

# STELLUNGSWECHSEL -



**L**iegeräder, das ist doch was für Individualisten, für Ökos, für Grüne, für Strickpulli- und Birkenstockträger! Früher war die Sache noch einfach: Aufrecht- und Liegeradler einte einzig die gegenseitige Ablehnung - Fahrradspiesser gegen Weltverbesserer sozusagen. Doch in den letzten 20 Jahren ist die Gesellschaft permissiver geworden - Öko ist „in“, und für den Atomausstieg sind auch alle. Und auch

in der Fahrradwelt wird nicht mehr krampfhaft versucht, sich und andere in Schubladen zu packen - erlaubt ist, was gefällt, und wenn jemand gerne auf drei Rädern durch die Gegend rollen will - warum nicht? Die Zeit ist also reif für einen Langzeittest - Fahrrad News hat vier Liegedreiräder gegeneinander antreten lassen und Stärken und Schwächen herausgearbeitet. Eine spannende Erfahrung, die den Horizont erweitert.

# EIN JAHR MISSIONSARBEIT

Aufrecht- oder Liegeradler? Entscheiden muss man sich einzig, weil der Umstieg aufs Liegerad Gewöhnung erfordert. Dann lockt Fahrspaß pur und in vielen Fällen auch neu gewonnene Freiheit.

Text: Dominik Ehrlich, Fotos: Marco Felgenhauer

## Faktenwissen

Heftig diskutiert wird die Frage, ob man auf aufrechten oder Liegedreirädern mehr Kraft benötigt. Verschiedene Laufradgrößen und Rollwiderstände, das dritte Rad, unterschiedliche Stirnflächen und natürlich die grundsätzlich unterschiedlichen Sitzpositionen bieten Nährboden für Theorien und heizen die Diskussion an.

Wie lassen sich die einzelnen Unterschiede berechnen und wie gewichtet man sie?

Fragmente mathematischer und physikalischer Formeln schwappen mir ins Gehirn. Ich werfe mich in meine vergilbte, hellblau eingebundene Formelsammlung aus der Oberstufe.

Dass ich hier an meine Grenzen stoße, ist nicht verwunderlich. Denn auch als ich Rat bei Physik- und Sportwissenschaftsdoktoranden suche, können mir jene hier nicht weiterhelfen.

## Fakt ist jedoch:

» Ein Liegedreirad hat meist eine geringere Stirnfläche als ein aufrechtes Fahrrad, dafür sind Rollwiderstand und Gewicht höher.

» In Liegerädern sitzt man! Man kann nicht aus dem Sattel gehen oder in den Wiegetritt wechseln. Beim aufrechten Fahrradfahren kann bei Letzterem zumindest kurzzeitig die Beinmuskulatur entlastet werden. Während man vermeintlich gemütlich im Sitz residiert, pumpen die Beine meist auf Hochtouren. Gerade in Anstiegen erleben Neulinge auf dem Liegerad ihr „blaues Wunder“, wenn die Lunge die Oberschenkelvorderseite nicht mehr mit ausreichend Sauerstoff versorgen kann. Der Grund: Damit die Füße nicht von den Pedalen rutschen, muss die Beinmuskulatur auch dann arbeiten, wenn man gar nicht tritt – gegen die Schwerkraft. Sportlich Ambitionierte montieren deshalb am besten gleich nach der ersten Gewöhnungsfahrt Klickpedale.

» Der Schwerpunkt bei allen Liegedreirädern liegt relativ zentral zwischen Vorder- und Hinterachse. Dadurch bekommt man weniger Kraft auf die Hinterachse als bei einem aufrechten Rad mit Diamantrahmen. Im Flachen fällt das nicht so stark auf. Spätestens auf Anstiegen wird es dann aber schnell deutlich – besonders dann, wenn das Hinterrad auf rutschigem Untergrund einfach durchdreht.

» Beim Antritt kann man sich voll in den Sitz drücken und viel Kraft auf die Pedale bringen. An Ampeln lässt man da schnell jeden Rennradfahrer alt aussehen. Leider wirken diese hohen Kräfte nicht nur auf den Asphalt, sondern auch auf die Knie. Um Knorpelschäden zu vermeiden, sollte man Kavaliertarts vermeiden und es anfangs ruhig angehen lassen. „Kleine bis mittlere Gänge bei hoher Trittfrequenz“ lautet die Devise auf den ersten dreihundert Kilometern – so lange, bis sich die Muskulatur auf die neue Belastung eingestellt hat.

