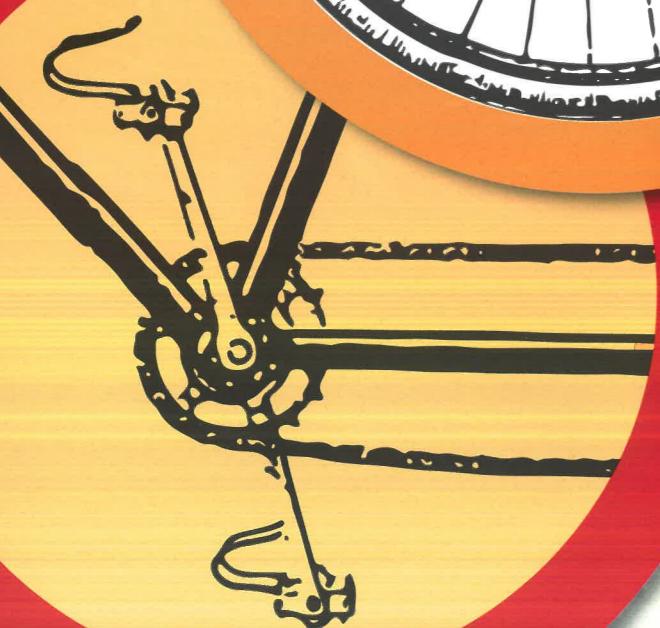
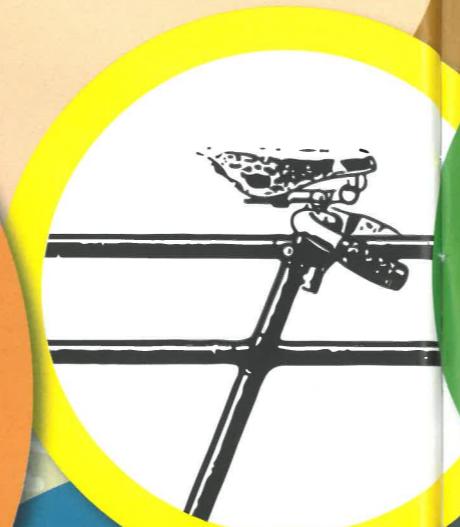
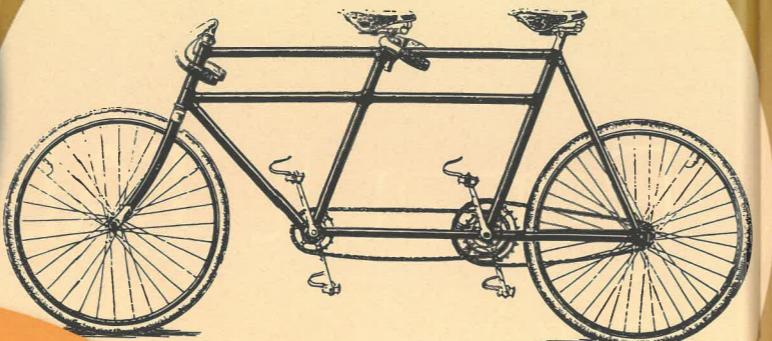


PUCH-RAD

MODELL XII.

Treten
Sie rein,
meine Herren!



1 Um die vorletzte Jahrhundertwende waren Rennräder meist das einzige Mittel, um Höchstgeschwindigkeiten jenseits von 70 km/h erreichen zu können. Speziell die mehrsitzigen Niederräder mit ihren großen Kettenblättern waren auf „Geschwindigkeit und Precision“ getrimmt.

