

FACH-INFO FAHRRAD & MOTORRAD

# ZWEIRAD

M · A · G · A · Z · I · N

11 / NOVEMBER 1992

NEU!  
JETZT CHLOROPREI!

**MEHR VON DER IFMA:  
BRANCHE  
UNTER DAMPF**

**ROT-CHINA-MESSE:  
DIE WUCHTIGEN  
VELOS VON WUXI**

**RAMBA-ZAMBA  
MIT DEN CYCLES:  
RAM-CYCLES  
LAUFEN AN**

**ERNST BRUST IM BILD:  
DER FAHRRAD-  
SACHVERSTÄNDIGE**

**SERIE:  
VON  
„PREIS-BOXERN“ &  
EDLEREN KÜNSTLERN**



**NACH DEM DOWNHILL  
VON HALVER:**

**JANTZEN MACHT SICH  
FÜR NEUE CICLI STARK**

Auch das Privatleben des Rolf Jantzen war plötzlich nicht mehr das, was es einmal gewesen war: In weiblicher Begleitung, doch ohne Ehering machte er sich nach Malta auf, von wo er uns schrieb, er importiere jetzt, als Angestellter einer neuen Firma seiner neuen Partnerin, Bikes aus Fernost - für jeden, der sie wollte. In Containern.

Doch Jantzen wäre nicht Jantzen, hätte er nicht schon längst wieder einen anderen Job. Während sich nicht wenige aus der Branche um den alten, mittlerweile ziemlich mittellosen Rolf Jantzen Gedanken machten, war der neue bereits wie Phönix aus der Asche aufgestanden. Sein aktuelles Projekt beschrieb er in einem Fax an die Redaktion wie folgt: „Rolf Jantzen hat jetzt im Auftrag der Handelsfirma B.G. Trading, Vallendar, (B.G. steht für Birgit Große, Jantzens neue Lebensgefährtin, Arm.d.Red.) die Vertretung des italienischen Fahrradherstellers Cicla Esperia übernommen.“ Laut Jantzen produziert die bislang selbst insidern kaum bekannte Marke Esperia ca. 300.000 Fahrräder im mittleren bis gehobenen Qualitätsbereich. Die Räder sollen mit LKW direkt an potentielle Anbieter auf dem deutschen Markt geliefert werden. Der kurze Vertriebsweg erlaubt „eine äußerst niedrige Kostenkalkulation“, weiß Jantzen.

Man kennt ihn noch als Mr. „Benotto Jantzen“, als Herrn der Jantzen-Bikes aus Fernost, als pflügenden Werbe-Experten, als wortreichen Gesprächspartner mit ausgefallenen Ideen. Dann wurde es dunkel in den Annäherungen des Rolf Jantzen. „Alles oder nichts“ stand wie prophetisch über einem großen schwarzen Feld. Das Nichts blieb - und mit ihm einige tausend Jantzen-Bikes aus der Konkurs-Masse, die die Banken (zum höchsten Verdruß ortsansässiger Händler, die ja immerhin ebenfalls Bankkunden sind) mit großem Nachdruck und für lächerliches Geld verscherbelten.

Weniger im Sattel, dafür öfter hinter dem Ladentisch wird man Rolf Gölz in Zukunft finden. Der 31jährige eröffnete mit seinem Partner Rolf Woggenmann einen Radsport-Laden in der Nähe seines Heimatortes Bad Schussenried. Doch nicht allein im schönen Saalgau wird der Ex-Aristeenrenner künftig wirken. Wie so viele seiner Kollegen zieht's den Schwaben aufs Mountain Bike!

