

233
Info Bull
Oktober 2023



Renntag in Aldenhoven

- Liegevelo-Weltmeisterschaft
- Neustart Rütenbrock

- Hopper Mobility
- ABS für Cargo Bikes

- HPBoat-Veranstaltung Hoya
- Fahrradtypen: Sebastian Frenger



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

4 Editorial

■ Technik

6 ABS für Cargobikes

32 Hopper Mobility

40 Trigo Up EPedelec

50 Fahrradtypen: Sebastian Frenger

■ Kultur

18 Buchvorstellung: Savoir vivre avec le velo

26 Die Zeit ist reif...

36 HPBoat in Hoya

44 Liegeradwochenende Bremen

53 Maßnahmen gegen Mobilitätsarmut

54 8 Nationaler Radverkehrskongreß

■ Rennen

8 Liegevelo-WM Lustenau

20 Renntag Aldenhoven

28 Neustart Rütenbrock

■ Service

42 Termine

43 Wer macht was?

56 Impressum

Titelfoto: © Jörg Basler

«Mir ist es eingefallen, während ich Fahrrad fuhr.»

sagte schon Albert Einstein über die Relativitätstheorie.

Ich rede bisweilen mit meinen Fahrrädern. Dieser Umstand beunruhigt mich selbst weit weniger als möglicherweise mein Umfeld, welches aber bis heute noch gar nichts davon gewusst hat. Ich führe Zwiesgespräche insbesondere mit meinem Liegerad, einem Dalli, weil ich damit oft alleine unterwegs bin. Zum Beispiel begrüße ich mein Dalli beim Training. Ich erzähle ihm was ich vorhabe, was meine Ziele für den heutigen Tag sind und was ich bei den anstehenden Rennen (z.B. in Rütenbrock – Seite 28) für Ziele habe.

Beim Fahrradfahren kommen mir immer neue Ideen. Ich fahre gerne Fahrrad und plane gerne Gruppenaktivitäten. Meine Heimat sind nicht Rekordfahrten oder Rennen. Ich bin ursprünglich norddeutsch gesellig unterwegs (z.B. LieBre Seite 44), gerne mit einem spielerischen Anteil. Diesen Anteil versuche ich vermehrt, und seit 2019 auch als Vorsitzender beim HPV einzubringen.

Der Renngedanke und die Rekordevents sind dabei nicht ausgeblendet. In den letzten Jahren bot sich

immer wieder die Gelegenheit, diese zu unterstützen oder neues mit zu initiieren (Rekordfahrt Deutschland Süd-Nord 2022, Rekordwochenende 2023 und Rennen Aldenhoven (Seite 20)). Im Zuge der Sternfahrt zur „Mitte von Niedersachsen“ 2022 gab es die Möglichkeit, die norddeutschen Hochschulen für ein 2. HPBoat-Treffen (Seite 36) zu gewinnen, mit dem Ziel es langfristig zu etablieren.

Immer wieder steht auch die Frage im Raum, ob der HPV Deutschland nach der WM in Mannheim 2017 erneut wieder eine WM veranstalten sollte? Nach anfänglicher Zurückhaltung im Vorstand glauben wir, dass es jetzt soweit ist mit den Planungen zu beginnen. Wer dabei helfen möchte, wer Ideen hat für eine Location usw. der sollte es uns unbedingt wissen lassen: info@hpv.org ! Wir werden erstmal alle Hinweise und Angebote bis Ende Dezember 2023 sammeln.

Der Liegeradclub Voralberg aus Österreich hat in Zusammenarbeit mit dem Futurebike Schweiz so eine WM innerhalb von 12 Monaten geplant bekom-

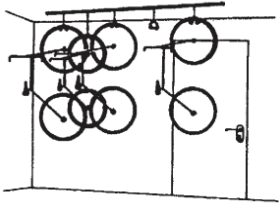
men (Seite 12). Und Morten Himmel berichtet im nächsten InfoBull darüber, aus der Sicht eines norddeutschen Helfers. Unser Ziel sollte es sein, in 2025 oder 2026 eine WM in Deutschland zu veranstalten!

Jetzt wird es aber Zeit, erstmal wieder eine Runde Fahrrad zu fahren und mit dem Dalli zu verabreden. Und falls mir etwas einfällt oder etwas höre, so halte ich euch auf dem Laufenden.

Herbstliche Grüße Dieter



Velo Aufhänge-System



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

Beispiel: 5 Velos benötigen ca. 1 m



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

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

Velomobile und Elektroantriebe von akkurad



Kräftiger Nabenmotor
mit Rekuperation



Tretlagerantrieb
die Nachrüstlösung
für fast alle Räder



Kleiner Nabenmotor
für alle Radgrößen

Der neue Sunrider

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

Alleweder 4 Alleweder 6

bewährt und preiswert
optional mit E-Antrieb
auch als Bausatz



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

mit 3-Räder



mit unseren Liegevelos von:

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

unterwegs.ch
outdoor & velo

velos trekking
rain 31
ch-5000 aarau

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

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

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

ABS für Cargo-E-Bikes von Blubrake

Text: Andreas Pooch - Fotos: Blubrake

Die schnelle Verbreitung von E-Lastenrädern hat zu einer starken Nachfrage für mehr Sicherheit geführt. Cargo-Bikes dienen dem Transport schwerer Lasten und können relativ hohe Geschwindigkeiten erzielen. Auf Grund dieser Konfiguration und Funktion ist der Bremsvorgang bei E-Lastenrädern ein besonders kritischer Moment.

Dies gilt erst recht, wenn die Transportbox leer ist und abruptes oder unvorhergesehenes Bremsen zu Instabilität, Schlittern und Kontrollverlust führen. Aber auch für andere E-Bikes bietet Blubrake das System an, ob für Erstausrüster oder zum nachträglichen Einbau.

Funktionsweise

Das System besteht aus drei Schlüsselementen. Ein Sensor misst die Geschwindigkeit des Vorderrads und überträgt die Informationen an eine Kontrolleinheit. Auf Basis der Messergebnisse des Tempo-Sensors und der Beschleunigungsmesser im Rahmen wird die Dynamik des Bikes berechnet, um potentiell gefährliche Situationen festzustellen, die sich beim Bremsen ergeben könnten. In solchen Gefahrensituationen greift der Aktuator ein und kontrolliert den Hydraulikdruck der Vorderradbremse, was wiederum für einen gleichmäßigen Bremsvorgang und erhöhte Stabilität und Steuerbarkeit des E-Lastenrades sorgt.

Das ABS von blubrake ist für sämtliche E-Cargo-Bike-Typen geeignet. Außerdem handelt es sich um ein offenes System, das mit sämtlichen marktüblichen Hydraulikbremsen und Antriebssystemen anderer Anbieter kombinierbar ist.

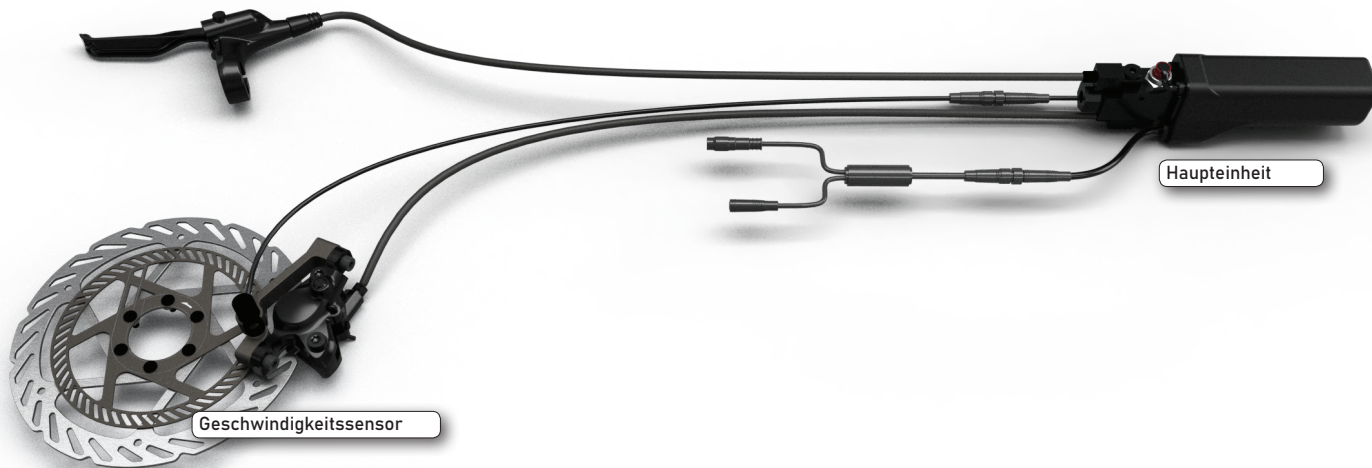


Unternehmensfakten

Blubrake gehört zum italienischen Konzern e-Novia und zeichnet sich durch die Entwicklung und Patentierung des ersten und einzigen, komplett in den Fahrradrahmen integrierbaren Anti-

Blockier-Systeme (ABS) für E-Bikes und S-Pedelecs sowie durch das erste ABS für Cargo-E-Bikes auf dem Markt aus. Das 2015 entstandene Unternehmen hat sich das Ziel gesetzt, fortschrittlichste mechatronische Technologie auf die Bremssysteme von elektrischen Leichtfahrzeugen anzuwenden und damit eine nachhaltigere, sicherere Mobilität der Zukunft zu gestalten.

Ufficio stampa Blubrake a cura di LDL COMeta
via Quinto Alpini, 4 – 24124 Bergamo – Italy
Tel. +39 035.4534134 / Tel. +39 035.346525
<https://blubrake.com/de/>



LIEGEVELO-WM 2023 LUSTENAU

Text – Fotos: Stefan Wohlsfeld, Johan Zeistra - Redaktion Andi Gerber

Erstmals eine Liegevelo-WM in Österreich, seit 1999 endlich wieder eine in der Schweiz. Die Zusammenarbeit des Liegeradclub Vorarlberg mit dem Futurebike Schweiz war - auch dank den zahlreichen Helfern - ein voller Erfolg. Nicht nur die Teilnehmer waren begeistert, auch die Unterstützer und Besucher konnten an drei Tagen einen grossartigen Anlass mit einer tollen Atmosphäre erleben. Im Folgenden verschiedene Perspektiven zur WM.

Der Vorlauf zur WM im Schnelldurchgang

2023 war erneut eine WM in Frankreich geplant, es zeichnete sich aber ab, dass dies nicht zustande kommt. An der WM 2022 in Orgelet erklärte sich Werner Klomp deshalb bereit zu prüfen, ob eine WM in Vorarlberg möglich sei. Im September fand ein erstes OK Meeting in Rapperswil statt, die Abklärungen ergaben, dass die Austragung einer WM möglich sein sollte. Hauptaufgaben in den nächsten Monaten war einerseits die Einholung der erforderlichen Bewilligungen sowohl in Österreich wie auch in der Schweiz, der Start der WM-Homepage und damit verbunden des Designs



der LiegeveloWM2023. Anfangs Dezember wurde dann bekannt, dass die Spezi von Germersheim nach Lauchringen kommt und somit ein zweiter Grossanlass im Jahr 2023 auf der Agenda steht. Die Anmeldungsseite für die Teilnehmer war ab Anfang Februar aufgeschaltet, diejenige für die Helfer einige Wochen später. Der Rennmodus und das Reglement wurden finalisiert. Nach der Spezi im April ging es mit der Organisation so richtig los: Streckenbewilligungen mit Behördengängen und eine Expertise durch einen Verkehrsfachmann, Miete des Parkstadion, Versicherungen, Sicherstellung der Verpflegung, Informationen der Teilnehmer, Medienarbeit. Die Liste liess sich fast beliebig erweitern. Unglaublich, wie viel hier Werner und seine Helfer vor Ort erledigten. Die WM kam im Eiltempo näher, es galt ausstehende Bewilligungen zu erhalten, technische Aspekte der Zeitmessung abzuklären, T-Shirts und Startnummern zu bestellen, einen detaillierten Zeitplan der WM inklusive Helfereinsätze zu erstellen.

Bergrennen: Ruhe vor dem Start



Es gab also schon im Vorfeld enorm viele Aufgaben zu erledigen, das meiste funktionierte aber gut und die Stimmung im OK war gut. Höchstens als sich Bauarbeiten auf der 100km Strecke verzögerten und eine Woche vor der WM noch kein Belag vorhanden war, kam ein mulmiges Gefühl auf. Seitens der Gemeinde Lustenau wurde uns aber versichert, dass die Arbeiten bis Freitag abgeschlossen sind und dieses Versprechen wurde auch mit einem guten Belag eingelöst.

Ab Donnerstag: Das Parkstadion Lustenau, Herz der WM

Donnerstagmorgen konnten wir das Stadion beziehen, die Küchenmannschaft legte los, die Dimension wurde uns an verschiedenen Aspekten erst richtig bewusst: der Einkauf der Esswaren bewegte sich knapp im fünfstelligen Bereich, für die Getränkeanlieferungen waren mehrere Fahrten mit

1) Lustenauer Gemeindeblatt

einem Kleinlieferwagen nötig. Die Vorbereitung der Unterlagen und des Materials für die 110 Teilnehmer und über 70 Helfer brauchte auch seine Zeit, damit dann am Freitag alles parat ist.

