

**Teil 1**

# *in velo veritas*

In Velo Veritas – Das Magazin  
April 2024

---

nr° 3





# 143 ungelesene Mails. Gut so.



Mönichkirchen, © Stefan Mayerhofer

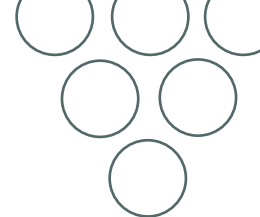


Fein kuratierte Reisetipps durch Niederösterreich – nicht alles und jedes, sondern das wirklich Besondere. Ein kleines, feines Hotel, ein wunderbares Wirtshaus, ein unentdecktes Kleinod... in Niederösterreich kann man sich einfach von einem Lieblingsplatz zum nächsten treiben lassen!

[www.niederoesterreich.at/entdeckertouren-rad](http://www.niederoesterreich.at/entdeckertouren-rad)

NIEDERÖSTERREICH  
Einfach erfrischend.





## Von der Liebe zum Radfahren

Eine der Stärken von In Velo Veritas: die Liebe aller Beteiligten zum Radfahren und allem, was damit zusammenhängt.

Von den Profis bis zu den Leidenden am Schluss des Ötztalers. Von den entdeckungsfreudigen Radreisenden bis hin zu Christoph Strasser, der beim Transcontinental Race (TCR) im Vorjahr abermals als erster über die Ziellinie fuhr, von den Langstrecken-freaks über Gravelspezialisten\*innen bis hin zu den Crosscountry-Fahrer\*innen. Die Vorstellung bei der letzten Tour von Felix Gall war genial. Wie er sich von den beiden Übriggebliebenen verabschiedete war einfach sensationell.

Ohne jetzt in allzu großen rotweissroten Patriotismus zu verfallen: er ist als Sportler des Jahres in Österreich eine mehr als gute Wahl.

Was hat das mit In Velo Veritas zu tun? All jenen, die die epische Distanz bewältigen, gebührt eine ehrfürchtige Verneigung, aber auch die 140 Kilometer haben es in sich. Noch dazu mit Maschinen aus dem vorigen Jahrhundert.

Auch wer die 70 Kilometer in Angriff nimmt, braucht sein Licht nicht unter den Scheffel zu stellen. Die Genussreiche ist in manchen Abschnitten ganz schön fordernd. Vor allem die Mistelbacher-Runde im letzten Jahr hat so einige an ihre Leistungsgrenzen gebracht.

Das Fahrrad ist eine Erfindung für die Zukunft. Rein gar nichts spricht gegen die Umgestaltung unserer Städte zu Radstädten. Es geht nur um die richtige Prioritätensetzung.

Wir bedanken uns bei den Autorinnen und Autoren für ihre Beiträge. Sie stellen ihre Texte unentgeltlich zur Verfügung. Sie werfen aus verschiedenen Blickwinkeln ihre Sicht auf In Velo Veritas. Auch bei der Niederösterreich Werbung möchten wir uns für die Unterstützung des Magazins bedanken.

Wir sind uns sicher: Retz wird ein weiterer Höhepunkt in der nunmehr zwölfjährigen Geschichte von In Velo Veritas. Nicht zuletzt ein Dankeschön für die Gastfreundschaft, die uns überall im Weinviertel begegnet. Wer unsere Geschichte verfolgt: In Velo Veritas startet und landet immer an unterschiedlichen Orten im Weinviertel.

Radfreundliche Grüße, Horst Watzl

## INHALT

2

**Was lange währt, fährt endlich gut. Eine fast verhinderte Liebeserklärung.**

Miriam Agnes Leopold

8

**Alt, immer gut**

Lisi Hager

12

**David, Katzelsdorf und die Tante Jolesch**

Tom Rottenberg

20

**Keine Wahl...**

Martin Strubereiter

24

**Dicke Crema und dünne Reifen**

Wolfgang Gerlich

29

**Eine Radfahrt im Grünen. Die IVV 2023 – ein Erfahrungsbericht**

Sabine Nikolay

36

**Der Radpapst**

Martin Strubereiter

45

**Leidenschaft Radfahren: Vier Männer und das poysdorfer radWERK-W4**

Susi Reidlinger

49

**Ein Ort des guten Lebens**

Michael Vesely

**IMPRESSUM** | Herausgeber ARGE In Velo Veritas (office@inveloveritas.at) | **REDAKTION** Horst Watzl |

Redaktionsadresse: Liniengasse 49-51/37, 1060 Wien | Tel.: 0043-664 73 76 1338 | **ANZEIGEN** Horst Watzl |

**FOTOS** Peter Frohmeyer, Wolfgang Gerlich, Konrad Glaeser, Martin Granadia, Erwin Haiden (Cover), Philipp Horak, Michael Kofler, Miriam Leopold, Peter Provaznik, radWERK-W4, Tom Rottenberg, Bengt Stiller | **LEKTORAT** Othmar Pruckner |

**GRAFISCHES KONZEPT & GESTALTUNG** Johanna Moyses | **DRUCK** Gerin, Wolkersdorf | **PREIS** 4,90€

RETZER LAND

*im Weinviertel*

Stadtgemeinde **Retz**

NIEDERÖSTERREICH  
Einfach erfrischend.



**AK** NIEDER  
ÖSTERREICH

**Raiffeisen**  
Niederösterreich





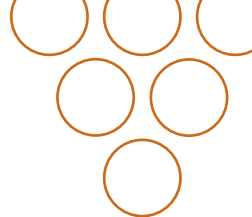
”

Bei dem Gedanken, an so einer Aus-  
fahrt auf einem Radoldtimer teilzu-  
nehmen, bekam ich leuchtende Au-  
gen und ein freudig pochendes Herz.  
Gesagt, gefahren.

“

Emozione





# WAS LANGE WÄHRT, FÄHRT ENDLICH GUT. EINE FAST VERHINDERTE LIEBESERKLÄRUNG.

Ein paar schnöde Zahlen zu Beginn: 2013 zur Erstausgabe der *IVV* kannten Konrad und ich uns noch gar nicht. Eingeladen war er als Organisator der *Klassikerausfahrt* schon. 2015 habe ich in der *Schicken Mütze* in Düsseldorf mein erstes Rennrad erworben. **Miriam Agnes Leopold**

Auf einer der schicken Rookie-Ausfahrten habe ich gehört, dass eine kleine Gruppe um die „Mützeninhabenden“ mit alten Stahlrennern in die Toskana reisen wird, um zum wiederholten Male an der *L'Eroica* teilzunehmen. *Strade Bianche*, *Chianti*, die typischen zypressengesäumten Hügel, aufpolierte Rahmen, archaische Technik, Menschen aus aller Welt im wollenen Gwand, die sich zusammen etwas erfahren, das wollte ich auch. Schließlich war ich dort Au-Pair. Meine Patentochter lebt in Florenz.

Bei dem Gedanken, an so einer Ausfahrt auf einem Radoldtimer teilzunehmen, bekam ich leuchtende Augen und ein freudig pochendes Herz. Gesagt, gefahren.

Völlig blauäugig trat ich an. Ohne auch nur die leiseste Ahnung zu haben, was es heißt, Höhenmeter zu absolvieren. Und dann noch mit Unterrohrschalthebeln, Pedalhaken und 23 Millimeter Reifen. Ein Glück, bin ich in meiner fränkischen Heimat als Jugendliche Mountainbike und Downhill gefahren. Über das Bianchi mit dem ich dann 2016 in Italien debütierte, lohnt es an dieser Stelle nicht, viele Worte zu verlieren. Aber, ich war angesteckt. Vom Radfieber. Von da an hielt ich Ausschau nach einem geeigneten Klassiker für mich. Und wie das Leben und die Liebe so spielt, taten das dann bald auch Konrads geschulte und im Rennrad-Forum bewanderte Augen.

## Es wird ein Hercules

2017 hatte ich mich in einer Ausstellung im NRW-Forum zur *Tour de France* und ihrem Grand Depart in Düsseldorf in das stahlblaue Gitane von Bernard Hinault aus den Jahren 1984-86 verguckt. Das wurde es (noch) nicht, dafür aber ein leuchtend himmelblauer Hercules-Prototyp aus Nürnberg mit dem vielversprechenden Namen *Emozione*. Zarte Amore, die Konrad da eines Tages überraschend aus einem großen Karton hervorzauberte.

Die Jungfernfahrt sollte zur Klassikerrunde mit Horst und der Schicken Mütze zur *CyclingWorld* 2019 stattfinden. Doch ein fiebriger Infekt sorgt dafür, dass ich nicht über die rheinischen Wirtschaftswege rolle und leuchte und strahle wie mein Rad. 2020 dann endlich: Frühzeitig melden wir uns zur *IVV* an. Unter anderem auch, weil meine Eltern schon seit Jahren mit einer Handvoll Leute kulturelle Exkursionen von Falkenstein ausgehend unternehmen. Alle Interessen abgedeckt und vereint also. „Trink ma wos“ ist bei uns in der Familie ein geflügeltes Wort geworden. Die Eltern haben es aus den Weinviertler Kellergassen mitgebracht, wo es ihnen außerhalb der touristischen Hochzeiten immer wieder entgegen tönt(e) und ausnahmslos zu wunderbaren Begegnungen und Gesprächen führte. Dann ist es eine Pandemie, die unsere Anreise verhindert.





●● CyclingWorld 2023. Ich muss die Klassiker ziehen lassen.

### Über holprige Wege an den Start

2023 soll es wieder so weit sein. Wieder in der Konstellation mit meinen Eltern und ihrem Kulturtrüppchen. Im Januar fange ich an, auf der Rolle zu trainieren, denn die Jungfernfahrt mit meinem Emozione steht nun wirklich bevor: Horst und Martin reisen wieder zur Klassikerausfahrt der CyclingWorld an. Das Rad kommt nach der langen Standzeit frisch aus der Inspektion, mein Outfit ist ans kalte, graue Märznass angepasst. Ich sitze perfekt drauf. Das Mistwetter trübt meine Laune nicht. Ich gleite über den Asphalt, sause die Rhein-Knie-Brücke hinunter und den Rhein entlang. Ein freilaufender Hund kommt freudig schwanzwedelnd auf mich zu. Von Herrchen oder Frauchen weit und breit nix zu sehen. Ich will Tempo rausnehmen und stutze: Die Bremsen greifen nicht. Ich greife in den Unterlenker und hänge mich rein, bekomme das Rad aber nicht gebremst, geschweige denn zum Stehen. Also lass ich es ins hohe Gras auslaufen und denke mir, mit einem bisserl Dreck und ein paar ordentlichen Bremsungen wird sich das schon beheben lassen. Nächste Brücke, die Ampel springt auf Rot und ich muss mit den Füßen bremsen, um nicht auf die Kreuzung zu fliegen.

Jetzt bin ich etwas beunruhigt. Ich komme am Areal Böhler, beim Startpunkt um das Messegelände, an und lasse das Rad sofort von einem der „Mützen-

---

”  
 Rundum glücklich rennen das  
 Emozione und ich die wein- und  
 waldbestandenen Hügel  
 rauf und runter.  
 “

---

mechaniker“ überprüfen, und auch er bekommt es bei seiner Testfahrt nicht angehalten, ohne die Füße zur Hilfe zu nehmen. Mittlerweile regnet es in Strömen und die Klassikerausfahrtgruppe radelt aus Sicherheitsgründen ohne mich davon. Das Hercules wird schnell in die Ausstellung gestellt und geht nach der Messe direkt zu Jan in die Werkstatt. Er gräbt aus seinem Klassikerfundus andere, passendere Bremsen aus, so dass ich es über Ostern auf fränkischen Kindheitswegen erneut austesten kann. Im Dreistreifenland läuft's richtig gut. Rundum glücklich rennen das Emozione und ich die wein- und waldbestandenen Hügel rauf und runter. Keinerlei Bremsprobleme.

### Noch zwei Monate bis zur In Velo Veritas.

Konrad ist richtig gut im Saft. Er ist so trainiert, dass er seine Bestzeiten unterfährt. Egal, wenn wir auf unseren Klassikern unterwegs sind – er mit einem holländischen RIH – spielt das keine Rolle. Wir peilen die 140 km-Runde an. 13 Tage bis zu unserer Abreise und am Pfingstsonntag beschert mir der Heilige Geist statt vielberedeter Beine mein erstes Covid. Ich falle beinahe vom Glauben ab, 2023 an der mythischen Ausfahrt teilzuhaben. Am 11. Juni starten wir. Endlich. Und dann sind wir da. Im Weinviertel. Das ich bisher nur von meinem Drittberuf als Sommelière in Form von vergorenem Traubensaft kenne. Schon





●● Ich liebe Abfahrten.

lange bevor es die In Velo Veritas gibt. Von den Erzählungen der Eltern und den beeindruckenden Bildern, die mein Vater von den Kellergassen angefertigt hat. Dem geflügelten „Trink ma wos“. Mohnfelder empfingen uns. Unsere Unterkunft in Bullendorf könnte, wie das gesamte Dorf, auch in Ostdeutschland kurz nach der Wende lokalisiert sein. Wir richten uns ein und die Radeln für die erste Erkundungsfahrt her: Wein und Mohn in endlosen Wellen und Ausblicken. Es ist heiß. Wir rollen geschmeidig von Schrattenberg herkommend nach Poysdorf hinunter, der Eissalon zieht uns an. Ein drahtiger, älterer Herr aus dem Dorf spricht uns lobend auf die Stahlrenner an. Wir plaudern angeregt und als das Eis verspeist ist, schwingen wir uns in die Sättel, verabschieden uns von Joseph und machen uns auf den Heimweg. Kaum haben wir das Ortsschild passiert, kann ich nicht mehr schalten. Konrad fährt mir davon. Ich brülle ihm zu, er soll anhalten. Wir versuchen die Schaltung einzustellen, da macht der Schaltwerkskäfig einen Satz, die Feder springt davon und alles fällt auseinander. Ich bin verzweifelt. Wir schauen auf die Karte: Zu Fuß ist es zu weit bis Bullendorf.

