

# Info Bull

235  
Februar 2024

## HSX-11 und Vision-MSX

- FROmobil-Buch
- Veranstaltungen 2024

- Ems-Dollart-Cup
- Nachwuchsförderung Emsland

- Liegerad-Film
- Fahrradtypen





**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
- 16 **Technik**
  - 16 Wind-Lautstärke beim Radfahren
  - 22 Visionen für Radwege
  - 32 Fahrradtypen
- 6 **Kultur**
  - 10 Verzerrte Wahrnehmung des Einzelhandels
  - 11 FROMobil-Buch
  - 20 Wie weit kommt man mit Muskelkraft: Der Film
  - 38 Warum ein Wohnungskonzern ins Fahrradgeschäft einsteigt
- 6 **Rennen**
  - 29 Ems-Dollart-Cup
  - 30 Nachwuchsförderung Emländischer Art
- 6 **Reise**
  - 12 Mit Rad & Kleinkind entlang der Rhone
- 6 **Service**
  - 6 HPV-Stand auf der SPEZI
  - 7 Mitgliederversammlung HPV Deutschland e.V.
  - 19 Leserbrief
  - 36 Veranstaltungen 2024
  - 37 24-Stundenrennen
  - 39 Protokoll Generalversammlung Future Bike Schweiz
  - 42 Termine
  - 43 Wer macht was?
  - 44 Impressum

Titelfoto: © Herbert Schifferle

## Gute Vorsätze...in velophiler Hinsicht

**M**oin, da ist es nun, das Jahr 2024 und mit ihm die neuen Vorsätze, an die sich mal mehr und mal weniger gut gehalten werden wird. Mehr auf die Ernährung achten und eine Wertschätzung gegenüber den Lebensmitteln aufbringen, mehr Sport treiben und neue eigene Fahrradkilometerbestmarken erreichen und CO<sup>2</sup> neutraler reisen. Der Drang dieser neuen Vorsätze plagt uns alle unterschiedlich und ist nicht immer leicht konsequent umzusetzen.

Auch in unserer Republik gibt es politische Vorsätze. Eine gute Idee ist ein zeitgemäßes Straßenverkehrsgesetz zu schaffen, welches den Menschen und das Klima stärker in den Blick nimmt anstatt das Auto. Leider ist der schon sehr stark abgeschwächte Gesetzesvorschlag für ein neues Straßenverkehrsgesetz und einer neuen Straßenverkehrsordnung im ersten Anlauf im Bundesrat gescheitert. Damit bleibt die Leichtigkeit des (Auto-) Verkehrs weiterhin oberstes Gebot. Aber es sollte doch mehr Platz für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen sowie mehr Grün in der „sehr steinernen Innenstadt“ geben. Umso wichtiger, dass wir uns weiterhin zeigen, auch wenn manche immer wieder behaupten: Man sieht uns nicht! ;)

Aber es gibt auch Gelegenheiten in 2024, die Spaß machen können, und wo wir friedlich unsere Abenteuer ausleben können. Beispiele findet ihr in diesem Infobull. Wir laden euch ein, die Freude an unterschiedlichen Rennen zu finden (Sneek/NL siehe Seite 37, Oerlikon/CH, Rütenbrock auf Seite 29 oder Aldenhoven), euch auch als Tourenradler\*innen mal zu treffen und von Geschichten zu hören oder von euch zu erzählen (Kino

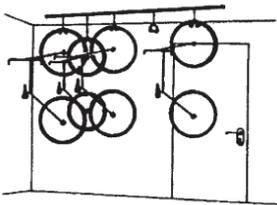
Pfungstadt auf Seite 20, Sternfahrt zur Mitte von Niedersachsen oder GOL 2024). Oder einfach zum Feiern (20 Jahre Oldenburger Liegeradgruppe oder auf der SPEZI, Seite 7). Ja, auch das muss man können. Übrigens, im Jahr 2025 wird der HPV Deutschland 40 Jahre alt werden, und wir können uns darauf vorbereiten. Wer Ideen einbringen möchte, der kann dies gerne tun und uns zusenden!

Wir sehen uns oder hören voneinander!

*Winterliche 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](http://www.mike-bike.ch)  
E-Mail: [info@mike-bike.ch](mailto: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 • Gottfried-Schneider-Str. 4 • 73540 Heubach • [info@akkurad.com](mailto: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](http://www.unterwegs.ch)  
[stefan.lienhard@unterwegs.ch](mailto:stefan.lienhard@unterwegs.ch)

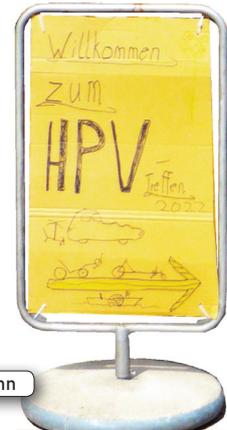


mit unseren Liegevelos von:

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



Verweilort Liegerad-Sitzkreis © Dieter Hannemann



Hinweisschild zum HPV-Treffen 2022 © Dieter Hannemann

## Info-Stand „HPV Deutschland e.V.“ auf der SPEZI in Lauchringen am 27. und 28. April 2024

Text: Dieter Hannemann

Wir planen auf der SPEZI 2024 einen Info-Stand. Auf unserem Stand werden wir über unseren Verein und unsere Aktivitäten informieren. Ein Liegeradsitzkreis lädt zum Verweilen ein. Für unsere kleinen Gäste haben wir das FROMobil-Buch. Wir laden auch alle Vereinsmitglieder ein, zu kommen und für ihre Kinder oder Enkelkinder im Vorschulalter ein FROMobil-Buch mitzunehmen.

Für unseren Info-Stand suchen wir noch Mitarbeiter\*innen, diese bekommen ein Messticket von uns. Bei Interesse meldet euch bitte bei [premier@hvp.org](mailto:premier@hvp.org).

*Beste Grüße*

*Dieter*

## Mitgliederversammlung des HPV Deutschland e.V. am SPEZI Wochenende

Text: Dieter Hannemann

Einladung an die Mitglieder des HPV Deutschland e.V. zur Mitgliederversammlung am SPEZI Wochenende (Spezialradmesse, Kadelburger-Straße in 79787 Lauchringen).

Ort und Beginn der Mitgliederversammlung: Kadelburger-Straße 11, Workshop-Raum, 79787 Lauchringen am Sonntag, den 28. April 2024 um 10:30 Uhr

### Tagesordnung

1. Empfang und Ehrungen
2. Begrüßung, Feststellung der Beschlussfähigkeit
3. Bestimmung von Versammlungsleitung und Protokollführung
4. Bericht des Vorstandes (Kassenwart / 1. Vorsitzenden)
5. Bericht des Kassenprüfers
6. Entlastung des Vorstandes
7. Wahl der / des 2. Vorsitzenden
8. Wahl der Kassenwartin / des Kassenwarts
9. Rückblick
10. Veranstaltungen 2024 und 2025
11. Verschiedenes, Ergänzungen zur Tagesordnung und Anträge →

Fragen, Anregungen & Informationen bitte bis spätestens 10. April an Dieter Hannemann – [premier@hpv.org](mailto:premier@hpv.org)

### **...zu Lande, auf dem Wasser und in der Luft!**

Wir sind unterschiedlich auf dem Weg und setzen uns für eine umweltfreundliche Mobilität ein. Wir entdecken Neues, greifen ebenso auf Bewährtes zurück. Wir gestalten unsere Aktivitäten und unseren Verein. Zum zweiten Mal findet die Mitgliederversammlung im Rahmen der SPEZI in Lauchringen statt, im Süden der Republik. Wir treffen uns Sonntagvormittag auf der SPEZI ab 10<sup>00</sup> Uhr auf einen Kaffee in der Kadelburger-Straße 11, Workshop-Raum in 79787 Lauchringen. Ab 10<sup>30</sup> Uhr beginnt die Versammlung.

Besucher der Mitgliederversammlung ohne Messticket holen wir einmal um 10<sup>00</sup> Uhr und 10<sup>25</sup> Uhr am „Eingang West“ (Kadelburger-Straße 11) ab und bringen sie zum Workshop-Raum.

### **Die Mitgliederversammlung findet im Rahmen der SPEZI statt.**

Und für alle HPV-Mitglieder, die noch nicht wissen, wo sie schlafen können. Wir haben zurzeit einen der drei Mehrzweckräume für uns. Der Mehrzweckraum in der Gemeindehalle Unterlauchringen ist fünf Gehminuten vom Messegelände entfernt. Es handelt sich um eine Mehrzweckhalle, die mit einer mitgebrachten Schlafunterlage für Übernachtungen genutzt werden kann. Die sanitären Anlagen (inkl. Duschen) stehen zur Verfügung, eine Kochmöglichkeit ist nicht vorhanden. Ein einfaches Frühstück ist mit der Übernachtung buchbar. Die Übernachtung bucht ihr direkt auf der Webseite der SPEZI. Bitte,

gebt mir eine kurze Info, wenn ihr in die HPV-Verein Mehrzweckhalle wollt: [premier@hpv.org](mailto:premier@hpv.org).

**Übernachten** kannst du von Fr. 26. April bis zum Mo. 29. April.

Die **Übernachtungskosten** liegen bei

- 7 € / 1 Nacht,
- 12 € / 2 Nächte und
- 15 € / 3 Nächte.

Ab Mitte April wird die Mehrzweckhalle mit Nicht-Mitgliedern aufgestockt, wenn noch Bedarf ist und zu wenig Personen in der Halle sind. Natürlich könnt ihr zu denselben Konditionen auch auf der Zeltwiese übernachten.

Wir hoffen, dass wir uns gesund auf der SPEZI und auf der Mitgliederversammlung sehen werden.

*Sonnige Grüße*

*Wolfgang und Dieter*

PS.: Bei der SPEZI 2024 möchte der Veranstalter die Haupthelfer\*innen von 2023 etwas entlasten und fragt nach Helfer\*innen im Bereich Fußgängerweg Betreuung (nähe HPV-Stand) und Einlasskontrolle Messehalle. Es gibt als kleines Dankeschön, Messticket, Schlafplatz und Frühstück. Bei Interesse meldet euch bitte bei [premier@hpv.org](mailto:premier@hpv.org)



[www.hasebikes.com](http://www.hasebikes.com)

# Volle Ladung Abenteuer

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



Einfach Code scannen  
und mehr erfahren.

**HASE**  
BIKES



## VELOMOBILE

VERTRIEB & SERVICE OTTERSBERG

Große Straße 20 • 28870 Ottersberg

Tel. +49 (0)4205 5914889

[www.velomobil.net](http://www.velomobil.net)

Erreichbar über die A1 und A27,  
sowie Bahnhof im Ort!

Beratung und Probefahrt  
auch am Wochenende!

