

16/2009

verkehrs

www.verkehrsrundschau.de

# RUNDSCHAU

17. April 2009

Springer Transport Media GmbH ISSN-Nr.: 0341-2148 B 6924



## INTERVIEW

Im Gespräch:  
Berater John Eke  
über Irrtümer in  
der Kontrakt-  
logistik **24**



## DE MINIMIS

Verschenken Sie  
kein Geld: So  
knacken Sie die  
De-Minimis-  
Fördertöpfe **31**



## TRANSPORTER

Aufbauten ab  
Werk: Mercedes  
setzt vermehrt  
auf Branchen-  
lösungen **66**



BAUBRANCHE

# Der Krise zum Trotz

Dank der Konjunkturprogramme  
zeigt sich das Baugewerbe immer noch  
verhalten optimistisch **Seite 17**

**INKLUSIVE SICHERHEITSPARTNER: Informationen der BGF ab Seite 35**

# Hochwertige Werkzeuge

**D**ie Tendenz, komplett für den jeweiligen Einsatz vorkonfigurierte Vans zu bestellen, steigt. Der Grund dafür liegt vor allem im möglichen Einrechnungsgeschäft, bei dem Kaufpreise oder Leasingraten nur an den Fahrzeughersteller überwiesen werden. Dazu kommt der Garantiefall, der zwar von Aufbauer und Hersteller getrennt bearbeitet wird, in der Abwicklung aber den professionellen Vorgaben der Fahrzeughersteller folgen sollte – was in der Praxis leider nicht unbedingt besser funktioniert als beim nicht zertifizierten, aber bekannten Aufbauer „um die Ecke“.

Diesen Trend verfolgt und perfektioniert Daimler schon seit Längerem, was ausführliches Zahlenmaterial belegt: Laut

dem Entwickler des 2007 gegründeten ABH-Zentrums in Ludwigsfelde, Jens Cattarius, werden 90 bis 95 Prozent aller Mercedes Vario beim Aufbauer auf ihren spezifischen Einsatz vorbereitet, bevor sie zum Kunden gehen. Beim Sprinter pendelt dieser Anteil zwischen 40 und 45 Prozent, beim Vito bleiben immerhin noch 15 bis 20 Prozent Umbauebedarf.

Diese nachträglichen Umbauten auf „Mercedes-Qualität“ zu heben und sie im Einrechnungsgeschäft anzubieten, ist das

---

Viele begrüßen es, Kauf und Garantiefälle mit einem Ansprechpartner zu regeln

---

**Die immer komplexeren Kundenanfragen will Daimler verstärkt mit Bau-Branchenlösungen ab Werk abdecken – gern als Einrechnungsgeschäft.**

Ziel der Daimler-Mannen, die weltweit mittlerweile 3000 Aufbauerhersteller als „Partner“ registriert haben. Das ist die unterste Stufe in der Zusammenarbeit mit dem Fahrzeugbauer, für die eine Anmeldung und das Ausfüllen eines Datenblattes genügt. Dafür gibt es dann den Zugang zu den Aufbaumaßen. Darüber steht der „qualified Partner“, der von Daimler audi-



Auf drei Meter Höhe duckt sich der Ruthmann-Steiger TB 180, der 18 Meter Arbeitshöhe und 12,8 Meter Reichweite bietet

**ANGESEHEN: MEILLER-KIPPER**

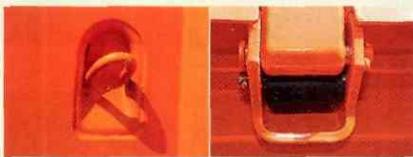


**Kipper, der nicht nur für ... geeignet ist**

Der robuste 1,9 Kubikmeter fassende Kipper von Meiller, der hinter der Doka-Plattform Platz beansprucht und eine 35 cm hohe Bordwand bietet. Damit bleibt dem Sprinter viel Nutzlast, doch dafür kann der Kipper auf dem starken Boden aus QS 500 etwas absteifen. Meiller baut aus zwei Millimeter dicken Blechen. Das Ganze sitzt auf einem niedrigen Chassis, der nach FEM berechnet wurde. Die gesamte Bewegung im Auto vorn mehr als hinten. Die Brücke stemmt wie ein nitrocarbonierter Zylinder. Die Achsen haben die festlackierten 800er Naben, die im Winter gern anfrieren, werden mit der Mittelschweißnaht

und die geriffelte Bordwand, die sich nicht so leicht beschriften lässt wie die neue M-Jet der „Großen“. Auch die dünnen Strippen zu den Seitenbegrenzungsleuchten sehen nicht für die Ewigkeit gemacht aus.

