

52 8

Das widufix Wirtschaftsmagazin



EIGENTLICH

*fühlen wir uns immer noch ein wenig so.
Obwohl es uns ja
schon gute fünf
Jahre gibt.
Aber was sind*

SCHON FÜNF JAHRE?

*Für viele sind wir immer noch neu, grün
hinter den Ohren, grün gefärbt am Schnabel.
Allerdings wollten viele gar nicht so gerne so
bezeichnet werden; als Grünschnäbel. Als
wir gefragt haben, wer denn alles für eine*

REPORTAGE

*in dieses Heft huschen wollte, zuckten
einige zusammen. Also ein Grünschnä-
bel wären sie doch nun wirklich nicht. Na
gut, es gäbe sie erst kurz. Aber sie würden
sich doch ganz anders bezeichnen. Dem*

NEWCOMER

*haftet irgendwie etwas Unheimliches, et-
was Ungewolltes an. Warum eigentlich?
In diesem Heft lesen Sie dann aber doch
viele Geschichten über die, die gerade
auf der Startrampe stehen. Oder eben*

ABGEHOBEN

*sind. So wie wir. Und wissen Sie was? Nen-
nen Sie uns ruhig Grünschnäbel. Wer einen
Esel als Logo aussucht, der kann auch mit
dieser Bezeichnung wunderbar leben.*

*Herzlichst,
Ihr Tobias Heyer*

Wir hassen Stockfotos.
Also fotografieren wir selber.
Und falten selber.
So wie hier. Für den Titel.
<http://go.hoch5-next.com/528-18>





LEIHHAUS HERFORD

6

Ein Leihhaus ist auch bloß eine Bank.
Von einem, der neu anfang mit dem,
was er schon immer machte.



MERCEDES-AMG GT S

12

Sie gehen bei Mercedes-Benz
ganz offen damit um: Das hier
ist die Antwort auf den 911er aus
Zuffenhausen. Brachialer, schneller,
stärker. Und auch noch günstiger.
Ein Rennbericht.



HÖRE

16

Stopp mal!
Was liegt'n da auf dem Parkplatz rum?
Knallgelb, kreisrund. Wozu soll das
gut sein? Und vor allem: Wer hat sich
das eigentlich ausgedacht?



LIKE A BIRD

34

Es braucht nicht nur Mut,
sondern manches Mal auch einen
entscheidenden Anstoß, wenn man
einfach von der Karriereleiter hüpf
t und in der Selbstständigkeit landet.
So wie hier.



MULTISTRADA 1200 S

38

Ducati?
Das klingt nach Rennstrecke
und Buckelrücken. Ducati?
Das geht auch ganz anders.
Mit der neuen Multistrada 1200 S.



GE-KOMM

42

Wenn den Kommunen
das Geld ausgeht, lohnt es als
Dienstleister nicht,
für sie zu arbeiten.
Es ist aber genau andersherum.
Wissen diese drei Männer.



FREIR4UM

20

Noch ein Unternehmen.
Und dann noch ein ganz anderes.
Fernab von HOCH5.
Wenn das keine Grünschnäbel sind ...



AUDI TT

22

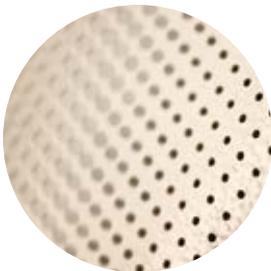
Kann man ein Auto,
das bei seiner Vorstellung
schon ein Klassiker war,
noch verbessern?
Audi kann.



SOLMETALL

26

Drei Männer, drei Unternehmer.
Oder: der beste Beweis dafür,
wie man selbst mit 45 Jahren Berufs-
erfahrung in der Solarbranche noch
ganz wunderbar grün hinter den
Ohren sein kann.



DISCOVERY SPORT

48

Die Fortsetzung des Freelanders?
Ach was. Das hier ist der neue,
der andere Discovery. Gemacht für
die Welt. Und noch viel mehr.



I:SY CAR:GO

54

Radfahren und Lasten
transportieren lässt sich eigentlich
nicht miteinander verbinden.
Bis wir auf dem CAR:GO saßen.
Und wussten:
Es wird Zeit für das alternative
HOCH5-Fuhrunternehmen.



TRAIN LINE

58

In seinem Garten ist das Gleis
gerade mal 60 Zentimeter lang.
Zum Testen. Seine Kunden aber
verlegen häufig mehr als 50 Meter
Gleise auf ihrem Grundstück,
um mal so richtig Dampf abzulassen.



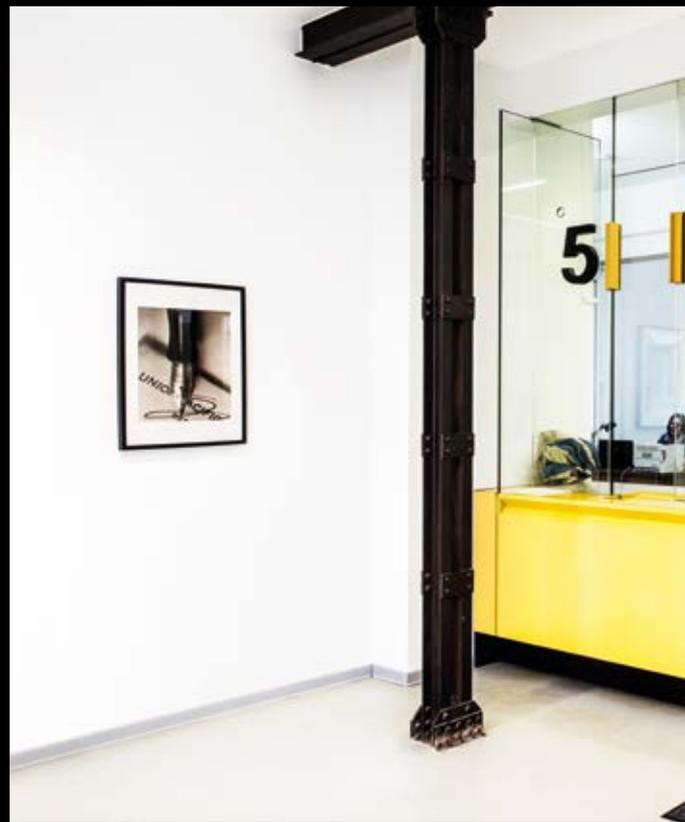
Vom Sammeln zum Pfand

Er hatte keinen Passat vor der Tür. Und auch sonst andere Vorstellungen vom guten Leben als seine Kollegen bei der Sparkasse. Ob er trotzdem oder deswegen Karriere dort gemacht hat? Heute ist das egal. Denn längst hat er die Leitung von sieben Filialen eingetauscht gegen die einer besonderen Art Bank. Des Leihhauses Herford. >

Text: Stephan Sand

Foto: Anna Lechner

Layout: Florian Jorzick



Brian Peter Milas hatte Ambitionen, Gesamtleiter des Privatkundengeschäfts zu werden. Das fanden nicht alle gut. Das merkte er spätestens, als er aus dem Urlaub wiederkam und jemand anderes an diese Stelle gerückt war. Ausgeschrieben war sie noch nicht. Er war sauer und kündigte. „Ich habe selbst Gründer beraten. Frustriert den Job schmeißen und sich daraufhin selbstständig zu machen, ist eine schlechte Idee. Das weiß ich. Trotzdem habe ich es selbst so gemacht.“ Und die vermeintlich schlechte Idee war eine der besten, die er je hatte. „Meine ehemaligen Kollegen haben mich für verrückt erklärt, als sie gehört haben, dass ich ein Leihhaus eröffnen will. Aber ich ärgere mich vor allem darüber, diesen Schritt nicht früher gewagt zu haben.“



Herz für Handgemachtes

Es passt einfach zusammen. Brian P. Milas, der leidenschaftliche Sammler, der sich aus Liebe zur Manufakturarbeit schon seit Jahrzehnten mit Uhren und Antiquitäten beschäftigt. Und das Geschäft des Pfandleihers, in dem genau taxiert werden muss, wie viel die Dinge wert sind. Hobby? Beruf? Beides. Der Schritt in die Selbstständigkeit sei richtig gewesen. Aber nicht leicht. „Ich musste alles verkaufen, um die notwendige Konzession zu bekommen. Meine komplette Uhrensammlung, schöne alte Motorräder, vieles, an dem mein Herz hing.“ Wer Geld verleihen will, muss genug davon haben. Das ist logisch, macht es aber nicht weniger schmerzhaft.

Heute ist er Besitzer einer alten Sackfabrik mitten in Herford. Hier ist er mit dem Leihhaus eingezogen, nachdem der erste Standort aus allen Nähten platzte. Dass hier nicht so einfach säckeweise Wertsachen herausgeschleppt werden können, zeigen die vergitterten Fenster neben dem großen Graffiti einer Marienerscheinung. Die Alarmsysteme und ein ständig überwachter Tresorraum tun ihr übriges. Wer ins Leihhaus kommt, tritt vor alte Postschalter, genauer gesagt: Schalter Nummer fünf und sechs. Eins bis vier stehen heute im Postmuseum in Berlin.

In der ersten Etage ist Raum für Gespräche und Verhandlungen. Hier, im ehemaligen Atelier des Malers Weizenfeld, hat er die Farbspritzer an vielen Stellen belassen wie sie sind. „Das ist ein historisches Gebäude, das darf man ruhig sehen.“ >

Von Hartz bis Arzt

Sehen wollen seine Kunden vor allem eines: Geld. Der durchschnittliche Pfandbetrag liegt bei etwa 250 Euro. Aber auch für fünf Euro bringen einige ihre Wertsachen vorbei. Fünf Euro. Ein Scherz? „Nein, eine Parallelgesellschaft. Viele wissen gar nicht, dass es diese Armut hier gibt. Für diese Menschen gibt es bei der Bank nichts zu holen. Wenn gegen Ende des Monats das Geld ausgeht, ist das Leihhaus eine der wenigen Möglichkeiten, die noch bleiben, um das Essen zu bezahlen.“ Hier bekommen sie den Dispo, den die Bank ihnen seit der Einführung der Privatinsolvenz nicht mehr anbietet. Zu groß ist ihnen das Risiko des Zahlungsausfalls. Das sei nicht unbedingt ein Nachteil für seine Kunden, sagt Brian P. Milas. Schließlich stehen die im Leihhaus nicht vor der Gefahr, sich zu verschulden. Im schlimmsten Fall verlieren sie etwas von ihrem Besitz. Wird ein Pfand nicht ausgelöst, wird es versteigert. Übersteigt der Erlös den Pfandbetrag, Zinsen und Gebühren, bekommt der Kunde die Differenz ausgezahlt. So ist es Gesetz. „Und das ist gut so. Ich lebe von den Zinsen. Mir ist es lieber, die Leute kommen und holen ihre Sachen wieder ab.“ Es sind nicht nur die wirtschaftlich Schwächeren, die das Leihhaus nutzen. Auch Unternehmer kommen, gerade wenn es schnell gehen muss. Bis die Unterlagen vom Steuerberater geprüft, bei der Bank eingereicht und der Kredit genehmigt ist, dauert es schon mal sechs Wochen. Günstige Gelegenheiten warten selten so lange. Auch der Handwerker, dessen Bohrmaschine kaputt ist, lässt über die Wintermonate schon mal sein Motorrad hier. Für ein Prozent Zinsen im Monat. Plus Lagerungsgebühr.

