



“Safety First” - The AMERICAN STAR 1882

Hochradfahren wird rasch zur Lieblings-Freizeitbeschäftigung der „jungen Wilden“, die vornehmlich aus der Schicht der „Neureichen“, also der Großindustriellen kommen. Der Adel lehnt die körperbetonte, muskelbildende und schweißtreibende Tätigkeit des Radfahrens ab, findet es als nicht standesgemäß. Zudem ist es gefährlich. Sehr gefährlich. Man sitzt sehr hoch, fast zentral über der Vorderradnabe, so dass der Schwerpunkt sehr weit vorne liegt. Da genügt schon ein kleines Hindernis auf der Piste (ebene Straßen im heutigen Sinne gibt es ja noch nicht), um die ganze Fuhre nach vorn kippen zu lassen. Da der Lenker die Beine beim Absprung behindert, kann man sich nicht gut abrollen. Ein derartiger Sturz, im Fachjargon „Header“ genannt, ist gefürchtet, weil er meist schlimme Verletzungen, gebrochene Knochen, und manchmal sogar den Tod des wagemutigen Velocipedisten durch Genickbruch zur Folge hat.

Als Alternative für zaghafte Naturen gibt es Dreiräder. Diese sind relativ sturz- und verletz-

ungssicher, entsprechen aber in keiner Weise den Anforderungen in Punkto Sportlichkeit, Schnelligkeit und Eleganz, die sich die Pedaleure vom Radfahren erwarteten. Von den Herstellern ohnehin nur für „ältere Herrschaften, Ärzte und Damen“ gedacht, werden sie wegen ihres exorbitant hohen Preises hauptsächlich vom Adel benutzt.

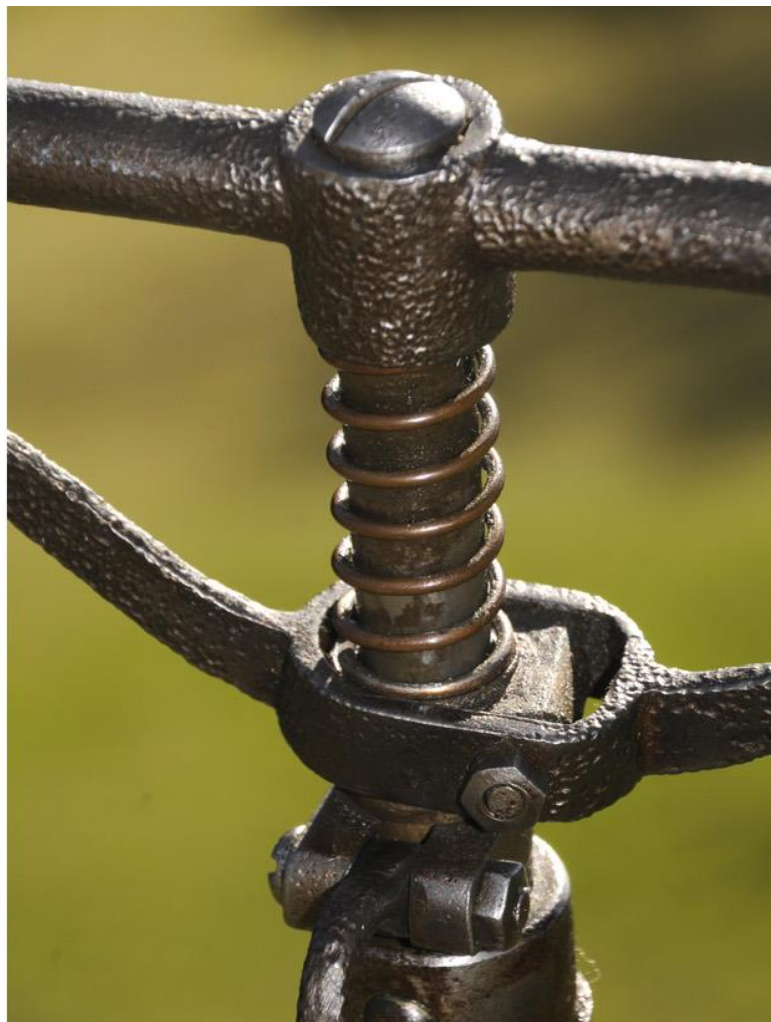
So zerbrechen sich die Hersteller die Köpfe, um Konstruktionen zu entwickeln, die das Radfahren sicherer machen sollen. Sie kommen dabei auf unterschiedliche Lösungen, die alle mit dem Oberbegriff „Safety Bicycle“ (Sicherheits-Zweirad), bezeichnet werden. George Shergoulds Safety soll 1879 hergestellt worden sein, das französische Guilmet & Meyer sogar schon 1869. Obwohl beide Räder erhalten sind, fehlt jegliche Beweisführung für diese Datierung. Dokumentiert ist Henry John Lawson, der sein Bicyclette 1879 bei der Stanley Show dem Publikum präsentiert. Dessen Vorderrad ist kleiner als das Hinterrad, und wird mittels Schubstangen indirekt gelenkt.

