

DAS GROSSE SCHEPPERN

UM DIE SAMMLUNG EINES SCHWEIZER TRIOS RANKEN SICH MYTHEN UND LEGENDEN. SIE HAT NUR EIN EINZIGES EXPONAT: DIE GESCHICHTE DES MOUNTAINBIKES.

Text Henri Lesewitz
Fotos Marek Vogel

Absurder kann man nicht aussehen, heutzutage. Der Kopf in einem ausgehöhlten Styropor-Klumpen, das Gesicht bis zu den Mundwinkeln eingerüstet mit psychedelisch spiegelndem Brillenglas. Ein schockfarbenes Mischfaser-Trikot spannt hautnah am Körper. Ein Mensch wie ein Scheunenfund.

Stefan Scherzinger (26) lässt die Hände in seine Handschuhe fahren, die an Topflappen erinnern. Er lächelt zufrieden. Die Achtziger fühlen sich herrlich an. Bis auf das Magendrücken. Bis auf das Herzrasen. Bis auf diese Scheißangst, die ihm das Jetzt gleich Vollgas in den Arsch treten wird.

Es ist Samstag, ein kochend heißer Nachmittag. Seit Stunden taumelt das Schweizer Touristen-Örtchen Tesserete zwischen Halbschlaf und Remmidemmi. Parkplatzsuchverkehr staut sich durch die Gassen. Moderationsfetzen hallen durch die Häuserzeilen. Der Wiesenhang neben der Kaserne flimmert im Multibunt der Werbebanner, über allem thront ein haushoher Fabian Cancellara aus Pappmaschée. Auf der Hauptstraße nähern sich Warmfahrer mit sogenannten Intervallen ihrer optimalen Betriebstemperatur. Das Öl auf den glatt rasierten Beinen reflektiert das Sonnenlicht. Der Racer Bikes Cup gilt als wichtigste Cross-Country-Rennserie der Schweiz. In Kürze starten die Rennen der Hobby-Klassen.

„Schau mal, wie krass die Typen alle aussehen!“, knufft Scherzinger seinem Kumpel Bedrich



Stefan Scherzinger und sein Lümmel-Ei: In der gemütlichen Kompakt-Wohnung keimte vor vier Jahren die Sammelleidenschaft. Das Fisher ProCaliber von 1987 begleitete ihn einen Tag nach dieser Aufnahme ins Reich der Schmerzen.

Steimann (39) in die Seite, der sich gerade mit einer routinierten Körperschraube in die Träger einer altertümlichen Radhose fädelt.

„Oh ja, Scheiße!“, raunt Steimann nervös.

Eigentlich müssten sie sich beeilen. In fünfzig Minuten fällt der Startschuss. Der Stau im Gotthardtunnel hat zwei wertvolle Stunden gekostet. Sie haben die Strecke nicht angeschaut. Sie sind noch keinen Meter gefahren. Sie haben noch nicht mal die Nummern an die Trikots genadelt. Doch für einen kurzen Augenblick sind Scherzinger und Steimann zu keiner Handlung fähig. Bis vorhin schien alles noch so klar. Wochenlang haben sie die

Zusammenstellung ihrer Outfits überlegt und die Bikes nach historischer Relevanz ausgesucht. Sie sind Jahrzehnte in der Zeit zurückgereist, um sich mit der Gegenwart anzulegen. Doch hier, mittendrin in diesem Hexenkessel aus Leistungsbereitschaft und Optimierungssucht, zerstäubt die Vorfreude plötzlich zu purem, spliternacktem Unbehagen. Die Warmfahrer tragen Helme mit aerodynamischen Lüftungsschlitzen. Sie haben kantige Beine, die über futuristische Klick-Schuhe mit kohlefaserdominierten Hochgeschwindigkeits-Fahrrädern verbunden sind. Sie haben Hydraulik-Bremsen, Keramik-Kugellager, Federgabeln. Sie haben im Grunde genommen absolut nichts gemein

