Die wiederbelebten Drahtesel

Wie zwei Compagnons alte Fahrräder ausschlachten, um daraus neue Stadtflitzer zu bauen

BERICHT:
BIRGIT WITTSTOCK

Es ist ein Keller voller Leichen, auf mehr als 60 Quadratmetern liegen sie fein säuberlich zerlegt und sortiert: Lenker zu Lenkern, Pedale zu Pedalen und Ketten zu Ketten. An der Stirnseite des Raumes reihen sich die Rahmen aneinander: Puch, Genesis und wie sie alle heißen. Ein Blick in das Kellergewölbe lässt wohl jedes Bastlerherz einen Salto mortale nach dem anderen schlagen. Es ist das Reich von Richard Zirkel und Peter Pluhar, beide knapp über 40 und von Beruf Fahrradreanimateure.

Seit vergangenem Sommer bauen sie hier, in einem Keller in der Westbahnstraße in Wien-Neubau, aus alten Fahrradteilen neue Stadtflitzer zusammen: Reanimated Bikes nennt sich ihr Geschäft, dessen Lokal ein paar Häuser weiter und ein Stockwerk weiter oben liegt und in dem man fertige *customized bikes* erstehen kann.

Im Unterschied zu den meisten anderen dieser Art sehen die fertigen Teile von Pluhar und Zirkel betont zurückhaltend aus. Da ist nichts von aufgemotzten, breiten Gabeln zu sehen, keine tiefergelegten Sitze mit dicken Ledersätteln oder ähnlicher Schnickschnack. Die Produkte der beiden sind aufs Wesentliche reduziert und haben ihre Patina, ihr abgelebtes Äußeres behalten.

Müllabfuhr und Hausverwaltung

Auf die Idee, aus alten Fahrrädern neue zu bauen und damit ein Geschäft zu machen, sind die beiden eines Tages während einer gemeinsamen Joggingrunde gekommen. Fortan pickten sie sich einmal im Monat aus den Resten der Fahrradleichen, die die MA 48 regelmäßig auf ihren Touren durch die Stadt einsammelt, von diversen Verkehrsschildern, Fahrradständern und Ampeln abmontiert, die besten Stücke heraus.

Beim Ausschlachten dieser Schrotthaufen werden sie von Jugend am Werk unterstützt: Pluhar, nebenbei nach wie vor Sonderschullehrer, hat die Kooperation initiiert, von der beide Seiten profitieren; die Jugendlichen bekommen abwechslungsreiche Handarbeit, Pluhar und Zirkel die notwendige Unterstützung. Zuvor arbeiteten die beiden zwei Jahre im Hernalser Untergrund, ehe sie sich ihr Verkaufslokal in der Westbahnstraße leisten konnten und in das dazugehörige Kellergewölbe in den siebten Bezirk übersiedelten.

Die Fahrradreanimateure Peter Pluhar und Richard Zirkel mit ihrem Werk

Eine weitere Joggingrunde brachte eine weitere bahnbrechende Idee: „Wir gingen im Kopf durch, wo überall sonst noch Fahrradleichen herzubekommen wären: Hausverwaltungen schienen da das Naheliegendste“, erzählt Pluhar.

Also schrieb man verschiedene Wiener Hausverwaltungen an. „Von den meisten kam keine Antwort, aber manche betreuen ja gleich zig Häuser“, sagt der Fahrradschrauber. „Wir holen die Fahrräder kostenlos ab – somit ersparen sich die Hausverwaltungen den teuren Abtransport.“

Nachdem die alten Fahrräder oder das, was von ihnen noch übriggeblieben ist, von Hand zerlegt, gereinigt, sortiert und nach Größe geschlichtet eingelagert worden sind, kann es an die Arbeit gehen: „Derzeit machen die Reparatur und der Umbau von bereits bestehenden Fahrrädern und der Bau eines gänzlich neuen etwa 50:50 vom Geschäft aus“, schätzt Richard Zirkel, gelernter Feinmechaniker.

Die Leute würden mit den verschiedensten Wünschen kommen, angefangen beim alten Puch-Rennrad mit dem inzwischen unbequem gewordenen Sattel, das neu adaptiert werden soll, bis zum kompletten Neubau eines stadttauglichen Flitzers. „Auch wenn der Rahmen, der Lenker und der Sattel gebraucht sind – die meisten Teile, vor allem die Verschleißteile, sind nagelneu.“ Man habe im Endeffekt ein Fahrrad auf dem neuesten Stand der Technik.

Vom Mountain- zum Citybike

Bis es so weit ist, ist es ein weiter Weg. Darauf, wie lange der Bau eines *customized,* oder besser: eines *reanimated bikes* dauert, wollen die beiden sich nicht festlegen; das sei individuell verschieden und hänge immer von der Ausführung und den jeweiligen Wünschen ab. Ab rund 450 Euro ist man jedenfalls dabei.