# Verzerrte Wahrnehmung des Einzelhandels

Text: Andreas Pooch - Grafik: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung

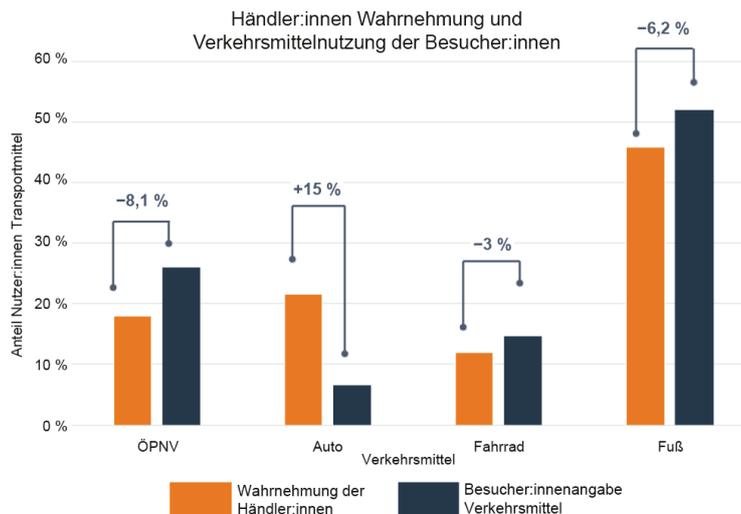
**Studien legen nahe, dass die lokale Wirtschaft von einer Flächenumverteilung, die eine Reduzierung des Motorverkehrs zugunsten von Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV anstrebt, profitiert.**

Dennoch stoßen Politik und Verwaltung bei der Umverteilung von Verkehrsflächen häufig auf den Widerstand von Wirtschaftsakteuren. In dieser Studie fasse ich Literatur und Daten über Auswirkungen der Mobilität auf die lokale Wirtschaft zusammen und präsentiere die Ergebnisse einer Befragung von Besucher:innen (N = 2021) zweier Einkaufsstraßen in Berlin und von lokalen Unternehmen (N = 145), die an eben diesen Einkaufsstraßen angesiedelt sind. Ich stelle fest, dass Gewerbetreibende die Nutzung des Autos bei ihren Kund:innen überschätzen und den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV unterschätzen.

Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung – 92. Ergänzungs-Lieferung 3/2022

[https://publications.rifs-potsdam.de/rest/items/item\\_6001855\\_4/component/file\\_6001871/content](https://publications.rifs-potsdam.de/rest/items/item_6001855_4/component/file_6001871/content)

Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung – 92. Ergänzungs-Lieferung 3/2022 1 - Dirk von Schneidmesser



# FROmobil Buch für die jungen Verkehrsteilnehmer\*innen

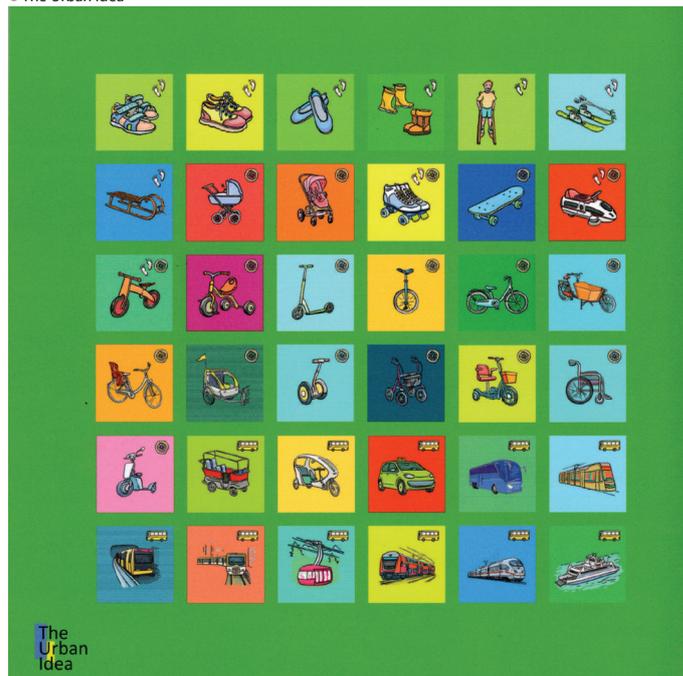
Anlässlich des Artikels „Unsere erste Familienreise: Mit Rad und Kind entlang der Rhône“ bietet der HPV Verein noch einmal das FRO-Mobilbuch an. In diesem kleinen Buch wird in Bildern den Jüngsten die Mobilität nähergebracht. Die Botschaft ist, dass viele Familien ohne Privatauto mobil sein können und z.B. mit Füßen, Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind. Da das Buch schwer zu bekommen ist, könnt ihr es bei uns auf der SPEZI am HPV-Infostand abholen. Vereinsmitglieder, die keine Gelegenheit haben zum Info-Stand zu kommen, können ein bis drei Hefte bei [info@hvp.org](mailto:info@hvp.org) anfordern und bekommen diese kostenlos zugeschickt.

Wir wünschen allen jungen Verkehrsteilnehmer\*innen im Kleinkindalter viel Freude mit einem ihrer ersten Bücher.

*Beste Grüße Dieter*



© The Urban Idea



# Unsere erste Familienreise: Mit Rad und Kleinkind entlang der Rhône

Text und Bilder: Lena Hannemann & Claudio Gavagnin

**Im Mai 2023 war unsere Tochter Anna ein Jahr alt und wir beschlossen, zu dritt auf eine fünfwöchige Radreise zu gehen. Unsere Reiseroute: Von der Mündung der ViaRhôna flussaufwärts bis nach Genf, weiter durch die Schweiz zum Rhein bis nach Freiburg im Breisgau, von dort mit dem Zug zurück nach Braunschweig, wo wir leben.**

Ursprünglich wollten wir die ViaRhôna wie üblich flussabwärts fahren. Da wir aber keine Fahrradstellplätze für die Rückfahrt von Marseille im TGV bekommen konnten, beschlossen wir kurzerhand, die geplante Route umzudrehen. Von Braunschweig aus fuhren wir mit dem ICE nach Offenburg, von dort mit dem Fahrrad nach Straßburg, wo uns der TGV nach Marseille erwartete.

An unserem ersten Radtag, der uns von Marseille aus an die Rhône führt, stellen wir sofort fest, dass wir bei unserer Richtungsänderung ein

wichtiges Detail übersehen hatten: Den Mistral, der durch das Rhônetal weht! Außerdem überzeugen uns die steilen Berge an der Küste und das Fehlen von Radwegen davon, ein paar Tage am Strand zu verbringen und Arles, die erste Stadt an der Rhône, mit dem Zug zu erreichen. In Arles angekommen kann unser Abenteuer entlang der ViaRhôna beginnen. Glücklicherweise scheint Anna keine größeren Probleme mit dem Schlafen im Zelt zu haben, während das Wachsein im Anhänger ihr nicht sonderlich gefällt.

Der Tagesablauf hat sich also schnell eingespielt: Wir wachen zwar schon um 6 Uhr auf, aber der Zeltabbau, die Vorbereitung der Fahrräder und das Frühstück brauchen ihre Zeit. Wenn wir gegen 10.30 Uhr auf die Fahrräder steigen, ist Anna schon wieder bereit für ein anderthalbstündiges Nickerchen. Zur Mittagszeit versuchen wir immer, an einem Spielplatz Rast zu machen. Gegen 15.30 Uhr sind wir wieder bereit für eine weitere Stunde auf dem Rad bis zum nächsten Campingplatz.

Obwohl wir morgens immer als Letzte abfahren, sind wir nachmittags oft die Ersten, die ankommen, und das gefällt uns. Auf dem Campingplatz kann man sich schnell anmelden, ist immer draußen, meist gibt es Spielplätze und oft eine Schwimmgellegenheit. Auch das Wickeln und Baden ist kein Problem, denn im Waschraum finden wir meist ein Babyabteil mit erhöhter Badewanne. Wir schauen uns die Ausrüstung der anderen an und stellen fest, dass wir nicht mehr Gepäck dabei haben als Radreisende

Die Brücken entlang der ViaRhôna sind oft schmal.



ohne Kind. Jeder von uns hat zwei Radtaschen am Gepäckträger. Die Anhängertasche bleibt für die Vorräte reserviert, die wir alle 1-2 Tage auffüllen. Viele Radfahrer verzichten nicht auf den Komfort eines Klappstuhls: Wir kommen gut ohne ihn aus, auch weil viele Campingplätze extra Plätze für Radreisende mit überdachten Holztischen und -bänken haben. Andererseits wären ein leichteres und geräumigeres Zelt und eine Plane zum Schutz vor dem Regen nützlich gewesen. Am Abend sind wir jedoch müde genug, um in unserem kleinen Zweierzelt einzuschlafen, wir auf unseren Luftmatratzen, Anna auf ihrer Ziehharmonika-gefalteten Isomatte.

Obwohl wir nicht mehr als 40 km am Tag zurücklegen, haben wir in den ersten Wochen bis Lyon wirklich zu kämpfen: Wir sind nicht fit auf dem Rad, das Gewicht des Anhängers macht sich bemerkbar. Außerdem strengt uns der Gegenwind an und frustriert uns: Warum haben wir nicht früher daran gedacht? Wir beschließen jedoch, dass es nichts bringt, sich zu ärgern, und von da an ist die Müdigkeit nicht mehr so schlimm. Nachdem wir Lyon hinter uns gelassen haben, biegen wir nach Osten in Richtung Alpen ab, und plötzlich wird alles ganz einfach: Der Radweg ist perfekt, der Wind ist verschwunden, und nach zwei Tagen Erholung in Lyon fühlen wir uns gut in Form: Wir schaffen unsere erste 50-km-Etappe, und wir sind stolz darauf. Auch die Landschaft hier ist atemberaubend: Alpenseen umgeben von steilen Bergen. Das Tor zu den Alpen steht offen und wir kommen endlich in Genf an.

Ab hier beginnen einige Steigungsetappen, um das Einzugsgebiet der Rhône zu verlassen und das des Rheins zu erreichen. Wir folgen der Jurasüdfuss-Route bis Yverdon-les-Bains und von dort der Mittelland-Route entlang der Aare bis zum Rhein in Deutschland. Unsere begrenzte Tageskilometerzahl macht die Organisation der Etappen in der Schweiz

schwierig: Es gibt auf unserer Strecke weniger Campingplätze als noch in Frankreich, wir müssen ein paar Züge mehr nehmen als uns lieb ist – Aber wenigstens sind hier selbst die kleinsten Bahnhöfe, anders als in Frankreich, barrierefrei.

Wir erreichen den Rhein und fahren weiter nach Basel, wo wir Freunde besuchen, und dann weiter nach Freiburg, der letzten Station unserer Reise. Inzwischen ist es Ende Juni, es ist heiß und die Nächte sind kurz. Ein Teil von uns ist froh, nach Hause zu kommen, in einem Bett zu schlafen und eine Küche zur Verfügung zu haben. Gleichzeitig wird uns bewusst, was für ein Abenteuer es war: Über einen Monat als Familie zusammen zu sein, Anna glücklich aufwachen und laufen zu sehen, die Natur und den langsamen Rhythmus des Radfahrens zu genießen. Wir träumen schon von unserer nächsten Reise.

