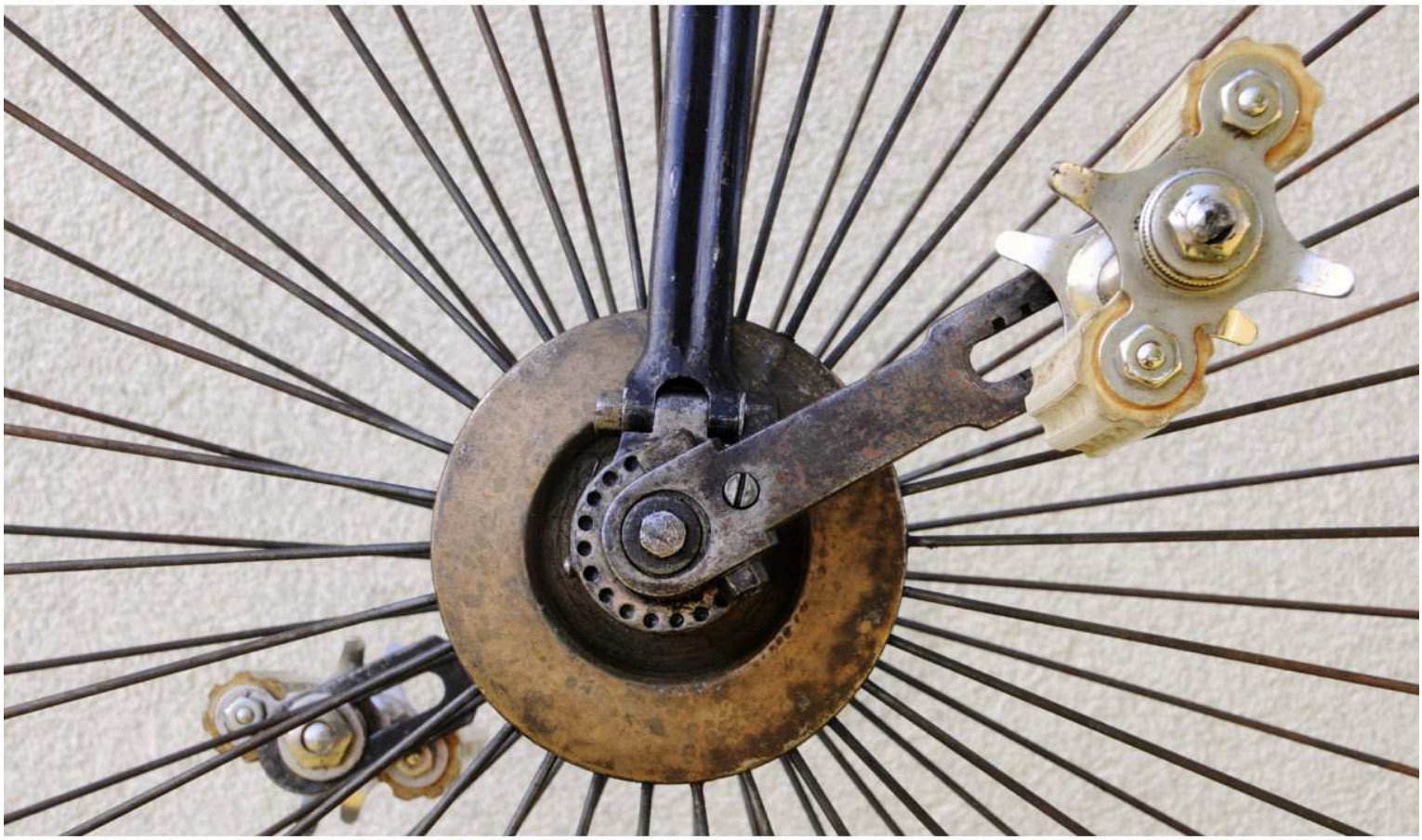
„*die Herausforderung*“ - Singer British Challenge Roadster 1883

