Britisches Liegedreirad aus dem Baukasten

Das sportliche Sprint von Inspired Cycle Engineering ist vielfältig individualisierbar

Dem Liegeradfahren, ob auf zwei oder wie im Falle des Tadpole-Trike Sprint von Inspired Cycle Engineering (ICE) auf dreien, geht eine Grundsatzentscheidung voraus (Tadpole wie Kaulquappe heißen Dreiräder mit zwei gelenkten Vorder- und einem angetriebenen Hinterrädern.) Also zunächst die systembedingten Vor- und Nachteile: Man sitzt tief und bequem zurück geneigt. Das ist gut für die Aerodynamik und garantiert flottes Tempo. Wenn man vom Rad fällt, was auch mit einem Dreirad vorkommen kann, fällt man nicht tief. Das Dreirad stellt man einfach mit angezogener Feststellbremse ab, und es bleibt stehen – beim Be- und Entladen eine Wohltat. Dabei braucht ein Dreirad allerdings mehr Platz als ein einspuriges Fahrrad – genauso wie beim Wenden. Bei Regen sitzt man nicht nur der Feuchtigkeit von oben frontal ausgesetzt und den Pfützen näher, sondern auch genau im Zielgebiet des Spritzwassers von Lastwagen.

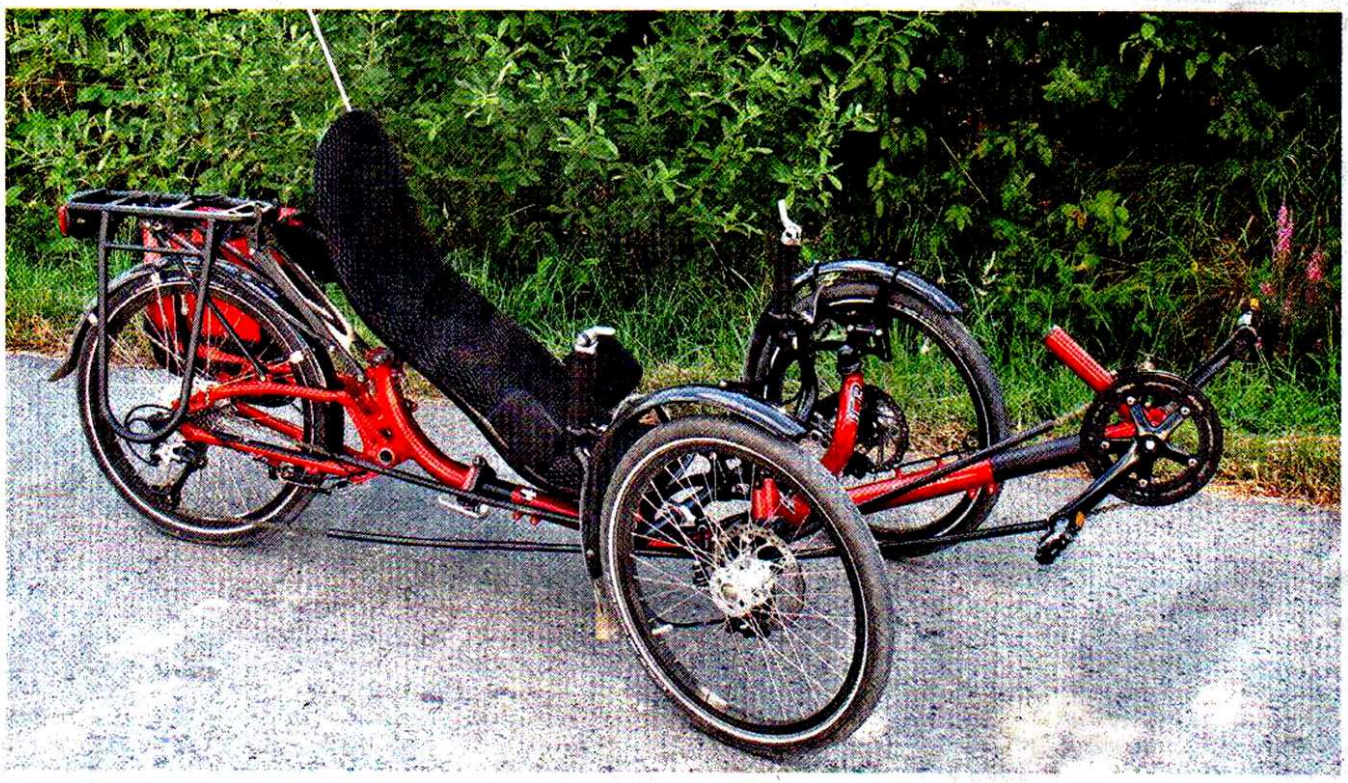
Schließlich ist nichts so überraschend und instruktiv wie das Aufsuchen vertrauter Strecken mit dem Liegerad. Die mit dem Normalrad gern gefahrene Tempo-30-Zone gerät, weil sie komplett zugeparkt ist, fast zum Horrortrip: Man sitzt gefühlt auf Höhe der Türschwelle von Nachbars Multivan (tatsächlich beim ICE Sprint: zwischen 21 und 26 Zentimeter), und die eigene Augenhöhe liegt knapp unter der Seitenscheiben-Unterkante eines Kleinwagens. Da hilft es auch nicht viel, Flagge am langen, zerlegbaren Stock zu zeigen. Ja, Flagge: „Please, don't call it Wimpel", sagen die Briten. Nichts für Weicheier ist das Sprint in der Tat, es ist ein ausgesprochen sportliches, faltbares und in der erprobten Version vollgefedertes Dreirad, aufrüstbar mit allem, was aus ihm ein Reiserad macht. Doch dahin, wo der ICE-Pilot mit Karacho, aber ohne Karosserie entlangkommt, guckt – speziell im Nahbereich einer Kreuzung – kein Autofahrer, ob mit Flagge oder ohne.

