

Info Bull

230
April 2023



Im Doppelpack: Tandemfahren in Norddeutschland

- FROmobilbuch auf der Spezi
- Speedmachine S-Pedelec Test

- Geschichte der Kreuzotter
- Neues bei Velomobilen & Velocars

- Pedalwirbel Witten
- Fahrradtypen - Typenkunde



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
- News**
 - 6 Pedalwirbel Witten
 - 25 Therapierad-Ratgeber
 - 47 SPEZI-Klassiker
- Technik**
 - 16 Neues bei Velomobilen & Velocars
 - 32 Speedmaschine S-Pedelet Test
 - 42 Fahrradtypen Ulli Teige
- Kultur**
 - 8 Geschichte der Kreuzotter
 - 50 Doppelpack
- Service**
 - 34 FROmobil-Buch
 - 38 GOL-Ankündigung 2024
 - 46 Rekordwochenende Helfer*innen-Suche
 - 54 Termine
 - 55 Wer macht was?
 - 56 Impressum

Titelfoto: © Dieter Hannemann

Freie Fahrt für alle!

Ich bin gut im Tritt, habe meine „Betriebs-Temperatur“ erreicht. Das Rad läuft gut, der Wind ist schwach - es rollt. Vor mir taucht ein Schild auf: „Radfahrer absteigen!“ Was soll das denn?

Habt ihr schon einmal irgendwo das Schild gesehen: „Autofahrer aussteigen?“ Ich soll anhalten, absteigen? Auf dem Liegerad versucht man gerne das zu vermeiden. Nach dem Absteigen bin ich ein Fußgänger. So einfach wird der Baustellenverkehr geregelt! Warum werden Engstellen auf Kosten von Radfahrer*innen gelöst?

Es wäre doch gut, wenn hier die Fahrbahn für Autofahrer*innen und Radfahrer*innen gleichberechtigt geteilt wären. Der motorisierte Individualverkehr ist doch nicht unantastbar!

In Oldenburg z.B. können wir dieses Schild getrost ignorieren, nur wissen es längst nicht alle. Von dem Team Rad der Stadt Oldenburg hat die Fahrradlobby die Zusage, dass dieses Schild in der Stadt nicht mehr benutzt werden soll. Es sind die Tiefbaufirmen, die meinen, sich dadurch absichern zu können. Die Benutzung dieses Verkehrszeichen (Vz 1012-32) ist bei uns auf mangelnde

Bauaufsicht der Stadt und Willkür der Firmen zurückzuführen.

Ich wünsche mir eine Baustellenplanung aus dem Blickwinkel aller. Und im Planungskanon unserer Städte muss eindeutig im Sinne für die Fahrradfahrer*innen gedacht werden. „Freie Fahrt für Radfahrer“ müsste der zukünftige Slogan heißen! Vielleicht stehen diese Schilder ja bald überall...

Freie Fahrt für Radfahrer heißt es wieder auf der SPEZI (ab Seite 47), aber nicht nur hier, sondern auch bei Pedalwirbel (ab Seite 6) und in der Pedalwelt (ab Seite 42) könnt ihr Fahrräder bewundern, und natürlich auch in der neuen Info Bull. Wir stellen euch neue Velomobile und Velocars (ab Seite 16) und die Speedmaschine S-Pedelec (ab Seite 32) vor.

*Ich wünsche euch viel
Freude beim Lesen
Dieter*



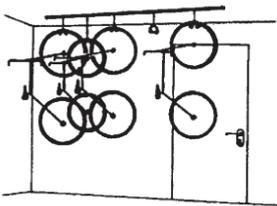
Wir sehen uns auf der SPEZI, der Mitgliederversammlung oder anderswo!
Frühlingshafte Grüße von Dieter

PS: Wer noch eine Unterkunft auf der SPEZI braucht, der kann sich bei info@hpv.org melden.

Dieter auf dem Bülk 2 - ist auf der SPEZI 23 auf dem HPV-Stand © Boris Dickow



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

unterwegs.ch
outdoor & velo



velos trekking
rain 31
ch-5000 aarau

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

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

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

mit unseren Liegevelos von:
HP Velotechnik Scorpion Streetmachine Grasshopper Spirit
ICE Vortex Adventure Sprint · **Lightning** · Flux · Hase

Pedalwirbel Witten

Text: Andreas Pooch – Fotos: Pedalwirbel

Im Herzen des Ruhrgebiets, genauer in Witten, befindet sich seit Anfang März 2023 das Geschäft für Spezialräder von Hanno Habighorst. Die direkte Lage am Kemnader See bietet einen tollen Startpunkt für Testfahrten auf gut asphaltierten Strecken. Und all das ganz ohne Autoverkehr.

Aktuell bietet Hanno fünf Velomobile zur Probefahrt an, darunter Bülk, Alpha 9.1, DFXL, Alpha 7 und Milan SL. Im April folgen noch ein Alpha 9.2 und ein M9. Des Weiteren ist Hanno AZUB-Kooperationspartner und bietet die Trike-Flotte zur Probefahrt an. Ti-Fly, Tri-Con und T-Tris sind zu finden.

Für die zweirädrige Fraktion baut er Bacchetta-Liegeäder aus Kalifornien auf. Sie sind wunderbar leicht und leicht zu fahren!

Doch was tun, wenn ein Defekt auftritt? Dank Zweiradmechaniker-Meistertitel ist Hanno Habighorst befugt, sämtliche Fahrräder zu reparieren und zu warten. In der 40m² großen Werkstatt befinden sich eine He-

bebühne, ein Deckenlift und die üblichen Radmontagegeständer samt diverser Werkzeug. Für Reparaturen, Tuning, Verbesserungen und Individualaufbauten oder Sonderwünsche ist Hanno stets zu haben.

Hanno Habighorst: «Ich freue mich auf euch!»

Hanno Habighorst ■ Pedalwirbel Witten ■ Querenburgerstraße 25 ■ 58455 Witten ■ TEL: 0 23 02 911 31 13





Geschichte der Kreuzotter V Carbon

Text, Fotos: Mathias Geyer

Eine Verkettung sehr glücklicher Umstände führte zum Bau der Kreuzotter V Carbon. Etwa im Jahre 1996 traf ich Martin Schröferl, nach vielen Jahren, zufällig vor dem Pan Fahrrad (ehemaliger Radladen in München) wieder. Er war mit dem Rennrad unterwegs und kaufte wohl gerade ein paar Ersatzteile ein. Inspiriert durch das Buch „Das Liegerad“ von Gunnar Fehlau baute ich zu der Zeit meine ersten Liegeräder. Ich konnte Martin vor dem Laden ziemlich schnell für Liegeräder begeistern.

Wir bauten kurz darauf mein altes Liegerad für ihn um und unternahmen die ersten Ausflüge. Kurz darauf lernten wir Walter Zorn ebenfalls im Pan Fahrrad näher kennen. Er arbeitete damals dort. Walters schwarze Stahl-Kreuzotter (mit dem Krokodil als Hupe, voll gefedert und Scheibenbremsen) stand meistens vor dem Laden. Dieses geniale Fahrzeug inspirierte



Martin und mich, ein ähnliches Konzept, jedoch in Faserverbundbauweise, zu entwickeln und zu bauen. Faserverbund, weil wir beide nicht schweißen konnten, uns aber aufgrund unserer langjährigen Erfahrungen im Modellbausektor sehr gut mit Faserverbundstoffen auskannten.

Während der Bauphase der Urmodelle überzeugte uns Walter, das von ihm verwendete Headshok-System für die Vorderradfederung einzusetzen. Dies veranlasste uns, das Modell des Rahmens nachträglich umzugestalten (weswegen der Rahmen im Bereich des Steuersatzes sehr bauchig wirkt). Walter besorgte uns die Headshoks und versorgte uns mit vielen sehr wertvollen Tipps.



Erstes Probesitzen von Walter.

Mit vier Mann (Martin Schröferl, Mathias Geyer, Bernd Holler und Andreas Mark), noch ohne Walter, wurden dann vier Roadrunner gebaut. Martin und ich sind dann im Jahr der Fertigstellung von München zum Nordkap geradelt. Alle 4 Roadrunner sind noch heute auf den Straßen unterwegs !

Zu der Zeit kamen wir dann mit Walter näher in Kontakt. Es zeichnete sich ab, dass wir ähnliche Ziele verfolgten wie Walter: komfortable,



Bauen macht hungrig.



Walter in der Bauphase.

schnelle, effiziente und alltagstaugliche Tourenräder. Auf vielen ausgedehnten Ausfahrten ins Voralpenland mit Walter entwickelten sich Ideen, wie ein neues Tiefliegerad aussehen könnte. Der Entschluss zu einem gemeinsamen Projekt wurde im Jahre 1998 geboren. Bei einem der ersten Treffen bei mir in der Wohnung wurden die ersten Skizzen im CAD entworfen.

Die Geometrie von Walters Kreuzotter wurde mit den Ideen aus unserem Roadrunner und den neuen Möglichkeiten durch CAD und Faserverbundwerkstoffe weiter entwickelt. Die Formen sollten runder und aerodynamischer werden. Im CAD entstand sehr schnell ein klares Bild der heutigen Kreuzotter V Carbon.

Zu jener Zeit war ich fast mit meinem Maschinenbaustudium fertig. Ein Professor an der Fachhochschule München hat mir angeboten, meine Diplomarbeit über die Entwicklung eines Liegerades zu begleiten. Dies führte dazu, dass die Entwicklung und der Bau der Kreuzotter V zum Thema meiner Diplomarbeit wurde.



Zerstörte
Kreuzotter-Form.



Ich konnte somit hervorragend mein Hobby mit meiner Diplomarbeit verbinden und hier sehr viel Zeit investieren. Durch die Diplomarbeit ist die Entwicklung mit Konstruktionszeichnungen und Beschreibungen sehr ausführlich dargestellt. Die Diplomarbeit stelle ich für Interessierte zum Download auf meiner Homepage zur Verfügung (www.ingenieurbuero-mathias-geyer.de). Sie darf gerne vervielfältigt und auf anderen Seiten verwendet werden.

Da meine damalige Werkstatt für ein derartiges Projekt zu klein war, holten wir uns Rolf Kislak mit ins Boot, er hatte eine größere Werkstatt und konnte uns auch die benötigten Fahrradkomponenten beschaffen. Als Martin und

ich mit dem Roadrunner auf unserer ersten Radtour von München zum Nordkap waren (die zweite Nordkap-Tour folgte 1999 mit der Kreuzotter V), wurde die Idee einer aerodynamischen Radverkleidung geboren, die auch noch als Spritzschutz dienen sollte.

Das Design der nach oben gekrümmten Schwinge übernahmen wir vom Roadrunner, jedoch wählten wir eine voluminösere Geometrie. Die Form haben wir damals gewählt, damit die Kette frei von der Umlenkrolle zum Ritzel verlaufen konnte. Die Rahmengenometrien wurden deutlich bulliger und weicher in der Formgebung. Auch hat sich die Konstruktion des Gepäckträgers beim Roadrunner als Schutzblech bewährt. Dieser Bereich



Walter transportiert seine Kreuzotter zum Lackieren.

fuhr einer von uns, ich glaube, ich war es, zur Tankstelle, kaufte eine Autopolitur namens „Turtle-Wachs“, womit wir dann das hochglanzpolierte Urmodell „eintrennten“. Leider funktionierte das Wachs überhaupt nicht, im Gegenteil, das Formharz verklebte sich perfekt mit dem Urmodell!!!

wurde jetzt deutlich eleganter und in den Rahmen integriert, was dazu führte, dass das Hinterrad in die Rahmenkonstruktion eintauchen musste.