Konrad will schon allein los, um den Bus zu holen, da hält ein strahlend weißer SUV an und der drahtige Joseph lacht uns freundlich entgegen, ob er behilflich sein könne. Selbstverständlich

chauffiert er mich und das Emozione zu unserer Unterkunft. Im Haus schaue ich mir die Misere an, stelle fix fest, dass ohne passendes Werkzeug da nichts zu machen ist.

Wir packen alle Teile ein und bringen das Hercules nach Mistelbach zum flugs ausgemachten örtlichen Radsport Grubich. Der schlägt die Hände überm Kopf zusammen und will mir ein modernes Shimano Schaltwerk anbauen. Ich erkläre ihm, dass das nicht geht, weil ich damit keine Startgenehmigung bekomme.

Wir vereinbaren, dass er versucht, den Deraillieur wieder zusammenzustecken, da nichts gerissen und alle Teile vorhanden sind. Wenn das nicht geht, solle er anrufen, dann würden wir unser Glück in Wien probieren. Am Freitagnachmittag hat er immer noch nicht durchgeklungelt. Wir beschließen einfach hinzufahren und das Hercules abzuholen. Als wir eintreffen, empfängt uns der Chef wie lang Vermisste: Sie hätten zig Mal versucht, uns zu erreichen. Eine Null in meiner Nummer war nicht notiert.

Mein Draht zur Madonna di Ghisallo oder Christophorus braucht wohl eine Auffrischung. Mich hält nix mehr und ich stürme direkt in die Werkstatt hinein, und da steckt es im Montageständer. Der Schaltwerkskäfig ist wieder dran. Ich bin erleichtert. Und habe nur noch einen Tag und die Testfahrt zur technischen Abnahme.





●● Netter Rastplatz vor dem Eissalon Poysdorf



●● Geschäft

### Gfohn wird

Am frühen Abend schwingen wir uns gleich auf die Räder und rollen wieder nach Mistelbach rein, weil Konrad uns mit einer Gruppe aus besagtem Forum in einem Heurigen verabredet hat. Einen kenn ich sogar vom Velodrom in Büttgen. Wir wollen schauen, ob ich mich dieser Gruppe, die die 75 km auf dem Schirm hat, anschließen kann. Es passt. Der Veltliner ist mundwässernd fein. Wir verabreden uns auf 8 Uhr am Start.

Die technische Abnahme läuft glatt. Jetzt starten wir also wirklich. Konrad nimmt das letzte Startzeitfenster für die 140er und ich treffe mein heroisches Herrenpeloton im Startbereich in morgendlicher, noch kühler Sonne.

Auf den ersten Anstieg bin ich mehr als vorbereitet. Ich will der erfahrenen Gruppe (der Senior der Gruppe ist über 80 und auch ein Franke), die keine IVV verpasst hat, beweisen, dass es kein Fehler war, mich mitzunehmen. Schnell merke ich, dass es das wie ich es aus allen ErFAHRungen bisher kenne, gar nicht braucht, wenn Gleichgesinnte sich zu so einer Tour aufmachen. Und dann fange ich an zu genießen.

Das Lächeln auf meinen Lippen wird immer breiter. Ich jauchze innerlich, als ich hinter einem wogenden Mohnfeld meinen ersten Erdölkran erblicke, weil ich solche Szenerien nur aus Erzählungen kenne.

”

Das Lächeln auf meinen Lippen wird immer breiter. Ich jauchze innerlich, als ich hinter einem wogenden Mohnfeld meinen ersten Erdölkran erblicke, weil ich solche Szenerien nur aus Erzählungen kenne.

“

Nicht ob des Erdöls. Ich erFAHRe mir in der bestmöglichen Gesellschaft das Weinviertel.

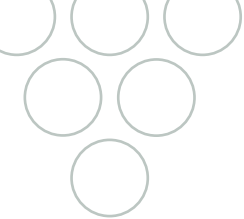
Fünf Jahre später. Alle Hindernisse sind vergessen. Es ist perfekt. Dank solcher Menschen mit der gleichen verbindenden Liebe im Herzen und in den Beinen wie Horst; Martin, Michl, Konrad, Mike, Joseph, Peter und Peter und Jürgen und wie sie alle heißen. Ich werde wieder kommen. P.S. Natürlich war Konrad nur 5 Minuten nach uns unter der alten Linde im Ziel...

**Miriam Agnes Leopold ist mit dem Radl als Kunsthistorikerin, Ganzheitliche Gesundheitsberaterin und Sommelière auf vielen Wegen unterwegs.**









# ALT, IMMER GUT

Eine Reise in die Rennrad-Historie und zur Quelle lebenslanger Freuden unter Zuhilfenahme von Kavallerie, Kitschlandschaft und Kaiserspritzer. **Lisi Hager**



● ● Alt, immer gut!

Zum Beispiel Christoph Sanders aus Dresden. Der Mann ist mit dem Fahrrad angereist. Mit dem alten. Gute 500 Kilometer, verteilt auf Freitag und Samstag. Und am Sonntag als Draufgabe die epische Runde der Ausfahrt auf klassischen Rennrädern mit diesmal 209 Kilometern und 2.700 Höhenmetern. Warum? „Die Eindrücke sind tiefer“, so der Retro-Randonneur.

Distanzen wie die Langstrecke der In Velo Veritas, die 2023 zum elften Mal durchs Weinviertel getourt ist, nimmt der Deutsche normalerweise zum Frühstück. Denn seit er sich vor über einem Jahrzehnt entschlossen hat, an Paris-Brest-Paris teilzunehmen, lässt ihn das Weitradeln nicht mehr los.

## **Paris-Brest-Mistelbach**

Paris-Brest-Paris. Die Mutter aller Brevets. 1931 aus dem gleichnamigen Radrennen hervorgegangen, welches 1891 (!) erstmals stattgefunden hat, gilt die 1.200 km lange Fahrt von der französischen Hauptstadt an den Atlantik und zurück bis heute als Königin aller Radmarathons.

Ganz Radwanderung, gibt es keine Wertung sondern lediglich Zeitlimits, die einzuhalten sind – wahlweise 90, 84 oder 80 Stunden. Vordergründig geht es also um die Bewältigung der Distanz.

Hintergründig hat sich rund um PBP und dessen knüppelhaften Qualifikationsmodus, beeindruckenden Massenauflauf und legendäre Stimmung eine regelrechte Langstrecken-Kultur entwickelt, von der auch die Vintage-Ausfahrt im Weinviertel profitiert. Das Streckenpensum der In Velo Veritas gibt sich im Vergleich dazu relativ zahm. Zur Wahl stehen neben der schon erwähnten „Epischen“ noch anspruchsvolle 140 und genussreiche 70 Kilometer. Man will den Funken der Begeisterung ja möglichst weitertragen, und nicht nur in einem kleinen Kreis konditionell Privilegierter reihum reichen.

Mission erfüllt. Nach Mistelbach, 2023 getreu dem IVV-Usus, Start- und Zielort jährlich zu wechseln, erstmals Gastgeber der Weinviertel-Rundfahrt, kamen 900 Aktive – neuer Teilnehmerrekord!

## **Oldies but goldies**

Das nimmt insofern Wunder, als das Regelwerk von In Velo Veritas, anders als z.B. jenes von Paris-Brest-Paris, eine wesentliche Einschränkung kennt. Bei der 125 Jahre jüngeren IVV ist ausschließlich älteres Material erlaubt. Rennräder des Jahrgangs 1987 abwärts bzw. authentische Nachbauten müssen es laut Ausschreibung sein.



●● Charles Terront, fährt durch Saint-Brieuc beim ersten Paris-Brest-Paris, 1891

---

Ob die früheste Generation von Radsportlern im ausklingenden 19. Jahrhundert auch nur ansatzweise ahnen konnte, welch Freude und Lust es Menschen 130 Jahre später bereiten würde, auf ihren Spuren zu wandeln?

---

Natürlich hat das seinen Grund. In der zweiten Hälfte der 1980er-Jahre läutete nämlich eine Reihe von Erfindungen – indexierte Schalthebel, bei denen jeder Gang einrastet, Klickpedale, die deutlich mehr Halt und Zugkraft bringen und schließlich Bremsschalthebel, welche den mühsamen Griff ans Unterrohr zum Gangwechseln erübrigen – die Neuzeit des Rennradsports ein. Und die will eine Vintage-Ausfahrt, welche vergangenen Zeiten, Stilen und Tugenden huldigt, naturgemäß ausbremsen.

900-mal zwei Käfigpedale, Schaltwippen am Unterrohr und frei laufende Züge. Dazu Kleidung möglichst im Stil der Zeit – sei es mottenzerfressene Wolle, quietschbuntes Lycra, oder ein Kaperl auf dem eventuell sturzringbewehrten Kopf. Wobei: „Auf ihren Spuren“, das ist fast schon Blasphemie. Wir haben Freiläufe, pipifeine. Wir haben Bremsen, wenn auch schwachbrüstige, und Schaltungen, obgleich schwergängige. Wir haben Luftreifen, zumeist dichte, und heimlich vielleicht doch ein neumodernes Regenjäckchen eingesteckt. Die ersten Helden der Landstraßen – Heldinnen blieben weitgehend ausgeschlossen – hatten nichts von alledem.

Ob die früheste Generation von Radsportlern im ausklingenden 19. Jahrhundert auch nur ansatz-

weise ahnen konnte, welch Freude und Lust es Menschen 130 Jahre später bereiten würde, auf ihren Spuren zu wandeln?

### Am Anfang war das Pferd

Als sich die 117 Teilnehmer der Distanzfahrt Wien-Berlin am 29. Juni 1893 in Floridsdorf zur Startaufstellung einfanden, waren ein starr mit der Hinterradnabe verbundenes Ritzel (somit nur ein Gang und ständiges Mittreten), abenteuerlich nach hinten gebogene Lenker, Pluderhosen und riesige Öllampen state of the art. Der gerade erst auf den Markt gekommene Dunlop-Reifen befand sich vermutlich noch nicht auf jedermanns Rad. Kein Wunder also, dass den wackeren „Herrenfahrern“, aka Amateuren, mit ihren holprigen Vollgummireifen die hierzulande schlechten, „nicht chaussierten“ Straßen besonders sauer aufstießen. Weiters kämpften sie mit Wetterkapriolen. Zwei heftige Gewitter machten den teils völlig unzulänglich Ausgerüsteten das Leben schwer. Das Sportereignis, das bei Start wie Ziel von tausenden Zuschauern verfolgt und von einem tagelangen Festprogramm umrahmt wurde, gilt als Geburtsstunde des Radsports in Deutschland und Österreich. Sein primärer Zweck war es allerdings, die Leistungsfähigkeit und





●● Fantastische Weitblicke...



●● Die Labe in Katzelsdorf 2023

Haltbarkeit des damals noch jungen Produkts unter Beweis zu stellen. Vorausgegangen war der 583 Kilometer langen Distanzfahrt ein ebensolcher Ritt von Offizieren des deutschen und österreichisch-ungarischen Heeres. Pferde und Räder konkurrierten zu der Zeit um den Titel des besseren, individuellen Transportmittels, sportliche Vergleiche zwischen Radfahrern und Reitern fanden deshalb regelmäßig statt. Vom Distanzritt im Herbst 1892 wurden die Stahlrösser jedoch ferngehalten. Die Armeen befürchteten wohl eine Blöße ihrer Kavallerien.

Zu Recht. Der schnellste Reiter benötigte für die Strecke 71 Stunden und 40 Minuten. Der legendäre Josef Fischer, Sieger der Radfahrt, erreichte Berlin nach 31:00:22,4 Stunden. Binnen einer Woche verendeten 30 der 250 verwendeten Pferde, darunter auch jene der Gewinner. Von den angetretenen Radfahrern sind derartige Spätfolgen nicht bekannt. Es kamen allerdings nur 38 innerhalb der Karenzzeit ins Ziel. Aber wen wundert's, bei Wettkampfverpflegung à la „Ramsteak mit Spiegelei, Wein“ und „Milch mit Kognak“?

### **Prost, Mahlzeit!**

Unvergleichlich besser vom Wetter abwärts die Rahmenbedingungen bei der elften Edition von In Velo Veritas. Zwar begann die Ausfahrt mit ein paar gemeinen Rampen, direttissima hinauf ins Weinbaugebiet.

---

”

**Welch fantastische Weitblicke, welch fast schon surreal modellierte Landschaften, welch intensive Farbspiele hinter diesem unvermittelten Auftakt lagen! Hohlwege, Feldwege, Radwege, Waldwege...**

---

Aber welch fantastische Weitblicke, welch fast schon surreal modellierte Landschaften, welch intensive Farbspiele hinter diesem unvermittelten Auftakt lagen! Hohlwege, Feldwege, Radwege, Waldwege. Kolonnade mit Schlossblick, Fotospot mit Burgblick, Kalkebene mit Klippenblick. Marterberg, Galgenberg, Buschberg. Tannauwald, Leiser Wald.

