



Malaysia – viel Vorarbeit für hochwertige Radverkäufe nötig:

LeRun geht voran

In Malaysia gibt es bisher nur eine Handvoll Importeure von Fahrrad-Premiummarken. Die arbeiten an gegen die Flut von Billig-Bike-Produkten made in China. Die Billig-Bikes laufen hauptsächlich über internationale Massenanbieter wie Tesco und Carrefour. Der RadMarkt sprach vor Ort mit Premiummarken-Importeur LeRun Industries über seinen Heimatmarkt und die Lage des dortigen Fahrrad-Fachhandels.



Der erste Giant Concept Store Malaysias setzt unter anderem auf eine professionelle Warenpräsentation, wie sie bisher in diesem Land bei Fahrrädern noch nicht oft zu sehen ist.

finden sich in den Rodalink-Läden unter anderem Shimano-Displays neben Präsentern mit Topeak-Zubehör und Fizik-Sätteln. Auch die durchgestylten Präsentationsflächen der international agierenden Kompletttrad-Marken Giant, Dahon, Cinelli, Colnago und Marin kommen nicht zu kurz.

Nationale Eigenmarke: LeRun

Zudem dabei: Polygon, die führende Premium-Fahrradmarke aus dem benachbarten Indonesien sowie die eigene Marke LeRun. Während die mittelpreisigen LeRun-Bikes von Polygon gebaut werden, werden die Einsteiger-Modelle laut Liew in China eingekauft.

Mit Polygon und der ausschließlich in Malaysia angebotenen Eigenmarke LeRun versucht der Importeur, den Massenanbietern etwas entgegenzusetzen. Keng Yap Liew: »Natürlich können wir preislich nicht mit den Massenanbietern im Markt mithalten, wo ein normales Fahrrad schon für 200 Ringgit (45 Euro) zu haben ist. Trotzdem brauchen wir als Markenanbieter auch Modelle in Einstiegs- und Mittelpreislagen, um Endverbraucher überhaupt zu uns zu locken.«

Wenn man dann einmal jemanden dazu gebracht hat, ein Fahrrad zum vierfachen Preis zu kaufen, und er den Unterschied persönlich spüren kann, so die Rechnung des Markenanbieters, sei der Kunde irgendwann so weit, in eine internationale Topmarke zu investieren.

Von der heimischen Fahrradproduktion ist nicht viel übrig geblieben. Es gebe noch vereinzelt Montagebetriebe in Penang, die aber eines auszeichnen würde: »Sie bauen alle für die Massenanbieter.« LeRun war übrigens auch einmal mit einem heimischen Produzenten verknüpft – und zwar Berjaya. Den gibt es seit 2002 nicht mehr. Heute kommt ein Großteil der in Malaysia verkauften Fahrräder, wie fast überall auf der Welt, aus China.



Mit Rodalink Bangsor eröffnete Markenimporteur LeRun vor sechs Jahren ein erstes eigenes Fahrrad-Fachgeschäft.

Stolz auf die stylische Cinelli-Präsentationsfläche in seinem Laden Rodalink USJ Taipan: Colin Lee, sogenannter Retail Executive von Rodalink USJ Taipan.

Rodalink zum Vorzeigen

Dass der Importeur nicht immer mit dem zufrieden ist, wie es derzeit läuft, verraten die Maßnahmen für Fachhandels-Outlets. Vor etwa sechs Jahren wurde unter dem Namen Rodalink ein erstes Verkaufs-Outlet in Bangsor eröffnet, vor zwei Jahren ein zweiter Rodalink-Stores im Großraum der Hauptstadt Kuala Lumpur – und zwar in USJ Taipan. »Zwei weitere sind in Planung«, erzählte uns der damalige LeRun-Chef Liew. Wobei das punktuell geplante Outlet-Netz nicht als Konkurrenz zum Fachhandel, sondern als Ideengeber gedacht ist: »Wir wollen unseren Fahrrad-Fachhändlern zeigen, was mit unserer Markenwelt alles möglich ist.«

Rodalink-Stores präsentieren ausschließlich die über LeRun vertriebenen exklusiven Importmarken. Dabei setzen die Malaysier »auf viel Shop-in-Shop, um den Endverbrauchern, aber auch anderen Fachhändlern zu zeigen, wie ein echter Fahrrad-Markenstore aussieht«. Somit

