



Ein Dreirad mit Hingucker-Qualitäten: Wenn Schauspieler Waldemar Kobus mit seinem Liegerad unterwegs ist, kann er sich vielen Blicken sicher sein.

LIEGERAD-„BOTSCHAFTER“ WALDEMAR KOBUS

„MIT GELD NICHT
ZU BEZAHLEN“

Weil er auch bei Wind und Wetter nicht aufs Fahrradfahren verzichten will, entschied sich Waldemar Kobus vor zwei Jahren für ein Liegedreirad. Im Interview schwärmt der Schauspieler von den Vorzügen und dem hohen Spaßfaktor – spart aber auch nicht mit Kritik an vielen Autofahrern.

Zur Person

Waldemar Kobus wurde 1966 in Szczytno (Polen) geboren und kam 1970 als Spätaussiedler nach Düren im Rheinland. Von 1988 bis 1991 absolvierte er seine Schauspielausbildung an der Otto-Falckenberg-Schule in München, anschließend folgten Theaterengagements in Frankfurt, Bochum, Stuttgart, Zürich, Wien und Köln. Seit Anfang der 1990er-Jahre steht er vor der Kamera, bekannt wurde er unter anderem durch seine Darstellung des Polizisten Viktor Schimanek in der Comedyserie „Alles Atze“, aber auch durch zahlreiche Einsätze in diversen Krimiserien, TV- und Kinofilmen. International sorgte seine Darstellung des amoralischen SS-Manns Günther Franken in der paneuropäischen Produktion „Black Book“ für Aufmerksamkeit. Waldemar Kobus ist verheiratet und lebt in Berlin.



Der Spaß begann für Waldemar Kobus mit einer Vernunftentscheidung: „Ursprünglich wollte ich mich einfach auch im Winter aktiv fortbewegen und mich nicht in die Bahn oder ins Auto setzen, sondern auch bei widrigem Wetter aktiv an meiner Fortbewegung arbeiten“, berichtet der freie Film- und TV-Schauspieler, der seit mehr als einem Jahrzehnt auf der Mattscheibe ausgesprochen präsent – und dementsprechend auch viel unterwegs ist. „Weichgekocht“ durch zwei harte Winter, „in denen ich einfach nicht so viel Fahrrad fahren konnte, wie ich wollte“, musste endlich eine Alternative zum Zweirad her. Kobus berichtet, dass er „irgendwie wild“ auf eine rutsch- und wetterfeste Variante des Radfahrens gewesen sei und so zwangsläufig sein Auge auf Liegedreiräder geworfen habe. Und da Wetterfestigkeit ein wichtiges Kriterium war, landete er in einer Preisklasse, die durchaus im Rahmen eines gebrauchten Kleinwagens liegt. „Ich bin lange Zeit drumherum geschlichen, das waren anderthalb Jahre Willensbildung und Entscheidungsfindung“, erzählt der heute 47-Jährige, der einst dem Wikinger Halvar in den „Wickie“-Verfilmungen Stimme und Körper lieh, in der Comedyserie „Alles Atze“, aber auch schon in der Hollywoodproduktion „Operation Walküre“ zu sehen war. Vielseitigkeit ist also eines seiner Markenzeichen, und das sollte auch für sein neues Fortbewegungsmittel gelten.

Kobus machte sich die Suche nicht leicht und probierte diverse Liegeradtypen aus. Etwa die sogenannten Tadpoles – Trikes (Dreiräder) mit zwei

gelenkten Rädern. Oder Liegeräder in der Deltabauweise – zwei Räder hinten, eines vorn. Auch die zweirädrigen Modelle standen zur Auswahl. Am Ende landete der Schauspieler beim „Klimax 2K“ der Waltroper Liegeradschmiede Hase Bikes. Ein futuristisch anmutendes Rad mit hohem Hinguckfaktor – nicht zuletzt wegen des faltverdecks, bei dem vom Fahrer nur Oberkörper und Kopf zu sehen sind. „Für mich hatte das 2K die besten Fahreigenschaften, es ist in der Stadt vergleichsweise übersichtlich zu bewegen, kippstabil und hat einen winzig kleinen Wendekreis – man kann quasi auf der Stelle wenden.“ Kostenpunkt: rund 5.500 Euro. Eine stolze Summe, keine Frage, „aber für mich gaben die beiden Argumente den Ausschlag, dass ich auf meinen Alltagswegen trocken bleiben und mich auch bei Eis und Schnee nicht mehr so leicht auf die Nase legen würde“. Letzteres ergibt Sinn, aber trocken? „Ja, es gibt einen optionalen Poncho, den man hinten in das Verdeck einknöpft und mit dem ich komplett trocken bleibe. Gut, der Kopf wird noch nass, aber wenn man den richtigen Helm hat, ist auch das kein Problem“, erklärt Kobus, der in seiner Vita übrigens Maultrommel und Nasenflöte als die von ihm beherrschten Musikinstrumente angibt.

