

Kannste knicken

Es gibt Liegeräder und es gibt schöne Liegeräder. Das edle, faltbare ICE Vortex gehört sicher zur zweiten Klasse. Aber fährt es auch so gut, wie es aussieht?

Als ich richtig Gas gebe, löst sich jede Kontur auf. Das Kopfsteinpflaster haut mich dermaßen stark durcheinander, dass sogar meine Optik vibriert. „Ich sollte besser wieder langsam fahren!“ ist meine spontan gewonnene Erkenntnis. Meinen Kollegen, die auf ihren MTBs gewohnt lässig neben mir her fahren, versuche ich meine Erfahrungen mitzuteilen. Obwohl sie meine Worte nicht verstehen können, verrät meine wackelnde Stimme sofort, was hier abgeht. Ich sehne mich nach Asphalt!

Entspannt Tempo machen

Das ist ehrlicherweise auch das vorgesehene Geläuf für dieses nackte,



sportliche Trike von Inspired Cycle Engineering (ICE). Und tatsächlich, einmal auf der Piste angekommen, entspannt sich die Situation sofort. Ruhig kurble ich zunächst so vor mich hin, genieße das Gleiten und stelle

erstaunt fest, dass ich offensichtlich schneller vorankomme als üblich. Das spornt mich an, ich schalte nach und nach die Gänge hoch, trete fester in die Pedale und beschleunige auf dem grauen Asphaltband. Das Rad treibt

mich vorwärts, der Rollwiderstand ist spürbar gering ebenso wie der Luftwiderstand. Dem Gegenwind kann ich sogar noch mehr ausweichen, indem ich den Sitz flacher montiere. Bis zu 28 Grad sind möglich.

Reaktionsmöglichkeiten

Nach dem Tempo kommt der „Elchtest“. In mal engeren, mal weiteren Sinuswellen nutze ich die gesamte Breite des Donauradweges. Dabei zeigt sich das Rad gerade bei schnellen engen Richtungswechseln etwas anfällig. Erst als ich den Hinterbau weiter nach hinten verschiebe – eine Steckverbindung im Rahmen macht's möglich – beruhigt sich die Lage im wörtlichen Sinn.

Jetzt kann ich zwar nicht mehr ganz so enge Kurven fahren, dafür genieße ich es die längeren besser und schneller ausfahren zu können. Dass Länge läuft, spüre ich auch und gebe wieder Gas. Dabei werde ich das Gefühl nicht los, dass plötzlich jemand schiebt. Leider habe ich keinen Tacho montiert. Kleine Kanten im Weg und Schotterabschnitte erinnern mich immer wieder an das Kopfsteinpflaster vom Anfang. Vor ihnen bremsen ich schon bald lieber ab. Für die sehr guten Bremsen auch bei hohem Tempo kein Problem. Rechte und linke möglichst gleichzeitig und gleichmäßig zu ziehen, hilft auf jeden Fall die Spur zu kontrollieren. (Tut man das nicht, ergeben sich besonders in Kurven fahrtechnische Möglichkeiten. Mutige und versierte Fahrer werfen förmlich den Anker und schlittern damit durch die Kehren). Nach den vielen Testkilometern muss ich doch eines zugeben: Dauerhaft so bequem zu sein, hätte ich dem harten Carbonsitz und dessen Netzaufgabe nicht wirklich zugetraut.

Klein und flach

Während es der Sitz nicht schafft, mich zusammenzufalten, habe ich aber die Möglichkeit das Vortex deutlich klein zu machen. Denn der Clou an diesem Rad ist das Gelenk im Hinterbau. Dabei hat ICE das Scharnier so ausgerichtet, dass das Hinterteil nicht nur einfach einklappt, sondern sich diagonal eindreht (Compact Flat Twist (C.F.T.)-Gelenk). So liegt das Hinterrad sauber auf dem Rahmenkreuz zwischen den beiden Vorderrädern. Inklusive Sitzdemontage dauert das Ganze nur wenige Sekunden und schon ist das Vortex verstaufertig für



Das edle schwarz-rote Ensemble zieht viele Blicke auf sich.



Hier knicken! Weiche Kettenführungen und Compact Flat Twist-Gelenk

einen mittelgroßen Kofferraum. Kritik gibt es tatsächlich auch: Die fällt aber sehr klein aus. Denn einzig die hörbar unter den Sitz schlagende Kette sorgt für gelegentliche Dissonanzen. Besonders beim Anfahren, wenn sich der Gliedestrang spannt, knallt er laut an das Carbon. Vielleicht hilft hier ein Stück Schaumstoff?

Auffällige Erscheinung

Die Optik ist ja schon etwas gewöhnungsbedürftig. Mit dem großen Hinterrad und den kleinen 20-Zöllern vorne wirkt das Rad ein wenig asymmetrisch, abgehoben und hat etwas von einem Skorpion. „Batmobil“ spotten meine neidischen Kollegen und spielen dabei auch auf die tintenschwarze Farbe an. Einen rassistischen Charakter erhält das Vortex auch durch die gekonnt verteilten roten Elemente wie die rot eloxierten Speichennippel (die erzeugen ein schönes Farbenspiel in den sich drehenden Reifen), die passenden Schaltungsteile

und die Dekore. Zahlreiche interessierte Blicke von Passanten sind der Lohn für gelungenes Design.



Testurteil: Sehr gut

Fazit

Vortex – Wirbel oder wirbelnde Bewegung – ist auch ein Tempoversprechen. Hier rotieren zwar die Beine ganz ordentlich und bringen kräftig Vorschub. Der Rest bleibt aber sehr entspannt, weil das Trike trotz Tempo Kräfte schont und der bequeme Sitz und die variable Geometrie sich an die persönlichen Vorlieben anpassen lassen. Den Bremsen kann man beruhigt vertrauen. So ist das ICE Vortex ein echt edles Trike für ausgedehnte Touren mit hohem Tempopotenzial. Der Komfortfaktor ist sehr hoch, solange der Fahrbelag mitspielt.

Jens Kockerbeck

ICE „Vortex 2“

Hauptrahmen: Chrom-Molybdän 25CrMo4 **Ausleger und Hinterbau:** Aluminium 7005 **Radträger und Lenker:** Aluminium 6061 **Sitz:** Carbon Schalensitz **Felgen:** Alex DA 16 vorn, DA 22 hinten **Reifen:** Schwalbe Kojak 35x20"/28" **Schaltung Umwerfer:** SRAM X9 **Schaltwerk:** SRAM XO **Drehgriffschalter:** SRAM X9, 9-fach **Kurbel:** Truvativ Elita **Übersetzung:** 50,39,30/11-32, Kette KMC Z9200 **Bremsen:** Avid BB7 getrennt be-

dienbar, Hebel Avid Speed Dial 7 **Technische Daten:** **Länge:** 207–230cm **Breite:** 79cm **Höhe:** 70–76cm **Spurbreite:** 75cm **Tretlagerhöhe:** 32–41cm **Bodenfreiheit:** 8 cm Radstand: 123cm **Wendekreis:** 620cm **Sitzhöhe:** 20cm **Sitzwinkel:** 28-44° **Packmaß:** 117x80x 57 cm (LBH) **Zuladung:** max. 125 kg (plus 25 Gepäck). **Farben:** Ink Black **Gewicht:** 15,9kg (inkl. Pedale) **Preis:** 3790 Euro

Bezug: Icletta GmbH, Tel.: 06150-5922966, info@icletta.com



Die einzeln bedienbaren Scheibenbremsen eröffnen besonders in Kurven neue Möglichkeiten.