



INDISCHER FRÜHLING

Buell is back. Als technischer Berater und Entwickler für den größten indischen Zweiradhersteller Hero MotoCorp Inc. wird er für die Zukunft von gigantischen Roller- und Motorradstückzahlen mitverantwortlich sein. Der Prototyp eines seriellen Hybridscooters ist eine erste Fingerübung

ZUR PERSON

ERIK BUELL, geb. 1950 in Pittsburgh, PA, gründete noch während seiner Karriere als Straßenrennfahrer die Motorradmarke Buell. An der Buell Motorcycle Company war Harley-Davidson seit 1998 als Mehrheitseigentümer beteiligt, 2003 erwarb Harley-Davidson das gesamte Unternehmen. Als kreativer und innovativer Konstrukteur verwirklichte Erik Buell zahlreiche einzigartige und unverwechselbare Features seiner Motorräder. Am Höhepunkt der ersten Wirtschaftskrise gab Harley-Davidson 2009 die Einstellung der Buell-Produktion bekannt. Erik Buell gründete daraufhin EBR („Erik Buell Racing“) und produziert Renn- und Straßensportmotorräder auf Basis der Buell 1125R



(1) Der Hero Leap fährt elektrisch, aber in Notfällen auch mit dem kleinen Range Extender

You can't keep a good man down, so sagt man, und Mister Erik Buell ist ganz definitiv einer der All-time Good Guys der US-amerikanischen Motorradindustrie. Die Nachricht, dass seine junge Firma EBR, die aus der Asche der von Harley-Davidson geschlossenen Buell Motorcycle Company entstand, in einer Schlüsselrolle für die Neustrukturierung des riesigen indischen Zweiradherstellers Hero zuständig sein wird, ist eine ebenso herzerwärmende Geschichte wie sie unglaublich klingt. Doch manchmal scheint die Wirklichkeit wundersamer als die Fiktion – und der erstmals

auf der Delhi Auto Expo präsentierte serielle Hybridroller Hero Leap wurde tatsächlich komplett von Erik Buell und seinen Mitarbeitern am traditionellen Firmenstandort in East Troy, Wisconsin, entwickelt. Der Leap ist die erste Frucht der neuen Zusam-

Hero will den Spar-Roller in Serie bauen

menarbeit und Hero hat bereits bekanntgegeben, das Konzeptfahrzeug in die Serienproduktion überleiten zu wollen. Ein akkubetriebener E-Motor ist im Heap für den Vortrieb des Rollers verantwortlich, während der Verbrennungsmotor als Range Extender zuständig ist und nur dann dem Antriebsstrang direkt zugeschaltet wird, wenn die Batterien leer sind. Hero gibt an, dass man mit einem Liter Treibstoff 100 Kilometer fahren wird können.

Im letzten Geschäftsjahr stellte Hero die Kleinigkeit von sechs Millionen motorbetriebenen Zweirädern her; um das Jahr 2016/2017 will man eine Jahresproduktion von zehn Millionen Fahrzeugen erreichen. Der Leap und die damit offenbarte Neuausrichtung der Modellpolitik ist die ziemlich direkte Folge des Ausstiegs von Honda aus einem Joint Venture



mit Hero, das bis Ende 2010 für mehrere Jahrzehnte Bestand hatte. Honda war während dieser Zeit für einen Gutteil der Fahrzeugentwicklung zuständig und hinterlässt ein Loch, das es zu füllen gilt. Hier kommt nun EBR ins Spiel.

Die neue Allianz zwischen Erik Buell und Hero-CEO Pawan Munjal wird auch an der Beteiligung an Buells Rennsport-Engagement ersichtlich: Die zwei auf der Buell 1125R basierenden 1190RS, die 2012 in der AMA-Superbike-Klasse teilnahmen, waren Hero-gebrandet und fuhren auf den beachtlichen fünften und achten Gesamtrang. Was das mit ziemlich hoher Wahrscheinlichkeit bedeutet, ist klar: Früher oder später will Hero nicht nur in Indien verkaufen, sondern will auf den Weltmarkt. Wir treffen Erik Buell in East Troy zum Interview und wollen wissen, wie er auf den Roller gekommen ist und was sich aus dem Indischen Frühling alles noch entwickeln könnte.

