



Fahrradbeleuchtung anno 2026:

Auffallend hell

Vergabe Ispo-Awards

S. 9



Zéfal made in France

S. 22



40 Jahre VSF

S. 29



Leasing ~~Verun-~~ sicherung

Wir streichen die Verunsicherung. Und garantieren unsere verbesserten Konditionen bis Ende 2030.

Dein Leasing mit Versicherung. Nur mit linexo.

**Jetzt Partner
werden!**

Am richtigen Ort



Michael Bollschweiler
Chefredakteur

Die europäische Fahrradwirtschaft beschäftigt sich schon länger mit der Frage nach dem richtigen Produktionsstandort für die diversen Produktgruppen. Das Thema gewann an Bedeutung, als während der Corona-Phase die Containerpreise nach oben gingen und die Lieferzeiten länger wurden.

Auch gewann der Aspekt der Nachhaltigkeit zunehmend an Aufmerksamkeit und damit das Reshoring. Wer eine Produktion von Asien nach Europa verlegt, versäumt es in der Regel nicht, die dadurch erwirkte CO₂-Einsparung vorzurechnen.

Allerdings sollte man nicht darauf zählen, dass irgendjemand für einen günstigeren Fußabdruck freiwillig seine wirtschaftliche Rentabilität schwächt – schon gar nicht in der angespannten ökonomischen Situation. Vielmehr muss es darauf hinauslaufen, dass eine Produktion in Europa auch wirtschaftlich ist. Das muss wohl möglich sein, sonst gäbe es nicht so viele Standorte, an denen sich etwas dreht. Involviert sind auch deutsche Unternehmen, die in europäischen Ländern fertigen (lassen).

Unsere jüngsten Blicke, beispielsweise auf Polen, Bulgarien, Frankreich, Spanien und vor allem Italien, zeigen eine vielfältige und robuste Produktionslandschaft. Sie ist zwar vom globalen Abschwung der Fahrradwirtschaft nicht unberührt geblieben, aber offenbar resilient genug, die Baisse durchzuhalten. Dazu trägt bei, dass viele dieser Unternehmen auch für andere Branchen produzieren – denen es ebenfalls nicht beständig gut geht, siehe Automotive. Außerdem gibt es immer noch etliche Familienunternehmen.

Das betrifft neben der Fahrradproduktion auch die Teile- und Zubehörherstellung. Die Unternehmen investieren weiterhin in ihre Standorte und machen sie damit zukunftsfester. Die einen produzieren bereits alles in Europa, andere wollen Teile ihrer Produktion von Asien in die eigene Fabrik nach Europa verlagern.

Wirtschaftlich soll das Ganze tragfähig sein durch teils erhebliche Automatisierung und Industrie 4.0. Bei sehr exklusiven Produkten oder wenn eine Automatisierung nicht darstellbar ist, sieht man zudem viel akribische Handarbeit, die auch bleiben

wird. Nur fehlt dafür oft der Fachkräftenachwuchs, etwa bei der diffizilen Herstellung von hochwertiger Radsportbekleidung. Insbesondere beim Aufbringen von Dekoren auf Rahmen zählt nur die erfahrene, ruhige Hand.

Nachhaltigkeit hat man ebenfalls fest im Blick – aber mit klarer ökonomischer Grundierung. Die Investition in Photovoltaik ist beispielsweise nahezu Standard: Die Produktionen sind teils energieintensiv und der steigende Strompreis erzeugt Handlungsdruck. Beim Besuch in Italien konnte man beispielsweise erfahren, dass die Industrie dort für eine Kilowattstunde mehr bezahle als in Deutschland, dem Land, das zumindest im Beklagen des Strompreises Europas Nummer eins ist. Daneben spielt die Auswahl der Materialien eine Rolle und deren Wiederverwendung in der Kreislaufwirtschaft.

Die meisten Unternehmen dort beziehen den größten Teil ihrer Rohmaterialien aus einem Umkreis von 50 Kilometern und stärken damit die heimische Wirtschaft. Außerdem gibt es in gewachsenen Geschäftsbeziehungen eingespielte Prozesse und genügend persönliche Nähe, um sich auf kurzem Wege abzustimmen.

Kurze Lieferwege sind ökonomisch und ökologisch von Vorteil. So kann zusätzlich zum kleineren Fußabdruck zügiger geliefert und flexibler auf Nachfrageschwankungen reagiert werden. Hersteller in Polen werben sogar damit, dass im Vergleich zu Bulgarien ein Nachtsprung wegfalle und die Ware nicht umgeladen werde. Logistik ist ein zentraler Baustein für flüssige wirtschaftliche Prozesse, und hier übernehmen manche Unternehmen auch Leistungen für ihre Kunden.

