

Fahret in Frieden!

Velosolex – ein Phönix aus der Asche

Beim heutigen Velo- und E-Bike-Boom geht vergessen, dass der Weg zum selbstfahrenden Velo lang war. Als Sternstunde erwies sich in der Not der Kriegszeit die Erfindung des bis heute beliebten Kultzweirades Velosolex. Diese Aschenputtel-Story gilt jetzt noch als ein Musterbeispiel weitsichtiger Unternehmensstrategie.

Schon 1895 hatte der französische Tüftler René Gillet die Idee, am Vorderrad eines Velos einen Motor zu montieren. Während für deutsche Techniker Zweitaktmotor und Reibrollenantrieb noch suspekt blieben, sprang in Frankreich der Funke. 1901 entstand hier der Ixion, ein Velo mit Zweitakt-Frontantrieb. Bald wurden auch deutsche Zweiräder damit ausgerüstet (Siggurd) oder in den Komet-Werken in Lizenz gebaut. Dem Ixion folgte ein gutes Jahrzehnt später, ebenfalls in Frankreich, der Cyclotracteur mit Viertakt-Hilfsmotor; auch er fand im Ausland Verbreitung. Doch der grosse Wurf blieb noch aus.

Not macht erfinderisch

Der eigentliche Durchbruch für das selbstfahrende Velo erfolgt dann aber – nicht von ungefähr – während dem Zweiten Weltkrieg: Zwei Pariser Jungunternehmer, Maurice Goudard und Marcel Mennesson, bauen in ihrer Firma Radialradiatoren, um Busse und Lastwagen zu kühlen, und stellen später unter dem Namen Solex Vergaser her.

Dieser Markenname Solex wird später auch auf ihre Fahrradfabrik, ein weiteres Standbein ihres Unternehmens, übertragen. Denn ab 1940 entsteht der Prototyp eines selbstfahrenden Velos mit 2-Takt-Motor, angeflanscht über dem Vorderrad auf einem gewöhnlichen Alcyon-Herrenfahrrad-Rahmen, und ausgerüstet mit 700-mm-Rädern (französisches Patent 1941, US-Patent 1942).

Trotz Kriegssituation handelt man weitsichtig-langfristig: Die ersten 700 Prototypen werden ab 1942 an die Werksarbeiter verteilt, um sie zu testen und zu verbessern. Dieses seriöse Vorgehen zahlt sich aus! Denn es stellt sich beispielweise heraus, dass die gängigen Fahrradrahmen für den Anbau eines Hilfsmotors im Dauerbetrieb nicht stark genug sind, weshalb man sie durch einen stabileren, «offenen» und zudem damenfreundlichen Schwanhalsrahmen (Col de Cygne) ersetzt.

Von Heini Hofmann

1946 erste Velosolex-Serie

Die Solexstory ist Musterbeispiel geschickter Unternehmenstaktik: Man beschränkt sich in der schwierigen Nachkriegszeit – im Sinn eines populärpreiswerten Beförderungsmittels – auf 45 ccm Hubraum, eine Leistung von 0,4 PS bei 2000 U/min und einen Verbrauch von nur einem Liter Treibstoff pro 100 km bei einem Gesamtgewicht von 25 kg und einer Geschwindigkeit von 28 km/h. Denn dies eröffnet dem Solex in Frankreich die Klasse der (damals) zulassungs- und führerscheinfreien CycloMOTEURS.

1946 startet in der Fabrik in Paris-Courbevoie als zusätzliches Standbein die Erstserie Velosolex 650 (2-Takt-Umlenkollenkolbenmotor und Kraftübertragung aufs Vorderrad mittels Karbonreibrolle) mit einer Tagesproduktion von 15 Exemplaren. Der weltumspannende Siegeszug ist eröffnet. Doch wo Idealismus am Werk ist, wird trotz Erfolg ständig weiter getüftelt und verbessert.

So beginnt denn ab 1947 eine lange Reihe immer neu modifizierter Serien, wobei allerdings das bewährte Grundprinzip immer das gleiche bleibt, ebenso die Kult gewordene schwarze Farbe: «Le noir c'est triste, c'est ça qui est drôle.» Mit jeder neuen Serie erhöht sich die Tagesproduktion rasant: Der Velosolex wird – analog zur Ente von Citroën beim Auto – zum französischen Savoir vivre in Fahrradgestalt!



