

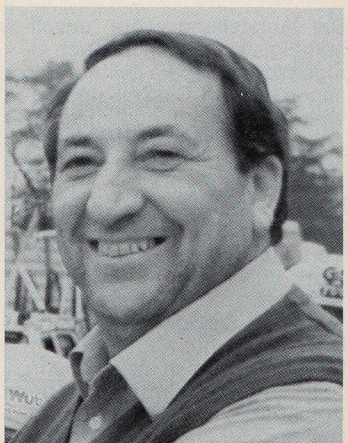
Rund ums Fahrrad ranken sich ja bekanntlich die ungewöhnlichsten Geschichten. Für das Metier von Moser, Coppi, Bartali interessiert sich halb Italien; halb Frankreich schwärmt für Hinault, Anquetil und Bobet. Nur ist das jeweils die etwas minderbemittelte Hälfte der Italiener und Franzosen, wie die Erfahrung lehrt. Die mit den vielen Francs und Lire pflegen in aller Regel andere Vorlieben: schnelle Autos, Yachten und Kultur.

Daß aber einer Fußball-Narr ist, nie in seinem Leben aktiv radfuhr, sich aus größter Armut zum vielfachen Millionär hocharbeitete – und dann vom Velo-Virus „angefressen“ wird? Auch das gibt es.

Wir sitzen mit Luigi Conti im Ristorante Sport zu Fara d'Adda und lassen uns die besten Spaghetti servieren, die man sich auf der Welt wünschen kann. Signor Conti liebt die große Tafel, an deren Ende er thront – rotgesichtig, nachtblauer Maßanzug, kolossal liebenswürdig. Er spricht nur ita-

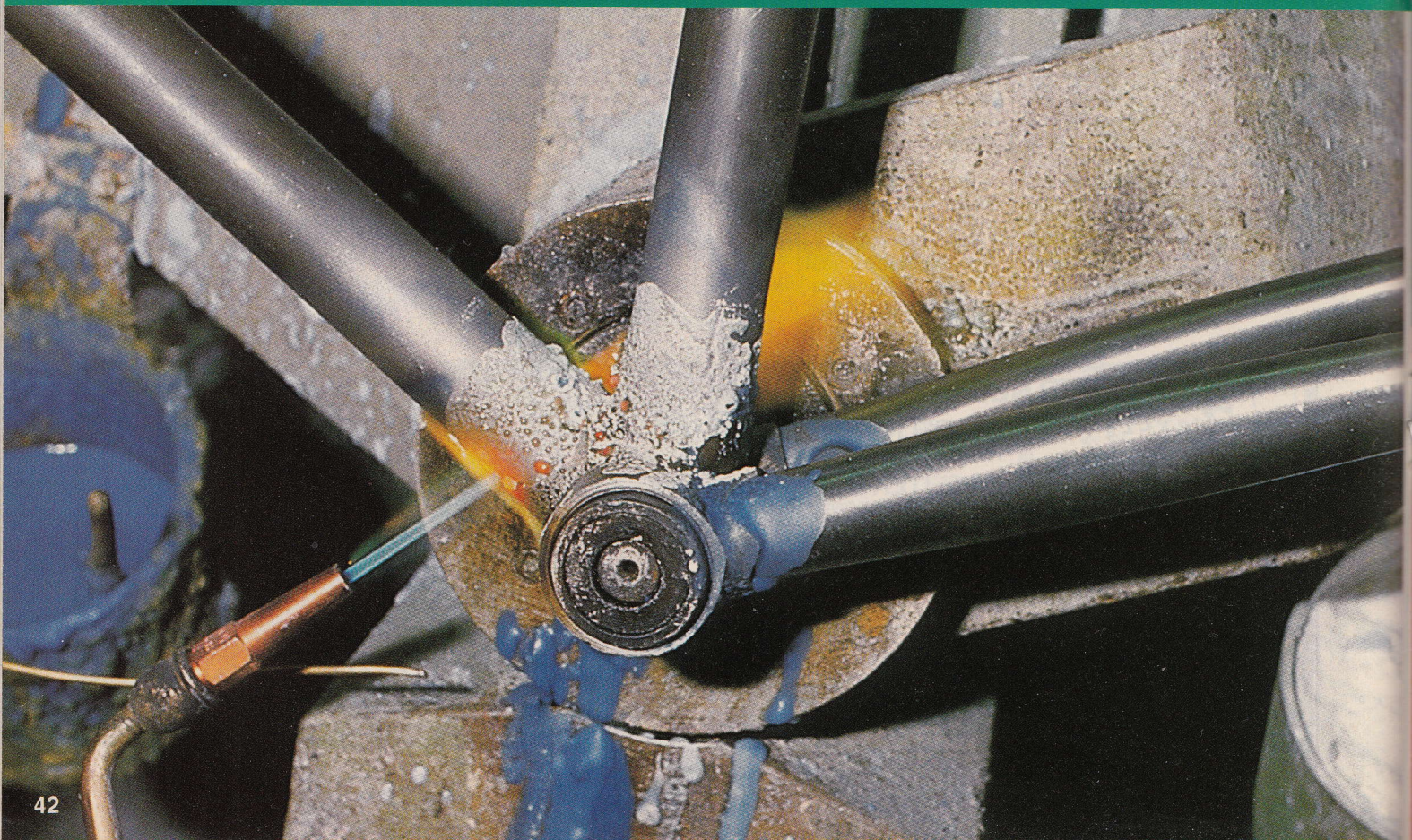
lienisch, hat nie eine andere Sprache gelernt, doch sein Mitarbeiter übersetzt fließend ins Deutsche. Das Ristorante kennt Conti seit einer halben Ewigkeit – er wurde geboren in Fara d'Adda, einem Dorf in der Nähe von Mailand.

