

Glasfaser-Dreirad mit Flugzeugnase

Velomobile sind eine Gattung für sich – genau wie ihre Fahrer –
Von Annette Freudling

Das Bild passte wegen der Dateigröße nicht mehr rein >
Siehe Anhang!

Jens Schliwa in seinem Velomobil: Die Verkleidung schützt ganzjährig vor schlechtem Wetter, die aerodynamische Form sorgt dafür, dass meistens sogar der Kopf trocken bleibt. Noch besseren Schutz bieten weitere Zusatzteile Foto: Freudling

11.05.2008 12:00:00

Sittensen. Zugegeben, im Autoquartett hätte das Ding keine Chance. Da kann es noch so sehr aus Glasfaser sein und (bergab) Spitzengeschwindigkeiten bis zu 100 Stundenkilometer erreichen. Aber ein Auto will es letztlich auch überhaupt nicht sein, obwohl es aussieht wie das gemeinsame Baby eines Formel-Eins-Boliden und eines Helgoländer Elektrokarren. Aber was ist es dann? Eine Seifenkiste aus der Weltraumforschung? Ein Flie-Wa-Tüt? Oder irgendetwas, das sich geweigert hat, beim Dreh des letzten James-Bond-Streifens zu explodieren?

Wir fragen jemanden, der sich damit auskennt: Jens Schliwa aus Sittensen. Der hat nämlich eins. Endlich, möchte man sagen, er hat nämlich lange darauf warten müssen: Vor anderthalb Jahren hat er es bestellt, vor rund vier Wochen konnte er es endlich aus Holland abholen. Da kommen die Dinger nämlich her. Also, Herr Schliwa: Worum handelt es sich?

"Das ist ein voll verkleidetes Liegefahrrad, ein Velomobil", erklärt der stolze Eigentümer. Technische Daten (ohne Anspruch auf Vollständigkeit): 2,80 Meter lang, 80 Zentimeter breit, 30 bis 35 Kilogramm schwer, Überrollbügel, 27-Gang-Schaltung, elektrische Beleuchtung, Zuglingel und Warnsirene.

Beim Autoquartett käme jetzt die Motorenleistung an die Reihe. Da gibt es bei einem Antrieb von zwei MB (Menschenbeinen) viele Möglichkeiten, aber nur eine universal gültige Antwort: "Die Muskulatur baut sich langsam auf", sagt Schliwa. 50 bis 60 Stundenkilometer in der Ebene seien zu schaffen, wenn der Körper trainiert sei. Realistisch sei ein durchschnittliches Tempo von 20 oder 30 Stundenkilometern.

Nichts also, was sich mit etwas Übung nicht auch mit einem stinknormalen Fahrrad erreichen ließe. Trotzdem übersteigt die Nachfrage nach Velomobilen deutlich das Angebot. Die kleinen Manufakturen kommen mit der aufwändigen Produktion kaum

hinterher, weiß der Sittenser, dessen Modell "Dual Drive" die Seriennummer 129 trägt. 2.000 Exemplare der Gattung sind nach Schliwas Schätzungen derzeit auf dem Globus unterwegs, Hauptverbreitungsgebiete sind die Beneluxstaaten, Deutschland und Dänemark. Stellt sich die Frage: Was sind das für Leute, die sich für viel Geld ein Dreirad mit Flugzeugnase anschaffen?

