



Pius Schumacher, zuständig für die Bike-Montage bei Stöckli.

Velolabor Wolhusen

Mit seinen Bikes und e-Bikes will und kann der Skihersteller Stöckli wieder wachsen.

Text: Robert Bösiger | Bild: Nick Mijnsen

Dass Stöckli Ski der Spitzenklasse herstellt, wissen wir nicht erst seit Urs Kälin. Heute ist es Tina Maze, die als Markenbotschafterin Rennen auf höchstem Niveau fährt – und gewinnt. Und möglicherweise wissen wir auch, dass Stöckli seit einigen Jahren Bikes verkauft. Doch vermutlich noch nicht allgemein bekannt ist die Tatsache, dass Stöckli-Bikes heute zum Besten gehören, was derzeit auf dem Markt zu haben ist.

1996 wars, als Stöckli die erste eigene Bike-Linie lancierte. In der Absicht, dem reinen Wintergeschäft etwas entgegenzusetzen. Erstens. Und zweitens, um dem stagnierenden Skimarkt weniger ausgeliefert zu sein und stattdessen Wachstum zu generieren.

Innovationen aus eigenem Boden

Die ersten anderthalb Jahrzehnte setzte Stöckli auf Handelsware. Man kaufte in Asien die Rahmen und Anbauteile «ab Stange» und konfektionierte die Stöckli-Bikes. Erst vor vier Jahren begann Stöckli mit eigenen Entwicklungen und Innovationen. Dieser Schritt ist ganz direkt mit dem Namen Marco Quinter (35) verknüpft und dem erklärten Willen der Geschäftsleitung, zu investieren. Quinter, der als Konstrukteur und Projektleiter schon für BMC Velos mitentwickelt hat, steht seit 2010 im Mandatsverhältnis und seit 2012 vollamtlich im Sold von Stöckli. Seit er und sein Team für die Forschung und Entwicklung tätig sind, gehören die Stöckli-Bikes zu den Top-Modellen im Premium-Bereich.

Doch was macht Marco Quinter eigentlich? Er designt und konstruiert den Rahmen sowie weitere Einzelteile mittels moderner Computerprogramme (CAD) selber. Zurückgreifen kann er auf eigene Erfahrungen; Quinter war selber viele Jahre aktiver Mountainbike-Rennfahrer und ist auch heute noch oft und gerne auf zwei Rädern unterwegs. Und dann holt er sich auch das direkte Feedback vom hauseigenen Bike-Profitteam um Mathias Flückiger, einen der erfolg-



E-Bikes: je schneller, desto gefährlicher

Mittlerweile ist jedes siebte hierzulande verkaufte Velo ein Elektrovelo. Gemäss dem Branchenverband «velosuisse» verkehren bereits 230 000 e-Bikes in der Schweiz. In zehn Jahren sollen es mehr als eine halbe Million sein. Für den Handel sind die e-Bikes ein wichtiger Geschäftszweig geworden. Für viele Velofahrende erweitern sie den Radius ihres umweltfreundlichen Verkehrsmittels, anderen erleichtern sie den Wiedereinstieg in die gesunde Bewegung nach längerer Abstinenz. Innerhalb der Kategorie e-Bikes sind vor allem die «schnellen» gefragt: Jene nämlich, die bis zu einer Geschwindigkeit von 45 km/h unterstützen und für die es eine Typengenehmigung braucht samt «Töffli»-Nummernschild.

Bestätigt wird dieser Trend leider auch durch steigende Unfallzahlen gerade bei älteren Fahrerinnen und Fahrern. Denn diese e-Bikes sind mit Motoren bis 500 Watt ausgerüstet. Bei einer angenommenen durchschnittlichen Leistung der Fahrer von 150 bis 200 Watt entspricht dies etwa einer Verdreifachung der Muskelleistung! Wer ein e-Bike fährt, sollte über die erforderliche Kraft und Reaktionsfähigkeit verfügen; dem höheren Gewicht des Velos, aber auch dem höheren Tempo und den Bremsen muss man gewachsen sein. Zum Wiedereinstieg empfehlen wir daher e-Bikes mit Velonummer, welche die Fahrer bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h unterstützen. Wenig erfahrenen Velofahrenden wird zudem zum Besuch eines Fahrkurses geraten, um mit den Eigenheiten der e-Bikes vertraut zu werden.

pro-velo.ch | tcs.ch

reichsten Biker des Landes. Produziert werden die von Quinter entwickelten Komponenten zwar weiterhin in Asien, zumeist in Taiwan. Aber die Bikes werden durch die Arbeit von Quinters Team veredelt, und als Käufer ersteht man ein

E-Bikes sind je länger, je mehr auch bei der jüngeren Zielgruppe gefragt.

