

Für Güter – das Velo



Je nach Modell lassen sich mit Transportvelos Lasten und ganze Kleinfamilien ökologisch und zu 100 Prozent CO₂-frei transportieren. Dank Zusatzantrieb und leichter Bauweise werden die Räder auch für die Schweiz interessant.

ZÜRICH – Das Transportieren von Gütern, aber auch von Kindern mit dem Velo wird langsam wiederentdeckt. Vorbei die Zeiten, als mit schweren, schwarzen Workbikes lustlos, von abschätzigen Blicken vorbeifahrender Autofahrer begleitet, in die Pedale getreten wurde. Heute fährt es sich mit den neuen, leichtläufigen und mit modernen Komponenten ausgestatteten Transportvelos bedeutend leichter. Wer mit einem Transportfahrrad unterwegs ist, braucht ausserdem besagte Blicke auch nicht mehr zu fürchten, denn er setzt ein klares Signal für eine zeitgemässe und ökologische Form der Fortbewegung. Ausserdem ist der Gütertransport auf dem Rad günstig, zumindest im Vergleich zu den 900 Franken Kosten, die ein Schweizer Durchschnittswagen im Monat verursacht.

Ein Transportvelo lohnt sich gerade in der Stadt und in Gebieten, wo es nicht allzu steile Hänge zu erklimmen gibt. Der Aktionsradius einer jungen Familie beträgt in der Regel drei bis fünf Kilometer, die üblichen Wege zum Einkaufen, Kindergarten und zur Schule. Die beträchtlichen Anschaffungskosten eines gut ausgestatteten Transportvelos wie etwa die eines der Marke Nihola sind in der Regel schnell amortisiert. «Unsere Fahrzeuge sind wartungsarm ausgeführt, die Unterhaltskosten fallen eher gering aus. Unsere Kunden fahren ihre Kinder bis zu ihrem sechsten Lebensjahr. Anschliessend wird das Velo gerne für Einkäufe und andere Transportaufgaben genutzt», sagt Carlos Labraña, Geschäftsführer von Nihola Bikes, Deutschland. Komme dazu, dass der Wiederverkaufswert der Fahrzeuge sehr hoch sei. Teilweise würden nach sechs Jahren mehr als 50 Prozent des Neuwertes erwirtschaftet, schliesst Labraña. Bei den dreirädrigen Nihola-Transportvelos befindet sich die Ladefläche zwischen den beiden vorderen Rädern. Das mit einer modernen Achsschenkelenkung ausgestattete Nihola stammt aus Dänemark. Einem Land mit grosser Velotradition, wo Transportvelos ins Stadtbild gehören.

Winterthurer mischen mit

Seit dem Jahre 2000 ist Labraña mit diesen Velos auf dem deutschen Markt aktiv. Labraña liefert auch in die Schweiz. Der Berliner glaubt an die Zukunft der Transportvelos und möchte expandieren. «Demnächst werden wir in allen grösseren Städten der Schweiz Stützpunkthändler haben.» Konkurrenzlos ist Labraña mit seinen Velos nicht. Nicht nur einer von vielen Schweizer Mitbewerbern hat seinen Firmensitz in Winterthur. So Rolf Herzog von Risibisi-Velo. Er handelt mit Christiania-Transportvelos, die ebenfalls aus Dänemark stammen. Nach Aussage von Herzog werden in der Schweiz die Christiania-Transportvelos etwa zur Hälfte als Familienvelos für Einkauf und Kindertransport, die andere Hälfte für Transportaufgaben in Gewerbe und Indus-

trie eingesetzt. «Occasionen sind sehr selten zu finden, was zeigt, dass diese Velos über einen langen Zeitraum eingesetzt werden. Sie sind sehr gut verarbeitet, rostfrei und wartungsarm», sagt Herzog.

Der Trend geht zum Zusatzantrieb/Elektroantrieb, wie Herzog sagt. Denn hohe Transportlasten über hügeliges Gelände könnten nur damit vernünftig abgewickelt werden.