Wahre Werte

Brian P. Milas holt ein unscheinbares Papier aus dem Tresor. Es ist zu einem Umschlag gefaltet. „Machen Sie mal die Hand auf. Was schätzen Sie, sind die wert?“ Zwei Diamanten fallen auf die Handinnenfläche. Hände sind nicht gerade die professionellsten Waagen, die Steine wiegen ungefähr nichts. „10.000 Euro ist allein der hellere wert!“ Das meiste, das hier als Pfand hinterlegt wird, schätzt er selber. Den Wert einer Uhr kennt er aus jahrzehntelanger Erfahrung, der von Gold lässt sich leicht feststellen und bei Elektronik helfen die letzten Ebay-Auktionen weiter. Bei Diamanten zieht er aber lieber einen echten Fachmann zu Rate. Er hat einen Juwelier in Herford gefunden, der die Wertermittlung übernimmt. Sowieso: Brian P. Milas ist angekommen in Herford. Auch wenn er immer noch in seine Heimat Lünen pendelt, wo er mit seiner Familie lebt. „Ich liebe es, am Wallgang entlangzujoggen, das MARTa, die ganze Stadt. Herford hat viel zu bieten.“ Und längst engagiert er sich in verschiedenen Herforder Vereinen dafür, dass das so bleibt. Nur garantiert nicht mehr als „Grüßaugust von der Sparkasse“. Die Zeiten sind vorbei. ■



„Wissen Sie,
was ein Geldschein
für mich ist?
Ein Werkzeug.
Wie ein Stift
für einen Journalisten.
Mehr nicht.“





IM JAGDFIEBER

12

Selbst der freundliche Mitarbeiter von Mercedes Bollmeyer ist ein wenig aufgeregt, als wir gemeinsam zum Testfahrzeug gehen. Passen Sie gut drauf auf. Und denken Sie dran, er ist nagelneu, nicht eingefahren, ein junger Wilder also, der nur auf die Weide, nicht auf die Rennstrecke darf. Na prima, das kann ja ein heiterer Fahrbericht werden, 510 PS vor uns und im Nacken die Worte des Mercedes-Mannes, der mahnt, hier bloß nicht das Pedal durchzudrücken oder die Höchstgeschwindigkeitsmarke von 310km/h zu touchieren. Also rollen wir langsam und doch bollernd, donnernd, grollend mit dem neuen AMG GT S vom Bollmeyerschen Hof. Der GT S deshalb, weil die „kleine“ GT-Variante erst später ausgeliefert wird und jetzt erst einmal der große Bruder das Fürchten lehren soll. Das vor allem – da sind sie bei Mercedes doch sehr offenherzig – die Mitbewerber aus Zuffenhausen. Blicken die auf eine gut 50-jährige Tradition mit dem 911 zurück, finden die Stuttgarter, es sei Zeit für eine Wachablösung. >



Text: Tobias Heyer
Foto: Sascha Bartel
Layout: Florian Jorzick

*EIN SCHNÄPPCHEN.
EIN HERAUSFORDERER.
EIN PORSCHEKILLER.*



Und stellen einen Sportler auf die breiten Beine, der das hat, was Porschefahrer gerne hätte. Einen V8-Biturbo etwa. Oder eben eine 510-köpfige Pferdeherde, die da unter der sehr langgestreckten Motorhaube galoppiert und für 650 Newtonmeter sorgt. Wie das so ist mit diesen technischen Daten; sie sind nur die halbe Wahrheit. Die andere findet sich auf der Straße, meinetwegen auch zwischen Gang eins und drei und in Drehzahlbereichen, die eigentlich nie die Nackenhaare hochstehen lassen. Hier aber stehen sie nicht nur, sondern vibrieren, scheinen kurz davor zu sein, rausgeschossen zu werden. Denn was da zieht und schiebt, was den Wagen nach vorne und den Kopf nach hinten peitscht, gibt es sonst wohl nur auf der Rennstrecke in Autos, die deutlich weniger Komfort bieten. Wer möchte, der kann mit dem GT S auch durch die Stadt bummeln, mit dem tatsächlich großen Kofferraum auch den Wocheneinkauf erledigen. Und ja doch, auch zwei vollgepackte Golftaschen finden hier Platz. Unser GT S schiebt sich also in einem dezenten Grau durch den Verkehr, lässt Orthopäden ob der vielen krachenden Halswirbel jubilieren, die es möglich machen, das unzählige Köpfe in unsere Richtung schnellen.



Er ist ein Hingucker – im wahrsten Sinne des Wortes. Wobei wir ja der Meinung sind, dass man ihn – wenn schon, denn schon – gleich in AMG solarbeam bestellen sollte. Also in knackigem Gelb, den Jungs von Mercedes scheint bei der Namensgebung ein wenig die Poesie ins Gehege gekommen zu sein. Die Farbe kostet müde 8.687,00 € Aufpreis, aber bitte, das ist nun mal der Preis für maximales Auffallen. Am Ende wird dafür aber nicht die Farbe, sondern die Silhouette, der Auspuff sorgen. Letzterer erzeugt einen Klang, der selbst verglichen mit dem Brunftschrei eines Zwölfenders nur untertrieben beschrieben ist. Deshalb nur soviel: Er ist sehr, sehr laut. Und ebenso schön. Bleiben am Ende nur noch ein paar Fakten. Der muskelbepackte Flitzer verbraucht – wer glaubt's? – offiziell 9,4 Liter und startet in der S-Version ab 135.351,00 Euro. Viel Geld, sagen Sie. Beim Vergleichen mit der Preisliste aus Zuffenhausen sehen Sie: Ein Schnäppchen. Ein Herausforderer. Ein Porscheckiller. ■



Text: Julie Pitke
Foto: Carmen Wolf
Layout: Florian Jorzick

IHR HABT DOCH 'NE MACKE

Schuld daran?

Ist der Einkaufswagen. >

Abends, ganz heimlich, haben Marcel Höcker und Anton Rempel ihren Prototypen getestet. Sich auf dem Supermarktparkplatz um die Ecke getroffen, die Autos zur Abschirmung neugieriger Blicke geparkt. Vorsichtig das Gießharz-Modell – kreisrund, knallgelb – aus der Tasche gezogen und auf den Boden gelegt. Nen Euro in den Einkaufswagen geworfen, sich noch mal prüfend umgeschaut. Und dann – ja, was dann eigentlich?

Wofür die bunten, flachen Kunststoffpylonen gut sind, die auf immer mehr Super- und Baumarktparkplätzen quasi aus dem Boden sprießen, wissen tatsächlich immer noch die wenigsten. Markierungen für die Parkbuchten, denken die meisten. Den echten Nutzen aber? Entdecken viele eher zufällig, beim Beladen des Kofferraums. Nämlich dann, wenn der Einkaufswagen endlich nicht mehr gefährlich nah ans Auto rollt, sondern einfach stehen bleibt – mit einem Rad in der Vertiefung des sogenannten TrolleyFix, der Erfindung von Marcel Höcker und Anton Rempel.

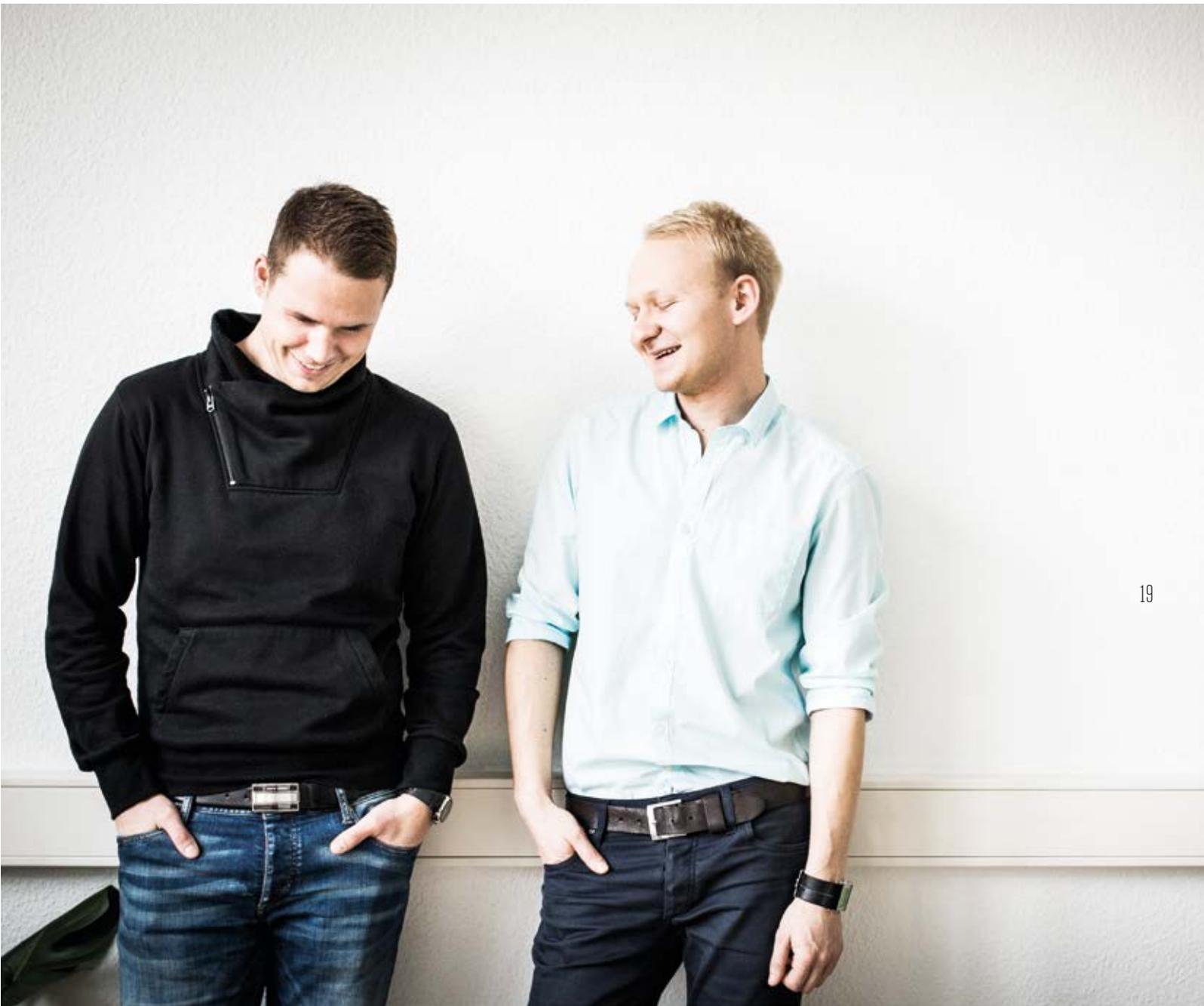
Die Idee dazu entstand im Herbst 2013. Um seinen vollbepackten Einkaufswagen am Davonrollen zu hindern, schob Marcel Höcker ihn kurzerhand auf eine herumliegende Gummidichtung – nicht ahnend, dass dies bereits der erste Schritt in Richtung Selbstständigkeit sein sollte. Denn die behelfsmäßige Lösung funktionierte so