## Ergonomie: Kein Knick im Genick

Liegedreiradfahren ist rückenfreundlich! Wer mit Bandscheibenproblemen kämpft, wird von der variablen Sitzposition begeistert sein. Im Idealfall ist der Druck auf die Zwischenwirbelkörper nur halb so groß wie bei einem Rad mit Diamantrahmen.

Worüber man sich bei einem Trike keine Gedanken machen muss, sind Druckstellen. Durch die großflächige Gewichtsverteilung kommt es selbst nach sehr ausgedehnten Touren nur selten zu Taubheitsgefühlen an den Sitzbeinhöckern. Die meisten Hersteller bieten zwei Sitzvarianten an: einen luftigen, mit Netz bespannten, und einen Schalensitz für sportlich Ambitionierte. Beide Varianten entlasten Rücken und Nacken. Im Gegensatz zu Fahrradsätteln ist der Damm stets entlastet. Ist ein Trike ordentlich eingestellt, liegen Arme und Hände neutral und locker auf den Griffen auf, was Schulterpatienten freut.

## Lebensqualität

Fahrradfahren ist Freiheit. Leider können Verletzungen und Unfälle selbst die besten Radler leicht aus dem Gleichgewicht bringen.

In Reha-Kliniken kommen meist nur aufrechte Dreiräder zum Einsatz. Spaß machen diese Shopping-Kisten nicht; ob sie sich zur Therapie wirklich eignen, ist fraglich. Denn gerade das Auf- und Absteigen ist bei Schlaganfall- oder Schädel-Hirn-Traumapatienten meist die größte Hürde. Dazu kommt die Angst vor unkontrolliertem Umfallen. Nach ein paar Wochen bis Monaten ist die Grundlagenausdauer dahin. Hier sind Liegedreiräder sinnvolle Sport- und Therapiegeräte. Bei einigen Modellen ist das Einsteigen fast so einfach, wie sich in den Fern-

EIN LIEGERAD HAT MEIST EINE GERINGERE STIRN-FLÄCHE ALS EIN AUFRECHTES FAHRRAD.



Hat sich die Beinmuskulatur einmal umgestellt, geht der Spaß auf drei Rädern los.



sehsessel plumpsen zu lassen – und wird somit schnell zur Routine. Ist man außer Puste, macht man einfach eine Pause und genießt die Sonne in seinem Liegestuhl – ohne Unfallgefahr!

### Streetlife

Liegeräder im Stadtverkehr geben immer Anlass zu Diskussionen. Man bewegt sich auf Auspuffhöhe, bekommt die volle Abgasdröhnung ab und wird oft von Autofahrern übersehen. Dazu kommt, dass man in gefährlichen Situationen nicht einfach abspringen kann. Umso erstaunlicher ist es, dass sich keine signifikanten Unterschiede zeigen, vergleicht man die Zahl der Unfälle von aufrechten Fahrrädern und Liege(drei)rädern, in Bezug auf ihre Verbreitung. Weil sich Trikes kaum überschlagen können, ist die Gefahr einer Kopfverletzung geringer. Auf Helm, Fahne, gesunden Menschenverstand und eine vorausschauende Fahrweise sollte man dennoch nicht verzichten.

### Artenvielfalt

Liegedreirad ist nicht gleich Liegedreirad. Die unterschiedlichen Modelle locken mit verschiedenen Vorzügen. Generell lassen sich zwei Bauweisen unterscheiden: Bei Tadpole-Trikes wird das Hinterrad angetrieben und die beiden Vorderräder lenken. Das bietet auf kurvenreichen

Strecken gute Kippstabilität. Bei der zweiten Variante, der Delta-Bauweise, wird ebenfalls die Hinterachse angetrieben, allerdings sitzen auf ihr zwei Räder. Gelenkt wird über das Vorderrad.

Eines haben sie jedoch alle gemein: Billigmodelle sucht man vergeblich. Weil sich für die kleinen Bike-Schmieden keine Massenproduktionen in Asien lohnt, sondern vor Ort getüftelt, entwickelt und produziert wird, muss man etwas tiefer in die Tasche greifen als beim Kauf eines aufrechten Fahrrades; die Preise beginnen bei 2.400 Euro. „Dabei ist zu bemerken, dass der Trend zu immer hochwertigerer Ausstattung geht“, betont Matthias Krauß, Geschäftsführer von AnthroTech. Nach oben sind kaum Grenzen gesetzt.

