

GIANLUCA ZAGHI

# VINTAGE RÄDER

---

WIE SIE ALTE FAHRRADSCHÄTZE  
AUFSPÜREN UND RESTAURIEREN





GIANLUCA ZAGHI

# VINTAGE RÄDER

---

WIE SIE ALTE FAHRRADSCHÄTZE  
AUFSPÜREN UND RESTAURIEREN

*Aus dem Italienischen*

*von Michaela Heissenberger*







ati  
aisol  
L'Espresso

CILO

BROOKLYN  
CHEWING GUM

L'Espresso

PER PLANDO  
ME & STORE

spec 17

# INHALT

|  |    |
|--|----|
| VORWORT von <b>Giancarlo Brocci</b>  | 9  |
| EINLEITUNG von <b>Mike Wolfe</b>   | 11 |
| MEIN EINSTIEG  | 12 |
| Geburt einer Passion   | 15 |
| <b>1</b> — ERZÄHLWERT UND SCHÄTZWERT   | 16 |
| Geschichten vom Suchen und Finden  | 19 |
| Beurteilung des Ausgangszustands   | 33 |
| Der Rahmen   | 33 |
| Die Komponenten  | 34 |
| <i>Handwerkskunst und Design im Dienste des Fahrrads</i> von <b>Helio Ascari</b> | 41 |
| <b>2</b> — ZIEL UND ART DER RESTAURIERUNG  | 44 |
| Kreative Restaurierung   | 47 |
| Historie und Recherche   | 47 |
| Konservativ oder komplett?   | 47 |
| Kosten   | 56 |
| Zeitraumen und Planung   | 57 |
| <i>Ein Stück Radsportgeschichte im Herzen von Siena</i> von <b>Stelio Rossi</b>  | 58 |

|          |  |            |
|----------|--|------------|
| <b>3</b> | — DIE WERKSTATT: HILFSMITTEL UND WERKZEUG .....  | <b>60</b>  |
|          | Die Werkstatt .....  | <b>63</b>  |
|          | Einrichtung und Aufbewahrung .....   | <b>63</b>  |
|          | Sicherheit .....   | <b>65</b>  |
|          | Reinigungsmittel und -geräte .....   | <b>66</b>  |
|          | <i>Mein Leben für den historischen Radsport</i> von <b>Luciano Berruti</b> .....   | <b>69</b>  |
|          | Grundausstattung .....   | <b>71</b>  |
|          | Spezielles Fahrradwerkzeug .....   | <b>73</b>  |
| <b>4</b> | — KONSERVATIVE RESTAURIERUNG .....   | <b>80</b>  |
|          | Fotografische Dokumentation und Datenblätter .....   | <b>83</b>  |
|          | Ausbau der Komponenten .....   | <b>85</b>  |
|          | Reinigung des Rahmens .....  | <b>103</b> |
|          | <i>Meine Leidenschaft für das Rennradfahren – vom Chianti bis zu den Schotterpisten Kaliforniens</i><br>von <b>Wesley Hatakeyama</b> ..... | <b>107</b> |
|          | Reinigung und Politur der Komponenten .....  | <b>108</b> |
|          | Überprüfung der Komponenten .....  | <b>116</b> |
|          | Schmierer und Zusammenbauen .....  | <b>118</b> |
|          | Feinarbeit, Abschlussbilder, Testfahrt .....   | <b>121</b> |
| <b>5</b> | — KOMPLETTE UND KREATIVE RESTAURIERUNG .....   | <b>131</b> |
|          | Entfernung des Lacks vom Rahmen .....  | <b>137</b> |
|          | Wahl der Lackfarbe und der Decals .....  | <b>149</b> |
|          | Die letzte Arbeitsphase .....  | <b>151</b> |
|          | <i>Das große Revival der Fahrradrestaurierung</i> von <b>Greg Soffley</b> .....  | <b>152</b> |
|          | Die einzelnen Lackierungsschritte .....  | <b>156</b> |
|          | Verschiedene Arten von Decals .....  | <b>163</b> |
|          | Die Klarlackierung .....   | <b>165</b> |
| <b>6</b> | — LAUFRÄDER, SATTEL UND LENKER .....   | <b>182</b> |
|          | Die Laufräder .....  | <b>185</b> |
|          | Der Sattel .....   | <b>192</b> |
|          | <i>Das Register historischer Fahrräder der Eroica</i> von <b>Aldo Pacini</b> .....   | <b>201</b> |
|          | Der Lenker .....   | <b>203</b> |











## VORWORT

# VOM STOLZ, ITALIEN WIEDER ZUM MITTELPUNKT DER RADSPORTWELT GEMACHT ZU HABEN

*Giancarlo Brocci*

—  
Schöpfer und Gründer der Eroica

Meine Liebe zum Radsport stammt aus der Zeit kindlicher Kronkorkenrennen und der Siege Vittorio Adornis, doch in meiner Jugend war das die Leidenschaft eines *Fans* und Lesers, nicht die eines Fahrers: viel zu gefährlich für ein Einzelkind von zarter Gesundheit.