Bulgarien wiederum ist seit dem 1. Januar 2026 in der Eurozone und der Geschäftsverkehr gestaltet sich noch etwas nahtloser. Am Ende zählt aber das Gesamtpaket, mit dem sich die Anbieter in diesem aktuell schwierigen, aber zukunftsfähigen Markt positionieren.

Asien bleibt für die Produktion ein überaus wichtiger Standort. Die europäische Fahrradwirtschaft jedoch ist, bei allen Herausforderungen, vital und hat Substanz.

Michael Bollschweiler

40 und energiegeladen

Birkenstock, Brompton, Bahncard: Das war lange Zeit das Klischee über die Mitglieder dieses kleinen, aber feinen Verbunds. Der VSF hat es geschafft, durch viele Initiativen und Maßnahmen die gesamte Branche voranzubringen. Die Jahrestagung vereinte thematisch die Rückschau zum 40-jährigen Bestehen mit der Analyse aktueller Herausforderungen.



29

Messe wandert aus

Die Internationale Fachmesse für Sportartikel und Sportmode wird nach Amsterdam verlegt und geht damit sowohl München als auch Deutschland verloren. Im Rahmen der letzten Auflage am bisherigen Standort wurden Ispo Awards auch an Fahrradprodukte vergeben, wie an das neue Trägerkonzept von Kai Wieshagen und Jörg Neugebauer.



9



Schneller besser 18

Digital Bike Lab von Radiate automatisiert Simulationen und verändert Entwicklungsprozesse in der Fahrradindustrie. So profitieren Hersteller von schnellerer Validierung, höherer Planungssicherheit und reduzierten Entwicklungskosten.

Immer beste Sicht

Derzeit ist Winter, doch eine gute Beleuchtung im Straßenverkehr ist zu jeder Jahreszeit notwendig und sinnvoll. Die Lux-Werte der Fahrradscheinwerfer erreichen neue Höhen, und Bremslicht wird zunehmend zum Standard, wie unser Überblick über zahlreiche Angebote zeigt. Dabei ist inzwischen auch eine elegante Integration bei sportiven Rädern möglich.

12



Füllhorn an Ideen

Die Inneneinrichtung zahlreicher Geschäfte wurde in den vergangenen Jahren erneuert, aber das Ladenambiente von Tippkötter in Emsdetten ist sicher ein Leuchtturm. Zahlreiche Ideen wurden hier realisiert, von der Selfie Box bis zur Übergabezone mit dekorativ drapiertem Zubehör für den spontanen Zusatzverkauf.

RadMarkt

DAS BRANCHENMAGAZIN

Editorial

Am richtigen Ort 3

News

Wertgarantie: Neues Linexo-Provisionsmodell 6

Bosch: Komplettübernahme von MBPS 7

Vietnam: Regierung pocht auf E-Mobilität 8

Messe

Ispo: 2025 letztmals in München 9

Markt

Tippkötter in Emsdetten: Preiswürdiger Auftritt 12

Radiate. Strukturanalyse mit Digital Bike Lab 18

Ambe: Zeichen leichter Erholung in Spanien 20

Interview Zéfal-Chef: Einsatz fürs Raderlebnis 22

BIV/LIV: Taskforce Berufsbildung und Wahlen 25

ZIV-Marktdatenservice: Handel inbegriffen 28

VSF: 40 Jahre Aktivitäten und Fortschritt 29

VSF-Jahrestagung: Strategien für 2026 32

Produkte

Überblick: Gute Beleuchtung an jedem Fahrrad 34

Betriebsführung

VSF-Workshops: Cybersicherheit und Schnittstellen 38

AU: Sensible Datenbehandlung im Krankheitsfall 41

Ausblick 2026: Was Unternehmen wissen sollten 44

Wissen kompakt: Tipps für Unternehmen 46

Rubriken

Inserentenverzeichnis 47

Impressum 49

Branchenticker 50

Fotos Titel: Busch und Müller, Ispo, VSF, Zéfal

Fotos Inhalt: Beckendorff, Bollschweiler, Radiate

34





Übergabe der Geschäftsführung bei E-Motion (v. l.): Marc Platten, Hendrik Ramisch, Dr. Georg Altenkirch, Tobias Hoffstaedter und Reimar Beer.

Führungswechsel bei E-Motion

➤ Seit Oktober 2025 verstärkt Dr. Georg Altenkirch die Geschäftsführung der E-Motion Experts GmbH mit Sitz in Pulheim. Seine bisherigen Stationen waren unter anderem Accenture und Tchibo. Er hat auch Grofa und Bike Components beraten.

Bereits im Mai war Marc Platten zum Geschäftsführer berufen worden. Damit ist die neue zweiköpfige Führungsmannschaft komplett. Das bisherige Führungstrio – die E-Motion Gründer

Reimar Beer, Tobias Hoffstaedter und Hendrik Ramisch – wird die Geschäftsführung mit Anfang 2026 als Beirat unterstützen.

