

Kultvelos

Mein Rad, dein Rad

200 Jahre nach seiner Erfindung ist das Velo heute ein Lifestyle-Objekt. Wie die Fahrer setzen auch die Konstrukteure auf Individualität – zwei Beispiele aus einer kunterbunten Szene.

Der Zürcher Velobauer Röbi Stolz setzt auf «Nischenprodukte für Liebhaber».





TEXT: BIRTHE HOMANN UND DANIEL BENZ
FOTOS: HOLGER SALACH

Röbi Stolz liebt schlichte, edle Velos. «Kein unnötiger Krimskrams, reduziert – das ist es», sagt der gelernte Maschinenzeichner, der seinen Laden in Zürich-Oerlikon vor 33 Jahren eröffnet hat. Der 56-Jährige zeigt auf ein exquisites blaues Rad mit einem silbernen Superman-Emblem auf der Lenkstange, seinem Firmenlogo. «An diesem Exemplar werkle ich schon seit 20 Jahren herum. Ich stelle es jeweils an Fachmessen aus. Es ist unbezahlbar.»

Solche handgefertigten Velos sind Stolz' Kerngeschäft. Auf so ein Teil müssen die Kunden vier bis sechs Monate warten und mindestens 5000 Franken dafür bezahlen. Für das Geld bekommen sie ein Bike, das vollkommen auf ihre Bedürfnisse und Wünsche zugeschnitten ist. «Wir profitieren vom Zeitgeist – Velos sind in, vor allem die ganz speziellen Modelle», sagt der Fahrradbauer alter Schule, auf dessen Massarbeit velophile Feingeister von heute abfahren.

Das erste Auto hiess Benz Velo

Vor genau 200 Jahren wurde das Fahrrad in Mannheim von Karl Drais erfunden. Um 1890 hatte es mit Kugellager, Kettenantrieb, Freilauf und Luftreifen bereits eine Form, die im Wesentlichen noch heute gilt. Sowohl der Herrenvelo-Dreieckrahmen als auch der Damenvelo-Rahmen aus jener Zeit haben bis heute überlebt. Um 1900 war das Rad für den Personen- und Warentransport weit verbreitet. In dieser Zeit entstand auch das Auto – der erste praxistaugliche Motorwagen wurde Benz Velo genannt. Das Zweirad verlor daraufhin als Transportmittel kontinuierlich an Bedeutung.

Seit einigen Jahren erleben die Velos jedoch vor allem in den Städten

ein grosses Comeback als effizientes Fortbewegungsmittel – und immer mehr auch als schickes Designobjekt. «Velofahren liegt im Trend, Velos entsprechen dem aktuellen, urbanen Lebensgefühl», sagt Markus Rigert, Kurator der Ausstellung «Bike, Design, City» im Gewerbemuseum Winterthur (siehe «Rund ums Rad – drei Events», Seite 60). Dabei spielen hochwertige Verarbeitung und schöne Materialien eine grosse Rolle. «Ein auffälliger Holzlenker, sichtbare Karbondetails oder unlackiertes Aluminium sind gefragt», so der Ausstellungsmacher.

Wider die Wegwerfgesellschaft

Das spielt Herstellern, die aufs Besondere abzielen, in die Hände. Nur etwa 50 Stück seiner massgeschneiderten Produkte fertigt Röbi Stolz mit seinem Team jährlich. Nach wie vor setzt er auf Stahlrahmen, die praktisch ein Leben lang halten. Das sei sein Beitrag gegen die Wegwerfgesellschaft. «Ich habe einen Kunden, der vor 28 Jahren

«Die geniale Handwerkskunst der frühen Velobauer, ihre Liebe zum Detail imponieren mir.»

Röbi Stolz, Velobauer

bei mir ein Velo gekauft hat und es jetzt überholen lässt, damit er mit den Enkeln fahren kann», erzählt er. Stahl als Material sei unschlagbar: sehr robust, gut zu verarbeiten, zu löten und zu schweissen. Wertarbeit mit einem kräftigen Schuss Nostalgie.

Stolz' Vorbilder sind die grossen Konstrukteure des sogenannten Golden Age of Bicycles, der goldenen Ära des Fahrradbaus in den dreissiger bis fünfziger Jahren des letzten Jahrhunderts. Damals fertigten vor allem in Frankreich kleine Werkstätten erstaunliche Velos, die nicht nur Verkehrsmittel, sondern wahre Kunstwerke waren. Feinst gearbeitete Rahmen und handgefertigte Bremsen, Gepäck-

träger, Schaltungen und Vorbauten zeichneten sie aus. Von Meistern wie René Herse wurde jedes Fahrrad als Einheit von Form und Funktion konzipiert. «Die Liebe zum Detail und ihre geniale Handwerkskunst imponieren mir», schwärmt Stolz.

