



Fahrradcouture: Die Velos der Marke 47° Nord sind an den Körper ihrer Besitzer angepasst und werden in Handarbeit gefertigt

# Runde Sache

Die einen überwinden mit den Velos von anno dazumal die höchsten Bergpässe. Die anderen besinnen sich bei der Fertigung auf alte Traditionen. Das Fahrrad erlebt in der Schweiz einen ebenso wunderlichen wie schönen Boom. *Jochen Overbeck* gefällt das. *Massimo Rodari* fotografierte

**E**in früher Morgen im Februar. Der Nebel hat sich nachts über die Bieler Altstadt gelegt. Am Gerechtigkeitsbrunnen verzehren zwei Maler ihr Znüni, im Obergässli führt ein Bernhardiner sein Herrchen aus. Ein stiller Moment in der Stadt, die man als das Herz der Schweizer Uhrenindustrie bezeichnen kann. Omega, Rolex, alle fertigen sie hier: Fahrt man mit dem Zug ein, sieht man ihre Schriftzüge, ihre Produktionshallen.

Nun ist ein Velo keine Armbanduhr. Aber wie eine Uhr ist das Velo etwas, bei dem sich so einiges dreht. Bei dessen Fertigung man auf profunde Kenntnisse der Feinmechanik angewiesen ist. Deshalb ist es kaum verwunderlich, dass auch die Entwicklung des Velos in der Schweiz eng mit der Bieler Region verknüpft ist: Im nahen Brugg wurde 1880 der erste Fahrradklub der Eidgenossenschaft gegründet, der „Velo-Klub Biel“. Firmen wie Cosmos, Zésar oder der Teilehersteller Sport AG hatten hier bis in die Mitte des vergangenen Jahrhunderts ihren Sitz.

Wenn man an diesem Morgen also über das Kopfsteinpflaster Biels spaziert und einmal scharf rechts abbiegt, steht man in einem Laden, der sich auf die alten Traditionen besinnt. Patrik Widmer ist ein ruhiger Typ, er hat die Haare zum Pferdeschwanz zusammengebunden. Er ist drin in der Materie. Arbeitete als Fahrradkurier, fuhr Rennen. Das, was er heute macht, gibt es in der Schweiz kaum mehr. Er baut mit seiner Manufaktur „47° Nord“ seit gut zehn Jahren die vielleicht hochwertigsten Velos des Landes. Was als Nebenerwerb mit recht bescheidenen Mitteln begann – Schraubstock, Feile, Schweissgerät, viel mehr braucht es ja nicht – wurde über die Jahre zum Vollzeit-Job mitsamt Geschäft und kleiner, aber wohlausgestatteter Werkstatt. 25 Räder verlassen pro Jahr Widmers Firma. Billig sind sie nicht, 4500 Franken muss man schon rechnen – nach oben ist die Grenze offen, sagt Widmer. „Ich habe auch schon ein Velo für 9000 Franken verkauft. Der Kunde hatte nur die besten Komponenten. Und eine sehr aufwendige Metall-Lackierung und seinen eigenen Schriftzug aufgelötet.“

Es sind also Einzelstücke, die im Gewölbekeller des 1690 erbauten Hauses entstehen, und auf einer sehr logischen Erkenntnis fussen: Jeder Mensch besitzt einen Körper mit

individuellen Abmessungen. Und ein Fortbewegungsmittel, das mit der Kraft des Körpers betrieben wird, funktioniert dann am besten, wenn diese Masse bei der Konstruktion die Hauptrolle spielen. Der Fahrradrahmen wird bei dem gelernten Elektromechaniker, der sich den Rahmenbau im Prinzip selbst beibrachte, zum Massanzug. Statt mit Massband und Stecknadel misst er die Grösse des Käufers mit einem Gerät aus, das ein wenig an einen Hometrainer erinnert. Wer bei Widmer ein Fahrrad kaufen möchte, muss da drauf, ob er möchte oder nicht. Danach dauert es: Ein gutes halbes Jahr vergeht, bis das fertige Velo fahrbereit ist.

Wie bei einem guten Massanzug ist es nicht nur die individuelle Herstellung, die für die Qualität sorgt, sondern auch die Wahl des Materials. Die Rahmen werden bei 47° Nord aus Stahl gefertigt. Das klingt zunächst einmal altmodisch. Behäbig und schwer. Eigentlich hat Stahl aber durchaus Vorteile gegenüber jüngeren Werkstoffen wie Carbon oder Aluminium, deren Verbreitung vor allem geschickten Marketing-Kampagnen der grossen Fahrradhersteller zu verdanken ist. Stahl ist nachhaltiger, bei seiner Gewinnung und Verarbeitung fallen deutlich weniger toxische Stoffe an als etwa bei Aluminium. Stahl ist flexibler, absorbiert Stösse und Belastungen besser. Vor allem aber ist Stahl: schöner. Wer über eines der pulverlackierten Räder von 47° Nord streicht – 200 Farbtöne stehen zur Auswahl – wird eine tiefe ästhetische Befriedigung spüren. Diese Räder sind nicht modisch, sondern schön. Sie verströmen etwas, das sich wohl am ehesten mit Understatement beschreiben lässt.

