



Mike Burrows auf Cyclevision 2002 mit seinem Rattracer (Start zum Stundenrennen)

© LDA-Verlag

[1] Auszug aus der Definition von Exzentrik in www.wikipedia.de

schrauben, Rennen fahren usw. Aber ein demoliertes Auto führte Mike zum Radfahren. Als ihm bewusst wurde, welch effiziente Maschine so ein Fahrrad ist, beschäftigte er sich mit dem Bau eigener Fahrräder. Es ließ sich vieles noch verbessern und der Fahrradbau war keine schwarze Kunst.

In den 1980er Jahren baute er Zeitfahrräder und kam 1981 zufällig an Carbonfasern. Damit war der Bau eines Monocoque-Rahmens möglich, der eine deutlich bessere Aerodynamik hatte. Der Zeitfahrer und spätere Freund Andy Pegg erreichte damit neue Bestzeiten.



© LD-Verlag

Als sie das Rad der Firma Raleigh vorstellten, waren die nicht interessiert an solch einem «Plastikspielzeug». Daraus ergab sich der so von Mike Burrows bezeichnete «Lotus-Zwischenfall». Nachdem Raleigh seinen flächigen Rahmen nicht bauen wollte, kam Mike zufälliger Weise zu Lotus. Mit der Lotus 108-Zeitfahrmaschine gewann Chris Boardman die 4.000-Meter-Verfolgung, indem er Weltmeister Jens Lehmann im Finale einfind und im Viertelfinale einen neuen Weltrekord von 4 Minuten 24,496 Sekunden aufstellte. Die Öffentlichkeitswirkung dieser Medaille, der ersten britischen Medaille im Radsport bei den Olympischen Spielen 1992 in Barcelona seit 72 Jahren, bestätigte Lotus das Potenzial für eine Vermarktung einer Serienversion. Daraus wurde dann der Lotus Type 110.



Das Aufkommen der Human Powered-Bewegung in den 1980er Jahren mit dem Fehlen jeglicher Designbeschränkungen weckte Mikes Interesse. Das Windcheetah SL „Speedy“ entstand zu dieser Zeit. Mit diesem Liegedreirad errang Mike etliche Meisterschaften. Auf einer optimierten verkleideten Version stellte Andy Atkinson einen neuen Geschwindigkeitsrekord über 1.344 km auf: Lands End nach John O´Groats in 41 Stunden, 4 Minuten und 22 Sekunden.

Aber Mike Burrows interessierte sich nicht nur für Zeitfahrmaschinen und Liegeräder. Mit dem 8-Fright baute er ein Lastenzweirad – natürlich mit einseitig aufgehängenen Laufrädern, das sehr leicht war aber trotzdem 100 kg Last tragen konnte. Da sich die Last hinter den Fahrenden befindet, ergibt sich ein gutes Fahrverhalten bei nur 20 kg Gewicht.

In den 1990er Jahren wurde er von Giant angeheuert. Das MCR-Rennrad war eine der Entwicklungen für Giant. Eine Rahmen aus Vollschalen-Verbundwerkstoff, Laufräder mit Aerospeichen und ein verstellbarer Vorbau.

Dann kam das leichte Giant TCR, mit einem sehr kompakten Rahmen mit abfallenden Oberrohr und Aerosattelstütze. Auch Mountainbikes wurden von Mike entwickelt und das Faltrad Giant Halfway, natürlich mit einseitiger Radaufhängung. Doch Burrows Kreativität wurde durch die UCI beschränkt. 2000 verließ er Giant und wandte sich wieder dem Liegerad zu.

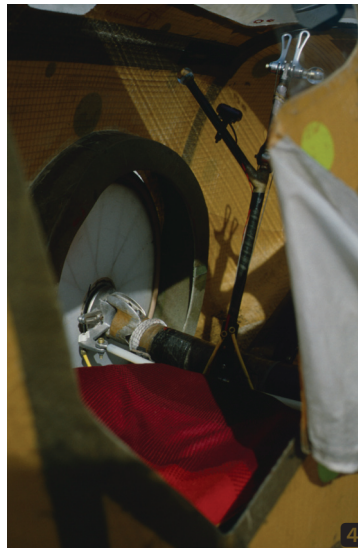
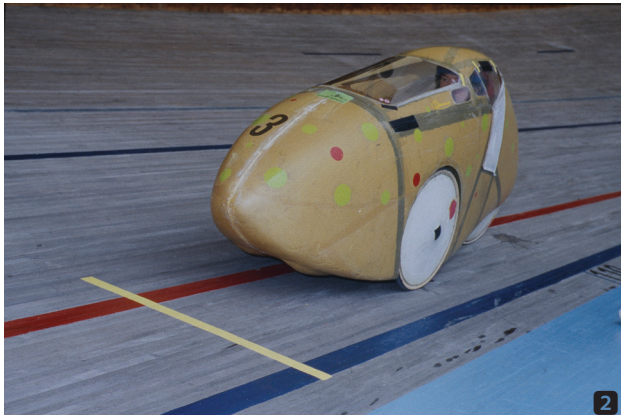
Der Ratracer entstand, ein Tourenliegerad mit Alurohren, verbunden durch Gussmuffen und der Monoblade. Und dann ist da noch der Ratcatcher, ein sehr aerodynamischer Tieflieger. Und schließlich der Soup Dragon². Ein voll verschaltes Liegerad für Rekordversuche.

Windcheetah

- [1] Mike Burrows (vorne) auf der EM in Nümbrecht 1988 (?) © LD-Verlag
- [2] Carbon&Cevlar-Windcheetah 1992 auf der EM in München © LD-Verlag
- [3] Anreise zu einer Meisterschaft mit der Windcheetah © LD-Verlag
- [4] Das Innere der Carcon-Windcheetah (kpl. 16 kg) © LD-Verlag
- [5] Serien-Windcheetah 2013- Heck © LD-Verlag
- [6] Serien-Windcheetah 2013 - Rahmenkreuz © LD-Verlag
- [7] Serien-Windcheetah 2013 - Vorderrad links © LD-Verlag



[2] Soup Dragons = britische Indie-Pop-Band





Zeitfahrräder

[1] Studie eines Zeitfahrrades - Bremse hinter der Gabel versteckt, der Bremshebel ragt aus dem Lenkerhörnchen (rechts) © MBurrows

[2] Zahnkranzseite der einseitigen Radaufhängung - der Zahnkranz hinter einer «Aeronase». © MBurrows

[3] Vorstufe zum Lotus-Bike - Trommelbremse wird durch Drehen des rechten Lenkerhörnchens betätigt © MBurrows

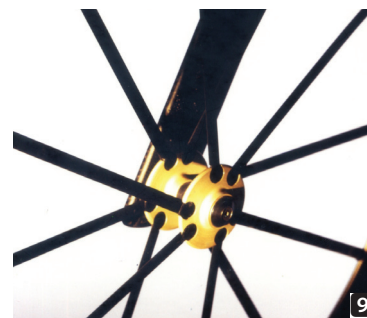
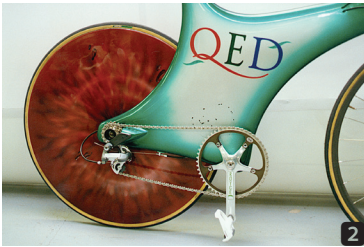
[4] Vergleich Lotus & Hochrad © Thomas Klein

[5] Test des Lotusrades auf der Radrennbahn. © MBurrows

[6] Lotus-Test im Windkanal © MBurrows

[7] Lotus 108 © Paul Hudson - Design Museum

[8,9] Serienzeitfahrmachine auf Basis des Lotus mit Monoblade und Flügelspeichen-Lotus-Test im Windkanal © MBurrows





© LD-Verlag

Ratracer Genesis – Spezi 2013

- Entwickelt aus den frühen Low-Racern zu einer eleganten Carbon-Maschine.
- Aerodynamischer Kurbelsatz und gekapselter Vorderradantrieb.
- Sechs Gänge im Hauptrohr mit einer Kette mit 8mm Teilung sowie handlichem Schalthebel.
- 52 Zähne auf 14 – 29er Kassette herunter auf einen Zahnkranz der zwischen 23 und 15 Zähnen gewählt werden kann.
- Hinterrad komplett im Heckkoffer untergebracht.
- Steuerung über ein Seilzugsystem.



