



30 Jahre KYBURZ Switzerland AG 1985 bis 1990

Tour de Sol 1985

Es war ein durchschnittlicher Tag am Technikum in Winterthur, als ein Klassenkollege in der Morgenpause sagte, dass über den Mittag die «Tour de Sol» am Technorama in Winterthur Halt machen werde. Er gehe dort hin, da er gelegentlich beim Bau eines Solarmobils geholfen habe. Ich wollte mir das nicht entgehen lassen und ging mit. Am Technorama erwartete uns eine wuselige Schar von Menschen, die mehrere Solarmobile umringten. Das ging von sehr einfachen Mobilen, die aus einigen Rohren und Fahrradrädern zusammengeschraubt waren, bis hin zu einem absolut futuristisch ausschauenden silbernen 4-Rad mit wunderschön integrierten Solarzellen auf einem

Flügel. Das Fahrzeug sei von Mercedes gesponsert und mit Silber-Batterien ausgestattet. Es liege in Führung. Auffallend war, wie alle Solarmobilfahrer versuchten, mit ihren Zellen so viel Sonne wie möglich einzufangen. Sie versuchten die ganzen Leute, welche näher traten, zu verscheuchen, da sie mit ihren Schatten die Zellen verdeckten. Jedes bisschen Energie musste gewonnen und abgespeichert werden. Die Themen Leichtbau, Aerodynamik, Elektronik und Antriebstechnik faszinierten mich und so entschied ich mich, sobald die Gelegenheit kommt, auch ein solches Fahrzeug zu bauen. Es war 1985 und zuerst hatte ich mein Studium abzuschliessen und mich in der Arbeitswelt zu behaupten.

Erste Experimente 1990

An meiner Arbeitsstelle lernte ich Gerd Gschliesser kennen. Wir hatten dieselben Interessen und wollten ökologisch sinnvolle Fahrzeuge bauen. Gerd hatte schon ein erstes Liegefahrrad für sich gebaut. Seine Idee war es, ein motorisiertes Liegefahrrad zu bauen – meine ein Elektromobil. Wir taten uns zusammen, um gemeinsam unsere Projekte weiter voran zu treiben. Da sein Projekt schon sehr viel weiter fortgeschritten war, beschlossen wir, zuerst für ihn einen weiteren Prototypen zu bauen. Ich lernte viel von ihm. Unter anderem hatte er die ersten GFK-Teile gebaut und lernte mir das Handwerk, wie mit Glasgewebe und Epoxidharz umzugehen ist. Gemeinsam bauten wir den ersten Vorderteil des Fahrzeuges: ein Teil, das den Lenkkopf und das Trettlager aufnahm. Den Hinterteil des Fahrzeuges bauten wir zusammen aus Stahl, während dem ich mich um die ausfahrbaren Stützräder kümmerte. Für den Antrieb konnten wir einen ehemaligen Klassenkameraden gewinnen: Benno Jäckle. Er arbeitete unterdessen in einer Firma, die Umrichter entwickelte. Sein Traum war es immer, Umrichter für Asynchronmotoren zu entwickeln, die ohne Geber auskommen sollten. So machten wir uns zu dritt ans Werk und bauten das Fahrzeug auf.

Es fuhr auch ganz ordentlich. Das Einfahren der Stützräder verlangte Überwindung. Der Fahrer hatte einen Schalter zu betätigen und daraufhin setzten sich die Motoren in Bewegung. Fuhren sie nicht schön gleichmäßig, so gab es einen Impuls, der durch den Fahrer erst einmal ausgeglichen werden musste, um nicht zu stürzen. Das konnte gut einen Teil der zur Verfügung stehenden Strasse brauchen. Gut, wenn in dem Moment nicht gerade ein entgegenkommendes Fahrzeug auftauchte. Was mir aus dieser Zeit unvergessen blieb, ist das Fahrgefühl. War man erst einmal im Gleiten, so konnte man Kurven unheimlich schnell nehmen. Durch die Schräglage war der Boden recht nahe am Kopf und den Augen. Der Vorderteil des Fahrzeuges, der als Referenz diente und der dahinrauschende Boden suggerierte dem Fahrer ein maximal dynamisches Fahrverhalten.

Was ich dabei lernte: Ein Zweirad mit ausfahrbaren Stützrädern ist nichts für mich. Zu unsicher der Übergangsprozess zwischen statischem Dreiradfahren und dynamischem Zweiradfahren. Es war der Auslöser dafür, dass ich mich mit Kurvenneigefahrzeugen beschäftigte.