gut, dass sie den Produktionstechnik-Studenten einfach nicht mehr losließ. Auch Anton Rempel, ein befreundeter Maschinenbau-Student, war sofort angefixt, als er von Höckers Zufallsentdeckung hörte. Während Rempel also fortan jede freie Minute im Labor verbrachte, am Prototypen herumtüftelte, verschiedene Materialien testete und überlegte, wie der Einkaufswagenstopper optimal konstruiert sein müsse, kümmerte sich Höcker um die EU-Patentierung und führte erste Gespräche mit potenziellen Abnehmern. Im Dezember 2013 gründeten sie schließlich die HöRe-Logical Manufacturing UG. In der FH Lemgo druckten die beiden auf eigene Kosten fünfzig 3D-Modelle des TrolleyFix, die sie anschließend auf den Parkplatz eines Edeka-Marktes in Herford kleben durften. Und obwohl die meisten Supermarktkunden den Sinn und Zweck der gelb leuchtenden Hütchen nur zufällig entdeckten, fiel die Resonanz des Marktleiters sehr positiv aus. Gleichzeitig mussten Höcker und Rempel jedoch erkennen: Der Weg ist noch lang. Ganz von allein geht es nicht. Also tue nicht nur Gutes, sondern sprich auch darüber. Erzähl es den Zeitungen, dem Lokalfernsehen. Und vor allem: Lass beim Einkaufen deine Visitenkarte da.

In Thorsten Take, Leiter des Marktkaufs Herford, fanden die Jungunternehmer so schließlich ihren ersten Großkunden, der auf einen Schlag gleich 600 Trol-

leyFix orderte. 600 Stück? Puh. Die druckst du dann ja doch nicht mal eben in der FH. Sagt Marcel Höcker, 28, und lacht. Ein Spritzgusswerkzeug musste also her, der Produktionsstandort in Blomberg war schnell gefunden. Helfer zur Montage gab es mal mehr, mal weniger – nicht selten klebten Höcker und Rempel ihre Erfindung samstags und sonntags eigenhändig auf Parkplätze der Region und bald auch über die Grenzen hinaus. Denn die so simple und gleichzeitig geniale Erfindung der Noch-Studenten spricht sich herum. Endlich. Inzwischen erkennen mehr und mehr Marktleiter, wie sie ihren Kunden mit dem TrolleyFix einen kleinen, aber feinen Zusatzservice bieten können – und so hat neben Edeka und der Metro-Group auch schon IKEA angeklopft, verrät Anton Rempel, leise lächelnd.

So richtig begreifen, was er da gerade erzählt, kann der 26-Jährige wohl nicht. Doch vielleicht ist es genau diese Grünschnäbeligkeit, die den Erfolg des Duos ausmacht. Während sich Höcker bei HöRe auf den Vertrieb konzentriert, arbeitet Rempel im Hintergrund an der kontinuierlichen Weiterentwicklung des Produkts. Seit einiger Zeit gibt es den TrolleyFix daher in jeder Farbe nach Wunsch. Der Marktkauf Gelsenkirchen hat bereits angerufen. Und lässt seine signalgelben Einkaufswagenstopper schon bald austauschen. Die neue Farbe? Blau-weiß. ■



Es ist kein weiter Schritt.
Vom Print in die **dritte Dimension**. Am Ende zählt die **Idee**. Und die bekommen Sie bei uns. Ab sofort nicht nur für Print und Web und App. Sondern auch für den **Raum**. Für Ihren **Raum**. Ganz gleich ob **Shop** oder **Messe**. Von uns. Von **Freiraum14**.



Werner Aisslinger Berlin
Studio Aisslinger



Frédérique Desvaux München
Dipl. Ing. Innenarchitektur



Katja Reiter Nürnberg
Dipl. Ing. Innenarchitektur + Innenplanung



Dominik Tesseraux Potsdam
Architekturbüro Tesseraux + Partner



This Weber Zürich CH
This Weber Design Unlimited LLC

ZUKUNFT VON
Interlübke
GESTALTEN

Die imm cologne 2014.
Messestand interlübke.
Mit den Ideen von sechs international renommierten Designern.
In einem Raum, gestaltet von uns.

FREIR4UM

hallo@freiraum14.com

freiraum14.com

+49 (0) 5223 79 23 700





LICHT AM ANFANG DES TUNNELS

23

Das Schönste kommt, wie so häufig, ganz zum Schluss. Wir stellen also den nagelneuen Audi TT von Max Moritz in Bünde schnaufend nach ausgiebiger Testfahrt ab, versagen dem Motor die Spritzzufuhr und da ist dieser doppelte Herzschlag, den man aus der Audi-Werbung kennt. Padumm. Padumm. Wir gucken uns irritiert im Wageninneren um, starten wieder, beenden den Startvorgang und hören es wieder. Da haben die Ingenieure aus Ingolstadt tatsächlich das hörbar gemacht, was man gerade bei der Testfahrt gefühlt hat. Aber dazu besser ganz zum Anfang.

Als der allererste TT auf die Welt kam, also bevor er noch diesen schrecklichen Heckspoiler quasi per Gesetz verpasst bekam, da war klar: Hier wird gerade eine Stilikone geboren. Die gibt es nun in der neuesten Generation und von der eleganten Linienführung, von der Alleinstellung >

Text: Tobias Heyer
Foto: Sascha Bartel
Layout: Florian Jorzick

zwischen all dem Designeinerlei der KFZ-Branche hat sich nichts geändert: Der TT ist schon jetzt ein Klassiker. Nun braucht es dazu keinen Relaunch und so haben die Ingenieure von Audi das Naheliegende gemacht: ihn außen ganz leicht und innen ganz kräftig verändern. Heißt also: Die Silhouette bleibt, ganz vorne wurde es noch etwas maskuliner, hinten noch prägnanter, sonst aber ist der TT das, was er immer war: ein klassisch schöner Zweisitzer. Innen aber scheint es so, als habe es bei der Entwicklung weder Bedenkenträger noch

Controller gegeben. Warum sonst ist bitteschön noch niemand auf die Idee gekommen, Klimaanlage und Temperaturanzeige direkt in die Lüfterdüsen zu integrieren. Wunderschön sieht das aus. Und wundervoll funktioniert das. Überhaupt gibt es im gesamten TT nichts, was das Designerauge stört. Selbst der Tankdeckel ist mit einem integrierten Stopfen ausgestattet. Die Materialien sind





allesamt Handschmeichler, das Lenkrad wurde quasi in die Hände des Fahrers geboren, die Bedienung, das Cockpit – alles gemacht, um nicht auf- und doch perfekt zu gefallen. Aber der TT ist am Ende kein Wohnzimmer, sondern eine Fahrmaschine, also weg mit ihr vom Max-Moritz-Hof in Bünde und rauf auf die Rennpiste. Die in diesem Falle das Herforder Umland bildet, aber sie fühlt sich eben an wie der Hockenheimring, zwei Kurven, eine Gerade dazwischen und schon ist das Sportwagenfahrerherz gewonnen, ist vergessen, dass hier „nur“ ein ganz normaler Zwei-Liter-TFSI Motor vor uns nicht werkelt, sondern wütet. In sechs Sekunden ist die 100er-Marke auf dem Tacho erreicht, bei 250 Stundenkilometern stoppt die Automatik ein Vergnügen, das sonst eher in der Horizontalen zu erreichen ist. 230 PS stehen in den technischen Daten, aber es gibt eben solche und solche Pferde. Das hier sind echte Wildfänge, losgelassen, um zu begeistern. Der Fahrspaß beginnt bei erstaunlichen und endlich mal exakten 35.000,00 Euro. Er endet da natürlich nicht, zu verführerisch ist die Aufpreisliste. Aber viel mehr als die ohnehin üppige Grundausstattung braucht es eigentlich nicht, um mit dem TT maximalen Fahrspaß zu erzielen. Um das Herz, also das eigene, nicht nur zweimal vor Freude laut schlagen zu lassen. ■

AUF DER SONNENSEITE



26

Angst vor dem Scheitern? Hatten die drei eigentlich nicht. Dass es nicht leicht werden würde? Ja, das dachten sie. Schließlich kannten Andreas Rosenwirth, Alexander Altemeier und Uwe Berg die Solarbranche gut und lange genug, wussten um die Schwierigkeit des Umfelds Bescheid. Doch dann? Kam irgendwie alles ganz anders.

Niemals hatte auch nur einer der drei erfahrenen leitenden Angestellten einen Gedanken an die Selbstständigkeit verschwendet – bis zu jenem Tag im Jahr 2012, als sich das Bielefelder Traditionsunternehmen Schüco dazu entschied, die Solarsparte aufzugeben. Als studierter Maschinenbau-Ingenieur und Entwicklungsleiter für Solarkollektoren bekam Andreas Rosenwirth gemeinsam mit einigen Kollegen die Aufgabe, sämtliches Equipment, das Schüco fortan nicht mehr benötigte, zu verkaufen. Noch immer kann sich der 43-Jährige gut an das mulmige Gefühl und diese unbequeme Ungewissheit erinnern. Doch genau aus dieser Situation heraus entwickelte sich bei einem Mittagessen mit seinen Kollegen Alexander Altemeier und Uwe Berg schließlich die Idee zur Gründung der SolMetall GmbH.

