

Info Bull

228
Dezember 2022



Winterblick auf den nächsten Sommer: GoLo Camper

- Bericht von der Herbsttour
- Sonnen-Wende-Tour

- HPV-WM in Frankreich 2022
- Fahrrad-Typen-Kunde

- Hand-on-Cycle ausgezeichnet
- HPV-Treffen in Bettrum



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**
 - 16 Symposium Feinmobilität
 - 19 FROmobil-Buch
- News**
 - 14 GoLo Camper
 - 23 Hand-on-cycle
- Technik**
 - 30 Fahrradtypen Christoph Doerffel
 - 36 Velomobil 441
- Reise**
 - 24 Herbsttour
 - 42 Sonnen-Wende-Tour
 - 48 Tour mit Carl Georg Rasmussen
- Rennen & Rekorde**
 - 20 HPV-WM 2022 in Frankreich
- Service**
 - 6 HPV-Treffen in Bettrum
 - 7 Niederschrift HPV-MV 2022
 - 9 Update zu Spezi und HPV-WM 2023
 - 11 Spezi 2023 - die Geschichte drum herum
 - 46 Termine
 - 47 Wer macht was?
 - 52 Impressum

Titelfoto: © Flevobike

Liebe Freunde der CO₂-sparenden Fortbewegung,

da ist gerade die Weltklimakonferenz in Scharm el Scheich zu Ende gegangen, und man fragt sich: war es sinnvoll, dass 30.000 wohl größtenteils mit dem Flugzeug angereiste Teilnehmer über Tatsachen diskutieren, die schon seit Jahrzehnten bekannt sind?

Was soll man von Ländern halten, die noch nicht einmal über niedrigste Klimaziele reden wollen? Und warum werden junge Menschen, die sich aus Verzweiflung an Landebahnen und Bilder kleben, mit Hass und Gewalt überzogen?

Wir befinden uns im Jahre 2022 n.Chr.

Ganz Deutschland und die Schweiz sind von Autofahrern besetzt...

Ganz Deutschland und die Schweiz? Nein!

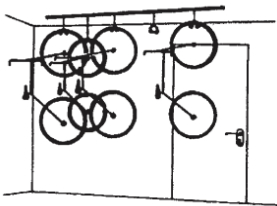
Von unbeugsamen Liegeradlern bevölkerte Regionen hören nicht auf, den Klimaschädlingen Widerstand zu leisten!

In diesem Sinne: Tretet in die Pedale und lasst euch von den Reiseberichten im Heft inspirieren auf Tour zu gehen.

*Liebe Grüße
Asterix & Wolfgangix*

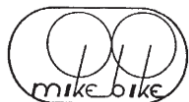


Velo Aufhänge-System



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
com

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



HPV Treffen Oktober 22 in Bettrum

Text: Dieter Hannemann

Es war wieder mal ein neuer Ort, die heimelige Jugendscheune Bettrum, in der das HPV Treffen stattfand. Der Ort war in der Heimatregion von Holger Seidel gewählt, da dieser am Samstag für den inhaltlichen Teil verantwortlich war. Aber jetzt von Beginn an.

Gegen 13:00 Uhr kam das Orga-Team in Bettrum an, das Haus wurde übernommen, Verpflegung eingeräumt und gecheckt, die Technik überprüft und zu Mittag gegessen. Ab 15:00 Uhr trudelten dann die Teilnehmer*innen ein. Wir begannen wie geplant mit Kaffee und Kuchen, es gab den bewährten Schoko-Topfkuchen wie beim Highspeed Rennen in Aldenhoven, vielen Dank dafür an Ute Wiese. Auch Holger stimmte sich mit Kaffee und Kuchen auf seinen Bericht zur Rekordfahrt ein.

Um 17:00 Uhr haben wir mit einem Sekt auf die erfolgreiche Rekordfahrt angestoßen. Danach startete Holger mit einem kurzen Film seinen Bericht und erzählte, wie es sich alles entwickelte. Dabei gab es viele unbekannte Randgeschichten. Ein reger Austausch fand statt und so manche Anekdote erheiterte die Runde.

Gegen 19:00 Uhr gab es wie geplant Abendessen. Es gab die schon bewährte Grünkernsuppe von der Ideenschmiede 2019. Da wir

Selbstversorger waren, war einiges zu tun. Es war schön zu erleben, wie bekannte und unbekannte HPV-Mitglieder sich einbrachten und die Arbeit wie in einer „großen Familie“ erledigt wurde. Nach dem Abendessen hatte Holger noch viel Zeit, um in Gesprächen die offenen gebliebenen Fragen zu beantworten. Andere Teilnehmer*innen sprachen über Teilergebnisse des Symposiums Feinmobilität in Kassel, redeten zwanglos über das, was sie bewegt oder spielten „einfach“ nur Tischkicker.

Am Sonntag nach dem Frühstück um 9:00 Uhr reisten weitere Gäste an, um an der Mitgliederversammlung (MV) teilzunehmen. Vor der MV wurden noch Lutz Brauckhoff für 30 Jahre Mitgliedschaft und Andreas Herting für die weiteste Anreise zur MV geehrt.

Inzwischen hat die MV nun zum dritten Mal nicht auf der SPEZI stattfinden können. Aus der Ideenschmiede im Herbst 2019 und unseren Erfahrungen mit der Unsicherheitskompetenz der SPEZI hat sich eine neue Tradition

entwickelt. Das Einbinden der MV in ein HPV-Treffen hat sich somit bewährt, und wir suchen weitere Orte dafür in der Republik. Wer eine Idee dazu hat, kann die gerne an premier@org.hpv senden.

Die MV wurde gegen 12:30 Uhr beendet, so dass wir pünktlich um 13:00 Uhr die Jugendscheune übergeben konnten. Ich freue mich schon auf das nächste HPV Treffen, vielleicht sehen wir uns ja da.



Holger Seidel berichtet über die Rekordfahrt und viele unbekanntes Randgeschichten © Ulf Früdinger

Mitgliederversammlung des HPV Deutschland e.V.

Am 09.10.2022 um 11:00 Uhr fand in Bettrum die MV statt. Elf Mitglieder und ein Gast waren neben dem Vorstand mit Dieter Hannemann, Wolfgang Wiese, Lutz Brauckhoff, Andreas Hertting vor Ort.

TOP 1 Dieter eröffnet die Versammlung und stellt die Beschlussfähigkeit fest.

TOP 2 Andreas wird als Schriftführer einstimmig angenommen. Dieter wird einstimmig als Versammlungsleiter angenommen.

TOP 3: Vorstandsbericht

Webseite: Die Webseite des Vereins wurde erneuert. Die alte Seite funktionierte nicht mehr. Der Grund, dies ergänzte Alf Göbbert, war, dass die alte Konzeption die angelaufene Menge an Informationen nicht mehr effektiv verwalten konnte. Es gab eine starke Verschachtelung der Seite, so dass Informationen nicht gut zugänglich waren.

Heiko Stebbe brachte den Wunsch nach einer direkten Suche der Artikel auf der Webseite auf. Zuvor waren die Artikel mittels Schlagwörtern über Google-Suche noch auffindbar. Da die Artikel zum guten Teil nicht mehr eingestellt worden waren, sind sie jetzt nicht mehr verfügbar. Dazu zeigte Alf auf, dass die Inhalte nicht verloren, sondern noch auf Nachfrage verfügbar seien. Eventuell ließen sich alte Artikel wiedereinstellen, falls sie eine Bedeutung hätten.

Archivverwaltung: Ein weiterer Punkt war die Archivverwaltung und Pflege der Vereinsgeschichte. Dieter berichtete, dass die alten Dokumente und

Schriftstücke digitalisiert werden. Juliane Neuß verwies auf die Pro Velo-Hefte des Vereins Fahrrad-Zukunft, die auch einen Teil der HPV-Geschichte widerspiegeln, welche sie zur Verfügung stellen kann.

Bericht über die Aktivitäten: das HPV Treffen im Juni 22, die 10. Sternfahrt zur Mitte von Niedersachsen mit dem 1.HP Boat Treffen in Hoya und Highspeed-Rennen in Aldenhoven. Letzteres Event war auch organisatorisch eine Herausforderung. Da alles recht gut ablief, und der Betreuer der Betreiberfirma sehr entgegenkommend war wird evtl. eine Wiederholung in 2023 angegangen.

TOP 4 Kassenbericht

Lutz gibt einen Überblick über die finanzielle Lage des Vereins für das Jahr 2021. Hier zeigt er auf, dass die wesentlichen Einnahmen aus den Mitgliedsbeiträgen stammen. Der Spendenanteil beträgt etwa 3%. Bei den Ausgaben gab es durch die Vergabe der Internetseite an einen professionellen Dienstleister eine signifikante Steigerung. Die Ausgaben für das Info Bull bleiben ein Hauptposten.

Während des Vorstandsberichts wird der gedruckte Kassenbericht zur Ansicht durchgegeben, und der Bericht von Morten Himmel als anwesendem Kassenprüfer danach gegeben.

TOP 5 Entlastung des Vorstandes:

Morten Himmel erklärt, dass es keine Unstimmigkeiten in den Finanzen des Vereins gegeben hat. Daraufhin wird der Vorstand einstimmig entlastet.

TOP 6 Wahl des zweiten Vorsitzenden:

Es wird festgestellt, dass es keinen Gegenkandidaten für Wolfgang Wiese gibt, der wieder antritt. Mit zwei Enthaltungen und 13 Ja-Stimmen wird

Wolfgang wiedergewählt und nimmt die Wahl an.

TOP 7 Wahl des Kassenwarts

Lutz stellt sich erneut, Gegenkandidaten gibt es keine. Lutz wird einstimmig wiedergewählt und nimmt seine Wahl an.

TOP 8 Ausblick auf 2023

Die WM soll im August in Bregenz (Österreich) stattfinden, wobei der HPV nicht direkt involviert ist.

In Planung ist evtl. ein Renntag in Aldenhoven im September.

Helge Herrmann regt an, wieder ein Velomobilseminar durchführen, ebenso könnte man ein Rennen in Verbindung mit dem Marathon in Hannover durchführen.

TOP 9 Verschiedenes

Dieter bringt die Frage auf, wo in Zukunft eine MV abgehalten werden kann, weil die SPEZI in Germersheim nicht mehr als Rahmen dienen kann. Er könnte sich ein rotierendes Verfahren denken, z.B. bei der Pedalwelt, HP Velotechnik, Hase, Sausetritt und im Leichtbauzentrum Buchholz. Günter Bertram empfiehlt die Einrichtung des Landessportbund Hessen in Frankfurt am Main als idealen Veranstaltungsort.

Heiko Stebbe sieht das SPEZI-Engagement in Frage gestellt, was sich mit dem Umzug der SPEZI nach Lauchringen ergibt, was dem Verein immer wieder Aufmerksamkeit und durch den Teileflohmarkt eine kleine Einnahme erbrachte. Dieter entgegnete, dass ein Stand ohne den Teileflohmarkt angedacht sei. Andreas überlegte, ob die Nähe zu der Firma Wolf & Wolf ein Nachteil für die SPEZI sein könnte, worauf Dieter auf die räumliche Trennung hinwies.

Paul Schöndorf: Ein Velomobil könnte Gewicht an der passiven Sicherheit sparen, indem eine Art modifizierter Corona-App eine Kollisions-

gefahr anzeigen könnte. Hier erntete er Kritik von Heiko, der darauf hinwies, dass dazu jeder Verkehrsteilnehmer einen GPS-Tracker haben müsste, was rechtlich bedenklich ist, da Datenmissbrauch oder -diebstahl nicht auszuschließen ist, und Wildunfälle so nicht vermeidbar wären. Helge verwies auf die ohnehin schon vorhandene passive Sicherheit der Velomobile hin, die ein dramatischer Unfall mit 120 km/h Geschwindigkeitsunterschied mit Heckaufprall aufzeigte.

Alf fragte ein stärkeres politisches Engagement an. Dieter verwies auf die Satzung, in der bereits eine klare Aussage implementiert ist.

Schlusswort und Verabschiedung - 12:38 Uhr Ende der Mitgliederversammlung



Update zu Spezi und HPV-WM 2023: Gesucht bist Du!

Aus Sicht von Futurebike.ch stehen zwei große Anlässe im Jahr 2023 auf dem Programm. Einerseits die SPEZI Ende April, welche neu in Lauchringen (DE) über dem Rhein, quasi vor unserer Haustüre, stattfinden wird, andererseits die HPV-WM Mitte August in Lustenau, Vorarlberg, welche der Liegeradclub Vorarlberg gemeinsam mit dem Futurebike.ch organisiert.

Um diese beiden Anlässe sind etliche Aktivitäten in Planung, ob diese ein Erfolg werden, hängt von uns allen ab, somit auch von dir! Jetzt gesucht ist Unterstützung bei der Organisation dieser beiden Anlässe, der Aufruf für Helfer vor Ort folgt zu einem späteren Zeitpunkt. Reserviert bitte die beiden Termine in der Agenda und meldet euch bitte, falls ihr uns bei der Organisation unterstützen möchtet, bei mir (andi@futurebike.ch). Danke!

Spezi 29. & 30. April 2023 in Lauchringen

Die SPEZI ist ein Fest, ein Treffpunkt, ein Wiedersehen mit 10.000 Besucher:innen und mit mehr als 100 Ausstellenden: kurz der Anlass der HPV-Welt, welchen es nicht zu verpassen gilt.

