

In diesem Kapitel wird die neuere Liegeradgeschichte beleuchtet. Diese Geschichte ist ein eigenes Buch wert, um die vielfältigen Verflechtungen und Beziehungen darstellen zu können. Insoweit stellen die Porträts der Konstrukteure, Firmen und Räder nur Schlaglichter dar, zeigen aber das Engagement, den Ideenreichtum aber auch das kommerzielle Interesse, mehr aus dem Konzept Fahrrad herauszuholen.

Wesentlichstes Designkriterium für Liegeräder war und ist es, bequemer und entspannter Rad zu fahren. Hand, Arme, Schultern und Nacken werden nicht belastet. Der Blick kann ungehindert in die Landschaft schweifen. Das kommt besonders beim Tourenfahren und auf der Radreise zur Geltung. Durch die geringere Windaufprallfläche kann man lockerer Radeln oder eben deutlich schneller, wenn es um den Sportbereich geht. Ein Faktor bei Fahrradunfällen ist die Fallhöhe, daher hat das Liegerad einen Sicherheitsvorteil. Auch befindet sich nicht der Kopf in „Knautschzone“ sondern die Beine.

Am Anfang der Liegeradentwicklung stehen Modelle mit langem Radstand. Das bedeutet, dass das Tretlager sich hinter dem Vorderrad befindet. Radstände von 120 bis zu 170 cm führten zu nicht ganz so wendigen Fahrrädern. Durch die deutlich tiefere Position des Tretlagers im Vergleich zur Sitzhöhe erhält man eine sehr aufrechte Position, für gemächliches Tourenfahren bestens geeignet.

Der Wunsch nach größerer Wendigkeit und die Absicht, flotter unterwegs zu sein, beflügelten die Konstrukteure zu flacherer Sitzhaltung und höherem Tretlager. Das Tretlager wanderte vor das





KM

IFMA 1992: Radius Liegeräder stellt das erste Kurzliegerad vor. Auch die Konkurrenz (Christian Uwe Mischner von Flux (3.v.r.) betrachtet kritisch das neue Modell, das Andreas Fortmeier gerade erläutert.

Vorderrad. Der Radstand schmolz zusammen auf Werte, wie wir sie vom traditionellen Velo her kennen. Die Windaufprallfläche verringerte sich bei diesen Veränderungen und Untersuchungen im Windkanal aus dem Jahr 1994 zeigten, dass man mit einem solchen Kurzliegerad ebenso schnell unterwegs ist wie auf dem Rennrad in Unterlenkerhaltung, dafür aber bedeutend bequemer. Die Rennszene hatte diese Entwicklung hin zum Kurzliegerad angestoßen dank der fehlenden Reglementbeschränkungen, wie sie der traditionelle Radsport kennt.

Die sportbegeisterten Liegeradenthusiasten veränderten die Kurzlieger weiter. Die Sitzhöhe wanderte immer tiefer, das Tretlager höher, der Fahrer saß nun zwischen Vorderrad und Hinterrad, die Beine pedalierten knapp über dem Vorderrad. Die Sitzwinkel solcher Gefährte bewegen sich um die 25°. Ergänzt um eine aerodynamische Heckverkleidung ist man mit einem solchen

Fahrzeug richtig schnell. Ein durchschnittlich trainierter Radsportler kann mit einem solchen Velo locker 40 km/h pedalieren. Allerdings nur auf der Rennstrecke. Denn die Kettenführung bei den sportlichen Modellen beschränkt den Lenkeinschlag. Darum sind solche Modelle der Rennstrecke vorbehalten oder der autofreien Nebenroute.

Bei den alltagstauglichen Liegeradmodellen wandelte sich der Langlieger zum neuerdings als „*Scooterbike*“ bezeichneten Gefährt. Kennzeichen ist dabei ein mittlerer Radstand. Das Tretlager wanderte auf eine Position genau über dem Vorderrad. Zusammen mit zwei gleich großen Laufrädern von 20 Zoll ergab sich ein kompaktes Liegerad mit je nach Konzept relativ aufrechter Sitzhaltung. Neben dem Begriff *Scooterbike* hat sich auch die Vokabel „Stadtliegerad“ eingebürgert und deutet den bevorzugten Einsatzbereich an. Die Möglichkeiten für die Gepäckmitnahme an diesen Fahrzeugen ist in der Regel darauf abgestimmt. Aber für den Alltag werden auch Kurzliegeräder mit gemäßiger Sitzhöhe verwendet. Die Nutzungsbereiche sind fließend und lassen sich nicht genau abgrenzen.

Windcheetah

Die Neugier, was der *Aspro Clear Challenge* in Brighton alles zu bieten hatte, brachte *Mike Burrows* und einige Freunde im Jahre 1980 in das englische Seebad.

Obwohl der *Vector* die Wettbewerbe gewann, nahm sich *Mike* und sein Team den britischen *Poppy Flyer* zum Vorbild. Nach mühevoller Fertigstellung war der erste Test auf dem regionalen militärischen Flugplatz enttäuschend. Erwartet hatten sie 50 mph aber sie erreichten nur 43 mph. Immerhin hielt *Mike Burrows* mit diesem Fahrzeug im Jahre 1981 den britischen 14-Stundenrekord und er wurde fünfter auf dem *Aspro Clear Challenge* im selben Jahr.

Das Team rang sich dazu durch, den „Motor zu tunen“. Darum wurde der Zeitfahrtspezialist *Andy Pegg* verpflichtet, für den *Mike* ein Trainingsfahrzeug baute, das stabil, sicher und schnell zu bewegen war. Zu Weihnachten 1981 war die *Windcheetah* geboren. Das Liegetribe hatte ein überdimensioniertes Rohr aus Aluminium. Die einzeln gelenkten Vorderräder waren 20 und das Hinterrad 27-Zoll groß.