

SWR2 Leben

Die Verkehrsrevolution

Ein Auto-Designer entwirft neue Formen der Fortbewegung

Von Ernst-Ludwig von Aster

Sendung: 25.03.21, 15.05 Uhr (Wiederholung)

Redaktion: Nadja Odeh

Regie: Ernst-Ludwig von Aster

Produktion: SWR 2019

Bitte beachten Sie:

Das Manuskript ist ausschließlich zum persönlichen, privaten Gebrauch bestimmt. Jede weitere Vervielfältigung und Verbreitung bedarf der ausdrücklichen Genehmigung des Urhebers bzw. des SWR.

Kennen Sie schon das Serviceangebot des Kulturradios SWR2?

Mit der kostenlosen SWR2 Kulturkarte können Sie zu ermäßigten Eintrittspreisen Veranstaltungen des SWR2 und seiner vielen Kulturpartner im Sendegebiet besuchen. Mit dem Infoheft SWR2 Kulturservice sind Sie stets über SWR2 und die zahlreichen Veranstaltungen im SWR2-Kulturpartner-Netz informiert. Jetzt anmelden unter 07221/300 200 oder swr2.de

Die SWR2 App für Android und iOS

Hören Sie das SWR2 Programm, wann und wo Sie wollen. Jederzeit live oder zeitversetzt, online oder offline. Alle Sendung stehen mindestens sieben Tage lang zum Nachhören bereit. Nutzen Sie die neuen Funktionen der SWR2 App: abonnieren, offline hören, stöbern, meistgehört, Themenbereiche, Empfehlungen, Entdeckungen ...

Kostenlos herunterladen: www.swr2.de/app

DIE VERKEHRSREVOLUTION

Erzähler:

Murat Günak eilt durch eine alte Werkshalle: Zehn Meter hohe Decken, darunter Stahlträger, kahle Wände. Jahrzehntealter Beton. In einer Ecke schrauben zwei junge Männer in Sweatshirt und Cargopants an einem futuristischen Dreirad. Ein Stückchen weiter surren 3-D-Drucker hinter einer Glaswand. Lautlos rollt ein Elektromoped vorbei:

Take 1:

Das sind verschiedene Fahrzeuge, alle mehr oder weniger auf Fahrradbasis, also keine Autos, von Rollern, Fahrräder und Lastenräder. Und wir kooperieren hier alle mehr oder wenige zusammen, um die Mobilität der Zukunft vorzubereiten.

Erzähler:

Der Designer fährt sich durch den grauen Bart. Mit 62 ist er einer der Ältesten hier. Im sogenannten „Motionlab“. Im Berliner Bezirk Treptow.

Atmo hochziehen

Erzähler:

Neue Fortbewegungs-Formen beschäftigen Günak seit Jahrzehnten. Wenn Autokonzerne neue Formen für ihre Modelle suchten, war er ihr Mann. Ob bei Peugeot, Mercedes oder VW – über zwei Dekaden prägte er den Auto-Look auf Europas Straßen. „Star-Designer“, nannte ihn die Automobilpresse.

Take 2:

Ich freue mich immer, wenn ich so auf der Straße bin und die Autos so sehe, speziell, wenn die ein bisschen älter sind, ich finde, die werden immer alle besser, je älter sie werden. Das sind der EOS, der Tiguan, der erste, der Scirocco, der Passat CC, der Golf V ist es glaube, das sind schon ein paar Autos. Ich finde, sie werden immer besser, je älter sie werden (lacht).

Erzähler:

Er grinst. Murak Günak ist älter geworden. Zusammen mit seinen Autos. Mit 47 wurde er Chefdesigner von VW, sollte die angestaubte Marke aufpolieren. Er versprach mehr „Emotionalität, Leidenschaft und Seele“. Damals, als er noch ans Auto glaubte.

