

Custom Cruiser

DESIGN II

Bikepionier Joe Breeze

MAY 30, 1977.

As time... ... goes by

Er war unter den ersten, die sich die Fireroads im kalifornischen Marin County auf umgebauten, historischen Schwinn Cruisern hinunterstürzten und so nebenher das Mountainbike auf die Welt brachten: Joe Breeze. Ein Gespräch...





Mountainbike und Joe Breeze – zwei Begriffe, die unbedingt zusammengehören. Der Kalifornier war 1977 der erste, der, inspiriert von Anmutung und Stabilität der alten Schwinn »Klunker« Bikes, einen eigenständigen Mountainbikerahmen konstruierte und fertigte. Was folgte, waren mikroskopisch kleine Serien weiterer Rahmen und die Etablierung seiner eigenen Marke Breezer. Nachdem sich Breeze Ende der 1990er Jahre vom Thema Mountainbike verabschiedet hatte, sich die letzten Jahre um die Entwicklung von City- und Trekkingbikes und die Verbreitung einer Radkultur im Alltag in den USA gekümmert hatte, gibt es 2010 nun wieder Mountainbikes Marke Breezer. Eigentümer der Marke ist nunmehr die US-amerikanische Advanced Sports Gruppe.

Joe, um Breezer war es die letzten Jahre still – es gab keine Breezer Mountainbikes mehr. Wer ist auf die Idee gekommen, sie wiederzubeleben?

Och ... so genau weiß ich das gar nicht mehr. Aber prinzipiell kam die Idee aus Deutschland von Armin und Etienne von Twin Sports in Stuttgart (dt. Breezer-Importeur, Anm. der Red.), die die Idee ins Laufen brachten. Die waren der Meinung, dass gerade die Bikes mit Stahlrahmen sehr interessant wären, Erfolg haben könnten.

Aus den deutschen Köpfen ist der Name Breezer ja nie so richtig verschwunden ...

Ja (schmunzelt), wir haben Breezer Bikes während der 1990er Jahre sehr gut in Deutschland verkauft, die Räder kamen gut an. Ich hatte gegen Ende der 90er Jahre die

now & then

Keine schräge Steuerrohrplatte, sondern die Ikone einer Bewegung: Das klassische Steuerrohrlogo zierte auch die 2010er Mountainbikes von Breezer. Auf der breiten, geschotterten Fireroad hinauf zum Mount Tamalpais im kalifornischen Marin County, die das Logo zierte, schufen Breeze, Gary Fisher und andere Anfang der 1970er Jahre einen neuartigen Sport. Motto: Möglichst schnell, möglichst spaßig bergabfahren. Mit einigen Ergänzungen (Bergauffahren) die Geburt einer neuen Sportart: Mountainbiking

Mountainbike-Rahmenbau-Pionier Joe Breeze bei der Rohrbearbeitung für seine allererste Mini-Serie von zehn Rahmen in der zweiten Hälfte des Jahres 1977 (Bild links). Technisches Interesse und die Leidenschaft für die Konstruktion sichern, asiatische Produktion hin, asiatische Produktion her, auch 2010 die Eigenständigkeit der Breezer Rahmen hinsichtlich Technik und Look



Copyright: Werner Graß

»Das Mountainbike war ein Fahrrad-Meilenstein, weil es mehr Menschen für das Radfahren begeistert hat.«

von Europa inspirierte Vision, die Mobilität in Amerika zu verbessern und wollte mich darauf konzentrieren. Mit der geringen Manpower, die wir damals hatten, konnten wir uns unmöglich auf die Sparten Mountainbike, City- und Transport-Räder konzentrieren... Aber als wir mit Advanced Sports zusammenkamen, taten sich andere Möglichkeiten auf. Aber es ist schön, das starke Interesse der Leute an der Marke zu sehen. Es ist... rührend (lacht)!

Sind auch vollgefederte Breezers geplant?

Ja, auf längere Frist schon... Es wird auf jeden Fall noch weitere Bikes von uns geben. Mein Interesse an Fahrrädern ist sehr breit gestreut, ich verwende sie zu den unter-

schiedlichsten Zwecken und ich schiele auf Rennräder, vollgefederte Bikes.

Du bist immer noch rund um San Francisco unterwegs. Immer auf zwei Rädern?

Ja, auf jeden Fall! Ich hab momentan tatsächlich auch kein Auto. Ich hab meinen Führerschein auch erst mit 26 Jahren gemacht. Ja, den Großteil meiner alltäglichen Geschäfte bin ich auf dem Rad unterwegs.

Warum dein Rückzug Ende der 1990er vom MTB?

Ich hatte damals diese größere Vision vom Radfahren, speziell für die USA. Radfahren war damals bei Weitem nicht so groß wie hier in Eu-

ropa. Ich wollte, dass sich die Leute auf einem gesünderen Weg, einem »grüneren« fortbewegen, und entsprechende Räder gab es damals nicht viele – die meisten Hersteller hatten sich aufs Mountainbike konzentriert. Mir war es nicht mehr so wichtig, Mountainbikes zu bauen, ich hatte das Bedürfnis, das Radfahren in den USA insgesamt nach vorne zu bringen. Diese Idee hatte ich, lange bevor die MTB-Sache aufkam, als ich als 17-Jähriger mit Freunden einen Radtrip nach Westeuropa machte. Die ganze Fahrradinfrastruktur zu sehen, war fantastisch, Typen auf Citybikes, die im Anzug auf dem Weg zur Arbeit waren. Ich dachte mir »Oh Mann ja, das brauchen wir bei uns auch!«

Hat dein Ruf dir genutzt, um das Alltagsrad bekannt zu machen?

