

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 36 (2023)
Heft: 5

Artikel: Werk oder Zeug?
Autor: Simon, Axel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1050329>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 02.10.2025

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



Der Autor: Eine Woche lang war er mit dem «Monopole» unterwegs.

Werk oder Zeug?

Der Velomarkt ist riesig, Lastenräder boomen. Trotzdem entwickelt ein Zürcher Start-up ein «Toolbike», um damit einen neuen Velotyp zu etablieren. Funktioniert das?

Text:
Axel Simon
Fotos:
Stephan Rappo

Für eine Woche bin ich Velokritiker. Mein Fahrrad ist ein Prototyp und will sein, wie das nostalgische Bäckerrad vor dem John-Baker-Laden ist: praktisch, leicht und cool. Ein Fahrrad, mit dem man auch mal seine schwere Espressomaschine zum Service bringen kann. Im Alltag liegt der Freitag-Rucksack in der Transportkiste, am Wochenende der Markteinkauf. «Monopole» steht auf der dicken mausgrauen Stange geschrieben.

Der Entwickler Nicola Stäubli (siehe Titelbild, Mitte 40), ist studierter Architekt, hat lange bei der Firma Freitag Taschen erfunden. Vor ein paar Jahren wollte er etwas anderes entwickeln: ein Velo. Dafür schlug sein Herz – schon immer. Zuerst arbeitete er im Rahmen eines internen Diversifikationsprojekts bei Freitag daran, später im eigenen Unternehmen Toolbike. Mit dem Velo will er nicht nur ein Produkt verkaufen, sondern gleich einen neuen Velotyp lancieren, eben das «Toolbike». Einen, der nicht als sperriges Zweit- oder Drittrad die Trottoirs verstopft, sondern als Alltagswerkzeug stets in Bewegung ist. «To improve your daily flow and inspire change», lautet der «purpose». Affektierter Start-up-Sprech? Schauen wir mal. →



Der Velojournalist Fabian Baumann hält das «Monopole» für eigenständig und, verglichen mit anderen leichten Cargobikes, für weitgehend konkurrenzlos.

→ Als Velokritiker möchte ich mit dem «Monopole» Menschen besuchen, die mehr Branchenwissen haben als ich, vom Fahrradmechaniker bis zur Velokurierin. Von Nicola Stäubli Ladenlokal in Zürich-Wiedikon trägt mich das Velo über die Weststrasse, schlank vorbei an der Auto-schlange auf der Langstrasse. Sportlich gleitet es mit dem langen Vorbau um die Kurven. So muss es sich hinter dem Kühler eines Ford Mustang anfühlen, nur sauberer. Anerkennende Blicke der «Szenies» – aber vielleicht bilde ich mir das auch nur ein.

Aus Dreieck wird Rechteck

Auffällig am Velo ist das Rechteck seines Rahmens. Das untere dicke Rohr läuft über das Steuerrohr mit dem Lenker hinaus und trägt vorn den Gepäckträger. Da diese Hauptstange (mono-pole) leicht ansteigt, ist auch die Ablagefläche dynamisch schräg. Die Rohre des Hinterbaus (Sitz- und Kettenstrebe) schliessen nicht wie üblich an die Knoten von Ober-, Unter- und Sitzrohr an, sondern sind nach unten verschoben. Das Hinterrad ist mit 24 Zoll relativ klein, das Vorderrad mit 20 Zoll noch kleiner. Einen Industriedesigner, dem ich zufällig über den Weg fahre, erinnert die Geometrie an das Projekt eines italienischen Künstlers. Der hatte seine Freunde gebeten, aus dem Kopf ein Fahrrad zu zeichnen. Die Bilder sahen aus wie Kinderzeichnungen. Rohre fehlten oder liefen ins Leere, Räder und Kette hingen in der Luft. Die Rahmengenometrie des «Monopole» wirke irgendwie falsch, weil ungewohnt, meint der Designer. Weil sie unserem Urbild von einem Velo nicht entspricht, nämlich dem mit dreieckigem Diamantrahmen, wie es ihn seit über 100 Jahren gibt.