Text: Christian Dichtl

Fotos und Bildmaterial: Christian Dichtl, Sammlung Helmut Lettner, Walter Ulreich

Quellenachweis: „Die Geschichte der PUCH-Fahrräder“, Weishaupt Verlag

Bis zu dem Zeitpunkt, als der Fahrradpionier Johann PUCH Ende des vorletzten Jahrhunderts mit dem „Bicycle“ ein revolutionäres, neues Fortbewegungsmittel anbot, waren die Menschen des Landes großteils zu Fuß unterwegs. Schnell erkannten Fans der frühen Drahtesel die Vorteile der neuen Alternative zum behuften Vierbeiner, mit dem sich obendrein noch „fantastische Geschwindigkeiten“ erzielen ließen. Spätestens mit dem Einzug der Schrittmacher auf ihren mehrsitzigen Fahrrmaschinen samt den hinterher jagenden Rennfahrern, die Geschwindigkeiten jenseits der 70 km/h erreichten, mussten selbst Fahrrad-Gegner einsehen, dass der Fortschritt nicht mehr aufzuhalten war.

Unsereins kann sich heute kaum noch vorstellen, wie Individualmobilität vor 115 Jahren aussah. Erlautes bzw. gut betuchtes Klientel konnte es sich um die vorletzte Jahrhundertwende leisten, relativ bequem in mit Pferden vorgespannten Kutschen von A nach B zu reisen, wobei die ersten Auswüchse moderner, zukunftsweisender Technik begannen, eine neue Ära der Fortbewegung einzuläuten: Aus der Sicht des späten 19. Jahrhunderts waren Siegfried Marcus und Karl Benz mit ihren „motorisierten Kutschen“ bereits „am Mond gelandet“ – von zuverlässigen Automobilen konnte allerdings noch nicht die Rede sein. Trotzdem ließ die neue Technik erste Vorteile gegenüber dem tierischen Antriebskonzept erkennen: „Eine Droschke mit Benzinantrieb frisst nicht, wenn sie im Stall steht, sie säuft nur bei der Arbeit. Der Kutscher am Kutschbock braucht kein Aufscheuen der Rosse zu befürchten und kann sich obendrein das Umspannen der Tiere auf längeren Reisen ersparen.“ Natürlich gab es die Eisenbahn, die es auch weniger Betuchten ermöglichte, große Distanzen in relativ kurzer Zeit zurückzulegen. Am Ende der Bahnfahrt war der Einzelne allerdings wieder auf sich alleine gestellt und ihm blieb zumeist nichts anderes übrig, als seinen Zielort vom Bahnhof aus auf Schusters Rappen zurückzulegen. Es war dies die Zeit der Berufsgeher: Boten liefen durch Wind und Schnee, bei Tag und Nacht über Pfade und Felder und sahen sich ihrer gewohnten Freiheit beraubt, wenn von hinten „ein Reiter auf einem Velociped mit enormer Fahrt und gespenstischer Geräuschlosigkeit“ vorbeizog. Das moderne Fahrrad bot dem Einzelreisenden eine neue Alternative, wenngleich das Radfahren zu jener Zeit nicht ungefährlich war, da sich zwischen den Radfahrern und dem fußlustwandelnden Volk bzw. den in ihrer Existenz bedrohten Fuhrwerkunternehmern schnell eine Kluft auftat. Für den schrillen Ruf der „Bicycle“-Glocke konnten sich weder Mensch noch Tier begeistern, weshalb man dem zumeist der „Dreß-Ordnung“ entsprechenden, dandyhaft schick gekleideten Bicyclisten mit einer harträckigen Aversion seitens der Fußgänger und Kutscher begegnete. Die Radfahrer hingegen versuchten so gut es ging, sich mit der „Bic-Peitsche“ gegen Steinwürfe und aufgehetzte Hunde zu erwehren.

Allen Unkenrufen und Bedenken zum Trotz ließ sich der Siegeszug des Fahrrades nicht mehr aufhalten, worauf auch die Industrie reagierte. „Fahrrad-Fabriken“, wie jene des Fahrrad-Pioniers Johann PUCH in Graz bedienten ab Ende des 19. Jahrhunderts die vom neuen Freizeitsport begeisterten Fahrrad-Fans, nicht ohne darauf zu vergessen, Skeptiker von der Sinnhaftigkeit der Erfindung zu überzeugen, indem PUCH die „größte, schönste Fahrschule für Herren und Damen“ auf seinem Betriebsgelände bewarb. Wer seine erste „Bicycle-Leciton“ hinter sich hatte, merkte schnell, wie flott sich vorher zu Fuß beschritten



2

Die Radfahrer versuchten sich mit der „Bic-Peitsche“ gegen Steinwürfe und aufgehetzte Hunde zu erwehren

Distanzen zurücklegen ließen. Dazu kam der Effekt der sportlichen Ertüchtigung gepaart mit den „wohltuenden Luftdouchen“ während des Ritts auf dem Rad mit bis dahin unbekannten Geschwindigkeiten. Organisiert in Fahrrad-Clubs kehrte der Mann von Format gerne seine Neigung zum „Bicycle“ heraus.