1868 hatte sich im englischen Cheylesmore die Coventry Machinists Company gegründet, bzw war sie aus der „European Sewing Machines Company“ hervorgegangen. Neben Nähmaschinen wurden in diesem Unternehmen also erstmals in großem Stil Fahrräder gebaut, Velocipede nach französischen Vorbildern. Weil neben dem Firmengründer Josiah Turner viele weitere findige Köpfe zu der Kreativabteilung gehörten, entwickelte sich der plumpe „Knochenschüttler“ binnen nur zwei Jahren zu einem aus damaliger Sicht absoluten High-Tech Gerät, das wir heute unter dem Namen „Hochrad“ kennen. Damals hieß es schlicht „Bicycle“, also Zweirad (andere Formen waren ja auch noch nicht wirklich gebräuchlich).

Das schmiedeeiserne Gestell der Velocipede wich bald einem Rahmen aus Stahlrohr, die Holzräder wurden gegen Stahlfelgen ausgetauscht, die mit einem Vollgummiband umspannt waren, und das Vorderrad wurde immer größer, wogegen das hintere zu einem reinen Stützrad verkümmerte (was den Aufstieg erleichterte). Das machte das Rad schneller, denn je größer der Durchmesser, desto weiter ist der Weg, den man mit einer Kurbelumdrehung zurücklegen kann.

Der erste, der alle diese Neuerungen in einem Modell vereinte, war der Engländer James Starley, der deswegen als „Vater des Hochrads“ gilt (obwohl die Franzosen für Eugene Meyer reklamieren). Bis 1870 war Starley als Vorarbeiter bei der Coventry Machinists Company (CMC) beschäftigt. Unter seinen Mitarbeitern befanden sich Persönlichkeiten wie William Hillman und George Singer. 1871 verließ Starley mit Hillman die CMC, um seine eigene Firma aufzubauen: Starley & Co. Sein erstes Fahrrad, das „Ariel“, sollte für die nächsten 10 Jahre die technische Grundlage für die Fahrradentwicklung darstellen. Es besaß einen leichten Stahlrahmen und eine vollgummibereifte Stahlfelge, die durch Drehung gegenüber der Nabe alle Speichen auf einmal spannte.



Sogar eine Damenausführung und ein Modell mit Übersetzung stellte er vor. Nachdem William Grout 1871 ein Zugspeichenrad (Grout Tension Wheel oder auch Spider Wheel genannt) für das Hochrad entwickelt hatte, das allerdings auf Eugene Meyers Erfindung von 1869 basierte, ließen Starley und Hillman 1874 erneut aufhorchen, indem sie das Tangentialspeichenrad patentieren ließen, wie es heute noch in den meisten Fahrrädern verwendet wird. Der nächste Innovationsschub kam von Daniel Rudge. Er baute in seinem Gasthaus schon seit einigen Jahren Hochräder, die stark auf dem „Ariel" basierten. 1878 erfand er eine Kugellagernabe, die der französische Rennfahrer Charles Terront durch Rennerfolge bekannt machte. Schon ein Jahr später war sie in allen Maschinen Standard. Ebenfalls erwähnenswert ist John Keen, einer der größten Rennfahrer seiner Zeit. Er konstruierte verbesserte Lager, Reifen, die sich nicht lösten und Rennpedale mit Halterung (Rattrap Pedale). Sein Modell „Eclipse" galt als schönstes und bestes Hochrad seiner Zeit.

George Singer hatte CMC 1871 ebenfalls verlassen. Auch ihn hatte die gewaltige Nachfrage nach den neuartigen und spektakulären Fortbewegungsmitteln den Sprung in die Selbstständigkeit wagen lassen. Singer setzte weniger auf Neuerungen, als vielmehr auf die Qualität seiner Produkte. Trotzdem war sein Katalog um 1880 bereits sehr umfangreich und bot verschiedenste Maschinen für unterschiedliche Ansprüche an – darunter auch Dreiräder und „Sicherheitsräder", wegen denen das Bicycle jetzt mit dem Zusatz „Ordinary „ versehen werden musste – also „gewöhnliches Zweirad".

