

Chrom und geschwungener Stahl

Dem Alltagsstress entfliehen – nicht Leistung oder Körperertüchtigung stehen beim «Eascruising» im Vordergrund. Kommt dazu: Auf einem Cruiserbike sieht man einfach cool aus. Ein Blick auf dessen Geschichte und die neue Schweizer Szene.

Bruno Angeli (Text),
Marcel Kaufmann (Fotos)

Pamela Barmettler aus Luzern fährt mit ihrem Electra-Cruiser – Modell Gypsy – täglich zur Arbeit. Für sie bedeutet Cruiserfahren lässiges, gemütliches Velofahren. Die junge Frau hat Freude an ihrem Velo: «Das farbige Design macht mehr Spass und Freude als die langweiligen Citybikes, die man sonst so sieht.» Und wie fährt es sich? Barmettler: «Toll, einfach super bequem. Halt das klassische Cruiser-Gefühl.»

Das Lifestyle-Gefährt für Gemütliche

Cruiserbikes zu fahren, übt auf viele Menschen eine ganz eigene Faszination aus. Menschen, die sonst kaum auf ein Velo steigen, werden hier zu Pedal-Fans. Zum Beispiel Fabian Wohlgemuth aus Zürich, der sich keineswegs als typischen Velofahrer bezeichnen würde. Gäbe es keine Cruiser, hätte er als junger Erwachsener nicht mehr zu einem muskelbetriebenen Fahrzeug zurückgefunden. Das liege daran, «dass man es hier mit Gemütlichkeit zu tun hat. Cruisen läuft der heutigen gesellschaftlichen Realität entgegen. Wenn ich mit meinem 3G-Cruiser unterwegs bin, fühle ich mich frei und losgelöst von den Alltagsproblemen. Ich nehme die Umwelt wahr, und Zeit spielt keine Rolle mehr.»

Begonnen hat alles mit Schwinn. Die 1895 in Chicago gegründete Fahrradfirma gilt als Pionier auf dem Gebiet der Cruiserbikes. Ob der Begriff «Imagetransfer» bereits damals gebraucht wurde oder nicht: Die grösste und bekannteste Fahrradschmiede, als die sie 1920 galt, liess sich für ihre Schöpfungen von der Automobil- und Motorradindustrie sowie vom Art-déco-Stil inspirieren. Design war dabei wichtiger als etwa Leichtlauf oder der sportliche Aspekt des Radfahrens. Radfahren galt für die Menschen besonders in den Fünfzigerjahren als eine «Übergangsphase», vom Fussgänger zum Homo automobilensis. Wer es sich leisten konnte, trat nicht länger freiwillig in die Pedale, sondern kaufte sich ein Auto. Eines der interessantesten Fahrräder war das 1933 gebaute Schwinn «Motorbike», das – obwohl es der Name suggeriert – gar kein Motorrad war. Vielmehr stattete Schwinn dieses Velo mit einer Tank-Attrappe aus. 1954 erschien dann der «Phantom Cruiser», der eigentliche Klassiker, der als grosses Vorbild für die heutigen Modelle gilt. Im Zuge einer ersten Retro-Welle lieferte Schwinn in den Neunzigerjahren als erstes grosses Unternehmen Cruiserbikes in die Schweiz. Später kamen die Marken Electra und auch Felt auf den Schweizer

Retrostyle von gestern für die Jugend von heute: Cruiser lassen Hektik und Zeit vergessen.



Markt. Heute bieten viele arrivierte Velofirmen ihre eigenen Cruisermodelle an. Dazu fertigen kleine spezialisierte Custom-Bike-Schmieden Unikate an. Da findet man etwa Cruiser, die aussehen wie eine Harley-Davidson, oder Chopperbikes, die in Form und Design den gleichnamigen Motorrädern ähneln.

Der Zürcher Fabian Wohlgemuth fährt sowohl Cruiser- als auch Chopperbikes. «Für kürzere Strecken und im Alltag benutze ich meistens einen Beachcruiser. Wenn am Wochenende schönes Wetter herrscht, fahre ich aber mit Vorliebe meinen Chopper aus.» Der Chopper erregt noch mehr Aufmerksamkeit. Wohlgemuth weiss sich aber zu helfen: «Geschützt mit einer Sonnenbrille, kann man die neugierigen Blicke abblitzen lassen. Die Leute sehen dich, du selber musst die Leute aber nicht unbedingt sehen.»