© LD-Verlag



© LD-Verlag



1

Stadtrad

[1] Mike mit seinem D2-Stadtrad mit gekapseltem Antrieb und einseitig aufgehängenen Rädern

© Michael Pohl

[2] Die linke Seite des D2. © Michael Pohl.

[3] Das Amsterdam, ein früher Vorläufer des späteren D2 - hier in Wolverhampton 1991. © LD-Verlag

Es lohnt sich, auf YouTube nach Videos mit Mike Burrows zu suchen - diverse Interviewer haben ihn in seiner Werkstatt in Norfolk besucht und sich die technischen Feinheiten erklären lassen - teilweise kamen sie nicht gegen den Redefluss von Mike Burrows an.



2



3

Stimmen aus der Szene

Jürgen Eick

Wir können Freiherrn von Drais nicht dankbar genug dafür sein, dass er den Anstoß für eine Entwicklung gegeben hat, in deren langer Kette von Designern Mike Burrows einen herausragenden Platz einnimmt. Für die Weiterentwicklung des umweltfreundlichsten Verkehrsmittels, das jemals erfunden wurde, hat Mike Burrows so viel wie nur wenige andere geleistet.

Ich hatte das große Vergnügen, Mike Burrows sowohl als einen der Organisatoren als auch als Teilnehmer der HPV-Europameisterschaft im Juli 1996 in Leicester zu erleben, wo mich nicht nur seine Windcheetah sehr beeindruckt hat, sondern auch seine lockere Art bei der Veranstaltungsführung und bei der Siegerehrung, die er mitten auf dem Marktplatz von Leicester vornahm.

Im August des gleichen Jahres habe ich ihn noch einmal erlebt, als er auf Einladung des Dansk Cyklist Forbund (unserem ADFC vergleichbar) in Kopenhagen einen Vortrag vor dänischen Designern über vermeidbare Fehler beim Fahrrad-design hielt. Damals überraschte er einen Teil seiner Zuhörer mit der Aussage, er glaube nicht, dass es gelingen werde, einen effizienteren Antrieb als die Kettenübertragung zu entwickeln.

Eine klare Aussage, die bis heute trotz aller Anstrengungen ziemlich unwidersprochen sein dürfte.

Thomas Klein

Ende der 1980er Jahre hatte ich regen Kontakt mit Mike Burrows. Ich hatte in England die Rohgussteile abgeholt, aus denen wir dann drei Windcheetahs aufgebaut haben. Dabei gab Mike mir auch das witzige Bild von ihm auf dem Olympia-Zeitfahrrad und dem Hochrad (Nr. 4 S. 10). Seine Gastfreundschaft und die megaherzliche Aufnahme bei ihm werden mir unvergesslich bleiben. Auch der typische Humor, ich fühlte mich in einen realen Monty Python Film versetzt. 1991 traf ich ihn mit meinem neugebauten Windcheetah in Woolverhampton auf der EM. Bei einem anderen Besuch bei ihm fuhren wir zum Birdwatching (very british). Bei diesem Event fuhr Mike mal auf einem (fast) normalen Rennrad, ein seltener Anblick.

Johan Vrielink

«Aus „Amsterdam“ wurde „Cambridge“. Es wurde aus Aluminiumrohren und -gussteilen gebaut, und das Mehrfach-Ritzel-Getriebe war vollständig im Rahmen untergebracht. Es wurde gebaut, um Giant die Idee eines speziell für die Stadt gebauten Fahrrads zu verkaufen. Jetzt ist es bei „Paris“ angekommen, das in einem Stück aus

glasfaserverstärktem Kunststoff gegossen ist und über ein, wie ich es nenne, „internes Direktübertragungssystem“ verfügt. Derzeit wird es für eine umfassende Markterkundung genutzt. Unter der Voraussetzung, dass es allen gefällt und wir einen kostengünstigen Weg finden, den Rahmen zu formen, sollte es eines Tages in Produktion gehen.»

[Auszug aus dem Buch Bicycle Design von Mike Burrows]

Nach den Informationen, die ich von Leuten bei Giant Lelystad erhalten habe, wurden nur zwei dieser Fahrräder hergestellt. Einer von ihnen war bei Giant in Lelystad anwesend. Bei einer Aufräumaktion sollte dieser in den Müll geworfen



werden. Ich konnte nicht glauben, dass etwas so Einzigartiges auf den Müll geworfen wurde. Ich durfte diesen ersten Prototyp mitnehmen.

30 Stunden und ein bisschen weiser

Text, Fotos: Holger Seidel

Am Ende laufen über ein Jahr Training, Vorbereitungen und Organisation auf einen Tag bzw., so hofften wir zumindest, auf unter 33 Stunden hinaus. Und bis zum Schluss bleiben Fragen offen. Aber wenn es ein Rekord werden soll, müssen diese Zweifel auch ausgeblendet werden.

Die finalen Vorbereitungen begannen am Donnerstag, den 25.08.2022 mit dem Abholen vom Mietbus, dem Verladen von Velomobil und Material, dem «Einsammeln» der ersten Teammitglieder und der Anfahrt nach Oberstdorf. Und natürlich schaut man auf der Fahrt auf die späteren Durchfahrtsstrecken, welche sich teilweise in unmittelbarer Autobahnnahe befanden. Und ja,

selbst mit dem PKW ist die Anfahrt in den Süden kein Pappentier.

Der Freitag ist unser Tag der Vorbereitungen. Wow, so viel Arbeit liegt noch vor uns. Fahrzeug und Ersatzfahrzeug müssen noch komplett abgestimmt und beklebt werden, der Einkauf gemacht, Autos vorbereitet, Absprachen getroffen... Eigentlich ist der Tag für ein nicht eingespieltes Team viel zu kurz. Aber die Probefahrt wird für gut befunden, der Startort besichtigt, der Rest der Crew kommt an, die ersten Bilder werden gemacht und dann geht es ins Bett.

Samstag 04:00 Uhr klingelt der Wecker, 04:30 Uhr ist Abfahrt zum Start nach Birgsau. Am Morgen alles feucht nach einem Regen und ziemlich angenehme Temperaturen. Den genauen Starttermin ziehen wir dann noch etwas vor, denn warten macht keinen Sinn. Los geht es. Die ersten Km fahre ich sehr verhalten, es ist feucht und ich möchte auf keinen Fall einen Abflug riskieren. Also schön einfahren, was bei mir ziemlich lange dauert. Dann die ersten Unterstützer am Wegesrand. Es sollte bis in Ziel so bleiben, immer wieder gab es Menschen mit super motivierenden Aktionen an der Strecke. Auch wenn ich nicht alle





erkannt habe, ich habe mich super gefreut!

Ganz zu Beginn habe ich etwas Magenschmerzen, welche sich aber bald verziehen. Und dann geht es los im Dauerflow. Ich habe Musik auf den Ohren und zusätzlich Funkkontakt zum Begleitfahrzeug. Was zählt sind für mich: Konzentration auf die Strecke sowie die Werte des Powermeters und des Pulsmessers. Auf andere Werte schaue ich nur ca. 3-4-mal in den nächsten 30 Stunden. Im Kopf habe ich eine Vierteilung der Strecke: Birgsau-Würzburg, Würzburg-Holle, Holle-Wischhafen, Wischhafen-Ziel. Und ich bin je-

weils in meinem Abschnitt und nicht schon am Ziel oder irgendwo anders. Der Körper läuft und so sollte es bleiben. Für die ersten 300 Km steht ein Zielpuls von ca. 130, an Steigungen auch mal kurz mehr.

Gab es Probleme auf der Fahrt? Nein! Gab es knifflige Situationen? Ja, einige. Navisignal im Bülk geht verloren, neue Baustellen tauchen auf, ein paar Gewitter wollen uns foppen, Reifenschaden, Kleinigkeiten am Bülk, ein Waschbär auf der Straße... Aber ich bin im Tunnel, mir kann das nichts anhaben, ich habe das beste Team dabei. Und so blende ich die „schwierigen“ Anteile aus. Den Rekord habe ich so gut wie nicht im Kopf. Körper und Geist scheinen sich auf diesen einen Tag verständigt zu haben und so spule ich die Km ab.