Mit etwa hundert Standorten in der DACH-Region bietet die E-Motion-Gruppe als Verbund eigenständiger Fachhändler eine einzigartige regionale Abdeckung sowie eine beeindruckende Auswahl von mehr als 21.000 sofort verfügbaren Elektrorädern. Ein Großteil der Werkstätten ist zudem von der TÜV Nord Cert GmbH zertifiziert.

www.emotion-ebikes.de

mb

Linexo by Wertgarantie: Vereinfachtes Provisionsmodell

➤ Seit 1. Januar 2026 gilt das neue Provisionsmodell Linexo Go für alle Leasing-Tippgeber im Fachhandel. Für dessen Entwicklung hatte Wertgarantie in den vergangenen Monaten gezielt das Feedback der Fachhändler zum bestehenden Ablauf eingeholt. Das Ergebnis war eindeutig – es bestand der Bedarf nach mehr Transparenz, besserer Übersicht und weniger Aufwand.

Das neue Provisionsmodell soll praxistauglich und fair sein, zumal sämtliche Leasingkonditionen bis mindestens Ende 2030 garantiert werden und so für Planungssicherheit sorgen.

Tippgeber im Fachhandel profitieren nun von einer 3-Prozent-Basisprovision plus 1 Prozent Verkaufsprovision. Die gesamte Vertragsabwicklung mit den Arbeitgebern übernimmt das Linexo-Team. Die vereinfachte Zusammenarbeit ist für die Fachhandelspartner verbunden mit folgenden Vorteilen: kein zusätzlicher

Verwaltungsaufwand, höhere Zeitersparnis und Klarheit wie Übersichtlichkeit in den Prozessen. Hinzu kommen Zusatzverdienstmöglichkeiten für besonders engagierte Partner.

Das Rundumpaket wird durch den Linexo-Komplettschutz abgerundet, der fester Bestandteil aller Leasingverträge ist und Reparaturen, Inspektionen, Diebstahlschutz sowie Pannenservice umfasst. Die digitale Vertragsabwicklung erfolgt dabei wahlweise über das Linexo-Leasingportal oder die eigene Warenwirtschaft der Fachhändler.

www.linexo.de

mb

linexo
by WERTGARANTIE

Bosch Ebike Systems: Komplettübernahme MBPS

> Die Robert Bosch GmbH übernimmt mit ihrem Geschäftsbereich Ebike Systems die Magura Bosch Parts und Services GmbH und Co. KG (MBPS). Bisher war Bosch über ein Joint Venture mit der Gustav Magenwirth GmbH und Co. KG (Magura) bereits zu 50 Prozent beteiligt.

Mit einem Netzwerk von über 30.000 Fachhändlern in Europa ist MBPS auf Service und den Vertrieb von Komponenten für Fahrräder und Pedelecs spezialisiert. In den letzten Jahren hat sich laut Bosch das MBPS-Geschäft rund um Service- und Aftermarket-Produkte für E-Bikes positiv entwickelt. Mit der Übernahme könne das Serviceangebot in Europa weiterentwickelt werden. Dabei wird der enge Kontakt zum Fachhandel hervorgehoben.

Magura begründet den Verkauf seines Anteils mit einer Konzentration aufs Kerngeschäft. Gesellschafter Fabian Auch

glaubt, die neue Konstellation biete gute Perspektiven für Kunden, Vertriebspartner und Mitarbeitende von MBPS.

Der Transaktionsvereinbarung zufolge wird das MBPS-Geschäftsfeld weiterhin im Service und Ersatzteilvertrieb der Produkte von Bosch Ebike Systems und Magura bestehen sowie für Artikel und Angebote weiterer Premiummarken der Fahrradbranche.

Das Unternehmen firmiert künftig als eigenständige hundertprozentige Bosch-Tochtergesellschaft. Der Hauptsitz des Unternehmens mit seinen gut 170 Beschäftigten bleibt Nürtingen. Die Übernahme steht unter Vorbehalt einer Zustimmung der relevanten Wettbewerbsbehörden. Über den Kaufpreis wurde Stillschweigen vereinbart.

mbps.eu/de

www.bosch-ebike.com/de



mb

IXON Core 2

LICHT, DAS DICH BEGEISTERT!

MADE IN



GERMANY

Durch die breite, gleichmäßige Ausleuchtung des gesamten Lichtfeldes bietet unser neuer Akku-Scheinwerfer maximale Sichtbarkeit und Sicherheit. Weitere Features, die begeistern:

- 70 Lux
- 3 Leuchtstufen
- 18 h Akkulaufzeit
- Integrierte Powerbankfunktion
- Hängende oder stehende Montage

Kompakt und leicht - IXON Core 2 ist der ideale Scheinwerfer für alle, die keine Kompromisse eingehen wollen.