*Beschreibungen der Bikes auf Seite 113

mit Scherzinger und Steimann. Nur die Farbe der Nummer. Die Startzeit. Und die Strecke, auf der gleich gefahren wird. Man kann sich ein Polyester-Jackett anziehen und Eins-Zwei-Tipp zu C. C. Catch tanzen, das machen viele. Ein Cross-Country-Kurs aber ist der definitiv schlechteste Ort, um die Achtziger aufleben zu lassen. Es ist ein bisschen so, als würde Kajagoogoo gegen P.Diddy rappen. Man könnte auch sagen: Es ist ein bisschen bescheuert.

„Da ist man schon weniger fit als die anderen, und dann rollt man sich noch selbst Steine in den Weg“, stöhnt Scherzinger, während sich nun auch Steimann einen bizarren Helm auf den Kopf stülpt. Ein Früh-Stück der besonderen Sorte, das wird auch ohne sportart-spezifische Hintergrund-Kenntnisse klar. Eigentlich ist das Ding nichts weiter als ein Stück nacktes Styropor. Es könnte genauso gut das übrig gebliebene Polstermaterial einer Möbelverpackung sein, an das jemand einen Kinnriemen geknotet hat, um einen Champignon zu imitieren. Dass Steimann nun auch noch eine Art Badekappe drüberzieht, interpretiert das Empfinden reflexartig als Verkettung geschmacklicher Wirren, doch es hat historische Gründe. Die Überzüge erfreuten sich damals großer Beliebtheit. Es gab sie in allen Farben. Sogar mit aufgenähten Drachenflossen. Wahrscheinlich sollten die Kappen von der Tatsache ablenken, dass im Falle eines Sturzes allein bröseliger Schaumstoff einer möglichen Schädelspaltung entgegenwirkt. Was aber natürlich immer noch besser war, als die windzerzausten Glamrock-Mähnen, denen in den Jahren zuvor die Funktion des Aufprallschutzes zugemutet wurde.

„Schick, nicht?“, grinst Steimann und rückt die Styropor-Schüssel in Position. Ein paar der Warmfahrer drehen im Vorbeifahren erschrocken die Hälse. Einer kracht fast in den Gegenverkehr.

Es gibt nicht viele Sportarten, bei denen die Jahre einen ähnlichen Evolutionsschwall ausgelöst haben, wie im Geländeradsport. Vor nicht mal vier Jahrzehnten kachelten in Kalifornien ein paar Langhaarige auf Strandfahrrädern die Schotterwege runter. Weil das Gerüttel die Kisten nacheinander in ihre Einzelteile zerschüttelte, begannen einige der Typen mit dem Schweißen eigener Rahmen. Irgendeiner erfand den Namen Mountainbike. Dann wuchs in affenartiger Geschwindigkeit ein global vernetztes Multi-Milliarden-Dollar-Business daraus. Heute sind Mountainbikes Massenware. Trickreiche Federtechnik verwöhnt den anspruchsvollen Gelegenheitsfahrer in jedem Gelände mit erschütterungsfreiem Fahrgegnuss. Die langhaarigen Typen von damals blicken in Schaukelstühlen auf ihre aufregende Spätjugend zurück, oder lassen sich wie Gary Fisher im

MAN KANN SICH EIN POLYESTER-JACKETT ANZIEHEN UND EINS-ZWEI-TIPP ZU C. C. CATCH TANZEN. EINE RENNSTRECKE ABER IST KEIN GUTER ORT, UM DIE ACHTZIGER AUFLEBEN ZU LASSEN.

schrillen Glitzereinteiler von Großkonzernen auf der Eurobike-Messe rumreichen. Es ist eine Frage der Zeit, bis irgendwann selbst Obermaskottchen Fisher der Arm vom Winken müde wird. Dann wird sich der Staub des Vergessens wohl endgültig über jene Zeit senken, die so gerne als „die goldene“ bezeichnet wird. Es wäre der Horror für Scherzinger. Zum Glück kam ihm die Idee mit der Liste.