Ich habe früh damit begonnen, Radrennen zu organisieren, aber die Eroica entstand, als ich mich noch nicht einmal zu den Aktiven zählen durfte. Am Ende des vergangenen Jahrtausends machte ein Kreuzbandriss meine letzten, bescheidenen fußballerischen Anwendungen zunichte und ich begann, Rennrad zu fahren. Ohne Ehrgeiz, mit der gesunden Einstellung dessen, der weiß, dass ihm Wettkampferfolge verwehrt sind, doch schon bald in dem Bewusstsein, dass mir das Rennrad unerwartet viel geben konnte, angefangen bei Schüben von Selbstbewusstsein und deutlich mehr Wohlbefinden. Und schließlich gibt es nur eines, das mit dem Alter besser wird: das Durchhaltevermögen, das Talent der Radfahrer mit dem langen Atem.

Das ist aber nur der Auftakt für eine besondere Geschichte und für den Geist dieses wunderschönen Buches. 2003, drei Jahre, nachdem ich mich – langsam, versteht sich – an verschiedene Gran Fondo herangewagt hatte, beschloss ich, das Abenteuer Paris–Brest–Paris anzugehen, die Olympiade der Randonneure, die schon mit den Brevets beginnt, die als Qualifikation nachzuweisen sind. Bereits auf der Anreise nach Paris lernte ich einen Ingenieur aus Castelfiorentino kennen, der mich und den mitfahrenden Freund schließlich die ganzen 1.225 Kilometer lang begleitete. Auf diesem langen Weg haben wir uns über alles Mögliche unterhalten, und der Radsport war nicht einmal das Hauptthema in diesen verbrüdernden Nächten, in denen wir Fahrradrücklichtern nachfuhren wie im Dunkeln leuchtenden roten

Glühwürmchen. Dieser Ingenieur kannte bereits die Eroica und ihren Erfinder – damals noch eine kleine Sache, ein Nischen-Phänomen, würde man heute sagen – und er schlug mir vor, ihn zu besuchen. Dessen Mechaniker nämlich habe einen Schuppen voller alter Fahrräder, den er räumen wolle, weil er ihn gut vermieten könne. Kaum mehr als zehn Tage nach unserer Heimkehr, noch stolz auf unsere titanischen 77 Stunden und sieben Minuten bis zur triumphalen Einfahrt in Paris, rief ich an, um ihn und seinen Mechaniker zu besuchen. »Zu mir kannst du kommen, wann du willst«, sagte er, »für die Fahrräder ist es zu spät, er hat sie alle zersägt, weil er den Platz brauchte.« Das war 2003 – und es ist, als wäre ein Jahrhundert vergangen. Damals war die Eroica gerade erst geboren; seitdem hat die Idee und die Kultur, die sie verbreitet hat – erst ganz allmählich, dann, als die Medien einstiegen, mit Macht –, die Rettung eines historischen Erbes ermöglicht. Andere können vielleicht besser als ich erzählen, was wir alles entdeckt haben in diesen letzten Jahren und in der ganzen Welt. Meine letzte Eroica war die in Japan, wo ich in heiligen Schriften über die Geschichte der Gangschaltung blättern durfte, die unbedingt übersetzt werden müssen, da es sie nur auf Japanisch gibt, als Frucht der Leidenschaft lokaler Sammler.

Dazugekommen sind auch all die Verkäufe über das Internet, die Versteigerungen und – natürlich – auch die Fälschungen. Es ist schwer einzuschätzen, wie viele Räder von Bartali und Coppi seither aufgetaucht sind oder wie viel manche Preise noch mit dem tatsächlichen Wert eines Stückes zu tun haben. Mit Sicherheit wird das, was die Eroica wieder aufgewertet hat, heute als Kulturerbe betrachtet. Und die Tatsache, dass Italien, die Geschichte der italienischen Champions und italienische Handwerkskunst, das Zentrum dieses Kulturerbes bilden, macht uns alle stolz.



## EINLEITUNG

# ALLES WICHTIGE IN MEINEM LEBEN VERDANKE ICH DEM FAHRRAD

*Mike Wolfe*

—  
Sammler von Vintage-Fahrrädern und internationaler Fernsehstar  
dank seiner TV-Serie *American Pickers – Die Trödelsammler*

Meine erste Reaktion, als Gianluca mich fragte, ob ich einleitende Worte zu diesem Buch beisteuern könne, war eine Absage: Was sollte ich hinzufügen können, was diese wunderbaren Fotos nicht schon sagten?

Doch das Fahrrad ist Teil meines Lebens, seit ich denken kann. Eine alte Rostlaube fiel mir ins Auge, als ich fünf war – das erste Omen für ein Leben im Zeichen des Fahrrads. Am Morgen nützlich, um in die Schule zu fahren, am Nachmittag unzertrennliche Gefährtin großer Abenteuer: Bereits in dieser Zeit wurde das Fahrrad allgegenwärtig in meinem Leben. Nicht nur als Verkehrsmittel, sondern als Element, das alle entscheidenden Momente geprägt hat.