Seit Waldemar Kobus aufs Liegerad umgestiegen ist, fährt er als radelnder Botschafter dieser Vehikel durch die Gegend. Sein 2K ist immer dabei. Wohl dem Vielreisenden, der eine mobile Garage hat. Wie Kobus: Da er kein Hoteltyp ist, hat er sich ein Wohnmobil zugelegt, mit dem er von Set zu Set fährt und das er am jeweiligen Drehort stehen lässt, um dann sämtliche Kurztrips

Vom Bühneneingang zurück in das Garagenfach seines Wohnmobils und wieder retour – und benzinsparend – auf die Straße: Für den Schauspieler Waldemar Kobus ist sein Liegerad an den jeweiligen Arbeitsorten das optimale Verkehrsmittel. Von Ort zu Ort reist er allerdings mit seinem Wohnmobil.



mit dem Trike zu unternehmen – das im Garagenfach des Wohnmobils Platz findet. Längst ist das 2K sein Kurzstrecken-Autoersatz. Selbst für größere Einkäufe: Hinten bekomme er etwa Getränkeboxen locker rein. „Und hier in Berlin mache ich eigentlich alles damit. In ganz seltenen Fällen hole ich mir ein Car-Sharing-Auto. Ich vermisse aber auch bei minus 15 Grad das Auto nicht.“ So spricht ein wahrer Überzeugungstäter. Der überdies die rückschonende Sitzhaltung zu schätzen gelernt hat. Die Bandscheiben würden dabei nicht so gestaucht, weil der Rücken an der großen Lehne bündig anliege. Selbst wenn er den ganzen Tag auf dem Trike unterwegs gewesen sei, steige er komplett entspannt runter, ohne schmerzenden Nacken wie etwa auf dem Mountainbike.

Ja, sein Liegerad habe für ihn nur Vorteile: Es lasse sich intuitiv fahren, man sei sehr viel wendiger als mit einem Fahrrad, könne viel leichter Ausweichmanöver fahren – „und selbst wenn man nicht Fahrrad fahren kann, fährt man auf so einem Liegedreirad sagenhaft sicher, und zwar egal bei welchen Straßenbedingungen“. Die Verbundenheit mit seinem Dreirad zeigt sich auch, wenn Kobus vom Lenker als „sympathisch“ spricht. Denn der hat gleich unter seinem Sitz seinen Drehpunkt und überträgt via einer Stange die Lenkbewegung direkt und ohne Veränderung nach vorn. Auch gebremst wird mit den Händen, mittels zwei hydraulischen Scheibenbremsen, die auf die Hinterräder wirken. Eine für die rechte Hand, eine für die linke. Auf eine Vorderradbremse habe er verzichtet.

Nicht verzichtet hat Waldemar Kobus auf einen Elektroantrieb. Wider erster Vorbehalte: „Ich habe anfangs überlegt, das 2K ohne E-Antrieb zu nehmen, weil ich bisher das ‚Elektrodoping‘ stets abgelehnt hatte. Aber beim Blick auf das Gesamtgewicht – das Klimax ist mit seinem Verdeck etwa sechs Kilo schwerer als ein normales Fahrrad – dachte ich mir, dass ich mir diese Elektrohilfe doch gönnen sollte. Auch für heftige Bergauffahrten ist es ganz gut, den Antrieb zuschalten zu können“, erklärt er seinen Sinneswandel – der sich „wahnsinnig gut bewährt hat. Das ist wirklich irre, was das für eine Motivationsunterstützung bringt, vor allem, wenn man steile Höhenmeter bewältigen muss“. Das würde er normalerweise mit einem Liegerad nicht machen, weil die Tretbewegungen bergauf im Liegen enorm mühsam seien. Da sei ein Aufrecht Fahrrad eben klar im Vorteil. Dieser Minuspunkt aber würde von der Elektrounterstützung bestens kompensiert. Im normalen Straßenverkehr müsse der Akku etwa alle 100 Kilometer an die Steckdose angeschlossen werden, bei Bergtouren – wie in den Alpen – etwa alle 40 Kilometer.