Basismodell in Singers Angebot war das Modell „British Challenge" (die „englische Herausforderung"), ein qualitativ hochwertiges, aber immens schweres Tourenrad, das keine außergewöhnliche Gimmicks erkennen lässt. „Ordinary" eben. Mit 20 Pfund lag es preislich im oberen Segment der Palette: „gewöhnliche" Zweiräder wie das „National Challenge" gab es damals schon ab ca. 10, 12 Pfund, wogegen man für Renn- oder Sicherheits-Maschinen wie das „Xtra Ordinary" gern auch mal das doppelte anlegen konnte (zum Vergleich: der durchschnittliche Konsumverbrauch einer Familie inkl. Miete und Lebensmitel soll damals zwischen 40 und 50 Pfund gelegen haben – im Jahr!). Den Preis bestimmte die Ausstattung, die im Katalog wie folgt aufgelistet wird: „*British Challenge Spring*" (Sattelfeder), „*Challenge Adjustable Double Ball Dust-Proof Bearings*" (staubsichere doppelreihige Kugellager vorne), „*Fluted Fork*" (Gabel mit gerilltem Profil).

Das British Challenge blieb mit nur geringen technischen Änderungen bis 1890 im Angebot der George Singer Company. Hier auf den Bildern zeigen wir ein Modell aus dem Herstellungsjahr 1883, mit einem Vorderraddurchmesser von 54 Zoll (= ca. 137cm). Gerald Minichshofer hat es bei einem englischen Oldtimerhändler erstanden und heim nach Oberösterreich geholt. Obwohl noch jung an Jahren ist Gerald ein „alter Hase" in der Szene und hat mittlerweile einiges mit seinem Singer erlebt, wovon wir weiter unten erzählen wollen. Zuerst aber zu ihm selbst und wie er zu seiner Sammelleidenschaft gekommen ist:

Wenn der Vater gelernter Zweiradmechniker ist, kommt der Filius nur schwer daran vorbei, sich auch für das Fach zu interessieren – und sich immer wieder mal auf einen Drahtesel zu schwingen. In seiner Teenagerzeit waren das neben Waffenrädern ein Mountain Bike (ein Geschenk zur Fahrradprüfung), mit dem er Ausflüge in die Umgebung unternahm und sich über die unbequeme Haltung darauf ärgerte. Auf einem Flohmarkt entdeckte er ein Puch Rad aus den 30er Jahren, das er kaufte und gründlich überholte – und das er sehr bequem zu fahren fand. Um Informationen über die Geschichte dieses Drahtesels zu sammeln, recherchierte er im Internet, meldete sich in Foren an, und begann, sich generell für die Fahrradgeschichte und –Technik zu interessieren. Außerdem lernte er Leute kennen und stieß auch immer wieder auf feilgebotene Oldtimerrräder. Dass er sich mit dem bekannten Bazillus angesteckt hatte, merkte er gar nicht – wie es halt vielen so geht.

