



Hochradfahrer auf einer Rennbahn um 1900: Lebensgefährliche Kopfstürze

IMAGNO / AUSTRIAN ARCHIVES / INTERFOTO

Wohlklang der Bronzeklingel

Freizeit Mit dem Fahrradboom erblüht auch die Liebe zum Pedal-Oldtimer. Die Preise erreichen das Niveau von Neuwagen, Nachbauten historischer Hochräder sind begehrte Luxusgüter.

Die Epoche des Hochrads begann um das Jahr 1870. Ihr größter Segen bestand in der kurzen Dauer.

Allein das Auf- und Absteigen erforderte akrobatisches Geschick, bei abrupten Bremsmanövern drohten lebensgefährliche Kopfstürze. Für eine Schrecksekunde der Verkehrsgeschichte wurde Radfahren zum Risikosport, ehe die Einführung des Kettenantriebs um 1885 dem modernen, niedriger konstruierten Fahrrad zum Durchbruch verhalf.

Mehr als hundert Jahre später wieder mit der kommerziellen Herstellung von Hochrädern zu beginnen erscheint kaum minder waghalsig, als auf ihnen zu fahren. Zdenek Mesicek möchte auch nicht die Illusion verbreiten, seine Produkte hätten technische Vorteile gegenüber modernen Rädern. „In erster Linie“, sagt er, „geht es uns um Qualität.“

Seine Fahrradmanufaktur in Celoznice nahe Brünn zählt zu den anmutigsten Erfolgsgeschichten der jungen Tschechischen Republik. Der 1992 gegründete Fünf-Mann-Betrieb entstand aus einem Freizeitspaß; heute ist er in Fachkreisen weltweit bekannt für Altrad-Neubauten von tadelloser Machart. Mesicek produziert etwa 30 Hochräder im Jahr mit denkwürdiger Detailverliebtheit. Schraubenmutter werden von Hand auf eine individuelle Form geschliffen. Die Felgenreichen reichen bis zu 56 Zoll (knapp anderthalb Meter) und die Preise von 2700 bis über 5000 Euro.

In seinem Ausstellungsraum, einer ehemaligen Wirtsstube, hat der gelernte Schlosser eine mit Stecknadeln übersäte Weltkarte aufgehängt. Jeder Pikser steht für einen Ort, in den schon eines der stak-sigen Velos ausgeliefert wurde. Abgesehen von Australien sind alle Kontinente mar-

kiert. Allein Ernesto Colnago, Italiens mythischer Rennradfabrikant, hat mehrere Modelle gekauft und eines seinem Freund, dem Modeschöpfer Armani, geschenkt. Ein anderes orderte ein Oligarch aus St. Petersburg – als Geburtstagsgeschenk für den russischen Potentaten Wladimir Putin.

Der zarte Kult um die Riesenrad-Repliken zählt zu den besonders exotischen Facetten eines Trends, der sich vor allem in Großstädten bemerkbar macht: Fahrradfahrer entdecken die Liebe zum Oldtimer.

Wer noch ein verwittertes Rennrad von Koga-Miyata, Diamant oder Express im Keller stehen hat, sollte das Stück nicht achtlos auf den Sperrmüll werfen. Allein der Oldtimerrahmen könnte inzwischen einige Hundert Euro wert sein. „Der High-End-Rennradbereich geht bei 2000 Euro los“, sagt Heinz Fingerhut, Eigentümer der Firma Velo-Classic im westfälischen Hüll-

horst. Vor 22 Jahren gründete der frühere Telekom-Mitarbeiter in Bielefeld das Versandunternehmen in der Hoffnung auf eine Marktentwicklung, die damals kaum ein Hellseher hätte erahnen können.

Die Firma expandierte, zog in ein stattliches Gehöft hinaus ins Umland, wo es nun auch schon wieder zu eng wird. Velo-Classic ist die zentrale Drehscheibe in Deutschland für historische Fahrräder, Motorfahrräder und Ersatzteile. Der Lagerbestand verteilt sich auf ein Labyrinth von Magazinräumen bis unters Dach. Fingerhut schätzt ihn auf rund 40 000 Einzelposten, wobei nur ein Bruchteil davon für den Internetvertrieb gelistet ist.

Als Preziosen unter den Kleinteilen nennt er Gussklingeln aus Glockenbronze („ein ganz anderer Klang“). Sehr gefragt seien auch wieder Rennrad-Originalfelgen für Schlauchreifen („viele rüsten darauf zurück“).

Dauerbrenner unter den Komplettträgern in Fingerhuts Portfolio ist das Offiziersmodell des Schweizer Militärs. Es wurde über einen Großteil des 20. Jahrhunderts hinweg nahezu unverändert gebaut, hat einen extrem robusten Rahmen, keine Gangschaltung und im Idealfall ein erhaltenes Nummernschild mit weißem Kreuz. Über 300 Exemplare hat Velo-Classic über die Jahre verkauft. Sein Internetskatalog verspricht einen „tollen Alltagsklassiker“ für 399 Euro.