Dafür kann der Kipper auch Ziegel oder größere Steinbrocken ab, ohne gleich zu beulen, was dem Anwender gegenüber einem rund 100 Kilo leichteren Alukipper eine gewisse Flexibilität gibt. Eine Option, die Meiller automatisch verbaut, sobald eine Kugelkopfkupplung montiert ist, ist der Abweiser an der hinteren Bordwand. Ebenfalls gern geordert wird das Langgut-Ablagegestell, das nicht zu verwechseln ist mit dem 45 oder 70 Zentimeter hohen Stirnwandblech. Den elektrohydraulischen Kipperantrieb übernimmt eine zweite Batterie. Aufgebaut werden die Brücken von Canter und Sprinter übrigens in Ratingen. gs



**800-Kilo-Öse, solider Riegel (o.), Kugelkopfschutz, eigene Hydraulik, dünne abrissgefährdete Kabel und verzinkte BGF-Leiter (rechts, v.o.) zeichnen den eher grob, aber solide gearbeiteten Meiller-Kipper aus**



tifiziert wird und entsprechend den Ablaufregeln befolgt. Doch eine Stufe höher steigt der Preis. Der Einzelunternehmenspartner der Stufe wickelt Daimler zum Einrechnungsgeschäft mit, hinter denen oft größere Unternehmen, allerdings meist als

Systempartner schließlich ins Geschäft eingebunden, was den Eindruck hat, er würde den Mercedes-Benz-Sonderausstattungs-Cattarius die höchsten Weisungen erteilen. Hier spricht sich über eine einzige Rechnungsstellung und einen Vertrag, was vor allem die Kunden einen Aufbauer um die Ecke kosten haben.

**wünsche werden erfüllt**

häufig geordnete und wenige Firmen präsentierten vornehmlich, für welche Einsätze sie und Vario fit machen könnten. Das Angebot von den besten von Bott und Sortimo bis hin zu den Kippern von

Wenn Stückzahlen keine Rolle spielen: Auch seltene Anfragen können ab Werk erfüllt werden



**Tipps für den Praktiker:**

- Wer genau weiß, was er will, verhandelt besser
- Achtung Hotline: Gerade wenn es um diffizile Ausstattungs- und Servicefragen geht, lohnt sich der direkte Weg zum Händler
- Paketpreise können zusätzliche Rabatte beinhalten
- Viele Einrechnungsgeschäfte laufen mit namhaften Aufbauern oder Inneneinrichtern. Hier kann man auch Einzelposten erfragen und Preisvergleiche ziehen. Denn nicht immer braucht man das Komplettpaket
- Wichtig sind kompetente Ansprechpartner beim Fahrzeug- und Aufbauerhersteller, will man im Garantiefall nicht im Regen stehen
- Logistik und Abholort abfragen: Viele Fahrzeuge müssen vom Werk zum Aufbauer, was extra Kosten aufwirft

Dautel und Meiller. Eher speziell sind dagegen der Ruthmann Steiger, die Kräne von Fassi oder Hiab, der Glasereiaufbau von Lansing, die Werkstattwagen von Elite und Moetefind oder der „Geovan“ genannte Vermessungswagen von Plastipol. Mit dabei auch die niedrig bauenden Pritschen von Schutz, die sich ebenfalls steigender Beliebtheit erfreuen.

**Wenige Hersteller für Werkstattausbau**

Verwunderlich ist oft die geringe Produktvielfalt: Die Innenausbauten beispielsweise dominiert Sortimo mit klarem Abstand vor Bott. Zusammen decken die beiden Profis laut Sortimo-Pressesprecherin Brigitte Gerold rund 75 Prozent des Marktes ab. Den Rest teilen sich viele kleine Unternehmen, die bei Weitem nicht die Sortimentsbreite der Platzhirsche aufweisen. Ähnlich die Situation beim Kran – ein Trend, der laut Alexander Sonntag von Hiab ebenfalls ungebrochen sei. Er präsentiert mit dem 225 kg schweren 017T ein typisches „Steinmetz- oder Galabauauto“, wo ein Knickpunkt genügt, um Grabsteine oder einen Rüttler vom Fahrzeug zu heben. Der 1,7-mt-Kran hebt 1,3 Tonnen einen oder 385 Kilo gut vier Meter weit. Mit den 25 Kilo schweren mechanischen Stützen

## AUFBAUTEN AB WERK

Nicht alle Hersteller sind schon voll auf den Einrechnungs-Branchenlösungszug aufgesprungen: Während VW, Ford und die großen Importeure mittlerweile zumindest für die KEP-, Kühl- und Handwerksbranche eine Lösung parat haben, verweisen Hyundai, Nissan oder Toyota gern an die Händler. Der sollte aber Nutzfahrzeugkompetenz haben, die gerade bei Sonderwünschen viel Ärger im Nachhinein vermeidet.