Das ist einer der Gründe für Widmers Erfolg: Er bedient den in jedem Bereich des täglichen Lebens grösser werdenden Wunsch nach, ganz simpel gesagt, guten Dingen. Nicht alle verstanden das sofort, vor allem nicht in der Branche. Da galt Widmer lange als Exot. „Ich habe dann angefangen, nicht mehr auf Radmessen, sondern auf Handwerker-messen auszustellen“, erzählt er. „Das war letztlich viel erfolgreicher.“

Entsprechend sieht auch ein Grossteil seiner Kundschaft aus. „Mittlerweile gibt es viele junge Leute um die 30, die sich eines meiner Räder kaufen. Sie wollen kein Massenprodukt. Das nimmt ganz deutlich zu.“ Dazu kommen die finanziell gut aufgestellten Best-Ager. Pendler, die den Dienstwagen irgendwann stehen liessen.

„Ich habe einen Kunden, der jeden Tag von Bern nach Zug radelt. Das sind pro einfache Strecke gute 30 Kilometer.“ Einen Spleen leistet sich Widmer übrigens: Er weigert sich, seine Räder im nicht selten gewünschten Schwarz zu verkaufen. „Wer Schwarz wählt, hat meistens nur keine Lust, sich mit Farben zu beschäftigen.“

Gut möglich, dass einer von seinen Kunden im vergangenen Jahr in Gstaad dabei war, wo eine Gruppe von Radsport-Enthusiasten rund um Alex Beeler eine Verbindung in die Vergangenheit knüpfte. Doch es ist ein anderer Ansatz als bei 47° Nord. Einer, der weniger mit dem Weiterdenken als mit dem Bewahren alter Traditionen zu tun hat. Ihr „Bergkönig“ ist die erste grössere Vintage-Velo-Veranstaltung der Schweiz, ein Rennen, bei dem die Maschinen der Teilnehmer mindestens 30 Jahre alt sein müssen, die ältesten rollten vor über 80 Jahren erstmals über die Pässe. Auf fünf verschiedenen Routen klettern die Pedaleure mit ihren Oldtimer-Rädern durch die Schweizer Bergwelt und legen dabei bis zu 103 Kilometer und 2400 Höhenmeter zurück. Eine Ochsentour. Und das nicht nur mit alter Technik, sondern auch im Zwirn von damals: Original-Trikots sind beim „Bergkönig“ ausdrücklich erwünscht.

Wo heute selbst bei Amateurrennen die Teilnehmer aerodynamisch grundoptimiert, aber stilistisch höchst zweifelhaft die Berge hochfliegen, herrscht beim „Bergkönig“ ein schönes Gleichgewicht. Einerseits ist die Königsrunde keine Wellness-Veranstaltung. Gerade die Senioren mit Rennerfahrung nehmen die Angelegenheit sehr ernst. Andererseits ist es für Zuschauer wie für Teilnehmer ein riesengrosser Spass, der ästhetisch ungemäss befriedigend ist: Ein altes Rennrad aus den 60er-Jahren, ein Wolltrikot von der bis in die USA geschätzten Schweizer Rennrad-Marke Allegro mit seinen blauen Querstreifen, als Verpflegung Weissbrot und ein schönes Stück Bergkäse: Die Kühe am Streckenrand schauen neidisch.

Die Idee zum „Bergkönig“ kam Beeler und seinen Mitsreitern beim Blick ins Nachbarland: In Italien gibt es schon seit 1997 die Leroica: Jeden Oktober machen hier die Rennradler mit ihren alten Flitzern die Schotterpisten der Toskana unsicher. „Wir fanden die Idee reizvoll, das ins Schweizerische zu übersetzen. Wir wollten das Rennen aber nicht einfach kopieren – die Berge direkt vor unserer Haustür zeigten uns dann quasi →



Sicheres Händchen: Der Fahrradbauer Patrik Widmer (links) unter dem ersten Rahmen, den er einst im Namen seiner Manufaktur 47 Grad Nord gebaut hat



Die Firma Aarios aus dem solothurnischen Gretzenbach ist auf auf Alltags- und Reise-fahrräder de Luxe spezialisiert. Hier drei ihrer Modelle (von oben nach unten): „Old School“, „Expedition“, „Discovery Cross“



→ den Weg“, sagt Beeler. Die Premiere war ein Erfolg, mehr als 200 Teilnehmer traten in die Pedale – darunter Radsport-Legenden wie die Weltmeister Urs Freuler, Gilbert Glaus und Paris-Roubaix-Held Thomas Wegmüller. Ein besonderes Anliegen ist Beeler das Aufzeigen der Schweizer Fahrradgeschichte: Wenn am 25. und am 26. August die zweite Ausgabe des Festivals steigt, wird mit Cilo jene Marke im Fokus stehen, die unter anderem Tony Rominger fuhr.