Jetzt entdecken auf [bumm.de](https://www.bumm.de)

100 1925-2025
busch+müller





Zweiräder sind in Vietnam das führende Fortbewegungsmittel – wie hier in Ho-Chi-Minh-Stadt.

Umwelt geht vor

Laut der US-amerikanischen Nachrichtenagentur Associated Press (AP) will die vietnamesische Regierung Motorroller mit Verbrennungsmotor ab Juli 2026 aus der Innenstadt von Hanoi verbannen.

➤ Im Rahmen der nationalen »Initiative zur Reduzierung von Emissionen und Luftverschmutzung« können vom Verbot betroffene Personen, je nach Einkommen, 120 bis 200 US-Dollar an Subventionen für den Kauf von E-Zweirädern im Wert von mindestens 590 US-Dollar erhalten. Außerdem müssen sie bis 2030 keine Zulassungs- oder Kennzeichengebühren zahlen.

Ho-Chi-Minh-Stadt erwägt einen ähnlichen Schritt. Im vormaligen Saigon plant man (beginnend mit oben genanntem Verbots-termin), bis 2028 rund 400.000 Motorräder mit Verbrennungsmotor durch E-Modelle zu ersetzen. Dafür will die Handelsstadt im Süden des Landes zinsgünstige Darlehen und Steuererleichterungen anbieten und mehrere Umweltzonen einrichten.

Wachsende E-Zweirad-Verkäufe

Die Elektrifizierung der Zweiräder sei der Schlüssel, um Abgasemissionen zu reduzieren und Smog aus den Straßen zu beseitigen. Fahrzeuge mit E-Antrieb seien energieeffizienter als solche mit Benzinmotoren, so Zifei Yang, Program Director Passenger Vehicles beim International Council on Clean Transportation (ICCT). Dem in Boston ansässigen gemeinnützigen Health Effects Institute nach sind in Vietnam jährlich etwa 70.000 Todesfälle auf die Luftverschmutzung zurückzuführen.

Seit der Ankündigung einer Deadline sind die Verkäufe von E-Motorrädern stark gestiegen. So sollen die Käufe von kleineren Fahrzeugen in den ersten acht Monaten 2025 um 89 Prozent gewachsen sein und von größeren Modellen um 197 Prozent. Alles in allem will die Sozialistische Republik Vietnam bis 2030 ein Drittel der Autos und mehr als ein Fünftel der Motorräder auf »E« umstellen.

Drittgrößter Zweiradmarkt

Motorräder spielen eine zentrale Rolle in Vietnam. Die etwa 77 Millionen registrierten Zweiräder des Landes – darunter 7 Millionen in Hanoi und 8,5 Millionen in Ho-Chi-Minh-Stadt – machen kleine Unternehmen mobil, prägen den täglichen Handel und bestimmen den Rhythmus der Städte. Ladenbesitzer stapeln Waren auf Motorrollern, um sich durch den Verkehr zu schlängeln, während sich drei Generationen einer Familie auf ein einziges Motorrad quetschen, um die Kinder zur Schule zu bringen.

Der vietnamesische Motorradmarkt ist mit etwa 3,5 Millionen Einheiten pro Jahr der zweitgrößte in Südostasien. Aber auch bei E-Motorrädern ist Vietnam hinter China und Indien Asiens Nummer drei.

Einige sehen in der Regierungsmaßnahme eine Chance, Verkehrsmittel mit qualmenden Motoren durch sauberere, leisere Fahrzeuge zu ersetzen. Andere bleiben skeptisch: Denn Verbrenner sind nach wie vor billiger, robuster und leichter zu reparieren. Viele sehen die geringere Reichweite, den höheren Preis und eingeschränkten Ladekomfort als Schwachpunkte.

Heimische Anbieter und Yadea dafür

Die größten Motorradhersteller Vietnams, Honda und Yamaha, halten den Zeitplan der Regierung für zu ambitioniert. Vietnamesische E-Fahrzeug-Hersteller – Start-ups wie Dat Bike oder das größere Unternehmen Vinfast, das von Vietnams größtem Mischkonzern Vin Group unterstützt wird – sowie Chinas chinesischer E-Zweirad-Riese Yadea Technology Group setzen hingegen auf eine elektrische Zukunft.

Zifei Yang hat einen weiteren Punkt: Im Gegensatz zum Automarkt würden die in Vietnam verkauften Motorräder auch dort hergestellt, somit bleibe die Wertschöpfung im Land.

Fahrräder und Pedelecs spielen in den Regierungsplänen keine Rolle. Zwar gilt Vietnam als eines der führenden Fahrradproduktionsländer, die Ware wird aber überwiegend exportiert – zumeist in die westliche Welt.

theicct.org

Text/Foto: Jo Beckendorff