



Kreidler entläßt Hunderte von Mitarbeitern. MOTORRAD fragte Geschäftsführer Axel Kreidler (links) und den Leiter der Fahrzeugwerke, Heinrich Keim: Wie geht es weiter?

„Ein Viertel für uns“

MOTORRAD: In den letzten Wochen sorgte Kreidler für Schlagzeilen. Massenentlassungen wurden angekündigt. Wie viele Mitarbeiter sind davon betroffen?

Kreidler: Unser Unternehmen gliedert sich in zwei Bereiche, die Metallwerke und die Fahrzeugwerke. In den Metallwerken sind derzeit rund 900 Mitarbeiter beschäftigt. Wie viele davon

weniger qualifizierte im Fahrzeugwerk gewechselt.

MOTORRAD: Für die Angestellten der Metallwerke sind Kürzungen der Sozialleistungen vorgesehen. Sind die Angestellten im Fahrzeugwerk ebenfalls davon betroffen?

Kreidler: Die vorgesehenen Kürzungen betreffen auch die Fahrzeugwerke.

Kreidler: Das Inlandsgeschäft war für alle deutschen Hersteller wie auch für die Importeure 1980 rückläufig. Hauptsächlich die Neuregelung der Straßenverkehrs-Zulassungsordnung (StVZO) in Verbindung mit der vorgeschriebenen Prüfbescheinigung für Mofafahrer rief viel Unruhe und Zurückhaltung unter den Käufern hervor. Jedoch konnten wir prozentual unsere Marktanteile im Mofageschäft halten. Im Mokickgeschäft haben wir dagegen Marktanteile verloren, weil wir auf diesem Sektor nichts mehr getan haben. Stattdessen widmeten wir uns konzentriert der Leichtkraftrad-Entwicklung.

MOTORRAD: Wie sieht die Planung für dieses Jahr aus?

Kreidler: Die neue Führerscheinregelung wird sich äußerst ungünstig auf den Mokick-Verkauf auswirken. Wir disponieren bis Ende September 1981 höchstens 4000 Mokicks, wobei wir im vorigen Jahr mit über 10 000 Mokick ein gutes Geschäft machten. Vom Straßenmodell RMC-S haben wir keine Restbestände mehr, wohl aber noch von der Enduro Mustang, weswegen von diesem Typ in diesem Jahr keine Neuauflage erfolgt. Im Mofaabsatz rechnen wir mit einer Steigerung um fünf bis maximal zehn Prozent, nachdem der Schock über die

vorgeschriebene Prüfbescheinigung jetzt überwunden ist. Wir werden daher 1981 etwa 24 000 Mofas gegenüber 22 000 im letzten Jahr bauen.

MOTORRAD: Und wie sieht Kreidler die Chancen in der neuen Leichtkraftrad-Klasse?

„50 Prozent Marktanteil für die Japaner“

Kreidler: Zur Zeit ist dies für uns der interessanteste Markt, weil einerseits keine Erfahrungswerte aus der Vergangenheit vorliegen, andererseits auch die Japaner verstärkt auf den Markt drängen. Wir schätzen, daß in diesem Jahr etwa 60 000 Leichtkrafträder in Deutschland verkauft werden, wovon sich die japanischen Hersteller rund die Hälfte allein schon wegen ihrem günstigen Preis sichern werden. Von den restlichen 30 000 Stück, die den europäischen Herstellern verbleiben, kalkulieren wir ein Viertel für uns. Wir hoffen also, insgesamt 7500 Stück von unseren beiden Leichtkraftrad-Modellen zu verkaufen. Damit können wir leben.

MOTORRAD: Warum bietet Kreidler die beiden Achtziger erst im späten Frühjahr an?



Kreidler Florett 80: Im Herbst schon wassergekühlt?

bis zum Jahresende entlassen werden, steht noch nicht fest. Wir rechnen mit etwa 300 Entlassungen. In den Fahrzeugwerken arbeiten knapp 500 Beschäftigte. Die Zahl wird nicht wesentlich gesenkt. Gute Mitarbeiter der Metallwerke werden gegen

MOTORRAD: Gegenüber 1979 ist das Geschäft mit Mofa und Mokick im letzten Jahr doch um einiges zurückgegangen. Auch bei den Kleinkrafträdern mußten die Hersteller Absatzeinbußen hinnehmen. Wo hat Kreidler am meisten verloren?

Kreidler: Wir mußten ein völlig neues Fahrzeug entwickeln, vom Antrieb her wie vom Fahrwerk. Wir haben uns diesen Schritt sehr lange überlegt – nicht nur, weil wir eine konservative Firma sind, sondern weil dann auch weniger falsche Entscheidungen getroffen werden. Derzeit ist die Entwicklung des Leichtkraftrads, wobei wir uns weitgehend an den Antimanipulations-Katalog gehalten haben, noch nicht abgeschlossen. Die Enduro Mustang 80 wird daher erst im April, das Straßenmodell Florett 80 im Juni vom Fließband rollen.