Für Fabian Baumann ist das Velo ein «Hingucker». Der Journalist arbeitet in der Redaktion des «Velojournals», des grössten Schweizer Fahrrad-Fachmagazins, das an der Seebahnstrasse in Zürich-Wiedikon zu Hause ist. Sein eigenes Lastenvelo hat keinen Motor – im Gegensatz zu den meisten verkauften Modellen, die sogar über einen starken Motor verfügen. Mein Velo funktioniert anders. Die relativ kleine Batterie versteckt sich in der dicken Stange, der Minimotor in der Achse des Hinterrads. Ein Display gibt es nicht. Ein Knopf am Ende der Lenkstange dient der Bedienung wie auch der Information. Per Farbcode zeigt ein Lichtring am Knopf dezent Batteriestand und Unterstützungsgrad an. Ob Motor oder nicht, das sei in der Velogemeinde eine Glaubensfrage, sagt Baumann. «Hier soll man den Antrieb nicht sehen.» Erfinder Nicola Stäubli hat es so ausgedrückt: Nach der Fahrt solle man trotz Unterstützung spüren, dass man Velo gefahren sei. Der Motor als Rückenwind. Kein ständiger Blick auf den Tachometer, kein laufendes Optimieren von Antrieb und Batterieverbrauch. Einfach nur fahren. Was auch bei ausgeschaltetem Motor erstaunlich gut funktioniere, bestätigt Baumann nach der Testfahrt. Und mit zwei Metern Länge und 22 Kilo Gewicht lässt sich das Gefährt zur Not auch im Zug mitnehmen. All das macht es eigenständig. Es schaffe zwar keine eigene Kategorie, aber bei den «leichten Cargobikes» habe es keine grosse Konkurrenz.

Ein Transportmittel als Statement

Entlang der Sihl fahre ich zur Uetlibergstrasse. «Holy Cargo» steht auf dem Schild über zwei grossen Schaufenstern. Der Laden dahinter versammelt die ganze Bandbreite heutiger Lastenräder: «Long Johns» heissen die mit der grossen, tiefen Ladefläche vorne, «Long Tails» die praktischen, aber völlig uncoolen, bei denen zwei Kinder hinten auf einer Art Gepäckträgerbank sitzen. Manche Modelle verfügen über riesige Kisten mit Verdeck, andere über leichte, zusammenklappbare Körbe. Über die Hälfte seiner

Kundschaft seien Eltern, aber auch Velokurierdienste und Kleingewerbler kauften hier ein, erzählt Christoph Häberli, einer der fünf «Holy Cargo»-Gründer. Der Verkauf von Lastenrädern hat sich laut Pro Velo Schweiz zwischen 2019 und 2021 fast verdreifacht. Gut, dass manche Eltern deshalb ihr Auto stehen lassen; schlecht, dass die Räder so viel Platz brauchen. In Rotterdam wurde die «Cargo-Bike Mom» zum Symbol für Gentrifizierung.

Zwischen all den Riesenkisten sieht mein «Toolbike» ziemlich agil aus. Vorerst kann man beim Kauf des «Monopole» zwischen zwei Transportmodulen wählen: einer flachen Ablage, auf die eine Eurobox passt, und einer mit zwei seitlichen Fächern in Migros-Tragtaschen-Grösse. Ein Kindersitzmodul gibt es laut Nicola Stäubli vorläufig nicht. Der Zulassungsprozess sei komplex, und das Angebot an Cargobikes für Eltern werde immer grösser. Christoph Häberli findet das Velo «megapuristisch». Der angepeilte Verkaufspreis von 7200 Franken kratze an der oberen Schmerzgrenze. Aber für eine gewisse Klientel werde es passen. «So etwas zu fahren, ist ein Statement.»