Seit einigen Jahren bietet Stolz Kurse an, in denen Rad-Puristen lernen, selber ein Velo zu bauen. «Die Kurse sind immer ausgebucht», sagt er. «Die Leute wollen sich wieder die Hände schmutzig machen und sagen können: «Das habe ich im Fall selber gemacht.»

Röbi Stolz krempelt die Ärmel seines karierten Hemds hoch und erzählt von seinen Kunden, die alle «ein gewisses Bewusstsein für Transportmittel» hätten. Und Geld. So wollte einmal ein Anwalt seinen Kollegen imponieren, deren teure Autos in der Firmengarage standen. «Swarovski-Steine habe ich ihm zwar nicht ans Velo geklebt», schmunzelt Stolz, «aber am Schluss konnte er schon etwas vorzeigen.» Der gesellschaftliche Trend

Welcher Velotyp sind Sie?

Eine repräsentative Studie im Auftrag einer deutschen Versicherung hat sechs typische Gruppen von Velofahrern ermittelt.



Der Schönwetterfahrer

Etwa jeder Vierte nutzt sein Velo, um gelegentlich frische Luft zu schnappen und sich ein bisschen fit zu halten. Eine Fahrt ins Grüne steht für Schönwetterfahrer ab und zu auf der Tagesordnung – sofern sie sich dazu aufraffen können und es trocken bleibt.

Die Liebhaberin

Für jeden Fünften geht ohne das Velo gar nichts. Liebhaber nutzen ihr schickes Gefährt sowohl für Besorgungen im Alltag als auch für sportliche Aktivitäten. Ob der Umwelt, der Flexibilität oder dem Portemonnaie zuliebe: Sie sind von den Vorzügen des Velofahrens überzeugt.

Der Unverwüstliche

Egal, ob Regen, Sturm oder Schnee: Fast jeder Fünfte ist das ganze Jahr über auf zwei Rädern unterwegs. Unverwüstliche nutzen das Velo zum Pendeln und für Einkäufe oder andere Besorgungen. Ihr Motto ist denkbar einfach – möglichst schnell von A nach B zu gelangen.

zum Individuellen helfe ihm mit seinem «Nischenprodukt für Liebhaber».

Mit seiner kleinen Produktion ist Röbi Stolz ein Winzling in der Schweizer Velolandschaft. 2016 wurden hierzulande 324 581 neue Velos verkauft, womit sich das stabile Hoch der vergangenen Jahre fortsetzte. Am stärksten boomen Zweiräder mit Elektromotor. Mit einem Absatz von über 75 000 Stück verbuchten sie einen Zuwachs von 14 Prozent gegenüber Vorjahr, sagt die Statistik der Branchenvereinigung Velosuisse. Insgesamt sind auf Schweizer Strassen bereits mehr als 400 000 E-Bikes unterwegs.

Die Ästhetiker der E-Bike-Szene

Bei den «Stromvelos» wiederholt sich derzeit, was bei herkömmlichen Fahrrädern längst Alltag ist: Die Masse ist erreicht – jetzt sucht man das etwas andere. Ein E-Bike mit einem Rahmen aus Bambus beispielsweise. Und erst noch eins, «das noch wie ein Velo aussieht und nicht wie ein Töff».

Ästhetisch sollen sie sein, schön anzusehen, das ist Reto Nobs wichtig, wenn es um seine Velos geht. Der 45-Jährige, hauptberuflich Geschäftsführer im IT-Bereich, hat im Dezember mit Daniel Rüegg die Firma Drehmoment Bikes gegründet.

Fahrt aufgenommen hat ihre Mission, eigene Velos abseits des Zweirad-Einerleis herzustellen, aber schon vor zwei Jahren. Das E-Bike, dessen Motor sich im Bambusrohr versteckt, ist das jüngste Ergebnis dieser Leidenschaft. «Wenn andere in der Freizeit Golf spielen, beschäftigen wir uns mit Velos», sagt Rüegg. Tagsüber arbeitet der 39-Jährige im Verkauf eines Telekom-Providers.

«Anders» ist auf der Website von Drehmoment ein Schlüsselbegriff. Das gilt besonders für die Wahl von Bambus als Werkstoff für den Rahmen. Dass es sich um ein Naturprodukt handelt, war für Nobs und Rüegg bedeutsam, aber nicht allein ausschlaggebend – dafür sind sie zu sehr velo-

vernarrt, früherer Triathlet der eine, Mountainbiker der andere. «Die Nachhaltigkeit ist ein wichtiger Aspekt. Aber unabhängig davon ist Bambus einfach ein ideales Material für den Fahrradbau», sagt Reto Nobs, der Entwickler: «Leicht und zugleich schlagresistent.»

