

Die Box steht tatsächlich in Detmold an der Wittekindstraße, in der Werkhalle der Bernds GmbH & Co. KG, wo sich auf einem Weg von fünfzehn oder zwanzig Schritten ein nahtloser Übergang vom Showroom mit Bullerjan und Kaffeeküche zu den Arbeitsplätzen der Vor- und Endmontage vollzieht. Es gibt diese Box, aber an sich ist sie eher eine in einen aufklappbaren Rollcontainer gesperrte Idee, die auch in einem Karton auf die Reise zu einem potentiellen Kunden gehen kann: die Idee, dass sich die faltbaren Räder, die hier entstehen, nicht erzählen lassen, sondern dass man sie erfahren muss.

Seit 1991 baut Thomas Bernds Falträder. Sein erstes Liegerad soll er mit drei Jahren gezeichnet haben – „in noch nicht ganz überzeugender Statik“. Der Waldorfschüler machte eine Schlosserlehre und studierte nach dem Fachabi Maschinenbau. Inzwischen baut er nicht nur „das Bernds“, ein durch das Mi-



Was als solides Rahmenrohr dem Faltrad Stabilität gibt, hat passgenau und filigran auch ein Innenleben.

nimalistische des Ein-Rohr-Rahmens so aufgeräumt wirkendes Faltrad, sondern hat eine ganze Palette von Modellen: vom faltbaren Tiefeinsteiger über zwei Faltrandem bis zum PackBernds, einem Kiepenkerl von Lastenrad. Und jedes dieser Grundmodelle, die Bernds entwickelt hat und vom ersten Rohrbiegen des Rahmenbaus an mit einer achtköpfigen Belegschaft bis zur individuellen Ausstattung nach Kundenauftrag baut, lässt sich variieren. Ob Rahmengröße oder -farbe, ob es ein Rennrad oder ein fürs Einkäufen werden soll, ob mit dieser oder jener Schaltung, mit Kette(n) oder Karbon-Zahnriemen, ob feines Leder am Lenker oder Elektroantrieb: Machbar ist alles Mögliche.

Andere Hersteller beschränken entweder dieses „Customizing“ auf wenige Optionen je Modell, sie drücken die Fülle der Varianten (einschließlich der nicht wenigen sich ausschließenden „Geht-Nicht“) in voluminösen Katalogen ab, oder sie installieren im Internet einen Konfigurator, der bei jedem Komponentenwechsel gleich Gewicht und Preis rauf- und runterrechnet. Fachhändler, die solche Marken anbieten, müssen in der Regel eine Mindestzahl an Modellen und Varianten vorhalten und können dennoch nicht die Individualität eines vollständig nach Kundenwunsch ausgestatteten Rades präsentieren. Bis 2004 versuchte Thomas Bernds mit einem Händlernetz zu arbeiten. Dann kam Michaela Buchholz ins Spiel, und mit ihr kam das Bernds in die Box.

Die funktioniert so: Der Kunde wählt einen x-beliebigen Händler in seiner Nähe und erhält über diesen ohne Kaufverpflichtung und ohne Kosten zum vereinbarten Termin ein Testrad nach seinen Wünschen und dazu Zubehör zum Ausprobieren: Sattel, Lenker, Farbkarne mit Rahmenfarben, Helme, Gepäcklösungen. Nach einer ganztägigen Probefahrt sendet der Händler die Box der Möglichkeiten zurück. Das Testrad hat vielleicht nicht die Wunschfarbe oder nicht alle Optionen, die der Kunde gern hätte, aber es vermittelt in Annäherung das, was kein Entfaltungsdigramm, kein Fachaufsatz und kein flotter Spruch und auch kein Flashplayer-Video im Netz vermitteln kann: Erfahrung darüber, wie sich dieses Faltrad aus Detmold anfühlt.

Im Prinzip gibt es zwei Arten von Falträdern (Bitte, bitte, nie Klapprad sagen!) und dutzendweise Stellen, wo es an ihnen haken kann. Die einen Rädchen sind gemacht zum Falten, und die anderen sind richtige Fahrräder, die man falten kann. Anders ausgedrückt: Anders mögen sich kleiner zusammenlegen lassen als das Faltraß von Bernds (ohne Abbau der Gabel: 95x74,5x20 Zentimeter, minimal 9,8 Kilo-



Ein Bernds kann auch ein Rennrad sein, wie hier gehalten von Michaela Buchholz, Partnerin von Entwickler Thomas Bernds und Geschäftsführerin.



Herzstück des Faltrahmens ist der Hinterbau, Herzstück des Marketings die Box mit den vielen Möglichkeiten.



Bernds goes E-Bike: Drei Antriebe stehen zur Wahl.

Fotos Pardey

Fahren und falten erfahren

Kein Händler kann sich alle Varianten individualisierter Fahrräder in den Laden stellen, die ein kreativer Fahrradbauer fertigen kann. Faltrad-Hersteller Bernds hat deswegen die Bernds-Box entwickelt.

Von Hans-Heinrich Pardey



Hier ist äußerste Präzision gefragt: Der blau-schwarze Zahnriemen von Gates verlangt für sein sauberes und leises Funktionieren einen peinlich genauen Einbau.

gramm), aber wenn es um andere Parameter geht, sieht die Sache bedenklich aus. Ein Bernds verkraftet 140 Kilogramm Zuladung und Benutzer von 1,40 bis 2,10 Meter Körpergröße. Rädchen, die zum Falten gemacht sind, legen sich häufig nur zusammen, wenn die Kurbeln in ganz bestimmten Winkeln stehen. Oder sie verlieren ihre Kette, wenn man das Hinterrad nach vorn klappt. Das Bernds hat einen ungeteilten Hauptrahmen aus Stahl, hinter dem der Hinterbau mit seinen trickreich gebogenen Rohren sich komplett nach vorn faltet. Das tut er ebenso genau definiert auf die eine passende Weise wie das Sattelrohr, das in einem Gelenk abknickt und den Sattel nach vorn exakt neben das Rahmenrohr packt. Und auch das umgelegte Lenkerrohr bleibt unverlierbar am Rad – dank einer kurzen Kordel im Rohr.



Zum Fahrrad gehört nicht nur der praktische Nutzen, sondern auch der Chic von Farben und Accessoires.

Über das Innenleben der Rohre, wo Verstärkungen sich mit Kanälen für Züge und die Leitungen des E-Motors treffen, lässt sich mit Thomas Bernds stundenlang reden. Er ist der, der ständig neue Ideen hat, Sachen ausprobiert und weiterentwickelt. Michaela Buchholz, die von sich sagt, dass sie sich erst in den Mann verliebt habe, bevor sie begann, seinem Geschäft Struktur zu geben, hat ein Auge aufs Design. Und auch darauf, dass es bei Durchschnittspreisen von um die 3500 Euro wirklich keinen Rabatt gibt.

Wie fährt sich nun so ein Bernds mit Gates-Riemen und Magura-Scheibenbremsen? Als höchstes Lob für ein Faltrad lässt sich ihm nichts anderes nachsagen als: wie ein ganz normales Fahrrad. Aber das muss man erfahren haben, um es wirklich zu glauben.

www.bernds.de