Der Zeit seiner Jugend war hart, die Schule mußte er bereits nach der 5. Klasse verlassen, weil zu Hause das Geld fehlte. Es war 1947, als Luigi mit elf Jahren in Mailand auf dem Bau zu schuften begann



Perfektion
aus Leidenschaft:

DAS HOBBY EINES SELF-MADE-MANNES





Links: Luigi Conti ist ein Mann, der gerne Nägel mit Köpfen macht. Der Velo-Fan und Millionär hatte 1979 „gerade eine Halle zur Verfügung“ – da richtete er die Firma Clöcc ein. Sein Ziel: „Ich möchte die besten Rahmen der Welt bauen!“ Unten: Die Arbeiter in seiner Fabrik versuchen dem Anspruch gerecht zu werden – z. B. beim Löten des Hinterbaus.



schäftigte er sich nun mit Radsport. Das kämpferische faszierte ihn, schien seine eigene Haltung zum Leben widerzuspiegeln. Also sponserte er weiter – drei Jahre lang. Inzwischen war die Liebe zum Radsport gewachsen, und sicher gefiel es dem Geschäftsmann auch, seinen Namen auf den Trikots der Rennfahrer zu lesen. Also vertiefte er das Engagement, indem er seinen Obulus hinfort an eine Amateur-Sportgruppe entrichtete. „In jenen acht Jahren haben wir etwa 40 nationale Siege errungen. Meistens fuhr einer meiner Leute auch in der National-Mannschaft; in Italien zählten wir immer zu den fünf besten Teams.“