Mit fortlaufender Zeit stieg die Akzeptanz des „Eisenröbleins“ und das Fahrrad wurde zum schicken Accessoire, mit dem es dem weiblichen Klientel sogar gelang, die Prüderie jener Zeit samt ihrer Bekleidungskonventionen durch die Verwendung einer neuen „Reformkleidung“ – den „Bloomers“ genannten Hosenröcken – zu sprengen.

Mit dem Fahrrad im Rausch der Geschwindigkeit

Johann PUCH setzte sein Hauptaugenmerk bei seinen Entwicklungen auf das moderne und sichere „Safety“ – das Niederrad mit seinem Kettenantrieb hatte gegenüber dem kettenlosen Hochrad unübersehbare Vorteile: Während Stürze aus luftigen Hochrad-Höhen fatale Folgen haben könnten, fielen vergleichbare Stürze von Niederrad-Fahrern verhältnismäßig glimpflich aus. Obendrein ließen sich durch die Änderung der Kettenradübersetzung und unter Verwendung eines variablen Rahmenkonzepts Fahrramaschinen produzieren, die kaum Kundenwünsche offen ließen.

Johann PUCH verstand es hervorragend, die zu jener Zeit nicht an hohe Geschwindigkeiten gewohnte Bevölkerung von seinen Produkten zu begeistern, indem er Werksfahrer auf seinen zwischen 1889 und 1897 gebauten „Styria“-Rädern und ab 1899 genannten „PUCH“-Rädern werbewirksam bei nationalen und internationalen Wettfahrten einsetzte und mit den erzielten Distanz- und Geschwindigkeitsrekorden für ein ordentliches „Rauschen im Blätterwald“ der Presselandschaft sorgte.

Neben den für viel Aufsehen erregenden Distanzrennen waren es die „Steherrennen“, die auf den eigens dafür gebauten Holzovalen mit ihren überhängenden Kurven dafür sorgten, dass die Tribünenplätze stets gut gefüllt waren. Dabei ging es zunächst weniger um das Wettfahren gegeneinander, als um das Erzielen neuer Rekorde: Höchstgeschwindigkeiten, Zeit pro Strecke und Strecke pro Zeit über teils sehr lange Distanzen (100 Kilometer und mehr) und Zeiten (24 Stunden und mehr) forderten von den Radrennfahrern Ausdauer und großes Können, wenn sie den Schrittmacher-Rädern hinterher jagten. Als Schrittmacher-Räder kamen spezielle Vierer-, Fünfer- oder Sechserräder mit entsprechender Besetzung zum Einsatz, um dem im Wind-