## Warum sollte man mit Baby auf Fahrradreise gehen?

- Man ist immer im Freien.
- Flexibilität: man muss nur wenig im Voraus reservieren (z.B. Züge).
- Die Schlafumgebung ist immer die gleiche, trotzdem gibt es jeden Tag etwas Neues zu entdecken.
- Begrenzter Stauraum: Man genießt, was man hat.
- Man wird körperlich wieder fit (mit Baby bleibt im Alltag oft nicht viel Zeit für Bewegung)

Ankunft in Genf. Hier verabschieden wir uns von der Rhône.



Mittagspause auf einem «Aire de jeux».



### Das würden wir unbedingt wieder machen

- Einsitzer Fahrradanhänger: zwar weniger Platz als im Zweisitzer, dafür einfacher bei Brücken, Barrieren, im Zug.
- Ausgiebig frühstücken, mittags und abends viel Gemüse und Couscous essen.
- Einen zweiten Campingkocher als Wasserkocher mitnehmen.
- Anfangs nur wenige Kilometer pro Tag einplanen und dann nach und nach steigern.
- Eine Radreise mit Kind! Das nächste Mal möchten wir von Salzburg auf dem Alpe-Adria-Radweg Richtung Venedig.

### Das würden wir beim nächsten Mal anders machen

- Die einzelnen Streckenabschnitte konkreter planen, um längere Etappen ohne Übernachtungsmöglichkeit zu vermeiden.
- Ein größeres Zelt und eine Plane für Regentage einpacken.
- Auf die Windrichtung achten.
- Reisen im September: weniger Hitze und längere Nächte.



Schaukeln nach dem Frühstück am Neuenburgersee..



Zelt steht, Wäsche hängt und jetzt geht es ins Wasser.

# Wind-Lautstärke beim Radfahren

Text: Knud Jahnke, Studie: Knud Jahnke & Tobias Oberhoffner

**Vor langer, langer Zeit, als ich Anfang 20 war, zeigte ein Hörtest, dass ich 30 Dezibel Hörverlust bei hohen Frequenzen hatte. Es war unklar, wie lange schon – ich hatte allerdings eine mögliche Erklärung: war es Wind-Lärm?**

Zu Schulzeiten fuhr ich viel mit Walkman-Kopfhörern im Ohr, u.a. auf meinem ersten Liegerad (Peer Gynt). Wenn ich an Ampeln wartete, tat mir die Musik in den Ohren immer schon fast weh, wenn ich die Lautstärke so eingestellt hatte, dass ich während der Fahrt trotz des Fahrtwindrauschens ausreichend laut Musik hörte. Könnte es also sein, dass beim Radfahren der Wind in den Ohren so laut war, dass ich eventuell dadurch (und natürlich nicht durch die laute Musik) einen Hörverlust erlitten hatte? Als ich diese Frage dem Hals-Nasen-Ohren Arzt stellte meinte er: "Definitiv nicht, darauf würde ich meine Berufsehre verwetten!". Na gut, hätte ja sein können.

25 Jahre und viele 10.000 Liege- und andere Radkilometer später, in denen ich nicht nur Bahnrennen mit 60 km/h gefahren war, sondern an meinem aktuellen Wohnort auch gerne mal mit 80 km/h die Hügel runterfuhr, stellte sich mir die Frage immer noch: Wie laut sind Windgeräusche beim Radfahren? Fürs Motorradfahren werden ganz klar Ohrenstöpsel empfohlen und

ab 50 km/h dominieren Windgeräusche. Aber erreichen diese Geräusche auch bei Fahrrad-Geschwindigkeiten gefährliche Lautstärken? Tja, Literatur gab es kaum. Also musste ich das wohl selber messen.

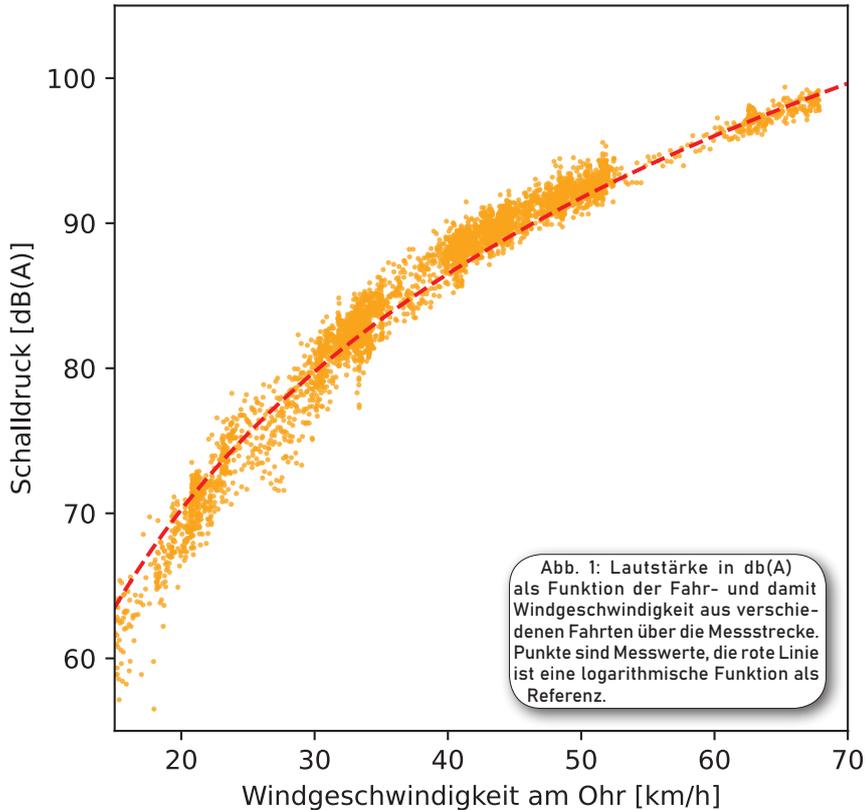
Die Herausforderung: Messung der Wind-Lautstärke direkt im Ohr, um die Turbulenzen, die im Luftstrom um den Kopf herum entstehen, direkt an Ort und Stelle zu erfassen. Ich fand mit Tobias Oberhoffner einen Mitstreiter an der Uniklinik Jena, der Zugang zu In-Ohr-Mikrofonen und einem Datenlogger hatte. Und über ihn konnte ich auch Kontakte zur Uniklinik Heidelberg knüpfen, um Lautstärken kalibrieren zu können. Zusammen mit einem Sigma ROX 10.0 Tacho, mit dem ich die Geschwindigkeit loggen konnte und einem Windmessgerät, das mir Windstille auf meiner Strecke zeigte, konnte ich alle Informationen zu Lautstärke und Geschwindigkeit messen.

Ich ließ mich von einem Bekannten auf den Königstuhl fahren – den Heidelberger Hausberg – und hatte von dort aus eine ca. 2 km lange Strecke mit 4–14% Gefälle, auf denen ich mehrfach zwischen 15 und 70 km/h mit dem Aufrechrads bergab fahren konnte, während ich die Lautstärke in meinen Ohren aufzeichnete. Am Tag drauf kalibrierte ich die Mikrophonsignale im Labor der Uniklinik Heidelberg.

Das Ergebnis: Es war laut. Bei 68 km/h maß ich 99 dB(A)! Das entspricht der Lautstärke einer Disco oder eines Presslufthammers in 10m Entfernung. Die Messungen sind in Abbildung 1 zu sehen.

Aber ist das in irgendeiner Weise damit auch direkt hörschädigend? Jein.

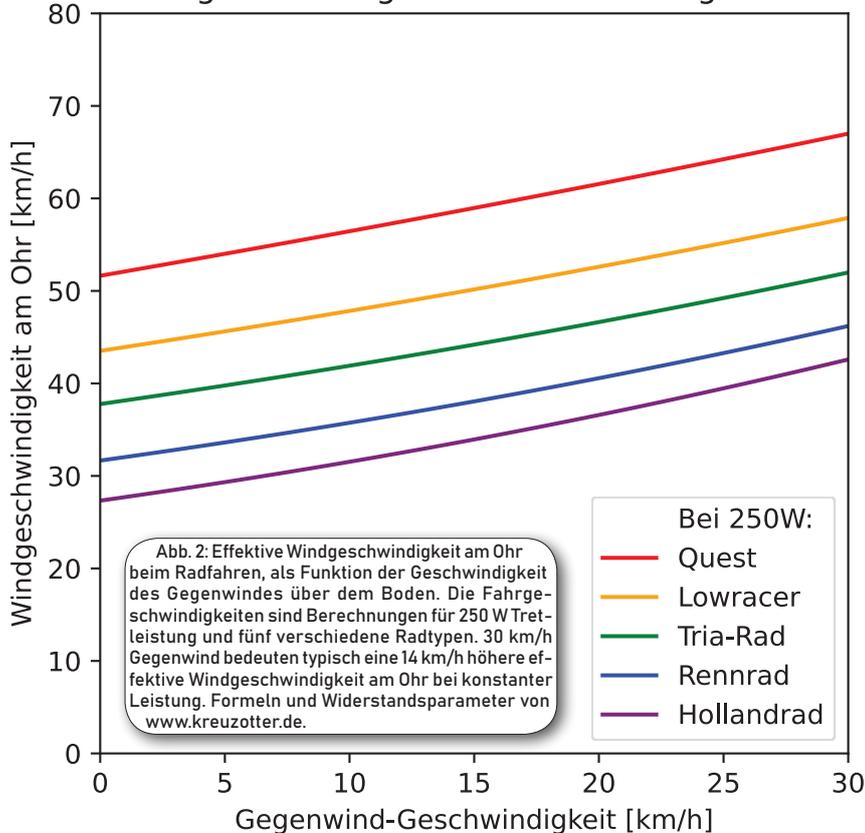
## Lautstärke vs. Windgeschwindigkeit



Erstens reagiert jedes Ohr anders, wie ich gelernt habe. Es gibt keine klare Schwelle, bis zu der Lautstärke grundsätzlich und für jede\*n ungefährlich ist. Klar ist auch, dass die Gefahr für eine Gehörschädigung von der Dauer der Lärm-Exposition abhängt. Es wird normalerweise davon ausgegangen, dass die Gefährdung durch einen bestimmten Pegel und einen um 3 dB(A) niedrigeren aber doppelt so lange ertragenen Pegel identisch sind. 3 dB entsprechen genau einer Verdoppelung der Schallintensität und damit ist das Produkt aus Intensität und Wirkdauer bei diesen beiden Situationen identisch.