Deshalb habe ich dann doch zugesagt. Zugesagt, die Leser zu ermuntern, sich hineinzubegeben. Nicht in meine Geschichte, sondern in die von Gianluca. Ich entbiete hier nur den Willkommensgruß.

Ende der 1970er Jahre konnte sich das Leben eines Vierzehnjährigen aus Bettendorf, Iowa, nur um Mädchen, Football, Fahrräder und Musik drehen. Ich war klein und schwächling, so dass Football und Mädchen erst gar nicht in Frage kamen. Doch ich hatte diese Leidenschaft für Fahrräder, die mit kleinen Basteleien in der Freizeit begann und sich irgendwann zur ausschließ-

lichen Besessenheit eines Nerds auswuchs. Jeden gesparten Cent und jede freie Minute nutzte ich, um mir Komponenten für mein echtes italienisches Rennrad zu besorgen. Mit seiner originalen Campagnolo-Schaltgruppe war es sexy, exotisch, leistungsstark. Im Sattel dieses Fahrrads fühlte ich mich als Rennfahrer, als Athlet, als Protagonist eines romantischen Heldenepos. Mit dem RAGBRAI (Register's Annual Great Bicycle Ride Across Iowa) fuhr ich einmal quer durch Iowa. Ich war der Held meiner persönlichen Version von *Breaking Away*. Hier kam mir mein Körperbau zugute. Ich konnte fliegen.

Seit damals ist jedes Mal, Jahr für Jahr, wenn mein Leben eine neue, unerwartete Wendung erfährt, ein Fahrrad im Spiel. Und es gibt Millionen von Menschen, denen es, wenn sie darüber nachdenken, ähnlich ergeht wie mir.

Wer sich der Welt historischer Rennräder erstmals nähert, kann in diesem wunderbaren Buch staunend dem Weg folgen, den Gianluca mit seinen unvergleichlichen Rädern zurückgelegt hat. Altgediente Liebhaber hingegen werden über diesen Bildern den Genuss wiedererleben, den es bedeutet, auf diesen magischen Maschinen dahinzufliegen.



# MEIN EINSTIEG

---







Oben und auf der  
vorhergehenden Seite:  
Gianluca Zaghi bei der  
Arbeit in seiner Werkstatt.





s könnte viele Gründe geben, warum Sie in diesen Seiten blättern. Unlängst wurde das Fahrrad 200 Jahre alt – vielleicht hat Sie das bewegt, dieses Buch in die Hand zu nehmen. Oder Sie

haben im Keller ein altes Rad gefunden, das Sie restaurieren wollen. Vielleicht sitzen Sie jeden Tag auf dem Rennrad und haben Ihr Interesse seit kurzem auf historische Räder ausgedehnt. Oder Sie sind nur neugierig und lieben das Schöne. Oder Sie lieben die Fotografie. Oder aber Sie machen sich einfach gern die Hände dreckig. Was auch immer Ihre persönliche Motivation sein mag: Die Welt, der Sie sich hier nähern, ist eine besondere.

Seit einigen Jahren erleben wir einen Boom des Fahrrads, der ein Goldenes Zeitalter einzuläuten scheint. Diese Veränderung ist in den Städten wahrnehmbar, in den Gewohnheiten der Leute, in der Gesellschaft. Verkehr und Umweltverschmutzung, Benzinpreis und Wirtschaftskrise, aber auch eine verantwortungsbewusstere Politik, die auf nachhaltige Mobilität setzt, haben eine Revolution in Gang gesetzt, die sich der Wiederentdeckung der Langsamkeit verschrieben hat. Um es mit dem französischen Soziologen Marc Augé zu sagen: »Das Fahrrad ist der Zaubersrank, mit dem der Westen sein Glück in den Städten wiederfinden kann.« Eine Aussage, der ich mich ganz und gar anschließe.

2016 hat in einigen Ländern die Zahl der verkauften Fahrräder zum ersten Mal die der verkauften Neuwagen übertroffen – das Zeichen eines tiefgreifenden gesellschaftlichen Wandels, in dem das Zweirad eine entscheidende Rolle spielt. Im Fernsehen, in den Printmedien, im Film... überall sind Fahrräder zu sehen. Fahrradfahren ist trendy.

Das Fahrrad hat von Anfang an eine gesellschaftliche Rolle gespielt, doch heute scheint mir seine Bedeutung noch zuzunehmen und beeinflusst mittlerweile auch die Entscheidungen der Stadtplaner. Die inner- und außerstädtische Infrastruktur wird um Fahrradwege ergänzt und langfristig denkende Politiker und Architekten planen den Umbau der Welt, in der wir uns bewegen, im Hinblick auf die Fortbewegung auf zwei Rädern. Man denke an Norman Foster und seine Idee eines Fahrrad-Highways quer über die Londoner Innenstadt. Heute vielleicht noch eine Utopie, aber in Zukunft? *Bike-itecture*, also die Idee einer fahrradgerechten Urbanistik, ist in vielen Ländern bereits Realität und wird es auch hier werden.