- **Citroën Sonderfahrzeuge:** Servicefahrzeuge, 3-Seitenkipper, Schornsteinfeger, Kühl-, Verkaufs-, Lebensmittel-, Abschlepp-, Koffer, Großraumkoffer, 0 22 03 / 4 40
- **Fiat Branchenmobile:** Dachdecker, Frischdienst, Gärtner, Maler, Montage, Sanitär, Spedition, Werkstatt, 08 00 / 34 28 00 00
- **Ford Branchenmodelle:** Expressline, ServiceLine, 02 21 / 903 33 33
- **Iveco Branchenmodelle:** Citybox, Cool, Express, Kipper, Kipppritsche, Vendor, 0 89 / 31 77 10
- **Peugeot-Branchenlösungen:** Dienstleistung und Handwerk, Frischhaltesysteme, Warentransport u. Logistik, 0 18 01/11 19 99
- **Renault Business Center:** Frischdienst, Koffer, sonstige Branchenlösungen, 0 18 05 / 89 46 46 10
- **VW Profiline:** Coolprofi, Expressprofi und Serviceprofi, 01 80 / 26 66 37 23



Für kleines Gerät: Sprinter mit 330-l-Dieseltank im Rahmen und Dreiseitenkipper samt Auf-fahr-funktion von Moetefind

Sollter

bleiben dem Sprinter je nach Pritsche etwa 950 Kilo Nutzlast. Fixiert wird der 017T auf einem Hilfsrahmen mit Stahlplatte, angetrieben wird er elektrohydraulisch über eine zweite Batterie. Mit Pritsche ist der Hiab Cargomax direkt ab Werk verfügbar, optional auch als Bausatz. Eine Klasse darüber rangiert der Fassi F22A.22, der mit manueller Verlängerung des Auslegers auf 8,05 Meter noch 185 Kilo

trägt. Rein hydraulisch erhöht sich die Tragkraft auf 335 Kilo, die bis 5,65 Meter weit gehoben werden können. Hier wird im Galabau auch gern optional der Greifer samt Kipper geordert, um direkt vor Ort agieren zu können. Bei Palfinger hören die Kleinen übrigens auf die Namen PC und PK. Auch hier stellt man laut Pressesprecher Ebner eine steigende Nachfrage nach den Kompakten (0,8 bis 3,9 mt) fest.

## NÄHER ANGESEHEN: BIBERACHER KAROSSERIEFABRIK

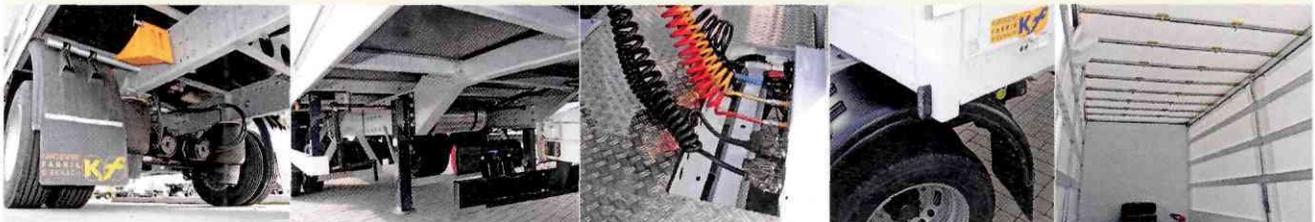
### Viel Platz mit BE-Führerschein, auf Wunsch auch sonntags

Theoretisch sind bis zu 16,5 Meter Länge möglich, erklärt Vertriebsbeauftragter Klaus Liermann von der Karosseriefabrik Biberach, die den Doka-Sprinter aus Führerschein- und Nutzlast zum Sattelzug gemacht hat. Richtig aufgebracht hat das Thema allerdings Iveco, wo man für den Daily schon diverse Aufliegerhersteller gewinnen konnte. Für den neuen BE-Führerschein muss der Zug aber von 8,7 auf 7,49 Tonnen Gesamtgewicht abgelastet werden, dann darf er sogar sonntags fahren. Beim 8,7-Tonner bleiben rund 3,6 Tonnen Nutzlast. Der Sattel des Typs SBC-6,5 LLB mit luftgefederter BPW-Achse bietet 35 Kubik Ladevolumen. „Interessant ist das Konzept vor allem für Infomobile oder den leichten Verteilerverkehr“, erklärt Liermann



die Praxisanwendung. Für Autovermieter, die immer wieder einmal 7,5-Tonner für Umzüge verleihen, eigne sich der 34.000 Euro teure Aufbau jedoch nicht, „denn Sattel-Fahren will gekonnt sein“. Allenfalls für die Langzeit-Miete könnte er sich das Konzept vorstellen. Der Vorteil: Am Basis-