Zweiradmechaniker Robin Lehmann schiebt das Velo durch den Verkaufsraum in seine Werkstatt. Er hängt es in den Reparaturständer, inspiziert, fummelt und staunt: über das Pinion-Getriebe zwischen den Pedalen – «eine Fahrradschaltung mit dem Herz eines Sportwagens», schreibt der Stuttgarter Hersteller dazu –, über den karbonverstärkten Riemenantrieb und die gute Lichtanlage. Eine echte Erfindung sei der Zahnriemen, der die Lenkung aufs kleinere Vorderrad überträgt, was sonst Stange oder Seilzug erfüllen. Der kleine Wendekreis begeistert Christoph Häberli: «Krasser Einschlagwinkel. Das macht Spass!» Zum kleinen Motor an der Hinterradachse müssen die beiden googeln: Er wiegt nur zwei Kilo und stammt von der Firma Mahle, ebenfalls ein Autozulieferer bei Stuttgart, der sich mit der Motorisierung von Renn- und Gravelbikes positioniert hat. Eine App informiert bei Bedarf über Distanzen und Verbrauch. Alle Komponenten seien top, langlebig und wartungsarm, sagt Lehmann. Grösstes Manko: Zum Aufladen der leeren Batterie muss das Velo vier Stunden lang in der Nähe einer Steckdose stehen. Und um die Batterie irgendwann mal zu wechseln, muss man Hinterrad und Schutzblech ausbauen.

Gut für den «dümmsten anzunehmenden Kurier»?

Vor der Rampe des Velokurierunternehmens Veloblitz. Bärtige Kuriere schauen skeptisch auf mein aufgeräumtes Velo hinab. Das gute Dutzend Fahrräder vor der Rampe, vom Fixie mit Klickpedalen bis zum «Long John» ohne Motor, spricht eine andere Sprache: Technik wird in dieser Welt nicht versteckt, sondern pragmatisch angeschraubt. Die Velos müssen einen harten Lieferalltag überstehen mit Be- und Entladen, Reparieren und Fahren, Fahren, Fahren. Es ist auch der Alltag von Kurierin Aline Künzler, die Helm und schwarz-gelb geringelte Kniesocken trägt. Das «Monopole» ist nicht für den Kurierdienst entwickelt. Dafür wäre seine Batterie zu klein – bei mittlerer Unterstützung reicht sie für maximal 45 Kilometer. Aline Künzler fährt schon an einem halben Tag eine längere Strecke. Heute testet sie für uns das Velo.

Sie löst den Gummispanner der Eurobox, die auf den Seitenrohren des Gepäckträgers aufliegt. Beim Laden von komplizierter Last – ein Besen, ein Hocker, eine kleinere Kiste – ist sie unzufrieden. Die Ladefläche ist nicht eben, denn das Steuerlager des Vorderrads ragt in der Mitte ein wenig darüber hinaus. Und eine Ladung, die höher ist als die Box, kommt dem Lenker schnell mal in die Quere. Zudem können die Bremshebel sich verhaken – umso mehr, als die Ladefläche zum Lenker hin abfällt. Als Verbesse-



Ein integriertes Getriebe und ein Zahnriemen sorgen für Langlebigkeit und Wartungsarmut. Foto: Jonas Weibel

rung könnte sich die Kurierin eine wetterfeste Box vorstellen, in der man auch Dinge verschliessen kann. Oder eine ebene Ablagefläche, «so flexibel wie möglich und DAK-sicher» – DAK, erklärt sie, stehe für den «dümmsten anzunehmenden Kurier». Und in der «Designbubble» sei sichere Handhabung schliesslich noch wichtiger, sagt sie und schaut mich an. Sie vermisst die Möglichkeit, eine Anhängerkupplung oder einen zweiten Gepäckträger über dem Hinterrad anzubringen. Den einseitigen, dicken Ständer betrachtet sie skeptisch; ein schräg stehendes Velo liesse sich schlechter beladen. Doch als der Ständer ihrem Ruckeln und Stossen standhält, schliesst sie Frieden mit ihm.