**ROLF GÖLZ -**



„Als feststand, daß ich nicht mehr weiterfahre, hat mir Hortmut Böls angeboten, zu ihm zu kommen. Das Wichtigste für mich war, nicht mehr ständig unterwegs sein zu müssen. Aber 20, 30 Rennen pro Jahr, das könnte mir schon Spaß machen. Mal sehen, vielleicht engagiere ich mich ja noch „full-time“ im Mountain Bike-Sport... In unserem Geschäft haben wir zwar ein Komplett-Angebot, sind aber auf Rennräder spezialisiert, da ich mich damit momentan am besten auskenne. Ich selbst werde auch im Laden stehen; aber das kommt ganz darauf an, wieviel Spaß mir die Mountain Bike-Sache macht. Beim Mountain Bike-Rennen in Bad Schussenried, wo u.a. auch „Zadl“ gestartet ist, konnte ich den einfachen Kurs gut mitfahren. Von der Technik her war das kein Problem. Aber wenn's da mal fast senkrecht runtergeht... Ob ich das packe, weiß ich noch nicht. Mal sehen! Die letzten zwei Monate bei Aristea habe ich mir schon etwas anderes vorgestellt - erst die Nichtbeachtung bei der WM, dann habe ich auch noch eine Darmgrippe bekommen und konnte überhaupt kein Straßenrennen mehr bestreiten. Eigentlich wollte ich zum Abschluß noch einmal richtig gut fahren auf der Straße; das stinkt mir also schon ein wenig. Jetzt möchte ich erst einmal wieder Spaß haben am Radfahren. Derwegen fahre ich Mountain Bike.“

**VOM  
FIGHTER  
ZUM  
FACHHÄNDLER**



**FAHRRAD-SACHVERSTÄNDIGER  
E. BRUST:**

**„AUSGLEICH  
DANK  
DURCHBLICK“**

**DER SCHWEINFURTER ERNST BRUST (38), GRÜNDER UND INHABER DER VELO TECH-FAHRRAD-, ENTWICKLUNGS- UND VERTRIEBS-GMBH, BIETET UMFASSENDE DIENSTLEISTUNGEN AN, UM DIE TECHNISCHE ENTWICKLUNG DES PRODUKTES FAHRRAD VORANZUBRINGEN.**

**DAS ZIEL VON ERNST BRUST UND SEINER FLEXIBLEN VELO TECH IST, ALS NEUTRALE UND INNOVATIVE KOORDINATIONS-SCHNITTSTELLE DER GESAMTEN FAHRRADINDUSTRIE ZU FUNGIEREN UND SOMIT DIE FAHRRADENTWICKLUNG ENDLICH ANALOG ZUR AUTOMOBILINDUSTRIE AUF DEN „STAND DER TECHNIK“ ZU BRINGEN.**

**Ernst Brust Velo-Tech Fahrrad GmbH  
Hauptbahnhofstr. 21  
8720 Schweinfurt  
Tel.: 09721/82777  
Fax : 09721/15648**



**FRAGE & ANTWORT MIT DEM FAHRRAD-SACHVERSTÄNDIGEN ERNST BRUST:**

**„MEIN RAT FÜR DEIN RAD“**

*Zum Zeitpunkt unseres Gesprächs stand Ernst Brust unmittelbar vor seiner offiziellen Vreidigung durch die IHK - während der FKG und die angeschlossenen Handwerksverbände ihrerseits noch klären ließen, ob denn nicht sie die Instanz seien, die einen Fahrrad-Sachverständigen zu sanktionieren hätten...*

*Für unser Thema spielt die Antwort auf diese Frage nur eine zweitrangige Rolle; sie wird von den betroffenen Institutionen zu klären sein. Für uns war wichtig: Wie wird man ein - und was macht man als - Fahrrad-Sachverständiger?*

*Und siehe da: Das neue Arbeitsgebiet, das sich Ernst Brust für seine Person zurechtgezimmert hat, das gab es - so zumindest - bislang noch gar nicht. Für jemanden freilich, der wie der 38jährige Franke aus Schweinfurt das dazu nötige Talent und Wissen mitbringt, könnte er zum Traum-Job werden...*

**ZM: HERR BRUST, WELCHE AUSBILDUNG HABEN SIE ABSOLVIERT, DIE SIE FÜR IHREN JETZIGEN BERUF QUALIFIZIERT?**

A: (lacht) Da kommt einiges zusammen. Ich hab' Maschinenschlosser gelernt, bin Industriemeister auf Maschinen- und Gerätebau und hab' mich dann zum Refa-Techniker fortbilden können. Ich weiß gar nicht mehr, wie lange ich insgesamt die Schulbank gedrückt habe; ich war jedenfalls froh, als es vorbei war.