Aber wie sieht es mit der Sicherheit im Verkehr aus, wird ein liegender Radfahrer von den Autofahrern nicht schlechter gesehen? „Ich sitze höher als jeder Ferrarifahrer, etwas höher als die meisten Porschefahrer und auf Augenhöhe mit VW-Golf-Piloten“, berichtet Kobus, der allerdings zugibt, nicht über die Autodächer hinwegsehen zu können wie auf einem Aufrecht Fahrrad. Prinzipiell merke er jedoch keinen großen Sicherheitsunterschied



„ICH VERMISSE AUCH BEI MINUS 15 GRAD DAS AUTO NICHT.“

zum normalen Fahrrad. „Durchs Fahrradfahren habe ich mir angewöhnt, genau hinzugucken, was der Autofahrer, den ich vor mir habe oder der von der Seite kommt, macht – ob der mich wirklich sieht, ob wir Blickkontakt haben oder ob er gerade Fingernägel feilt, mit dem Handy telefoniert, SMS schreibt oder seine Cola warm hält“, erklärt Kobus und holt gleich zu einer Generalkritik aus: „Es gibt wenige Autofahrer, die tatsächlich konzentriert unterwegs sind. Und es gibt verdammt wenige Autofahrer, die wirklich gucken, wo es langgeht. Die meisten haben dieses Bewusstsein, sicher im Auto verpackt zu sein und achten höchstens darauf, nicht viel schneller als erlaubt zu fahren. Aber das ist es dann auch. Es gibt ganz viele mentale, blickdichte Vorhänge vor den Rückspiegeln, die werden echt selten benutzt.“

Teilweise habe das Liegerad im Straßenverkehr sogar einen Sicherheitsvorteil zum Aufrecht Fahrrad: „Wenn ich mit meinem Liegerad auf der Straße fahre, werde ich von Autofahrern deutlich großzügiger überholt, mir wird dann mehr Platz gegeben, ich werde besser wahrgenommen.“ Liegeräder dürfen natürlich auch auf den Radwegen fahren, mit knapp achtzig Zentimetern Breite sei das eigentlich kein Problem. Eigentlich – wenn der Radweg standardisiert ist. „Man merkt mit dem Klimax allerdings recht oft, wie die Straßenbauämter die Radwege schlicht zu schmal halten, die vorgeschriebenen 1,20 Meter gibt es gar nicht so oft“, betont Waldemar Kobus, der dennoch dank einer iPhone-App auch in Berlin immer wieder befahrbare Radwege finde und so die Straßenwege weitestgehend vermeiden könne.



Den Anschaffungspreis des 2K jedenfalls habe er so längst über die Kilometer wieder eingefahren, „das hat sich für mich jetzt schon gelohnt“. Zumal die anfängliche Vernunftentscheidung schnell dem großen Spaß gewichen sei: „Ich hätte nicht gedacht, dass Liegeradfahren so viel Spaß mit sich bringt – und das steht bei mir mittlerweile im Vordergrund und ist etwas, das aus jeder Kosten- und Nutzenrechnung hinausfällt, obwohl meine Frau und ich dadurch einen PKW eingespart haben. Die enorme Freude ist mit Geld überhaupt nicht zu bezahlen.“

EXPERTEN-INTERVIEW

KOMFORTABLER
GEHT'S NICHT

Seit über 25 Jahren befassen sich Ortwin Kürten und sein Team mit Liegerädern. Angefangen hat alles mit Eigenbauten, seit 18 Jahren betreibt Kürten den „Veloladen Liegeräder“ in Bergisch Gladbach. Wir haben ihn um seine Expertenmeinung gebeten.



SPORTSFREUND-Experte Ortwin Kürten in seinem „Veloladen Liegeräder“ in Bergisch Gladbach

Was ist die erste Frage, die du deinen Kunden stellst? „Wofür brauchen Sie das Rad?“ Denn es gibt ja im Liegeradbereich – genau wie beim Normalrad – verschiedene Radtypen: Rennliegeräder, Tourenliegeräder, es gibt welche für die Stadt, ...