Mit einer 18-Kilo-Kiste vor sich fährt die Velokurierin los. Zuerst ohne Unterstützung – kein Problem. Sie spüre die schöne Spannung des Stahlrahmens. Sie lobt den breiten Lenker, der gerade für sie als kleine Fahrerin von Vorteil sei. Mehrmals fährt sie eine Tiefgaragenrampe hinunter und wieder rauf – mit Unterstützung. «Reicht völlig aus.» Im Nieselregen geht es durchs Quartier. Sie beschleunigt, bremst abrupt, fährt über Rasen und einen Bordstein hinunter. Bäume und Poller dienen als Slalomstangen. «Es hält gut Spur und ist erstaunlich wendig.» Ihr Resümee? Fahrverhalten: sehr gut. Gepäckaufladen: befriedigend. Gesamturteil: «sehr sympathisch».

Produktsprache und Verantwortung

Mit Rückenwindmotor geht es hinauf nach Hottingen, zu Industriedesigner Thomas Steuri. Das Aussehen des «Monopole» polarisiere, hatte mir Erfinder Nicola Stäubli gesagt; nach den Testtagen kann ich mich immer noch →



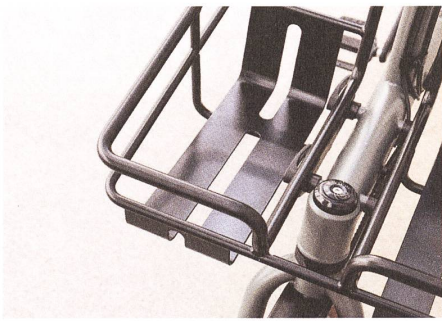
Die Urteile der Profis: «Komponenten top», sagt Velomechaniker Robin Lehmann (links), «megapuristisch», meint Christoph Häberli.



Die Velokurierin Aline Künzler bewertet das Fahrverhalten als «sehr gut», das Gepäckaufen als «befriedigend». Ihr Gesamturteil lautet «sehr sympathisch».



Die Rahmengeometrie wirke irgendwie falsch, weil ungewohnt, meint der Industriedesigner Thomas Steuri.



Der Designer Fritz Gräber hat zwei Gepäckträger gestaltet. Hier das «Shopper Rack» für Einkaufstaschen. Foto: Jonas Weibel

Toolbike und Verantwortungseigentum

Die Toolbike AG ist in Verantwortungseigentum organisiert: Gewinne dienen dem Unternehmenszweck («purpose»), die Kontrolle ist den aktiven Unternehmerinnen vorbehalten. Investoren werden für ihr Risiko bis zu einem definierten Maximalbetrag entschädigt, haben aber kein Stimmrecht. Anders als in der traditionellen ökonomischen Praxis sehen Firmen in Verantwortungseigentum ihren Zweck nicht in der Gewinnmaximierung und Steigerung des Unternehmenswerts, sondern sie dienen einem bestimmten Sinn und sehen Gewinn als Mittel dazu. In Deutschland sind bereits etwa 200 Unternehmen in Verantwortungseigentum, von Start-ups bis zu Konzernen wie Bosch oder Zeiss. In der Schweiz ist Toolbike nach Crowd Container die zweite Aktiengesellschaft in Verantwortungseigentum. www.purpose-schweiz.org

Fahrrad «Monopole No 01»

Gesamtlänge: 190 cm
Gewicht: 22 kg
Radgrösse: Vorderrad 20" Hinterrad 24"
Rahmengrösse: S, M oder L
Antrieb und Lenkung: Zahnriemen von Gates
Motor: Mahle-X35-Nabenmotor, 250 W, 40 Nm, unterstützt bis zu 25 km/h
Akku: Mahle-Intube-Batterie, Kapazität 250 Wh
Getriebe: Pinion C1.6, integriertes Schaltgetriebe, Magnesium
Preis: Fr. 7200.–

