

DAS GEHEIMNIS DES ROTEN BÜFFELS

Philippe Kohlbrenner gebührt ein prominenter Platz in der Ahnenreihe des Pedelects: Der Schweizer Tüftler ist der Vater des „Roten Büffels“ – des Ur-Pedelects, das vor über 20 Jahren zur Gründung der E-Bike-Marke Flyer führte.

TEXT & FOTOS Jörg Spaniol

Wer Philippe Kohlbrenner beleidigen will, muss ihn einfach nur als „Bastler“ bezeichnen. Egal, wie gut ge-
launt der Mann mit dem kleinen grauen Zopf vorher war: Dieses Wort furcht seine Stirn vertikal. „Ich bin doch kein Bastler“, sagt er dann. „Wenn ich etwas konstruiere, dann denke ich es lieber gleich so, dass es sich nachher produzieren und verkaufen lässt!“ Doch das Wort „Tüftler“, das muss er sich wohl gefallen lassen.

In der Firmenzentrale von Flyer in Huttwil parkt eine Ahnengalerie. Die verschiedenen Pedelect-Generationen stehen chronologisch aufgereiht auf Seitenständern. Ganz vorne steht der Urahn: ein älteres, rotes Villiger-Tourenrad mit gewöhnlich vorgeklapptem Lenkerbügel – und einem ganzen Verhauf aus angeflanschten, angeschweißten und improvisierten Anbauteilen, die auch beim besten Willen den Eindruck einer, pardon, Bastelei erwecken. Am Lenker prangen, durch Klingeldrähte verbunden, ein Kippschalter und ein Amperemeter. Mitten im Rahmendreieck thront eine Autobatterie. Darunter: drei Kettenantriebe, die die Drehzahl eines gut faustgroßen Elektromotors so weit übersetzen, dass sie in eine sinnvolle Hinter-
radgeschwindigkeit münden. Die vorverlagerte Griffposition und den tierischen Namen verdankt der Rote Büffel seinem Temperament: Wenn Kohlbrenner den Kippschalter umlegte, galoppierte der Büffel so ruppig los, dass viel Gewicht auf dem Vorderrad ihn bändigen musste. Dabei half das griffige Gehörn.



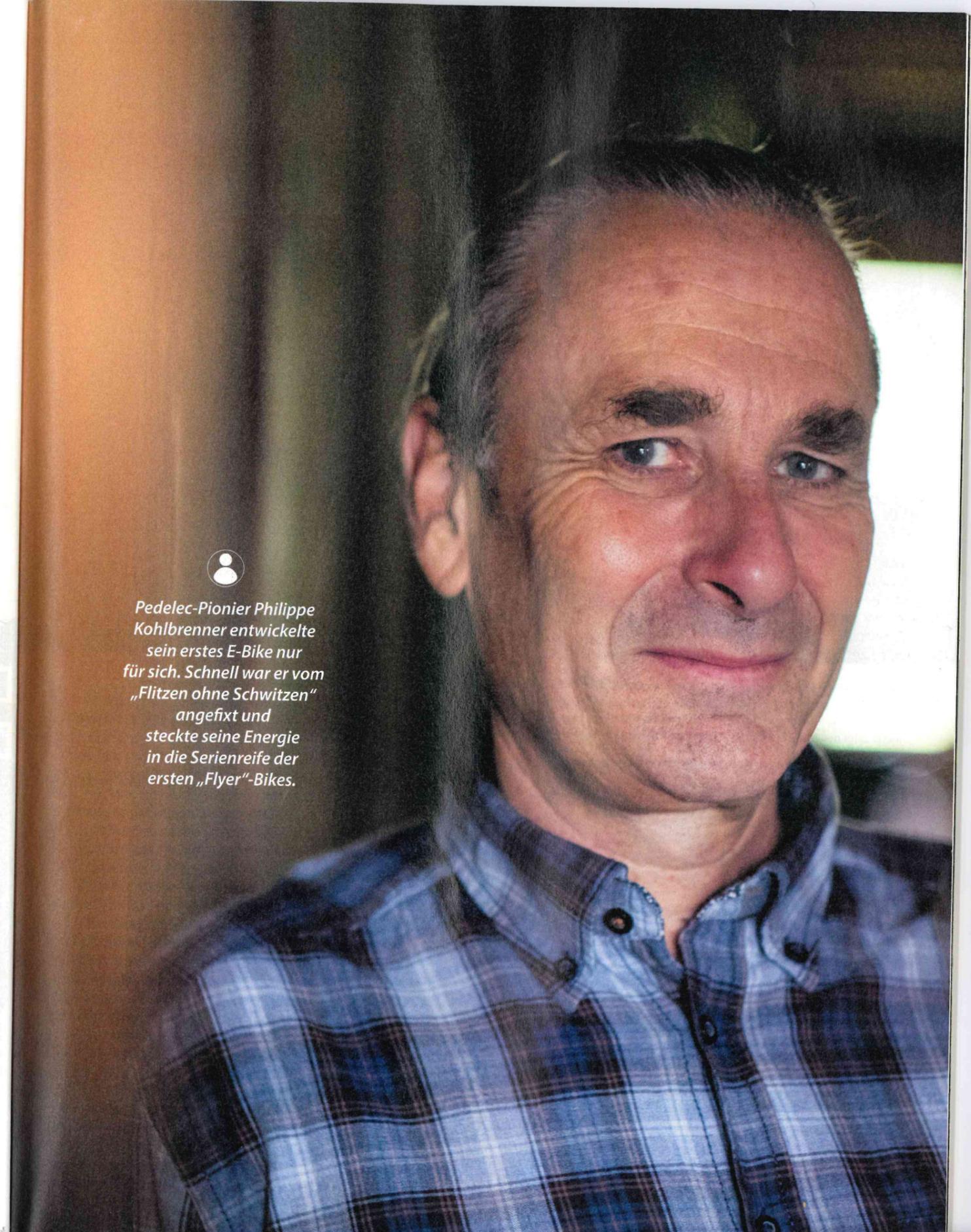
Der umgedrehte Lenker erlaubte mehr Kontrolle über das Ur-Pedelect. Der archaische Antrieb war von ungestümem Temperament.