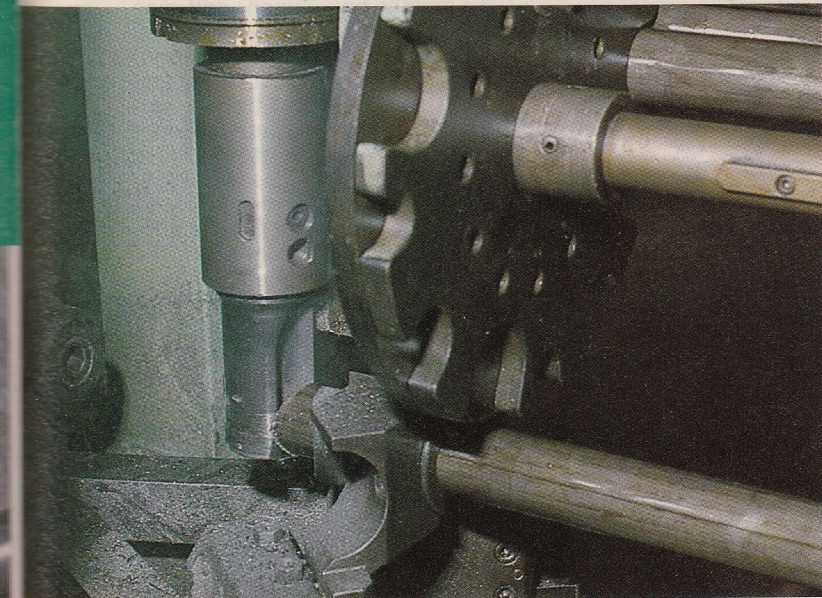
Im luxuriösen Privathaus des Baulöwen standen jederzeit zwölf Betten für die Rennfahrer bereit – es war eine Clique, die auch nach den Rennen zueinanderstand. „Nur eins hat mich gewurmt“, gibt Conti zu. „In dieser Zeit waren wir sechsmal nur Vize bei den Italienischen Meisterschaften!“

Contis Halle

Die Rahmen für seine Fahrer bezog Conti von einem echten „Genie“ der Branche. Der Mann arbeitete hervorragend – fertigte zum Beispiel jenes Rad, auf dem Claudio Corti 1977 in San Cristobal Junioren-Weltmeister wurde. Aber immer tänzelte er nah am Rande des Ruins entlang; so sehr er sich beim Löten auch auskannte – für die Lire hatte der Maestro kein Gefühl.

Die Räder, die er baute, hießen Clöcc, ein Name, den sich bis heute keiner erklären kann. Ein „Ö“ existiert im Italienischen nämlich gar nicht; vielleicht ist der Name Frucht des örtlichen Dialekts, wo es ein Wort gibt, das so ähnlich klingt – und „leise angeheitert“ bedeutet...

Kurz und gut, Conti half auch dem Rahmenbauer, der sich dennoch auf keinen grünen Zweig manövrieren ließ. 1979 war der Mann dann pleite – und Conti machte mal wieder Nägel mit Köpfen. „Ich hatte gerade eine Halle da, also habe ich Clöcc übernommen. Ich steckte 1,3 Milliarden Lire (etwa 2,5 Millionen Mark) in die technische Ausstattung und schaffte an Maschinen an, was gut und teuer war. Mein Ziel bis heute: Ich will die besten Fahrrad-Rahmen der Welt bauen – mein Hobby, wenn Sie so wollen.“ Ein Geschäft, so Conti, sei seine



– Chancen auf eine Karriere hätte ihm damals wohl niemand gegeben. „Mit meinem ersten Moped, was ich damals bekam, bin ich nach Turin gefahren“, erzählt der elegante Padrone schmunzelnd, „ich wollte um mein Leben Juventus spielen sehen.“

Conti ist ein harter Mann, der sich auch in seiner schweren Startphase nicht unterbuttern ließ. Seine Ellenbogen und die Gunst der Stunde nutzte er, um sich nach oben zu boxen. Nach dem Krieg gab es in Mailand viel zu bauen – Luigi Conti hatte die Nase im Wind. Und als die erste Million beisammen war, fiel alles weitere nicht mehr so schwer. Heute besitzt der 53jährige ein Ziegelwerk, eine Beton- und Teerfabrik, ein Hoch- und Tiefbau-Unternehmen sowie eine große Spedition, deren 180 Lkw durch ganz Europa fahren. Das, wohlgemerkt, sind nur die größeren Zweige des Imperiums.

Conti wurde zum hochgeachteten Mann in seiner Gemeinde; da war es denn auch nicht weiter verwunderlich, daß eines Tages der Vorsitzende des örtlichen Radclubs bei ihm anklopfte: ob der Padrone nicht das Junioren-Team ein wenig unterstützen wolle. Das war so etwa 1970. Conti gab ein paar Tausend Lire, und eigentlich zum erstenmal in seinem Leben be-

Links: Blaues Flußmittel oxidiert nicht – bei Clöcc legt man auf solche Kleinigkeiten Wert. Da werden Rohre automatisch so exakt auf Gehrung geschnitten (oben), daß die Hinterstreben gradgenau am Sitzrohr anliegen (rechts).