Das Fahrrad ist ein einfaches Transportmittel, das sich jeder leisten kann, und doch hat es etwas Magisches – vielleicht weil es für jeden von uns mit

Kindheitserinnerungen verbunden ist. Der Rausch, auf zwei Rädern das Gleichgewicht zu halten, das Gefühl der Freiheit und Unabhängigkeit, der Wind im Gesicht: All diese Emotionen sind unauflöslich mit der ersten Runde auf diesem wunderbaren Gerät verbunden.

**Geburt einer Passion.** Wir leben in einer »fließenden« Welt, in der es immer schwieriger wird, etwas festzuhalten und zu genießen. Wir sind immer in Bewegung und haben das Gefühl, nie anhalten zu dürfen. Wir haben unserer Hände Arbeit mit der Arbeit eines einzigen Fingers getauscht, und so scrollt das Leben vor uns dahin, ohne dass wir seine Momente zu schätzen wüssten. Von allen Seiten bombardiert, schließen wir nichts mehr ins Herz, zeigen selten Gefühle oder Verwunderung, ist uns alles egal.

Es gibt ein Gegenmittel, und das ist die Leidenschaft. Doch die Leidenschaft fordert Liebe, Hingabe, Beständigkeit, sie will gepflegt werden. Sie erfordert Beteiligung, Anstrengung und Einsatz, und vor allem Zeit. Dann tut die Leidenschaft gut, selbst wenn sie in Besessenheit ausartet.

Ich persönlich habe diese Leidenschaft im Fahrrad gefunden, und dass ich schließlich einen Beruf daraus gemacht habe, ist zweitrangig. Für mich ist und bleibt es vor allem eine Leidenschaft, weil etwas mit Leidenschaft zu tun jede Anstrengung leicht erscheinen lässt.

Zur Restaurierung alter Räder bin ich durch Zufall und in gewissem Sinne aus Notwendigkeit gekommen. Vor einigen Jahren, als ich ohne Arbeit und also mit viel Freizeit gesegnet war, nahm ich die Einladung eines Freundes an, ihn auf seinen täglichen Rennradtouren zu begleiten. Ich besaß damals kein Fahrrad und konnte mir gewiss nicht leisten, ein neues zu kaufen. Also riet mir derselbe Freund, nach einem gebrauchten zu suchen, und so erstand ich kurz darauf für wenig Geld im Internet ein Moser-Rennrad. Mehr noch als das Rad hatte mich der Name angezogen: Als ich ein Kind war, war Francesco Moser mein Idol; den Radsport entdeckte ich Ende der 1970er, als ich ihn im Fernsehen dreimal hintereinander Paris-Roubaix gewinnen sah.

Als das Rad endlich bei mir ankam, betrachtete ich es stundenlang voller Bewunderung. Mir war sofort klar, dass ich es mit wenigen Handgriffen ästhetisch aufbessern konnte, und das war der Funke, der die Idee der Restaurierung in mir entflammte. In den folgenden Monaten entdeckte ich eine mir bis dahin unbekante Welt voller außerordentlicher Persönlichkeiten, Geschichten und verstaubter Schätze.

Ich hatte meine Leidenschaft entdeckt, und ich hoffe, dass sie ansteckend ist.

# ERZÄHLWERT UND SCHÄTZWERT

---

1







BICI DA  
TURISMO  
o città!



BICI DA CORSA



BICI DA  
CRONOMETRO

"M T B"

BICI DA MONTAGNA



## ARTEN VON FAHRRÄDERN

- TOURENRAD
- RENNRAD
- ZEITFAHRRAD
- MOUNTAINBIKE

Vorhergehende Seite:  
Carlo Zanotta, die Seele der  
Tessiner Amateurradsportgruppe  
CAT, im Molteni-Trikot.

**I**m Laufe einer Restaurierung gibt es viele begeisternde Momente. Einer davon ist die Suche nach einem besonderen Fahrrad. Diese Art von »Jagd« ist eines der Dinge, die mir am meisten Spaß machen, ich fühle mich dann wie Indiana Jones auf der

Suche nach dem verlorenen Schatz. Da ich neugierig bin, habe ich immer schon gern im Gerümpel von Garagen oder Dachböden gewühlt, um das eine, von Staub oder Rost bedeckte Juwel zu entdecken, von allen vergessen, aber bereit, aufgespürt und gerettet zu werden. Ich gestehe, die Fundgeschichte mancher Fahrräder war interessanter und spannender als die Entdeckung selbst.