Im Arbeitsschutz gilt, dass bei einer Exposition über eine Dauer von 8 Stunden ein Lärmpegel von mehr als 80 dB(A) ein Gehörschutz notwendig ist. Wenn wir dies als Richtwert nehmen, entspricht dieser Schallpegel bei meinen Messungen ca. 32 km/h Windgeschwindigkeit. Der Wind ist also schon bei normalem Radfahren wirklich auch objektiv laut. Falls man also als Brevet- oder Tourenfahrer\*in dauerhaft diese Geschwindigkeit hat, dann wäre ein Gehörschutz bereits empfehlenswert. Aber was ist mit höheren Geschwindigkeiten? Nehmen wir als Extremfall vielleicht ein Velomobil ohne Kopfverkleidung, also Kopf im Wind, mit dem höhere Dauergeschwindigkeiten möglich sind als unverschalt oder auf dem Aufrechrtrad. Bei 40 km/h wären wir ca. 86 dB(A) ausgesetzt und entsprechend sollten wir diesem im Vergleich zu 80 dB(A) nur ein Viertel so lange aushalten, also 2 statt 8 Stunden. Dies ist wahrscheinlich wie die 32 km/h Tour unverschalt nicht komplett unrealistisch für

## Windgeschwindigkeit am Ohr vs. Gegenwind



viele Velomobil-Fahrer\*innen, sowohl im Bereich Tour als auch Sport. Oberhalb dieser Geschwindigkeiten wäre vermutlich entweder eine Kopfverschalung im Spiel oder Gefälle. Allerdings gibt es wenig Strecken in Europa, bei denen man mehr als 2000 Höhenmeter am Stück abfahren könnte um, sagen wir 80 km/h mit 5% Gefälle zu erreichen. Dies wären dann zwar vermutlich so um die 101 dB(A) – wenn man die Messkurve extrapoliert – für 30 Minuten, was wiederum 64 Stunden bei 80 dB(A) entspricht, also eher nicht so gut für die Ohren wäre. Aber dies ist halt ein unwahrscheinlicher Extremfall.

Eine Situation kommt allerdings hier noch hinzu und das ist, wenn Gegenwind – über dem Boden – von vorne zum Fahrtwind hinzukommt. Vermutlich weiß jede\*r aus eigener Erfahrung, dass wenn man zwar bei Windstille nicht 40 km/h mit dem eigenen Rad erreichen könnte, man problemfrei bei 30 km/h Gegenwind von vorne klar noch mehr als 10 km/h schnell fahren kann. Das liegt daran, dass die Leistung  $P$ , die man zum Fahren braucht – wenn wir Rollwiderstand vernachlässigen – proportional zu  $v \cdot (v+w)^2$  ist, wobei  $v$  die eigene Geschwindigkeit relativ zum Boden und  $w$  der Gegenwind relativ zum Boden ist. Bei geringem Gegenwind  $w$  im Vergleich zur Fahrgeschwindigkeit  $v$  ist  $P \propto v^3$ , bei niedrigem  $v$  im Vergleich zum Gegenwind ist  $P \propto v \cdot w^2$ . Daher kann bei konstanter Tret-Leistung mehr Gegenwind hinzukommen, als man Fahrgeschwindigkeit verliert, es ist also die resultierende Windgeschwindigkeit,  $v+w$  – die wir spüren und als Windgeräusch hören – größer als  $v$  bei Windstille. Für 250 W

Tret-Leistung entspricht das den in Abbildung 2 gezeigten Veränderungen.

Damit hat man plötzlich erheblich höhere Windgeräusche bei Gegenwind. Fährt man 40 km/h, dann könnten es bei 30 km/h Gegenwind plötzlich 54 km/h Wind am Ohr sein und damit 6 dB(A) mehr, also empfohlen nur ¼ der vorherigen Expositionszeit. Ich wünsche niemandem 8 Stunden Gegenwind, aber dies gilt es zu berücksichtigen.

Als Fazit: Wer nicht ständig 400 Watt tritt und dies mehrere Stunden täglich im Velomobil mit Kopf draußen, der wird vermutlich vom Wind gehört, technisch nichts zu befürchten haben. Mein HNO hatte also tatsächlich weitgehend recht. Es kann als Vielfahrer\*in trotzdem sinnvoll sein, seine Ohren mit Ohrenstöpseln zu schützen, die aber nicht alle Umgebungsgeräusche ausblenden sollten. 10–20 dB Schallreduktion reichen, es müssen keine 30 dB sein. Ich fahre seit diesen Messungen häufiger mit angepassten Ohrenstöpseln, allerdings verleiten sie mich gleichzeitig dazu, meine Umgebung nicht mehr so akut wahrzunehmen und häufiger “in Gedanken” zu sein. Dass dabei letztes Jahr beim MTB-Fahren plötzlich direkt vor mir eine geschlossene Waldweg-Schranke auftauchte ist aber eine andere Geschichte...

*Dank an: Sigma GmbH, Prof. Sebastian Hoth, Joachim Jäger, kreuzotter.de*

## LESERBRIEF

Artikel in Info Bull 234 Seite 6 "European Cycling Declaration

Sehr geehrter Herr Alexander Kraft, liebes HPV Team,

auf Seite 7 über ECD schreibt der Pressesprecher von HP Velotechnik über einen Gesetzestext, der so nicht existiert. Seit Jahrzehnten wäre der flüssige und ungehinderte A-U-T-O-Verkehr festgeschrieben.

Auch wenn die Polizei und Richter dieser Meinung sind, in Funk und Presse das immer und immer wieder wiederholt wird, weder Kfz noch AUTO wird im Gesetzestext auch nur erwähnt. Es geht im Gesetzestext nur um Verkehr, ob zu Fuß, mit Fahrrad, mit Rollstuhl, ÖPNV oder wie auch immer. Auto wird nicht erwähnt.

Das ist ein sehr wesentlicher Unterschied, auf den sehr viel mehr Wert gelegt werden MUSS. Der Autovorrang in den Köpfen muss beendet werden. Er wird uns sonst unsere Lebensgrundlage entziehen.

7.000 bis 8.000 Tote jährlich, viele Verletzte für den Rest des Lebens gezeichnet nur in Deutschland, das wird achselzuckend hingenommen, meist begründet mit ein paar Sekunden Zeitgewinn.

Hans Wichert

# Wie weit kommt man mit Muskelkraft?

Text: Simon Löw - Fotos: droplimits.de - Jörg Basler

**Das Rekordwochenende von Aldenhoven am 01. und 02.07.2023 (siehe Bericht IB 232) brach mehrere Rekorde: Rekordverdächtige Fülle an sportlichen Ambitionen, ein Großteil davon konnte im Juli umgesetzt werden und die Fahrten nun offiziell als Weltrekorde eingetragen werden.**

Schon während des Wochenendes entstand ebenfalls rekordverdächtiges Bild- und Videomaterial mit allein über 600 einzelnen Videoaufnahmen und einer Gesamtgröße über 500 GB. Die Sichtung, Bearbeitung und der Schnitt in unzähligen Sessions haben nun zu einem filmischen Ergebnis geführt.

Diesen möchten wir euch nicht vorenthalten. Der Film über das Rekordwochenende ist bereit für die Öffentlichkeit und erblickt am 20.04.2024, 12 Uhr im Saalbau-Kino Pfungstadt das Licht der Welt.

Neben dem Film wird es noch motivierende und informative Vorträge rund um das Thema Fortbewegung durch Muskelkraft geben.

Im Anschluss gibt es noch reichlich Gelegenheit, sich in gemütlicher Run-

I ♥ Fahrradkultur

**Velomobile und Liegeräder  
demnächst im Kino!**

de über die Erlebnisse beim Rekordwochenende austauschen und neue Pläne zu schmieden.

**Sichert euch hier euren Sitzplatz**

<https://forms.gle/jtx8untxHSLxetgBA>



**Weitere Informationen**

<https://www.velomobilforum.de/forum/index.php?threads/velomobile-und-liegeraeder-demnaechst-im-kino-premiere-20-04-2024.72158/>





## 20 Jahre Oldenburger Liegeradgruppe

Liegeräder testen  
und was die Welt noch alles so braucht!

9., 10., 16. und 17. März 2024

Wer sind Flevonauten und wo kommen die Velomobile her?  
Was hat Schokolade mit Liegerädern zu tun?  
Hier gibt es ein Back to Back, ein Duo und einen Knicklenker?

Mittsommertour, Mitte von Niedersachsen, Mai-Tour, TandemTreff,  
SamstagnachmittagKaffeeundKuchenausfahrt, Großes Oldenburger  
Liegeradtreffen, OldenburgerBerlinerTour, HPBoat und was ist das alles?

Die Ausstellung hat immer am Wochenende auf und jeder der vier  
Öffnungstage hat einen Schwerpunkt.

09. März: SanaKaffeeundKuchenausfahrt – Kaffee, Tee und Kuchen

10. März: Die LieSaSo aus Bremen ist zu Gast!

16. März: Velomobiltreffen im Nordwesten!

17. März: Frühstücksausfahrt, für Kaffee und Tee ist gesorgt!

zu Gast im Frankys  
„Ehemalig Tankstelle Kaiserstraße Oldenburg“

Weitere Informationen: [oldenburger-liegeradgruppe.de](http://oldenburger-liegeradgruppe.de)



Oldenburger Liegeradgruppe

Mit freundlicher  
Unterstützung des



# Visionen für die Radwege:

Text, Fotos: Herbert Schifferle

**20 Minuten das Segelflugzeug mit einem Motorflugzeug auf Thermikhöhe schleppen, dafür mit dem Velo statt mit dem Auto an die Arbeit fahren. Das war CO<sub>2</sub>-Ausgleich bereits 1976!**

Mit Muskelkraft, bei jedem Wetter ohne Sportkleider, trocken zu Arbeit fahren und auf dem Rückweg genügend Platz für den Einkauf haben, war die Idee der «HSX – 11». Für ein bewährtes Dreirad einen demontierbaren Aufbau im Stil der HSX – 11 zu bauen, war die Idee von Michael bei der «Vision – MSX»

## HSX-11

Radwegtauglich • Ein-Spur-Fahrwerk mit einklappbaren Stützrädern für dynamisches Fahren • genügend Fahrzeuggrösse um im Strassenverkehr gesehen zu werden • gute Beleuchtung • gute Scheibenwischer • Schiebehaube für teiloffenes Fahren • spezielle Frischluftführung gegen inneres Beschlagen der Haube • Platz für eine Getränkekiste • selbsttragende Carbon Schale mit Positiv-Form gebaut • Antrieb mit Pinion 18 Gang Getriebe.

## Das sind die Merkmale der HSX – 11

Die HSX wurde als Prototyp gebaut. So sind viele Teile, wie z.B. Haubenteile, Stützradflügel, Gepäckfach usw. mit einem PU-Kern aufgebaut, der beim Überlaminieren recht Harz aufsaugt. Auch sind Gurten-Verankerungen für erste Testfahrten einlaminert. Dadurch hat das Fahrzeug ein relativ hohes Gewicht erreicht. Entgegen meinen früheren Absichten, habe



links vorne: HSX-11,  
hinten rechts: Vision MSX



ich deswegen nachträglich einen Go Swiss Drive Radnabenantrieb mit Rekuperation eingebaut. Aktuelles Gewicht mit Bauchgurten, El.-Antrieb, zwei Akkus usw.: 87 Kg.