Es begann vor ein paar Jahren mit einem alten Klein Attitude, das Scherzinger nach originalem Vorbild restaurieren wollte. Das Attitude hatte Anfang der Neunziger eine ganze Generation Mountainbiker um den Verstand gebracht. Das Rad besaß für die damalige Zeit unfassbar fette Aluminium-Rohre, in deren Inneren die Züge verliefen. Es hatte eingepresste Lager, vor allem aber eine Lackierung, die so kunstvoll und schillernd und einzigartig war, dass sie die Speichelproduktion stimulierte. Es gab Biker, die ihr Klein im Hormonrausch mit ins Schlafzimmer nahmen. Es gab nicht wenige,

die das Attitude „Wixvorlage“ nannten. Es war das geilste Bike auf Gottes Erden. Es war der pure Wahnsinn.

Scherzinger ist 1985 geboren. Er war zu jung, um irgendeine persönliche Erinnerung mit einem 1990er-Attitude verknüpfen zu können. Doch je tiefer er bei den Recherchen in die Weiten des Internets eintauchte, desto höher brandeten die Wellen der Faszination durch seinen Körper. Scherzinger saugte ein, was er finden konnte. Jedes Foto. Jede Anekdote. Jede Jahreszahl.

„Ich wusste am Anfang nicht mal, was Daumenhebel sind. Aber ich fand das alles hammergeil“, erinnert sich Scherzinger.

Als Kumpel Bedrich Steimann nach Teilen für sein exhumiertes 1988er-Yeti FRO fragte, ergab sich die Interessensgemeinschaft quasi von selbst. Irgendwann stand auch Frank Lutz vor der Tür. Die Geschichte mit den Klassik-Verrückten hatte sich im Willisauer Napfbergland herumgesprochen. Der ehema-

Beruflich treibt sich Frank Lutz nahezu täglich im Gestern herum. Privat haben es dem Oldtimer-Händler rustikale Bikes angetan – besonders die von Gary Klein.





Der Hobby-Keller von Bedrich Steimann war früher Pappas Radladen. Mythenumrankt ist das berühmte „hintere Zimmer“. Wer mal drin war, weiß warum.

lige Schweizer Schwimm-Star war auf der Suche nach einem Kestrel CSX von 1992, und zwar dem mit den giftgrünen Schriftzügen. Lutz wollte damit in den Erinnerungen vergangener Touren schwelgen. Es war wie Seelenverwandtschaft. Fortan trafen sich die drei regelmäßig. Sie redeten. Sie schraubten. Sie führen Touren. Sie ersteigerten Teile im Internet. Dann beschlossen sie die Liste. Nicht bunter Plunder sollte gesammelt werden. Sondern ausschließlich handverlesene Perlen der Mountainbike-Geschichte. Der Markt war zu jener Zeit schon ziemlich leer gekauft. Dennoch trugen sie innerhalb von nur vier Jahren mehr als vierzig Raritäten aus allen Teilen der Welt zusammen, inklusive der passenden Outfits. Eine Sammlung zum Niederknien.

„Eine Evolutions-Reihe“, sagt Scherzinger.

Es ist 15.35 Uhr. Auf dem Start- und Zielgelände des Racer Bikes Cup schaukelt sich die Stimmung dem Tageshöhepunkt entgegen. Die Rennen der Hobby-Klassen „Herren“, „Masters“, sowie „Senioren“ beginnen in zehn Minuten. Gerade kommt der Jahrgang 95/96 ins Ziel gehechelt. Höllenlauter Schunkel-Rock dramatisiert den Augenblick, bilinguale Lautsprecher-Durchsagen verbreiten Unruhe. Vorne, am Papp-Cancellara, dehnen Leistungsstreber ihre Furcht erregenden Wadenmuskeln, auf denen sich fingerdicke Venen abzeichnen. Die Zuschauer hinter den Absperrgittern kauen Crêpes Grande, die Selbstzweifler auf der anderen Seite der Gitter nervös auf ihren Unterlippen. Eine

Szenerie wie diese ist eine Zerreißprobe für jedwedes Nervenkostüm.