Cruiser und Chopper im Markt

Die ungewohnten Modelle haben sich in der Schweiz etablieren können. Der Handel setzt neben den üblichen Citybikes mittlerweile auch fleissig Beachcruiser ab. «Technisch gesehen sind Cruiserbikes eher unvorteilhaft ausgerüstet, vom Design her stellen sie jedoch Meisterwerke dar», schwärmt Fritz Lang, Marketingfachmann beim Nirve-Importeur Intercycle.

Einige Velohändler bleiben diesen etwas verrückt anmutenden Rädern gegenüber skeptisch. Felix Erny von Electra-Importeur Verdeno Sport stellt aber fest, dass die Skepsis allmählich schwindet: «Die Velohändler haben bemerkt, dass die Qualität stimmt, also nicht viel Arbeitszeit beim Einstellen von technischen Komponenten verloren geht, und dass das Preis-Leistungs-Verhältnis attraktiv ist. Die Händler wissen, dass vor allem Enthusiasmus und nicht technisches Know-how den Verkauf positiv beeinflusst.»

Im Jahre 2000 brachte Ernys Firma die Electra-Cruiser in die Schweiz. «Als damals knapp 150 Velos verkauft wurden, rechnete wohl niemand damit, dass es sieben Jahre später gegen 1000 sein würden», so Erny zum Erfolg dieser Räder. Er ist zufrieden: «Die lässigen Cruiser finden jedes Jahr mehr Anhänger. Grund dafür sind sicherlich die bequeme Sitzposition und das farbenfrohe Design, aber auch der allgemeine Beach-Trend.»

Eine kleine Fahrrad-Revolution

Cruiser seien ein Lifestyle-Produkt geworden, findet auch Peter Züst von der Firma Amsler, der Felt-Importeurin. «Sie werden auch nicht vom Markt verschwinden», ist er überzeugt. «Mittlerweile bieten diverse Anbieter irgendeinen Cruiser oder zumindest ein Cruiser-ähnliches Fahrrad an. Damit teilt sich der sehr kleine Markt automatisch weiter auf.» Für Fritz Lang von Intercycle ist der Boom bereits gelaufen. «Mit Verzögerung traf er bei den Händlern Ende 2004 und bei den Endkonsumenten ab 2005 ein. Als die ersten Modelle



Moderner Klassiker: Beachcruiser vor Strandidylle.

bei den Fachhändlern und Events zur Schau gestellt wurden, herrschte ein reges Interesse. Diese extravagant gebauten und toll designten Bikes faszinierten. Dieser «Wow-Effekt» nimmt langsam ab. Obwohl ein schöner Cruiser immer noch ein Eyecatcher ist.»

Neben den etablierten Importeuren versucht auch die junge Firma citycruiser.ch im Markt mitzumischen. Mit dabei ist Fabian Wohlgemuth. Er importiert zusammen mit seinem Geschäftspartner Frank Schaffner Cruiser und Chopper von 3G in die Schweiz. Er hofft, dass die Cruiser- und Chopper-Welle noch lange anhält und der Anfang einer kleinen Fahrrad-Revolution ist. Warum sich dieser Lifestyle nur langsam durchsetzt, ist ihm ein Rätsel. «In den meisten Ländern mit ausgeprägten Strand-Regionen sind solche Cruiser gang und gäbe. Vor allem in Amerika und Australien ist es schon fast ein Muss, mit seinem Beachcruiser und dem Surfbrett unter dem Arm am Strand zu erscheinen.»

Wer sein Rad liebt, der liebt es verziert

Lifestyle und Design gehören zusammen. Die Hersteller bewerben ihre Cruiser oft in einem farbenprächtigen, grafisch opulent gestalteten Umfeld. Der Phantasie scheinen keine Grenzen gesetzt zu sein. Doch die Käufer unterscheiden sich dann in der Realität meist vom angepeilten Zielpublikum. Den typischen Cruiser-Fahrer gibt es nicht, und er ist auch kein Homeboy, wie ihn die Werbung kreiert.

Ein Cruiser oder Chopper muss gut aussehen. Dazu wird das Velo von manchem Fan mächtig «aufgepimpt.» Das beginnt zum Beispiel bei der Ventilkappe mit Totenkopfsujet oder einer Hupe statt der Klingel. Die Lenkerenden werden mit Lederbändern verziert, dazu kommt ein spezieller Rückspiegel. Erst jetzt wird ausgefahren. In Zürich treffen sich an manchen Wochenenden jeweils zwischen zehn und zwanzig Leute zu gemeinsamen Ausfahrten. Ähnliche Gruppen gibt es auch in anderen Städten. Es scheint, als sei die Cruiser-Bewegung in unserem Land angekommen. ■