



## „alles schon mal dagewesen“ - ALENAX TRB (Transbar-Power) 250 1983

Alenax – ein Wort, das vom Lautklang her an eine Zahnpasta oder ein Waschmittel denken lässt. Aber weit gefehlt, mit einem Hygieneprodukt hat die Marke rein gar nichts zu tun, es geht – natürlich – um eine Fahrradfirma. Um eine, die wieder einmal geglaubt hat, zwar nicht das Rad, aber den Antrieb und die Philosophie dazu neu erfinden zu müssen. Und die – man ahnt es– daran gescheitert ist.

Unklar ist, ob die Macher die Vorbilder kannten, von denen sie technische Komponenten und Funktionsweisen für ihr Schwinghebelrad (bei dem die Beine keine Kreisbewegung beschreiben, sondern auf und nieder stampfen, was aber besser zum Weintraubestampfen als zum Radfahren taugt) übernommen haben – ob wissentlich oder nicht. Falls nicht, hier sind ein paar:

Zum ersten wäre da das American Star Hochrad aus den frühen 1880er Jahren zu nennen. Wir haben es [HIER](#) vorgestellt. Das Star-Rad hat keine Kurbeln, sondern zwei Hebel, mit denen über Lederriemen eine Federzugnabe mit Sperrklinken aufgezogen wird – ähnlich wie bei einer Ratsche.

Weil es für die Rückstellung der Hebel notwendig ist, hatte das Star-Rad als erstes Velociped überhaupt einen Freilauf. Kurz vor der Wende zum 20ten Jahrhundert kam das Svea von Palmcrantz aus Stockholm, ein Niederrad bei dem an den Trethebeln Ausleger befestigt waren mit fünf Rasterstellungen für die Kette zum Hinterrad. Die Position der Kettenführung wurde pneumatisch über einen am Lenker befestigten Druckknopf verstellt, was fünf Gangstufen entsprach. Dieses System wurde von Terrot in Frankreich beim Modell Levocyclette übernommen, allerdings in verbesserter Form. Das Terrot bot 10 Gänge, wobei über Bowdenzug ein Mitnehmer am Sattelrohr bewegt wurde, der die Stellung der Kettenführung an den Auslegern um eine Länge von maximal 50cm veränderte. Außerdem verwendete das Terrot als Antrieb nur eine einzige Kette, die unterhalb des Sattelrohrs über eine Umlenkrolle geführt wurde, was es unmöglich machen sollte, beide Hebel gleichzeitig nach unten zu drücken. Dass das wichtig ist, sehen wir weiter unten.

Auch das deutsche National Schwinghebelrad verwendete das abgewandelte Svea-Patent, nannte seinen Antrieb „Genie“. Ebenfalls mit Hebelantrieb war das Sesselrad der Hesperus Fahrradwerke aus 1921 ausgestattet, wobei dessen Erfinder – der Aerodynamiker Paul Jaray – es sich einfach machte: er montierte lediglich drei verschieden hoch angebrachte Fußrasten an den Hebeln, die mittels Drahtseilen die Federzugnabe am Hinterrad antrieben und somit drei Gangstufen simulierten. Auch Jarays Sesselräder haben wir bereits vorgestellt, siehe [HIER](#).

Wie gesagt, es ist nicht geklärt ob die Erfinder des Alenax irgendeines dieser Fahrrad-Urahnen kannten, es ist aber unwahrscheinlich – und zwar aus zwei Gründen: Erstens waren alle diese Räder Randerscheinungen der Fahrradgeschichte, die vor allem eines bewiesen: pedalieren mit einer kreisförmigen Beinbewegung ist für den menschlichen Körperbau am mühelosesten zu bewältigen und allen anderen Antriebsformen überlegen. Und zweitens: die erste Ausführung des Alenax hatte die Umlenkrolle nicht. Man konnte also beide Hebel gleichzeitig nach unten drücken, was aber eines unmöglich machte: zB stehend Steigungen zu bewältigen.





Erst in der zweiten Ausführung 1983 hatte das Alenax dann auch die Umlenkrolle, über die ein Drahtseil die zwei Ketten verbindet und immer im gleichen Abstand hält. Geschaltet wird über einen einzigen Hebel am Lenkkopf, von dem ein Bowdenzug sich weiter unten teilt und bei beiden links und rechts angebrachten Hebeln die Sperrklinken löst, so dass die Kettenführung in eine andere Position gebracht werden kann – drei Geschwindigkeitsstufen sind damit möglich. Der Antrieb (Transbar-Power nennt sich der) benötigt zwei Freilaufmechanismen, die in der Hinterradnabe untergebracht sind - wobei der eine verkehrt herum wirkt.

Trotz ausgeklügelter Werbestrategien konnte sich das Alenax nicht durchsetzen. Nicht nur die ungewohnte Tretbewegung schreckte die Kunden ab, das Rad war außerdem um gut drei Kilo schwerer als vergleichbare Fahrräder mit herkömmlichem Antrieb, und: wegen der Ketten und Seile und Hebel zu beiden Seiten war es schwierig, bei einer Panne das Hinterrad auszubauen. 10 Jahre lang bemühten sich die Hersteller, einen Markt für das Fahrrad zu finden. Das Alenax mit den Transbar-Power-Hebeln gab es in Herren- und Damenausführung, als Sport- und als

Kinderrad. Entworfen und zum Patent angemeldet wurde es wohl in den USA, gebaut aber von einer Firma in Taiwan – so sagt jedenfalls ein Aufkleber am unteren Teil des Sattelrohrs. 1993 wurde die Herstellung des Schwinghebelrads eingestellt, über die Produktionszahl ist leider nichts bekannt. Zumindest in Europa gehört es zu den Exoten, die einerseits für den Spruch „*alles schon mal dagewesen*“ und andererseits für die Weisheit „*never change a running system*“ stehen.

Das skurrile Fortbewegungsmittel mit der geschmackvollen Metallic-Lackierung ist im Besitz von Fritz Hurlt, der es zusammen mit einem Damenmodell von zwei amerikanischen Touristen bekommen hat, die sein **Fahrradmuseum im Schloss in Retz** besucht hatten und ein Jahr später wiedergekommen sind – mit den zwei Rädern als Mitbringsel. Sie haben auch gewusst, dass der Wiener Fahrrad- und Motorradhändler Faber seinerzeit das Alenax importieren wollte, konnten aber nicht sagen, ob aus dem Deal auch etwas geworden ist. Das Herrenmodell mit der Bezeichnung TRB 250 stammt aus dem ersten Baujahr 1983 und steht derzeit als Leihgabe in der **Sammlung Lettner** (siehe [HIER](#)) in der Zaunermühle in Traun, wo wir es fotografieren durften.









