



# RENNRAD- KLASSIKER

## Das BAUER- Weltmeistermodell der 50er Jahre

Nicht genug, daß Heinz Müller 1952 bei der Straßenweltmeisterschaft der Berufsfahrer in Luxemburg triumphierte. Er fuhr die 280 km auch noch mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 39,4 km/h und war damit der schnellste WM-Sieger bis dahin. Sein Sieg und der dritte Platz seines Team-Gefährten Ludwig Hörmann waren der Höhepunkt in der Geschichte der BAUER-Fahrradwerke.

Damals war es durchaus üblich, daß Fahrradhersteller und die dazugehörigen Zubehörlieferanten ihre eigenen Rennteams unterhielten. Die siegreichen Fahrer, die ausschließlich Material ihrer Sponsoren nutzten, waren die besten Werbeträger. Doch auch auf das unverwechselbare Design und die Farbe der Rennradrahmen – BAUER: weinrote Lasur, RABENEICK: „rennblau“ – wurde viel Wert gelegt.

So kommt es, daß sich Besucher des Sechs-Tage-Rennens in Berlin vor einigen Jahren über eine ausgestellte alte Rennmaschine wunderten. Einst soll Tave Schur in diese Pedale getreten haben. Der Ostdeutsche durfte nur als Amateur starten, war aber einer der besten Fahrer seiner Zeit. Der ausgestellte Rahmen wies zwar die typische DIAMANT-Lackierung auf, doch aufgrund der Muffen muß es sich um einen BAUER-Rahmen gehandelt haben. Diese Teile wurden von BAUER selbst gefertigt und waren in ihrer charakteristischen Form mit den „Fenstern“ ein Makenzeichen. Doch mußte in diesem Fall nicht wie vielleicht angenommen westliche Markenqualität versteckt werden. DIAMANT-Sammlern ist bekannt, daß Schur auch „offiziell“ zu Beginn der 50er Jahre auf BAUER fuhr.

Die großen Fahrradhersteller bauten ihr Image mit den Profis auf, um auch den Verkauf ihrer Massenware zu fördern. Firmen wie BISMARCK, RABENEICK und BAUER schmückten sich mit den Titeln ihrer Schützlinge, ob Stehermeisterschaft, Sechs-Tage-Rennen oder Weltmeisterschaft der Straßenfahrer. Auch an der Deutschlandfahrt nahm BAUER mit der Werksmannschaft zwischen 1948 und 1955 teil. Die Sieger zierten Werbeplakate und Prospekte. Sie bürgten für Know-how und Qualität: Stiftung Warentest der anderen Art. Offenbar erfolgreich, denn BAUER-Rahmen erfreuten sich auch im Ausland großer Beliebtheit.

BAUER vermarktete den ersten deutschen WM-Sieger der Berufsfahrer entsprechend. Aus dem Straßenrennrad-Modell Super-Sport, mit dem er das Regenbogentrikot gewann, wurde das Modell Weltmeister. Den für BAUER typischen lasurroten Rahmen zierte von nun an ein Porträt Müllers auf dem Sattelrohr und die Aufschrift „Weltmeister“ seitlich auf dem Oberrohr. Die Geometrie des Rahmens entsprach immer noch dem Vorkriegsmodell mit den BAUER-typischen Muffen.

Die Folge Modelle lassen sich gut unterscheiden. Es wurde der Hinterbau des Rahmens verändert und den besseren Straßenbedingungen angepaßt. Ein verkürzter Radstand und dickere Sattelstreben, die den Rahmen steifer machen, sollten schnelleres Fahren ermöglichen. Die Aufschrift „Modell des Weltmeisters 1952“ wurde oben auf dem Oberrohr angebracht. Neben der ursprünglichen Firmenfarbe Lasurrot wurden auch goldene und schwarze Räder mit zeitgemäßer, aufwendiger Verchromung serienmäßig angeboten. Das Weltmeistermodell hatte eine zweizügige Schaltung, benötigte daher nur einen Anlötsockel für den hinteren Umwerfer und hatte vorne den zeittypischen Hebelumwerfer. Aber BAUER erfüllte auch Sonderwünsche wie z.B. Rahmen in den Vereinsfarben (blau/weiß) für den Radsportverein Steglitz, Berlin. 1961 feierte BAUER noch sein 50-jähri-

