

Dauertest > Fazit

Abschlussbericht zum ICE Adventure HD.



453 km durch den Alltag.



FOTOS: SEBASTIAN BÖHM, PAUL MÜHLEFELDER

Technik par excellence: Die Parallelogramm-Federung bietet nur 40 mm Hub, funktioniert aber sehr komfortabel.



Der linke Joystick bietet ein übersichtliches Display, zwei dezente Bedienelemente für die Di2-Schaltung und einen Spiegel. Top!



Die wichtigsten Spezifikationen

Fahrergröße	1,60 bis 2 m
Rahmen	Stahl, Aluminium
Federweg	40/100 mm (v/h)
Antrieb	Shimano EP8, 85 Nm, 630 Wh
Schaltung	Shimano Nexus Inter 5E Di2
Bremsen	Tektro Auriga Twin, 160 mm
Licht	v: SON Edelux DC170/h: B+M Secula E Linetec
Reifen	Schwalbe Marathon Plus, 20/26", 47 mm
Zul. Gesamtgewicht	200 kg
Gewicht	34,3 kg

Liege-Trike mit Charme

Tester: Paul Mühlfelder, Sebastian Böhm

Einsatzbereich: Alltag, Touren

Preis: 11.475 Euro

Kilometerstand: 453 km

Wir haben das ICE über den Testzeitraum lieben gelernt und einige Erkenntnisse zum Thema Liegerad gesammelt.

So öffnet sich das Sichtfeld dank der Liegeposition und entspannter, nach oben gerichteter Blickrichtung deutlich. Das bringt ein großes, klares und intensives Blickfeld, das zum Verweilen und Genießen einlädt. Ein Liegerad sorgt so für ein spürbar intensiveres Fahr- und Tourenerlebnis! Weiterhin ist das ICE auch ein Kommunikationsmittel: Man kommt durch die andersartige Optik schnell mit anderen Radfahrern und Fußgängern ins Gespräch. Liegerad-Neulinge sollten sich aber langsam an längere Strecken herantasten. Durch eine zu kurze Umgewöhnung auf andere Muskelgruppen kommt es sonst schnell zu heftigem Muskelkater! Auch füllt das breite Adventure HD zu schmale Radwege schnell aus. Ist dieser erhöht, muss auf die Straße ausgewichen werden. Unsere Bedenken hinsichtlich schlechter Sichtbarkeit wurden nicht bestätigt: Wir hatten das Gefühl, dass uns Kfz sogar mit spürbar mehr Abstand überholten als mit normalem Rad. Und beim Abstellen ist deutlich mehr Fläche nötig. Dafür ist ein Umfallen selbst mit viel Gepäck unmöglich.

Hochwertige Ausstattung

Dank Baukastensystem kann das Rad individuell an Vorlieben und Wünsche angepasst werden. Im Detail bietet der Deutschland-Importeur Icletta viel Spezialzubehör, mit dem sich das Rad individualisieren lässt. Es gibt aber auch zahlreiches Zubehör für Personen mit körperlichen Einschränkungen wie Armauflagen, Aufstehhilfen oder eine Sitzerrhöhung. Hier findet jeder sein Traumrad! Unsere Testausstattung ist auf Bedienkomfort und hoher Touren- wie Alltagstauglichkeit ausge-

legt. Am Ende steht ein ambitioniert hoher Preis. Der ist nicht für jedermann, gemessen an der Ausstattung aber trotzdem fair.

Souveränes Dahingleiten

Dank erhöhter Sitzposition und breitem Sitz nimmt man auf dem Adventure HD komfortabel Platz. Auch der Überblick fällt durch die aufrechte Sitzposition besser aus. Die Belüftung des Sitzes überzeugt dank großflächigem Mesh-Bezug auch bei sportlicher Fahrweise. Nur der Seitenhalt ist geringer als bei ausgewiesenen Sportsitzen, was uns im Tourenbetrieb aber nie störte. Dank der hochwertigen Vollfederung und großvolumigen Reifen überzeugt der Komfort selbst auf schlechten Straßen und Flussradwegen. Im Automatik-

Wer komfortabel und stressfrei reisen will, liegt auf dem ICE sehr bequem. Die Diz-Schaltung kann auch Automatik – das ist aber nicht jedermanns Sache.

Modus orientiert sich die Diz-Schaltung an der Trittfrequenz des Fahrers. In der Ebene oder bergab funktioniert das gut. Man kommt zügig, aber durch die Liegeposition entspannt voran. Bergauf kommt es aber vor, dass die Schaltung zwischen zwei Gängen mehrfach hin- und herschaltet. Dann sind wir bergauf und generell im Sportbetrieb in den manuellen Bedienmodus gewechselt. Dank übersichtlichem Display und leicht erreichbaren Bedienelementen klappt das schnell und einfach. Manchem mögen die fünf Gänge der Nexus-Getriebeabgabe zu wenig erscheinen, aber im Zusammenspiel mit den Unterstützungsstufen des Motors findet man quasi immer das passende Setup.

Bergauf lässt man es durch das hohe Gesamtgewicht und den nach hinten verschobenen Schwerpunkt und die damit verbundene gefühlte Schwerfälligkeit gerne gemächlich gehen. In der Ebene ist davon aber nichts zu

spüren. Dank der Dreipunkt-Reifenaufgabe und dem im Vergleich mit normalen Rädern niedrigeren Schwerpunkt liegt das ICE auf der Geraden, in Kurven und auch bergab sicher. Bei Bedarf verzögert die hydraulische Bremse von Tektro gut dosierbar und kraftvoll. Top: Beide Vorderräder werden gleichzeitig über den linken Bremshebel betätigt. Selbst bei harten Bremsmanövern ist der Bremsweg sehr kurz, ohne dass Überschlaggefühle auftreten! Die Schwalbe Marathon-Reifen kommen mit Plus-Pannenschutz und haben uns über den Testzeitraum nie im Stich gelassen. Für weitere Sicherheit sorgt die Lichtanlage mit hellem SON-Scheinwerfer und Busch&Müller-Rücklicht.

Bei Bedarf schnell faltbar

Fahrbereit braucht das Adventure HD viel Platz beim Abstellen. Der Transport im Kombi mit umgeklappter Rückbank oder der Bahn ist aber dank Schnellspannern möglich. Dabei wird der Sitz abgenommen, der Lenker eingeklappt und das Rad über das große Hauptgelenk gefaltet. Wer dann Sitz und Rad mit Expandern sichert, bekommt ein recht kompaktes Bündel, das sich überraschend gut händeln lässt.

Kleine Probleme beim Start

Nach etwa 60 Kilometern versagte plötzlich die Diz-Schaltung ihren Dienst. Die Ursache war ein zu kurz verbautes Elektrokabel. Dies wurde beim Einfedern unter Spannung gesetzt, wodurch sich eine Steckverbindung löste. Bei einer Kettenschaltrolle haben wir zwei Schrauben verloren. Das Problem: Die Schrauben waren nicht mit Loctite gesichert und zu locker angezogen. In Absprache mit Icletta wurden die Probleme schnell erkannt und nachgebessert. Danach traten keine Probleme mehr auf.

Fazit

Via Baukastensystem kann das ICE perfekt auf individuelle Wünsche hin konfiguriert werden. Die Ausstattung des Testrades überzeugt auch Technik- wie Detailliebhaber. Während der Fahrt überzeugt es durch den hohen Komfort, sichere Fahreigenschaften und den Automatik-Modus. Das bringt auf kurzen wie langen Strecken viel Spaß!

SB