





KEIN FAHRRAD OHNE TAIWAN?

DAS LAND, DAS DIE
FAHRRADINDUSTRIE DOMINIERT,
ABER NUR WENIGE KENNEN.

Während vor der 2000er-Wende bei vielen Bike-Enthusiasten der Patriotismus hochgehalten und Rahmen bzw. Komponenten der westlichen Welt bevorzugt wurden, geht es heute kaum mehr um das Herkunftsland der Produkte. Vielmehr spielen das Image einer Marke sowie Funktion und Qualität die entscheidende Rolle. Eine kleine asiatische Insel vor der Südostküste von China hat mittlerweile die Fahrradproduktion in großen Teilen übernommen. Die dort hergestellten Produkte sind allgegenwärtig, der Qualitätsvorsprung im Vergleich zu anderen Industriestaaten teilweise groß und die Preise dabei meist nicht abgehoben. Der kleine Sticker „Made in Taiwan“, der auf vielen hochwertigen Fahrrädern klebt, hat sich längst als Qualitätssiegel etabliert.



OBEN Inmitten von Reisfeldern steht das Werk von ORA. Der Rahmenproduzent fertigt hochwertige Stahl-, Titan- und Aluminiumrahmen für rund 20 namhafte Bikebrands. **LINKS** Eine Kettenstrebe nimmt Form an. Nach dem Konifizierungsprozess wird das Rohr in zwei Schritten in Form gepresst. **RECHTS** In mehreren Schritten werden einzelne Baugruppen vorgefertigt, bis sie in der Rahmenlehre passgenau zusammengefügt werden.



Johannes

Er ist gefühlt schon sein ganzes Leben in der Branche tätig und hat bereits einige Firmen von innen gesehen. Dies war jedoch sein erster Besuch in Taiwan, und er war sichtlich beeindruckt.

In meinem Fuhrpark finden sich ausschließlich Marken wie Nicolai, Hope, Orange, Wiesmann oder Falkenjagd. Fast alle diese Marken produzieren ihre Rahmen immer noch in Deutschland oder Europa. Doch Wiesmann hat den bekannten Hut an den Nagel gehängt und Falkenjagd vor gut zehn Jahren den Schritt nach Asien gemacht. Bei mir war es nie die Qualität, die mich bei asiatischen Produkten nicht überzeugen konnte, es war vielmehr die Tatsache, dass ich die Wertschöpfung möglichst auf unserem Kontinent halten wollte und will. Außerdem kenne ich viele Menschen der oben genannten Firmen persönlich; auch wenn einige von ihnen selbst keine Bike-Enthusiasten sind, sind sie mir sympathisch. Und: Sie sind Meister ihres Handwerks.

Anfang 2024 ergriffen wir vom world of mtb-Team die Chance, Taiwan besuchen zu können. Mehr noch, wir durften hinter die Kulissen von ORA schauen, einer Produktions-

firma, die für etwa 20 namhafte Firmen Rahmen aus Stahl, Titan und Aluminium herstellt. Dabei konnten wir mehrere Tage lang Schritt für Schritt die Produktion eines Prototypenrahmens aus Titan begleiten und mit unserer Kamera festhalten.

Dr. Andreas Kirschner, Geschäftsführer von 1bike4life bzw. Falkenjagd, hat uns eingeladen. Falkenjagd – ja genau, die Marke, von der ich noch ein Rad besitze und fahre, das damals aber in Deutschland produziert wurde. Er macht schon lange keinen Hehl mehr daraus, dass seine Rahmen in Asien hergestellt werden, und will das über mehrere Videos seinen Kunden auch kommunizieren. Warum hat er überhaupt den Schritt nach Asien gemacht? War dieser Schritt unausweichlich? Und warum sind Deutschland und Europa für seine Rahmenproduktion uninteressant? Das sind nur einige der Fragen, die er uns im folgenden Interview offen beantwortet hat.

»Bei mir war es nie die Qualität, die mich bei asiatischen Produkten nicht überzeugen konnte. Es war vielmehr die Tatsache, dass ich die Wertschöpfung möglichst auf unserem Kontinent halten wollte und will.«



Interview mit Dr. Andreas Kirschner

Taiwan beziehungsweise Asien haben den Fahrradmarkt fest im Griff. Inzwischen haben viele Firmen Deutschland, Europa, ja selbst Amerika bei der Produktion den Rücken gekehrt. Wenn Du noch ausführlicher in dieses Thema einsteigen möchtest: Das Video des vollständigen Interviews mit Dr. Andreas Kirschner findest Du auf unserem YouTube-Kanal.

Andreas, du hast deine Produktion bereits vor vielen Jahren von zuerst den USA über Italien bzw. Deutschland nach Asien verlegt. Wie ist es möglich, die Produktion auf einem anderen Kontinent zu kontrollieren?