Dank der Konzentration der WM auf das WM-Zentrum im Parkstadion Lustenau bestand ein klares Herzstück, an welchem man sich auch neben den Rennen traf. Die gemütliche Atmosphäre wurde von allen Anwesenden sehr geschätzt. Das Küchenteam um Nadine sorgte für das leibliche Wohl von Donnerstagabend bis Montagmorgen und setzte qualitativ wie auch quantitativ eine hohe Messlatte mit ihren kulinarischen Angeboten. Dank der milden Temperaturen konnte man bis tief in der Nacht auf der Tribüne verweilen und sich austauschen. Die Übernachtung war im Zelt oder Pfadiheim unmittelbar vor dem Stadion möglich und die sanitären Anlagen des Stadions standen zur Benutzung frei. Abkühlungsmöglichkeiten gab es im Freibad, auch dies nur ums Eck herum.

Freitag: «Lustenau im Liegevelo-WM-Fieber» ¹⁾ Anmeldung, Eröffnungsfeier und Bergrennen in der Schweiz

Freitag ging es bald zu und her wie in einem Ameisenhaufen, die Teilnehmer liessen ihre Fahrzeuge abnehmen, konnten ihre Unterlagen und Transponder abholen und die Fahrzeuge aufs Rennen abholen. Auch die Helfer wurden begrüsst, ausgerüstet und für ihre Aufgaben eingewiesen.

Offizielle Eröffnung war ab 15:00 mit der Einfahrt einer Veloparade von Schulkindern mit den Fahnen aller teilnehmenden Nationen, gefolgt von einer Ansprache des Bürgermeisters von Lustenau.

In verschiedenen Velogruppen ging es dann rüber nach St. Margrethen zum Start des Bergrennens nach Walzenhausen. Im Wartebereich beim Schulhaus standen Getränke und Toiletten zur Verfügung. Der Start erfolgte

ab 19:00 in drei Gruppen mit kurzen Abständen.

Von St. Margrethen nach Walzhausen den Berg rauf

«Dieses Jahr stellte ich mich ganz vorne mit an die Startlinie. Der Start lief super, keine Probleme und ich bin zügig in meinen Rhythmus gekommen. Christoph Rindlisbacher in seinem A7 und ein WAW überholten mich, dies war mir aber erstmal egal. Mein Plan war, die Strecke mit ca. 320 Watt im Schnitt abzufahren. So ging es Umdrehung für Umdrehung weiter, stets die Leistung im Blick. Nach nicht mal 2 Minuten habe ich das WAW zurück überholt und konnte die ersten Tandems und Trikes einholen. (Wir sind, glaube ich, nicht wie geplant mit 5 Minuten Abstand nach ihnen gestartet).

Das A7 habe ich irgendwann nicht mehr gesehen, so weit war es mir davongefahren. Dafür hat sich Julian mit seinem DF XL bei mir hinten drangehängt. So ging es einige Zeit den Berg hoch. Irgendwann wurde der Abstand zwischen Julian und mir größer. Wenige Hundert Meter vor dem Ziel ist Christoph in seinem A7 wieder vor mir aufgetaucht. Also Vollgas und nochmal einen Endsprint hinlegen, vielleicht kann ich ihn ja nochmal einholen!?

Soweit es ging, bin ich rechts gefahren, da Christoph auf der rechten Seite keinen Spiegel hatte. Daher bin ich unbemerkt auf ihn aufgefahren. Nach links rüber und zum Überholen angesetzt. Christoph hat mich



Comet im 4.000m-Sprint



Powerfrau Kerstin im 4.000m-Sprint

bemerkt und gibt auch noch mal alles. Zum Glück hatte ich aber schon mehr Geschwindigkeit und konnte gleichziehen. Keine 100 Meter mehr bis zum Ziel, meine Güte, war das spannend!

Voll am Limit und mit neuem Maximalpuls konnte ich mich noch vor ihn setzen und als erster Velomobilmfahrer das Ziel queren. Laut Aufzeichnung 335 Watt im Schnitt und ein maximaler Puls von 204, Systemgewicht knapp 90 kg.

Im Ziel gab es zum Glück direkt Wasser durch die Helfer. Auch konnte man dort die Überraschung von Werner hören und sehen. Am Ziel standen 3 Alphornbläser und musizierten! Wirklich fantastisch! Eine Mega-Aussicht, tolles Rennen, geniale Strecke und ein wirklich nettes Ambiente! Die ganze Anspannung und Nervosität sind abgefallen, sehr erleichternd!» **Simon Löw**

Ein Video von Simon und sein vollständiger Bericht zur WM finden sich auf Droplimits. ²⁾

Am schnellsten fuhr Alain Hinzen mit seinem Cruzbike den Anstieg hoch, mit über 50 Sekunden Vorsprung auf David L'Hostis und Bruno Cagnolati (beide mit Zockra), dahinter Simon und Christoph die ersten Ve-

lomobile mit auch nur 1:15 Min Rückstand auf hammerstarken Alain.

Nach dem Rennen im Ziel konnte man die herrliche Aussicht über den Bodensee geniessen und ein Alphorntrio begrüsst einen mit ihren urchigen Musikstücken. Nach der Rückfahrt zum Stadion wartete schon ein Abendessen auf die Teilnehmer, eigentlich bloss ein kleines Detail, aber keine Selbstverständlichkeit, und die Summe dieser Details machen den Unterschied zwischen einer guten und einer überragenden Weltmeisterschaft aus.

Samstag: Die Sprints am Rheindamm

«Du meine Fresse, für einige Fahrer war das ja eine richtige Erlösung, wenn die endlich in die Pedalen treten konnten, die waren wie Espenlaub oder Zitterpappeln... Wasser verteilen, Transponderträger von den Kabeln verschleichen, Mitfahrer und Zuschauer von der Fahrbahn bitten, Velos am Start ausrichten (Transponderlinie), Namen & Nummern ablesen, was ab und an für Schmunzeln und Gelächter sorgte bei unseren internationalen Teilnehmern :cool:..

Highlight dazwischen war ein kleines Mädchen, schätze 3-4 Jahre alt, als ich sie um die Kabel der Zeitmessung gelotst habe, gab sie mir, mit Handzeichen und fragenden Augen zu verstehen das sie mehr darüber wissen möchte. Die Antwort, dass hier die Zeit gemessen wird, war ihr nicht genug, sie wollte alles wissen über die Logbox, die Transponder, die Kabel... ihre Mutter musste sie an den Händen „holen“ damit es weiter geht.» ***Lyvius Meichtry, Helfer beim Start***

Zusammenfassend zu den Resultaten vom Samstag

1000 Meter Rennen mit stehendem Start: Sieger Simon Löw mit 61.7 km/h, eine Zehntelsekunde schneller als Julian Kraft, auf Platz 24 mit

Geoffroy Lelievre der schnellste «nicht-Velomobilist» mit 53.6km/h.

200 Meter mit fliegendem Start: Sieger Julian Kraft in 9.205 Sekunden mit unglaublichen 78.2 km/h, gefolgt von Pieter Sijbrandij und Simon Löw, Geoffroy Lelievre als schnellster Teilverkleideter mit 64.2km/h und Alain Hinzen unverkleidet mit 62.1 km/h.

4000 Meter mit stehendem Start: Sieger Pieter Sijbrandij mit 65.9km/h vor Julian Kraft und Daniel Fenn, Alain Hinzen auf Platz 31 schnellster «nicht-Velomobilist» mit 53.3 km/h.

«Die Pausen zwischen den Sprints: Gelegenheit, sich mit den anderen auf Französisch, Englisch und Deutsch zu unterhalten und die verschiedensten Fahrräder zu bewundern. Letztendlich das schönste Ergebnis des Tages: all diese Begegnungen. Ich verließ Lustenau voller positiver Energie (ein großes Dankeschön noch einmal für dieses grossartige Sportereignis)»
Miriam Eisermann

Sonntag: Das 100 km Rennen

«19 Runden auf einer flachen 5.4 km langen Strecke mit drei scharfen Kurven. Der Start mit vollverkleideten, teilverkleideten und unverkleideten Liegerädern, Tandems und Trikes war wie erwartet chaotisch. Ich setzte mich an die Spitze der unverkleideten (UV) und teilverkleideten (TV) Räder, mit dem Plan, das Tempo so anzusetzen, dass sich eine gute Gruppe bildet. Diese Strategie ging auf. Melchior und ich waren in einer Gruppe mit vier heckverkleideten Liegerädern. Nach etwa einer halben Stunde stiessen zwei weitere Fahrer dazu, einer mit und einer ohne Heckverkleidung. Leider bekam ich zu diesem Zeitpunkt schon Krämpfe in den Beinen. Ich hatte Glück, dass das Tempo ziemlich konstant war, aber ich war immer kurz davor, zu verkrampfen. Ich wusste, dass ich das Rennen



Start 100km-Rennen

nur in dieser Gruppe beenden musste, also versuchte ich, übermäßige Leistungsspitzen zu vermeiden und in der Gruppe zu bleiben. Keine leichte Aufgabe auf dieser Strecke mit drei Kurven, nach denen man jeweils knackig antreten muss, um nicht aus der Gruppe heraus zu fallen. 20 Minuten vor Ende kam, was kommen musste. Ein Antritt von einem Fahrer mit Heckverkleidung, und meine Beine explodierten, ich konnte kaum noch in die Pedale treten. Ich hatte nur noch eines im Kopf: „Nicht aufhören zu treten. Wenn du das tust, ist das Rennen vorbei“. Ich musste die Gruppe ziehen lassen (oder zumindest das, was von der Gruppe nach der Attacke noch übrig war). Es folgten 20 lange Minuten, in denen ich einfach nur überleben musste, ohne von zu vielen Fahrern meiner Kategorie eingeholt zu werden. Ich fand meinen Rhythmus und konnte mit einem anderen UV



100km-Rennen: Thais Leborgne im Pulk

Fahrer das Rennen zu Ende fahren und das Rennen als Zweiter in meiner Kategorie beenden.» *Alain Hinzen*

Sieger im 100km Rennen wurde Christoph Rindlisbacher, der mit einem Husarenritt von ganz hinten das gesamte Feld aufrollte und mit über zweieinhalb Minuten Vorsprung vor Pieter Sijbrandij und Julian Kraft das Rennen mit einem Schnitt von 53.0 km/h beendete. Teilverschalt demonstrierte Jürg Birkenstock seine rennfahrerischen Fähigkeiten wie auch die Geschwindigkeit seines Comet RT mit einem Schnitt von 46.0 km/h, unverschalt kam zuerst Melchior Pope mit 45.7 km/h ins Ziel.

Das Rennen war nicht nur für die Spitzengruppe, spannend auch weiter



100 km-Rennen: Stephan A. am Limit



100 km-Rennen: Lyvius im Einsatz

hinten im Feld wurde mit grossem Elan um jeden Platz sportlich gekämpft.

Die Abschlussfeier und die Gesamtergebnisse

Retour im Stadion wartete erneut schon die Verpflegung auf die Teilnehmer, die Leute verteilten sich auf der Tribüne und nutzen erneut die familiäre Atmosphäre zu intensiven Gesprächen, sei es über das 100km Rennen, Liegevelos oder was ganz anderes. Die Fahrräder wurden nochmals aufgestellt und schon ging es los mit der Rangverkündigung.

Übersicht der (Gesamt-) Resultate

Erfreulich die vielen jungen und frischen Gesichter wie beispielsweise Thais Leborgne mit 16 Jahren bei den Frauen oder Julian Kraft und Simon

Löw auf Platz 2 und 3 der Gesamtwertung.

Die Ranglisten sind zu finden unter

<https://www.hpvw2023.org/teilnehmer>

Die Verbleibenden durften dann noch ein Abendessen zum Ausklang geniessen, gefolgt von einem spektakulären Gewittersturm inklusive gemeinsamer Rettung des Festzeltes des Parkstadions, dem Akkuschauber von Jascha sei Dank. Bis Montagmittag erledigten wir noch letzte Abbau- und Aufräumarbeiten, dies gefolgt von einem kleinen Abschlussessen des OK im Gasthaus Rohr und einem Bad im Rhein vor der Rückfahrt nach Hause per Velo (Ehrensache). War ein schönes Weltmeisterwo-



Startreihe der Trikes im Sprint



Stimmung auf der Abschlussfeier

chenende in Lustenau, da kann man nur sagen: gerne immer wieder mal.

Die HPV-WM aus der Sicht des Speakers (Michael Döhrbeck)

«Auch mit 60 hat man die Chance, 'mal in eine neue Rolle zu schlüpfen. Ohne Andis Anfrage hätte ich es nicht gewagt. Bevor ich zusagte, überlegte ich noch kurz, was denn das Anforderungsprofil eines Speakers für eine HPV-WM sei – und stellte mit Überraschung fest, dass ich dem recht gut entspreche (3 Sprachen, Kenntnis der HPV-Szene seit Jahrzehnten, Rennerfahrung mit Lightning F40,...).