**Geschichten vom Suchen und Finden.** Ein weiterer Aspekt, den ich liebe, sind die Geschichten, die hinter jedem Fahrrad stehen. Mit der Arbeit, die ich mache, habe ich das Glück, eine Menge interessanter Menschen kennenzulernen, besondere Menschen, die das Fahrrad lieben. Viele von ihnen sind kostbare Quellen für Informationen, die anderswo kaum zu finden sind, sie hüten ein historisches Vermächtnis, das ebenso zu bewahren ist wie die Fahrräder.

Manchmal reicht wenig, um eine Geschichte zutage zu fördern. Zum Beispiel ein einfaches Trikot. So erging es mir, als ich eines fand, das im Dialekt der Gegend bedruckt war, in der ich lebe, im italienischsprachigen Schweizer Kanton Tessin: »I girin da la dumeniga« (etwa: »Die Sonntagsradler«). Offensichtlich ein Amateurrein. Der Name machte mich neugierig, so dass ich anfang, die lokalen Radsportclubs zu recherchieren und nach einigen Monaten auf CAT stieß, »Ciclismo Amatoriale Ticinese«. Auf diese Fährte führte mich ein Wolltrikot, das ich oft in den Fahrradwerkstätten und -läden hängen sah, die ich für meine Arbeit besuche. Die Neugier, mehr zu erfahren, und die Hartnäckigkeit ließen mich eine weitere Entdeckung machen. Wenn sie von diesem Radsportverein erzählten, erwähnten all die ehemaligen Rennfahrer und Mechaniker oft einen gewissen Herrn Zanotta, der wohl Herz und Seele des Vereins gewesen war (und von dem man sich erzählte, dass er auch beim Schlafen sein Wolltrikot und seine Rennmütze anbehielt!). Ich entdeckte, dass er eine erkleckliche Zahl von Rädern gesammelt hatte, allesamt sehr besonders, und mit den Informationen, die ich erhalten hatte, und ein wenig Glück gelang es mir, etwa zehn Meisterwerke aus seiner fantastischen Sammlung aufzuspüren. Alles Qualitätsräder, beispielhaft für die herausragende italienische Produktion der

1970er und 1980er Jahre, Marken wie Colnago, De Rosa, Magni, Moser, Motta, Benotto oder Freschi. Es war mir eine Ehre, sie zu finden und einer konservativen Restaurierung zu unterziehen. Hand an solche Meisterwerke zu legen, war eine Lektion in Design und Geschichte der großen italienischen Fahrradkonstrukteure jener Zeit.

Neugier und Wissensdurst sind unverzichtbare Voraussetzungen für solche Entdeckungen.

Eine weitere einzigartige und exzentrische Persönlichkeit, an die ich mich mit Freuden erinnere, ist Herr Vassalli, ein genialer alter Mann mit einer großen Zweirad-Leidenschaft. Er wurde mir von einem befreundeten Radsportler vorgestellt, und als ich ihn in seinem Haus besuchte, stellte ich fest, dass es eine Art Museum war: Fahrräder, Motorräder, Roller und Dreiräder türmten sich in jeder Ecke. Er bot mir sehr freundlich einen Kaffee an, und bevor er mir seine Glanzstücke in echt zeigte, präsentierte er sie mir auf Fotos, die sorgfältig in kleine Alben geklebt waren. Ich war beeindruckt von der Leidenschaft, mit der er mir seine Räder beschrieb, noch bevor ich sie sehen durfte. Obwohl er schon über siebzig war, hatte er die Augen eines glücklichen Kindes, als er mir von seinem Interesse erzählte. Er wachte eifersüchtig über seine Sammlung und überlegte, ein Museum daraus zu machen. Er führte mich durch das ganze Haus und zeigte mir, was er über die Jahre zusammengetragen hatte: Alle Zimmer und die Garage waren vollgestopft mit Fahrrädern, scheinbar kunterbunt durcheinander und ohne Logik, doch liebevoll aufbewahrt und oft mit großen staubigen Decken und Leintüchern verhängt. Jedes Mal, wenn er eine dieser Hüllen anhob, eröffnete sich mir eine neue Welt. Unter einer dicken Staubschicht entdeckte ich einen Sattel mit dem Namen meiner Stadt und fragte höflich, ob ich ihn vielleicht haben könnte. Am Ende unserer Begegnung fand ich ihn zu meinem Erstaunen in meinem Auto vor.

Ein anderes Mal führte mich ein Decal zu einer kuriosen Geschichte. Ich war auf einen Rahmen gestoßen, der die Aufschrift »Tarrantella« trug. Zunächst achtete ich nicht sehr auf diesen Namen, doch er hörte nicht auf, mir im Kopf herumzugehen. Ich begann, Freunde und Ex-Rennfahrer danach zu fragen, bis mir schließlich einer von ihnen, ein ehemaliger Semiprofi, die Geschichte dahinter erzählen konnte, die dann auch andere bestätigten. »Tarrantella« war der Name eines Tessiner Nachtclubs, der von Profis und Amateuren gern besucht wurde, so dass der Besitzer sich schließlich entschlossen hatte, eine semiprofessionelle Mannschaft zu sponsern.



