

Biocycle / Maxarya

Im Frühling 2009 bot mir die italienische Firma ‚Biocycle‘ ein interessant aussehendes ‚neues‘ Liegerad an, das ich noch nicht kannte. Sie hätten den Vertrieb für Europa und suchten Händler in Deutschland. Die ‚Katze im Sack‘ kaufe ich aber nicht und so schlug ich den Italienern vor, dass sie mir ein Testrad schicken, dafür würde ich einen Bericht darüber schreiben und veröffentlichen, auch wenn es mir nicht gefallen sollte. Bald kam es bei mir an und als ich auch Aufkleber namens ‚Maxarya‘ darauf fand, suchte ich im Netz danach und fand, dass dieser Hersteller in Kanada das Rad schon seit 1999 entwickelt, produziert und verbessert hat.

Vorweggenommen sei, dass es mir schließlich sehr gut gefiel, der Preis von 1.785,-Euro auch reell schien, also nahm ich es in mein Sortiment auf. Dieser Bericht nach 1 Jahr beruht auf einer Reihe von eigenen Testfahrten und dem Feedback etlicher Kunden. Ein Langzeit-Test steht noch aus.

ERSTE EINDRÜCKE

Beim Auspacken und Zusammenbauen des kompakten Langliegers mit 2 x 20" fand ich, dass er nicht nur wirklich toll aussah, sondern auch ansprechende Details zeigte: feine Schweißnähte am Alu-Rahmen, effektvolle anthrazit-metallic Lackierung, ein bequem wirkender Sitz mit breitem Sitzkissen und sehr ergonomischer Netz-Rückenlehne, der einfach auf dem Rahmen verschiebbar ist, Scheibenbremsen, DualDrive 27-Gang-Schaltung.

Der auf einem starken Rohr montierte Lenker liegt in etwas weiter Entfernung, ist aber handlich schmal, mit wenig ‚Tiller‘-Effekt, höhenverstellbar mittels Schnellspanner. Ein winkelverstellbarer Klappvorbau mit Arretieroption ist angekündigt. Er bringt mehr Anpassungsmöglichkeiten und bessere Transportfähigkeit, wenn man ihn umlegt und den Sitz abnimmt.

Der elegant gekurvte Rahmen aus teils runden, teils ovalen Rohren ist mit einem Zwischengetriebe bestückt. Auf einem 4-Kant-Tretlager, montiert in einem Tandem-Exzenter zur Regulierung der Kettenspannung, sitzt die schwarze Alukurbel, die links ein 32er Kettenblatt trägt. Von da zieht die Primärkette ein 22er, das auf einem weiteren 4-Kant-Tretlager unter dem Sitz das rechte Antriebskettenblatt mit wiederum 32 Zähnen treibt. Dieses wirkt durch die 2-stufige Übersetzung somit wie ein 46er. Auf diese Art wird eine saubere Kettenlinie des Primärantriebs unter Oberkante Rahmenrohr erreicht, die ein einfaches Auf- und Absteigen erlaubt, bei normaler Entfaltung von 1,55-8,90m pro Pedalumdrehung.

Es gibt auch ein Modell mit reiner Kettenschaltung, mit 1.589,- Euro deutlich preisgünstiger. Dann hat das Zwischengetriebe eine 22/32/42-Abstufung, die in einer geringfügig kürzeren Entfaltung von 1,46-8,59m resultiert, mithin beide entsprechend einer ‚normalen‘ Laufradgröße. Antriebsoptionen wie Rohloff, BionX etc. sind möglich, aber nicht ab Werk, sondern nur mit Nachrüstung seitens des Händlers.

Der gefederte Hinterbau ist aus 2 ovalen Rohren gefertigt, die mittels einer massiven U-Platte am effektiv platzierten ‚Drehpunkt‘ befestigt ist. Die Ausfallenden tragen Augen für Schutzblechstreben und IS2000-Scheibenbremse. Der 150 mm lange DNM Dämpfer arbeitet senkrecht montiert zwischen Rahmen und Schwinge.

Wie bei vergleichbaren Modellen ruht der mittels Schnellspannern geklemmte Sitz auf einer am Rahmen aufgeschweißten, polierten Schiene. Harteloxierte Schienen erlauben leichteres Gleiten, aber mit etwas Klopfen und Zerren geht's auch so.

Die Alu-Gabel sieht nicht nur stark aus, sondern erweist sich später beim Fahren tatsächlich so.