Wer den Perspektivenwechsel wagt und sich auf ein neues Fahrerlebnis einlassen möchte, sollte zum Fachhändler gehen. Hier bekommt man eine professionelle Beratung und kann verschiedene Modelle auf sich einstellen lassen und Probe fahren, was unerlässlich ist. Ansonsten zahlen sich die ergonomischen Vorteile nicht aus. Der Händler kann praktische Tipps zur Individualisierung geben. Alle hier vorgestellten Trikes lassen sich individuell nach dem Baukastensystem zusammenstellen: von der Schaltgruppe über Bremsanlage und Seitenspiegel bis hin zu Transportvorrichtungen oder Handicap-Ausstattung.

Deutschland – einst Land der Dichter und Denker – ist heute die Heimat vieler Tüftler und Erfinder. Drei der Testräder kommen aus Deutschland. Nummer vier ist ein Rennbolide aus England. **FN**

**✳ FAZIT:** Mit den Liegedreirädern ist es ähnlich wie mit dem Atomausstieg: Fast alle sind dafür. Mountainbiker und Rennradfahrer waren fasziniert, haben sich nach Details erkundigt und teils um eine Probefahrt gebettelt. Wer einmal drauf saß, ist verzaubert von nie erlebten Fahrindrücken. Dass sowohl der Atomausstieg als auch in Kleinserie gefertigte Liegedreiräder aus Deutschland Geld kosten, leuchtet allerdings noch nicht allen ein. Während meines Missionarsjahrs im Dienste des Liegedreiradlagers bin ich an Tausenden offenen Mündern vorbeigerauscht, habe unzählige Kinderaugen zum Strahlen gebracht und konnte hoffentlich einige Vorurteile abbauen.



Scorpion f s 26: Zwölf Zentimeter Bodenfreiheit und Federelemente fesseln einen nicht an die Straße.



**Der Sessel mit drei Reifen**

Der Deutschen Lieblingsmöbel ist der Fernsehsessel. Aber auch nur, weil die meisten noch nicht auf einem Trike von AnthroTech saßen. Platz nehmen, zurücklehnen, entspannt losretten – aus der Idee eines Spaßmobils, gefertigt in der Hobbywerkstatt, wuchs die Radfirma AnthroTech. Seit 20 Jahren liegt bei den Franken das Hauptaugenmerk auf Zuverlässigkeit. Produziert wird in der Fränkischen Schweiz, wo jährlich rund 150 neue AnthroTech-Trikes durch die Hallentore rollen. Dabei handelt es sich um Liegedreiräder, mit denen jeder zurechtkommt – vorausgesetzt, er oder sie misst mindestens 1,50 Meter und ist nicht größer als 1,95 Meter.

Die komfortable Sitzhöhe von 43 Zentimetern kommt besonders Reha-Patienten und Menschen mit Koordinations- oder Knieproblemen zugute. Dank der großen Spurbreite von 92 Zentimetern bleibt das Dreirad zudem bei sportlichen Kurvenfahrten stabil.

Magura-BIG-Scheibenbremsen wirken bei geringer Handkraft gleichmäßig auf beide Vorderräder. Das hat den Vorteil, dass das Trike nicht ungewollt zu einer Seite abdriftet. Der vergleichsweise hohe Schwerpunkt macht der affektiven Bremstechnik allerdings hier einen Strich durch die Rechnung. Legt man bei hohen Geschwindigkeiten eine Vollbremsung hin, hebt das Hinterrad ab. Überschlagsnahe

Situationen konnten sich jedoch nur mit großer Mühe herstellen lassen. Wer unterhalb der 40km/h-Marke tritt, sollte keine Probleme haben. Serienmäßig kommt das AnthroTech-Trike mit einem Gewebesitz. Wer es etwas sportlicher möchte, kann auch einen Schalen Sitz wählen. Unser Test-Trike war mit der Rohloff Speedhub (14-Gang) ausgestattet – perfekt für alle, die keine Lust auf springende Ketten oder sonstige Sperenzchen mit der Schaltung haben. Auf über 1.200 Testkilometern hinweg hat die Schaltung nicht einmal gemeckert. Hut ab! Das Wunderwerk Rohloff Speedhub hat mit knapp 1.000 Euro allerdings auch seinen Preis.