Als Kohlbrenner dieses Pedal-Urvieh 1993 ersann und erschaubte, war er Mitarbeiter einer Energietechnik-Firma und hatte einen Arbeitsweg mit 300 Höhenmetern zu bewältigen. Der Büffel bügelte die Emmentaler Hügel auf dem Heimweg zuverlässig weg, bevor er wieder an die Stromtränke musste. Sein Akku war kurzatmig, doch das Konzept eines elektrisch unterstützten Rades löste ein Transportproblem. Der Tüftler sah, dass es gut war, und begeisterte andere. „Das Know-how habe ich mir komplett selbst angeeignet“, erinnert er sich. „Es gab ja kein Internet voller Tutorials, und ich bin kein ausgebildeter Ingenieur.“ Sein Bekannter Reto Böhlen, ein Elektroingenieur, war bald angefixt. „Wir haben unsere guten Fahrräder so umgebaut und haben sie Kollegen gegeben“, sagt Kohlbrenner. „Die hatten auch Freude dran. Bloß einen Kredit haben wir nicht bekommen, um sie in Serie produzieren zu können.“ Doch der Enthusiasmus der Tüftler infizierte potenzielle Käufer: „Flitzen ohne Schwitzen“ lautete der Werbespruch. 50 Bestellungen gegen Vorkasse kamen zusammen – genug Startkapital für die Firmengründung. Auch 1993 war ein Elektromotor an einem Zweirad keine Weltneuheit. Elektromotorräder sind ein 100 Jahre alter Hut. Fahrräder mit E-Motor gab es auch in Japan, und schon kurz vor den beiden Emmentalern hatte ihr Landsmann Michael Kutter ein Fahrrad elektrifiziert – mit anderer Technik und noch deutlicher zu früh für den Markt als Kohlbrenners Büffel. Seine technisch aufwendige Lösung scheiterte



Pedelect-Pionier Philippe Kohlbrenner entwickelte sein erstes E-Bike nur für sich. Schnell war er vom „Flitzen ohne Schwitzen“ angefixt und steckte seine Energie in die Serienreihe der ersten „Flyer“-Bikes.