Velo als Gesamtpaket – quasi aus einem Guss. Der Faktor Swissness, so Quinter, spiele eine entscheidende Rolle. Es werde zu Recht erwartet, dass Stöckli für Qualität und Innovation stehe. Mit dieser Strategie steht Stöckli – zusammen mit BMC und Scott – hierzulande ziemlich allein da. Bei allen anderen Marken helvetischer Provenienz hat es, abgesehen vom Namen, kaum noch «Schweiz» im Produkt.

Der Bike-Markt ist ein Wachstumsmarkt. Was Wunder, rechnet Quin-

ter mit Zuwachsraten von 10 und mehr Prozent pro Jahr. Vorderhand kann man Stöckli-Bikes erst in der Schweiz kaufen, und zwar via die eigenen Verkaufsfilialen und neu auch im ausgesuchten Fachhandel. Dieses Shop-System hat gemäss Quinter den Vorteil, dass «wir sehr nahe beim Kunden» sind. Andere Marken funktionieren nur über den Fachhandel und sind damit entsprechend weit weg von der Kundschaft.

Mit e-Bikes auf der Überholspur

Den grössten Wachstumsmarkt orte Stöckli im Bereich e-Bikes. Marco Quinters Team hat hier Grosses vor und ist derzeit daran, ein e-Bike nach den neuesten Erkenntnissen zu konstruieren; alle wichtigen Komponenten werden im Rahmen integriert sein. Das gilt auch für die Hochleistungsbatterie, die sich beim Abwärtsfahren wieder erholt und auflädt. Hergestellt werden die Rahmen der e-Bikes im Auftragsverhältnis in Taiwan.

Im Mai dieses Jahres erwartet Quinter die ersten Prototypen. Dann werden die Bikes zusammengebaut,

getestet und optimiert. Spannend findet der Entwicklungschef von Stöckli, dass die e-Bikes je länger je mehr auch bei jüngeren Zielgruppen gefragt sind. So wird es wohl nicht mehr lange dauern, bis Stöckli mehr als die Hälfte des Bike-Umsatzes mit e-Bikes erwirtschaftet.

Stöckli montiert seine Velos in Wolhusen, teilweise mit den gleichen Leuten, die auch in der Ski-Sparte tätig sind. Der Standort in der Zentralschweiz ist für die Firma Stöckli ein Vorteil. Erstens, weil man neue Bikes und e-Bikes sofort in den Hügeln am Napf testfahren kann. Zweitens, weil Stöckli für «Swissness» und hohe Qualität stehen will. Und drittens, weil sich in der Zentralschweiz sehr gute Mitarbeitende rekrutieren lassen.

Seit vergangenem Jahr hat Stöckli damit begonnen, ihre Bikes in Österreich zu verkaufen. Und auch der Markt in Deutschland sei derzeit ein Thema, so Marco Quinter. Entsprechende Abklärungen laufen. Gut möglich, dass der Name Stöckli im ganzen deutschsprachigen Raum bald nicht mehr nur für schnelle Ski steht ...



Forschungsleiter
Marco Quinter
designs die neuen
Modelle.

Tradition und Innovation

Josef Stöckli beginnt 1935 in der elterlichen Zimmerei in Wolhusen in seiner Freizeit damit, für Freunde und Bekannte Holzski herzustellen. Jahre später steigt Stöckli in die Skiproduktion ein, und die Firma wächst. Mit dem Bau der neuen Fabrikation in Malers LU steigt der Absatz auf heute rund 50 000 Paar Ski pro Jahr.

Bei den Ski hat Stöckli in der Schweiz einen Marktanteil von 11 Prozent. Heute garantieren 15 eigene Verkaufspunkte und 35 Partnergeschäfte die Nähe zum Kunden. Darüber hinaus werden die Ski in über 30 Ländern abgesetzt. Vom Umsatz von rund 60 Millionen Franken entfallen rund 60 Prozent auf den Ski-Bereich und 40 Prozent auf den ab 1996 aufgebauten Bike-Bereich. Gesamthaft beschäftigt Stöckli Swiss Sports AG rund 250 Mitarbeitende.

stoeckli.ch