Die 20"/406-Laufräder drehen um silberne Disc-Naben, vorne Formula, hinten DualDrive wahlweise Formula, eingeflochten mit je 32 Nirospeichen in schwarz eloxierte Hohlkammerfelgen, bereift mit Kenda Quest Reifen (40mm, 7bar). Die gelieferte Speichenspannung war ärmlich, besonders wenn man bedenkt, welche Kräfte durch Scheibenbremsen auf die Fahrbahn übertragen werden müssen. Also nachspannen. Dies ist aber bei fast allen Laufrädern, egal von welchem Lieferanten nötig und also in meiner Werkstatt üblich. Nur so kann eine hohe Standzeit der Räder erreicht werden und man spürt den Unterschied natürlich auch beim Fahren.

Der mitgelieferte Satz Schutzbleche entspricht eher dem Schönwettertypus, besonders das vordere ist oben zu kurz, um wirklich die Füße des Fahrers trocken zu halten, während das hintere zwar lang genug, aber wohl unzureichend montiert ist. Die Doppelstreben sind weit hinten befestigt, was

zu starken Vibrationen und meist baldigem Abrütteln des Blechs führt. Also montierte ich eine innenliegende Riese&Müller Schutzblechverstärkung.

An der Heckschwinge ist eine Platte für den Hinterbauständer angeschweißt, die aber einen für meinen Geschmack zu flachen Winkel zum Rad hat. So steht die abgestellte Maschine sehr schräg, was den Ständer, besonders bei Belastung mit Gepäck, stark belastet und wahrscheinlich regelmäßigen Austausch impliziert.

Ich baute schließlich noch ein Kettenschutzrohr am vorderen Zugtrum, einen Rückspiegel und eine Klingel an, dann war das mit etwa 16 Kilo wirklich nicht zu schwere Rad fahrbereit.

DIE FAHREIGENSCHAFTEN

Natürlich war ich jetzt sehr neugierig darauf, das Rad auszuprobieren. Auf- und Abzusteigen ist dank der aufgeräumten Kettenführung und relativ niedriger Überstiegshöhe wirklich so easy wie man es nur erwarten kann. Genug Platz zum Lenker, keine Hakeleien mit der Ferse an der Antriebskette – sehr angenehm.

Die Sitzhöhe von 75 cm sorgt für gute Augenhöhe im Straßenverkehr, die Tretlagerhöhe liegt bei moderaten 54 cm. Trotzdem hat man aufgrund der relativ steilen Sitzlehne eine sehr effektive Tretposition mit guter Kraftentfaltung und der Bodenkontakt ist sicher, auch für Leute mit kürzeren Beinen.

Das Balancieren fällt so sehr leicht, weil man eben den Oberkörper zur Gewichtsverlagerung recht frei bewegen kann – ein genereller Vorteil dieser Bauart im Unterschied etwa zu Tiefliegern, wo nur ausreichend ‚speed‘ das Rad stabilisieren kann.

Da fühlt man sich schon nach einigen Kurbelumdrehungen sicher und hat fast das Gefühl, anders Rad zu fahren sei eigentlich gar nicht möglich. Und nach einer Weile macht es richtig viel Spaß, zwischen Pollern Schlangenlinien zu fahren oder beinahe auf dem Hinterrad umzudrehen, während man den schmalen Bügel mit nur einer Hand nahe dem Vorbau hält und quasi aus dem Handballen heraus lenkt. Superb! Das müsste also nicht nur ein gutes City-Bike sein, sondern könnte seine Agilität auch auf einem Singletrail unter Beweis stellen.

Wenn bei größeren Piloten der Sitz weit nach hinten geschoben ist, bekommt das Rad eine stärkere Hecklastigkeit, die bei starkem Antritt sogar zu einem leichten Abheben des Vorderrades führen kann. Überhaupt: es gibt nur eine Rahmengröße, die für Menschen mit maximal etwa 1,85 m Größe passt, abhängig von der Beinlänge.

Die Bremskraft der mechanischen TEKTRON Aquila Scheibenbremsen reicht aus, wenn sich auch die SRAM-Kunststoff-Bremsgriffe zu weich anfühlen. Druckpunkt – was ist das?-)

Die 27 Gänge der DualDrive-Schaltung kontrolliert man mit dem bekannten Kombi-Griff rechts. Saubere Kabelverlegung, auch diese erst nach etwas Feinarbeit in meiner Werkstatt erreicht, sorgt für leichtes und präzises Schalten. Nur das konstante Ratteln der Getriebeabtriebe auf unebener Fahrbahn, verstärkt durch die Heckfederung, nervte mich schon recht. Hoffentlich stattet Maxarya seine DD-Modelle künftig mit der DualDrive II-Nabe aus, der die SRAM-Ingenieure das Klappern abgewöhnt haben.