Ja absolut! Das Mountainbike war einer der Meilensteine, weil es mehr Leute fürs Radfahren begeistert hat. Aber es ist immer noch ein nacktes Fahrrad und du kannst damit nichts transportieren. Selbst in einem Porsche kannst du mehr mitnehmen! Du kannst mit einem gestrippten Bike zwar wundervolle Sachen machen, aber nichts transportieren. Mit einem Rad mit Komplettausstattung wird daraus eher ein Bedürfnis, als nur eines haben wollen – du brauchst es im täglichen Leben.

Das Fahrrad als großer Glückbringer?

Absolut! Ein Fahrrad ist auch aus mechanischer Sicht immer noch das effizienteste Fortbewegungsmittel, das der Mensch je gehabt hat. Es ist dieser inne-



»Das Fahrrad ist das effizienteste Fortbewegungsmittel, das der Mensch je gehabt hat.«

re Frieden, den du verspürst wenn du merkst, dass du das Rad mit deiner Energie vorantreibst. Das zaubert mir ein Lachen ins Gesicht!

Hast du schon mal überlegt, deine Rahmenbaukunst wiederzubeleben?

(Lacht) Oh ja, das wär toll! Ich bin mehr der Künstler als ein einfallsreicher Rahmenhersteller. Meine Stärke ist es vielleicht, mir die Dinge im Leben anzueignen, daraus mein Ding zu machen... die guten Sachen zu erkennen und sie dann zusammenzubringen.

Wie erklärst du dir die unterschiedliche Bedeu-

tung des Rades in Europa und den USA?

Eine sehr umfassende Frage... Nun, in den 1890er Jahren war das Fahrrad in beiden Kulturen sehr wichtig und angesehen. Der Wechsel kam mit den 1920er Jahren in den USA, als die Besteuerung pro Automobil ausgelegt wurde. Der Wechsel wurde damals Teil unserer Kultur – ein bisschen wie der Elefant im Porzellanladen, den du nicht wahrnimmst, weil er in deiner Kultur tief verwurzelt ist. Du denkst nicht weiter drüber nach und jede dritte TV-Anzeige sagt dir indirekt »Hey, fahr dein Auto!«.

Radfahren als sozialere Art der Fortbewegung?

Klar, du bist nicht in einer Blechdose weggesperrt, kannst mit den Leuten Kontakt aufnehmen. Die Konzentration auf das Auto hat in den USA schon sehr dazu beigetragen, dass Städte zersiedelt werden, weil du die Möglichkeit hast, mit dem Auto überall hin zu kommen. Dabei machst du aber eher die Landschaft kaputt. Wie haben diese verrückt niedrigen Benzpreise. In Europa wirst du an der Zapfsäule regelmäßig daran erinnert, dass es teurer ist, das Auto zu nehmen. Autos sind nicht grundverkehrt, sie werden nur falsch gebraucht und das zerstört so viel in unserem Leben. Wir scheißen in unser eigenes Nest! In Amerika verlieren wir durch die vom Auto angeregte Zersiedelung den grünen Gürtel unserer

Städte. Wenn ich im Flieger sitze, Deutschland von oben sehe, dann ist es schön zu sehen, dass es offensichtlich auch anders geht. Hier haben die Städte grüne Inseln, werden die Nachbarschaften nicht so zerrissen.

Was jenseits solcher Themen beschäftigt dich?

Ich liebe es, draußen zu sein! Ich geh gern wandern in den Bergen und mit meiner Frau liebe ich es, nach wilden Blumen zu suchen. Das rührt noch damals vom Mountainbiken im Marin County her, da gab es einige von uns, die Spaß daran hatten, neue Pflanzen und Blumen zu entdecken und zu identifizieren. Und für den Tamalpais State Park arbeite ich als Freiwilliger.

Joe, herzlichen Dank für das Gespräch!

Zeitleiste



1973/1974

1977

1996

1997

2010

Ausgangspunkt einer Bewegung: Joe Breeze's erstes »Fattie«-Bike, ein umgebautes Schwinn, Baujahr 1941. Merkmale: stabiler, bleischwerer Rahmen, fette Reifen und Trommelbremsen

Der erste, spezifisch nach den Anforderungen an ein Offroad-Bike gebaute Rahmen für die noch junge Sportart Mountainbiking. Die Originalzeichnung von 1977 von Joe Breeze war die Initialzündung für den Bau der ersten Bike-Rahmen.

Um die Mitte der Neunziger Jahre haben auch noch feine Mountainbikes mit Stahlrahmen eine Chance gegen die wachsende Übermacht der Aluminium-Gegenspieler. Hier: ein Blick in den Breezer-Katalog von 1996 mit den beiden klassischen Modellen Jet Stream und Thunder, beide mit filigranem Stahlrahmen ausgestattet.

Das erste Breezer Fully aus den Jahren 1997 und 1998 hörte auf den Modellnamen »Twister« und zielte auf einen antriebsneutralen Hinterbau (aus Stahl), durch Integration des Antriebs in die Hinterradschwinge.

Die 2010er Modellpalette des MTB-Pioniers Joe Breeze zeigt die intensive Beschäftigung des Amerikaners mit dem Thema City- und Trekkingrad.