



Er kann über sperrige Themen wie Geometrie oder Winkel glühend reden wie andere über eine Affäre oder Ferienreise – Adrian Summermatter in seinem Tüftelraum in Ausserberg.

Kaum einer kennt sie, geschweige denn hat sie gesehen. Aber es gibt sie tatsächlich.

Sie liegt etwas versteckt am Hang oberhalb der langen Dorfstrasse in Ausserberg, ungefähr dort, wo diese den Bahnhof hinter sich gelassen und den Sportplatz noch nicht erreicht hat.

Die Geschichte, die hier erzählt wird, ist nicht bloss eine Geschichte über die wohl kleinste Bike-Manufaktur der Schweiz. Es ist auch die Erzählung eines gelebten Traums, an dessen Verwirklichung ein Oberwalliser in seiner privaten Erfinderkunstwerkstatt akribisch hinarbeitet. Für diese Herausforderung schlägt sein Herz.

Eines Tages möchte Adrian Summermatter von seinen eigenen entworfenen Bikes leben können, ein überaus ehrgeiziger Plan. Ob es je so weit kommen wird, weiss man heute nicht. Aber er hat sich zumindest schon mal auf den Weg dorthin gemacht. Mit 13 Jahren hatte er in seinem Zimmer bereits vollgefederte Velos gezeichnet.

Läuft Summermatter durchs Dorf und sieht ein Kindervelo, studiert er einem Reflex folgend, wie er dieses weiterentwickeln könnte, damit beispielsweise der Spass noch grösser werden würde. Er wacht er nachts, beschäftigt ihn Konstruktionsideen, wobei die Frage berechtigt bleibt, ob er nicht gerade deswegen nicht hat weiterschlafen können.

Unser Besuch dauert Stunden, Summermatter kann über

sperrige Themen wie Geometrie oder Winkel glühend reden wie andere über eine Affäre oder eine Ferienreise. Seine Bikes tragen energiegeladene Namen wie AdrenaLine oder Psycho-Path, sehen aber aus wie filigrane Schmuckstücke.

Ein wenig kommt einem beim Betrachten dieser die Erinnerung an eine nach hinten kippende Harley-Davidson hoch, bloss dass man auf seinen Bikes strampeln muss.

Der 45-jährige Visper, den man ohne eine Baseballkappe mit dem Schriftzug seines Labels schlecht kennt, ist ein Bikebesessener. Früher an den Schweizer Junioren-Downhill-Meisterschaften wurde er Achter, mit dem Bike sauste er auf Abfahrten schon mal mit 140 km/h ins Tal. Mittlerweile ist er ein ausdauernder Tüftler.

Er hat über Jahre im Stillen eine eigene Marke entwickelt und seine Frau behauptet, er sei ein Perfektionist, nie zufrieden. Und als sie das sagt, widerspricht er nicht, nein, er nickt sogar mit dem Kopf.

Als er Corine Brigger heiratete, waren die beiden doch tatsächlich mit seinem selbst konstruierten und gefederten Tandembike den Berg runtergefahren. Kein Wunder, heisst ihr Haus in Ausserberg Tandem, wo sie seit ein paar Jahren wohnen.

In den letzten 15 Jahren hat Adrian Summermatter viel Zeit und Geld in die Suche nach dem «besten Bike» investiert,

doch weit über seinen Keller-raum hinaus ist er noch nicht gekommen.

Er sagt, noch nie sei einer der Tester an einem der vielen Probe-Events unzufrieden zurückgekehrt. Ganz im Gegenteil, alle mit einem Smile, lächelt er. Ein Westschweizer soll sogar gesagt haben, das sei «le meilleur bike du monde», erzählt Summermatter stolz.

Und vor allem: Das erste Mal sind in diesem Jahr Rennfahrer an Schweizer Cupserien mit dem Oberwalliser Bike in den Disziplinen Downhill und Enduro im Einsatz. «Dieses Jahr wird sehr wichtig», sagt er. «Jetzt muss aus den Verkäufen allmählich Geld zurückfliessen, damit ich das Projekt weiter ausbauen kann.»

#### Aufgefallen in der Szene

Ein erstes Mal aufgefallen war Summermatter in der Szene, als er vor vielen Jahren Bremsscheiben von 22 Zentimeter Durchmesser konstruiert hatte. So was gab es damals nicht, die grössten kamen auf 20 Zentimeter, viele waren kleiner.

Weil es im Wallis lange und sehr steile Downhillstrecken von 1500 Tiefenmetern hat, wurden die herkömmlichen Bremsscheiben irgendwann zu heiss. Dabei bestand die Gefahr, dass die Bremsen von einem auf den anderen Moment nicht mehr griffen, weil sich aufgrund der Hitze Luftbläschen in der Bremsflüssigkeit gebildet hatten.

Die Bremsen drückten in der Folge Luft platt, ein Griff ins Leere also. Das konnte fatale Folgen haben. Mit grösseren Scheiben behob Summermatter das Problem.