3

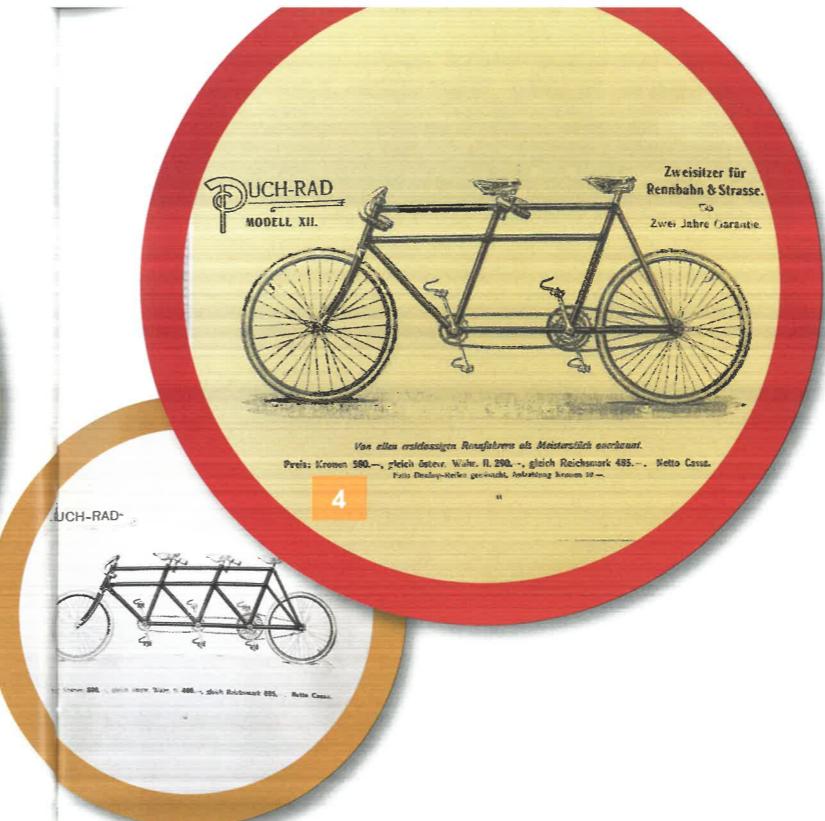
schatten rasenden Rennfahrer ideale Voraussetzungen für seine Rekordfahrt bei etwa 70 km/h zu bieten. Dass bei einem derartigen „Hochgeschwindigkeitsspektakel“ Stürze der ohne Schutzhelm dahin jagenden Schrittmacher und Rennfahrer fatale Folgen haben könnten, betrachteten sowohl die Besucher als auch die Betroffenen als „Berufsrisiko“. Dem Reiz der Sache schadete die Gefährlichkeit des Sports kaum – ganz im Gegenteil: Johann PUCH bot seinen Kunden rennfertige Tandems, „Triplets“, „Quadruplets“ und sogar „Sextuplets“ an, um das Radsport begeisterte Klientel entsprechend bedienen zu können. Sportlich orientierte Privatiers und Radfahrclubs fanden so die Möglichkeit, sich für die seinerzeit sehr beliebten Langstreckenfahrten und Sprintrennen optimal vorzubereiten.

Kai aus der Kiste

„Haben Sie vielleicht Interesse an alten Fahrradteilen?“, fragte Ende 2002 ein Kunde den Zweirad-Spezialisten Helmut Lettner aus Rohr, als dieser gerade die Bremsbacken an einem PUCH Clubman tauschte. Natürlich hatte er Interesse! Speziell die frühen Fahrräder heimischer Produktion hatten es dem gelerten Kaufmann angetan, der inzwischen einen Zweiradhandel in Traun betrieb. Was Helmut fand, haute in beinahe aus den Socken: Eine Garage mit bis zur Decke vollgestopften Fahrradteilen. „Eigentlich wollte ich mich damit selber auf einen Flohmarkt stellen. Bei der Menge an Teilen würde das allerdings ewig dauern“, gestand sich der Verkäufer ein. Um einen überschaubaren Betrag durfte sich Helmut das Teilesammelsurium mitnehmen, ohne im Detail zu wissen, was er da eigentlich erworben hatte. Die Überraschung war perfekt, als er bemerkte, dass sich unter den in Bananenschachteln verpackten Teilen ein Fahrradrahmen eines frühen PUCH-Tandems befand. In einem anderen Karton fanden sich die zugehörigen Anbauteile, wie sich Helmut erinnert: „Der Verkäufer hat mir damals erzählt, dass er seinerzeit einen verbogenen Tandem-Rahmen beim Schrotthändler ent-

Johann PUCH bot seinen Kunden rennfertige Tandems, „Triplets“, „Quadruplets“ und sogar „Sextuplets“ an

www.club-magazin.at



4

2 Bereits ein Jahrzehnt vor dem Produktionsstart seiner „PUCH-Räder“ in der „Erste Steiermärkische Fahrrad-Fabriks Aktiengesellschaft“ im Jahr 1899 fertigte der Fahrrad-Pionier Johann PUCH im Zeitraum von 1889 bis 1897 Fahrräder unter dem Namen „Styria“. Die werbewirksamen Bahnrennen auf den Holzovalen zogen die an hohe Geschwindigkeiten nicht gewohnten Menschen in Massen an. Als „Schrittmacher“ kamen dabei mehrsitzige Fahrräder zum Einsatz.