Das Sprint ist zwischen 1,76 und 1,99 Meter lang und zwischen 79 und 87 Zentimeter breit. Der erste Wert variiert wegen der einstellbaren Rahmenlänge je nach Größe des Fahrers, der zweite wegen der Vorderradfederung und der Wahl zwischen Trommel- und Scheibenbremsen. Die Tretlagerhöhe ändert sich beim Einschieben des Auslegers zwischen 41 (mit Vorderradfederung) und 31 Zentimeter (ohne Federung). Während der Radstand (1,03 Meter) gleich bleibt, ändert die Wahl des Sitzes – entweder ein Netz- oder ein Schalensitz – in Verbindung mit der Federung die Sitzhöhe und den Wendekreis (minimal 4,30, maximal 5,50 Meter). Der Sitzwinkel kann zwischen 28 und 44 Grad variieren.

Falls es noch nicht aufgefallen sein sollte: Dieses Dreirad, das ohne Vorderradfederung rund 15,9 Kilogramm (mit Frontfederung, aber ohne weiteres Zubehör 16,5 Kilogramm) wiegt, lässt sich seinem Fahrer vielfältig anpassen und darüber hinaus individualisieren: diverse Schaltungen, Scheibenbremsen mechanisch oder hydraulisch, gespiegelt oder nicht, Schnellspanner zur werkzeuglosen Demontage, Anbauteile, Ketten-Tuning mit Führungen und Leitrollen von TerraCycle und, und, und. Die Frontfederung lässt sich nachrüsten, genauso wie es eine Einsteigerversion des Dreirads ohne Hinterradfederung (rund 2400 Euro) gibt. Mit Hinterradfederung und Trommelbremsen beginnen die Preise bei rund 2600 Euro, die Vorderradfederung führt die lange Liste des Zubehörs mit 490 Euro (Erstausrüstung) an. Vorn wie hinten lassen sich die Elastomere (drei verschiedene Härten) leicht austauschen, hinten hat man zudem fünf Montagepositionen zur Wahl. Gemeinsam ist allen Varianten des Sprint der Hauptrahmen aus 25CrMo4-Stahl in Verbindung mit Hinterbau und Ausleger aus Aluminium 7005, die Laufradgröße von 20 Zoll und die genial einfache Faltbarkeit, die nach Abbau des Sitzes das Hinterrad so zwischen die Vorderräder klappen lässt, dass das ganze Dreirad hinten in einen VW Golf passt.

Das bewegte Exemplar, in makelloser Montagequalität mit etlichen Tuning-Teilen ausgestattet, war komplett gefedert (Federweg vorn vier, hinten zehn Zentimeter), hatte als Antrieb einen Sram Dual-Drive, gespiegelte Scheibenbremsen, Schutzbleche und den vorzüglichen Gepäckträger. Das Sprint wurde zwar auch über Feldwege und durch den Wald gejagt, aber es ließ spüren, dass es lieber auf asphaltierten Straßen rollt. Dort dient das Fahrwerk vor allem dazu, die Lenkung von Fahrbahneinflüssen freizuhalten und hohe Kurvengeschwindigkeiten zu erlauben, ohne dass das äußere Vorderrad eintaucht. Sicher kein Fahrzeug für jeden, macht das ICE Sprint dem Liebhaber richtig Laune. HANS-HEINRICH PARDEY

Bezugsquelle: Icletta GmbH, Telefon 06150 / 5922966, Fax 5922968, Internet www.icletta.com



Tief sitzen und schnell fahren: *Das britische Tadpole-Trike Sprint von ICE ist voll gefedert und faltbar.* Foto Pardey

Frankfurter Allgemeine Zeitung, Nr. 171/27.Juli 2010, Technik und Motor, Seite T5