Ermattet von diesem Staccato an Herrlichkeiten wurden die Labstationen zu opulent bestückten Rückzugsmöglichkeiten. Tief hingen die Zweige der riesigen Weiden über den Uferbereich des Katzelsdorfer Teiches und spendeten Schatten. Angenehm plätscherten die Gespräche an den Tischen. Still ruhte der See.

Pausieren und Genießen gehört zur In Velo Veritas wie Treten, Bremsen und Lenken. Und sie machen es einem ja auch wirklich leicht, bei Henderl gebacken oder gegrillt, Kichererbsencurry, Traubensaft und Kaiserspritzer, Blunzengröstl sogar. Wer wollte, wer könnte angesichts solcher Köstlichkeiten geradewegs weiterziehen?

”

Bei keiner anderen Erfindung ist das Nützliche mit dem Angenehmen so innig verbunden wie beim Fahrrad.

Adam Opel (1837-1895),  
deutscher Industrieller

“



●● Kellergasse im Weinviertel

### Fritz, der Schuh

Sogar Fritz, „der Schuh“, wie ihn seine Kollegen vom legendären Schartner-Bombe-Rennteam in Abkürzung seines umständlich langen Nachnamens Frauenschuh früher nannten, gönnte sich eine ausgiebige Rast.

82 Jahre ist der Mondseer jung, mithin der älteste Teilnehmer der 2023er-Edition. Seine sportliche Glanzzeit feierte der ehemalige Bäcker in den 1960er-Jahren als Edeldomestik von Ludwig und Rudolf Kretz, Roman Humenberger, Rolf Eberl & Co. Braungebrannt und mit schlohweißem Haar, sprühte Fritz, der eigentlich Friedrich heißt, nur so vor Energie, als er vom Aufwachsen in der Nachkriegszeit erzählte; von frühen Berg-Meisterschaften und späten Späßen als unerwartet zäher Kämpfer am Hinterrad deutlich Jüngerer. Die Quelle seiner Lebensfreude scheint so simpel wie großartig und in den Anfängen des Radsports ebenso wahr wie in den 1960ern oder heute: „Ein Sportgerät, das du aus eigener Kraft bewegen kannst, das ist doch etwas Wunderbares!“ rief der Senior und schwingt sich in den Sattel seines schon etwas verlebten Peugeot Jahrgang 1965.

Lisi Hager, Redakteurin im Bikeboard, dem österreichischen Online-Magazin [www.bikeboard.at](http://www.bikeboard.at); verfolgt seit geraumer Zeit „In Velo Veritas“ mit ihren Geschichten rund um unsere Veranstaltung

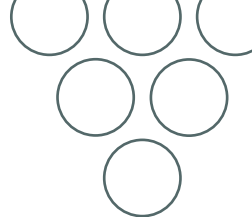






”  
David ist Radmechaniker.  
DER Radmechaniker der IVV.  
”





# DAVID, KATZELSDORF UND DIE TANTE JOLESCH

Jener Mann mit berlinerischem Wiener Zungenschlag (oder ist es umgekehrt?) der an der ersten IVV-Labe Reifen flickt, Schaltungen justiert und kleinere aber auch größere mechanische Probleme löst, gehört längst zum „Inventar“ der In Velo Veritas. Dennoch weiß kaum jemand, wie er heißt. Dabei ist seine Rad-Geschichte bunt und vielfältig – obwohl sich darin auch ein für viele IVV-Purist\*innen schockierendes Geheimnis findet. **Tom Rottenberg**

Natürlich ist es abgeschmackt, mit der Tante Jolesch zu beginnen. Und zwar unabhängig davon, ob da das „Mann - Affe - Luxus“-Zitat steht, oder das andere. Jenes nämlich, dass Gott einen „hüten soll, vor allem, was noch ein Glück ist.“ Ja eh.

Andererseits war Katzelsdorf. Also die erste Labe bei „In Velo Veritas“ 2023. Das fast an ein Breughel-Gemälde erinnernde Picknick-Idyll unter den Bäumen am Ufer des dortigen „Landschaftsteiches“. (Ja, der heißt tatsächlich so.) Und David: Wenn einem die Kette dann ausgerechnet und genau dann reißt, nachdem man hier gerastet, geschmaust, getrunken, geplaudert und gelacht hat und sich beim Losfahren dann ohnehin die Frage stellt, wieso man nicht einfach sitzen bleibt und noch ein Stück Apfelstrudel isst, dann passt die Tante Jolesch nämlich nicht nur halbwegs – sondern ausgezeichnet. Weil so ein Kettenriss überall anders halt wirklich mehr als popsch wäre. Das ist er nämlich immer – und überall.

Erstens weil das in der Regel genau dann passiert, wenn man im Wiegetritt und unter Volllast irgendeine Steigung am letzten Schnaufer durch-

drücken will – und plötzlich ins Leere tritt: Das kann, nicht zuletzt im Schritt, auch richtig weh tun. Wenn das also im Sitzen passiert, weil der Anstieg hinter Katzelsdorf zwar kurz, knackig, aber vor allem kurz und der Bauch voll ist, holt sich die Tante Jolesch den ersten Punkt.

Wenn dann angesichts der Oldtimer-Kette die ersten zwei, die stehen bleiben und helfen wollen erkennen und erklären, dass die gängigen und mitgeführten Ketten-Reparatur-Tools bei „so einem Uralt-Trum“ nichts bringen, punktet die Tante Jolesch ein zweites Mal: Statt stundenlang verzweifelt und alleine irgendwo im Nirgendwo herum zu stiefeln und darauf zu warten, dass irgendjemand vorbei kommt, der einen mitnimmt, rollt oder schiebt man eben zurück nach Katzelsdorf – und wartet an der Labe, im Schatten, am Landschaftsteichufer und bei Kaffee und Kuchen auf den Besenwagen. Ist irgendwie schon ok – obwohl weiterfahren natürlich leiwander gewesen wäre.

Aber dann schafft die Tante Jolesch den Hat trick. Da steht nämlich der David. Gleich hinter der Stempelstation. Noch vor dem Fahrradparkplatz.





●● Rotte fährt über Stock und Stein



●● Kettenriss

Also so, dass jeder und jede, deren Fahrrad unterwegs ein Wehwehchen, ein Aua oder sonst was Blödes aufgerissen hat, ihn nicht übersehen kann: Ein Montagegalgen, ein kleiner Tisch, zwei, drei Werkzeugkisten – und eine Schlange von immer mindestens vier oder fünf IVV-Teilnehmer\*innen mit ihren Rädern. Oder bereits ausgebauten Lauf- rädern. Oder einer Frage. (Die, wieso sich David in der prallen Sonne und nicht im Schatten auf- gebaut hat, liegt zwar nahe – gestellt wird sie aber eher selten. Stattdessen holt man ihm halt was zu trinken.)

David ist Radmechaniker. DER Radmechaniker der IVV. Das kann man – auch wenn es noch andere gibt – getrost so sagen. David steht und schraubt an der ersten Labe. Immer. Seit Jah- ren. Geduldig. Freundlich. Und vor allem: Kundig. Er findet Lösungen – und die richtigen Worte. Auch dann, wenn andere sich an den Kopf grei- fen: David lächelt oder lacht höchstens mit, aber nie über die, die bei ihm nicht nur Trost, Rat und Tat suchen. So wie die beiden Patienten, die an ihren hübschen blauen Reifen verzweifeln. Die hat ihnen ein Händler, da farblich so gut zu den Rädern passend, aufgeschwatzt – und ange- blich „vergessen“ darauf hinzuweisen, dass diese Reifen ausdrücklich und nur für das Fahren auf der Rolle (also indoor) und keinesfalls draußen ausgelegt sind. David zieht die Augenbraue hoch

---

”

**Nur: Aufgeben ist Davids Sache nicht.**

“

---

und vier Mäntel aus einer Kiste. Was er über den Händler denkt, sagt er erst, als die beiden weg sind. Und er sich meiner gerissenen Kette zuwen- det. Das Wort „leiwand“ verwendet er – bei der Bewertung des Blaue-Reifen-Verkäufers – nicht. Gegenteiliges umso intensiver...

Wieso das auffällt? Weil David aus Berlin stammt. Auch wenn er schon seit Jahrzehnten in Wien lebt, hört man das noch immer. Aber eh nur ein bisserl. Meist dann, wenn er ur-wienerisches Vokabular verwendet: „Leiwand“ etwa. Oder „Oida“. Aber den Schmä, den Charme - und manchmal auch das Granteln – hat er längst nicht nur drauf, sondern auch tief in seine DNA einge- brannt. Manchmal kommt dann auch eine bisserl Chuzpe dazu. Und die „Mas'n“, also das Glück.

Wobei Letzteres gerade eher auf mich zutrifft. Obwohl David, nachdem er mein Rad – ein voll- verchromtes Einzelstück, das Großvater Dorf- finger in den frühen 1960er Jahren eigenhändig in seiner schon damals legendären Floridsdorfer Radwerkstatt zusammengebaut und galvanisiert hat und das mir sein heute den Laden führender Enkel Christian für die IVV ausnahmsweise lieh



●● David in Aktion

---

„Wir finden fast immer eine Lösung.“  
 Und ob dann die Augen von David oder  
 von jenen, denen er dann doch helfen  
 kann, mehr strahlen, ist nie ganz klar.  
 Aber in Wirklichkeit ist das egal.

---

– bewundert und bestaunt hat, zunächst keine guten Nachrichten hat: „Die Kette ist so alt wie das Rad. Dass die irgendwann reißt, ist normal. Da passt leider nix, was ich hier habe. Weder an Werkzeug noch an Material: Hol dir mal einen Kaffee – ich bin sicher noch ein paar Stunden da. Ich nehm dich dann mit zurück nach Wien.“ Mist – aber besser hier als in der Pampa: Tante Jolesch eben.

Nur: Aufgeben ist Davids Sache nicht.

Während er – zwischendurch – mit IVV-Offiziellen, Mechanikern und Material- oder Besenwagenfahrern telefoniert, erwähnt er immer wieder meine Kette. Und – oh Wunder – irgendwer sagt irgendwann, dass er irgendwo irgendwas Werkzeugartiges habe, das irgendwie vielleicht ja doch ... und so weiter.

David strahlt. Wir warten auf den Retter. Und plaudern. Über ihn. Über das Schrauben. Über sein Schrauben. Und auch über alles andere. Zum ersten Mal – obwohl wir einander schon ewig kennen. Wenn auch nicht über die „In Velo Veritas“, bei der David fast von Anfang an mit dabei ist: „Einer der drei fragte, ob ich Lust oder Zeit hätte. Ich habe meinen Notfallkoffer gepackt – und gehöre seither dazu.“ Wobei sich der „Notfallkoffer“ mittlerweile zu einer kleinen Spezialwerkstatt gemausert hat. Weil etliches von dem, was der 1963 geborene Berliner beim regulären Schrau-

ben braucht, bei den IVV-Rädern nicht oder selten passt. Und manches – etwa meine Kette – ist sogar im elften Jahr ein „First“.

Doch genau das, sagt David, gehört zum Reiz der Aufgabe: „Wir finden fast immer eine Lösung.“ Und ob dann die Augen von David oder von jenen, denen er dann doch helfen kann, mehr strahlen, ist nie ganz klar. Aber in Wirklichkeit ist das egal.

Weil Davids Geschichte spannender ist. Geboren in Berlin. 1963. Aber das hatten wir schon. Die Mauer – eine solide Konstante. Und der Beruf sollte ähnlich sein. Fahrräder waren daher kein Thema: David ging zur Bahn. Machte dort eine technische Ausbildung, radelte aber – unter anderem als Telegrammbote – durch Berlin. Oder als Weltreisender durch die ganze Welt. Der Begriff „Bikepacking“ existierte damals noch nicht. Mangels Smartphones und Social Media fuhr man nur für sich selbst und nicht als „Influencer“.

1985 stolperte David in einen Berliner Fahrradladen, der Schraub-Hilfe brauchte. „Ich: ‚Wann soll ich beginnen? Wäre in zwei Wochen ok?‘ Sie: ‚Nein, jetzt sofort!‘“ Ausbildung zum Radmechaniker hatte er keine. Wie auch? Die war in Deutschland ja 1975 abgeschafft worden. Als Autodidakt führte er die Werkstatt dann bis 1995: „Es gab nach dem Mauerfall keine Berlinzulage





●● Ein kleiner Tisch, zwei, drei Werkzeugkisten...

---

”

Ein Fahrrad ist – auch – ein Werkzeug.  
Und es gibt für jede Aufgabe und jeden  
Job das passende Werkzeug.

“

---

mehr. Und auch wenn das heute niemand laut sagen darf: Ostdeutsche arbeiteten für ein Drittel dessen, was Westberliner bekamen.“ David ging also nach Bonn, baute bei einem der großen Bike-Internethändler Werkstatt und Team auf - und kam, über ein paar Reisen und Umwege 2001 in Wien an.

„Auch wenn sprachliche Ausgrenzung hier immer Teil des Spiels ist, habe ich mich in Wien sofort extrem wohl gefühlt: Es ist hier alles ein bisschen langsamer, und ein bisschen lässiger.“

Abgesehen davon begann da in Wien gerade der Bike-Boom: David arbeitete in einigen der bekanntesten Wiener Rad Shops jener Zeit. Wurde bei – danach – als unsaubere Konkurs- und Insolvenzspezialisten „bekannten“ Unternehmern um den Lohn geprellt, rappelte sich immer wieder auf und tauchte als Schrauber, Tour-Betreuer, Mastermind, Team-Mitglied und Mädchen-für-Alles regelmäßig bei großen Marken und Namen auf. Sei es bei der Etablierung oder Vermarktung von Edel-Brands am heimischen Markt, sei es in den Teams von Spitzenfahrern bei Mega-Events und spektakulären Reisen in die entlegensten Regionen der Welt.