"Für Viele ist es ein Sportgerät, das Spaß macht", sagt der 36-Jährige. "Im Gegensatz zum Fahrrad hat man nie das Gefühl, Gegenwind zu haben. Im Gegenteil: Wind macht einen fast immer schneller. Das ist die Aerodynamik, wie bei einem Flugzeugflügel." Genauso wichtig sei aber der ökologische Aspekt. "Einige nutzen den Einsitzer bereits als Zweitwagen für den Weg zur Arbeit. Schließlich schützt die Verkleidung ganzjährig vor schlechtem Wetter." Dank der entspannten Haltung seien auch längere Strecken problemlos zu bewältigen, zumal man während der Fahrt essen und trinken könne. Aber die Idee habe auch etwas mit "Downsizing" zu tun, also damit, im Alltag einen Gang zurückzuschalten und Energie fressende Gewohnheiten zu überdenken. "Hinter dem Velomobil steht die Erkenntnis: Ich muss nicht 1.500 Kilo Auto mit mir herumschleppen, um 80 Kilo Körpergewicht zu bewegen. Das hat meine Einstellung zum Kraftfahrzeug extrem geändert. Heute frage ich mich: Wie sozial ist eigentlich ein Fortbewegungsmittel, bei dem im ungünstigsten Fall anderthalb Tonnen Metall mit 20 Kilo Kind kollidieren?."

Je kleiner eine Gemeinde, desto enger müssen die Mitglieder zusammenhalten. Diese Erfahrung hat Schliwa mit der internationalen Velomobilisten-Szene gemacht, die auf Internetplattformen wie www.velomobilforum.de kommuniziert. Egal, ob es um sachdienliche Hinweise zum Einbau eines Rückwärtsganges oder um den Umgang mit velomobilphoben Hunden geht: Wer hier ein Problem anspricht, kann sich sicher sein, dass es im virtuellen Vereinshaus lebhaft erörtert wird. "Das ist etwas, womit ich nicht gerechnet habe", schwärmt Schliwa, "dieser freundliche Umgangston in der Szene, diese Hilfsbereitschaft, diese Offenheit."

Nach seinen Erfahrungen ist der Prototyp des Velomobilisten zwischen 30 und 40 Jahre alt und hat eine gute Ausbildung. "Da sind zum Beispiel Musiker dabei, Ingenieure, Psychologen." Ihr gemeinsames Kennzeichen: Technikbegeisterung. "Das Liegerad ist ein Spielzeug für große Jungs", gibt Schliwa zu.

Das Schöne: Sympathie herrscht nicht nur innerhalb der Fan-Gemeinde. Auch der Kontakt mit dem Normalbürger verlaufe in der Regel angenehm. Das berichtet Schliwa nach ersten Selbstversuchen mit dem Nasendreirad in der freien Wildbahn. "Ich kann nur Positives sagen. Manche hupen, manche winken, alle drehen den Kopf. Viele können nicht glauben, dass es ein Fahrrad ist und denken, es hat einen Elektromotor." Als Aggressionen auslösendes Verkehrshindernis habe er sich noch nicht gefühlt. Eine Erklärung: Es sei eben "klein und knuffig", sein Velomobil. Und obwohl es deutlich tiefer auf der Straße liege als beispielsweise ein Fahrrad, sei es nicht zu übersehen. Apropos Straße: Dort gehört das Velomobil hin, finden die Velomobilisten. "Die Emanzipation vom

Fahrradweg ist unter den Fahrern ein großes Thema.“ Mit dieser Haltung rufen die Verkehrsidealisten allerdings nicht immer Begeisterung hervor. Und: "Es erfordert schon eine defensive Fahrweise.“

Wer jetzt neugierig geworden ist und einen voll verkleideten Radfahrer gerne mal persönlich sprechen würde, der hat zwei Möglichkeiten: Er kann sich an die Straße stellen und warten, bis einer vorbeikommt (Empfehlung: einen Statistiker fragen, wie lange das bei 2.000 Gefährten weltweit dauern könnte). Zweite Möglichkeit: Er kommt am Wochenende, 23. bis 25. Mai, nach Sittensen. Dort findet nämlich ein Treffen mit mindestens 30 Velomobilisten "aus aller Herren Länder" (Schliwa) statt. Geplant sind Fachsimpeleien am Lagerfeuer, gemeinsame Ausfahrten und eine Präsentation für die Öffentlichkeit. Sie soll am Samstag, 24. Mai, im Sittenser Ortskern stattfinden, eventuell mit einem kleinen Rahmenprogramm.

© Rotenburger Rundschau GmbH & Co. KG