Der Informationssupport vor und am Rennen war hervorragend. Andi hatte für mich die Teilnehmerliste mit Infos zu den Fahrer/innen und Fahrzeugen ergänzt; im Zeitmesslastwagen bei der Zieldurchfahrt wurde ich von 3 Personen optimal mit laufenden Infos versorgt: Edgar, dem Hauptverantwortlichen

wortlichen für die Zeitmessung und die Rennauswertung, Sigi, der den Lastwagen samt Hardware gratis zur Verfügung stellte und Vronie, die sich bei jedem auftretenden Problem in den Sattel ihres e-Bikes schwang und davonrauschte. Mir stand ausserdem ein eigener Bildschirm mit aktuellen Daten zur Verfügung.

Obwohl die Funkübertragung der Daten vom Start zum Ziel sonst zuverlässig funktioniert, wollte dies am Rheindamm partout nicht klappen – wahrscheinlich wegen einer grossen Sende-Antenne auf der Schweizer Rheinseite. Edgar war dem Verzweifeln nahe, obwohl dies «nur» bedeutete, dass die genauen Startzeiten der 3 Sprints erst nachträglich übertragen und ausgewertet werden konnten, und dass ich, als Speaker, das Publikum statt mit ad hoc-Resultaten «nur» mit Hintergrundinformationen zu Fahrer/innen, Fahrzeugen und technisch Wissenswertem unterhalten konnte.

Mit der Zeit lernte ich auch, das Mikrofon zwischen den Ansagen abzuschalten, damit keine Gespräche aus dem «Cockpit» übertragen werden.

Mir zuliebe setzte Sigi sich der Sonne an der Strecke aus, um mir etwa 150 Meter vor dem Ziel die Startnummern durchzufunkeln, damit meine Informationen passten. Sein Job wurde dadurch erschwert, dass gewisse Velomobilfahrer/innen Startnummern als Trophäen auf dem Fahrzeug sammeln – bitte ein nächstes Mal abdecken oder mit einem Klebband-Kreuz durchstreichen!

Während ich – wie die meisten – die Nacht von Samstag auf Sonntag schlafend verbrachte, kämpften Edgar, Vronie und Richard mit der Auswertungssoftware, die sich plötzlich weigerte, die Fahrzeiten digital zu übernehmen. Wer es jemals angebracht findet, Edgar z.B. im Forum für nicht sofort zur Verfügung stehende Resultate zu kritisieren, möge sich bitte vor Augen führen, mit welchem enormen Engagement und Ehrgeiz Edgar jeweils kompensiert, was die unerwarteten Widrigkeiten von Hard- und Software an Zusatzaufwand erfordern. Edgar, der einen wichtigen Job



macht und so bescheiden ist, dass er nur ungern im Rampenlicht steht!

Das 100km-Criterium war für mich besonders interessant: Die Fahrzeiten wurden für jede/n Fahrer/in individuell erfasst und nach jeder Runde der aktuelle Rang sowie eine Prognose errechnet, wann er/sie das nächste Mal die Start-Ziellinie überfahren wird. Diese spannenden Informationen konnte ich somit live dem Publikum weitergeben.

Der langen Rede kurzer Sinn: Ich war begeistert und hoffe, dass diese Begeisterung spürbar war!»

Was bleibt?

«Eine unglaublich gut organisierte Weltmeisterschaft mit tollen Wettkampfbedingungen. Ich fand den Rahmen extrem gut gelungen. Und die tolle Arbeit hat sich gelohnt, die Beteiligung mit über 110 Starter*innen war sehr gut. Die Stimmung, das Wetter einfach fantastisch. Ich habe die Zeit vor Ort einfach genossen, konnte viele Gespräche führen, Menschen

kennenlernen. Nun habe ich zu noch mehr Namen ein Gesicht und viele Geschichten. Die Abende habe ich zu lange ausgereizt, aber das war es mir wert.» Holger Seidel

Dank des Organisationskomitee

Für das gesamte OK war die Organisation einer WM spannendes Neuland. Ein solcher Anlass ist nur mit tatkräftiger Unterstützung durch zahlreiche Helfer möglich. Es unterstützten uns nicht nur Mitglieder des Liegeradclub Vorarlberg oder des Futurebike Schweiz, sondern auch zahlreiche weitere Helfer z.B. aus Deutschland, den Niederlande, Frankreich oder Italien. Besonders gefreut hat uns dabei von vielen zu hören, dass nicht nur seitens der Helfer und Zuschauer viele Komplimente kamen für eine grossartige WM, sondern auch die Helfercrew trotz aller Arbeit eine stimmige Weltmeisterschaft geniessen konnte.

Nochmals ein riesiges Dankeschön an euch!!!

Ein grosses Dankeschön auch an die Gemeinde Lustenau und Volta-Edelstahl für ihre Unterstützung! Werner Klomp, Julia Hämmerle, Andi Gerber und die anderen Mitglieder des OK der Liegevelo WM

Wie es weiter geht?

HPV-WC 2024: Betteshanger Country Park UK 16/17/18 August 2024

Falls man sich nicht schon an der Spezi im April 2024 in Lauchringen sieht, übernimmt der British Human Power Club die Austragung der Weltmeisterschaften 2024. Vielen dürfte der Betteshanger Park von der WM 2018 noch bestens in Erinnerung sein. Die Anlage befindet sich auf dem Gelände einer ehemaligen Kohlenmine, es steht eine 3.5 km lange Rundstrecke zur Verfügung, welche in eine 1.5km und eine 2km Strecke aufgeteilt werden kann. Somit dürfen abwechslungsreiche und spannende Rennen erwartet werden.



Bergrennen: Simon Löw im Ziel

Kategorie Tandem

1. François Damien Combe & Diego Almeida
2. Jan & Petr Herberk
3. Christine & Herve Scieur

Kategorie Trikes Frauen

1. Miriam Eisermann
2. Judith Swallow
3. Kerstin Lechtenberg

Kategorie Trikes

1. James Coxon
2. Philippe Descubes
3. Peter Heal

Kategorie Unverschalt Frauen:

1. Thais Leborgne
2. Anna May Brönnimann
3. Elisabeth

Kategorie Unverschalt Männer

1. Alain Hinzen
2. Melchior Poppe
3. Pierre Goujon

Kategorie Teilverschalt

1. Marco Ruga
2. Geoffroy Lelievre
3. Jürg Birkenstock

Kategorie Velomobile Frauen

1. Nici Walde
2. Natacha Walther
3. Susanne Sailer

Kategorie Velomobile Männer

1. Julian Kraft
2. Pieter Sijbrandij
3. Christoph R.

Gesamtsieg Junioren

1. Riwan Leborgne
2. Thais Leborgne
3. William Tulett

Gesamtsieg Frauen

1. Nici Walde
2. Natacha Walther
3. Susanne Sailer

Gesamtsieg

1. Christoph Rindlisbacher
2. Julian Kraft
3. Simon Löw

Und in der nächsten Ausgabe gibt es noch einen WM-Bericht, nämlich von Morten Himmel!

Savoir vivre avec le velo

Text: Heike Bunte – Fotos: Verlag

Dass Radfahren längst nicht mehr nur pures „savoir vivre Radfahren“ ist, ist keine Neuigkeit! Dass Radfahren Lebensstil und eine politische Haltung ausdrückt, ist auch nicht neu. Warum dann noch ein weiteres Buch zu dem Thema? Welche Nuancen konnotiert es und hebt sich somit ggfs. von anderen ab? Was macht das 95 Seiten starke Werk von Priscilla Parard am Ende doch so lesenswert?

Reenchantons le Velo

Der Titel des Buches - einmal dem Max Weber'schen Sinne nahegelegt und vorsichtig

übersetzt, bedeutet ungefähr die „Wiederbezauberung des Fahrrads“. Zu hoch gegriffen? Wohl kaum, wenn man bedenkt, dass das Velo mehr als 200 Jahre alt ist. Aber auch, wenn man bedenkt, dass die Bedeutung des Rades in Europa und der Welt leise, aber auch sehr stark zunehmend an Bedeutung gewinnt. Gleichwohl muss an der Stelle aber auch erwähnt werden, dass die „Radfahr-Rückschläge“ oder die „Entzauberung der Velomanie“ genauso zuschlägt. Dennoch, das gewählte Titelbild des Buches verspricht, dass es auf den 95 Seiten nicht langweilig wird.

„Pour une mobilité libre et joyeuse“

Der Untertitel des Buches bringt es auf den Punkt. Die Autorin hat in ihrem Buch eine inhaltliche Mixtur aus der Darstellung persönlicher Fahrradporträts in Kombination mit Fachwissen und Fakten gewählt. Bei den Fahrradporträts hat sie eine Bandbreite von Persönlichkeiten aus dem Alltag gewählt. Von passionierten Radler*innen bis hin zu „Neu-Entdecker*Innen“, gepaart mit allen Alterssparten und Zugängen zum Velofahren ist alles vertreten. Diese Mixtur macht es spannend, denn man erkennt sich selbst und seine Eigenarten Velo zu fahren in vielen der be-

schriebenen Bildnisse wieder. Und genau das ist es ja, was uns alle zusammenhält und was wir alle gemeinsam teilen: die Freude am Velofahren bleibt ungebrochen und das „se relies par le velo“ (etwa; verbunden sein mit...) bringt es sprachlich auf den Punkt.

Rouler pour la Planete

Die Autorin selbst ist zu dem Thema eine Quereinsteigerin! Ihr fachlicher (Journalismus-) Hintergrund ist, dass sie zu Fragen von Umwelt, Gesundheit und ökologischer Transformation arbeitet. Insofern sind bestimmte Kompositionen im Buch nicht zufällig gewählt. Gleichwohl hat die Autorin einen guten Riecher für Fragestellungen entwickelt, die die wissenschaftliche Fachcommunity führt, wozu z.B. das Thema „Alleinunfälle“ und „Unfälle“ gehört. Sie vermerkt, dass Frankreich im Durchschnitt 70% an Alleinunfällen (S.25) verzeichnet (zum Vergleich in Deutschland sind es ca. 60%!) und dass die tödlich verlaufenden Unfälle überwiegend durch PKWs verursacht werden. Sie listete die Verursacherkosten durch den privaten PKW-Gebrauch auf und der zu finanzierenden Infrastruktur, aber auch die entstehenden Gesundheitsschäden und



stellt sie den Kosten gegenüber, die für Veloförderung und Infrastruktur ausgegeben werden. Die Antworten dazu kennen wir alle. Der ECF (European Cyclists' Federation) wird ja auch nicht müde, konstant dazu Daten zu erheben und diese entsprechend zur Verfügung zu stellen resp. für politische Arbeit zu nutzen. Kurzum nochmal ein „Tusch“ an die Autorin für die sehr knappe, aber gute Zusammenfassung der brisanten Kernthemen.

Conclusion – une Fin heureuse?

Die Mixtur aus sehr eindrucksvollen Einzelpor­träts, sei es die Familie, die für 1/2 Jahr mit dem Velo von Frankreich in den Senegal mit 3 Kin­dern unterwegs war, oder Jerome, der nunmehr Liegevelos und andere Spezialräder verkauft: die Autorin wählt das Happy End und betont einmal mehr, dass Velofahren mehr als nur das Empfinden von Glücksgefühlen und Freiheit ist. Gleichwohl meint sie aber genau das, wenn sie von der „Wiederbezauberung der Welt“ spricht. Ihr Aufruf zur Teilhabe richtet sich demgemäß sowohl an die Politik als auch an diejenigen, die diese wunderbare Verzauberung noch nicht erlebt haben. Und er appelliert an den Gemein­ sinn, den das Radfahren auslöst! Hoffentlich trifft das auch auf die HPV Szene zu?!?

ISBN: 978-2-36098-627-9
ISSN: 2649-5783
Erstausgabe: Juni 2021
Verlag: Terre vivante –
www.terrevivante.org
Preis: 10 €

Renntag in Aldenhoven - 2. September 2023

Text: Jan Kranczoch - Fotos: Jörg Basler

Inmitten des Rheinischen Braunkohlerevierts liegt das kleine Städtchen Aldenhoven. Bei der Anreise fallen die wie berghohen Abraumhalde und dampfenden Kühltürme als Zeugen des weiterhin betriebenen Tagebaus auf. Die Ebene ist zudem aufgrund der reichen Böden intensiv landwirtschaftlich genutzt und ansonsten fast leergefegt, wodurch offenbar günstige Bedingungen für Windkraftwerke bestehen, die nun die Landschaft erobert haben.

Jedenfalls bietet die Gegend auch genügend Platz für einen weiträumigen Testparcours, der dem Namen nach – ATC (Automotive Testing Center) - eigentlich nur für motorisierte Fahrzeuge gedacht ist. Aber glücklicherweise sind Ausnahmen möglich...

Der 2,1 km lange Rundkurs aus zwei etwa 600 m langen Geraden, verbunden durch zwei langgezogene Kehren mit deutlich unterschiedlichen Radien („eiförmig“ wäre also etwas verkehrt) ist stark überhöht und kann auch

bei hohen Geschwindigkeiten ohne Seitenkräfte umrundet werden. Breit wie eine Autobahn, mit fast durchgehend sehr gutem Belag und Auslaufzonen ist er für HPV-Rennen nahezu ideal. Zudem können eine Servicehalle mit Rolltor und Sanitäranlagen angemietet werden, die unmittelbar neben der Bahn und einem großzügigen Freiplatz gelegen sind – Ressourcen für ein gut funktionierendes Fahrerlager. Nicht umsonst war diese Bahn bereits am 2. Juli Schauplatz der umwerfenden Leistungen bei den 6- bis 24-Stunden-Rennen (Holger Seidel berichtete im IB 232).

