

VELOJOURNAL

Am Puls der Mobilität

1 | 2025

CHF 9.50

Reise
Spezial

ab Seite 12



Das Gewicht der Welt

So befördern Sie selbst grosse
Mengen Material per Muskelkraft
sicher und entspannt nach Hause.

Velozukunft

In zehn Jahren fahren wir
mehr - falls uns die Bahn
nicht im Stich lässt.

Sicher ist sicher

Wie Ihr Nachwuchs
souverän durch den
Verkehr pedaliert.

Mehr als Taschen

Die Gebrüder Freitag können
nicht nur Blachen vertüten.
Sondern auch Velodesign.



«Weniger Autos würden Strassen sicherer machen»

Die Gebrüder Freitag waren die Velokuriertaschen-Pioniere. Seit Kurzem entwickeln Daniel und Markus Freitag eigene Velos. Was sie dazu gebracht habe, wollte Velojournal von den beiden Tüftlern wissen.

INTERVIEW: PETE MIJNSSEN | FOTOS: MIRJAM GRAF

Velojournal: Sie sind die Schweizer Velotaschen-Pioniere. Woher kommt das Velo-Gen?

Daniel Freitag (DF): Ausschlaggebend war damals sicher die Diskussion um den Ersatz des Familienautos. Als es um ein neues Auto ging, fragte unser Vater im Familienrat nach den Wünschen.

Markus Freitag (MF): Ich war damals schon Mitglied von Greenpeace, und da Mitte der Achtzigerjahre das Thema Waldsterben grad sehr aktuell war, stand für uns der Kauf eines neuen Autos nicht zur Debatte.

DF: Als Alternative schlugen wir den Kauf eines Familien-GA vor. Damit kam auch das Velo ins Spiel – etwa, um nach dem Ausgang,

wenn der letzte Zug schon gefahren war, noch nach Hause zu kommen.

MF: Das GA habe ich noch immer, Autofahren habe ich gar nie gelernt.

DF: Da unterscheiden wir uns, mit 30 Jahren habe ich die Autoprüfung dann doch noch gemacht.

Das Velo spielte also schon in der Jugend eine Rolle als Verkehrsmittel.

MF: Genau. Und die Alteisensammlung damals in Meilen, wo wir aufwuchsen. Einmal pro Monat wurde «Schrott» an der Strasse zum Einsammeln deponiert. Daniel und ich sind dann vor der Schule mit dem Veloanhänger durchs Dorf gefahren und haben alte

Velos eingesammelt und zu Hause im elterlichen Geräteschuppen eingelagert. Ich erinnere mich, wie ich alte Velos auseinander-geschraubt und aus den Einzelteilen neue zusammengebaut habe. Die Patentante und ihr Mann waren die Ersten, die ein solches kauften. Das war wohl eines der ersten Geschäftsmodelle, die ich entwickelt habe.

DF: Alles, was an einem Velo lottern konnte, schraubten wir ab. Danach sind wir mit dem Rad in den Wald zum «Crossen» gefahren.

MF: Einmal bauten wir eine Rampe am Seeufer, um mit den Velos in den See zu springen. Dafür haben wir die alten Räder mit grossen Styroporklötzen ausgerüstet, damit sie nicht sinken.

Während der Lehre ging es jeweils täglich mehr als 30 Kilometer mit dem Velo hin und her.

DF: Ich ging in Bubikon in die Grafikerlehre. Der Weg über den Hügel war cool mit dem Mountainbike. Wenn es aber schnell gehen musste, fuhr ich die Strecke mit dem Rennvelo.

MF: Wir hatten beide sowohl ein Rennvelo als auch ein Mountainbike. Ich habe damals mein erstes Ersparnis in ein Verago-Rennrad investiert. Zu meiner Ausbildung als Dekorationsgestalter – heute Polydesign 3D – in >

Daniel Freitag

Daniel ist Arbeit- und Ideengeber, Taschenmacher, Lkw-Planen-Rekonstruktualisierer, Velofahrer und Vater. In der Freitag-Fabrik ist Daniel heute nicht mehr so oft wie früher anzutreffen. Stattdessen gibt er seine Erfahrungen aus 30 Jahren unternehmerischem Handeln als Co-Gründer der «Transformation Architects» weiter.