3 Sein PUCH-Tandem hat Helmut Lettner auf seine persönlichen Bedürfnisse angepasst, indem er das ursprünglich als „Dauertreter“ ausgeführte Hinterrad mit einer Dreigang-Freilaufnabe samt Rücktrittbremse von Fichtel & Sachs versah. Einen verbesserten Fahrkomfort gewährleisten die beiden Tourenlenker, die eine aufrechte Sitzposition gegenüber der gekrümmten Haltung bei Montage der beiden Rennlenker erlaubt.

4 Beinahe vollständig in Vergessenheit geraten sind die mehrsitzigen Fahrräder aus Graz, welche in erster Linie von sportlich ambitionierten Radfahrern gelenkt wurden. Die in solider Handarbeit gefertigten Fahrradrahmen lassen heute noch Kenner mit ihren Zungen schnalzen.

Helmut fand eine Garage mit bis zur Decke vollgestopften Fahrradteilen

sorgt hatte. An den intakten Rahmen hat er sich anscheinend nicht mehr erinnern können. Obwohl das Tandem in seine Einzelteile zerlegt war, sollte es sich als absoluten Glücksgriff erweisen, da die frühen PUCH-Tandems heute eine absolute Rarität darstellen.“

Helmut war klar, dass er das Tandem instand setzen und im Rahmen von historischen Fahrradausfahrten gemeinsam mit seiner Frau regelmäßig nutzen wollte. Dafür war es allerdings notwendig, Kompromisse einzugehen: „Das 1901 gebaute PUCH-Tandem, Modell XII mit der Rahmennummer 2827 wurde damals als ‘Dauertreter’ ohne Freilauf oder Rücktrittbremse gefertigt. Beim heutigen Verkehrsaufkommen bzw. beim Bummeln in der Gruppe sind solche Räder beinahe unfahrbare. Ich entschied mich deshalb dafür, das Tandem behutsam zu modifizieren und einige der historisch korrekten Teile nicht zu verbauen. Mir ist klar, dass es mein Tandem in der heutigen Konfiguration so nie gegeben hat.“

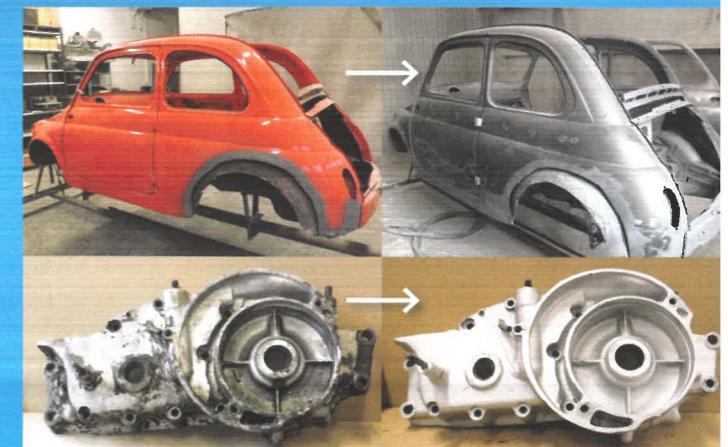
www.facebook.com/club.magazin



Oberflächen-technik

www.oberflaechen-technik.at

Durch unsere **vielfältigen Strahltechniken** sind wir in der Lage auf individuelle Anforderungen mit dem jeweils passenden Strahlmittel reagieren. Unser Ziel ist immer die Strahlarbeiten ohne Beschädigung der Oberfläche durchzuführen. Da **jedes Strahlverfahren spezielle Vorteile** hat, beraten wir Sie gerne um für Ihr Objekt die effektivste Strahltechnik heraus zu finden.



