

VON MARIETTA MIEHLICH

Endlich. Es ist fertig, frisch zurück aus der Werkstatt. Senad Sarac, Inhaber des Vintage Bike Ladens Le Vélo, greift mit beiden Händen den geschwungenen Lenker wie zu einem festen Händedruck und schiebt das schicke Stück – kirschrote Lackierung, goldene handlierte Muffen, elfenbeinfarbene Reifen, schlanker Ledersattel – in die Reihe weiterer antiker Fahrräder. Nun kann der Porsche-Renner, Baujahr 1947, wieder auf die Straße. Ohne Senad Saracs Sammelleidenschaft für alte, arrangierte Fahrräder aus den Jahren 1880 bis 1950 würde er noch immer in einem dunklen Keller vor sich hin schlummern.

Mehr als 2000 historische Treter stapeln sich mittlerweile in seiner Garage. Darunter namhafte Marken wie Miele, Göricke, Harmonia, Armada, Mercedes, Opel, Adler, Bianchi oder Peugeot, hergestellt in Deutschland, Italien, Frankreich, Belgien, England, Schweden und Russland. Egal ob italienischer Rennradrahmen aus den 1920er-Jahren, Fahrradleuchten aus dem Paris des Fin de Siècle oder Lenker von Schweizer Postfahrrädern aus den 1940er-Jahren – aus Schuppen, Kellern oder von Flohmärkten rettet der Hamburger rare Einzelteile und Fahrräder aus vergangenen Zeiten.

Das Sortiment führt durch die Geschichte des Fahrrads: vom Hochrad der Gründerzeit über Liefer- und Polizeifahrer bis hin zu den Betriebsrädern der Lufthansa, mit denen früher von Gate zu Gate gefahren wurde. Jedes Fahrrad hier hat eine eigene Geschichte, einen eigenen Charakter – das gehört zu ihren Verkaufsargumenten. Denn Schwedenstahl, wie er früher in der Rüstung und eben im Fahrradbau eingesetzt wurde, macht die alten Modelle unheimlich robust und praktisch unverwundlich.

Senad Saracs Devise ist Upcycling: scheinbar Wertloses in Neuwertiges umzuwandeln. Mit seinem Anspruch an Qualität, Langlebigkeit und Nachhaltigkeit lebt er einen Gegenentwurf zur Wegwerfgesellschaft. Möge ein Fahrrad noch so hoffnungslos dastehen – alle Rahmen baut er auseinander, zerlegt sie in ihre Einzelteile, röntgt sie, damit kein Haarriss unentdeckt bleibt. Dann schleift er, hohlraumversiegelt, behandelt mit Rostumwandlern und speziellen Stabilisierungslacken. Selbst angesichts eines Sattels, der bereits Moos angesetzt hat und in jeder für schrotttauglich halten würde, ist der Spross einer alten Ledermacherfamilie überzeugt: „Das wirft man nicht weg, das kann man reparieren!“

Das Rad transportiert nicht nur seinen Besitzer, sondern auch eine interessante Geschichte

Er geht bei diesen Reparaturen mit neuester Technik über die einstige Funktionalität der Räder hinaus. Alle Modelle bei Le Vélo kommen mit Rücktrittbremse, Drei-Gang-Nabenschaltung, Automatik-Getriebe und LED-Licht in den Verkauf. Auch ein trackingfähiges GPS-System und ein Kabel zum Aufladen des Handys im Rahmen kann verbaut werden.

Was nicht mehr repariert werden kann, wird selbst gemacht: Felgen, die nach historischem Vorbild auf einer Originalmaschine aus den Dreißigerjahren wie eh und je hergestellt werden, Tretlager, die gedreht und gehärtet werden, Lager, Lagerschalen, Kränze, Ketten und Schrauben, denen ein Gewinde reingeschnitten und Initialen eingeschlagen werden. „Man findet für die alten Fahrräder oftmals keine Ersatzteile mehr“, erklärt Senad Sarac. „Deswegen haben wir beschlossen, sie stilgerecht nachzubauen.“ So werden auch die Pedale und Handmuffen aus Buchenholz selbst gedreht und mit Leder in englischem Sattlerstich ergänzt.