Markus Freitag

Als Freund des ÖVs und überzeugter Radfahrer lanciert Markus Flinc, das wendige «compact cargo bicycle» mit smartem Gepäcksystem. Markus engagiert sich in verschiedenen Projekten für einen zukunftsfähigen Lebensstil und als Mitgründer der «Made in Zürich»-Initiative auch für die Anliegen lokaler Produzent:innen.



Markus (links) und Daniel Freitag vor ihrem Atelier.

Zürich fuhr ich mit der S-Bahn, wobei am Bahnhof Letten dafür ein Bahnhofs-Stadtvelo stand. Die Kombination von Velo und ÖV fand ich schon immer gut.

Vor rund 30 Jahren wurde dann Freitag gegründet. Wie kam es zur Kuriertasche?

MF: Ein Mitbewohner war damals Discjockey. Manchmal ging er nach New York auf die Suche nach neuer Musik. Von einer dieser Reisen kam er mit einer Kuriertasche zurück. Das war ein Aha-Erlebnis: Solche Taschen sind auf dem Velo praktisch! Denn wir suchten etwas, mit dem wir unsere grossformatigen Grafikentwürfe in der Stadt transportieren konnten. Und ich musste neben der Kunstgewerbeschule Geld verdienen, um mein WG-Zimmer zu finanzieren. Die Tasche war die zündende Idee.

Und wie kam es zur Tasche aus Planen?

MF: Aus der WG-Küche blickten wir damals direkt auf die Hardbrücke in Zürich, auf der sich in den Neunzigern der Lastwagenverkehr staut. Das inspirierte uns.

Aber die Inspiration kam aus New York?

DF: Kuriertaschen begegneten mir während eines Aufenthalts in San Francisco. Markus schickte dann erste Prototypen dahin, mit der Idee, dass ich diese dort «echten» Velokurierern zum Testen gebe. Ich fand dann jemanden, der eine dieser Tasche intensiver nutzte. Den Look fand er sehr cool, aber die Funktionalität war noch nicht optimal. Die Tasche gibt es modifiziert noch heute.

MF: Zu Beginn waren die Umhänger mehr ein teures WG-Hobby. Irgendwann wurde es meinen Mitbewohnern aber zu bunt. Da wir die dreckigen Stücke in der Badewanne wuschen oder mit dem glühenden Messer neben dem Gasherd die Autogurte schnitten, stank das fürchterlich. Glücklicherweise fanden wir einen Atelierplatz im Maag-Areal.

Und dann ging es richtig los?

MF: Nein, auch dort kamen wir zunächst nicht auf einen grünen Zweig und wollten aufhören. Die letzten zwei Paletten alter Lkw-Planen sollten noch verarbeitet werden. Einen Schneider um die Taschen zu nähen hatten wir bereits angestellt. Aus Verantwortung ihm gegenüber machten wir weiter.

Wie kam Freitag auf Touren?

DF: Im zweiten Jahr kam dann die erste grosse Krise – wir wollten aufgeben. Als Grafiker

habe ich damals nicht viel von Kalkulation verstanden. Ich erinnere mich, im Grafikprogramm Quark Xpress die erste Kalkulation gemacht zu haben, um zu messen, wie lange es eigentlich dauert, eine Tasche herzustellen. Wir wussten nämlich gar nicht, ob wir etwas an einer Tasche verdienen ...