Ich habe zwar keine Messungen durchführen können, aber es fühlt sich nicht so an, als ob das Zwischengetriebe zu einer nennenswerten Verschlechterung des Antriebswirkungsgrades führt.

Die Heckfederung ist straff, man sinkt nicht fühlbar ein beim Platz nehmen, sie arbeitet aber sensibel und effizient genug beim Fahren auf schlechteren Untergründen. Das Vorderrad geht locker über Kanten und Löcher, kein Wunder bei der geringen Radlast. Stöße spürt man kaum, sie kommen auch aufgrund des langen Wegs bis zum Sitz nicht wirklich als solche durch. Ich vermisse also eine Federgabel überhaupt nicht, außerdem spart eine Starrgabel Kosten, Gewicht und Unterhalt. Daumen aufwärts also auch dafür.

ZUBEHÖR

Eine kleine schicke Tasche, die im Dreieck des Rahmens klemmt und für Schlüsselbund, Handy, Werkzeug etc. ausreicht, wird mitgeliefert.

Optional wird von Biocycle/Maxarya angeboten:

- eine 25-Liter Tasche, die über die Rückenlehne gestülpt wird, aber eher für den Pendelverkehr als für den Wochenendeinkauf geeignet scheint.
- einen Plattform-Gepäckträger mit Taschenabweisern, der an der Sitzbasis angeschraubt wird.
- Flaschenhalter und Flasche zur Montage am Vorbau.
- eine Minipumpe.

Dass jegliche Montagemöglichkeit für einen einfachen Seitenläufer-Dynamo fehlt, empfinde ich beinahe als den größten Mangel. Wer also eine alltagstaugliche und gesetzeskonforme Lichtanlage wünscht, muss für einen 20"-Nabendynamo von SON und die passenden Lichter dann noch mal richtig auf den an sich günstigen Kaufpreis drauflegen. Was sich aber trotz des hohen Aufpreises lohnt. Unbestritten, oder?

ZUSAMMENFASSUNG

Kritikpunkte? Die 3 fundamentalen, im Rahmendesign begründeten sind: begrenzte Anpassung an lange Beine, zu flacher Winkel des Ständers, keine Montage einer preisgünstigen Lichtanlage möglich. Weniger tragisch: mangelnde Speichenspannung und Zugverlegung sind Dinge, die ein guter Fachhändler beim Aufbau eines hochwertigen Rades sowieso überprüfen und ggf. optimieren muss. Dass die Sitztasche im Neuzustand so stramm über die Lehne schlüpft, dass man sie, einmal drübergestülpt, am liebsten drauflassen würde, ist vielleicht bei mit längerem Gebrauch verbundenem Nachgeben der Materialspannung gar nicht mehr so schlimm. Wenn nicht, so ist es zumindest ein gewisser Diebstahlschutz;-)

Nun zu den Pluspunkten! Die Einfachheit beim täglichen Gebrauch dieses Rades ist wirklich sehr einladend. Bemerkenswert sind das einfache Auf- und Absteigen. Die gute Kraftübertragung, sowohl bezüglich der Arbeitsposition als auch der Effizienz des Antriebsstrangs, und die optimale Sitz-Ergonomie sorgen für schmerzfreies Fahren und geringe Ermüdung und machen das Rad geeignet für den Alltags- wie den Freizeitgebrauch. Über all dem steht die geniale Auslegung der Lenkung, die zu einfachstem Balancieren, spritzigem Handling und insgesamt guten Fahreigenschaften führt.

Addiert man dazu den Spaßfaktor, der aus Art und Verfeinerung des Designs herrührt, so wird dieses Liegerad zu einer soliden Alternative für Fahrer aller Altersgruppen und Fahrstile (ausgenommen nur Speedfreaks und Weight-Weenies), besonders wenn man die derzeit sehr begrenzte Auswahl an ähnlichen Modellen auf dem europäischen Markt berücksichtigt.

Weitere Informationen:

www.maxarya.com

www.biocycle.info

Autor:

Peter Weiß, Fahr Rad!, Reuterstraße 3, D-91522 Ansbach

www.fahr-radikal.de