Die beiden Gründerväter, Maurice Goudard und Marcel Mennesson.
(Bilder: Public Domain)

Export, Lizenz und Imitation

Ebenfalls ab 1947 erleichtert, auf Antrag der Firma Solex, British Petroleum (BP) die Solex-Betankung mit dem Vormischungsprodukt Solexin (94% Benzin plus 6% Energöl) in gelb-grünen 2-Liter-Metall Dosen.

Was Erfolg hat, findet Lizenznehmer und Nachahmer. So schiessen Lizenzbetriebe ausserhalb Frankreichs wie Pilze aus dem Boden: in den Niederlanden, in Grossbritannien, Polen, Dänemark, Italien, Lettland, Deutschland und der Schweiz (vgl. *Kasten*). In Zypern, Finnland, Griechenland und Irland werden Montagelinien errichtet. Und ab 1974 gibt es spezielle Export-Modelle unter anderem sogar für Kanada, USA und Brasilien.

Aber auch Konkurrenz taucht auf: 1958 wird im Norden Frankreichs das VéloVap entwickelt, mit mehr Leistung, himmelblauem Rahmen und Weisswandreifen, was raffinierter daherkommt als «das kleine schwarze Solex-Pferd». Im gleichen Jahr folgt, ebenfalls in Nordfrankreich, die Flandria



Ob Briefträger, Priester oder Nonne – in Frankreich fahren sie alle mit einem Velosolex.



(Bilder: Public Domain)

Galet, die mit schwarzer Rahmenfarbe dem Solex ähnlich sieht, aber zudem als farbige Luxusversion für die Benelux-Staaten konzipiert ist.

Das Ende des Solex-Märchens

Doch der gute alte Selbstfahrer Velosolex weiss sich zu behaupten, optimiert sich weiter, bleibt ideenreich: kleinere Räder für mehr Fahrsicherheit, Leistungssteigerung und Erhöhung der Geschwindigkeit auf 30 km/h, Spezialausführungen wie leichte, dreirädrige Lieferwagenmodelle und mit dem F4 ein Minifahrrad für Kinder mit geräuscherzeugender Kunststoff-Motoratruppe. 1965 erhält sogar die Standardfarbe Konkurrenz; die Solexserie 3800 kommt nicht nur schwarz, sondern auch weiss oder rot daher.

Solex-Sonderfall Schweiz

Die Eidg. Strassenverkehrsgesetzgebung war dem Kultfahrzeug weniger gut gesinnt als im Ursprungsland Frankreich, wo bereits 14-Jährige führerscheinfrei Solex fahren durften. Denn ein Bundesratsbeschluss von 1947 reihte das Velo mit Hilfsmotor im Prinzip in die Kategorie Motorfahrzeuge ein, obschon der Solex einem Fahrrad viel näher verwandt ist als einem Motorrad.



Bild: Marc Wernli

Das hatte negative Folgen für die weniger begüterte Bevölkerung, aber auch für den Tourismus, für Grenzgänger und die Gastfreundschaft ganz allgemein, da Solexfahrer aus Frankreich und Italien die Schweizergrenze nicht passieren durften. Betroffen war auch die in Genf domizilierte Firma Hispano Suiza, die von 1948 bis 1957 rund 15 000 Velosolex zusammenbaute – mit aus der Schweiz stammenden Bauteilen. Deshalb erhob sich, im Hinblick auf die 1949 in Genf stattfindende Internationale Strassenkonferenz, Widerstand in den Medien und von Fachseite mit Fakten (z.B. dass die Anzahl Unfälle von Fahrrädern mit Hilfsmotor unter jener mit normalen Velos lag). Resultiert hat, wohl auch dank Vorpreschen des Kantons Genf, ein neuer Bundesratsbeschluss von 1950, der zwar etwas grosszügiger war, aber immer noch restriktiver als ennet der Grenze. hh

Doch jedes Märchen hat ein Ende – auch das der billigsten Motorisierung der Nachkriegszeit. Über vierzig Jahre nach der Erstserie in Courbevoie (1946), endet in Saint-Quentin im November 1988 die Original-Velosolexproduktion in Frankreich. Die letzten hundert Exemplare werden als Modell Nostalgie an Liebhaber verkauft. Wieviele dieser Ikonen gesamthaft gebaut wurden, ist nicht genau bekannt; es sollen weit über sechs (weltweit sogar über acht) Millionen sein.