Das Projekt schritt trotz des sehr großen Aufwandes flott voran bis zu dem Tage, an dem das Rahmenurmodell aus der neu gebauten Form entformt werden sollte: Stechbeitel in der Trennebene angesetzt, leichter Hammerschlag, um die Formhälften zu trennen, aber wir hörten nicht das übliche knacken, wenn sich die Formhälften vom Urmodell trennen. Es trennte sich gar nichts! Was war passiert? Zwei Wochen zuvor hatten wir uns getroffen, um das Urmodell des Rahmens abzuformen, doch die Trennwachsdose war leer und es war auch noch Sonntag. Wir aber wollten loslegen, also

Letztendlich mussten wir die beiden Formhälften und das Urmodell komplett zerstören, um zumindest die Inlays aus Alu wieder verwenden zu können. Wir ließen uns aber nicht entmutigen und kauften am nächsten Tag neues Holz für ein neues Urmodell. Einige Wochen später konnten wir erfolgreich entformen. Wir waren uns einig, dass das zweite Urmodell schöner war als das erste. Es folgten weitere Formen für Schwinge, Gabel, und Sitz. Parallel dazu wurden die Drehteile bei mir in der Werkstatt gedreht (Die Drehbank hatte Walter damals aus dem Pan Fahrradladen bekommen und bei mir in die Werkstatt gestellt).

Wir beschlossen, dass Walter die erste Kreuzotter bekommen sollte, damit



Walter mit Kreuzotter V im Renneinsatz.

er ausgiebige Probefahren machen konnte. Optik und Fahrdynamik waren optimal, nur das Gewicht war Walter zu hoch. Er fuhr diese dann einige Monate Probe und es wurde der Beschluss gefasst, dass Walter die nächste leichtere Kreuzotter erhält und ich seine „alte“ bekomme und auf meine deutlich kleinere Größe von 185 cm umbau. Diese Kreuzotter fahre ich heute noch.

Leider wies die zweite Kreuzotter einige Fehlstellen im Carbon auf. Es handelte sich zwar nur um optische Fehlstellen, aber diese gefielen Walter überhaupt nicht! Da wir aber noch weitere für die anderen bauen mussten und vereinbart war, dass Walter die zweite bekommt, musste er in den sauren Apfel beißen und sich mit dieser zufrieden geben. Er fand sehr bald eine super Lösung, welche das Bild seiner Kreuzotter V bis heute prägt: Er beschloss, die Kreuzotter komplett weiß zu lackieren, in dem gleichen weiß wie die Urmodelle. Somit wurde sie von mir weiß lackiert, das Ergebnis sah super aus.



Ausflug 1999.

Die restlichen Kreuzotter beließen wir in Naturcarbon, da uns dies unempfindlicher gegenüber Kratzern und leichter erschien. Letztendlich wurden fünf Kreuzotter V gebaut. Von vieren wissen wir noch über deren Verbleib (sie fahren auch noch). Im Originalbesitz ist nur noch meine. Einen Satz fertiger Carbonteile habe ich noch in meiner Werkstatt, mit dem ich eine weitere Kreuzotter bauen könnte.

Alle Negativformen und Inlays sind noch in meiner Werkstatt vorhanden und können käuflich erworben werden (Rolf Kislat, melde Dich bitte bei mir). Interessenten dürfen mich gerne kontaktieren, zusammen mit der Diplomarbeit wäre es möglich, weitere Kreuzottern zu bauen. Ich empfehle aufgrund des Aufwandes dies in einer Gruppe zu tun. Natürlich stehe ich auch mit Rat und Tat zur Seite. Hinweis: die Formen bestehen aus Epoxybeton, somit nicht alleine bewegbar!



Kreuzotter 2020
im Reiseinsatz.

Wie es im Leben häufig so ist, trennten sich bald nach dem Kreuzotter Projekt unsere Wege, ich fing an, Vollzeit zu arbeiten, Martin studierte fertig, baute dann in anderer Zusammensetzung das RazzFazz und Walter fuhr seiner Wege. Die Jahre vergingen.

Die Nachricht von Walters Tod erreichte mich erst lange nach seinem Tod.

Ich denke oft und gerne an die gemeinsame Kreuzotterzeit zurück, es ist ein wichtiger Abschnitt meines Lebens.

Ich werde ihn in guter Erinnerung behalten.

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!

Was gibt's Neues bei Velomobilen und Velocars ?

Text: Dietrich Lohmeyer

Ich hatte im Info Bull 222 Velocars für eine Person vorgestellt. Seit damals ist mehr als ein Jahr vergangen und ich möchte berichten, was sich in dieser Zeit getan hat. Ich beschränke mich auf Fahrzeuge, die voraussichtlich in Deutschland erhältlich sein werden.

Im Podbike-Newsletter vom Februar 23 wurde die Auslieferung des ersten Frikar angekündigt. Die ersten Fahrzeuge gehen nach Norwegen. Mitte dieses Jahres sollen die ersten Fahrzeuge in Deutschland ausgeliefert werden. Von den angekündigten sehr großen Serien zu einem sehr moderaten Preis ist man allerdings zu einer deutlich kleineren Serie von 180 Stück im ersten Jahr übergegangen. Der Preis von 9.500 € zzgl. deutsche Mehrwertsteuer und der Transport nach Deutschland liegt jetzt deutlich über dem Niveau vergleichbarer traditioneller Velomobile. Damit ist zunächst die Hoffnung geplatzt, ein Volksvelomobil für einen sehr geringen Preis mit großen Produktionskapazitäten anzubieten. Die Produktion wird im Hochlohnland Norwegen stattfinden, nicht wie zwischenzeitlich angekündigt in Deutschland.

Die angekündigten Produktionskapazitäten sind zurzeit kleiner als die von Velomobile World, auch die Messeaktivitäten scheinen mit der ver-

kleinerten Belegschaft verringert zu werden. Im Markenverzeichnis der Spezi 2023 ist Podbike Anfang März nicht aufgeführt. Bei den auf der Homepage genannten 3.700 Vorbestellungen werden neue Interessenten lange auf ein neues Frikar warten müssen, wenn nicht viele Vorbesteller durch den hohen Preis wieder vom Kauf zurücktreten.

Die Hoffnung, dass Velocars einen wesentlich größeren Markt erobern als die traditionellen Velomobile, hat damit erst einmal einen Dämpfer bekommen. Für die älteren Velomobilproduzenten bedeutet das sicherlich, dass viele Vorbesteller des Frikar sich wieder nach Alternativen im traditionellen Velomobilektor umsehen.

Alltagsvelomobile wie Leiba Classic, Leiba X-Stream, Leitra, Alleweder, Strada, Quatrevelo, EC-Velo und Cab-Bike werden alle auch mit Elektromotor geliefert. Die meisten sind mit zulassungsfreiem Elektroantrieb jetzt preiswerter als das Frikar.

Alle diese bekannten Alltagsvelomobile sind wesentlich leichter, so dass sie auch gut ohne Elektroantrieb fahrbar sind. Die meisten sind ausgereifte Fahrzeuge, die seit vielen Jahren auf dem Markt sind. Die meisten dieser Velomobile haben eine große Einstiegsöffnung, so dass auch das Ein- und Aussteigen nicht viel schwieriger ist als beim Frikar.

Ich weiß von einigen Firmen, dass die Anfragen und Bestellungen für Alltagsvelomobile im letzten Jahr wieder angestiegen sind. Alternativen sind natürlich auch die anderen einsitzigen Velocars, auf die ich weiter unten eingehe.

Sportliche, sehr schnelle „Best-Practice-Velomobile“

Bülk

Jens Buckbesch, einer der Entwickler des Milan, hat das neue Bülk fertig entwickelt. Die ersten, von Velomobil World in Rumänien produzierten, Fahrzeuge stehen bereits bei den Händlern, mindestens 30 wurden bereits ausgeliefert.



Der Bülk MK1 ist kein Nachfolger des Milan, sondern ein neues eigenständiges Velomobil. Im Faden „Das Bülk-Projekt: ein neues Velomobil“ formuliert der Entwickler folgendes Entwicklungsziel: „...ein Velomobil zu bauen, das extrem kompakt ist (257 cm Länge, 84 cm Höhe und 70 cm Breite), zugleich aber Schulterbreiten von 60 cm und Körpergrößen von bis zu 200 cm ermöglicht. Um dieses Ziel zu erreichen, mussten jegliche Tot-Räume zwischen den Radhäusern und der Außenfläche nutzbar gemacht werden. Kurzum: außen so klein wie möglich, innen so groß wie möglich.“

Der neue Rekord von Holger Seidel im neuen Bülk (in knapp 30 Stunden durch Deutschland von Süd nach Nord) zeigt, dass das Bülk in die Gruppe

der sehr schnellen Velomobile einzureihen ist. Das Bülk wird von Velomobil World in Rumänien für 9.750 € angeboten.

Tuna

Intercity-Bikes hat im August 2022 das neue Tuna vorgestellt, die ersten Fahrzeuge wurden bereits ausgeliefert. Nach der Produktion von mehr als 700 DF kam mit dem Tuna ein sehr schnelles Velomobil, das wieder kompakter, leichter und steifer als das Quest ist, aber auch praktischer und wartungsfreundlich werden sollte. Das Tuna ist geeignet für Personen von etwa 160 bis 200 cm Körpergröße.



Es fällt vor allem durch die 16“-Räder und die abnehmbaren „Hosen“ auf. Kleine Räder benötigen weniger Platz in den Radkästen und sind leichter und stabiler als die sonst üblichen 20“-Räder. Der Wendkreis ist dadurch bei montierten Hosen nicht größer als beim DF mit offenen Radkästen. Intercity-Bikes sagt auf der Homepage, dass auch ein Ersatzrad mitgenommen werden kann. Der Preis ist mit 9.800 € der gleiche wie der des DF.

Snoek L



Velomobiel.nl hat Anfang 2022 eine größere Version vom sehr schnellen aber kleinen Snoek angekündigt, für Personen zwischen 1,80 m und 1,97 m Körpergröße. Im Februar 2023 wurde im Forum berichtet, dass die Negativformen fertig sind. Vielleicht kann man auf eine erste Vorstellung auf der Spezi hoffen.

Mit dem Snoek L hat Velomobiel.nl wieder ein sehr schnelles Velomobil auch für größere Fahrer im Angebot. Mit dem Quest, von dem jetzt mehr als 1.000 Stück gebaut wurden, dem Snoek, dem Quatrevelo und dem Strada hat dieser Hersteller jetzt fünf sehr unterschiedliche Velomobile im Angebot, die viele verschiedene Anforderungen abdecken.

Alpha 9

Bereits im Frühjahr 2021 wurden in einem anderen Faden die



Arbeiten an einem neuen Alpha 9 beschrieben: Alpha 9 Entwicklung | Velomobil-Forum (velomobilforum.de). Nicht nur die Außenform des Alpha 9, sondern auch etliche Einbauteile wurden am Computer entwickelt. Zielgruppe sind alle Fahrer*innen - aber speziell auch solche bis 200 cm Körpergröße, die hier ohne Kompromisse (also extreme Sitzpositionen und kurze Kurbeln) bequem Platz finden können.