Oben: Seit geraumer Zeit läßt auch Centurion seine Edel-Rahmen im Hause CIÖCC fertigen – die Italiener mußten zuvor den Umgang mit dem sehr schwer zu verarbeitenden Mannesmann-Rohr lernen. Nach viel Feinarbeit sieht das Modell Elite (oben) jetzt sehr proper aus. Charakteri-

stisch sind die elegant am Sattelrohr anliegenden Sitzstreben. Unten: CIÖCC in Schock – für Amerikas Triathlon-Elite... Daneben: Muster werden durch den Maschenstrumpf gespritzt – und das per Handarbeit!



Rahmenfabrik allerdings nicht. „Wenn wir Glück haben, arbeiten wir gerade kostendeckend. Das reicht.“ Andernfalls müßten jährlich 20000 Rahmen die Halle in Canonica verlassen, etwa dreimal soviel wie derzeit. Das aber hieße dann weniger Handarbeit – und vorbei wäre es mit dem Traum vom „besten Rahmen der Welt“. Die Halle – wirklich eindrucksvoll in ihrer Größe. 12 Arbeiter sind dort zugange, die Regie

führt meisterlich Franco Faggionato. Luigi Conti: „Ohne den würde der Laden nicht laufen.“ Franco hat beispielsweise eine Rohrstanze entwickelt, die ohne Hitze, ohne Vibration und Spannung arbeitet – „wie Fingernägel-Abknipsen funktioniert das.“ Damit werden alle Rahmenrohre exakt auf Gehrung zugeschnitten. „Rohrwand muß auf Rohrwand treffen, erst das ergibt beim Lötten einen festen Rahmen“, erklärt Faggionato. „Die Muffen dürfen überhaupt nichts tragen.“

Bei Conti werden alle Rohre verarbeitet, die auf dem italienischen Markt zu bekommen sind – auch das gehört zum Hobby, und an Lagerkosten muß Herr Conti nicht denken. Unter die Rubrik „Liebhabelei“ fallen denn auch die speziell für CIÖCC angefertigten Microfusions-Muffen – die man ab einem Auftragsvolumen von 150000 Mark bekommt – und nur für ausgefallene Räder überhaupt benötigt...

Haben die Rohre per Computer erst ihren exakten Zugschnitt bekommen, darf man bewundern, wie der Hinterbau auf Form gebracht wird: ebenfalls maschinell. Die zusammengehefteten Streben werden per Schnellspanner fixiert, dann surrt die Fräse und sorgt für das winkelgenaue Anliegen der Sitzstreben-Enden am Sattelrohr. Vorteil dieser Methode: Sie garantiert die absolute Symmetrie des Hinterbaus!

Geheftet wird übrigens nicht nur per Lot, sondern mit winzigen Stahlstiften, die in ebensolche Bohrlöcher eingeführt und dort verlötet werden. So schließen die Italiener jede Verwindung des Rahmens zwischen Heft- und Lötprozeß aus – beide Vorgänge spielen sich selbstverständlich an Richtplatten ab.

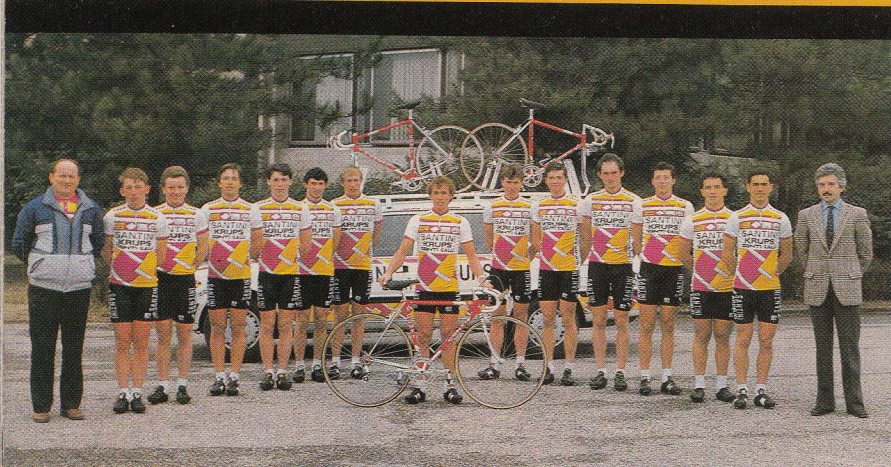
Die Stifte an Tretlagergehäuse, den Hinterstreben und der Sitzrohrmuffe werden nach dem Lötten am erkalteten Rahmen mit aller Vorsicht abgeschlagen und sind später unter der Lackschicht nicht mehr auszumachen.