Nach langer Corona bedingter Pause steht nun endlich das Jubiläum der 25sten internationalen Spezialradmesse SPEZI an. Dieser Neubeginn erfolgt unter der neuen Leitung durch das Team von Wolf & Wolf um Gabriel, Florian und Franz an dem neuen Standort Lauchringen (DE).

Wie gewohnt soll die SPEZI die Vielfalt der Radszene zu Tage bringen und Fahrzeuge präsentieren, die für die Menschen und ihre individuellen

Bedürfnisse gebaut sind. Die Messe bietet Liegerädern, Trikes, Quads, Cargobikes, Velomobilen, Tandems, Reha-Rädern, Falträdern, etc. eine internationale Bühne. Es werden spannende Vorträge zu hören sein und es wird auch Raum für Start-ups mit innovativen Ideen in unserem Erfinderlabor geben.

Die SPEZI findet auf dem Lauffenmühlen-Areal der Gemeinde Lauchringen statt. Es handelt sich um ein 7,5 Hektar großes ehemaliges Industriegelände. Die Halle „Spinnerei 2“, mit über 5.500 qm das Herzstück der Messe, bietet Platz für die Ausstellenden, die „Baumwollhalle“ für den geselligen Austausch beim Essen, Trinken und Musikhören und die „alte Schlosserei“ für Vorträge. Mittendurch schlängelt sich gut gesichert der Testparcours von gut 700 m Länge. Nimmt man die optionale Abzweigung, gelangt man mit dem Testrad direkt in die Messehalle bis zu den Ausstellenden. Für die erweiterte Teststrecke von vier Kilometern und mit 120 Höhenmetern ist ein Gesuch für die notwendige Straßensperre in Bearbeitung.

Futurebike.ch und HPV.org sind im Austausch mit dem neuen Organisatoren-Team bezüglich Aktivitäten an der Spezi, sei es wie bisher mit einem Stand oder Events, wie z.B. einer Sternfahrt nach Lauchringen, aber auch andere Ideen sind willkommen.

Wir wünschen dem neuen Team schon jetzt viel Erfolg beim Erhalt der langjährigen Traditionsmesse.

Infos, Programm, Updates: <https://spezi.wolfundwolf.ch/spezi-2023>

HPV-Weltmeisterschaften 11. - 13. August 2023 Lustenau (Vorarlberg AT)

Zentrum der WM ist das Parkstadion Lustenau, aktuell ist das Organisationsteam um Werner dabei, die Strecke festzulegen und die erforderlichen Genehmigungen einzuholen.

Geplant ist das folgende Programm

- **Freitagabend** Bergrennen
- **Samstagmorgen** Sprints
- **Samstagnachmittag** 1-Stundenrennen
- **Sonntag** 3-Stundenrennen

Die Strecken der beiden langen Rennen werden voraussichtlich kurvenreich und verwinkelt sein, womit wir hoffen, anspruchsvolle und spannende Rennen bieten zu können. Das Bergrennen hoffen wir jenseits des Rheins auf Schweizer Boden durchführen zu können. Für die Sprints werden sich ausreichend lange, flache und gerade Strecken finden lassen, möglicherweise dem Rheindamm entlang. Abweichungen und Änderungen vorbehalten.

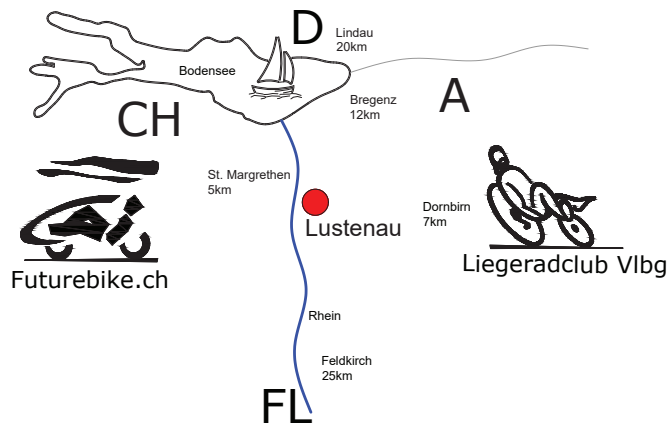
Aktuell steckt die Planung aber noch in den Anfängen, wir sind optimistisch, aber finale Genehmigungen sind noch ausstehend. Weitere Infos, das Programm und Updates folgen auf der Homepage (aktuell in Vorbereitung): hpvwm2023.org oder dem WM-Thread im www.velomobilforum.de

Der Aufruf für Helfer vor Ort sowie weitere Infos zu den geplanten Aktivitäten bei beiden Anlässen werden zu einem späteren Zeitpunkt folgen, via Info Bull oder den Futurebike.ch Email-Verteiler.

Redaktion Text: Andi Gerber basierend auf Input Werner Klomp und W&W Homepage Spezi

HPV Weltmeisterschaften

11. bis 13. August 2023, Parkstadion Lustenau,
Vorarlberg, Österreich



<https://www.velomobilforum.de/forum/index.php?threads/hpv-weltmeisterschaft-oesterreich-vorarlberg-august-2023.67476/>

SPEZI 2023 – die Geschichte drum herum!

Text, Fotos: Franz, Florian, Gabriele Wolf

Die SPEZIalradmesse findet ab 2023 nicht mehr in Germersheim statt. Auf Nachfrage von Dieter Hannemann bei Franz Furmaniak von Wolf & Wolf ergaben sich folgende Fragen: „Wie ist es zur SPEZI-Übernahme gekommen? Warum findet die Messe nicht mehr in Germersheim statt? Was erwartet uns beim neuen Austragungsort? Wie sehen die Planungen aus und was ist zu erwarten? Worüber macht sich die Crew mit Franz, Florian und Gabriel Gedanken?“

Angefangen hat alles mit unserem Angebot an Hardy Siebecke (SPEZI Gründer), die SPEZI 2021 notfallmäßig in Lauchringen durchzuführen und so eine SPEZI vor einer weiteren Corona bedingten Absage zu bewahren. Die Werkstatt der deutschen Wolf & Wolf GmbH ist in einem ehemaligen Textilfabrik-Gelände angesiedelt, das sich über eine Fläche von mehr als 60.000m² erstreckt. Mit den zahlreichen leerstehenden Hallen und dem großzügigen Außenbereich hätten wir vielleicht eine Durchführung gemäß der damals geltenden Corona Regelungen

ermöglichen können, wohlwissend, dass dies eine gigantische Hau-ruckaktion erfordert hätte. Ab diesem Moment sprachen wir oft darüber, welche Chancen ein solches Gelände für eine Veranstaltung wie die

SPEZI hätte und stellten uns manchmal vor, wie tausende Menschen das Gelände vor unserer Werkstatt fluteten und hunderte flitzige Fahrzeuge auf der Teststrecke über den Platz und um die Hallen führen.

Nach der dritten Corona bedingten SPEZI-Absage hat uns Hardy dann kontaktiert und mitgeteilt, dass er auf der Suche nach einer Nachfolgelösung sei. Wir bewarben uns dafür mit diesen letztjährigen Gedanken im Hinterkopf. Der definitive Entscheid zur Nachfolge der SPEZI fiel am 21.

September 2022 zu unseren Gunsten. Mit der knapp 7-monatigen Vorbereitungszeit arbeiten wir seither täglich unter Hochdruck an der Umsetzung dieser ersten post-Corona SPEZI. Die größte Herausforderung stellt der Standortwechsel nach Lauchringen dar. In unseren Augen war klar, dass die SPEZI mit neuer Nachfolge den Austragungsort wechseln musste, einerseits um ein größeres Gelände als Chance zu bieten und andererseits, weil es kaum möglich wäre, als nicht Germersheimer diese auf mehrere Schauplätze verteilte Messe adäquat organisieren zu



Infos, Programm, Updates: <https://spezi.wolfundwolf.ch/spezi-2023>

können. Die SPEZI hat ein sehr interessiertes und kundiges Publikum aus ganz Europa und vereinzelt aus der ganzen Welt - für uns einer der Hauptgründe des SPEZI Charmes. Ein so großes Einzugsgebiet ist für eine Endkundenmesse unüblich und dennoch kommen natürlich viele Besucher: innen aus dem Umkreis von 200 km. Jene werden größtenteils eine bedeutend längere Anreise in Kauf nehmen müssen. Dieser zusätzliche Reiseaufwand hält sich dank der südlichen Lage glücklicherweise in Grenzen. Der badische Bahnhof Basel ist an das ICE- und Nachtzugnetz angebunden; mit einem einmaligen Umsteigen ist man schnell in Waldshut Tiengen, von wo aus wir die letzten Kilometer mit Shuttlebussen bedienen. Alternativ fährt man direkt mit der Regiobahn nach Lauchringen.

Das Wichtigste wird sein, eine gut organisierte und unvergessliche SPEZI zu schaffen - ein Festival. Wir stecken mitten in der Planung und es steht bereits fest, dass am Samstagabend das Messegelände geöffnet bleibt (die Messehalle wird geschlossen) und sich die halbbofene historische Baumwollhalle zum Kulinarik-Tempel wandelt, ergänzt mit Barbetrieb und Musik. Wir freuen uns auf diesen Abend und hoffen sehr, dass solche Momente zum Gelingen dieses Neustarts beitragen können. Die Besucher: innen sind natürlich zentral, doch sie kommen nicht ohne Ausstellende. Hier verstehen wir uns als Dienstleister und versuchen, auf Anliegen der Kunden einzugehen. Ein solches ist beispielsweise eine einfach und sicher zu befahrene Teststrecke. Die 5.500m² große Messehalle bietet genügend Platz für einen Indoor-Parcours, der per Abzweigung von der eigentlichen Teststrecke erreicht

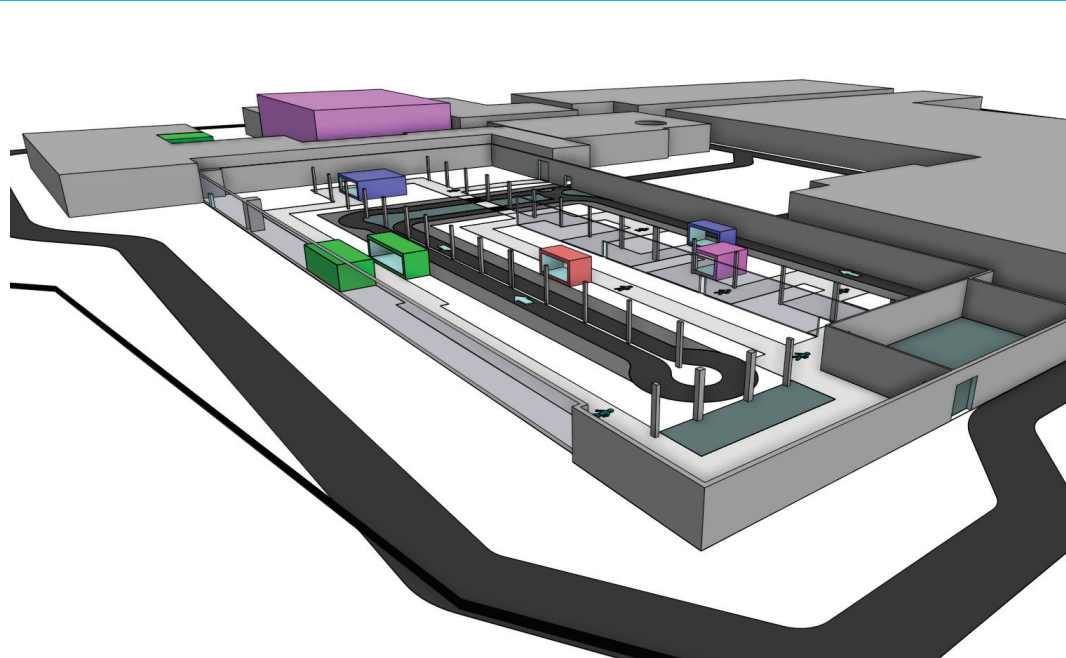
wird und auf dem man, einer Boxengasse gleich, direkt zu den Messeständen gelangt. Wir vergrößern die Fußgängerwege und trennen Fahr- und Gehwege. Beruhigte Zonen ermöglichen nicht nur Pausen für Besuchende, sie laden auch zum Treffpunkt für Ausstellende und Händler:innen ein. Weitere tolle Innovationen und Erweiterungen sind in Planung.

Dank der außerordentlich guten Zusammenarbeit mit der Gemeinde Lauchringen wird es möglich, eine Infrastruktur für tausende Menschen aufzubauen. Auch wenn Lauchringen und die umgebenden Gemeinden ähnlich viele Übernachtungsplätze wie Germersheim anbieten, werden wir zur Zeit der SPEZI das Übernachtungsangebot mit Zelt- und Wohnmobilstellplatz und Massenlagern erweitern. Auf der neuen SPEZI Website werden wir darüber - und vieles mehr - genauer und ausführlicher berichten. Sie wird Anfang Jahres mit Online-Ticketing und Markenverzeichnis aufgeschaltet.