Damals arbeitete er bei Scintilla-Bosch in St. Niklaus als Produktionsplaner. Für die Anfertigung der übergrossen Bremsscheiben benötigte es zwölf Arbeitsschritte. Summermatter stellte dem Hersteller hierfür seine computerisierte Konstruktion zu.

«Alles muss stimmen, schliesslich stelle ich keine Seifenspender her. Es geht bei mir um die Unversehrtheit von Menschen.»

Adrian Summermatter

Der Markenname seiner Bikes stammt denn auch aus jener Zeit. «Bremsen müssen reiben können, aus Reibeisen entstand Ribisu. Das hat nur in einer zweiten Bedeutung mit einer störrischen «Frau» zu tun», kann er lachen.

#### Wie Daidalos

Ein zweites Mal machte Summermatter von sich reden, weil er den Alurahmen, das Herz eines Bikes, aus einem schweren Alu-Block gefräst hatte. Er war einer der Allerersten, die das so gehandhabt hatten. Die gängige Schule waren geschweisste oder dann geleimte Rahmen, er hingegen fräste aus dem Vollen.

Summermatter lieferte die gesamte Form, die Winkel und die Geometrie in allen drei Dimensionen via digitale Files zu einem Motorenhersteller nach China. Und die Chinesen führten aus, was in Ausserberg im Kellerraum, im Gelände und am Computer über Monate ausgeheckt worden war.

Der Alu-Block in China mass 100 Kilogramm, war einen Meter lang und zehn Zentimeter dick. Der Prozess dauerte mehrere Tage, bis Summermatters Rahmen mit den Aussparungen wie in einer zarten Käfigstruktur zum Vorschein kam.

Der Grund, weshalb er in China produzieren liess, waren die Herstellungskosten. Was in Europa gegen 25'000 Franken kostete, war in China für unter 5000 Franken zu haben.

Dieses recht komplizierte Vorgehen mit Fachwerk-Bauweise hatte zwar den Vorteil, dass seine Rahmen keine Schweissnähte und somit eine überzeugende Optik aufwiesen, aber für eine Serienproduktion ungeeignet, weil zu aufwendig und zu teuer waren.

Zudem war die Alu-Qualität nie dieselbe. Manchmal war sie zu spröde, wie Qualitätstests bei der Eidgenössischen Materialprüfungs- und Forschungsanstalt Empa in der Schweiz zeigten. Eigenes Alu aus Europa nach China zu verschiffen, hätte die finanziellen Möglichkeiten Summermatters endgültig überstiegen und machte auch sonst wenig Sinn.

Ein Ride-Magazin verglich Summermatter aufgrund dieser Arbeitsweise einmal mit Daidalos, dem Erfinder und Künstler aus der griechischen Mythologie. Als dieser nämlich gefragt wurde, was sein Geheimnis sei, wie er derart schöne Marmorstatuen erschaffen könne, soll er bescheiden geantwortet haben: «Die Götter sind es, welche die Statue in den Marmorblock einschliessen. Ich sehe sie bloss und lege sie frei.»

Der Vergleich war zwar etwas gar übertrieben, aber Summermatter entlockt er heute noch ein befriedigtes Schmunzeln, schliesslich benutzte auch er die Methode des Freilegens.

Der Grund, weshalb er von der Strebe- und Käfigkonstruktion abkam, war die mangelnde

# Die kleinste Bike-Werkstatt der Schweiz liegt im Oberwallis. Wer und was steckt dahinter?

In einem Keller in Ausserberg wird ein Traum gelebt. Der Visper Adrian Summermatter möchte irgendwann von seinen selbst entworfenen Bikes leben können. Ein Rendez-vous in einer verborgenen Kleinstwelt.

Text: Roman Lareida. Bilder: pomona.media/Alain Amherd



Steifigkeit. Das Verhalten gerade beim Anfahren und auf Abfahrten war zu «schwammig», weil zu viel Übertragungskraft auf dem Weg zum Boden verloren ging. Summermatter: «Es war ein gutes Velo, aber gut reicht mir nicht.»

## Produktion der Rahmen in China

Downhill- oder Enduro-Bikes werden jeweils rund zur Hälfte entweder aus Aluminium oder aus Carbon gefertigt. 2020 wechselte Summermatter zu Carbon. Er hatte das Material lange Zeit gemieden, weil es ihm zu riskant war.

Allein eine Negativschale herstellen zu lassen, aus der ein Bikerahmen geformt wird, hat den Wert eines guten Autos. «Carbon ist ein wunderschöner Stoff, aber wenn mir ein Berechnungsfehler unterläuft und der Rahmen bricht an einer Stelle oder das Ganze besteht den Prüfungstest nicht, wäre das ein ziemlich teurer Spass gewesen», sagt er. «Schliesslich stelle ich keinen Seifenspender her, es geht um die körperliche Unversehrtheit von Menschen.»

