



Liegerad

Weder lang noch schwer, noch teuer

Von Hans-Heinrich Pardey

Artikel-Service

→ Fenster schließen

→ Artikel drucken

Rollsessel: Das
Liegerad Spirit

10. Januar 2005 Ein Liegerad ist eben ein Liegerad. Der flüchtige Blick auf diese Sonderkategorie wird nicht selten von der Meinung irreführt, es gebe hier zwar vielleicht verschiedene Modelle, aber eigentlich keinen technischen Fortschritt. Das mag vor etlichen Jahren einmal so ausgesehen haben, als die Mehrzahl der Liegeräder noch zusammengebastelte Einzellösungen etwas spinneriger Tüftler waren. Aber wenn man sich anguckt, was etwa Paul Hollants und Daniel Pulvermüller bei HP Velotechnik in Kriftel nahe Frankfurt (Telefon 06192/979920, Internet: hpvelotechnik.com) anbieten, wird man eines besseren belehrt. Jahr um Jahr kommen da Neuheiten einer stattlichen Modellpalette heraus: Die entfaltet den Grundtyp Liegerad mal in Richtung Genußradeln wie mit den Modellen Spirit und Wavey. Oder es sind sportlich höchst konkurrenzfähige Räder wie die Speedmaschine, ein Reiserad wie die Street Machine oder ein kompakter Tourer wie der Grashopper. Und nicht nur liebevoll herumbosselnd werden diese Serienräder stetig verbessert, sondern Hollants und Pulvermüller bauen mit ihrem Zwölf-Mann-Betrieb für eine zunehmend international werdende Kundschaft im Jahr etwa 700 Liegeräder, die ingenieurmäßig weiterentwickelt werden. Mit dieser Produktion dürften sie in Deutschland auf dem Sektor Liegerad die Größten sein.

Und was kann man nun verbessern? Zum Beispiel gehört es zu den scheinbar unausrottbaren Vorurteilen, von allen Fahrrädern seien die Liegeräder die sperrigsten. Das läßt sich zwar mit einem Zollstock kontern, weil es Liegeräder gibt, die den gleichen Radstand haben wie Fahrräder herkömmlicher Bauweise. Aber wenn man vor einem Oberlenker-Sesselrad wie dem Spirit steht, mag man kaum glauben, daß dieses Bequemrad sich leichter im Kofferraum eines Mittelklassewagens verstauen läßt als jedes Trekkingrad mit Diamantrahmen. Ein faltbarer Lenkervorbau und der flott abgenommene Netzsitz machen es möglich: ein Paket der Maße 163x73 Zentimeter. Dabei wird das Vorderrad nach hinten gedreht und der Vorbau sozusagen nach vorn, tatsächlich aber über das Rahmenrohr nach hinten gefaltet. Das Spirit widerlegt noch zwei weitere Vorurteile gegen Liegeräder: Mit etwas über 16 Kilogramm für das an Menschen von 1,50 bis 2 Meter Länge anpaßbare Rad ist es nicht auffallend schwer. Und mit rund 1300 Euro für die Grundversion mit 8-Gang-Kettenschaltung auch nicht abschreckend teuer. Das Schöne bei einem Rad aus Manufaktur-Fertigung: Die Liste der gegen Aufpreis erfüllbaren Sonderwünsche ist lang.

Das ist auch bei dem Erfolgsmodell Grashopper so, das man wahlweise mit einem unten neben den Schenkeln zu bedienenden Lenker haben kann oder mit einer nach vorn umlegbaren Lenksäule und Oberlenkung. Das Gelenk bewährt sich nicht nur beim Anhalten und Absteigen, weil es einem den Lenker aus dem Weg räumt, sondern sogar während der Fahrt: Man kann den Lenkerabstand entspannend variieren. Für HP Velotechnik ist oben oder unten keine Glaubensfrage: Vielen Umsteigern ist es einfach angenehmer, einen Lenker vor sich und nicht unter sich zu wissen. Wer sich schon länger daran gewöhnt hat, seine pedalierenden Beine vor sich und darüber freie Sicht zu haben, empfindet es meist umgekehrt.

Sitz entfernt, Lenker
geklappt, Vorderrad
gedreht: Das Spirit
wird
kofferraumgerecht.

Auf dem vermutlich meistverkauften deutschen Liegefahrrad für die längere Radtour und die Reise - die Street Machine von HP Velotechnik geht in der

neuen Saison als Street Machine Gte mit Alurahmen und in Details überarbeitet an den Start - soll ein verstellbarer Liegesitz wie schon zuvor beim Grashopper für gleichzeitig effektives wie auch gesundes und komfortables Sitzen sorgen. "BodyLink" haben die Krifteler ihre Entwicklung genannt, und sie tönen munter: "Der ist gut für Ihren Po, Ihre Bandscheiben und Ihre Familienplanung." Die dritte Anpreisung richtet sich an die Adresse der von Urologen verunsicherten Radler: Die wollen nicht länger ihr Körpergewicht größtenteils auf der vergleichsweise kleinen Fläche der Sitzhocker ruhen lassen, weil das nicht gerade durchblutungsfördernd ist, wie ärztlich attestiert wird. Bislang gab es als Alternative des sesselartigen Sitzes wie beim Spirit eine Sitzschale. Die muß passen, oder sie gibt dem Rücken eine feste Form vor und läßt eine Abstimmung auf eine individuell gewünschte Lordosenwölbung nicht zu. Beim BodyLink-Sitz wird eine feste Sitzschale mit einer sanft geschwungenen Rückenlehne flexibel verbunden.

Die Höhe der Sitzvorderkante und der Lordosenstütze läßt sich mit Schnellspannern korrigieren. So wird auch die Neigung der Rückenlehne verändert: Für die Stadtfahrt etwas steiler und auf Überlandtour aerodynamisch zurückgeneigt. Der auch in der Länge abstimmbare Liegeradsitz besteht aus faserverstärktem Kunststoff mit einem leichten Schaumkern. Eine Kopfstütze gibt es als Zubehör.

F.A.Z. vom 11. Januar