

MEISTERWERKE DES FAHRRADBAUS

TEXT: JAN HEINE
FOTOGRAFIE: JEAN-PIERRE PRADÈRES



Index



La Gauloise
Bi-Chaine 1909 - 1910

Seite 8



Hirondelle
Rétro-Directe 1920er

Seite 12



Schulz
1935 - 1937

Seite 14



Reyhand
1936

Seite 18



Uldry
1936

Seite 22



Longoni
Super Tandem 1936 - 1937

Seite 24



Reyhand
1938

Seite 28



Intégral
1938 - 1939

Seite 32



Reyhand
1938 - 1939

Seite 36



Charrel
1945 - 1946

Seite 40



Alex Singer
1946 - 1947

Seite 42



René Herse
Concours de Machines 1947

Seite 44



Follis
Type Polymultipliée 50
Chanteloup 1946 - 1947

Seite 48



René Herse
1946

Seite 50



Alex Singer
1947

Seite 54



Mayeux
Cyclosporitif späte 1940er

Seite 56



Alex Singer
Porteur ca. 1947

Seite 58



Maury
späte 1940er

Seite 62



L. Pitard
1948

Seite 64



A. Faure
ca. 1948

Seite 66



René Herse
Camping 1949

Seite 70



Hugonnier Routens
ca. 1949

Seite 74



C. Bailleul
ca. 1950

Seite 76



Charrel
ca. 1950 - 1953

Seite 78



René Herse
Randonneuse 1950

Seite 80



Alex Singer
1950

Seite 82



Barra
ca. 1950

Seite 88



René Herse
Porteur 1950

Seite 92



C. Daudon
Randonneur 1950 - 1951

Seite 96



Marcadier
ca. 1950

Seite 100



A. Rémy
ca. 1951

Seite 102



Caminargent
ca. 1951

Seite 104



C. Daudon
Cycloportif 1951

Seite 108



René Herse
1952

Seite 110



Longoni
Campeur ca. 1950

Seite 116



Marcadier
1950er

Seite 118



Alex Singer
1953

Seite 122



Barra
1950 - 1955

Seite 126



Goéland
Campeur 1961

Seite 130



Alex Singer
1962

Seite 132



René Herse
Paris-Brest-Paris 1966

Seite 136



Goéland
Porteur ca. 1966

Seite 140



Jo Routens
1966

Seite 142



René Herse
Démontable 1971

Seite 144



René Herse
Porteur 1975

Seite 148



Alex Singer
Campeur 1985

Seite 150



René Herse
1978

Seite 152



Gilles Berthoud
1980

Seite 156



René Herse
Tandem Chanteloup 1980

Seite 158



Alex Singer
2003

Seite 162



*In der Nachkriegszeit nahmen viele Randonneure an Wettkämpfen teil. Hier leistet Lyli Herse beim Fünfer-Zeitfahren über 100 km des Coupe Herse Führungsarbeit. Lucien Détée fährt rechts und R. Martinez links. Das Foto stammt aus der Mitte der 1950er Jahre.
Foto: Sammlung L. Détée.*

Vorwort

Radfahren aus Freude am Sport und aus Entdeckungslust hat in vielen Ländern eine lange Geschichte. In Frankreich war es Paul de Vivie, besser bekannt unter dem Pseudonym „Vélocio“, der Ende des 19. Jahrhunderts mit seinen Anhängern lange Strecken per Fahrrad zurücklegte. Vélocio fuhr bei jedem Wetter, in jedem Gelände, einfach aus Spaß am Radfahren. Seine „Schule von Saint-Étienne“ fand zahlreiche Nachahmer und beeinflusste den Radsport und die Fahrradtechnik in Frankreich über Jahrzehnte.

Heute kommen die meisten Entwicklungen der Fahrradtechnik aus dem Rennsport, doch war das nicht immer so. Zur Frühzeit des Radsports fuhren Radrennfahrer auf Eingangrädern mit dürftigen Bremsen. Ihnen machte es nichts aus, Berge zu Fuß zu bewältigen, solange die Konkurrenz auch abstieg. Doch für die sogenannten „Cyclotouristen“ kam das gar nicht in Frage. Diese Fahrradenthusiasten wollten auch die steilsten Bergpässe hinauf- und auf der anderen Seite wieder hinabfahren. Um ihr Fernweh zu befriedigen, entwickelten sie leichte Fahrräder mit Gangschaltungen, leistungsfähigen Bremsen und leistungsstarken Beleuchtungen. Ihr Stolz auf ihren Sport verlangte nach zeitlosen, gut verarbeiteten Rädern, die Schönheit mit Zuverlässigkeit verbanden. Mit der Zeit hielten diese Technologien auch in die Serienproduktion Einzug, doch die handgefertigten Fahrräder der besten Konstrukteure ragten immer weit aus der Masse heraus.

Weil die Fertigung dieser Räder so arbeitsintensiv war, wurden sie in kleinen Werkstätten gebaut, die ein paar Dutzend, maximal ein paar Hundert Räder im Jahr schufen. Diese Fahrräder kosteten drei Monatsgehälter eines gutverdienenden Angestellten der Nachkriegszeit. Schon damals waren sie ungemein selten, und heute sind sie kaum noch zu finden. Jedes kleinste Detail wurde liebevoll entworfen und gefertigt. Schutzbleche und Gepäckträger bildeten integrierte Bestandteile des Fahrrads, so dass nichts klapperte, schleifte oder sich locker rüttelte. Jedes Bauteil war an Anlötsockeln befestigt, weil sich Schellen lockern oder verdrehen können. Die Kabel für die Beleuchtung waren komplett im Innern des Rahmens verlegt. Das sorgte nicht nur für ein schöneres Aussehen, sondern verhinderte vor allem, dass die Kabel irgendwo hängen blieben und abrissen. Die Konstrukteure waren nicht nur Rahmenbauer, sondern sie bauten Kompletträder, bei denen jedes Teil harmonisch ins Ganze integriert war. Sie stellten ihre eigenen Vorbauten, Umwerfer, Bremsen und sogar Naben her, wenn ihnen die Serienprodukte in der Optik oder Funktion unbefriedigend erschienen. Diese Fahrräder erreichten ein Niveau der Handwerkskunst, das bis heute unübertroffen ist.

Als Redakteur der Zeitschrift *Bicycle Quarterly* schätze ich mich glücklich, zahlreichen herausragenden Fahrrädern zu begegnen. Für dieses Buch sind der Fotograf Jean-Pierre Pradères und ich weit gereist – quer durch Europa und bis in die USA – um die atemberaubendsten Fahrräder zu fotografieren, die die Welt je gesehen hat, und um die Geschichte der legendären handgearbeiteten Fahrräder Frankreichs aufzuzeichnen. Viel Spaß bei der Reise in eine Welt der Legenden und Träume des Fahrradbaus.

Jan Heine