Der Vorderbau lässt sich von 174 auf 153 Zentimeter einschieben. Damit lässt sich das Trike mühelos in jedem Kombi transportieren und mit etwas List auch in einem kleineren Auto.

Das AnthroTech-Trike ist ideal für Ein- und Aufsteiger, die auf Teer, Schotter und Feldwegen fahren möchten. Geschäftsführer Matthias Krauß bestätigt: „Wir sprechen Kunden an, die ein Trike für den täglichen Gebrauch suchen – Vielfahrer, die Robustheit suchen, ältere Radler, die Sicherheit und Komfort schätzen, und Menschen mit Behinderungen, die das Trike als Therapieggerät nutzen.“ Deshalb werden im Baukastensystem des Herstellers unter anderem Vorrichtungen zum Befestigen von Gehstöcken und anderen Hilfsmitteln angeboten.

Technische Daten	
<b>Preis Testbike</b>	4.003 €
<b>Länge</b>	174 cm (153 cm eingeschoben)
<b>Höhe</b>	93 cm (63 cm bei eingeklapptem Sitz)
<b>Spurbreite</b>	92 cm
<b>Tretlagerhöhe</b>	32 cm
<b>Bodenfreiheit</b>	22 cm
<b>Wendekreis</b>	420 cm
<b>Sitzhöhe</b>	43 cm
<b>Sitztyp</b>	Schalensitz
<b>Packmaß</b>	153 x 92 x 63 cm
<b>Gewicht</b>	ab 21,9 kg
<b>Lauf radgröße vorne</b>	20"
<b>Lauf radgröße hinten</b>	20"
<b>Fahrgewicht</b>	Gesamtzuladung (Fahrer + Gepäck): 120 kg; Zuladung auf Gepäckträger: 30 kg
<b>Federung hinten</b>	DNM DV-22
<b>Rahmenmaterial</b>	Edelstahl/Stahl, WIG-geschweißt
<b>Pulverbeschichtet</b>	ja
<b>Fahrergröße</b>	ab 1,50 m bis 1,95 m
<b>Schaltung</b>	Rohloff Speedhub 14-Gang
<b>Schalthebel</b>	SRAM Kombi-Schaltgriff mit verlängertem Drehteil
<b>Kurbeln</b>	Kurbelsatz 42 Zähne mit Kettenschutzring
<b>Bereifung</b>	Schwalbe Marathon (40-406 mit Reflexstreifen)
<b>Bremse vorne</b>	Magura BIG mit SON-Nabendynamo
<b>Bremsen hinten</b>	V-Brakes; dient auch als Feststellbremse
<b>Behindertenhilfe</b>	Aufstehhilfe – kann auf beiden Seiten befestigt werden

ab € 2.400,-



So viel Technik in dieser kleinen Dose! Pflege war gestern – die Rohloff Speedhub macht einem auf langen Touren das Leben leicht.



Mithilfe von zwei Schnellspannern kann der Vorderbau ein- oder ausgefahren werden (oben). Für den nötigen Sitzkomfort sorgt ein Federelement unterm Sitz (rechts).