Im Herbst 2023 kommt die erste Produktionsreihe auf den Markt, limitiert auf 75 Stück. Im Juni findet der Launch statt; Testfahrten sind ab dann in Zürich, Basel und Bern möglich. www.monopole.ch

→ nicht entscheiden: Ist es sperrig-interessant? Oder modisch-minimalistisch? Deshalb suche ich eine Antwort bei Steuri. Er war es, der mir vom Nachbau der schrägen Velozeichnungen erzählt hatte. Seit 30 Jahren gestaltet er Produkte wie Ferngläser oder Hörgeräte für angesehene Marken. Dem «Monopole» attestiert er etwas Freundliches, Unbeschwertes. Was wohl an der «Komplexitätsreduktion» liege, an der einfachen Erscheinung, bei der alles Elektrische versteckt sei. Dass die Form beim Menschen etwas auslöst, habe vielleicht mit unseren Kindheitserinnerungen zu tun, mit prägenden Erfahrungen, die Gefühle wecken. «Gerade bei Fahrzeugen ist eine symbolische Produktsprache wichtig. Beim Kaufentscheid treten rationale Argumente in den Hintergrund.» Dabei sei das Velo ein Gegenmodell zum Auto: Nicht Opulenz sei hier gefragt, sondern Einfachheit, Reduktion. Wenn das tatsächlich so ist, müsste das «Monopole» einen Nerv treffen.

Nun muss ich mein Velo wieder zurückgeben. Trotzdem geniesse ich die Rückfahrt. Die sperrigen 13 Kilogramm meines Faltrads ruhen gut verzurrt auf dem Gepäckträger. Den «daily flow», ich werde ihn vermissen. Eine letzte Frage an Nicola Stäubli im Hinblick auf sein Ziel: Was heisst «inspire change»? Mit dem «Monopole» wolle er einen Beitrag an eine autofreie Stadt leisten. Auch die Herstellung sei nachhaltiger als üblich. Er kenne den französischen Schweisser mit Vornamen, dessen Lohn und Ferientage. Die Toolbike AG hat er in Verantwortungseigentum gegründet, um auch den Geldkreislauf zu verändern siehe «Toolbike und Verantwortungseigentum». All dies sind Beiträge zu einem besseren Leben - und zum Branding der Marke, mit der der Erfinder sein Produkt später auch im Ausland verkaufen will. Das hat er bei Freitag gelernt, es könnte also klappen. ●

«Ordnung darf sein.»

Gräub Office plant und richtet ein - auch für ordentliche. Als Beispiel die freistehende Garderobe 1812L.

www.esit.ch



GRÄUBOFFICE

Planen, Einrichten. www.graeboffice.ch

WILLKOMMEN IN DER
KABE FARBEN WELT

Wir geben Innovationen Farbe.

Silo Restaurant | Lounge | Kantine,
Einsiedeln



Fassadendämmung
kabe-farben.ch



KARL BUBENHOFER AG

tanz & kunst
königsfelden

**Heimlich seufzen
die Winde**

Choreografie: Filipe Portugal
Fadogesang: Marta Rosa
Streichquintett: Leitung Laida Alberdi
Kunstinstallation: Ruth Maria Obrist

24. Mai bis 18. Juni 2023
Klosterkirche Königsfelden
Windisch AG
www.tanzundkunst.ch

n|w

Fachhochschule Nordwestschweiz
Hochschule für Architektur, Bau und Geomatik



Bauprojekte ohne Stress? Geht das?

Der bloße Einsatz von neuen digitalen Werkzeugen ist das eine, diese Tools richtig anzuwenden und damit nachhaltiger und effizienter zu arbeiten, ist das andere. Es braucht neue Formen der Zusammenarbeit, angepasste Prozesse, aktuelle Methoden und frische Denkweisen. Wie das gehen soll, lernst du im:

Master of Science FHNW in Virtual Design and Construction (VDC)

Jetzt mehr über das Master-Studium erfahren
und zum Infonlass anmelden:

www.fhnw.ch/msc-vdc