In der Tat ist dieser Schritt nicht sehr einfach. Es ist nicht nur ein anderes Land, es ist auch ein anderer Kontinent mit einem eigenen Kulturkreis. Der Schritt ist uns aber gar nicht mal so schwergefallen. In meinem ersten Berufsleben war ich in der Großindustrie tätig und hatte mit dem Metall Titan und Leichtbau zu tun. Insofern war der Kontakt zu Asien immer schon automatisch gegeben.

Der Umzugsprozess von den USA über Italien bzw. Deutschland nach Asien ging aber bei uns über eine gewisse Zeit. Irgendwann ist dieser Schritt, wenn man ein gewisses Benchmark-Niveau erreichen möchte, unumgänglich. Letztendlich geht es aber nicht ohne eine vertrauensvolle Beziehung, in der

vor allem die persönliche Note die wesentliche Komponente spielt. Man kennt sich bereits seit über 15 Jahren, hat auch auf privater Ebene viel Kontakt. So ist nicht verwunderlich, dass sogar der ein oder andere Urlaub gemeinsam verbracht wurde. Des Weiteren besteht über eine gesellschaftsrechtliche Beteiligung an einem Gemeinschaftsunternehmen für Werkzeugbau eine Kontrollfunktion.

Du bist viel in Asien unterwegs, um deine Produzenten zu suchen beziehungsweise zu besuchen. Kannst du für alle einmal klarstellen, welche namhaften Marken in Asien selbst produzieren oder produzieren lassen, von denen man es vielleicht gar nicht vermuten würde?

Unabhängig vom Herkunftsland ist es tatsächlich so, dass die meisten Hersteller, sofern es um Carbon geht, in Asien fertigen lassen. Dazu zählen beispielsweise US-amerikanische Marken wie Cannondale, Trek, Specialized. Aber gleichermaßen auch europäische beziehungsweise deutsche Marken wie Colnago, De Rosa, Focus, Canyon oder Rose.

Auch wenn sie marketingmäßig gerne etwas anderes suggerieren, wurde der Großteil schon längst nach Asien verlegt. Es ist ja sogar so, dass namhafte, bekannte taiwanische Marken wie Giant oder Merida auch für andere, zum Teil bereits genannte Marken die Rahmen produzieren.



Dr. Andreas Kirschner

Andreas ist leidenschaftlicher Biker. Mit seiner Firma 1bike4life ist er der Denker und Lenker hinter den Marken Falkenjagd, Rennstahl und Parapera. Seine Titan- und Stahlrahmen werden nach seinen Vorgaben und mit eigenen Werkzeugen seit rund zehn Jahren bei ORA produziert.



Video
Warum Asien? Das ganze Interview mit Dr. Andreas Kirschner
<https://youtu.be/9MQjb2EFwU>



Video
Wie wird ein Titan Rahmen gefertigt
<https://youtu.be/iQS-LXGhS4w>



OBEN Wahre Meister auf ihrem Gebiet: Die Schweißer sind stolz auf ihre Nähte, die nicht nachbearbeitet werden und so sind, wie sie sind. **LINKS** Andreas macht sich selbst ein Bild über die Genauigkeit seines Rahmens. **OBEN RECHTS** Auf dem Messtisch wird die korrekte Geometrie überprüft. **UNTEN RECHTS** Um eine hohe Präzision zu erlangen, werden Rohre nicht gekappt oder gefräst, sondern mit einer Drahtschneidemaschine exakt auf Passung gebracht.

Was waren die Gründe für den Schritt nach Asien?

Die Gründe sind etwas mehrschichtig gewesen. Es war tatsächlich ein Prozess, der über eine gewisse Zeit, über mehrere Jahre ging und wohlüberlegt war. Wenn man die Entwicklungen in der Fahrradindustrie zu der Zeit betrachtet, war das ja ein Schritt, den nicht nur wir gegangen sind. Es haben auch viele andere große Unternehmen ihre Fertigung zunehmend nach Asien verlagert.

In Taiwan hat sich – wie in der Chipindustrie auch – für die Fahrradindustrie eine Art Foundry-Modell herausgebildet, das heißt, alle Fähigkeiten sind auf engem Raum in höchster Qualität verfügbar; der Grad von Spezialisierung und Häufung der Produktionsfaktoren überschreitet bei Weitem die Fähigkeiten anderer Ländern. Die Frage ist deshalb anders zu stellen: Warum sollte man überhaupt noch in Deutschland produzieren?

Also: Was Kompetenz in Bezug auf die Rahmenfertigung angeht, ist hier alles akkumuliert. Nichtsdestotrotz sind auch viele Schritte in Deutschland geblieben. Vor allem alles, was mit Entwicklung zu tun hat. Wir sind in Deutschland und Europa doch näher am Markt, was diese Produkte anbelangt. Auch andere Firmen, zum Beispiel Sram oder Merida, haben ein Entwicklungszentrum in Deutschland. Und bei uns ist es nicht viel anders. Wir sind in Deutschland mit der Entwicklung, mit dem Design, mit der Nähe zum Markt vor Ort.