Atmo

Erzähler:

Mitten in der Werkshalle parkt ein großer Doppeldeckerbus. Silber angespritzt dient er als Besprechungsraum. Davor steht Günaks neuester Fahrzeug-Entwurf. Im Vergleich zu dem großen Bus wirkt er winzig: drei Räder, schlank, hoch, stromlinienförmig. Vorne Fahrerkabine, hinten Transportcontainer. „ONO“ steht in Großbuchstaben an der Seite. Ein Lastentransporter auf Fahrradbasis:

Take 3:

Das ist leider nicht so einfach (lacht), gestalterisch ist das eine sehr große Herausforderung für uns gewesen, einmal sind die Proportionen sehr ungewöhnlich, so ein Fahrzeug gibt es noch nicht, es gibt keine Referenz. Es ist für seine Verhältnisse extrem hoch, über zwei Meter, extrem schmal, vorne sind es 80 cm.

Erzähler:

Drei Jahre hat Murat Günak mit zwei Kompagnons an dem Prototyp getüftelt. Seine beiden Mitstreiter sind zusammen nur wenig älter als er. Für den Designer ein ganz neues Arbeitsfeld. Nicht Sportwagen sondern Stadtverkehr. Nicht Personen- sondern Lastentransport. Der 62-Jährige streicht mit der Hand über die Kunststoffkarosse, geht einmal um die Fahrerkabine. Der Fahrer thront fast über dem Verkehr, tritt in die Pedale, unterstützt von einem Elektromotor. Auf der Straßenseite schützt das Gefährt eine sogenannte „Spange“. Wie ein querliegendes Surf-Segel zieht sich das Plastikteil von der Fahrerkabine bis zum Hinterrad.

Take 4:

Und man liest eigentlich diesen geschmeidigen Körper mit dieser Transparenz, das ist eigentlich wie so ein Raumschiff, das sieht richtig cool aus, finde ich zumindest. (lacht).

Atmo:

Halle / Werkstatt

Erzähler:

Knapp hundert Meter weiter, hinter einer gut zwei Meter hohen Sperrholzwand, werkelt Philipp Kahle. Einer der anderen beiden ONO-Gründer. Der Techniker im Team. Mitte 30, Bart, legeres Hemd, Jeans.

Take 5:

Ich hatte, das kann man ruhig so sagen, ein hohes Interesse an Autos einfach, wie die sich bewegen, Fahrdynamik, was ist mit Fahrwerk. Wie funktioniert so ein Auto, als junger Mensch hat mich das interessiert. Natürlich habe ich auch Interesse an Verbrennungsmotoren.

Erzähler:

Kahle studierte in Berlin Fahrzeugtechnik. Nebenbei entwickelte und baute er mit seinen Kommilitonen Rennwagen. Leichte Bauweise, hohe Stabilität, hohe Geschwindigkeit – das ist die Herausforderung für die angehenden Ingenieure. Während er damals in Berlin fürs Studium büffelte, entwarf Murat Günak in Wolfsburg für den VW-Konzern neue Fahrzeug-Formen.

Take 6:

Wenn Du dich da ein bisschen einliest und studierst, dann stößt Du auch auf den Namen Murat Günak, ging mir so. Vor allem ein Designer in der Ebene, wo er auch in der Konzernverantwortung war, da geht es ja viel um die Konzernsprache per se. Und nicht mehr nur um die Details, und dann weißt Du natürlich, dass er gewisse Äras, gewisse Designsprachen mitbestimmt hat.

Erzähler:

Philipp Kahle gehört zur E-Generation der Fahrzeugtechnik-Studenten. E wie Elektrizität. Auf seinem Lehrplan dominierte zwar nach wie vor der klassische Verbrennungsmotor, einige Seminare behandelten aber auch alternative Antriebsformen. Kahle wird studentischer Testfahrer für PKW-Wasserstofffahrzeuge, entwickelt mit seinem Team an der Uni den ersten elektrisch betriebenen Rennwagen:

Take 7:

Das war natürlich spannend, das zu machen, und dann kriegt man doch schon so das Gefühl, das ist das, wo man mitmachen sollte, als Ingenieur, weil da einfach noch viel Musik drin ist. Da ist da auch so Pionierarbeit, die da gemacht werden kann.