Was den Vater von drei (erwachsenen) Kindern aber dennoch – und seit jeher – am meisten begeistert, ist es, Räder (wieder)aufzubauen, die ihren Besitzerinnen und Besitzern etwas bedeu-

teten. Fahrräder, an denen Gefühle hängen – egal, wieviel sie oder ihre Komponenten in Geld wert sind. Authentizität und Emotionen spür- und fahrbar zu machen, ist das, was ihn da antreibt, erklärt David. Das passe zur IVV: „Ich liebe es, Schlauchreifen zu kleben.“

Nur könne man allein davon blöderweise nicht leben. Schon gar nicht als Familie. Und so, erzählt David, habe es ihn zuletzt dann von der – „sehr guten und sehr amikalen“ – Werkstatt eines großen Renn- und Mountainbikehändlers in Klosterneuburg auf die andere Seite der Donau verschlagen. Zu einem E-Bike-Spezialisten. „Auch wenn das Einigen wie der Sündenfall par excellence vorkommen und den Atem verschlagen wird: Ich finde E-Bikes großartig,“ sagt David mit einem spitzbubenhaften Lächeln. Auch, weil er damit auf das vorbereitet, was als nächstes kommt: „Es tut mir leid, wenn ich jetzt einige Leute vor den Kopf stoße. Aber: Ich selbst fahre nur noch mit dem E-Bike. Ein Fahrrad ist – auch – ein Werkzeug. Und es gibt für jede Aufgabe und jeden Job das passende Werkzeug. Das ist keine Frage von Faulheit: Ich fahre jeden Tag – und das wäre mir mittlerweile zu anstrengend. Ich käme bei der IVV und mit den da zugelassenen Rädern keine fünf Kilometer weit. Ich würde sofort eingehen.“ Doch das, betont David, stehe zu seiner Liebe für die alten, schönen, raren, restaurierten Oldtimer



●● ...und ein Montagegalgen, mehr braucht David nicht



●● Der Autor und sein Rad

der In Velo Veritas keine Sekunde im Widerspruch. Ganz im Gegenteil: „Ich liebe es, sie in Schuss zu haben. Instand zu setzen. Zu sehen, wie sich die Leute freuen, wenn sie weiterfahren können. Dass ich selbst nicht fahre, ist sogar ein Segen für sie: Wenn ich mit solchen Rädern fahren wollte, würde ich es tun – und bei der In Velo Veritas mitfahren. Aber wer würde dir dann deine Kette reparieren? Eben.“ Sprach's, lachte – und hob mein Fahrrad von der Stange. „Ab jetzt – und viel Spaß noch.“

Nachtrag: David hat an diesem einen Tag an der Labe in Katzelsdorf 74 kleinere und größere Reparaturen gemacht. Als one-Man-Show. Wieviele es bei seinen Kollegen (soweit ich weiß, waren es nur Männer) an den anderen Labestationen und unterwegs waren, ist nicht dokumentiert.

David hat natürlich auch einen Nachnamen. Jakubik. Aber den habe ich auch erst erfahren, als ich die IVV-Veranstalter nach seinen Kontaktdaten fragte: Um mich bei ihm zu bedanken. Für eine Traum-Ausfahrt – die es ohne David nicht gegeben hätte.

Denn obwohl es an der Labe am Landschaftsteich von Katzelsdorf idyllisch und schön war, ist eines dann eben doch noch schöner: Zu fahren – mit oder ohne Tante-Jolesch-Zitat im Kopf.

”

David hat an diesem einen Tag an der Labe in Katzelsdorf 74 kleinere und größere Reparaturen gemacht.  
Als one-Man-Show.

“

Tom Rottenberg (a k a „rotte rennt“) ist ein laufender, radfahrender und schwimmender Journalist, Buchautor & Kolumnist für deutsche und österreichische Medien (u.a. „Die Presse“, „Der Standard“ oder - in D - „läuft“). Außerdem podcastet er („Lauf Alter“, „Begegnungszone Caritas“), betreut und coacht diverse Firmen-Lauf- und -Radgruppen und ist Yogalehrer. Er lebt in Wien und arbeitet überall.

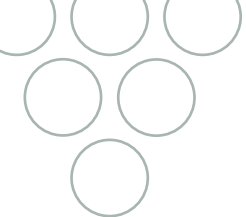












# KEINE WAHL...

...sondern eine freudige Entscheidung aus Bauch und Situation heraus führten dazu, dass dieses 1956er Select noch existiert. **Martin Strubreiter**

Gerne würde ich hier die Geschichte gemeinsam erlittener Abenteuer, im Team gewonnener Freude an historischen Rennrädern oder generationenübergreifender Treue erzählen, aber die Geschichte dieses Select beginnt ziemlich schäbig: Jahrzehnte, nachdem ich das erste Mal auf einem Kinderrad gesessen war und der Händler das sich ihm bietende Bild fachlich fundiert kommentiert hatte („Das wird ein schwieriger Fall!“), viele Jahre nach meiner frisch entdeckten Freude am Fahrradbasteln, etliche Jahre, nachdem ich gemeinsam mit einem Freund Sperrmüll-Fahrräder reanimiert und mir dann doch ein echtes Rennrad und ein echtes Mountainbike zugelegt hatte, kurz, nachdem ich das Rennradsammeln und ein paar Sammler kennengelernt hatte, erzählte mir Michael Zappe (Portrait auf Seite 36) von einem Rennradrahmen, der bei Rene Winkler (Portrait im In Velo Veritas – Das Magazin Nr. 1, ist die Welt doch klein!) zu haben wäre. Meine Größe, keine Komponenten mehr dran und auch fast kein Lack mehr, und wo der Chrom gewesen sein müsste, könne man immerhin ganz gut errahnen. Zwar war auch ein anderer Sammler dran interessiert, aber der würde den Rahmen um rund zehn Zentimeter niedriger machen müssen, sein Interesse war also noch etwas wackelig.

Diese Unsicherheit nutzte ich glatt aus, und der andere Sammler hat es mir nicht übel genommen. Das alles war Ende 1995, ist also schon eine Zeit lang her. Die Sammlergemeinde datierte das Rahmenset (Rahmennummer 9838) auf frühere bis mittlere 50er, bei Select bestätigte Michael Gartner diese Einschätzung und verkaufte mir viel zu moderne Rahmenaufkleber. Etwas später fand ich einen alten Zeitungsschnipsel ganz unten im Sattelrohr, er war von 1952. Etwas später fand sich im Rahmen noch einer von 1956, ich wertete ihn als guten Hinweis auf das Baujahr – wer stichhaltigere Indizien hat, möge mich damit bitte erfreuen.

Dass die einstigen Chromstellen und der Lack erneuert werden sollten, stand jedenfalls früh fest. Ich war damals ohnedies grad drauf und dran, meine Lackierfähigkeiten auf eine professionellere Ebene zu heben. Also von Spraydose auf Kompressor und Lackierpistole; von eh ganz nett auf schön und gut. Das Select würde also mein zweites Lackierprojekt abseits kindlicher und jugendlicher Na-ja-Farbgebung, der originalgetreue Farbton war rasch gemischt, die Verchromung der hübsch angerosteten Flächen übernahm ein Betrieb, der heute drollig erscheinende 800 Schilling dafür kassierte, 1995 ist ja



”  
Die originalgetreuen Aufkleber waren  
freilich nirgends mehr zu bekommen,  
also fertigte ich sie mir einfach selbst  
an, strikt ohne Computer ...  
“





●● Martin Strubreiters Select, das 30 Jahre davor noch ziemlich anders aussah.

doch schon eine Zeit lang her. Die originalgetreuen Aufkleber waren freilich nirgends mehr zu bekommen, also fertigte ich sie mir einfach selbst an, strikt ohne Computer: Die waren damals noch nicht so weit, zumindest nicht in meinen Händen, außerdem bin ich sowieso bis heute ein praktizierender Papier-und-allerlei-Farben-Romantiker. Der Blausiegel-Aufkleber auf der Gabel wurde allgemein als nicht original klassifiziert, den brauchte ich also nicht nachfertigen – schade, irgendwie, heute würde ich mich ganz gerne hie und da fragen lassen, wie diese Firma auf ein Rennrad...? Bei der Suche nach Komponenten hielt ich mich an Mitte der 50er Jahre Übliches: Universal-Bremsen, Simplex-Schaltung, Stronglight-Kurbeln mit Magistroni-Kettenblättern aus Alu, Normandy-Naben mit Nisi-Felgen, Cinelli-Lenker, Pivo-Vorbau (nie wieder habe ich ein so hübsch verschnörkeltes Modell gefunden). Den Simplex-Stanglwerfer musste ich nicht lange suchen, der war noch von meinen kindlichen Sperrmüll-Funden übriggeblieben.

Irgendwann 1996 war das Select fertig, viele Kilometer hat es seither nicht gesammelt, aber jedes Mal, wenn ich dran vorbeigehe, erfreut mich der Anblick. Und die Gewissheit, dass das Rahmenset vor knapp 30 Jahren vielleicht fast weggeschmissen worden wäre, da ist ein zweites Leben ohne Originallack sicher die bessere Alternative. Fahrräder würden das genauso sehen, da bin ich mir völlig sicher.

Die Sammlung hat sich danach noch ziemlich gut vermehrt, und das Lackieren von Fahrradrahmen ist seit wenigen Jahren ein ziemlich prominentes Hobby geworden, aber das ist wieder eine andere Geschichte.

---

**Martin Strubreiter ist Redakteur bei der autorevue. Er teilt mit dem Radpapst eine Leidenschaft für klassische Rennräder. Mitautor des Bildbandes „Wiener Mechanikeräder“ (Verlag Brüder Hollinek, Wien 2013)**





”

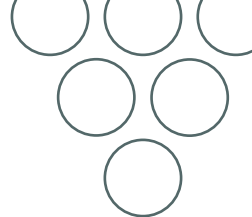
Eine Geschichte über die Liaison von Kaffee und Rennrad könnte von vielem erzählen... von 9 Bar Druck, die in Espressomaschine und traditionellen Rennradreifen eine Schlüsselrolle einnehmen...

“

Der Autor genießt mit Andrea ●●



●● Am Attersee mit Paula von Kaffeeeffekt



# DICKE CREMA UND DÜNNE REIFEN

Rennrad und Espresso: die innige Verbindung zweier Kulturen, die viel gemeinsam haben. Fünf Minuten... so lange wartete der Busfahrer an der Peripherie von Bologna mit seinem kleinen gelben Schulbus, um den Kindern ihr Giro Erlebnis zu ermöglichen: dem vorbei rasenden Peloton wie aus einer Kehle ein „Forzaaaa“ hinterher zu rufen. **Wolfgang Gerlich**

Mittendrin: der kleine Andrea Trevisan, Sohn eines lokalen Kaffeerösters, bei dem so die Verbindung zweier Passionen angelegt wurde: Espresso und Rennrad.

Eine Geschichte über die Liaison von Kaffee und Rennrad könnte von vielem erzählen: von der (nachgewiesen) leistungsfördernden Wirkung von Koffein, von Faema als ikonischem Sponsor von Eddy Merckx, von 9 Bar Druck, die in espressomaschine und traditionellen Rennradreifen eine Schlüsselrolle einnehmen und vielen anderen ästhetischen, emotionalen und funktionalen Berührungspunkten.

Diese Geschichte erzählt aber von zwei jungen Menschen, die diese Verbindung quasi verkörpern: Paula Schmidl, Ex-Fechtprofi aus Oberösterreich und Andrea Trevisan, geboren in Bologna, heute Kaffeeröster im Bregenzer Wald.

Für Paula war das Rennrad keineswegs eine Liebe auf den ersten Blick. Gilt es doch nicht unbedingt als ideales Trainingsgerät für eine Weltklasse-Fechterin. Entgegen dem Rat ihrer Trainer hat sie sich dann doch mit 17 Jahren auf das Vintage Rennrad ihres Vaters (ein Moser) gesetzt und bald festgestellt, dass diese Form des Ausdauersports nicht nur für die

Kondition, sondern auch die Konzentration einiges bringen kann.

Wie bei so mancher Liebesbeziehung führt eine langsame Annäherung zu einer umso tieferen Verbundenheit: seit diesen ersten Versuchen ist sie dem Rennrad verfallen – der Effizienz, der Leichtigkeit, der Ästhetik einer perfekten Maschine.

„Die ersten Meter haben sich komisch angefühlt, danach umso besser“. So beschreibt Andrea seine ersten Meter auf einem Marchesini aus den 70er Jahren, das er als junger Mann zufällig in einer Fahrrad Werkstatt sieht und spontan um 50 Euro kauft. Er ist begeistert vom filigranen Gerät mit der bunten Grafik. Bald danach ist er Teil einer Rennrad Gruppe, die als fixen Bestandteil (oder Hauptzweck?) ihrer Touren „una sosta“ auf einen Caffè in der Bar immer fix einplanen.

## **Zusammen abhängen**

Auch beim Fußball, beim Tennis oder anderen Freizeitsportarten sitzen alle nach dem Schwitzen beisammen. Aber nur beim Rennrad Fahren sind die gemeinsamen Pausen gleichsam mit der Aktivität eng verwoben. Auch diese soziale Qualität macht Rennradkultur aus, das miteinander Fahren, das Teilen der Leidenschaft aber auch





● ● Andrea Trevisan

gemeinsam Halt zu machen und sich zu stärken. Und da kommt der Espresso ins Spiel.