Aber bei allem anderen, was handwerkliche Fähigkeiten, den Maschinenbau für diesen Tätigkeitsbereich anbelangt, halte ich persönlich es für sehr schwierig, den Prozess zurück nach Europa zu bringen – das ist fast nicht mehr umkehrbar. Man muss sich natürlich eingestehen, dass in Asien im Lauf der Zeit immer mehr Erfahrung aufgebaut wurde, auch bei den Mitarbeitern.

Das Feld Carbonrahmenbau ist so spezialisiert, dass es gar nicht mehr woanders möglich wäre als in Asien. Es gibt immer wieder Versuche und Tendenzen, die Rahmenfertigung zurück nach Europa, etwa nach Portugal, zu holen, um die Qualitätskontrolle vor Ort noch besser machen zu können, um die Entwicklungszeit zu verkürzen. Aber auch das ist eher Marketing. Letztendlich geht es darum, unabhängiger zu werden, die Kontrolle der Lieferketten wieder zurückzuholen. Es geht nicht um Qualitätskontrolle und die Verbesserung des Produkts an sich.

Wenn der Produzent sowieso den Rahmen von A bis Z für dich herstellt, was ist dann eigentlich deine Aufgabe?

Die Rahmenproduktion ist an sich ja schon sehr komplex, aber in der gesamten Wertschöpfungskette nur ein Teil. Dem vorgelagert ist die gesamte Entwicklung. Diese machen wir selbst, genauso wie das Erkennen von Trends im Vorfeld, bevor überhaupt der erste Prototyp gebaut wird. Die Prototypenrahmen müssen dann zur Probe aufgebaut werden, um zu sehen, ob alles funktioniert. Das geschieht in Deutschland und auch die gesamte Custom-Komplettmontage. Wir haben zwei Produktionsstandorte, und die müssen in der Nähe von uns sein. Der eine ist in München, wo die gesamten Custom-Räder montiert werden, der zweite in Thessaloniki in Griechenland, wo wir die gesamte Serienfertigung bauen. Und dem noch einmal nachgelagert ist dann der gesamte Vertrieb, die Distribution, das Marketing.

Kommen wir noch einmal zur Produktion zurück. Du lässt ja bei einem Produzenten deine Rahmen bauen, bei dem auch andere Firmen bauen lassen. Wie kannst du sichergehen, dass dein Rahmen nicht eins zu eins kopiert und vielleicht für einen deutlich günstigeren Preis verkauft wird?

Ja, das ist natürlich eine sehr berechtigte Frage. Und für viele Firmen mag das tatsächlich auch ein Thema sein. Für uns ist es definitiv nicht einmal ansatzweise ein Thema, weil wir ausschließlich eigene Werkzeuge einsetzen, die auch nur bei unseren Rahmen verwendet werden dürfen. Außerdem pflegen wir eine sehr, sehr innige Geschäftsbeziehung mit all unseren Geschäftspartnern, ein Vertrauen, das über viele, viele Jahre gewachsen ist.

Die Produktion deiner Rahmen läuft in Asien. Kommt denn das Material dafür auch von dort?

Ja, größtenteils schon. Du musst bedenken, dass vor allem China und Australien, aber auch Russland die Länder sind, wo die gesamten Rohstoffe herkommen.

Auch ein amerikanischer Hersteller, der noch im eigenen Land schweißt, muss also seine Rohstoffe aus Russland, Asien oder Australien beziehen?

Amerika hat natürlich auch eigene Eisenerze, aber selbst ein amerikanischer Hersteller bezieht seine Rohmaterialien in der Regel aus Asien. Definitiv.

Wie lange dauert es, bis so ein Rahmen vollständig gebaut ist?

Wir bauen die Rahmen immer in Serien. So eine Serie besteht im Schnitt zwischen 50 und 200 Rahmen pro Batch. Wenn man sich überlegen möchte, wie lange man für einen Rahmen braucht, dann sind es vielleicht in Summe sechs bis sieben Stunden. Das hört sich im ersten Moment vielleicht viel an, aber wenn man sieht, wie viele Qualitätskontrollen und wie viele Abschnitte die Fertigung eines Rahmens beinhaltet, dann muss man sich eher wundern, wie schnell es eigentlich geht.

Und das geht eben nur deswegen so schnell, weil wir hier in Asien sind, weil hier die Arbeitsschritte alle sehr spezialisiert sind. Sonst wäre es auch nicht mehr bezahlbar. Ein Europäer und Amerikaner, der so etwas im Einzelrahmenbau betreiben würde, würde für einen Rahmen mindestens drei bis vier Tage benötigen.

Ist es deiner Meinung nach möglich, einen solchen Rahmen überhaupt noch in Deutschland, Europa oder Amerika zu fertigen?