**ZM: HATTEN SIE ALS ECHTER SCHWEINFURTER DENN VON VORNEHER EINEN STELLE IN DER FAHRRADINDUSTRIE?**

A: Nicht ganz so direkt. Ich war zunächst 20 Jahre lang bei der FAG und habe dort in der Arbeitsvorbereitung Abteilung Produktbewertung gearbeitet.

**ZM: WAS MUSS MAN SICH UN-**

**TER PRODUKTBEWERTUNG VORSTELLEN?**

A: Da kommt beispielsweise ein Kunde, der sich von uns ein Produkt bauen lassen will. Der bringt Zeichnungen, ein Muster, ein Modell mit - und das wird „bewertet“. Sprich: Da finden wir raus, ob und mit welchem Aufwand das Teil in der Firma FAG gefertigt werden kann. Das könnte etwa ein Flansch sein für den neuen 7er BMW - wir haben ja sehr viel für die Automobilindustrie gearbeitet.

Zuerst bewertet man, ob überhaupt die entsprechenden Maschinen vorhanden sind, die man zum Bau des Teils braucht. Da fragt man noch bei der Betriebsleitung, bzw., wer Maschinen-Kenntnisse hat, kann auch selbst beurteilen, ob die nötigen Maschinen verfügbar sind. Ist das nicht der Fall, ist herauszufinden, was die Anschaffung der Maschinen kostet - da müssen dann

eben auch die Investitionskosten bewertet werden.

**ZM: DAS HÖRT SICH NACH RECHT LANGEN WEGEN AN...**

A: Ich geb' Ihnen vielleicht ein Beispiel: Ich habe das FAG-Tretlager mitentwickelt; ich war dabei mit dem Herrn Kleß zusammen Projektleiter. FAG ist nun spezialisiert auf Wälzlager, mit Vierkantspindeln hatte die Firma sich bislang nicht befaßt. Auch da mußte also investiert werden: in Kalbfießpressen eben - für die Vierkant-Fräsen wäre da wirklich unwirtschaftlich gewesen.

**ZM: IRGENWANN ABER HABEN SIE FAG VERLASSEN...**

A: Zuvor bin ich allerdings noch in die Entwicklungs-Abteilung gekommen und habe beispielsweise Radlager für BMW und Volvo oder Kupplungslager für BMW und Audi mitentwickelt - oder auch Federbeinlager für

VW und Ford. Mehr noch: In freiem Industriesauftrag haben wir zum Beispiel ein gesprengtes Rillenkugellager fabriziert.

**ZM: ...?**

A: „Gebrochenes Rillenkugellager“ sagt man auch. Da gibt es einen 180°-Füllbogen, wo die Kugeln reinkommen; wir haben damals den Außerring einseitig „gesprengt“, so daß wir alle Kugeln hineinbekamen. Danach schnappte der Außerring von sich aus wieder zu, der Bruch wurde beim Einbau in die anlastete Zone gelegt. Effekt: Man hatte ein vollkugeliges Lager mit entsprechend erhöhter Tragzahl...

Wichtiger für meine Zukunft aber war die Entwicklung des FAG-Tretlagers, mit dem ich dann auch die Industrie bekanntgemacht habe. Wir waren vier, haben aus der Idee zunächst ein paar Lösungsansätze herausgearbeitet - so etwas gab es damals ja noch

gar nicht -, und das Projekt dann intern durchgeboxt.