Erzähler:

Neue Formen des Antriebs. Für eine neue Mobilität

Atmo:

MotionLab

Erzähler:

In der alten Werkshalle geht Murat Günak am Doppelbeckerbus vorbei, an einem Tischkicker, einer Kaffeebar. Er bleibt vor einer Trennwand stehen. Erst vor ein paar Tagen wurde sie mit Graffiti besprüht.

Take 8:

Das ist eine schöne Atmosphäre hier, Künstler aus Berlin

Erzähler:

Kunst und Künstler haben ihn schon immer fasziniert. Mit 16 kommt er mit seiner Familie aus der Türkei nach Deutschland, macht Abitur, studiert an der Hochschule für Bildende Künste in Kassel. Er macht seinen Abschluss als Bühnenbildner. Geht dann ans „Royal College of Art“ in London, eine der weltweit ersten Adressen für Automobil-Design.

Take 9:

Für mich im Prinzip, was die Kreativität angeht, gab es keinen großen Unterschied zwischen Bühnenbild und Auto. Weil im Prinzip ist es bei beiden so, dass man etwas kreieren muss, das es vorher nicht gab.

Erzähler:

Die Straße als Bühne, das Auto als Bild. Vom künstlerischen Entwurf zum rollenden Statement – dieser Prozess begeistert Günak. Große Bühne. Große Marken. Großes Geld. Doch im Laufe der Jahre bekommt die innige Beziehung zum automobilen Design-Objekt immer mehr Risse.

Take 10:

Das kam durch die Kinder und das, was man so Midlifecrisis nennt (lacht), weil, es ist ja schon so, wenn man sich die Ressourcen und die Lage der Natur anschaut, dann muss man sich schon ein bisschen Gedanken machen. Und neben all der Faszination ist eben ein Auto auch recht verschwenderisch.

Erzähler:

Er versucht den Spagat. Auto ja, Verbrennungsmotor nein. Das Ergebnis: Ein Elektro-Mobil. Die technischen Grundlagen sind dafür schon damals vorhanden. Doch die Auto-Bosse lassen sich nicht überzeugen.

Take 11:

Ich hatte ja eine relativ gute Position. Und dann wäre es super gewesen, wenn die Autoindustrie an sich einen kleinen Teil ihrer Ressourcen in eine alternative Mobilität hineingesteckt hätte. Ich konnte mich halt mit meiner Idee nicht durchsetzen. Und dann war eigentlich die Schlussfolgerung, sich selbständig zu machen.

Erzähler:

Als Martin Winterkorn VW-Chef wird, verlässt Günak den Konzern. Er geht in die Schweiz, entwickelt dort das E-Auto „Mindset“ bis zur Marktreife. „Elektrorevoluzzer“ nennt ihn nun ein deutsches Magazin. Doch der „Mindset“ schafft nie den Durchbruch. Ebenso wenig wie der elektrische Mini-Van „Mia“ in Frankreich, den Günak als nächstes konzipiert. „Auch wer zu früh kommt, den bestraft das Leben“, sagt der Designer heute.

Take 12:

Und um diese Erfahrung zu umgehen, dass der Markt noch nicht reif ist, haben wir eben herausgefunden, dass es einen sehr, sehr starken Bedarf gibt, in der Paketbranche. 2017 sind, glaube ich, drei Milliarden Pakete alleine in Deutschland verschickt worden. Das ist ein immenser Bedarf. Mit den Dieseltrucks da reinzufahren, geht nicht mehr. Und aus diesen Schlußfolgerungen und Erfahrungen ist die ONO entstanden.