Dann kommen die Höhenmeter im Maingebiet und in der Rhön. Vor diesem Abschnitt hatte ich den größten Respekt. Hartmut sagt alle relevanten Steigungen an: Länge, Steigungsprozente, Dauer und zu tretende Wattzahl. So gehen wir das bis zu den letzten Hügeln im Norden durch. Und das war ein Erfolgsrezept. Dazwischen habe ich immer wieder etwas rausgenommen und regeneriert. Nach den relevanten Höhenmetern merke ich, dass es immer noch super läuft. Und genau an der Stelle hatten viele die Befürchtung, dass es nicht funktionieren könnte. Ich war nur ein paar

Minuten vor der Minimalzeit, aber die existierte für mich ja gar nicht.

Nach den letzten Steigungen der Ausläufer vom Harz war mir klar, dass ich jetzt aufdrehen kann und so habe ich das Tempo langsam angezogen und die geplanten Pausenzeiten verkürzt. Essen ging nach der ersten Pause nur noch in Form von Flüssignahrung. Auf alles Feste hatte ich keinen Appetit. Gel, Flüssignahrung, Isotrunk und in den Pausen Cola und Wasser haben ausgereicht. Die Nacht kommt und ich werde nicht müde, keine Halluzinationen, kein relevanter Leistungseinbruch und immer noch richtig Spaß bei der Sache.

Ab Celle werden es schon Festspiele. In den frühen Morgenstunden durch bestes VM Geläuf mit 50-60 Km/h fahren. Dann richtig Gas geben bis zur Fähre Wischhafen-Glückstadt. Diese fährt in den Morgenstunden noch unregelmäßig, die Wartezeiten können im ungünstigsten Fall bei 30-40 Minuten liegen. Crew: «Schaffst du 22 Km in unter 30 Minuten (mit den entsprechenden Ortsdurchfahrten)?» Ich: «Ich gebe mein Bestes!»

Geschafft, 07:20 Uhr Punktlandung auf der Fähre die Crew atmet auf. Fritz fragt mich zu Beginn der letzten Etappe, ob ich eine Zielzeit verfolgen möchte. Ich verstehe: Zwischen 30 Stunden, 30 Minuten und 30 Stunden, 50 Minuten ist realistisch. Fritz meint aber die 30 Stunden zu knacken. Daran denke ich bis zum Ziel nicht und mir war auch nicht klar, dass es unter 30 Stunden werden. Crew: «Willst du hinten raus noch mal alles geben?» Ich: «Ja klar, aber im ersten Abschnitt (nach der

Fähre) mit Klein/Klein (Umleitungen) macht das keinen Sinn. Ich fahre die letzten 2 Stunden noch einmal mit Vollgas.» Und genauso wird es. Vom Verfolgerfahrzeug dann auf den letzten 50 Km regelmäßige Ansagen mit dem angepeilten Durchschnitt. Ich raffte aber immer noch nicht, dass es um unter 30 Stunden geht. Die Zeit verfliegt, die letzten Hügel lassen wir hinter uns, es geht runter zur See. Der Wind weht eher nachteilig, interessiert mich heute aber nicht. Die Beine gehen immer noch enorm gut, keine Anzeichen von Krämpfen. Und so bin ich am Ziel an der dänischen Grenze, kann den großartigen Empfang noch nicht ganz fassen und bin nur beeindruckt, dass mein Körper das so gut mitgemacht hat. Keine Schmerzen, keine Qual, viel Freude und Erleichterung.

Tage wie diese kann es geben, aber alltäglich oder normal sind sie sicherlich nicht. Und was sich so leicht anhört, war enorm viel Arbeit im Vorfeld. Es ist ja nicht nur das Training, es ist die Orga, die Öffentlichkeitsarbeit, es sind so viele kleine Dinge zu regeln. Dass am Ende ein neuer Rekord mit 29 Stunden und 57 Minuten steht, hätte ich nicht zu hoffen gewagt. Man

kann sagen: Hier haben alle ihr Bestes gegeben! Herzlichen Dank an mein ganzes Begleitem. Herzlichen Dank auch an alle Sponsoren und Spender*innen, die dieses Unternehmen möglich gemacht habe. Und an dieser Stelle ein ganz herzliches Dankeschön für die Unterstützung an den HPV! Ebenfalls ein großes Dankeschön für die entfachte Begeisterung, ob an der Strecke oder im Forum. Mich haben diese Emotionen getragen.



Weltrekord: Durchquerung Deutschlands von Süden nach Norden 1.055 km 29h 57m



Fahrradtypen – Typenkunde

Name: Andreas Pooch

Alter: Bin im 62sten Lebensjahr

Schuhgröße: 46 – Radschuhe aber 47

Mit dem Fahrrad unterwegs seit... mindestens 40 Jahren – mit kurzer Unterbrechung durch Motorradschrauberei und –fahren

Fahrradfahren ist für mich wichtig, weil... es toll ist, auf so einer effizienten Mobilitäts-Maschine aus eigener Kraft unterwegs zu sein. Außerdem ist das gesundheitsförderlich.

Außer Fahrräder interessiert mich... Layouten (z.B. das Info Bull oder Fahrradbücher im LD-Verlag), Garten & Ernten oder einfach in der Scheune „brasseln“ – mit einem alten Haus hat man immer was zu tun.

Was macht mich wütend: Autofahrer:innen, die meinen, die Straße gehöre ihnen. Es muss dringend eine andere Platzverteilung her, um nachhaltige Mobilität zu fördern.

Was singst Du beim Radfahren? Eher nicht.

Vom HPV wünsche ich mir: Mehr politische Aktivitäten, um dem Fahrrad mehr Geltung zu verschaffen. Vernetzung mit anderen Mobilitäts-aktiven Menschen.

Welches Fahrrad möchtest Du vorstellen? Die GreenMachine, bei diesem Liegezweirad sind meines Erachtens alle technischen Probleme gelöst.

Was ist das Besondere an diesem Fahrrad? Der komplett gekapselte Antrieb. Er läuft im Rahmenrohr, im Schwingendrehpunkt befindet sich die Rohloffschaltung. Ab 1987 habe ich mich mit Fahrrädern und dem Liegeradbau beschäftigt, dabei sind diverse Räder entstanden. 1995 kam mir dann bei journalistischen Tätigkeiten der Prototyp der GreenMachine bei Johan Vrielink in den Blick. Vom Konzept total überzeugt, habe ich direkt eine bestellt. Es sollte aber noch Jahre dauern, bis ich eine eigene GreenMachine hatte.

Was könnte man verbessern? Ich möchte einen Schalensitz montieren. Das hat eine besondere



Bewandnis: seit 1992 organisierte ich auf der Eurobike Liege- und Spezialrad-Gemeinschaftsstände. Im Jahr 2007 konnte ich Johan Vrielink überzeugen, die GreenMachine beim Eurobike-Design-Award anzumelden. Ich übernahm das Handling und nahm stellvertretend dann (die Niederländer konnten am Tag der Ehrung nicht vor Ort sein) den Preis entgegen: Gold-Award. Eine bessere Aufmerksamkeit konnte Flevo-bike nicht bekommen und so nahm ich von dieser Messe die Award-GreenMachine mit nach Hau-



se. Da der Rahmen nicht ideal für meine Beinlänge ist, möchte ich jetzt versuchen, mit einem Schalenstuhl ein paar cm zu gewinnen.

Weitere Infos und zu finden: Zusammen mit meiner Frau Gisela Daubitz wohne ich im Windecker Ländchen, ein Zipfel NRW, der nach Rheinland-Pfalz und in den Westerwald reinragt.