Alan Cathcart: Bist du alleiniger Eigentümer von EBR? Wieviele Beschäftigte hat das Unternehmen mittlerweile?

Erik Buell: Ja, das bin ich. Meine Abfertigung bei Harley, meine Pensionsvorsorge und die Farm meiner Familie sind darin aufgegangen. Zur Zeit habe ich 30 Vollzeit-Mitarbeiter, alle davon sind Techniker oder für den technischen Support zuständig.

Wie kam es zur Beziehung mit Hero, wann hast du Pawan Munjal zum erstenmal getroffen?

Ein gemeinsamer Freund brachte uns zusammen. Im März 2011 lud ich ihn zum AMA-Superbike-Rennen nach Daytona ein, wir sprachen über viele Dinge und entdeckten bald gemeinsame Interessen. Nach dem Ausscheiden von Honda musste Hero eine eigene Design- und Entwicklungsabteilung aufbauen und ich suchte eine Auslastung für mein neues Beratungsunternehmen. Pawan überlegte, was wir in sein Team einbringen könnten. Hero will in Zukunft vor allem sehr emissionsarme und sparsame Zweiräder auf den Markt bringen. Bei uns gab



es bereits fertige Konzepte für Elektromotorräder und so kamen wir überein, den Prototyp eines Hybridrollers zu entwickeln. Das war im Herbst 2011. Bereits zehn Wochen später hatten wir den Leap fertig, worauf ich sehr stolz bin.

Wie habt ihr das in dieser kurzen Zeit geschafft?

Zuerst machten wir in Indien gemeinsam mit Hero umfangreiche Markterhebungen. Frauen, vor allem berufstätige Frauen, sind für die kommenden Hero-Produkte keine Käufer, die sich so nebenbei einstellen, sondern sie sind die wichtigste Zielgruppe. Daher mussten wir herausfinden, was für Frauen bei einem Scooter im Stadtverkehr besonders maßgeblich ist.

Einige Details am Hero Leap wirken ungewohnt, wenn nicht sogar seltsam. Gibt es da eine Geschichte dazu?

Fast alle Frauen in Indien wollen einen Sari tragen, ein Motorrad als Verkehrsmittel fällt daher für sie weg. Der Roller bietet einen gewissen Schutz vor Schmutz und Nässe – aber nicht bei den in Indien manchmal auftretenden sintflutartigen Regenfällen und den vielen Pfützen, die dann lange auf den Straßen bleiben. Daher haben wir diese seitlichen Fächer im Fußraum entwickelt, die heruntergeklappt werden können und so vor Staub und Schmutzwasser schützen, das von anderen Verkehrsteilnehmern verspritzt wird. Auch der Schutz der Hände am Lenker ist für indische Frauen sehr



wichtig, und so gibt es sehr ausgeklügelte Handprotektoren, die auch bei seitlicher Berührung durch andere Fahrzeuge Schutz bieten. Interessanterweise ist sogar die Position des Benzineinfüllstutzens ein Thema – man soll nämlich beim Tanken nicht von der Sitzbank aufstehen müssen. Und dass der Hauptständer möglichst leicht und unkompliziert zu bedienen ist, ist ebenfalls sehr wichtig.

Wie kam es zur Entscheidung für einen seriellen Hybrid mit Range Extender?

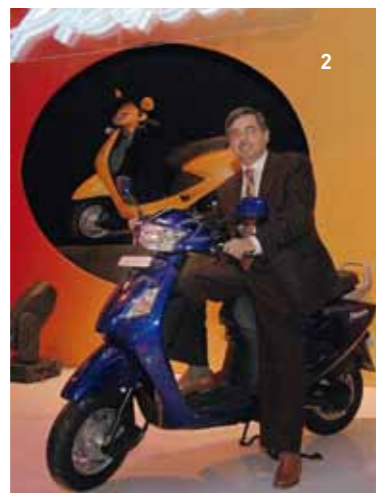
Bei unseren Erhebungen gab es viele positive Stimmen für die Vorteile eines Elektroantriebs. Wenn man allerdings

mit leeren Akkus liegenbleibt, dauert es in Indien sowohl auf der Landstraße als auch im Stadtverkehr Stunden, bis Hilfe kommt. Daher der kleine Verbrennungsmotor, der sowohl als Range Extender die Batterien mit Strom versorgt als auch dazu in der Lage ist, die Fahrt mit kleiner Geschwindigkeit fortzusetzen.