Die SPEZI bringt die Vielfalt der Radszene zu Tage und präsentiert Fahrzeuge gebaut für Menschen und ihre individuellen Bedürfnisse. Wir von Wolf & Wolf sind Fahrradbegeisterte. Obgleich auch Hersteller, beinhalten unsere Anliegen und Interessen immer auch die Fahrradkultur und die Chance eines Mobilitätswandels, in welchem diese Effizienzwunder eine zentrale Rolle spielen. Wir sind grundsätzlich der Überzeugung, dass die SPEZI in dieser Form weiterbestehen muss, damit clevere und zugeschnittene Lösungen für ganz spezifische Mobilitätswünsche weiterhin sichtbar bleiben. Fürs Gelingen brauchen wir eine erfolgreiche

SPEZI 2023! Deshalb möchten wir hier kurz auf das Henne-Ei-Problem hinweisen: Wenn die Ausstellenden abwarten, wie viele Besucher: innen in diesem Jahr kommen werden, dann haben wir ein zu kleines Angebot und die Besucher: innen bleiben aus. Wenn die Besucher: innen abwarten, dann haben wir im Jahr 2024 keine Ausstellenden mehr. Mit anderen Worten, wir tragen alle zum Erfolg der Messe und deren Weiterführung bei. An dieser Stelle wollen wir uns für das Vertrauen und die Unterstützung von Seiten zahlreicher Hersteller und für die motivierenden und klaren Worte entgegen skeptischer Kommentare im Velomobilforum bedanken.

Abschließend noch zwei wichtige Punkte. Erstens, wir sind sehr stolz darauf, die Internationale Spezialradmesse SPE-



ZI, das Lebenswerk von Hardy Siebecke und seinen engsten Mitstreiter: innen, weiterführen zu dürfen und danken auch hier für das entgegengebrachte Vertrauen. Zweitens, der Montag nach der SPEZI ist ein bundesweiter Feiertag...

Das neue Campingrad von Flevobike Technology

Text: Andreas Pooch - Fotos: Flevobike

Das GoCamp wurde von Flevobike auf der Basis des Lasten-Vierrades GoLo Bike entwickelt. Es ist elektrisch unterstützt und nutzt zur Akkuladung einen Solarkollektor. Es ist für eine Person platzsparend und dennoch komfortabel konzipiert.

Mit allen Annehmlichkeiten eines Zuhauses

Das ungewöhnliche Wohnmobil hat eine Breite von nur 88 cm, so dass die Nutzenden auch auf schmalen Radwegen fahren können. E-Assist sorgt dafür, dass man entspannt ans Ziel kommt, während die 400-Watt-Solaranlage auf dem Dach den Akku effizient auflädt. Neben der 400-Wp-Solaranlage ist das E-Bike mit einer 1000-Wh-Batterie, 250-W-E-Assist und sogar einem 60-W-Kühlschrank ausgestattet. Zusammen ergibt dies eine Reichweite von bis zu 50 km pro Tag und ermöglicht eine völlig netzunabhängige, nachhaltige Fortbewegung. Das GoCamp GoLo Bike verfügt über ein Bett von 85 x 220 cm, einen Multifunktionsstisch, ein faltbares Vordach, ein Moskitonetz und Fenster. Zur Not finden im Inneren sogar zwei Personen Platz zum Schlafen.

Name: GoCamp GoLoBike - Design: Flevobike Technologie



Platz genug zum Ausstrecken.
Abkoppeln für Campingteil, mobil bleiben
mit dem fahrbaren Untersatz. Solarzellen
auf dem Dach laden den Akku.





Viele durchdachte Details in der Einrichtung decken alle Nutzungszwecke ab. Stauraum, Tisch, kleiner Kühlschrank. Die Breite des Fahrzeugs ist so ausgelegt, dass auch schmale Passagen zu bewältigen sind.



Symposium Feinmobilität

Text – Fotos: Andreas Pooch

Vom 26. - 28. September 2022 trafen sich an der Uni Kassel Expert: innen aus Forschung, Verkehrsplanung, Industrie und Verbänden. Auch der HPV Deutschland war eingeladen und wurde von Andreas Pooch vertreten. Es ging darum, eine neue „Körnung“ von Individualfahrzeugen zu diskutieren.

Angesichts der Klimaproblematik und dem Erfordernis, bis 2030 den CO₂-Ausstoß deutlich zu reduzieren, kommt dem Verkehrsbereich eine erhebliche Bedeutung zu. Auch wenn viele „Leichtfahrzeuge“ auf den Markt streben, erschweren zahlreiche Rahmenbedingungen ihren Erfolg. Den Status Quo der automobilen Gesellschaft aufzubrechen, erfordert hohe



Anstrengungen. Das Verkehrsrecht ist autozentriert, die Zulassungsvorschriften behindern Leichtfahrzeuge, ein Umbau der Infrastruktur ist sehr schwer und erfordert von den Verantwortlichen in Politik und Planung erheblichen Mut. Dass es aber auch anders geht, zeigen immerhin bereits viele in- und ausländische Beispiele.

Das Symposium war thematisch in drei Teile gegliedert: - Forschung und Entwicklung – Verkehrspolitik und Gesetzgebung – Technische Regel-



© The Urban Idea GmbH und das Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrssysteme

werke in der Infrastrukturplanung. Das Programm war so gestaltet, dass Referent: innen in Impuls-Vorträgen Statements aus ihren jeweiligen Bereichen vortrugen. Dann konnte das Plenum dazu Stellung nehmen, Fragen stellen und diskutieren.

Forschung und Entwicklung

Um überhaupt erstmal einen Überblick zu erhalten, was unter „feinerer Körnung“ zu verstehen ist, startete das Symposium mit den Herstellern von Fahrzeugen und der Vorstellung ihrer Produkte. Beginnend bei den Schuhen, die als Werkzeuge für Mobilität verstanden werden können, reicht die Unterteilung von Mobilitäts-Werkzeugen über Roller, Fahrräder, Lastenräder, Elektroleichtfahrzeuge bis hin zu kleinen Automobilen (zumeist elektrisch). Als Gegenpart, nämlich die „grobe Mobilität“, stehen am Ende der Palette die heute noch üblichen überdimensionierten Autos, mit dem „Saurier SUV“.

Die Fahrradsparte vertraten die Firmen Riese & Müller, die nur noch mit Pedelecs und S-Pedelecs unterwegs sind, HP Velotechnik stellte seine Liegeräder vor und die Firma Akkurad ihre Velomobile und neuen Transportvierräder. Mit der Vorstellung der unterschiedlichen Fahrzeuge wurde

schnell klar, dass unsere heutigen Automobile deutlich überdimensioniert sind. Und es gibt zu viele davon, nämlich 580 Fahrzeuge auf 1.000 Einwohner in Deutschland. Diverse unterschiedlich gestaltete Leichtfahrzeuge, die angepasst sind an einen bestimmten Mobilitätswert, am besten verfügbar in Sharing-Stationen, sind ressourcenschonender, umwelt- und stadtfreundlicher.

Ziel muss sein, fundiertes Wissen zusammenzutragen und eine breite Datenbasis zur Feinmobilität zu schaffen. Nur so kann man Wege ausarbeiten für eine (Fein)Mobilitätswende, die nicht einfach nur eine Antriebswende sein kann. Wer denkt, den Verbrennungs- nur durch dem Elektromotor zu ersetzen, verkennt, dass es viel mehr Probleme mit unserem gegenwärtigen Verkehrsverhalten gibt, die gelöst werden müssen. Alleine der Platzverbrauch, den die „Stehzeuge“ heute verbrauchen, ist nicht mehr hinnehmbar und verhindert eine gerechtere Platzverteilung. Übrigens gibt es eine tolle Internetseite, mit der man seine eigenen Straßen umgestalten kann, und von der einige der eingestreuten „Straßenbeispiele“ stammen: www.streetmix.net.

Bei der Datensammlung geht es nicht alleine nur um Fakten zum jeweili-



© www.streetmix.net



ligen Fahrzeug (Dimensionen, Gewicht, etc.) sondern auch um Ökobilanzen, ökonomische und soziale Kriterien. Der Materialaufwand, um solche Fahrzeuge zu produzieren, muss in die Betrachtung einfließen ebenso wie der nötige Energieaufwand. Auch die Umweltauswirkungen bei der Nutzung von Feinmobilität sollte man nicht vergessen. Ebenso ist wichtig, welche Effekte sich auf Arbeitsplätze ergeben, wenn man zu Feinmobilität umswitchen möchte. Und die Einflüsse auf Quartiers-, Stadt- und Landesebene dürfen nicht vergessen werden.

Technische Regelwerke zur Infrastrukturplanung

Feinmobilität muss man in der Verkehrsplanung als ein Mobilitätssegment des Individualverkehrs verstehen und bearbeiten, nicht als „Restmobilität“, die auf verbliebenen Flächen untergebracht werden muss. Sie muss eine quantitativ und qualitativ gut ausgebaute Infrastruktur werden, zu Lasten des Kfz-Verkehrs und zu Gunsten des Umweltverbundes. Dabei müssen auch intermodale Wegekette betrachtet werden, also die Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel auf einer Reisekette (z.B. mit dem Rad zum Bahnhof, mit dem Zug zum Zielort, dort ein Rad ausleihen oder einen E-Roller, vielleicht aber auch das mitgenommene Faltrad zur Zielerreichung verwenden).

Dafür müssen alle relevanten Regelwerke überarbeitet werden, um Feinmobilität mehr Gewichtung zu verschaffen. Sinnvoll ist ein vereinfachtes System von Verkehrsflächen nach Fahrzeugkategorie und Höchstgeschwindigkeit, zum Beispiel:

▪ Geh 6 km/h ▪ Misch 6 km/h ▪ Rad 20 km/h ▪ Misch 20 km/h ▪ Rad 30 km/h ▪ Misch 30 km/h ▪ Usw.

Anzupassendes Regelwerk: Richtlinien für die Anlagen von Straßen (RASt).

Gehwege müssen ausreichend dimensioniert sein und nicht Sammelfläche

für den „Restverkehr“. Flächendeckend mindestens 2,5 m Breite und barrierefrei. Anzupassendes Regelwerk: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EVA) Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR).

Unterschiedliche Radverkehrsflächen müssen ausreichend dimensioniert werden, um Radverkehr attraktiv und sicher zu machen. Ein verstärktes Aufkommen zwei- und mehrrädiger Lastenfahräder erfordert größere Breiten, auch zur Vermeidung von Konflikten mit normalen Radfahrer:innen. Anzupassendes Regelwerk: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Bei mehrstreifigen Richtungsfahrbahnen innerorts ist die äußere Spur bei einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h nur Feinmobilen vorbehalten. (RASt anpassen). Schließlich muss Parkraum anders organisiert werden mit einer gestaffelten Bemessung von Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum, auf Parkflächen, Parkhäusern und Tiefgaragen mit differenzierter Bepreisung (groß und breit = teuer). (EAR anpassen)

Verkehrspolitik und Gesetzgebung

Eine Zurückdrängung eines bis jetzt den Straßenraum dominierenden Kfz-Verkehrs muss durch eine proaktive Förderung der Feinmobilität erfolgen. Dabei hilft ein europaweiter einheitlicher, rechtssicherer und kontrollierbarer aber innovationsoffener Rechtsrahmen.

Zulassungsfaktoren und Regulierungen müssen zeitgemäß sein, um der Vielfalt von Feinmobilen gerecht zu werden. Um die jetzt noch bestehenden Regelungen anzupassen, muss in Zusammenarbeit mit den Branchen ein System von Fahrzeugkategorien gefunden werden nach Größe, Gewicht und bauartbedingter Höchstgeschwindigkeit. Zum Beispiel: die Begrenzung der Nenndauerleistung von 250 W wird für Lastenfahräder

mit elektrischer Tretunterstützung (Pedelec) bei Beibehaltung der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h abgeschafft. Die Nenn-dauerleistungsbegrenzung behindert Innovationen!

Das Zulassungs- und Straßenverkehrsrecht muss harmonisiert werden, um die bauartbedingten Höchstgeschwindigkeiten von Feinmobilen im Zusammenwirken mit den Beschränkungen der Geschwindigkeiten unterschiedlicher Straßenkategorien übereinander zu bekommen.

Bis dato ist das Straßenverkehrsrecht ein Gefahrenabwehrrecht. Davon gilt es wegzukommen zu einem Gestaltungs- und Verteilungsrecht, nur so können Kommunen wirksam Push- und Pull-Maßnahmen durchführen, um Feinmobilität zu fördern.

Innerorts sollte flächendeckend Tempo 30 als zulässige Höchstgeschwindigkeit eingeführt werden. Ausnahme bilden mehrstreifige Richtungsfahr-bahnen, deren innere Spur mit 50 km/h als zulässige Höchstgeschwin-digkeit befahren werden darf. Außerorts gilt als Maximum 80 km/h, auf Autobahnen 120 km/h.

Die Straßenraumflächen müssen neu verteilt werden für die jeweils zuläs-sige Höchstgeschwindigkeit mit zulässigen Fahrzeugkategorien.

Die Straßenverkehrsbehörden müssen die Möglichkeit erhalten, Durch-fahrtsbeschränkungen zu erlassen oder ge-staffelte Parkgebühren für Kfz nach Größen-kategorien in sensiblen Stadtbereichen. Hier können Feinmobile Vorrang erhalten.



Stehen



Kinderwagen



Sandalen



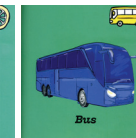
Lastenrad



Einrad



Lauf-rad



Bus

FROmobil-Buch

Text: Andreas Pooch - Bilder: The Urban Idea

Der Mitinitiator des Feinmobilitäts-Symposiums - Konrad Otto-Zimmermann - betreibt das Kreativ-Studio „The Urban Idea“, das sich zukunftsorientierter Stadtentwicklung und nachhaltiger Mobilität verschrieben hat. Er hat das FROmobil-Buch gestaltet mit Illustrationen von Michael Bögle. In dem kleinen Bilderbüchlein wird der ganze Rahmen des Umweltverbundes von Mobilität abgebildet und mittels Bildern dargestellt, mit denen Kinder etwas anfangen können. Es geht um die Priorität Rad- und Oeffi-Verkehr, das ist



Leider hat das Büchlein keine ISBN. Es sind aber Sammelbestellungen ab 100 Exemplaren möglich. Es kommen Interessent:Innen in Frage wie KiTa- oder Schulträger, Kommunen und Fahrradläden.