Wir engagieren uns im Rahmen einer Genossenschaft für einen Dorfladen, der dieses Jahr eröffnet werden soll. Ich habe als Service-Angebot

der Genossenschaft eine Fahrrad-Selbsthilfswerkstatt initiiert, den Biketreff Leuscheid.



erster Kurzlieger - mangelhafte Lenkgeometrie: unfahrbar [1988]



aus unfahbarem Kurzlieger wurde ein Sesseldreirad - wegen immer noch mangelhafter Lengeometrie, Einbau Lenkungsdämpfer vom Motorrad - hat gut funktioniert [Traunstein 1989]



erster Langlieger - Hinterrad mit Steckachse - solide, bequem [1990]



Einkaufsrads aus Kinderradrahmen samt Anhänger [1991]



zweiter Langlieger, vollgefedert (Stiffelfederungen) - Helmstedt DM 1992



dritter Langlieger [1993] - Nachbau Radius Peer Gynt - ideal für Reisen - Gisela Daubitz und ich haben jeweils eines gebaut, kurz vor unserer Radreise nach Südeuropa



Kurzliegerphase (hier Mertensliegerad mit Harig-Tretlagerausleger, um auf die richtige Beinlänge zu kommen [HPV EM München 1992])



zweiter Kurzlieger Aero-project und Kingcycle von Gisela Daubitz [HPV WM Laupen 1994]

Future Bike Velomob Zürichsee 2022

Text und Fotos: Andi Gerber

Zum fünften Mal fand Ende August der Velomob Zürichsee in und um Rapperswil statt. Am Samstag stand eine eher gemütliche und flache Tour zum Walensee auf dem Programm, welche für alle machbar war, am Sonntag eine hügelige Tour in voralpines Terrain.

Die Anzahl Teilnehmer kam nicht ganz an die früherer Ausgaben heran, die Anwesenden erlebten aber wiederum ein großartiges Wochenende mit zwei schönen Ausfahrten und Zeit für den gemütlichen Austausch.

26.08.2022: Der schnelle Auftakt

Am Freitag stand eine Sitzung des Liegeradclubs

Vorarlberg und des Future Bike Schweiz im kleinen gemütlichen Rahmen zur Lancierung des gemeinsamen Projektes Liegerad WM 2023 an. Zu diesem Projekt zu passender Zeit an anderer Stelle mehr. Die Anfahrt zu dritt von Zürich nach Rapperswil stellte für uns den sportlichen Auftakt ins Velomob-Wochenende dar. Charly fuhr mit seinem neuen 441-Velomobil, Michi und ich auf unseren Peregrin, schnellen Tourenliegevelos.

Wir wählten dabei nicht die flache direktere Anfahrt via See, dies auch um den aufziehenden Gewittern zu entgehen, sondern die idyllischere Variante via Greifensee, welche aber auch einige knackige Steigungen enthielt. Spannend zu sehen, wie sich die Stärken der beiden Konzepte in einem solch abwechslungsreichem Terrain bewähren, in der Ebene kämpften wir beiden Peregrinisti darum, mit 50 km/h den Anschluss an Charly nicht zu verlieren, in den Steigungen musste dagegen Charly Vollgas geben, um mit unseren leichteren Liegevelos mitzuhalten.

27.08.2022: Die gemütliche Tour zum Walensee

Vom Fischmarkt in Rapperswil fuhren wir zu zehnt via Diemberg nach Schmerikon und weiter





über die Linthebene zum Walensee. Die Strecke war so gewählt, dass sie auch für einen Velomobilfrischling mit Genuss zu absolvieren war, auch wenn leider dieses Jahr keine Frischlinge am Velomob dabei waren.

Neben einer großen Gruppe Störche konnten wir auch in der Schweiz eher seltene Bekassinen be-

obachten. Am Walensee die eindruckliche Fahrt durch die Felswände nach Betlis, gefolgt vom Schwimmen im erfrischenden See und der Mittagspause direkt am See. Höhepunkt der Rückfahrt über die Linthebene war für die meisten wohl der Stopp bei der Schokoladenfabrik in Bilten. In Rapperswil gab es am Abend noch einen Pasta-Plausch mit Schlummertrunk zum Ausklang.

28.08.2022: Die anspruchsvolle Ägerisee-Panorama-Tour

Wir trafen uns erneut am Fischmarkt in Rapperswil. Zu sechst ging es los über den Seedamm nach Pfäffikon SZ und in den Anstieg über den Zürisee. Die darauffolgende Strecke via Finstersee zum Kloster Gubel bietet alles, wovon Velofahrer nur träumen können. Schnelle Wellen durch reizvolle Landschaftsräume mit kurzen Gegenanstiegen, welche weggebügelt werden können, zwischendurch knackige Anstiege, diese aber immer nur so lange, dass es nicht zur Qual wird und dann das schöne Hochplateau bei Menzigen. Im Kloster Gubel genossen wir die Aussicht Richtung Mittelland, bevor es weiterging Richtung der Ägerisee-Panoramaroute mit ihren eindrucklichen Aussichten Richtung Innerschweiz und in die Berge. Luzia und Matthias zweigten bei Oberägeri zur weiteren Heimfahrt ab. Die verbleibenden Vier vollendeten die Panoramaroute und bogen zum Hochmoor von Rothenthurm ab, wo uns eine schnelle und verkehrersarme Strecke durch das größte zusammenhängende Hochmoor der Schweiz erwartete. An der Ratenpassstraße dann der offizielle Abschluss des Velomobs. Andi H. und Jürg nahmen die direkte rasante Abfahrt via Biberbrugg retour nach



Rapperswil. Fabian und ich gönnten uns mit der Auffahrt zum Ratenpass und weiter zum Gottschalkenberg einen weiteren Höhepunkt. Oben an-



Anstieg zum Kloster Gubel.

gekommen genossen wir erneut eine wundervolle Aussicht, diesmal über den Zürisee und das Zürcher Oberland bevor wir die Abfahrt nach Menzingen und Sihlbrugg nach Zürich unter die Räder nahmen.

Schöne Touren, gutes Wetter und zufriedenen Teilnehmer, was will man mehr. Ich freue mich auf die nächsten Anlässe mit dem Future Bike.

Fahrradtypen – Typenkunde

Name: Gunnar Niendorf

Alter: 56

Schuhgröße: normalerweise 42. Im Winter auf dem Rad 45

Mit dem Fahrrad unterwegs seit... dem 6. Lebensjahr. Ich musste in Ermangelung von Kinderädern auf einem 20 Zoll Rad lernen. In meiner Jugendzeit war das Fahrrad das Verkehrsmittel Nr. 1. Es gab noch keine Mamataxen und wenn ich irgendwo hinwollte, hieß es immer: sieh zu, wie du dort hinkommst. Ab dem eigenen PKW bin ich viele Jahre gar kein Fahrrad gefahren, ich hatte nicht einmal eins. Heute bedauere ich sehr, dass ich so bequem war. Was hätte ich in den knapp 20 Jahren das Klima schonen können. Das Fahrrad entdeckte ich kurz nach der Geburt meiner Tochter wieder. Zuerst waren es nur kurze Sonntagsausflüge mit Kind vorne drauf, der Weg zur Arbeit kam hinzu, dann die Alltagswege und 2004 ging es etwas blauäugig auf die erste längere Radtour. Mittlerweile fahre ich ganzjährig Rad und bin total glücklich, dass kein Auto mehr vor der Tür steht. Da ich irgendwann auf dem

Aufrechter die typischen Radfahrerleiden bekam, suchte ich nach einer Alternative und stieß dabei auf das Velomobilforum. 2013 legte ich mir eine gebrauchte Street Machine Gte zu, die mich bis heute treu begleitet.

Fahrradfahren ist für mich wichtig, weil... es meine Bewegungsdefizite ausgleicht, ich gerne an der frischen Luft bin. Außerdem ist man in ganz vielen Fällen mit dem Rad, gegenüber anderen Verkehrsmitteln, schneller durch Bremen. Ihr solltet mal mein Grinsen sehen, wenn ich am täglichen Wahnsinn einfach so vorbei radeln kann.