Es ist nicht möglich! Oder sagen wir es mal anders: Es wäre möglich, aber mit einem enormen Kostenaufwand verbunden. Der Kostenaufwand wäre so immens, dass man sich wahrscheinlich aus dem Markt hinauskatapultieren würde und das Produkt wahrscheinlich keiner mehr kaufen würde.

Das heißt, der Rahmen wäre dann doppelt oder dreimal so teuer?

Ich würde sagen, tatsächlich etwa Faktor zwei. Es ist die klassische Existenzberechtigungsfrage, die ich immer stelle; die ich auch meinen

»In Taiwan hat sich für die Fahrradindustrie eine Art Foundry-Modell herausgebildet, das heißt, alle Fähigkeiten sind auf engem Raum in höchster Qualität verfügbar.«



Kollegen vor Ort in Deutschland stelle: Ist eure Arbeit, in Zahlen ausgedrückt, das auch wirklich noch wert, was ihr leistet? Es geht wie immer um die klassischen Produktionsfaktoren: Arbeit, Boden, Kapital.

Du hast ja bei der Produktion gesehen, wie aufwendig sie ist, welches Anlagevermögens es bedarf, um diese Schritte alle umzusetzen. Auch das Personal würde dazu führen, dass so ein Rahmen mindestens das Doppelte kostet, sprich ein Rahmen, der zwischen 4.000 und 5.000 Euro kostet, würde im Verkauf bei über 10.000 Euro liegen.

Das macht allerdings auch keinen Sinn mehr, weil keiner bereit wäre, so viel Geld nur für den Rahmen in die Hand zu nehmen.

Gibt es deiner Meinung nach in Deutschland überhaupt noch Handwerker? Also im konkreten Fall Schweißer, die so etwas können?

Mit Sicherheit wird es hier und dort gute Schweißer geben, die auf höchster Ebene auf höchstem Niveau arbeiten können. Aber das allein ist eben leider nicht ausreichend. Es geht natürlich um die Kombination von sehr gutem Schweißen, einem bestehenden Maschinenpark und letztendlich auch noch wesentlich um die Rohre, die Vergütung und die Herstellung der Rohre. Schau dir Mannesmann an, Mannesmann ist in Deutschland auch nicht mehr existent.

Speziell in Zeiten von Corona, aber auch danach haben wir gesehen, dass wirklich viele, auch große Firmen die Produktion wieder nach Deutschland oder Europa zurückholen wollen. Wie stehst du dazu?

Ich sehe das sehr, sehr skeptisch. Wir haben das vorher schon kurz angesprochen. Diese Tendenzen gibt es ja schon länger, aber am Ende ist alles Übungssache und Erfahrung. Es dauert, bis man dieses zeitliche Gap, diesen Vorsprung wieder aufgeholt hat. Ich wage fast zu behaupten, dass das nicht mehr einzuholen ist. Manchmal ist es so: Wenn der Zug verpasst ist, ist er verpasst. Dann ist der Point of no Return für mich überschritten.

Und in der Fahrradindustrie ist das mit Sicherheit längst eingetreten. Vielleicht ist diese Ansicht auch ein bisschen zu hart. Deswegen heißt es ja auch: Sag niemals nie! Und das gilt gleichermaßen auch hier. Es wäre gut, wenn es klap-

pen würde, aber ich halte es momentan für schwierig, diese Qualität in Europa umzusetzen. Nichtsdestotrotz: Wir wissen ja auch nicht, wie sich künftig die Beziehung zwischen China und Taiwan entwickeln wird.

Einige Firmen bauen diesbezüglich ja schon vor. Das ist auch ein Grund, warum man sich aus dieser Konfliktzone gegebenenfalls ein bisschen herausziehen möchte. Man kann aber nicht jede Eventualität vorhalten. Und solange das Preisgefälle bei gleicher oder besserer Qualität zwischen Asien und Europa so enorm ist, wird es dem Endverbraucher sehr schwer vermittelbar sein, warum er für dasselbe Produkt jetzt nicht das Doppelte, aber vielleicht 30 Prozent mehr zahlen soll. Gerade in Zeiten von Inflation und Rezession.

Wir waren ein paar Tage hier in Taipeh unterwegs. Es werden hier anscheinend sehr, sehr gute Räder gebaut, aber ich habe noch keinen gesehen, der mit so einem hochwertigen Rad unterwegs ist. Wie kann es sein, dass die Asiaten hier nicht Rad fahren wollen?

Es wird immer mehr! Aber die Frage habe ich mir früher schon sehr oft gestellt. Wie kann man denn so ein geiles Produkt bauen und es dann selbst nicht nutzen? Das liegt ein Stück weit hier auch in der Kultur begründet. Doch gerade im Osten des Landes, wo ich jetzt mal ein paar Tage Urlaub gemacht habe, habe ich sehr, sehr viele Radfahrer gesehen.