Erzähler:

Der Transport von Paketen und Päckchen auf der sogenannten letzten Meile – das ist die Nische, die Günak ansteuert. Seine Idee: ein neues Transportfahrzeug auf Fahrrad-Basis, führerscheinfrei für die Innenstadt-Logistik. Damit überzeugt er auch Philipp Kahle.

Take 13 Kahle:

Ich lernte ihn dann auch kennen, ... und dann wurde an mich die Idee herangetragen, es soll ein kompaktes Elektrofahrzeug geben, was in der Fahrradklasse spielt, hat aber in dem Fall noch zwei Sitze gehabt, vier Räder, ich darf das immer nicht sagen, ich sag das aber trotzdem, wie so ein Micro-Car auf dem Radweg. Es sollte die Qualitätsanmutung und den Komfort eines Autos haben, aber die rechtlichen Vorteile und auch die Platzvorteile eines Fahrrads. Und das kombiniert, das war eigentlich so Murats Urgedanke.

Erzähler:

Kahle lässt sich begeistern, steigt ein. Zu dritt machen sie sich an die Entwicklung. Designer, Techniker, Vertriebs- und Finanzfachmann. Das Trio überzeugt erste Geldgeber. Kein einfaches Unterfangen:

Take 14:

Da geht es auch um Wetten auf Themen, die vielleicht das next big thing werden können, wie man so schön sagt, so Einhörner wie Facebook oder wie man das so nennt. Das ist in der Hardware-Entwicklung, wie wir das jetzt hier machen, mit einem komplexen Produkt, das aus vielen hundert Bauteilen besteht, ist das halt eher unsexy, sage ich mal.

Erzähler:

Doch sie finden genug Investoren, um loszulegen. Von Anfang an aber steht fest: Die Zeit drängt. Etliche Unternehmen entwickeln in dieser Zeit Lastenräder. Das Marktpotential ist unübersehbar: Immer häufiger gibt es in den Innenstädten Fahrverbote für Diesel-Fahrzeuge. Gleichzeitig wächst der Paketversand unaufhörlich.

Take 15:

Murat natürlich, er hat da tolle Erfahrungen aus dem Großkonzern, wir nun mit so einem neuen Ansatz, dass das ja nun auch kein Auto ist, was ich dreieinhalb Jahre entwickle, ich muss schneller sein. Ich mache auch ein ganz neues Fahrzeug mit einem ganz neuen Formfaktor, sagt man da, das ist ja schmal, hoch und kurz, ganz anders als nen PKW. Weshalb wir gesagt haben, der Designer kann jetzt nicht einfach ein Fahrzeug zeichnen, Designer neigen dazu, das Fahrzeug schön flach zu machen, damit das sportlich aussieht.

Erzähler:

Die Form folgt der Funktion. Der technische Rahmen als Grundlage für das stilgebende Design. So sieht der Ingenieur das. Philipp Kahle schmunzelt.

Wer wann was zu sagen hat, dass beschäftigte das Trio ausgiebig in seiner Anfangszeit:

Take 16:

Am Anfang ist es auch so, dass der Techniker denkt, was vom Design zu verstehen, und der Designer, irgendwas von Technik zu verstehen. Da gibt es dann auch Reibungspunkte: Da heißt es immer, das geht schon, das kann man machen. Der andere sagt, das geht definitiv nicht. Aber man hat es gar nicht geprüft. Also, das sind auch Themen, die man dabei betrachten muss.

Erzähler:

In dieser Zeit muss Kahle mehr als einmal an sein Studium zurückdenken: Heterogene Teams in denen unterschiedliche Auffassungen vertreten sind, so lernte er dort, sind oft kreativer als homogene Arbeitsgruppen, in denen alle einer Meinung sind, und es rundum harmonisch zugeht. Kreative Spannung - davon gibt es in der ONO-Startphase genug:

Take 17:

Die Reibungspunkte waren tatsächlich am Anfang diesen Modus überhaupt zu finden. Deswegen haben wir gesagt, es muss einen Product-Owner geben, der, ich sage mal salopp, am Ende auch das letzte Wort hat.