Scherzinger und Steimann stehen mittendrin im Gewusel. Die Oldtimer funkeln frisch geputzt. Ein Fisher ProCaliber von 1987. Und ein Klein Top Gun von 1989. Die Räder haben epochen-konform keine Federung. Nur prallvolle, knochenhart aufgepumpte Reifen.

„Es gibt keine andere Lösung gegen Platten“, seufzt Steimann und schaut einem Jugendfahrer hinterher, der joggend über die Zielgerade japst. Das Rad schaukelt platt gefahren auf der Schulter.

„Schau, hat sich nichts geändert zu damals“, sagt Steimann. Er grinst.

Scherzinger quitiert den Satz mit einem Knurrgeräusch. Die Aufregung hat ihn durchgegart. Am liebsten würde er auf der Stelle zu Staub zerfallen. Das, was gleich kommen wird, kann nur Schmerzen bedeuten. Sie stehen am Start der landesweit wichtigsten Rennserie. Auf den Köpfen Geschwüre aus Styropor. Unter den Hintern Fahrräder aus einer Zeit, in der Fancy die Hitparaden mit „Lady of Ice“ anführte. Hallo?! Geht's eigentlich noch?

„Früher haben sie gekiffert vor den Rennen“, sagt Steimann, der die Geburt des Cross-Country-Sports 1987 in Hasle-Rüegsau hautnah miterlebt hat. Es war das zweite Mountainbike-Rennen in der Schweiz überhaupt. Aus Versicherungsgründen noch ohne Zeitmessung. Doch derlei Dinge sind Scherzinger gerade egal wie 88. Seine Atmung wird mit jeder Sekunde flacher, stressbedingt. Früher waren die Marken-Logos die Eier der Mountainbikes. Heute ist der Federweg das linke Ei und die Bremsscheibengröße das rechte. Das ProCaliber hat nichts von beidem. Die Zeit hat es kastriert. Scherzinger würde

uvex

PROTECTING PEOPLE

**DIE NEUE RENNRADEHELM
TOP-SERIE**

fp 3



VON PROFIS FÜR PROFIS

- perfekte Aerodynamik
- höchster Tragekomfort
- Made in Germany

uvex-sports.com

facebook.com/uvexcycling



jetzt gerne mit Kumpel Frank tauschen, der daheim die Kinder hüten muss. Gleich geht es los, das große Scheppern.

Andererseits: Genau deshalb sind sie ja hier. Das Kräfteressen der Dekaden ist wichtiger Teil der Sammel-Kultur. Man kann Mountainbike-Geschichte kaufen. Aber erst das Fahren im Grenzbereich macht sie spürbar. Ein bis

Scherzinger ist gut weggekommen. Unrund, aber kraftvoll wuchtet er die Kurbeln von einer Umdrehung in die nächste. Der Asphalt ist gnädig zum ProCaliber, was man vom nun folgenden Geländestück ganz und gar nicht behaupten kann. Scherzinger spürt seinen Ober- und Unterkiefer aufeinanderschlagen. Er müsste dringend schalten. Doch das kann er erst mal vergessen. Um den Daumenhebel

Das ProCaliber reicht den Untergrund kommentarlos an seinen Fahrer weiter. Ein Gefühl, rau und bedrohlich, als würde man auf einem eisernen Besenstiel mit viereckigen Rädern durch einen Steinbruch reiten.

Der Werbespruch für das ProCaliber von 1988 klingt wie feinste Ironie: „If you can't win races on this thing, it's not the bike!“

Es ist das Konzept von Cross Country, Atemnot und Muskelsterben zur Überlappung zu bringen. Mit einem Klassiker jedoch wird klar, dass in den Pionierjahren des Bike-Sports noch weit mehr an Leidenschaft dazugehörte. Wie vernarrt muss das Schmerzempfinden gewesen sein, das noch vor Erfindung der Federgabel der Downhill-Sport in Mode kam?