### Technische Daten

**Preis Testbike** 2.990 €

**Länge** 205 cm (160 cm eingeschoben)

**Höhe** 80 cm (53 cm bei eingeklapptem Sitz)

**Spurbreite** 86 cm

**Tretlagerhöhe** 47 cm

**Bodenfreiheit** 17,5 cm

**Wendekreis** links 3,30 m; rechts 3,50 m

**Sitzhöhe** 46 cm

**Sitztyp** Netz bespannt

**Packmaß** 160 x 86 x 53 cm

**Gewicht** ab 19,5 kg

**Lauftradgröße vorne** 20"

**Lauftradgröße hinten** 20"

**Fahrgewicht** max. 120 kg

**Rahmenmaterial** Aluminium 7046 / 7005

**Pulverbeschichtet** ja

**Fahrergröße** ab 1,25 m bis 2,00 m

**Schaltung** Shimano Nexus Premium 8-fach

**Kurbeln** Truvativ Iso Flow 170 mm, 32 Zähne

**Bereifung** Schwalbe Marathon 47 x 406 (vorne); Big Apple 60 x 406 (hinten)

**Bremse vorne** mechanische Scheibenbremse Avid BB7 mit Feststellbremshebel

**Bremsen hinten** hydraulische Scheibenbremse Tektro Auriga Twin

**Behindertenhilfen** diverse Optionen

ab  
€ 2.699,-

### „Geht nicht“ gibt's nicht!

Seit 1994 entwickelt Diplom-Ingenieur Marec Hase – Gründer, Geschäftsführer und kreativer Kopf von Hase Bikes – Tandems, Liegezevi- und -dreiräder. „Der Reiz lag und liegt in der Entwicklung neuartiger Fahrräder“, schildert Hase. Gerade im Reha-Bereich ist seine Firma Spitzenreiter: „Geht nicht“ gibt's nicht. „Unsere Bikes sehen nicht wie Reha-Fahrzeuge aus. Sie sind hochwertig und intuitiv er-fahrbar. Im Laufe der Zeit wurde immer mehr spezielles Zubehör entwickelt“, erklärt Hase. So können selbst Menschen mit amputierten Gliedmaßen oder Teillähmungen auf dem Kettwiesel fahren. Dieses Engagement wird von einigen Krankenkassen honoriert, die beim Kauf einen Teil der Kosten übernehmen. 40 Mitarbeiter treiben in der denkmalgeschützten Zeche Waltrop mitten im Ruhrgebiet die Entwicklung und Produktion voran, sodass jährlich rund 1.500 Räder gefertigt werden.

### Ein Nagetier für jede Tonart

Auf der Straße macht das Kettwiesel sehr viel Spaß; sein Charakter ist agil und verspielt. Bei nur 3,30 Meter Wendekreis ist Slalomfahren angesagt. Man kann gar nicht anders. Dabei sitzt man 46 Zentimeter über dem Boden und hat das Gefühl, man throne lässig auf einem Chopper. Denn auch bei rasiermesserscharfen Lenkmanövern bleibt das Kettwiesel stets gutmütig und berechenbar.

Vorne reagiert ein Schwalbe Marathon blitzschnell auf Lenkimpulse, die beiden Big Apples auf der Hinterachse sorgen für Vortrieb.

Mechanische Scheibenbremsen greifen auf beide Hinterräder. Dadurch bleibt das Dreirad auch bei einer Vollbremsung in der Spur. Wer es sportlicher mag und durch Kurven driften möchte, kann das Kettwiesel auch so konfigurieren, dass der linke Bremshebel auf das linke Hinterrad und der rechte Hebel aufs rechte Rad greift.

Unser Kettwiesel Comfort war mit einer Shimano Nexus Premium ausgestattet. Die Achtfach-Nabe ist extrem robust, lässt selbst das Schalten im Stand zu und ist praktisch wartungsfrei. Verschalten und Kettengerassel war gestern.

Abseits der Teerdecke kann das Kettwiesel in der Grundausstattung nicht voll punkten. Matschige Feldwege mit Steigungen, Schlaglöchern und Schrägfahrten machen dem Dreirad das Leben schwer. Wer auf Abwegen unterwegs ist, sollte aufrüsten: Ein Differenzial sorgt für gleichmäßige Kraftverteilung auf beide Hinterräder. Zudem bietet Hase größere Mäntel und verschiedene Schaltgruppen an, sodass sich jeder sein perfektes Offroad-Wiesel zusammenstellen kann.

Mit wenigen Handgriffen ist der Rahmen zusammengeschoben; so passt das Kettwiesel in jeden Kombi. Mit seinen 19,5 Kilogramm ist es nicht unbedingt ein Leichtgewicht, weshalb zum Ein- und Ausladen meist zwei Personen notwendig sind.



Bitte Platz nehmen. Wer es gemütlicher möchte, kann den Sitz um zehn Zentimeter verlängern.



Ohne Differenzial konzentriert sich die komplette Antriebskraft auf das rechte Hinterrad.



Mit zwei Schnellspannern lässt sich das Rahmenrohr rasch anpassen. Der Umlenkmechanismus verhindert, dass die Kette am Boden schleift.



### Das Gift des Scorpion fs 26 lähmt nicht – es berauscht!

Endlich – ein Liegedreirad mit 26-Zoll-Hinterrad! Mit dem Scorpion fs 26 fahren einem auch aufrechte Fahrradfahrer nicht so schnell davon. Das größere Hinterrad sorgt für guten Vortrieb und bietet auch die Möglichkeit, auf eine breitere Palette von Reifen zurückzugreifen.