Was braucht ein Ort, um ein guter Platz für einen Stopp auf der Tour zu sein: Abstellmöglichkeiten in Sichtweite für die geliebten (und meist teuren) Fahrzeuge, ein gutes Angebot an süßen und sauren Snacks, radfreundliche Menschen aber jedenfalls: einen soliden Kaffee, vorzugsweise Espresso. An vielen Orten gibt es inzwischen spezielle und legendäre Rad-Cafés: das Radkunst Café in Berlin (<https://www.radkunst.com>) oder die vielen Rapha Clubhouses weltweit. Dort kommt zum passenden Angebot auch noch etwas hinzu, das sich nicht an einzelnen Dingen festmachen lässt: Atmosphäre, Stimmung und das Gefühl, mit dem Rennrad besonders willkommen zu sein. In Wien gab es in dieser Kategorie das „Radlager“ von Markus Böhm und das „Ghisallo“ von Livia Palffy, beide inzwischen leider verschwunden. Es ist zwar nach wie vor möglich, in einigen Shops oder Reparaturwerkstätten nebenbei einen guten Espresso zu trinken, oder sich als alltagsradelnder Mensch in einem Lokal angenommen zu fühlen wie in Wien etwa im Gagarin oder im Velobis; ein dezidiertes Rennrad Café fehlt aber in ganz Österreich. Bis Paula auf eine Idee kam.

”

Nur beim Rennrad Fahren sind die gemeinsamen Pausen gleichsam mit der Aktivität eng verwoben. Auch diese soziale Qualität macht Rennradkultur aus, das miteinander Fahren, das Teilen der Leidenschaft aber auch gemeinsam Halt zu machen und sich zu stärken. Und da kommt der Espresso ins Spiel...

“

### Kaffee - „legales Doping“

Immer schon hatte sie bei ihren internationalen Fecht-Wettkämpfen ihre Aeropress mit, um sich mit gutem Kaffee auf ihren Einsatz vorzubereiten. Kaffee diente ihr als „legales Doping“, zur Fokussierung, als Weg zum inneren Wohlbefinden, das für den Erfolg in einem so mentalen Sport entscheidend sein kann. Mitunter konnte sie damit auch ihre Konkurrentinnen aus Italien durchaus beeindrucken ... oder irritieren? Die Verbindung von Sport und gutem Kaffee wollte sie nach dem Ende ihrer Profi-Karriere im Frühjahr 2023 auf ein neues Level heben: mit einem „Rennrad-Café-Pop-up“.

Im Sommer 2023 war Unterach am Attersee jener Ort in Österreich, an dem sich Rennrad- und Kaffeekultur zu einem einzigartigen Gesamterlebnis verbanden: im Juli öffnete „Kaffeeeffekt“ für drei Wochen seine Pforten, besser gesagt die uralte Tür des Lederermayerhaus in Unterach am Attersee. Ein Rennrad Treffpunkt wie aus dem Bilderbuch: in der wunderbaren Bausubstanz aus dem 17. Jahrhundert, bis vor kurzem Leerstand, boten Paula und zwei Freundinnen alles, was das Herz dieser Zielgruppe begehrt: tolle Bäckereien, eine feine kleine Auswahl an erlesenen Rennrad-Dingen (etwa die fescen Trikots von „Trikoterie“,



●● Paula Schmidl

schnittige Custom-Räder von 1of1 bikes) und vor allem: exzellenten Kaffee in der Tasse und als Bohne.

Die respekt- und liebevolle Annäherung an die Bohne ist auch das, was Andrea als Röster täglich beschäftigt. Und er sieht dabei große Parallelen zum Umgang mit dem Rennrad: es gilt, zu verstehen, zu analysieren, und daraus zu montieren und zu optimieren. Rösten ist die Suche nach subjektiver Perfektion, das Bemühen um die ideale Gestalt des Kaffees. Schlussendlich haben ein gelungener Kaffee und ein gutes Rennrad etwas gemeinsam: Persönlichkeit. Und nicht zufällig regen beide Metiers zum ewigen Tüfteln an.

### „Doppio“

Wenn man die beiden Expert:innen nun fragt, was einen perfekten Espresso ausmacht, dann antwortet Andrea: „Charakter, Komplexität“, Paula: „Körper muss er haben, und er muss interessant sein“. Und was braucht es, damit diese Qualität in die Tasse kommt? „Die gute Hand“: der Kaffeebäuerin, des Rösters, der Barista. Da sind sich beide ganz einig. Und was ist für sie die bevorzugte Zubereitung: der „Doppio“ (ein doppelter Espresso) bei Andrea, der „Cortado“ (Verhältnis Espresso zu warme Milch ca 1:1) ist

es für Paula. Timing, Präzision und der richtige Druck bleiben jedoch letztlich die entscheidenden Zutaten. Eigentlich auch für den Radsport, oder? Kennen einander Paula und Andrea eigentlich? Bisher nicht: Sie haben sich aber über diesen Artikel kurz kennen gelernt. Und sie haben sich bei „In Velo Veritas 2024“ verabredet. Mit Moser und Marchesini, Doppio und Cortado im Quartett.

### Zu den Personen:

**Andrea Trevisan** betreibt in Bezaú im Brengenzerswald eine Kaffeerösterei und ein Café, bietet Kurse zu allem rund um Kaffee. Und vertreibt seine Produkte auch online. Unter anderem ein Trevo Rennrad Trikot. Er ist auch als Barista beim feinsten Gravel Festival in Österreich „into the wold“ jedes Jahr aktiv.

<https://trevo.coffee/>

<https://www.intothewold.at/>

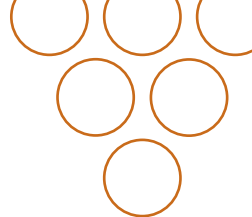
**Paula Schmidl** war bis Februar 2023 Fecht-Profi, führte etwa die Europa Rangliste U23 an. Sie hat an der BOKU in Wien einen Bachelor in Landschaftsplanung absolviert und studiert derzeit an ihrem Master in Bozen. Die Wahl des Studienortes könnte durchaus mit ihrer Rennrad Leidenschaft in Zusammenhang stehen. Sie überlegt, auch 2024 ihr Pop-up „Kaffeeeffekt“ zu wiederholen.

<https://kaffeeeffekt.webador.at/>

**Wolfgang Gerlich** ist Geschäftsführer, Moderator von PlanSinn in Wien. Kaffeeliebhaber, IVV Sympathisant der ersten Stunde und begeisterter Rennradfahrer bei „Radcore“. Einem Verein, der sich der Leidenschaft unprätentiös widmet.







# EINE RADFAHRT IM GRÜNEN DIE IVV 2023 – EIN ERFAHRUNGSBERICHT

Am 17./ 18. Juni 2023 fand die In Velo Veritas 2023 statt – die 11. Ausgabe der Ausfahrt für die Aficionadas und Aficionados der Retro-Rennrad-Szene. Wie in den Jahren zuvor konnte man leidenschaftliche Sportlerinnen und Sportler beobachten, Spaß-Mitmacher/innen, kleine Dramen am Wegesrand ebenso wie uneingeschränkte Solidarität und Hilfsbereitschaft. Ich war zum ersten Mal dabei und erfuhr am eigenen Leib was der Spruch „Dabei sein ist alles“ bedeutet.

**Sabine Nikolay**

Ja... ich hatte gehört, dass es ganz schöne Steigungen auf der Strecke gibt – wobei „schön“... naja. Ja, ich wusste, dass die letzten fünf Kilometer vor dem Ziel nochmal ordentlich anstrengend werden können. Und, ja,... ich wusste, dass die Strecke auch über „kurze Abschnitte auf Schotterstraßen“ führt.

Bevor ich meine Eindrücke der 2023er-Edition hier wiedergebe, möchte ich ein paar persönliche Bemerkungen machen:

Ich bin eine Überlebende. Während einer OP am offenen Herzen wurde mein Herz für ein paar Stunden stillgelegt und ich lag im September 2022 im Maschinenraum der modernen Medizin. Ich war immer sehr sportlich – nicht im Sinne von Leistungssport, aber ich gehe viel zu Fuß, nehme jede Treppe, fahre auch in Wien alles mit dem Fahrrad, oft mit schwerem Gepäck. Als meine Kinder klein waren, saß eines vorne im Lenkersitz, eines hinten auf dem Kindersitz – und wir waren viel unterwegs!

Und dann, 2022, war alles anders. Lebensbedrohlich erkrankt musste ich von allen körperlichen Aktivitäten lassen, kein (...hm.....naja...ok....weniger) Radfahren, kein Schwimmen, keine

Wanderungen - und natürlich war da die Angst, die alles überlagerte.

Aber: alles ist gut gegangen. Herz-OP, Erholung, Reha, zurück in den Beruf – ich konnte alles bewältigen und damit auch zurück auf das Fahrrad! Dann sah ich Anfang 2023 den IVV-Film, interviewte ein paar sehr nette Menschen, war begeistert vom vollen Gartenbaukino, wo die Stimmung geprägt von Freude und Zusammengehörigkeit mich mitriss zur Entscheidung: Ich wollte an der IVV 2023 teilnehmen – und die Crew um Horst Watzl unterstützte mich in diesem Wunsch.

## **An dieser Stelle:**

Hipp Hipp Hurra – dreimal Hoch! auf die Organisatorinnen und Organisatoren der In Velo Veritas! Auf die zahlreichen Helferinnen und Helfer, die rund um die Veranstaltung und bei der Veranstaltung tatkräftig mitgemacht haben – vom reibungslosen Ablauf bei Registrierung und Nachregistrierung zur Fahrradnummernausgabe – ja selbst die vorsorglich zurechtgeschnittenen Stücke Spagat-Schnürln um die Nummer am Rahmen zu befestigen... Leute – Ihr seid ein Wahnsinn! Danke Danke Danke!!





●● Sabine Nikolay in Fahrt

---

”

Dieses Fahrradfahrgefühl kannte ich nicht. Ich genoss die Geschwindigkeit und Leichtigkeit, wenn ich mal so richtig ins Rollen kam, gewöhnte mich an die „uuups, ich muss bremsen-Schocks“.

---

“

Im Vorfeld organisierten mir die IVV-Menschen ein Fahrrad, das sie mir gratis zur Verfügung stellten. Ich holte es Anfang März aus der Werkstatt von Daniel Ehrl, der es für mich anpasste und einstellte. Dann rollte ich damit hinaus in einen regnerischen Vorfrühlingstag. Es war kalt. Es war rutschig. Und ich saß zum ersten Mal in meinem Leben auf einem Rennrad... und nicht irgend einem Rennrad: Vintage, mit Rahmenschalung, nach unten gebogenem Lenker - und trotz über 50 Jahren Radfahr-Erfahrung kam ich im Frühlingsnieselregen gehörig ins Schwimmen. Dieses Fahrradfahrgefühl kannte ich nicht. Alles recht fragil – das Schalten eine Challenge, in der Stadt riskant da nicht einmal eine Klingel am Lenker.....uuuaaaa.

In den folgenden Wochen in denen es weiterhin regnete und regnete und regnete fuhr ich so oft ich konnte mit dem Fahrrad, einem Alan. Ich wurde routinierter, allerdings bis zuletzt far from sicher oder „fahren wie im Schlaf“.

Die einsamen Kilometer entlang der Donau waren trotzdem schön. Ich genoss die Geschwindigkeit und Leichtigkeit, wenn ich mal so richtig ins Rollen kam, gewöhnte mich an die „uuups, ich muss bremsen-Schocks“, meisterte alles für meine Begriffe ganz gut – wiewohl routinierte Rennradler und -innen mich wohl zurecht belächelt hätten. Ein IVV-Veteran nahm mich unter seine Fittiche und machte mit mir mehrere Touren ins Weinviertel, jeweils um die 40 – 50 Kilometer, mit

Steigungen und Abfahrten, was mir einen Vorge-schmack auf die Ausfahrt gab, und eine wirklich gute Tat war – für ihn, den Schnellfahrer wohl nicht ganz unanstrengend... ist doch kaum etwas schlimmer als Langsam-Fahren, wenn man mühelos doppelt so schnell sein könnte.

Ein herzliches Dankeschön an dieser Stelle!

### **Und dann kam das Wochenende 17./18. Juni 2023.**

Am Vorabend der In Velo Veritas konnte ich leider nicht dabei sein. Mir wurde berichtet, dass der Film zweimal gezeigt, gegessen und getrunken und viel geredet wurde, und dass extrem gute Stimmung herrschte.

Am nächsten Tag bekam ich um 7:47 am Wiener Praterstern einen Vorgeschmack auf das, was der Tag bringen würde. Wunderschöne alte Fahrräder von Bianchi, Gitane und anderen Marken, Ledersättel, mit Lederbändern überzogene Lenker – und die Besitzer/innen der Schmuckstücke: Teilweise in Original-Siebzigerjahre-Trikots, einer (den ich gesehen habe – es waren sicher mehrere) sogar mit Lederhelm, manche mit maßgeschneiderten Fahrradschuhen aus Leder – natürlich mit hochgezogenen Socken – allein die Optik machte Freude! Dazu kam noch die gute Laune der Fahrrad-Nerds... von Anfang an erlebte ich Solidarität, Entspantheit, eine engagierte Gruppe und ein starkes Zugehörigkeitsgefühl – und das, obwohl ich leuchtend grün hinter den Ohren war!



●● ...die Labe in Katzelsdorf



●● ...mir wurde jedes Mal geholfen – Kette wieder drin

Jeder freie Platz auf dem Gang war voller Fahrräder – „meines“ schaffte es sogar in die Tageszeitung Der Standard als Illustration eines Artikels von Tom Rottenberg, der im Zug vor mir saß.