Kontakt: The Urban Idea GmbH | Erwinstr. 114 | 79102 Freiburg im Breisgau | Tel. +49(0)761/7010009 | E-Mail: info@theurbanidea.com

für Fuß-, FROMobilität und mit diesem Büchlein kann es auch den Jüngsten näher gebracht werden.

Championats du Monde Orgelet 2022

Text: Andreas Hertting

Die HPV-Weltmeisterschaft 2022 fand statt! In Frankreich, in Orgelet, einem eher verträumten kleinen Ort im französischen Jura. Mitten in einem Jahrhundertsommer! Die voralpine Landschaft des Jura hat ein wenig alpinen und ein wenig mediterranen Charakter und sie hat auch einen Schatz an Dinosaurierfunden.

Sie ist ideal für sportliche Aktivitäten und die Erholung. Der wichtigste Fluss und auch Grenzfluss des Landstrichs ist die Ain, die der Rhone zufließt. Bei Bellecin ist sie auf über dreißig Kilometer aufgestaut, und bietet mit ihrem türkis-

farbenen Wasser und den bewaldeten Steilhängen einen überwältigend schönen Anblick.

Veranstalter war die Association Francaise de Velocouché (AFV) mit dem Vorstand Olivier Cresson und Marc Lesourd, die die Weltmeisterschaft in diesem Ort und zu dieser Zeit nur einmalig und mit großer Unterstützung des gesamten Ortes mit vielen Freiwilligen in Verbindung mit dem Sportzentrum Bellecin ausrichteten. Dort kümmerte man sich um die Gäste, die nicht in ihrem Wohnmobil anrollten. Die Gruppe der Teilnehmer der Future Biker reisten etwa vierhundert Kilometer weit mit ihren Fahrzeugen an. Ja, das ist der HPV-Gedanke! Hier steht ein alternatives Fahrrad für den Menschen im Mittelpunkt. Nein, nicht der Sportler, der nach göttlicher Kraft strebt, sondern der Mensch, wie er ist. Keine umsorgten Sportler, die wie Helden gefeiert werden, kein Profi-Business und kein Doping. Stattdessen ein Be-



treuer, der seinen Schützling auf einem Handbike mit seinem Pedelec begleitet. Der Teilnehmer müsste Francois Meroth gewesen sein.

Die Fahrzeuge sind locker reglementiert in unverkleidet, teil- und ganz verkleidet. Da die Teilnehmer ihre Vorliebe zu einem frei gestalteten Fahrrad bekunden, thront dieser Aspekt klar über der Veranstaltung und ist eine Bekundung der Freiheit und zur Inklusion aller, die teilnehmen wollen. In sportlicher wie organisatorischer Hinsicht mag sich hier eine Gratwanderung ergeben, wenn man bedingungslose Teilnahme will. So kann man langsame Teilnehmer wie die Handbiker mitfahren lassen, die zusätzlich als eine eigene Wertungsgattung geführt werden.

Die Freude am Sport blieb also ungetrübt von Marketing und Medienteilnahme. Für den Besucher war es aber schwierig, der Veranstaltung folgen zu können. Es ist nun mal keine Fußball-Arena, bei der jeder Sitzplatz den Blick auf das Geschehen ermöglicht. Wer fährt welches Fahrzeug, welche Sporthistorie hat der oder die Teilnehmer:in oder wo erhält man Zugang zu den Ergebnissen oder aktuellen Zwischenständen, was die Sache spannend macht.

Es begann mit einem kleinen Bergsprint mit zwei gewerteten Durchläufen hintereinander, der vom Sportzentrum Bellecin am See Vouglans oder Lac de Vouglans zum 122m höheren und 2650m entfernten See d'Onoz führte, also im Schnitt 4,6% Steigung. Es sei gesagt, dass Bergrennen die Spreu vom Weizen trennen, wenn es darum geht, den stärksten Fahrer auszumachen, da hier Leistung wichtiger ist als Aerodynamik. Zugleich sind schwere Fahrzeuge und Fahrer im Nachteil, womit auch schnell erklärt ist, warum die Velomobile hier abgehängt waren, die unter den 20% der Schnellsten nach dem Pareto-Prinzip nur mit drei Teilnehmern vertreten waren. Alain Hinzen siegte mit 25,4 km/h Schnitt. Lord Hostis zeigt in

einem hervorragenden Video seines Youtube-Kanals und seinem Strava-Eintrag mit 366 W getretener Leistung was nötig ist, um Platz Vier zu erreichen. Vielen Dank an ihn!

Der Samstag war für die Sprintrennen reserviert

Es wurden zweihundert Meter und ein Kilometer Distanz zwischen Moutonne und Orgelet gefahren, die 1,5% Gefälle hat und geradlinig auf einer Asphaltstraße verläuft. Hier spielt jetzt die aerodynamische Effizienz die Hauptrolle, und damit wird klar, welches Fahrzeug das Beste ist. Hier schlägt die Stunde für die Velomobile und für Daniel Fenn, der mit 75,6 km/h auf die 200m mit fliegendem Start klar die Marke setzte. Auf dem fliegenden Kilometer führte er ebenfalls. Nach der Kilometerwertung gemessen, waren die ersten dreißig Teilnehmer schneller als der Strava-Rekordinhaber Jan Barthet, einem Cyclo-Cross Lokalmatador in der Region, mit seinen über 500 W Muskelkraft. Gnädiger Weise trug sich keiner unserer Teilnehmer in diese Liste ein, so dass hier kein störendes Aerodynamikwunder die Eitelkeiten verletzt. Dieser Vergleich aber erhöht die sportliche Leistung der WM-Teilnehmer, so dass ich hier diesen Maßstab erwähne. Meine Paretomethode sagt hier, dass die Velomobile mit zwei Dritteln ganz klar im Vorteil sind. An diesem Tag war auch für das Auge des Besuchers besonders am Start viel Fahrzeugschau geboten, da eben auch einzeln gefahren wurde.

100 Kilometer

Für den dritten und letzten Tag der Veranstaltung stand die 100 km-Herausforderung an. Wegen der Topographie und der Hitze, die die Teilnehmer offenbar sehr beanspruchte, lag denn die Durchschnittszeit des Siegers bei nur 37,0 km/h. Es war Bruno Cendrez mit seinem weißen Milan SL, der hier die Chance nutzte den Titel zu holen. Aber dicht gefolgt von Marvin Tunnat auf seinem unverkleideten High-Riser. Tatsächlich aber waren die

Velomobile hier doch nicht im Vorteil, was klar anzeigt, dass die Strecke bergig, und mit engen Kehren versehen, auch einige Stellen hatte, die eine gute Fahrzeugbeherrschung und kraftvolle Beschleunigung erforderten. Auch die doppelte Kraft der Tandemfahrer half hier nicht vorne zu fahren.

Zwischenfall mit Schürfwunden

Doch dann ein Zwischenfall: Mario Eupani fuhr am Ende einer Bergabpassage in einer Kehre in die Strohballen, die zur Sicherheit aufgebaut wurden. Er fuhr mit seinem Vater Giovanni Eupani, der sein Rennen abbrach, ins Krankenhaus. Es mussten nur Schürfwunden behandelt werden, da die Hülle seines Velomobils und das Stroh den Aufprall gut abgefangen hatten. Gehen wir nochmal zu Marvin Tunnat, der auf einem M5 High-riser die WM souverän meisterte: Platz 2 beim Bergrennen, zweitschnellster Unverkleideter beim 200 m und Schnellster hinter den Velomobilen beim 1 km und Zweiter beim 100 km Kriterium, bei dem übrigens nur 17 Teilnehmer die volle Rundenzahl absolvierten. Wäre er mit einem Velomobil schneller gewesen? Dann wäre der Softwareingenieur aus Hamburg auch noch Weltmeister geworden! Im oberen Pareto-Fünftel waren nur fünf Velomobile gegen zwölf unverkleidete Liegeräder, was auch heißen mag, dass es für Tunnat nicht besser ausgegangen wäre, wenn er auf ein Velomobil gesetzt hätte. Das zeigt dann aber die starke Leistung von Bruno Cendrez. Dagegen hatte Daniel Fenn keinen guten Tag, das ganze Feld musste am Start eine Viertelstunde auf sein verspätetes Erscheinen warten, umso größer die Freude ihn zu sehen, und er lag sogar mit seinem A9 hinter Werner Klomp aus Österreich in seinem nagelneuen M9, der aber wohl noch wegen der Kette etwas Zeit verlor. Letztere Velomobile überraschen mit ihrer großzügigen Breite und markieren ohnehin den neuesten Entwicklungsstand mit der Ausrichtung auf Touren. In diese Kategorie gehört auch das Siegerfahrzeug von Bruno Cendrez. Gar keine echten Rennfahrzeuge! Und dennoch WM-Teilnahme!

Zufällig und zumindest äußerlich fast baugleich fahre ich im Alltag mit so einem Siegerfahrzeug. Mein persönlicher Sieg liegt aber in den ersparten Emissionen, egal ob Schall, Abgas oder Gummiabrieb. Beim CO2 ist es ein Sieg für alle auf diesem Planeten.

WM in Zahlen: Punktesystem: Gesamtpunkte=2*Rangfolge*(Zeit/schnellste Zeit)

116 Gesamtteilnehmer, 113 Fahrzeuge, 26 Vollverkleidete, 41 unverkleidete Einspurer, 11 Teilverkleidete, 29 Trikes, drei Handbikes und zwei Tandems, jeweils in ihren Kategorien

Links: <https://www.afvelocouche.fr/world-championships-2022-2/> (offizielle WM-Seite des AFV)

https://youtu.be/oZMguOg8_zQ (Lord Hostis)

<https://www.youtube.com/watch?v=IQX2vlt0IkE> (Orgelet)

<https://youtu.be/FJCq6bkpgJo> (Natacha Walther, alias Chacha Cha - aber das Snoek von Helmut Voirin)

[<https://youtu.be/m8bZkgf43UI> - AZUB Werbefilm, aber gute Aufnahmen]

Auszeichnung für Hands-On-Cycle

Text: Andreas Pooch – Foto: HP Velotechnik

HP Velotechnik ist als eines von vier Unternehmen mit dem „Hessischen Staatspreis Universelles Design 2022“ ausgezeichnet worden. Die Anerkennung erhielt die Liegeradmanufaktur für das innovative Handbike-Konzept: Mit Hands-On-Cycle wird aus einem üblichen pedalgetriebenen Trike ein Fahrzeug für Menschen mit Handicap. Das Besondere: der Antriebsstrang der Handbike-Einheit ist komplett gekapselt. Das bietet einerseits Sicherheit, zum anderen macht die kompakte Konstruktion das Sichtfeld frei und bietet im Cockpit viel Platz für Bedienelemente oder Zusatzgeräte. Zur Unterstützung der Armkräfte kann zudem ein Elektromotor verwendet werden (Pedelec). In der Jurysitzung musste das Gremium 44 Produkte begutachten, darunter 42 im Bereich „Unternehmens-Award“. Die Anerkennung wurde bei einer Feierstunde vom Stellvertretenden Hessischen Ministerpräsidenten Tarek Al-Wazir verliehen im Rahmen des 6. Hessischen Innovationskongresses in Wiesbaden.



Hessischer
Staatspreis
Universelles
Design 2022

Anerkennung

Herbsttour Colle Fauniera

Text: Michael Ammann - Fotos: Sandro Bollina, Michael Ammann

„Wir fahren nach Cuneo und machen die Tour vom Grandfondo Fausto Coppi. Noch einmal richtig hoch, steil und wild. Aber für alle machbar“, war die Ankündigung von Sandro für die Herbsttour.

Von verschiedenen Orten starteten wir am Samstag und trafen uns erst am späten Nachmittag in Vercelli. Egal ob nur eine kurze Strecke oder eine längere gefahren werden musste, allen gemeinsam war der ununterbrochene durchnässende Regen [1]. Frisch getrocknet treffen wir uns zum gemeinsamen Apéro. Später gibt es noch Pizza, Vino Rosso und Tiramisu. Wir sind in Italien angekommen.

Frühstück gibt es auf dem Zimmer. Mangels Tisch im Bett. Es ist immer noch grau, die Wolkendecke hängt knapp über dem Helm, aber wenigstens sind die Straßen abgetrocknet und so rollte es durchaus angenehm weiter Richtung Südwesten. Die ersten Steigungen führen uns nach Moncalvo zum Kaffee. Ein weiterer kurzer Anstieg auf die Weinberge, dann folgt das, was ich Überführungsetappe nenne: Auf Hauptstraßen durch Vororte. Ankommen ist das Ziel. Auf der Piazza Michele Ferrero in Alba ist ein geselliges Treiben. An kleinen Ständen zwischen den engen Gassen wird Wein aus der Region degustiert. Für uns gibt es ein Glas Wein, dazu Maroni



vom Feuer und später am Abend ein Gericht mit frischen Steinpilzen oder weißen Trüffeln.

Es ist kühl. Frühstück - genauer gesagt eine Brioche mit Café - gibt es draußen unter den Arkaden. Für einen Start genügt das und so suchen wir bald einen Weg aus der Stadt. Auf Nebenwegen geht es im Zick Zack hoch

und wieder runter. Wir queren den Fluss Tanaro und müssen nochmals hoch nach Cherasco [2].