Die Situation des malaysischen Fahrrad-Fachhandels sei noch stark ausbaufähig. Premiummarken hätten es noch relativ schwer, sagte beim RadMarkt-Besuch Keng Yap Liew, bis Mitte September 2009 Chef von LeRun: »Die Konkurrenz auf Seiten der Massenanbieter ist groß und deren Preise weit unter dem, was wir bieten können.«

LeRun versorgt landesweit rund 120 heimische Fahrrad-Fachgeschäfte, die ein gewisses Technik- und Verkaufs-Know-how aufweisen müssen. Intern teilt man dieses bestehende Händlernetz noch in sogenannte A-, B- und C-Händler auf, verriet uns später der für den Süden und die Mitte des Landes verantwortliche Assistant-Verkaufsleiter Robert Siew.

Giant Concept Store Malaysia



So sieht es in der sogenannten Fahrrad-abteilung eines in Malaysia antretenden Massen-anbieters wie Giant aus – nicht zu verwechseln mit Giant Bicycle. Der Massen-anbieter Giant tritt in anderen asiatischen Ländern unter dem Namen Géant an.

Neben den zwei Rodalink-Fachhandelsge-schäften in Bangsor und USJ Taipan, die sämtliche Import- und Eigenmarken von LeRun führen, ist das malaysische Unternehmen als exklusiver Giant-Vertriebspartner auch für den ersten Giant Concept Store Malaysias verant-wortlich. Er wurde am 15. November 2008 eröffnet und ist im schicken Stadtteil Desa Sri Hartamas in Kuala Lumpur.

Hier leben auch viele »Expats« (im Ausland arbeitende Menschen), sie sind dem Thema

Mountainbike oder Rennrad eher zugeneigt als Malaysier, die vielleicht zuletzt als Kleinkind aufs Fahrrad gestiegen sind. So erklärt auch der eigens in Taiwan von Giant angeleitete Concept-Store-Geschäftsführer Teoh Lian Hing sofort: »50 Prozent meiner Kunden sind Ausländer.« Bisher hätten er und sein Team hauptsächlich Mountainbikes verkauft – was auch daran liege, dass es »direkt hier einen sehr guten Trail gibt«.

Der Giant Concept Store in Desa Sri Hartamas besteht aus Showroom inklusive offener Werkstatt und kleinem Lager, das jede zweite Woche aufgefüllt wird. »Das ist kein Problem für uns. Unsere LeRun-Zentrale ist nicht weit weg von hier. So können wir als exklusiver Importeur von Giant auch sofort liefern, wenn der Concept Store mal etwas nicht im Showroom oder auf Lager hat«, betont der verantwortliche LeRun Assistant Sales Manager Robert Siew.

Giant-Bikes und Giant-Massenmarkt

Insgesamt seien die Verkäufe des Giant Concept Store Schritt für Schritt wachsend. Wobei der Giant-Verkauf speziell in Malaysia ein besonders Handicap zu meistern hat. Dazu Teoh Lian Hing: »Viele Malaysier verwechseln den Bike-Anbieter Giant oft mit dem gleichnamigen Mas-senanbieter. Die glauben, dass Giant-Bikes von diesem Anbieter kommen und sind dann über die Preise bei uns zutiefst erschrocken. Da ist sehr viel Aufbauarbeit gefragt.«

Hing und sein Team versuchen, mit anderen Mitteln zu punkten. So gibt Malaysias erster Giant Concept Store beispielsweise auf jedes Bike eine Garantie sowie freien Service für zwei Jahre. |

Fehlende Fahrrad-Infrastruktur

In Malaysia fehlt speziell im urbanen Raum immer noch eine Infrastruktur, die das Radfahren nicht zum Balanceakt zwischen Leben und Tod werden lässt. Hinzu kommt das schwülwarme Klima, das nicht gerade zum täglichen Biken einlädt. Des-halb hat die Regierung zumindest für Radler bisher sehr wenig getan.

Anders sieht es für motorisierte Zweiräder aus, die zumindest im Großraum Kuala Lumpur teilweise ihre eigenen (Motorrad-)Wege neben

den großen Hauptstraßen haben. Radeln ist auf diesen Wegen allerdings verboten. Auf der anderen Seite rücken aber auch in Malaysia Themen wie Gesundheit, Wellness und Umwelt immer mehr in den Vordergrund.

