Rennrad-Tüftler im Keller

Vor 70 Jahren gewann Heinz Müller für die Bauer-Werke den WM-Titel

VON DETLEF SUNDERMANN



Auf einem solchen Rennrad aus den Klein-Auheimer Bauer-Werken wurde Heinz Müller 1952 in Luxemburg Straßen-Weltmeister.

FOTO/REPROS : DETLEF SUNDERMANN

Hanau – Der Ort soll Kopf gestanden haben. 1952, wenige Tage nach dem 24. August, als Heinz Müller für den Rennstall der Klein-Auheimer Bauer-Werke in Luxemburg den Weltmeistertitel holte – mit einer Reifenbreite vor der nicht minder starken Konkurrenz. „Die Straßen zu den Bauer-Werken waren geschmückt, wie man es in Klein-Auheim sonst nur von kirchlichen Prozessionen her kennt", berichtet Gerd Jäger. „Ich war damals zehn Jahre alt. Zu uns Jungs sagte man, geht dorthin, ihr könnt den Müller sehen." Außer einem *Blick* auf den Korso mit Müller, der ein waschechter Schwabe war, gab es für Jäger und die anderen Schaulustigen aber wenig zu erhaschten. „Die Feier fand im Werk statt, da durften nur die Honoratioren rein", sagt Jäger. Bei der Feier zugegen war einer der Meistermacher im Klein-Auheimer Bauer-Rennstall: Adam Seebacher, dem wohl nicht nur Müller seinen Titel zu verdanken hatte.

Das Geheimnis des Klein-Auheimer Erfolgsteams saß im Keller und tüftelte mit den Profis aus Luxemburg, Belgien, Frankreich und Deutschland die jeweils optimale Rennmaschine aus, berichtet Detlef Hellmann, stellvertretender Vorsitzender des örtlichen Heimat- und Geschichtsverein. In dessen Heimatmuseum in der Kulturstätte Radwerk an der Gutenbergstraße befindet sich mutmaßlich die weltweit umfangreichste Bauer-Sammlung. Räder von der Stange, auch wenn die aus Klein-Auheim einen guten Ruf hatten, taugten für die Radlerelite kaum.

Nur sieben Jahre nach Ende des Zweiten Weltkriegs dominierten nicht nur die am besten trainierten Fahrer das Peloton, sondern auch die mit dem fahrradtechnischen Vorsprung unter dem Hintern. Und das ließ sich zudem gut vermarkten. Müllers WM-Velo ging kurz darauf in die Serienproduktion und ist sogar heute noch über die diversen Verkaufsportale im Internet zu bekommen – je nach Zustand für 1000 bis 2000 Euro.

Im Keller der Brüder-Bauer-Straße war Seebacher „abgeschirmt vom Betrieb und Lärm der Produktion", notiert Hellmann. „In seinem Reich wurde gemessen und gewogen, geschnitten und gelötet und alles auf die Radrennprofis abgestimmt." Auch wenn die sportliche Massenware, die über Seebachers Arbeitsplatz produziert wurde, in verschiedenen Größen mit jeweils zwei Zentimeter Differenz gab, entsprach sie zumeist nicht dem Optimum der Rennprofis mit ihren individuellen Körperproportionen.

Seebacher baute maßgeschneiderte Rahmen, bei denen nicht nur die Rohrlängen, sondern ebenso die Winkel zueinander auf den Nutzer abstimmt waren. Verbaut wurden leichte, aber hochfeste Stahlrohre der britischen Firma Reynolds. Die Reynolds 531-Rohre (die Ziffern geben das Legierungsverhältnis 5:3:1 aus Stahl, Mangan und Molybdän an) wurden in Wandstärken von 1,2 bis 2,3 mm im Flugzeug- und Sportwagenbau (Jaguar E oder Rekordauto Thrust2) genutzt – und zunehmend bei hochwertigen Fahrrädern.



Adam Seebacher
Rennrad-Entwickler

Von den heute gängigen Alu- und Carbonrahmen wagten auch Konstrukteure wie Seebacher nicht einmal zu träumen. Velos aus 531-Rohren werden ob ihrer Fahrqualitäten, wie hohe Verwindungssteifigkeit bei schlanker Bauweise, nicht nur von Nostalgikern noch geschätzt. Das „Weltmeister 1952"-Velo bringt je nach Ausstattung immerhin nur um die zehn Kilogramm auf die Waage.

Aber wer war dieser Adam Seebacher? So richtig im Blick der Chronisten stand er offenbar nicht. Er wurde 1909 in Klein-Welzheim geboren und starb im Alter von 76 Jahren, erzählt sein Sohn Engelbert. „Mein Vater war bis zur Schließung bei Bauer", sagt er. Nach dem Konkurs des Zweiradfirma Bauer 1968 baute Seebacher rund drei Jahre noch exklusive Rennräder für Profis. Die Firma Walter im Schwarzwald übernahm Adam Seebacher und einige Produktionserrichtungen von Bauer. „Er hat im wöchentlichen Wechsel gearbeitet, eine Woche im Schwarzwald, eine Woche hier. Wir hatten eine schöne Werkstatt im Haus", sagt der Sohn. Ein Faible für den Radsport hatte auch er – als Fahrer. „Eine Zeit lang bin ich Rennen gefahren", erzählt der heute 84-Jährige. Der Vater hatte ihm unter dem Bauer-Markenzeichen „zwei Rennmaschinen gebaut, die toll liefen". Die beiden Velos und die „schöne Werkstatt", hat der Sohn nicht mehr. „Alles wurde von rund sieben Jahren an Sammler verkauft", sagt er.

Und was wurde aus Heinz Müller? Er galt als einer der erfolgreichen Radler seiner Zeit und das nicht allein auf der Straße. Der WM-Titel war sein sportlicher Höhepunkt. Er bestritt in seiner Karriere zudem 26 Sechs-Tage-Rennen, die in den riesigen Hallen etwa in Berlin oder Frankfurt als Winterprogramm der Profis ausgetragen wurden. Müller nahm 1955 sogar an der Tour de France teilt, kam jedoch nicht weit. Nach der vierten Etappe musste er aufgeben. Ihm war vom den Aufputschmitteln, die ihm sein Mannschaftsbetreuer ohne sein Wissen gegeben haben soll, übel geworden, heißt es.

Bei Tour de France gehörten „Mittelchen" dazu

„Mittelchen" verabreichen war bereits damals im Rennsport bei manch einem Aktiven so selbstverständlich wie das Ölen der Kette. Obendrein wurden die Vergehen noch nicht sportjuristisch geahndet. Müller verstarb 1975 im Alter von 51 Jahren an Leukämie. Die ewige Ruhe fand er auf dem Schwenningener Waldfriedhof.

Das Ereignis vom 24. August 1952 bleibt selbst an seinem Grab unvergessen. Auf seinem Stein thront eine Weltkugel aus Bronze, auf der Müller als Miniatur das Rennen seines Lebens fährt – die 280 Kilometer lange Strecke in Luxemburg.



Auf einem Plakat warb der Klein-Auheimer Bauer-Rennstall mit den erfolgreichen Rennfahrern.