Der Sommer zurück. Eine Nusstorte mit Haselnüssen aus dem Piemont und ein paar weitere Köstlichkeiten liefern Energie. Ein paar Ecken weiter folgen wir einem kleinen Kanal. Kleine Dörfer, hauptsächlich kleine



Landwirtschaftsbetriebe. Bereits kurz nach Mittag erreichen wir Cuneo.

Bis zum Tagesziel sind es noch 10 Kilometer. Für die wilden Drei gibt es noch einen steilen Bonus auf den Coletto del Moro. Wenn die Steigung dann im dichten Wald so richtig los geht, sind es im Durchschnitt über 13%, was auf der teilweise feuchten Straße auch mal das Hinterrad durchdrehen lässt. Nach knapp 30 Minuten ist die extrem sinnlose Plackerei geschafft. Einmal um den Hügel runter geht es am Ausgangspunkt direkt in die Gelateria, bevor wir wieder zu den Anderen treffen.

Obwohl wir uns die 3000 Höhenmeter Tour verneifen, fahren wir bei Zeiten los. Wir splitten uns auf: Dagmar, Rosmarie und Heinz wählen die einfachere Tour. Die übrigen fahren direkt nach Westen das Tal hoch. Nach 15 km beginnt der Spaß: Durch ein kleines Dorf aus Bruchsteinhäusern mit Steindächern und tafrische saftige grüne Wiesen. Als wir den Wald verlassen und die ersten Serpentine vor uns liegen, haben wir fast 1.000 Höhenmeter überwunden. Die Alpweide ist abgegrast, am Kamm türmen sich die hellgrauen Felsen auf. Auf 2.000 Meter öffnet sich vor uns ein Kessel, dessen Rand wir erklimmen müssen. Heute gibt es Pässe im Multipack: Colle Valcavera, Colle Fauniera, wo wir es dann wirklich geschafft haben, Colle Valonetto und Colle d'Esischie [3].



Der zügige Wind lässt uns schnell auskühlen und so ziehen wir uns in ein Refugio zurück, bevor wir die lange Abfahrt ins Tal nehmen. Dann gilt es nochmals einen Übergang zu bewältigen. Mit bis zu 17% geht es nochmals 500 m hoch zur Piatta Soprana, einer kleinen Kirche. Ein kurzes Flachstück und um die Ecke, dann öffnet sich das Tal und lässt den Blick - links die Alpen, in der Mitte die Po Ebene und rechts die Ligurischen Alpen. Mit den letzten Sonnenstrahlen erreichen wir die alte Steinbrücke



in Dronero [4]. Es ist der Startpunkt zum Wandern im Vale Maira - Antipasti und alte Wege - aber dies ist eine andere Geschichte.

Am nächsten Morgen fahren wir auf kleinen Straßen, geht es stetig hoch zur Santuario di Valmala und gleich wieder hinunter ins Tal nach Brosasco. Es sind die kleinen Restaurants, die ich in Italien so liebe. Es gibt ein einfaches Mittagsmenu mit mehreren Gängen. Meist kocht die Mama, hier serviert der Sohn. Gut aufgestellt und immer am Kichern.

Von hier geht es zum Col d'Agnello nach Frankreich, wir aber wählen die andere Richtung und nehmen einen kleinen Übergang nach Norden oder fahren einfach um den Berg. Wieder in der Ebene versuchen wir auf die Flach-Gruppe aufzuholen, was uns dann tatsächlich gelingt. Es folgt der obligate Apéro am



Fuße des Rocca die Cavour. Wir übernachten im Hotel Post. Auf einer alten Waage wird gemessen, wer am meisten Gepäck mit dabei hat.

Turin ist bald erreicht. Noch schnell ein Kaffee und ein Brioche con Marmellata, bevor wir den Hausberg hoch zum Colle della Madalena erklimmen [6]. Kurvenreich geht es weiter zur Wallfahrtskirche Basilica della Natività di Maria Vergine kurz Superga [7]. Um nicht wieder im Gewusel von Turin zu landen, wählen wir einen Weg über einen nicht mehr ganz so guten Feldweg. Chivasso ist erreicht, was folgt ist Apéro an der Sonne!

Graues Nass hat sich über Nacht ausgebreitet. Es regnet. Meist flach durch kleine Orte führt uns der Weg. Beim Mittagessen sind wir mehr oder weniger durchnässt, verteilen unsere tropfenden Kleider im Lokal - trocken werden sie zwar nicht aber vielleicht etwas weniger nass? Was ich bestellt habe, weiß ich nicht, erhalte feine Gnoggi mit Broccoli und das schmeckt gut und wärmt schön von innen.

Bevor wir unser Tagesziel erreichen, sind noch zwei kleine Pässe zu meistern. Wir sind zurück in den Alpen. Doch der Wettergott ist uns nicht gnädig und bestraft uns im zweiten Anstieg mit einer ordentlichen Regendusche, bevor wir den Lago d'Orta erreichen.

In Omegna gibt es bereits wieder Kaffee und Kuchen. Wir verabschieden uns von Rosmarie und Heinz, welche nach Domodossola fahren (Bild 9).



Uns führt die Route in ein Tal abseits vom Lago Maggiore. Ein Bauer meint nur, dass es da hinten steil hoch geht. Das habe ich schon öfter gehört, denke ich mir, während ich nach einem Restaurant Ausschau halte (Bild 10). Es windet sich die Straße in etlichen Serpentina den Berg hoch, aber richtig steil ist es nur auf den Geraden, und als diese steilen Abschnitte endlich überwunden sind, findet sich eine Restaurant mit Blick auf eine Seilbahn, an der sich die Touristen am Klettergurt hängen mit 120 km/h ins Tal schießen.



Abschied in Omega

Die Heimreise mit der SBB will geplant sein: Wenn das Wetter im Tessin gut ist, sind die raren Veloplätze schnell ausgebucht. Anna May und ich splitten uns ab, um bei Zeiten wieder zu Hause zu sein. Schon früh am Morgen gleiten wir im Sonnenschein entlang des Lago Maggiore, zweigen dann in ein Seitental ab und fahren durch den dichten Wald auf noch feuchter Straße unseren letzten Pass hoch. Es folgt die Abfahrt durchs Centovalli mit unzähligen Kurven bis nach Locarno. Noch eine Stunde den letzten Sommertag am See genießen, dann ist die Herbsttour vorbei.

„Noch einmal...“ schrieb Sandro in der Ankündigung. Es war die zwölfte und letzte Herbsttour. Nach gut 100 Pässen ist Schluss. Was bleibt sind die Erinnerungen an unzählige schöne Erlebnisse und Zeit im Herbst für etwas Neues...

Danke Sandro

Für uns geht es dann nochmals 300m hoch zum Monte Morissolo, von wo aus wir die Sicht über den Lago Maggiore genießen.

Fahrradtypen – Typenkunde

Name: Christoph Doerffel

Alter: Gerade noch so vor der großen bösen 4 am Anfang.

Schuhgröße: Länge 44 Breite 47

Mit dem Fahrrad unterwegs seit... Kinder-tagen

Fahrradfahren ist für mich wichtig, weil... ich dabei meine Gedanken sammeln kann, die Bewegung mir gut tut, mich die Technik und Effizienz faszinieren, es unglaublich praktisch ist und der Umwelt und den Menschen wenig schadet.

Außer Fahrräder interessiert mich... Geschichte besonders die Frühgeschichte, gute Bücher besonders Science Fiction und Fantasy, Umwelt- und Klimaschutz und neuerdings auch das Thema Kommunikation.

Was macht mich wütend? Ich habe mir fest vorgenommen weniger wütend zu sein.

Was singst du beim Fahrradfahren? Green

Day, Jennifer Rostock, Wir sind Helden, Alice Merton, Oasis

Von dem HPV wünsche ich mir? Mehr Sichtbarkeit für unsere tollen Räder

Welches Fahrrad möchtest du uns vorstellen? Ich stelle einfach mal meine drei Lieblingsräder vor. Auf dem Foto sieht man ja den doch recht großen Fuhrpark.



Das Rad mit den meisten Kilometern im Jahr: mein Dalli Shark für Reisen und Brevets.

Was ist die Besonderheit an diesem Fahrrad? Das Dalli ist aus meiner Sicht die Krönung des klassischen Liegeradbaus. Der für Liegeräder filigrane und komplexe Stahlrahmen, der steife Antrieb, eine ergonomische Sitzposition und trotz allem sind Licht, Gepäck, Ständer, Wendekreis kein Problem. Es ist wenig dran, was kaputt gehen kann und die Wartung und Reparatur ist einfach. Für Reisen und Sport einfach ein geniales Rad. Ich habe es in einem ziemlich verbastelten Zustand gekauft, dann neu aufgebaut und schonend etwas modernisiert. Den ganzen Tag damit fahren ohne müde zu werden? Kein Problem! Außerdem ist es eine schöne Erinne-



Das Dallil Shark, das Rad mit den meisten Kilometern im Jahr für Reisen und Brevets © Christoph Doerffel

rung, weil der Mechaniker in der ersten Selbsthilfwerkstatt in Leipzig, in der ich viel über Fahrradtechnik gelernt habe, ein sehr ähnliches fuhr und mich damit indirekt zum Liegeradfahren brachte.

Was könnte man noch verbessern? Das Dallil hat zwei große Nachteile. Die Technik ist ein wenig aus der Zeit gefallen. 20“ Gabeln mit 1“ Schaft in guter Qualität gibt es nicht mehr, Scheibenbremsen hat es nicht und für das 559er Hinterrad gibt es nur sehr wenig schnelle Reifen zur Auswahl. Der zweite Nachteil ist zugleich seine größte Stärke: das Zwischengetriebe. Es ist integraler Bestandteil des effizienten Antriebs mit richtig viel Spreizung, aber auch immer hakelig und mit dem Risiko des Ablaufens einer der Ketten zu schalten.



Das Tern GSD, das Rad mit den meisten Fahrten, wenn mal etwas mehr mitgenommen werden muss © Christoph Doerffel

Das Rad mit den meisten Fahrten im Jahr: mein Tern GSD für alles, bei dem mal „etwas mehr“ mit muss.

Was ist die Besonderheit an diesem Fahrrad? Das Rad ist (m)ein Lastesel. Egal ob Kindertransport, Großeinkauf oder Sperrmüllfahrt: das Rad schleppt alles weg und ist dabei nicht größer als ein normales Rad, nur schwerer. Der kräftige Motor macht auch in einer bergigen Stadt wie Chemnitz das Fahren mit viel Last sehr entspannt. Es war ein sehr kurzfristiger Kauf zu Jahresbeginn, weil mein BikeE Sesselradtandem einen Rahmenbruch hatte, dessen Reparatur noch aussteht und sehr aufwendig wird. Als autofreier Mensch brauchte ich dringend einen Ersatz. Es ist so ziemlich das einzige meiner Räder, das ich ganz einfach im Laden

gekauft habe, statt es selber zu gestalten. Das Schöne an dem Rad ist, man merkt, die Konstrukteure haben es von vorne bis hinten durchdacht. Steuersatz, Bremsen, Rahmen, Gepäckträger, Felgen, Motor, Ständer, alles ist auf Schwerlast ausgelegt und kein fauler Kompromiss. Für das Rad gibt es unendlich viel Zubehör. Ich habe mich für eine Sitzbank für große Kinder oder Erwachsene hinten, die auch Kisten im 400 mm x 600 mm Format gut aufnimmt und einen Frontgepäckträger entschieden. So kann vorne Last transportiert werden und hinten der Passagier mitfahren. Normale Taschen gehen auch mit Passagier oder Box hinten drauf noch an den Gepäckträger. Falls das alles mal nicht reicht, habe ich ja noch den Anhänger, den ich hinten ran koppeln kann.

Was könnte man noch verbessern? Wie gesagt: das Rad ist sehr durchdacht. Viel Potential sehe ich nicht mehr. Der Lenker könnte noch etwas mehr Einstellmöglichkeiten bieten. Als relativ großer Mensch kommt man da an die Grenzen. Durch die Schutzbleche für Kette und Hinterrad und die Kettenführung ist das Rad auch bei schlechtem Wetter gut nutzbar, allerdings ist dadurch die Wartung sehr aufwendig. Die Kettenschaltung ist der Kombination aus Motor, kräftigem Fahrer, Allwettereinsatz und viel Last nicht wirklich gewachsen. Der Verschleiß ist ziemlich heftig. Die Luxusvariante mit Rohloff könnte hier Abhilfe schaffen, aber der Preis und die Verfügbarkeit...



Das Rad mit dem größten Fahrspaß: mein Flevo Racer für den Alltag und das Gefühl, das fliegen am nächsten kommt.

Was ist die Besonderheit an diesem Fahrrad? Ein Flevo ist ja an sich schon ein sehr besonderes Rad. Wem das Liegerad „zu normal“ ist, der kauft sich entweder ein Velomobil oder ein Flevo. Das Gefühl, ein Rad ohne Einsatz der Hände, wie durch „Gedankenkontrolle“ zu fahren, ist



Das Tern GSD mit Anhänger, wenn ganz viel mitmuss. © Christoph Doerffel

einzigartig. Der Effekt verstärkt sich noch durch die völlig freie Sicht wegen des Unterlenkers und der moderaten Tretlagerüberhöhung. Dieses Flevo ist aber nochmal anders. Die Rohloff ohne Kettenspanner und der Heckkoffer direkt am Sitz machen es wunderbar aufgeräumt und trotzdem alltagstauglich. Für mich ist das Rad auch damit verbunden, nach einem Unfall auf einem Brevet nicht die Freude am Radfahren verloren zu haben. Ich habe es mir als Ersatz für das beim Unfall zerstörte M5-Shockproof

aufgebaut. Ich bin dann im Folgejahr damit wieder Brevets gefahren inklusive des 600ers von Berlin an die Ostsee und zurück, auf dem ich im Vorjahr verunfallt war.