„Die Lösung lag plötzlich einfach auf der Hand“, erzählt Rosenwirth beim Rundgang durch die Produktionshallen von SolMetall in Spenge. In direkter Nachbarschaft zum Polstermöbelhersteller Frommholz laufen hier seit Januar 2013 ganz spezielle Solarthermie-Kollektoren übers Band. „Die patentierte Absorber-Technologie der Kollektoren macht sie besonders effizient und langlebig“, erklärt Rosenwirth weiter, „das unterscheidet unser Produkt von denen der Mitbewerber und verschafft uns Vorteile im Markt.“ Doch nicht nur einen Teil der Maschinen, sondern auch fünfzehn Produktionsmitarbeiter übernahmen die drei Unternehmer von Schüco. Heute bauen 24 Mitarbeiter durchschnittlich 20.000 Kollektoren pro Jahr – Tendenz steigend. „240.000 wären theoretisch möglich“, erläutert Alexander Altemeier, 46, der sich bei SolMetall gemeinsam mit Andreas Rosenwirth um den Vertrieb kümmert. Innerhalb des Trios sind die Aufgabenbereiche – Technik, Produktmanagement, Produktion, Logistik, Finanzen, Vertrieb und Qualitätsmanagement – klar verteilt. „Durch seinen bisherigen Werdegang bringt hier jeder seine persönlichen Steckenpferde mit. Wir verstehen uns als Team, das sich ergänzt und auf Augenhöhe zusammenarbeitet“, erzählt Uwe Berg, und lächelt zufrieden. >





Soll 36
Arbeits Nr. 34
Zeit 09:19

DUTERILL



Ist 16

7

Takt 0



ERFAHRUNG UND KOMPETENZ FÜR IHREN ERFOLG



Ingo Mesterheide



Volker Brinkmann



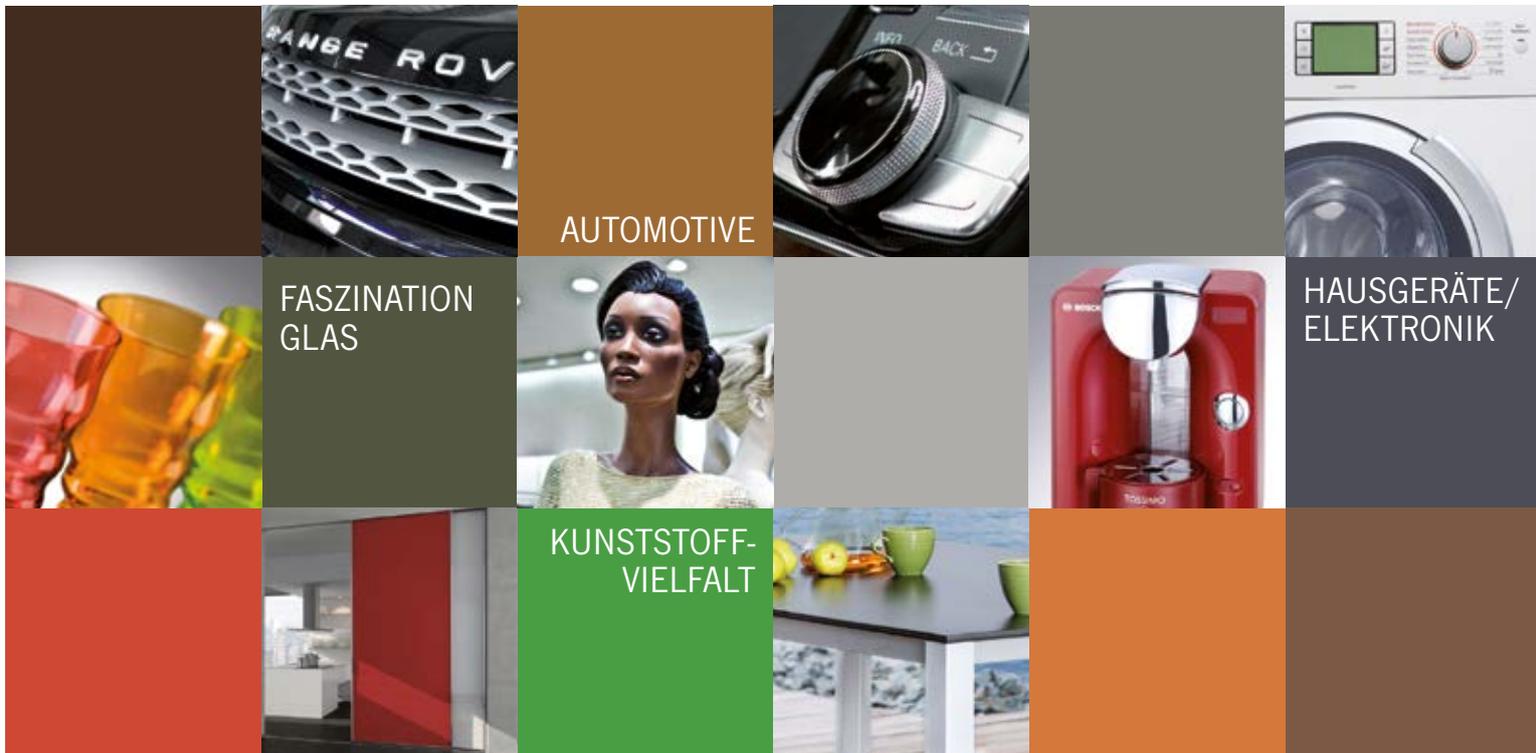
AAA TRIPLE A UNTERNEHMENSBERATUNG GMBH

Besebrucher Str. 53 a
32549 Bad Oeynhausen

Tel 05734 / 9389 667 | Fax 05734 / 9389 826
mail@consulting-triple-a.de | www.consulting-triple-a.de

UNSER LEISTUNGSSPEKTRUM

- > INTERIM MANAGEMENT
- > PLACEMENT
- > UNTERNEHMENSBERATUNG



AUTOMOTIVE

FASZINATION
GLAS

HAUSGERÄTE/
ELEKTRONIK

KUNSTSTOFF-
VIELFALT

THINK GLOBAL ACT LOCAL

www.peter-lacke.com

PETER-LACKE®

the colorful partner

Grund zur Zufriedenheit haben Rosenwirth, Altemeier und Berg allemal. Denn schon im ersten Geschäftsjahr konnten sie mit der SolMetall GmbH einen kleinen Gewinn verzeichnen, nicht zuletzt dank des zweiten Geschäftsbereichs, der Metallbearbeitung. „Die Solarbranche ist sehr saisonal geprägt. Im Winter machst du da einfach keinen Absatz“, weiß Andreas Rosenwirth. Ganzjährig bedient das Unternehmen hingegen Kunden aus der Metallbaubranche, darunter zum Beispiel die Benteler-Gruppe, einen der führenden Zulieferer der Automobilindustrie, oder Schüco in den Bereichen Fenster, Türen und Fassade.

Wer den drei Unternehmern gegenüber sitzt, merkt schnell, dass sie unterm Strich 45 Jahre Berufserfahrung in der Solarbranche mitbringen. Dennoch – oder gerade deswegen – genießen sie es, mit der SolMetall GmbH nun unternehmerisches Neuland zu betreten. „Unsere Gedanken drehen sich hier um ganz neue Themen: Wie finde ich verlässliche Geschäftspartner, angefangen bei der Raumpflege, aufgehört bei der Spedition? Wie kann unser Unternehmen möglichst



nachhaltig produzieren? Wie schaffen wir eigene Unternehmenswerte, eine eigene Kultur?“, beschreibt Uwe Berg, 54, den Prozess. Und Andreas Rosenwirth ergänzt: „Wir sind auf einem guten Weg, uns am Markt zu positionieren und zu differenzieren. Die derzeitigen politischen Entwicklungen sind für unser Unternehmen sehr positiv. Erst vor Kurzem hat die Regierung entschieden, dass Solarthermie-Kollektoren wieder mehr gefördert werden. Doch viele Beispiele haben in der Vergangenheit gezeigt, dass die Branche alles andere als stabil ist. Wir möchten uns daher langfristig so aufstellen, dass wir Konjunkturlöcher überstehen und die Arbeitsplätze unserer Mitarbeiter sichern können.“ Ganz bewusst arbeitet SolMetall



deswegen nicht nur mit wenigen großen Kunden, sondern auch mit vielen kleinen Unternehmen zusammen, auf deren Anforderungen sie flexibel und individuell reagieren können. Nur knapp ein Jahr nach der Gründung zählt SolMetall bereits rund 45 Kunden aus Deutschland, England, Polen, Portugal und sogar Chile. Und obwohl der Markt für Solarthermie-Kollektoren in den letzten Jahren vor allem in China stark gewachsen ist, vertrauen viele Kunden lieber auf das Qualitätssiegel „Made in Germany“ – und damit der Philosophie, die Rosenwirth, Altemeier und Berg vertreten. Auch das Verhältnis zum Ex-Arbeitgeber könnte kaum besser sein. „Die Abstimmung mit Schüco lief komplett reibungslos. Die Entscheider sind unserer Idee sehr offen begegnet und wir haben uns schnell geeinigt“, fasst Andreas Rosenwirth die damaligen Vertragsverhandlungen zusammen, der genauso wie Alexander Altemeier und Uwe Berg mit einigen ehemaligen Kollegen weiterhin regelmäßig in Kontakt steht.

Ob sie sich heute noch einmal so entscheiden würden, stünden sie wieder vor der Wahl? Ja, ganz sicher. Denn anders? Soll es nie wieder werden. ■

KANN DA
GAR NIX!



WIE echter Full Service geht, zeigen wir. Mit messerscharfer **FOTOGRAFIE**,
ausgefeilten Texten und **DESIGN**, das Herzen öffnet statt Dosen. Nicht zu vergessen:
Filme, Webseiten und Apps. Und die bringen mehr **LEBEN** in Ihre Hosentasche,
als so ein Schweizer Offizier sich vorstellen kann.



KOMMEN SIE ZU UNS!
FÜR FULL SERVICE
OHNE DÄMMLICHEN ZAHNSTOCHER.
WWW.HOCH5.COM



HOCH5
AGENTUR | EVENT | NEXT | PIXEL | VERLAG

Vogel frei

Text und Foto: Tobias Heyer
Layout: Florian Jorzick

Eigentlich hätte der berufliche Werdegang von Tanja Kliewe-Meyer ein schnurgerader sein sollen. Oder zumindest können. Für Mode interessierte sie sich schon immer, studierte folgerichtig Bekleidungstechnik, arbeitete erst als Assistentin, dann als Designerin und „irgendwie ging vieles von alleine, öffnete sich immer die nächste Tür“, sagt die 39-Jährige heute. Sie landete bei Gerry Weber,

baute dort die Produkte Bluse und Rock auf, stand mitten im Modelben, auch wenn es eine harte Schule war, die sie hierhergeführt hatte. Die Karriere ging weiter nach oben, sie übernahm beim Mitbewerber die Leitung für Vertrieb und Produkt – und doch nagte da etwas an ihr, geriet das, was man heute Work-Life-Balance nennt, dann doch gehörig aus der Balance.



