

Fucot-Fahrräder

Nur gespielt

Eine Hauptstadt ohne Radproduktion ist wie ein Apfelstrudel ohne Apfel, hätte man getextet, wenn St. Pölten damals schon Hauptstadt gewesen wäre

Dass sich Othmar Fuchs auch beruflich dem Fahrrad zuwenden würde, war kein sonderlich überraschender Schritt: In seiner Freizeit saß er schon länger drauf, das erste Rennrad kaufte er 1928 im Alter von 20 Jahren bei der Firma Capo in Wien, die Heimfahrt (auf eigener Achse, natürlich) ging dann nicht ganz reibungsfrei vor sich: Ein vorlautes Hindernis verfang sich am Weg nach St. Pölten listig im Vorderrad, nach dem Überschlag war das Rad nicht mehr ganz neu.

Othmar Fuchs fuhr in den 30er Jahren trotzdem Rennen, und meistens sahen seine Gegner ziemlich als aus. Dass er einen Wettbewerb am Attersee für sich entschied, obwohl ihm unterwegs die Uhr aus der Trikottasche plumpste und wieder aufgehoben werden wollte, lässt auf die Begeisterung schließen, mit der er sich ins Rennen warf. Die meisten Erfolge aber stellten sich auf der St. Pöltner Radbahn ein, er bestritt auch Steherrennen, eine damals durchaus interessante Leistung im Einzugsgebiet der Abgase des Schrittmacher-Motorrades.

Die Radbahn existiert übrigens schon lange nicht mehr, heute steht an dieser Stelle das St. Pöltner Regierungsviertel.

Beruflich war Othmar Fuchs schon in Tuchfühlung zum Fahrrad, er absolvierte von 1923 bis 1926 eine Schlosserlehre bei der Firma Ferdinand Hubmaier sen., 1935 eröffnete er in der Josefstraße 32 in St. Pölten sein eigenes Geschäft. Was ursprünglich als Schlosserei mit zwei Mitarbeitern geplant war schrumpfte zur Fahrradhandlung, die in guten Zeiten noch einem zusätzlichen Fahrradmechaniker Arbeit gab. Es war nicht unbedingt die Zeit des Freizeitradelns, daher waren die Rennräder nur eine Fußnote im Geschäftsleben – hauptsächlich wurden Tourenräder repariert und freilich auch verkauft, der Vertrag mit Puch lief gut, der Name des *Radsporthauses Fucot* kam von den Anfangsbuchstaben Othmar Fuchs', eine damals nicht unübliche Form der Namensgebung.

Die Kriegszeiten überstand die Firma Fucot mit Motorservicearbeiten für den Heimatkraftfahrverband und dem, was vom Fahrradmarkt übriggeblieben war. Nach 1945 begann Othmar Fuchs mit der Produktion eigener Fahrräder, die konsequent nur in homöopathischer Dosis in die Verkaufszahlen einfließen: Der Rahmenbau war das Ausgleichsspiel für Othmar Fuchs, rund 100 Stück dürften entstanden sein, verteilt in seinem engsten Umkreis. Der bestand vor allem aus seinem Radclub, daher waren Fucot-Räder von eher sportlichem Einschlag. In den ersten Nachkriegsjahren fertigte Fucot auch eigene Schaltungen, danach griff Othmar Fuchs zu Simplex-Schaltungen, Sturmey-Archer- oder Torpedo-

Naben, die Sättel der Tourenräder kamen von Styria, jene der Rennräder von Brooks, mithin feinste englische Ware. Naben und Felgen wurden von Assmann aus der Steiermark bezogen, der österreichische Anteil an den Rädern war also gesichert.

Nicht gesichert war der Absatz, als in den 50er Jahren wieder an Roller und sogar an Autos gedacht werden durfte. Othmar Fuchs dachte ebenfalls mit und verlagerte sein Angebot, die Fahrräder wanderten in den hinteren Winkel des Geschäftsinteresses, die Produktion eigener Fahrräder lief Ende der 50er Jahre aus, ab 1956 hatte sich der Schwerpunkt klar zu Autos verlagert. Im 1949 neu errichteten Geschäftslokal in der Mariazellerstrasse 6a waren über die Jahre Lloyd, Borgward, Simca, Skoda und Lada drapiert, eine nicht unsmarte Mischung, vor der Tür stand die Mobil-Tankstelle.

1975 versandete der Fahrradhandel völlig, es waren nicht die Heydays des Freizeitradelns. Othmar Fuchs ging in Pension und mischte verstärkt bei Senioren-Radrennen mit, die Rahmen aber waren selbst gebaut.

Und falls noch jemand an der bekömmlichen Wirkung des Rennradfahrens zweifelt: Othmar Fuchs verstarb erst vor wenigen Monaten, im Alter von 94 Jahren.

Text: Martin Strubreiter

Fotos: Franz Autrieth, Martin Strubreiter

Recherche: Franz Autrieth, Dieter Hinterwallner

Bildtexte:

Zum Damenrad: Eines der raren Fucot-Damenräder, das im absoluten Originalzustand überlebt hat. Sogar die Reifen dürften noch aus dem Jahr 1949 stammen

Zum Rahmen: Othmar Fuch's persönlicher Rennrahmen aus den frühen 50er Jahren. Sein Talent zum Basteln und Tüfteln zeigt sich in den hinteren Ausfallenden, die die Stellschrauben zum Einjustieren des Hinterrades fast so elegant lösten wie Campagnolo-Ausfallenden ab 1950

Zum Steuerkopfschild: Es kam der Gestaltung von Steuerkopfschildern durchaus gelegen, wenn der Familienname auch die Bezeichnung eines ansehnlichen Tieres war