MF: Und auch von Handel oder von Markenschutz hatten wir keine Ahnung. Ein Jura studierender Freund beriet uns. Ein Patent anmelden konnten wir aus Kostengründen nicht. Er meinte aber, eine Tasche zusammen mit dem Namen würde es später erleichtern, auf das Recht unserer Entwicklung zu pochen. Und so bin ich dann mit einem Prototyp der Freitag-Tasche zum «Tages-Anzeiger-Magazin» gegangen. Da gab es damals die Rubrik «Das Ding». Dort wollte man mich natürlich zuerst loswerden. Irgendwie haben wir dann doch das Interesse der Redaktion geweckt, worauf die Frage kam, wo es die Tasche dann zu kaufen gebe. Die Antwort: «Bei uns an der Hohlstrasse im 4. Stock, aber erst nach 17 Uhr.» Fand die Verantwortliche aber nicht so gut. Da brauche es schon einen Laden, da ein Artikel im «Tagi-Magi» ja von sehr vielen Menschen gelesen werde. So fanden wir schliesslich mit dem No-Way-Skateshop das erste Geschäft, das unsere Taschen ins Sortiment nahm.

Und wie entstand die Idee, eigene Velos zu entwickeln?

DF: Es gab mehrere Vorprojekte, etwa mit einer Veloflotte, um das Stadtvelo-Erfahren unseren Kunden zugänglich zu machen. Das waren Fixies oder Singlespeed-Velos von Gorilla, was im Nachhinein vielleicht nicht die idealen Räder waren für Personen, die nicht wirklich veloerfahren sind. Früh setzten wir auf Kunden-Cargobikes.

MF: Vor zwölf Jahren entwickelte ich zusammen mit einem Produktdesigner ein Gepäcksystem auf Basis kleiner Faltveloräder. Die Frage war: Wie kommt das Gepäck vorne oder hinten effizient ans Velo? Das Projekt landete dann auf der langen Bank.

DF: Nicola Stäubli setzte dann 2018 einen Impuls und entwickelte zusammen mit einem Berner Rahmenbauer den Lastenvelo-Prototyp. Daraus wurde eine 50-Prozent-Stelle. Das Projekt war aber schwer zu realisieren, wegen der vielen Spezialteile. In der Corona-Zeit musste das Projekt dann weiter ruhen.

Nach der Pandemie zogen Sie sich beide etwas aus dem Geschäft zurück.

DF: Genau. Das gab uns Freiraum, das Velo-Projekt nochmals anzupacken.



Rückblick in die Kinder- und Jugendjahre der Freitag-Brüder.

«Aus der WG-Küche blickten wir auf die Hardbrücke – das inspirierte uns.»

Markus Freitag

Worin unterscheiden sich die beiden Kundengruppen?

MF: Unser Velo ist eher ein Citybike, das auch Cargo kann. Weil das Fliinc klein und kompakt ist, lässt es sich auch gut als Stadtvelo nutzen. Wenn einmal etwas Grosses transportiert werden muss, lassen sich damit gut Lasten bis zu 22 Kilogramm transportieren. Die Käuferschaft ist bezüglich Aufteilung zwischen Frauen und Männern bis jetzt ausgeglichen. Das Monopole spricht wohl eher Männer an?

DF: Ja, etwas mehr Männer interessieren sich für das Monopole, das stimmt. Viele kommen von grösseren Lastenvelos her, benötigen diese aber nicht mehr. Da decken wir ein Bedürfnis ab. Das Toolbike eignet sich nicht nur für den urbanen Einsatz, sondern auch für eine Gravel-Tour mit Gepäck.

Sie leben beide in oder in der Nähe von Zürich. Was würden Sie am Verkehrssystem ändern?

DF: Zürich ist natürlich nicht so gross wie etwa Paris, aber ich würde eine konsequentere Trennung von Velos und Autos begrüßen. Zudem ein tieferes Tempo auf der Strasse, sodass Velos und Autos eine ebenbürtige Geschwindigkeit haben.

MF: Autofahren sollte teurer werden. Wegen des Umweltaspektes – und mehr noch wegen der Sicherheit: Wenn es weniger Autos auf der Strasse hat, sind die Strassen sicherer. Mehr separate Velospuren finde ich ebenfalls eine gute Idee. Deshalb engagierte sich Freitag vor einigen Jahren auch für die Initiative «Sichere Velorouten für Zürich». Beim ÖV gäbe es auch noch Potenzial: Die Veloplätze in der S-Bahn sind mal vorne, mal hinten am Zug, manchmal leer, manchmal voll. Das macht die Kombination von Velo und Zug mitunter schwierig. ●

Worauf gleich zwei Velos entstanden: Monopole und Fliinc.