Ähnliche Charakteristika hat das von John Kemp Starley (ein Neffe des „Hochraderfinders“ James Starley) 1884 vorgestellte Modell Rover I, nur ist bei seiner Konstruktion das Hinterrad kleiner. Aber noch im selben Jahr entwickelt er das Rover II, ein Fahrrad, dessen Grundtyp bis heute Bestand hat. Zwei gleich große Räder (30“), Kettenantrieb zum Hinterrad, direkte Lenkung, Diamantrahmen, und der Fahrer saß ziemlich genau über dem Tretlager.

Es dauert aber eine Zeit, bis die „Niederräder“ sich gegen die Hochräder durchsetzen können – was nicht zuletzt daran liegt, dass Hochradfahrer sich aufgrund ihrer exponierten Sitzposition gegenüber dem einfachen Volk der Fußgänger emporgehoben fühlen – eine arrogante, weithin sichtbare Zurschaustellung ihres Standesdünkels. Um auch denen dabei mehr Fahrsicherheit zu gewährleisten, erarbeiten die kreativen Köpfe der Fahrradindustrie verschiedene Lösungen. Die radikalste kreiert der Hochradvater James Starley 1877 zusammen mit seinem leiblichen Sohn John Marshall, indem er ein kleines Rad mit Stützfunktion nicht hinter, sondern auch VOR das große Triebrad setzt – womit aber niemand