Nebenbei soll es alle bewährten Eigenschaften des Alpha 7 besitzen: Alltagstauglichkeit und Steifheit bei vergleichbarem Gewicht. Das Alpha 9 wurde seit Herbst 2021 bereits 60-mal gebaut. Bei der Liegerad- Weltmeisterschaft 2021 in Amsterdam-Sloten belegten Matthias König mit dem Snoek in der Gesamtwertung vor Daniel Fenn mit dem neuen Alpha 9 und Ymte Sijbrandij mit dem DF-XL die Plätze 1 bis 3.

Alpha M9

Nach dem Alpha W9, das auch für sehr große Fahrer geeignet ist, hat Daniel Fenn mit dem M9 das Pendant zum Snoek im Velomobilforum vorgestellt. Es ist mit 2,60 m genauso lang wie das Alpha 9, 72 cm breit, hat aber eine geänderte Formgebung. Das Heckteil zieht sich mit einem flacheren Winkel zusammen. Die Spur wird 6 cm schmaler als beim M9. Eine Fahrergröße von bis zu 1,87 m ist möglich. Werden 140er Trekkurbeln verbaut, passen auch Fahrer bis 1,90 m rein. Die ersten Bestellungen sind bei Velomobile World eingegangen, mit der Auslieferung der ersten Fahrzeuge ist sehr bald zu rechnen. (Stand 15.2.2023)

Mit dem Snoek und dem Alpha 9 gibt es dann Velomobile für sehr kleine und sehr große Fahrer. Auch viele andere Velomobile wie Quest, DF und Milan gibt es in zwei Ausführungen, für größere oder kleinere Menschen.

Evo-R

Das Evo-R wird jetzt von „Velomobile in Hessen“ gebaut. Axel Knaus hat das Evo-R zusammen mit Robert Mattes überarbeitet, der auch als neuer Händler in Berlin fungiert: <http://rolacarbon.de>.



© Go-One

„Ein besonderes Merkmal stellt die sehr stabile Carbon-Hinterradschwinge dar. Sie wurde bewusst auf H-Schwinge (2-Armschwinge) ausgelegt, um fast alle Hinterräder mit 135 mm Einbaubreite aufnehmen zu können, nicht zuletzt wegen den begehrten Hinterrad-Nabenmotoren, oder Nabenschaltungen, sowie zusätzlicher Scheibenbremse.“ (<http://velomobile-in-hessen.de/>).

Das Evo-R wird auch mit abnehmbarem Dachsegment geliefert. Die gewölbte Frontscheibe macht das Evo-R zu einem anerkannt schönen Fahrzeug. Auf die grundsätzlichen Probleme mit geschlossenen Kabinen geht auch Wulf Kraneis in seinem Artikel „Das neue Velomobil von Canyon - Anmerkungen von Wulf Kraneis“ in Info Bull 216 ein.

Andererseits gibt es zahlreiche Evo-R-Fahrer, die dieses Velomobil seit Jahren benutzen. Im Velomobilforum gibt es diesen Faden: Aus dem Leben eines EVO-R | Velomobil-Forum (velomobilforum.de). „Velomobile in Hessen“ bietet als Zubehör eine gehärtete Scheibe an, die vor Kratzern

beim Einsatz eines Scheiben- oder Fadenwischers schützt. Am 20 Februar 2023 meldet Axel Knaus auf seiner Homepage, dass der Bau des Evo-R begonnen hat.

Leiba Rekord

An der Ostfalia-Hochschule für angewandte Wissenschaften wurde die Windschnittigkeit der Leiba Rekord gemessen. Anhand drei gängiger Windgeschwindigkeiten (30, 50, und 70 km/h) wird nun der CW-Wert ermittelt. Der Wert wird später bekannt gegeben. Der Test zeigt, dass die Leiba Rekord eine optimale Form besitzt. Für weitere herausragende Ergebnisse möchten wir zusätzlich die Windschnittigkeit am Visier erhöhen.



© leiba.de

Die Leiba Rekord ist mit 7.700 € für die Karbonausführung das mit Abstand preiswerteste der sportlichen, sehr schnellen Velomobile. (www.Leiba.de)

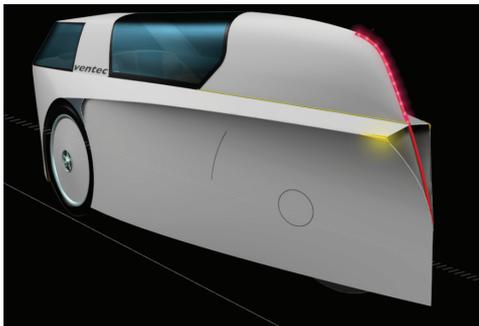
441

Das vierrädrige Velomobil von Charles Henry und Jürg Birkenstock wurde bereits im Info Bull 226 vom August 2022 vorgestellt. Meines Wissens ist

noch kein Produktionsbeginn bekannt.

Ventec

Das neue Ventec von Sitko-Velo hat eine sehr ungewöhnliche Form mit einem guten C_w -Wert. Wie beim Agilo wurde viel Wert auf eine gute Belüftung gelegt. Die gesamte Haube kann zum Einsteigen nach hinten geschoben werden.



Bodo Sitko hat seit mehreren Jahren den Bauplan für das Agilo im Angebot. Der Bauplan inklusive Schnittmuster und Materialliste kostet nur 98 €, weitere Kosten sind: Sperrholz und Farbe, Basisausstattung mit Fahrrad- und Velomobilkomponenten: 1.800 €, Elektrounterstützung: ca. 1.000 €.

Ich gehe davon aus, dass die Kosten für das Ventec ähnlich sind. Der Bauplan für das Ventec kann ab Mai 2023 bestellt werden. Im Faden „Sitko ventec“ wird über das Projekt im Velomobilforum berichtet. Nicht jeder kann oder will sich ein Velomobil für 10.000 € leisten, knapp 3.000 € inklusive Motor sind nicht teurer als ein normales Elektrofahrrad.

Detailpflege und Marktentwicklung

Neben diesen großen Neuentwicklungen gab es wieder jede Menge Detailpflege bei allen Velomobilen, auf die ich hier nicht näher eingehen möchte. Genannt seien zusätzliche Anbringung von kleineren Gepäckboxen im vorderen Bereich und sehr gute Beleuchtungen mit Blinker- und Bremslichtfunktion, magnetisch befestigte Serviceklappen und „Hosen“. Auch an den Kopfhäuben für schnelle Velomobile gab es Verbesserungen. Es gibt Hauben für den Alltag und Rennhaben, die aerodynamisch optimiert sind. Im Velomobilforum gibt es lange Threads zu allen in Europa erhältlichen Velomobilen. Im Newsletter von Velomobile World werden die aktuellen Weiterentwicklungen beim Milan beschrieben, die neue Modellbezeichnung ist jetzt Milan MK 7.

Velomobile World produziert jetzt 11 verschiedene Velomobile, bei 6 Fahrzeugen sind sie Hersteller, 5 Fahrzeuge werden für Velomobiel.nl und ICB im Auftrag produziert. 2022 wurden mehr als 250 Velomobile gebaut, damit sind sie weltweit die größten Produzenten von traditionellen Velomobilen. Ein weiterer großer Hersteller ist Katanga. Sie produzieren in Tschechien und weiten gerade durch eine neue Halle ihre Produktionskapazitäten aus. Die bekannten Entwickler der Velomobilszene stellen neue Prototypen innerhalb von 1-2 Jahren auf die Beine, mit Hilfe von Velomobile World kann dann in kürzester Zeit die Produktion beginnen. Die Preise sind leider durch die Auslagerung der Produktion nach Rumänien und Tschechien nicht gesunken.

Händler für Velomobile

Die Händler von Velomobile World bekommen jetzt eine größere Marge. Dadurch hat sich die Zahl der Händler von Velomobile World in Deutschland auf 13 vergrößert. Am 4. März hat Pedalwirbel-Witten neu eröffnet.

Hinzu kommen die Hersteller und Händler von größeren und höheren Velomobilen aus Deutschland, die nicht so konsequent auf Geschwindigkeit konstruiert wurden: Leiba, Akkurad, Veloxiter, Pedilio und Katanga.

Viele Entwickler und Hersteller sind gleichzeitig Händler. Immer mehr Händler haben verschiedene Velomobile unterschiedlicher Hersteller im Angebot und reparieren Velomobile anderer Hersteller. Bei einem Händler (Velowerk.info) kann man mit 12 Velomobilen Probefahren, die meisten haben mindestens 5 verschiedene Velomobile zum Probefahren.

Wenn man sich nicht zutraut, ein Velomobil selbst zu warten und zu reparieren, sollte man darauf achten, welche Velomobile der nächste Händler im Angebot hat. Eine nicht ganz aktuelle Händler- und Herstellerliste gibt es im Wiki des Velomobilforums: <https://www.velomobilforum.de/wiki/doku.php?id=velomobil:allgemein:links>

Wenn man sich für ein spezielles Velomobil interessiert, sollte man den Hersteller nach seinen Händlern fragen.

Velocars für eine Person

Velocars sollen die Lücke zwischen Fahrrad und Auto schließen, die deutlich größeren Fahrzeuge unterscheiden sich von den sehr schnellen Velomobilen durch:

- mehr Platz für Gepäck und/oder ein Kind,
- einfachen Ein- und Ausstieg
- elektrische Unterstützung zur Kompensation geringerer Effizienz
- z.T. höhere Sitzposition
- z.T. vier Räder für eine verbesserte Straßenlage

- kleineren Wendekreis
- Platz für pannensichere Reifen mit gutem Profil
- z.T. Solardach zur Stromgewinnung
- z.T. elektrische Unterstützung bis 45 km/h

Ich hatte im Dezember 2021 einige Fahrzeuge im Info Bull 221 vorgestellt und berichte jetzt kurz über die Entwicklungen im letzten Jahr.

Frikar von Podbike

Wie bereits berichtet, wird es vom Frikar im ersten Jahr eine kleinere Serie von 180 Stück geben. Erste Fahrzeuge wurden in Norwegen ausgeliefert. Das Frikar wurde im Info Bull 226 vorgestellt.

Pedilio



Vom Pedilio wurden die ersten Fahrzeuge an Kunden ausgeliefert. Im Vergleich zu den Fahrzeugen, die in Rumänien produziert werden, wird es zunächst bei kleineren Stückzahlen bleiben. Die erste Testserie ist auf 10 Stück limitiert, danach soll „auf gesunde Art hochskaliert werden“. Probefahr-Events fanden in Nehren, München und Fürstenwalde statt. Pedilio wird auf der Spezi 2023 ausstellen.

GallopE-AZ

Akkurad hat den Prototyp des GallopE-AZ fertig, man kann es auf der Spezi besichtigen, ich hoffe, auch Probefahren. Ein zweiter Prototyp ist in Arbeit. Im vorderen Bereich hat es das leicht überarbeitete Fahrwerk

vom Alleweder 6. Durch Einbau eines Tretgenerators musste kein neuer Frontantrieb entwickelt werden. Der Elektro-Antrieb durch zwei Radnabenmotoren an der Hinterachse wird durch eine selbst entwickelte Steuerung geregelt. Der Verkauf erfolgt nach ausgiebigem Test der Prototypen.