**ZM: UND WIE KAMEN SIE ZUNÄCHST ÜBERHAUPT AUF DIE IDEE?**

A: Als Hobby-Radfahrer haben wir uns immer über die normalen Treflager geärgert, die aus einer Unmenge von Teilen bestanden: Es gab das Schrägkugellager mit sieben oder acht Teilen, und da mußte dann minutiös die radiale und die axiale Lagerluft eingestellt werden. Und das kann per Hand kein Mensch! Das geht nur mit einer Meßuhr wirklich genau, da kann mir jeder erzählen, was er will! Wir sind halthergegangen und haben eine Einheit geschaffen, bei der man nicht mehr die Lagerluft einstellen muß, und außerdem besteht das Lager nur noch aus zwei Teilen.

**ENTWICKLUNGSLEITER BEI WINORA!**

**ZM: DANN BEGANN ABER BALD AUCH SCHON IHRE „ÄRA WINORA“, NICHT WAHR?**

A: Ja, Herr Seuffert (Firmenchef von Winora, Anm.d.Red.) ist auf mich aufmerksam geworden, und ich habe schon bald Entwicklungen auch für Winora gemacht. Da gab es eine Zeitlang zum Beispiel immer Probleme mit gebrochenen Schutzblechen; niemand aber hat so recht analysieren können, wie es dazu kam. Also habe ich solche Aufgaben übertragen bekommen. Was war geschehen? Die Arbeiter bohrten die Löcher für Schrauben und Streben, und nun weiß man ja, wie die Fertigung so läuft: Da kann es mal vorkommen, daß der Bohrer stumpf ist oder ausgeglüht, es entstehen Haarrisse, und der Bruch ist programmiert, „Stanzen Sie die Löcher doch“, habe ich empfohlen, und das Problem war behoben. Das muß so gegen '87 gewesen sein...

**ZM: WIE GING'S DANN WEITER?**

A: Herr Seuffert machte mir das Angebot, Entwicklungsleiter und Technischer Leiter bei Winora zu werden. Ein verlockendes Angebot... na, da habe ich gewachtelt. Ich habe bei Winora CAD („Computer-Aided-Design“, Entwicklung am Bildschirm, Anm.d.Red.) eingeführt, habe damit gearbeitet; das Faltrad „Take Off“, Sie werden es kennen, ist auf diese Weise entstanden. Ich habe Prüfstände konstruiert und entwickelt, und bald darauf kamen schon die ersten Fälle, wo mein Urteil als Sachverständiger gefragt war.

**WER HAT SCHULD NACH SCHRECKENSSTURZ?**

**ZM: GEBEN SIE UNS EIN BEISPIEL?**

A: Ein extremes fällt mir da ein: Es ging um einen Kunden, der bei seinem Händler ein Fahrrad gekauft hatte. Der wiederum hatte es aus dem Karton geholt und „verkaufsfertig“ gemacht: Pedale angeschraubt, den Lenker rumgedreht und angezogen, die Funktionen überprüft. Der Endverbraucher, ein Mann Ende 50, ist losgefahren; als ihm eine Gruppe anderer Radler entgegenkam, lenkte er zum Ausweichen nach rechts. Alles lief soweit ganz glatt - bis er wieder geradeaus fahren wollte. Da nämlich bewegte er nur noch den Lenker, Gabel und Laufrad blieben auf Rechtskurs. Ein böser, böser Sturz - direkt auf die Bordsteinkante. Schädelbasisbruch, ein Auge verloren - klar, daß das ein Versicherungsfall war. Die haben hat einen Kfz-Sachverständigen eingeschaltet - und diese Leute, ich denke, ich

spreche da aus Erfahrung, haben vom Fahrrad wenig Fachkenntnis.

