



Die Ölkrise hat zwei Tüftler einst aufs Liegevelo gebracht. Die Polizei konnte sich mit den tiefergelegten Fahrrädern zu Beginn überhaupt nicht anfreunden. Bilder: Heinz Diener

Liegend die Welt umrunden

Velofans aus der ganzen Schweiz pilgern nach Winterthur und lassen sich hier ein massgeschneidertes Fateba-Liegevelo anfertigen. Die Mitarbeiter sind selbst begeisterte Velofahrer und legen jährlich mehrere Tausend Höhenmeter zurück, um stets Neues auszutüfteln.

KATHARINA BAUMANN

Für viele Kundinnen und Kunden ist das Liegevelo des Winterthurer Herstellers mehr als ein Velo – es ist ein Lebensgefühl. Man nimmt auf einem gefederten Sitz Platz, lehnt sich zurück, lässt die Arme unter den Sessel hängen, denn dort liegt der Lenker, streckt die Beine und stösst in die Pedale. Und, betont Geschäftsleiter Markus Hänni: «Der normale Velofahrer sieht den Strassenfleck vor sich – der Longbiker betrachtet das Panorama.» Hänni weiss von einer Schweizerin, die nach Neuseeland ausgewandert war. Sie hatte das Kapitänspatent, und auf ihren Fahrten mit dem Öl-Supertanker nahm sie jeweils auch ihr Fateba-Liegevelo mit. Denn egal, wo der Tanker anlegte – von dort aus fuhr sie mit dem Velo jeweils zurück nach Neuseeland.

«Der normale Velofahrer sieht den Strassenfleck – der Longbiker das Panorama»

Markus Hänni

zog vom bisherigen Standort in der ehemaligen Aspasia-Seifenfabrik in das Ladenlokal an der Turmhaldenstrasse, wo er einen Veloladen eröffnete.

Auf die Idee der Liegevelos kamen Hänni und Bachmann 1984, aus Begeisterung für das Velo: «Wir haben uns überlegt, wie wir zur Velokultur etwas beitragen könnten», erzählt er. Damals habe es eigentlich nur Dreigang- und Rennvelos gegeben. Alternativen seien gefragt gewesen, nicht zuletzt wegen der Erdölkrise der 1970er-Jahre. In Amerika gab es bereits Liegevelos, und ein solches haben die Winterthurer an der Züsipa 1983 gezeigt. Das Publikumsinteresse war gross, aber der Import

dieses amerikanischen Liegevelos kam nicht in Frage, weil es zu teuer geworden wäre. Also begannen sie, es selbst herzustellen. Doch die beiden Firmen-

gründer hatten ihre Rechnung ohne die Behörden gemacht. Auf einer der vielen Testfahrten merkten sie plötzlich, dass ihnen ein Polizeiauto folgte. Es überholte und schnitt ihnen den Weg ab: Dieses Vehikel sei nicht erlaubt, hiess es, und Bachmann und Hänni mussten zu Fuss weiter. Im Büro angekommen, meldeten sie sich beim Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement und baten um Zulassung der Liegevelos. Erst nach mehreren Anrufen und Briefen durfte Hänni mit dem schönsten aller Prototypen nach Bern reisen, um es dem Amt zur Prüfung vorzulegen. Lange musste er warten, ehe ihm jemand Tür um Tür aufschloss, bis er im hintersten Winkel in einem kalten Kellerabteil sein Rad parkieren konnte. Mehr als zwei Jahre vergingen, ehe das Okay schliesslich vorlag.

Fast ebenso umstritten war der Firmenname: «Werft» (Werkstatt für Fahrradtechnik) wurde wegen «irreführender Namensgebung» abgewiesen; «Fart» (Fahrradtechnik) wegen Obszönität, denn dies bedeutet im Eng-

lischen «Furz». So wurde 1983 «Fateba» (Fahrradtechnik Bachmann) eingetragen. «Fart» heisst heute das regionale ÖV-System Locarno.

Noch liegt die Rahmenbau-Werkstatt an der Turmhaldenstrasse. Im Untergeschoss arbeitet Denis Uzelac, der ursprünglich Schlosser gelernt hat. Hier lagern einige Dutzend Stahlrohre,

welche von der Firma Reynolds im englischen Birmingham stammen. Fateba kann dort kleine Mengen bestellen, zudem sind die Rohre an den Enden verstärkt, was das Velo stabiler

macht. Denis Uzelac schneidet die Stangen und fräst die Enden so zu, dass sie schön aufeinander passen. Dann schweisst und lötet er die 17 Rohre zusammen, bis der Rahmen des Liegevelos steht. Fräsmaschine, Drehbank, Bohrmaschine und Rohrbeugemaschine sind seine wichtigsten Werkzeuge.

Uzelac ist seit zwölf Jahren bei Fateba. Das ist ein weiteres Markenzeichen der Firma: Die meisten Mitarbeiter sind schon seit mehreren Jahren oder Jahrzehnten hier tätig. «Wir sind alle Angefressene», sagt Hänni lachend. Das ist nötig, weil die Velos ständig der neusten Technik angepasst sein müssen. So wird heute auch ein Modell mit elektrischem Hilfsantrieb angeboten, auch sind sie mit gut 16 Kilogramm viel leichter als die ersten Modelle, technische Entwicklungen werden genau verfolgt. Ist der Rahmen fertig, wird er auswärts lackiert. Die lackierten Teile kommen dann zu Köbi Buri, der im Erdgeschoss arbeitet. Er selbst war einst Kunde Nummer 19 für ein Liegevelo, schliesslich blieb er hängen und arbeitet seit achtzehn Jahren für Fateba. Seither montiert er die Velos ganz nach Wunsch der Kunden.

«Wir wollten etwas zur Velokultur beitragen und das Velofahren fördern»

Markus Hänni

Made in Winterthur (Teil 5)

In loser Folge stellt der «Landbote» einige Unternehmen vor, die in Winterthur herstellen und den Namen der Stadt in die Welt tragen. So auch Fateba. Die Firma hat bis jetzt über 1500 Longbikes angefertigt. Gegenwärtig wird die Rahmenbau-Werkstatt an den Oberen Deutweg gezügelt, damit das Ladenlokal, das an der Turmhaldenstrasse bleibt, mehr Platz erhält. Fateba macht einen jähr-



lichen Umsatz von über einer Million Franken; die Liegevelos machen zurzeit nur fünf Prozent davon aus. Ziel ist laut Markus Hänni, jährlich über hundert Liegevelos zu produzieren und so den Gesamtumsatz auf zwei Millionen zu erhöhen. (ba)