Quadvelo

Die erste Testserie von Eurocircuits wurde 2022 ausgeliefert, Probefahrten sind bei Velomo in Weida, beim Hersteller und vielleicht in Bre-



© sitkoovis

men möglich, wo drei Fahrzeuge im Betrieb sind. Die Erfahrungen eines Fahrers werden im Unterforum Velocars im Faden „Quadvelo“ mitgeteilt.

Auf der Homepage steht Ende Februar 23 noch „ausverkauft“, das bezieht

sich auf das Vorserienmodell 2022. Vielleicht kommen die ersten Fahrzeuge der Serie nach der Spezi in diesem Jahr auf die Straße. Die Vorserie wurde zu Preisen zwischen 8.500 und 11.424 € ausschließlich Fracht, inklusive MwSt verkauft.

Das Quadvelo ist das größte der hier vorgestellten Velocars für eine Person. Im Fond ist Platz für 2 kleinere Kinder oder sehr viel Gepäck. Eurocircuits wird auf der Spezi 2023 ausstellen.

Sunrider 3

Veloxiter hat angefangen, erste Fahrzeuge auszuliefern, allerdings nur mit 25 km/h-Zulassung. An der Zulassung bis 45 km/h wird gearbeitet. Veloxiter wird auf der Spezi 2023 ausstellen.



© Eurocircuits



© Vectoriter

Podride

Podride hat seit sechs Jahren den fahrbaren Prototyp fertig, sagt aber immer noch nichts zum Preis und zum Produktionsbeginn der Serie. Auf der Homepage mypo-dride.com ist die Rede von einer dreirädrigen Variante und einer Variante für 2 Personen.



© Podride

VM45

Katanga startete im Januar 2021 ein F&E-Projekt, das zur Herstellung eines neuen LEV-Typs erforderlich war: „ein leichtes Bio-Hybrid-Straßen-Quad mit einer Reich-

weite von 200 km dank einer extrem energieeffizienten Konstruktion und der Nutzung von Beinkraft zusätzlich die elektrische Leistung. Zur Vereinfachung nennen wir es vorerst „VM45“.



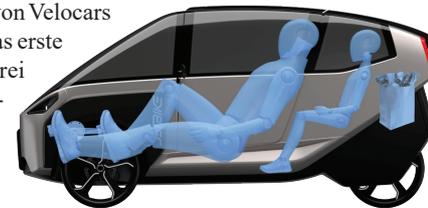
© Katanga

Das vierrädrige Fahrzeug ist auf 45 km/h ausgelegt und fällt damit in die Fahrzeugklasse L6e-A. (www.katanga.eu)

Katanga verkündete im Januar 2023 „Nach zwei Jahren intensiver Forschung und Entwicklung steht der VM45 endlich auf der Straße! Wir produzieren gerade die ersten Karosserieteile und stellen die Fertigungszeichnungen bestimmter Stahlteile fertig. Bis April sollten wir alle Teile für die erste Montage haben“. Katanga wird auf der Spezi 2023 ausstellen.

Jetbike

Ein vollkommen neues Konzept von Velocars ist das Jetbike. Das Jetbike soll das erste einsitzige Velocar sein, das für drei Geschwindigkeitsbereiche entwickelt wird: 25, 45 und 100 km/h. Trotz einer Breite von nur 82 cm und einer relativ hohen Sitzposi-



© jetbike

tion soll es durch die Neigetechnik eine sehr gute Straßenlage bekommen. 6 kW Antriebsleistung sollen für 100 km/h ausreichen.

Auf meine Anfrage teilte Herr Hecker mit, dass ein erster Prototyp im Laufe dieses Jahres fertig sein soll. 2025 soll das erste Fahrzeug ausgeliefert werden, zunächst die 25 km/h-Variante.

Ich fahre seit 25 Jahren ein Velomobil mit 45 km/h-Zulassung und kann den Wunsch, auf öffentlichen Straßen schneller als 45 km/h zu fahren, gut nachvollziehen. Wie auch die sehr schnellen Velomobile ohne Motor fahre ich häufig auf der Straße und werde doch häufig von Autos überholt, oft mit zu geringem Abstand. Jeder Überholvorgang erhöht das Unfallrisiko. Ich träume eher von einem Velocar mit einer Spitzengeschwindigkeit von 70 km/h. Nach meiner Erfahrung wäre das ausreichend für sehr viele Landstraßen.

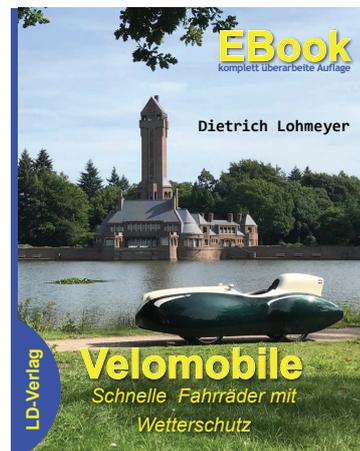
Xelo

Das Xelo hat optisch große Ähnlichkeit mit dem Elf, das in den USA mehr als 500 Mal gebaut wurde. Organic Transit ging dann 2017 in Insolvenz, eine Neuauflage ist aber geplant (organictransit.com).

Das Xelo wurde Ende 2022 im Velomobilforum das erste Mal vorgestellt: „Xelo Baubericht Prototyp“. Zurzeit wird mit CNC-Technik an den Fahrwerksteilen gearbeitet. Im 2. Quartal 2023 soll ein erster Pro-



totyp fertig sein. Das Fahrzeug soll auf der Spezi 2024 vorgestellt werden.



Dietrich Lohmeyer ist Autor des Buches Velomobile... Das Buch ist in zwei Auflagen erschienen, eine Printauflage und in Folge eine komplette Überarbeitung als EBook. Zwischenzeitlich hat es auch Update-Newsletter für Kunden gegeben, der hier veröffentlichte Artikel ist ein weiterer, der auch für die Leser:innen vom Info Bull interessant sein dürfte.

Aktualisierter Ratgeber von HASE BIKES:

So beantragen Sie ein Therapierad für Ihr Kind

Wer bei seiner Krankenkasse einen Antrag auf ein Therapierad für sein Kind stellt, kann schnell im Dickicht des Behördenschungels verloren gehen. HASE BIKES, Hersteller von Spezialrädern, hat bereits 2020 einen ausführlichen Ratgeber verfasst, der Schritt für Schritt durch das Verfahren führt. Jetzt gibt es eine aktualisierte Version.

Ein ärztliches Rezept ist keine Garantie dafür, dass die Krankenkasse ein Therapierad bezahlt oder zumindest bezuschusst. Die beiden Liegedreiräder für Kinder und Jugendliche, TRETs und TRIX, haben sogar Hilfsmittelnummern und können von Ärzten verordnet werden. Dennoch werden viele Anträge abgelehnt. Die Gründe sind vielfältig. Manche Anträge sind nicht vollständig, manche sind nur schlecht oder gar nicht begründet. Im Ratgeber „Action auf Rezept“ vermittelt HASE BIKES Tipps und Hintergrundwissen, damit alle wichtigen Informationen für einen überzeugenden Antrag vor-

handen sind. Es ist zum Beispiel wichtig, dass man mit seinem Kind zu einem Händler oder Sanitätshaus geht, bevor der Arzt das Rezept ausstellt. Im Rezept muss detailliert aufgelistet sein, was das Kind benötigt. Und hierzu gehören nicht nur der Name des Herstellers und des Modells samt Hilfsmittelnummer. Auch das benötigte Zubehör und Sonderausstattungen müssen exakt aufgeführt werden. Diese Produkte können nur im Rahmen einer persönlichen Anpassung und Probefahrt ermittelt werden. Liegen diese Angaben nicht vor, wird die Krankenkasse diese Posten nicht übernehmen. Auch nachträgliche Änderungen, und sei es nur ein Zubehörteil, können dazu führen, dass sich die Krankenkasse weigert, das Therapierad zu bezahlen.

Der Ratgeber „Action auf Rezept“ kann unter www.hasebikes.com/medienportal heruntergeladen werden.



Schlumpf Tretlagergetriebe

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

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



PUSH THE BUTTON!

schlumpf
innovations

»WENN ICH GROSS BIN«,
träumte das kleine Tandem,
»DANN WERDE ICH DAS SCHÖNSTE
LASTENRAD DER WELT!«

»DU HAST EINEN VOGEL.«
sagte die Unke.

Doch der Hase sprach:

»DAS PACKST DU SCHON.«



Einfach fabelhaft:
PINO CARGO von HASE BIKES.

IHR KÖNNT
EINPACKEN



www.hasebikes.com/einpacken

HASE
BIKES

Fahrradtypen – Typenkunde – Wer ist dabei?

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

Aus den Rückmeldungen zu dem Info Bull höre

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

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

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

Dieter

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

premier@hvp.org





Bahnrennen Öschelbronn

30. Juli 2023

Liegerad und Velomobil, Details auf www.futurebike.ch





Einzelzeitfahren Albstadt - 40 km

18. Mai 2023

Details auf www.futurebike.ch

INTERSTUHL CUP



Bergzeitfahren Wildberg

29. Juli 2023

Details auf www.futurebike.ch



ÖSCHELBRONN

FROMobil Buch für die jungen Verkehrsteilnehmer*innen

Text: Wolfgang Wiese & Dieter Hannemann

Im Info Bull 228 wurde auf Seite 19 das FROMobil-Buch vorgestellt. In diesem kleinen Buch wird in verständlichen Bildern den Jüngsten die Mobilität nähergebracht. Die Botschaft, dass viele Familien ohne Privatauto mobil sind und den Umweltverbund mit Füßen, Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln nutzen, ist uns wichtig. Da das Buch schwer zu bekommen ist, verteilen wir es an euch kostenlos an unserem Info-Stand auf der SPEZI in Lauchringen.

Vereinsmitglieder, die keine Gelegenheit haben zum Info-Stand zu kommen, können ein bis drei Hefte bei info@hpy.org anfordern und bekommen diese kostenlos zugeschickt.

Wir wünschen unseren jüngsten Verkehrsteilnehmer*innen viel Freude mit diesem Büchlein.

Wolfgang und Dieter



Speedmaschine S-Pedelec im Test

Text, Fotos: Andreas Pooch

Als Fan von Liegezeiwirädern mit sportlicher Sitzhaltung war ich erfreut, für einige Tage von HP Velotechnik deren neues S-Pedelec zu bekommen. Als Liegeradler mit wenigen Erfahrungen in Sachen E-Antriebe war ich besonders neugierig, wie sich ein schnelles E-Bike, noch dazu als so-wieso schon aerodynamisches Fahrzeug, anfühlt.

Die Eckdaten

Vollfederung für komfortables Fortkommen – bequemer ErgoMesh Premium-Sitz – kräftige Unterstützung durch den Radnabenmotor Neodrives Z 20 RS – sicheres Fahren durch niedrigen Schwerpunkt und knackige Scheibenbremsen von Magura. Last but not least: gute Beleuchtung.

Erster Ein- und Überblick

Nach dem erfolgreichen Auspacken (das Fahrzeug wurde per Spedition angeliefert), galt es zuerst einmal die Speedmaschine auf die Maße des Testers einzustellen. Bei einer Körpergröße von 195 cm und einem x-seam-Wert von 120 cm war gerade so ein bequeme Tretposition zu finden. Der Tretlagerausleger hat eine Markierung, an der man die Senkrechte der

Mit dem S-Pedelec auf dem für dieses Fahrzeug verbotenen Siegradweg.