Was könnte man noch verbessern? Technisch ist das Flevo halt holländischer Landmaschinenbau: viel Stahl, aber einfach herzustellen und unverwüstlich. Das merkt man an allen Details. Ich hätte gerne ein paar Sachen aus späteren oder anderen Generationen des Rahmens: Scheibenbremsen, einen richtigen Dämpfer statt des Gummipuffers und etwas mehr Reifenfreiheit. Auch eine gute Lösung für einen robusten Ständer fände ich sehr praktisch.

Weitere Infos und wo können wir dich antreffen? Mich trifft man in Chemnitz, wo ich mit meinen zwei Söhnen wohne und an der TU als Ingenieur arbeite, oder unterwegs mit Fahrrad und Zug das Land erkunden.

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

Beratungstermin vereinbaren:

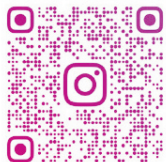
Tel: 08031 352 91 28 oder

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!

Vorstellung 441

Text: Charles Henry, Bilder: Charles Henry, Jürg Birkenstock

Längst haben auch große Marken gemerkt, dass zwischen sog. Leichtelektromobilen und Elektrovelos eine Marktlücke klafft, die sie mit vierrädrigen Muskelkrafthybridkonzepten (Canyon mit Urban Mobility Concept und Schaeffler mit Biohybrid) füllen wollen. Wenn es darum geht, menschliche Muskelkraft möglichst effektiv in Bewegung umzusetzen, sind aber Aerodynamik, Rollwidertand und vor allem das Gewicht die entscheidenden Faktoren.

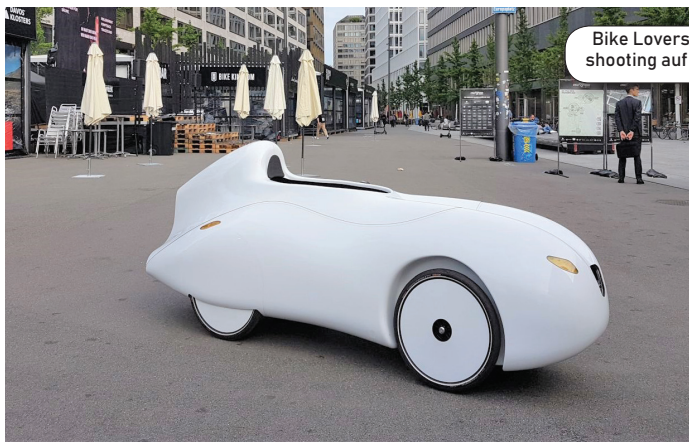
Moderne dreirädrige Velomobile haben diesbezüglich neue Massstäbe für pedalgetriebene

Fahrzeuge gesetzt. Mit dem 441-Prototypen (sprich: Four-For-One) möchte Charles Henry in Zusammenarbeit mit Jürg Birkenstock zeigen, dass es möglich ist, Vierrad-Fahrwerkstechnologie für leichtgewichtige Velomobile zu adaptieren, um sie sicherer, komfortabler und dadurch für mehr Leute attraktiv zu machen.

Herausforderung

Speziell die Auslegung von Fahrwerk und Antrieb erforderte ein radikales Umdenken bei der Konstruktion des vierrädrigen Fahrzeuges. Bewährte Lösungen aus der Automobiltechnik waren oft zielführender als traditionelle Fahrradtechnik. Viele Teile mussten deshalb von Grund auf neu entwickelt werden. Digitale Hilfsmittel wie CAD/CAM und 3D-Druck erlaubten es, komplexe Lösungen zu planen und verhältnismässig kostengünstig umzusetzen. Am Veloleichtbau führt dennoch kein Weg vorbei, um die Fahrleistungen zu erreichen, denn der Motor bleibt der Mensch.





Bike Lovers Contest - Foto-
shooting auf der Europaallee.



Entwicklung und Herstellung

Entwicklung und Bau des «441» erfolgten seit 2019 in enger Zusammenarbeit mit Birkenstock Bicycles. Sämtliche Konstruktionszeichnungen erstellte Charly mit «Rhino 5» (3D CAD). Sie sind Grundlage für die CAD-CAM Bearbeitung der Aluteile, den 3D-Druck von Kunststoffkomponenten und die Styropor-Urmodelle für die Verschalung, welche mittels Portalfräse hergestellt wurden. Von den verschliffenen Urmodellen wurden Negativformen abgenommen und darin die Fertigteile von Hand laminiert. Stahl- und Aluteile (z.B. Längslenker, Tretlagermast, Hinterachse) schweißte Stefan von Fahrradbau Stolz (www.fahrradbaustolz.ch) in Wallisellen, Wolfgang Schröppel (www.dastore.biz) entwickelte die mikroprozessorgesteuerte Fahrzeugelektrik.

Aktueller Stand und Zielsetzungen

Der erste Prototyp des 441 wurde rechtzeitig für den Bike Lovers Contest im Mai 2022 fertiggestellt. Charly gewann damit den Publikumspreis und wurde von der Fachjury mit dem zweiten Platz ausgezeichnet. Aktuell steht die ausgiebige Erprobung auf dem Programm. Gegenüber den handelsüblichen Velomobilen, welche auf eine lange Evolution zurückblicken können um das heute vorhandene hohe Niveau zu erreichen, stellt das 441 in vielen Bereichen eine Revolution dar. Im Rahmen der Erprobung wurden etliche Punkte identifiziert, welche noch verbessert werden müssen, um die gestellten Ansprüche zu erfüllen. Die großen Themenbereiche sind dabei Gewicht, Aerodynamik und Kosten. Der Hauptfokus liegt aktuell beim Gewicht. So wird die Vorderradaufhängung zu Mac-Pherson Federbeinen umgebaut was 1,5 kg sparen wird, produktionsnäher und günstiger ist. Verbesserungen der Aerodynamik werden mittels CFD-Analyse erar-

beitet, sollen in einem späteren Schritt am ersten Prototyp nachgerüstet und in Echt getestet werden. Etliche Details werden sich erst mit einem zweiten Prototyp endgültig erproben lassen, welcher auch eine bessere Einschätzung der finanziellen Aspekte der Produktion erlauben soll.

Wie (oder auch ob) es dann weiter gehen wird, steht noch in den Sternen. Eine Variante wäre die Produktion einer kleinen Vorserie als nächster Erprobungsschritt vor dem Start einer echten Serienproduktion. Dies ist ak-

tuell noch ein Traum und es werden sicher eher Jahre als Monate ins Land ziehen bis zu einer etwaigen Verwirklichung. Dies ist auch dem Umstand geschuldet, dass bezüglich der Quantität dem kleinen Team in der Schweiz vergleichbare Mittel und Ressourcen, wie sie dem erfolgreichen und bewährten Velomobilcluster um Velomobil.Ro zur Verfügung stehen, fehlen.

Zu Charles Henry

Charly wohnt mit seiner Familie in Zürich. Er hat Biologie studiert und

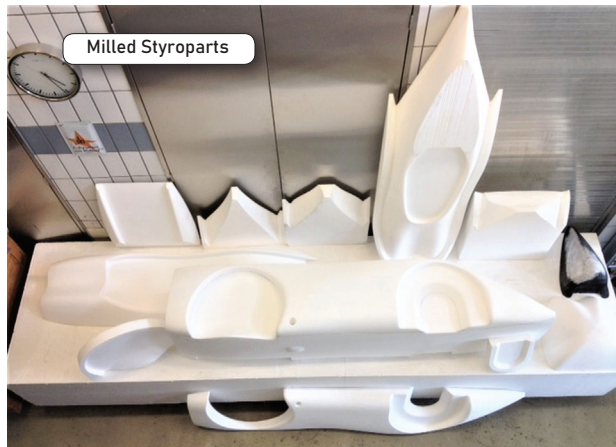


li.: Deraillieur-
parts 3D-Druck
re.: Cockpit interior



Jürg Birkenstock wäh-
rend der Arbeit am 441.

arbeitet bis zu seiner baldigen Pensionierung noch im 60% Penum als wissenschaftlicher Mitarbeiter beim Kanton Zürich. In seiner Freizeit beschäftigt er sich seit 1999 intensiv mit muskelkraftbetriebenen Fahrzeugen, fährt und konstruiert leidenschaftlich Liegeräder und Velomobile. Zu seinen in Liegeradkreisen gut bekannten Kreationen gehören das «Peregrin», ein kompaktes, gefedertes Carbonliegerad, welches seit 2006 von der Fa. Birkenstock Bicycles hergestellt wird und das «442» (Four For Two), ein Prototyp eines Quads für zwei nebeneinandersitzende, pedalerende Passagiere (sog. «Sociable»). 2011 konnte er mit seinem vollverschalteten Liegerad «PoB» in der Lausitz innert 24 Stunden eine Distanz von 1160 km zurücklegen. Mit demselben Fahrzeug gewann er 2015 in Belgien und 2018 in England die Weltmeisterschaft der Human Powered Vehicles. Seither liegt sein Fokus der Entwicklung des einsitzigen Vierradprototypen «441».



Allgemeines

Name: 441 (Four-For-One)

Baujahr: 2019 bis 2022

Planung, Konstruktion: Charles Henry, Zürich (www.velomobil.ch)

Umsetzung, Bau: Birkenstock Bicycles, Jona (www.speedbikes.ch)

Fahrzeugtyp: Prototyp eines 4-rädrigen Velomobils für eine Person (Körpergrößen von 1.550 - 1.950 mm) und viel Gepäck mit optionalem Elektrozusantrieb bis 25 km/h. Aufklappbares Top für einfaches Einsteigen, fahrbar auch als Cabrio für Kindertransport und Hochsommer.

Verwendete Techniken: Komplett im CAD entworfen, Komponenten CAD/CAM gefertigt, Kunststoffteile (PA) 3D-Druck (Multi-Jet-Fusion)

Einsatzbereich

Geeignet für: Alltag, Touren, Sport

Wendekreis: 10,5 m (mit Reifen 45-406)

Kletterfähigkeit: Steigungen bis 30%

Verschalung

Art der Verschalung: selbsttragend (Monocoque)

Bauweise: Carbon/Kevlar Laminat in Negativform nass laminiert oder Prepreg

Abmessungen (LxBxH): 2500 mm, 720 mm, 1010 mm

Radstand: 1220 mm

Bodenfreiheit: 104 mm

Gewicht: ca. 35 kg (Prototyp)

max. Zuladung: 120 kg

Fahrwerk

Vorne: Längslenker (Typ 2CV)

Hinten: Starrachse mit parallelen Längslenkern und Panhard-Stab

Federung/Dämpfung: Rostaelemente

Bereifung: 28-406 bis 45-406

Antrieb

Antrieb über Primär- und Sekundärkette 3 x 11 Gänge mit Werfer und Selbstbau Schaltwerk - Beide Hinterräder angetrieben mit 2 Freiläufen/Antritschsperr

Tretlagerüberhöhung: 220 mm – 280 mm

min/max. Entfaltung: 2,09 m bis 11,2 m ergibt 536% Variationsbreite

Wirkungsgrad: > 93%

Elektrozusantrieb: bis 25 km/h optional (d.h. als Fahrrad zugelassen)

Sitz

Sitzhöhe über Fahrzeugboden: 20 mm – 80 mm

Sitzwinkel: 35° - 45°

Längenverstellung: 72 mm

Elektrik

Bordelektrik: 16 Volt (www.dastore.biz) mikroprozessorgesteuert, Sternverkabelung

Funktionen: Abblendlicht/Fernlicht, Standlicht, Blinker, Bremslicht, Hupe, USB-Anschluss

441. Faktenblatt

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

»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



Sonnen-Wende-Tour 2022 vom 14.07. - 28.07.

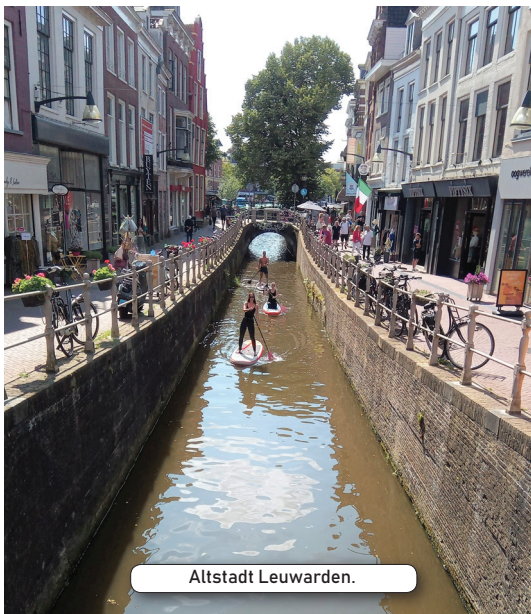
Text, Fotos: Gunnar

Für mich sollte es das erste Mal sein durch die Niederlande zu radeln. Daher war ich besonders gespannt, was uns im Fahrradland erwarten wird. Gibt es wirklich so viele Radfahrer? Ist das Knotenpunktsystem wirklich so genial? Sind die Radwege wirklich so gut ausgebaut? Sind die Autofahrer wirklich so rücksichtsvoll? Dass es so gut wie keine Höhenmeter geben würde, war mir dank BRouter im Voraus bekannt.