Und was ist die häufigste Antwort? Mittlerweile suchen die meisten Interessenten ein Liegerad zum entspannten Fahren in der Freizeit. Das hat sich gewandelt. Ich bin jetzt schon seit 18 Jahren dabei – und früher war mein Durchschnittskunde 25 bis 30 Jahre alt, die meisten wollten extrem tiefe, sportliche, leichte und schnelle Räder. Heute ist ein Teil meiner Kunden über 50 Jahre alt und sucht ein komfortables Fahrrad, um damit durch die Gegend zu fahren – weniger als Pendler zur Arbeit, sondern vor allem zum Spaß. Viele von ihnen wurden vom Arzt zu mehr Bewegung verdonnert, aber ein normales Rad erscheint ihnen nicht entspannt genug, weil dann ja Handgelenke, Rücken und Nacken schon nach fünf Minuten schmerzen würden. Und einige Kunden haben so etwas Ähnliches schon mal im Fitnessstudio gesehen: Sitzräder, bei denen man vorn tritt – und suchen das nun für die Straße. Kurzum: Heute kommen vor allem Leute zu uns, die sich bewegen wollen, aber keine Lust haben, sich den Hintern wund zu reiben.

Welcher Radtyp verkauft sich derzeit am besten? Neunzig Prozent aller verkauften Räder sind inzwischen die Dreiräder, die sehr alltags- und reisetauglich sind. Als wir anfangen, haben wir gerade mal ein Dreirad pro Jahr verkauft, damals waren die schnellen zweirädrigen Liegeräder der Renner.

Was sind die Vorteile des Liegerads gegenüber einem herkömmlichen Fahrrad? Der wichtigste Punkt ist sicher der Komfort, die Bequemlichkeit – und das bieten vor allem die Dreiräder. Da setzt man sich drauf und kann sofort loslegen, während man sich bei den Zweirädern erstmal an die Balance gewöhnen muss. Rücken- und Nackenschmerzen sind beim Liegerad Geschichte, entspannter kann man auch über Stunden kaum vorankommen, egal für welchen Dreiradtyp man sich entscheidet.

Welche Typen gibt es denn? Zum einen die Deltabauweise mit einem Vorderrad und zwei Hinterrädern, zum anderen die sogenannte Tadpole-Bauweise mit zwei Vorderrädern und einem Hinterrad. Die meisten Hersteller setzen heute auf diese Tadpole-Bauweise, weil sie dabei jede beliebige Antriebskomponente aus dem normalen Fahrradregal übernehmen können.

Machen sich die beiden Bauweisen auch in einem unterschiedlichen Fahrverhalten bemerkbar? Für die Deltabauweise spricht, dass das eine Vorderrad bei den meisten Rädern einen kleinen Lenkeinschlag hat – man kann damit quasi auf der Stelle drehen. Das beste Beispiel dafür ist das Modell „Kettwiesel“ von Hase, das in der Tat wieselflink ist – und den Clou hat, dass man das Vorderrad ausbauen und dann beliebig viele Kettwiesel aneinanderhängen kann. Im Fahrverhalten ist die Tadpole-Bauweise etwas stabiler, weil die beiden Vorderräder dort sind, wo auch der Schwerpunkt des Menschen und des Rades ist. Dadurch sind diese Räder etwas kippstärker. Bei Hase etwa sind die beiden Räder allerdings so dicht am Hintern, dass diese Trikes auch kaum kippgefährdet sind.

Was sind eure Bestseller? Das „Scorpion“ von HP Velotechnik. Von diesem Modell gibt es eine ganze Baureihe, die von einem einfachen, nicht teilbaren Modell über ein faltbares mit einem Klappgelenk bis hin zu einem auf allen drei Rädern vollgefederten Liegerad geht. Bei den Rädern von HP ist die Fahrwerksgeometrie sehr gut getroffen, die gehören mit zu den Besten am Markt. Von Hase verkaufen wir das Sitzliegetandem „Pino“ sehr oft. Der hintere Fahrer sitzt dort aufrecht wie bei einem normalem Fahrrad und steuert das Tandem, während vorn der Passagier im Liegesitz die bequeme Position hat. Auch die Liegeräder von AnthroTech laufen sehr gut. Die nutzen ebenfalls die Tadpole-Bauweise, verfügen über eine sehr hohe Sitzposition und sind bei Kunden beliebt, die leichter aufsteigen und im Straßenverkehr auf Augenhöhe mit den Autofahrern sein möchten. Die AnthroTech-Räder werden auch viel im Reha-Bereich verkauft. Ich mag auch die Trikes des englischen Herstellers ICE, die mit ihren sehr dünnen Rohren elegant aussehen.