Außer Fahrräder interessiert mich... Da ich in einem Gesellschaftssystem aufwuchs in dem handwerkliches Geschick für Reparaturen und Eigenbauten zwingend notwendig war, repariere ich heute gerne noch Dinge aller Art und freue mich, wenn ich dabei andere unterstützen kann. Zickende Computer wieder zum Laufen zu bringen ist mein Steckenpferd. Ich bin auch gerne zu Fuß oder hin und wieder mit dem Kajak



Gunnar mit seiner selbst gebauten «Rennsammel»

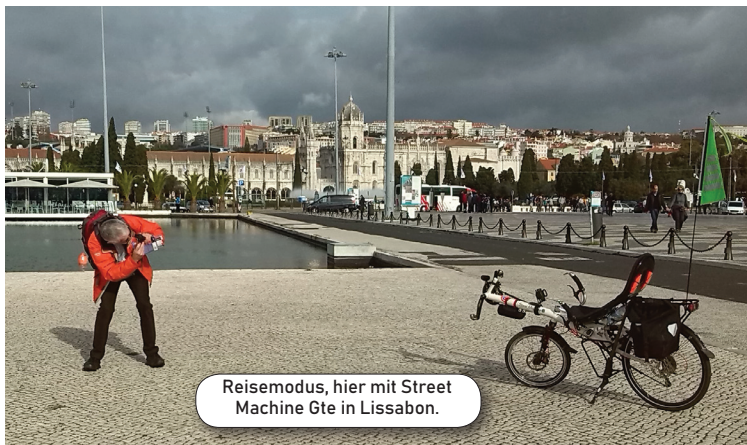
unterwegs. Hauptsache raus in die Natur. Kochen ist eine weitere Leidenschaft. Seit einiger Zeit haben mir es Rezepte angetan, welche Fleisch im Kochtopf nicht vorsehen. Außerdem verschlinge ich unzählige Berichte die mit nicht motorisierten Reisen zu tun haben.

Was macht mich wütend? Menschen, die nicht zu ihrem Wort stehen und Massenmedien, die, aus welchen Gründen auch immer, Un- bzw. Halbwahrheiten verbreiten.

Was singst du beim Fahrradfahren? Nichts,



Beim «A Race in the Park»
in Meppen



Reisemodus, hier mit Street
Machine Gte in Lissabon.

die anderen Passanten würden mit Geld werfen oder mir Knüppel in die Speichen schmeißen, damit sie meinen falschen Gesang nicht ertragen müssen. Allerdings fluche ich gerne mal bei starkem Gegenwind oder nicht enden wollenden Steigungen.

Von dem HPV wünsche ich mir? Besser gesagt ich wünsche dem HPV, dass es ihm gelingt ein so großer Verein zu werden, dass er ernsthaftes Gehör in der Politik und der Gesellschaft findet, um auf diese Weise sehr viel mehr Menschen zum Nachdenken über muskelkraftbetriebene alter-

native Fortbewegungsmittel anregen zu können.

Welches Fahrrad möchtest du uns vorstellen? Meine „Rennsemmel“, die leichteste und schnellste Liege, die mein kleiner Fuhrpark beherbergt.

Was ist die Besonderheit an diesem Fahrrad? Dass ich es selber aufgebaut habe. Mein Ziel war, ein leichtes, voll gefedertes bequemes Rad mit qualitativ hochwertigen Teilen zu bauen und trotzdem nicht allzu viel Geld auszugeben. Wochenlang habe ich die einzelnen Komponenten recherchiert und Preise beobachtet.

Was könnte man noch verbessern? Da so viel Herzblut in diesem Rad steckt, liebe ich es so wie es ist. Wenn ich etwas umbauen würde, wäre es für mich nicht mehr dasselbe Rad.

Weitere Infos und wo können wir dich antreffen? 2023 bei der 11. Sternfahrt zur Mitte von Niedersachsen und Ende August bei dem LieBre in Bremen. Meistens aber bei den Aktivitäten des Bremer Liegeradtreff, um dessen Belange ich mich nebenbei kümmere.

Wiederbelebung Kreuzotter 5 Carbon von Walter Zorn

Text: A. Gerber – Fotos: @Fahrzeit, J. Birkenstock, Homepage Walter Zorn

Anfangs 2018 wurde auf Ebay eine „Kreuzotter 5 Carbon“ aus dem Nachlass von Walter Zorn angeboten. Die Kreuzotter und ihr 2009 verstorbener Schöpfer sind in Liegeradkreisen immer noch vertraute Namen, einerseits wegen dem Online-Rechner www.kreuzotter.de für Geschwindigkeit und Leistung von Fahrrädern und andererseits wegen der namensgebenden Kreuzotter, einem der ersten „modernen“ Liegefahrräder aus Carbon, welches Ende der 90er Jahre gebaut wurde.

Dieser Artikel soll einen Einblick in das aufwändige Wiederbelebungsprojekt geben, welches nötig war, um die Kreuzotter wieder in einen neuwertigen Zustand zu versetzen.

Das Angebot stieß auf viel Interesse, der schlechte Zustand und die Tatsache, dass das Rad auf den Erst-Besitzer, welcher ein Gardemaß um die

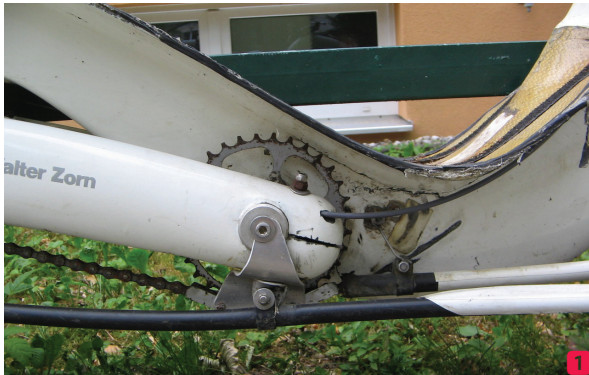
zwei Meter hatte, maßgeschneidert ist, schreckte viele Interessenten ab. Glücklicher Käufer des Rades wurde @Fahrzeit (Username Velomobilforum). Es sollte mehrere Anläufe erfordern und über drei Jahre vergehen, bis das Rad wieder fahrfertig in dem Glanze erstrahlte, wie auf den Bildern zu sehen ist.

Erste Bestandsaufnahme & erster erfolgloser Renovationsversuch

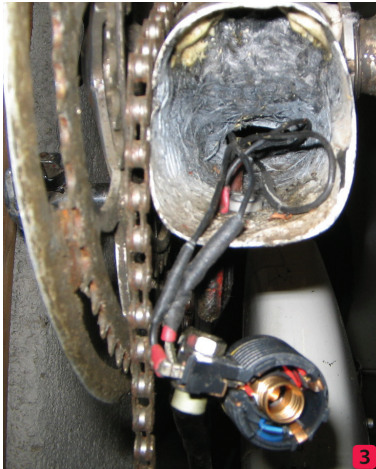
Es war von Anfang an klar, dass das Rad überprüft, im Bereich der Sitzbefestigung repariert und neu lackiert werden muss. Dazu sollten sämtliche Komponenten wie Antrieb, Bremsen oder Räder geprüft und - falls nötig - erneuert werden. In einem ersten Anlauf wurde versucht, die Kreuzotter durch Aufpolstern des Sitzes für den neuen Besitzers fahrbar zu machen. Leider sollte es sich erweisen, dass die technische Umsetzung im Detail, angefangen bei der Sitzposition weiter zum Antrieb etc., damit nicht wie gewünscht funktionierte.

Erfolgreiche Renovation bei Birkenstock Bicycles

Nach dem unvollendeten ersten Versuch wurde Jürg Birkenstock für einen zweiten Anlauf beigezogen. Er ist ebenfalls bestens bekannt in der Liegeradwelt, dies einerseits natürlich als Hersteller hochwertiger Liegefahrräder wie des Birk Comet, des Peregrin oder neu des 441 aber auch für seine Reparaturen von Carbon-Rahmen oder Velomobilen. Es wurde entschieden, das Tretlager auf die Körpergröße des neuen Besitzers neu einzusetzen sowie komplett neue Komponenten zu verbauen. Ziel war es, einerseits die Substanz der historisch bedeutsamen Kreuzotter weit möglichst zu erhalten, gleichzeitig aber das Rad auf einen technisch aktuellen Stand zu bringen.



