



Auf diesen Seiten sind zwei Spitzenmodelle zu sehen, die 1926 von Automoto und 1927 von Alcyon jeweils unter dem Namen „Tour de France“ hergestellt wurden. Es handelt sich im Prinzip um dieselben Fahrräder, die von den Stars der Frankreich-Rundfahrt gefahren wurden. Die Räder sind mit 12,5 bzw. 13,0 Kilogramm relativ schwer. Die geschotterten Bergstraßen der Tour de France verlangten solides Material und regten nicht zu Experimenten an. In den 1920er Jahren wurden Fahrräder kaum weiterentwickelt, da die besten Ingenieure sich dem Automobilbau und der Luftfahrt zuwendeten. Stabilität und einfache Wartung waren wichtiger als geringes Gewicht und schnelle Gangwechsel. Die Rennräder waren damals mit einem starren Ritzel auf einer Seite und einem Freilauf auf der anderen ausgestattet. In der Ebene wurde der starre Antrieb (mit einer größeren Übersetzung) verwendet. Sobald die Strecke in die Berge führte, hielten die Rennfahrer an, demontierten das Hinterrad und bauten es umgedreht wieder ein, um den kleineren Gang für die Anstiege und den Freilauf für die Abfahrten zu nutzen.

Solange alle Rennfahrer dies taten, spielte es bei der Renntaktik keine Rolle. Tourenräder waren zu dieser Zeit bereits mit Kettenschaltungen ausgestattet, die einen Gangwechsel während der Fahrt erlaubten, doch waren diese anfällig für Verschmutzungen und eigneten sich daher nur schlecht für Rennräder. Darüber hinaus war Henri Desgrange der Ansicht, dass echte Männer solche neuartigen Hilfsmittel nicht nötig hatten. Die Tour de France war sein Rennen, und so verbot er den Profis kurzerhand den Einsatz von Gangschaltungen. Und um die Macht der großen Rennställe endgültig zu brechen, schaffte Desgrange 1930 die von der Industrie gesponserten Teams ab und ließ die Tour de France fortan durch Nationalmannschaften austragen.

▲ Der Rahmen des Automoto war aus dickwandigem Stahlrohr gefertigt, das in gerade geschnittenen Muffen verlötet wurde.

◆ Die „Touriste“-Bremsen von Bowden waren nicht an der Brücke zwischen den Sattelstreben befestigt, sondern wurden an den Sattelstreben selbst mit Schellen montiert. Die Original-Bremsklötze und -Reifen stammen aus dem Jahr 1926.



1926 Automoto



1927 Alcyon





▲ Die Sattelstütze verfügt über eine Einfüllöffnung, über die ein Öltank im Sitzrohr gefüllt werden kann. Wenn das Ölrohr nach unten geschwenkt wird, tropft das Öl auf die Kette..

Der Rahmen des Alcyon ist aus Stahlrohren geschweißt.▲



Nicolas Frantz bezwingt den Col d'Aubisque auf dem Weg ►  
zum Sieg bei der Tour de France 1928. Frantz fuhr für Alcyon.  
[Foto: Miroir Archives - Photosport International]



# 1920s

## STEHER-RENNEN

Die ersten Bahnrennen wurden mit hölzernen, eisenbereiften Fahrrädern auf Pferderennbahnen ausgetragen. Danach entwickelte sich der Bahnrennsport in zwei Richtungen. In kurzen Rennen zeichneten sich „Flieger“ durch pure Geschwindigkeit ebenso wie durch Taktik und Wendigkeit aus. In Langstreckenrennen benötigten „Steher“ extreme Ausdauer, da sie stunden- oder gar tagelang ihre Runden drehten. Um das Spektakel der Steherrennen aufregender zu gestalten, erlaubten die Organisatoren den Einsatz von Schrittmachern. Dabei handelte es sich erst um einzelne Radfahrer, dann folgten Tandems, vier- und fünfsitzige Maschinen und schließlich auch Motorräder. Die Steherrennen waren vor allem in Deutschland sehr populär. Sie verbanden das bekannte Fahrrad mit den motorisierten Symbolen des technischen Fortschritts und der wohlhabenden „High Society“. In den 1920er Jahren war Fortschritt gleichbedeutend mit Geschwindigkeit, und die donnernden Maschinen fuhren mit einem unglaublichen Tempo von mehr als 100 km/h auf dem Oval der Bahnen. Neue Rekorde sorgten regelmäßig für weiteren Nervenkitzel.

Steher sind mit höheren Geschwindigkeiten als andere Radsportler unterwegs, was natürlich ein enormes Berufsrisiko mit sich bringt. Viele von ihnen fuhren auf

◀ Der deutsche Meister Walter Sawall und ein unbekannter Steher bei einem Rennen in Berlin im Jahre 1929.  
(Foto: Express Photo Centrale Berlin, Sammlung Jeff Groman)









Rahmen von E. Bastide, die einen hervorragenden Ruf in Sachen Stabilität und Haltbarkeit hatten.

Bereits vor 1913 wiesen Bastides in Paris gefertigte Rahmen viele Innovationen auf, die sich später auf breiter Front durchsetzten. Bastide war einer der ersten Rahmenbauer, die gerade Kettenstreben einsetzten, anstelle der damals üblichen Streben, die sich S-förmig um das Hinterrad bogen. Er verlötete die Sattelstreben mit der Sattelmuffe und den Ausfallenden, statt diese wie damals üblich nur zu verschrauben. Dank dieser Merkmale waren Bastides Rahmen stabiler und steifer als herkömmliche Konkurrenzprodukte.

Auch heute noch weisen Stehermaschinen die gleichen Merkmale auf wie ihre Ahnen vor 80 Jahren. Um den

Windschatten des Schrittmachers besser auszunutzen, muss der Steher so dicht wie möglich hinter dem Motorrad fahren. Das kleine Vorderrad und die nach hinten gebogene Gabel erlauben ein dichteres Auffahren. Der vor der Sattelstütze montierte Sattel und der extralange Vorbau sorgen dafür, dass sich der Körper des Radfahrers weiter vorne befindet als bei einem herkömmlichen Fahrrad.

Bastides Werkstatt schloss 1936 endgültig ihre Tore, doch fuhren zahlreiche Top-Fahrer auch viele Jahre später noch auf seinen Stehermaschinen. Das gezeigte Fahrrad wurde in den 1920er Jahren gebaut, doch erhielt es in den 1940er Jahren neue Laufräder und möglicherweise einen neuen Vorbau. Mehr als 20 Jahre lang raste es hinter den dröhnenden Motorrädern über die ovalen Rennbahnen.

