

BLICKPUNKT

CHAPEAU!

Erich Diestinger meistert angeborenes Handicap.

Text: Horst Schmid, Hans Greiner; Fotos: Joe Wagner (1), Bernd Bundschuh (1), Hans Greiner



Frohnatur: So kennt man Erich Diestinger in der österreichischen Trialszene, immer ein Lächeln auf den Lippen und mit viel Spaß bei der Sache.



Universal: Die Konstruktion kann auf jeden handelsüblichen Lenker aufgeschoben werden.



Kupplungszug: Über eine Drehung der Handschale um die Längsachse wird die Kupplung betätigt.



Zugführung: Möglichst geradlinig verlaufende Bowdenzüge mit Umlenkung für geringe Bedienkräfte.



16 Missbildung: Aufgrund einer Nabelschnurumschlingung konnte sich die linke Hand nicht normal Ausbilden.



BLICKPUNKT

Wenn Erich Diestinger heute durch die Sektionen fährt, sieht das aus wie bei jedem Anderen auch. Mittlerweile wohlgemerkt, denn das war nicht immer so und ein langer Weg mit vielen Hindernissen.

Erich Diestinger kam schon bei seiner Geburt mit einer Behinderung zur Welt. Seine linke Hand konnte sich aufgrund einer Nabelschnurumschlingung im Fruchtwassersack des Mutterleibes nicht in ihrem vollen Ausmaß entwickeln. Wo ein normal ausgebildeter Mensch eine etwa 20 Zentimeter lange Hand aufweist, sind bei Diestingers linker Hand nur massiv verkürzte Handwurzelknochen und winzig kleine Finger vorhanden.

Trotz dieses Handikaps wollte Diestinger unbedingt mit dem Trialsport beginnen. Die Motorradfahrei im Gelände hatte ihn immer schon fasziniert, doch Trial hatte es ihm besonders angetan. Vielleicht gerade deshalb, weil hier die größte Herausforderung für ihn lag. Denn wie sollte das gehen? Mit seiner linken Hand konnte und kann er weder den Lenker halten noch die Kupplung bedienen. Also wurde getüftelt! Von den ersten, ganz einfachen „Basteleien“ hat Diestinger über viele Zwischenschritte mittlerweile eine komplizierte, am Lenker-Ende befestigbare Vorrichtung entwickelt, in der sowohl sein Armstumpf genügend Halt findet um das Motorrad sicher führen zu können und mit der er sogar die Kupplung dosiert bedienen kann.

Der erste Versuch war eine aus Baustahl recht grob gefertigte Konstruktion, die aus heutiger Sicht natürlich kaum zum Trialen geeignet war, für die ersten Schritte aber ausreichende und wichtige Erkenntnisse für Verbesserungen lieferte.

lichkeiten in geradezu phantastischer Weise. Diese Funktion nachzuahmen ist für Erich Diestinger eine nahezu unmögliche Sache. Doch seine sehr starke Armmuskulatur ermöglicht es ihm, sich mit der Verschränkung des Handgelenkes erstaunlich gut festzuhalten. Einen riesigen Schritt in Richtung Trialtauglichkeit seiner Konstruktionen brachte deshalb auch der Einsatz von Polyester für die Aufnahme und Kraftübertragung der Hand.

So baute er sich eine Form, mit deren Hilfe er die Handschale laminieren kann. Diese wird in den neueren Versionen über eine Zweiachs-Aufnahme mit dem Lenker verbunden. Die eine Achse verläuft parallel zum Lenker und ermöglicht es ihm, sich an die Berg-Auf- und Abfahrt anzupassen. Die andere Achse verläuft parallel zur Fahrtrichtung, mittels derer er die Kupplung bedient indem er den Arm dreht.

Bei der aktuellen Ausbaustufe, welche Diestinger am Motorrad montiert hatte, sind die Schalen in Kugellagern gelagert. Erstmals kam für die Verbindung der Schalen zum Lenker hier auch Aluminium in Form zweier Mountainbike-Lenkerhörnchen zum Einsatz. Dadurch sank das Gewicht der Konstruktion erheblich, was Erich Diestinger wiederum neue fahrtechnische Möglichkeiten eröffnete. Extrem wichtig für die Trialtauglichkeit ist natürlich auch die dosierte Kupplungsbedienung. Mittels einer 1:1 Seilzug-Umlenkung wird diese bedient. Die Umlenkung ist nur dafür erforderlich, möglichst gerade Seilzugverläufe realisieren zu können, um die Bedienkräfte so gering wie möglich zu halten.