Der 2. September begrüßte bereits in den Morgenstunden mit Flip-Flop Temperaturen und wolkenlosem Himmel. Als ich um 09:30 h an der ATC Strecke ankam, standen schon einige Velomobile in bunter Reihe auf dem Platz und aus der Halle kam Kaffeeduft. Bis zum Mittag trafen weitere Teilnehmende ein, manche hatten weite Anreisen aus Nord- und Süddeutschland oder den Niederlanden und Belgien auf sich genommen. Schon die üblichen Wechsel auf Rennbereifung und letzte Tuning-Arbeiten an den Gehäusen trieben den Velomobilisten die Schweißperlen auf die Stirn und bewogen manche zur Wahl eines Schattenplatzes. Währenddessen registrierten Veronika Schaffenroth und Otmar Buchert die Starter:Innen und vergaben die Transponder. Bei Betrachtung der Liste konnte ich mich schon auf einen Podestplatz freuen, denn im Feld gab es neben 26 Velomobilen nur zwei unverkleidete (darunter mein Einspur-Fossil) und zwei teilverkleidete Fahrzeuge – also der typische Proporz der HPV-Klassen in den letzten Jahren.

Pünktlich zur Ansprache von Matthias König, dem Initiator dieses Renn- tags, der auch schon 2022 zusammen mit Ralf Golanowsky und Jörg Basler

den Anstoß zu einem Renn-Samstag in Aldenhoven gab, zogen am Mittag einige Wolken auf und eine stetige Brise setzte ein. Die Windräder drehten auf Ost und begannen zaghaft ihr Werk. Zunächst sollte der Wettbewerb zur schnellsten Runde ausgetragen werden: Erst nach zwei Warm-Up-Runden unter der Führung eines Pace-Velomobils (Fahrer: Christian Wingken), in denen auf ca. 50 km/h angezogen wurde, durfte dieses überholt und richtig beschleunigt werden. Gewertet wurde dann einfach die Reihenfolge des Zieleinlaufs am Ende der dritten und letzten Runde, wobei Matthias die Nase knapp vor Richard Schaffenroth und Julian Kraft über den Zielstrich schob - alle natürlich in höchst renntauglichen Velomobilen. Bei mir selbst konnte von „Beschleunigen“ in der Wertungsrunde leider nicht mehr die Rede sein. Zunächst konnte ich auch auf der Geraden mit dem leichten Gegenwind mein Tempo noch knapp über 50 halten, auf den letzten 400 Metern wurden meine Knie aber weich und Heinz Bentlage mit seinem teilverkleideten Razz-Fazz überholte souverän. Insgesamt konnte ich mein Ergebnis nicht über die wohlklingende 50 km/h-Marke retten.

Etwa 90 Minuten Pause blieb den strapazierten Oberschenkeln zur Erholung, bis zur Aufstellung zum Stundenrennen gerufen wurde. Eine weitere Gnadenfrist kam hinzu, weil einem Teilnehmer gewährt wurde, eine Reifenpanne zu beheben, die unmittelbar vor dem Startschuss auffiel... Also noch eine Weilchen Aufschub, das ich für einen Kaffee mit einer halben Banane nutzte. Dann aber geht es los: Schon in den ersten Runden fühle ich mich eher wie ein Zuschauer am Streckenrand, der die vorbeiziehenden Velomobile zählt. Dabei fahre ich teilweise über 45 km/h. Nach einer Viertelstunde fällt die Tachoanzeige aber in immer längeren Abschnitten unter diesen Wert, denn der auffrischende Wind zehrt sehr an den Kräften und bald auch am Gemüt. Außerdem habe ich offensichtlich im Sprintrennen überzogen, jedenfalls wirken die Beine merkwürdig träge.

Immer wieder höre ich das Rauschen eines größeren Resonanzkörpers von hinten aufschließen, gefolgt von der schnellen Passage eines gelben, roten oder grünen Velomobils. Rasant wird der Abstand wieder größer, obwohl ich mir jedesmal vornehme, drei bis vier Tritte den schwachen Sog auszunutzen, um im Tempo nicht zu sehr nachzulassen. Die Füße können aber kaum Druck auf die Kurbel ausüben, ich konzentriere mich auf möglichst schmerzfreies Pedalieren und gebe den widrigen Winden nach, wenn es allzu nötig ist. Nach drei Vierteln der Distanz finde ich mich irgendwie mit diesen Zuständen ab und das weckt kurioserweise neue Kräfte. In den letzten vier Runden kann ich die Geschwindigkeit wieder steigern und schließlich nehme ich sogar noch einen Sprint mit Heinz und Patrick Hagemann auf seinem unverkleideten Trike an, den ich zwar verliere – aber nach einer tröstlich schnellen Finalrunde.

Nach einer kurzen Verschnaufpause schwanke ich zu den Ergebnisaushängen der Zeitnahme, die Veronika Schaffenroth in beiden Rennen geleitet hat: Am Ende ist es doch noch ein Schnitt von deutlich über 40 km/h geworden, die Sieger in den vollverkleideten Velomobilen (Matthias König, gefolgt von Stephan Burmester und Ruben Schütze) waren aber nochmals satte 30 km/h schneller. Bei den Damen gewann Nici Walde vor Heike Jöst. Die Nachwuchsfahrerin Rieke Bentlage zeigte mit ihrem teilverkleideten Tieflieger ebenfalls ein konstant hohes Tempo. Detaillierte Resultate sind unter <https://droplimits.de/BeND/bend-2023/results-bend-2023.html> zu finden.

Für mich gab es also erneut Anlass, um anzuerkennen, dass bei der eigenen Leistung die Bäume nicht in den Himmel wachsen und die aerodynamisch optimierten Velomobile um Welten überlegen sind. Etwas Demut und verfehlt Ziele gehören nun einmal genauso zum Sport wie eine gute Tagesform und persönliche Bestleistungen.

Die Preise für Siegerehrungen, darunter hochwertige Reifen und Sportnahrung, wurden von Basler Bikes gespendet. Während der gemeinschaftlichen Aufräum-Aktion wurden noch die Reste des sehr üppigen Kuchen- und Snackbuffets genossen, das von zahlreichen Teilnehmenden zusammengetragen worden war.

In der wieder von Matthias König moderierten

Abschluss-Runde wurde natürlich lautstark der Vorschlag begrüßt, weitere Veranstaltungen an diesem Standort abzuhalten. Aufgrund der tatkräftigen und finanziellen Förderung durch den HPV-Verein sowie der Nähe zu den Niederlanden und Belgien bestehen bestimmt gute Aussichten auf eine wachsende Popularität und spannende, vielfältige Wettbewerbe. Zu wünschen wäre das jedenfalls sehr...!





Das Duell zwischen Heinz und Jan.



Das Fahrzeugfeld von hinten mit vielen Velomobilen.

Schlumpf Tretlagergetriebe

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

In Kombination mit dem
NEUEN Zahnriemenantrieb,
unschlagbar besser.

Advanced Belt Drive



PUSH THE BUTTON!



www.hasebikes.com

Volle Ladung Abenteuer

GRAVIT DUST: Unser neues, super agiles Cargobike, das dich überall hinbringt.



Einfach Code scannen
und mehr erfahren.



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@hpv.org



Die Zeit ist reif...

Text, Fotos: Dieter Hannemann

Vielleicht sind die Verkaufszahlen von Liegerädern nicht mehr so gut wie früher. Aber ein neuer Trend ist zu beobachten.

Überall In der Republik entstehen immer wieder neue Fahrradgeschäfte, die auch Velomobile im Angebot haben (siehe auch IB 230 Pedalwirbel Witten). Auffällig ist aber auch, dass Geschäfte und Werkstätten, die schon einige Zeit am Markt sind, sich vergrößern und etablieren. So haben Velomobile SH in Schuby und Velomobile Hessen in Wölfersheim vor gar nicht so langer Zeit ihre neuen Geschäftsräume eröffnet. Am 16. September 2023 eröffneten Hovelo in Aichach und Velomobile Ottersberg ihre neuen Geschäftsräume. Das macht Hoffnung!

Wir wünschen allen Händler:Innen erfolgreiche Zeiten und freuen uns über das bessere Serviceangebot für Spezialräder und Velomobile.

www.pedalwirbel.de
www.velomobile-sh.de
velomobile-in-hessen.de
hovelo.de
velomobil.net





Velomobile auf Heidelbeere- oder Himbeere-Muffins gab es bei VM Ottersberg.

Neustart in Rütenbrock

Text: Heinz & Ulrich Bentlage (Redaktion Jan Kranczoch)

ein Bericht zum
Renntag Rüten-
brock Ter Apel vom
19. August 2023

Seit vielen Jahren organisieren die Brüder Ulrich und Heinz Bentlage mit tatkräftiger Unterstützung ihrer Familien und weiterer Helfer in Rütenbrock oder Umgebung HPV-Wettkämpfe mit einem besonderen Flair.

Heinz und Ulrich geben einen Einblick in die Historie

„Im Jahr 2005 wurden die Liegeradfahrer aus Rütenbrock und Umgebung zu einem Demonstrationsrennen während des Radrennens zur Kirmes in Rütenbrock eingeladen. Diese Demonstration ist bei allen Beteiligten gut angekommen und im folgenden Jahr gab es daher das erste Liegeradrennen in Rütenbrock.“

Der Kurs führte durch die Wohngebiete rund um die Kirmes. Besonders der kurvenreiche Teil im Wohngebiet „Am alten Sägewerk“ hatte es den Rennfahrern angetan. Daher ist es nicht verwunderlich, dass die Teilnehmerzahl im Laufe der Jahre auf deutlich über 60 stieg. Von Beginn an gehörte das Zelten und Grillen im Garten der Familie Bentlage dazu.

Da die Streckensicherung innerorts sich im Laufe der Jahre als immer schwieriger erwies, erfolgte ab dem Jahr 2012 der Umzug auf einen rechteckigen Kurs nördlich des Haren-Rütenbrock-Kanals.

Für das Jahr 2017 ergab sich die Möglichkeit für ein Rennen auf der Autorennstrecke im neu errichteten Race Park Meppen. Hieraus entstand A Race in the Park zusammen mit den Tretrollerfahrern, Handbikern, Rennradlern und der Indus-Rekordfahrt. Auch im Jahr 2019 fand dieses Rennen statt.

2021 fiel das Rennen Corona bedingt aus. Nach einem Pächterwechsel



Der HPV-Verein baute einen von Fidi Tscheschel betriebenen Kaffee-Stand auf und bot den Zuschauern Kaffeespezialitäten und Kuchen an. © Dieter Hannemann

änderten sich auch die Mietpreise deutlich und ein Rennen im Racepark war zu realen Startgeldern nicht mehr machbar. Daher nahmen wir im letzten Jahr mehrere mögliche Strecken in Augenschein. Unsere Wahl fiel auf die kleine Autorennstrecke >Polderputten< in Ter Apel. Diese Strecke hatte neben der räumlichen Nähe zu Rütenbrock viele weitere Vorteile für uns. Die Strecke muss nicht extra abgesperrt werden, ist rundherum gut einsehbar und bietet Platz für ein Fahrerlager. Auch eine Infrastruktur mit Elektrizität, einem Gebäude zur Zeitmessung und sanitären Anlagen ist vorhanden.“

Dieses nur 465 m lange Oval in Ter Apel kann geflutet und als Eislaufbahn genutzt werden. Entsprechend handelt es sich um einen flachen, engkurvigen Circuit, der insbesondere für mehrspurige Fahrzeuge Herausforderungen verheißt. Vielleicht waren daher in Ter Apel die Velomobile bei den Anmeldungen gegen den allgemeinen Trend in der deutlichen Unterzahl.

Heinz und Ulrich zu den Ereignissen am Renntag

„Am 19. August war der große Tag. Nach einem gemeinsamen Frühstück mit einigen schon am Vortag angereisten Teilnehmern ging es zur Rennstrecke. Nach kurzer Zeit trafen die ersten Teilnehmer ein und drehten die ersten Runden auf der Rennstrecke. Der HPV baute seinen von Fidi Tscheschel betriebenen Kaffeestand auf und bot den Zuschauern Kaffeespezialitäten und Kuchen an.

Pünktlich um 12:30 konnte mit der schnellen Runde begonnen werden. Hier gab es die erste Überraschung: Auf dem ersten Platz war kein Velomobil. Die schnellste Runde fuhr Jan Kranczoch mit seinem unverkleideten Liegerad (45,6 km/h). Erst auf dem 5. Platz war Rasmus Keller (42,0 km/h) mit dem ersten Velomobil.

Kurz vor dem Start des 45 Minutenrennens der Liegeräder begann es zu regnen. Die rutschige Strecke machte vor allem den schnelleren Fahrern zu schaffen. Immer wieder rutsche in den Kurven ein Rad weg und es kam zu ein paar Stürzen. Am Ende siegte mit einer Runde Vorsprung Christian Hagens (36,2 km/h) und schaffte somit einen sehr guten Einstand bei seinem ersten HPV-Rennen.