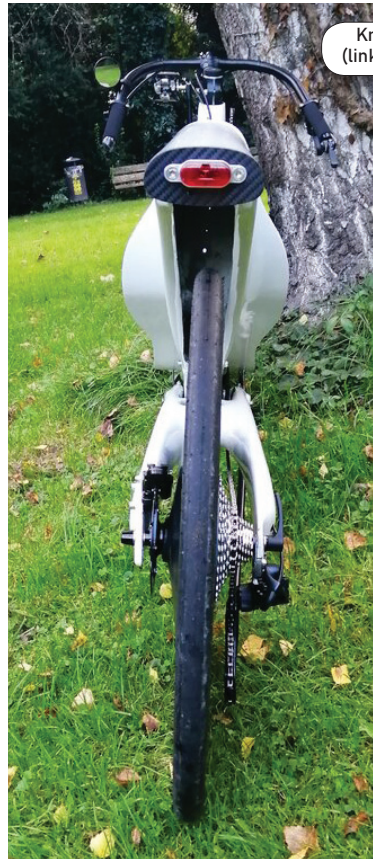
[1] Details der Umlenkrolle (vorher) [2] Kreuzotter vor der Restauration
[3] Details Lampenfassung (vorher) [4] Bohrung für neues Tretlager (unteres Loch)
[5] Erster Versuch via Sitzpolsterung



Fahreindrücke

Trotz der Versetzung des Tretlagers ist die Kurbel-freiheit weiterhin gegeben. Der Lenkeinschlag wird kaum durch die Kette behindert (auch dank Ketten-leitrohr und Vorderradverkleidung). Die Kreuzotter fährt anstandslos. Wenig überraschend: aufgrund der großen Länge ist die Lenkgeometrie einwandfrei, das Rad fährt sehr stabil und spurtreu, man gleitet schön tief und sicher durch die Straßen. In Kurven ist kein Wegrutschen zu beobachten, die Kreuzotter verhält sich gutmütig, auch wenn mal Schräglage angesagt ist. Auf den Bildern kommt die eindruckliche Größe und Länge des Rades nicht gut rüber, andere Liegevelos erinnern einen da schon fast an Kinderfahrräder.

Was die Kosten der aufwändigen Renovierung be-trifft, so wäre ein neues Liegerad wohl günstiger gekommen, aber ab einem gewissen Punkt gab es kein Zurück mehr. Das Ergebnis ist nun aber ein wunderschönes und einzigartiges Unikat, welches noch lange in neuem Glanz erstrahlen sollte und seinem Besitzer sicher noch lange viel Freude und Zufriedenheit geben wird.



Kreuzotter neu von hinten (links) und von vorne (rechts)



Kreuzotter in neuem Glanz



Highspeed auf der Rennstrecke in Aldenhoven

Text: Dieter Hannemann

Am 10. September fand zum ersten Mal ein Highspeed-Rennen auf dem Testoval in Aldenhoven statt. Nach dem es schon einmal ein Rekordwochenende im Jahr 2016 mit Langstrecken mit 6, 12 und 24 Stunden gab, ist das die zweite Veranstaltung des HPV auf diesem Testoval.

Dieses Mal kooperierten unter dem Dach des HPV Deutschlands e.V. zwei Partner - droplimits und der HPV, um erneut dieses spektakuläre Veranstaltungsgelände buchen zu können. Auf dem 2.074 Meter langen Testoval fanden zwei Wettbewerbe statt: ein Ausscheidungsrennen und ein 1 Stunden Rennen, eingebettet im Rahmen der BeND Liegeradserie.

Die Teilnehmer*innen

Es waren 55 Starter*innen gemeldet, davon vier Frauen. Im Hauptfeld waren Velomobile vertreten, zwei teilverkleidete und 6 unverkleidete Liegeräder fanden aber auch den Weg nach Aldenhoven. Sie kamen aus ganz Deutschland, Belgien und den Niederlanden.

Das Ausscheidungsrennen - Elimination Race

Es wurde mit 35 km/h gestartet und pro Runde die Durchschnittsgeschwindigkeit um 5 km/h erhöht. Alle mussten hinter dem „Safety Car“ fahren, welches dankenswerterweise Ymte Sijbrandij fuhr. Die zu fahrende Durchschnittsgeschwindigkeit wurde mit einer Tafel an der Start- und Ziellinie angezeigt. Die angezeigte Geschwindigkeit ging bis auf 60 km/h hoch. Die letzte Runde war „All out“. Das heißt, wer noch nicht seine schnellste Runde gefahren war, der konnte das jetzt, ebenso durfte auch das „Safety Car“ überholt werden. Matthias König gewann dieses Ausscheidungsrennen vor Pieter Sijbrandij und Alexander Röhreich. Bei den teilverkleideten Liegerädern war Heinz Bentlage vor Uli Bentlage und Edgar Teufel. Bei den unverkleideten Liegerädern war Jan Kranczoch vor Alexander Kamminga und Dieter Hannemann. Bei den Frauen kam Swanette Tempelman vor Nico Walde in das Ziel. In der Jugendklasse gewann Rieke Bentlage.

1 Stunden Rennen - 1h Kriterium

Alle starteten gemeinsam mit stehendem Start, Windschatten fahren war erlaubt. Nach einer Stunde und einer Runde für den Führenden wurde abgewunken. Hier wurde deutlich, wie schnell die Strecke ist. Trotz des starken Windes und der Regenschauer konnte Matthias König mit über 68 km/h gewinnen, gefolgt von Daniel Fenn und Ruben Schütze. Bei den teilverkleideten Liegerädern gewann Heinz Bentlage mit über 39 km/h vor Uli Bentlage. Bei den unverkleideten Liegerädern gewann Alexander Kamminga mit über 41 km/h vor Jan Kranczoch und Gunnar Niendorf. Bei den Frauen siegte Nici Walde mit über 58 km/h vor Swanette Tem-

pelman und Hanna Brunkhorst. In der Jugendklasse fuhr Rieke Bentlage über 24 km/h.

Pause und Abendprogramm

In der Pause zwischen den Rennen war es ziemlich stark am Regnen, so dass die Drohnenaufnahmen vom Ausscheidungsrennen auf dem großen Bildschirm in der geschützten Halle eine willkommene Abwechslung waren. Das Kaffee und Kuchen Büfett ergänzt mit Obst lud zum Verweilen ein.

Einige wenige Teilnehmer*innen blieben noch zum gemeinsamen Grillen auf dem Campingplatz Brückenkopf-Park in Jülich und tauschten sich bei kalten Getränken und Speisen vom Grill noch über den Renntag aus. Nach einer kurzen Nacht und einem gemeinsamen Frühstück fuhren so auch die letzten Teilnehmer*innen nach Hause.

Danke

Wir danken allen Helfern für die Planung und Durchführung. Nennen möchte ich hier folgende: Gerard Arends war wieder für die Zeitnahme verantwortlich. Wolfgang Wiese und Fidi Tscheschel übernahmen die Rennleitung; hier danke ich für ihre Premiere.

Vielen Dank auch an Robin vom ATC Team für das gute Kümmern und die Drohnenaufnahmen!

Dieses Jahr wurde das Rennen von zahlreichen Freunden und Gönnern unterstützt, denen wir an dieser Stel-

le ebenfalls sehr danken (in alphabetischer Reihenfolge: Basler Bikes, Spezialradmesse SPEZI, Orga Pro, VELO WERK)

Fazit

Der Zuspruch zu dieser Veranstaltung war groß. Die Kooperation von droplimits und HPV machte die Arbeit für die Helfer überschaubar. Die Lage des Veranstaltungsorts mit Nähe zu den Niederlanden und Belgien war ideal. Die Verpflegung war „einfach gut“. Die Unterbringungsmöglichkeit abseits der Rennstrecke war kein Manko, der Campingplatz Brückenkopf-Park in Jülich bot Gästen und Campern viele Möglichkeiten.



