Reportage

Von A bis ZEMO

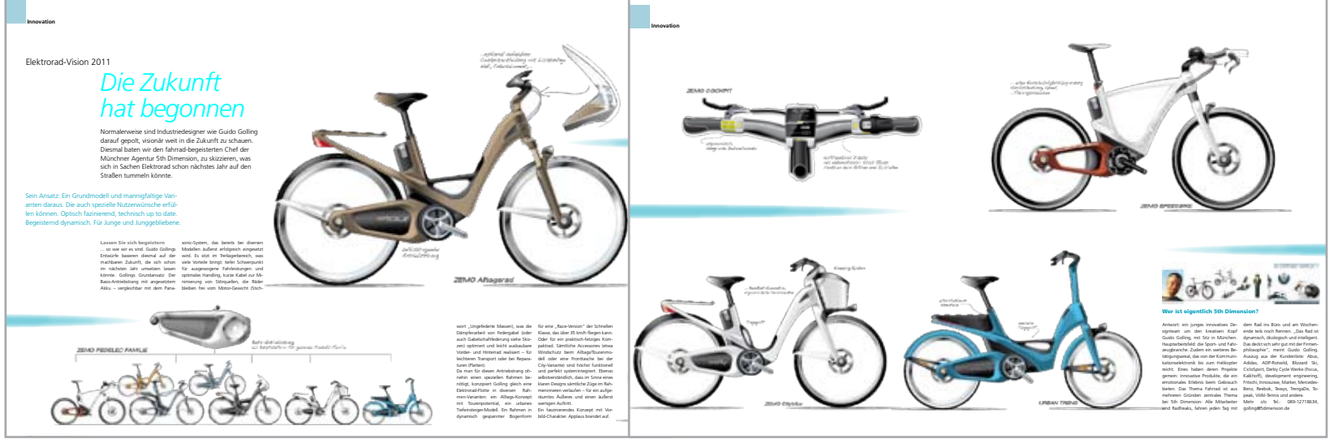
Aus dem Nichts ins Rampenlicht: In einer ungewöhnlich kurzen Entwicklungszeit von zwei Jahren stellte die Fahrrad-Fachhandelsgruppe ZEG mit ZEMO eine neue Premium-Marke auf die Beine. In einem Exklusiv-Interview verraten die sonst so öffentlichkeitsscheuen Vorstände überraschend offen die Aufs und Abs ihrer Erfolgs-Story.

Schöne neue Welt: So wertig präsentiert die ZEG ihre neue Premium Elektrorad-Marke ZEMO

TEXT: DANIEL O. FIKUART
BILDER: GUIDO GOLLING, DANIEL GEIGER, ZEG

Eigentlich beginnt die ZEMO Erfolgsgeschichte im Jahr 2008 mit einem Anruf bei der aktiv Radfahren-Redaktion, dem Schwestermagazin von Elektro-Rad. Der Anrufer, Georg Honkomp, Vorstandsvorsitzender der ZEG Zweirad-Einkaufsgenossenschaft und leitender Kopf führender Fahrradhändler im europäischen Raum. „Ich habe Ihre interessanten Zukunftsvisionen im Magazin gesehen: Können Sie eine Verbindung zum Designbüro 5thdimension in München herstellen? Wir würden gerne mit Herrn Golling Kontakt aufnehmen.“ Gesagt, getan.

Schon wenige Tage später, Ende September 2008, setzt sich Designer Guido Gol-



Unser Schwestermagazin aktiv Radfahren veröffentlicht regelmäßig Visionen des Münchner Star-Designers und passionierten Fahrradfahrers Guido Golling. In „ElektroRad" waren diese Skizzen zum Thema Elektrorad zu sehen.

„Wir wollten etwas Revolutionäres auf die Beine stellen. "

Georg Honkomp, Vorstandsvorsitzender der ZEG

ling nach einem umfangreichen Briefing durch die beiden Vorstände Georg Honkomp und Egbert Hageböck in der Kölner ZEG Zentrale an den Zeichentisch, an dem ElektroRad heute aus erster Hand die Entwicklungsgeschichte des ZEMO erfahren wird.

„Unsere Prämisse von Anfang an", sagt Georg Honkomp, lässig auf einem Ledersessel gegenübersitzend. „Wir wollten keine Kopie des 10-ten Elektrorads machen, sondern etwas Revolutionäres auf die Beine stellen." Um dieses schnell verwirklichen zu können, bildeten die beiden Vorstände, eine Arbeitsgruppe unter dem Projektnamen „Edison". Der aber „bald wieder aufgegeben wurde", erklärt Egbert Hageböck ohne aufzuschauen. Er blättert gerade in einem mit „Edison" beschrifteten Ordner, den er geschickt auf den Oberschenkeln balanciert. „Wir hatten uns zwar schon die Patente gesichert, mussten dann aber feststellen, dass es zuviele Hersteller mit diesem Namen gab."