FRÜHER WAREN MARKEN-LOGOS DIE EIER DER MOUNTAINBIKES. HEUTE IST DER FEDERWEG DAS LINKE EI UND BREMSEN-POWER DAS RECHTE. DIE ZEIT HAT SEIN BIKE QUASI KASTRIERT.

zwei Rennen stellt das Trio jedes Jahr unter das Motto ihrer Zeitreise. Ihnen deshalb den Mantel der Ewiggestrigkeit überzuwerfen, wäre allerdings genauso falsch, wie ihnen den Stempel als schräge Neonfritzen aufzudrücken. Aktuelle Bikes gehören ebenfalls zum Fuhrpark, sogar mit 29 Zoll. Sie sind normale Biker mit gelegentlichen Ausflügen in die Vergangenheit. Zeit-Touristen. Dekaden-Taucher.

Ein Schuss. Motorrad-Geknatter. Angehörigen-Gejohle. Es geht los.

zu erreichen, müsste er den Lenker loslassen. Was in diesen Sekunden nicht das einzige Problem ist. Das Geholpere püriert das Sichtfeld zu einem einzigen Farbbrei, dabei wäre vorausschauendes Fahren aufgrund der nicht vorhandenen Federtechnik eine lebensrettende Mindestmaßnahme. „Scheiße!“, hämmert es Scherzinger durch den überdurchbluteten Kopf: „Was zur verfluchten Hölle geht denn hier ab?!“ Der Lenker zuckt immer wilder in den Händen, der Sattel versohlt den Hintern mit 140 Schlägen pro Minute.

Es ist kurz vor 16.30 Uhr, als Scherzinger seine sterblichen Überreste neben Steimann ins Gras des Zielgeländes rollt. „Scheiße, ich hatte vergessen, wie hart das ist“, röchelt Steimann, der überrundet wurde. Ein Gemisch aus Schweiß, Staub und Rotz konserviert die Gesichtszüge wie eine Maske. Scherzinger braucht etwas, um die Atmung zu stabilisieren. Die Beine sind mausetot. Die Lungen brennen wie mit Stahlwolle ausgerieben. Aus den Handflächen ploppen fiese Blasen.

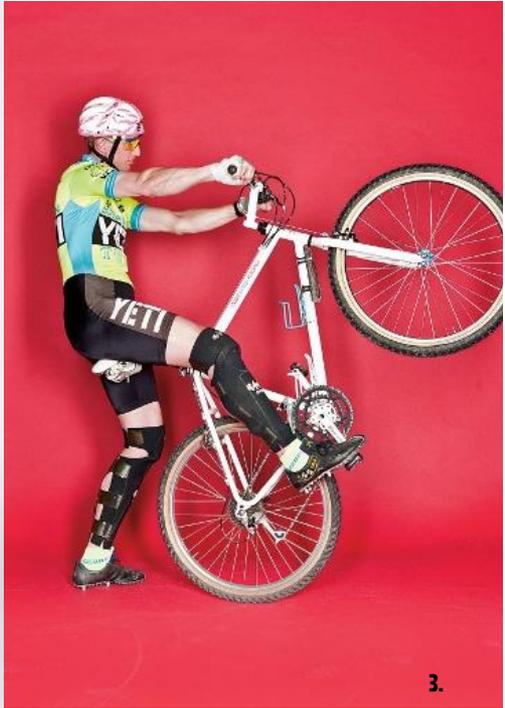
„Scheiße!“, haucht Scherzinger in einem letzten Aufbäumen von Kraft: „Scheiße, war das geil!“



1.*



2.



3.



4.



5.