Beim Velomobil-Rennen über 45 Minuten hatte der Regen aufgehört, aber die Strecke war noch feucht. Daher hatten auch die Velomobilfahrer mit dem rutschigen Belag in den Kurven zu kämpfen. Sieger dieses Laufes wurde Peter Coppens (36,3 km/h).

Beim 20-Minuten-Rennen fiel die zweite Schikane der rutschigen Fahrbahn zum Opfer. Am Eingang der Schikane war eine Pfütze, die die folgende Kurve zu gefährlich gemacht hätte. Gerade beim Rennen der Liegeräder mit 20 Teilnehmern brachte die Schikane Spannung ins Rennen. Sie konnte nur nacheinander durchfahren werden. Gewonnen hat das Rennen Fre Brouwer (34,9 km/h) mit einer Runde Vorsprung. Das folgende Rennen der Velomobile gewann ebenfalls Peter Coppens (38,8 km/h), der nach Anreise per Velomobil erst um 5 Uhr morgens in Rütenbrock ankam und somit weniger geschlafen hatte als alle Mitstreiter.

Das mit sieben Startern gut besetzte Kinder- und Jugendrennen gewann Tim aus Stadtskanaal (NL) mit einer Geschwindigkeit von 31,0 km/h. Er hat sich kurz nach dem Rennen bereits für das nächste Liegeradrennen in Assen angemeldet.

Bei der anschließenden Preisverleihung winkten den Siegern Sachpreise, die uns freundlicherweise von Busch & Müller, Hase Bikes, KMC, Schwalbe und der Twilwiel Ligfietsgarage (in alpha-

betischer Reihenfolge genannt) zur Verfügung gestellt wurden. Tradition ist, dass neben den Gewinnern der einzelnen Rennen auch der Durchschnittsfahrer geehrt wird. Dieser Preis wird in Rütenbrock an den Fahrer vergeben, der beim Hauptrennen am nächsten an die durchschnittliche Geschwindigkeit kommt. Der glückliche Gewinner der IQ-XM

Speed von B&M war Alexander Lechtenberg, der erst vor kurzem vom Rennrad auf einen M5 Lowracer gewechselt ist.

Im Anschluss an die Siegerehrung ging es zum traditionellen Grillen im Garten der Familie Bentlage, wo man gemeinsam den Tag Revue passieren



ließ, alte Bekannte getroffen und Neue kennen gelernt hat. Zum Schluss stellte sich noch die Frage >Und was ist nächstes Jahr?. Die Antwort ist einfach: >Es geht weiter!< Zwar aufgrund der WM in England nicht am sonst üblichen Kirmeswochenende, aber es wird in 2024 eine Neuauflage geben.“ Unser Dank richtet sich also an Heinz und Ulrich, ihren Familie

und Freunde, die erneut so ein vortreffliches Wochenende arrangiert und technisch gemanagt haben. Die HPV-Gemeinschaft freut sich auf eine weitere Auflage des Rennens im Emsland!



en der Velomobile an. © Marten Drenth



Beim Kinder- und Jugendrennen war der Nachwuchs sportlich unterwegs. © Marten Drenth

Hopper Mobility

Text: Andreas Pooch - Foto: Hopper Mobility

Das Augsburger Startup Hopper Mobility hat bei einer Crowd-Investmentrunde 580.000 Euro eingefahren. Diese Investition fließt in den Aufbau der Serienproduktion des Hopper. Jan. 2023

Inzwischen testet auch die Stadt Augsburg zwei der Fahrzeuge. Die Stadtverwaltung hat zwei Fahrzeuge zu Testzwecken übernommen im Rahmen des Europaprojekts „New E-bikes Design für Employees´ Active Mobility“ (NEDAM). Die Fahrzeuge sollen genutzt werden für interne Kurier- und Hausmeisterdienste aber auch für Dienstfahrten von Mitarbeitenden im Stadtgebiet als Ersatz für einen Pkw.

Das Hybrid aus Auto und Fahrrad hat drei Räder, zwei Sitze, Wetterschutz und Steuerelemente wie beim Auto. Verkehrsrechtlich ist der Hopper ein Pedelec. Der Elektromotor unterstützt bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h. Damit kann auf Radwegen gefahren werden, Parkplätze sind leicht zu finden.

Der Platz reicht für zwei Erwachsene oder eine erwachsene Person und zwei Kinder. In den Kofferraum passen ca. 90 Liter. Die Cargovariante verzichtet auf den zweiten Sitz und ermöglicht so bis zu 290 Liter Ladevolumen. Ein Solardach ist als Option erhältlich.

Hopper Mobility GmbH ■ Stresemannstr. 375 ■ 22761 Hamburg
Kontakt: Telefon: +49 1590 6162008 ■
E-Mail: kontakt@hopper-mobility.com
www.hopper-mobility.com



<https://www.youtube.com/watch?v=ucE36JP8Pp4>



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

Beratungstermin vereinbaren:

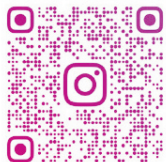
Tel: 08031 352 91 28 oder

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!

Es gibt nichts Schöneres, außer vielleicht Fliegen?

Text: Dieter Hannemann

Am 8. September gegen Abend war es soweit. Die ersten Teilnehmer*innen, Helfer*innen und Tretboote trafen in Hoya ein. In Hoya? Das kennen einige von uns von der erfolgreichen Sternfahrt zur Mitte von Niedersachsen, auch war hier mal Ende des 20 Jahrhunderts im Herbst regelmäßig eine große Ruderregatta, die durch den NDR in Funk und Fernsehen übertragen wurde. Und letztendlich ist die Weser dort.

Tretboote von der Uni Rostock, der TU Hamburg, der HS Bremen und der Uni Duisburg waren vor Ort. Klangvolle Namen! Daneben waren noch zwei privat betriebene Tretboote aus Lübeck, eines aus Jabel/Müritz, eines aus Rostock und eines aus Oldenburg beim Treffen. Das Event war angekündigt worden über die lokale Presse, die Kanäle des Wassersportvereins Hoya, bei den deutschen Hochschulen, über das Velomobilforum, das Info Bull sowie der Webseite des HPV-Vereins.

Samstagsvormittag rollten viele lange Anhänger mit Tretbooten, Zel-

ten und Pavillons an und die Teilnehmer*innen bauten an der Weser oberhalb des Sportboothafens ein Regattadorf auf. Wem dabei zu warm wurde, der ging eben zur Abkühlung in die Weser. Der Hafenmeister vor Ort war so begeistert, dass er uns den oberen Steg in der Weser zusätzlich freihielt.

Um 14:00 Uhr wurde die Veranstaltung mit Kaffee und Gebäck eröffnet, das Programm vorgestellt und ein erstes Briefing für den Pfahlzug-Wettbewerb abgehalten, so dass dieser pünktlich um 15:00 Uhr begonnen werden konnte.

Gegen 18:30 Uhr trafen sich alle abgekämpft und frisch gebadet zum gemeinsamen Grillen am Bootshaus. Danach folgte sogleich die Siegerehrung für den Pfahlzug-Wettbewerb und der Pokal ging an die Uni Duisburg mit ihrem Tretboot „Close to Perfection“. Danach blieben die älteren Teilnehmer*innen beim Bootshaus, während es die jüngeren Teilnehmer*innen wieder an das Weserufer zog. Und dann gab es noch einzelne, die beim Wettbewerb „Schiffbruch“ erlitten hatten. Diese nutzten die Zeit, um zu reparieren, was zu reparieren ging. Und fast alle waren erfolgreich. Nur die „Alumina“ aus Bremen hatte an der Tretkurbel zuviel Späne gelassen und damit am Sonntag einen Ruhetag. Gegen 22:00 Uhr mischten sich noch die Altersgruppen, die Party war aber dann am Weserufer deutlich länger als am Bootshaus.



Um 7:00 Uhr öffnete in Hoya der Bäcker. Es war diesig, als das Fahrrad mit Anhänger mit über 100 Brötchen beim Bootshaus ankam. Der Geruch von Kaffee hing unterm Nebel und die Sonne begann mit dem Nebel zu kämpfen. Schließlich sollte heute auch wieder die 25 Grad Marke deutlich übertroffen werden. Bis 10:00 Uhr gab es die Möglichkeit zu frühstücken, um danach die letzten Vorbereitungen für das Langstreckenrennen von 8x500 Metern vorzubereiten. Die Boje wurde ausgelegt und bemannt, letzte Kleinigkeiten an den Booten justiert und alle in Startposition gebracht. Ohne Fehlstart konnte gestartet werden und es ergab sich ein imposantes Bild auf der Weser, welches etliche Zuschauer angelockt hatte.

Um 12:00 Uhr endete das HPBoat Treffen mit der zweiten Siegerehrung, die Langstrecke bestimmte die „Reynold“ aus Hamburg. Auch alle Helfer*innen wurden erwähnt und gewürdigt. Ohne die vielen fleißigen Hände und den gastgebenden WSV Hoya hätte diese Veranstaltung so in diesem Rahmen nicht stattfinden können. Ebenso bedankten sich alle Boat-Teams bei der Orga und das macht Freude auf das nächste HPBoat-Treffen im September 2024. Geplant ist es evtl. in Jabel/Müritz, in Bremen oder doch wieder in Hoya.

Alle gemeinsam blicken wir auf ein gelungenes Wochenende mit zwei schönen Wettbewerben (Pfahlzugkraft-Wettbewerb, Langstreckenrennen) und alten sowie vielen jungen Teilnehmer*innen zurück, die unserem HPV-Verein guttun und gleichzeitig eine Chance auf Verjüngung sind.

Wettbewerb Ergebnisse Pfahlzugkraft-Wettbewerb

- ① „close to perfection“ Duisburg
- ② „Reynold“ Hamburg
- ③ „Alumina“ Bremen

4.000 Meter-Rennen

- ① „Reynold“ Hamburg
- ② „Rainbow“ Bremen
- ③ „annaX“ Rostock





Laminier-Arbeiten in der Nacht beim Team Stark von Bremen. © Hanna Brunkhorst



Das Siegerboot beim Pfahlzugwettbewerb. © Ralf Schuming



Buntes Treiben des 2 HPBoat-Treffens. © Dieter Hannemann

Siegerehrung Langstreckenrennen. © Fidi Teschel



Dankeschön der Teilnehmer:Innen an die Orga, hier vom Team Stark von Bremen.. © Hanna Brunkhorst



Siegerehrung Pfahzugwettbewerb © Hanna Brunkhorst

TRIGO UP E Pedelec von HASE BIKES

Text: Andreas Pooch - Fotos: HASE BIKES

Fünf Jahre nach der Markteinführung hat HASE BIKES das Sesselrad TRIGO UP überarbeitet. Das Ergebnis ist ein Pedelec-Trike für Einsteiger:Innen.

Gerade auch Menschen mit gesundheitlichen Einschränkungen oder ältere Menschen können mit dem TRIGO UP E sportlich unterwegs sein. Der tiefe Einstieg sorgt dafür, dass man bequem Platz nehmen kann. Die stabile Delta-Bauweise und der niedrige Schwerpunkt machen das TRIGO UP E kipp-sicher, auch in Kurven.

Besonders bequem ist der breite Vario Komfort-Sitz. Die Sitzpolster können an mehreren Stellen individuell angepasst werden. Zusätzlichen Komfort bietet die optional erhältliche Kopf-

stütze, die ebenfalls verstellbar ist. Auch der Obenlenker lässt sich ohne Werkzeug in Höhe, Winkel und Abstand auf die Fahrer:innen einstellen.

Das TRIGO UP E verträgt bis zu 140 kg Zuladung. Das Sesseldreirad ist stufenlos auf Körpergrößen von 1,40 bis 2 m einstellbar, auch ohne Werkzeug und ohne Kettenkürzung.

Der Shimano Steps E5000 mit einem 504Wh Akku sorgt auch bei steileren Anstiegen für ausreichend Schub. Schutzbleche, Lichtanlage sind natürlich serienmäßig, ebenso die Korbhalterung RACKTIME und der Korb BASKIT hinter dem Sitz.

Rahmen: Aluminium, längenverstellbar ■ **Gesamtlänge:** 179 cm – 210 cm ■ **Gesamtbreite:** 84 cm ■ **Sitzhöhe:** 58,5 cm – 66,5 cm ■ **Lenker:** verstellbarer Obenlenker mit Rückspiegel ■ **Ladefläche:** Korbhalterung RACKTIME ■ Korb BASKIT (max. Zuladung 10 kg) ■ **Gewicht:** 30 kg ■ **max. Zuladung:** 140 kg ■ **Pedelec-Motor:** Shimano Steps E5000, Akku 504 Wh ■ **Antrieb:** HASE BIKES-Differential ■ **Schaltung:** Shimano Nexus 8 Gang Nabenschaltung ■ **Bremsanlage:** mechanische Scheibenbremsen mit Feststellfunktion ■ **Laufräder:** vorne 20“ Kendra ■ hinten 20“ Big Apple, 58–406 mm mit Reflexstreifen ■ Alu-Hohlkammerfelge schwarz, hinten doppelt geöst ■ Speichen SAPIM Edelstahl ■ **Beleuchtung:** Licht über Motor-Akku ■ Scheinwerfer B+M Lumotec iQ Myc ■ Rücklicht B+M Toplight 2C Plus ■ **Preis:** 5.990,- Euro





Termine

■ 19. Nov. 2023 — Herbsthöck

11:00 Uhr bei Andi und Elisabeth: Honrainweg 23 - 8038 Zürich - Treffen zum gemütlichen Beisammensein. Berichte und Bilder erwünscht, speziell auch zu Touren und/oder neuen Velo-Konstruktionen. Meldet euch bitte über den Noodle auf www.futurebike.ch an, damit die Anzahl Nasen vor Ort und Menge Eissen einigermaßen aufgehen.