Nach dem Ausscheiden von Honda hat Hero 250 Techniker angeheuert, um eine eigene R-&-D-Abteilung aufzubauen. Wie seid ihr da involviert?

Einige von ihnen kommen zu uns, wir arbeiten mit ihnen und trainieren sie. Die Unternehmenskultur von Hero ist

- [1] Hier erkennt man den klappbaren Fächer im Fußraum
- [2] Pawan Munjals Unternehmen erzeugt sechs Millionen Zweiräder pro Jahr
- [3] Blitzsaubere Zustände in der Hero-Produktion
- [4] Auch die Buell 1190R dürfen wir ausprobieren



sehr weltoffen – sie wissen, dass sie von Honda viel gelernt haben, aber der Neubeginn ist auch eine Chance für sie, frisch durchzustarten und sich um Fahrzeuggruppen zu kümmern, die für Honda in der Partnerschaft nicht so interessant waren. Das betrifft auch hubraumgrößere Zweiräder, mit denen man dann in den Export gehen will.

Gibt es Pläne für eine längerfristige Zusammenarbeit? Und wie kam es zur Unterstützung beziehungsweise sogar zum Hero-Branding des EBR-Rennteam in der AMA?

Ein Vertrag für die EBR-Hero-Kooperation ist bereits unterschrieben. Hero glaubt, dass die indische Sportszene in den nächsten zehn Jahren riesengroß wird – sie haben die neue Rennstrecke, die Formel 1 geht hin und auch die Superbike-Weltmeisterschaft. In der AMA können sie mit uns zu überschaubaren Kosten einen wichtigen Erfahrungsschatz sammeln. Und außerdem wollen sie die Marke Hero global positionieren. In Zukunft wird man noch viel davon hören.



el cycle
Elektrofahrräder *ABVERKAUF tolle Preise*
 Umrüstung auf E - Bike, Beach Cruiser, Custom Bikes - Mountain / Trekkingbikes - Service, Zubehör
 Ihr Spezialist in Sachen E Bike!
 Tel.: 02246/3833
 Handelstrasse 10 | 2201 Gerasdorf
 www.el-cycle.com



electric vehicles by think fast and move
 www.scooterman.at
Elektrofahrzeuge vom Profi
 Service, Ersatzteile, Reparatur

- E - Mopedauto
- E - Mopeds (45km/h)
- E - Motorräder (-100km/h)
- E - Fahrräder, Pedelecs
- E - Scooter (\$2, rechtlich Fahrrad)



Peter Nejedly Klesheimstr. 18 A - 2500 Baden bei Wien
 Tel. 0664 2005831 eMail: office@scooterman.at
 http://www.scooterman.at http://www.escootershop.at

Monkey King
 SKYMAX 125CCM
€1390,-
 www.monkeyking.at



! Bestseller Katalog anfordern!
 www.motorradbuch.at
 Alle Anleitungen auf: www.reparaturanleitung.com - Mail: multiplex@bestseller.co.at

Piaggio / Vespa 416 Seiten, 1300 Abb., 20 farbige Stromlaufpläne, 1996 bis 2006, 50-200cm³ 21 x 27 cm, gebunden Best-Nr.: 5244 €27,90	Automatik Roller 88 Seiten, 975 s/w-Abb., 5 Stromlaufpläne, 76 Datenblätter, 21 x 27 cm, kartoniert Best-Nr.: DK5218 €27,90
---	---

MOTORBOX
 Zentrale: A-2334 Vösendorf, Multiplex SCS Allee 466 - Tel. & Fax: 02236/614 22
 Filiale: Motorbox 1130 Wien, Hietzinger Hauptstr. 22 - Tel.: 01/877 61 25 Fax: 01/877 61 02
 Filiale: A-1200 Wien, Millennium City E56 - Tel. & Fax: 01/374 97 58