Höhepunkt des Fingerhut-Fundus ist eine unverkäufliche Sammlung von mehr als 250 Zweirad-Antiquitäten der Baujahre 1868 bis 2000. „Aus der modernen Fahrradentwicklung dokumentiert meine Sammlung nahezu alles“, sagt der Eigner – und fügt an, dass die Moderne um das Jahr 1900 begann.

Wegbereiter dieser Velo-Neuzeit war neben dem Luftreifen der Kettenantrieb; erst dieser machte längere Übersetzungen möglich – so waren keine mannshohen Laufräder mehr erforderlich, um auf achtbare Geschwindigkeiten zu kommen. In späteren Jahren folgte eine Vielzahl von Innovationen, die sich entweder so massenhaft durchsetzten wie Nabenschaltungen oder Exoten blieben, darunter Tretlagergetriebe, Kardantriebe oder Sichelgabeln zur Federung von Stößen. Die Velo-Classic-Sammlung hält auch die exzentrischsten Varianten vor, bis hin zur erhabenen Dekadenz eines Masi-Rennrads mit 24-Karat-Goldbeschichtung.

Im Kern ist Fingerhut ein bodenständiger Routinier des Altrhandels. Der modische Kult um die Rennräder stört ihn eher, da dieser die Preise in abstruse Höhen treibt. „Vorkriegsmodelle von Diamant-Rennern sind kaum noch aufzutreiben“, sagt er. „Früher gab es die um 500 Euro.“ Viele Exemplare landen inzwischen in Geschäften, die eher Boutiquen gleichen als Fahrradläden.

Zu den smarten Neulingen der Branche zählt der Hamburger Unternehmer Peer Hanslik. Er betreibt im Hauptberuf eine PR-Agentur, nebenbei aber seit einigen Jahren den handverlesenen Vertrieb vorwiegend italienischer Rennrad-Klassiker. Das Geschäft im Szenestadtteil St. Pauli trägt den Namen 10bici, ausgesprochen „dieci bici“: Er steht für zehn Räder, die nach der ursprünglichen Idee immer verfügbar sein sollten. Inzwischen hat er an die dreißig auf Lager.

Auf Italienreisen sammelt Hanslik gut erhaltene Exemplare von Marken wie Gios, Olmo und Dancelli ein. Interessierten bringt er auch gleich ein paar biografische Eckda-

ten der Vorbesitzer mit. Bei Facebook wird 10bici unter „Kunst & Unterhaltung“ geführt. Es gibt nur einen kleinen Verkaufsraum, keine Werkstatt, da Hanslik von der Technik gar nichts versteht. Als Zubehör verkauft er einen Wandhalter aus Acrylglas – für die Verwendung des Rades als Wohnraumschmuck. Auch Menschen, die das Rad nur als Geldanlage betrachten, sind aus Sicht des Velo-Galeristen keine Frevler, sondern Bausteine seines Geschäftsmodells.

Der bisher prominenteste Gradmesser des galoppierenden Wertzuwachses war die Versteigerung der Fahrradsammlung von Michael Embacher vor einem Jahr im Wiener Dorotheum. Sie hatte etwa den Umfang von Fingerhuts Privatsammlung erreicht, als der Architekt den Dachboden räumen musste, auf dem sich die Räder angesammelt hatten.

Dem Personal des feinen Auktionshauses war das Genre offenbar ebenso fremd wie manche Feinheit der italienischen Sprache. So rief der Auktionator Modelle der Marke Bianchi als „Biantchi“ auf, was den anwesenden Feuilletonisten der „Frankfurter Allgemeinen“ irritierte, die Kauflust des Publikums aber nicht zu trüben schien. Etliche der Räder wurden für ein Vielfaches des Rufpreises ersteigert. Ein Tourenrennrad (Fachbegriff „Randonneur“) des Pariser Präzisionsfabrikanten René Herse durchbrach die 10 000-Euro-Marke. Im Bieterkreis saß auch Velo-Classic-Mann Fingerhut, der seine Sammlung um 20 bis 30 Stücke erweitern wollte, aber in den meisten Fällen ausstieg.

Den Rekord setzte ein Unikat des englischen Konstrukteurs Alexander Moulton. Der 2012 verstorbene Magier des teilbaren Rennrads lebte und arbeitete in einem Herrenhaus mit Wandfresken der von ihm erdachten Automobilfahrwerke und Fahrradkonstruktionen – ein Mann mithin von unermesslichem Kultpotenzial.

Moultons Bemühungen um Leichtbau gipfelten 1991 in einem Rennrad aus Titan, das er in einer Kooperation mit dem illustren amerikanischen Rahmenbauer Mike Augspurger anfertigen ließ. Das „One Off Moulton Special“ wiegt 9,6 Kilogramm, ein Pfund weniger als die für Klappräder schon sehr leichten Edelstahlmodelle des Briten.

Moulton beendete die Zusammenarbeit jedoch nach dem Bau eines Prototyps, der schließlich bei Embacher landete und zu einem Rufpreis von 6000 Euro in die Auktion ging.

Ersteigert wurde er für das Fünffache.

Christian Wüst

Mail: christian.wuest@spiegel.de



Oldtimerhändler Fingerhut: Labyrinth mit 40 000 Einzelposten



Video: Eine Fahrt auf dem Hochrad

spiegel.de/sp252016fahrrad
oder in der App DER SPIEGEL