



Ice Adventure Pedelec mit Neodrive-Antrieb

Entspanntes Abenteuer

Trikes erfreuen sich für langes entspanntes Reisen wachsender Beliebtheit. Noch bequemer macht das Radreisen aus der „Sesselperspektive“ ein E-Motor im Hinterrad wie im gefahrenen Pedelec-Trike Ice Adventure.

Fahrer/Text: Christopher Gay

Ursprünglich waren die Liegedreiräder des britischen Herstellers Ice speziell für Patienten mit Rückenleiden konzipiert. Mittlerweile haben aber auch ganz gesunde Menschen ihren Reiz entdeckt: Denn entspannt verteilt sich das Körpergewicht auf Rücken und Gesäß. Die Handgelenke sind entlastet, der Kopf sanft an der Stütze angelehnt. Damit das entspannte Gefühl eintritt, muss wie beim „Aufrechräd“ die Einstellung stimmen. Dafür ist das richtige Positionieren des

Tretauslegers mit Kurbeln und Pedalen vor dem Fahrer deutlich wichtiger als bei einem herkömmlichen Fahrrad die Höhe des Sattels. Die Einstellung geht beim Ice Adventure leicht von der Hand, eine Skala vereinfacht das Wiederfinden der einmal optimierten Position bei Fahrerwechseln. Eine „Parkbremse“ wie beim Auto erleichtert den Einstieg. Auch die vierfache Neigungsverstellung des Sitzes und der Verstellbereich der Kopfstütze sind ausreichend ergonomisch. Riesen-Pluspunkt: Der



Kraftpaket: der 615-Wh-Akku.



Tragfähig: mitgefedertem Gepäckträger bis 25 kg.



Gefederter Hinterbau mit Schnellspann-Scharnier.

Hinterbau lässt sich nach Abnehmen des Sitzes nach vorne falten. So erhält man – ohne Werkzeugeinsatz – ein bahntaugliches Paket.

Nachdem der Neodrive-Antrieb eingeschaltet ist, kommt man zügig voran. Nach kurzer Reaktionszeit schiebt der Antrieb selbst im Eco-Modus schon kraftvoll und akustisch dezent an, auch steilere Berge lassen sich in diesem Modus leicht erklimmen. Die Anzeige zeigt anfangs eine Reichweite von nahezu 100 Kilometern. Tatsächlich ist bei unseren Testfahrten in profiliertem Terrain, bei mittlerer Unterstützung im Eco-Modus und bei Temperaturen um den Gefrierpunkt nach 80 bis 90 Kilometern der Akku leer. Das sind rund 20 Kilometer mehr als bei einem typischen Mittelmotor-Rad

Technische Daten

Ice Adventure mit Neodrive-Antrieb, 6.742,92 Euro: Liegedreirad; **Rahmen:** Stahl, Hinterbaufederung; **Rahmengröße:** Unisize; **Radstand:** 990 mm; **Gewicht:** ca. 26 kg; **zul. Gewicht:** 150 kg (Fahrer max. 125 kg); **Entfaltung:** 1,27 – 7,21 m / Pedalumdrehung; **Antrieb:** Neodrive-Hinterradmotor (250 Watt, 6 Fahrstufen), LiNiMn-Akku (615 Wh, 500 Voll-Ladezyklen); **Schaltung:** Sram X9 30-Gang-Kettenschaltung; **Bremsen:** Tektro Auriga hydr. Diskbremsen 2x160 mm; **Laufträder:** 20-Zoll, Remerx Gran Hill, 32 Speichen; **Reifen:** Schwalbe Marathon Plus 40-406; **Lichtanlage:** b+m Lyt / b+m Toplight flat S plus; **Gepäckträger:** Ice; **Besonderheiten:** Anfahrhilfe und Rückfahrrhilfe bis 6 km/h, Feststell-Bremse auf Hinterrad, USB-Ladebuchse am Display

mit 400-Wattstunden-Akku. Aber gemessen an der riesigen Kapazität des Neodrive-Akkus (615 Wh) nicht das erwartete Reichweitenwunder. Zum Nachladen muss der Akku abgenommen werden, was dank guter Halterung und kompakter Bauweise leicht geht. Auch das Laden ist mit dem verpolungssicheren Energy-Bus-Standard sicher. Ein kleiner Tadel betrifft die Montage des Displays. Lob hingegen verdient die Rangierfunktion. Per Knopfdruck kann das Trike so langsam vorwärts und auch rückwärts fahren, man muss zum Rangieren nicht mehr absteigen.

Frontfederung nicht vermisst

Eine empfehlenswerte Option ist der gefederte Hinterbau. Im Test war das mittelharte Elastomer verbaut. Bei einem Fahrergewicht von 80 Kilogramm leistet es gute Dienste, auch größere Löcher in den Straßen werden gut herausgefiltert. Eine Frontfederung haben wir nicht vermisst. Der Netzsitz ist angenehm gepolstert, bietet aber in zügig gefahrenen Kurven wenig Seitenhalt. Ice bietet einen Schalenstuhl, der deutlich ausgeformter ist, allerdings nicht ganz so komfortabel.

Trotz sportlicher Optik ist eine besonders forcierte Fahrweise nicht die Domäne des Ice Adventure. Bei schnellem Ausweichen, dem Elchtest, hebt das kurveninnere Rad schon mal ab. Auch das Bremsverhalten will dem Trike angepasst werden. Grundsätzlich bieten die hydraulischen Scheibenbremsen von Tektro gute Bremsleistungen, ruft man die ganze Bremspower aber plötzlich ab, neigt das Trike zum Kippen um die Längsachse.

Also lieber einen Gang zurückschalten und gemütlich dahinrollen, statt ums Eck zu hetzen. Sportlich ambitionierte Fahrer bedient Ice eher mit den Modellen Sprint oder VTX, die Langstrecke ist das Zuhause des Adven-

ture. Standardgepäcktaschen nimmt der solide Gepäckträger hinter dem Sitz komfortabel auf. Für Fernreisende hat Ice noch an den Sitz angepasste Gepäcktaschen zur Montage links und rechts, die nochmals 25 Liter Gepäck transportieren.

Die Reiseauslegung spiegelt sich auch in der Ausstattung. Entweder wird per Sram DualDrive mit 3x8 Gängen oder mit 3x3x8 geschaltet – damit kommt man jeden Berg pedalerend hoch. Und der Ice-Baukasten bietet noch mehr Optionen. So viel Individualität hat natürlich auch ihren Preis. 6.742,92 Euro verlangt Ice für das getestete Modell, wovon immerhin 2.490 Euro auf den Neodrive-Antrieb entfallen.

Fazit

Die Namensgleichheit zum Fernreiseprodukt der Bahn ist zwar ein Zufall, trifft aber beim Ice Adventure Pedelec den Kern. Schnell, komfortabel und mit guter Ausstattung reist man durch das Land. Wer sich hier in der ersten Klasse einen Sitzplatz reserviert, zahlt auch entsprechend dafür.

Bewertung

Einsatzbereich

Radreise	●●●●●
City/Alltag	●●●○○
Fitness	●●●○○
Gelände	●●●○○

Bewertung

Fahrleistungen	●●●●○
Komfort	●●●●○
Ausstattung	●●●●●
Preis/Leistung	●●●○○

Sitzposition	○	ausgewogen	○	sportlich
Fahrverhalten	○	spurstabil	○	wendig

Testurteil: sehr gut