

Einrad Solex

Eine kurze Reise mit Hans Ulrich Stalder.



Rallye Paris–Dakar ¹

Für fehlerhafte Angaben und deren Folgen kann weder eine juristische Verantwortung noch irgendeine Haftung übernommen werden.

¹ Das erwähnte Rallye steht als Synonym für die acht Meter die ich mit diesem Fahrzeug zurück gelegt habe.

Technische und andere Angaben (alles ohne Gewähr)

Dieses Motorrad hatte einen Solex-Motor mit Fliehkraftkupplung. Mit Gas geben und bremsen wurde die vertikale Ausrichtung gesteuert. Natürlich konnte man ab einer gewissen Geschwindigkeit im Luftstrom liegen und nur mit auspreizen der Ellbogen die (fast) horizontale Stellung kontrollieren.



Die Kurven wurden durch Gewichtsverlagerung an den beiden Fussraster eingeleitet. Diese sind mit der Radgabel fest verbunden. Durch das Kippen der Fussraster-Ebene schwenkte das Rad aus, da die drehbar

gelagerte Radgabel zum Rahmen mit zirka 45° stand.

Wollte man demnach eine Rechtskurve einleiten, drückte man das rechte Pedal nach unten, dadurch schwenkte das Rad nach links aus. Dies bewirkte, dass der Schwerpunkt rechts vom Rad zu liegen kam. Die dadurch entstandene Schräglage bewirkte letztlich eine Rechtskurve (Motorradfahrer kennen diese Technik).

Soweit die Theorie. Einerseits war die Beschleunigung zu gering um das Gleichgewicht kontrollieren zu können, und ohne eine minimale Geschwindigkeit nützte auch die Bremse nichts. So blieb es bei einigen Metern volle Fahrt und anschliessendem Abwurf.

Nachwort

Ganz herzlichen Dank gebührt meiner Ehefrau die mit ungebrochener Begeisterung diese epochalen Aufnahmen machte. Als Voraussetzung, dass sie dies tat: Ich musste versprechen diese Fotos nicht im Bekanntenkreis herum zu reichen.

Fast vierzig Jahre später ermöglicht mir nun das Internet mit diesen Fotos an die Öffentlichkeit zu gelangen ohne mein Gelübde zu brechen. Hans Ulrich Stalder



Presse Foto oder so.



Das Aufsteigen gestaltete sich auch hier als schwierig!