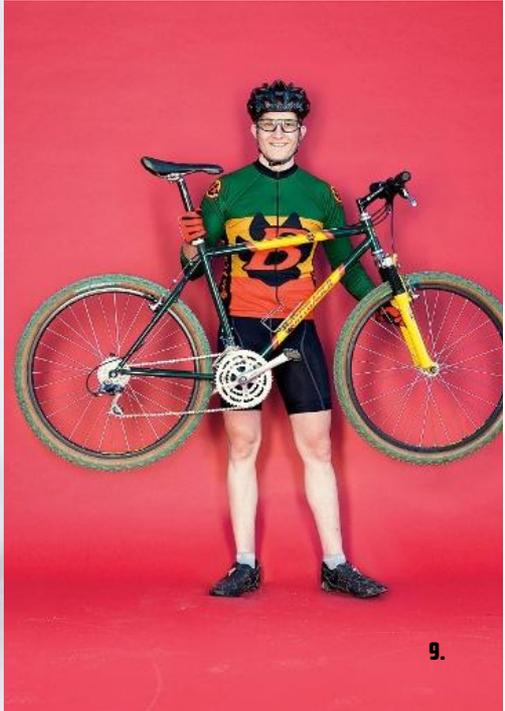
6.



7.



8.



9.



10.



11.



12.



13.



14.



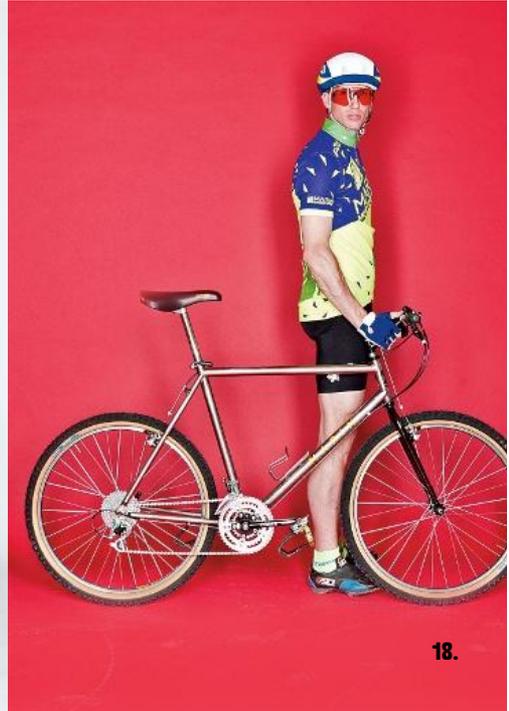
15.



16.



17.



18.



19.



20.



21.



22.



23.



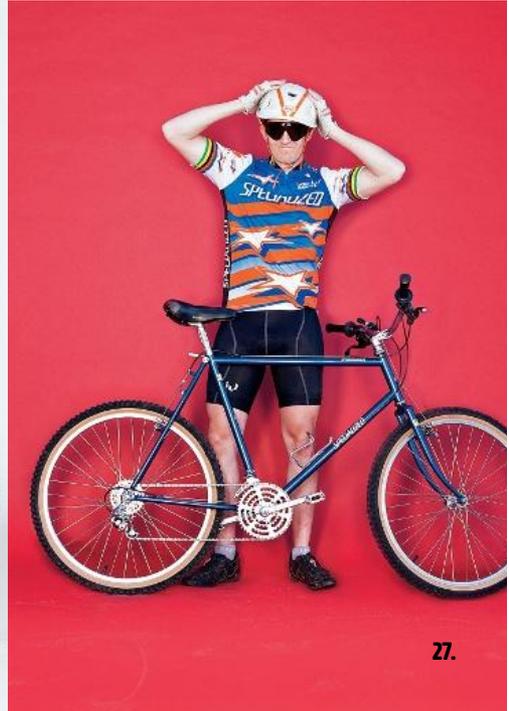
24.



25.



26.



27.

