

ICLETTA Trice QNT/ Borealis



Einen Beitrag zum Klimaschutz werden in Zukunft wohl auch Velomobile einnehmen. Diese langstreckentauglichen Fahrzeuge besitzen als Basis oft ein herkömmliches Liegedreirad, das mit einem aufgesetzten (hier auch abnehmbaren) Chassis stromlinienförmig und wetterfest wird. Vorteil: Je nach Bedarf hat man ein Liegerad oder Ve-

lomobil parat. Fahrspaß, Aerodynamik und Wetterschutz kann je nach Lust und Laune variiert werden. Aufwendig ist lediglich der Umbau, der knapp 1,5 Stunden benötigt. Bei unserem Testrad ist die Basis ein Trice QNT-Liegerad, das uns in „Solo“-Tests mehrfach positiv auffiel. In Zusammenarbeit mit einem kanadischen Bootsbauer entsteht das

Chassis aus GfK (Glasfaser verstärkter Kunststoff) in einem High-Tech-Vakuumverfahren. Gegen Aufpreis ist auch Kevlar möglich – was zusätzlich knapp 2,8 Kilogramm Gewicht einspart. Optional ist ein Regenschild für den Kopf erhältlich – damit wird das Iclletta zum Ganzjahresgefährte.

Bei der Ausstattung setzt Kirk Seifert –

Kopf von Iclletta – bewusst auf schnelles, haltbares und bewährtes Material, denn Velomobil-Fahrer sind anspruchsvoll. Srams Dual Drive-Schaltung, Avids mechanische BB7 Scheibenbremse, Busch&Müller-Lichtanlage, Schwalbe Kojak-Reifen, Alex-Felgen und die typisch, durchdachten Iclletta-Kleinteile (Flaschenhalter, Tachohalter) lassen



Die drei Hebel stehen für Warnblinkanlage, Abblend- und Aufblendlicht sowie Blinklicht.



Hier kann man es sich heimelig einrichten. Platz für Soundanlage, Sitzheizung und allerlei andere Ideen ist auf jeden Fall genügend vorhanden!

Iclletta GmbH, Tel.: 06150-5922966, info@icletta.com

Preis: € 7 447 (ab 6 180 Euro), Gewicht: 33,0 kg (inkl. Pedale)

Größen: Einheitsgröße (Kurbelausleger und Sitz voll verstellbar)

City/Alltag	●●●●●	Ausstattung	●●●●●	Plus/Minus: + Riesiger Einsatzbereich + Autoersatz - Verarbeitung im Detail
Tour/Reise	●●●●●	Preis/Leistung	●●●●●	
Sport/Fitness	●●●●○	Fahrverhalten	●●●●○	
Gelände	○●●●○	Sitzposition	●●●●○	

Rahmenmaterial Stahl/ Aluminium 7005 **Zul. Gesamtgewicht** 170 Kilo **Schaltung v/h, Hebel** Sram Dual Drive, 24-Gang **Kurbel** DriveLine, Vierkant **Übersetzung v/h** 42 (optional 52)/11-32 **Laufäder** Naben v/h: ICE, Sram DualDrive, Felgen: Alex X101, 36-L. **Reifen** Schwalbe Kojak 20" x35mm **hydr. Bremsen** Avid BB7 **Vorbau/Lenker/Griffe** ICE Alu/TICE Verstellber/Velo **Sitz** ICE Mesh **Beleuchtung** v/h: B&M Ixon Speed/Custom LED, Standlicht **Sonstiges** Borealis Verkleidung aus GfK (Option „Kevlar“ spart knapp 2,8kg Gewicht), Schutzbleche, Gepäckträger, Klingel, Truativ Innenlager, Sigma Tacho, Custom Lichtanlage mit Signallichtern



Hier fühlt man sich wie im Flugzeug: Bedienelemente samt Schalt- und Bremshebel sowie eine elektronische Hupe sind mit an Bord.

nichts anbrennen. Die großflächigen Schrift- und Designapplikationen sind aus Reflexmaterial – perfekt für die passive Sichtbarkeit bei Nachtfahrten. Negativ aufgefallen sind uns einzig die etwas groben Spaltmaße des Chassis – das geht noch etwas besser!

Fahreindruck: „Ja Wahnsinn – das geht ab wie Schmidt’s Katze!“, ruft ein Testfahrer begeistert nach den ersten paar Metern. Ist das hohe Eigengewicht von 33 Kilogramm beim Transfer vom Keller auf die Straße und Beschleunigen noch hinderlich, verwandelt es sich – erstmal in Bewegung gebracht – in puren Fahrspaß. In der Ebene kann ein geübter Radfahrer mühelos einen 40 km/h Schnitt halten. Dafür allerdings empfehlen wir dann das optional erhältliche 52er Kettenblatt. Rennradfahrer haben da keine Chance! Am Berg lässt man dafür etwas mehr Körner, bevor es auf die schnelle Aufholjagd bergab geht. Das Iletta liegt dabei wie ein Brett auf der Straße! Gebremst wird mit Avids bewährter BB7 Bremsanlage – die Verzögerung ist wirklich beeindruckend, was auch am tiefen Schwerpunkt des Gefährts liegen dürfte. Ergonomisch ist der Sitz durch Bänder einstellbar. Mit dem in Breite und Win-



Unter der Radabdeckung steckt eine fein dosierbare und kraftvolle Avid BB7 Bremsanlage.

kel verstellbaren Lenker findet jeder seine individuelle Position. Ein- und Ausstieg benötigen Feingefühl – die Verkleidung hält nicht jede Missetat aus. Störend: Großen Fahrern drückte der etwas zu tief gezogene Rand der Einstiegs Luke an der Schulter.

Für aktive Sicherheit steht das einfach bedienbare Lichtsystem aus Positionsluchten sowie zuschaltbarem Doppelscheinwerfer und elektronischer Hupe. Beim Abbiegen hilft ein Blinkmodus, sich im Straßenverkehr anzupassen.

Testurteil **Sehr gut**

Fazit: Das Iletta erreicht im Test aufgrund der Kritikpunkte am Chassis (Spaltmaße, Ecken/Kanten, Passform, Öffnung für große Leute) absolut souverän ein „Sehr gut“. Der Praxisnutzen und Fahrspaß dieser Flunder ist aber „überragend“. Vielfahrer und Pendler mit mittleren Distanzen, die gerne aufs Auto verzichten, werden mit diesem Gefährt garantiert glücklich!