### Vision – MSX

Wurde die einspurige «HSX-11» in Positivbauweise mit selbsttragendem Chassis hergestellt, so ist die dreispurige, in Negativformen laminierte «Vision-MSX» nicht selbsttragend. Als tragender Unterbau dient das bekannte und bewährte HP-Dreirad «Scorpion fs-26».

### Aufbau der Formen und der MSX-Schale

**Positivform:** 100mm PU-Platten, überzogen mit Epoxyd Harz und Glasgewebe, Microballon-Spachtel, Spritzspachtel, Epoxyd Grund und PU-Lack.

**Negativform:** Epoxyd Formenharz, Epoxyd Harz und Glasgewebe, Laminier-Keramik.

**Aufbau der MSX-Schale:** Carbon Gewebe / In der Mitte Nomex-Waben als Stützstoff. Im Bereich des Fahrers ist innen zusätzlich ein Hybrid-Gewebe aus Aramid/Carbon laminiert, um bei einem allfälligen Bruch der Schale scharfe Carbon Splitterkanten zu vermeiden. **Antrieb:** Da auf dem Arbeitsweg von Michael, dem Initiator der MSX, Steigungen vorhanden sind, hat er ein Scorpion mit E- Antrieb bestellt. Leider konnte zu dieser Zeit kein Radnabenantrieb Go Swiss Drive mehr bestellt werden. Ein Heckantrieb mit Rekuperation wäre schon von der Gewichtsverteilung interessant gewesen.

**Haube:** Das Hauben-System ist wohl, neben der schnellen Demontierbarkeit des Aufbaus ab dem selbständig fahrbaren Dreirad, der zweite

Unterschied der MSX gegenüber den anderen, teilweise bereits käuflichen «Alltags -Velomobilen».

Am Morgen geschützt an die Arbeit fahren, und dann am Abend, bei schönem Wetter mit nach vorne geschobener Haube die Heimfahrt genießen, ist die Idee dieser Haube. Als Hauben-Material wurde Macrolon von Röhm (Polycarbonat) verwendet. Plexiglas (Akryl) wird nach meinen Erfahrungen bei Kälte brüchig. Die Haube wurde nur einseitig gebogen. Eine formgebogene Segelflugzeug-Haube, bei selbst hergestellter Form, würde mind. 3000.- Fr./Euro. Kosten. Die Macrolon Scheibe kostet einen zweistelligen Betrag. So kann man, wenn die Haube verkratzt ist, diese mit gutem Gewissen mal auswechseln. Zudem ist nur einseitig gebogen idealer für den Scheibenwischer.

### **Antibeslag-Folie, eine brauchbare Lösung:**

Trotz der recht gut funktionierenden Lüftung haben wir innen im Sichtbe-

reich des Scheibenwischers eine Antibeslag-Folie aufgezogen. Dies ist aber nur bei einseitig gebogenen Hauben möglich. Ein Beschlagen gibt es in diesem Bereich nicht mehr. Leider bilden sich mit der Zeit ganz kleine Luftbläschen, die, weil man sie von innen kaum sieht, beim Fahren also nicht stören. Von aussen gesehen aber ein Schönheitsfehler. Die Firma Röhm hat geschrieben, dass Polycarbonat Wasserdampfdurchlässig ist, die Folie aber nicht.

### **Beleuchtung / Stromversorgung**

Gutes Fahrlicht und gute Beleuchtung waren Voraussetzungen für das Fahrzeug. Der MSX-Aufbau ist stromunabhängig vom Trägerfahrzeug. Es muss beim Aufsetzen oder Entfernen vom Trägerfahrzeug Scorpion nichts umgesteckt werden. Als Stromspeicher dient ein Aeroakku LFP 12-10 / LiFePo4 / 12.8V 10 Ah. Dieser liefert ohne nachzuladen bis 10 Std. Strom für die gesamte LED-Beleuchtung der MSX, inkl. dem nachträglich eingebauten Zusatzscheinwerfer für Überlandfahrten.



## Gewicht der MSX

Wenn Projekte fertig sind, würde man einiges besser oder noch besser machen. Vieles könnte man sicher noch rationeller und leichter bauen. Aktuelles Gewicht der MSX inkl. Scorpion FS-26 mit Tretlagermotor, 2 Akkus usw.: 70 kg.

## Erste Testfahrten

Die ersten Testfahrten haben wir mit noch unlackierter Carbon-Oberfläche gemacht. Dabei hat Michael die MSX bereits ein paar Wochen für seinen Arbeitsweg gebraucht.

## Lackierung

Nach erfolgreicher Testzeit wurde alles demontiert und für die Lackierung in meiner selbstgebauten, demontierbaren Spritzkabine vorbereitet. Oberflächenaufbau analog Flug und Fahrzeugbau: Gyso Polyesterfüller / Epoxyd Grundierung Etokat und PU-Lack Nuvovern von Maeder.

## Regen und Schnee

Der Wetterschutz ist bei Regen und Schnee absolut gegeben, obwohl das Fahrzeug unten offen ist. Der Scheibenwischer als Seilzug funktioniert sehr gut. Das Fahrverhalten bei Schnee entspricht dem «HP-Scorpion». Die Grenzen sind dann erreicht, wenn der Schnee am Antriebsrad den Zwischenraum zwischen Pneu und Schutzblech verstopft. (In den letzten Jahren ca. 2 x passiert). Ein guter Winterpneu und mehr Schutzblech-Abstand haben da geholfen.

## Wind und Sturm

Starker Wind und Böen sind wie bei normalen Velos unangenehm, aber fahrbar. Bei Sturm musste Micheal in all den Jahren einmal kurz, ca. 10 Minuten Schutz zwischen den Häusern suchen.

## Fahren abseits guter Strassen

Da wo der «HP – Scorpion» durchkommt, kann fast überall auch mit dem





MSX-Schale im Spritzraum.



MSX: Nach den Lackierarbeiten.



Vision MSX Schalenbefestigung hinten.



«MSX-Aufbau» gefahren werden, tut aber nicht unbedingt Sinn, denn der Aufbau kann bei geplanter Geländefahrt ja in wenigen Minuten entfernt werden. Auf Feldwegen mit Gras in der Mitte hat das Dreirad natürlich einen Nachteil.

### **Kosten des als Prototyp gebauten Fahrzeuges**

Die Materialkosten ohne Formenbau und ohne Dreirad sind ca. Fr. / Euro 6.000. Dazu kommen ca. 230 Arbeitsstunden total inkl. Lackierung. Das Herstellen einer Kleinserie ist nicht angedacht.

### **Zum Schluss**

Ist es nicht schön, ob als handwerklich interessierter Ingenieur oder wie ich als technisch interessierter Handwerker, unter seinen Träumen das Mögliche auszuschauen, zu zeichnen und in seiner Werkstatt zu verwirklichen?

Die Vielfalt der Velomobile ist die Zukunft, schaffen wir daran!

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](http://www.dachgeber.de)



## 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](mailto:premier@hvp.org)



# Der Ems-Dollart-Cup ist zurück!

Text: Uli Bentlage - Bild: Dieter Hannemann

**Nachdem in 2023 nach dem letzten BeND-Lauf in Aldenhoven die Organisatoren verkündeten, dass sie die 3-Länder-Rennserie in 2024 nicht fortführen werden, haben sich die ehemaligen Organisatoren des Ems-Dollart-Cup (EDC) dazu entschlossen, die grenzüberschreitende Rennserie wiederzubeleben.**

Der EDC findet im Norden in der deutsch-niederländischen Grenzregion statt. Er richtet sich nicht wie der BeND-Lauf nur an die Top-Fahrer\*innen, sondern möchte auch regionalen Teilnehmer\*innen die Teilnahme an einer Rennserie ermöglichen. Hierdurch wird vielleicht die Durchschnittsgeschwindigkeit aller Teilnehmer\*innen niedriger sein, aber durch das größere Starterfeld wird es den Neueinsteiger\*innen leichter gemacht, erste Rennerfahrungen zu sammeln. Für alle Teilnehmer\*innen gibt es ähnlich schnelle Mitstreiter\*innen, was der Spannung

im Rennen positiv zu Gute kommen dürfte. Für 2024 werden die Rennen in Rütenbrock und Assen im EDC gewertet. Bei beiden Rennen kann sowohl mit einspurigen Liegerädern, Trikes als auch Velomobilen gestartet werden.



# Nachwuchsförderung der emsländischen Art

Text: Uli Bentlage

## Im letzten Jahr fand nach einiger Zeit wieder das Rütenbrocker Liegeradrennen statt, das bei allen Beteiligten ein positives Echo fand.

Da die Brüder Heinz und Uli Bentlage ein Rennen für alle anbieten wollen, d.h. vom Hobbyfahrer bis zur Topsportlerin, von der Anfängerin bis zum alten Hasen, hatten sie bereits in 2023 einigen Nachwuchsfahrer\*innen aus der näheren Umgebung ein Liegerad für das Training und das Rennen zur Verfügung gestellt.

Für das diesjährige Rennen, welches voraussichtlich Anfang August stattfinden wird, stellen sie drei Liegeräder kostenfrei zur Verfügung. Bei den Rädern handelt es sich um Challenge Hurricane Liegeräder. Diese Semiteflieger sind optimale Räder, um mit ihnen erste Rennerfahrungen sammeln zu können. Sie sind nicht so tief und flach wie Rennliegeräder, haben aber dennoch genug „Speed“, um Rennen damit zu fahren. Auch können sie auf Fahrergrößen von ca. 160 bis 190 cm eingestellt werden und sind somit sehr flexibel.

Die Räder können in Haren-Rütenbrock besichtigt und Probe gefahren werden. Sie werden vor Ort an die Fahrer\*innen angepasst und werden dann „rennfertig“ übergeben. Voraussetzung ist die Teilnahme am Rütenbrocker Liegeradrennen (und ein pfleglicher Umgang mit dem Rad). Die Räder können bis maximal zum letzten Rennen in Deutschland / Niederlande 2024 ausgeliehen werden.



Lehräder für das Rütenbrocker Liegeradrennen. © Heinz Bentlage



Siegerehrung des Nachwuchses in Rütenbrock 2023. © Dieter Hannemann



# Fahrradtypen – Typenkunde

**Name:** Sylvia & Franz Furmaniak,

**Alter:** 2 x 54 Jahre (Autsch!!)

**Schuhgröße:** 42 / 38 (oder war das andersrum?)

**Mit dem Fahrrad unterwegs seit...** *Franz* — Als Kind/Jugendlicher bin ich, mal mehr und weniger konsequent mit einem quietschgelben Rahmen und weiß angemalten Felgen und umgedrehten Rennradlenker gefahren!! Einige Ferientouren gingen an den Bodensee. Die letzten Jahre die jährliche Männerradtour “Liegerad contra Mountainbike”. Ein herrlicher, spaßiger, nicht ganz ernst gemeinter “Battle”. Mit dem Liegerad unterwegs, seit mich Gabriel & Florian Wolf auf den Geschmack gebracht haben (zu viele Jahre auf schmerzhaften Satteln rumgerutscht!))

