

Sättel – des Hinterns bester Freund



Hier steht die Bildunterschrift mit netten Details zu den Fotos
Hier steht die Bildunterschrift mit netten Details zu

Sie sehen nicht bequem aus. Und sie wirken auch ein bisschen fremd da am Rennrad. Lack, Chrom, poliertes Aluminium, geölte Kette, gespannte Züge – alles am Rennrad wirkt technisch, aufs mechanische Optimum ausgerichtet, und dann ist da dieser lederne Ppropfen, gerne auch mal verschrammt, in unserem Fall wohl auch schon von Wetter und Jahrzehnte der Benutzung mit deutlichen Gebrauchs- spuren versehen.

Mit einem Wort: wunderschön.

Mit dem Sattel zeigte ein Rennrad in den 60er-, 70er- und 80er-Jahren seine Herkunft: fein gearbeitet, präzise genäht, exakt geklebt, edel vernietet, gnadenlos gespannt – klassische italienische, englische oder französische Sattlerkunst, gerne auch bisschen von italienischer Arte di Calzatore, dem einzigartigen italienischen Schuhmacher- handwerk geprägt.

Bis in die 80er-Jahre sahen die Sättel alle ein bisschen gleich aus und orientierten sich am Sattel-mäßigen Ur-Meter, dem **Cinelli Unicanitor** (hier kennt man sogar den Namen des Designers, er hieß Tommaso Nieddu) der seit den 50er-Jahren mehr oder weniger das Sine-qua-non war. Sie unterschieden sich in ihrer ledernen Oberfläche, mal Rauleder, mal Rino, hin und wieder sogar Büffel, oder im Material der metallenen Sattel-Schienen,

die meistens aus Stahl, manchmal aber eben auch aus Titan gezogen waren.

Die Aerodynamik-Welle machte auch vor den Sätteln nicht Halt, was natürlich ein bisschen absurd ist, weil dort, wo man am Sattel sitzt, weht eher selten ein Gegenwind. Aber egal, Anfang der 80er konstruierte Selle San Marco aus Rossano Veneto, zwischen Vicenza und Treviso im italienischen Fahrrad-Kernland gelegen, den **Concor Profil**, über dessen Unterseite eine aerodynamische Kante verläuft. Bringt das Vorteile? Eher nicht. Sieht es super aus und passt zu extravaganten Aero-Rennrädern mit ovalisierten Rahmenrohren und aus Luftwiderstandsgründen hinter dem Steuerrohr verborgenen Schalthebeln? Na sicher!

Der „Concor Profil“ ist bis heute ein gesuchtes Sammlerobjekt, die tatsächliche Revolution stellte aber die Ende der 70er auf den Markt gebrachte Basis-Version dieses Sattels dar, der **Concor Super corsa**: Der erste Rennradsattel, der nicht einfach eine Sitzgelegenheit war, sondern sich an den ergonomischen Anforderungen des rennradelnden Hintern orientierte – stützt dort, wo er soll, ist dort nicht im Weg, wo es stören würde, vermeidet Reibung, sorgt dafür, dass man's ein paar Stunden locker drauf aushält.

Dieser Sattel veränderte die Rennradsattel-Szene völlig. Von da an wurden Sättel gebaut, die weniger dem Hintern Platz bieten als vielmehr den Oberschenkeln nicht im Weg sein sollten. Bis Anfang der 90er Selle Italia, ein schon 1897 gegründetes, kleines Familienunternehmen, das in den 60ern von



Hier steht die Bildunterschrift mit netten Details zu den Fotos
Hier steht die mit netten Details zu den Fotos xxx

den Gebrüdern Bigolin übernommen wurde und stark expandierte, den **Flite** erfand: Ein Sattel, der eigentlich genauso aussieht wie die Concorde, dank Titan-Schienen nur 227 Gramm wiegt und sich als – sowohl im Mountainbike-Sektor als auch bei Rennrädern – als universell einsetzbarer und bis heute kaum verbesserbarer Sattel erwies. Nein, er sieht nicht bequem aus, eher wie ein koloskopisches Gerät, aber man sitzt auf diesem unendlich schmalen, Gel-gepolsterten Teil genau dort, wo man sitzen muss. Abgesehen davon, dass der „Flite“ natürlich auch wahnsinnig schnell aussieht, und schnell auszusehen gelang einem Rennradsattel bis dahin eigentlich nie.