Oben: Originaltrikot des Amateurradsportvereins »I girin da la dumeniga«; auf dem Foto Gino Bartali in einem anderen Trikot des Vereins.

Rechts: Blick in die Werkstatt des Autors.











Manchmal steckt hinter einem simplen Aufkleber eine ganze Geschichte, ein anderes Mal führt eine banale Unterhaltung zur Wiederentdeckung eines Meisterwerks. So war es bei dem orangen Colnago von 1976, das ich erhielt, nachdem ich einer Freundin von meiner Leidenschaft erzählt hatte. Ihr Vater hatte noch dieses Schmuckstück im Keller und – so etwas ist wirklich selten – er hatte sogar den originalen Kaufbeleg aufbewahrt!

Es geht noch verrückter. Eines Tages bot mir der Besitzer einer der verschiedenen Fahrradwerkstätten und -läden, mit denen ich zusammenarbeite, ein altes, blassgrünes Priori zum Kauf an. Das Rad war in akzeptablem Zustand, und gleich, als ich zu Hause war, machte ich mich an die Arbeit, um es herzurichten. Am folgenden Morgen fuhr ich los, um Material einzukaufen, und als ich an der Ampel stand, bemerkte ich einen Pick-up, auf dessen Ladefläche zusammen mit anderen Dingen, die nach Umzug aussahen, auch ein Rennrad verstaut war. An der nächsten Ampel fuhr ich neben ihn

und fragte den Fahrer, ob das Fahrrad vielleicht zu verkaufen sei. Es war nur ein Stück des Lenkers zu sehen, doch genug, um zu ahnen, dass es ein Qualitätsprodukt war – er war mit Leder bezogen, ein typisches Zeichen für eine hochwertige Ausstattung. Auf einem Parkplatz wurden wir uns über den Preis einig und ich lud das Rad in meinen Wagen um. Es war noch ein Priori, diesmal blassblau, und ich dachte noch, es sei ein ganz schön seltsamer Zufall, zwei so ähnliche Räder in zwei Tagen zu finden. Ich staunte noch mehr, als ich die Geschichte meinem besten Freund erzählte und sich herausstellte, dass das blassblaue fast sicher das Rennrad seines Vaters war, das die Mutter kurze Zeit vorher zum Recyclinghof gebracht hatte.

Da dachte ich zum ersten Mal, dass, wenn ich auf die Jagd gehe, eine ganz besondere Energie wirksam wird... Eine Bestätigung dessen erhielt ich noch am selben Abend. Als ich in meinem Stammrestaurant beim Essen mit dem Besitzer plauderte, erzählte ich auch ihm die Geschichte der zwei



Unten: Florio Cappelletti, in den 1930er Jahren Besitzer einer bekannten Fahrradwerkstatt in Mendrisio (Schweiz).

Rechts: Das von Florio (Mitte) gesponserte Radsporsteam.





Priori-Räder. Seine Schwester, die in der Nähe saß, hörte zu und sagte schließlich, auch ihr Vater habe noch eines im Keller stehen. Ich dachte, sie wollte mich auf den Arm nehmen, aber dann wurde mir klar, dass sie es ernst meinte. Also holte ich ein paar Tage später mein drittes Priori ab, diesmal in gelb. Und eindeutig das schönste von den dreien.

Ein guter Freund namens Walter, ein sehr leidenschaftlicher Sammler von historischen Rennrädern, besuchte mich eines Morgens mit einem Cinelli aus den 1960er Jahren, das er gerade ganz in meiner Nähe entdeckt hatte. Ich war verblüfft, vor allem weil es mir in vier Jahren Suche nicht gelungen war, ein Exemplar dieser Marke aufzutreiben. So war ich bezaubert von der Schönheit des Rads und zugleich neidisch und ein wenig sauer auf mich selbst, weil nicht ich es gewesen war, der es fand. Eine dumme Einstellung, das gebe ich zu, die jedoch genau besehen zu dem Glückstreffer führte, den ich danach landen konnte. Ich telefonierte alle ehemaligen Rennfahrer durch, die in meinem Adressbuch standen, um herauszufinden, ob einer noch ein vergessenes Cinelli irgendwo im Keller stehen hatte – und tatsächlich bestätigte mir einer von ihnen, dass er eines habe, das seit Jahren in der Garage verstaube. Am selben Tag noch fuhr ich zu ihm und war fassungslos, als ich zwischen einem Dutzend vertikal aufgehängter Fahrräder, ein wenig zusammengequetscht, um Platz für zwei Autos zu schaffen, ein praktisches makelloses Cinelli Laser Strada fand. Mit einem Hauch von Stimme fragte ich, ob es zu verkaufen sei. Der Ex-Rennfahrer meinte, da müsse er seinen Sohn fragen, und ich dachte schon: aus der Traum, *addio Cinelli*. Doch zu meiner enormen Verwunderung war der Sohn mit

