



[Startseite](#) | [Zürich](#) | [Stadt](#) | Cargobikes Monopole und Finc aus Zürich: Die Veloträume der Freitag-Brüder

Abo [Cargobikes Monopole und Finc aus Zürich](#)

Die Veloträume der Freitag-Brüder

Markus und Daniel Freitag brachten uns die Tasche aus Lastwagenplanen. Nun nehmen sie sich des Transportvelos an, dieses Mal unabhängig voneinander.



Emil Bischofberger

Publiziert: 23.05.2024, 06:23



Wollen keine Duellanten, sondern Komplizen sein: Die neuen kompakten Cargobikes von Monopole (links) und Flicinc.

Foto: Dominique Meienberg

Jetzt abonnieren und von der Vorlesefunktion profitieren.



Abo abschliessen

Login

[BotTalk](#)

Sind das zwei identische Cargobikes? Ins Auge stechen die Gemeinsamkeiten: die Plastikboxen vor dem Lenker und die knuffig-kleinen Räder. Die Velos stammen von den zwei Zürcher Start-ups Monopole und Flicinc, beide wurden in den vergangenen zwölf Monaten lanciert.

Die kurze Zeitspanne ist genauso wenig zufällig wie die optische Ähnlichkeit: In sich tragen Monopole und Flicinc dieselbe DNA. Es ist jene von Freitag, Zürichs bekanntester Taschenfirma. Bei Flicinc ist Markus Freitag als Firmengründer das Gesicht der Marke. Sein Bruder Daniel agiert bei Monopole als «Investor und Sparrings-

partner», wie er es selber umschreibt. An der Front steht Monopole-Geschäftsführer Nicola Stäubli, ohne den es die beiden neuen Zürcher Transportvelos kaum gäbe.

Stäubli leitete einst Freitags Entwicklungsabteilung. In dieser Position drängte er mehrmals auf eine Diversifizierung in Richtung Velo. In seiner Freizeit baute der Veloverrückte, der es als Mountainbiker bis ins Juniorennationalteam geschafft hatte, den ersten Prototyp eines «cargotauglichen Alltagsvelos», wie er es umschreibt. Stäubli schwebte ein Transportvelo vor, das sich fahrend eher wie ein normales Velo anfühlte als ein behäbiges und doppelt so schweres Cargobike. Also ein Velo für jeden Tag, nicht nur für den Transport der Kinder in die Kita oder den Grosseinkauf am Samstag.

Damit stiess er bei den Freitag-Brüdern auf offene Ohren. Zwei Jahre lang arbeitete Stäubli am Projekt. Bis man vor der Frage stand, wie aus dem Prototyp ein serienreifes Modell würde.

Beim «Was?» – dass ein cargotaugliches Alltagsvelo viel Potenzial hat – waren sich alle Beteiligten einig. Beim «Wie?» fanden sie jedoch keinen Konsens. Sie entwickelten die Idee unabhängig voneinander weiter. Von Streit oder Unfrieden will aber niemand etwas wissen. «Wir sind eher Komplizen, mit der gleichen Philosophie und denselben Werten», sagt Monopole-Mitgründer Daniel Freitag. Ähnlich sieht es Flic-Gründer Markus Freitag: «Wir reden übers Gleiche.»



Bei Flicc ist Markus Freitag (rechts) als Gründer das Gesicht der Marke. Bei Monopole ist dies Nicola Stäubli – Daniel Freitag wirkt als Investor im Hintergrund.

Foto: Dominique Meienberg

«Die Grundfrage lautete: Willst du eine komplett neue Velogeometrie entwickeln, oder baust du auf den bewährten Diamantrahmen auf?», beschreibt Daniel Freitag die Weggabelung. Er entschied sich mit Stäubli und Monopole für die aufwendigere Neuentwicklung, Bruder Markus setzte mit Flicc auf den Diamantrahmen.

«Dieser ist doch perfekt. Ich finde ihn heute noch schön, 100 Jahre nach der Erfindung. Darum konzentrierten wir uns mit Flicc darauf, den Rahmen möglichst stabil zu machen und ein Gepäcksystem zu finden, das offen und geschlossen ist», sagt Markus Freitag.

Tatsächlich fährt sich das Flicc verspielt, leicht, wendig. Das hat seine Logik: Markus Freitag faszinierten von jeher Faltvelos mit ihren kleinen Rädern. Das kleinere Vorderrad hat aber auch einen funktionalen Vorteil: Die Ladefläche kommt so tiefer zu liegen, was sich positiv auf deren Kapazität und den Schwerpunkt auswirkt –

das Velo kippt auch beladen nicht nach vorne. Selbst wenn man in die Flicc-Transportbox drei vollgepackte Einkaufstaschen stellt.