Tretenebene einstellen kann sowie eine Auszugslängenmarkierung.

Als überzeugter Pedal-Schuhsystem-Fahrer folgte dann die Montage der Klickpedalen: sie bieten den Füßen sicheren Halt auf den Pedalen, mehr Fahrgefühl, man kann die Beine auch mal locker hängen lassen.

Zum Abschluss der Einführung in die Pedelec-Technik stand auf dem Programm, sich mit dem Display vertraut zu machen sowie mit dem Bedienungselement für Unterstützungsstufen, Beleuchtung etc. Das Vierfarbdisplay ist als Touchscreen ausgelegt.

Und, den Akku aufladen. Dieser ist schwerpunktünstig unter dem Rahmen montiert. Allerdings erschwert das das Aufladen. Solange man das Prozedere noch nicht kennt, rutscht man auf den Knien auf dem Boden herum, um die Buchse für das Ladekabel zu finden. Um die Füllstands-LEDs besser sehen zu können, sollte man einen Spiegel unter das Fahrzeug legen, damit man angenehmer kontrollieren kann.

Wintertest

Ein Testrad im Winter auszuprobieren, fördert nicht unbedingt die Motivation, größere Runden zu drehen. Außerdem wollte ich mich erst einmal eingewöhnen als S-Pedelec-Neuling und unternahm kleinere Testfahrten an verschiedenen Tagen. So konnte ich mir gut ein Bild machen von den Unterstützungsmöglichkeiten des Heckmotors. Und das Finden der persönlich besten Ergonomie ist für mich auf einem neuen Liegerad auch immer eine Herausforderung. Das betrifft den Abstand



des Tretlagers vom Sitz, den Winkel der Sitzfläche und den Winkel der Rückenlehne. Als „Sitzproblematiker“ habe ich auf vielen Liegerädern Ärger mit kribbelnden Füßen und bisher noch nicht eine für mich zufriedenstellende dauerhafte Lösung gefunden. Umso erstaunter war ich über den ErgoMesh-Sitz. Anfangs hatte ich die Lehne noch relativ steil stehen, später dann die mittlere, deutlich flachere Position eingestellt. Auch den Winkel der Sitzfläche hatte ich noch nach oben angepasst. Es ist der Vorteil dieses Sitzes, dass man beide Teile variieren kann. Selbst in der flachen Haltung liegen die Hände locker am Lenker, zwei Finger auf den Bremshebeln. Nebenbei noch bemerkt: praktisch sind zwei kleinere Taschen hinter der Rückenlehne, in einer ist eine Regenschutzhülle versteckt, in der anderen lassen sich leicht Geldbörse und Smartphone unterbringen. Noch weiter ausgezogen hatte ich auch noch den Tretlagerausleger.

Für mich persönlich sollte er gut noch fünf Zentimeter länger sein, denn der Ausleger war nur noch auf 5 cm geklemmt, was ich für ein wenig gering halte. Dafür war das Pedaliergefühl optimal bei dieser großen Auszugslänge, ohne dass das das Fahrverhalten negativ beeinflusst hätte.

Hausrunde

Die „Haussteigung“ ist der Weg, den ich regelmäßig zwischen Wohnung und Bahnhof pendle, von dem aus ich zur Arbeit fahre. Morgens 6,5 km



Beleuchtung und Hupe.



Zwei der drei Aufnahmepunkte für den ErgoMesh-Sitz.

bergab rollen lassen, abends dieselbe Strecke „Bergprüfung“ (weil stets noch ohne Motorhilfe). Für die 25 km-Testrunde bildete die Haussteigung den Abschluss. Die Daten habe ich mit Komoot aufgezeichnet, das lieferte mir gute Angaben zur Fahrt. Um das Ende vorweg zu nehmen: die Haussteigung fahre ich sonst nur deutlich unter 20 km/h. Mit dem S-Pedelec wollte ich nun die Möglichkeiten einmal ausreizen. Der Teil mit der leichten Steigung war noch mit 40 km/h zu schaffen, wobei die Unterstützung auf 4 oder 5 stand und man schon kräftig mittreten musste.



Das war sicher nicht energieeffizient (Akkustand ging runter von 25% auf 10%) aber eindrucksvoll und zeigt das Potenzial des Fahrzeugs. Autos wagen auf der kurvigen Strecke nicht das Überholen und warteten auf gerade Teilstücke. Das empfinde ich als Sicherheitsaspekt für S-Pedelec-Nutzende. Und selbst der Knipp gegen Ende der Haussteigung war noch mit rund 30 km/h zu bewältigen.

Auf der Ebene ist man selbst in Unterstützungsstufe 1 rasch bei 40 km/h. Das heißt natürlich auch, Fahrradtouristisch attraktive Wege sollten gemieden werden, sonst ist man ständig am Bremsen und Beschleunigen. Bergab erreicht man schnell die 45 km/h. Dann bremst der Motor. Möchte man die Abfahrt genießen und keine Rekuperation in Anspruch nehmen, sollte die Unterstützung ausgeschaltet werden. Dann rollt es locker auf 60, 70 km/h, je nach Gefälle.

Resümee

Ich halte die Speedmachine S-Pedelec für ein tolles Pendlerfahrzeug, idea-

ler Weise mit Jobrad und einem verständnisvollen Arbeitgeber finanziert, denn die Anschaffungskosten sind nicht unerheblich. Manch einer mag überlegen, ob er für das Geld nicht ein Velomobil kaufen soll. Eine solche Entscheidung hängt aber von vielen Rahmenbedingungen ab, die wir an dieser Stelle nicht ausführlich erörtern können. Angaben zur Reichweite kann man meines Erachtens nicht seriös machen. Es hängt von vielen Einflussfaktoren ab, wie weit man mit einer Akkuladung kommt. Für meine 25 km lange Testrunde habe ich 42% Akkukapazität insgesamt verbraucht. Diese Fahrweise vorausgesetzt, würde ich nur rund 60 km mit einer Akkuladung kommen. Der Motorhersteller gibt eine Reichweite von bis zu 145 km an.

Temperaturmanagement

Elektroantriebe sind auf einen Arbeitspunkt aus Drehzahl, Last und Leistung hin optimiert. Bei den Neodrives S-Pedelec Radnabenmotoren ist das der Betrieb im zwischen 20 km/h und 45 km/h und einer Antriebsleistung von 500 W. Die von der Batterie zugeführte elektrische Energie wird op-

timal genutzt. Immer wenn ein Motor abseits des optimalen Arbeitspunkts betrieben wird, nimmt dessen Wirkungsgrad ab. Dies führt dazu, dass ein Teil der zugeführten Energie in Wärme umgewandelt wird. Die Wärme wird über eine große Kontaktfläche an das Ausfallende bzw. den Hinterbau des Fahrradrahmens abgegeben. Zusätzlich sorgen Kühlrippen inner- und außerhalb des Antriebsgehäuses für einen größtmöglichen Wärmeaustausch mit der Umgebung. Die Eigenerwärmung des Antriebsmotors wird überwacht, ggfs. wird die abrufbare Motorleistung reduziert.

In der täglichen Praxis ergibt sich eine Abhängigkeit von der Außentemperatur, dem Gesamtgewicht, der Steigung, der Beschaffenheit des Untergrunds, dem Luftdruck und der Geschwindigkeit. Extreme Belastungen sollten durch die Wahl eines kleineren Ganges mit höherer Kadenz, einer niedrigen Unterstützungsstufe und/oder nach einer kurzen Pause (in welcher der Antrieb wieder abkühlen kann) vermieden werden.

S-Pedelecs bereichern die Mobilitätswende

Rahmeninfos

Mindestalter 16 Jahre – Führerschein mindestens Klasse AM – dürfen nur öffentliche Straßen nutzen, Radwege sind tabu – Hupe und Rückspiegel erforderlich – Versicherungskennzeichen nötig (~ 81 €/Jahr) – Lastenanhänger erlaubt, Kinderanhänger nicht – Hänger braucht spezielle Beleuchtung und Reflektoren, die Kupplung muss amtlich genehmigt sein – das Gleiche gilt für Umbauten jeglicher Art – Motoren dürfen eine maximale Nenndauerleistung von 4.000 Watt haben – Tretkraftunterstützung höchstens bis 400%.

Potenzial für die Mobilitätswende

Die LEVA-EU ¹⁾ hat beim DLR ²⁾ eine Untersuchung des Pontenzials von

LEVs ³⁾ in Auftrag gegeben, aus der geht hervor, dass sich die Emissionen von Treibhausgasen im Verkehrssektor deutlich reduzieren lassen durch die Förderung von S-Pedelecs. 37% aller Autofahrten können ersetzt werden bzw. 19% aller Autokilometer. Jede Fahrt, bei der ein LEV ein Auto ersetzt, würde im Durchschnitt 88% der THG-Emissionen vermeiden. Das White-Paper kann angefordert werden. ⁴⁾

Deutsche Rahmenbedingungen

Die verkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen machen es in Deutschland schwer, S-Pedelecs zu verkaufen. Autofahrer verstehen nicht, dass man nicht auf dem Radweg fahren darf. Selbst bei der Polizei kommt es vor, dass diese die Rahmenbedingungen nicht kennen, wie Fahrerfahrungen belegen. Auf dem Radweg – z.B. Landstraßen begleitend – wäre es sicherer für S-Pedelec-Nutzende. Manch einer nimmt daher den Regelverstoß zu Gunsten seiner Sicherheit in Kauf. Auf der anderen Seite kann man das Geschwindigkeitpotenzial des S-Pedelec selbst auf nur mäßig befahrenen Radwegen gar nicht ausnutzen, von Radtouristischen Szenerouten ganz zu schweigen. Da gibt es ein ständiges Stop and Go, um andere und sich selbst nicht zu gefährden. Auf kurvenreichen Straßen ohne Radwegbegleitung wiederum ist man mit dem S-Pedelec sicherer unterwegs. Wegen der deutlich höheren Geschwindigkeit wird man nicht mehr so häufig überholt. Andere Länder machen vor, wie es geht. Belgien und die Schweiz erlauben es den S-Pedelec-Nutzenden den Radweg zu nutzen. Das dürfte mit ein Grund sein, warum dort der Verkaufsanteil gegenüber Deutschland für diese Fahrzeuge deutlich höher ist. In der Schweiz ist jedes vierte verkaufte E-Bike ein S-Pedelec, während es in Deutschland nur jedes hundertste ist. ⁵⁾

1. Fachverband in der EU, der für leichte Elektrofahrzeuge einschließlich S-Pedelecs arbeitet.
2. Deutsche Gesellschaft für Luft- und Raumfahrt
3. Light Electric Vehicles
4. <https://leva-eu.com/stromer-and-leva-eu-launch-speed-pedelec-white-paper/>
5. 13.09.2022 - <https://radmarkt.de/leva-eu-stromer-veroeffentlichen-weissbuch-fuer-speed-pedelecs/>

Rahmenmaterial	Aluminium 7005 T6
Lauftradgröße (v/h)	20 / 26 Zoll
Federung (v/h)	50 mm / 80 mm
Länge	180 – 210 cm
Höhe (Lenker)	106 cm
Breite (inkl. Spiegel)	90 cm
Tretlagerhöhe	69 – 72 cm
Sitzhöhe BodyLink	48 cm
Sitzhöhe ErgoMesh	51 cm
Gewicht	ab 28,5 kg
Zuladung	max. 120 kg
Schaltung	3 Ritzel vorne 10 hinten
Sitz	ErgoMesh Premium
Federung vorn	5 cm Steuerkopffederung
Federung hinten	DNM DV-22
Motor	NEODRIVES Z20 RS
Motorgewicht	4 kg
Wirkungsgrad	85% ideal
Tretunterstützung	bis 45 km/h
Maximalleistung	1000 W
Nenndrehmoment	12 Nm
Maximales Drehmoment ..	40 Nm
Kraftverstärkung	0 / 80 / 160 / 240 / 320 / 400%
Akku-Kapazität	651 Wh
Rekuperation	zwei Stufen
Beleuchtung	IQ-XE mit Hupe 150 lux
Sonstiges	Farbdisplay mit Touchscreen
Preis	ab 8.690,- Euro

www.neodrives.com

www.hvelotechnik.com/de/liegeraeder-trikes/speedmachine-s-pedelec-schnelles-elektro-liegerad/



Heckmotor mit 10fach-Kassette und Magura-Hydraulikbremse. Vorne waren drei Kettenblätter verbaut, von denen ich nur das Mittlere genutzt habe.