Wie üblich, wenn der Bremer Liegeradtreff eine Tour startet, trafen sich die Mitfahrer*innen am Antikolonialdenkmal in der Nähe vom Hauptbahnhof. Die Ehrung ;-) für die längste Anreise zur Sonnen-Wende-Tour nach Bremen per Muskelkraft geht in diesem Jahr erneut an Siglinde und Wolfgang aus Germersheim. Diesmal nahmen sie mit ihren rot-gelben Flitzern einen klitzekleinen Umweg von knapp 4.500 km über das Oderbruch und Schweden, um pünktlich am Startpunkt ihres Urlaubs im Urlaub zu sein. Sie hatten viel zu berichten.



Zu siebt machten wir uns auf den Weg, um gemeinsam bis zum ersten Campingplatz nach Dönsel zu radeln. Die anfängliche recht lange Stadtquerung als Gruppe, darunter fünf Mehrspuren, war ziemlich ätzend, was unsere gute Laune allerdings nicht beeinträchtigte. Außerhalb von Bremen baten mich dann alle das Tempo etwas zu erhöhen. Meine vorgelegten für Gruppen tauglichen 17-18 km/h seien zu langsam. Am frühen Abend in Dönsel angekommen erwartete uns Tobias, der direkt aus Nienburg zu uns stieß. Später gesellten sich die ganz in der Nähe beheimateten Heinrich



und Olaf für einen Kurzbesuch zu uns und wir hatten den ersten gemütlichen Abend.

Da sich am Tour-Profil auch in diesem Jahr nichts geändert hatte, radelte ab Dönsel jeder wie es ihm beliebte weiter. Ich finde es bemerkenswert, wie unterschiedlich die Ansprüche für einen gelungenen Fahrradtag sind. Dem einen sind die landschaftlich schöneren Strecken

mit möglichst wenig Autoverkehr wichtig, wobei Höhenmeter, Distanz und Untergrund nur eine untergeordnete Rolle spielen. Andere bevorzugen besten Belag mit möglichst wenigen Steigungen und nehmen dafür Radwege an viel befahrenen Straßen in Kauf. Während manche vorzugsweise alleine unterwegs sind, möchten andere nicht ohne Gesellschaft die Tagesetappen bewältigen. Der eine legt lieber eine Pause an den kleinsten Sehenswürdigkeiten mitten in der Pampa ein, der nächste hingegen nimmt sich in größeren Orten mehr Zeit zum Schauen.

Am dritten Tag unserer Reise kündigte sich der Hitzerekord dieses Sommers über mehrere Tage an. Bei Temperaturen bis 40° C verbrachten wir unseren ersten Ruhetag am Quendorfer See auf einem Campingplatz ohne Bäume. Mir ist unverständlich, warum jemand so etwas ohne Schattenspender anlegt. Einige von uns suchten Abkühlung im nahe gelegenen See und andere flüchteten in den immer schmaler werdenden Schattenstreifen einer alten Baumreihe am Rande des Areals. In Anbetracht der sen-



genden Sonne verzichteten wir allesamt auf das abendliche gemeinschaftliche Kochen, um es uns in Schüttoorf in einer Pizzeria gut gehen zu lassen.

Auf dem Spaziergang dorthin wies Siglinde auf einen Wegweiser mit Knotenpunktsystem, welches im Nordwesten unseres Landes mittlerweile nach niederländischem Vorbild verbreitet ist. Sie hatte mitbekommen, dass ich mir tagsüber einen Zettel mit vielen Zahlen vorbereitet hatte, um am nächsten Tag danach zu fahren.

Da es wieder sehr heiß werden sollte, startete

ich früh am Morgen meine Knotenpunkt-Testfahrt. Auf schattigen Nebenstraßen folgte ich meinem Zettel-Navi. Die Beschilderung war von weitem gut sichtbar, man musste beim Abzweigen nicht einmal die Geschwindigkeit drosseln. Ich war begeistert, bis ein kompletter Wegweiser fehlte. Auf der niederländischen Seite wurde es etwas hakeliger. Die Schilder sind bei unseren Nachbarn generell kleiner, waren häufig von der Natur verdeckt oder verblichen. Kennt man auch von unserem Radwegnetz. Je schmaler der Fietspad wurde, desto winziger wurden die Richtungsanzeigen. Teilweise standen sie nur als Miniobelisken im hohen Gras. Oftmals musste ich anhalten, um mich zu orientieren. Kurz vorm Tagesziel klemmte ich genervt das Handy in den Halter und folgte dem GPX-Track durch Hengelo. Das war der erste und letzte Tag, an dem ich bewusst dem Knotenpunktsystem folgte. Ein Orientierungssystem mag noch so genial sein, aber wenn die Umsetzung in der Realität nicht genauso genial ist, hat man viele Extrakilometer und einen enormen Zeitaufwand bei der Suche. Muss man obendrein das Navi zu Rate ziehen, kann man ja gleich danach fahren. Als Entschädigung erwartete mich ein schattiger, uriger Minicamping südlich von Hengelo. Spät abends, nach einer Odyssee mit dem 9-Euro-Ticket, traf Hans-Hermann als letzter Zuwachs der Gruppe ein.

Zu jedem Reisebericht gehört selbstverständlich eine lustige Anekdote. Einer unserer Mitfahrer, großer Fan von Digitalgeld, fuhr abends noch einmal nach Hengelo um Bares zur Bezahlung der Campingplätze zu besorgen. Nach drei Stunden kehrte er unverrichteter Dinge zurück. Er hatte mehrfach versucht aus einem Automaten am Bahnhof ein paar Euros zu bekommen, bis ihm jemand zu verstehen gab, dass dies ein Fahrkartenautomat sei. Einen Geldautomaten fand er an diesem Abend nicht mehr. In fremden Ländern ist doch nicht immer alles so einfach.

Der landschaftlich schönere Teil unserer Runde war für meinen Ge-

schmack die Linie Bremen - Diepholz - Bramsche - Bad Bentheim - Hengelo - Meppel. Ab Meppel über Sneek - Leeuwarden - Groningen - Hoogezand – Winschoten bis hin zur Grenze hatte ich den Eindruck nicht mehr durch ursprüngliche Geologie, sondern nur noch durch vom Meer abgerungenes Land zu radeln. Die Höhenanzeige bis zu minus zwanzig Metern auf dem Navi untermauerte meine Vermutung.

Zugegeben, die Strecke von Meppel bis kurz vor Sneek erwies sich dennoch als die für mich schönste Tagesetappe der gesamten Tour, welche durch wasserreiche Naturschutzgebiete, gesäumt von sehr alten Bauerngehöften, den verschlungenen Kanälen folgte. Teilweise hatte ich das Gefühl mich im späten Mittelalter zu bewegen. Ich kann nicht sagen, wie viele Pausen ich an diesem Tag eingelegt habe, um einfach nur zu genießen und zu schauen, ob mehr Boote auf den Kanälen oder mehr Radler auf der Straße unterwegs waren.

Ab dem nächsten Morgen ging es für den Rest der Niederlande nur noch durch „quadratisch, praktisch, gut“ der industriellen Landwirtschaft und Entwässerung zuträglich angelegte Gegenden. Dafür erwartete uns Leeuwarden als nächstes absolut sehenswertes Highlight. Wer mal in der Nähe ist, sollte Leeuwarden unbedingt einen Besuch abstatten. Unzählige Grachten mit grünen Ufern laden zum Chillen, Flanieren, Radeln oder zum



Wassersport ein. Ich entschied mich an diesem Nachmittag immer am Wasser entlang gemütlich den historischen Stadtkern zu umrunden, um dann kreuz und quer diesen zu besichtigen. Trotz der Menschenmassen, es war Samstag und herrliches Wetter, hatte die Stadtmitte nichts von nervig- hektisch, sondern quirlig-lebendig-erfrischend. Die alte Bausubstanz mit ihren kleinen Geschäften und die Märkte unter freiem Himmel trugen sicher zu diesem ganz besonderen Flair bei.

Ganz im Gegensatz das nur einen Radeltag entfernte Groningen. Wegen der Schwärmerei aus meinem Umfeld passte es eigentlich ganz gut, dass

wir unseren letzten Ruhetag ganz in der Nähe verbrachten. Nach dem Frühstück fuhren einige von uns zum Sightseeing los. Vielleicht lag es am regnerischen Wetter oder an den das Stadtbild verhandelnden typischen Shoppingketten, dass ich Groningen nicht wirklich viel abgewinnen konnte. Einzig das Forum Groningen fand ich faszinierend. Nach ein paar richtig leckeren Kibbeling, die gegen räubernde Krähen, Möwen und Tauben verteidigt werden mussten, kehrte ich zurück.

Am darauf folgenden Tag überquerten wir wieder die Grenze ins Heimatland. Erst da wurde einem so richtig bewusst, wie komfortabel man mit dem Rad in den Niederlanden unterwegs ist. Selbst die Nebenstraßen, auf denen wir uns größ-



tenteils über Land bewegten und wo man vielen Alltagsradlern begegnet, waren eben und gepflegt. Oftmals sogar mit einem roten Radfahrstreifen ausgestattet. Teilweise konnte man denken, die Fahrbahn wurde kurz vorher erst fertig gestellt. Ausgebesserte Straßenschäden erwiesen sich glatt wie ein Kinderpopo. In größeren Orten fand ich es, trotz um Welten besserer Radinfrastruktur als bei uns, anfangs bedrohlich. So viele Radler auf einem Haufen ist man aus dem eigenen Alltag nicht gewohnt und muss sich erst darauf einstellen. Ebenfalls auf die Bromfiets, welche sehr oft auf den Radweg verbannt sind.

Am Abend waren wir zu Gast in Papenburg, dem schönsten Campingplatz der Tour. Auf der abgelegenen, von Wohnmobilen freien Zeltwiese mit Blick auf den See saßen wir noch lange klönend beisammen. Von Oldenburg, wo uns abends zuvor noch Christine und Arnim mit ihrem schon aufgebauten Zelt überraschten, radelten wir am letzten Tag wieder als Gruppe. Mit einem Abschlussessen im Hasenbürener Yachthafen kurz vor Bremen ließen wir die Sonnen-Wende-Tour 2022 ausklingen.

Ich bedanke mich bei allen Mitfahrer*innen herzlich, da sie mit ihrer netten, entspannten und unkomplizierten Art sehr zum Gelingen der 15-tägigen Runde durch unser Heimatland und die Niederlande beitrugen. Ich hoffe, es waren alle mit der Routenwahl, den vorgeschlagenen GPX-Tagestracks und den ausgewählten Campingplätzen, den Campingplatz in Leeuwarden mal ausgenommen, zufrieden.

PS. Da der Bremer Liegeradtreff im August 2023 ein überregionales Liegeradwochenende organisiert, wird es erst 2024 wieder eine Sonnen-Wende-Tour geben. <https://bremer-liegeradtreff.jimdofree.com/>

■ **28. Dez. 2022 — 3. Oldenburger Berliner Tour**

Die regionale Alternative - Info & Kontakt: info@oldenbuger-liegeradgruppe.de

■ **28. Dez. 2022 — 26ste Oliebollentocht in Utrecht**

NHPV + HPV Deutschland - premier@hpv.org

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

Lago Lodge Biel - Details auf www.futurebike.ch

■ **29. + 30. Apr. 2023 — SPEZialradmesse**

Lauchringen - www.spezie.wolfundwolf.ch

■ **14. Mai 2023 — 15. Oldenburger Tandem Treffen**

13:00 Pferdemarkt - Info & Anmeldung: premier@hpv.org

■ **19. + 20. Mai 2023 — 24-Stundenrennen in Slotgen (NL)**

NVHPV + HPV Deutschland - premier@hpv.org

■ **19. + 21. Mai 2023 — 19. Maitour der Oldenburger Liegeradgruppe**

Info und Kontakt: info@oldenburger-liegeradgruppe.de oder premier@hpv.org

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

Jubiläumstour rund um Yverdon - Details auf www.futurebike.ch

■ **17. Juni 2023 — Mitsommertour**

Oldenburg oder um 9:00 Frühstück in Dangast - Anmeldung und Info: info@oldenburger-liegeradgruppe.de oder premier@hpv.org

■ **24. + 25. Jun. 2023 — 11. Sternfahrt zur Mitte Niedersachens**

Treffpunkt in der Mitte um 15:30 Uhr - Info & Konatakt: premier@hpv.org

■ **11. - 13. Aug. 2023 — 24-Stundenrennen in Slotgen (NL)**

NHPV + HPV Deutschland - premier@hpv.org

■ **25. - 27. Aug. 2023 — HPV-WM Vorarlberg Österreich**

|

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 - 5344397 • 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,

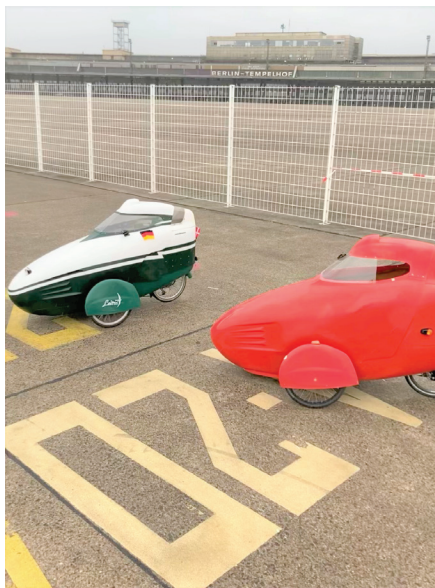
Regionalpartner Österreich

Christof Waas • christof.waas@gmx.at

Ich bin ja Flieger! - Meine Tour mit Carl Georg Rasmussen

Text, Fotos: Wilfried Bokelmann & Carl Georg Rasmussen

Geplant war ein Wiedersehen in Berlin mit einigen ehemaligen Mitgliedern der Leitra Gesellschaft Deutschland bei Urs Richter mit Carl-Georg Rasmussen, Jimm Pratt und mir. Jimm wollte von Holland aus ein Liegedreirad nach Dänemark überführen, den Umweg über Lüneburg machen, um gemeinsam mit mir nach Berlin zu fahren.



