

Umstrukturiert: Inhaber Klaus Peter Strautmann vor der neuen Montagehalle

Erste Sonnenstrahlen über Waltrop

VR/Gregor Soller

Vor gut über einem Jahr übernahm Klaus Peter Strautmann Langendorf aus der Insolvenz. Jetzt kann er den Regenschirm zuklappen und verrät seine künftigen Pläne für das alt-ingesessene Unternehmen.

Langendorf bleibt allen drei Produktparten treu: Kippern, Innen- und Tiefladern

Viel hat sich getan, seit Klaus Peter Strautmann das Ruder bei Langendorf übernahm. Zeit, sich einmal den Betrieb in Waltrop anzusehen und bei der Gelegenheit exemplarisch zwei Produkte aus der aktuellen Fertigung näher zu betrachten: einen Innenlader in Diensten der Universal Transport GmbH und eine 6350 Kilo schwere Thermomulde, die ohne Zusatzausstattungen 200 Kilo leichter wäre. Das Duo eint das Dauerthema Gewicht, das beim Innenlader durch die Komplett-Alu-Lösung von Meierling wieder Auftrieb bekam. Tatsächlich fand man bei Langendorf in der aktuellsten Flatliner-Version

gegenüber dem Vorgänger 350 Kilogramm. Beide Trailer punkten mit sauberen Schweißnähten, die auf Fallnähte verzichten. Die mag Strautmann ebenso wenig wie einen dünnen Lackauftrag an den Kanten: Entsprechend setzt er nach dem Strahlen auf eine ordentliche Hohlraumversiegelung und in der noch jungen Lackierkabine auf einen 2x2K-Lack, der elektrostatisch aufgeladen wird. Lohn der Mühe ist eine gute Kantenabdeckung, an der die vergleichsweise dicke Lackschicht auffällt. Man sieht tatsächlich, dass Strautmann neben der Stabilität auch auf hohe optische Qualität großen Wert legt.



VR/Gregor Soller

Leichter und komplett vom Boden aus bedienbar: der neue Fertigteile-Innenlader. Solide: Das Heckportal zum Aussteifen der Gesamtkonstruktion

An den Konstruktionen selbst änderte man Details – ohne die als solide erwiesene Grundstruktur anzutasten. Bei der Rückwand sorgt das neue Design mit einem Kreuzverbund auf die Krafterleitungs- und einem stufenlosen Türfeststeller für mehr Stabilität und eine bessere Bedienbarkeit. Dazu kommt die Möglichkeit, eine Leerpalette mehr mitzunehmen als bei den Marktbegleitern. Die Bedienung der Hydraulik-Komponenten wurde mit neuen Bedientasten vereinfacht.

Optisch sofort sichtbar sind die neuen schickten und reparaturfreundlichen Seitenverkleidungen. Dabei wurden auch die Radhausverkleidungen neu konstruiert, um Sprühnebel zu vermindern. Außerdem eliminierten die Konstrukteure dabei Ecken, in denen sich Wasser sammeln konnte, was der Korrosionsvermeidung dient sowie die Dichtigkeit gegenüber dem Innenraum/Chassis noch mal erhöht. Optional gibt es jetzt eine LED-Beleuchtung. Schaltetails in der Elektrik und Hydraulik wurden neu angepasst: In dem Zuge verbesserte man den Kabelbaum. Der wurde in eigens dafür geschaffenen Kanälen neu verlegt. Andere Ventile und Steuerblöcke sollen die Ausfallsicherheit weiter erhöhen. Damit lässt sich der Innenlader auch sensibler bedienen und im Reparaturfall soll man sich leichter tun. Dafür schufen die Konstrukteure größere Leitungsdurchgänge und direktere Zugriffsmöglichkeiten. Auch das Pumpenaggregat ist jetzt besser zugänglich.

Die Stützfüße positionierte man für eine noch bessere Kraftaufnahme neu und spendierte ihnen einen in der Grundplatte integrierten Griff. In Summe gibt sich die jüngste Version also bedien- und wartungsfreundlicher denn je: Absenken, Heckportal öffnen, Bratzen öffnen und der Trailer kann unter dem Rack abgezogen werden. Anschließend die Bratzen in Ruheposition legen, das Heck wieder „vergattern“, um die Torsion im Trailer zu minimieren, anheben und es kann weitergehen. Dabei kann man den Innenlader komplett vom Boden aus bedienen.

Im Schadensfall separat tauschbar

Als Zweites fährt die Thermomulde vor: Auch hier fallen Schweißnähte und Lackierung positiv auf. Wie bei Schwarzmüller verkleidet man die Außenseite mit einzelnen Segmenten, die im Schadensfall separat getauscht werden können.

Einen Stock tiefer punktet der Kippsattel mit einem soliden Rahmen, der allerdings

INTERVIEW

„Einen Standardkipper wird es nie geben!“

Im Interview erklärt **Klaus Peter Strautmann**, Inhaber und Geschäftsführer von Langendorf, wie er das Unternehmen umbaut.