Erzähler:**Das Team entscheidet:**

Der Ingenieur soll am Ende das letzte Wort haben. Kahle wird der Product-Owner. Er deutet nach rechts. Dort steht der aktuelle Prototyp – das Arbeitsergebnis eines heterogenen Teams.

Take 18:**Der tipping-point war:**

Als der erste Prototyp dann stand mit Karosserie, da waren wir uns dann alle klar, das sieht super aus, das haben wir technisch toll hingekriegt, das haben wir vom Design toll hingekriegt. Und von dort an geht es eher um kleine Themen.

Erzähler:

Viele kleine Themen. Und ein großes: das betriebswirtschaftliche Fundament. Für die Zukunft:

Take 19:

Uns fragen dann schon die potenziellen oder aktuellen Geldgeber: Ist die Rückmeldung von Euren potentiellen Kunden, den Paketzustellern, den Handwerkern, den Kurieren, ist die gut? Wollen die jetzt was? Das ist wichtig, dass wir da gut drauf hören, dass wir da Antworten haben, und dass das Rad am Laufen bleibt.

Atmo:

Lastenräder/Kirche/Kongress

Erzähler:

Berlin, Ende Oktober 2019. Ein Lastenrad nach dem anderen rollt über das Kopfsteinpflaster vor die Auferstehungs-Kirche. Aus ganz Deutschland sind Unternehmen mit ihren Rädern nach Berlin gekommen. Zur „1. Nationalen Radlogistik-Konferenz“. Die Modelle heißen „Kitcar“, „Amardillo“, „Radburro“ - sie alle konkurrieren um den Lastentransport auf der Straße.

Atmo Kirche/Innen

Erzähler:

Im Innern der Kirche sind Altar und Taufbecken versenkt, so wird das Kirchenschiff zum Tagungsraum. Ein Dutzend Lastenräder parkt am Rand, gut 300 Stühle warten auf Kongressteilnehmer.

Erzähler:

Philipp Kahle sitzt am Lenker eines vierrädrigen Lastenrads. Begutachtet die

Armaturen. Der sogenannte „Bio-Hybrid“ ist eine Entwicklung des

Automobil- und Maschinenbauzulieferers Schaeffler. Ein Unternehmen mit Milliarden-Umsätzen.

Erzähler:

Die ONO steht drüben, auf der anderen Seite des Kirchenschiffs, umringt von Interessenten. Drei Räder, E- Antrieb, hinten einen Container – auf dieses Konzept setzen auch die meisten Mitbewerber:

Take 20:

dann ergibt sich eben, dass man sich vom Fahrzeugkonzept annähert. Weil, wir sind ja nicht die einzigen, die auf die Idee kommen, dass ich ne Fahrradsitzposition habe, dass ich hinten eine Kiste raufbringe, die ich rauf und runter fahren möchte.

Erzähler:

Ralf Bogdanski steht ein wenig abseits, mustert die unterschiedlichen Lastenrad-Modelle. Er ist Ingenieur, Professor an der Technischen Hochschule Nürnberg, im Fachbereich Intelligente Verkehrsplanung. Dort hat er an der Entwicklung etlicher Lastenräder mitgearbeitet.

Take 21:

Das ist erstaunlich, wie rasant diese Branche wächst. Und ich sage es immer, die Firmen sprießen fast wie Pilze aus dem Boden. Da entsteht täglich Neues. Und das ist sehr, sehr positiv.