■ 28. Dez. 2023 — 4. Oldenburger Berliner Tour

Die regionale Alternative - Info/Kontakt: info@oldenburger-liegeradgruppe.de oder premier@hvp.org

■ 28. Dez. 2023 — 27. Oliebollentocht

Amheim (NL) - www.ligfiets.net

■ 27. - 28. Apr. 2024 — SPEZI Lauchringen

Info/Kontakt: info@oldenburger-liegeradgruppe.de

■ Mai 2024 — 17. Oldenburger Tandem-Treffen

13:00 Pferdemarkt - Info/Anmeldung: premier@hvp.org

■ 10. - 12. Mai 2024 — 20. Maitour Oldenburger Liegeradgruppe

www.spezialradmesse.de

■ 18. - 21. Juli 2024 — Velo-city Konferenz Ghent (B)

www.ecf.com

■ 3. - 7. Juli 2024 — EUROBIKE 2024 - Frankfurt/M.

www.eurobike.com

■ 16. - 18. Aug. 2024 — Großes Oldenburger Liegeradtreffen

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

■ 16. - 18. Aug. 2024 — HPV Weltmeisterschaften

Kent (GB) - www.betteshanger-park.co.uk



Future Bike Schweiz & Tandemclub

Verein Future Bike CH, 4600 Olten • info@futurebike.ch
www.futurebike.ch • www.facebook.com/futurebikech
Kontodaten PC 80-21211-7 • Zürich • IBAN CH38[0900]0000[8002]1211[7]



Präsident

Christian Wittwer - Leuener 5 - 4324 Obermumpf • Tel. 0 44 - 768 21 54 • praesident@futurebike.ch

Vize-Präsident

Erwin Villiger • Tel. 0 79 - 636 10 72 • vize@futurebike.ch

Kassier

Jürg Blaser • kassier@futurebike.ch

Tandemclub

Michael Döhrbeck • koordination@tandemclub.ch

Web-News-Editor, Touren & Events

Andi Gerber • andi@futurebike.ch

Öffentlichkeitsarbeit, Koordination Info Bull, Socialmedia

Tilman Rodewald • Tel. 0 78 - 628 85 33 • info@futurebike.ch

Redaktion Info Bull, Web-News-Editor

Michael Ammann • infobull@futurebike.ch

Anlaufstelle Neumitglieder & Interessenten, Mitgliederverwaltung

Maja Meili • Tel. 0 44 - 768 21 54 • mitglieder@futurebike.ch

Tandemclub Kontaktadresse

Bernt Fischer • Reutlingerstr. 18 - 5000 Aarau • Tel. 062 - 534 73 97 • info@tandemclub.ch

Tandemclub Tourensekretariat

Rana Gilgen • Seerosenstr. 1 - 3302 Moosseedorf • Tel. 0 32 - 512 72 33 • touren@tandemclub.ch

Review Future Bike CH - Zeitschriftenservice

Andreas Fuchs • review@futurebike.ch

Vertreter in der WHPVA

Edgar Teufel • whpva@futurebike.ch

Archiv Future Bike CH

Theo Schmidt - Ortsbühlweg 44 - 3612 Steffisburg • archiv@futurebike.ch

HPV Deutschland e.V.

HochheiderWeg 13 • 26123 Oldenburg www.hpv.org • info@hpv.org



Vorstand, 1. Vorsitzender

Dieter Hannemann • premier@hpv.org

2. Vorsitzender

Wolfgang Wiese • wolfgang.wiese@hpv.org

Schatzmeister

Lutz Brauckhoff - Grothusweg 15 - 44359 Dortmund • geld@hpv.org
Volksbank Dortmund Nordwest • IBAN DE70[4406]0122[4100]7903[00]
BIC: GENODEM1DNW

Mitgliederverwaltung

Adressänderungen bitte melden, ein Nachsendeauftrag gilt nicht für Info Bull!
Wolfgang Wiese - Christenstr. 105 - 28309 Bremen
mitglied@hpv.org

Schriftführung

Andreas Hertting • federstift@hpv.org

Redaktion Info Bull

Jan Kranczoch • redakteur@hpv.org

Gebrauchtliegeraddatei

gebraucht@hpv.org

Layout Info Bull

Andreas Pooch • archiv@hpv.org

Beauftragter Rekorde

rekorde@hpv.org

Beauftragter WHPVA

info@hpv.org

Boote – Human Powered Boats

Beauftragter Treffen & Technik • Heiko Stebbe • boote@hpv.org

Regionalpartner in den Bundesländern

info@hpv.org,

Regionalpartner Österreich

Christof Waas • christof.waas@gmx.at

Liegeradwochenende in Bremen – LieBre 2023

Texte: Antje Hoffmann-Land, Bernd Brummerhoop, Christine Pranz, Friedrich Pohl, Gunnar Niendorf, Hans-Hermann Schmidt, Klaus-Peter Land, Ulf Drüding, Wolfgang Wiese

Nach mehr als einem Jahr Vorbereitung war es endlich so weit. Das zweite große Liegerad-Wochenende in Bremen konnte beginnen, für einige des Orgateams sogar schon mittags mit der Schlüsselübergabe und einigen Aufbauarbeiten in der Homebase, dem Lidice-Haus. Zentral gelegen und dennoch im Grünen (Foto 1) war das LidiceHaus der ideale Startpunkt für die Aktivitäten, welche der Bremer Liegeradtreff organisiert hatte.

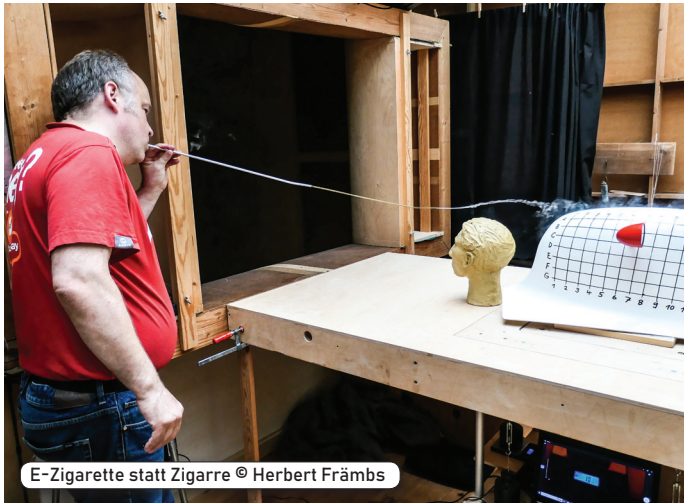
Der Nachmittag verging bei Kaffee und Kuchen mit Schnackerei wie im Flug und bis zum Abend standen dann fünfzig Liegeräder und Velomobile vor der Tür. Nach der offiziellen Begrüßung alter Bekannter und neuer Gesichter begann auch gleich das Abendprogramm.

Freitag

FOCKES WINDKANAL

Gut 30 Zuhörer:Innen waren mucksmäuschenstill, als Dr.-Ing. Kai Steffen das Wirken des Bremer Flug- und Luftfahrt-Pioniers Henrich Focke in Wort und Bild beschrieb. Mit der Zeit wuchsen Fockes Erfahrungen und Flugzeuge, nicht unwesentlich beeinflusst von der Welt(kriegs-)Geschichte. Als Prof. Focke von den Nazis aus den Focke-Flugzeugwerken gedrängt wurde, konzentrierte er sich auf den Bau von Trag- und Hubschraubern. Die technischen Fortschritte seiner Hubschrauber wurden nach dem Krieg von Intrigen und Pech der Herstellerfirmen verfolgt, obwohl diese Hubschrauber ihrer Zeit deutlich voraus waren.





E-Zigarette statt Zigarre © Herbert Främbs



Liegeräder statt 6-Tage-Rennen © Herbert Främbs

Prof. Focke hatte den Windkanal in der Nähe des Bremer Hauptbahnhofs selbst gebaut und darin in seinen letzten 15 Lebensjahren Forschungen zu Strömungen, Auftrieb, Luftwiderstand usw. an Flugzeug- und Flügelmodellen gemacht. Die Leistung des Vortragenden liegt in der Rettung des lange verloren gegangenen Windkanals, dem weltweit einzig erhaltenen Windkanal eines wichtigen Flugpioniers! Die Ignoranz der Familie Fockes, aber auch der öffentlichen Institutionen und von befragten Firmen hätten fast zum Verlust des heruntergekommenen Windkanals geführt. Durch unermüdlichen Einsatz des Vortragenden, u.a. mit freiwilligen Helfern (Student:Innen) gegen diese Institutionen konnten spät Gelder und Hilfen gewonnen werden. Auf beeindruckenden Bildern konnte man

erkennen, wie aus Schrott, Schimmel, Wasser- und Holzbockschäden der Windkanal nahezu identisch wieder aufgebaut bzw. gerettet werden konnte. Hierfür wurde 2005 dem Verein „Focke Windkanal e.V.“ mit dem Vorsitzenden Dr. Kai Steffen die Silberne Halbkugel für den „außergewöhnlichen, selbstlosen Einsatz zur Rettung eines einzigartigen technischen Kulturdenkmals“ verliehen.

NIGHT RIDE – Liegerad-Kino

Zu einem Film-Night Ride ging es kurz vor Einbruch der Dämmerung für etwa 25 Interessierte los. Das Projekt Bremen-BIKE IT hatte den Termin passend zum LieBre auf genau diesen Freitagabend gelegt. Anlässlich des

Deutschland-Tour Schlussevents am Sonntag in Bremen hatte Peter Sämam Kurzfilme rund ums Thema Radrennen zusammengestellt und präsentierte diese umsonst und draußen.

Station 1 war gleich bei der Rolandklinik in Huckelriede, wo es einst die erste Radrennbahn Bremens gab. Der auf einem Lastenrad montierte Beamer projizierte die Bilder auf die zwischen Bäumen gespannte Leinwand – open-air-Kino mobil!

Station 2 war die ÖVB-Arena: Liegeräder statt Bremer Sixdays.

Die Schlussprojektion gab es auf eine Betonwand in der Überseestadt, wo am Sonntag auf der langen Geraden der Konsul-Smidt-Straße die Mannschaften der „Deutschland Tour“ ihre drei Schlussrunden sprinten. Hier drehten sich die Filme vor allem um verschiedene Tour de France-Blickwinkel.

Samstag BLICKE IN DIE WERKSTÄTTEN UMZU

Neun Liegeradler brachen auf, um die Werkstätten von Jochen Franke in Buchholz zu besuchen. Hier wurden wir mit einer kräftigen Suppe, die vorzüglich mundete, begrüßt und konnten uns von den Strapazen (dem Abwehren einer uns behäbig folgenden Regenwolke durch das Unterstellen in einem offenen Fachwerkschuppen bei kurzweiligem Klönschnack und dazu gereichten Keksen) erholen.



Die Werkstätten von Jochen sind auf jeden Fall sehenswert, da sie ausstattungstechnisch nichts zu wünschen lassen, wenn man Fahrräder oder Trikes bauen möchte. Vor allem die Trike-Sammlung – je eins aus jedem durchgeführten Selbstbauworkshop – war eindrucksvoll. Auch Anhänger – die Flunder – zeigten den Ideenreichtum, den Jochen im Fahrzeugbau hat. (Kleiner Hinweis: Jochen möchte seinen Fuhrpark verkleinern. Also: wer ein solides Liegerad sucht ...!)

Nach dem kurzweiligen Besuch – viele hätten wohl länger bleiben wollen – ging es dann weiter zu Henning Tesch von „Velomobile Ottersberg“. Hier konnte man in diversen Velomobilen probesitzen und sich von den beginnenden Baumaßnahmen der neuen Geschäfts- und Werkstatträumen ein Bild machen. Natürlich konnte man sich auch hier wieder stärken, denn der schlaue Liegeradler lässt bekanntlich ja kein Kohlehydrat ungenossen an sich vorüberziehen.

AALTO HOCHH(in)AUS! – Zum bewohnten Denkmal

Im Foyer des Hauses - einem Hoteleingang nachempfunden - weihte uns Herr Diehl in das Gedankengut und das Konzept des Architekten Alvar Aalto ein. Von ihm ist das 1959 bis 1961 erbaute Haus geschaffen worden. Eigentlich sei es kein Hochhaus, denn, nach Aalto: Man solle sich gestapelte Einfamilienhäuser vorstellen! Individualität und Rückzugsraum in den Wohnungen, verbunden mit der Möglichkeit der Interaktion und Kommunikation in einem dafür geschaffenen offenen Raum auf jeder Eta-



Metalhenge © Klaus-Peter Land



Lastenradfertigung vom Feinsten © Klaus-Peter Land

ge mit einem nach Südwesten ausgerichteten Balkon, auf dem man nach Feierabend die Sonne genießen kann.