DF: Wir verfolgten verschiedene Ideen. Markus interessierte sich stärker für das Thema Gepäcksystem, mich zog es eher zum Lastenvelo. So wurden aus den verschiedenen Ideen dann zwei Projekte.

MF: Ich hatte das Gefühl, dass es noch einen Plan B zu Nicolas Entwurf – dem heutigen Monopole-Bike – braucht. Das ist nun Fliinc.

DF: 2021 ging aus der Lastenvelo-Weiterentwicklung das Monopole-Cargobike hervor. Dazu wurden ein Pinion-Getriebe und das modulare Antriebskonzept mit dem Elektromotor integriert. Unser langlebiges Stahlvelo funktioniert mit oder ohne Elektroantrieb – Motor und Batterie lassen sich bei Bedarf problemlos ein- oder ausbauen.

Wie entstand Fliinc?

MF: Bei mir stand nicht die Veloneuerfindung im Vordergrund, sondern der Anspruch, eine bessere Lösung für den Gepäcktransport zu finden. Aufbauend auf dem klassischen Diamantrahmen entstand so das Fliinc-Bike. Zusammen mit dem Zürcher Rahmenbauer Wim Kolb, dem Designer Sebastian Marbacher und dem deutschen Entwickler Thomas Dorsch reifte das Projekt

dann weiter. Das Velo sollte möglichst kompakt sein, damit es in den ÖV passt oder auch einmal in einen Lift.

Kompakt wie ein Faltvelo?

MF: Ja, fast. Faltvelos existieren aber bereits und müssen nicht mehr verbessert werden. Mit seiner Länge von 1,5 Metern lässt sich auch das Fliinc immer noch gut im Zug mitnehmen.

Wo werden die Velos produziert?

DF: Die Monopole-Bikes werden in Frankreich hergestellt, die Komponenten stammen grösstenteils aus Europa.

MF: Rahmen und Komponenten von Fliinc stammen aus Asien, lackiert werden die Rahmen in Deutschland, zusammengesetzt werden die Velos in Tschechien.

Das Monopole hat seit seiner Lancierung bereits einige Preise gewonnen. Hat das die Verkäufe angekurbelt?

DF: Dafür fehlt ein Vergleich. Aber für die Positionierung der Marke und die Wahrnehmung am Markt sind Auszeichnungen sicher nützlich. Dennoch war das Velojahr 2024 als Spätfolge der Pandemie bekanntlich für die ganze Velobranche eher schwierig.

VOLLE KRAFT VORAUSS

Cargobikes beweisen: Es geht auch ohne! Dank Leichtbau, ausgeklügelten Rahmen und Muskelkraft geht Transport per Velo ohne elektrischen Support. Velojournal stellt motorlose Cargobikes für alle Alltagsbedürfnisse vor.

TEXT: ALINE KÜNZLER | FOTOS: ZVG



Lax «One»

Der leichte Stahlrahmen in innovativem Design fährt sich im urbanen Alltag ähnlich wie ein normales Velo. Die 20-Zoll-Laufräder gewährleisten ausreichend Packvolumen auf Gepäckträger und Frontrack. Die Lax-Modelle mit reinem Muskelantrieb lassen sich nachträglich zum Elektrovelo umrüsten.