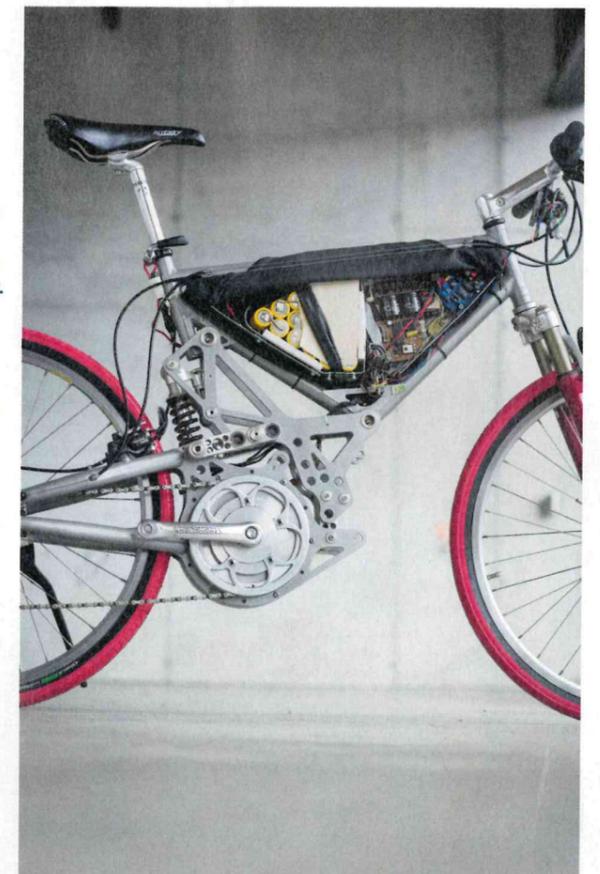
Die heutige Firma des Erfinders heißt „Swiss-Urbabikes“. Fünf Mitarbeiter entwickeln und montieren S-Pedelecs für den Schweizer Markt. Mittags wird selbst gekocht, mit Gemüse aus dem Mühlengarten. Eindrucksvolle Kommandobrücke am Ur-Flyer: Der linke Schalter schließt den Stromkreis, das Ampèremeter zeigt den Batteriestrom. Ein weiter Weg zum Touch-Display mit Mobilfunk-Verbindung ...



kommerziell. Auch BKTech, die Firma von Böhlen und Kohlbrenner, kämpfte mit dem Stand der Technik: Die Pedelecs wogen 35 Kilo. 15 davon entfielen auf den Blei-Akku, der für Reichweiten von 35–50 Kilometer gut gewesen sein soll. Das „Flyer Classic“ mit flachem Akkupack im Rahmendreieck und unsichtbarem Motor wurde trotzdem fünf Jahre lang gebaut. „Es war immer die Akkutechnik, die das E-Bike limitiert hat“, sagt Kohlbrenner heute. „Mit Bleigel-Akkus war die Energiedichte zu gering. Danach kamen die Nickel-Cadmium-Akkus, und erst die ermöglichten ein brauchbares Leistungsgewicht.“ Für Kohlbrenner und seine am sportlichen Pendler orientierten Kompagnons war damit die Entwicklungsrichtung klar: mehr Strecke, mehr Dampf. Die zweite Flyer-Generation, die „Serie F“, war ein vollgefedertes S-Pedelec, eine enorm aufwendige Neukonstruktion mit wuchtigem, getriebelosem Tretlagermotor. Den 60-poligen Antrieb hatten sie selbst konstruiert und am Versuchsmodell auch von Erfinderhand gewickelt. Auch



Eine penibel renovierte Mühle beherbergt Kohlbrenners Pedelec-Manufaktur. Am Versuchsfahrzeug rechts entwickelte er mit Kollegen die Technologien für die zweite Flyer-Generation.



dieser Prototyp steht in der Ahnengalerie – und blieb als Serienrad eine Randerscheinung.

Nervöse Investoren

Immer ging es auch ums Kapital: Die Investoren litten an einer Art Dotcom-Blasenzündung und mieden vorübergehend Projekte mit ungewissen Renditen – wie eben das Pedelec in seinen Frühzeiten. Als Kohlbrenner, Böhlen und ihr Kompagnon Christian Häuselmann einige Zeit später mit fremdem Geld arbeiten konnten, war es rasch um die Pionier-Herrlichkeit geschehen. Die Erkenntnis „Wir hatten keine Mehrheit mehr und fühlten uns eher rumgeschubst, das hat uns natürlich nicht gefallen“ beendete Kohlbrenners Zeit bei Flyer. Das „Flyer C“, ein Tiefensteiger mit Mittelmotor, verhalf dem Pedelec zum Durchbruch. Doch er entsprach nicht mehr dem Geist der Gründer. Mehr als ein Jahrzehnt später dirigiert Philippe Kohlbrenner zwei seiner fünf Mitarbeiter in den Keller der einstigen Mühle, in

der er seit 2008 als Chef von „Swiss-Urbabikes“ die Nachfahren des Roten Büffels züchtet. Der frühere Mühlbach ist über die Ufer getreten und flutet den Keller. Es gilt, die Wasserpumpen an der richtigen Stelle zu platzieren, die Produktion muss warten. Auch der Chef selbst hätte eigentlich anderes zu tun, als mit der Flut zu kämpfen: Jeden Tag um elf unterbricht turnusmäßig einer der Mitarbeiter seine Arbeit in der Pedelec-Produktion für den Küchendienst. Es gilt, mit Zutaten aus dem firmeneigenen Garten und Gewächshaus das Mittagessen für die Belegschaft zu kochen, und heute wäre der Chef auch der Küchenchef. Das Hochwasser bricht die Regeln.