Vorankündigung GOL!

Text: Dieter Hannemann

Die Vorbereitungen für das Große Oldenburger Liegeradtreffen 2024 haben schon Anfang des Jahres in Oldenburg begonnen. Die Oldenburger Liegeradgruppe greift hierbei auf Bewährtes zurück und will neue Ideen einbringen. Auf ihrer Homepage werden ab Frühjahr 2024 Interessierte über die Vorbereitungen auf dem Laufenden gehalten, etwas Schelmisches und Geheimnisvolles bleibt aber immer im Raum. Nicht geheim ist hingegen der Termin: Freitag, den 16. bis Sonntag, den 18. August 2024!

Dieses Treffen, welches alle 4 Jahre stattfindet, ist nicht nur für Teilnehmer*innen aus dem Nordwesten interessant, eingeladen sind alle Liegerad-, Trike- und Velomobilfahrer*innen aus Deutschland sowie den angrenzenden Nachbarländern. Die Oldenburger hoffen wieder auf ein internationales Teilnehmerfeld.

Für diese gemeinschaftliche Aktion steht uns das schon 2012, 2016 und 2021 bewährte ehemalige Offizierscasino in Oldenburg-Donnerschweer mit Außengelände zur Verfügung. Die zentral gelegene rustikale Unterkunft gibt diesem Treffen einen richtig kultigen Rahmen. Neben den 4 Bett-Zimmern, Zeltmöglichkeiten und Abstellmöglichkeiten für die Liegeräder, Trikes und Velomobile stehen uns verschiedene Gruppenräume, eine große Terrasse und der angrenzende Garten zur

Verfügung. Die Küche des Hauses sorgt für das leibliche Wohl und natürlich ist ein Grillabend geplant.

Geplant ist u. a. eine Ausfahrt in der Dämmerung zur Eröffnungszereemonie. Samstag folgt die Große Ausfahrt um das Oldenburger Hafenbecken. Danach werden unterschiedliche Touren angeboten, bis alle sich wieder zur gemeinsamen Kaffeezeit treffen.

Auch das Große Oldenburger Liegeradkino soll nicht fehlen. Des Weiteren gibt es Preise für die weiteste Anreise und den jüngsten und den ältesten Teilnehmer bzw. die jüngste und die älteste Teilnehmerin.

Wir erwarten euch am Freitag ab 18.00 Uhr oder spätestens am Samstagmorgen, das Ende wird am Sonntag nach dem Frühstück oder für Unersättliche gegen Mittag sein. Eine Teilnahme ist von Fr. bis So, Sa. bis So. oder als Tagesgast am Samstag möglich.

Eine Einladung folgt Anfang 2024 mit den näheren Angaben (Anreise, Kosten etc.).

Für Fragen, Anregungen und Auskünfte stehen wir gerne bereit, wendet euch bitte an info@oldenburger-liegeradgruppe.de oder premier@hvp.org

Termin im Kalender 2024 unbedingt schon mal fest einplanen:
Freitag, den 16. August bis Sonntag, den 18. August 2024
Großes Oldenburger Liegeradtreffen!

Die Eröffnung des GOL 2016 - Zwölf Dutzend drängten zum Aufbruch © Hans Mayer







Gruppenbild beim GOL 2016 © Hans Mayer



Die Teilnehmer*innen machen sich Startklar zur großen Ausfahrt am Samstag - 3. GOL 2021 © Heiko Weise

Fahrradtypen – Typenkunde

Name: Ulli Teige

Alter: ... das wollt ihr doch gar nicht so genau wissen, auf jeden Fall genieße ich schon meine Rente.

Schuhgröße: 43, aber ich lebe nicht auf großen Fuß!

Mit dem Fahrrad unterwegs seit... seit klein auf. Ich habe diese Leidenschaft von meinem Vater (Schlossermeister und Zweiradmechaniker) in die Wiege gelegt bekommen.

Fahrradfahren ist für mich wichtig, weil... weil es schon immer zu meinem Leben gehört. Alleine auf dem Liegerad oder mit dem Fatbike auf Forstwegen im Spessartwald, aber am liebsten mit meiner Frau und unserem Hund Eddy auf dem Stufentandem!

Außer Fahrräder interessiert mich... vieles, aber Fahrräder sammeln, ausstellen und bauen ist für mich das Größte. In der Pedalwelt kann ich dieses zum großen Teil alles gestalten und ausleben. Auch für Beratungen und Gespräche ist die Ausstellung für mich das ideale Umfeld. Zurzeit suche ich weitere Kontakte zu Herstellern um die Ausstellung mit noch mehr modernen ungewöhnlichen HPVs zu ergänzen bzw. zu aktualisieren. In den letzten Wochen habe ich fast 30 normale Fahrräder von unserem



Fundbüro bekommen, die ich größtenteils für verrückte Konstruktionen nutze. Schließlich ist der Pedalwelt-Spaßparcours nach wie vor der wichtigste Anziehungspunkt für die Besucher.

Was macht mich wütend? Wir wohnen ca. 50m von einer Schule entfernt. Unmengen Eltern fahren ihre Kinder mit Autos, meist sogar SUV's zur Schule, tatsächlich auch bei Entfernungen unter 100m. Sie fahren meist in der 30er Zone viel zu schnell, besonders wenn ihr eigenes Kind sicher im Auto sitzt. Ein Wunder, dass noch nichts Schlimmeres passiert ist. Zwischen der Bushaltestelle und der Schule (50m Luftlinie) liegt ein kleiner bergigen Pfad mit Treppe. Darum gibt es auch einen Kleinbus, der die Kinder um den halben Ort fährt, damit die armen Kleinen nicht auf dem Pfad leiden müssen.

Zu der Soccerarena (direkt neben der Pedalwelt) werden sie ebenfalls mit dem Auto bis vor den Zugang chauffiert, um dort dann stundenlang einem Ball hinterher zu rennen.

Dafür helfe ich ab und zu Kindern, die mit dem Rad dorthin kommen und Probleme mit ihrem Rad haben.

Meist beschäftige ich mich aber begeistert mit Fahrrädern. Dabei stelle ich leider immer wieder fest, dass einige Räder in der Pedalwelt absolut keine Aufmerksamkeit „erfahren“. Diese werden nach und nach gegen spektakulärere Fahrzeuge ausgetauscht. Die Besucher unsere Ausstellung sind leider fast nie HPVler und können mit z. B. einem Peer Gynt, einem

Veleric, oder manchen anderen einfach nichts anfangen.

Wir sind leider stark auf die Eintrittsgelder angewiesen, da unser Förderverein die laufenden Kosten der Gebäude an die Gemeinde zurückzahlen muss und so müssen wir uns noch etwas mehr auf die Anziehungskraft der Fahrrad-Sensationen konzentrieren. Daher gedenke ich die HPV-Gebrauchtradbörse zu nutzen um mich schweren Herzens von einigen Exponaten zu trennen. Platz ist leider endlich und nicht immer kostenlos.

Was singst du beim Fahrradfahren?

Ich habe es mal versucht, als ich mit meiner Frau und unserem Hund auf dem Stufentandem unterwegs war. Zu meiner Überraschung hat damals unserer Terrier Eyco angefangen dazu zu heulen.

Da sich sein „Gesang“ teilweise besser als der meine anhörte, habe ich es lieber gelassen. Auch bin ich mir nicht sicher, ob nicht doch irgendwer vielleicht mal den Tierschutz zu Hilfe gerufen hätte.

Von dem HPV wünsche ich mir? Die neue Homepage vom HPV ist wirklich



Verrückte Fahrräder: hier das «transforming bicycle» im Tall-Bike-Modus und im Chopper-Modus.



hervorragend gelungen, meinen herzlichen Glückwunsch zu dieser tollen Realisierung. Modern, informativ und einladend, so macht ein Besuch echt Spaß.

Ich könnte mir auf der Homepage und im Info Bull eine Rubrik für verrückte Spaßfahrräder und Dinge aus recycling-fähigen Fahrradschrott vorstellen. Wir haben in der Pedalwelt einiges aus alten Rahmen und Teilen gebastelt, um gerade Schulklassen zu zeigen, dass nicht immer gleich alles in die Tonne muss. Ich kenne einige Menschen in unserer Szene, die großen Spaß an so etwas haben. Sicher könnten viele von uns Bilder und kurze Texte zur Verfügung stellen.

Welches Fahrrad möchtest du uns vorstellen?

Da fällt mir die Wahl sehr schwer. Vom Einrad bis zum Hochrad haben wir eigentlich fast jede Art Fahrrad in der Ausstellung oder auf dem Parcours. Die muss ich auch bei Nachfrage fahren können, die besondere Herausforderung allerdings ist immer unser sogenanntes Bayerisches Fahrrad. In Bayern soll ja angeblich alles etwas anders laufen. So ein „Fahrrad verkehrt“ ist eine besondere Leidenschaft von mir. Damit lenkt

man nach rechts, fährt aber nach links und natürlich umgekehrt. Der Lenker des Fahrrads reagiert nämlich spiegelverkehrt.

Was ist die Besonderheit an diesem Fahrrad? Bei diesem Rad kann man den Lenker zwischen normal und verkehrt einfach umstecken. Firmen leihen sich dies Rad sehr gerne um bei Seminaren und Konferenzen zu zeigen, dass bei kleinen Änderungen in alltäglichen Abläufen plötzlich nichts mehr geht. Man fährt sich und die Firma sehr schnell an die Wand.

Die teilnehmenden Personen werden gefragt, was man verbessern und anders machen könnte, um mit diesem Fahrrad klarzukommen. Man kann es aus dem Bauch heraus versuchen oder mehr mit dem Kopf, aber auf jeden Fall braucht man Planung, Zeit, Geduld, aber auf jeden Fall viel Übung. Aber dadurch bleibt man beweglich und kann lernen normale alltägliche

Dinge ganz anders zu bewältigen.

