

Ein neuer Einrad-Anhänger

Seit einigen Jahren verstummen die Gerüchte um Einachsanhänger nicht mehr. Es sind lange Zeit leider nur Gerüchte geblieben, denn man las zwar in deutschen Fachzeitschriften von der hervorragenden Eignung, dann hörte man wieder von einem Bekannten, der ein solches Exemplar hinter einer Maschine mit D-Kennzeichen gesehen haben wollte, schließlich gab es auch auf österreichischen Ausstellungen Prototypen zu sehen — aber im Straßenbild werden die meisten noch keinen gesehen haben.

Das Gesetz ist dagegen! Hoffentlich können wir bald im MOTORRAD etwas Gegenteiliges berichten, denn — die Würfel sind im Rollen, wir wollen hoffen, daß es nur Sechser gibt. Die bisherige Gesetzgebung kennt nur den Begriff „Anhängekarren“, darunter sind solche mit einer Achse zu verstehen, gemeint waren aber, wenn auch nicht genannt, zweirädrige Anhänger. Solche dürfen nur hinter Fahrrädern, also auch Fuchs-Motoren (!), und hinter Beiwagenmaschinen gefahren werden. Bei den Einspurigen ist das ja wirklich so eine Sache, und wir haben volles Verständnis für die Untersagung. Bei Fahrrädern sind die Geschwindigkeiten im allgemeinen so gering, daß man vielleicht wirklich ein Auge zudrücken konnte. Nach unseren eigenen Versuchen verschlechtern Zweiradanhänger in der Tat die Fahreigenschaften weitgehend, und ein Passus im Gesetz „nur für verantwortungsvolle Verwendung“ wäre ja undenkbar gewesen.

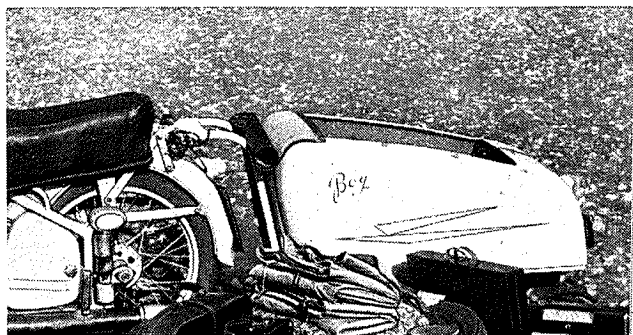
Nun kam da irgendeiner auf die lustige Idee, einen Einrad-Anhänger zu bauen, und zwar mit einer Anschlußkupplung, die den Anhänger immer in der Senkrechten oder in der jeweiligen Schräglage der Maschine hält. Der Erfolg war verblüffend: Man konnte mit dem Geleitzug fast genau so wie mit der Solo-Maschine umgehen, vor allem war das so gefährliche Nachschieben des Anhängers beim Zusammenbremsen vor Kurven gebannt. Wir wissen nicht, von wem in Deutschland die Idee ausgegangen ist, fest steht jedenfalls, daß draußen der Einradanhänger schon zu den Alltäglichkeiten zählt.

Bei uns in Österreich liegt die Sache anders. Einradanhänger haben, wie auch zweirädrige, eine Achse, sie fallen also unter den gesetzlichen Begriff Anhängekarren und sind damit für den Solisten gesperrt. Aber etwas Taugliches läßt sich nicht verhindern, auch wenn das Gesetz dagegen spricht. Darüber waren sich sogar die einschlägigen Stellen im klaren, aber, aber — eine Änderung des Gesetzestextes ist eine verdammt komplizierte und langwierige Sache.



Schon vor vielen Monaten kam ein findiger Kopf — eine Wiener Beiwagenfirma — dahinter, daß hier etwas getan werden mußte. Er tat es — und erlitt Schiffbruch. Dann kamen andere und taten auch — und erlitten auch Schiffbruch, aber immerhin war die Lage schon labil geworden. In dieser Situation setzte sich der ÖAMTC ein — und etwa zugleich der letzte oder jüngste derer, die Einradanhänger bauen wollten. Wir können nun von uns aus nicht beurteilen, ob es die geschickte technische Lösung oder die gefällige Aufmachung war, jedenfalls kam der Stein ins Rollen. Wir wollen hoffen, daß er sich in der richtigen Richtung bewegt. Jedenfalls haben wir schon einen einzelgenehmigten Einradanhänger, der hinter Solo-Maschinen betrieben werden darf.

Dieses Exemplar hört auf den Namen „Boy“, also auf deutsch „Bub“. Der kleine und leichte Anhänger ist aber auch tatsächlich ein hilfreicher Kamerad der Camping-Tour und wird sich hoffentlich später einmal auch als Lastkarren im Alltag seinen Platz sichern. Es ist ganz unvorstellbar, was im „Boy“ alles Platz hat, man sieht es auf dem Bild. Dabei ist das ganze Sammelsurium leicht und schnell im Inneren des Blechkastens zu verstauen: Ein Zelt mit zusammenlegbarem Tisch und Sesseln, mit Schlafsäcken und Luftmatratzen, Kochausrüstung und Radio. Dazu noch zwei Koffer für den Eigenbedarf. Damit wäre ein großes Problem des Solo-Campisten gelöst, die Gepäckunterbringung. Auch wenn es möglich ist, das alles auf der Maschine zu verstauen, bliebe der große Vorteil, daß man den Anhänger nur



abkuppelt und — als Zivilist in der Gegend herumschnurren kann.