Ungewöhnliche Aktionen verlangen ungewöhnliche Maßnahmen. Obwohl für die ZEG bis dato unüblich, ein Projekt dieser Größenordnung mit Externen auf die Beine zu stellen, treffen Ende 2008 vier Herren in Köln ein, die maßgeblich an der Verwirklichung der Vision der Vorstände mitwirken sollen: Hannes Neupert von ExtraEnergy, Elektrorad-Marktkenner mit großem Überblick. Dann Designer Guido Golling mit Peter Schlitt im Schlepptau, Chef des innovativen Bike-Entwicklungsbüros ADP. Sowie dessen Techniker Peter Böhm, bei ADP zuständig für Engineering und anerkannter Spezialist in Sachen Prototypenbau.

Hier eine Konstruktionszeichnung des urspünglich vorgesehenen NexxtDrive Mittelmotors, der später einem Bosch-Antriebssystem weichen musste.

„Spannend und höchst attraktiv für uns", erinnert sich Honkomp: „Hannes Neupert hatte Kontakt zu einem englischen Motorenhersteller, dessen Antriebssystem noch nicht verbraucht war: NexxtDrive." Dessen Konzept überzeugt die Vorstände absolut: Antrieb mit bestem Wirkungsgrad, Mittelmotor mit der Möglichkeit eine Rücktrittbremse zu verwirklichen, „was uns von Anfang an sehr wichtig war", betont Georg Honkomp in der Rückschau. Denn bis dato gab es solch eine Kombination nicht – und ist übrigens auch heute noch selten. Lediglich Motorenlieferant Panasonic sowie der von Derby Cycle entwickelte Impulse-Antrieb bieten 2012 den Herstellern beziehungsweise den Endkunden diese Kombination an.

Damit aber nicht genug: Im NexxtBike-Paket enthalten sind sogar eine Cardio-Funktion sowie eine stufenlose Schaltung mit Automatikfunktion – sehr interessant. „Der Antrieb war auf dem Papier ein absoluter Traum, ein extrem attraktives System.

Außerdem hatte der Hersteller beste Referenzen: Unter anderem war er gerade dabei, für BMW einen E-Roller zu entwickeln", sagt Hageböck und Honkomp ergänzt: „Für uns eine beruhigende Sicherheit, dass wir hier den richtigen Partner gefunden haben."

Schnell, klar und präzise heißt die Vorgehensweise der Arbeitsgruppe. „Unsere Philosophie von Anfang an: Wir wollten eine Antriebsstrang-Lösung, eine modulare Bauweise, ein eigenes Gesicht, einen unverwechselbaren Auftritt. Und eine Produktlinie mit vier Typenklassen: ein klassisches Pedelec, ein cooles Urban-Modell, eine Sport-Variante sowie ein Pedelec der Schnellen Klasse."

Da man sich zähneknirschend vom Namen „Edison" verabschieden musste, schlägt Golling nun neue Namen und modern klingende Kunstbegriffe vor. Den Vorzug geben die beiden Vorstände aber ZEMO. „Das klingt nach Zero-Emission, erinnert auch an ZEG und Mobilität. Außerdem war der Name frei und unbelegt."

KEHRTWENDE BEI VOLLER FAHRT

Unmittelbar nach dem Kick Off in Köln startet die Entwicklungsphase. Schon am 19.11.2008 – keine zwei Monate später – liegen erste Konstruktionszeichnungen auf dem Tisch. „Damals noch ohne Bosch, deren Antrieb wir heute benutzen."

Weshalb weg von NexxtDrive und hin zu Bosch? „Gut, wenn man gute Kontakte hat", erklärt Georg Honkomp zögerlich. Verrät dann aber auf Nachfrage, dass damals, zeitgleich mit der ZEG, Mathias Seidler, Chef der Derby Cycle-Gruppe (u. a. „Kalkhoff", „Raleigh") ebenfalls den NexxtDrive-Antrieb im Visier hatte. „Er hatte sich eine Machbarkeitsstudie erstellen lassen, die zu dem Schluss kam, dass es keine Garantie gibt, ob der Antrieb überhaupt funktioniert." Ein Grund für das Vorstandsteam, sofort voll auf die Notbremse zu treten. „Wäre uns das nicht gesagt worden, hätten wir 500.000 Euro in den Sand gesetzt", bilanziert Hageböck trocken. „Also haben wir sofort entschieden: Rein zu Bosch".

Da trifft es sich gut, dass ADP-Mann Peter Böhm, im Boot als Entwickler des ZEMO Prototyps, über die ADP-Marke Rotwild bestens mit Bosch vertraut, mit einem Anruf den Direktkontakt zu Bosch arrangiert. Allerdings macht die Entscheidung mit Bosch zu arbeiten auch Modifikationen am bisherigen Rahmenkonzept nötig, die sämtliche Computerzeichungen betrifft.