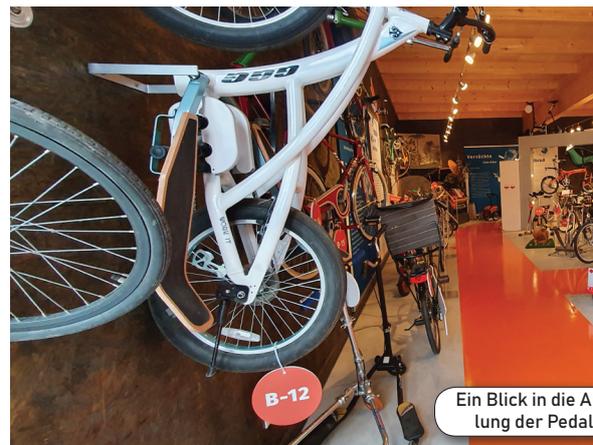
Was könnte man noch verbessern? Das „Fahrrad verkehrt“ könnte mehr in unserem Alltag einziehen, in Bildungseinrichtungen oder im Sport. Auch im schulischen Werkunterricht könnte man diese und andere verrückte Spaßräder relativ einfach bauen und fahren.

Weitere Infos und wo können wir dich antreffen? Im Moment baue und kaufe ich Spaßfahrräder für die Stadt Nürnberg, die möchten das „Erfahrungsfeld der Sinne“ um einen Spaßparcours erweitern. Diesen Monat habe ich bereits die 3. Fuhre Räder dorthin geliefert.

Freuen würde ich mich über einen Besuch in der Pedalwelt (www.pedalwelt.de) im bayerischen Spessart oder über ein zufälliges Treffen auf dem



Vor der Pedalwelt sind öfter Spezial-Fahrräder zu sehen.



Ein Blick in die A lung der Pedal

Fahrrad in unserer fantastischen Region. Das schöne verträumte Elsavatal gehört zu meinem Hausrevier.

Oh, fast vergessen, für die Freunde des Genderns habe ich noch etwas am Ende des Textes angehängt. Dies möge man doch nach eigenem Gutdünken gedanklich in den Text einfügen.

*innen, *innen, *innen, *innen, *innen
.....vielen Dank ;-)



Dieses Fahrrad - im bayrischen Spessart liebevoll «Bayerisches Fahrrad» genannt - ist anderswo auch als Fahrrad verkehrt bekannt. © Ulli Teige

Info Bull Tipp: Am Montag, den 1. Mai hat die Pedalwelt von 14:00 – 17:00 Uhr geöffnet. Für HPV Mitglieder, die von der SPEZI in den Norden nach Hause fahren, macht Ulli Teige die Pedalwelt auch am Montagvormittag auf. Ebenso gibt er euch Übernachtungstipps für Heimbuchtal, falls schon jemand am Sonntagabend anreisen möchte. Und vielleicht könnt ihr bei Ulli auch die ein oder andere Kuriosität erwerben. Kontakt könnt ihr über ulli.teige@pedalwelt.de aufnehmen.



usstel-
welt.



Der Spaßparcours bei der Pedalwelt ist bei Klein und Groß beliebt.

Rekordwochenende - Helfer*innen gesucht

Text: Dieter Hannemann

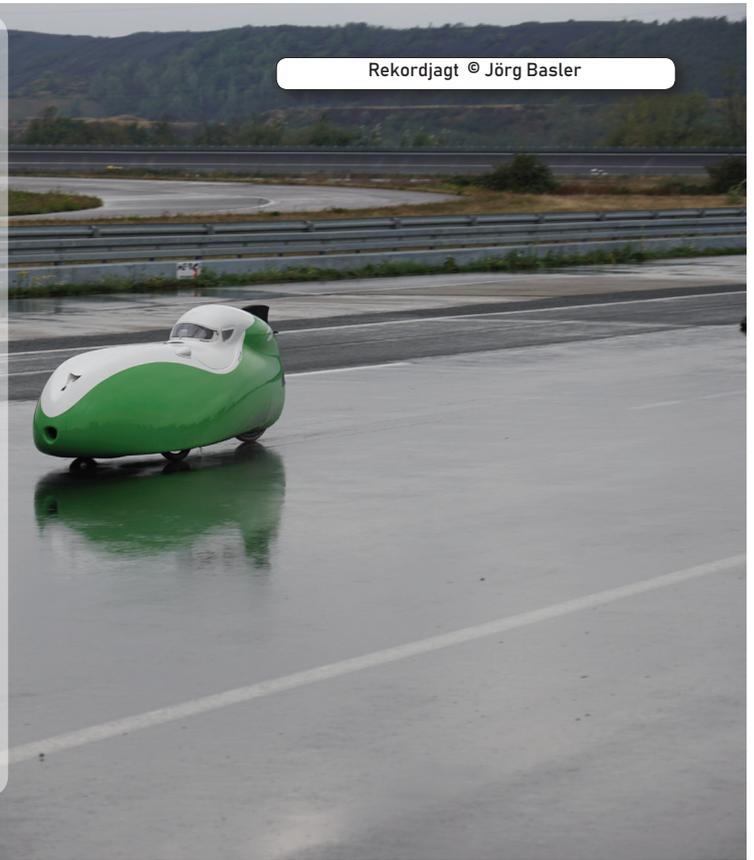
Nach seiner erfolgreichen Rekordfahrt: Durchquerung Deutschlands von Süden nach Norden möchte HPV Mitglied Holger Seidel auch auf dem Rundkurs angreifen und hat die Organisation für ein Rekordwochenende in Aldenhoven übernommen. Austragungsort ist das Aldenhoven testing center (ATC).

Der HPV und DropLimits veranstalten am 01. und 02.07.2023 ein Rekordwochenende in Aldenhoven. Dabei können Rekorde im Bereich Track auf 6, 12 und 24 Stunden avisiert werden. Gefahren wird nach dem Regelwerk der World Ultracycling Association (WUCA). Bisher sind schon 11 ernsthafte Vorhaben gemeldet und es gibt sogar internationales Interesse.

Und nun eine ganz große BITTE: Benötigt wird richtig viel Unterstützung für die Veranstaltung. Bitte meldet euch für jegliches Hilfsangebot. Die Helfer*innen sollten möglichst wenig Geld bezahlen. Eine offizielle Übernachtung am ATC ist unrealistisch, daher werden Quartiere in der Umgebung gesucht.

Kontakt: holgerseidel@web.de oder info@hvp.org

Rekordjagt © Jörg Basler



Viele SPEZI-Klassiker sind heute Treiber der Mobilitätswende - Früher Spezialrad – heute Trendvehikel: Drei Beispiele aus dem Archiv der Spezialradmesse

Fahrräder, die in deutschen Innenstädten heute die Verkehrswende prägen, standen vor vielen Jahren erstmals auf Ständen der Spezialradmesse SPEZI in Germersheim. Ein Blick in das Archiv der SPEZI hilft, das Potenzial des Fahrrads für die Mobilität von morgen zu verstehen.

Die 25. Auflage der SPEZI vom 29. bis 30. April 2023 findet erstmals im Baden-Württembergischen Lauchringen statt.

Mehr Meter – Als der Motor ans Fahrrad kam: Scorpion von HP Velotechnik

Bereits kurz nach der Jahrtausendwende zeigten erste Aussteller der SPEZI Räder mit „elektrischem Zusatzantrieb“, wie es seinerzeit noch etwas umständlich hieß. Heute nennt man sie „Pedelecs“ oder „E-Bikes“. Sie machen laut Erhebungen des Zweirad-Industrie-Verbandes (ZIV) gut 50 Prozent aller verkauften Räder für Erwachsene in Deutschland aus. Bereits 2008 präsentierte der Liegeradspezialist HP Velotechnik sein erstes Pedelec: das Liegedreirad „Scorpion“ erhielt einen BionX-PL250-Nabenantrieb. Das vollgefederte Fahrwerk und der tiefe Schwerpunkt waren für den Hersteller die ideale Basis für



seinen E-Bike-Erstling. Heute werden rund 60 Prozent der verkauften HP-Dreiräder mit Antrieb ausgeliefert.

Mehr Menschen – Inklusion, Integration, Gemeinschaft: Das Pino von Hase Bikes feiert die Vielfalt

Fahrradfahren verbindet Menschen und ist äußerst kommunikativ, weil weder Motorengeräusche noch Windschutzscheibe der Kommunikation im Wege stehen. Damit selbst Fahrtwindgeräusche kein Stören-



fried werden, rücken Stufentandems wie das Pino des Herstellers Hase Bikes die beiden Fahrenden eng aneinander. So lässt sich nicht nur gemeinsam in die Pedale treten, sondern sich auch über das Erlebte ungestört austauschen. Die vordere Liegerad-Position auf dem Pino erlaubt vielfältige An- und Aufbauten, durch die sogar Menschen mit unterschiedlichen Einschränkungen mitfahren können. Schon 1997 wurde das PINO erstmals auf der SPEZI gezeigt.

Mehr Ladung – Verkehrswende ist keine Privatsache: Musketier von Radkutsche

Von jeher hatten die SPEZI und ihre Aussteller nicht allein die private Perspektive des Fahrrad(fahren)s im Blick, sondern auch gesellschaftliche sowie kommerzielle Aspekte und Anwendungen im Fokus. Lange bevor Lieferdienste und urbane Familien das Cargobike für sich entdeckten, konnten diese Räder auf der SPEZI nicht nur bestaunt, sondern ausprobiert werden. Etwa das Cargobike „Musketier“ der



württembergischen Manufaktur Radkutsche, das 2008 erstmals auf der SPEZI stand. Seine dreirädrige Konstruktion sorgt für sicheren Stand und stabile Fahrt auch bei geringen Geschwindigkeiten. Satte 300 Kilogramm Gesamtgewicht gibt der Hersteller für das rund 70 Kilogramm schwere Vehikel frei und deckt damit zusammen mit verschiedenen modularen Aufbauten auch unterschiedlichste kommerzielle Einsatzmöglichkeiten ab.

Über die Internationale Spezialradmesse SPEZI

Die renommierte Spezialradmesse „SPEZI“ ist die weltweit führende Leitmesse rund um Fahrräder jenseits der „Diamant-Rahmen-Norm“: Ob Liegerad, Cargobike, Tandem, Faltrad oder Reha-Vehikel, die Aussteller der SPEZI machen Menschen mobil. Nach einer pandemiebedingten Unterbrechung startet die SPEZI 2023 unter neuer Leitung (des Liegeradherstellers Wolf & Wolf GmbH) und an neuem Standort im Lauchringen (Baden-Württemberg, Landkreis Waldshut). Zur zweitägigen Messe (29.+30. April 2023) gehören neben den Angeboten von Fahrrad- und Zubehörherstellern ein umfangreiches Samstag-Abendprogramm direkt auf dem Gelände, zahlreiche Vorträge sowie das beliebte „Erfinderlabor“, wo sich Hobby-Ingenieur:innen mit Profis treffen. Internationale Spezialradmesse SPEZI

Wolf & Wolf GmbH

Hochstrasse 5

79787 Lauchringen

Deutschland

Franz Furmaniak

0049 174 32 60 513

franz@spezialradmesse.de

www.spezialradmesse.de

#gernperdu

SPEZI
Internationale Spezialradmesse

Im Doppelpack – Tandemfahren in (Nord)Deutschland

Text: Dieter Hannemann

Seit einigen Jahren gibt es in Oldenburg regelmäßige Tandem-Treffen. Hier kommen die Teilnehmer*innen immer wieder für ein Treffen aus nah und fern (bis 200 Kilometer Anreise). Was macht den Reiz an diesem Tandem-Treffen oder wie es liebevoll betitelt wird: „Die Tour mit der geschwätzigem Begleitung“ aus, wo liegt das Geheimnis?

Was ist ein Tandem?