Bei alldem darf man nicht aus den Augen verlieren, dass Diestinger diese Konstruktionsleistungen alle selbst erbracht hat. Allein das ist schon bemerkenswert, denn



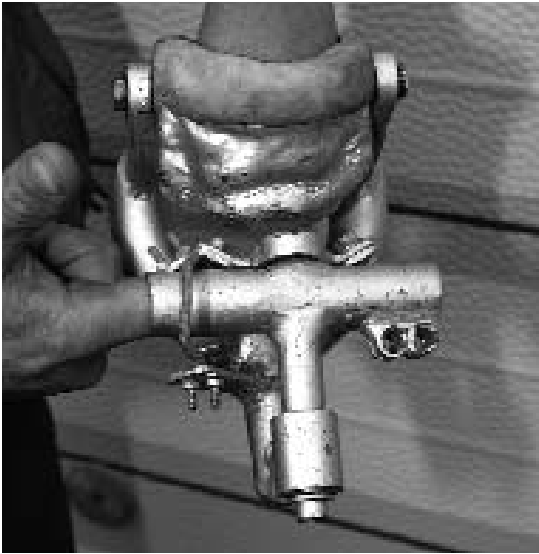
Aller Anfang ist schwer: Die erste Konstruktion war völlig unzureichend und spartanisch, aber aus ihr entstand letztlich die heutige Version. Entwicklungsschritte: Die nachfolgenden Konstruktionen wurden immer trialtauglicher.

Die weiteren Konstruktionen wurden immer ausgefeilter und auch komfortabler, wobei natürlich auch Rückschritte und Fehlentwicklungen nicht zu vermeiden waren (in diesem Bericht sind nur die markantesten Modelle abgebildet, nicht alle). Besonderes Augenmerk legte Diestinger immer darauf, dass er sich im Falle eines Sturzes gut von der Maschine lösen konnte. Genau hier liegt die Hauptproblematik. Für das Fahren sollte die Verbindung zum Lenker möglichst fest sein, im Falle eines Falles aber schnell und sicher gelöst werden können. Diese Aufgabe erledigt eine gesunde Menschenhand aufgrund ihrer ausgefeilten Greifmög-

er kann freilich auch Werkzeuge etc. nicht so selbstverständlich Anwenden wie wir das gewohnt sind.

Es ist unglaublich, wie Erich Diestinger Trial fährt. Mit der, von einem dünnen Lederhandschuh geschützten, linken Hand hält und bewegt er den Lenker und durch Verdrehung des Armes um die Längsachse betätigt er die Kupplung. So kann er während der Fahrt schalten oder mit schleifender Kupplung um eine enge Kehre zirkeln. Die aktuelle Entwicklungsstufe erlaubt ihm sogar am Lenker zu ziehen und damit das Vorderrad anzuheben, was ihm völlig neue Fahrtechniken eröffnete. Und so gibt sich Erich Diestinger nicht mit der Einsteiger-

BLICKPUNKT



Schwer: Polyester-Handschale und Krafteinleitung über zwei Achsen mit schwerem Stahlgestell. Die Kupplungsbetätigung erfolgte direkt auf den nach oben gestellten Hebel.

Reduktionsprinzip: Ebenfalls direkte Anlenkung des nach oben gedrehten Kupplungshebels, aber viel weniger Metall und dadurch weniger Gewicht.



Formenbau: Hier ist die Form (unten) der aktuellen Handschale (oben) zu sehen, über welche die Polyester-matten laminiert werden. Darin steckt viel Kleinarbeit!

Echter Konkurrent und echtes Vorbild: Erich Diestinger fährt ganz normal im Wettbewerb mit und hat riesig Spaß dabei.

oder Anfängerspur zufrieden, nein, er fährt bei den österreichischen OGT-Trials in der Klasse III der Fortgeschrittenen, was in Deutschland der If-Klasse 4 entspricht! Mittlerweile ist er nicht nur bei den modernen ein gefürchteter Gegner, auf seiner Bultaco Sherpa ist er auch in der Twinshock-Klasse aktiv.

Schwierig wird es beim drohenden Gleichgewichtsverlust. Diestinger muss im Grunde immer schon früher als ein üblicher Trialer den Fuß setzen, da sonst ein Sturz unvermeidbar ist. Und wenn es ihn wirft, ist es für ihn auch gar nicht einfach, a) das Moped wieder aufzuheben und b) es zu bergen und dann aus den meist ungünstigsten Plätzen wieder aus der Sektion zu bringen. Aber er hat ja genügend Freunde unter den Trialern, die ihm gerne helfen.

Vielleicht halten viele, die den Bericht jetzt gelesen haben, Erich Diestinger für verrückt. Wer aber seine unbändige Freude an der Trialerei bei einem Wettbewerb einmal gesehen hat, der kann nur den Hut ziehen vor ihm und seinem Willen, sein angeborenes Handicap zu meistern. In dieser Beziehung ist er ein echtes Vorbild – Chapeau Erich! □