In Mistelbach ging es dann zu Registrierung, Nummernausgabe, Schnellcheck des Fahrrads, ich füllte meine Wasserflasche, setzte den Helm auf und los. Mit 70 Kilometer wählte ich die kürzeste Strecke – und die ersten 3 Kilometer machten richtig Spaß. Rundum nette lustige Menschen, es ging schön eben dahin, alles blühte, das Wetter war freundlich, ja, und dann... kam die erste Steigung und damit die erste Belastungsprobe. Hält mein Herz das aus? Bekomme ich Luft? Halte ich es psychisch aus, wenn mir alle davonfahren? Natürlich ist es von den Veranstalter:innen schlau, die Strecke so zu legen – sie lockern damit das Feld, die Radfahrerinnen und Radfahrer verteilen sich. Während ich mich keuchend den Hang hinaufquälte, beobachtete ich das erste kleine Drama am Wegesrand: Ein junger Mann (14) und seine Freundin (15) schoben ihre Räder.

„Wenn ich das gewusst hätte, hätte ich mich nicht angemeldet“, jammerte sie.

„Wenn noch so eine Steigung kommt, bringe ich mich um“, antwortete er.

Zum Glück hat er nicht Ernst gemacht mit seiner Ankündigung – denn Steigungen kamen noch viele, aber auch schöne Abfahrten. Obwohl... die eine oder andere war nicht so schön, dann nämlich, wenn das hauchdünne Vorderrad im

”

Hinter Katzelsdorf begann der schönste Streckenabschnitt: wir fuhren durch Hügelland und ein Waldstück weiter nach Tschechien. Es ging steil bergauf und steil bergab und bei jedem Schalten vor der Steigung lebte meine Fahrradkette ihren Freiheitsdrang aus und hüpfte munter aus dem Zahnrad.

“

Kies steckte, der Hang 40% abfiel und ich mich redlich bemühen musste, nicht über den Lenker zu kippen. Wie haben die Hochradfahrer das gemacht?

Gerade als ich dachte, aufgeben wäre auch eine Option, erreichten wir Katzelsdorf und damit die erste Labe. In Katzelsdorf wird der Mühlbach aufgestaut. Mitten im Dorf entsteht dadurch ein See, an dessen Ufer unter Trauerweiden Tische und Bänke standen. Das reichhaltige Buffet bot alles, was man sich vom Weinviertel wünschen kann – es war herrlich. Nur schwimmen gehen wäre noch schöner gewesen.

Hinter Katzelsdorf begann der schönste Streckenabschnitt: wir fuhren durch Hügelland und ein Waldstück weiter nach Tschechien. Es ging steil bergauf und steil bergab und bei jedem Schalten vor der Steigung lebte meine Fahrradkette ihren Freiheitsdrang aus und hüpfte munter aus dem Zahnrad. Dank der Freundlichkeit,





● ● Liechtenstein'sche Kolonnade, Valtice

Solidarität und Sportlichkeit der versierteren Teilnehmer wurde mir jedes Mal geholfen – Kette wieder drin, Rest des Berges schieben... Frust, Jammer, schließlich auch heul. Da gibt es Verbesserungsbedarf, eindeutig!

Oben am Berg dann eine Waldlichtung - und am Ende der großen Wiese die Liechtenstein'sche Kolonnade: ein Bauwerk ähnlich der Gloriette in Wien, dessen einziger Zweck wohl war, dass der Fürst Liechtenstein seinem Sohn zeigen konnte, was alles einmal ihm gehören würde. Der Ausblick ist wahrlich nicht zu verachten: Wiesen, Wälder, Felder, in unmittelbarer Nähe der kleine Ort Valtice, etwas weiter entfernt liegt Mikulov, die mährische „Metropole“.

Dann ging es über Poysdorf zurück nach Mistelbach... hinauf, hinunter, wieder hinauf, wieder hinunter...

Habe ich mich jemals so sehr über den Anblick von Windrädern gefreut?

Nun... jetzt freue ich mich. Denn Windräder bedeuten: das Ziel ist nah! Essen, trinken, Geschichten austauschen, Bekannte treffen, entspannen. Die In Velo Veritas 2023 war für mich persönlich sehr anstrengend. Aber: wenn ich auch jedes Mal, wenn die Kette wieder herausgesprungen war, ein paar derbe oberösterreichische Flüche ausgestoßen habe: Ich will es jetzt wissen. Heuer komme ich nach intensivem Training, mit mehr Erfahrung beim Schalten am Berg und nach vielen Touren im Weinviertel!

Die Strecke war abwechslungsreich, interessant und sehr schön! Und: sie war hervorragend markiert! Selbst ich, die ich mich immer verfare und ziemlich unfähig bin, Adressen zu finden, bin nie vom Weg abgekommen!

Noch ein Hoch auf die Organisatorinnen und Organisatoren – Ihr wart super!!

Mit velocipedalen Grüßen

---

**Sabine Nikolay ist Wissenschaftsjournalistin bei Ö1 und berichtete in der Sendereihe "Leporello" über die Premiere des In Velo Veritas Films. Danach vertiefte sie ihre Kenntnis über die Vintage Rennradszene durch die Teilnahme an der IVV 2023.**



ROCKET-TITANIUM-BIKES.com  
 write@ride@rocket-bikes.com  
 call@ +43 664 283 284 7

showroom: hocheggerstraße 1  
 4060 leonding, austria

ride.on.rocket.  
 ride.on.titanium.



ROCKET  
TITANIUM BIKES

klassiker von morgen\_in titan\_auf maß\_vom feinsten\_aus österreich.

# Der Radlertreff in Mistelbach

Tradition & Entertainment



2130 Mistelbach | Bahnstraße 5 | Tel. 02572/2712

Immer eine Pause wert.



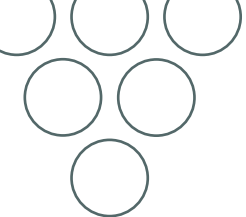












# DER RADPAPST

Michael Zappe fährt zwar auch mit seinen Renn- und Reiserädern, aber noch tiefer steckt er in der Theorie drin, und ein paar Tonnen Papier im eigenen Archiv können auch nicht schaden. **Martin Strubreiter**



”

Michael Zappe hat die Nuancen der Fahrradgeschichte im Kopf, aber was soll man sagen: Erstens bleibt Sammler, wer Sammler ist... Zweitens ist die Theorie genauso wichtig wie die Praxis...

“



●● Die radpöpstliche Residenz, stilvoll eingerichtet. Um ein Fahrrad zu sehen, muss der Kopf nicht weit gedreht werden.

Befangenheit ist zu vermeiden. Frühes Zusammenfinden lässt sich einfach nicht vermeiden, wenn zwei über Jahrzehnte hinweg im selben Biotop nach altem Zeug suchen, sich mit Freude den alten Rennrädern widmen und dann die Begeisterung in zart anders nuancierte Richtungen durchgehen lassen. Das alles begann bei der Tullner Oldtimermesse 1995, als ich ein altes Rad zwischen ein paar Citroën 2CV bei uns am Citroën-Clubstand drapierte und ein Schild dazu hängte. Dort stand sinngemäß, dass dies ein altes Rennrad sei und ich anderen alten Rennern gerne ein Ausgedinge böte.

Nach ein paar Stunden stand ein damals 29 Jahre jüngerer Mann bei uns am Stand, hielt sich nicht lange mit Grußformeln auf und sagte: „Altes Rennrad ist das keines!“

Seit damals sind Michael Zappe und ich gut befreundet.

Was ich eigentlich nur sagen mag: Ich kenne den Mann, und die Recherche zu dieser Geschichte dauerte fast 30 Jahre.

### Der Papst – (k)eine Rampensau

Natürlich ist es jammerschade, dass aus Michael Zappe nie eine Rampensau wurde, die in Konferenzen das Wissen eloquent mit den Jüngern teilt, die zartesten Pflanzen aus den hintersten Winkeln der Geschichte holt, die längst vergessenen Personen neben die längst vergessenen

Innovationen stellt und beispielsweise erklärt, wie er die einzelnen Jahrgänge der Campagnolo Record-Schaltung dingfest machen kann. Er könnte nicht nur das Wintertreffen des deutschen Oldtimer-Radclubs Historische Fahrräder e.V. (zwei Tage Fachdiskussion, null Radfahren) im Alleingang bespielen, und ein ganzer Saal hinge ihm an den Lippen. Spezialgebiet: Rennräder und Randonneure, also die federleichten Reiseräder, deren Ursprung wir im Frankreich der 30er Jahre festmachen. Da ergibt sich freilich eine Menge zum Erforschen, und wenn jemand schon die groben Stränge der Historie kennt, die Hardware, dazu die Rahmenbauer und Erfinder, freilich auch die Rennfahrer, dann verzweigt sich das Interesse eben noch ein bisschen, man kennt das Schema aus den Symbolzeichnungen der menschlichen Blutgefäße.

Ein Archiv müsste nicht unbedingt sein, denn Michael Zappe hat die Nuancen der Fahrradgeschichte im Kopf, aber was soll man sagen: Erstens bleibt Sammler, wer Sammler ist, und erst die alten Prospekte und Kataloge und Bücher und Konstruktionspläne runden eine Sammlung ins Geschmeidige ab.

Zweitens ist die Theorie genauso wichtig wie die Praxis – nur an der Theorie, warum sein Papier- und Fotoarchiv noch nicht tonnenschwer in die darunterliegende Wohnung gekracht ist, wird noch geforscht.





●● Schon in Michael Zappes Bastelkeller gibt es mehr zu bestaunen als in manchem Museum.

In der Praxis schaut ein Besuch in Michael Zappes Archiv ungefähr so aus: Man nennt die Problemstellung, Michael öffnet eine Schublade und nimmt dann, sagen wir, einen Strauß Prospekte des Colnago Master heraus. Drin steht dann, was er einem vorhin eh schon erzählt hat.

Diese sperrige Einleitung war nötig, um zu erkennen, warum wir ihn den Rennradpapst nennen. Ein bisschen gegen seinen Willen, aber unausgesprochen sind wir uns alle einig, dass das schon in Ordnung geht, und auf ein Unfehlbarkeitsdogma muss dieser Papst ohnedies nicht pochen.

”

**Eigentlich ist Michael Zappe bis heute ein Schaltungssammler, aber weil so eine Schaltung alleine nicht fährt, sammelt und erforscht er auch die Fahrräder dazu.**

“

### **Dusika in der Nähe**

Natürlich liegt da frühe Prägung zugrunde: „Meine Großeltern wohnten in der Nähe des Dusika-Radgeschäftes, und am Heimweg sind wir dort immer stehengeblieben.“ Es traf sich gut, dass sich die Eltern für Tennisausrüstungen (Vater) und Sportmode (Mutter) interessierten, Michael

hinterließ Nasenabdrücke an den Auslagen mit den Radteilen. Folglich war sein erstes Rad ein Dusika, und „mich hat nur gestört, dass Kotflügel drauf waren.“ Wir bemerken hier einen ersten Zug zur Rennrad-Ästhetik, zum Glück gab's einen älteren Cousin, der perfekt erklären konnte, wie man Kotflügel abmontiert, nur dem elterlichen Unmut musste Michael Zappe alleine entkommen. Mit dem zweiten Rad, einem Puch Bergmeister, fuhr Michael gemeinsam mit einem Freund durch den Wald, die beiden brachten dezente Verbesserungen an, um die Geländetauglichkeit zu erhöhen, da wurde in den 70ern also nicht nur am Mount Tamalpais am Mountainbike getüftelt – es waren lediglich die beiden im Maurer Wald nicht so geschickt beim Vermarkten, und Serienproduktion wurde auch keine draus.

Bei jenem Freund sah Michael Zappe auch erstmals Fahrräder mit Kettenschaltungen aus den späteren 40er Jahren, spätestens da war sein Universum abgesteckt: „Mich hat die Schaltungstechnik fasziniert, die vielen Lösungsansätze, die Irrwege, die Verfeinerungen.“

Eigentlich ist Michael Zappe bis heute ein Schaltungssammler, aber weil so eine Schaltung alleine nicht fährt, sammelt und erforscht er auch die Fahrräder dazu, am liebsten die leichten, edlen, schönen; jene, die ihrer Zeit weit voraus waren. In seiner Kindheit und Jugend kam die Hardware dazu eher aus den vier Sperrmüllcontainern in



”

**Nicht alles besser als neu machen und dabei jede Originalsubstanz zerstören, sondern das Originale bewahren und die Schadstellen drumherum retuschieren. Das ist natürlich wesentlich mehr Arbeit.**

“

der Nähe des Elternhauses, später gewann das Suchen an Raffinesse: Oldtimerflohmärkte führten auch zum Erwerb historischer Kataloge („So konnte ich erstmals Fahrräder aus der Zeit der Monarchie identifizieren.“), das Internet erschloss die Quellen weltweit: Ebay, natürlich, aber Michael Zappes lückenloses Talent zum Auftreiben von Fahrradteilen führte auch in der Kohlenstoffwelt zu allerlei hübschen Situationen.

So kam es vor, dass er aus einem Haufen rostigen Klumperts (das Lager des italienischen Rennradsammlers war kurz davor ins Hochwasser geraten) zielsicher die älteste Version von Campagnolos Cambio Corsa-Schaltung zupfte, rare as hen's teeth, wie die Briten sagen würden. Am low-end-Bereich des Sammelns erschien er aus einem Waldstück an einem deutschen Autobahndreieck, wohin ihn ein menschliches Rühren geführt hatte, nach wenigen Minuten mit einem Rennlenker.