Der Bau des Wunschfahrrades beginnt mit ausführlichen Gesprächen: „Manche kommen und sagen, sie wollen ein Mountainbike. Irgendwann kommt man dann im Geplaudere darauf, dass die Person eigentlich gar nicht vorhat, im Gelände zu fahren, sondern das Fahrrad lediglich für die Stadt braucht“, sagt Zirkel. Dann böte sich eine Mischung an: ein Fahrrad, das aussieht wie ein Mountainbike, in Wahrheit aber ein Citybike ist. „Hauptsächlich bauen wir Fahrräder für Stadtfahrer.“

Dass die meisten davon nach wie vor ein wenig ramponiert oder zumindest abgelebt aussehen, halten die Kunden von Reanimated Bikes für einen Vorteil: „Die Leute wollen gar nicht, dass die Räder neu aussehen, dann werden sie wenigstens nicht so schnell gefladert“, sagt Zirkel.

Ein roter Flitzer im Schaufenster sticht deshalb besonders ins Auge: Der sei auf Wunsch des Kunden pulverbeschichtet worden. Weil: Alles ist möglich. F

Reanimated Bikes 7., Westbahnstr. 35, www.reanimated-bikes.eu, bis 4.3. geschlossen!

Mobil eben Wie wir uns bewegen

Radweglückenschluss

Dass der 2er-Linien-Radweg am Getreidemarkt im Nichts endet, war schon vor zehn Jahren Thema im *Falter*. Nun haben die – mittlerweile mitregierenden – Grünen die 500-Meter-Radweglücke zwischen Lehárgasse und Naschmarkt im Visier und wollen sie schließen. Nämlich mit einer Radspur. Autos sollten laut dem grünen Verkehrssprecher Christoph Chorherr trotzdem auf vier Spuren fahren können. Wieso gibt es diese Radspur eigentlich nicht schon längst?

Umsteigen, bitte

Die Gründe, weshalb Menschen vom Auto auf Öffis umsteigen, sind laut VCÖ vielfältig. Steigende Kosten fürs Autofahren, eine Haltestelle in der Nähe und gute Verbindungen sind für die Österreicher allerdings die Hauptmotive für den Umstieg. Plus: Jeder Zweite fährt wegen mangelnder Verbindungen nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Der VCÖ fordert nun ein dichteres Bahn- und Busnetz. Betrifft Wien nicht? Stimmt nicht, Wien ist ein „Planet der Pendler“.
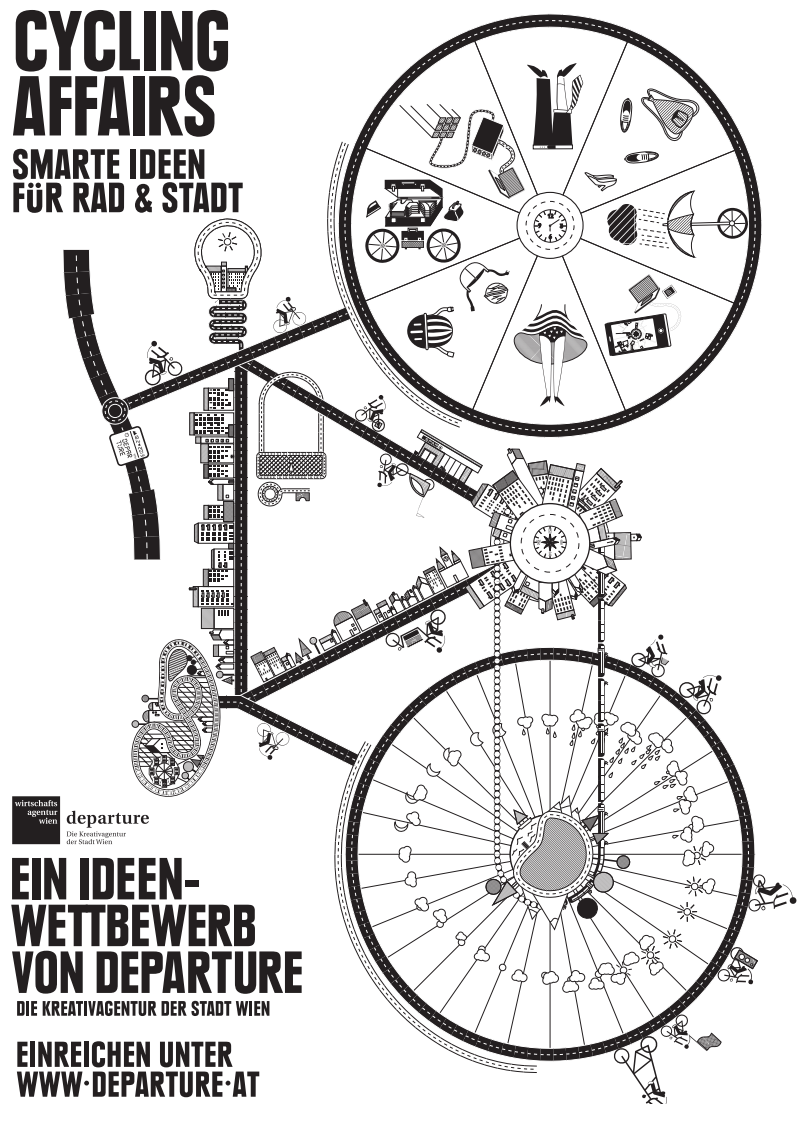
FOTO: HERIBERT CORN