**ZM: ...?**

A: Zwischen 'nem Auto und einem Fahrrad gibt's riesige Unterschiede. Ein Kfz-Sachverständiger jedenfalls weiß nicht, was ein Treflager oder Steuersatz ist, der kennt kein 25 CrMo 4-Rohr, weiß nicht, was „Konifizierung“ oder „Endverstärkung“ bedeutet. Mein Eindruck: Für einen Kfz-Sachverständigen ist ein Fahrrad so ein Ding für 300 Mark, das er der Einfachheit halber lieber mal gleich als Totalschaden abhakt. Aber die Zeiten ändern sich ja zum Glück...

**ZM: WIE GING ABER IHRE GESCHICHTE WEITER?**



A: Der zugezogene Sachverständige meinte, er könne diesen Schadenfall nicht bewerten. Daraufhin wurde ich gefragt, ob ich nicht gemeinsam mit dem Mann ein Gutachten erstellen könnte. Motto: Ich bringe mein Know-how ein, und er legitimiert das Ganze, weil er zugelassen und vereidigt ist. So geschah es dann, und wir ermittelten, daß der Händler den Vorbau nicht fest genug angezogen hatte.

**TICS-TRICKS & VARIETTO-VARIANTEN**

**ZM: BIS VOR KÜRZEM HABEN SIE SEHR ERFOLGREICH BEI WINORA**

**GEARBEITET: GEHT NICHT DIE TECHNIK HINTER DEM FAMOSEN DESIGN-RAD „VARIETTO“, DAS KÜRZLICH AUF DER IFMA PREMIERE HATTE, AUCH AUF SIE ZURÜCK?**

A: Ja, die Form des Rahmens etwa, die habe ich zusammen mit Herrn Pollmann entwickelt. Parallel dazu habe ich mich auch für Stoiger betätigt. Für Stoiger habe ich am TICS-Rad mitentwickelt; da gibt es zum Beispiel dieses innen verlegte Lichtkabel - dieses geht allein auf mein Konto. 1991 wurde ich selbständig. Zukünftig möchte ich Fahrradteile und Komponenten neu entwickeln; außerdem habe ich mich auf die Prüfung von Produkten spezialisiert - nach DIN oder bestimmten vorgegebenen Anforderungen des jeweiligen Auftraggebers. In diesem Bereich arbeiten noch nicht viele. Im Extremfall umfaßt das sogar den Bau von Prüfständen - obwohl ich die Tests lieber in der eigenen Werkstatt erledige. Dort habe ich ein großes Gerätesortiment, Prüfgeräte, zumeist selbst konstruiert und gebaut.

**ZM: UND IHREN SERVICE BIETEN SIE NUN GANZ ALLGEMEIN DER FAHRRAD-INDUSTRIE AN... WIE LANGE BRAUCHEN SIE DENN, UM ETWA EINE GABEL ZU TESTEN?**

A: Laut DIN muß eine Gabel zuerst eine statische Prüfung über sich ergehen lassen, dann einen Stoß- und einen dynamischen Test. Zuerst also werden 650 Newton, sprich 65 Kilo, an die Gabel gehängt; danach mißt man die bleibende Verformung. Bei der Stoß-Prüfung wird die Gabel wieder in eine Vorrichtung eingespannt; dann fällt ein Gewicht von 22,5 kg aus einer Höhe von 180 mm auf eine Prüflinie, und anschließend prüft man, ob die Gabel keinen Bruch oder sichtbaren Anriß hat.

Bei der dynamischen Prüfung schließlich wird die Gabel mit plus/minus 300 Newton belastet - und diesen Lastwechsel muß sie 100.000 Mal ohne Bruch oder sichtbaren Anriß aushalten. Dazu braucht man einen dynamischen Prüfstand.

## ZM: DIE TESTGERÄTE SIND GE- EICHT?

A: An den entscheidenden Punkten arbeite ich mit Kraftmeßdosin, und die sind selbstverständlich geeicht. Meine Tests sind also jederzeit reproduzierbar - nur von einer Werkstatte freilich, in der man ebenfalls mit vergleichbaren Geräten arbeitet.