Vor gut einem Jahr übernahmen sie Langendorf. Zufrieden mit den Fortschritten? Zufrieden ist man als Geschäftsmann eigentlich nie, aber das dürfte eher meiner Ungeduld geschuldet sein (*lacht*). Nein, im Ernst: Wir sind gut vorangekommen und ich bin sicher, dass wir Langendorf zukunftsfest machen können. Doch ein Unternehmen komplett umzubauen, erfordert einen langen Atem. Dem Umbau folgt die Überarbeitung des Programms, dann geht es um die Konsolidierung des Geschäftes.

Die ersten Punkte leuchten ein. Ist die Konsolidierung mit dem volatilen Programm Langendorfs nicht schwer? Kipper, Innen- und Tieflader verkaufen sich eher saisonal. Für Glasinnenlader und Baustellenkipper trifft das zu, nicht aber für Fertigteileinnen- und Tieflader. Kipper, die nicht für den Bau gedacht sind, fertigen wir bis in den September hinein. So ist eine Grundauslastung immer gegeben. Es geht vielmehr darum, den Output bei Bedarf kurz- und mittelfristig deutlich erhöhen zu können. Darum mussten wir tief in die Prozesse und deren Steuerung eingreifen. Früher wurde jedes Fahrzeug auf einem Einzelbauplatz montiert und der Materialfluss ließ zu wünschen übrig. Das alles haben wir geändert und neu strukturiert. Außerdem ist jetzt jeder Mitarbeiter aufgefordert, Verbesserungsvorschläge zu machen, die wir nach Möglichkeit sofort umsetzen.

Das tun Ihre Marktbegleiter auch. Was zeichnet Langendorf aus?

Ohne eine sauber strukturierte Fertigung geht es heute nicht mehr. Langendorf steht für ein hohes Maß an Qualität und Robustheit, worauf jeder einzelne Mitarbeiter stolz ist. Außerdem können wir aus dem Programm heraus kundenspezifische Individuallösungen anbieten. Ein Beispiel ist hier die Thermomulde, die wir in Alu und Stahl vertreiben und von der wir mittlerweile rund 200 Einheiten verkauft haben.

Aber auch Langendorf muss die Fertigung standardisieren und automatisieren.

Hier dürfen Sie uns nicht mit Großserienherstellern im Curtainsiderbereich vergleichen, die im Jahr fünfstelligen Zahlen fertigen. Natürlich müssen auch wir gewisse Standardbauteile und Grundkonstruktionen einführen, doch die müssen am Ende sehr flexibel bleiben. Wenn wir jetzt von einem Kotflügelhalter 200 statt 50 Stück bauen, bringt uns das nicht wirklich weiter. Womit wir wieder beim Prozessdesign wären. Wir müssen die Einzelteile und Baugruppen so vorkonfektionieren, dass wir dann in der Produktion idealerweise alles daraus machen können. Und wir dürfen uns nichts vormachen: Vor allem das Kippergeschäft

bleibt beratungsintensiv. Einen Standardkipper wird es von Langendorf nie geben!

Wie kann man sich die Umstrukturierung dann konkret vorstellen?

Dafür habe ich ein Beispiel: Bei den Innenladern schaffen wir früher pro Woche maximal drei bis vier Fahrzeuge. Jetzt können wir den Output ohne Zusatzschicht mit fünf Leiharbeitern kurzfristig auf sieben Fahrzeuge erhöhen. Außerdem investieren wir in zusätzliche Roboterschweißanlagen für die Muldenfertigung. Es wird immer wichtiger, flexibel und schnell auf Sonderwünsche oder größere Stückzahlen reagieren zu können.

Gehört zur Umstrukturierung auch ein stärkerer Verkauf mit höherem Exportanteil?

Aufgrund der Innenlader, die wir in ganz Europa verkaufen, liegt unser Exportanteil ohnehin immer um die 50 Prozent. Dazu kommen Kippfahrzeuge für Skandinavien und die Schweiz. Aber wir prüfen auch andere Märkte.

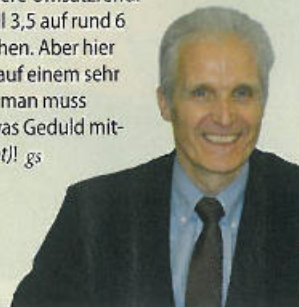
Auch in Osteuropa? Langendorf engagiert sich stark in Rumänien und unterhält dort eine Fertigung.

Das ist richtig. Allerdings stiegen die Lohn- und Transportkosten so stark, dass wir die Standard- und Großvolumenmulden wieder nach Waltrop zurückholen werden, zumal wir hier auch schneller und flexibler reagieren können. Insofern werden nur komplizierte Sondermulden in Rumänien verbleiben. Unser Engagement dort haben wir entsprechend reduziert, zumal die osteuropäischen Märkte nicht kontinuierlich das Marktvolumen und Preisniveau bieten, das man einst erhofft hatte.

