

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 35 (2022)
Heft: [6]: Stadt Land Velo

Artikel: "Romantische Gründe führten zum Faltrad"
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1006167>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.02.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Kultvelos von Brompton

Brompton Bicycle Limited ist ein von Andrew Ritchie um das Jahr 1980 gegründetes Unternehmen im Westen Londons. Noch immer werden die Kultfalträder in einer Manufaktur in London produziert, inzwischen schon über eine halbe Million Mal und seit Neuestem auch elektrifiziert. Sie sind für ihre relativ kompakte Bauweise, ihre Robustheit und für den dreistufigen Klappvorgang bekannt. Mit einer Produktion von rund 50 000 Velos pro Jahr ist Brompton der grösste Fahrradhersteller Grossbritanniens.

Mit dem Klappvelo auf Reisen

Ein Faltrad lässt sich schnell und einfach auf ein geringes Packmass zusammenfalten. Es kann in anderen Verkehrsmitteln als Gepäckstück mitgenommen werden und überbrückt so Mobilitätslücken auf dem Weg von und zu öffentlichen Verkehrsmitteln. Waren die «Klappräder» der 1960er- und 1970er-Jahre oft schlecht zu fahren und unhandlich, legen Premiumhersteller heute Wert darauf, dass jeder Faltvorgang das Rad in einen sinnvoll nutzbaren Zwischenzustand bringt, etwa zum Abstellen oder zum Ziehen wie einen Rollkoffer. Inzwischen gibt es verschiedene hochwertige Modelle. Neben den Londoner «Brompton Bikes» sind das zum Beispiel aus Deutschland die gefederten Faltselos- und -tandems von Bernds oder das Modell «Birdy» von Riese & Müller. Das Wiener Klapprad «Vello» mit Elektroantrieb wurde mit dem Deutschen Nachhaltigkeitspreis ausgezeichnet.

«Romantische Gründe führten zum Faltrad»

Das Faltrad verleiht Nicola Stäubli ein Gefühl der Überlegenheit. Weil er damit schneller von einer Stadt in eine andere kommt als jemand mit einem teuren Auto.

Aufgezeichnet: Melanie Keim

«Seit ich mit acht Jahren mein erstes BMX erhielt, ist das Velo ein extrem wichtiges Element in meinem Leben. Dass sich mein Aktionsradius dank meiner Muskelkraft vergrösserte, gab mir ein Gefühl von Freiheit. Ich verbrachte jede freie Minute auf meinem Velo, fuhr treppauf, treppab durch das Quartier. Auf das BMX-Virus folgte das Mountainbikevirus. Im Gymnasium begann ich, Rennen zu fahren, und schaffte es sogar in die Juniorennationalmannschaft. Als die ersten meiner Kollegen wegen des Sports ihre Lehre abbrachen, hörte ich aber wieder auf. Eigentlich ging es mir gar nie um die Rennen, ich wollte einfach auf dem Velo sein.

Als Jugendlicher war mein Traumberuf Velokurier, doch dafür musste ich erst Weltmeister werden. Das ist eine lustige Anekdote. In Bern war es Ende der Neunzigerjahre fast unmöglich, einen Job als Velokurier zu kriegen. Als einzige Möglichkeit sah ich die Velokurierweltmeisterschaften von 1999 in Zürich. Also fragte ich bei Velokurier Bern an, ob ich für sie in der Disziplin Hochsprung starten dürfe. Wie es so ist bei den Velokurieren: An der WM gab es ein Riesenghetto. Ich war nicht angemeldet, dafür fehlte ein anderer. Spontan sprang ich für ihn ein und wurde unter falschem Namen tatsächlich Weltmeister im Hochsprung. Sogar das Schweizer Fernsehen berichtete über den «Weltmeister Michel Tobler». Und ich wurde anschliessend Velokurier.

Während 13 Jahren arbeitete ich intensiv als Kurier, zuerst in den Semesterferien während des Architekturstudiums in Zürich, später neben meiner Arbeit als selbstständiger Möbeldesigner und Szenograf. Als Velokurier kannte ich die Kombination Velo-SBB-Velo. Doch zum Faltradfahrer wurde ich aus romantischen Gründen. Meine heutige Frau wohnte in Zürich und schenkte mir auf den 33. Geburtstag ein Brompton, damit ich schneller bei ihr war.

Heute ist das Brompton mein Alltagsvelo. Meistens nutze ich es wie ein gewöhnliches Velo, doch ich war damit auch schon auf Geschäftsreise in Italien und Österreich, einmal nahm ich es sogar in einem Koffer mit nach London. Je nach Stadt gibt es ganz andere Gründe für ein Brompton: In Barcelona etwa lässt aus Sicherheitsgründen niemand sein Velo draussen stehen. Da ist es praktisch, wenn man es zusammenklappen kann.

Wenn du auf einem Brompton unterwegs bist, hörst du immer dasselbe: «Mami, wieso ist dieser grosse Mann auf diesem kleinen Velo unterwegs?» Und alle fragen dich, ob man mit den kleinen Rädern nicht viel langsamer ist. Doch ein Faltrad ist schlicht das effizienteste Fortbewegungsmittel, das es gibt. Nicht dass ich einen besonders stressigen Alltag hätte. Doch es ist eine schöne Form von Überlegenheit, dass ich von meinem Zuhause in Zürich viel schneller an einem Ort in Bern bin als irgendjemand mit einem luxuriösen Auto auf der A1.» ●



Nicola Stäubli, 43, arbeitet in der Produktentwicklung bei Freitag und entwickelte zusammen mit dem Londoner Faltradhersteller Brompton eine Velotasche. Bei Freitag gibt es übrigens eine schöne Spesenregel: Wer ein Faltrad in den Zug mitnimmt, darf erster Klasse fahren.