Brooks vielleicht ausgenommen. Das englische Traditionssunternehmen baut seit 1882 Radsättel aus Kernleder, ungepolstert und ohne Kunststoff-Bett, nur der metallene Rahmen, das pure, dicke Leder und die charakteristischen Nieten. Der schon 1937 patentierte **Swallow** entspricht in seinem minimalistischen Design (das sich vom „Flite“ gar nicht so sehr unterscheidet) absolut den heutigen Ansprüchen und wird von dem Traditionssunternehmen – das 2002 an den italienischen Hersteller Selle Royal verkauft wurde, aber immer noch in England fertigt – bis heute unverändert und in Handarbeit hergestellt.

Aber es sind natürlich nicht nur die großen Rennrad-Sattlereien und nicht nur die europäischen, die auf diesem Sektor großartige Sammlerstücke auf den Markt brachten. Der spanische Er-

zeuger Arius zum Beispiel beherrschte mit seinen Top-Produkten nicht nur den iberischen Markt, sondern schuf Ende der 70er Jahre mit dem perforierten **Soffatti** einen Sattel-Typus, der definitiv Kult wurde. Und zwar vor allem durch **Assos**, einen Schweizer Hersteller von Radhosen, der in den 80er-Jahren auch ein paar Tuning-Teile fürs Rennrad im Talon hatte: Dank der – angeblich der Befüllung dienenden, wohl eher aus Gewichtsgründen angebrachten – Lochungen und dem markanten Logo wurde der Assos-Sattel zum heiß begehrten Sammlerstück (das höchstwahrscheinlich nicht in der Schweiz, sondern von Arius in Spanien hergestellt wurde).

Oder aber **Kashimax**-Sättel aus Japan, der elegante **Criterium 78** des Turiner Vorbau-, Lenker- und Sattelstützen-Spezialisten 3TTT oder die einzigartigen Einzelstücke des italienischen Exzentrikers **Giorgio Siligardi**: Der Mann, der 1987 auch eine Tretkurbel mit zusätzlichem Exzenter-Gelenk zwischen Kurbel und Pedal erfand, schmiedete, nähte und formte Sättel, die wie fürs Rennrad des Batman geschaffen scheinen. Mit monströsen Titan-Schienen, die zu federnden Spiralen gedreht sind, mit furchterregenden Namen wie „Dracula“. Und mit einer eigentümlich wirkenden Furche, die viel weniger furchterregenden Zwecken dient, die soll nämlich Prostata-Leiden rennradelnder Männer vorbeugen.

Schließlich ließ auch Campagnolo Mitte der 80er einen Sattel herstellen, den **Electa**, und der lässt sich sogar mit einer kleinen Handpumpe nach ergonomischen Bedürfnissen weicher oder härter

aufblasen. Die Auflage dieses Produkts blieb klein, dementsprechend teuer werden heute noch funktionstüchtige „Electas“ angeboten – um Preise, für die man schon ein gutes Rennrad bekommt.



Panorama der Wiener Hochquellenleitung vom Schneeberg bis nach Wien, Aquarell von Franz Alt, 1873 bis nach Wien, Aquaaarhaehrell von Franz Alt, 1873n Franz Alt, 1873 bis nach Wien, Aquarell von Franz Alt, 1873awrg asrheh



Die Sattelstütze – eine tragende Säule

Auf den ersten Blick ist die Sattelstütze einfach ein Rohr, das in den Rahmen gesteckt wird und auf dem der Sattel befestigt wurde. Stimmt, genau das ist es, genau dieser Umstand bringt allerdings auch eine ganze Menge Ansprüche mit sich: Die Sattelstütze muss bündig im Sattelrohr des Rahmens sitzen und sich aus diesem auch wieder entfernen lassen; der Sattel muss stabil montiert sein, sich aber auch ohne allzu große Verrenkungen sowohl in Neigung als auch Position justieren lassen. Schließlich ist die Sattelstütze auch das einzige Teil am Rennrad, mit dem das Gerät ohne große Umbauten an die Größe der Fahrerin und des Fahrers angepasst werden kann. Je nachdem, wie weit man sie in den Rahmen schiebt (übrigens mindestens 55 mm) und dort dann mit der so genannten Sattelklemmschraube fixiert.