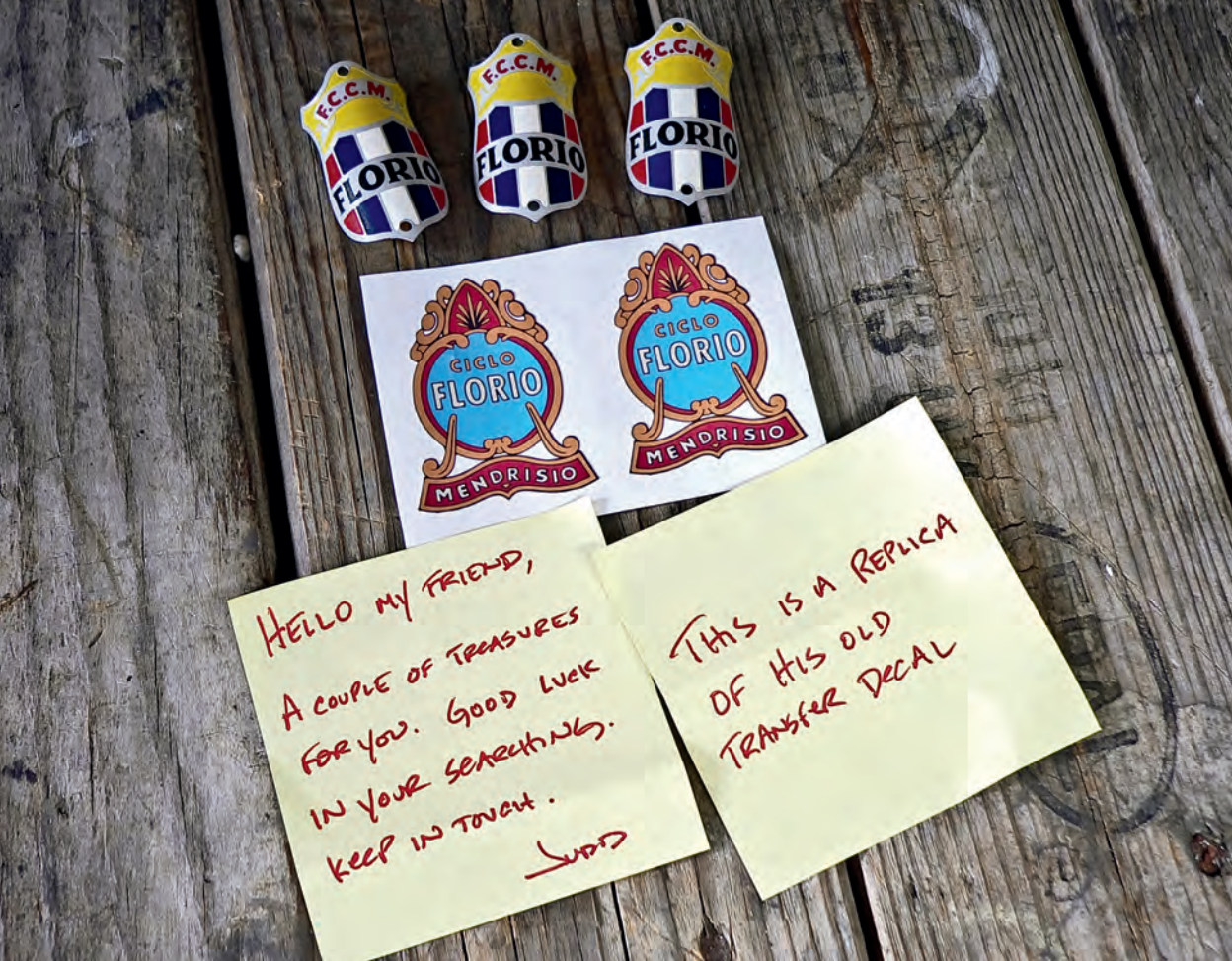
dem Verkauf einverstanden. Auf dem Heimweg, mit dem Rennrad im Auto, überlegte ich, wie unvorhersehbar das Leben doch ist...