Vor allem auch: Und um eine solche Schale zu amortisieren, hätte er damit ziemlich viele Bikerahmen herstellen müssen.

Doch Summermatter überwand mittlerweile die Hemmungen. Ein Jahr lang hat er gerechnet, er erfand und er verwarf, er optimierte und er entwickelte fort – und fand in Shenzhen na-

he bei Hongkong einen Rahmenhersteller, der sich auf Velobikes spezialisiert.

Die moderne Millionen-Planstadt ist aufgrund ihres Status als Sonderwirtschaftszone ein bedeutender Ort für ausländische Investoren und eine der am schnellsten wachsenden Grossstädte der Welt. Allerdings möchte Summermatter in Zukunft mit einem Unternehmen aus Taiwan zusammenarbeiten, sollte sein Projekt tatsächlich zum Fliegen kommen.

Überhaupt lassen viele Bikerhersteller, auch grosse wie Scott oder Specialized, ihre Fahrradrahmen im Fernen Osten anfertigen. Der Oberwalliser ist da keine Ausnahme.

Heute ist Summermatter auf der sicheren Seite, denn sein Carbonrahmen hat den Euro-Norm-Test bestanden. Das Zertifikat hängt in seinem Arbeitsraum, damit möchte er seine Bikes in Europa und Australien anbieten. Von den USA hat man ihm aus Rechtsunsicherheit abgeraten, sollte es beispielsweise zu einem Unfall mit seinem Produkt kommen.

Rund 30 Bikerahmen hat er bislang produzieren lassen, noch 15 warten auf eine Käuferin oder einen Käufer.

Carbon ist ein faszinierendes Material. Umgangssprachlich ist das Wort eine Bezeichnung für das chemische Element Kohlenstoff und dessen Produkt. Dabei werden getränkte Kohlenfasern gemäss der Schale so aus-

geglättet und geformt, bis sie einen steifen und hohlen Bikerahmen ergeben, der leicht und trotzdem ausserordentlich belastbar ist. Carbon schwingt und bewegt sich unter Druck nicht, hat aber gute Dämpfungseigenschaften und eine geringe Materialermüdung.

Und: Die Antrittskraft ist sehr direkt, es geht spürbar weniger Energie auf dem Weg bis zum Boden verloren. «Das ist für mich ideal», sagt Summermatter.

Eigentlich ist er gelernter Berufspilot, so flog er für die Air-Glaciers. Mittlerweile hat er die Lizenz nicht mehr, heute ist er angestellt bei einem chemischen Produktentwickler in Visp, wo er in der Mess- und Regeltechnik arbeitet. Seine Frau ist Geschäftsführerin bei einem Telekommunikationsanbieter in Visp.

## «Für Kurvenliebhaber»

Interessant für ihn ist, dass in dieser Saison erstmals Rennläufer in der Schweiz auf seinen Bikes fahren – zwei bei den Downhillern, zwei bei den Enduro-Rennen.

Vor Kurzem fuhr der Glarner Joa Scheidegger bei der Schweizer Downhill-Serie namens Hot Trail das erste Mal das Oberwalliser Bike und... gewann. Beim 14-jährigen Innerschweizer handelt es sich immerhin um den Schweizer Vizemeister bei den U15. Die Summermatters waren nicht vor Ort, weil am gleichen Wochenende die Enduro-Serie

in Leukerbad stattfand. «Jetzt müssen wir gesehen werden», sagt er.

Und nicht bloss das. Ein deutscher Slopestyleler war auf Summermatters Bike aufmerksam geworden und reiste extra von München nach Ausserberg. Damit ging er im bekannten Bikepark Chaumont in Neuenburg auf Testfahrten, kehrte zurück und war begeistert. Nun tingelt er damit monatelang durch die Welt der Hindernisparcours und ist auf den sozialen Medien aktiv.

Summermatters edle Bikes zeichnen sich aus, indem sie aufgrund eines kurzen Hecks und eines tiefen Schwerpunkts einen auffällig kleinen Radstand haben. Die meisten Bikes sind länger gebaut, was ihnen mehr Laufruhe ermöglicht. Die Oberwalliser Version ist dafür wendig und agil, etwa beim Absurfen von Wellen in der Strecke.

«Meine Bikes sind für Kurvenliebhaber», sagt er und lacht.

Adrian Summermatter hat die Kinderkrankheiten in all den Jahren der Tüftelei beseitigt, doch die Ideen sind ihm nicht ausgegangen. Nicht bloss denkt er an den Elektrobereich, sondern auch an seinen ökologisch zu grossen Fussabdruck. Der Visper spricht von Bikerahmen aus Pflanzenmaterialien, mehr will er dazu nicht verraten.

Erst mal muss ihm vom Kellerraum in Ausserberg aus der Sprung auf den Markt gelingen. Und der ist gross genug.



Bike-versessen – Adrian Summermatter bei der Arbeit und mit Corine Brigger anlässlich ihrer Hochzeit.