Lange Zeit wurden die Sattelstützen vor allem ihren Funktionen gerecht, schön auszusehen war nicht ihre Aufgabe. Das mit der einfachen Handhabung war bis in die 70er-Jahre auch nicht wirklich ein Thema. So wurde etwa die Neigung des Sattels mit zwei Schrauben eingestellt, zwar sehr genau und stabil, eilig sollte man es dabei aber nicht haben. Das änderte sich mit einer Erfindung der französischen Firma **Laprade**, die in den 70er-Jahren ein Patent anmeldete, mit dem die Sattelstütze all das

erledigte, was sie zuvor auch schon tat, aber halt mit nur einer einzigen Stellschraube, man nannte sie daher auch die Patentsattelstütze.

Ein Inbusschlüssel reichte fortan, um sowohl die Neigung als auch die Position zu definieren und die Sattelstütze mit den Schienen des Sattels fest zu verbinden auch gleich dazu. Der Nachteil dieser praktischen Erfindung: Eine einzige Klemmschraube kann die Sattelneigung natürlich nie so stabil halten wie deren zwei, das heißt, wenn sich die Belastung des Sattels verändert – etwa weil man einen Rucksack trägt, weil am Sattel ein Gepäckstück montiert wurde – oder einfach weil sich die Schraube ein bisschen gelockert hat, können diese Sattelstützenmodelle einer Änderung des Neigungswinkels kaum etwas entgegensetzen.

Ein Punkt, der im Gegenzug für eine sehr viel einfacheren Sattel-Montage und schnellere Justierung offenbar in Kauf genommen wurde. Nur Shimano versuchte der Tendenz zu Winkelneigungs-Veränderung etwas entgegenzusetzen, und zwar eine kleine horizontale Fixier-Schraube bei den Exemplaren für die beiden Top-Gruppen **Dura Ace** und **600/Ultegra**, mit der sowohl die Feinjustierung als auch die Stabilisierung gewährleistet werden soll.

Beim japanischen Konkurrenten SunTour versuchte man dem Problem Herr zu werden, indem man es beim Sattelstützenmodell der Top-Gruppe **Superbe Pro** mit einem Mittelding aus traditioneller Doppelbolzen-Fixierung und Patentsattelstütze versuchte: Die Klemmung findet durch den zentralen Hauptbolzen statt, den Neigungswinkel justiert man

Hier steht die Bildunterschrift mit netten Details zu den Fotos
Hier steht die Bildunterschrift mit netten Details zu den Fotos xxx



hingegen mit einem zweiten Bolzen an der Vorderseite der Sattelstütze (wofür der zentrale Bolzen aber wieder gelockert werden muss ...).

Beim kleinen italienischen Hersteller Roto verzichtete man hingegen ganz auf die vermeintlichen Vorteile des Laprade-Modells, zumindest beim Exemplar namens **Pino**: Bei dieser Sattelstütze wurden Sattelklemmung und Neigung mit je einem horizontalen Bolzen bewerkstelligt, war das einmal geschehen und die Sattelstütze montiert, kam dann noch ein winziger Extra-Schraubenschlüssel zum Einsatz, mit dem an einer vorderen und hinteren Schraube die Feineinstellung vorgenommen werden konnte. Gar nicht blöd, setzte sich aber nicht durch.