Für uns war noch nicht Feierabend. Draußen war es wieder trocken und wir erhielten beim Rundgang ums Haus viele Informationen über die Sanierung unter „Denkmalschutz-Augen“, Die ca. 65 Höhenmeter zur Aussichtsplattform konnten wir im Fahrstuhl überwinden. Oben war es immer noch trocken und die Sicht war klar und weit. Nach dem Ausblick auf die Galopprennbahn und vieles mehr kam der Einblick in eine geräumig wirkende und geschmackvoll eingerichtete 60qm-Wohnung. Unseren Rückweg hatten wir schon von oben sehen können: Durch die Vahr und auf dem kürzlich neu eröffneten 5 Meter breiten, asphaltierten Weg quer über die (ehemalige aber immer noch grüne) Galopprennbahn in Richtung Weserwehr und Lidice-Haus.

Metalhenge & More

Hier galt es Orte des praktischen Klimaschutzes in Bremen zu entdecken.

Lastenräder - Made in Bremen bei VELO LAB.

Nach einem interessanten Einblick in die Herstellung der Räder und deren Konzepte gab es eine gute Gelegenheit eines der Räder selbst zu (er) fahren. Gerne wurde das Angebot angenommen und eine kleine Probefahrt gemacht. Nun aber weiter zum eigentlichen Ziel dieser Tour, dem Metalhenge.

Bremer:Innen ist diese Attraktion als Müllberg bekannt. Offizieller Name ist Blocklanddeponie, welche bereits 1969 in Betrieb genommen wurde. Sie ist mit knapp über 50 m die höchste Erhebung Bremens. Der älteste Teil der Deponie hat die Stilllegungsphase abgeschlossen und wurde vollständig renaturiert. Heute befindet sich mit dem Metalhenge ein interessantes Gebilde auf dem „Müllberg“, welches mit der Anordnung der Metallstehlen an Stonehenge erinnert. Aber auch die Aussicht ist sehenswert, da auf der einen Seite das naturnahe Blockland zu sehen ist und auf der anderen Seite die City von Bremen mit den markanten Gebäuden wie dem Dom und dem Weserstadion, aber auch die Stahlwerke waren zu sehen. Es hat

Freude gemacht, die einzelnen Landmarken wieder zu erkennen.

Eine kleine Pause haben wir dann noch in Bremen-Walle an dem Wohnprojekt „waller wohnen“ eingelegt. Hier wurde nachhaltig geplant und gebaut. Die Anlage verfügt über eine Photovoltaikanlage zur Stromversorgung und wird mit Fernwärme geheizt. Wo die wohl herkommt...? ;)

WENIGER WIDERSTAND – aber wie?

Versteckt in einem Hinterhof finden Eingeweihte nahe dem Hauptbahnhof den „Focke Windkanal“ (focke-windkanal.de), welcher aufgrund der engen Räumlichkeiten nur in kleinen Gruppen besucht werden kann.

Die wartenden Teilnehmer wurden im Hinterhof von Olaf von Engeln vom Windkanal-Verein bei Kaffee, Tee und Kuchen begrüßt und mit recht lebendigen und „windigen“ Geschichten bei Laune gehalten.

Bei diesem Bericht fällt es schwer den Fokus zu setzen. Es ist faszinierend, mit welch einfachen Mitteln der Windkanal gebaut wurde. Aber auch welcher Aufwand notwendig war, um bei der Restaurierung herauszufinden, was, warum, und wie es ursprünglich ausgeführt war.

Henrich Focke hat große Teile des Windkanals aus Sperrholz in den vorhandenen Raum gebaut und z.B. eine vorhandene Tür mit Sperrholz so verkleidet, dass diese die Luftströmung nicht stört, aber zu Reinigungszwecken weiterhin geöffnet werden kann. Ofenrohre und eine Gardine dienen dazu, die Luft von Turbulenzen zu befreien.

Die Vereinsmitglieder organisierten z.B. eine Originaltapete bei einem Tapetensammler und fanden alte Druckwalzen, welche in anderen Bereichen die Wandbemalungen wieder herstellen konnten. Sogar alte Tablettendosen wurden benötigt, um eine Widerstandskaskade zu restaurieren.

Für uns war die Heckhutz eines Velomobils (von Helge Hermann vom Räderwerk spendiert) auf einem Messtisch vorbereitet.

Mit Rauch, welcher über ein Rohr in den Strömungsbereich geblasen wurde, konnte der Luftstrom sichtbar gemacht werden, während Waagen unter dem Messtisch die auftretenden Kräfte gemessen haben. Vor die Heckhutz wurde ein Modellkopf gestellt. Kleine Strömungsveränderungen entstanden durch Variation der Entfernung zwischen Hutz und Kopf. Mit Hilfe eines Käppis oder eines Fahrradhelmes konnten wir den Luftwiderstand erstaunlicherweise halbieren. Wiederholte Versuche konnten diese große Differenz leider nicht vollständig reproduzieren.

RADTOUR PUR – mit (ohne) Schwimmvergnügen

Mit Antje ging es auf eine Fahrrad-Sightseeing-Tour links der Weser: den Weser-Radweg benutzt, auf dem Deich am Flughafen entlang, den Sodenmatt-See umrundet, das „Tabakquartier“ bestaunt, beim Holzgroßhandel Hölzer aus aller Welt und bei Becks Bierduft gerochen. Jetzt ist der Hunger fürs Grillen groß genug, also schnell in die Homebase!

ANCORA UN GIRO - Vortrag über eine spezielle Italienreise

Nach dem Abend-Essen hat uns Jörn Biebler mit seinem Bilder-Vortrag nach Italien entführt. Motto der Reise: „Ancora un giro - Noch eine Runde“. Hört sich harmlos an, sind aber mächtig viele Kilometer (ca. 3.000) und Höhenmeter in drei Wochen, die von anfangs 12 Velomobilisten angegangen werden. Man könnte das als Hochleistungs-Reisen (ohne Bier-Doping geht das doch gar nicht!?) bezeichnen, aber Jörn hat uns glaubhaft vermittelt, dass die Späße, die Natur-Beobachtungen, die Kontakte am Wegesrand, die kulinarischen Genüsse (immer in doppelten Portionen), die prachtvollen Gebäude, die Fahrgemeinschafts-Erlebnisse in keiner

Weise zu kurz gekommen sind. Einen solch überzeugten Velomobilisten zu erleben, hat einfach Freude gemacht. Schwupps waren 2 Stunden fort!

Sonntag AB(SCHLUSSTOUR) ANS WASSER!

Vor der Abschlusstour musste natürlich erstmal ein Abschlussfoto vor unserer Zeltwiese gemacht werden. Dann, entsprechend dem Motto „Ab(schlusstour) ans Wasser“, unterquerten wir stadtauswärts auf Deichwegen entlang am Werdersee die Strecke der „Deutschlandtour“, auf der die Rennradler stadteinwärts führen. Verschiedene stehende und mehr oder weniger fließende Gewässer, die überwiegend der Entwässerung dienen, waren links oder rechts unserer Wege durch Habenhausen, Huckelriede und Kattenturm bis Kattenesch zu sehen. Entlang der Ochtum und durch den Park Links der Weser, also durch den grünen Bremer Süden, erreichten wir den Wardamm und fuhren am „Storchenest“ vorbei. Beides erwähnenswert, weil beides aus dem 16. Jahrhundert. Damals die einzige schon gepflasterte Wegverbindung von Bremen über Delmenhorst nach Oldenburg (!) und ehemalige Zollstation.

Wir zollten (vielleicht) Respekt und gelangten über einen letzten (Ochtum-)Deichweg nach Rablinghausen. Dort erreichten wir das Lankenauer Höft „am Wasser“ (!), nämlich an der Weser, mit der Einfahrt zum Neustädter Hafen. Im dortigen „Beach-Club“ konnte dann locker noch etwas gechillt werden, mit Blick auf Wasser, Wellen, Sand und Schiffe (bzw. robuste Hafenkulisse), bevor es individuell auf die Heimreise ging. Einige setzten dann noch mit der „Pusdorf“-Fähre (Foto 12) über die Weser, um am Nachmittag kurz vor dem großen Wasserausbruch von oben das haarscharfe Sprintfinale der Deutschland-Tour beim Ziel in der Bremer Überseestadt aus nächster Nähe mitzuerleben. Die kurz danach quer über den Himmel zuckenden Blitze bildeten dabei das beeindruckende Schlussfeuerwerk.



Fahrradtypen – Typenkunde

Name: Sebastian Frenger

Alter: 41

Schuhgröße: Schuhe lieber schon mal gar nicht. Füße sind so 42-43.

Mit dem Fahrrad unterwegs seit... ich es kann. Viel in der Schulzeit, dann leider eine große Pause, als erstmal der Führerschein da war und „man es sich leisten konnte“ Auto zu fahren. Über „Mit dem Rad zur Arbeit“ und einen sehr guten Fahrradhändler in Burgdorf kam ich vor wenigen Jahren über graveln schließlich am Velomobilforum vorbei und... tja: Inzwischen wurde Auto von Motorrad, das vom Twizy, und der schließlich auch abgelöst. Jetzt stehen nur noch Räder in der Garage :)

Fahrradfahren ist für mich wichtig, weil... mir Frischluft gut tut, es entspannt, es beim Sport auch mal ohne Treten vorangeht, kurze Strecken damit hervorragend schnell und zum Transportieren geeignet sind, es die Umwelt schont (was mir tatsächlich immer wichtiger wird), ein Fahrradurlaub (danke Henrik!) eine unglaublich schöne Erfahrung ist – das soll es jetzt mindestens jährlich geben, ... oh, so schnell könnte ich hier nicht aufhören zu schreiben.



Sebastian bei der Sternfahrt zur Mitte von Niedersachsen.

Außer Fahrräder interessiert mich... Nachhaltigkeit, gesunde Ernährung, Freiheit, Freie Software, Linux, Computerspiele, immer wieder Neues lernen, experimentieren, Haus und Garten, Heimwerkeln

Was macht mich wütend? Die Ohnmacht andere nicht langfristig von meiner unbeirrbar fehlerfreien Meinung zu überzeugen, ob das Politik, Mobilität – gern konkret andere Verkehrsteilnehmer, Betriebssysteme, Hier-Wort-einsetzen betrifft. Das hat sich teils so schlimm entwickelt, dass es sich auf meinen Körper auswirkt, und ich lerne gerade besser damit umzugehen. Nicht jeden und alles „retten“ oder überzeugen zu können. Werde ich bspw. zu eng überholt, dann hupe ich zwar noch, denke ansonsten aber nicht weiter drüber nach, und ich schaue auch nicht hinterher, ob da noch was Entschuldigendes oder ein Stinkefinger kommt. Ich habe kurz darauf aufmerksam gemacht, und das reicht.

Was singst du beim Fahrradfahren? Also erstmal müsste ich a) singen und b) mir auch gut Texte merken können. Am ehesten fällt mir von Jan Böhmermann bzw. dem ZDF Magazin Royale „Warum hört der Fahrradweg einfach hier auf?“ ein, aber da lande ich fast wieder bei 7. Und zum Singen fehlt mir b) :)

Von dem HPV wünsche ich mir? Dass ich endlich mal eingeladen werde Mitglied zu werden. Absolute Frechheit dieser Passivismus. (Diesen Punkt hat Dieter sofort erledigt und Sebastian ist an Bord!)

Welches Fahrrad möchtest du uns vorstellen? Da kommt wohl nur der Milorean GT infrage. Mein „Bahnhofsfahrer“ und mein Gravelbike finden hier sicher alle zu gewöhnlich.

Der Milan also, der passt (allein körperlich) zu mir, lässt mich wetterunabhängig, also auch *nach* dem Regen sauber ankommen (Schweiß vielleicht, aber kein Matsch), dem ist Wind ziemlich egal, und als Bonus fahre ich damit im Schnitt 10-20km/h schneller als gravelnd, spare also Zeit. Und ja, wenn ich möchte, kann es bei einer sportlichen Tour auch mal 60km/h plus werden. Vorrangig macht er mich unabhängig vom motorisierten Individualverkehr, ob nun Diesel, was Hybrides (kotz!) oder Elektro. Beim Twizy genoss ich damals bei fast jeder Fahrt die staunenden Blicke, das kommt jetzt mit dem Milan alles wieder, aber halt noch vieltausendmal besser.

Was ist die Besonderheit an diesem Fahrrad? Um es von der Masse anderer Velomobile abzuheben, und um darauf vorbereitet zu sein demnächst selbst 1.21 Gigawatt tretend zu erreichen, ist es dem Design des DeLorean aus Zurück in die Zukunft „angelehnt“. Natürlich mit dem Respekt, dass es keine Flügeltüren hat, und keine Atomkraft braucht.

