

Technik und Motor

NR. 213 · SEITE 11

DIENSTAG, 14. SEPTEMBER 2010

Zwischengröße

Mit dem Strak, einem Gerät zwischen iPod und iPad, eifert Dell jetzt Apple nach. **Seite 2**

Capuccino oder Espresso?

Professionelle Kaffeemaschinen werden immer beliebter. Wir haben drei ausprobiert. **Seite 2**

Großer Fahrtbericht

Das Nissan 370 Z Coupé brilliert als Sportwagen für kleines Geld, aber mit schmalem Sound. **Seite 3**

Der Knauer-Golf

Mit nur 3,8 Liter Diesel auf 100 Kilometer soll der VW Golf Bluemotion auskommen. **Seite 4**

Das Comback von Grossmann

Eine Uhrmacherin lässt die Manufaktur Grossmann in Glashütte wieder aufleben. **Seite 6**

Zunächst mal nur dies: Diese Dinge machen einen Heiden Spaß. Man steigt nicht auf, man setzt sich – im Rückwärtsgang, eben wie auf einen niedrigen Hocker – und findet neben seinem Sitz die Lenkergriffe mit Brems- und Schalthebeln und vor sich, nicht unter sich die Pedale. Man sitzt entspannt, muss nicht balancieren, man kann so langsam oder schnell anfahren, wie man möchte, weil man das Ding nicht mit ein, zwei Kurbumdrehungen auf den ersten Metern stabileren muss wie einspurige Fahr- und Liegeräder. Ge-setzt, man hat nicht versucht, mit der größten Übersetzung loszutreten, gewinnt das Ding rasch an Fahrt, wird sehr schnell überraschend flott und läuft mühelos geradeaus. Man tritt aus Po und Schenkeln heraus schiebend in die Pedale und merkt bald, dass sich dabei nicht nur das Körpergewicht einsetzen lässt, dass auch ganz andere Muskelpartien der Beine und des Oberkörpers in Anspruch genommen werden, als auf einem üblichen Fahrrad. Und spätestens wenn man mit ordentlicher Querbesehleumigung in die erste Kurve geht, wenn das Ding driftet und seitwärts über die schmalen Reifen schiebt, begreift man: Dieses Ding, solch ein Liegedreirad hat jenseits aller vernünftigen Kategorien einen derart enorm hohen Spaß-Faktor, dass er allein als Existenzberechtigung angesehen würde.

Dass uns Liegeräder im Allgemeinen und speziell Liegedreiräder als exotisch vorkommen, dass wir sie als „das Ding“ bezeichnen, weil die korrekten Namen der Typen nicht gleich zur Hand sind, dass kann ein Unterschied gemacht wird zwischen verschiedenen Bauformen, kurz, dass sie uns so fremd sind, das hat man dem internationalen Radsportverband UCI zu verdanken. Der hat um die Mitte der dreißiger Jahre des vergangenen Jahrhunderts – offiziell um Vergleichbarkeit der Wettbewerbsleistungen zu erreichen – definiert, was als Fahrrad an Wettbewerben teilnehmen dürfte und was nicht: nämlich jene flachen Bauformen, mit denen wegen ihrer günstigeren Aerodynamik etliche Rekorder aufgestellt worden waren, die erst nach Jahren mit klassischen als feste Größe im Markt etablierten können. Der deutsche Marktführer HP Velotech hat am Taunus geliefert ein



Elektrische Antriebshilfe und Stoff-Karosserie:

Das „Klimax“ von Hase Spezialräder will als Komplettlösung ein voll alltagstaugliches Fahrzeug sein. Basis ist das „Kettwiesel“, und der Pilot hat noch einen Poncho in petto.

Viel mehr als ein Kettcar für Erwachsene

Liegedreiräder

eine lange Tradition, im kommenden Jahr ist es ein Vierteljahrhundert her, dass die Briten das erste Liegedreirad bauten. 2011 soll es dann auch die Karosserie aus glasfaserverstärktem Kunststoff „Borealis“ für das Sprint geben, die aus dem Dreirad ein vollverkleidetes Velomobil macht. Wobei der Hinweis nicht fehlen darf: Anders als bei den meisten Velomobilen ist die Entscheidung für die Karosserie mit wenig Montageaufwand realisiert – vor allem aber auch zeitweise wieder rückgängig zu machen.

Noch schneller auf- und abbauen lässt sich der Wind- und Regenregenschutz des „Klimax K2“, das Hase Spezialräder aus Württemberg auf der Eurobike präsentierte. Man stelle sich vor: ein leichtes Gestell, ähnlich dem eines Regenschirms, das vorn an das als Kurvenweiser wohlbekannte Hase-Dreirad mit einer „gesteckten“ wird. Dieses Dreirad mit einem Gelenkten, aber nicht angetriebenen Vorderrad hat hinten unter dem Sitz zwischen seinen beiden über ein Differential angetriebenen Hinterrädern ersten Platz für einen 180-Watt-Motor und den dazu gehörenden 9Ah-Akku sowie die Tasche, in der die Stoff-Karosserie verschwindet, wenn ihr Schirm zusammengeklappt wird. Die federnden Schirmstreben werden links und rechts vom Fahrerplatz angeklipst; löst man einen der Clips, schwingt der Wetterschutz nach rechts oder links nach den Seiten hin; der Fahrer des „Klimax“ kann ihr einen Poncho ankleben, um auch seinen Oberkörper zu schützen. Das „Klimax“ ist ein rund 30 Kilogramm wiegendes Pedelec, das seinen Benutzer bis 24 km/h in drei wählbaren Graden motorisch unterstützt und dabei laut Hersteller 23 Kilogramm und der Preis auf mindestens

Keiner soll sagen, wir hätten nicht jetzt, Angesichts von Dingen, die zwar noch sehr in der Zukunft liegen, an denen das Interesse aber groß ist: Es geht um Elektroautos. Die Vorfreude scheint groß, fast jeder will künftig durch die Gegend strömen, die wisselnde und leise Beschleunigung spüren, sich beim Tanken kein Odeur mehr an die Finger heften. Das alles auch noch mit grüner Weste, das vorrefflichste Kleidungsstück der Zukunft. Oh ja, die Vorzüge des Elektroautos sind vorhanden und verlockend. In solchen Getestsuständen des starken Verlangens und der voraussehlenden Euphorie kann es schon einmal vorkommen, dass der Mahner nicht gehört wird. Wobei der Hinweis nicht fehlen darf: Anders als bei den meisten Velomobilen ist die Entscheidung für die Karosserie mit wenig Montageaufwand realisiert – vor allem aber auch zeitweise wieder rückgängig zu machen.

Genuss, jetzt

nen als gedacht.

hat. Sie wird schneller in der Tür stehen als gedacht.

Handymania

Handys. Es hat sich eingebürgert, dass spätestens beim Wechsel auf eine weiterführende Schule das Mobiltelefon Pflicht ist, vielleicht schon deshalb, weil (fast) alle anderen eines haben. Der Filius weiß genau, was er will: Je-