### **International vernetzt**

In der Sammlerszene war Michael Zappe da ohnedies schon längst international vernetzt, wie es sich eben ergibt, wenn jemand gesprächig ist, Oldtimer-Fahrradtreffen auch im Ausland besucht, seit 40 Jahren Mitglied des britischen Veteran Cycle Club ist. „Bei einem Treffen in Brunn habe ich zum Glück auch recht früh viele Schweizer Sammler kennengelernt, und sie haben uns gezeigt, wie man richtig restauriert:

Nicht alles besser als neu machen und dabei jede Originalsubstanz zerstören, sondern das Originale bewahren und die Schadstellen drumherum retuschieren. Das ist natürlich wesentlich mehr Arbeit.“

Im Provenceurlaub 2002 lernte Michael schließlich Raymond Henry kennen, quasi den Schutzheiligen der Randonneur-Sammler, Hüter absoluter Pretiosen aus den 40er Jahren aufwärts, und das Sammeluniversum war wieder ein Stück bunter geworden.

Wer jetzt vermutet, der Sammler würde seine Sammlerstücke auch oft ausführen: Na ja, nicht ganz.

Zwar fährt Michael Zappe eifrig auf weniger sammelnswerten Rädern durch den Alltag, bei Touren mit den Renn- und Reiserädern aber ist das so eine Sache: „Ich will eh ständig fahren, es kommt halt immer was dazwischen.“

Einen erfreulichen, kleinen Knick erfuhr die





●● Das Fahren steht nicht an erster Stelle, macht aber auch sichtlich Spaß.

---

”  
Sammeln hat auch viel mit Geduld  
zu tun.

---

lückenlose Beschäftigung mit Fahrrädern schließlich im Frühling 2010, und wir andere Sammler ahnten: Da steckt eine Frau dahinter. Endlich, fügten wir dann hinzu, denn eine neue Ausgeglichenheit bemächtigte sich des Sammlers, und die Beziehung erweiterte auch die Beschäftigung mit Fahrrädern um ein paar Nuancen: So weiß Michael Zappe mittlerweile, dass sich ein älteres Trekkingrad durchaus zum E-Bike umbauen lässt, und er hat sich mit Hundeanhängern beschäftigt. Ergebnis: Die feinsten davon konstruierte Louis Moire (Goéland) in den 50er Jahren, aber wir schweifen ab.

### 150 bis 200 Räder

Derzeitiger Stand im Sammelkeller: 150 bis 200 sehr feine Fahrräder, aber da nähern wir uns der sehr kniffligen Frage, ab wann man von einem Fahrrad sprechen kann. Fahrbereit ist nur ein Teil davon, denn Michael Zappe neigt dazu, auch fahrbereit erworbene Bikes am Weg zum Traumzustand partiell zu zerlegen und damit in den Zustand der Funktionsuntüchtigkeit zu versetzen. Dort bleiben sie oft recht lange, Sammeln hat auch viel mit Geduld zu tun.

Auch neue Facetten gibt's an Michael Zappe immer wieder zu erkennen.

2026 wird er plangemäß in Pension gehen, „dann fange ich ernsthaft zu trainieren an, denn 2027 will ich Paris-Brest-Paris fahren.“

Falls jemand nicht so tief in der Geschichte der Brevets drinsteckt: Das Rennen führt über 1200 Kilometer, Pausen und Übernachtungen sind nicht vorgesehen – wer isst oder schläft, kommt eben später ins Ziel. Das perfekte Randonneur-Rad dazu hat Michael Zappe gewiss schon daheim, er wird bis dahin sicherheitshalber noch ein paar weitere finden.

---

**Martin Strubreiter ist Redakteur bei der autorevue. Er teilt mit dem Radpapst eine Leidenschaft für klassische Rennräder. Mitautor des Bildbandes „Wiener Mechanikeräder“ (Verlag Brüder Hollinek, Wien 2013)**

**Fotos: Bengt Stiller**

**Bengt Stillers Bildband „Legends of Steel. Passion vintage: Rennen, Räder und Rouleure“, aus dem die Fotos von Michael Zappe stammen, ist weiterhin im Programm des Delius Klasing Verleges.**







## *Radfahrvergnügen trifft auf Weinerlebnis*

**Österreichs größtes Weinbaugebiet besticht durch ein weitläufiges Netz an Radrouten. Immer im Gepäck: eine malerische Kulisse aus Weingärten, charmanten Kellergassen und einer sanft-hügeligen Landschaft.**

„Genussvolle Gelassenheit“ lautet das Motto des Weinviertels, daher ist es wenig verwunderlich, dass Genussradfahrer in Österreichs größtem Weinbaugebiet im Nordosten des Landes herzlich willkommen sind. Das Weinviertel und das Radfahren sind wie füreinander geschaffen. Kulinarik, Kultur und Landschaft verbinden sich hier zu einem unverwechselbaren Charme.

### **Auf die Räder, fertig, los ...**

Rund 2.000 km Radrouten führen ohne steile Anstiege durch die sanft-hügelige Landschaft und verzaubern mit traumhaften Bildern: Weingärten, Felder und malerische Kellergassen bilden die Kulisse für Ihre Ausfahrt. Ein besonderes Highlight des Weinviertels sind die Weinradrouten, wunderschöne Rundkurse mit einer Länge von 35 bis 75 km, die nach unterschiedlichen Rebsorten benannt wurden. Der Name ist hierbei Programm.

Die Weinradrouten mit klingenden Namen führen quer durch die schönsten Weinlagen der Region. Abgesehen von der einmaligen Kulisse erwarten Sie entlang der Rundkurse mit malerischen Kellergassen, gemütlichen Heurigen und vinophilen Ausflugszielen viele weitere tolle Highlights rund um den Wein. Schwingen Sie sich aufs Fahrrad und erradeln Sie beispielsweise die Veltliner Radtour oder die Weinviertel DAC Radtour.

### **Weinradroute Weinviertel DAC**

Der rund 55 km lange Rundkurs führt ausgehend von der Weinstadt Retz vorbei an malerischen Kellergassen und beeindruckenden Weinlagen. Kein Wunder also, dass er nach dem regionalen Aushängeschild in Sachen Wein benannt wurde und mit dem ersten DAC Österreichs einen prominenten Namensgeber gefunden hat. Am Ende Ihrer Radtour sollten Sie sich ein Achterl Weinviertel DAC genehmigen, damit Sie ihn nicht nur erradelt, sondern den fruchtig-würzige-pfeffrigen Geschmack des Grünen Veltliners auch auf dem Gaumen gespürt haben.

### **Weinradroute Veltliner**

Dieser Rundkurs führt ausgehend von der Thermenstadt Laa/Thaya über rund 75 km durch das nordöstliche Weinviertel. Der Grüne Veltliner ist die Leitrebsorte des Weinviertels, auf die rund die Hälfte der Weinanbaufläche der Region entfällt. Die Namenswahl ist daher kein Zufall, denn die Radroute führt durch zahlreiche Veltliner-Weinbaugebiete. Auch der malerische Weinort Falkenstein und die Weinstadt Poysdorf liegen entlang der Route.



## Bestens versorgt: Radfahren & Kulinarik

Ganz sicher begegnen werden Sie entlang Ihrer Radtour den berühmten Weinviertler Kellergassen. Früher Produktions- und Lagerstätten des Weines sind die meist weiß gekalkten Presshäuser heute zum Markenzeichen der Region geworden. Unser Tipp: Halten Sie bei einem der zahlreichen Selbstbedienungskeller bzw. bei den Radlerrasten der Region und gönnen Sie sich eine Pause!

## Mehrtägige Radreisen & grenzüberschreitende Aspekte

Doch nicht nur Genussradfahrer, sondern auch Sportlich-Aktive kommen im Weinviertel auf ihre Kosten. Für mehrtägige Radtouren bzw. Radreisen empfehlen wir unsere Fernradrouten: Entlang der Kamp-Thaya-March-Radrouten können beispielsweise die Besonderheiten des Wald- und Weinviertels erkundet werden und der Iron Curtain Trail (EuroVelo 13) ermöglicht es, Geschichte im wahrsten Sinne des Wortes zu „erfahren“ und vermittelt die jahrelange Teilung des Kontinents durch den Eisernen Vorhang.

### Weinviertel Tourismus

Tel +43 (0) 2552 3515-0  
info@weinviertel.at  
www.weinviertel.at



© Daniel Gollner

# WEINVIERTLER Weinradrouten

Radvergnügen trifft Weinerlebnis

WEINVIERTEL.AT/RADFAHREN



© Stefan Weyhner

Mit Unterstützung von Bund, Land und Europäischer Union

 Bundesministerium  
Land- und Forstwirtschaft,  
Regionen und Wasserwirtschaft

**WIR leben Land**  
Gemeinsame Agrarpolitik Österreich



Kofinanziert von der  
Europäischen Union



# VINO<sup>ERSUM</sup> PO<sup>SDORF</sup> TOURISMUS

[www.vinoversum.at](http://www.vinoversum.at)



## Poysdorf, das Rad- und Wanderparadies!

- WEIN+TRAUBEN Welt
- Kellergassenführungen
- Traktorrundfahrten
- Wine & Crime Rätselrallye
- Schnitzeljagd
- Picknick-Rucksäcke
- Radverleih, -service & Touren

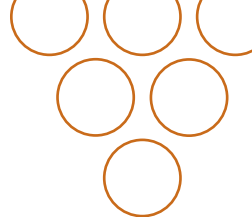


## Vino Versum Poysdorf Tourismus

Brünner Straße 28, 2170 Poysdorf  
Tel +43 (0)2552 20371 | [info@vinoversum.at](mailto:info@vinoversum.at)

*Weinviertel*





# LEIDENSCHAFT RADFAHREN: VIER MÄNNER UND DAS POYSDORFER RADWERK-W4

Leidenschaft – Berufung – Beruf. Vier Männer aus Poysdorf haben dieselbe Leidenschaft. Und diese Leidenschaft wird zur Berufung und auch ihr Beruf. Sie gründeten voller jugendlichem Übermut (...oder war es doch schon mehr die Mid-Life-Krise...) einen Radverleih in Poysdorf, der Radmetropole des Weinviertels.

**Susi Reidlinger**

Aber der Reihe nach: Wir schreiben das Jahr 2016 - ein Jahr vor der geplanten Eröffnung des A5-Teilstückes Schrick – Poysbrunn, mit dem Poysdorf endgültig von den täglichen Staus auf der durchführenden Brünner Straße befreit werden soll.

In Poysdorf herrscht Aufbruchstimmung, sollte doch der mit der Landesausstellung 2013 intensivierter Tourismus zu weiterer Blüte geführt werden. Der Radtourismus ist auf dem aufsteigenden Ast und schnell ist klar, das Weinviertel und besonders die sanft hügelige Umgebung rund um Poysdorf eignen sich hervorragend für Radtouren. Aber und davon können alle IVV-Teilnehmer\*innen, die ihre Trainingseinheiten vernachlässigt haben, ein leidvolles Lied singen, das Auf und Ab bei jedem Hügel bringt einen Genussradler schnell an die Leistungsgrenzen.

Die Lösung dieses Problems zeichnete sich aber bereits ab – der Siegeszug der E-Bikes war bereits in vollem Gang und immer leistungsstärkere E-Bikes eroberten den Markt. Somit war klar: Poysdorf setzt neben dem Weintourismus voll auf den Radtourismus.

Poysdorf hatte und hat den Vorteil, dass es viele unterschiedliche Beherbergungsbetriebe gibt. Somit können Poysdorf-Fans nicht nur einen Tag lang die Wein- und Radmetropole genießen, sondern auch durchaus länger. Ein umfangreiches Erlebnisangebot wie Kellergassenführungen, Traktorrundfahrten, Museumsbesuche etc. laden dazu ein, Poysdorf auch intensiver zu erleben. Und ganz essenziell - die Kulinarik darf dabei nicht zu kurz kommen! Dafür sorgen viele Heurige, Gasthöfe und vor allem die „offenen Keller“, wo Winzer\*innen die Türen öffnen um ihre hervorragenden Weine zu präsentieren. So lässt sich ein Radurlaub ideal mit regionalen Erlebnissen und Kulinarik – mit einem oder mehreren Gläsern Wein – vereinen. 2018 wurden zudem neue Radrouten geschaffen, Infrastruktur aufgebaut, radfreundliche Betriebe eingerichtet. Nur eines fehlte: ein professioneller Rad- und E-Bike Verleih, damit auch Gelegenheitsradler die Vorzüge der neuen Wunderdinge ausprobieren konnten. Kurzerhand nahmen die vier Weinviertler das selbst in die Hand, gründeten 2018 das rad-WERK-W4 und investierten in eine Flotte von 25 E-Bikes.





●● Das radWERK in Fahrt bei IVV 2023

W4 steht für „wir vier“ und auch für das „Weinviertel“. Der Standort des Radverleihs war schnell klar: Es sollte die ehemalige Kassahütte der Landesausstellung 2013 in Poysdorf beim Vino Versum werden. Der Innenhof des Museums der WEIN+TRAUBEN-Welt bietet sich zum ersten Testen der Bikes ideal an, der angrenzende große Parkplatz bietet nochmals Platz zum Austesten der Räder. Ein weiteres Plus des Standorts ist, dass vom Vino Versum einige Radrouten starten. Hier befindet sich das touristische Zentrum der Weinstadt.