Vor allem das Rennradfahren, aber auch Gravel wird immer populärer. Das Mountainbiken selbst ist hier sehr schwierig umzusetzen, weil es einfach die Architektur des Geländes nicht zulässt. Formulieren wir es mal so: In der Stadt ist es eher schwierig, weil die Abstände, die Distanzen sehr, sehr groß sind. Auch als Sport ist das Radfahren gerade erst dabei, sich zu etablieren. Daran erkennt man aber das wachsende Selbstbewusstseins der Asiaten. Sie sind stolz darauf, dieses Rad bauen zu können. Ich denke, es wird mehr, und hoffe natürlich auch, dass es mehr wird und sich so immer mehr Taiwanesen mit der Sache identifizieren. Aber in der Tat, es sind hier noch zu wenige.

Andreas, vielen Dank für deine Zeit und dieses spannende Gespräch. 🙏

Text Johannes Haidn **Bild** Andreas Meyer

UNSERE REISE NACH TAIWAN

LAND UND LEUTE, HOCHWERTIGE FAHRRÄDER –
UND AUCH BEGEISTERUNG DAFÜR?



Ankommen

Taiwan klingt vielversprechend für Mountainbiker, wenn man die geografischen Daten betrachtet. Der höchste Berg des kleinen Inselstaates östlich vom chinesischen Festland hat stolze 3.952 Meter. Und die Tatsache, dass ein Großteil der Bevölkerung in den Metropolen auf der westlichen Seite lebt und es somit eine wenig besiedelte Ostseite gibt, kann nur gut sein. Doch bereits meine flüchtige Recherche vor unserem Abflug und nicht zuletzt die Nachfrage bei Andreas dämpften meine Erwartungen. „Mountainbiken auf Taiwan? Die bauen dort zwar mit die besten Räder, aber fahren geht dort keiner!“, bekam ich zur Antwort. Auch die Suche im Netz war ernüchternd; sie blieb – bis auf ein paar Bikestationen beziehungsweise Guides, die Rennrad- und Gravel-Touren auf der Ostseite anbieten – recht erfolglos. Aber erst einmal hinkommen, sich treiben lassen ... dann wird sich schon etwas ergeben.

Ziemlich genau zwölf Stunden später und gut 12.000 Kilometer östlich von München landen zwei Niederbayern dann in der Hauptstadt Taipeh. Gut, dass wir beide im Schnitt einen Kopf größer sind als die meisten Taiwanesen; das Wiederauffinden des Partners im Gewusel gestaltete sich so recht einfach. Doch die Lage am Flughafen, Bahnsteig und Taxistand ist ohnehin recht entspannt. Kein Gedränge, stattdessen ein braves Anstellen; und wenn man vor dem Ticketautomaten ratlos wirkt, kommt sofort von der Seite die Frage: „Can I help you?“ Wow – da muss man sich gleich an der eigenen Nase packen und eine Portion Hilfsbereitschaft abschneiden. Freundlich, zuvorkommend und auch pünktlich scheint eine Grundeinstellung auf Taiwan zu sein. Die Fahrt vom Airport

ins 150 Kilometer entfernte Hotel in Taichung verläuft auch reibungslos. Die Öffis sind pünktlich und die übersichtlichen Fahrpläne sowie deren Preisgestaltung durchsichtiger, als man das etwa von Bayerns Landeshauptstadt kennt.

In den heiligen Hallen des Rahmenbaus

Doch Sightseeing und der Versuch zum Mountainbiken stehen erst einmal hinten an. Wir sind ja schließlich zum Arbeiten hier. Bereits am nächsten Morgen werden wir von Andreas abgeholt. Mit dem Taxi geht es hinaus aus der Großstadt. Es wird zunehmend ländlicher, bis wir, inmitten von Reisfeldern, links in einen Innenhof abbiegen. „Willkommen bei ORA“, sagt Andreas, und Jim, der Chef der Produktionsfirma, und Emely warten bereits auf uns vor dem Eingang. Emely arbeitet bei ORA und ist Andreas' Ansprechpartnerin vor Ort. Sie übersetzt vom Englischen ins Chinesische und ist somit das Bindeglied zwischen 1bike4life und ORA. Dazu sollte man wissen: In Taiwan kann man sich mit Englisch durchboxen, aber auch an einfachen Sachen scheitern. Etwa wenn man dem Taxifahrer sein Ziel mitteilen möchte, dieses aber trotz Google Maps aufgrund der unterschiedlichen Schriftzeichen nicht erkannt werden kann. Ähnlich ist es auch bei Besprechungen, wenn es um Anpassungen, Änderungen und Ähnliches an den Fahrradrahmen geht. Das ist der Job von Emely. Die Mutter von zwei Kindern im Grundschulalter ist hervorragend organisiert, hat den Fahrplan für die nächsten paar Tage und wird uns jeden einzelnen Produktionsschritt des Rahmens zeigen und erklären. Schon stehen wir in einer der Produktionshallen vor einer mir bisher unbekanntem Ma-