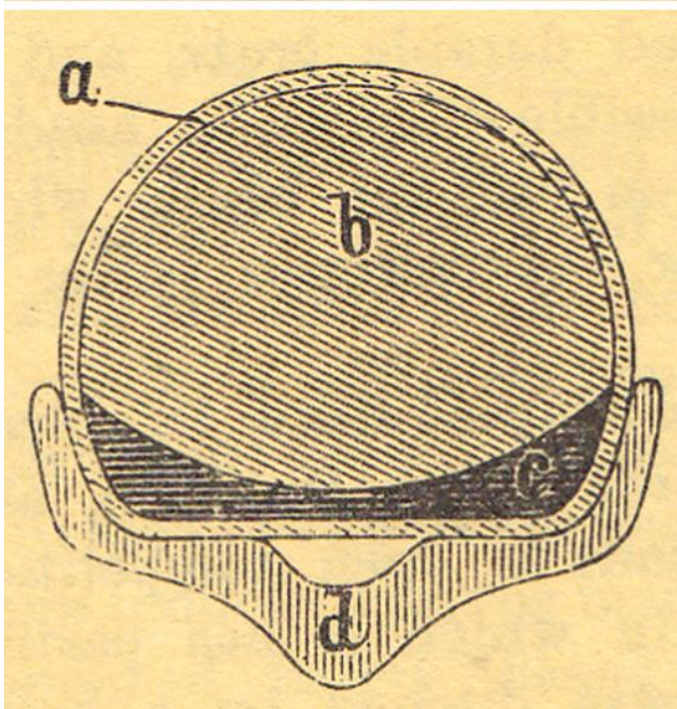
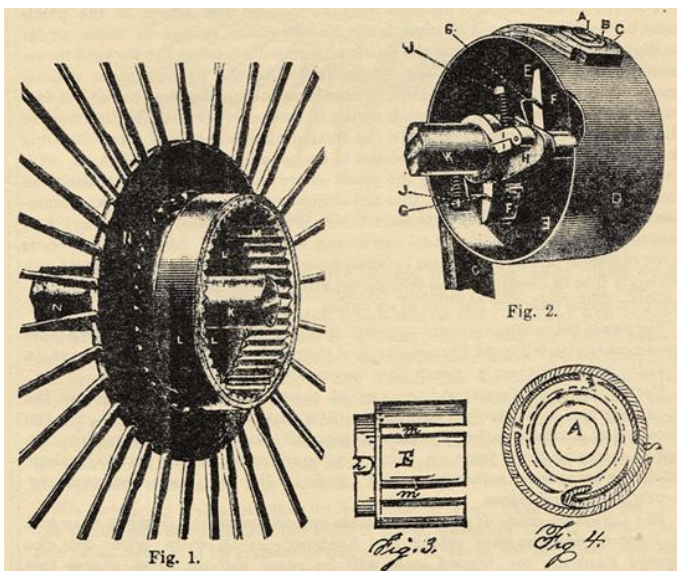
sich anfreunden will. Besser kommt George Singers „Xtra Ordinary“ an: es hat eine weit nach hinten führende Gabel, die das Gewicht des Velocipedisten auf das Hinterrad verlagert, und wird über Trethebeln angetrieben. Ähnlich geneigt ist die Gabel bei J. H. Dearloves „Rational“, welches aber über herkömmliche Kurbeln angetrieben wird. Auch da lastet das Gewicht mehr auf dem Hinterrad, das noch dazu in etwa doppelt so groß als bei normalen „Ordinaries“ ist. Den größten Erfolg hat aber das Premier „Kangaroo“ von Hillman, Herbert & Cooper. Der Antrieb an das Vorderrad wird mittels Kette übersetzt, so dass die Größe des Vorderrads von durchschnittlichen 135cm auf nur mehr 96cm verkleinert werden konnte. Zwar sitzt der Schwerpunkt immer noch zentral über der Nabe, das Sturzrisiko vermindert sich eigentlich nicht, aber man fällt nicht mehr so tief! Das Kangaroo wird in Windeseile von fast jedem Hersteller kopiert, aber nach Erscheinen des Rovers genau so schnell wieder fallengelassen. Ähnlich ergeht es dem „Geared Facile“ der Firma Ellis Limited, dessen durch Schwinghebel angetriebenes 38“ Vorderrad mittels Planetengetriebe übersetzt wird.





Einen eigenen Weg geht die H. B. Smith Machine Company in Smithville/New Jersey in den USA. Ab 1880 beginnt dort die Entwicklung des „American Star“, bei dem das kleine Rad vorne angebracht ist, und der Fahrer zentral über dem großen Hinterrad sitzt. Angetrieben wird das „Star“ mittels Trethebeln, die abwechselnd auf- und niederbewegt werden, um einen Lederriemen aufzuziehen, der auf Sperrklinken wirkt. Eine Funktion ähnlich wie bei einer Knarre oder Ratsche. Nebenbei ist das „Star“ das erste Rad, bei dem serienmäßig ein Freilauf verwendet wurde, den man ja braucht, um die Hebel wieder zurück in die Ausgangsstellung zu bringen. Laut Experten ist diese Erfindung der einzige bedeutende Beitrag aus den Vereinigten Staaten zur Fahrradentwicklung.

Wie sicher sich fahren mit einem „Star“ gestaltet, beweist ein zeitgenössisches Foto. Darauf kann man sehen, wie ein beherzter Pedalast auf seinem Hochrad die Stufen vor dem Capitol in Washington hinunterfährt. Ein Unterfangen, das mit einem herkömmlichen Hochrad mit Sicherheit sehr böse ausgehen würde. Dennoch fand das „Star“ nur in Amerika größere Verbreitung – obwohl es in Europa Lizenzbauten der Firma Kretschmar aus Dresden gab. Diese hatten allerdings schon das Modell „Pony Star“ zum Vorbild, eine etwas kleinere Version mit schmälere Reifen und verbessertem Antrieb, aber ohne Federung vorne. Weitere Versionen waren das „Special-“, das „Racing-“ und das „Rover-Star“ (das bereits luftbereift war). Das Niederrad mit Starantrieb aus 1894 war das letzte Modell der H. B. Smith Machine Company, die noch im selben Jahr die Produktion einstellte.