SERIE E-PIONIERS

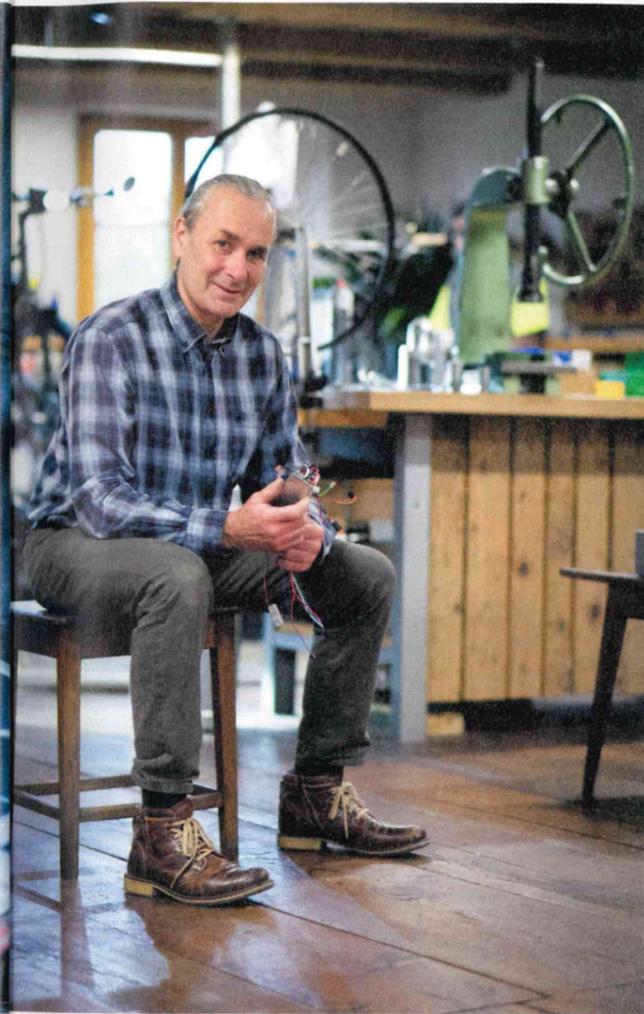
Teil 1: FAZUA,
erschieden in MYBIKE 2/2021
Teil 2: RIESE & MÜLLER,
erschieden in MYBIKE 3/2021
Teil 3: RUFF CYCLES,
erschieden in MYBIKE 4/2021

Als die Pumpe sitzt und ausnahmsweise ein Essen vom Lieferdienst bestellt ist, kann Kohlbrenner die Jahre zwischen dem Flyer-Ausstieg und dem gurgelnden Mühlbach mit Wegmarken füllen. Die erste führt ihn vom Pedelec-Pionier in die Medizintechnik. Kohlbrenner, gelernter „technischer Kaufmann“, bleibt etliche Jahre in der Branche und verdient genug Geld, um außerhalb von Flyer einen zweiten Anlauf als Pedelec-Hersteller nehmen zu können. Auch wenn das Erfinden dabei nicht zu seinen Aufgaben gehörte: Tüftler bleibt Tüftler. Er entwickelte einen mechanisch dosierbaren Insulin-Pen, der Diabetikern die sichere Eigenbehandlung ihrer Krankheit erleichterte und – eher nebenbei – einen „Almwiesen-Kopierer“.

Ein Landwirt hatte den Wunsch, die Pflanzenarten einer seiner Weideflächen auf eine andere Wiese zu übertragen. Kohlbrenner ersann eine Erntemaschine, die mit diversen Bürsten die Sämereien der unterschiedlichen Wildkräuter absammelte und als Saatgut gewann. „Copy and Paste“, von Wiese zu Wiese.



Abstellplatz für wilde Ideen: In einem Zwischengeschoss warten Projekte wie ein sehr schnelles Liege-Pedelec und ein Solar-Lastenanhänger auf Vollendung und Vermarktung.



Immer etwas zu tun: Wenn gerade keine Radsaison ist, steckt Pedelec-Pionier Kohlbrenner seine Energie in die Mühlenrenovierung.