LINKS Angekommen in Taipeh, der Hauptstadt von Taiwan, ist der 101 allgegenwärtig. Der 508 Meter hohe Wolkenkratzer war zwischen 2004 und 2009 das höchste Gebäude der Welt. **RECHTS** Ja, es gibt sie! Nachdem wir die richtigen Leute gefragt hatten, haben wir auch Trails gefunden.

schine. „Hier werden Rohre gezogen“, sagt Andreas beiläufig. „Hier wird WAS gezogen?“, frage ich erstaunt nach. Ich kenne zwar die Formulierung „Rohre ziehen“, doch was ich mir darunter genau vorzustellen habe, wusste ich nicht. Und mit der Tatsache, so etwas in einer Rahmenbaufirma zu finden, habe ich erst recht nicht gerechnet. Ich dachte, Rohre entstehen in den Industriehallen der großen Rohrhersteller wie Reynold, Columbus, Easton, aber nicht in einem 80-Mann-Rahmenbaubetrieb in Taiwan. Doch hier lagern, sauber sortiert in Regalen, rund 300 Werkzeuge, mit denen sich aus den Rohrröhrlingen für jeden Kunden und jeden Einsatzbereich jedes einzelne Rahmenrohr speziell anpassen lässt. Dabei wird das Rohr hinsichtlich Wandstärke und Durchmesser bearbeitet und somit in die Länge „gezogen“. Stabilität, Gewicht und Steifigkeit werden dadurch ins rechte Verhältnis gerückt und die Güte des späteren Rahmens bereits hier festgelegt.

Ich bin genauso beeindruckt von der Fertigungstiefe wie vom technischen Wissen Emelys. Sie hat auf nahezu all unsere Fragen eine Antwort, und wenn Andreas und sie uns dann doch mal ratlos gegenüberstehen, holt sie sofort den technischen Leiter des jewei-

gen Prozesses. Keine Frage bleibt unbeantwortet, sie teilt ihr gesamtes Wissen mit uns.

In den nächsten Tagen begleitet sie uns durch die einzelnen Produktionsschritte, gibt uns aber auch den Raum, dass wir uns frei in der Produktion bewegen können. Wir dürfen jedem der Mitarbeiter über die Schulter schauen und ihn bei seiner Arbeit beobachten. Die Mitarbeiter sind ausnahmslos offen, freundlich und zeigen uns gerne ihr Können. Es ist beeindruckend, wenn man einem Schweißer über die Schulter blickt, der mit ruhiger Hand die feinen Schuppen zieht. Oder dem Maschinisten, wenn er die Rohre mit der Drahtschneidemaschine exakt auf Gehrung schneidet, oder, oder, oder ... Man hat das Gefühl, dass jeder Handgriff sitzt. Alles ist durchgeplant, und es gibt nach jedem Schritt eine Qualitätskontrolle; nichts wird dem Zufall überlassen. Auch nicht die Mittagspause!

Pünktlich um 12 Uhr ertönt, ähnlich einem Schulgong, die Pausenmelodie. Das Gleiche zum Arbeitsbeginn um 8 Uhr und zum Feierabend um 17 Uhr, von Montag bis Freitag. Es ist wie in der Fahrradfabrik ZF Passau, in der ich vor rund 25 Jahren ein Jahr lang gejobbt habe. Ein professioneller Industrie-

betrieb eben, keine Hinterhof-Rahmenbauklitsche, mit ganz normalen Arbeitsbedingungen, wie wir sie von Deutschland gewohnt sind.

Den gesamten Prozess vom Rahmenbau in unserem Magazin abzubilden, würde den Rahmen sprengen; doch allen, die daran Interesse haben, empfehlen wir, unseren YouTube-Kanal zu besuchen. Dort könnt Ihr ausführlich und Schritt für Schritt die Entstehung des Rahmens miterleben. Und wir sind natürlich gespannt auf Eure Kommentare und Meinungen dazu.

Raus aus den Hallen, rauf aufs Bike!

Nach fünf Tagen Produktionshalle ist es dann aber genug mit Arbeit – nun wollen wir uns bei den angenehmen Temperaturen um die 20 Grad noch auf die Suche nach Trails um Taichung machen. Wie so oft bei unserem Besuch werden wir dabei freundlich unterstützt und landen schließlich bei Dadu-Bikes. Stevie, ein in Taiwan lebender Amerikaner, und Joey, ein Taiwanese, teilen sich ein Büro mit Werkstatt und Café. Allein über deren Werdegang und Netzwerk könnte man schon eine eigene Story schreiben. Im Café sind Bikes und Teile aus den vergangenen Jahrzehnten ausgestellt,