Bei allen anderen Herstellern lautete die Devise eher Glanz durch Politur, Gewichtsersparnis durch Längsfräslungen und ab den 80ern dann natürlich „**Aero**“!. Plötzlich wurde aus dem simplen Rohr ein Design-artikel, keinem anderen Bestandteil des Rennrades ließ sich so einfach und so erkennbar ein aerodynamisches Design verpassen. Shimano war mit seiner gesamtheitlich nach aerodynamischen Grundsätzen gestalteten Gruppe **Dura Ace AX** und der preiswerteren Version **600 AX** wohl das erste Unternehmen, das 1981 eine seitlich abgeflachte Sattelstütze auf den Markt brachte, alle anderen zogen nach: Campagnolo Mitte bis Ende der 80er mit seinen Aero-Sattelstützen der Gruppen Victory, Chorus, Croce d'Aune, Athena nach – und natürlich C-Record, das funkelnende Schmuckstück mit den klarsten Linien der gesamten Range. Gipiemme gestaltete seine **Crono Sprint 600CA**

Aero kantig und schwarz, was einen hohen Wiedererkennungswert garantierte, die extrem seltene Crono Special hingegen silbrig und mit weichen Linien. Cambio Rino designte mit seiner Elegant die schmalste aller Aero-Sattelstützen, Vitus mit seinem eigenwillig nach hinten versetzten Modell dafür ein Exemplar, das eine außergewöhnlich aerodynamische Sitzposition erlaubt.

Herausfordernd wurde die Sache allerdings dann, wenn ungewöhnliche Rahmen-Konstruktionen ungewöhnliche Sattelstützen einforderten. Das begann bei besonders exotischen oder schmalen Rohrkalibern wie sie etwa Vitus, Alan und Stelbel (25 mm) verbauten. Wurde aber noch komplizierter bei Rahmen wie etwa dem **Leader AX** von Francesco Moser, die keine Sattelstützenklemme besaßen und daher Sattelstützen mit internem Expander (wie sie auch bei den Lenkervorbauten üblich sind) erforderten. Campagnolo legte in den 80ern eine

kleine Anzahl von Super Record-Sattelstützen mit dieser Fixierung auf, über eine Inbus-Schraube an der Front konnte man die Stütze so im Sattelrohr fixieren. Der Vorteil des bündigen Übergangs wurde allerdings durch eine potenzielle Beschädigung des an dieser Stelle sehr schmalwandigen Sattelrohrs aufgehoben. Auch der französische Ausstatter Stronglight brachte mit seiner Aero-Sattelstütze so ein Modell auf den Markt, das außerdem noch einem speziell verbogenen Schlüssel für die Fixierung brauchte. Der Schweizer **Campagnolo-Veredler ICS** wiederum nahm die zu dieser Zeit exklusivste Sattelstütze des italienischen Marktbereichs



Hier steht die Bildunterschrift mit netten Details zu den Fotos
Hier steht die Bildunterschrift mit netten Details



Hier steht die Bildunterschrift mit netten Details zu den Fotos
Hier steht die Bildunterschrift mit netten Details



Hier steht die Bildunterschrift mit netten Details zu den Fotos
Hier steht die Bildunterschrift mit netten Details

Somec Titelzeile

Die Ausgangslage war klar: Wien benötigte dringend Wasser. Um das Jahr 1860 hatte die Einwohnerzahl die Halbmillionen-Grenze überschritten, Tendenz weiterhin rasch steigend. Die bisherige Wasserversorgung über private und öffentliche Brunnen sowie einige durchaus leistungsfähige Wasserleitungen – allen voran die Albertinische und Kaiser-Ferdinands-Wasserleitung sowie die Siebenbrunner Hofwasserleitung – reichte bei weitem nicht mehr aus. Zudem ließ auch die Qualität des Trinkwassers sehr zu wünschen übrig. Nicht selten wurde es als „lauwarm“ und „trübe“ bezeichnet, bisweilen konnte man es, so Zeitgenossen, nicht ohne einen gewissen Ekel konsumieren. „Dem schmachtenden Verlangen nach einem erfrischenden, kühlenden Trunk kann bekanntlich nur aus den wenigsten öffentlichen Brunnen Wiens genügt werden“, klagte man in der Zeitung. Auch Nutzwasser wurde in immer größeren Mengen benötigt, für die Industrie, zur Bewässerung der Gartenanlagen, aber auch zur Reinigung des immer dichter werdenden Netzes an Straßen und Kanälen.