Mit so einem Solaranhänger kann ich autonom bis ins hinterste Russland fahren! Ich leg mich drunter im Schatten zur Siesta, und danach ist der Akku wieder voll.

Und dann war er wieder da, der surrende Lockruf des E-Motors. Kohlbrenner kaufte die alte Mühle, eine schicke Emmentaler Dauerbaustelle, und entwickelte das S-Pedelec, das ihm schon vorschwebte, als die Zeit noch nicht reif dafür war. Im Retro-Look des „Speed-Peds“ stecken lange gereifte Einsichten und viel Persönlichkeit. „Ich mag einfache Dinge“, sagt Kohlbrenner. „Ich benutze deshalb kein Smartphone und möchte kein Fahrrad bauen, das eher

ein iPad zum Treten ist.“ Sein S-Pedelec hat einen Stahlrahmen und einen aus Zellen des Autobauers Tesla konfigurierten Riesen-Akku im Rahmendreieck. Die größte Version soll für bis zu 300 Kilometer gut sein. Ein kleiner Motor zwischen Ketten- und Sitzstrebe wirkt, per Riemen untersetzt, direkt auf die Getriebeabgabe. Die Unterstützungsstufe regelt kein Touchscreen, sondern ein kleiner Drehknopf. Auf den ersten Blick sieht es aus wie ein jüngerer Bruder des „Flyer Classic“, doch dahinter stecken technische Überzeugungen des Konstrukteurs: „Ein Tretlagermotor ist schlechte Bruchrechnung: Elektromotoren drehen mit mehreren Tausend Umdrehungen pro Minute, um effizient zu sein. Also brauche ich vorne ein Riesengetriebe, um ihn auf Tretgeschwindigkeit zu unterset-

zen. Dann schicke ich die Drehzahl zum Hinterrad und übersetze sie wieder, damit das Hinterrad sich schneller dreht als die Tretkurbeln. Das ist nicht wirklich praktisch, oder?“

Schrauben in der Arbeits-WG

Ein paar Hundert Käufer konfigurieren jährlich ein Speed-Ped nach ihren Wünschen, dann schraubt Kohlbrenners Arbeits-WG in der liebevoll restaurierten Mühle das Bike zusammen. Dazu gibt es Kaffee aus klassischen Espressokannen und Leckereien aus dem Garten oder aus Naturalgeschäften mit der Kundschaft. Service gegen Kartoffeln oder Reparatur gegen Fleisch – keep it simple. Eine Manufaktur aus dem Bilderbuch.

Nur wenige Kilometer entfernt glänzt die mehrstöckige Glasfassade des Flyer-Hauptquartiers unter den Regenwolken heraus. Eine Ausstellungsfläche wie ein Autohaus, Laderampen für Lkws, eine Empfangstheke. Hier steht der Rote Büffel heute, als Zeugnis der Pionierrolle der vielleicht ersten reinen Pedelec-Marke Europas. Kein Bedauern, hier nicht als CEO aus dem Fenster zu schauen? „Ach was“, sagt Philippe Kohlbrenner, „ich will gar nicht reich werden. Das ist doch nicht wichtig. Wir leben hier gut von unserer Arbeit, und das ist schön so.“ Noch ein paar Stunden, dann wird er die Mühle abschließen. Und heimsausen auf einem Bike, das weit, weit weg ist von seinem bockigen und kettenrasselnden Ungetüm aus der Frühzeit des Elektroradels.

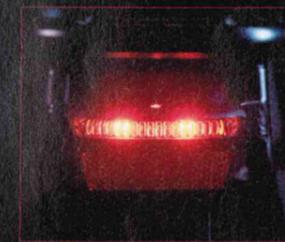
NEU

COB-LINE RÜCKLICHTER

MAXIMALE LICHT-TECHNOLOGIE,
MINIMALE GRÖSSE



Moderne COB-LED-Technik mit Bremslicht-Funktion. Für E-Bikes und Fahrräder in Deutschland entwickelt und zertifiziert!



Sequenzielles Lauflicht, angelehnt an den Automotive-Bereich, zeigt den Start des E-Bike-Systems an!



Auch als Schutzblech-Version zum Aufschrauben und integriert erhältlich.



Die COB-Line Rücklichter sind mit einem Sensor ausgestattet, der beim Bremsvorgang ein Stop-Signal auslöst. Damit entfällt eine zusätzliche Verkabelung.



Weitere Infos im Film!

TRELOCK

www.trelock.com | Instagram | Facebook | @trelockgmbh