LINKS Ein Muss ist der Besuch einer Tempelanlage. **RECHTS OBEN** Sehen was auf den Tisch kommt. Street Food gibt es in Taiwan an jeder Ecke und es wird stets frisch zubereitet. **RECHTS UNTEN** Kleine, niedliche Hunde haben einen hohen Stellenwert. In diversen Salons werden sie gewaschen, geschnitten, gekämmt und geföhnt.

und zu jedem davon kann Stevie eine eigene Geschichte erzählen. Als ehemaliger Entwickler bei Cannondale, Bekannter von Dave Weagle und Kumpel der e13-Taiwan-Crew kennt er die Szene, viele Hintergründe und hat sie ein Stück weit mitgestaltet. Wieder einmal wird uns klar, welch kleiner Haufen die Bikebranche doch ist, als wir so einige gemeinsame Bekannte und Freunde entdecken.

Mittlerweile designt und entwickelt Stevie für bekannte Marken und organisiert in seinem Café Produktpräsentationen. Die Szene schaut zusammen Red Bull Rampage oder trifft sich zu gemeinsamen Ausfahrten. Und ganz nebenbei verleiht er auch noch Bikes. Taiwan scheint ein Paradies für Biker zu sein! Doch so groß die Kompetenz in Sachen Fahrrad auch ist, so ideal die landschaftlichen Bedingungen zu sein scheinen, so überschaubar sind die Möglichkeiten zu biken. Immerhin – wir finden in Taichung das, wonach wir seit den Tagen in den Industriehallen lechzen: Trails!

In einem verlassenem und zugewucherten Stadtpark, geschätzt vier Quadratkilometer groß, sind ein paar nette Pfade versteckt. Auf dem „Stinger“ oder dem „Burger Time“ kann man sich gerne mal für zwei bis drei Stunden

austoben und auch Teile oder Bikes testen, bevor diese weiter in den Rest der Welt versendet werden. Weitere Trails gibt es laut Stevie schon noch, sogar einen Shuttle, doch ein Trail- bzw. Wegenetz, wie wir es etwa von unseren Mittelgebirgen oder Alpen kennen, existiert nicht. Ob es an der üppigen Vegetation, den geografischen Bedingungen oder daran liegt, dass Outdoorsport im Allgemeinen in Taiwan nicht unbedingt als Freizeitbeschäftigung beliebt ist, können wir abschließend aber nicht wirklich klären. Doch wer weiß: Vielleicht schwappt ja unsere Leidenschaft über? Die passenden Bikes wären schon vor Ort.

Die Welt rückt zusammen!

Elf Tage Taiwan haben in unseren Köpfen einiges verändert. Vorurteile sind ohnehin schlecht. Aber auch konkrete Vorstellungen, wie es denn irgendwo auf der Welt sein könnte, sollte man schnell aus dem Kopf schütteln. Man muss es selbst sehen und erleben.

Wir haben Taiwan und dessen Bewohner so erlebt, dass wir gerne wiederkommen möchten. Das Land ist organisiert, professionell und einfach zu bereisen. Seine Natur ist, wenn auch nicht die erste Wahl zum Moun-

tainbiken, atemberaubend, und die Metropolen sind gigantisch. Seine Bewohner bleiben uns als hilfsbereit, freundlich und motiviert in Erinnerung. Wir hatten immer ein sicheres Gefühl, auch als wir allein nachts durch die Gasen zogen, und waren stets willkommen.

Warum sollte ich also von diesem schönen Land und diesen freundlichen Menschen keine Räder kaufen? Ich weiß es nicht. Mein Weltbild dreht sich gerade in alle möglichen Richtungen. Taiwan ist auf jeden Fall eine Reise wert. Dass die dort produzierten Bikes in der Regel sehr gut sind, weiß jeder; dass man diese mit gutem Gewissen kaufen kann, haben wir mit eigenen Augen gesehen. „Proudly produced in Taiwan“ – darauf können die Taiwanesen in der Tat stolz sein und auch die Firmen, die dort fertigen lassen.

Und wie es in China aussieht? Ich weiß es nicht, aber vielleicht bekommen wir mal die Gelegenheit, auch dieser Frage nachzugehen.

»Wieder einmal wird uns klar, welch kleiner Haufen die Bikebranche doch ist.«

»Wir haben Taiwan und dessen Bewohner so erlebt, dass wir gerne wiederkommen möchten.
Das Land ist organisiert, professionell und einfach zu bereisen.«



INFORMATIONEN

Lage und Größe

Taiwan ist eine Insel im Pazifischen Ozean. Sie liegt rund 180 Kilometer vor dem chinesischen Festland und erstreckt sich über eine Fläche von gut 36.000 Quadratkilometern, was in etwa Baden-Württemberg entspricht.