In der Pause zwischen den Rennen kam der kräftigste Regen. © Dieter Hannemann



Das Briefing vor dem Rennen von Matthias König (links) und Dieter Hannemann. © Jörg Basler



Die Fahrbahn beim Start des Stundenrennens war noch nass. © Jörg Basler



In der Pause liefen in der Halle die Aufnahmen vom Ausscheidungsrennen. © Jörg Basler



Das Abschlussbild
nach den Siegerehrungen
mit zufriedenen Gesichtern.
© Jörg Baster

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

Beratungstermin vereinbaren:

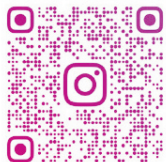
Tel: 08031 352 91 28 oder

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

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!

Die 10. Sternfahrt zur Mitte von Niedersachsen hatte Jubiläumsbesuch -

Text: Dieter Hannemann

Es sollte eine besondere Jubiläumsveranstaltung werden. Zum Einklang trafen sich schon am 2. September einige Freunde der Sternfahrt und HP Boat-Gäste beim WSV Hoya. Die Bestuhlung für das Wochenende wurde aufgebaut, erste Boote zu Wasser gelassen und das Revier getestet. Zum Feierabend wurde in gewohnter Manier vor der Kanuscheune gegrillt.

Gleich nach dem Frühstück am Samstag ging es los. Alle Boote wurden startklar gemacht, kurz vor dem Start kam noch ein Favoriten Boot aus Hamburg. Um kurz vor 12:00 Uhr wurde die Verkehrssituation auf der Weser abgecheckt und das Briefing für die Regatta fand statt. Oberschiedsrichter Olaf Wohler hatte alles fest im Griff.

Schon beim Start der Regatta war klar, den Sieg machen die Boote aus Hamburg und Rostock unter sich aus. Aber trotzdem kämpften die zwei Boote aus Oldenburg und die beiden Boote aus Lübeck und dem Wendland ordentlich mit. Da der Wind über Nacht gedreht hatte, waren so manche von dem langen Streckenabschnitt gegen Wind und Strom überrascht. Die Rostocker Crew gewann die Regatta. Danach war Zeit für erste Probefahrten der Regattateilnehmer*innen auf der Weser. Danach wurden die Boote auf den ruhigen Ziegeleisee verholt.

«Wir wollen dieses Jahr die 10.000 Euro Grenze knacken!» lautete unter anderem ein Ziel der Jubiläumsveranstaltung.

Mehr als 70 Liegeradfahrer*innen trafen sich Samstag wie gewohnt um 15:30 Uhr an der Mitte von Niedersachsen. Es waren viele Regionen aus Niedersachsen vertreten aber auch die Bundesländer Hamburg, Bremen, Schleswig-Holstein und Nordrhein-Westfalen. Es herrschte ein reger Austausch zwischen alten Bekannten und neuen Teilnehmer*innen an der Mitte. Die Begrüßung fiel dieses Mal knapp aus; denn unsere HP Boat-Gäste warteten in Hoya. Dennoch wurde bekanntgegeben, dass der Eiswagen (das einzige nicht muskelbetriebene Fahrzeug) leider auch in die Jahre gekommen ist und dieses Jahr aufgrund von plötzlichen Motorproblemen den Weg zur Mitte nicht geschafft hat. Da der Jubiläums-Sektempfang beim WSV stattfinden sollte, fuhr die Gruppe gleich als geschlossener Verband in Richtung Hoya.

Nach dem Sektempfang mit Ehrungen und der Bekanntgabe erster Einzelspenden für das Kinderhospiz Löwenherz starteten die Aktivitäten vor Ort. Es entstand ein kleines Zelt-Dorf am Ziegeleisee und an der Weser, das Kanuhotel wurde belegt, einige erfrischten sich mit einem Bad in der Weser oder nutzten die Zeit für Probefahrten auf den unterschiedlichen Booten und Liegerädern. Abends am Grill, der seit 10 Jahren von Fidi Tscheschel bedient wird, waren dann alle wieder vereint.

Danach wurden die gesammelten Anreisekilometer aller Teilnehmer*innen mit 7034 Kilometer bekannt gegeben. Als Idee war vor der Sternfahrt

- das 1. HP Boat-Treffen in Hoya/Weser!

*Hanna Brunkhorst und Dieter Hannemann schreiben rückblickend an alle Teilnehmer*innen: «Die Freude über eine gelungene Veranstaltung bei bestem Wetter in der Mitte ist groß ebenso die Freude über die Spenden für das Kinderhospiz Löwenherz in Syke. Danke dafür! Bemerkenswert ist es auch immer wieder, dass es Spender*innen gibt, die gar nicht bei der Mitte dabei sein können und trotzdem Anteil nehmen. Auch euch allen vielen Dank dafür! Vielen Dank allen Helfer*innen beim Aufbau, beim Treffen und beim Abbau und Aufräumen! Ohne euch können wir so ein Wochenende nicht durchführen. Vielen Dank an alle Teilnehmer*innen auf dem Wasser wie zu Lande für dieses schöne Erlebnis-Wochenende.»*

die Challenge ausgerufen worden: Jeder darf pro Anreisekilometer aller Teilnehmer*innen 1 Cent für das Kinderhospiz Löwenherz in Syke geben! Viele Teilnehmer*innen folgten diesem Ruf. Danach wurden die Spezi Becher der letzten 10 Jahre amerikanisch versteigert, so dass der Becher aus dem Jahr 2018 zum Beispiel für über 90 Euro verkauft wurde. Vor Einbruch der Dunkelheit forderte Dieter Hannemann noch einmal 5 Teilnehmer zu einem „Fahrradrennen“ mit einem Spezialrad auf und wurde von zwei Teilnehmern geschlagen. Gewinner dieser Aktion war aber letztendlich auch wieder das Kinderhospiz Löwenherz. Der offizielle Teil wurde mit einem Open-Air-Kino mit einigen Kurzfilmen beendet.

Der traditionelle Regen zum Frühstück blieb zum Jubiläum aus. Vorm Frühstück wurde die erste Hochrechnung der Spendensumme mit 2200 € verkündet. So konnte gemütlich in der Sonne vor der Bootsscheune gefrühstückt werden, bis alle Frühstückseier für 2 bis 5 € verkauft waren.

Sven Dillenburg merkt an: «300 € der Spendensumme kommen aus dem Liegerad-Verkauf der leider viel zu früh verstorbenen Sandra. Diesen Spendenwunsch und die Bitte sich um den Verkauf ihres Rades zu kümmern, hatte sie an Andreas Ringe von den Weser-Liegern herangetragen. Andreas hat dieses umgehend in die Tat umgesetzt und den Erlös am Sternfahrt-Wochenende in die Spendendose gegeben. Danke an Andreas für die Erfüllung von einem der letzten Wünsche und Danke an Sandra: wo immer Du auch jetzt bist!»

Letzte Teilnehmer*innen beteiligten sich an der Challenge oder gaben so etwas Geld in die Spendendose. Am Ende des Frühstücks standen 3300 € als Spendensumme auf der Wandtafel. Die Heimfahrt war für alle trocken, aber nicht alle hatten Rückenwind. Im Gepäck hatten alle die Gewissheit, dass es beim WSV Hoya ideale Bedingungen für das Treffen gibt und freuen sich schon auf ein Wiedersehen in 2023.