„Ich kann das heute nur noch als Schlüsselerlebnis sehen“, sagt Tanja Kliewe-Meyer in der heutigen Rückschau, wenn sie an das Seminar bei Karl Fordemann denkt, das sie eher zufällig besuchte. Es ging um das innere Ich, um Visionen, darum, wo und wie man sich in den kommenden Jahren sehe. „Irgendwann, in einer Pause, hat mich dann ein Seminarteilnehmer zur Seite genommen und gefragt, wann ich mich denn endlich

selbstständig mache“, erzählt Tanja Kliewe-Meyer heute und konnte nicht ahnen, dass der Fragende nicht nur die entscheidende Frage gestellt hatte, sondern auch gleich die finanziellen Mittel zusteuerte, um aus dem Wunsch Wirklichkeit werden zu lassen. Im Mai 2010 bekam sie dieses Angebot – und eine Woche Bedenkzeit. Schon zwei Nächte ohne echten Schlaf wusste sie, dass das die nicht nur >

*„PERmoveo [lat] –
ich bewege“*

*Ihr Partner für
innerbetriebliche
Optimierungs- und
Anpassungsmaßnahmen.*

Anke Grubba
Bachstraße 4
32257 Bünde

Tel.: 05223 793751
Mobil: 0170 8697822

anke.grubba@permovoo.de
www.permovoo.de



sprichwörtliche Chance ihres Lebens war. Und heute? „Bereue ich keine Sekunde.“ Vier Punkte hatte sich Tanja Kliewe-Meyer auf ihre überschaubare To-do-Liste geschrieben. Büro finden, Showroom in Düsseldorf eröffnen, Produktion in Portugal anleiern und eine Mitarbeiterin und eine Aushilfe suchen. Und finden. Heute sind es gleich neun Mitarbeiter, die bei like a bird beschäftigt sind. Like a bird deshalb, weil ihr

dieses Projekt, die Firma das freie Fliegen ermöglicht hätte – und die Vogelperspektive dazu geführt habe. Längst ist ihr Modelabel kräftig gewachsen, so wie das Portfolio, das sie an rund 150 Positionen in Deutschland und der Schweiz – selbst in Hongkong – anbietet. Am Ende noch die eine Frage. Ob sie denn jetzt, als Unternehmerin in der Modebranche so richtig zufrieden sei. Die Antwort lässt keinen Zweifel. Tausendprozentig. ■

DUCATI?

Das klingt ja zuerst einmal nach einer Haltung auf dem Bock, bei der jeder Orthopäde entweder die Hände über dem Kopf zusammenschlägt oder sich Umsatz witternd diese reibt. Es geht aber auch anders. Ganz anders. Nicht umsonst ist das, was die Jungs vom bayerischen Mitbewerber seit mehr als 20 Jahren als Reiseenduro auf die Straße stellen, das meistverkaufte Motorrad überhaupt. Wer aber eben nicht in der Masse mitrollen, sich nicht eine von Tausend kaufen will, der wird einen prüfenden Blick auf die neue Ducati Multistrada 1200 S werfen. Und sich fragen: 160 PS und Reiseenduro, passt das zusammen? >

Text: Tobias Heyer
Foto: Sascha Bartel
Layout: Florian Jorzick







Nun können Blicke alleine schon vieles aufklären, beim Bike aber hilft nur das Hineinschlüpfen in die Montur und das Schwingen in den Sattel. Bei Ducati in Melle holen wir den roten Brenner ab, das Wetter ist ostwestfälisch-nieselregnerisch und damit genau so, wie es eine Reiseenduro immer wieder vorfindet.



Schönwetterfahren geht halt anders. Ein Dreh am Gashahn und schon hört, erkennt, fühlt der Fahrer, dass hier eine Ducati bewegt werden will. Sportlich und frisch, könnte man schreiben. Wild und ungehalten trifft es aber viel besser. Dabei ist die Multistrada eigentlich zum Gleiten da und kann das auch wunderbar. Aber sie kann eben auch mehr. Kleiner Sprint gefällig? Also so richtig? Rennstrecken-like? Mit dem neuen DWC (Ducati Wheelie Control) bleibt dabei sogar das Vorderrad wie festgeklebt auf dem Boden haften, wenn hinten die volle Kraft auf den Asphalt drückt. Das freut den Reisenden. Und ärgert den, der ganz gerne mal den Max auf zwei Rädern macht. Aber dafür gibt es im Ducati-Portfolio andere Boliden, die Multistrada will ja Kilometer fressen, will nicht auf dem Hänger nach Südtirol gebracht werden, sondern die Strecke dahin gleich im Galopp nehmen. Und es geht gleich weiter mit jeder Menge Elektronik, die der Tourer zu bieten hat. Riding Mode, Power Mode, Ride-by-wire, Safety Pack, DTC und nun auch ein einstellbares ABS, das auch in den Kurven zupackt, bilden – man staune – die Basisausstattung. Wer es noch luxuriöser mag, der ordert die 1200 S, die dann auch noch Voll-LED Scheinwerfer mit Kurvenlicht bietet, über ein adaptives Fahrwerk verfügt, Multimedia im Cockpit anbietet und ganz nebenbei auch die Hände über die Griffheizung wärmt.



Letzteres ist an diesem Märztag dringend notwendig, es geht vom Ducati Centrum in Melle aus direkt über Land, der Regen wird stärker, die Ducati gelassener. Dabei ist die Sitzposition ducatiuntypisch aufrecht und damit genau richtig, um auf der Autobahn wie auch im Gebirge den Überblick zu behalten und die Landschaft genießen zu können. Wer mag, kann vor der Fahrt jede Menge Einstellungen vornehmen, wer das nicht mag, schwingt sich auf die Multistrada und fährt einfach los. Selbstverständlich lässt sich auch die von uns gefahrene 1200 S noch weiter ausbauen, gibt es Koffer und Hauptständer, einen Termignoni Auspuff für den, der wegen seiner akuten Gehörgangentzündung tatsächlich und doch irriger Weise der Meinung ist, dass der Standardsound eben nur Standard sei. Wenn jemals eine Reiseenduro wie eine Rennmaschine geklungen hat, dann diese. Das so viel Kraft, Innovation und Ausstattung ihren Preis hat, ahnen Sie. Dass der mit 18.990,00€ dann doch eher moderat ausfällt, erstaunt dann doch. Es ist ja am Ende vergleichbar mit einem Auto – was die Reisetauglichkeit angeht. Und doch etwas ganz, ganz anderes. Was die Freude am Fahren angeht. Auch wenn sie das in München in unterschiedlichen Abteilungen wahrscheinlich ganz anders sehen. ■



DUCATI!



PLAN LOS!

Text und Foto: Tobias Heyer
Layout: Florian Jorzick

Mut und Ideen sind nötig, um den Schritt in die Selbstständigkeit zu wagen. Bernd Mende, Eugen Bitjukov und Alexander Klassen haben beides. Das Trio hat ein eigenes Unternehmen auf die Beine gestellt, das denen hilft, die mit klammen Kassen zu kämpfen haben.

Sie haben sich in das Abenteuer Dienstleistungsunternehmen gestürzt und ihren Fokus auf die öffentliche Hand gerichtet. Man kann die leeren Kassen der Kommunen als Risiko sehen. Oder eben als Chance, so wie die drei gleichberechtigten Geschäftsführer und Gesellschafter des Meller Unternehmens Ge-Komm GmbH, Gesellschaft für kommunale Infrastruktur.



Seit Mitte 2014 gibt es die Gesellschaft, die von den drei berufserfahrenen Unternehmern geführt wird. Sie schmieden nicht nur Pläne, sondern setzen diese auch um. Und das Stichwort Pläne passt schon, denn es dreht sich häufig genau um solche. Oder besser gesagt: um Konzepte für Kommunen im Umgang mit der Infrastruktur. Klingt kompliziert, ist es aber nicht. Es ändert sich viel derzeit, vor allem im ländlichen Raum. Stichwort demografischer Wandel, aber auch klimatische Veränderungen führen etwa durch Starkregen zu veränderten Beanspruchungen des kommunalen Kanalsystems. Man kann heute einfach nicht mehr davon ausgehen, dass alles wächst, dass man als Kommune immer nur erweitern und vergrößern muss. Die Herausforderungen sind vielschichtiger. Und die Lösungen sowieso.

Für solche Lösungen ist Ge-Komm GmbH da. Hier wird sich mal um Wirtschaftswegekonzepte gekümmert, dann wieder ein Kanalsystem unter die Lupe genommen. Es gilt, die kommunale Infrastruktur fit für die Zukunft zu machen. Wichtig ist dabei, den Auftraggebern zuzuhören und die Probleme zu verstehen, um passende Lösungen zu erarbeiten. Das Ergebnis muss stimmen und darf ruhig pragmatisch sein – nicht alles ist in Lehrbüchern zu finden.

Häufig kennen sie die Historie nicht – und sehen genau das, ebenso wie ihre Auftraggeber, als Vorteil. Denn so gehen sie unbelastet und objektiv an die Aufgaben, machen sich neutral ein Bild und entwickeln dann passgenaue Lösungen.

Längst sind die ersten Aufträge abgewickelt, flattern Ausschreibungen ins Haus, tummeln sich die drei nicht nur in der Region, sondern in ganz NRW und Niedersachsen. Dabei hilft auch das bestehende Netzwerk, das sich die drei schon früh aufgebaut haben. Themen wie Kanal und Straße, Vermessung und Klima, Beratung und Bürgerbeteiligung finden sich in ihrem Leistungsportfolio. Und meinen meist: Es wird sich auf den Bestand gestürzt, vermessen und bewertet, ehe es an eine Neukonzipierung geht. Das scheint gut zu klappen, sehr gut sogar. So sind die drei mit der Entwicklung ihres Unternehmens hochzufrieden. Und sind gerade auf der Suche nach personeller Verstärkung. Eines wird bei den dreien nie aufhören: das Pläneschmieden. ■

„Engagement bewegt.
Den Standort.
Die Wirtschaft.
Und die Menschen.“

Wenn Wirtschaft und Verwaltung an einem Strang ziehen und sich Förderer und Freunde engagiert einbringen, profitiert der gesamte Wirtschaftsstandort Kreis Herford. Werden Sie Teil des IWKH-Netzwerks. Zu einem kleinen Beitrag mit großer Wirkung. Für Standortvorteile. Für weniger Bürokratie. Für mehr Arbeits- und Ausbildungsplätze.



Über 500 Mitglieder freuen sich, Sie zu treffen!



Dieses Jahr
findet der
widufix lauf
am 05.09. in
Bünde statt.

