

SCHAFFHAUSER NACHRICHTEN ■ DONNERSTAG, 24. MÄRZ 2005

# «Das Falten des Velos ist ein symbolischer Akt»

*Thomas Lösch ist ein Philosoph, der Velos baut. Oder doch eher ein Velobauer, der auch philosophiert?*

VON ZENO GEISSELER

**SCHAFFHAUSEN** – «Werkstatt» getraut man sich den Raum an der Fischerhäuserstrasse 18a fast nicht zu nennen. Eher Atelier. Wie beim Buchbinder. Oder beim Geigenbauer. Nur dass hier im Velowerk der Himmel voller Räder hängt. Es riecht nach Ballonreifen und ein wenig nach Öl, und eine Schostakowitsch-CD ist an die Stereoanlage auf dem Schubladenkorpus angelehnt. Montags zieht Thomas Lösch jeweils eine frische Papierbahn über seine Werkbank, und bis zum Freitag werden Schraubchen und Ketten, Ritzel und Feststellzange darauf ihre Signaturen hinterlassen.

Lösch ist Velobauer, aber das stimmt so verkürzt eigentlich auch wieder nicht. Er ist ein Quereinsteiger, hat Philosophie studiert und auch mal Vespas repariert. Das war noch, bevor ihm die Kabelbäume über den Kopf wuchsen. Er sagt Sätze wie «das Falten des Velos ist ein symbolischer Akt», erklärt die Funktion von Scheibenbremsen mit Kraftvektoren, die er mit dem Rollmeter anzeigt, und behauptet von sich, er sei überhaupt kein ökonomisch denkender Mensch.

Seine Räder sind in keiner Beziehung billig. Sie kosten gerne vier-, fünf-, sechstausend Franken, eingebaut wird



BILD ZENO GEISSELER

Kevlar im Pneu: Velobauer Thomas Lösch.

nur das Beste. Und er weiss, was er dem «Was, so viel?»-Spruch der M-Budget-Generation entgegenhalten kann. «Ein Auto kostet jeden Monat tausend Franken», sagt Lösch, der sechs Velos und kein Auto hat, «und eine IWC kann auch nicht mehr als die Zeit anzeigen, und trotzdem finden die Uhren ihre Kundschaft». Löschs Räder auch. Er ist seit über zwanzig Jahren im Geschäft.

## Der Traktor des Velobauers

Das neueste Edelbike des Velobauers heisst Longlife und ist so robust wie ein Traktor. «Der ist den ganzen Tag auf dem Feld im Einsatz, und alles, was der Bauer an Unterhalt tun muss, ist, die Maschine mit dem Wasserstrahl abzuspritzen und ab und zu mit der Fettpresse nachzuschmieren». Auch beim Longlife-Rad sind Verschleiss-teile wie Ritzel und Kette vor den Elementen geschützt, und in die Pneus wurde eine Kevlarschicht eingearbeitet, die sogar Scherben schluckt. Selbst die Bedienung der Lichtanlage erfolgt über einen Magnetring – kein Esoterik-Chichi, sondern Spritzwasserschutz: Wo keine Öffnung für den Schalter ist, kann auch kein Wasser eindringen. Der Unterhalt des Rads beschränkt sich auf ein gelegentliches Abdampfen mit dem Hochdruckreiniger.

Zwischenfrage: Wie meint er das jetzt eigentlich mit diesem symbolischen Akt des Velofaltens? Lösch zeigt auf ein Paket in einer schwarzen Hülle, nicht grösser als ein Reisekoffer. Ein Speed-Werx-Faltvelo. «Es geht um den Kondukteur», sagt Lösch. Dieser müsse das Velo als Gepäckstück akzeptieren. «Zusammengefasst hat mein Faltvelo zwischen zwei Louis-Vuitton-Gepäck-

stücken Platz und darf auch im velo-feindlichen TGV mitreisen.»

Grundlage für das Speed-Werx ist ein kalifornisches Rad, dem Lösch in Schaffhausen ein zünftiges Upgrading verpasst. Er verlängert den Hinterbau, vorne montiert er statt der geraden eine gebogene Gabel (diese lässt Lösch in Kleinserie in Taiwan fertigen, den Hersteller hat er über das Internet gefunden, zwei Stunden nach der ersten E-Mail schickten die Taiwanesen ein PDF mit der Konstruktionszeichnung). Die von Hand gebauten 20-Zoll-Lauf-räder (Scheibenbremsen) werden mit sechs Zentimeter (!) breiten Pneus tramschienentauglich gemacht, und die Schaltung und der Dynamo wandern in die Naben. Die Seitenstütze (von Pletscher aus Marthalen) ist optional.

Schon die FAZ schwärmte vom ersten Speed-Werx-Prototyp, und im letzten Weihnachts-«Cash» hat das Rad neben einer Bally-Tasche, dem Heinz-Ketchup und dem iMac G5 höchste Lifestyle-Weihen erhalten Lösch hat den Artikel auf A3 vergrössert und ins Schaufenster gelegt. Der rot gedruckte «Cash»-Schriftzug ist schon ziemlich ausgebleicht.

Gefaltet passt das Speed-Werx sogar unter den Schreibtisch. Ein Bike, das fast so viel kostet wie ein Erste-Klasse-GA, stellt man schliesslich nicht einfach so beim Bahnhof in den Velo-ständer. Oder etwa doch? Bei Lösch gibt es auch, wie er es nennt, ein «stummes Velo». Ohne Stahl-Appeal, ohne Markenaufkleber und irgendwo zwischen winterpfützengrau und feldwegbraun lackiert. «Vor allem in Italien laufen diese Velos gut», sagt er Lösch mag doppeldeutige Sätze.