Vorne navigieren souverän und bissig zwei 20-Zöler. Im Vergleich zum Kettwiesel hat man hier den Eindruck, mitten im Geschehen zu sein. Man lenkt nicht einfach nur ein Fahrzeug – Körper und Trike verschmelzen zu einer Einheit. Der BodyLink-Schalensitz verstärkt dieses Gefühl. Die Kopfstütze federt Erschütterungen ab, gibt bei langen Bergpassagen Halt und entlastet die Bauchmuskeln. Die Seitenflügel schmiegen sich an die Nieren und stabilisieren den Rumpf in Kurven. Mithilfe von zehn Schrauben und Klettelementen lässt sich der Sitz exakt auf den Körper anpassen. Dank dieser Einstellungsmöglichkeiten kann man sich auch bei hohen Geschwindigkeiten auf technisch anspruchsvollen Strecken voll aufs Fahren konzentrieren und dem Dreirad voll vertrauen.

Nicht nur bei Booten gilt: Länge läuft. Mit einem Radstand von 128 Zentimetern lässt sich der Scorpion fs 26 auch bei sportlichen Abfahrten nicht aus der Ruhe bringen. Was die Geländetaug-

lichkeit angeht, denkt man bei zwölf Zentimetern Bodenfreiheit eigentlich nicht an Offroad. Das Trike ist auf die Straße ausgelegt, aber dank der Elastomere an den Vorderradaufhängungen und der Federung des Hinterrads schluckt das Trike auch Bordsteinkanten. Zieht man einen größeren Reifen auf das Hinterrad, verwandelt sich das fs 26 zum Mountain-Trike, was auf der Alm neidisch-fassungslose Reaktionen hervorruft. Wer allerdings ein reinrassiges Offroad-Dreirad sucht, sollte lieber zum neuen Scorpion fs Enduro von HP Velotechnik greifen.

Abgesehen von einem gebrochenen Schaltauge haben Rahmen, Shimano-Deore-XT-Schaltgruppe und alle anderen verbauten Teile auf rund 1.300 Testkilometern perfekt funktioniert. Das Scorpion fs 26 ist ein Trike für alle, die auf der Straße Vollgas geben wollen und sich dennoch auf Schotter-, Feld- und Waldwegen zu Hause fühlen.

### Das etwas andere Klapprad

Mit nur sechs Handgriffen lässt sich das Rad in weniger als einer Minute zusammenfallen. Auch Flugreisen sind kein Problem – mit abmontierten Laufrädern kommt man auf ein kompaktes Packmaß von 93 x 74 x 54 Zentimetern. Bei so viel technischer Raffinesse kommt das Trike auf ein Gesamtgewicht von 18,2 Kilogramm.



Das ASG-Lenksystem steuert das Trike sehr präzise mit einem Wendekreis von 551 Zentimetern.



Bei einer Größe von 123 x 83 x 62 Zentimetern passt es in die meisten Autos und überschreitet nicht die Gepäckhöchstmaße der DB.



Auf die Vorderreifen greifen Shimano-XT-Scheibenbremsen und erlauben sportliches Kurvendriften. Die Elastomere unterstützen dabei die Kontrolle.

### Technische Daten

Preis Testbike 4.155 €

Länge 231 cm (187 cm eingeschoben)

Spurbreite 78 cm

Tretlagerhöhe 40–45 cm

Bodenfreiheit 12 cm

Wendekreis 551 cm

Sitzhöhe 29 cm

Sitztyp BodyLink-Schalensitz (GfK) mit Carbon-Flügel

Packmaß 123 x 83 x 62 cm

Gewicht ab 18,2 kg

LaufRadgröße vorne 20"

LaufRadgröße hinten 26"

Federung vorne Elastomere

Federung hinten DNM DV-22

Fahrgewicht 140 kg (inkl. Gepäck)

Rahmenmaterial Aluminium 7005 T6

Pulverbeschichtet ja

Fahrergröße ab 1,62 m bis 2,00 m

Schaltung Shimano Deore XT

Kurbeln Truvativ Elita, 30/39/52

Bereifung Schwalbe Marathon

Bremse vorne Shimano XT BR-M785

Bremsen hinten V-Brakes/Feststellbremse

ab  
€ 3.860,-





Für geringsten Windwiderstand lässt sich der Sitz bis auf 25 Grad herunterneigen. Der „ICE Air Pro“-Carbon-Sitz bringt lediglich 950 Gramm auf die Waage.