PATENT

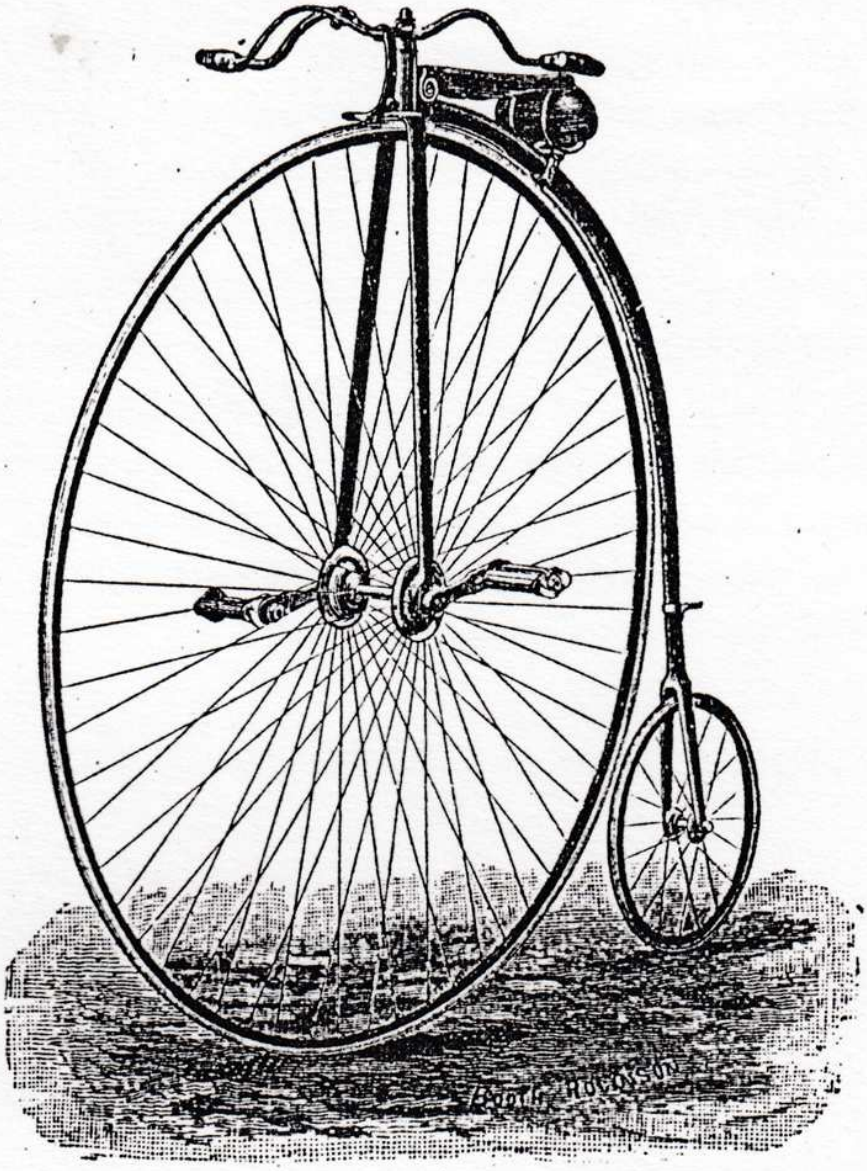
18142
54

Jeder Sammler hat ein Idealziel, einen Wunschtraum. Für Fahrradverlorene heißt der meist „Hochrad“. Gerald hatte Glück und fand eines hier in Österreich, allerdings ein englisches der wenig bekannten Marke Morris Bros. Der Vorbesitzer hatte es in grauer Vorzeit (vermutlich für damals noch wenig Geld) am riesigen Teilemarkt im englischen Beaulieu gekauft. Irgendwann war er schon im frühen Stadium der Restauration stecken geblieben und wollte sich davon befreien. Was für Gerald bedeutete, dass sich in der heimischen Werkstatt eine – noch dazu unkomplette – Teilesammlung ausbreitete. Aber mit Geduld, Geschick und Vaters Unterstützung enstand daraus ein fahrbereites und herzeigbares „Ordinary“, mit dem er sich kurz nach den ersten Fahrversuchen schon bei einer internationalen Veranstaltung anmeldete. „Veni vidi vici“ verkündete Cäsar seinerzeit, und auch Gerald kam, sah und siegte – und zwar bei der Velocipediade in Tübingen. Mit gerade einmal 17 Jahren errang er den ersten Preis beim Hochradrennen (mittlerweile hat er den „Rothgießer Preis“ ein weiteres mal gewonnen), und auch bei der Europameisterschaft in Belgien holte er sich den Titel. Dort wurde er auf das London Nocturne Kriterium aufmerksam, ein Hochradrennen mit 30 Startern, das mitten in Londons Innenstadt ausgetragen wird. Gerald nahm teil, obwohl es sich eigentlich um keine Oldtimerveranstaltung handelt und sowohl Teilnehmer als auch das Publikum nur wenig Interesse an der Historie haben.