Für solche Handwerkskunst braucht es natürlich auch die passenden Accessoires und das entsprechende Zubehör: Flaschenträger und Rahmentasche, alles aus Leder, oder extra angefertigte Fahrrad-

körbe aus alten Weinkörben der Zwanziger- und Dreißigerjahre, die komplett aus einandergebaut, gewachsen und mit Leder-elementen wieder zusammenge-nagelt werden. Traditionelle Sattler und Tischner fertigen dazu aus hochwertigen Naturledern Satteltaschen, Aktentaschen, Rucksäcke und Werkzeugtaschen. Schuh-

machermeister bauen eine Reihe von soliden Boots für den Vintage-Biker mit Budapester Lochung oder im Oxford-Stil.

Vintage-Bikes verkörpern solides Kunsthandwerk und eine Kultur, die Konsum von der Stange nicht leisten kann. Die Käufer versprechen sich davon Andersartigkeit, Extravaganz und Persön-

lichkeit, das Rad transportiert also nicht nur seinen Besitzer, sondern gleich noch eine interessante Geschichte – ziemlich wichtig für die urbanen Ästheten von heute. Deshalb passt auch Senad Sarac seine Le Vélos dem Fahrer auf den Leib an, fast wie einen Maßanzug. Dessen Gewohnheiten und Stilvorlieben werden berücksich-



Am Rad der Zeit

In seiner Hamburger Werkstatt hortet Senad Sarac mehr als 2000 historische Fahrräder und interpretiert sie neu



Alle Lasten Anfang: Dieses Transportfahrrad aus dem Jahr 1932 wurde in der Manufaktur Le Vélo von Senad Sarac (ganz oben) komplett restauriert und passt jetzt bestens zum Industrial-Trend. FOTOS: DENNIS LÖFFKA FÜR LE VÉLO

tigt, das Rad wird nach seiner individuellen Nutzung ausbalanciert. Kostenpunkt: ab 1000 Euro – je nach Seltenheit, Aufwand und Extrawünschen.

Ehrfurchtsvoll streift Sarac über ein französisches Stadtfahrrad von 1915 aus der Champagne, legt seine Hand auf den schmal geschnittenen Ledersattel und schwärmt von dem Fahrgefühl, wenn man darauf sitzt: Vergleichbar mit einem alten Mercedes-Benz, wo man fast schwebte, dahingleite. Das komme davon, dass der Sattel durchfedere, der Rahmen in die Länge gezogen sei, ebenso die Vorderradgabel, sodass der Körper Erschütterungen nicht so stark abfangen müsse. Außerdem sind die Rohre hier noch von innen gelötet, „muffenlos“ – eine Technik, die mittlerweile ausgestorben sei, weil ohne Ende aufwendig.

„Ein Vintage-Bike fasziniert durch Details, die es bei heute hergestellten Fahrrädern nicht mehr gibt“, sagt Senad Sarac begeistert, hebt das Rad an seinem ledernen Tragegriff in die Höhe und erklärt: „Der ist für Großstadt-Biker, die ihren Liebling bis ins Loft transportieren müssen.“

Nicht nur schicken, sondern ebenso etagentauglich, finden die Stil-Ikonen auch einen festen Platz in Stadtwohnungen. Denn es gibt Menschen, die hängen sich die alten Flitzer und Gleiter ins Wohnzimmer wie Jäger ihre Hirschgeweihe. Auch Senad Sarac lebt mit sechs seiner stählerne Zöglinge unter einem Dach, schmuck verstaubt an den Wänden. „Viele meiner Kunden kaufen sich ein Le Vélo nicht nur, um damit zu fahren, sondern auch als dekoratives Schmuckstück“, gibt er zu. In die Vitrine wandere jedoch nur selten eines seiner nostalgischen Kunstwerke. „Wir sind kein Museum“, betont er. „Unsere Fahrräder gehören auf die Straße.“ Dafür seien sie hundert Prozent einsatzbereit und unkaputtbar – weshalb sie auch nicht mit Samthandschuhen behandelt werden müssten.

Nur eins empfiehlt der Vintage-Bike-Profi jedem seiner Kunden, der sein Rad vor der Haustür abstellen will: ein gutes Schloss, zum Beispiel der Marke Kryptonite, das zwar 150 Euro kostet, aber das Rad bis zu 2000 Euro versichert. Doch: „Ein Le Vélo wird nicht gestohlen“, versichert Senad Sarac. Dafür seien sie viel zu speziell. Die würden Diebe nicht verkauft bekommen, selbst in Teilen nicht. Vintage-Bikes sind, was sie sind: Unikate eben.