Das Wort stammt aus dem lateinischen und bedeutet „hintereinander“. Schon zweispännige Fuhrwerke, bei denen die Pferde hintereinander eingespant waren, wurden so benannt.

Unter der Bezeichnung „Tandem“ verstehen wir heute im Deutschen alle mehrsitzigen Fahrräder. Im Englischen unterscheidet man hingegen zwischen dem „Tandem-Bicycle“ und dem „Sociable“, dem Gesellschaftsrad, bei dem die Personen nebeneinandersitzen. Ebenfalls aus dem Englischen, gewürzt mit einer Prise englischem Humor, kommen die Bezeichnungen der Fahrer*innen, dem „Captain“ und dem „Stoker“ (Heizer). Auf der

Dampflokomotive gibt es dieselbe Aufgabeneinteilung.

Auf den ersten Blick ist das Konzept bestechend. Das Tandem vereint viele positive Punkte:

Teamgeist spüren, Ausgleich der Kräfte, Windschattenfahren ohne Auf-fahrkollisionen, Taxidienst, inklusive Fahrten, gemeinsames Ziehen eines (Kinder-)Anhängers.

Wer fährt Tandem?

Das Tandemfahren ist z.B. in Großbritannien viel selbstverständlicher als hier und hat auch eher nichts mit Einschränkungen der Stoker*in zu tun. Dort gilt ein Tandem als „normales Vehikel“, man sieht unterwegs auch immer wieder Tandems ohne Mitfahrer*in. 1971 wurde der britische Tandemclub gegründet, welcher heute weltweit rund 8000 Mitglieder aufweist. In der Schweiz z.B. gibt es den uns aus den Info Bulls bekannten Tandemclub seit 1993 mit ca.40 Mitgliedern.

Was gibt es bei uns in der Republik?

Das Tandem wird bei uns viel im Rahmen der Inklusion genutzt. Bekannt ist z.B. die MUT-TOUR, die in ganz Deutschland schon unterwegs war. Die MUT-TOUR ist ein Aktionsprogramm, bei dem Menschen mit und ohne Depressionserfahrung zusammenkommen, um auf das Thema Depression aufmerksam zu machen.

Es gibt viele Vereine für Sehbehinderte, z.B. in Hamburg, Köln und Frankfurt ist es die „Weiße Speiche“ mit sportlichen Angeboten. In Hamburg

Tandem-Treffen Oldenburg: auf dem Pferdemarkt
© Hans Mayer



z.B. wird ein ganzheitlicher Ansatz gelebt. Die 40 vereinseigenen Tandems werden gefahren, geputzt, gewartet und die Gemeinschaft wird gepflegt. Ohne inklusiven Charakter ist der Tandem-Hersteller Santana unterwegs. Er bietet regelmäßig sportlich orientierte Tandemtreffen in Deutschland

„...denn es ist nichts angenehmer als sich mit einem Gefährten oder einer Gefährtin auf einer und derselben Maschine zu ergeben.“ Wilhelm Wolf, „Fahrrad und Radfahrer“, Leipzig 1890

und Tandemreisen europaweit an.

Und in Norddeutschland?

In Thüle findet am 30. Juli 23 das 42. Tandemtreffen beim 43. Volksradeln statt. Die Tandemstrecke ist dort nur 8 km lang. Das macht ja deutlich, dass das Fahren dort nicht im Vordergrund steht. Aber das Treffen hat eine über 40 Jahre alte Tradition.

Am 14. Mai 23 ist in Oldenburg das 15. Tandem Treffen. Dieses Treffen findet zweimal im Jahr statt. Das Geheimnis dieses Treffens liegt an den originellen Gesellschaftsrädern aus dem ganzen Nordwesten, an dem kurzweiligen Ablauf, es ist die Mischung aus Tour und Kultur! Infos zum Treffen unter www.oldenburger-liegeradgruppe.de

Wo bekomme ich Infos?

Wer das Tandem nicht nur als Kulisse fürs Hochzeitsfoto braucht, bemerkt bald, dass das Tandem nicht einfach ein verlängertes Fahrrad ist. Da die Bedürfnisse von zwei Personen berücksichtigt werden müssen, braucht es auch doppelt so viele Kompromisse und gute Fahrrad-Komponenten. Austausch unter Gleichgesinnten findet man z.B. auf der Seite www.tandem-fahren.de.



Tandem-Treffen:
bei Oldenburger Wetter
auf dem Pferdemarkt ©
Dieter Hannemann



Oldenburger back to back Tandem am
Weserdeich © Anja Barth-Imhof



Reise- und Kennertipp:

Seit einigen Jahren geht das Tandem-Treffen immer Pfingsten auf Tour. Da wir dieses Jahr vom 27. – 30. Mai eine etwas größere Unterkunft haben, können wir noch weitere Tandem Teams mitnehmen. Selbst verschiedene Leih-Tandems können wir zurzeit anbieten. Das Ziel ist in der Nähe von Osnabrück und mit Tandem, Niederflurzug (NordWestBahn) oder in Kombination beider Verkehrsmittel gut zu erreichen. Wer Interesse hat, kann sich gerne bei dieter.hannemann@hpv.org melden.

Termine

■ 14. - 17. Apr. 2023 — Speckweg-Tour

Details auf www.futurebike.ch

■ 29. - 30. Apr. 2023 — SPEZialradmesse

Lauchringen - Stand & Sternfahrt Future Bike Schweiz, LRCV, HPV.de - www.spezi.wolfdwulf.ch

■ 30. Apr. 2023 — Mitgliederversammlung HPV Deutschland e.V.

10:30 Feldbergstr. 4, 79787 Lauchringen - Info: premier@hvp.org

■ Anfang Mai 2023 — Offene Rennbahn Oerlikon

Training auf der Rennbahn - Details auf www.futurebike.ch

■ Im Mai 2023 — Maibummel

Organisator & Datum? Mit Tandemclub?

■ 06. Mai 2023 — Nachtfahrt um Vollmond ↔

Details auf www.futurebike.ch

■ 14. Mai 2023 — 15. Oldenburger Tandem Treffen

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

■ 18. Mai 2023 — Interstuhl-Cup Einzelzeitfahren

Albstadt (DE) Details auf www.futurebike.ch

■ 19. - 20. Mai 2023 — 24-Stundenrennen in Sloten (NL)

NVHPV + HPV Deutschland - premier@hvp.org

■ 19. - 21. Mai 2023 — 19. Maitour Oldenburger Liegeradgruppe

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

■ 18. - 21. Mai 2023 — 30 Jahre Tandemclub

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

■ 03. Jun. 2023 — Nachtfahrt um Vollmond ↔

Details auf www.futurebike.ch

■ 03. - 04. Jun. 2023 — Velomob-Treff ↔

oder im September/Oktober - Details auf www.futurebike.ch

■ 17. Juni 2023 — Mitsommertour

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

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

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

■ 02. Jul. 2023 — Nachtfahrt um Vollmond ↔

Details auf www.futurebike.ch

■ 29. Jul. 2023 — Bergzeitfahren Wildberg (DE)

Details auf www.futurebike.ch

■ 29. Jul. - 01. Aug. 2023 — Tour im Jura

Details auf www.futurebike.ch

■ 30. Jul. 2023 — Nachtfahrt um Vollmond ↔

Details auf www.futurebike.ch

■ 30. Jul. 2023 — Bahnrennen Öschelbronn (DE)

Details auf www.futurebike.ch

■ 11. - 13. Aug. 2023 — Liegerad-WM 2023 Lustenau

LRCV & Future Bike Schweiz

■ 25. - 27. Aug. 2023 — LIEBRE (Liegeradtreffen Bremen)

<https://bremer-liegeradtreff.jimdofree.com/liebre-1/>

■ 02. Sep. 2023 — Nachtfahrt um Vollmond ↔

Details auf www.futurebike.ch

■ 30. Sep. 2023 — Nachtfahrt um Vollmond ↔

Details auf www.futurebike.ch

■ Im Nov. 2023 — Herbsthock

Details auf 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 - 5344397 • info@tandemclub.ch

Tandemclub Tourensekretariat

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

Review Future Bike CH - Zeitschriftenservice

Andreas Fuchs • review@futurebike.ch

Vertreter in der WHPVA

Edgar Teufel • whpva@futurebike.ch

Archiv Future Bike CH

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

HPV Deutschland e.V.

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



Vorstand, 1. Vorsitzender

Dieter Hannemann • premier@hpv.org

2. Vorsitzender

Wolfgang Wiese • wolfgang.wiese@hpv.org

Schatzmeister

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

Mitgliederverwaltung

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

Schriftführung

Andreas Hertting • federstift@hpv.org

Redaktion Info Bull

Jan Kranczoch • redakteur@hpv.org

Gebrauchtliegeraddatei

gebraucht@hpv.org

Layout Info Bull

Andreas Pooch • archiv@hpv.org

Beauftragter Rekorde

rekorde@hpv.org

Beauftragter WHPVA

info@hpv.org

Boote – Human Powered Boats

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

Regionalpartner in den Bundesländern

info@hpv.org,

Regionalpartner Österreich

Christof Waas • christof.waas@gmx.at

Impressum

Jahres – Mitgliederbeiträge Future Bike

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

DieEinzahlungsscheinewerdenjeweilsimFebruar/
Märzverschickt.EinzahlungdesMitgliederbeitrages
bis Ende April auf das Konto: IBAN CH38 0900 0000
8002 1211 7

Wennimmermöglich,bitteelektronischüberweisen,
da sonst Zusatzkosten anfallen (aus dem Ausland
auch in bar direkt an den Kassier möglich – bitte
keine Checks).

Jahres – Mitgliederbeiträge HPV – D

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

Volksbank Dortmund Nordwest IBAN DE70

440601224100790300 BIC:GEODEM1DNW
Magazinpreis

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

Herausgeber

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

Layouting

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

Druck

KPL-Team - Humperdinckstr. 64 - 53721 Sieg-
burg

Erscheint sechs Mal pro Jahr

Februar, April, Juni, August, Oktober, Dezem-
ber

Redaktionsschluss

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

Inserate

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

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

Anzeigenpreise pro Ausgabe

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

andere Formate auf Anfrage

Anzeigenformate

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

andere Formate auf Anfrage • bitte 3 mm Beschnitt
zufügen!

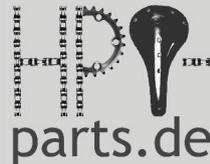
Anzeigen an info@ld-vlg.de

Platzierungswünsche

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



- Fahrräder
- Teile
- Zubehör
- Antiquariat



Spezialitäten

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

www.hpv-parts.de • info@hpv-parts.de

Ride Together!



www.hpv-parts.de

www.co-motion-cycles.de



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:



SPEZI

Internationale Spezialradmesse

29. + 30. April 2023 Lauchringen (DE)



Tickets spezialradmesse.de



Da geht's nach Lauchringen!

Die Hausaufgaben für die neue „Spezi“ sind gemacht! Wir wissen nun genau, wo Lauchringen liegt, und auch die Messetransporter sind schon (fast) gepackt. Mit dabei haben wir unser spektakuläres *Speedmachine S-Pedelec* und, ganz neu für die Elektro-Trikes, die stufenlose Automatikschaltung *Enviolo*. Oh – wir sehen uns nicht in Lauchringen auf der „Spezi“ am Stand von HP VELOTECHNIK? **Dann fordern Sie Ihr Infopaket gleich direkt an!**

HP
VELOTECHNIK

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