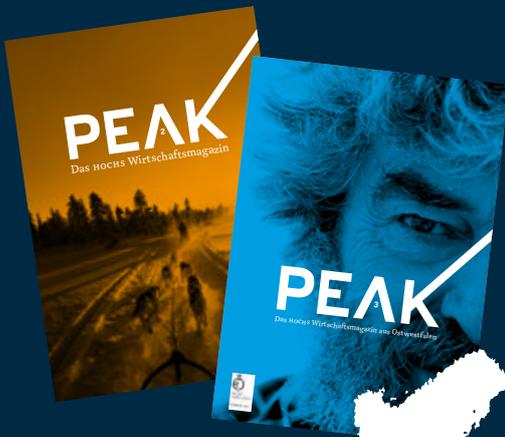
UNSERE TERMINE

- > 21. April 2015 | 12.30 Uhr
**Mittagsgespräch im Kreis Herford –
Kommunikation in Unternehmen**
Tanzhaus Marks, Bünde
- > 21. April 2015 | 17.00 Uhr
Wirtschaft trifft Wissenschaft
Marta Herford
- > 23. April 2015 | 16.30 Uhr
**Wie digitale Abläufe kleine
Gewerbebetriebe und
Handwerksunternehmen
unterstützen können**
Viessmann Verkaufsniederlassung Herford
- > 29. April 2015 | 19.15 Uhr
**Unternehmerinnen-Initiative –
Emotionale Kundenbindung**
Kreishaus Herford
- > 04.–08. Mai 2015
**Woche der Metall- und Elektroberufe
in Industrie und Handwerk**
Unternehmen im Kreis Herford
- > 10. Juni 2015 | 19.15 Uhr
**Unternehmerinnen-Initiative –
Verhandlungsführung**
n.n.
- > 19. Juni 2015
Ausbildungsplatzbörse Herford
Alter Güterbahnhof Herford
- > 25. Juni 2015
Sommerfest IWKH
Häcker-Wiehenstadion Rödinghausen

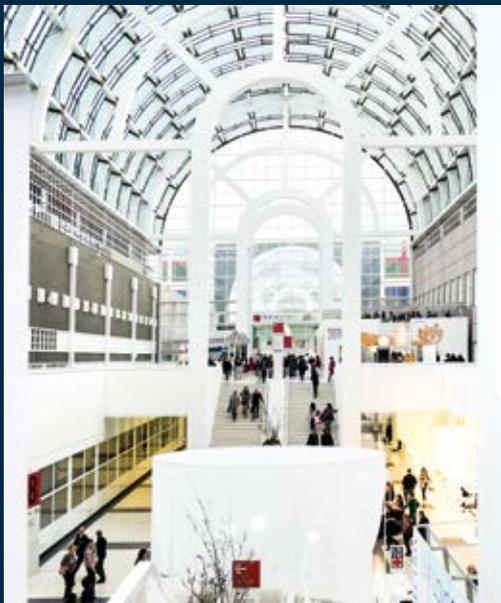
www.iwkh.de

Hier finden Sie uns:

Amtshausstr. 6
32051 Herford
Tel.: 05221.13 10 49
info@iwkh.de



ZUGGEW



46



Schwarz-gold auf weiß: Im Bereich Communications Design, Kategorie Editorial, wird unser Reportagemagazin PEAK beim German Design Award 2015 als Winner ausgezeichnet. I-Ah!

Es soll ja Leute geben, die an so 'nem Freitag, den 13. am liebsten im Bett liegen bleiben würden, wenn sie es denn könnten.

Die schwarze Katzen von links fürchten und um aufgestellte Leitern stets einen großen Bogen machen. Ob unser Zug am Tag der Preisverleihung deshalb ohne Wagen 13 unterwegs war? Wissen wir nicht. Was wir hingegen sicher wissen: Das Aufstehen hat sich für uns an diesem Tag besonders gelohnt. Wie gut also, dass Esel nicht abergläubisch sind.

OMNIBUS



Man muss das erst einmal sacken lassen. Wenn man im Flugzeug sitzt, auf die Startbahn rollt, wieder von München aus nach Hause fliegt. Eben noch saßen wir im Taxi, unterwegs in die BMW-Welt, fuhren vorbei am rot erleuchteten Bayern-Tempel, wo der Kölner Torwart mehrfach hinter sich greifen musste. Dann weiter direkt ins BMW-Herz, da, wo die Autos stehen, die anderswo noch Erbkönige sind. Da, wo an diesem Abend die Dickschiffe der Werbe- und Designbranche geehrt werden. Was ziehst du da an, wenn du nie im Anzug rumläufst? Mit wem unterhältst du dich, wenn du keinen kennst? Wie stellst du dich zum offiziellen Foto hin, die begehrte Urkunde in der Hand, den internationalen IF Award mit deinem Magazin gewonnen, an dem dein Herzblut klebt? Man muss das nicht mögen. Ich kann das nicht genießen. Die Gedanken hängen längst am nächsten Projekt, als der Regen auf der Rückfahrt gegen die Taxischeiben klatscht. Ab nach Hause. Gewonnen. ■





DRECKS- PARTIE

Unterwegs mit dem Land Rover Discovery Sport >

*Text: Tobias Heyer
Foto: Sascha Bartel
Layout: Florian Jorzick*





**Wir müssen hier etwas vorwegschieben:
Wir sind Land-Rover-Fahrer. Leidenschaftlich.
Aus tiefster Überzeugung. Und eben auch aus
puristischer Haltung, deshalb kommt hier nur
der Ur-Land Rover, der Defender infrage.**

Aber dazu später.

Wir gehen also auf den neuen Land Rover Discovery Sport beim Autohaus Markötter zu, auf eine echte Neuentwicklung, auf die gedankliche Weiterführung des Freelanders, der nun in einem Segment wildern soll, in dem es sich Audi Q5 und BMW X3 so richtig bequem gemacht haben.

Nun ist es immer etwas Besonderes, einen Briten zu fahren. Einen, der eben nicht so wirkt wie seine kleinen und großen Brüder, in dem es keine Überraschungen gibt, der so langweilig ist wie sieben Tage Weißbrot die Woche. Der Discovery Sport ist – und hier wundern wir uns zum ersten Mal über unsere eigenen Worte – ein ausgewachsener Geländewagen und ein Tourer zugleich. Misst gerade mal 4,60 Meter in der Länge und bietet doch wenn gewünscht eine dritte Sitzreihe. Er hat diese immense Sitzhöhe, die an einen Kutschbock erinnert, fährt sich



doch wie eine Sänfte und vereint das Beste aus zwei Welten. Wer mag, der rangiert hier seine bockige Stute im Pferdeanhänger über matschige Wiesen, wer mag, der lässt mit dem Discovery Sport die Segelyacht zu Wasser oder zieht den AirStream Wohnwagen an die bretonische Atlantikküste. Dabei gibt es – und auch das hätten wir nie erwartet, einmal schreiben zu müssen – viele Gründe, die gegen einen Allrad sprechen. Denn das gibt es wirklich in der Bestellliste. Einen Discovery mit Frontantrieb.

Wer nicht in der Matsche wühlt, wer nicht auf das letzte Quentchen Sicherheit setzt, der ist mit dem Fronttriebler gut und günstig bedient. Für alle anderen gilt: Lasst sie alle reden, von 4-matic und Quattro. Wer den Defender seit gefühlten





Jahrhunderten baut, der lebt Allrad.

Was es im Discovery Sport auch gibt, ist ein Head-up-Display. Das braucht niemand. Dachten wir früher. Bis wir es aus Unachtsamkeit mal mitbestellt haben. Und seitdem wissen wir: Es gibt nichts Besseres. Der Blick ruht auf der Straße und doch ist das Hirn perfekt informiert. Mehr geht nicht. Überhaupt ist das Cockpit des Discovery Sport an Übersichtlichkeit kaum zu überbieten. Vorbei die Zeiten, in denen die Fahrt mit einem Briten erst einmal mit einer kleinen Suche begann. Wo haben die den Scheinwerferhebel versteckt? Wie lässt sich der Tempomat steuern? All das findet sich auf den ersten Blick, das Multimedia-System wird per Touchfunktion gesteuert, alles wirkt sehr aufgeräumt und von einem Siebenjährigen konzipiert – es ist also keine Pilotenlizenz mehr notwendig, um durch die Menüs zu finden.

Bei den Motoren haben die Jungs von Land Rover nicht geklotzt, sondern mit Augenmaß agiert. Es gibt zwei Diesellaggregate mit wahlweise 150 oder 190 PS. Und einen Benziner, der nicht nur Turbo heißt, sondern sich mit seinen 240 Pferdestärken auch so anfühlt. Dabei sind alle drei keine Raser – aber das wollen sie ja auch nicht sein. Sie sind ein All-Terrain-

Begleiter, ein Gefährt, das eben fährt, wenn gewollt auch flott und mit 200 Stundenkilometern über die Piste bügelt. Dafür lächeln sie über hüfthohe Pfützen, über die erste vierrädrige Besteigung des Mont Blanc. Und das für einen Preis, für den manch ein Sportwagenhersteller gerade mal die Nappa-Lederinnenausstattung anbietet. Es geht los bei 34.400 €. Für einen echten, ausgewachsenen Land Rover. Das lässt uns die Luft zwischen den Schneidezähnen pfeifend ausstoßen. Und zum Start unseres Textes zurückkehren. Die Irren in Brüssel haben es notwendig gemacht, dass der letzte Defender bald schon vom Band laufen wird. Der mangelnden Sicherheit wegen. Schon jetzt hört man, dass die letzten Chargen längst vergriffen sind. Er läuft also tatsächlich aus, der Dauerläufer. Natürlich gibt es für einen echten Defender-Liebhaber keine Alternative. Der Discovery Sport wäre aber zumindest eine vernünftige. Und eine, die eben auch im Dreck wühlen, die Düne hochjagen, im Winter den Streudienst übernehmen könnte. Gut zu wissen, eigentlich. ■





SIE KENNEN UNS, ALS KENNER VON
GEWÜRZEN ALLER ART,
ALS GEWÜRZLIEFERANTEN UM DIE ECKE,
WOBEI SICH DIESE ECKE JETZT
EIN WENIG VERGRÖSSERT HAT,
BIS HIN ZUM LETZTEN WINKEL AUF DER WELT.

UNSER KOMPLETTES ANGEBOT GIBT ES
JETZT AUCH IM WELTWEITEN WEB,
IN UNSEREM NAGELNEUEN WEBSHOP.

WIR SAGEN: SCHARF!
UND FREUEN UNS AUF IHREN BESUCH.



Sie wollen mehr
über uns erfahren?
Hier gehts zu un-
serem Imagefilm!



WWW.BREOS.DE



Lust auf Gewürze bekommen?
Hier gehts direkt zu unserem neuen Webshop!



UND WER HAT'S GEMACHT?

NATÜRLICH WIR!

ERDACHT, DESIGNT,
FOTOGRAFIERT UND
PROGRAMMIERT
MIT GANZ VIEL WÜRZE.



