

Liegevelos sind bequem und schnell. Doch es gibt Gründe für ihre geringe Präsenz

Siegen im Liegen

Liegevelos haben es schwer, sich durchzusetzen. Das zählt nicht nur für den Alltag, sondern auch für den Rennzirkus, wo sie eigentlich ganz klare Vorteile vorzuweisen hätten. Die tiefere, ausgestreckte Sitzposition bedeutet – sogar ohne aerodynamische Verkleidungen – geringeren Luftwiderstand und damit höhere Geschwindigkeiten. Das erkannte der Internationale Fahrradverband UCI schon früh mit Schrecken, als in den dreissiger Jahren des letzten Jahrhunderts der bis dahin unbekannte Rennfahrer Francis Fauré mit dem Liegerad «Vélocar» des französischen Konstrukteurs Charles Mochet gegen die damals besten Fahrer ein Rennen nach dem anderen gewann. 1933 nahm er den Stundenweltrekord in Angriff, den damals der Zürcher Oscar Egg mit einer 1914 zurückgelegten Distanz von 44,247 km hielt, und legte mit seinem eigentümlichen Gefährt, das über ein Lenkrad gesteuert wurde, 45,055 km in einer Stunde zurück.

Über 90 km/h schnell

Die UCI, die das Vélocar zum Rekordversuch zugelassen hatte, überlegte es sich anders und beschloss am 3. Februar 1934, Liegeräder von offiziellen Velorennen auszuschliessen, was das vielversprechende Fahrzeug mit einem Schlag zum Nischenprodukt machte und dessen Weiterentwicklung durch kommerzielle Marken im Keim erstickte.

Das ist schade, wenn man bedenkt, dass der heutige Stundenweltrekord für Fahrräder mit Diamantrahmen bei 49,7 km zurückgelegt

legter Distanz liegt, derjenige für Liegeräder aber bei 91,556 km. Der Fairness halber sei allerdings gesagt, dass das Gefährt, mit dem der Schweizer Francesco Russo am 2. August 2011 auf einer Autoteststrecke in Deutschland in einer Stunde mit einem Schnitt von über 90 km/h über den Asphalt bretterte, mit einem Velo nicht mehr viel gemein hat. Hat man die windschlüpfig verkleidete weisse Zigarre vor sich, fragt man sich, ob ein Mensch überhaupt hineinpasst. Russo kommt ohne Hilfe nicht allein in sein Gefährt. Einmal drin, ist seine Position so abenteuerlich, dass es ihm kaum jemand freiwillig nachmachen wollte: Der Fahrer liegt auf dem Rücken, die Füsse am hinteren, den Kopf am vorderen Ende des Fahrzeugs. Da Russo nur nach oben blicken kann, braucht es einen Spiegel, damit er die Fahrbahn zu sehen vermag. Was vom Velo bleibt, sind zwei dünne Räder, die Kraftübertragung über eine Kette und der Antrieb über Pedale.

Während die Wahl des Velos für viele eine Glaubensfrage ist, gibt es für den Velorennfahrer Russo kein Entweder-oder: «Mich fasziniert einfach Geschwindigkeit», sagte er anlässlich eines Events in der offenen Rennbahn Oerlikon am 26. August, «und wenn ich aus eigener Kraft schnell sein kann, umso mehr.» Daneben fährt er nach wie vor sein herkömmliches Rennrad.

Für jene, die Lust auf Tempo aus eigener Muskelkraft haben, bieten diverse Hersteller Liegevelos für ambitionierte Fahrer an, die durchaus auch renntauglich sind.

Zu den bekanntesten

Herstellern in der Szene der HPVs (Human Powered Vehicles) gehört der Schweizer Jürg Birkenstock mit seinen Birk Bikes aus Rapperswil. Der Rahmen seines Birk Comet ist vollständig aus Karbon gefertigt und wiegt nur wenig mehr als derjenige eines Rennrades. Das Know-how für den Umgang mit dem Hightech-Material hat er beim Sauber-Rennstall vertieft, wo der gelernte technische Modellbauer 1993 drei Jahre aerodynamische Karosserieteile für Formel-1-Boliden fertigte. Auch die Herstellung herkömmlicher Rennräder aus Karbon beherrscht der Mittvierziger. Doch seine Liebe gilt den Liegerädern, die in seinen Augen die effizienteste Methode darstellen, von A nach B zu gelangen.

Alltags- und renntauglich

Sein Comet ist sehr einfach zu steuern und lässt sich im Nu auf Geschwindigkeiten beschleunigen, die man nicht für möglich gehalten hätte. Mit seiner massgeschneiderten Heckverkleidung wird das Velo nicht nur aerodynamischer, sondern auch alltagstauglich, weil darin ein Gepäckraum enthalten ist, der mehr fasst als ein City-Bike-Gepäckträger. Allerdings muss man für eines seiner Bikes tief in die Tasche greifen. In der Grundausrüstung kostet es knapp unter 10 000 Franken. Doch es geht auch günstiger: Der Münchner Hersteller Troytec glänzt mit einem renntauglichen Karbon-Bike, das sich auch in ein Alltagsvelo verwandeln lässt. Und wer ein Liegerad für Stadt und Reise sucht, ist mit dem Angebot von Alurädern von HP Velotechnik gut bedient. Sie sehen gut aus und lassen sich durch Zubehör für jeden Zweck anpassen.

Timm Delfs

Arten von Liegevelos

- Langlieger** Vorderrad vor Tretlager. Hersteller: Fateba (www.fateba.ch)
- Kurzlieger** Vorderrad hinter Tretlager. Hersteller: Birkenstock Bikes (www.speedbikes.ch), Peregrin (www.velomobil.ch), Troytec (www.troytec.de), HP Velotechnik (www.hpvelotechnik.com)
- Vereine** Futurebike (www.futurebike.ch), HPV Deutschland (www.hpv.org)

Vorteile

Hohes Tempo dank geringem Luftwiderstand; volle Kraftentfaltung der Beine; bequem für Gesäss und Nacken; tiefer Schwerpunkt ermöglicht höhere Kurvengeschwindigkeit. Sicherheit: Bei Kollisionen ist der Kopf weniger gefährdet; kein Überschlagen bei Vollbremsung; Liegeräder sind ideal für Tempo und zum Reisen.

Nachteile

Weniger wendig; unmöglich, schadlos auf Trottoirränder zu fahren; im Stadtverkehr sieht man weniger und wird weniger gut gesehen; Überqueren von Tramschienen schwierig, da man die Räder nicht entlasten kann; der Rücken ist schlecht belüftet, weshalb man dort schnell feucht wird; gute Liegevelos sind teuer (Kleinserien).



Leicht und schnell: Das Birk Comet ist vollständig aus Karbon gefertigt.