Wir leben in einer vollnetzten Welt, pausenlos bombardiert von Bildern und Geschichten aller Art, die durch die sozialen Netzwerke in Echtzeit wiedergegeben und verbreitet werden. Es ist nicht zu leugnen, dass all diese Informationen dazu beitragen, unser Wissen zu erweitern, und besonders wenn unsere persönlichen Interessen angesprochen sind, reicht ein einziges Foto, um endlose Diskussionen, Meinungen, Kommentare auszulösen. Vor nicht allzu langer Zeit stieß ich in einem sozialen Netzwerk auf ein Foto, das ein kalifornischer User gepostet hatte und ein Radsportteam der 1930er Jahre namens *Ciclo Florio* zeigte. Ich erkannte das Bild sofort, da ich es für eine der schönsten Fotografien aus der Geschichte des Radsports in meiner Gegend halte. *Ciclo Florio* war in den Dreißigern ein Fahrradladen in Mendrisio, nicht weit von dort, wo ich lebe. Neugierig, wie jemand aus Kalifornien an ein solches Foto kommt, studierte ich sein Profil und entdeckte, dass er Judd Cappelletti heißt und ein Enkel jenes Florio Cappelletti ist, dem das Geschäft damals gehörte. Überrascht von diesem Zufall, kontaktierte ich Judd und wir plauderten lange über seinen Großvater und den Radsport im Allgemeinen. Es war faszinierend, was er mir erzählte: Sein Opa hat ihm einen Koffer voller Geschichte hinterlassen, voller Erinnerungen und Schätze; die Memoiren eines Lebens, das ganz dem Fahrradbau und dem Radsport gewidmet war. Fotografien, Patente, Quittungen... außerdem Steuerkopfschilder, Decals, Lackmuster, alles original aus den 1930er und 1940er Jahren, Materialien, die Judd mit Liebe

Das Cinelli Laser Strada von 1983.







Steuerkopfschilder und Aufkleber von Ciclo Florio, die mir Florios Enkel Judd schickte, der in Kalifornien lebt.

Seiten 28-31: Ein Benotto aus den 1930er Jahren, Beispiel für eine konservative Restaurierung.

aufbewahrt und die er nun großzügig beschlossen hatte, mit der Welt zu teilen, indem er eine eigene Website dafür einrichtete ([www.cicloflorio.com](http://www.cicloflorio.com)). In Mendrisio findet sich heute keine Erinnerung mehr an jenen kleinen Laden, und was Judd in seinem Koffer in Kalifornien hütet, ist ein einzigartiges und kostbares Zeugnis der heroischen Ära des Radsports. Ganz nebenbei hat mir Judd freundlicherweise drei originale Steuerkopfschilder und einige Reproduktionen der alten Decals geschickt.

Eine weitere wichtige und bedeutsame Bekanntschaft, die ich im Netz machte, war die mit Helio Ascari von Ascari Bicycles. Als ich damit begann, die Ergebnisse meiner Restaurierungsarbeiten in den sozialen Netzwerken zu veröffentlichen, wollte ich, dass die Fotos nicht nur meine Arbeit zeigen, sondern auch einen ganz bestimmten Stil

verkörpern, dass sie nichts weniger als meinen Arbeitsalltag darstellen, der geprägt ist von der Leidenschaft für dieses Metier. Dabei habe ich mich von vielen anderen Usern inspirieren lassen, die ich bewunderte, darunter Helio Ascari. Und es war lustig zu entdecken, dass die Bewunderung eine gegenseitige war...

Helio ist ein Beispiel dafür, wie die Leidenschaft für historische Fahrräder über das Restaurieren und Sammeln hinausgehen kann: Er baut neue Fahrräder, doch mit größter Sorgfalt für das Detail und einer einzigartigen Nähe zu den Fahrrädern früherer Zeiten.

Das sind nur zwei kleine Beispiele dafür, wie sehr auch das Internet zu einem unverzichtbaren Instrument für die Informationsbeschaffung und die Perfektionierung von historischen Fahrrädern geworden ist.

**Die Hände dreckig machen und die Seele reinigen: Nach diesem Motto widmet sich Gianluca Zaghi seiner großen Passion, dem Restaurieren klassischer Fahrräder.**

Alte Renn- und Tourenräder zu restaurieren, ist eine wahre Kunst. Gefragt sind Kreativität und fachmännisches Geschick. Gianluca Zaghi, Fahrrad- und Radsportliebhaber seit Kindesbeinen an, hat bereits Hunderte Meisterwerke großer Rahmenbauer und Fahrradschmieden zu neuem Leben erweckt. In diesem Buch nimmt er uns mit in die faszinierende Welt der Restauratoren und verrät die Geheimnisse seines Handwerks. Illustriert mit einer Fülle von Fotos erläutert Zaghi, worauf es bei der Begutachtung von Flohmarkt- oder Scheunenfunden, bei der Auswahl der richtigen Werkzeuge und Materialien und bei den einzelnen Schritten einer konservativen oder kreativen Restaurierung ankommt. Und natürlich führt er eine Auswahl seiner schönsten Arbeiten vor – in detailreichen Aufnahmen, die in eine Zeit entführen, als Rennräder noch eine fast heroische Aura besaßen.

*Mit einem Vorwort und Gastbeiträgen von den Machern der Eroica und weiteren einflussreichen Akteuren der Klassikrad-Szene: Giancarlo Brocci, Mike Wolfe, Helio Ascari, Luciano Berruti, Wesley Hatakeyama, Aldo Pacini, Stelio Rossi und Greg Softley.*

ISBN 978-3-95726-033-8



9 783957 260338

covadonga