

Straßenflitzer - ARGENTRE Course 1928



Stellvertretend für unzählige Rennradmarken aus Frankreich (und auch Italien) der Zwischenkriegszeit zeigen wir hier ein Argentre Course aus den späten 20er Jahren. Es trägt keine auffälligen Merkmale, genau so sahen hunderte Straßenflitzer dieser Epoche aus – was zeigt, dass die Entwicklung des Rennrads in dieser Epoche für eine Zeitlang abgeschlossen schien. Die nächsten Innovationschübe kamen erst Mitte der 30er Jahre, hauptsächlich in Form von Kettenschaltungen. Dieser Technologiesprung entstand ausnahmsweise nicht in England oder Frankreich, sondern diesmal in Italien.

Ein Italiener war es auch, der erstmals eine solche Schaltung beim damals wie heute prestigeträchtigsten Straßenrennen der Welt, der Tour de France, zum Erfolg führte: Gino Bartali. Sein Einsatzgerät war ein Legnano, womit erstmals in der Geschichte der TdF kein französisches Produkt siegreich war. Als erster nichtfranzösischsprechender Toursieger hatte sich 1924 und 1925 Ottavio Bottecchia verewigt, vor ihm hatten ausnahmslos Franzosen oder Belgier gewonnen. Im

Gegensatz zu Bartali fuhr Bottechchia aber für ein französisches Team, nämlich AutoMoto. Vier TdF Siege gehen auf das Konto dieser Marke, erfolgreicher waren Peugeot mit zehn und Alcyon mit sagenhaften siebzehn Siegen!

Mehr noch als heute waren die professionellen Radrennfahrer Helden, Halbgötter, denen jeder Sportbegeisterte nacheifern wollte. Und sei es nur, indem er in seiner Freizeit ein Rennrad fuhr wie sein Vorbild. Wer sich eine exklusive Maschine einer Nobelmarke nicht leisten konnte, für den gab es unzählige Kleinanbieter, die an diesem großen Kuchen mitnaschen wollten. So wie Argentre aus Paris, von der auch sein Besitzer Gerald Minichshofer nichts weiter zu berichten weiß. So vermuten wir halt, dass es sich dabei um einen Kleinkonfektionär gehandelt hat, der seine Kuchenstücke bzw. Brötchen hauptsächlich mit der Zusammenstellung von Rennrädern verdient hat –

dafür spricht jedenfalls das Motiv auf dem Steuerkopfschild. Typisch für die damalige Zeit sind die Holzfelgen, welche die Maschine leichter machen sollten, und die Wendenabe hinten. Wie schon erwähnt gab es Kettenschaltungen ja erst ab Mitte der 30er Jahre (und waren bei der Tour de France bis einschließlich 1936 verboten *). Vorher behelfen sich die Pedaleure damit, dass sie beiderseits der Nabe jeweils ein Ritzel montiert hatten. Das kleine sorgte für Vortrieb auf der Ebene und der Freilauf half bergab, ging's in die Berge, wurde das Rad umgedreht und das starre größere Kettenblatt benutzt ...

** = berühmt in diesem Zusammenhang ist ein Zitat des Tour de France „Erfinders“ Henri Desgrange, in dem er sagt, dass nur über 45jährige Schaltungen brauchen würden.*