Fahrradmarkt

Taiwan ist der Hauptlieferant von Fahrradteilen für die USA (Zeitraum Januar bis Oktober 2022) mit fast 60 Prozent. Im selben Zeitraum lieferte Taiwan 54,6 Prozent der E-Bikes für die Europäische Union. Das Produktionsvolumen der taiwanesischen Fahrradindustrie erreichte im selben Zeitraum 5,55 Milliarden Euro. Quelle: Taiwan Today, 01/17/2023 (YCH-E)

Einwohnerzahl

Auf der Insel Taiwan leben fast 24 Millionen Einwohner, überwiegend auf der Westseite der Insel. In der Hauptstadt Taipai leben rund 2,68 Millionen Menschen.

Höchster Berg

Die Ost- und die Westseite sind durch eine Bergkette geteilt, durch die kaum Straßen führen. Der Yu Shan ist mit 3.952 Metern der höchste Berg Taiwans.

Infrastruktur

Es gibt ein gut ausgebautes Schienennetz und in den Metropolen viele Taxis. Empfehlenswert sind Uber-Taxis, da man mögliche Sprachbarrieren mit dem Taxifahrer umgehen kann und er den Zielort kennt.

Amtssprache

Chinesisch, aber oft kommt man auch mit Englisch gut weiter.

Preisgefüge

Taiwan ist für Europäer günstig, aber nicht billig. Gefühlt muss man für Lebensmittel, Taxis, öffentliche Verkehrsmittel etwa die Hälfte bis ein Drittel ausgeben. Die Währung ist der Neue Taiwan-Dollar (NTD). 1 Euro entspricht ca. 33 NTD.

Religion

In Taiwan gibt es eine Vielzahl von Glaubensrichtungen. Weit verbreitet sind der Buddhismus, der Taoismus und unterschiedliche chinesische Volksreligionen. Hier gibt es zahlreiche kleine und auch große Tempelanlagen. Dort herrschen oft ein reges Treiben und eine angenehme Stimmung.

Flugzeit

Es gibt Direktflüge von München nach Taipeh. Die Flugzeit für die 12.000 Kilometer beträgt gut zwölf (Rückflug 14) Stunden.

Mobilphone

Es ist ratsam, sich bereits am Flughafen eine SIM-Karte eines Mobilfunk-anbieters zu kaufen. Ansonsten können hohe Kosten anfallen.

Biken

Stevie und Joey vom Dadu Trail House waren für uns eine perfekte Anlaufstelle und kennen die Trails und die Szene in Taiwan. Neben Guiding haben sie auch Leihräder im Angebot. Am besten sind sie per Messenger über ihre Social-Media-Kanäle zu kontaktieren.

Top-Three-Must-does in Taiwan

- Besuch von Nachtmärkten – Diese sind bei Taiwanesen sehr beliebt. Man bekommt Streetfood aller Art, Klamotten, Handzubehör, kann diverse Spiele spielen ... es gibt einfach fast alles.
- Tempelbesichtigung – Es gibt zahlreiche Tempel der chinesischen Volksreligion. Hier geht es recht locker zu, und es herrscht reges Treiben. Man kann sich unterhalten, Räucherstäbchen anzünden, beten oder einfach nur andere Menschen beobachten.
- 101 besichtigen – Der höchste Wolkenkratzer ist einem Bambus nachempfunden und misst 508 Meter. Auf seiner Aussichtsplattform hat man einen atemberaubenden Blick über Taipeh. Und die Fahrt mit dem Aufzug zur 382 Meter hohen Plattform dauert lediglich 37 Sekunden.

Typisches Essen

In Taiwan liegt der Fleischkonsum pro Kopf bei annähernd 87 Kilogramm im Jahr (zum Vergleich: In Deutschland sind es 79,2 Kilogramm). Es scheint dort üblich zu sein, fast zu jeder Mahlzeit Fleisch zu essen.

Die häufigsten Gerichte:

- Hotpot (Suppe mit allerlei Fleisch, Gemüse, Meeresfrüchten)
- Reis-/Nudelgerichte
- Meeresfrüchte
- Obst (Guave, Banane, Ananas, Papaya, Melone)
- Oolong Tee

Generell kann man sagen, dass es in Taiwan eine üppige und vielfältige Ess- und Genussskultur gibt. Mit Sicherheit wird jeder etwas Passendes für sich finden. 🍵

Text Johannes Haidn **Bild** Andreas Meyer



OBEN LINKS Die Bedrohung durch China ist allgegenwärtig. Auch bei unserem Besuch bekamen wir eine Raketen Warnung auf unsere Handys. **OBEN RECHTS** Tempelanlagen sind in Taiwan ein Ort der Begegnung. Dort herrscht eine besondere, angenehme Stimmung. **MITTE LINKS** Das Fortbewegungsmittel Nummer eins – bisher sitzen nur wenige Taiwanese auf dem Rad. **UNTEN LINKS** Vor der Tour gibt es noch ein Frühstück und ein Stoßgebet. **UNTEN RECHTS** Ein Muss ist eine Wanderung in die nahen Berge Taipehs.