Die Ursprünge dieser Tradition liegen mehr als 120 Jahre zurück, erzählt François Caude-ray. Er ist selbst Sammler und leistet mit dem Velo-Museum in Rehetobel akribische Forschungsarbeit auf dem Gebiet der Schweizer Fahrradgeschichte. Dabei geht er noch weiter zurück, ist vor allem in der Vorkriegszeit zuhause. „Die Schweizer hatten schon in den 20er-Jahren eine extrem hochwertige Fahrradindustrie“, sagt er – und erzählt von Marken wie Condor, die 1894 ihren Betrieb aufnahmen und einer der Hersteller des legendären Armee-Fahrrads waren. Denn auch das ist eine Schweizer Besonderheit: Lange war das Velo fester Bestandteil der Ausrüstung eidgenössischer Soldaten. Die Radfahrtruppen galten als Eliteeinheiten, als zähe Hunde, die mit ihrem immerhin 22,5 Kilo schweren Fahrrad auch die steilsten Berge überwinden. Erst 2003 wurden sie aufgelöst.

Das Velo und der Schweizer. Eine innige Beziehung, die ihre Krisen hatte. Alex Beeler sagt: „Viele sind sich gar nicht bewusst, dass die Fahrräder aus unserem Land einmal Weltklasse waren. Selbst normale Velos wurden mit Profi-Komponenten ausgestattet: Das Geld war da. Leider Gottes machten die Schweizer Fabrikanten in den 70er-Jahren aber einen strategischen Fehler: Als die Asiaten so billig produzierten, versuchten sie, in Konkurrenz zu treten.“ Wie die Uhrenindustrie wurde die Velo-Industrie in den Folgejahren ordentlich gerupft. Der Versuch, mit den Billigimporten aus Fernost mitzuhalten, scheiterte krachend, viele Traditionsunternehmen gingen bankrott oder wurden von internationalen Konzernen aufgekauft.

Arnold Ramel war 1976 Verkaufsleiter der Schuhfirma Bally. Er schlug zu, als der Hersteller Aarios im solothurnischen Gretzenbach zum Verkauf stand. Ramel, der ebenso ruhig wie beharrlich wirkt, riss das Ruder herum, mit einer Strategie, die langen Atem benötigte. Er konzentrierte sich auf Alltags-

und Reiseräder, stattete Kunden aus wie die, die neulich auf der Matte standen: Sie waren 13 Jahre lang unterwegs, einmal quer um die Welt. Da braucht man ein gutes Rad. „Wir haben von Anfang an nicht über den Preis verkauft, sondern über die Qualität. Und wir haben 14 Rahmenhöhen. Das bietet keine der grossen Marken“, sagt er. Jahr für Jahr lief es etwas besser, heute verlassen im Jahr etwa 1500 Räder das Werk. „Grösser können wir gar nicht werden.“ Aarios ist die letzte Fabrik für Rahmen in der Schweiz, an die 20 Menschen sind hier beschäftigt – auch hier wird ausschliesslich mit Stahl gearbeitet. Spätestens, wenn der auf eine klassische Form trifft, dürfte auch der letzte Skeptiker verstummen. Etwa beim „Old School“, aktuell eines der beliebtesten Räder der Marke: Ein Herrenrad im besten Sinne. Nicht retro, sondern zeitlos. Mit den neusten Komponenten ausgestattet – nur, man muss schon genau hinschauen, um sie zu erkennen. Es ist ein leiser Luxus, den Aarios bietet und der vor allem mit Haltbarkeit einhergeht: Wo ein normales Velo nach sieben, acht Jahren hinüber ist, hält ein Aarios locker 20 Jahre.

Und dann hat Aarios noch ein weiteres Geschäftsgebiet. „Industrieräder“ lautet der pragmatische Begriff, unter dem jene Velos zusammengefasst werden, die einem professionellen Gebrauch dienen sollen, und die passgenau und in grösserer Stückzahl an Firmenkunden geliefert werden. Verstärkte Gepäckträger haben sie, Werbetafeln im Rahmen, Doppelständer. Natürlich werden diese Fahrräder viel auf Werksgeländen eingesetzt. Aber man muss auch an die Bäckerjungen denken, die früher in der Kleinstadt morgens in die Pedale traten, um Brötchen und Gipfeli auszufahren, an Zeitungsboten oder an Blumenhändler, die die Räder üppig behängt vor ihrem Schaufenster parken. Köstliche Nostalgie, die freilich in die Irre führt, denn auch hier zeigt sich: Das Velo ist ein Gefährt der Gegenwart. „Einer unserer Kunden ist die Swiss. Sie bringt mit unseren Rädern auf den Flughäfen vorm Abflug die Bordbücher zu den Maschinen. Wir haben ihnen einen Korb montiert, in den exakt sieben Stück davon passen“, sagt Ramel. Wenn Sie das nächste Mal von Zürich, Basel oder Genf abfliegen, halten Sie die Augen offen. Würde da nicht einer bei Wind und Wetter kräftig in die Pedale treten, könnten Sie gar nicht abheben.