Erzähler:

Bis zu 20 Prozent des innerstädtischen Warenverkehrs könnten in Zukunft per Lastenbike transportiert werden, hat gerade wieder einmal das Bundesverkehrsministerium prognostiziert. „Warum das Lastenbike die letzte Meile gewinnt“ - ist dann auch der Titel von Bogdanskis neuestem Fachbuch. Flinker, wendiger, umweltfreundlicher, das sind altbekannte Argumente. Eines aber macht die Lastenräder für Logistik-Firmen derzeit besonders attraktiv: Die Führerscheinfreiheit.

Take 22:

Die Logistik hat ein großes Problem, Kraftfahrer zu finden für Transporte und LKWs mit dem richtigen Führerschein, die bereit sind, sich in den Stau zu stellen. Es ist überhaupt kein Problem, Mitarbeiter zu finden, die Lastenräder fahren..

Atmo:

Motionlab / Büro

Take 23:

Das ist unser Reich, unser Reich der Fahrzeugentwicklung.

Erzähler:

An seinem Schreibtisch im Motionlab greift Murat Günak zu einem halbweichen Bleistift. Vor ihm liegen Anspitzer und Skizzenblock.

Take 24

Dieser Bereich ist eigentlich das, wo die ONO entsteht.

Erzähler:

Im sogenannten „silent room“ tüftelt das ONO-Entwicklungsteam. Im Augenblick ist es hier besonders still. Günaks Kollegen sind zum Mittagessen. Unter den Entwicklern ist der Designer mit Abstand der Älteste. Und der einzige ohne Computerarbeitsplatz. Und Schreibtischstuhl. Günak setzt auf ein schlichtes Sitzmöbel, nicht höhenverstellbar, ohne hohe Rückenlehne:

Take 25:

Ich sitze immer hier. Ich habe einen besonderen Sitz, das ist dieser Sitz hier, den habe ich mir hier hingestellt, das ist mein captain's chair. Meistens sitze ich hier, neben Lukas unserem Designer..

Erzähler:

Auf der Kaffeetasse steht: „Think big and get shit done“. Derzeit bearbeiten sie das sogenannte Lastenheft. Eine Anforderungsliste für einzelne Bauteile. Da geht es nicht mehr um den großen Designentwurf, sondern um das Ausarbeiten von Feinheiten für die Serienproduktion:

Take 26:

Das ist die Spange (Strich), Strich und hier habe ich Lukas erläutert, dass hinten unsere Leuchteinheit wichtig ist, dass sie die gleiche Oberflächenqualität hat wie die Spange, weil sie das Fahrzeug formal in die Länge zieht, das ist wichtig, dass die Oberkante mit dieser Kante übereinstimmt. So diskutieren wir halt mit Händen und Stift und Händen und Füßen.

Erzähler:

Generationsübergreifendes Arbeiten. Am neuen Verkehrsmittel. Günak bewundert, wie schnell seine jungen Kollegen am Computer Bilder entstehen lassen. Für ihn eine fremde Arbeitswelt. Stift und Papier – das bleibt sein Arbeitszeug.

Take 26:

Ich kann keinen Computer bedienen, ich brauche sogar Philipp, wenn ich meine e-Mail einrichte. Ich mache Zeichnen, nur Zeichnen, weißt Du, weil Zeichnen ist, da kommt die ganze Emotion rüber, weil, wenn man gleich in den Computer geht, da kann man zwar schöne Bilder malen, aber der Geruch, das Feeling kommt einfach nicht rüber. Deswegen ist immer der Bleistift und das Blatt Papier.

Atmo:

ONO/Adlershof/Straße/Fahrgeräusch

Erzähler:

Gut zehn Kilometer weiter lenkt Gary Reich einen ONO-Transporter über die Straßen. Hier in Adlershof, am Rande Berlins, arbeiten mehr als 1000 Forschungs- und Hightech-Unternehmen.

Take 27:

Fährt sich eigentlich ganz gut, liegt ganz gut in der Kurve, ruckelt auch nicht so sehr, habe ich schon andere Erfahrungen mit anderen Lastenrädern gehabt.