Trotz aller Wirr- und Hemmnisse: Im Juli 2010 ist der erste Prototyp fertig. Keine zwei Jahre nach der ersten Skizze steht bei der alljährlichen Mitgliederversammlung in München ein einziges Modell im Rampenlicht, gefertigt in Ostdeutschland unter höchster Geheimhaltungsstufe bei einem Lieferanten von ADP. Die Präsentation durch den Vorstand wird mit Applaus quit-

Top-Modell der ZEMO-Serie: das ZE 11 mit 11-fach Shimano „Alfine" Nabenschaltung, LED Licht, hochwertiger Federgabel und Bosch-Antrieb im speziell designten Tretlager-Gehäuse. Die Kette verläuft unsichtbar und schmutzgeschützt in den Hinterbau-Streben.

Tourt demnächst durch Deutschland: der ZEMO Truck voller Testräder.

Noch Computerzeichnung bald Straßenfeger: Das „Scooter"-Kompaktrad für die Stadt.

Die Marketing-Kampagne spricht eine wertige Klientel an.

„Wir bauen rund um das ZEMO eine Welt"

Egbert Hageböck, Vorstand ZEG

tiert und mit konstruktiven Anregungen bedacht: „Die weiteren Anforderungen an ein eigenes Elektrorad kamen dann aus der Händlerschaft", die das Muster-Modell sogar auf einer kleinen Teststrecke ausprobierten.

ENTWICKLUNG AM COMPUTER – WIE IM AUTOMOBILBAU

Um schneller voranzukommen und zum Saisonbeginn 2011 den hochinteressierten Händlern eine kleine Flotte anbieten zu können, schaltet das Team nun in den Power-Modus: Der Musterbau wird von zwei- auf dreidimensional übertragen. Die Entwicklung findet nun komplett am und im Computer statt – ein Verfahren, das man bislang nur vom Automobilbau kennt. Georg Honkomp meint dazu: „So konnten wir jederzeit sehen, wie sich was verändert. Sogar Tests waren in der virtuellen Welt möglich."

Da die Zeit bis zur Produktion drängte, entscheiden die Vorstände, statt vier Varianten lediglich zwei an den Start zu bringen: ein Stadt- sowie ein Trekkingmodell. „Vier wären echt sportlich gewesen." So konnte man ab Frühjahr 2011 erste Modelle bei Fachhändlern mit dem ZEG-Zeichen im Schaufenster sehen, ausprobieren und staunen über die fließende Integration des Motors, den eigenständigen und hochwertigen Auftritt sowie technische Finessen wie etwa die in der rechten Hinterbau-Strebe geführte Kette. Eine Innovation mit Alleinstellungsmerkmal.

Die Positionierung als „absolute Premium Marke mit Komponenten führender Marken aus dem Topsegment und Montage in Deutschland" funktioniert auf Anhieb: „2011 wurden 2000 Stück verkauft. 2012 sollten wir diese Zahl verdoppeln können." Denn, so führt Hageböck aus, „2012 kommen insgesamt vier weitere Modelle mit mehreren Varianten heraus." Ab Mitte 2012 wird sich ein Urban-Kompaktrad dazugesellen: der „Scooter". Ebenfalls in Planung: Ab April soll mit dem ZE-10 eine Variante mit der als standfest bekannten, stufenlosen NuVinci-Schaltung an den Start gehen – sogar als eines der ersten in der brandneuen „Harmony"-Automatikversion. Damit wird der einstige „Mit Automatik wäre super"-Traum wahr, den die beiden Kölner zwei Jahre zuvor geträumt hatten.

EIGENE ZEMO-WELT

Vorstand mit Visionen: Damit die ZEMO-Strategie nicht allein auf Modellen basiert, entwickelt das hauseigene Marketing-Team eigenständige Kampagnen sowie Produkte rund um die Premium-Marke. Mittelpunkt der 2012er-Aktivitäten ist ein Show-Truck, der durch Deutschland tourt und Elektrorad-Fans die Modelle näher bringen soll. Auch beim Zubehör ist man weit: So gibt es mit dem innovativen Hersteller Topeak speziell entwickelte Träger, eine Taschen-Serie sowie stylische Körbe für Damen-Modelle. „Mit dem deutschen Hersteller Haberland haben wir eine Rahmentasche entwickelt, die auf die Rahmenform des ZEMO abgestimmt ist."

Die Zukunft: Zubehör und Teile, die noch stärker integriert werden. „Dass wir hier auf dem richtigen Weg sind, sieht man an den Mitbewerbern, aber wir sind bereits weiter bei der Integration der Systeme", freut sich Honkomp und zieht noch einen weiteren Trumpf aus dem Ärmel. „Geplant sind auch spezielle Rad-Reisen, die Elektrorad-Freunde in die schönsten Regionen entführt. Wo sie im Sattel unserer E-Bikes den Reiz der Landschaft und die Fahrfreude genießen können, die ein ZEMO bietet."