Bambus – das organische Carbon

Für die Velos von Drehmoment werden keine natürlich gewachsenen Halmstücke verwendet. Vielmehr wird der Bambus zuerst geschält, dann werden die dünnen Spanschichten zu einem Rohr gedreht und schliesslich in einem thermischen Verfahren verhärtet. So entstehen gleichmässig robuste Rohre, die sich optimal mit den Verbindungsteilen am Rahmen verbauen lassen. Diese Elemente sind aus Carbon, gleichsam die künstliche Variante von Bambus, ebenfalls leicht und stabil. Auf diese Weise kommt das Urmodell «Bamboom», ein 1990 Franken teures Allzweckrad, inklusive aller



Der Risikovermeider

Das Thema Sicherheit nimmt bei jedem sechsten Velofahrer einen besonders hohen Stellenwert ein. Ohne Helm und Reflektoren schwingen sich die Risikovermeider erst gar nicht auf den Sattel. Und selbstverständlich halten sie sich an sämtliche Verkehrsregeln.

Die Sonntagsfahrer

Jeder Neunte holt sein tiptopp ausgerüstetes Velo gern für gesellige Ausflüge aus dem Keller. Für den Weg zum Einkaufen oder ins Büro benutzen Sonntagsfahrer lieber andere Verkehrsmittel. Und während der ungemütlichen Monate verzichten sie sowieso aufs Velo.

Die Pragmatische

Für jeden Zwölften ist das Velo ein alltägliches Vehikel. Die Pragmatischen sind oft in grossen Städten zu finden und radeln das ganze Jahr über regelmässig. Sie möchten gleichzeitig die Umwelt schonen, frische Luft schnappen und schnell ans Ziel kommen.



«Bambus ist nicht nur nachhaltig, er ist auch ideal für den Fahrradbau.»

Reto Nobs (l.) mit Daniel Rüegg, Veloentwickler

Komponenten auf ein Gewicht von gerade mal neun Kilo.

Nobs und Rüegg sind neuzeitliche Velobauer. Sie haben keine eigene Werkstatt, bloss ein Büro im aargauischen Oberrohrdorf. Von dort aus steuern sie ihr Freizeitgeschäft hauptsächlich via Internet. Der wichtigste Partner des Netzwerks sitzt in einer wirtschaftlich benachteiligten Region in China, wo Mitarbeiter in einem kleinen Sechsmann-Betrieb die Rahmen herstellen. «In höchster Qualität und kontrolliert unter fairen Bedingungen», betont Geschäftsführer Daniel Rüegg, wohl wissend um den zweifelhaften Ruf von Produkten «Made in China».

Endmontage und Konfektionierung der Räder erfolgen dann in der Stiftung Wisli im zürcherischen Bülach, einer Einrichtung für Menschen mit psychischer Beeinträchtigung. Schliesslich reicht ein Arm von Drehmoment bis nach Oregon in den USA. Von dort werden die handgefertigten Accessoires aus Leder beigeleitet.

Maximal 500 Velos können so pro Jahr hergestellt werden – mehr wollen die zwei von Drehmoment auch gar nicht. «Wir sind nicht auf Masse aus», sagt Nobs. Er empfindet es als Vorteil, dass sie ihr Fahrrad-Ding im Nebenamt durchziehen. «So haben wir keinen Umsatzdruck und können auch einmal Nein sagen, wenn etwas nicht in unser Konzept passt.»

Entschädigung für faule Sprüche

Rund 50 ihrer Bikes sind bisher im Umlauf, gesteuert von stilbewussten Genussfahrern wie jenem Architekten, der seinen Bambus-Göppel stets so im Atelier hinstellt, als wäre er ein Einrichtungsgegenstand.

Auf der Strasse einem seiner Velos zu begegnen, das ist für Daniel Rüegg jedes Mal «ein unglaubliches Gefühl» – und eine reichliche Entschädigung für das Anhören all der faulen Sprüche, die nicht aus der Welt zu kriegen sind: «Und wenn es regnet – schlägt das Bambusvelo dann Wurzeln?» ■

Rund ums Rad – drei Events

- Die **Ausstellung «Bike, Design, City»** im Gewerbemuseum Winterthur beleuchtet Velofahrerszenen und mögliche Zukunftsszenarien. Zudem präsentiert sie Designprodukte vom Rennrad übers E-Bike bis zum Cargovelo. Bis 30. Juli. Infos: www.gewerbemuseum.ch
- Das **Verkehrshaus Luzern zeigt ab 12. April in der neu eröffneten Halle «Strassenverkehr»** Spezialkonstruktionen zur Geschichte des Velos bis zum E-Bike. Gezeigt werden restaurierte Rennräder und Tandems sowie Fahrräder aus ungewohnten Materialien wie Kunststoff oder Karbon. Infos: www.verkehrshaus.ch
- Das **Urban Bike Festival** vom 7. bis 9. April im Schiffbau Zürich ist ein Schaufenster der Velokultur. Mit diversen Aktivitäten zum Ausprobieren, einer Expo mit den neusten Fahrradmodellen und Lifestyle-Trends rund ums Velo. Infos: www.urbanbikfestival.ch