Die Wasserversorgungsfrage war für die Zukunft der Stadt essenziell geworden. Längst hatten Ärzte nachgewiesen, dass die Verbreitung von Krankheiten und Seuchen mit verschmutztem Trinkwasser in Verbindung stand. Hygienebewegung und moderne Stadtentwicklung gehörten von nun an untrennbar zusammen. Ein Blick ins Ausland bestätigte dies: Paris und London, die damals führenden Metropolen E dies: Paris und London, die damals führenden Metropolen Europas, arbeiteten ebenfalls intensiv – und erfolgreich – an der Verbesserung ihrer.



Hier steht die Bildunterschrift mit netten Details zu den Fotos
Hier steht die Bildunterschrift mit netten Details



Hier steht die Bildunterschrift mit netten Details zu den Fotos
Hier steht die Bildunterschrift mit netten Details





Biemzetta rot

Die Ausgangslage war klar: Wien benötigte dringend Wasser. Um das Jahr 1860 hatte die Einwohnerzahl die Halbmillionen-Grenze überschritten, Tendenz weiterhin rasch steigend. Die bisherige Wasserversorgung über private und öffentliche Brunnen sowie einige durchaus leistungsfähige Wasserleitungen – allen voran die Albertinische und Kaiser-Ferdinands-Wasserleitung sowie die Siebenbrunner Hofwasserleitung – reichte bei weitem nicht mehr aus. Zudem ließ auch die Qualität des Trinkwassers sehr zu wünschen übrig. Nicht selten wurde es als „lauwarm“ und „trübe“ bezeichnet, bisweilen konnte man es, so Zeitgenossen, nicht ohne einen gewissen Ekel konsumieren. „Dem schmachtenden Verlangen nach einem erfrischenden, kühlenden Trunk kann bekanntlich nur aus den wenigsten öffentlichen Brunnen Wiens genügt werden“, klagte man in der Zeitung. Auch Nutzwasser wurde in immer größeren Mengen benötigt, für die Industrie, zur Bewässerung der Gartenanlagen, aber auch zur Reinigung des immer dichter werdenden Netzes an Straßen und Kanälen.

Die Wasserversorgungsfrage war für die Zukunft der Stadt essentiell geworden. Längst hatten Ärzte nachgewiesen, dass die Verbreitung von Krankheiten und Seuchen mit verschmutztem Trinkwasser in Verbindung stand. Hygienebewegung und moderne Stadtentwicklung gehörten von nun an untrennbar zusammen. Ein Blick ins Ausland bestätigte dies: Paris und London, die damals führenden Metropolen E dies: Paris und London, die damals führenden Metropolen Europas, arbeiteten ebenfalls intensiv – und erfolgreich – an der Verbesserung ihrer.

Hier steht die Bildunterschrift mit netten Details zu den Fotos
Hier steht die Bildunterschrift mit netten Details



Denti grün Titelzeile

Die Ausgangslage war klar: Wien benötigte dringend Wasser. Um das Jahr 1860 hatte die Einwohnerzahl die Halbmillionen-Grenze überschritten, Tendenz weiterhin rasch steigend. Die bisherige Wasserversorgung über private und öffentliche Brunnen sowie einige durchaus leistungsfähige Wasserleitungen – allen voran die Albertinische und Kaiser-Ferdinands-Wasserleitung sowie die Siebenbrunner Hofwasserleitung – reichte bei weitem nicht mehr aus. Zudem ließ auch die Qualität des Trinkwassers sehr zu wünschen übrig. Nicht selten wurde es als „lauwarm“ und „trübe“ bezeichnet, bisweilen konnte man es, so Zeitgenossen, nicht ohne einen gewissen Ekel konsumieren. „Dem schmachtenden Verlangen nach einem erfrischenden, kühlenden Trunk kann bekanntlich nur aus den wenigsten öffentlichen Brunnen Wiens genügt werden“, klagte man in der Zeitung. Auch Nutzwasser wurde in immer größeren Mengen benötigt, für die Industrie, zur Bewässerung der Gartenanlagen, aber auch zur Reinigung des immer dichter werdenden Netzes an Straßen und Kanälen.