*Sylvia* — Ich bin als Kind gerne auf meinem roten Klapprad geradelt und mit 15 Jahren mit 3 Freundinnen durch das Elsass, später dann mit dem Rad zwei Monate durch Irland, irgendwann durch Skandinavien, den Schwarzwald... Leider hat ein Virus mein Leben auf den Kopf gestellt, und ich kann seit Jahren nicht mehr selbst radeln. Ich bin sehr glücklich und dankbar, dass wir nun das Pino haben. So kann mich Franz jetzt durch die Welt radeln. Ich liebe es.



Sylvia und Franz erleben das Glück gemeinsam Pino zu fahren.

**Fahrradfahren ist für uns wichtig, weil...** Franz, der leider zu wenig Sport macht und stattdessen lieber Liegeräder baut. Der Alpentourer und das Pino bringen ihn aber doch immer wieder dazu. Radfahren ist eine naturnahe Art und Weise unterwegs zu sein; auf Reisen die Umwelt, Menschen, Wind und die zurückgelegte Entfernung zu spüren, bringt einem wieder mehr Bewusstsein. Sylvia und ich sind froh, auf diese Art und Weise gemeinsam etwas unternehmen zu können, um damit unseren Radius und Horizont erweitern.

**Außer Fahrräder interessiert mich...** *Franz* liebt es zu schrauben und zu bauen. Vom eigenen Hochbeet bis über die Renovierung der neuen Werkstatt oder den Umbau der SPEZI Halle.

*Sylvia* liebt die Naturheilkunde und die Wildkräuter mit Leib und Seele. Als sie nicht mehr arbeiten konnte, hat sie kurzerhand ein Buch im Liegen geschrieben.

**Was macht mich wütend?** *Franz* macht wütend, wenn wir mit dem Pino durch Kopenhagen fahren und feststellen, dass Fahrradfahren in der Stadt im Einklang mit allen Verkehrsteilnehmern möglich

ist, aber in Deutschland: „Überlegt man, wie es nicht geht!“

*Sylvia* macht Ungerechtigkeit wütend. Ebenso denkt sie lieber lösungsorientiert, nicht der unmögliche Weg interessiert sie, sondern sie denkt: Visionen sind wichtig!

**Was singst du beim Fahrradfahren?** *Franz* mutet das niemanden zu, aber Musik im Ohr hat er gerne beim Radeln dabei. Ich bin durch und durch ein BAP Fan und das ist schon "Verdamp lang her".

*Sylvia* pfeift und strahlt, wenn sie durch Wälder und Wiesen gefahren wird und erfreut sich am Duft.

**Von dem HPV wünsche ich mir?** Dass er weiterhin politisch aktiv ist und sich für eine alternative und nachhaltige Mobilität einsetzt. Und dass der Verein natürlich wieder zur SPEZI nach Lauchringen anreist und uns mit Ideen unterstützt. Das war 2023 klasse...

**Welches Fahrrad möchtest du uns vorstellen?** Seit *Sylvias* ME/CFS Erkrankung stärkere Einschränkungen mit sich bringt, nutzen wir bei Reisen mit dem Camper anstatt der beiden Bromptons nun das Hase Pino. Wir hatten zwar vorher auch schon ein Pino, aber das 2021 Modell ist teleskopierbar und passt damit auf unseren kleinen Camper "Oskar". Natürlich steht auch ein Wolf & Wolf Alpentourer am Start.

**Was ist die Besonderheit an diesem Fahrrad?** Das Pino schenkt uns die Möglichkeit, unseren räumlichen Radius etwas zu erweitern. Durch die "gestufte" Sitzposition ist ein freier Blick für beide möglich und auch das Plaudern ist leichter.

Da *Sylvia* nicht mehr selbst radeln kann, haben wir nach neuen Möglichkeiten des „Unterwegs-Seins“ gesucht. Mit dem Pino haben wir die Möglichkeit, wenigstens für ein bis zwei Stunden gemeinsam neue Welten zu erforschen. Das ist ein Geschenk und wir sind dankbar für die Erfindung eines Stufentandems.

**Was könnte man noch verbessern?** Es sind nur Nuancen: Vielleicht eine bessere Arretierung der Teleskopeinstellung beim Aufbau, um die Wiederholgenauigkeit zu verbessern. Bei der 1x11 springt die Kette so

beim Schalten, dass ständig die Kette runterfällt. Dann verklemmt sie sich natürlich immer zwischen Kettenblatt und Motor. *Franz* hat ein Narrow Wide Kettenblatt nachgerüstet und schwupp: die Kette bleibt wo sie soll. Wie gesagt, Nuancen - wir lieben unser Pino. Die neue Federung ist super für *Sylvia*, somit hat sie weniger Schmerzen auf holprigem Untergrund. Einziger großer, nicht ganz ernst zu nehmender Nachteil, für mich als Alpentourer Fahrer ist, ich muss mein Gesäß auf dem Sattel quälen. :-)

**Weitere Infos und wo können wir euch antreffen?** Natürlich auf der SPEZI, am letzten Aprilwochenende 2024 in Lauchringen oder auf einer Probefahrt auf einem unserer „Wölfe“. Und wer gerne liest: *Sylvia* hat ein Buch geschrieben über ihre/unsere Geschichte. Manchmal sind wir gemeinsam auf Lesungen zu finden. „Warum ein roter R4 nicht in eine hellgrüne Schublade passt.“ [www.meinrotter4.de](http://www.meinrotter4.de)



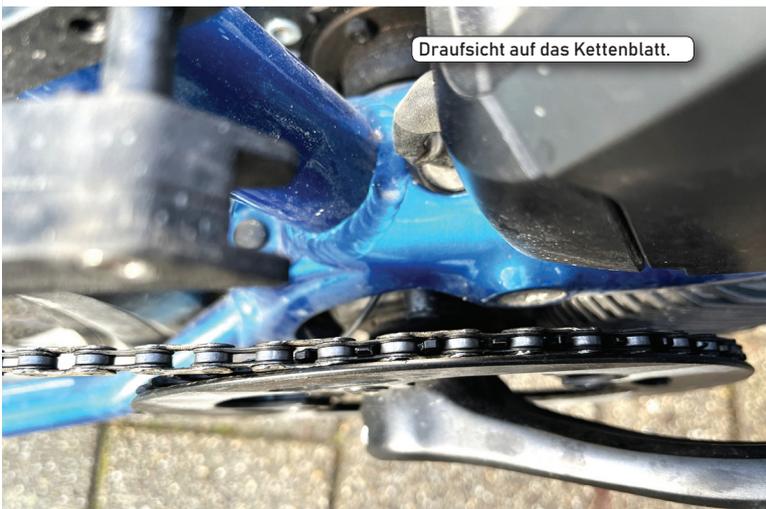
Ein super Team: Silvia, Franz & das Hase Pino!



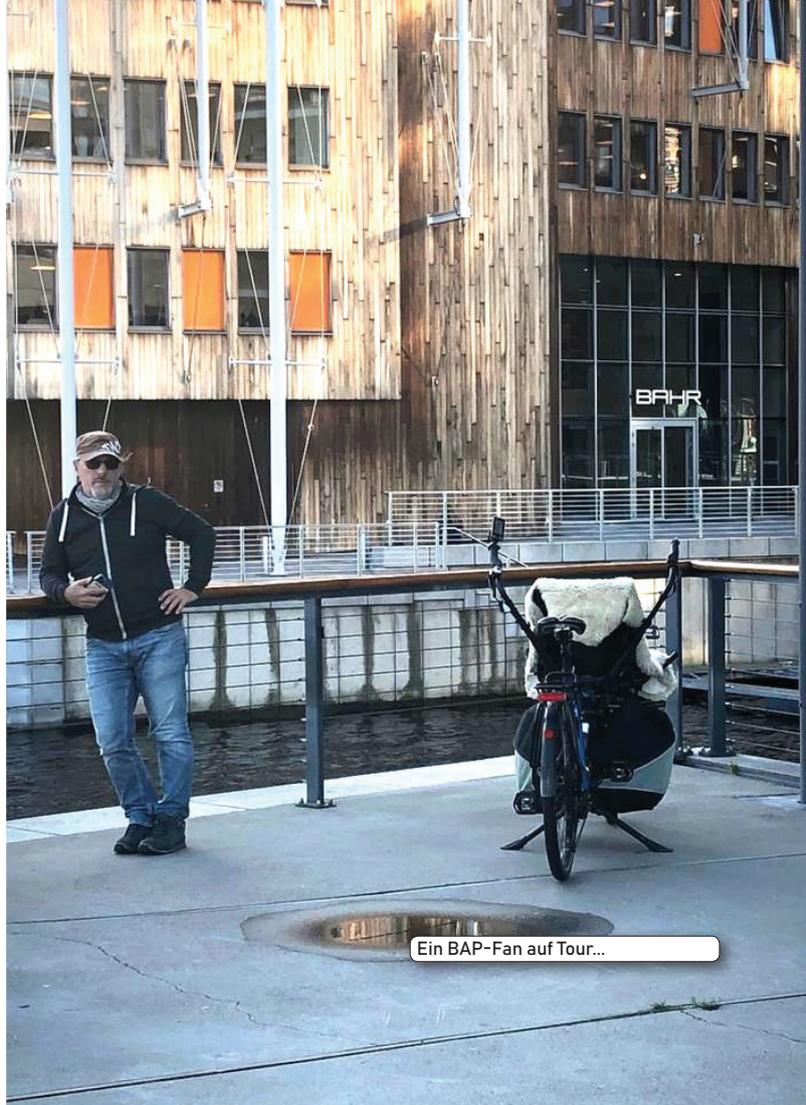
Für die jährliche Männerradtour kommt nur ein Wolf & Wolf Alpentourer in Frage.



Das Narrow-Wide-Kettenblatt in der Seitenansicht, die schwarze Kettenführung ist für das Bild nach oben geschoben.



Draufsicht auf das Kettenblatt.



Ein BAP-Fan auf Tour...

# Ausblick auf die Veranstaltungen 2024 – wir bleiben in Fahrt!

## Rennen

Unser erstes Rennen ist am 10. und 11. Mai auf der Wielerbaan in Sneek (NL). Hier können Fahrer\*innen ohne Druck ausprobieren, wie es ist, mal 6, 12 oder gar 24 Stunden am Stück alleine oder im Team zu fahren. Wer Spaß am Rennen gefunden hat, der ist dann Anfang August in Rütenbrock gut aufgehoben. Das Rennwochenende mit familiärem Flair, Rennen fahren, Grillen und Trinken, Zelten im Garten und reden bis in die Nacht.