WIR ENTACKEN, REINIGEN & GRUNDIEREN

- Karosserien ■ Empfindliche Motoren (zB Aluminium-Motoren) ■ Zylinderköpfe Ventildeckel, etc. ■ Unterböden - auch Entfernung des Unterbodenschutzes
- Getriebe ■ Empfindliche Bauteile wie zB. filigrane Aluminiumteile ■ Chrom- und Metallteile ■ Kunststoff- und Gummiteile

Unser Angebot umfasst ebenso ein Abhol- und Lieferservice.

Manfred Nerat Oberflächentechnik, Kollerbergweg 28, A-8052 Graz

Qualität in Perfektion.

www.gedore.at

WSL-L7

WORKSER SMARTLINE

- GEDORE Qualitäts Werkzeugwagen
- 7 Schubladen
- 20 kg Traglast je Schublade
- 400 kg zulässige Gesamttraglast



HIGHLIGHT

€598,-

inkl. ges. USt.

GEDORE
WERKZEUGE FÜR LEBEN

Erhältlich im gut sortierten Fachhandel. Bezugsquellen nach unter www.gedore.at



5



6



7

Darauf angesprochen hat mich allerdings noch niemand.“ Der 59-jährige Oberösterreicher begann behutsam damit, die vorhandene Technik zu reinigen und konnte dabei feststellen, dass sich sämtliche, vernickelten Teile in einem beinahe neuwertigen Zustand versetzen ließen.

Selbst der einst von Hand gefertigte, gemuffte Rahmen begnügte sich mit örtlich nur recht spärlich gesetzten Farbtupfern, um die wunderbare und unveränderte Original-Optik zu bewahren. Beim Anblick der Rahmenkonstruktion kommt der Fahrrad-Fan ins Schwärmen: „Die gemufften Endstücke wurden mit den Rahmenrohren formschlüssig verbunden, bevor sie ein Meister seines Faches hart verlötete. Gleiches gilt für den hinteren, massiven Lagerschuh. Es ist die Kombination aus den beiden übereinander liegenden Längsrohren, die für eine hohe Steifigkeit in Achsrichtung sorgen, während die beiden unten parallel verlaufenden Rohre eine Verwindung um die Vertikale verhindern. Das Rad ist massiv ohne dabei übermäßig schwer zu sein.“

Im PUCH-Fahrradkatalog aus dem Jahre 1901 wird das Modell XII als „Zweisitzer für Rennbahn & Strasse“ mit zwei Jahren Garantie (!) um 580 Kronen „Netto Cassa“ angeboten. Der „von allen erstklassigen Rennfahrern als Meisterstück anerkannte“ Zweisitzer war vorrangig auf „Geschwindigkeit und Precision“ getrimmt. Davon kündet das zum Spannen der ersten Kette exzentrisch gelagerte, vordere Tretlager, welches sich in einem geschlitzten Tretlagerrahmenrohr mittels Stirnlochschlüssel exzentrisch drehen lässt und ein riesiges, hinteres Kettenblatt, mit dem die Kraft aus vier Beinen an das Hinterrad übertragen wird.

Helmut Lettner hat aufgrund der besseren Nutzbarkeit eine Dreigang-Nabenschaltung von Fichtel & Sachs aus den 1930ern montiert: „Ohne der Schaltung ist das Tandem aufgrund des riesigen Kettenblattes bei Nostalgiebummeleien nur begrenzt einsetzbar. Das Tandem verlangt nach Geschwindigkeit, damit es sich gut anfühlt. Die Dreigang-Schaltung ist ein Kompromiss an die heutige Art der Nutzung. Dazu hab ich mir und meiner Frau einen Tourenlenker mit Ø 25 mm gegönnt, der uns bei gemeinsamen Ausfahrten vor Bandscheibenschäden schützt. Die beiden Sportlenker liegen daheim im Regal neben der originalen Hinterradnabe. Da sich sehr wahrscheinlich Generationen von Nagetieren an den originalen Wulstreifen vergangen hatten, hab ich modernere, rote Fahrraddecken montiert, mit denen man getrost weitere Distanzen zurücklegen kann.“

