



Der vom Kemptinger Hersteller Designboats entwickelte voll elektrische Electro Tender 06 verfügt über einen Torqedo-Ausbohrer.

www.tb

## Die leise Revolution auf dem Wasser

Das Starnberger Unternehmen Torqedo revolutioniert den Elektroantrieb für Bootsmotoren. In der Sternbahn von zehn Jahren wird die Firma zum Branchenleader. VON WALTER RÜEGSEGGER

Dies ist die Geschichte eines Startups-Unternehmens, das innerhalb von nur sechs Jahren zum Weltmarktführer im Sachen Elektroboot-Antrieben wurde. Es ist auch die Geschichte eines Zufalls. Denn Christoph Ballin, der Mitbegründer der Firma Torqedo, kam mit Wassersport nichts am Hut. Er war Marketingler und später Geschäftsführer Deutschlands der Firma Garmin. Am privaten Grillabend musste Ballin damals nach München umziehen. Der junge Familienvater wollte nicht in der Stadt leben und suchte ein Haus mit Garten im Grünen, um die Gartengestaltung des Unternehmens selber testen zu können. Zufällig fand er in der Wasseropferanlage Starnberg ein kleines Häuschen am Kanal, inklusive einer alten Bootshütte. Zusammen mit einem Freund, einem Physiker, restaurierte er ein altes Boot. Um damit aber fahren zu können, war ein Elektromotor nötig, denn auf dem Starnbergersee sind Benzinmotoren stark limitiert, und die Wartezeit für eine entsprechende Lizenz beträgt zweiandere Jahre.

Die vorhandenen Elektromotoren konnten die beiden nicht befriedigen, ihre Technik war veraltet. Eine Heranforderung für den Physiker. Und der gelehrte Betriebsrat Ballin, zuvor Berater bei McKinsey, machte eine Marktanalyse. Ballin war klar: Eine Marktlücke war da, obwohl der Wunsch nach Alter-

nativen zum Bootverbrennungsmotor, vorwiegend auf Seen, auf denen immer häufiger die Benzinler verboten wurden. Der Einstieg in einen Markt, der kaum vorhanden war, schien den beiden das Risiko wert. Und sie setzten sich ein hohes Ziel: das weltweite Produkt herzustellen und die Nummer eins der Welt zu werden.

### Von 8 auf über 100 Mitarbeiter

Mit lediglich acht Angestellten fiel der Start des neuen Unternehmens Torqedo eher bescheiden aus. Elektromobilität war damals auf dem Wasser noch kein Thema, auf der Straße zeichnete sich der Elektro-Trend jedoch schon ab. Gut zehn Jahre später zählt die Firma über einhundert Mitarbeiter. Von Starnberg ist man in das nahe gelegene Gillingen, das ebenfalls im Landkreis Starnberg liegt, umgezogen. Das Unternehmen verfügt heute über zwei Forschungs- und Entwicklungsbüros: in Mechanik/Konstruktion und Elektronik/Software. Ein erheblicher Teil des Umsatzes von 19 Millionen Euro wird in diese beiden Bereiche investiert. Insgesamt sind auch die Testanlagen in Süss- und Sälzwasserumgebung. Heute betreibt Torqedo Ausseer- und Innenseer Boote, also, ebenso elektrische Ausrüstung und Hybridantriebe von 1 bis 80 PS. Das Unternehmen ist inzwischen in einem



Cruiser-Aussenborder von Torqedo

Dutzend europäischer Länder mit einem eigenen Vertrieb vertreten, auch in den USA und Kanada. Angefragt werden die Märkte in Asien und in den Golfstaaten, ebenso in Australien und Neuseeland. Der Marktführer für lithiumbasierte Elektromotore hat zahlreiche Preise für Innovationen und Umweltbewusstsein erhalten. Die Auszeichnungen hängen eher unsichtbar in einem Gang des modernen Gebäudes im Industriepark von Gillingen.

Torqedos Erfolg hat auch mit dem wachsenden Trend zur grenzenlosen Elektromobilität zu tun. Insbesondere auf den Seen ist der Einsatz von Elektromotoren sinnvoll, weil die Reichweite eine weniger große Rolle spielt als auf dem Meer. Bootswasser aus der Schweiz, Österreich und Schweden bieten daher seit längerem auch Modelle an, die mit Torqedo-Elektromotoren ausgerüstet sind. Darunter sind das Deep-Blue-Cruiser, Jachten von acht Metern Länge mit Kabine. Diese sind mit dem Deep-Blue 80 ausgerüstet, dem zuerst stärksten Elektromotor der Firma, einem Innenborder für Boote mit Wellenrtrieb, der eine Leistung von 80 PS ausweist.

### Noch keine schwarzen Zahlen

Der gegenwärtig stärkste Ausseerborder der Welt ist das Paradetrack 6 der Firma. Mit ihm wird der rund 4 Tonnen

schwere Cruiser Nimbus 305 eine Reichweite von gut 60 Kilometern auf dem See bei einer Geschwindigkeit von 6,5 km/h. Mit der Hybridversion des Deep Blue 80 wird seit kurzem erstmals ein Wasserrettung für zwölf Personen angeboten, das in der Innenstadt von Rotterdam auf der Maas eingesetzt wird. Kanada probiert elektrisches Pausenboot, ein Ortelow eingeregelter Ausflugsboot, ist ebenfalls mit diesem Elektromotor ausgerüstet. Laut Angaben des Herstellers rechnet sich dieser Einsatz, sobald die jährlichen Benzin- oder Diesellosten über 5000 Euro betragen.

**Der E-Aussenborder für Beiboote ist leicht, und es muss kein Benzin mitgeführt werden.**

Das erfolgreiche Produkt von Torqedo ist auch sie vor der Travel-Aussenborder, der vor allem auf Beiboote eingesetzt wird. Das kleinere Modell kann einen 3 PS starken Benzinmotor ersetzen. Seine Vorteile liegen auf der Hand: Er ist leichter, und auf dem Segelschiff kann kein Benzin mitgeführt werden. Ein Beiboormotor mit GPS bezieht die auch verbleibende Reichweite, sein Einsatz hat sich die Alternative zum Benzinler bewährt. Das Benzinreparat ist wasserfest, es kann mit Landstrom, über 12-Volt-Batterien oder durch Solarpaneele geladen werden. Erfolgreich sind auch die ultraleichten und grün-schwarzen Beiboormotoren für Kajaks, die vor allem bei amerikanischen Hobbyfischern beliebt sind, bei denen das «Kayak fishing» sehr populär ist.

Bisher hat Torqedo über 50 000 Elektromotoren verkauft. Für die junge Firma ist dies ein grosser Erfolg, obgleich sie noch keine schwarzen Zahlen schreibt.

Der Anteil von Elektromotoren in der Bootindustrie beträgt heute allerdings nur ein Prozent. Ballin weist, dass das subindustrielle Unternehmen nur in einem verhältnismässig kleinen Marktbereich tätig ist. «Aber in diesem Segment sind wir heute ein Big Player», meint der Geschäftsmann. «Und noch etwas: Elektromotoren sind cool. Die Leute lieben sie.»