Anfang September folgt zum dritten Mal in Folge das Highspeed-Rennen in Aldenhoven. Auf dieser Bahn könnt ihr fahren ohne zu bremsen, da die Rennstrecke breit ist und zwei überhöhte Kurven hat. Die Rennstrecke eignet sich hervorragend für Velomobile und Liegeräder. Jeder ist mit seinem Gefährt willkommen!

Ebenfalls fahren ohne zu bremsen könnt ihr im September beim 3. HPBoat Treffen in Folge in Norddeutschland. Das Treffen findet in Jabel, Bremen oder Hoya statt.

## Ausstellung, Messe und Kongress

Schon im März gibt es in Oldenburg eine Ausstellung "Liegeräder testen und was die Welt noch so braucht!".

Es folgt Ende April die SPEZI in Lauchringen mit dem HPV-Infostand und am Sonntag findet dort auch unsere Mitgliederversammlung statt.

Der Weltradgipfel, die Velo-city Ghent findet im Juni statt, wir werden vor Ort vertreten sein.

## Treffen

„Wie weit kommt man mit Muskelkraft“ heißt ein Film, der von dem HPV Rekordwochenende im Juli 2023 berichtet. Die Premiere der Doku über die Rekordversuche ist am 20. April im Saalbau Kino Pfungstadt. Ich hoffe aber, dass wir den Film dieses Jahr noch öfter zeigen werden.

Die 12. Sternfahrt zur Mitte von Niedersachsen im Juni und das Große Oldenburger Liegeradtreffen 2024 im August bieten gute Gelegenheiten sich zu treffen.

Für ein HPV-Treffen im Herbst gibt es noch keine konkreten Pläne.

## Unterstützung gesucht

Wenn du uns bei der Durchführung einer dieser Veranstaltungen unterstützen möchtest, kannst du uns gerne unter [info@hpv.org](mailto:info@hpv.org) kontaktieren. Wir brauchen z.B. freiwillige Helfer\*innen, um Rennen durchführen zu können.

Wir haben viel vor und hoffen, mit euch einige Erlebnisse teilen zu können!

*Mit guten Wünschen für 2024 und besten Grüßen  
Dieter*

# Ein Langstreckenrennen bis zu 24 Stunden - für jeden!?

Text: Dieter Hannemann - Bild: Jörg Basler

**24 Stunden oder weniger, alleine oder im Team, gegen sich selbst oder gegen die Uhr! Wie fühlt sich das an? Kann das süchtig machen? Es geht bei dieser Veranstaltung nicht um Rekorde. Hier können Fahrer\*innen ohne Druck ausprobieren, wie es ist, mal 6, 12 oder gar 24 Stunden am Stück alleine oder im Team zu fahren.**

Bei dieser Veranstaltung, die Jan Kranczoch nun schon zum dritten Mal mit dem NVHPV und HPV Deutschland organisiert, geht es nicht um Rekorde. Nach 2023 in Sloten/NL findet in diesem Jahr wie gewohnt das Rennen Freitag und Samstag nach Himmelfahrt auf der Wielerbaan im Sportcentrum Schuttersveld, Sneek/NL statt.

Wer weitere Infos hierzu braucht oder eine Teilnahme ankündigen möchte, der kann uns gerne schreiben [info@hvp.org](mailto:info@hvp.org). Die Anmeldung wird demnächst auf <https://ligfiets.net/events/4580> möglich sein.

**10. + 11. Mai 2024**



24h: Jan ist völlig zwanglos auf der Rennbahn, aber natürlich dürfen auch Rennen gefahren werden.

# Warum der Wohnungskonzern Vonovia ins Fahrradgeschäft einsteigt

Text: Andreas Pooch - Foto: Nearbyk

## Sollte man ein Fahrrad von seinem Vermieter kaufen, mieten oder reparieren lassen?

Der Immobilienkonzern, der im DAX gelistet ist, bietet den Service in drei Städten an. Das Modell ist auf Expansion angelegt und das könnte Städte verändern.

Nearbyk heißt das Start-up, alles aus einer Hand direkt im Quartier. Bei 619.000 Wohnungen, die der Konzern verwaltet, könnte die Idee Früchte tragen. Dresden und Essen haben den Anfang gemacht, Bremen folgt in Kürze. Auf mittlere Sicht sollen weitere Standorte ausgebaut werden. Welchen Einfluss das auf „traditionelle“ Fahrradgeschäfte haben kann, wird man sehen.



Protokoll Generalversammlung 14.01.2024, Muttenz

Christian Precht, CH-Zumikon

**Entschuldigt/ Abgemeldet:** Keine Entschuldigungen oder Abmeldungen.

**Begrüssung, GV-Eröffnung:** Der Präsident, Christian Wittwer, begrüsst um 10:04 die dann 24 Anwesenden.

**Wahl ProtokollführerInnen & StimmzählerInnen:** Zum Protokollführer wird per Akklamation Christian Precht gewählt, zum Stimmzähler Christoph Herzog.

**Jahresberichte Präsident, Tandemclub, Racer- und Tourenaktivitäten, WHPVA, SPEZI 2023, WM in Lustenau 2023, Mitgliederentwicklung**

**Jahresbericht des Präsidenten:** Zwei grössere Veranstaltungen gab es im Jahr 2023: einerseits der Future Bike Stand auf der Spezi 2023, auf dem 6 neue Mitglieder gewonnen wurden. Für Future Bike Mitglieder war der Eintritt gratis (vom Club bezahlt). Andererseits die WM in Lustenau. Diese wurde vom Liegeradclub Vorarlberg und dem Future Bike CH gemeinsam organisiert. Die WM war ein Erfolg, auch mit Future Bike Teilnehmern auf Podestplätzen.

Seit einem Jahr ist die neue Website online. Die Liegevelobörse wird zwar nicht viel benutzt, aber sie wird benutzt.

**Jahresbericht 2023 des Tandemclubs, Michael Döhrbeck:** Mitgliederzahl hat nicht abgenommen, jetzt sind es 32 Tandempaare. Rückblick 2023: Tandemclub-Brunch am 15. Januar 2015. Jubiläumstour 30 Jahre Tandem-

club am Auffahrt-Wochenende rund um Yverdon, organisiert von Marie-Theres und Michael und von Rana und Moritz. Familientour Klingnauer Stausee 25. Mai, organisiert von Laurent und Bettina. Familientagestour Zentralschweiz am 19. August, organisiert von Andi und Ursi. Tandemclub-Brunch 2024: am 21. Januar im Rostigen Hund in Aarau.

**Racer- und Tourenaktivitäten, Andreas Gerber:** Speckweg-Tour 2023: Am eigentlichen Datum hat wegen schlechten Wetters keine Tour stattgefunden. Stattdessen gab es eine Tour von Luzern durchs Entlebuch und das Emmental.

**Spezi 2023:** Future Bike hat den Anlass unterstützt. Am Stand wurden neue Mitglieder geworben. Die Spezi war ein schöner Treffpunkt für Future Biker. Das Budget von CHF 6000 wurde mit Ausgaben von CHF 5161 sehr gut eingehalten.

**Offene Rennbahn Oerlikon:** Auch 2023 wurden dort schöne und spannende Rennen veranstaltet.

Der Maibummel wurde an der Tandemclub-Jubiläumstour durchgeführt.

Die Zürichsee-Nachtrunden wurden auch 2023 gedreht.

Am Rennen Öschelbronn/Wildberg D nahmen auch Future Biker teil.

Am langen 1. August-Wochenende wurde eine Tour durch den Jura unternommen.

Die Liegevelo-WM Lustenau war der Höhepunkt des Jahres 2023: Sie war ein voller Erfolg. Die Teilnehmer und die Zuschauer waren sehr zufrieden, auch die Gemeinde Lustenau. Der Future Bike Vorstand dankt allen Helfern, besonders Werner Klomp (bekommt ein Präsent als Mister WM) und Edgar Teufel (Zeitmessung, bekommt auch ein Präsent). Die WM wurde mit einer roten Null abgeschlossen: Budget war CHF 2000 als Beitrag und eine

Verlustgarantie von CHF 5000. Tatsächlicher Beitrag war CHF 2167.50, dazu noch Nachbestellung von T-Shirts für CHF 1660.89. Die Buchhaltung der WM weist CHF 24.55 minus aus, die der Liegeradclub Vorarlberg übernommen hat. Die Ausgaben und Einnahmen betragen rund CHF 22000. Ausblick: Es einen Stand auf der Spezi 2024 geben, aber kleiner als 2023, wieder mit Gratis-Eintritten für Future Bike Mitglieder und mit T-Shirts für Helfer und Neumitglieder. Wolf&Wolf (Gabriel Wolf) hätte gerne Unterstützung von Future Bike Mitgliedern bei der Verkehrsregelung am Probeparcours in der Halle und am Einlass zur Halle (ca. 1 Stunde vor und nach Öffnungszeiten), die entschädigt wird. Die budgetierten Kosten sind CHF 3000, tiefer als 2023, weil der Stand wiederbenutzt werden kann und Material wiederbenutzt werden kann. Future Bike sucht Helfer für den Stand.

**WHPVA, Edgar Teufel:** 2023 gab es keine Rekordanträge, auch sonst praktisch keine Aktivitäten.

**Mitgliederentwicklung 2023, Christian Wittwer, Maja Meili:** Im Jahr 2023 gab es 3 Austritte und 11 Neueintritte. Jetzt hat der Future Bike 198 Mitglieder. So viele hatten wir zuletzt 2017.

### **Kassenbericht, Revisorenbericht, Jürg Basler**

**Kassenbericht, Jürg Basler:** 2023 resultierte durch die Spezi 2023 (CHF 5281.02) und die WM Lustenau (CHF 4237.39) ein Verlust von insgesamt CHF 5620.42. Das Info Bull kostete 2023 CHF 6746.25. Einnahmen/Ausgaben insgesamt CHF 17579.37. Das Vereinsvermögen beträgt immer noch CHF 35864.08.

In der Erfolgsrechnung wurden Transitorische richtig verbucht.

**Revisorenbericht, Edgar Teufel:** Die Buchhaltung wurde am 14. Januar geprüft. Gemäss dem Revisor ist die Buchhaltung i.O. Der Revisor beantragt Decharge für den Kassier und den Vorstand.

Die Generalversammlung den Antrag einstimmig angenommen, nur Jürg Basler selber stimmt nicht.

Der Jahresbeitrag wird gemäss Vorschlag von Christian Wittwer belassen (keine Abstimmung).