Das Alter von 115 Jahren kennt man dem PUCH Tandem, Modell XII kaum an. Helmut weiß allerdings genau, was er an der Rarität hat: „Für das Steuertopschild alleine bekommt man heute beinahe € 100. Das Rad selbst ist sowieso unbezahbar und darf deshalb noch länger bei uns bleiben.“

Wer nicht nur Helmut Lettners PUCH-Tandem aus der Nähe betrachten will, sondern auch dessen umfangreiche Fahrradsammlung, der darf sich gerne beim Oberösterreicher melden.

5 Das zum spannen der Kette exzentrisch gelagerte, vordere Tretlager lässt sich in einem geschlitzten Tretlagerrahmenrohr verdrehen. Verdreh wird der Exzenter dabei mit einem Stirnlochschlüssel.

6 Die Kraft aus vier Beinen wurde über das verhältnismäßig große Kettenblatt direkt in pure Geschwindigkeit umgesetzt.

7 Helmut ist ein Zweirad-Spezialist alter Schule, der seit 45 Jahren Fahrräder und Mopeds repariert. Das PUCH-Tandem, Modell XII bildet die Krönung seiner beeindruckenden Zweiradsammlung.



Verkupfern, Vernickeln, Verchromen
Versilbern, Vergolden, Schwarz Verchromen
Verzinnen, Vermessingen
Verzinken in Blau, Gelb, Schwarz und Oliv
Messing polieren
Brünieren, Phosphatieren
Scheuern, Metallschleifen, Kugelpolieren
Metalfärben in Kupfer und Messing
Chemisch vernickeln
Eloxieren natur und alle Farben
Entlacken, Sand- und Glasperlstrahlen
Wir beizen Ihre Tanks auch INNEN blank!

KUDRNA CHROM DESIGN

www.chromdesign.at

A-1150 Wien, Braunhirschengasse 46-48

Tel: +43 (0) 1 / 982 24 18

Fax: +43 (0) 1 / 983 66 47

E-mail: kudrna@aon.at



Bactofin Benzin-Stabilisator

Bezug in Österreich:



RESTAURATIONS-SHOP

KRS Beratungs- und Sanierungs GmbH
Herr Karl Seidler
Schönbrunner Strasse 47
1050 Wien
Tel.: +43-664-120 38 16
Mail: office@por15.at
www.restaurations-shop.at



Tipp:

Mehr zur großartigen Geschichte über die PUCH-Fahrräder findet ihr im „Die Geschichte der PUCH-Fahrräder“ - Walter Ulreich, Wolfgang Wehap. Weishaupt Verlag 2016.

Wolfgang Steurer Fahrzeugtechnik
Unterfeldstr. 20
6971 Hard
Tel.: +43-664-343 92 95
Mail: steurer.tuning@gmail.com



MOTORMAIDEN



Frauen fahren Motorrad



www.motorradmuseum.at

Eine kulturhistorische Betrachtung
fortschritts- und technikbegeisterter
Österreicherinnen am Gubernal, inmitten
der vorgeblich von Männern dominierten
Motorradszene – von den
Pionierinnen des frühen 20. Jahrhunderts
und den sportlichen Damen der
Zwischenkriegszeit über die in den
Wirtschaftswunderjahren erneut nach
selbstbestimmter Lebensfreude,
Gleichberechtigung und beruflicher
Selbständigkeit strebenden
Rollerfahrerinnen bis hin zu den modernen
Bikerinnen der Achtzigerjahre.

ab 22. Mai 2016

Kontakt

Helmut Lettner
+43-660-1028993
lettner.mobil@gmail.com



www.facebook.com/club.magazin

WAGNER
Spezialschmierstoffe

Wagner Spezialschmierstoffe
D-86759 Wechingen
Tel.: +49 (0) 9085 / 960-110

www.oldieoel.de