MOTORRAD: Der Motor der ehemaligen Kleinkrafträder vom Typ Florett mit dem liegenden Zylinder war nicht nur ein Markenzeichen von Kreidler, sondern auch eine technisch gute Lösung. Warum wurde dieses Symbol abgeschafft?

„Nicht nur die Technik, auch die Optik muß stimmen“

Kreidler: Wir halten den alten Motor mit dem in Fahrtrichtung liegenden Zylinder nach wie vor für die technisch bessere Lösung. Doch prägen die Japaner seit Jahren das Bild des Motorradmotors mit stehenden oder nur leicht nach vorn geneigten Zylindern. Wir haben vor der Leichtkraftrad-Entwicklung Umfragen und Marktstudien betrieben, die den alten Motor mit liegendem Zylinder ein Moped-Image bescheinigten. Die Konsequenz für uns daraus: Man kann heute nicht mehr allein nur die technisch optimale Lösung verkaufen, wo

doch die Kunden mehr auf die Optik des Fahrzeugs achten.

MOTORRAD: Sind außer den beiden Leichtkraftrad-Typen weitere Modelle in Vorbereitung?

Kreidler: Ein Kreidler-Chopper wird in diesem Jahr bestimmt nicht entwickelt. Unsere Entwicklungskapazität



Fotos: Holzapfel

MOTORRAD-Redakteure Frank-Albert Jllg und Erich Kahnt im Gespräch mit Axel Kreidler und Heinrich Keim (von links)

ist nicht so groß, daß wir uns der Konstruktion mehrerer Fahrzeugtypen gleichzeitig widmen könnten. Doch sobald die Entwicklung der Achtziger abgeschlossen ist, werden wir uns um neue Konstruktionen, auch im Mofabereich, kümmern.

MOTORRAD: Und wann kommt der wassergekühlte Leichtkraftradmotor?

Kreidler: Wasserkühlung von Zylinder und Zylinderkopf ist zwar bei einem 80 km/h schnellen Zweirad nicht nötig, jedoch ein weiteres Verkaufsargument. Im Versuch laufen bereits mehrere wassergekühlte Motoren, wobei

das Kühlmittel im einen Motor durch Pumpe, im anderen durch das Thermo-siphon-Prinzip im Umlauf gehalten wird. Ob die erste wassergekühlte Florett 80 schon im Oktober oder erst im Frühjahr 1982 erscheint, entscheidet der Stand in der Versuchsabteilung.

MOTORRAD: Wird sich Kreidler auch in der kom-

menden 80er-Klasse am Rennsport beteiligen?

Kreidler: Es gilt bis dahin noch zu überlegen, inwieweit der neue Motor mit dem stehenden Zylinder für Rennzwecke geeignet ist. Unter Umständen müssen wir dazu wiederum einen völlig neuen Motor entwickeln.

MOTORRAD: Ist mit Preiserhöhungen für Kreidler-Modelle zu rechnen?

Kreidler: Für die beiden Leichtkrafträder sind keine Preiserhöhungen vorgesehen. Mofas aber müssen drei bis fünf Prozent teurer

werden, um steigende Personal- und Materialkosten aufzufangen.

MOTORRAD: Wie könnten die beiden Leichtkrafträder billiger werden?

Kreidler: Im Augenblick können wir keine Leichtkrafträder anbieten, die auch nur im entferntesten preislich mit dem japanischen Angebot konkurrieren können. Dazu produzieren wir einfach zu teuer, obwohl durch entsprechende Konstruktionen Leichtkrafträder unter 4000 Mark kosten würden. Doch eine Achtziger für weniger als 3000 Mark anzubieten, ist für jede Firma, die in Deutschland herstellt, unmöglich. Falls doch, wäre sie so mickrig und miserabel ausgestattet, daß sie keiner kaufen würde.

MOTORRAD: Wo sieht Kreidler dann die Pluspunkte für die Mustang Enduro 80 oder die Florett 80?

„Wir müssen rationeller und billiger produzieren“

Kreidler: Wir haben den besseren Service, die bessere Ersatzteilversorgung und das dichtere Händlernetz. Außerdem sprechen wir mit unseren Leichtkrafträdern Käuferschichten an, die kein billiges Fahrzeug wollen und wissen, daß eine Kreidler auch noch nach vier oder fünf Jahren einen gewissen Wert besitzt. Wir haben durch Qualität und Sportfolge einen guten Namen. Trotzdem werden wir uns um Rationalisierung kümmern müssen und eine Lösung suchen, billiger zu produzieren. □