HOCH5
IAGENTUR IEVENT IINEXT IPIXEL IVERLAG

WWW.HOCH5.COM



Lastenesel im Galopp

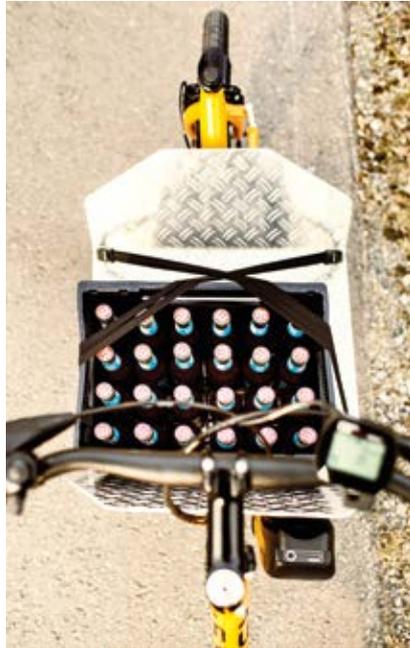
i:SY CAR:GO

Gute Ausreden gibt es ja immer. Nicht in der sternenklaren Silvesternacht, auch nicht, wenn wie jetzt der Frühling dann doch dem Winter an die Kehle will. Radfahren, ja, das soll es jetzt sein. Zur Arbeit, bei der Arbeit, in der Freizeit, eigentlich immer. Wäre da nicht das Gepäck, der Einkauf, die Bierkiste, die Tasche. Für den Gepäckträger zu groß, für den Beifahrersitz des Autos wie gemacht. Der Mensch ist ein Meister darin, sich super Ausreden

auszudenken, die gerade perfekt ins eigene Bild passen. Beim Blick auf die Anzeige der Waage, entlang der eigenen Leibesfülle, zeigt sich aber schnell, dass es eben nur Ausreden sind. Scheinheilige gar. Vom Thema Ökobilanz mal ganz zu schweigen. Es gibt aber einen Ausweg. Der ist knallorange und steht bei uns im Fotostudio. Also stand, denn nach dem ersten Fotoshooting ging es raus auf die Straße, rein in den Alltag. >

Text: Tobias Heyer
Foto: Carmen Wolf
Layout: Florian Jorzick





Das i:SY CAR:GO von der VELO-factur aus Hüllhorst ist, wie passend für uns, ein echter Lastenesel. Aber einer, der sich eben nicht so fährt. Wobei der erste Eindruck schon einer ist, der den gleich Fahrenden zumindest skeptisch dreinschauen lässt. Was hat der Brummer wohl für einen Wendekreis? Wie bekomme ich diesen Drahtesel über den nächsten Hügel? Und wie schaffe ich es, die Bierkiste so in Balance zu halten, dass es am Abend kein Gerstensaftfeuerwerk gibt? Es ist ganz einfach. Sagt nicht nur der Hüllhorster Fachmann, sondern eben auch der, der sich mal in den sehr weit hinten liegenden Sattel geschwungen hat. Es fährt sich – man darf das ruhig wörtlich nehmen – wie von alleine. Also, wie sich ein Fahrrad halt so fährt.

Natürlich klebt anfangs der bange Blick auf dem winzigen Vorderrad und der Bierkiste, die in unserem Fall von den Limo-Jungs von Fritz-Brause befüllt wurde. Doch mit jedem Tritt schweift der Blick mehr ab, wandert er rüber in die Landschaft. Oder auf den Tacho, der erstaunliche Werte parat hält. Nicht umsonst nennt der Hersteller sein Lastenfahrrad auch den Ferrari unter den Transporträdern. Das liegt nicht nur an unseren Stahlwaden, sondern auch an einem GoSwiss Drive Motor, der aus einer flotten Fahrt eine rasante werden lässt. Natürlich lässt sich das CAR:GO auch ohne diese Hilfe bestellen. So spart man 1.099 € und den Gang ins Fitnessstudio. Aber seien wir ehrlich; bleibt das ausgefallene Transportrad nicht dann doch zu häufig in der Garage stehen, weil der Weg zu weit, zu steil, der Wind zu stark ist? Also dann doch lieber mit der kleinen und doch sehr starken Hilfe in der Radnabe. Die schiebt, wenn gewollt, aber so richtig an und sorgt dafür, dass das Rad nicht nur in der Großstadt zum Renner wird. Wundern Sie sich also nicht, wenn demnächst der Pizzabote bei Ihnen vorbeiradelt, Fahrradkuriere passend zur Sommerzeit Erfrischungen gleich kistenweise bringen. Vor allem aber wissen Sie jetzt: Die Zeit der Ausreden ist vorbei. Ganz gleich, was Sie transportieren wollen. Und ja, das ist eine gute Nachricht. Für Ihre Gesundheit. Für die Umwelt. Für Sie. ■



ZUG
FÜR
ZUG



Manufaktur
der Modelle

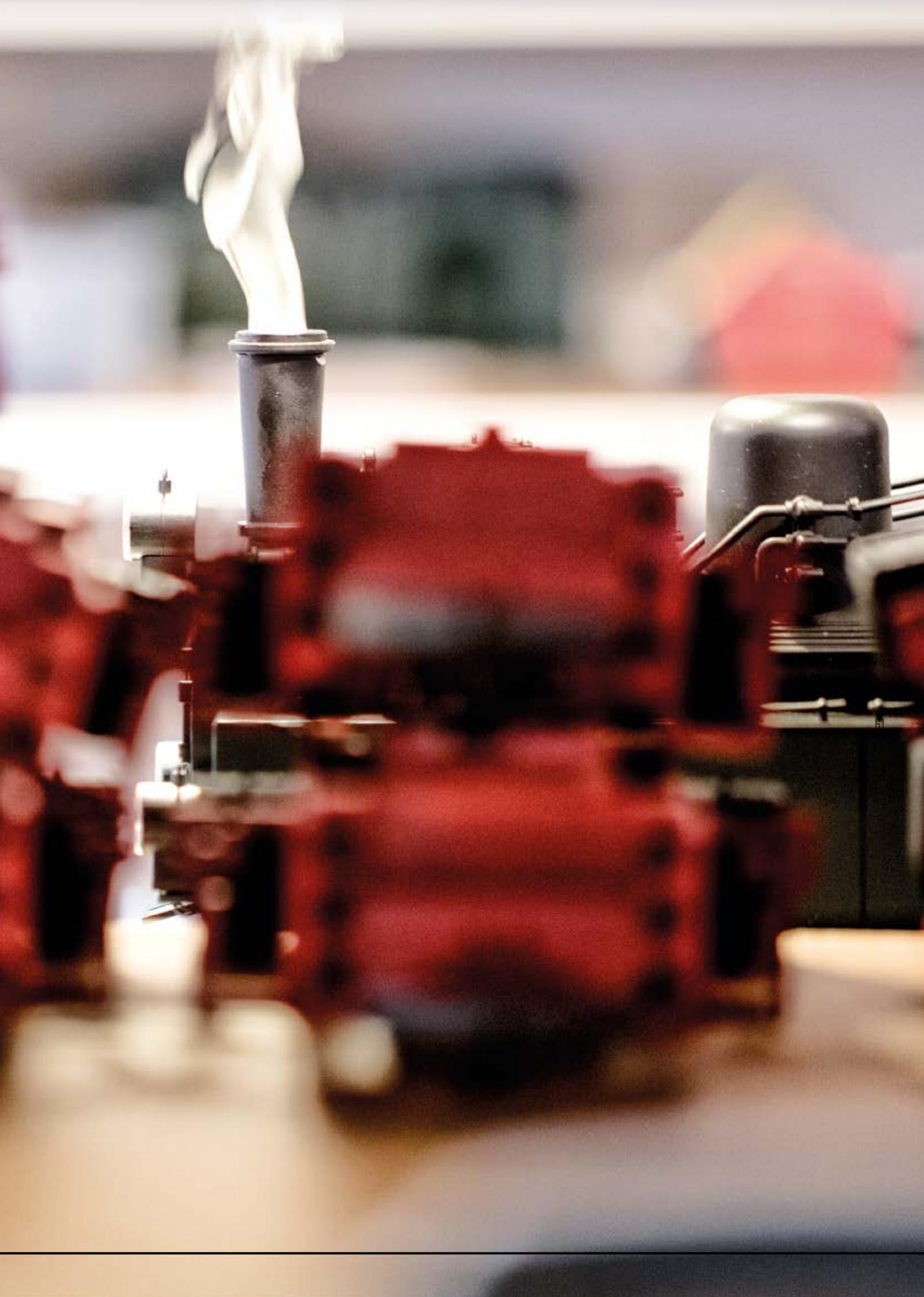
Die Eisenbahner-Karriere von Meik Schröder hat streng genommen schon vor gut 30 Jahren begonnen – und der Mann ist erst 38. Da nahm er, der realistischen Umgebung wegen, seine Modelleisenbahn der Spur Z gleich mit in den Sandkasten, wofür diese, filigran wie sie war, nun gar nicht gebaut war.

Gute 30 Jahre später steht Meik Schröder in seiner Firma in Bünde und erzählt. Wie er sich nach dem Sandkastendesaster für die echten, die großen LGB Lokomotiven interessierte, Spurbreite 1, echte Dickschiffe, die häufig eben nicht durch das Spielzimmer, sondern den Garten dampften. Schade nur, dass im Jahre 2006 die Insolvenz die Firma ereilt – was dafür sorgte, dass in Meik Schröder der Plan reifte, selber eine solche Eisenbahn zu produzieren. Nebenberuflich war er längst im Handel unterwegs, vertrieb immer über das Internet, sah, wie die Umsätze anstiegen und konnte sich gut vorstellen, dass das auch weiterhin so ablaufen könnte. Irgendwann dann also die Idee, nicht nur zu handeln, sondern zu produzieren. „Es war wie eine typische Start-up Situation. Ich bin mit einer Idee zur Bank gegangen und war gespannt, was die wohl sagen würden“, erzählt Meik Schröder, dessen Betriebsräume sich von 30 auf 80 und heute auf 500 Quadratmeter >



vergrößert haben. Der Banker nickt, das Abenteuer konnte beginnen. Zuerst mit einem winzigen Stand auf der Nürnberger Spielwarenmesse, auf den die Verantwortlichen von Märklin kurz kamen, die Modelle aus dem 3D-Drucker müde belächelten und einen schönen Tag wünschten. Konkurrenz schien da nicht heranzuwachsen. Dachten sich zumindest die Jungs von Märklin und sollten kein Recht behalten. Denn Meik Schröder und seine Firma Train Line 45 entwickelten weiter, tüftelten in freien Stunden, legten sich eine Spritzgussmaschine zu und produzierten nahezu jedes Teil selber, bedruckten, verschraubten und verklebten, ehe Waggons, Lokomotiven und Schienen entstanden, die es mit jeglicher Konkurrenz aufnehmen konnten. Auch bei der Zugauswahl entschied sich Meik Schröder pragmatisch. Eine heimische Lokomotive sollte es sein, warum dann nicht die Bahn, die täglich den Brocken hochdampft, als Vorbild

wählen. Also entstanden Lok und Waggons im Stile der Harzer Schmalspurbahnen, kurz HSB, und die fanden schnell Abnehmer unter den Modelleisenbahnfreunden. Die kommen mittlerweile von überall her, um sich mit ganzen Sets einzudecken oder später im Zubehörbereich nachzulegen. All das wird direkt in Bünde produziert. Flinke Hände polieren die Achsen, mit dem Tampondrucker werden Rauchen-verbotten-Schilder auf die gelb-roten Waggons gedruckt. Dampflok schnaufen im 24-Stunden-Test ins Gleisrund, das sich an das große Ersatzteillager schmiegt. Längst ist ein zweites Dampflokmodell hinzugekommen, kann der Eisenbahner auch eine E-Lok ordern. Höhepunkt im Sortiment aber ist und bleibt die sogenannte Mallet-Lokomotive. Die pfeift wenn gewollt, spuckt echten Dampf aus dem Schornstein und wechselt ihr Fahrlicht je nach Bewegungsrichtung. Ein gar nicht mal so kleines Kunstwerk also, vollgestopft >



mit modernster Technik und zusammengeschaubt von Menschen, die tief in diesen Modelleisenbahnen zu leben scheinen. Wer Meik Schröder, seinen Geschäftsführer Boris Behrendt und seine Kollegen besucht, der findet die vor, die sich begeistern können für Detailreichtum und Spaltmasse. Die die manchmal bis zu 600 Kilogramm schweren Werkzeuge in die Spritzgussmaschine wuchten und dann die neuen Waggonteile aus der Maschine ziehen. Eine Testfahrt ist obligatorisch, hier verlässt per Paketbote nur, was schon einige Meter auf den Messingschienen hinter sich gebracht hat. Apropos Messing: Perfekt geeignet ist diese Modelleisenbahn für den Einsatz im Garten. Etwas Patina auf den Schienen schadet gar nicht, der optional wählbare Akkubetrieb der Eisenbahn sorgt dafür, dass wirklich alle vom Wetter reden können – und die Bahn dann doch bei Wind und Wetter durch den eigenen Garten an Fahrt gewinnt. Und das heute per Smartphone und App dirigiert und angetrieben, vorbei die Zeiten, in denen ein Trafo den Lokführer unflexibel an einer Stelle am Rand der Bahn sitzen ließ.