Was könnte man noch verbessern? Die Elektrik. Die einzelnen „Abnehmer“ wie Blinker, Hupe etc. sind für sich völlig in Ordnung, aber wo alles zusammenkommt... da am linken Radkasten,

das ist schon etwas abenteuerlich in der Serie. Und wenn etwas ergänzt wird, bei mir bspw. ein GPS-Verstärker und eine Rückfahrkamera, 2 Stepdownkonverter, ... dann wird es schon eng. Und durch die die fitzigen Äderchen bekomme ich meine Tretkraft auch nicht in den Fluxkompensator.

Ach ja, und dann muss es noch etwas geben, um das Frontlicht anständig fein justieren zu können, damit es ähnlich wie bei Autos nahezu waagrecht nach vorn strahlt, auch bei unterschiedlicher Beladung (bzw. vollgefüttertem Bauch). Und zwar ab Werk.

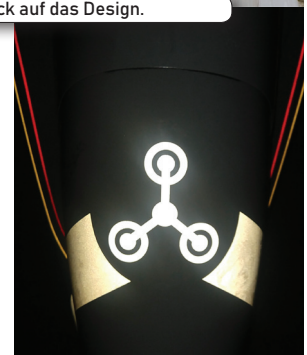
Weitere Infos und wo können wir dich antreffen? Ich radle hier meist so im Dreistädtedreieck von Hannover, Hildesheim und Braunschweig rum und versuche auch das ein oder andere Treffen aus dem Velomobilforum mitzunehmen oder anzuregen. Am Brelinger Berg, der Mitte von Niedersachsen oder ähnlich für mich erreichbaren Events werde ich mich sicher auch mal sehen lassen.



Sebastian fährt mit Sauerstoffmaske, damit das Visier nicht beschlägt.



<https://www.velomobilforum.de/forum/index.php?threads/der-milorean-gt.67726/>



Maßnahmen gegen Mobilitätsarmut

Text: Andreas Pooch

Mobilitätsarmut in Deutschland kann so angegangen werden, dass sowohl soziale Teilhabe als auch Klimaschutz gestärkt werden. Das zeigt ein Diskussionspapier des Think-tanks Agora Verkehrswende, aufbauend auf einem Hintergrundbericht des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR).

Politische Maßnahmen müssten vor allem darauf abzielen, die Abhängigkeit vom Auto zu verringern, einkommensarme Haushalte zu entlasten sowie Wege einfacher und kürzer zu gestalten oder überflüssig zu machen. Neben der Diskussion über politische Maßnahmen gehe es gleichzeitig darum, die Datenlage zu verbessern und Mobilitätsarmut in Deutschland besser zu verstehen.

„Deutschland steht erst am Anfang, sich ernsthaft mit Mobilitätsarmut zu beschäftigen“, sagt Dr. Wiebke Zimmer, stellvertretende Direktorin von Agora Verkehrswende. „Schon im ersten Überblick wird deutlich: Das Thema ist auch in Deutschland relevant und wird noch relevanter werden, wenn die Preise für fossile Kraftstoffe zunehmend die Kosten für Klimaschäden enthalten. Deutschlands starke Ausrichtung auf das Auto birgt

große soziale Risiken; und Subventionen nach dem Gießkannenprinzip wie Tankrabatte erreichen nur zu einem kleinen Teil diejenigen, die es tatsächlich brauchen. Von Pendlerpauschale und Dienstwagenbesteuerung profitieren zurzeit vor allem Menschen mit hohem Einkommen. Umso wichtiger ist es, Mobilitätsarmut anzugehen und Maßnahmen zu entwickeln, die der sozialen Teilhabe und dem Klimaschutz zugleich dienen.“

Das Diskussionspapier von Agora Verkehrswende „Mobilitätsarmut in Deutschland. Annäherung an ein unterschätztes Problem mit Lösungsperspektiven für mehr soziale Teilhabe und Klimaschutz“ steht unter www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/kostenlos-zum-download-zur-verfuegung.

Der Hintergrundbericht des DLR „Mobilitätsarmut und soziale Teilhabe in Deutschland“, erstellt im Auftrag von Agora Verkehrswende von Dr. Kerstin Stark und Dr. Ariane Kehlbacher (beide DLR, Institut für Verkehrsforschung) zusammen mit Dr. Giulio Mattioli (TU Dortmund) als Unterauftragnehmer, kann heruntergeladen werden

www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/mobilitaetsarmut-und-soziale-teilhabe-in-deutschland/

www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/mobilitaetsarmut-in-deutschland/

Der 8. Nationale Radverkehrskongress (NRVK) 2023

Text: Elisabeth Schneider

Turnusgemäß findet alle zwei Jahre der Nationale Radverkehrskongress in Deutschland statt. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) ist in Kooperation mit einem Bundesland oder einer Stadt für die Ausrichtung gemeinsam verantwortlich. Der zweitägige Kongress adressiert demnach überwiegend kommunale Vertreter*innen und die Teilnahme ist gratis! In diesem Jahr fand er in Hessen in Frankfurt am Main statt. Über 700 Delegierte aus dem In- und Ausland kamen, auch um die Chance zu nutzen, die parallel stattfindende Eurobike zu besuchen. 1)

Volles Haus in Frankfurt/Main

Der NRVK fand vom 20.-21. Juni statt. Er ist der größte und zugleich

bedeutendste Radverkehrskongress für Deutschland. Für die Austragung in 2023 hat sich der amtierende Minister Tarek Al-Wazir des hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW) gemeinsam mit der Stadt Frankfurt/Main beworben und parallel die Ausrichtung DER industriellen Fahrradweltmesse, der Eurobike, ermöglicht. Fachexperten aus der Planungspraxis, Wissenschaft und NGOs bot sich so die Möglichkeit, die Fahrradwirtschaft zu besichtigen. Eröffnet wird so ein Kongress hochkarätig von diversen Ministern und Staatsräten. Gleichwohl braucht nur wenige Worte zu vermelden, dass der Bundesverkehrsminister NICHT selbst sprach, sondern seinen parlamentarischen Staatsrat Oliver Luksic sandte. Kein Wunder...

Austausch auf zahlreichen Ebenen oder...

Welche Themen beschäftigen heute Kommunen und Städte am meisten? Na, das Klima und der (motorisierte) Verkehr - das eine beeinflusst das andere und das eine ist nicht ohne das andere zu lösen. Ja, die Kommunen erhalten gerade einen Personals(r-)egen im Bereich „Klimawandel“, um den „Problemverursacher“ in den Griff zu bekommen. Finanziert werden diese Stellen oftmals auch über den Bund! Gleichwohl fehlt diesen Stellen alle weitere monetäre Ausstattung, damit diese effizient arbeiten können. Es findet zwar gerade in den Kommunen ein „Generationenumbruch“ statt und somit auch ansatzweise andere Denkformate, wovon auch in Teilen das Thema „Mobilität“ profitiert. Das Fahrrad nimmt eine zunehmend bedeutendere Rolle ein. Es ist inzwischen für mehr Menschen eine Alternative in der Stadt der kurzen Wege und/oder Zubringer zum ÖV (öffentlicher Verkehr). Gleichwohl stimmen die Bedingungen zum (subjektiven/objektiven) sicheren Velofahren in der Stadt immer noch nicht bzw. wird

die Infrastruktur nach wie vor im Rahmen der autogerechten Stadt ausgeführt.

7x Wissenschaft in Wort und Bild...

Das Bundesverkehrsministerium hat insgesamt sieben Fahrradprofessuren für eine Dauer von fünf Jahren an diversen Hochschulen „gesponsert“. Während dieser Zeit haben die Professuren die Aufgabe, intensiv zu forschen und in interdisziplinäre Lehre zu investieren. Das ist eine große Chance nicht nur für die Kommunen, damit „frischer Wind und Wagemut“ in die Planungen einfließt, sondern auch, um die notwendige Transformation voranzutreiben! Am Ende schaffen es dann hoffentlich die 60% (Fahrrad-)Alleinunfälle in Deutschland in die offizielle Statistik und es ändert sich mal tatsächlich was an der gängigen Planungspraxis!

Industrielle Fahrradpraxis zwischen Wachstum und Arbeitskraftmangel

Das Fahrrad ist aber nicht nur ein Mobilitäts- und Verkehrsmittel. Es ist derzeit der industrielle Wachstumsmotor, was die Zweiradbranche in Wort und Bild im Rahmen des NRVKs bestätigt. Man mag es positiv oder negativ beurteilen, dass die E-Bike Verkaufszahlen durch die Decke gehen und nunmehr unmotorisierte Fahrräder oder gar Liegeräder wie die berühmte Nadel im Heuhaufen zu suchen ist. Gleichwohl kämpft auch



dieser Industriezweig mit Arbeitskraft- und Fachkräftemangel.

Zwischen politischer Kante geben und positivem Netzwerken

Man mag es glauben oder nicht: der NRVK ist nicht nur für Deutschland, sondern auch inzwischen für Europa ein wichtiger Fachkongress. Er hat sich über die Jahrzehnte zu einer namhaften Institution entwickelt und muss sich keineswegs hinter anderen Fachkongressen, wie den in den Niederlanden stattfindenden verstecken, im Gegenteil! Der Anteil an teilnehmenden und vortragenden europäischen Fachleuten wächst ständig. Demnach wird er auch bilingual (deutsch/englisch) ausgetragen. Das schafft derzeit kein anderer nationaler Kongress – auch nicht in den Niederlanden oder Dänemark. Insofern einmal ein Tusch! Gleichwohl ist das politische „Beweiräuchern“ schon fast nicht zu ertragen mit Blick auf die Tatsache, dass die Zahlen von tödlich verunglückten Radfahrenden nicht signifikant sinken und die Städte die notwendige Infrastruktur für die Mobilitätswende noch immer viel zu zaghaft umsetzen.

LINK: www.nationaler-radverkehrskongress.de
Info Bull 232 Seite 18folgende

Impressum

Jahres – Mitgliederbeiträge Future Bike CH

- a) Einzelmitglieder¹⁾ Fr. 60.–
b) Mitglieder reduziert²⁾ Fr. 35.–
c) Ausland: Zuschlag von Fr. 5.–

1) Einzel, Familie, Firma

2) Schüler, Lehrlinge, Studenten, AHV- / IV-Berechtigte

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 – Deutschland

- Schüler, Studenten, Erwerbslose¹⁾ 25,- €
Einzelmitglieder 40,- €
Familien 60,- €
juristische Personen 85,- €

1) bitte jährlich nachweisen

IBAN DE70 4406 0122 4100 7903 00

Magazinpreis

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

Herausgeber

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

Layout

LD-Verlag - Andreas Pooch - Heilbrunnenstr. 15 - 51570 Windeck - info@ld-vlg.de

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

Rabatte

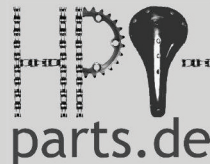
Jahresauftrag 50% Rabatt

Kleinanzeigen

Fr. 10.- bzw. 8.-- € für Mitglieder von Future Bike CH und HPV Deutschland e.V. kostenfrei



- 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.

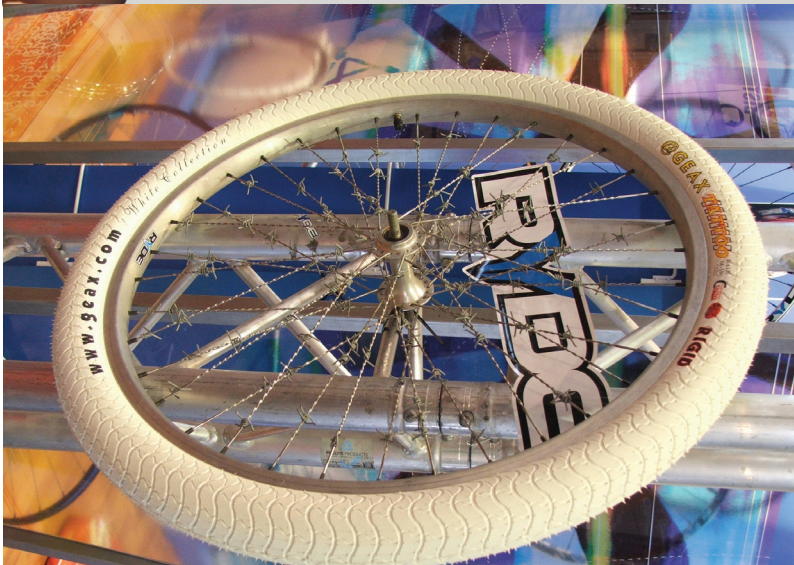
www.hpv-parts.de • info@hpv-parts.de

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:

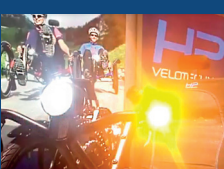


Fateba Longbike



long distance touring

longbike.ch



Ein Radler mit 3 Rädern zagt im Winter nie!

Und für noch mehr Sicherheit rüsten Sie Ihr Trike mit unserem einzigartigen Blinker *WingBling* nach

Sagt der eine Triker zum anderen: „Guck mal, da vorne der Zweiradfahrer, der ...“ Nein, wir wollen hier jetzt keinem aufrechten Radler sein schlingerndes Wintervergnügen madig machen. Aber er wird kaum widersprechen, wenn wir sagen: Mit dem dritten rollt man sicherer. Wohl dem, der sein Trike bereits hat!

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

Fordern Sie Ihr Liegerad-Infopaket gleich an!



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