## DER SACHVERSTÄNDIGE FÜR SACHVERSTÄNDIGE...

ZM: IHMEN SELBST ABER FEHLT  
DERZEIT NOCH DIE LETZTE WÜR-  
DE DER OFFIZIELLEN VEREIDI-  
GUNG...

A: Reine Formsache - der Stempel, soviel ich gehört habe, wird derzeit bereits angefertigt. Ich warte im Grunde also nur darauf, daß der „IHK-Präsident einmal Zeit für mich hat, um mir die Hand zu schütteln“.

ZM: NUN MEINT DIE ZEG - UND  
MIT IHR DIE ZWEIAD-HAND-  
WERKS-INNUNG -, SIE SEI DIE  
INSTANZ, VOR DER VEREIDIGT  
WERDEN MÜSSE...

A: Soweit ich das weiß, kann das nicht stimmen: Auch die Kfz-Sachverständigen werden von der IHK vereidigt. Einen Fahrrad-Sachverständigen allerdings hat die IHK noch nicht in ihrer Sachverständigen-Liste, davon habe ich mich überzeugen können. Das ist also etwas ganz Neues...

Ich habe daraufhin gefragt, wie ich es dann anstellen sollte, Fahrrad-Sachverständiger zu werden - und wurde nach

Würzburg geschickt; in Schweinfurt könne man so et was nicht machen, hieß es. Ich ging nach Würzburg; dort gibt es einen Assessor für Sachverständige, einen Sachverständigen-Sachverständigen sozusagen. Anfangs war der tatsächlich etwas skeptisch, was den Bedarf an Service in diesem Bereich angeht.

Da habe ich ihm nur ein paar Beispiele aus meiner Arbeit erzählt. Überall kommen doch immer mal wieder Reklamationen von Gabel oder Lenkerbrüchen - wer erledigt diese Fälle denn momentan? Da gibt es in leichteren Fällen einen riesigen Grau-Bereich der Kulanz. Wenn aber wirklich et was passiert ist, dann scheiden sich die Geister.

Das habe ich selbst mitbekommen, denn ein paarmal habe ich - auch ohne öffentliche Vereidigung - bereits mit dem Gericht zusammengearbeitet.

## DER SCHAFT ALS SCHUFT

ZM: SPANNEND. DABEI HATTE ICH  
BEI DER SACHVERSTÄNDIGEN-  
TÄTIGKEIT EHER AN DEN BERÜCH-  
TIGTEN GABELSCHAFTBRUCH GE-  
DACHT, WO HINTERHER NIEMAND  
GENAU SAGEN KANN, OB  
DA SCHON ROST IM SPIEL WAR  
ODER EIN BORDSTEIN-KNALLER,  
DEN DAS BETROFFENE FAHRRAD  
IN GRAUER VORZEIT VIELLEICHT  
HAT ERDULDEN MÜSSEN ETC...

A: Natürlich, auch das gibt's. In solchen Fällen arbeite ich mit der Großindustrie zusammen, Betrieben, die eine Materialanalyse durchführen können. Derzeit etwa arbeite ich an einem Fall, bei dem ganz klar ist, daß der Vorbauschaff keine 65 mm im Schaftrah gesteckt hat, wie es die DIN eigentlich vorschreibt; auf dem Vorbauschaff muß ja eine Kennzeichnung angebracht sein, und im vorliegenden Fall war die zu weit draußen. Außerdem hatte das Teil kei-

nen Schräg-, sondern einen Kegelkonus - mit der Folge, daß er die Spannung auch noch genau im Gewindebereich des Schaftrahs ansetzte. Eine Linienspannung war das, konstruktionsbedingt. Und weil das Gewinde außen auf dem Gabelschaftrah sitzt, während der Kegelkonus von innen in einer Linie drückte, entstand letztlich die fatale Kerbspannung, die dann auch den Bruch verursachte...