Lot nach Maß

Drei Arbeiter stehen am Lötkaussell – und sie könnten schottisches Blut in den Adern haben, so sparsam gehen sie mit dem kostbaren Lotmaterial um. In erster Linie dient dieser „Rationalisierungs-Prozeß“ jedoch der Ar-

SANTINI - KRUPS - CONTI GALLI

PROFESSIONAL TEAM 1985



Links: Die Conti-Equipe '85 mit Erwin Lienhard (2. v.l.), Rigobert Matt (7. v.l.) und Lucien van Impe (8. v.l., Vordergrund). Ein Bild von der aktuellen Mannschaft war nicht zu bekommen. Unten: Bei ClöCC läßt Motobecane Deutschland Rahmen der Marke Marini fertigen.

beitserleichterung. Denn wo nicht mehr Lot verwendet wird als nötig, fällt auch das anschließende Säubern der Rahmen leichter. Und das haben die ClöCC-Mannen zur Perfektion entwickelt. Denn eigentlich „übrig“ sind nur die Silberlotreste an den Anlötteilen, die wiederum exakt nach Schablone (!) auf die richtige Position gebracht worden sind. An den Muffen dagegen wird so gut wie rückstandsfrei gearbeitet. So kommt es, daß ein Bad in lauwarmem Wasser ausreicht, um das blaue, nicht oxidierende Flußmittel zu entfernen; und das heißt auch: keine ätzende Säure, wie sonst bei der Nachbehandlung üblich!

Sicher, auch bei ClöCC wird noch ein wenig gesandstrahlt – aber nur partiell, den Rest besorgen Arbeiter von Hand mit Feilen und Streifen feinen Schmirgels.

Trotz allen Aufwands bei der Vorbereitung ist die Feinarbeit am Rahmen der längste Arbeitsgang. Im Anschluß daran prüft der Schleifer mit dem Finger, ob die Rohr-Übergänge auch wirklich einwandfrei sind – und ab geht das gute Stück auf die Richtbank. Steht auch alles winkelgerecht? Ist der Hinterbau wirklich parallel? Das Gabelschaftrohr nicht verwunden? Sind diese Fragen erst zur Zufriedenheit beantwortet, wird probeweise ein Laufrad-Satz eingespannt – und alles auf einer Schiene, in der das noch „nackte“ Rad steht, abermals überprüft.

Erst dann geht's unter die Phosphat-Dusche – ein hochwertiger ClöCC-Rahmen soll der Nachwelt ja so lange wie möglich erhalten bleiben, hat Rostschutz also verdient. Aus vielen kleinen Düsen wird das Anti-Korrosions-Mittel (mit dem auch Audi jetzt arbeitet, wie die Werbung verkündet),

gemischt mit Sauerstoff, auf den Rahmen gesprüht. Richtig naß wird er dabei nicht – dennoch kommt er anschließend bei 130°C für eine halbe Stunde zum Trocknen in den Ofen.

Chrom, wem Chrom gebührt – die feineren Modelle haben den Silberglanz bereits auf dem Leib (der einzige Arbeitsgang, den ClöCC nicht selbst vollzieht) und werden mit Papier abgewickelt. Denn nun erfolgt die Grundierung – wie auch die Lackierung von Hand und auf elektrostatischem Wege aufgetragen.

Drei bis vier Farb-Schichten erhält jeder Rahmen – und wieder wandert er für 30 Minuten in den Ofen – bei 120°C diesmal. Nur noch die Aufkleber drauf und die Klarlack-schicht – fertig!

