

Exklusivität auf zwei Reifen – Leipziger auf der Suche nach dem perfekten Fahrrad

War der Drahtesel von Diamant oder Mifa zu DDR-Zeiten vor allem eine günstige, robuste Variante zur motorisierten Rennpappe und ein ganz normaler Alltagsgegenstand, transportieren Fahrräder heutzutage nicht nur Menschen, sondern auch deren Gesinnung. Ein Rundgang durch Leipzigs Fahrradszene. *Von Torben Ibs*



Der Cross-Country-Spezialist: Mountainbikes aus der Spinnerei



Fährt sich nicht nur angenehm, sondern sieht auch noch gut aus und liegt voll im Trend; Räder mit Ballonreifen



Der Klassiker für Fahrradbenutzer: Moderne Stadträder gibt es immer noch von der Stange

■ Der letzte Schrei sind die sogenannten Fixies: Rennräder ohne Gangschaltung und bisweilen ohne Bremse. Damit festigten in den 1980er Jahren die New Yorker Fahrradkuriere ihren Ruf als letzte Rebellen des Stadtverkehrs. Heute reißen sich die Leute um die Fixies, ein echtes Distinktionsmerkmal samt seiner unentbehrlichen Kuriertasche. „Das erste Fixie, das ich vor ein paar Jahren verkauft habe, ging an einen HGB-Studenten“, erinnert sich Gerolf Meyer. Er gehört zu der kreativen Crew um Matthias Mehlert und Frank Patitz, die seit drei Jahren sehr erfolgreich versuchen, den Rädermarkt von Leipzig aus mit neuen Akzenten zu versehen. „Retrovelo“ heißt ihre neu kreierte Marke, bei der sie klassisch-schöne Rahmenschnitte mit Ballonreifen und modernster Technik versehen. Das Ganze sieht dann ein wenig aus wie die Räder der 30er und 40er Jahre, bietet aber tatsächlich den aktuellen Fahrkomfort, zudem wegen der extra dicken Reifen auch vollständig auf zusätzlichen Schnickschnack wie eine Federung verzichtet werden kann. Retrovelo exportiert ihre Räder mittlerweile in alle Welt und ist stolz darauf, dass jedes Rad nur in Minise-

rien gefertigt wird und damit jeder Käufer quasi ein exklusives Einzelstück besitzt.

Den Trend zur Exklusivität und Individualität haben auch zahlreiche andere Händler erkannt. So ist der in der Leipziger Spinnerei heimische Fahrradhändler und -produzent „Rotor“ bekannt für seine maßgeschneiderten Fahrräder, die zumeist auf eigenen Konstruktionen der Inhaber Jonas Machalett und Falk Semmler beruhen. Sie haben auch das Rad für Oliver Schmidt montiert, mit dem er um die ganze Welt gefahren ist, und das jetzt wie eine Reliquie im Verkaufsraum verwahrt wird. Demnächst will Oliver wieder los; diesmal soll es über die gefrorene Beringstraße gehen, und das bedeutet wesentlich breitere Reifen, während der Rest des Rades kaum verändert werden soll. „Wir arbeiten dran und schaffen das“, meint Machalett zuversichtlich.

Noch individueller wird es auf dem Velochecker im Laden „Rückenwind“, wo der spätere Radfahrer erstmal vermessen wird. Vom Pedalabstand bis Armlänge bleibt nichts unberücksichtigt, um das perfekt angepasste Rad zu konstruieren, das aber nicht nur fährt, sondern selbstredend auch gut aussehen soll. Ronny Deutscher,

einer der Begründer von Rückenwind, weiß, worauf es ankommt, war er doch selbst acht Monate per Tandem unter anderem in Syrien und Ägypten unterwegs: „Der Kunde sagt, was er mit dem Rad tun will. Wir messen ihn und ein paar Wochen später hat er sein maßgeschneidertes Rad.“

Wem das zuviel Aufwand erscheint, der kann mit Zubehör seine (finanzielle) Potenz beweisen. So hat die Nabenschaltung eine Renaissance erfahren, seit es der Firma „Rohloff“ mit ihrem Speedhub 500 gelungen ist, eine Nabenschaltung mit 14 Gängen auf den Markt zu werfen. Zwar kostet so eine Installation rund 800 Euro mehr als eine übliche Schaltung, aber das, so die Denke vieler High-End-Radfahrer, darf es dann auch kosten.

Einige kaufen sich für ihr Rad gleich zwei Hinterräder – eins mit und eins ohne das teure Stück. Letzteres kommt im Alltagsgebrauch zum Einsatz. Die teure Schaltung wird für besondere Anlässe ausgepackt.

Fast wie das Sonntagskleid früher.

P.S. Für 700 Euro kriegt man übrigens ein ganz normales gutes Fahrrad. Immer noch. □