

Urteil: sehr gut

- plus**
- o Sportive Fahrleistungen
 - o Souveränes Fahrverhalten
 - o Innovative Technik, aufwändige Konstruktion
 - o Trellager-Distanz einfach verstellbar (20 cm Weg)
 - o absolut hohe Exklusivität
 - o 3 Bremsen und Bremsleistung
 - o Sitzlattenposition (durch Versetzen) anpassbar

- minus**
- o Spurstangenanlenkung für Offroad-Einsätze etwas filigran
 - o Schaltung mit 34/11-Übersetzung kommt bergab an Grenzen
 - o Gewicht macht Bergauffahrten zum Geduldsspiel

Einsatzbereich

Alltag					
Ausflug					
Sport					

Testrad Preis: ca. 6.300 €

AUSSTATTUNG

Rahmen: Selbsttragender Rahmen aus Faserverbundwerkstoff und Alu. Mittelteil aus Alu, Vorder- und Hinterteil aus CFK und GFK. Rahmenteile miteinander vernietet und verklebt. Alu-Mittelteil in Silber oder Schwarz.
Schaltung: Shimano XT, 27 G., 44/32/22 auf 11-34, Sram-Drehgriffe. Mehr Entfaltung durch Verkleinerung des Primärtrieb-Ritzels.
Bremsen: 2 x Formula hydr. Scheibenbremsen, V-Bremse am Hinterrad, Magura-Bremsgriffe
Federung: 2 x für Vorderräder, ein Hinteraufederbein (3 x 90 mm Federweg)
Reifen: Continental, 26 x 1,3" (32 mm)
Gepäckabteil: im Heck (Klappe unter den oberen Sitzlatten). Volumen: 20 l, abschließbar
Sitz: Abgepolsterte, robuste Sitzlatten für gute Belüftung des Körpers, versetzbar
Größen: 2 Rahmengrößen (Fahrer 165 - 185 cm bzw. 1,80 bis 2,00 m). Größenanpassung über Trellagerverschiebung. Dabei keine Veränderung der Kettenlänge nötig (Spanner).
Gewicht: 31,7 kg, Zuladung max: 120 kg
Wendekreis: 5 Meter

Adresse: Tripendo Leichtfahrzeug GmbH, Tel.: 02771-261822, info@tripendo.com, www.tripendo.com

Wenn normale Dreiräder zu kippen drohen, kommt das Tripendo erst richtig in Fahrt. Dank Neigetechnik zieht es sicher wie auf Schienen durch die Kurven und beschleunigt, geht es leicht bergab, wie eine Rakete. Vollgefedert, viel Alu und Carbon, ein innovatives Meisterstück – das Tripendo ist die Formel 1 unter den Liegerädern und steht für Fahrspaß pur!



Meisterwerk: vollgefedertes Alu-Chassis, 26"-Räder, anpassbarer Latten-Sitz, Stauraum im Heck



Technik pur: schrägstellende Federbeine, Vorderradkonstruktion, Formula-Scheibenbremsen

Jogger bleiben stehen. Tourenradler auf dem Donauradweg – die verdutzt auf mich herabblicken – steuern irritiert in die Bankette, Passanten applaudieren – normal, wenn man mit einem Tripendo ausfährt!

„Tripendo fahren muss man lernen“, sagt PR-Mann Bernd Krieg, als wir das dreirädrige Geschoss vom Dach seines Autos heben. „Mit 219 cm Länge und 92 cm Breite passt das Tripendo in große Kombis. Wenn man das Hinterrad ausbaut.“

Neben seinem Sitz aus roten, kunstlederbezogenen Stegen zieht der schlanke Carbon-Kettenkasten und die durch zwei schrägstellende Federbeine stabilisierte Vorderradaufhängung magisch meinen Blick an. Seine ausgeklügelte Technik ermöglicht eine sagenhafte Neigung bis zu 26 Grad. Dann streift das Auge über das silberglänzende Aluchassis. Wie Heuschreckenbeine ragen seitlich zwei Steuerhebel mit Drehgriffschaltern und Bremsgriffen nach oben:

„Der linke steuert den Einschlag der Vorderräder. Der rechte ist fest mit dem Chassis verschraubt und dient dazu, das Fahrzeug bei Langsamfahrten in der Vertikalen stabil zu halten.“ Ohne Gegenhalten – das merke ich beim Probe sitzen – verursacht eine starke Seitbewegung des Oberkörpers ein Abkippen, das gottlob von zwei V-förmig angebrachten Stützrädern begrenzt wird. Konstrukteur Frank Schlievert sieht in dieser Hilfskonstruktion nicht nur Schadensbegrenzung: „Sie ermöglichen ein sicheres Herantasten an Schräglagen.“

Durch Nach-Vorne-Neigen des linken Hebels leite ich meine erste Rechtskurve ein. Gleichzeitig muss ich den rechten Hebel nach hinten ziehen, um die einsetzende Neigung zu korrigieren. Erst bei der folgenden Geradeausfahrt entkrampfen sich die Finger wieder. Prinzipiell wird allein mit dem Lenkeinschlag gesteuert und geneigt. Den rechten Hebel kann ich vergessen – bis zum nächsten Ampelstopp. Überraschend, wie mein Pendolino jetzt bei zügigem Tempo leicht wie ein Zweirad um seine Mittelachse pendelt. Grund dafür sind die einzeln aufgehängten Vorderräder, die – scheinbar unbelastet – behende über jede Bordsteinkante klettern oder über Seitenstreifen holpern können. Mittlerweile muss ich mich nicht mehr aufs Lenken kon-

zentrieren. Zurücklehnen, genießen. Genüssliches Touren mit Langstreckencharakter ist angesagt. Mit liegeradtypischen Vorteilen wie: weiter Panoramablick, Rückenschmerzen freies und komfortables Dahingleiten. Fast wäre mir ein Mittelposten auf dem Radweg zum Verhängnis geworden. Anpeilen. Und rechts vorbei.

Geht es nur minimal bergab, beschleunigt das Tripendo wie ein Formel 1-Bolide. In der Ebene ist locker ein 33er-Schnitt drin. Sein straff ausgelegtes Fahrwerk, eine aerodynamisch günstige Höhe von nur 85 cm und knallhart aufgepumpte Pneus machen's möglich.

Geschaltet wird mit einer Shimano XT 27 Gang-Schaltung. Verzögert gleich dreifach: Hinten greift eine V-Bremse zu, vorne zwei parallel geschaltete, hydraulische Scheibenbremsen, die sich gut dosieren lassen. Da die Scheiben schwimmend gelagert sind, beginnen sie auf ruppigem Untergrund hell zu klingeln. Dass sich ein 32-kg Fahrzeug am Berg schwer tut, ist klar. Mein Tipp: Mit viel Schwung anfahren, längere Bergpassagen aus-sitzen, die Situation als Therapie gegen Stress sehen. Vor der dritten Ausfahrt müssen die Stützräder runter. Was für ein Unterschied. Ich genieße Kurvengefühle, die ans Carven im Schnee erinnern. Irre Fahrspaß machen weite Hochgeschwindigkeitskurven bis an die 26-Grad Grenze, die mir wie 40 Grad vorkommen!

Oder schnelle Neigungswechsel: aufkippen, kurz Senkrechte halten, abtauchen. Fazit: Sicheres Kurvenfahren ohne Kippangst, das war die Generalidee hinter diesem fetzigen Neigerad. Sie ist hervorragend umgesetzt. Der technische Aufwand, die Einzelanfertigung und die Kleinserie fordern allerdings ihren Preis: Rund 6300 € kostet das souveräne Spaßmobil in der Grundausstattung. Auf Wunsch gibt es Carbonräder oder andere Komponenten. Zielgruppe sind Technikinteressierte, Liegeradfans mit Sportambitionen oder Rennradfreunde, die höchste Geschwindigkeiten lieben.

Mit dem Tripendo kann man Radfahren in einer neuen Dimension erleben, Kurven ohne Kippgefühle genießen, Fliehkräfte bewusst empfinden. Es gibt – Neigetechnik sei Dank – wohl kein agileres Spaßmobil mit so viel Entspannungs- und Erlebnispotential! So, jetzt muss ich aber los. Noch einige Schwünge machen.

DANIEL FIKUART



Fotos: Daniel Fikuart