fahrzeug muss man nicht einmal den Radstand ändern – es kommt lediglich ein Luftanschluss und eine Sattelplatte darauf. Praktisches Aufbau-detail: Über die Rückfahrkamera lässt sich auch die Dautel-Ladebordwand, System Scharfenberg schalten – ein Praxisvorschlag eines Fahrers, der sich so ein- bis zweimal mal Aus- und Einsteigen spart. Auch im Winter ist die Bedienung aus der Kabine einfach angenehmer. Der Aufbau ruht auf einem verzinkten Stahlrahmen. „Da wir selbst walzen, können wir hier einen hochsoliden, niedrigen Querschnitt erzeugen, der je nach Ausführung nur 200 bis 300 Kilo mehr wiegt als ein Alurahmen“, erklärt Liermann. Ansonsten verbaut man Standardkomponenten. Der Boden ist sauber abgedichtet, die Schrauben sind allerdings teils etwas tief versenkt. Trotzdem ist der Zug schwäbisch-gründlich verarbeitet. gs



Solide luftgefederte BPW-Achse, sauber geschweißter Stahlrahmen, komplett verkleidete Zugmaschine mit Luft- und Stromanschluss. Etwas abschussgefährdet sind die Begrenzungsleuchten. An Dach und Plane verwendet man Standardkomponenten wie beim 13,6er-Sattel (v. l.)

ANGEGEHEN: DAUTEL-KIPPER



**Saubere Verarbeitung bei günstigem Eigengewicht**

Sieben Varianten bietet Dautel von seinem Alukipper an, der auf einem verzinkten hoch bauenden Stahlhilfsrahmen thront. Sehr hochwertig sind die eingeschraubten verzinkten und federgelagerten 800-Kilo-Ösen, die im Winter leider trotzdem festfrieren können. Bei Dautel überzeugt vor allem die saubere Verarbeitung und das günstige Gewicht und die kugelgelagerte Kippbrücke. gs

essensibel: Die Dautel-Alukipper

terstreicht er eine an sich lo-  
ndenz: Gerade im Segment der  
er wird das Auto im Endeffekt  
Werkzeug gesehen, das entspre-  
ausgestattet wird. Dass die Aus-  
lieses Werkzeuges manchmal

hochwertiger und für den Kunden wich-  
tiger ist als das Fahrzeug selbst, müssen die  
Transporterverkäufer zähneknirschend  
akzeptieren.

Gregor Soller

NÄHER ANGESEHEN: ELITE



**Ludwigsfelder Werkstattwagen mit deutlichen US-Genen**

Seine US-Gene kann der Elite-Aufbau nicht ver-  
stecken: Die Amis stehen auf von außen  
zugängliche Werkstattwagen, um vor Ort zu  
reparieren oder Gerät zu warten. „Präventive  
Wartung“ sei auch das Hauptaufgabenfeld des  
Sprinter 515 CDI 4x4 mit SK-3665-Aufbau. Dazu  
bringt er acht von außen zugängliche Staufä-  
cher für Ersatzteile und Werkzeug mit. In zwei  
weitere Abteile kann man ausgebaute Ölfilter,  
ein Schweißgerät oder eine Einbaupumpe  
packen, mit der man Teile säubern kann. Zwi-  
schen den Fächern bleibt Platz für große Trüm-  
mer. Allerdings sollte man die solide Ladekla-  
pe mit Bedacht öffnen, damit sie einem nicht  
direkt auf die Finger fällt. Beim Heben unter-  
stützt einen ein Kran, dessen Fernbedien-  
ung magnetisch an den Stoßfänger geheftet wer-  
den kann. Da „die Amerikaner andere Ansprü-  
che an Verarbeitung und Finish haben“, wie sich  
Elite-Verkäuferin Anette Diers ausdrückt, hat  
man die Montage der einzelnen Komponenten  
nach Ludwigsfelde geholt, wo sie direkt auf  
Sprinter und Vario aufgebaut wird – mit durch-  
aus ansprechender Qualität. Die Schubfächer  
laufen sauber und alle Bleche und Einschübe  
sind ordentlich gefügt. Hauptkunden sind  
Unternehmen mit Großbaustellen, denen die  
1,3 Tonnen Nutzlast des Sprinter respektive  
zwei Tonnen des Vario genügen, um die  
schnelle Wartung vor Ort zu machen. gs



solide: Sortimo-Werkstattausbauten



Fassis F22A.22 schafft bis zu 8,05 m Auslegung



Werkstattritsche: Bott baut nicht nur Kästen aus



tem Ausschub: Vito-Vermessungswagen von Plastipol-Scheu



Aufgeräumt: Seitliche Werkzeugschübe, magnetische Kranfernbedienung