



Helmut Luckner

Sind die noch zu retten?

Kreidler ist pleite. Mofas werden noch gebaut. Wie lange?

Mißwirtschaft“, gelte der Vorwurf von rund 1000 Kreidler-Metallwerkern, die ihren Arbeitsplatz verloren haben. Ähnlich müssen wohl auch Bankiers urteilen, die Kredite sperren.

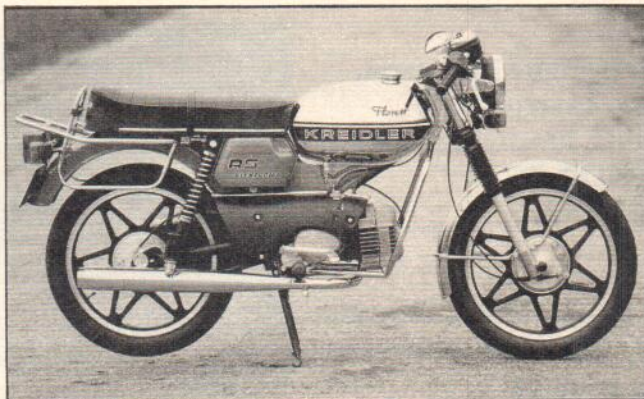
Ein Hauch von Hoffnung glimmt nur noch im Fahrzeugbereich. Einen Tag wurde pausiert. Jetzt bauen rund 400 Mann pro Achtstundenschicht 170 Mofas. Zu wenig zum Leben. Viel genug, einem Kapitalspender den Einstieg schmackhaft zu machen? Mit rund 20 Millionen wäre dem Fahrzeugbereich geholfen. Sind sie nicht aufzutreiben, werden die kreisenden Geier neue Beute finden.

Ob die Vorwürfe zu Recht erhoben werden, ob die Zahl von insgesamt 240 Millionen Verbindlichkeiten (Axel Kreidler: „Meines Erachtens zu hoch“) richtig oder übertrieben ist, sei dahingestellt. Was Kreidler im Fahrzeugbereich verwirtschaftete, läßt sich abzählen:

- 6600 Kleinkrafträder verkaufte Kreidler 1976. Nur noch 1669 im Jahr 1980
- Der deutsche Mofa/Moped-Markt schmolz in den letzten vier Jahren um rund 100 000 Einheiten. Kreidler schmolz mit und verkaufte 1980 um 5500 Maschinchen weniger als vier Jahre zuvor
- Obwohl der Markt für Mokicks wuchs, wurde Kreidler 1980 nur 7260 davon los — 1978 waren es noch 10 963.

Die neuen Achtziger gaben eine neue Chance. Kreidler sammelte Prospekte. Davon angeregt, warfen die Schwaben gleich ihren charakteristischen, liegenden Einzylinder auf den Müll, um ohne technische Notwendigkeit den Zylinder japanischer Schräglage anzupassen.

Es wäre bedauerlich, ginge an soviel Unvermögen eine weitere deutsche Motorradmarke vor die Hunde. Es wäre wünschenswert, käme sie in bessere Hände. □



Auf den Müll: Liegender Einzylinder



Teuere Neuentwicklung: Einzylinder nach japanischer Art

Fotos: Schwab