Für wie viele Fahrzeuge ist das Werk in Waltrop aktuell ausgelegt? Und genügt das für eine krisensichere Zukunft?

Aktuell sind es rund 1000 Fahrzeuge. Die werden wir dieses Jahr auch machen. Natürlich wollen wir gerne mehr fertigen, auch um das Unternehmen krisensicher zu machen und Durststrecken wie 2009 locker durchzustehen. Dazu ist es wichtig, dass wir weiter profitabel sind und unsere Umsatzrendite von aktuell 3,5 auf rund 6 Prozent erhöhen. Aber hier sehe ich uns auf einem sehr guten Weg – man muss eben nur etwas Geduld mitbringen (*lacht*)! *gs*

Klaus Peter Strautmann



Robert Otto

HINTERGRUND

Das große neue Dreimaldrei der Langendorf-Fertigung

Auf einem mehr oder weniger dreieckigen Grundstück fertigt Langendorf drei Produktlinien: Kipper, Tief- und Innenlader. Erstere machen stückzahlenseitig den Großteil des Programmes aus. Mit der Umstellung der Fertigung auf eine „Fließtaktung“ geht die Erneuerung des Maschinenparks, der Oberflächenbeschichtung und der Vorfertigung einher (siehe auch Interview). Dabei hat Strautmann auch

die Montagelinien der drei Produktbereiche getrennt. Generell fasst er die weiteren geplanten Änderungen unter den Themen „Standardisierung“ und „Automatisierung“ zusammen. Erstere betrifft einen neu aufgesetzten, multifunktionalen Baukasten. Letztere betrifft vor allem die Vorfertigung mit Dreheinrichtungen und Schweißrobotern in der Muldenfertigung. Auch die Oberflächenbeschichtung wurde neu

aufgesetzt. Wünsche nach einer KTL-Beschichtung respektive der Kombi KTL plus Pulver erfüllt Strautmann mit einem externen Partner, während Zink wegen der hohen Oberflächenspannung nur für Anbauteile genutzt wird. Die neue Lackieranlage soll den Farbverlust um dreißig Prozent reduzieren. Gleichzeitig hilft sie, den Output optional auch kurzfristig erhöhen zu können. *gs*



Neu aufgestellt: Innenlader-Rohbau auf Drehgestell, Muldenfertigung mit Ausschweiß-Roboter, neue Fertigungsstraße für die Kippsattel (von links)

VR/Gregor Soller

sowohl auf einen gewichtssparenden Einzug vorn als auch auf eine aufwendige Anti-Torsionsfaltarbeit am Heck verzichtet. Die soliden Muldenauflagen sind von außen auf das obere T-Trägerstück angeschraubt, was im Falle eines Falles den Tausch erleichtert. Generell schraubt Langendorf so viel wie nur möglich.

Beim Achslift setzen die Waltroper auf eine eigene Version und haben nach wie vor Fertigerbremse und Absenkautomatik baulich voneinander getrennt. Der Kippwinkel beträgt üppige 52 Grad, kann aber vor Ort auch nach Kundenwunsch angepasst werden. Bei den Pressen setzt man in Waltrop in der Regel auf Edbro oder Hyva. Diese umgibt ein großer Balkon, bei dem „Geländer“ und Stufen ebenfalls geschraubt sind.

Das ermöglicht auch ein leichtes Verlegen des Aufstieges von rechts nach links wie beim Vorfürer und ist ein gutes Beispiel für Langendorfs neuen, flexiblen Baukasten. Da der „Balkon“ ziemlich hoch montiert wurde, kommt man einigermaßen gut an die darunterliegenden Strom- und Luftkabel, wenn man den Zug verbinden möchte.

Die Wahlmöglichkeiten bleiben riesig

Die Verkabelung von Luft und Strom führt man in Waltrop so lange wie möglich an den Längsträgern entlang und lässt sie erst bei Bedarf nach unten abbiegen. Ebenso wie Mulde und Balkon bleibt auch die Beleuchtung weiterhin Sache des Kunden: Standard sind Mehrkammerleuchten mit herkömmlichen Glühmitteln, optional

gibt es aber auch die runden Dreikammer-Rücklichter oder LED. Die werden in jedem Fall durch ein Abdeckblech geschützt. Wo andere Hersteller das Heck mittlerweile etwas aufräumen und Teile der Zusatzbeleuchtung wie Rückfahrcheinwerfer oder Nebelleuchten ins Abschlussblech integrieren, schraubt Langendorf das alles nach Kundenwunsch dazu.

Die Kunden honorieren das – und fragen auch wieder verstärkt nach Tiefladern. Auch hier möchte Langendorf noch eine Schippe nachlegen: Wie gesagt, es hat sich viel getan in Waltrop – und bis zur Bauma 2016 dürfte das noch mehr sein! ■■■

Gregor Soller



Thermorundmulde aus Stahl mit sauber aufliegendem Deckel, komplett geschraubter Balkon, separate Geber für Absenkautomatik und Fertigerbremse

VR/Gregor Soller