ges Jubiläum und dokumentierte das auch durch entsprechende Schilder auf den Rahmen. Doch die Fahrradbranche hatte in diesen Jahren an Popularität verloren. Mitte der 60er Jahre stellte BAUER seine Produktion ein. So läßt sich auch erklären, daß die letzte Variante des Weltmeistermodells etwas dürrtiger ausfiel. Es hatte nur noch Aufkleber, wo früher ein Blechschild war, und die BAUER-Muffen wurden durch NERVEX-Muffen ersetzt. Allein der Rahmen bestand noch aus Reynoldsrohr, dem Standard für gute Rennmaschinen. So ein Rahmen aus Reynoldsrohr kostete schon in den 50er Jahren ca. 230,- DM, ein Monatslohn. Es wurden auch nicht nur komplette Räder angeboten. Die Rahmen waren bei BAUER auch einzeln erhältlich, da viele Rennfahrer ihre Räder individuell aufbauten. Das Besondere an dem Reynoldsrohr war die endkonifizierte Form, d.h. unterschiedlicher Innendurchmesser (für unterschiedliche Belastbarkeit). Das verwendete 531 Reynoldsrohr war dennoch nicht das leichteste Material, jedoch standen Stabilität und Gewicht im optimalen Verhältnis.

So mancher Rennfahrertraum zerbrach früher schon mit dem Material. Natürlich stellten die Rennräder immer den Höhepunkt der technischen Entwicklung in diesem Bereich dar, doch vieles war verbesserungsfähig. Auf der Suche nach der optimalen Technik wurden immer wieder neue Kurbeln, Bremsen oder Schaltungen ausprobiert. Häufig führte der eingeschlagene Weg jedoch in die Sackgasse, vor allem bei den Schaltungen. Dennoch boten die Rahmenhersteller verschiedene Anlötteile für unterschiedliche Schaltungen an.

Gerade bei den Kurbeln bestand häufig Bruchgefahr. So waren die Alu-Kurbeln bei antrittsstarken Fahrern anfangs weniger beliebt. Doch auch die seltene Gnutti-Cotterless-Spezial aus Chrom-Nickel-Stahl des italienischen Herstellers, die aus sich verzahnenden Achsen bestand, litt unter diesem Makel. Die Drei-Arm-Befestigung brach leicht. Dennoch wurde sie auch von BAUER für



das Weltmeistermodell angeboten, und zwar mit BAUER-Gravur. Obwohl Müller bei seinem Sieg Stronglight-Stahlkurbeln, die wie damals üblich mit einem Keil gesichert waren, benutzte.

Und auch das Auffälligste an dem Siegerrad war eigentlich die Schaltung. Heinz Müller fuhr nicht mit einer Simplex 543 oder Huret-Louison-Bobet-Schaltung mit zwei Zügen (den ersten zum Schalten und den zweiten zur Regulierung der Kettenspannung). Und er benutzte auch nicht die bekannte Campagnolo Gran-Sport-Schaltung. Sie war den beiden erstgenannten durch ihre Parallelogramm-Mechanik überlegen. Zum Erstaunen der Fachwelt fuhr der Weltmeister mit einer, nach dem Hersteller benannten, Altenburger Schaltung.

Zu der Firma, die auch Felgen und Bremsen für den Fahrradsport herstellte, unterhielt Heinz Müller gute Beziehungen. Der Rennfahrer war gelernter Werkzeugmacher und selbst an der Entwicklung dieser Schaltung bis zur Serienreife beteiligt. Und obwohl die Fahrer, darunter Größen wie Coppi oder van Steenbergen, mit den gängigen Schaltungen das Nachsehen hatten, konnte sich die Technik des Überraschungssiegers nicht durchsetzen. Die Altenburger Schaltung galt als zu empfindlich und kompliziert einzustellen.