Vom Fahrgefühl her bleibt das Flicc mehr Velo als Lastenvelo. Er packe seine Tasche vorne drauf, so könne das T-Shirt im Fahrtwind flattern – und der Rücken bleibe erst noch trocken, sagt Markus Freitag. «Flicc ist für die Marktgängerin, für food- und nachhaltigkeitsaffine Leute, die auch mal nur zwei Schüsseln Salat oder eine Flasche Wein und die Jacke transportieren wollen.» Lackiert ist das Flicc in einem hellblau schimmernden Farbton ein Hingucker.

Dagegen wirkt das Monopole in Schlammfarbtönen ziemlich nüchtern. Trotzdem zieht es ebenfalls Blicke auf sich. Auf das durchgehende Basisrohr (daher der Name Monopole) wurde der Rahmen ungewohnt in einem Rechteck angeordnet. Das trug Monopole jüngst eine Auszeichnung des Magazins «Monocle» ein, darauf folgten Anfragen aus der ganzen Welt.

Nüchternheit passt zum Monopole, es wirkt mehr wie ein Nutzgegenstand als das Flicc. Das zeigt sich auch in der Transportlast: Mit 30 Kilogramm ist diese doppelt so hoch.



Beide Cargobikes zeichnen Wendigkeit und kompakte Grösse aus, kombiniert mit einer grossen Transportplattform über dem Vorderrad.

Foto: Dominique Meienberg

Womit wir zum anderen Hauptunterschied der beiden Cargobikes kommen: Das Monopole gibt es als Elektroversion, Flicn basiert nur auf Muskelantrieb. Für Markus Freitag war es klar, dass er kein E-Bike entwickeln wollte. «Die Reaktion, wenn ich sage, ich würde ein Velo machen, ist immer: «Ah, ein E-Bike!» Wenn ich dann verneine, sind die Leute kurz irritiert, ehe sie sagen: «Finde ich gut!»»

Grosser Preisunterschied

Generell versuchte er mit Flicn keine unnötigen Umwege zu machen: Das Velo hat eine klassische Nabenschaltung mit Riemenantrieb. Der Rahmen wird, wie bei den meisten Velos, in Asien produziert. Entsprechend kompetitiv ist der Preis, 3300 Franken kostet das 16 Kilogramm schwere Velo.

Für ein Monopole muss man deutlich mehr budgetieren: 4800 Franken kostet das rund 20 kg schwere Cargobike ohne Motor, 7200 Franken mit Motor. Letzterer macht angesichts von bis zu 30 Kilogramm Zusatzgewicht Sinn, erst recht, wenn man am Hang wohnt. Zugleich fährt sich das Monopole in der Ebene auch ohne Elektrohilfe erstaunlich dynamisch.

Die Preisdifferenz erklären die Gründer nicht zuletzt mit der Produktion. Diese ist bei Monopole komplett in Europa. «Wir produzieren in Frankreich, kennen die Namen der drei Schweisser», sagt Stäubli, der argumentiert, dass sich der Preis über die Lebensdauer des Monopole relativiere, weil die ganze Konstruktion auf tiefen Verschleiss ausgerichtet sei, vom wartungsautarken Pinion-Getriebe bis zu den Zahnriemen der Lenkung. «Zudem», fügt Daniel Freitag an, «wird es eh schwierig, wenn man sich auf den Preiskampf einlässt. Das haben wir bei Freitag gelernt.»

Die Erfahrung von Fixie

Wie viele Velos sie verkaufen wollen, um zuversichtlich in die Zukunft zu blicken, wollen sie weder bei Flinc noch bei Monopole verraten. Dabei dürfte ihnen auch helfen, dass sie wissen, wie man es nicht macht: Einst stiegen die Freitag-Brüder bei der Zürcher Fixie-Marke Gorilla Bikes ein. Es war ihr erstes Investment ausserhalb des eigenen Unternehmens. Doch ihre Finanzspritze kam zu spät, Gorilla ging pleite. Zumindest den Markennamen kauften die Brüder aus den Konkursmassen heraus – um ihn später einem ehemaligen Mitarbeiter zu überlassen, der mit leicht geändertem Konzept bis heute Fixies verkauft.

NEWSLETTER

Zürich heute

Erhalten Sie ausgewählte Neuigkeiten und Hintergründe aus Stadt und Region.

[Weitere Newsletter](#)

Einloggen

Keine Züritipps mehr verpassen?

Aktivieren Sie in den Einstellungen Ihrer App die Push-Mitteilungen für Züritipp und erhalten Sie die neuesten Tipps direkt auf Ihr Smartphone. Falls Sie die App noch nicht installiert haben, können Sie das hier tun [↗](#).

Emil Bischofberger ist Redaktor im Zürich-Ressort und betreut da für den Züritipp das Gastro-Dossier. Zudem schreibt er über Radsport. [Mehr Infos](#)
✕ @bischofberger

Fehler gefunden? [Jetzt melden.](#)

50 Kommentare