Auch das Unternehmen hat längst die Kinderschuhe ausgezogen und spielt mit im großen Konzert der Modelleisenbahnhersteller. Nicht zuletzt deshalb, weil sich Meik Schröder eben nicht nur auf Internetshop und Fachhandel verließ, sondern einen klugen Schachzug wählte. „Quasi im Windschatten des Originals haben wir unseren kleinen Showroom direkt am Abfahrtsort der HSB eröffnet“, erzählt der 38-Jährige und weiß, dass hier viele Menschen mit dem Original fahren und das Modell bei der Abreise gerne als Erinnerung mit nach Hause nehmen. Dass die meist männlich sind, sei normal. „Aber es gibt auch Frauen, die bei uns kaufen. Als Geschenk für ihren Mann“, weiß Meik Schröder und lacht. Modelleisenbahn, das ist immer noch eine männliche Domäne, eine, die eine Faszination ausübt, die ihn nun schon seit 30 Jahren fesselt. Man sollte also meinen, dass bei Meik Schröder zu Hause die Gleise durch Wohn- und Schlafzimmer gehen, das Essen per Güterwaggon durch das Haus transportiert wird, der Garten komplett mit Gleisen vollgepackt ist. Aber weit gefehlt. „Es fehlt einfach die Zeit“, sagt Meik Schröder fast entschuldigend. Gerade einmal ein 60-Zentimeter-Gleis findet sich in seinem Garten, damit im Notfall ganz kurz festgestellt werden kann, ob eine Lok läuft oder nicht. „Wenn du dein Hobby zum Beruf machst, dann verlierst du ein Hobby – das musst du wissen“, sagt Meik Schröder noch. Und klingt doch so, als habe er Hobby und Beruf perfekt miteinander verbunden. ■





Mobil, damit Sie beweglich sind.

**Mobilität und Flexibilität sind entscheidende Wirtschaftsfaktoren!
Warum also Zeit für einen Reifenwechsel in einer Werkstatt aufwenden?
Nutzen auch Sie lieber unseren mobilen Reifenservice!**

Bei uns werden die Räder nicht einfach nur umgesteckt! Wir legen größten Wert auf die sichere Montage direkt vor Ort. Dazu gehört für uns das verspannungsfreie Montieren der Räder, sowie die genaue Überprüfung und Protokollierung der Reifen. Unsere geschulten und erfahrenen mobilen Einsatzteams verfügen über modernste Maschinen, die ein präzises und schadenfreies Montieren der Reifen garantieren.

Mit unserem mobilen Reifenservice sparen Sie sich und Ihrem Unternehmen Zeit und Geld! Während wir die Bearbeitung Ihres Fuhrparks übernehmen, können Sie und Ihre Mitarbeiter die Zeit in Ihr Kerngeschäft investieren, anstatt überflüssige Wartezeit in einer Werkstatt zu verbringen. Profitieren Sie von unserem Service und vereinbaren Sie gleich einen Termin mit uns!

www.

Prima-Reifenservice

Unkompliziert

Professionell

Preiswert

.de

...an alles gedacht!

"Ihr mobiler Reifenservice!"

sicher & schnell:

- Räderwechsel
- Reifenmontage
- Auswuchten
- Reifen + Felgen

unsere Stärke:

**Rationelle
Bearbeitung
ganzer
Firmenfuhrparks**



➤ Alles direkt bei Ihnen vor Ort!

Tel. 05731 / 156 500

Mitgliedsbetrieb im:
 Bundesverband
Reifenhandel
und Vulkaniseur-
Handwerk eV

Stefan Peppmüller
Steinstraße 7a
32547 Bad Oeynhausen

Fax 05731/156 50 15
mail@prima-reifenservice.de
www.prima-reifenservice.de

Zu unseren Kunden zählen u.a.:

SieMatic



Peußner
Fliesen First Class





SAUBERE ARBEIT.

Als starker Partner für Industrie, Handel und Gesundheitswesen bieten wir Ihnen getreu unseres Namens **Reinigung**, **Wartung** und **Service** folgende Leistungen an:

- klassische Reinigung
- CO2-Eistralen
- Wasserhochdruckreinigung bis 2000 bar
- Reinigungen durch Umkehrosmose gereinigtes Wasser an Fassaden und Fotovoltaikanlagen ohne Gerüst bis 22m Höhe
- Kristallisieren und schleifen von Marmorböden
- Infrastrukturelle- Dienste
- Kommissionierarbeiten
- und vieles mehr



Wir bilden aus!

RWS Holding GmbH
Im Sundernkamp 10 | 32130 Enger
Telefon: 05224/9810-0
www.rws-enger.de

DIE BOGEN ROLLEN DIGITAL DRUCK PROFIS ... ODER EINFACH

FULL SERVICE PRINT
group 

fullserviceprint.de

Carl-Zeiss-Straße 4
32549 Bad Oeynhausen
Fon 05734.921-01
Fax 05734.921-100

Druck Center
Drake + Huber GmbH

color
Rollenoffset GmbH & Co.KG

color direct
Medien Druckhaus GmbH



Natürlich denken wir beim Thema *Frishluft*
auch als erstes ans Cabriofahren.
Ist ja die perfekte Zeit dazu.
Aber eigentlich meint der Begriff viel mehr.
Den Kopf frei bekommen.
Für neue Sachen. Für neues Denken.
Wann konnten Sie das letzte Mal
alle Bedenken abschütteln, eine Sache,
ein Projekt mal komplett neu angehen?
Frishluft? Das ist in etwa so wie
das Formatieren der Festplatte,
das Noch-mal-von-ganz-vorne-Anfangen.
Wie sich das anfühlt? Wunderbar.
Wie sich das liest? Lesen Sie.
Im kommenden 52 8 Magazin *Frishluft*.
Kommt. Im Sommer.
Zur besten *Frishluft*zeit.

IMPRESSUM

Herausgeber:

HOCH5 Verlags GmbH & Co. KG
Borriesstraße 11 | 32257 Bünde | www.hoch5.com
in Kooperation mit Initiative Wirtschaftsstandort
Kreis Herford e.V. und widufix – aktiv für
Unternehmen im Kreis Herford

Konzept, Redaktion, Art Direction, alle Fotos und Texte:

HOCH5 GmbH & Co. KG, Bünde
Borriesstraße 11
32257 Bünde
www.hoch5.com

Das 52 8 Magazin kann
man abonnieren. Wir freuen uns
auf Ihre Anfrage. Diese richten Sie
am besten an: info@hoch5.com



Ronny Brakmann, Axel Aufderheide & Ingo von Carnap

Bei uns bekommen Sie nicht nur Lösungen. Sondern auch Chancen.

Wir beraten mit dem Ziel, den Erfolg unserer Mandaten zu sichern und auszubauen. So beraten wir Unternehmen, Selbstständige & Freiberufler, kommunale Einrichtungen, Existenzgründer, ...

In Zusammenarbeit mit kooperativen Rechtsanwälten können wir Sie zudem in rechtlichen Fragen unterstützen.

- **Steuerrecht & -beratung**
Jahresabschlüsse, Steuererklärungen, internationales Steuerrecht, Umwandlungssteuerrecht, Klageverfahren bei Finanzgerichten/beim Bundesfinanzhof, ...
- **Finanz- & Lohnbuchhaltung**
Buchhaltung, Lohn- & Gehaltsabrechnungen, Auswertung & Kontrolle, betriebswirtschaftliche Auswertungen, Branchenlösungen, ...
- **Betriebswirtschaftliche Beratung**
Unternehmensgründung, Unternehmensnachfolge, Unternehmenskauf & -verkauf, Unternehmensbewertung, Kostenrechnung, Umstrukturierung, ...
- **Wirtschaftsprüfung**
Gesetzliche & freiwillige Jahresabschlussprüfungen, Gutachten, Konzernabschlussprüfungen, Prüfungen bei Unternehmenskauf und Beteiligungserwerb (Due Dilligence), ...



Damit die Zahlen stimmen.

CAB Steuerberatungsgesellschaft mbH & Co. KG

Lübbecker Straße 168
D-32584 Löhne

Telefon 05732 / 68 320 - 00
Fax 05732 / 68 320 - 05

info@cab-steuerberatung.de
www.cab-steuerberatung.de



WEHMERHORSTPARK

R Ö D I N G H A U S E N

PRODUKTIONS-, LAGER- UND BÜROFLÄCHEN PROVISIONSFREI ZU VERMIETEN:

Standort: Wehmerhorststr. 86, 32289 Rödinghausen

BÜROFLÄCHEN

Mietpreis ab **€ 3,00/m²**

Gestaltung und Ausstattung nach Kundenwunsch

- 80 m²
- 208 m²
- 242 m²
- 343 m²
- 451 m²
- 459 m²
- 868 m²

LAGER / PRODUKTION / BÜRO

Nettomiete **€ 1.487,50** (frei ab sofort)

Lager/Produktion **523 m²**
Büros **60 m²**

Nettomiete **€ 944,08** (frei ab sofort)

Lager/Produktion **233 m²**
Büros **110 m²**

LAGER / HANDEL / BÜRO

Nettomiete **€ 1.331,83**

Lager/Handel **242 m²**
Büro **242 m²**

Nettomiete **€ 605,38**

Lager/Handel **242 m²**

Gestaltung und Ausstattung nach Kundenwunsch

Gestaltung und Ausstattung nach Kundenwunsch

Kontakt: 0201/86750880 / info@wehmerhorstpark.de