DIE EVOLUTIONS-REIHE – EIN AUSSRISS

- 1. GT Timberline 1985/Stefan** Der erste MTB-Versuch von BMX-Schweißer Gary Turner, noch ohne das später berühmt gewordene Triple Triangle Design.
- 2. Lawwill Pro Cruiser 1980/Stefan** Das Ur-Mountainbike! Geschweißt von Mert Lawwill nach Vorbild der Cruiser, die Gary Fisher und Co bei ihren Downhills zerlegten.
- 3. Yeti FRO 1988/Bedrich** John Parker arbeitete als Kulissenbauer in den Hollywood-Studios, als er begann, seine MTB-Leidenschaft mit der Schmiede Yeti auszuleben. Das FRO war sein erster großer Wurf. Team-Fahrer John Tomac raste damit von Sieg zu Sieg.
- 4. Salsa 1983/Bedrich** Der US-Schweißer Ross Shafer war ein Ästhet, der sich gerne in Details verlor. Eines seiner frühesten Bikes: 3 x 6 Gänge, Motocross-Bremshebel, 13,7 Kilo.
- 5. Fisher Competition 1983/Bedrich** Das persönliche Ex-Bike von Gary Fisher. Gebaut von Tom Ritchey im Auftrag. 12,7 Kilo leicht – damals ein sensationelles Gewicht.
- 6. Slingshot 1987/Stefan** Ja, es ist ein Fully. Ein Stahlseil reicht Fahrbahnstöße an zwei kleine Stahlfedern weiter, in denen sie verpuffen. Klingt seltsam, ist aber so.
- 7. Fisher Supercal 29 Zoll 2002/Stefan** WTB fertigte 1999 zwölf MTB-Reifen in 29 Zoll. Moots-Schweißer Kent Eriksen baute einen passenden Rahmen, was Fisher so überzeugte, dass er mit dem Konzern Trek die erste Massenfertigung von 29-Zoll-Bikes anschob.
- 8. Klein Attitude 1992/Frank** Das Attitude aus der Hand von Gary Klein war die Ikone der frühen Neunziger. Leicht, steif und unfassbar schön. Die Lackierungen waren Kunstwerke. Der schrille Farbverlauf „Horizon“ erzielt bei Sammlern Höchstpreise.
- 9. Bontrager Race Lite 1995/Stefan** Kaum einer trieb den Stahlrahmenbau so an die Grenzen, wie Keith Bontrager. Man nannte ihn „Stahl-Guru“. Dann fraß Trek seine Firma.
- 10. Merlin Mountain 1987/Stefan** Marin hatte 200 Titan-Rahmen bestellt, es war der erste Auftrag für die Schmiede Merlin. Nummer 164 strandete bei einem Händler. 21 Jahre später spürte Stefan das Bike auf. Das Komplettgewicht ist kaum zu glauben: 10,7 Kilo.
- 11. Mountainklein 1985/Bedrich** Geballte Innovation: wärmebehandeltes Alu, Züge im Rahmen verlegt, eckige Kettenstreben. Dazu Spinner Fork aus Stahl und 18 Gänge.
- 12. Kestrel MXZ 1988/Stefan** Die Firma Cycle Components gilt als Carbon-Pionier. Dies hier ist der jungfräuliche Prototyp eines der ersten Monocoque-Bikes überhaupt.
- 13. GT Xisang 1996/Frank** Als GT Team-Fahrerin Juli Furtado Anfang der Neunziger dieses Titan-Bike auf den Leib schneiderte, ließ der Cross-Country-Star die Konkurrenz noch blässer aussehen. Gebaut wurde das Xisang bei den Titan-Spezialisten von Sandvic.
- 14. Trimble X 1988/Stefan** Der heilige Gral der Sammlung! Nur acht Rahmen baute Monocoque-Pionier Brent Trimble, vier überlebten. Mit viel Geduld und letztlich auch Geld erstand Stefan 2007 ein verranztes Exemplar in Deutschland – und restaurierte es.
- 15. Klein Attitude 1994/Frank** Blitze, Donner, Regenwolken: Keine Lackierung hat je wieder für so viel Furore gesorgt, wie das meteorologische Farbdrama „Storm“.