Die Wasserversorgungsfrage war für die Zukunft der Stadt essenziell geworden. Längst hatten Ärzte nachgewiesen, dass die Verbreitung von Krankheiten und Seuchen mit verschmutztem Trinkwasser in Verbindung stand. Hygienebewegung und moderne Stadtentwicklung gehörten von nun an untrennbar zusammen. Ein Blick ins Ausland bestätigte dies: Paris und London, die damals führenden Metropolen E dies: Paris und London, die damals führenden Metropolen Europas, arbeiteten ebenfalls intensiv – und erfolgreich – an der Verbesserung ihrer.



Hier steht die Bildunterschrift mit netten Details zu den Fotos
Hier steht die Bildunterschrift mit netten Details



Hier steht die Bildunterschrift mit netten Details zu den Fotos Hier
steht die Bildunterschrift mit netten Detaiift mit netten Details





Der andere Sammler

Er sei nicht der typische Puch-Rennrad-Sammler, sagt Wendelin Hirzberger. Er ist nicht 60 plus, nicht in Pension, habe nicht vor zwanzig Jahren Puch Mistral Ultimas zum Materialwert aufgekauft und jetzt eine ganze Garage voll davon herumstehen.

Wendelin Hirzberger ist zum Zeitpunkt unseres Interviews noch keine dreißig Jahre alt, entstammt einem land- und forstwirtschaftlichen Betrieb nördlich von Graz, hat eine höhere landwirtschaftliche Schule abgeschlossen, verdient sein Geld als Nährstoff-Manager beim Maschinenring, einem landwirtschaftlichen Dienstleistungsunternehmen, „und ich hab' Auch den Traktor-Führerschein“, sagt er. Mit Rennrädern, geschweige denn mit alten Rennrädern hatte der junge Mann mit den rotblonden Haaren bis vor ein paar Jahren überhaupt nichts zu tun, Fahrrad-mäßig stand sein Leben im Zeichen des Mountainbikes. Mit 15 Jahren gründete er gemeinsam mit Freunden ein semiprofessionelles Rennteam, bestritt Rennen in Österreich, Italien, Kroatien, Slowenien und der Slowakei, ein paar Podestplätze gingen sich aus, „ich war da immer so unter den Top 25“. Mountainbike-Fahren, das war für ihn die Beherrschung des Geräts und des Geländes, der wirkliche Fahrrad-Sport, „es war für mich völlig unvorstellbar, mit einem Rennrad am Asphalt zu fahren, als Rennradfahrer musst' nichts

können“, war er überzeugt.

Eines Tages hatte sein Fahrrad-Händler und Mountainbike-Versorger ein Rennrad im Abverkauf, modern, aus Carbon, mit all den technischen Errungenschaften, die moderne Rennräder heute halt haben. Wendelin Hirzberger erwarb es und siehe da, „das hat dann doch ganz schön viel Spaß gemacht“. Und der Gedanke kam auf, dass es doch eigentlich ganz nett wäre, neben dem Hochleistungsgerät noch einen alten Stahlrenner zu haben, ein Vintage-Teil, „zum Eiscreme holen oder so“.

Und woran denkt man, wenn man in der Steiermark ein altes Rennrad mit Stahlrahmen sucht – an ein Puch, „es musste ein Puch sein“. Das, was er gleich einmal fand, war weder teuer noch besonders, ein Mistral Sprinter, ein Einsteigermodell, das im Laufe seines Lebens noch dazu ein paarmal umgebaut und modernisiert wurde, was Wendelin Hirzberger damals noch völlig egal war, es wurde seiner Aufgabe – zum Eissalon zu fahren und zurück – völlig gerecht. Und es gefiel einem Arbeitskollegen so gut, dass er es Wendelin vom Fleck weg abkaufte. Damit hatte die Sache auf einmal einen neuen Reiz.