Rahmengrösse(n): Einheitsgrösse
Gesamtlänge: ab 160 cm
Maximale Zuladung Ladefläche: 20 kg
Eigengewicht: ab 15 kg
Preis: ab Fr. 3705.-
laxcycles.com

Obwohl die (Velo-)Welt zunehmend elektrifiziert wird, gibt es sie noch immer: Cargobikes ohne Motor. Spezialisierte Hersteller haben sich dem robusten Leichtbau ohne elektrische Bauteile verschrieben. Andere Marken bieten neben der E-Variante weiterhin «Muskel»-Modelle ihrer Lastenvelos an. So divers wie unsere Transporte sind auch diese Cargobikes: Passende Modelle gibt es für den Kinder- und Hundetransport, den Grosseinkauf und sogar den Gravel-Ride mit Sack und Pack. Cargobikes ohne Motor – sie können eigentlich alles. Einige

Modelle sind dabei kaum mehr als Velo mit Frontrack, andere robuste Dreiräder oder einzigartige Rahmenkonstruktionen. Velojournal überblickt den Markt und zeigt Modelle mit einer Nutzlast von 20 bis 165 kg. Auch wenn diese «Muskel»-Modelle mittlerweile eine Seltenheit unter den Lastenvelos darstellen, sind sie längst nicht nur etwas für Liebhaberinnen und Puristen. Auch Praktikerinnen profitieren von der einfachen Technik und der uneingeschränkten Einsatzfähigkeit dieser Cargobikes: Es gibt keine Akkus, die geladen werden müssen, und die Wartung ist meist günstiger.

*Zuladung berechnet mit einem Fahrgewicht von 80 kg.

Christiania «Classic»

Der Designklassiker aus Dänemark ist ein Schwergewicht, bietet aber besonders grosszügigen Stauraum. Dank Frontladekiste zwischen den zwei Vorderädern ist das «Classic» wendig und kippsicher zugleich. Seit Jahrzehnten erprobt, ist das nordische Cargobike mit

Zubehör für Hunde, Kinder und/oder Güter erhältlich.

Rahmengrösse(n): Einheitsgrösse
Gesamtlänge: ab 183 cm
Maximale Zuladung Ladefläche*: 165 kg
Eigengewicht: ab 37 kg
Preis: ab Fr. 2980.-
christianiabikes.de



**Hase Bikes
«Gravit Dust»**

Nicht nur Asphaltfahrten, sondern auch Schotterstrecken meistert der sportliche Frontloader von Hase Bikes. Dank des teleskopierbaren Aluminiumrahmens braucht das «Gravit Dust» wenig Stauraum und kommt auch auf entlegene Abenteuer mit. Zubehör gibt es nicht nur für Cargo, sondern auch für Hunde und Kinder.

Rahmengrösse(n): Einheitsgrösse
Gesamtlänge: ab 172 cm
Maximale Zuladung
Ladefläche*: 70 kg
Eigengewicht: ab 20 kg
Preis: ab Fr. 3832.-
hasebikes.com



Ginkgo «V. 2023»

Mit einem Aluminiumrahmen aus Schweden beweist das Ginkgo Mut zur Lücke und bleibt damit beeindruckend leicht. Der Schwerpunkt liegt tief zwischen den 28-Zoll-Rädern, das Fahrgefühl wird dadurch stabil und sportlich. Eindeutig ein Liebhaberobjekt, das in individualisierbaren Rahmenfarben und mit diverserem Zubehör für Kinder, Hunde und Cargo erhältlich ist.

Rahmengrösse(n): Einheitsgrösse
Gesamtlänge: ab 244 cm
Maximale Zuladung Ladefläche*: 70 kg
Eigengewicht: ab 15 kg
Preis: ab Fr. 5411.-
ginkgo.bike



Veloe «Multi Power»

Mit langem Gepäckträger und robustem Frontrack bietet der in Italien hergestellte Stahlrahmen genügend Stauraum für den städtischen Alltag. In fünf Farben sowie mit Ketten- oder Riemenantrieb kann das wendige Longtail von Veloe personalisiert werden.

Rahmengrösse(n): Einheitsgrösse
Gesamtlänge: ab 180 cm
Maximale Zuladung Ladefläche*: 120 kg
Eigengewicht: ab 18 kg
Preis: ab Fr. 1753.-
veloe.eu



**Bicicapace
«Pelican Sport»**

Der Stahlrahmen des italienischen Herstellers mit neckisch geschwungenem Oberrohr ist ein Allrounder zu günstigen Konditionen. Die Ausstattung mit Schutzblechen und Gepäckträger erlaubt zusammen mit der grosszügigen Frontladefläche aus Holz flexible Transporte im Alltag.