Eine Reduktion des Mitgliederbeitrags für AHV-Senioren wird im Vorstand. Aber es wurde noch kein Beschluss gefasst. Das Durchschnittsalter der Mitglieder ist hoch. Erwin Villiger schlägt einen Jugendbonus vor, da die Mehrheit der Alten finanziell gut gestellt ist. Elisabeth Karrer bringt die Idee, die Höhe der Beitragszahlung den Mitgliedern zu überlassen. Der Vorstand wird im 2024 beides diskutieren.

**Budget 2024, Jürg Basler:** Für 2024 ist ein Verlust von CHF 6760 veranschlagt, aber der Aufwand für die Spezi 2024 ist mit CHF 6000 angesetzt. Vereinsvermögen betrüge dann Ende 2024 immer noch ca. CHF 30000. Die Generalversammlung beschliesst, für die Spezi 2024 im Budget CHF 3000 einzusetzen. Der budgetierte Verlust wäre dann noch CHF 3760. Das Budget 2024 wird einstimmig angenommen.

### **Wahlen: Präsident, Vorstand und Revisor, Christian Wittwer**

**Rücktritte:** Michal Ammann tritt als Redaktor des Info Bull und der Website zurück. Christian Wittwer kündigt seinen Rücktritt für die GV 2025 an. Es meldet sich niemand spontan als neuer Präsident. Man darf sich im Laufe des Jahres melden.

**Revisoren:** Michael Lutz wird turnusgemäss erster Revisor, Christian Precht zweiter Revisor. Dagmar zur Werra stellt sich als Ersatzrevisorin zur Verfügung. Sie wird einstimmig gewählt.

Neue Mitglieder im Vorstand und für die Info Bull- und die Website-Redaktion Michael Amman war jetzt 5 Jahre lang Redaktor für das Info Bull. Er tritt zurück (siehe oben). Die Redaktionsaufgaben sind: Immer am 15. der ungeraden Monate alle Beiträge zusammenstellen, Anfangs des Monats mit dem deutschen Redakteur Andreas Pooch die Beiträge abstimmen. Die Termine aktualisieren. Nach dem 15. kommt das Gut zum Druck, welches kontrolliert werden muss. Das Korrekturlesen bezüglich Rechtschreibung wird vom HPV-D erledigt. Aufwand laut Michael Ammann ca. 2 Stunden alle 2 Monate. Zusätzlich können Beiträge geschrieben werden, aber das ist nicht eigentlich Aufgabe des Redaktors. Da wenige Beiträge hereinkommen, ist ein gewisser Druck da, dass der Redaktor Beiträge schreibt.

Es meldet sich spontan niemand. Grundsätzlich stellt sich die Frage „Info Bull wohin?“: Wer schreibt Berichte, so dass der Redaktor wirklich nur vorwiegend organisieren muss? Will man mit dem Velojournal zusammenspannen? Aber dort gibt es jetzt eine grosse Änderung, indem es selbständig wird. Aber auch dann brauchen wir einen Redaktor. Und Leute, die Beiträge schreiben. Charles Henry schlägt vor, dass man Leute aus dem Velomobilforum dafür gewinnt, ihre Beiträge auch im Info Bull zu veröffentlichen. Elisabeth Karrer: Wer schreibt Berichte? Wenn man Berichte hat, findet sich wahrscheinlich eher ein Redaktor. Es melden sich 6 Leute (Charles Henry, Herbert Schifferle, Erwin Villiger, Rosmarie Bühler, Werner Klomp, Luzia Niederberger), die Berichte schreiben würden.

Christian fragt Wolfgang Schröpel, ob er den Redaktor übernimmt. Wolfgang

erklärt sich bereit, das ein Jahr lang zu machen.

Michael Döhrbeck regt an, dass man für jeden Anlass fragt, wer einen Bericht schreibt.

**Anträge von Mitgliedern:** Keine.

**Varia:** Charles Henry merkt an, dass die Schrift auf der Future Bike Homepage klein ist und grau. Die Homepage ist ausserdem nicht barrierefrei. Die Schrift sollte grösser sein und der Kontrast zum Hintergrund höher. Michael Ammann ergänzt, dass der Bildeditor bezüglich Verlinkung nicht richtig funktioniert. Christian Wittwer wird alles mit dem Betreiber der Homepage abklären.

Michael Ammann: Die Offene Rennbahn Oerlikon kann man für CHF 5 als Bastelbogen kaufen. Die Stiftung für Archäologie und Architekturgeschichte hat den Bastelbogen herausgebracht. Sandro Bollina schlägt vor, dass der Future Bike 20 Stück kauft und als Preise bei Veranstaltungen benutzt.

**Veranstaltungen 2024:** Speckweg-Tour ist schon auf Homepage: Sechseläuten-Wochenende 12. - 15. April, Ort noch offen.

Maibummel: Ist noch offen. Andreas Gerber fragt in die Runde: Wer weiss etwas Schönes? Ideen sind beim Vorstand willkommen.

Offizielles Ende der Generalversammlung 2024 um 11:58.

Nach dem Mittagessen gibt es wie immer Bilder und Filme, Fachsimpeleien und schöne Gespräche unter Gleichgesinnten.

↔ provisorisch

Future Bike

HPV Deutsch-

Tandemclub

Allgemein

# Termine

## ■ 21. Feb. 2024 — Tandemclub-Brunch in Aarau

Details auf [www.tandemclub.ch](http://www.tandemclub.ch)

## ■ 09. - 17. Mrz. 2024 — 20 Jahre Oldenburger Liegeradgruppe

Ausstellung zu Gast im Frankys - Info und Kontakt: [www.oldenburger-liegeradgruppe.de](http://www.oldenburger-liegeradgruppe.de)

## ■ 12. - 15. Apr. 2024 — Future Bike Speckwegtour

[www.futurebike.ch](http://www.futurebike.ch)

## ■ 27. - 28. Apr. 2024 — SPEZIALradmesse Lauchringen

[www.spezialradmesse.de](http://www.spezialradmesse.de)

## ■ 28. Apr. 2024 — Mitgliederversammlung HPV Deutschland

Kadelburger-Str. 11 - Workshop-Raum - 79787 Lauchringen um 10<sup>30</sup> Uhr - Info: [premier@hvp.org](mailto:premier@hvp.org)

## ■ xx. Mai 2024 — Maibummel ↔

Datum & Ort noch offen - [www.futurebike.ch](http://www.futurebike.ch)

## ■ xx. Mai 2024 — Future Bike Rennen - Offene Rennbahn Oerlikon ↔

Datum & Ort noch offen - [www.futurebike.ch](http://www.futurebike.ch)

## ■ 10. - 11. Mai 2024 — Langstreckenrennen

Bis zu 24 Stunden / 6, 12 oder 24 Stunden am Stück, alleine oder im Team fahren - Info & Kontakt:

<https://ligfiets.net/events/4580>

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

Info und Kontakt: [www.oldenburger-liegeradgruppe.de](http://www.oldenburger-liegeradgruppe.de)

## ■ 23. - 26. Mai 2024 — Cycle Week Zürich - Bike Lovers Contest

[www.futurebike.ch](http://www.futurebike.ch)

## ■ 26. Mai 2024 — 17. Oldenburger Tandem-Treffen

13<sup>00</sup> Uhr Pferdemarkt - Info und Anmeldung: [premier@hvp.org](mailto:premier@hvp.org)

## ■ 15. - 16. Jun. 2024 — Sternfahrt zur Mitte von Niedersachsen

Info & Kontakt: [www.oldenburger-liegeradgruppe.de](http://www.oldenburger-liegeradgruppe.de)

## ■ 18. - 21. Jun. 2024 — Velo-City-Konferenz Ghent (B)

[www.velo-city-conference.com](http://www.velo-city-conference.com)

## ■ xx. Aug. 2024 — Rennen in Rütenbrock ↔

Info und Kontakt: [info@race-in-the-park.de](mailto:info@race-in-the-park.de)

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

Info und Kontakt: [www.oldenburger-liegeradgruppe.de](http://www.oldenburger-liegeradgruppe.de) oder [premier@hvp.org](mailto:premier@hvp.org)

## ■ 16. - 18. Aug. 2024 — HPV-World Championships

Kent - England - [www.betteshanger-park.co.uk](http://www.betteshanger-park.co.uk)

## ■ xx. Sep. 2024 — HPBoat-Treffen Nord ↔

In Jabel, Bremen oder Oldenburg - Info und Kontakt: [info@hvp.org](mailto:info@hvp.org)

## ■ 07. Sep. 2024 — Highspeed-Rennen in Aldenhoven

Info und Kontakt: [info@hvp.org](mailto:info@hvp.org)

## ■ 21. - 29. Sep. 2024 — UCI-Rad- & Para-Cycling-Strassen-WM

In Zürich - liegend kapern! - [www.futurebike.ch](http://www.futurebike.ch)

## ■ xx. Nov. 2024 — Future Bike Herbsthock ↔

Datum & Ort noch offen - [www.futurebike.ch](http://www.futurebike.ch)

## 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

# Impressum

## Jahres – Mitgliederbeiträge Future Bike CH

- a) Einzelmitglieder<sup>1)</sup> Fr. 60.–
- b) Mitglieder reduziert<sup>2)</sup> 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, Erwerbslose<sup>1)</sup> 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 Oldenburg

## 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

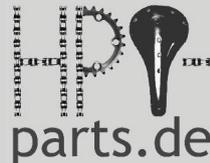
Jahresauftrag 50% Rabatt

## 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](http://www.hpv-parts.de) • [info@hpv-parts.de](mailto:info@hpv-parts.de)

# Ride Together!



[www.hpv-parts.de](http://www.hpv-parts.de)

[www.co-motion-cycles.de](http://www.co-motion-cycles.de)



Mit oder ohne  
**Haube**  
Mit oder ohne  
**Motor**



[www.leitra.dk](http://www.leitra.dk) • [leitra@leitra.dk](mailto: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](http://www.velomobil.eu)



## Die große Auswahl an Velomobilen: [www.velomobil.eu](http://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:



# SPEZI

Internationale Spezialradmesse

**27.+28. April 24**  
**Lauchringen (DE)**

**Lastenräder, Tandems,  
Liegeräder, Falträder,  
Velomobile, Trikes,  
Reha - Bikes, Anhänger,  
Fahrradzubehör.**

Tickets

[spezialradmesse.de](https://spezialradmesse.de)





## Mit urbaner Eleganz nach Lauchringen

**Das Delta tx** ist der Elektro-Chopper von HP VELOTECHNIK für die Generation Komfort: Reichlich Platz für bis zu 50 kg Gepäck, eines der leichtesten Fahrzeuge in dieser Bauweise (ab 32 kg), der Rahmen ist in 3 Minuten für den Transport teilbar, vier verschiedene Motortypen zur Auswahl. Was es sonst noch an Ausstattung und Extras gibt – am besten auf die „Spezi“ nach Lauchringen kommen und selbst gucken! Und natürlich Probe fahren. Keine Zeit Ende April? **Dann fordern Sie Ihr Infopaket gleich an!**

**HP**  
VELOTECHNIK

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