Die populärste Veranstaltung mit historischen Fahrrädern ist das Welttreffen der IVCA (die „International Veteran Cycle Association“), in derem Rahmen auch der Hochradweltmeister gekürt wird – der schnellste in einem Rennen über eine Meile – ausgetragen mit originalen Hochrädern, keinen Repliken. Gerald gewann 2015 in Schweden und verteidigte seinen Titel 2016 in Moskau (wo schon die Anreise mit dem Flugzeug wegen des sperrigen Hochrads ein Abenteuer für sich war). Wobei er selbst sagt, dass er eigentlich eher wenig Interesse am Rennfahren hat, was man ja auch an seinem immerhin 22 Kilogramm schweren Singer Hochrad erkennt (welches das vor drei Jahren verkaufte Morrris ersetzt hat), das ja denkbar ungeeignet für Wettkämpfe ist. Aber umso idealer für das, was er am liebsten damit macht: ausgedehnte Touren unternehmen. Gerald war bei bisher allen drei „Luftlos Touren“ dabei (mehrtägige, international besetzte Ausfahrten in schönen Kulturlandschaften für Pedaleure mit vollgummibereiften Uralt-Rädern – mehr dazu auf: https://luftlos.com), ist aber auch für sich alleine viel unterwegs. Im Herbst 2016 hat er sich mit seinem Singer aufgemacht, um den Spuren des Grazer Bicycle Club zu folgen und wie diese anno 1883 den Markusplatz in Venedig zu erreichen. Mit seinem British Challenge stellte er sich der Challenge (man verzeihe das Wortspiel), dabei auch die Alpen überqueren zu müssen – was auf einigen Abschnitten auch nur mit Absitzen und Schieben möglich war. Sechs Tage war er unterwegs, geschlafen hat er meist in seinem mitgeführten Zelt, nur um dann zu erleben, dass die größte Challenge darin besteht, das Hochrad hinein nach Venedig zu schaffen! Mit Vaporetto und Autofähre (die Gondoliere hatten verweigert) erreichte er schließlich die strikt straßenverkehrsbefreite Lagunenstadt, und über viele Brücken, durch Hinterhöfe und touristenfreie Nebengassen (immer bemüht, nicht von den Carabinieri entdeckt zu werden) dann den Markusplatz. Hier konnte er wie anno 1883 die Mitglieder des Grazer Bicycle Clubs eine Runde auf dem geschichtsträchtigen Platz drehen. Er wurde dort viel angesprochen, lernte nette Leute kennen und traf sogar einen Bekannten aus der Fahrradszene, einen Hochradimporteur aus Deutschland. Mittlerweile (Stand 2017) hat Gerald sein Hobby zum Beruf gemacht, ist wie sein Vater Fahrradmechaniker. Sollte er beruflich nicht ausgelastet sein, wartet in seinem Keller genug Arbeit, um auch bei Schlechtwetter keine Langeweile aufkommen zu lassen. Unter den vielen restaurationsbedürftigen Veteranen befindet sich zB ein Hochrad des Nähmaschinenherstellers Johann Jax. Wie Gerald selbst war Jax ein Oberösterreicher. Mit Geschichte behaftet, die es noch aufzuarbeiten gilt. Neben Hochrädern widmet er sich der Perfektionierung seines Alltagsrad, wobei die französischen Rahmenbauer immer mehr in seinen Fokus getraten. Im Randonneur (= das französische Wort für „Wanderer“, dient aber auch als Bezeichnung für Langstreckenfahrer bzw für deren Zwecke taugliche Räder) Réne Herse, Alex Singer, Jo Routens, Nicola Barra, etc. sind seine Vorbilder.

SINGER'S "CHALLENGE" BICYCLE.

(REGISTERED TRADE MARK.)



This bicycle is a strong roadster of the best quality in every respect, at a moderate price, and is undoubtedly the best value in the trade—indeed, it is not possible to manufacture a better machine of this class.

The component parts of all our cycles are made *interchangeable*, and the details of this machine in particular are so arranged that it is specially suitable for export.

The tyres are of best quality and, being fixed with patent spring wire, cannot possibly become loose. No cement is used in fixing.