Von dort wollte er mit Carl Georg nach Kopenhagen zurückfahren. So war der Plan. Leider musste er in Oldenburg aufgeben, weil er noch keine Langstrecke mit dem Dreirad fahren konnte. Ich stornierte also sein Hotelzimmer auf halber Strecke nach Berlin und machte mich allein auf den Weg. Carl Georg verwarf seinen Plan für den Rückweg und wollte

meiner Leitra ihr noch nicht untergekommen. Sollten Velomobile tatsächlich langsam zur Gewohnheit werden?

Es gab durchgängig einen drückenden Ostwind von vorne und so entschloss ich mich, eher unten am Deich zu fahren, weil die „Normalos“ auf

nun mit mir über den Elberadweg und Lübeck wieder zurück nach Dänemark fahren. Meinen ursprünglichen Streckenplan von Lüneburg aus änderte ich nun ebenfalls: da ich überhaupt nicht im Training war, ließ ich mir nun drei Tage Zeit, um gegebenenfalls etwas sightseeing zu machen, für die Abschnitte Lüneburg-Dömitz, Dömitz-Rhinow, Rhinow-Berlin mit einer Gesamtlänge von ca. 280 Kilometern. Unterwegs merkte ich ziemlich bald, dass meine Bedenken wegen der Tageskilometer völlig überzogen waren. Ich genoss also eine sehr gemütliche Fahrt über den weitgehend an der Elbe entlang führenden Weg und war erstaunt über die doch vielen Fahrradfahrer auf dem Elberadweg. In Bleckede nahm ich die Elbfähre, die übrigens tatsächlich nach dem Ablegen extra wieder zurückfuhr, um mich auch noch aufzunehmen. Auf der Rücktour habe ich dafür ein Trinkgeld gegeben, worauf die Kassiererin sagte, dass hier regelmäßig drei Velomobile pendeln würden und ich für sie deshalb ein gewohnter Anblick sei, allerdings sei das Rot

dem Deich mit dem Wind zu kämpfen hatten und meinen Flow ständig ausbremsen.

Dömitz ist aufgrund seines Kopfsteinpflasters (Federungstestparcour) und seiner Festung immer wieder eine Reise wert. Mein netter Zimmerwirt hat mir dort geholfen, die Leitra in den Flur zu stellen. Ein Restaurant hatte zum Glück geöffnet. Hier treffen sich die ganzen umherirrenden Fahrradfahrer auf der Suche nach Nahrung. Die einzige „Musik“-Kneipe machte um 18:00 Uhr zu. Diese hat sich offensichtlich entschlossen, die zu diesem Zeitpunkt ankommenden Radler nicht empfangen zu wollen und Live-Musik nur tagsüber anzubieten.

Die Fahrt am nächsten Tag war wiederum (ost-)windig aber sonnig. Der Blick auf die Elbe war immer wieder traumhaft. Mein Ziel war Rhinow mit seinem Otto-Lilienthal-Zentrum (dem Flugpionier) und dem einzigen Hotel weit und breit. Hier musste ich noch einmal auf den von Lilienthal genutzten Berg zum Hotel hinauffahren. Auf der Terrasse des italienisch geführten Hotels blickt man auf das Außengelände des Museums mit einer großen Passagiermaschine. Ich habe dort wirklich sehr gut gegessen und wurde von einer Kellnerin und einem Kellner nett umsorgt, vielleicht, weil ich fast der einzige Gast war. Die letzte Strecke nach Berlin war ereignisreich,



weil ich mich in einem dorftypischen Outletcenter verfahren habe und offensichtlich die Attraktion für die dort einkaufenden Massen war. Am Rand von Berlin bin ich auch noch an dem lost place Olympisches Dorf entlanggefahren. Sehr beeindruckend! Dann wurde es ärgerlich, denn der Fahrradweg Richtung Berlin Zentrum war eine Katastrophe und die Autostraße war für mich hier keine Alternative. Im Zentrum wurde es dann wieder angenehm. Die neuen Fahrradwege auf den Busspuren und PopUps sind komfortabel und

ich habe mich sicher gefühlt. Es gibt einem auch Sicherheit, in den doch inzwischen reichlich fahrenden Radlern mitzuschwimmen.

Dank Navi fand ich die Adresse von Urs Richter schnell, und kaum war ich angekommen, kam auch schon Carl Georg Rasmussen. Er hatte sich für die Strecke (Kopenhagen - Rostock - Teterow - Neubrandenburg - Berlin) auch Zeit genommen, aber - darauf hat er deutlich hingewiesen - seinen Motor hat er nicht eingeschaltet. Das macht er nur, wenn es wirklich Berge gibt! Diesmal hatte er eine grüne Leitra dabei. Er musste übrigens in Teterow neben der Jugendherberge unter seiner Leitra-Haube schlafen, weil es kein Bett mehr gab. Das ging sehr gut und ein Frühstück hat er auch bekommen.

Beim Essen mit Urs und seinem Sohn haben wir erstmal viele Neuigkeiten ausgetauscht und uns dann nochmal für den Abend in einer Kneipe verabredet. Mit der Leitra nachts durch Berlin zu fahren ist nochmal ein besonderes Erlebnis. Die Rundumsicht und die Manövrierfähigkeit der Leitra auf allen Arten von Wegen (Straßen, Fußwegen, Radwegen, durch Absperrungen und Fußgänger) war wieder überzeugend und ich fühlte mich in meiner Kabine sehr gut aufgehoben. Die beiden Leitras erregten hierbei viel Aufsehen.



Am nächsten Tag fuhren Carl Georg und ich alleine los, denn Urs hatte einen nicht eingeplanten Termin. Wir entschlossen uns, alleine eine sightseeing-Tour durch Berlin mit den Leitras zu machen. Als erstens wollten wir Tempelhof besuchen, um auf dem Flugfeld herumzufahren. Carl Georg war nicht zum ersten Mal hier, aber er musste trotzdem gleich auf den nächsten erhöhten Standpunkt klettern, um Fotos zu schießen. Viele Menschen waren auf den Startbahnen unterwegs, so dass wir immer ein bisschen warten mussten, um passende Fotos zu machen. Einige hielten uns wahrscheinlich für UFOs. Bald mussten wir uns allerdings schnell in unsere Leitras zurückziehen, denn es begann zu regnen. Wir entschlossen uns durch das Brandenburger Tor hindurch zum Reichstag

zu fahren. Der Regen wurde stärker und wir konnten uns langsam und trocken durch die nassen Menschen aller Nationalitäten hindurchschlängeln. Schließlich ließ der Regen nach und wir suchten einen Parkplatz am Tor, denn Carl Georg wollte noch eine der Rikschas genauer angucken und fotografieren. Gleich danach begann es wieder zu regnen und so fuhren wir erstmal zum Kanzleramt, wo uns die Polizei anhält. Wir sind über eine rote Ampel gefahren (die weder Carl Georg noch ich bemerkt haben). Der junge Polizist sprach uns auf typisch berlinerische Art an. Wir erklärten nichts gesehen zu haben. Er bemerkte noch, dass unsere Gefährte in seinen Augen keine Fahrräder seien, dass er aber nochmal ein Auge zudrücken wolle und dass wir weiterfahren könnten. Ich gehe davon aus, dass er keine

Lust hatte auszusteigen, denn es regnete ja und wir unterhielten uns nur durch die geöffneten Seitenscheiben. Meine erste Polizeikontrolle auf dem Rad seit 1994! Nach diesem Vorfall sind wir durch den Tiergarten, weil Carl Georg die Befahrbarkeit mal testen wollte. Eine kleine Pause machten wir unter dem Dach des Hauses der Kulturen.

Abends haben wir uns mit Urs wieder in einem Restaurant getroffen und sind dann noch in eine andere Kneipe gewechselt. Im Restaurant hat man uns auf unsere Nachfrage hin eingeladen am nächsten Morgen doch vor der Öffnungszeit vorbei zu kommen, denn das Personal sei schon da und könnte uns Frühstück machen, damit Carl Georg und ich früh zu unserer Rückfahrt aufbrechen könnten. Sehr nett! Das hat auch am nächsten Morgen hervorragend geklappt und wir hatten ein Superfrühstück.

Die Fahrt aus Berlin heraus war aufgrund meiner oben beschriebenen Erfahrung eine andere als auf dem Hinweg. Das klappte diesmal hervorragend. Mein Navi funktionierte prima und Carl Georg hat sich an mich ran gehängt. Abends zuvor hatten wir die Rückfahrt besprochen und Carl Georg wusste, dass ich in zwei Tagen zurück fahren müsse. Mich erstaunte, dass er das gelassen hinnahm und die geplanten 120 Kilometer ohne Reue akzeptierte, denn er ist inzwischen 87 Jahre alt! Um es vorweg zu nehmen: es war überhaupt kein Problem. Der Motor wurde wieder gar



nicht benutzt! Wir besuchten in Rhinow noch einmal kurz das Lilienthal-Zentrum (Carl Georg war ja Pilot und ist schon von Kopenhagen aus mit einer Sportmaschine nach Bagdad geflogen!). Unsere Rückfahrt war sonnig und der Wind kam von Südwest. In Havelberg haben wir eine gute Unterkunft gefunden. Für den nächsten Tag planten wir, wann Carl Georg die Route über Schwerin nach Lübeck und zur Fähre einschlägt und wir uns trennen. 30 Kilometer hinter Havelberg war es dann soweit. Wir nahmen Abschied - nicht ohne die nächste Tour zu vereinbaren (Spezi 2023). Carl Georg nahm seinen alten Straßenatlas zur Hand, mit dem er auch schon nach Berlin ange-

reist war und sagte auf meine Frage hin, ob der denn ausreicht: „Ich behalte immer die Sonne im Rücken, ich bin ja Flieger!“ Drei Tage später erhielt ich eine Mail, dass alles gut gelaufen sei. Allerdings gäbe es in Deutschland doch viele Widrigkeiten im Radleralltag (s. Foto), aber er stellte fest, dass die deutschen Autofahrer ihn auf den Bundesstrassen ohne Radweg vorsichtig überholt haben, anders als die Dänen und Engländer, die manchmal mit einem Meter Abstand an ihm vorbei fahren.

Meine Rückfahrt war ruhig und schön. Die restlichen 160 Kilometer waren in der Leitra kein Problem. Pannen gab es keine, der Wind kam aus Südwest, ich flog tief und hatte die Sonne fast immer im Rücken!

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!

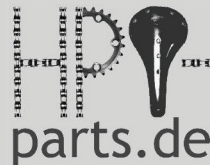
Anzeigen an info@ld-vlg.de

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.

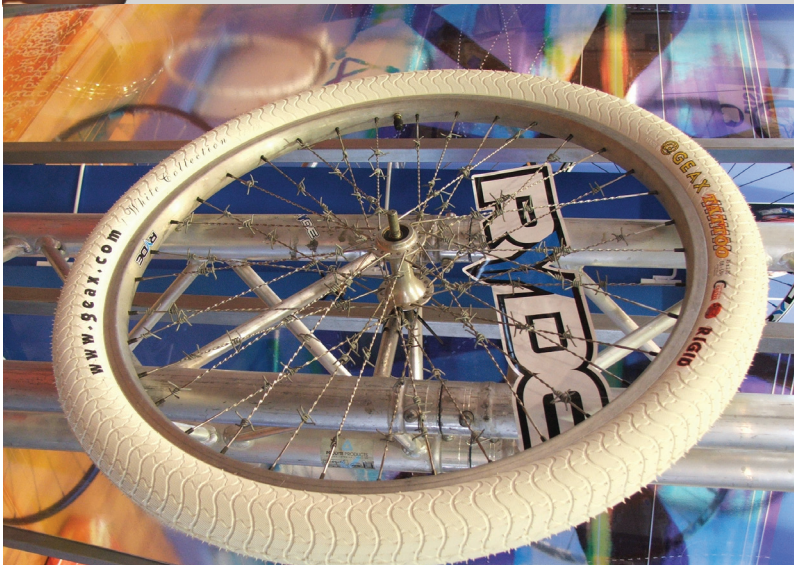
www.hpv-parts.de • info@hpv-parts.de

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

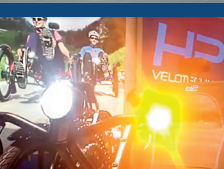
Jetzt
testen!



Steintrike Wild One

die ultimative Fahrmaschine,
nun auch mit Faltgelenk!!





Die schönste Jahreszeit für Triker: der Winter!

Wenn bei anderen alle Räder stillstehen, kommen Triker erst so richtig auf Touren. Ob Eis, ob Schnee: Mit dem dritten rollt man sicherer. Einfach mal ausprobieren!

Sie haben schon zwei Trikes in der Garage? Dann machen Sie die doch für die dunkle Jahreszeit noch fitter. Mit Innovationen aus Kriffel wie etwa dem WingBling. Das ist der bislang einzige StVZO-konforme, eigens für Elektrodreiräder entwickelte Blinker: Kippsicher durch den Winter und zugleich zeigen, wo es lang geht. **Fordern Sie Ihr Liegerad-Infopaket gleich an!**



HP Velotechnik GmbH & Co. KG • Kapellenstraße 49 • D-65830 Kriffel • 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