

## ICE Sprint aus Weiterstadt

Faltbar, flink und elektrisch – Tempo und Strecke abseits des Stadtverkehrs



Das ICE-Sprint ist auch ein Dauerläufer. Foto: Jens Etzelsberger

**Auch im Liegeradbereich wird die Elektrifizierung vorangetrieben. Icletta aus Weiterstadt rüstet die Liegedreiräder des englischen Herstellers ICE seit Neuestem auch mit dem Neodrive-Nabenmotor aus.**





WEITERSTADT. „Boost“ – dieses simple Wörtchen in der Menüauswahl beschreibt unzweideutig, was den Fahrer erwartet, wenn er sich in dem tiefen Sitz aus Netzgewebe niedergelassen und die Füße auf die Pedale gesetzt hat: Schub, nichts als Schub. Das maximale Drehmoment von 40 Newtonmeter und die Motorleistung von 250 Watt beschreiben das Fahrgefühl auf dem elektrounterstützten Liegedreirad ICE Sprint aber nur unzulänglich.



Die nackten Zahlen müssen nämlich noch mit dem Kurvengeschwindigkeitsfaktor und der „Hintern-knapp-über-der-Straße-Konstanten“ multipliziert werden, um annähernd auf das Gokart-ähnliche Fahrspaß-Gefühl zu kommen, das von dem Dreirad vermittelt wird. Ein kurzer Druck auf die Pedale, und der Neodrive-Nabenmotor gibt in der höchsten Unterstützungsstufe alles. Auf lockerem Untergrund dreht das Hinterrad gerne mal kurz durch, bevor es wieder Grip hat und das Gefährt weiter nach vorne schiebt. Das alles spielt sich natürlich in objektiv betrachtet recht gemächlichen Geschwindigkeitszonen zwischen Tempo null und 25 ab, aber der Fahreindruck fühlt sich eher nach Tempo 60 an. Bergab sind die und noch mehr auch problemlos drin. Aber selbst bei der Schussfahrt oberhalb von 70 Stundenkilometern vermittelt das ICE Sprint dank des stabilen Rahmens, der wirkungsvollen Bremsen und der satten Straßenlage mit dem niedrigen Schwerpunkt ein sicheres Fahrgefühl. Die 25 Kilometer pro Stunde, ab denen der Motor seine

[zur Übersicht](#)

18. April 2014

Von Jens Etzelsberger

-  [Senden](#)
-  [Drucken](#)
-  [Merken](#)
-  [Verlinken](#)
-  [Fehler melden](#)

-  [Facebook](#)
-  [Google+](#)
-  [Twitter](#)

### Mehr zum Thema:

18.04.2014

[Technische Daten](#)

18.04.2014

[Rund 200 Räder im Jahr werden in Weiterstadt aufgebaut](#)

[| Mehr |](#)

Unterstützungsleistung einstellt, sind aber auch in der Ebene nicht das Ende der Fahnenstange. Die Sitzposition und die spezielle Ergonomie des Liegerades erlauben auch normal trainierten Fahrern Dauergeschwindigkeiten von Tempo 30 und mehr. Wenn erst die richtige, nämlich entspannte, Sitzposition und die passende Trittfrequenz gefunden sind, hat der Motor Pause und es geht dennoch flott voran. Die Elektrounterstützung wird also weniger zum dauerhaften Halten der Höchstgeschwindigkeit gebraucht, als vielmehr zum schnellen Beschleunigen.

So ist es auch nicht verwunderlich, dass die mögliche Reichweite, im Boost-Modus um die 70 Kilometer, nach zwei Dutzend Kilometern nur um eine einstellige Kilometerzahl sinkt. Ist die Elektrifizierung des Liegerades, die komplett beim deutschen ICE-Importeur in Weiterstadt-Gräfenhausen erfolgt, also letztlich überflüssig? Keineswegs, denn jeder Radler weiß, dass das Beschleunigen die kraftraubende Geschichte ist, während es, erst mal auf Tempo, fast von selbst läuft.

### **Rückwärtsgang bis maximal vier km/h**

In der sicheren Gewissheit, dass dem Abbremsen nicht wieder das mühevoll, rein muskelbetriebene Beschleunigen folgt, ist man auf dem Liegerad noch entspannter unterwegs, als es die Sitzposition vermuten lässt. Die Fußgängergruppe muss nicht zur Seite geklingelt werden, um bloß keinen Schwung zu verlieren. Langsam ranrollen, gerne auch mal anhalten, denn umfallen kann man ja nicht, vorbeirollen und dann wieder der Boost.

Der Radnabenmotor aus deutscher Fertigung erlaubt aber nicht nur flottes Vorwärtskommen, sondern bietet auch einen Rückwärtsgang bis maximal vier km/h, der das Rangieren sehr vereinfacht. Das ICE Sprint macht aber nicht nur der Elektrifizierung wegen Spaß.

Es ist auch ein beeindruckendes und durchdachtes Stück Fahrzeugtechnik, das nicht nur mit der Parallelogrammfederung der beiden Vorderräder, dem elastomergedämpften Hinterbau, den hydraulischen Scheibenbremsen, dem kraftvollen und kaum hörbaren Motor, der Parkbremse und der Faltechnik überzeugt, mit der das Rad auf ein recht handliches Packmaß gebracht werden kann. Auch der Rahmen selbst, aus Chrom-Molybdän-Stahl und Aluminium gefertigt, offenbart eine sehr technisch inspirierte Gestaltung.

Die gewichtssparenden Durchbrüche an den Ausfallenden, die beanspruchungsgerecht ausgeführten Dickenänderungen des Materials – das ist einfach feiner Maschinenbau, der da kultiviert wird.

Ein Universalfahrrad wird das Sprint aber auch dadurch nicht. So wenig, wie ein potenter Sportwagen in die Dauerstaus der Innenstädte passt, so wenig gehört das ICE Sprint in den Stadtverkehr. Neben und zwischen Autos, die Nase auf Auspuffhöhe der Geländewagen, macht das Liegeradeln einfach keinen Spaß. Und so auffällig das Dreirad auch aussieht: Die bange Furcht, dass man übersehen wird, fährt in der Stadt immer mit. Der bauartbedingte große Wendekreis tut ein Übriges, um mit dem Sprint schnell dahin zu radeln, wo es hingehört.

Seine Stärken spielt das Liegedreirad auf Rad- und Freizeitwegen aus, wenn es das machen kann, wofür es gebaut ist: Tempo und Strecke. Eine entspannende Pause ist dabei überall möglich, denn den Liegestuhl hat man ja quasi dabei. Das Rad in die Sonne gedreht, die Füße auf dem oberen Pedal abgelegt und das Sprint wird zur Sonnenbank. Wenn die Sonne etwas weiter weg ist: Die Zubehörliste ist mehr als 40 Positionen lang und listet mit Kopfstütze, Gepäckträgersystem und Windschutzverkleidung genügend Material auf, um aus dem Sprint ein Reiserad zu machen.

---