- 16. GT Avalanche 1988/Bedrich** Gefertigt in Japan, XC-9000-Gruppe von Suntour, Tange-Prestige-Rohre: Das Bike ist typisch für die Zeit, als die MTB-Schmieden begannen, ihre Fertigung nach Fernost zu verlegen. Biken wurde zum Massensport.
- 17. Mantis XCR Composite 1985/Bedrich** Um Steifigkeit, Leichtbau und Komfort in Einklang zu bringen, paarte Richard Cunningham einen Hinterbau aus Stahl mit einem Hauptrahmen aus Aluminium. Das Gesamtgewicht mit Suntour-XC-Parts: Okaye 12,6 Kilo.
- 18. Marin Team Titanium 1989/Bedrich** Geiz ist geil? Die Konkurrenz jedenfalls fand das ganz und gar nicht. Die war geschockt über Marins Kampfpriis von 2500 Dollar. Den Rahmen schweißte Litespeed im Auftrag. Die XT-Schaltung bot 21 gerasterte Gänge auf.
- 19. Fat Chance 1983/Bedrich** Die Trails an der Ostküste der USA waren verblockt und eng, deshalb baute Chris Chance aus Massachusetts von Anfang an kurze, wendige Bikes. Dieser Rahmen ist seine Nummer 22 von 1983, eines seiner ersten MTBs überhaupt.
- 20. Merlin Mountain 1987/Bedrich** Leichter ging es nicht: Gary Helfrich fügte erlesene Titan-Rohre zu einem 1500 Gramm leichten Rahmen zusammen. Eingepresstes Innenlager.
- 21. American Breezer 1987/Bedrich** Den Rahmen aus 6061-T6-Aluminium soll kein geringerer als Stahl-Künstler Joe Breeze entwickelt haben. Geschweißt wurde er bei der American Bicycle Cooperation. Damals wegweisend: Verstärkungs-Gussets.
- 22. Klein Adroit 1991/Frank** 5500 D-Mark für das Rahmen-Set! Für die meisten Biker blieb das Adroit ein feuchter Traum. 250 Gramm leichter als das Attitude, Durchmesser des Unterrohrs unfassbare 50 Millimeter, im Alu beigemischt ein Hauch Boron/Carbon-Fiber.
- 23. Fat Chance 1983/Stefan** Als Chris Chance 1982 seine ersten MTB-Rahmen baute, wählte er eine Geometrie, die der heutiger Räder verblüffend ähnlich ist. Steile Winkel, hohes Tretlager. Kurbeln von Specialites T. A., 3 x 6 Gänge. Das 21. Bike von Chris Chance!
- 24. Kestrel CSX 1992/Frank** Monocoque in Vollendung. Kestrel brachte Carbon zu einer Zeit auf die Trails, wo es noch als Privileg von Raumpfand und Formel 1 galt.
- 25. Yeti FRO/Stefan** Rost und Übermut haben die meisten FRO dahingerafft. Ein FRO in der damals schon seltenen Landshark-Lackierung ist rar wie Goldstaub.
- 26. Klein Attitude 1990/Stefan** Und schon wieder ein Attitude. Die schrille Lackierung „Dolomiti“, benannt nach einer damals beliebten Eissorte, ist aber auch zu reizend.
- 27. Specialized Stumpjumper 1981/Stefan** Das erste Serien-Mountainbike der Welt! Mike Sinyard kaufte drei Ritchey-Bikes, ließ sie in Japan 500 Mal kopieren und verkaufte jedes davon für 750 Dollar. Dieses Rad stammt aus jener Serie. Es ist die Nummer 75.

Die komplette Sammlung: www.oldschoolracing.ch

FUSION
PERFORMANCE SUSPENSION

VELVET RL



WWW.XFUSIONSHOX.COM

KOEHN
Goettinger Chaussee 12-14 D 30453 Hannover
Phone: +49 (0) 511 473204 40 Fax: +49 (0) 511 473204 49
Info@reset-racing.de www.reset-racing.de