Wendelin Hirzberger begann, sich mit der Historie von Puch als Rennrad-Schmiede zu beschäftigen, die Chronologie, die Nomenklatur und die Qualitätslevels zu studieren. Sprich: Den Unterschied zwischen einem Puch Mistral SL und einem Puch Mistral SLE zu kennen, beziehungsweise zu wissen, wie das „Ultima“ – das Top-Modell des zwischen 1977 und 1987 existierenden Rennrad-Programms von Puch – in welchem Jahr aussah



Hier steht die Bildunterschrift mit netten Details zu den Fotos Hier steht die mit netten Details zu den Fotos xxx xxx Hier steht die Bildunterschrift mit netten Details zu den Fotos Hier steht die mit netten Details zu den Fotos xxx xxx

und wie es ausgestattet war. Das Fieber hatte ihn erfasst, das Basteln, Schrauben, Wiederherstellen wurde zur Passion.

Eines Tages gab es in der Nähe ein Vintage Radrennen, und da wollte er seiner neu entflamten Leidenschaft mit einem hochwertigen Puch Tribut zollen. Er nahm Kontakt mit einem versierten Puch-Sammler in Graz auf, tauchte ein bisschen in die Grazer-Puch-Sammlerszene ein, „und auf einmal hatte ich ein Ultima“. Allerdings war das fix und fertig restauriert, „eigentlich langweilig“.

In Wendelins ehemaligem Kinderzimmer stehen da eher andere Kaliber, „Räder mit Geschichte“. Puchs, die es so entweder nur kurz gab, die für ihre Besitzer speziell angefertigt wurden, bei denen Verschleißteile wie die original Ledersättel oder die Griffbänder noch vorhanden sind, da geht Wendelin Hirzberger das Herz auf. Von der strikten Fixierung auf die siebenstellige Rahmennummer und die Ablehnung aller Puch-Räder, die eine solche nicht aufweisen, hält er wenig, er weiß von Original-Modellen, die diese Nummer einfach nicht haben, warum auch immer, andererseits von zusammengewürfelten Exemplaren mit sehr wohl diesem bei Puristen einforderten Echtheits-Zertifikat.

Der Hintergrund: Im Grazer Puch-Werk riss im Lauf der Zeit die Sitte der „Mitarbeiterräder“ ein. Das heißt, Mitarbeiter konnten sich um wenig Geld Räder nach eigenem Belieben zusammenstellen und lackieren lassen, die mal an die originalen Modelle aus dem Katalog herankamen, meistens aber nicht (es auch gar nicht sollten), und die statt der

siebenstelligen Nummer am Tretlagergehäuse nur eine fünfstellige eingeprägt bekamen. Dieser „Sekundärmarkt“ an Mitarbeiterrädern nahm damals wohl einerseits etwas überhand, andererseits war die Puch-interne Bürokratie da offenbar auch nicht mehr so akkurat bei der Sache, die siebenstellige Nummer sei für ihn jedenfalls nicht das ausschlaggebende Moment, um ein alten Puch-Rennrad in sein Herz zu schließen, bekennt Wendelin Hirzberger.

Da sind ihm die von Hand in goldenem Lack gezogenen, feinen Linien entlang der Muffen wichtiger; oder eine lückenlose Dokumentation, wie bei seinem ganzen Stolz, einem Mistral Ultima aus dem Jahr 1982, das sich ein schwedischer Radrennfahrer bei Puch in Graz Thondorf maßanfertigen ließ. Als Wendelin das Rad aufstöberte, war es in einem schlechten Zustand, allerdings war die helle Lederverkleidung des Lenkers und der helle Rauledersattel noch dran, selbstverständlich fleckig, aber original. Und beim Rad dabei war auch der maßstabsgerechte Bauplan dieses Ultima, mit dem der Schwede in den 80ern immerhin drei Staatsmeister-Titel einfuhr. Das ist Wendelin Hirzbergers ganzer Stolz, den verwahrt er noch sicherer als seine Räder.

Dass die Pedale nicht die im Katalog verwendeten Super Record-Versionen mit Titanachsen sind, sondern die einfacheren mit den Stahlachsen, kümmert ihn nicht. Er wird sie nicht austauschen, denn es sind die, die der Kunde bestellt hatte, mit denen er seine Rennen fuhr und die immer noch



Hier steht die Bildunterschrift mit netten Details zu den Fotos Hier steht die mit netten Details zu den Fotos xxx xxx Hier steht die Bildunterschrift mit netten Details zu den Fotos Hier steht die mit netten