Erzähler:

Flink schnurrt die ONO durch den Verkehr. Die Geschwindigkeit ist, wie bei allen Pedelecs, auf 25 Stundenkilometer begrenzt. Ein Test unter Realbedingungen. Das Unternehmen MBE, für das Gary Reich in die Pedale tritt, ist ein Versanddienstleister. Es holt Pakete und Sendungen bei Kunden ab, verpackt sie bei Bedarf, macht sie versandfertig, kümmert sich, wenn nötig, um Zollformalitäten.

Take 28:

Man merkt schon während der Fahrt, wie die Leute schauen. Und auch beim Kunden selber, wenn das Fahrzeug steht, wird man öfter mal angesprochen.

Erzähler:

Seit zwei Jahren testet das Unternehmen Lastenräder, um herauszufinden, mit was für einem Modell es in Zukunft seinen Fuhrpark erweitern kann.

Take 29:

Das Erste war schon sehr prototypmäßig, das hat teilweise sehr zusammengeschustert gewirkt, es hat noch ziemlich geklappert. Man musste auch wirklich noch mit einer Fahrradkette das Fahrrad abschließen. Und das zweite war so ein bisschen Gokart-mäßig, also man lag halb drin. Und das war, wenn man den Verkehr überblicken wollte, schon ein bisschen schwieriger.

Erzähler:

Die ONO schnurrt die Justus-von-Liebig-Straße entlang, entspannt tritt Reich in die Pedale, der E-Motor unterstützt. Es geht ein Stück zwischen zwei Instituten hindurch, dann einen engen Weg entlang, am Ende parkt Reich schwungvoll auf einem Fahrrad-Stellplatz, direkt vor dem Eingang.

Atmo:

Einparken, Institut/aussen

Erzähler:

Vier Frauen in der Mittagspause blicken auf, mustern das ungewöhnliche Gefährt.

Take 30;:

Sieht affengeil aus, wenn der da so losfährt, (lacht, Tatsache). Der ist auch schnell unterwegs, schickes Teil. B: Das ist jetzt schwierig, rückwärts? Reich: Rückwärts kann man auch fahren. A: Was ist das, ist das ein Kurierttransport?

Erzähler:

Gary Reich lächelt. Murmelt „voll der Aufreißerschlitten“. Sein Chef, Theo Heckes, kommt dazu, macht einige Fotos für die Firmenhomepage:

Take 31:**Frau:**

Passt da ein bisschen was rein? H: Bis zu 220 kg kann man in den Container einladen. Und wenn der Container runter ist, dann passt auf die Fläche sogar eine komplette Europalette. Frau: Was? Dat hätte ich jetzt nicht gedacht. Dat sieht so schmal aus. H: Der Container ist abnehmbar, mit wenigen Handgriffen kann man den nach hinten wegrollen, da sind hinten zwei Metallrampen dran.

Erzähler:

In Zukunft, sagt Firmenchef Heckes, werden seine Transporter mit Verbrennungsmotoren in vielen Stadtbereichen nicht mehr fahren dürfen. Da will er zeitig nach Alternativen suchen. Zurzeit ist die ONO sein Favorit. Für rund 600 Euro pro Monat, so hat er kürzlich gelesen, soll der Tret-Transporter in einem Miet-Modell angeboten werden. Batteriemanagement und Wartung inklusive. Für Heckes ein interessantes Angebot:

Take 32:

Weil dieses Design und das Aussehen dieses E-Bikes sich deutlich von den anderen unterscheidet. Wesentlich stromlinienförmiger, es sieht schicker, moderner aus. Hier gehen Design und Nutzen auch sehr stark ineinander über, wir haben eine windwettergeschützte Kabine, man sitzt als Fahrer nicht im Freien, der Container ist abnehmbar, es ist eine sehr durchdachte Lösung.

Erzähler:

Trotzdem:

Für den alltäglichen Einsatz sieht er noch Verbesserungsbedarf. Den haben sie gerade an das ONO-Konstruktionsteam weitergemeldet.