Ein Transportvelo bestellt man sich nicht aus dem Katalog. Ein beratendes Gespräch beim Velohändler mit anschliessender Probefahrt ist empfehlenswert. Bei Christiania-Velos kann der Kunde zum Beispiel Aufbau, Ausrüstung und Farbe frei wählen. Im Geschäft von Herzog stehen immer mindestens zwei Christiania-Velos unterschiedlicher Ausführung für eine Probefahrt bereit. Anschliessend werden die Christiania-Bikes nach Kundenwunsch innerhalb von vier bis acht Wochen (je nach Saison und Ausführung) montiert und fahrfertig bereitgestellt.

Probefahren in Frauenfeld

Eine weitere Marke kann in Winterthur beäugt werden; Adamo Lochmatter vom Veloladen Dynamoo bietet Bakfiets-Transportvelos an, von einem Hersteller aus Holland. Der Generalimporteur der Bakfiets für die Schweiz ist DoubleDutch im Areal Walzmühle in Frauenfeld. Dort kann man die Räder sogar indoor auf über 400 Quadratmetern Probe fahren – Hudelwetter hin oder her.

Das Bakfiets ist ein typisches einspuriges Transportvelo mit zwei Rädern. Es lässt sich wie ein «normales» Velo fahren und ist schmäler und wendiger als ein zweispuriges Fahrzeug. Zweispurige (dreirädrige) Fahrzeuge benötigen in der Regel eine kurze Umgewöhnungsphase. Dass kein Gleichgewicht gehalten werden muss, kann zu Beginn zu Irritationen führen. Die Sicherheit scheint gerade für den Kindertransport mit zweispurigen Transportvelos höher zu sein, da ein Umkippen nahezu ausgeschlossen ist. Bei einspurigen Fahrzeugen behilft man sich hier mit einem guten Ständer. Beim Bakfiets oder beim trendigen Bullit ist dies der Fall.

Das Bullit ist ein weiteres Transportvelo aus Dänemark und ist so etwas wie der moderne Nachfahre des legendären, schwarzen Long-Johns-Transportvelos, das zwar immer noch angeboten wird, aber im Vergleich zu einem Bullit nicht nur optisch abfällt. Probe fahren kann man Bullit-Transportvelos etwa bei Velo Zürich. Das Geschäft von Thomas Ernst führt wohl die grösste Auswahl von Spezialvelos der Schweiz. Darunter sind viele Transportvelos, die – als Besonderheit – auch gemietet werden können.

BRUNO ANGELI

- www.doubledutch.ch (Bakfiets)
- www.dynamoo.ch
- www.nihola.de
- www.risibisi.ch
- www.velo-zuerich.ch



Das Nihola Cigar (o. l.) in der Basisversion. Das Bullit (o. Mitte) hat das Zeug, zum Trendvelo zu werden. Das Bakfiets (o. r.) ist auch in der Longbox-Version wendig. Standfest ist das Christiania (unten). Mitte: So macht auch Kindern Einkaufen wieder Spass. Bilder: pd

Transportvelo/Anhängler: Vor- und Nachteile

Vorteile der Transportvelos gegenüber dem Transport mit Veloanhängern

- Beim typischen Transportvelo befinden sich Kinder vor dem Fahren, also im Blickfeld.
- Die Gesamtlänge bei Velos mit Anhängern ist länger als bei einem Transportvelo.
- Anhänger sind für Autos teilweise nicht sichtbar. Deswegen führen viele Veloanhänger eine Fahne zur besseren Sichtbarkeit mit.

- Die meisten Fahrräder sind für das Ziehen von Veloanhängern nicht geeignet. In der Regel dürfen die Bremsen nicht ausreichend dimensioniert sein.
- Viele Hersteller schliessen die Nutzung von Veloanhängern aus Haftungsgründen zurzeit leider noch aus.
- Der Veloständer, der das Velo mit seinem Anhänger sicher stützen und aufrecht halten kann, ist (noch) nicht erfunden worden.

Nachteile der Transportvelos gegenüber dem Transport mit Veloanhängern

- Transportvelos benötigen viel Platz.
- Es gibt Veloanhänger, die den Vorteil haben, dass sie sich zusammenklappen lassen und einfach verstauen lassen.
- Der Anschaffungspreis ist bei Veloanhängern geringer. Wobei in der Summe (Velo und Veloanhänger) die Differenz geringer wird. (ba)