Nur der E-Solex war ein Flop

Nach dem Verkauf der Firma Solex wird das Kultfahrzeug zwar noch weiter gebaut, verliert aber, weil es nicht mehr das Original ist, an Nimbus. Zu Berühmtheit gelangt noch die in China fabrizierte Version Black 'n Roll. Und dann passiert etwas Merkwürdiges: 2005 gibt die Groupe Cible in Paris die Marktreife eines elektrisch betriebenen E-Solex bekannt (Lithium-Ionen-Akku, 30 km/h, 35 kg), allerdings mit Radnabenmotor hinten und vorne bloss einer Motoratruppe. Zielpublikum sind junge, urbane Kunden und speziell Frauen. Doch trotz pfiffig-roten Elementen in der Grundfarbe Schwarz bleibt dieser E-Solex – was angesichts des heutigen e-Bike-Booms erstaunt – ein Flop. Dies wohl deshalb, weil die Neuerung zu futuristisch und somit nicht kompatibel war mit den Nostalgiegefühlen der eingefleischten Original-Solexianer. Auch technische Erfindungen müssen, wenn sie Erfolg haben wollen, Emotionen wecken.

Der Brigitte Bardot-Effekt

Doch über alles gesehen schrieb der Velosolex als Phönix aus der Asche der Kriegszeit ein technisches Märchen wie aus 1001 Nacht. Was die alte Tante Junkers Ju-52 unter den Flugzeugen oder der Jeep unter den Geländefahrzeugen, ist der Solex unter den Fahrrädern: eine Ikone, mit französischem Charme. Beliebt bei allen, gefahren von Arbeitern und Studenten, Priestern und Professoren, Bauern und Filmidolen wie Brigitte Bardot, die einen wahren Boom auslöste,



Filmstar und Publikumsliebling Brigitte Bardot verhalf dem Velosolex zum Höhenflug.

(Bild: Public Domain)

aber auch Charles Aznavour, Jacques Tati oder Steve McQueen. (Der Schreiberling dieser Epistel fährt seit über fünfzig Jahren ebenfalls einen Solex, der ihn noch nie im Stich gelassen hat!)

Velosolex steht für eine Art Fortbewegung, bei der Geschwindigkeit nicht das Mass aller Dinge ist. Dies dokumentieren die berühmt gewordenen Slogans wie «Fahret in Frieden!», «La bicyclette qui roule toute seule», «Freedom and Postwar Mobility», «Pour le travail et le plaisir», «Für fesche Kerle und flotte Bienen», «Passe partout, même dans la boue (Dreck)».

75 Jahre Velosolex

2021 kann das erste und erfolgreichste selbstfahrende Velo seinen 75. Geburtstag feiern. Die Original-Solexproduktion ist zwar gestorben, aber die internationale Fangemeinde lebt weiter. So gibt es auch hierzulande einen Verein enthusiastischer Solexianer. www.velosolex.ch



Keiner zu fein, Solexfahrer zu sein: Charles Aznavour und Steve McQueen.

(Bilder: Public Domain)



Seine Stärken sind: einfach und robust gebaut, kaum pannenanfällig, verkehrssicher durch moderate Geschwindigkeit, leicht und preisgünstig.

Zudem ist der Solex vielseitig einsetzbar: So schrieb er Geschichte bei der Post in Frankreich und der Schweiz als Briefträgervelo, aber auch als Hebammenfahrrad, als Tennischampionpreis in Roland-Garros und sogar beim Militär im Vietnamkrieg. Hierzulande nannte man ihn liebevoll Nasenwärmervelo (wegen dem vorne positionierten Motor) und, weil manche Klöster ihn als Dienstfahrzeug nutzten, Christenverfolger oder Maria-Hilf-Motor. Womit der Ringschluss zur Titelei gegeben ist: Fahret in Frieden! **X**

Korrespondenzadresse:

Heini Hofmann
Zootierarzt und freier
Wissenschaftspublizist
Hohlweg 11
8645 Jona