ZM: AB AUGUST DIESES JAHRES  
IST DIE NEUE FAHRRAD-DIN IN  
KRAFT. MÜSSEN SIE ÄLTERE  
FAHRRÄDER NUN MIT DER MESS-  
LATTE DIESER NEUEN NORMEN  
MESSEN...?

A: Damit bin ich noch nicht konfrontiert worden. Ich denke, man kann solche Normen nicht rückwirkend anwenden, aber dafür haben wir den Richter: Er liest das Gutachten, und danach wird er entscheiden...

ZM: WIE KOMMEN SIE ZU IHREN  
AUFTRÄGEN? WIE WIRD IHRE KLI-  
ENTEN DENN ÜBERHAUPT AUF-  
MERKSAM DARAUFGESAMMELT,  
DASS ES IN SCHWEINFURT EINEN FAHRRAD-  
SACHVERSTÄNDIGEN GIBT?

A: Ich bin bei der IHK Würzburg ja gemeldet, und die hat den von mir gebotenen Service längst bundesweit in die Verteiler gegeben. Ob Versicherung oder Gericht - alles fragt zunächst bei der IHK nach, wenn Bedarf nach einem Sachverständigen aus einem speziellen Bereich besteht. Ich etwa bekomme inzwischen schon Anfragen aus Köln, Augsburg oder Stuttgart.

ZM: DAS HEISST, SIE SIND ALS  
SACHVERSTÄNDIGER BEREITS  
ANERKANNT - WENNGLEICH  
NOCH NICHT GANZ VEREIDIGT?

A: Richtig, auch das kann ich erklären: Als ich mich darum vor gut einem Jahr beworben habe, mußte ich Referenz-Adressen von Firmen und Insti-

tutionen erbringen, die - durch Zusammenarbeit mit mir - meine Fähigkeiten hätten beurteilen sollen. Ich habe insgesamt 32 Adressen erbracht - was sich aber als zuviel herausstellte. Ich sollte dann eine „gestraffte Referenzliste“ erstellen.

Die Beurteilung meiner Person durch die zwölf angeschriebenen Firmen fielen durchweg positiv aus. Nötig war außerdem ein polizeiliches Führungszeugnis, das Innenministerium hat mich durchleuchtet - und jetzt, da all das über die Bühne ist, wird nach ein Stempel angefertigt, mit dem ich meine Gutachten dann in Kürze absegnen...

## AM LIEBSTEN: IN SYNERGIE ENTWICKELN!

ZM: WAS, WENN ES NACH IHNEN  
GINGE, WIRD KÜNFTIG DENN IHR  
HAUPT-STANDBREI BEI DER  
„VELO-TECH GMBH“, DIE SIE GE-  
GRÜNDET HABEN? DAS TESTEN,  
DIENEU-ENTWICKLUNG ODER DIE  
GUTACHTEREI?

A: Mein Herz schlägt für die Entwicklung. Ich sehe beispielsweise große Chancen darin, verschiedene Firmen zu Projekten zusammenzubringen, um auf diese Weise Synergie-Effekte zu nutzen. Ein solches Projekt läuft derzeit schon: Mit Beteiligung von Firmen entsteht bei mir eine Lenker/Vorbau/Beläuchungseinheit, die natürlich auch das von mir entwickelte Innenlichtkabel enthält. Das heißt: kein Kabel mehr, das irgendwie abreißen kann. Immer Soft und Licht und Sicherheit!

ZM: EIN SCHLUSSSATZ FAST. EIN  
WUNSCH ZUMINDEST, DEN MAN  
IHNEN - UND AUCH DER GESAM-  
TEN BRANCHE - MIT AUF DEN  
WEG GEBEN KANN.

VIELEN DANK FÜR DAS GE-  
SPRÄCH, HERR BRUST.