Übrigens: Flexibilität ist Ehrensache bei ClöCC. Will jemand seinen Rahmen in modernem Schuppenmuster gestylt haben, dann dauert es knapp 30 Minuten, bis er eine erste Probelackierung vor sich hat! Anschließend kann er Design und Farbkombination noch immer ändern. Auch was Rohr-Verarbeitung an-

geht, zeigen die ClöCC's Geduld. Für ihre diversen Auftraggeber fertigen sie jede denkbare Rahmengeometrie nach Wunsch – darunter auch Spezialmaschinen für Rennfahrer, Triathleten, Prominente.

Denn ClöCC verkauft nicht nur unter eigenem Namen. So bat beispielsweise die Deutsche Motobecane darum, eine Sonderserie echt italienischer Rahmen für sie aufzulegen. Seit etwa einem Jahr stellen nun Modelle der Marke „Marini“ – gebaut von ClöCC – die Spitze im Angebot der Frankreich-Importeure dar. Oder Centurion: Als die Lieferzeit-Probleme mit japanischen Rahmen überhandnahmen, schaute sich Import-Chef (und „tour“-Mitarbeiter) Wolfgang Renner nach einer Alternative um. Er fand sie bei den Experten von ClöCC, die seither auch das von Mazzucato veredelte Mannesmann-Rohr 25 CrMo 4 sowie 34 CrMo 4 verarbeiten. „Es war ein harter Lern-Prozeß für beide Partner, dieses extrem widerstandsfähige Material zufriedenstellend zuzurichten“, erzählt der schwäbische Ex-Crosser. „Aber wir haben

einen Weg gefunden.“ Seither kommen gute Centurions „made in Italy“ in die Läden. Dennoch, die ClöCC-Jahres-Produktion liegt bei nicht mehr als 8000 Rahmen; und die gehen größtenteils in den Export. Weltweit findet derzeit übrigens ein Markenwechsel statt: von ClöCC zu Conti. Nur in Deutschland darf der Self-Made-Man seinen eigenen Namen nicht stolz am Rohr seiner Renner präsentieren – das verbot ihm die Reifenfirma Continental, die unter demselben Kürzel bekannt ist. Daher trifft man hierzulande – mit etwas Glück im richtigen Laden – auch weiterhin auf Räder mit jener seltsamen Bezeichnung, die sich auch der Italiener nicht erklären kann. Wo Rahmenbau ein Hobby ist, kommt es auf ein paar Millionen Lire auch nicht an, wenn es um die Entwicklung geht. So haben sich bei Signor Conti zwei junge Auto-Karosserie-Bauer eingefunden, die mittlerweile schon die dritte Generation eines Carbon-Rahmens schufen! Ohne Gabel wiegt das Gebilde jetzt ganze 600 Gramm – aber noch immer ist es zu weich, um in Serie zu gehen.

Bis dahin ist Luigi Conti aber sicherlich schon wieder unterwegs. Denn inzwischen hat der rührige Millionär den Profi-Zirkus für sich entdeckt. „1985 habe ich den Giro zwölf Etappen lang begleitet, war fünf Tage bei der Tour de France.“ Und das nicht von ungefähr – denn Conti sponsert ein Profi-Team. In der letzten Saison verhalf er beispielsweise Rigobert Matt zum Start ins Berufsfahrer-Metier, in diesem Jahr heißt sein Team Santini-Cierre-Conti-Galli und hat einen ausländischen Kapitän: Jesper Worre aus Dänemark.

Die Equipe fällt zumindest durch ihre Räder auf. Nicht nur sind die Rahmen echte „ClöCC's“, die Lackierung (be-)sticht in grellem Schock-Orange auf weißem Grund. Solche alles andere als eleganten Farbkombinationen bieten die Italiener neuerdings auch den Triathleten an. Signor Conti: „Denen kommt es ja nicht so darauf an, daß sie ein Schmuckstück durch die Gegend fahren, sondern darauf, daß sie ihr Rad nach dem Schwimmen möglichst schnell unter hunderten von anderen Velos finden...“

Text: „tour“ press
Fotos: ClöCC