Vielen wird das kleine Hinterrad ins Auge gestochen sein, warum 4,00 — 8? Die Begründung klingt ziemlich logisch: Mit dem Anhänger geht man auf große Tour oder liefert die Zwetschken aus, man macht aber kein Rodeo. Deshalb wird das kleine Rad kaum Nachteile, aber viele Vorteile bringen. Es nimmt dem Kofferraum wenig Platz weg. Es bleibt in Straßenbahnschienen nicht so schnell hängen, was unwiderruflich zu einem Reißen in der Lenkung führen würde. Es kann, da es nur relativ wenig Last zu tragen hat, sehr wenig Luftdruck bekommen und gibt mit dem dicken Rollerreifen ein besonders günstiges Federungspolster.

Der Rahmen des Anhängers besteht aus zwei nebeneinanderliegenden Rohren, welche rückwärts die zum Patent angemeldete Schwingarmfederung aufnehmen. Als Federelement werden — wie naheliegend und doch so selten — Gummipuffer verwendet. Der ganze Kasten sitzt starr am Rahmen, so daß sich ein besonders günstiges Verhältnis von gefederter zu ungefederter Masse ergibt. Wesentlich für den Erfolg ist die richtige Ausbildung der Kupplung — nicht umsonst hat man bei der Einzelgenehmigung besonders darauf gesehen.

Hier beim Boy stellt die Kupplung ein kardanisches Gelenk dar. Es ist gar nicht so günstig, den Radstand (Hinterrad-Anhängerad) besonders kurz zu machen, man wählte mit 127 cm den goldenen Mittelweg. Im übrigen ist der Boy 53 cm breit und wiegt ganze 34 kg. Mit 50 kg Nutzlast — für soviel wurde er genehmigt — ergibt sich ein maximales Mehrgewicht von 84 kg, welches, wenn man eine vollbesetzte Puch TF mit knapp 300 kg annimmt, naturgemäß die Beschleunigung und die Steigfähigkeit der einzelnen Gänge etwas drückt. Da der Boy aber voll und ganz im Windschatten verschwindet, bleibt der Luftwiderstand annähernd gleich, die Spitzengeschwindigkeit sinkt also nur um den fast zu vernachlässigenden Rollwiderstand. Damit ist auch garantiert, daß der Verbrauchsunterschied minimal bleibt, wir würden fast annehmen daß ein gepäckmäßiger Turmbau am Motorrad selbst, wegen des höheren Luftwiderstandes, mehr Sprit kosten würde.

Der Boy hat nun 4000 km hinter sich, er wurde vielfach vorgeführt, zuletzt anlässlich des Sandbahnrennens in der Krieau. Es hat sich bei allen Fahrversuchen gezeigt, daß auch bei unbelastetem Anhänger das Hinterrad keinerlei Springneigung aufweist und daß es immer schön treu und brav seine Spur legt, ob in kleinsten Achtern oder in flachen schnellen Kurven. Ein besonderer Vorteil mag dabei auch in der Gewichtsverteilung liegen, denn vom Anhänger-

gewicht plus Nutzlast fällt die Hälfte auf das Hinterrad. Man kann also schlimmstenfalls mit 210 kg am Hinterrad zu 42 kg am Anhängerrad rechnen, das sind gerade 20% und garantiert dafür, daß auch die Bremsfähigkeit annähernd erhalten bleibt, denn das dritte Rad ist ja ungebremst.

Vom Motorradsattel — zum Rednerpult

Nationalteam-Kapitän Ulrich Pohl sprach in
Hamburg und Essen

Es ist eine bedauerliche Tatsache, daß die Mehrzahl aller großen Könner auf irgendeinem Gebiet nicht die rechte Gabe hat, das eigene Wissen und die eigenen Erfahrungen an andere weiterzugeben. Eine der wenigen Ausnahmen in unserem Sport ist der Kapitän des deutschen Six-Days-Nationalteams, Ulrich Pohl, Dieser Mann, seines Zeichens und hauptberuflich Chefkonstrukteur eines bedeutenden deutschen Motorradwerkes, führt nicht nur eine ausgezeichnete Feder, sondern versteht auch zu reden.

Auf Einladung der Maico-Clubs Hamburg und Essen hielt er zweimal vor jedesmal rund 500 aufmerksamen Zuhörern einen überaus lehrreichen Vortrag über seine Erfahrungen im internationalen Geländesport, berichtete humorvoll über die vergangenen Six Days und entwickelte aus seinen Erfahrungen heraus neue Ideen, die geeignet wären, dem deutschen und darüber hinaus dem europäischen Zuverlässigkeitssport neue Impulse zu geben. In Hamburg hatte Ulrich Pohl zudem die Möglichkeit, durch eine große Anzahl geschickt zusammengestellter Lichtbilder von der Sechstagesfahrt seinem Auditorium an Hand von Beispielen zu zeigen, wie man fährt und wie man nicht fährt.

Weit über den Kreis der Maico-Clubs hinaus waren aus der Umgegend der Städte sportlich interessierte Motorradfahrer und auch Männer der Industrie zusammengekommen, um Ulrich Pohl sprechen zu hören. An seine Vorträge schlossen sich beide Male kurze Diskussionsstunden in kleinerem Kreise, in deren Verlauf der Altmeister Gelegenheit hatte, auf Einzelfragen zu antworten und nicht mit Kniffen aus dem Schatz seiner sportlichen und technischen Erfahrung hinter dem Berg hielt.

Schade nur, das war das einzig Bedauerliche, daß sein Beruf diesem Mann nicht die Zeit läßt, seine Vorträge öfter und auch in anderen Städten zu wiederholen! Der Dank der deutschen Motorradsportgemeinde wäre ihm sicher!

|| Zum Einfahren — VITAMIN-M ||
DOSIS: 4 WÜRFEL AUF 10 LITER TREIBSTOFF