Darauf setzt auch LeRun: Wenn Sportradeln einmal hochschalten sollte, sitzt der Importeur in der ersten Reihe. »Es ist noch ein hartes Stück Arbeit und ein langer Weg, meine Landsleute aufs Fahrrad zu kriegen«, meinte Liew. |

Text/Fotos: Jo Beckendorff



MyNav führt schneller zum Erfolg

Endlich gibt es ein Navi für alles: **MyNav** zeigt neue Outdoor-Wege so schnell und einfach wie ein Auto-Navi. Ohne PC-Vorbereitung. Knopfdruck genügt und Ihre Kunden kommen flexibel ans Ziel. Holen Sie sich jetzt die neue Freiheit für Ihre Kunden bei Ihrem Partner für Satellitengestützte Navigation:

www.ppmgmbh.de

Ihr Komplettanbieter
rund um GPS.





Erste E-Zweirad-Produktion in Malaysia:



Silent Force – starker Antrieb

Anfang 2009 hat der holländische E-Bike- und E-Scooter-Anbieter Silent Force eine E-Rad-Produktion in Malaysia eröffnet. Dort soll vorrangig für den dortigen Markt montiert werden, später vielleicht auch für Europa. Ein Lokaltermin in Shah Alam nahe der Hauptstadt Kuala Lumpur.

Seit Anfang 2009 in Shah Alam nahe der Hauptstadt Kuala Lumpur und direkt neben einer Continental-Werkstatt beheimatet: E-Bike- und E-Scooter-Bauer Silent Force.

Wie kommt ein holländischer Anbieter von E-Zweirädern auf die Idee, eine Produktionsstätte in Malaysia aufzuziehen? Silent-Force-Geschäftsführer Edwin De Kort weist auf Thomas Putter, einen seit vielen Jahren in Malaysia lebenden Landsmann. Mit seinem Unternehmen Gateway bietet der Geschäftsmann und einstige Banker ausländischen Unternehmen seine Beziehungen zur malaysischen Geschäftswelt. Im Großraumbüro von »Networker« Gateway sitzen viele hauptsächlich westliche Unternehmen – seit Ende 2008 Jahres auch Silent Force.

»Putter kam auf uns zu und fragte, warum wir nicht in Malaysia produzieren und unsere Mobilitätsprodukte hier anbieten und verkaufen würden? Bisher gibt es hier keinen E-Bike- und E-Scooter-Produzenten. Zudem fällt beim Export in die EU kein Anti-Dumping-Strafzoll an wie beispielsweise bei unseren in die EU gelieferten Produkten made in China. Außerdem lockte die malaysische Regierung noch mit attraktiven Steuervorteilen«, erklärt uns De Kort in seinem Gateway-Büro.

Die Silent-Force-Produkte für Europa kommen aus China, werden aber in den Niederlanden endmontiert – »wegen der Qualitätskontrolle«.

Bisher verkauft der Anbieter seine E-Zweiräder in Holland, Belgien und Deutschland.

Später fahren wir zusammen mit Silent-Force-Manager Asia Annie Zhao zur nahe gelegenen Produktion. Zhao kommt aus China, führt aber auch die Geschäfte in Malaysia. »Zwei Wochen China, zwei Wochen Malaysia« lautet ihr Einsatzplan. De Kort redet sich in Rage, wenn er über die Probleme spricht, eine ordentliche Aufenthaltsgenehmigung für Zhao in Malaysia zu bekommen: »Die Bürokratie ist ziemlich ausufernd.« Allerdings war De Kort, bevor er sich auf seine Produktionsabenteuer einließ, auch noch nie in Malaysia. Dafür mag er das Wetter: »So lässt es sich doch leben, oder?« Auch er hält sich derzeit öfters in Malaysia auf. In Zukunft soll aber Annie Zhao hier allein das Zepter schwingen.