ab  
€ 3.590,-

### Technische Daten

**Preis Testbike** 4.229 €

**Länge** 223 cm (199 cm eingeschoben)

**Spurbreite** 75 cm

**Tretlagerhöhe** 30–38 cm

**Bodenfreiheit** 7 cm

**Wendekreis** 5,50 m

**Sitzhöhe** 18 cm

**Sitztyp** ICE Air Pro Carbon-Schalensitz

**Packmaß** 110–135 x 75 x 57 cm

**Gewicht** ab 13,4 kg

**Lauftradgröße vorne** 20"

**Lauftradgröße hinten** 28"

**Fahrrergewicht** 150 kg (inkl. Gepäck)

**Rahmenmaterial** Hauptrahmen Chrom-Molybdän 25CrMo4; Hinterbau Aluminium 7005

**Pulverbeschichtet** ja

**Fahrrergröße** 1,65 m bis 2,00 m

**Schaltung** Sram Xo black Type 2

**Kurbeln** SRAM Rival 50/34 170 mm

**Bereifung** Schwalbe Ultremo ZX 23-406/23-622

**Bremse vorne** Tektro Volans

**Bremsen hinten** V-Brakes/Feststellbremse



### Englischer Rennwagen

Vorsicht! Tief, eng, angriffslustig – Suchtgefahr! ICE steht für Inspired Cycle Engineering. Die Firma wurde 1986 von Dreiradpionier Peter Ross gegründet. Jedes Rad wird komplett von einem Mitarbeiter montiert; je nach Ausstattung dauert die Montage für ein ICE Vtx Pro fünf bis sechs Stunden. Jedes der rund 1.000 Räder, die 2013 produziert wurden, musste sich erst einer Probefahrt unterziehen, bevor es verschickt wurde. Das ICE Vtx Pro ist die ultimative Rennmaschine für Puristen. Wer ein Gefährt sucht, um zur Arbeit zu fahren oder gemütlich zum Bäcker, ist hier falsch. Das Vtx Pro will nicht nur fahren – alle Energie, die man beim Treten spielerisch investiert, wird mit reinem Adrenalin vergütet. „Mit dem ICE Vtx Pro wollen wir in erster Linie fahrradbegeisterte Menschen ansprechen, die bisher ein herkömmliches Rennrad gefahren sind“, erklärt Kirk Seifert, der den Vertrieb für den deutschsprachigen Raum innehat. Der Einstieg erfordert anfangs etwas Geschick. Tief geht es hinunter, 18 Zentimeter über dem Boden finden die Sitzbeinhöcker schließlich Halt. Das

Innenleben des Schalensitzes passt sich variabel der Gewichtsbelastung an. Nichts drückt oder scheuert.

Mit einer Spurbreite von nur 70 Zentimetern ist der Engländer der Schmalste im Test. Das bringt ihn aber nicht ins Wanken. Die aerodynamisch geformten Seitenflügel bieten perfekten Halt. Selbst bei Tempo 40 fährt man noch locker 90-Grad-Kurven, ohne dass man mit dem Rumpf aktiv gegensteuern muss. Die Einheit aus Schalensitz und Hintern schwebt nur sieben Zentimeter über dem Boden und saugt das Trike an den Asphalt. Beim Antritt fräst sich das 28-Zoll-Hinterrad in den Untergrund und katapultiert den Fahrer nach vorne. Das große Laufrad sorgt für Laufruhe und bügelt kleinere Unebenheiten weg. Auf eine Dämpfung wurde bewusst verzichtet, denn das Vtx Pro ist auf minimales Gewicht ausgelegt. In der leichtesten Ausstattung bringt es 13,38 Kilogramm auf die Waage.

Bei Bedarf kann das sportliche ICE Vtx Pro freilich komplett tourentauglich gemacht werden – mit Gepäckträger, Schutzblechen, Kopfstütze und Cross-Reifen.



Die Kette läuft frei, damit die gesamte Muskelkraft auf das große Hinterrad übertragen wird. Auf ihrem Weg wird sie dabei von nur zwei Kettenleitrollen unterstützt (oben).

Überzeugt haben die Griffe und die Haptik der Schalthebel. Der Klettmechanismus der Feststellbremse ist Geschmackssache (rechts).