Take: 33:

Also, als erstes, die Frontscheibe besteht aus Kunststoff. Sie sehen vielleicht auch selber, dass die an den gebogenen Rändern ein wenig milchig wirkt. Also es wäre vielleicht besser, eine klarere Scheibe in irgendeiner Form zu verwenden. Bei Regen, so wie es gestern leider der Fall war, haben wir keinen Scheibenwischer, d.h. die Tropfen behindern die Sicht zusätzlich, dann gibt es noch ein paar Kleinigkeiten: Die Feststellbremse müsste noch ein bisschen verbessert werden.

Atmo:

Motionlab/Werkstatt

Erzähler:

In der ONO-Werkstatt laufen bei Philipp Kahle die Berichte aus den Praxistests zusammen.

Take 34:

Ich bin den ersten Pilottestern bin ich persönlich eine Woche hinterhergefahren... mit dem Fahrrad. Wie stellt der zu, wie benutzt der das Fahrzeug...

Erzähler:

Ein Handwerker, der auf der autofreien Nordseeinsel Langeoog die ONO testete, wünscht sich noch einen Dachgepäckträger. Und einen Rückwärtsscheinwerfer. Fahrer eines Paketdienstleisters hätten noch gerne einige Netze an der Container-Wand, um Versandtüten zu verstauen.

Take 35:

Kam da jeden Tag etwas auf den Zettel, haben wir alles aufgeschrieben. Und das fand ich einfach Klasse, der Test hat sich für uns gelohnt, hundertprozentig.

Erzähler:

Auch die Scheibenwischer-Wünsche von Theo Heckes sind notiert. Eine technische Herausforderung bei der leicht gewölbten Scheibe. Aber durchaus machbar.

Atmo: Günak kommt:

Erzähler:

Murat Günak kommt dazu. Er sieht zufrieden aus.

Take 36:

Durch die Tests, die wir jetzt machen, mit dem echten Fahrzeug, glaube ich sagen zu können, dass unsere Strategie wirklich aufgeht, in dem Sinne, dass die Leute auf das Fahrzeug zukommen, sie sehen das Fahrzeug, das Design, da kommt natürlich so eine Begeisterung, eine Erwartungshaltung. Und wenn sie dann reinsteigen und fahren, dann wird es bestätigt.

Erzähler:

Im Sommer 2020, so die Planungen, wollen sie mit der Serienproduktion beginnen. Ebenso wie einige Mitbewerber. Mit denen wird sich dann die ONO im umkämpften Transportmarkt auf der letzten Meile messen müssen.

Take 37:

Ob ich Feierabend habe, liegt an Philipp. Es gibt noch viele, viele Ecken, die wir abstimmen, auf die Serie hin natürlich, die Fugen, die Verläufe der Flächen, einzelne Bauteile die sich noch ein bisschen anpassen aufgrund technischer Änderungen, ja es gibt eine Menge zu tun noch, natürlich.

Erzähler:

Philipp Kahle grinst. Und nickt. Mittlerweile sind sie ein eingespieltes Team. Und auch der Ingenieur will nicht ausschließen, dass auf dem umkämpften Lastenrad-Markt am Ende vielleicht doch das Design den Unterschied macht.

Take 38:**Kahle:**

Dieser weiche Wunsch nach schönen Sachen spielt halt auch bei harten Fakten wie Paketzustellung irgendwie eine Rolle. Und deswegen denken wir, dass so ein Produkt auch gut aussehen kann. Und ich persönlich, als Techniker, bin sogar der Meinung, ein günstiges funktionelles Produkt muss ja auch nicht undesignt aussehen, das kann ja auch schick und sportlich aussehen. Die Vorteile eines Autos. Mit den Vorteilen eines Fahrrads kombinieren. Günak: Und schick. Muss schick sein.