Made in China, assembled in Malaysia

Die Produktionsstätte ist laut De Kort ein Joint Venture zwischen dem Vertriebspartner Platinum Logistics Corporation in Malaysia (51 Prozent) und Silent Force (49 Prozent). Die Produktion startete im Januar. Monatlich sollten 200 E-Bikes und 300 E-Scooter

montiert werden, so Zhao. Zum Zeitpunkt des Rad-Markt-Besuchs im März arbeiteten drei Monteure in der jungen Produktionsstätte. Deren Zahl soll im Laufe des Jahres auf 30 hochgefahren werden, erklärt Annie Zhao.

Alle verbauten Teile kommen aus China. Die Malaysia-Produktion sei erst einmal ausschließlich für den dortigen Markt. Ob später irgendwann einmal nach Europa exportiert würde, hänge davon ab, wie sich die Montage in Shah Alam entwickle.

De Kort denkt aber zuerst einmal an den Absatzmarkt Malaysia. Das Interesse der Politik an der umweltfreundlichen E-Zweirad-Mobilität sei groß. »Zur offiziellen Einweihung unseres Büros bei Gateway erschien sogar Binnenhandels-Minister Datuk Shahrir Abdul Samad«, berichtete der Silent-Force-Chef nicht ohne Stolz, »der setzte sich gleich medienwirksam auf einen unserer E-Scooter. Das war in mehreren Zeitungen.«

Vertriebspartner Platinum Logistics Corporation hat es sich laut Geschäftsführer Albakri Ali zum Ziel gesetzt, ab Mitte 2009 monatlich 70 E-Bikes und 30 E-Scooter zu verkaufen. Bisher kann das Unternehmen auf landesweit 12 Fachhändler bauen, 25 sollen es bald sein. Diese sollen sowohl E-Bikes als auch E-Scooter verkaufen.



Die ersten von Silent Force in Malaysia montierten E-Bikes stehen zum Abholen bereit.

E-Scooter-Zulassung in Vorbereitung

Es gibt aber auch einen sogenannten Pferdefuß: Momentan sind E-Scooter in Malaysia noch nicht erlaubt. »Es gibt hier keinerlei Regelungen oder Zulassungen zum Thema E-Scooter«, bestätigte Annie Zhao. Darin wittert De Kort eine Chance: »Wir importieren Teile aus China, montieren in Malaysia, schaffen Arbeitsplätze und haben die Regierung auf unserer Seite, für die der Umweltaspekt immer wichtiger wird. Wenn die Gesetzgebung einmal E-Scooter berücksichtigt – und daran arbeiten wir derzeit auch mit Hochdruck – dann sind wir als erster Produzent in Malaysia dabei und können uns jeglichem Wettbewerb stellen.« Beide Silent-Force-Manager erwarten, dass eine dementsprechende Gesetzgebung »noch in diesem Jahr präsentiert wird«.

Nachgefragt, was denn in Malaysia wohl besser laufe – E-Bikes oder E-Scooter – meinte De Kort: »Ich denke, dass man hier mit E-Scootern besser punkten kann. Wobei das natürlich auch eine Preisfrage ist und somit die E-Bikes in Spiel kommen. Wir werden sehen.« Mit aufkommendem Bewusstsein für Gesundheit und Wellness sollten zukünftig auch E-Bikes in Malaysia mehr in den Blickpunkt rücken. Wobei von Regierungsseite bisher leider nicht viel getan wird bei der Infrastruktur. Nach wie vor ist Radeln in den urbanen Großräumen Malaysias ein echtes und nicht immer ungefährliches Abenteuer. |

Text/Fotos: Jo Beckendorff

Geschäftsführer Edwin De Kort, Managerin Annie Zhao und die ersten drei Monteure (v. l.).



Publikumsmesse rund um
Fahrrad, Fitness und Tourismus

Messe Frankfurt

13. – 15. 11. 2009
mit Viva Touristika

Messe Berlin

28. – 29. 11. 2009
mit Boot und Fun

Messe Karlsruhe

5. – 7. 2. 2010
mit Horizont OUTDOOR

Messe Bremen

13. – 14. 3. 2010
mit outdoor

www.fahrrad-markt-zukunft.de
www.fahrrad-forum.info

fahrrad.markt.zukunft.

8.09 © vierplus.de

THE
NEUE
3-D-E
f.re.e

Die Freizeitmesse.

Neue Messe München
18. – 22. 2. 2010

www.free-muenchen.de



velo:konzept

info@velokonzept.de Tel. +49 (0)30/311 65 14-0