Die Entwicklung der Schaltung steckte, am heutigen Stand gemessen, in den 50er Jahren noch in den Kinderschuhen, obwohl schon Anfang der 30er Jahre die ersten Kettenschaltungen eingesetzt worden waren. Dadurch mußten die Fahrer nicht mehr während des Rennens vom Rad springen und das Hinterrad ausbauen, um den Gang zu wechseln.

Da es seit der Einführung der Schaltungen immer häufiger zu unattraktiven Massenankünften im Ziel kam, wurde zu Beginn der 50er Jahre kontrovers über ein Verbot ihres Einsatzes bei Rennen diskutiert. Doch schon im Lehrbuch für den Straßenrennfahrer (K. Stöpel und H. Bartels, 1952) wird darauf hingewiesen, daß eine Schaltung keineswegs mangelndes Training ausgleichen kann und ihr Gebrauch gelernt sein will. Auch Heinz Müller dürfte seinen Sieg eher eigenem Können und dem Rennverlauf verdanken als der Technik.

**Carsten und Silvia Rehbein**

#### **Kontaktadresse:**

Carsten und Silvia Rehbein  
Hufenweg 3, 21380 Artlenburg



▲ Bauer Weltmeister, 1. Serie.



▲ Bauer Weltmeister, 2. Serie mit geändertem Hinterbau und Dekor.



▲ Späte Ausführung der 2. Serie.





▲ „Heinz Müller“ auf dem Sattelrohr.



▲ Huret-Louison-Bobet-Schaltung.

Schaltgruppe Huret-Louison- Bobet, Handumwerfer und Schaltung mit zwei Zügen, Stronglight-Tretlager mit durchbohrter Achse.



## Das Weltmeisterrad

Das Rad, mit dem Heinz Müller 1952 gewann, hatte einen weinroten BAUER-Rahmen, Modell Super Sport (Rahmenhöhe 57,5 cm, Oberrohrlänge 57 cm, Hinterbaulänge 44 cm) und verchromte Muffen. Radstand: 101 cm. Tretlager: Stronglight-Dreiarms aus Stahl, Doppelkettenrad 53/48 Zähne, Kurbellänge 170 mm. Steuersatz ebenfalls Stronglight. Der Vorbau war aus Stahl und Titan und der Maes-Bügel aus Alu. Naben: FB mit Flügelmuttern. Reifen: Continental. Bremsen und Felgen und die Schaltung waren Altenburger Material. Die Schaltung: mit 5-fach-Zahnkranz in der Abstufung 13/15/17/19/21. Das Rad befand sich im Besitz der BAUERWERKE und gilt heute als verschollen.

### Fahrer, die erfolgreich auf BAUER abfahren:

Heinz Müller, Ludwig Hörmann, Valentin Petry, Karl Weimer, Horst Holzmann, Jupp Sauerborn, Tave Schur

### Dem Autorenteam bekannte BAUER-Rahmen und ihre Nummern:

Gemeinsamkeiten: Gleiche Muffen, Steuerkopfmuffen verchromt, Reynoldsrohr 531, Farbe: Lasurrot

**1645033:** SUPER SPORT, Weltmeisterbild auf dem Sattelrohr, keine Aufschrift „Weltmeister“, ca. 1952

**1858605:** BAUER, Weltmeisterbild mit Aufschrift auf dem Sattelrohr und an der Seite, ca. 1955

**1976688:** BAUER, Weltmeisterbild, Aufschrift: Modell des Weltmeisters auf dem Oberrohr, ca. 1957

### Verändertes BAUER-Design:

**2.247.263:** Sattelrohr mit mehr Chrom, Aufschrift: Modell des Weltmeisters auf dem Oberrohr, ca. 1959

**2.342.652:** Jubiläumsschild 50 Jahre

**2.459.002:** ohne lackierte Aufschrift, nur noch Abziehbild: Modell des Weltmeisters, ca. 1963