Erklärtes Ziel der W4 war es von Anfang an, das Weinviertel, seine Sehenswürdigkeiten und Köstlichkeiten den Gästen im Rahmen von Themen-Rad-Touren näher zu bringen. Wer hätte gedacht, dass es im Weinviertel neben den wunderbaren Kellergassen noch preisgekrönte Bierbrauer und Alpaka-Züchter oder einen Erdstall sowie ein Küchenmuseum gibt?

Eine der ersten begleiteten Touren war das Erlebnis „Kellergassen erradeln mit dem E-Bike“, eine geführte Tour durch einige der attraktivsten Kellergassen Poysdorfs und Umgebung. Viele Radler schätzen die persönliche Betreuung – auch im Zuge einer gemeinsamen Radtour. Eine sehr beliebte Tour ist die Winzertour. Wie der Name schon sagt, begleiten hier auch Winzer:innen die Touren und zeigen entlang der Route ihre

Schätze – landschaftlich und natürlich auch den Wein, der im Anschluss verkostet und dann auch gerne mit nach Hause genommen wird. (Mit der Erinnerung an eine wunderbare Radtour, an das Abendlicht im Weingarten schmeckt er auch noch am Vorstadtbalkon hervorragend.)

Die Corona-Jahre lösten bekannterweise einen Radboom aus, der auch im Weinviertel zu einem sprunghaften Anstieg der Radurlauber führte. Somit wurde das Verleihangebot sukzessive ausgebaut und heute stehen rund 40 E-Bikes in allen Varianten, aber auch Carbon-Rennräder, Gravel- und Mountainbikes zur Auswahl. Selbst Vintage-Radler:innen, die einmal vorsichtig In Velo Veritas Luft schnuppern möchten, können sich ein passendes Stahlrennrad ausborgen.

Aber nicht nur Urlauber:innen sondern auch die Weinviertler:innen lernten den stetigen Rückenwind eines E-Bikes zu schätzen. Nach einer ausgiebigen E-Bike-Tour konnte sich so mancher nicht mehr von seinem E-Bike trennen. Insofern war die Eröffnung eines Radgeschäftes im Herzen von Poysdorf ein logischer Schritt. Somit findet nun an einem Standort der Verleih statt, am anderen der Verkauf und das Reparaturservice. Die Kund:innen sind begeistert!

Häufig wurden die radWERKer gefragt, ob sie denn nicht auch anderswo Leih-E-Bikes stationieren könnten. Das kann man klar mit Ja beant-



●● Das radWERK-W4-Team



●● radWERK hats geschafft, glücklich im Ziel

worten: in Form von Kooperationen kann man sich nun auch im Schloss Marchegg oder im Bio-beerengarten Hummel in Loosdorf auf radWERK-W4 E-Bikes schwingen. Weitere Kooperationspartner sind natürlich herzlich willkommen - es gibt ja noch viele schöne Ecken im Weinviertel zu erkunden!

Seit einigen Jahren initiiert das radWERK-W4 gemeinsam mit dem Vino Versum den Radfrühling in Poysdorf. Ziel ist es, das Radfahren in der Vorsaison von April bis Juni schmackhaft zu machen und das Bewusstsein für das Radfahren (auch in der Lokalbevölkerung) zu schärfen. Im Zuge des Radfrühlings werden Vorträge, Radwandertage und vor allem sehr viele begleitete Radtouren zu unterschiedlichsten Themen angeboten.

Wie es weitergeht? Nun, Ideen gibt es viele – man darf gespannt sein!

Doch kurz zurück zu den vier Männern. Sie sind grundverschieden und haben doch eine große gemeinsame Leidenschaft – das Radfahren. Egal ob mit dem Vintage- oder Rennrad, Gravel- oder Mountainbike.

Manfred Weismayer ist der Radexperte, der Mechaniker, der Techniker, der Detailgenauere. Es gibt keine Schaltung, keine Bremse, kurz - kein Rad, das er nicht kennt.

Reinhard Ebenauer ist der Marketingexperte, der Verkäufer, der Organisator. Er ist das starke

Bindeglied zwischen Wirtschaft, Gemeinde und Tourismus.

Markus Reidlinger ist der Netzwerker, der Programmierer, der Tourenbegleiter, der Extremsportler. Es gibt keinen Aufstieg, den er nicht bezwingen könnte. Es gibt keine Radroute, die ihm zu lang wäre.

Kurt Glock ist der Routentüftler, der Moderator, der Kritische. Je besser ein Konzept durchgedacht ist, desto besser funktioniert es.

Alle vier sind auch begeisterte Teilnehmer von In Velo Veritas. Ein wichtiges Event, das fix im Terminkalender eingeplant ist. Die vier Sportler wählen alljährlich die epischen 210 km. Sie sind eingefleischte Radfahrer, durch und durch.

Fazit: Das radWERK-W4 ist ein erstklassiges Unternehmen. Hier spürt man die Leidenschaft fürs Radfahren, wenn man das Geschäft betritt. Egal, ob Reparatur, Kauf oder Teilnahme bei einer begleiteten Tour – das Team ist einfach top!

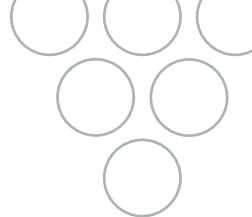
---

**Susi Reidlinger ist Tourismus-Verantwortliche in der Stadt Poysdorf**









# EIN ORT DES GUTEN LEBENS

Die Welt des Simon Polt gibt es nicht mehr. Der wortkarge, mitunter melancholische, Rad fahrende Gendarm aus den Kriminalromanen des Alfred Komarek ist Geschichte. Die Gendarmerie wurde zur Polizei, die einstmals arme Grenzregion am Eisernen Vorhang blühte auf und die mürrischen Weinviertler wurden weltoffen und freundlich. Sogar die notorisch muffigen Köllamauna strahlen mittlerweile mit den hübsch renovierten Kellergassen um die Wette. **Michael Vesely**

## „Südlichste Stadt im Norden“

Ganz besonders stark fühlt man das in Retz. Einer der Gründe für die Besonderheit von Retz mag in seinem Hauptplatz liegen, dessen Flair sich stark von den sonst typischen niederösterreichischen Straßendörfern abhebt. Betritt man den Hauptplatz ahnt man schnell, dass diese Stadt ursprünglich wesentlich größer geplant war. Selbst wenn alle Retzer und Retzerinnen gleichzeitig dort wären, stünden jedem und jeder knapp drei Quadratmeter pro Person zur Verfügung. 12.000 Quadratmeter umfasst der Platz, der mit seinen denkmalgeschützten Renaissance-Fassaden, den beiden Brunnen und der ehemaligen Kirche in der Mitte auch Teil einer italienischen Stadt sein könnte. Kein Wunder, dass Retz bei Brautpaaren beliebt ist. Und auch kein Wunder, dass der Tourismusverein Retz als „südlichste Stadt im Norden“ bezeichnet, denn hier herrscht mitunter eine fast mediterrane Stimmung.

Vor allem samstags, wenn Genussmarkt am Hauptplatz ist. Einheimische und Touristen treffen sich dann zum Einkaufen und Tratschen, genießen kleine Snacks und das eine oder andere Achterl Grünen Veltliner. Zu kaufen gibt es Lebensmittel von regionalen Produzenten und Produzentinnen. Die Auswahl reicht von Brot und Gebäck, über Milch, Käse,

Eier, Fleisch, Fisch, Honig, Obst und Gemüse bis zu Eingelegtem, wie der berühmten Retzer Salzgurke. Aber nicht nur am Markt, auch bei den vielen Open-Air-Veranstaltungen, die während der Sommermonate am Hauptplatz stattfinden, spürt man Weinviertler „dolce vita“.

## Vielschichtigkeit von Retz

Immer wieder verblüffend ist auch das Zwitterwesen dieses Ortes: Einerseits urbane Vollausrüstung mit Bahnanschluss (jede Stunde von/nach Wien), Schulen, Kino, Museen, Freibad, Eislaufplatz, Ärzten, Gastronomie, Einzelhandel und einem 4-Stern-Wellnesshotel, andererseits Bauerndorf mit niedrigen, aneinander gebauten Häusern, mehreren Kirchen, Äckern, Weingärten und Traktoren im täglichen Straßenverkehr.

Diese Vielschichtigkeit spiegelt sich auch im kulturellen Angebot wider: Kirchenoper und Blasmusik, Arthouse-Film und Blockbuster, abstrakte Kunst und Kunsthandwerk.

Zu verdanken ist das einer Melange aus Einheimischen und Zugezogenen, deren gemeinsames Engagement hier auf fruchtbaren Boden trifft. Eines dieser Projekte ist das „Slow Food Village Retz“.





●● Buntres Treiben bei In Velo Veritas 2015 am Retzer Hauptplatz

### Erstes Slow Food Village in Niederösterreich

2021 erlangte Retz, als erster Ort in Niederösterreich, den Status eines Slow Food Village und gehört seither zu einer kleinen Gruppe ähnlicher Orte, welche die umfangreichen Kriterien für einen „Ort des guten Lebens“, wie man Slow Food Villages auch nennt, erfüllen. Warum gerade Retz? Weil es hier Menschen gibt, die Lebensmittel nach den Slow Food Prinzipien „gut, sauber, fair“ erzeugen. Und solche, die diese Lebensmittel schätzen. Damit ist nicht nur der Wein gemeint. Dazu gehören auch Obst, Gemüse, Geflügel, Eier, Honig, Öl und Wild. Und weil es Gastronomen und Gastronominnen gibt, die überwiegend frische, unverfälschte, regionale Lebensmittel verwenden, sowie Beherbergungsbetriebe, die ein „Slow Food“ Frühstück anbieten, wird daraus ein Slow Food Village.

Doch Retz macht mehr. Mit Kochkursen, Verkostungen und Schulprojekten wird die Herstellung und Verarbeitung von guten, sauberen Lebensmitteln für Groß und Klein erlebbar gemacht. Bei den Retzer Mini-Maxi-Köchen lernen 12-jährige Schüler und Schülerinnen der Mittelschule (die Miniköche) unter Anleitung der 17/18-jährigen Schüler und Schülerinnen der Tourismusschule Retz (die Maxiköche) mit regionalen Zutaten zu kochen. Am Ende des Schuljahres kochen die Miniköche ein dreigängiges Menü für ihre Eltern

und erhalten eine Urkunde. Die Kurse sind so beliebt, dass sie jedes Jahr binnen Minuten ausgebucht sind. Bei den Erwachsenen besonders begehrt sind die Kochkurse im Wohnquartier, wo Haubenkoch Clemens Slama sein Wissen weitergibt und der monatliche Kräuterstammtisch in der romantischen Hölzelmühle am Rande von Retz.

### Blauer Portugieser

Natürlich spielt auch der Wein in Retz eine wesentliche Rolle. Das Team vom Slow Food Village Retz hat es sich zur Aufgabe gemacht, vom Aussterben bedrohte, regionale Weinsorten zu schützen und ihnen zu einer Renaissance zu verhelfen. Den Anfang macht der Blaue Portugieser. Die traditionelle Rotweinsorte des Retzer Landes und des Pulkautals fristet er seit langer Zeit ein Nischendasein. Die dünnschalige, dichtbeerige Rebsorte ist eine Diva im Weingarten, weshalb immer mehr Winzer und Winzerinnen sie durch pflegeleichtere Sorten ersetzen. Zusammen mit Weinexperten, Winzern und Winzerinnen aus dem Retzer Land konnte erreicht werden, dass der Blaue Portugieser in die „Arche des Geschmacks“ von Slow Food aufgenommen wird. Dieses weltweite Projekt der Slow Food Stiftung für Biodiversität schützt regional bedeutsame Lebensmittel, Nutztierassen, Kulturpflanzen und traditionelle Zubereitungsarten vor dem Vergessen und Verschwinden. Und das mit Erfolg: Seither schrumpfen die Anbauflächen des Blauen Portugieser nicht mehr und die Nachfrage nach diesem typischen, fruchtigen Rotwein steigt. Das hätte auch Simon Polt gefallen.

---

**Michael Vesely ist Ex-Gastronom und Vorreiter für nachhaltige Landwirtschaft in Retz und Umgebung**

A man and a woman are standing with their bicycles in front of a tall, yellow stone tower with a green dome. The woman, on the left, is wearing a pink helmet and a purple shirt, pointing towards the tower. The man, on the right, is wearing a black helmet and an orange and white cycling jersey. The tower has a clock face and several circular emblems. The sky is blue with some clouds.

RETZER LAND

*im Weinviertel*

*Radfahren &  
Weine genießen*

Vorbei an weißen Kellern und  
zauberhaften Marterln, durch eine  
sanfte Landschaft verlaufend:  
Ausgehend von der Weinstadt Retz im  
nordwestlichen Weinviertel gibt es eine  
Vielzahl an spannenden Radtouren und  
Ausflugszielen zu entdecken.

**Gästeinfo Retzer Land**

Hauptplatz 30 | 2070 Retz

+43 2942 2700

[www.retzer-land.at](http://www.retzer-land.at)







LIEBER ZWEIMAL ÜBERPRÜFEN,  
OB MAN ETWAS

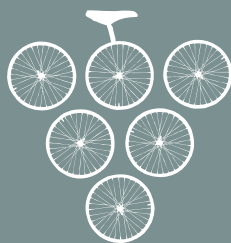
# Schönes

ÜBERSEHEN HAT.

Erfrischend genussvoll  
Radfahren in Niederösterreich

[NIEDEROESTERREICH.AT/RAD](http://NIEDEROESTERREICH.AT/RAD)





DIE RUNDFAHRT AUF KLASSISCHEN RENN RÄDERN

[www.inveloveritas.at](http://www.inveloveritas.at)