Rahmengrösse(n): Einheitsgrösse
Gesamtlänge: ab 199 cm
Maximale Zuladung Ladefläche*: 65 kg
Eigengewicht: ab 35 kg
Preis: ab Fr. 1960.-
bicicapace.com

**Larry vs. Harry
«Bullitt»**

Als das erste moderne Cargobike mit Aluminiumrahmen und Scheibenbremsen ist das «Bullitt» der Cargobike-Klassiker schlechthin. Noch immer setzt die dänische Marke Massstäbe bezüglich tiefen Eigengewichts, Wendigkeit und Fahrverhalten. Mit robustem Zubehör und Optionen wie Pinion-Getriebschaltung oder extralanger Ladefläche ist das «Bullitt» auch für Logistikprofis ein erprobtes Werkzeug.

Rahmengrösse(n): Einheitsgrösse
Gesamtlänge: ab 243 cm
Maximale Zuladung Ladefläche*: 100 kg
Eigengewicht: ab 26,5 kg
Preis: ab Fr. 3115.-
bullitt-bike.de



**Bombtrack
«Munroe Cargo»**

Als Leichtgewicht unter den Cargobikes verspricht der Aluminiumrahmen mit doppeltem Oberrohr sportliches Fahrgefühl trotz Ladung. Das Frontrack über dem 20-Zoll-Vorderrad erlaubt kleinere Alltagstransporte. Für Hobbyschrauber ist das «Munroe Cargo» auch als Rahmen-set erhältlich.

Rahmengrösse(n): M, L
Gesamtlänge: 159 cm
Maximale Zuladung Ladefläche*: 30 kg
Eigengewicht: ab 14,8 kg
Preis: ab Fr. 1599.-
bombtrack.com

«Flinc»

Mit dem zeitlosen Stahl-Diamantrahmen, entwickelt in Zürich, ist das «Flinc» ein langjähriger Alltagsbegleiter. Auf dem Frontrack aus Aluminium lassen sich dank durchdachter Sicherungspunkte Boxen und loses Transportgut ebenso einfach wie sicher befestigen.

Rahmengrösse(n): S, M, L
Gesamtlänge: ab 144 cm
Maximale Zuladung Ladefläche*: 22 kg
Eigengewicht: ab 16 kg
Preis: ab Fr. 3300.-
flincycles.com



Schoof & Jensen «Bio Doubledekker»

Die einzigartige Rahmenkonstruktion aus Stahl macht es möglich, den «Doubledekker» tatsächlich auf zwei Ebenen zu beladen. Während die obere Ladefläche flexibel für Hunde oder Kinder ausgestattet werden kann, bleibt die untere klappbar. Das in Deutschland hergestellte

Multitalent ist mit Riemen- und Kettenantrieb erhältlich.

Rahmengrösse(n): Einheitsgrösse
Gesamtlänge: ab 217 cm
Maximale Zuladung Ladefläche*: 60 kg
Eigengewicht: ab 26,5 kg
Preis: ab Fr. 3990.-
schoof-jensen.de



*Zuladung berechnet mit einem Fahrergewicht von 80 kg.

**Bakfiets
«Cargobike Classic»**

In mehr als einem Dutzend verschiedener Farben ist der Stahlrahmen mit tiefem Einstieg erhältlich. Der niederländische Klassiker bietet mit grosser Frontkiste und einem breiten Zubehörangebot sichere Fahrt für Familien und Kleingewerbe. Besonders guten Stand verspricht der Vierpunktständer aus eigener Entwicklung.

Rahmengrösse(n): Einheitsgrösse
Gesamtlänge: ab 253 cm
Maximale Zuladung Ladefläche*: 100 kg
Eigengewicht: ab 45 kg
Preis: ab Fr. 2135.-
bakfiets.nl