Und bei den Zweirädern? Derzeit ist bei den Zweirädern das „S Comp 26“ von Flux mein absoluter Liebling, ein Fahrzeug mit 26-Zoll-Rädern vorn und hinten sowie einem Lenker, der sich aerodynamisch günstig vor dem Fahrer befindet. Das fährt sich hervorragend. Der Inhaber Christian Uwe Mischner ist ein begnadeter Liegeradkonstrukteur, der hervorragende Fahrwerksgeometrien und aus Überzeugung keine Dreiräder herstellt.

Gibt es auch Liegeräder für Kinder? Klar. Da ist zum Beispiel das „Trets“ von Hase ein sehr schönes Rad, das sich auch ganz schnell zu einem Anhänger umfunktionieren lässt, in dem das Kind mitreiten kann.

LINK > WWW.VELOLADEN.COM

LIEGERÄDER IN DER ÜBERSICHT (AUSWAHL)

HP Velo Scorpion FX

Trike | 16,2 kg | 20 Zoll | 83 cm breit | faltbar | ab 2.990 Euro



Anthrotech Trike

Trike | 23 kg | 20 Zoll | 83 cm breit | nicht faltbar | ab 2.400 Euro



Hase Trets Trike

Trike | 18 kg | 20 Zoll / 12 Zoll | 75 cm breit | nicht faltbar | ab 2.550 Euro



ICE Sprint

Trike | 16,5 kg | 20 Zoll | 83 cm breit | faltbar | ab 2.550 Euro



FLUX SComp 26

Liegerad | 13,7 kg | 26 Zoll | nicht faltbar | ab 2.350 Euro



Hase Pino Allround

Liegerad/Tandem | 25 kg | 26 Zoll / 20 Zoll | nicht faltbar | ab 3.990 Euro



DAS HASE KLIMAX 5K IM DETAIL KRAFTPAKET

Das Klimax 5K von Hase Liegeräder ist ein kleines Wunderwerk der Technik. SPORTSFREUND erklärt, wie das hippe Trike mit E-Antrieb funktioniert.

Faltdach: Eine Besonderheit des Klimax 5K ist das (optionale) abnehmbare Faltdach, das zum Ein- und Aussteigen so einfach wie eine Autotüre geschlossen wird.

Faltgelenk: Bei Regen wird das Faltdach einfach angesteckt und kann mit einem Poncho erweitert werden. Das Faltgelenk ist das Herzstück.

Lampe: Das Saferide von Philips wurde für schnelle E-Bikes entwickelt und leuchtet die Fahrbahn mit 60 Lux mit einem homogenen Lichtfeld aus.

Rückspiegel: Sicherheit im Straßenverkehr ist das oberste Gebot – der Rückspiegel nimmt dem toten Winkel seine Gefahr.

Lenkung: Gelenkt wird das Trike mit den Händen, der Lenker hat unter dem Sitz seinen Drehpunkt.

Sitz: Der Sitz ist ergonomisch geformt und gewährleistet stundenlanges Radeln ohne Rücken- oder Nackenschmerzen. Durch den Unterbodenschutz bleibt die Hose auch bei feuchter Fahrbahn trocken.

Kennzeichen: Für den Betrieb des E-Liegerads ist eine Zulassung mit kleinem Nummernschild notwendig.

Motor: Der 500 Watt-Nabenmotor wird bei einer Geschwindigkeit von 45 km/h automatisch abgeschaltet. Die Lithium-Ionen-Batterie hat eine Reichweite von 40 Kilometern

Bremsen: Auch gebremst wird mit den Händen, mittels zwei hydraulischen Scheibenbremsen, die auf die Hinterräder wirken.

Mittelkonsole: Mit der Kontrollstation hat der Fahrer alles im Blick: Akkuzustand, Unterstützungsstufe, Geschwindigkeit, dazu die Streckendaten des integrierten Trelock-Radcomputers. Ein USB-Anschluss betreibt Navi oder MP3-Spieler.

Schaltung: Dabei handelt es sich um eine Shimano Nexus Inter-8-Premium Nabenschaltung mit Drehgriff.

Räder: 20-Zollräder, bezogen mit Reifen aus dem Hause Schwalbe.