***Die Zahlen des Treffens:** 7.034 km haben wir gemeinsam für Löwenherz bis zur Mitte von Niedersachsen geradelt, das sind 2.767 km mehr als 2021! Die Versteigerung von acht SPEZI Bechern lief sehr gut. Der SPEZI Becher von 2018 ging für über 90 Euro weg. Die Spendensumme konnten wir noch einmal toppen. Mit 3648,50 € haben wir uns nochmals um 986,50 € gesteigert! Wahnsinn! Sehr vielen Dank dafür euch allen! Die 10.000 € Gesamtspendensumme seit 2018 haben wir mit dem fünften Spendenevent gut erreicht. Wir sind jetzt bei 10444,50 €. Es war kein Kupfergeld in der Spendendose!*



Die Begrüßung an der Mitte, es füllt sich langsam. © Hanna Brunkhorst



Auch die AnnaX wurde gerne für eine kleine Runde auf dem Ziegeleisee getestet. © Dieter Hannemann



Die HPBoat-Regatta kurz vor dem Start. Ganz links ist die AnnaX, die in Hoya gewann. © Fidi Tscheschel



Und gleich nach der Ankunft die erste Testfahrt auf dem Ziegeleisee. © Dieter Hannemann



Das Frühstück vor der Bootsscheune beendet wie jedes Jahr das Treffen. Dieses Jahr zum wiederholten Male schon wieder ohne Regen. © Dieter Hannemann



Auch ein Velocar fand den kurzen Weg zur Mitte. © Hanna Brunkhorst



An der Mitte gab es wie immer einige besondere Fahrzeuge, hier ein Knicklenker mit dem Alexargo- Lastenanhänger aus einem Schulprojekt. © Hanna Brunkhorst



Konsequent HPV, mit dem Velomobil nach Hoya und das HPBoat auf dem „Dach“. © Dieter Hannemann

Schlumpf Tretlagergetriebe

- ▶ Mountain Drive
- ▶ Speed Drive
- ▶ High Speed Drive

In Kombination mit dem
NEUEN Zahnriemenantrieb,
unschlagbar besser.
Advanced Belt Drive



PUSH THE BUTTON!

schlumpf
innovations

»WENN ICH GROSS BIN«,
träumte das kleine Tandem,

»DANN WERDE ICH DAS SCHÖNSTE
LASTENRAD DER WELT!«

»DU HAST EINEN VOGEL.«
sagte die Unke.

Doch der Hase sprach:

»DAS PACKST DU SCHON.«



Einfach fabelhaft: PINO CARGO,
der neue Topseller von HASE BIKES.

IHR KÖNNT
EINPACKEN



www.hasebikes.com/einpacken

HASE
BIKES

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



■ **08. - 09. Okt. 2022 — HPV Treffen in Bettrum**

Info & Kontakt: info@hvp.org

■ **09. Okt. 2022 — Mitgliederversammlung HPV Deutschland**

Info & Kontakt: info@hvp.org

■ **Herbst 2022 — Offene Rennbahn Oerlikon ↔**

Details www.futurebike.ch

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

Details: www.futurebike.ch

■ **26. Mrz. 2023 — Future Bike Generalversammlung**

Lago Lodge Biel - Details auf www.futurebike.ch

■ **18. - 25. Mai 2023 — 30 Jahre Tandemclub**

Jubiläumstour rund um Yverdon - Details auf 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 - Leuener 5 - 4324 Obermumpf • 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

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

Impressum

Jahres – Mitgliederbeiträge Future Bike

- a) Einzelmitglieder (Einzel, Familie, Firma) Fr. 60,-
- b) Mitflieger reduziert Fr. 35,-
(Schüler, Lehrlinge, Studenten,
AHV- / IV-Berechtigte)
- c) Ausland: Zuschlag von Fr. 5,-

Die Einzahlungsscheine werden jeweils im Februar / März verschickt. Einzahlung des Mitgliederbeitrages bis Ende April auf das Konto: IBAN CH38 0900 0000 8002 1211 7

Wenn immer möglich, bitte elektronisch überweisen, da sonst Zusatzkosten anfallen (aus dem Ausland auch in bar direkt an den Kassier möglich – bitte keine Checks).

Jahres – Mitgliederbeiträge HPV – D

- Schüler, Studenten, Erwerbslose 25,- €
(bitte jährlich nachweisen)
- Einzelmitglieder 40,- €
- Familien 60,- €
- juristische Personen 85,- €

Volksbank Dortmund Nordwest IBAN DE70

440601224100790300 BIC:GEODEM1DNW
Magazinpreis

Die Kosten des Info Bull-Magazin sind im (jeweiligen) Mitgliedspreis enthalten.

Herausgeber

HPV Deutschland e.V. (für HPV Deutschland e.V. & Future Bike Ch) • Hochheider Weg 13 • 26123 Oldenburgg

Layouting

LD-Verlag - Andreas Pooch - Heilbrunnenstr. 15 - 51570 Windeck

Druck

KPL-Team - Humperdinckstr. 64 - 53721 Siegburg

Erscheint sechs Mal pro Jahr

Februar, April, Juni, August, Oktober, Dezember

Redaktionsschluss

15. Jan., 15. Mär., 15. Mai, 15. Jul., 15. Sep., 15. Nov.

Inserate

Als eps-Datei oder hochauflösendes pdf an info@ld-vlg.de senden - Schriften in Kurven

oder Pfade umwandeln. Immer zur Kontrolle einen Ausdruck dazulegen oder eine pdf-Datei mitsenden

Anzeigenpreise pro Ausgabe

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

andere Formate auf Anfrage

Anzeigenformate

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

andere Formate auf Anfrage • bitte 3 mm Beschnitt zufügen!

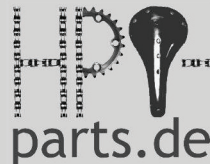
Anzeigen an info@ld-vlg.de

Platzierungswünsche

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



- Fahrräder
- Teile
- Zubehör
- Antiquariat



Spezialitäten

- NoFrill - das Rad für Kleine
- Co-Motion - Tandem, Reiserad, ...
- Rolf Prima - Laufräder
- MonkeyMirrors - Helmspiegel
- ROLL Recovery R8 - Massagegerät und einiges mehr.

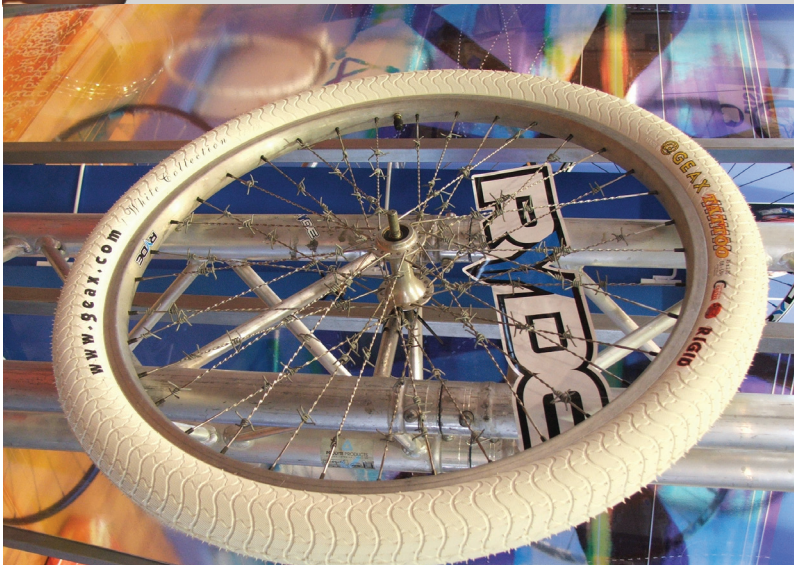
www.hpv-parts.de • info@hpv-parts.de

Ride Together!



www.hpv-parts.de

www.co-motion-cycles.de



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!

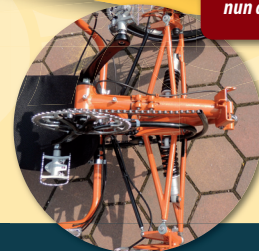
Bike Revolution Inh. Thomas Seide · Sandgrubenweg 13 · A-2230 Gänserndorf
Tel +43 (0) 2282-70444 · Fax +43 (0) 2282-70170
bikerevolution@gmx.at

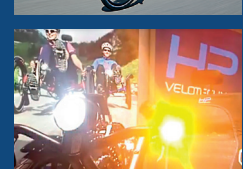
Jetzt
testen!



Steintrike Wild One

die ultimative Fahrmaschine,
nun auch mit faltgelenk!!





Ein Radler mit 3 Rädern zagt im Winter nie!

Und für noch mehr Sicherheit rüsten Sie Ihr Trike mit unserem einzigartigen 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 sein Trike bereits hat!

Sie können Ihr Rad aber gerne mit weiteren Innovationen aus Kriftel noch fitter für die dunkle Jahreszeit machen. Mit dem *WingBling* etwa, dem bislang einzigen StVZO-konformen, eigens für Dreiräder entwickelten Blinker: Kippsicher durch den Schnee kurven und zugleich zeigen, wo es lang geht.

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 Fachhändlernachweis unter www.hpvelotechnik.com • mail@hpvelotechnik.com