Hier auf den Bildern zeigen wir ein „American Star“ der ersten Ausführung aus dem Jahr 1882. Es unterscheidet sich von den Folgemodellen durch die Messinggabel, die aufwändige selbststrückstellende Bremse, die unterhalb der satteltragenden Blattfeder ihren Dienst verrichtet, das spiralfedergedämpfte Vorder- rad, vor allem die aber die mehr als doppelt so breite Dimension des Hinterradgummis ...

... die schuld daran trägt, dass dieses seltene Exemplar – obwohl technisch völlig einsatz- bereit – heute ein reines Museumsdasein fristet und nicht mehr gefahren werden kann. Der Hersteller bot damals nämlich einen speziellen Gummi an, der auf der Lauffläche rund, auf der Auflagefläche aber flach und in eine Metallführung eingearbeitet war. Solche Reifen sind heute nicht mehr erhältlich, weshalb ein normaler, durchgehend runder

Vollgummi aufgezogen werden musste – der natürlich höher aus der Felge aufragt, und unter anderem eine ordnungsgemäße Montage der Löffelbremse verhindert. Um das Star-Rad in Gang zu bringen, setzt man den linken Fuß auf den dafür seitlich neben dem Antrieb sitzenden Aufstiege, stößt sich mit dem anderen Fuß ab, und nutzt den Schwung, um sich wie ein Cowboy in den Sattel seines Stahrosses zu schwingen. Weil aber der falsche Gummi (nicht nur) an der Bremse schleift, führt bei unserem Fotomodell diese Aktion lediglich dazu, dass das Rad wie ein bockiges Pferd hochsteigt und den Velozipedisten unsanft nach hinten abwirft. So kann der Besitzer (der zufällig auch der Autor ist) ist von dem zweifelhaften Rekord berichten, dass er schon dreimal mit dem Star gestürzt ist ohne überhaupt jemals einen Meter zurückgelegt zu haben!



Diese Vollgumireifen haben für sich schon ein ordentliches Gewicht und tragen nicht unerheblich zu den knapp 30 Kilo bei, die ein American Star wiegt. Kaum zu glauben, dass damit dennoch Siege errungen und Rekorde eingefahren wurden. Und sogar extra dafür eine Sportart kreiert wurde: „Star Polo“ – der Urahn des heutigen Radballs. Wie es dazu kam erzählt eine Sage:

Mit „es war einmal“ fangen die meisten Märchen an, aber auch so manche wahre Geschichte, wie diese hier. Also – es war einmal ein amerikanischer Radfahrer namens Nicolas Edward Kaufmann, dem bei einer Ausfahrt ein Mops vor das Hochrad lief. Normalerweise hätte das einen Sturz mit fatalen Folgen verursacht, aber erstens war Kaufmann nicht irgendein Radler, sondern ein berühmter Kunstfahrer, und zweitens saß er auf einem „American Star“ Hochrad, bei dem das kleine Stützrad vorne

angebracht war. Er lüpfte also das Vorderrad hoch und kickte den Mops einfach weg – wodurch Radler und Kläffer die Begegnung völlig unbeschadet überstanden.

Der Zwischenfall brachte Kaufmann auf eine Idee, für die er auch seinen Kunstradkollegen John Featherly begeistern konnte. Am 14. September 1883 stellten sie die beiden der Öffentlichkeit vor: Radball, bzw Star Polo. Selbstverständlich verwendeten sie aber keine Möpfe, sondern eigens dafür gefertigte Polobälle aus Leder. Besonders in Europa (wo die Firma Kretschmer ja wie oben schon erwähnt Lizenzbauten des Star fertigte) fand diese Sportart Anklang, so dass ab 1930 sogar Weltmeisterschaften ausgetragen wurden – da natürlich schon mit speziell dafür entwickelten Niederrädern und keinen Star-Rädern mehr.



