



# Niederländische Kooperation

**Eine neue Trailer-Achse in den europäischen Markt zu bringen, ist nicht unbedingt einfach. Denn die Fahrzeughersteller haben in dieser Hinsicht ihre eigene Meinung. Welche Achsen die Trailer-Kunden dann verwenden wollen, ist wiederum eine andere Frage. Koopman setzt im Bereich Cargo auf Achsen von Valx.**

**D**er (9t-Standard-)Trailerachsen-Markt ist in den vergangenen 15 Jahren richtig munter geworden. Erst machte Daimler in Kassel mobil, dann Gigant mit der Übernahme der SMB-Technik, dann Schmitz-Cargobull mit der eigenen Achse und zwischendurch noch Samro mit Fontenax und Kögel mit der Montagelinie für Meritor-Achsen. Und schließlich trennte sich BPW von dem jahrzehntelangen Partner MCB, was dieselbe zum Anlass nahm, ein eigenes Trailerachsen-Konzept zu entwickeln.

## Markterkundungen

Gut ein Jahr nach der ersten Präsentation der Valx-Achsen (MCB-Gruppe) in den Niederlanden ist die Montage der Komponenten in Venlo angelaufen. Als Steilvorlage für den Verkauf wirkte die Ankündigung von Meritor, die Herstellung von Trailerachsen in Europa aufzugeben. So konnte unerwartet schnell in Süd- und Westeuropa in die entstandene Marktlücke eingegriffen werden. Traditionell ist die Situ-

ation für Achsenhersteller aber so, dass der Trailerhersteller den Kunden bestimmte Achsen zur Wahl stellt. Weitere Hersteller in das Programm aufzunehmen ist immer abhängig davon, was der Endkunde nachfragt, der Trailerkäufer. Also bestand und besteht für die Vertriebsabteilung von Valx die Herausforderung, Schritt für Schritt Transportunternehmen für die Verwendung ihrer Achsen bei deren Trailer-Käufen zu gewinnen.

Was in Europa nicht so bekannt ist – was der Kooperationspartner von Valx in China gerade auf den Weg bringt. Denn die Informationen im Bericht des KFZ-Anzeiger (Nr. 13/2010) stellen nicht mehr den aktuellen Stand dar. Im Grunde handelt es sich bei dem chinesischen Hersteller Fuwa heute um ein weltweit aktives Konstruktions- und Montagennetzwerk. Daran sind SKF, Timken, Valx Wabco und Weweler mit unterschiedlichen Aufgaben beteiligt. Für Europa hat Valx den Plan, für Nordamerika hat Fuwa sich mit Trax Mechanical Systems zusammengetan. Die bisherige Trailerachsen-

Die kühlen Rechner bei  
Koopman vertrauen auf  
Valx-Achsen – ausgestattet  
mit diversen Reserven.



Produktion in Taishan wurde um Lenk- und Antriebsachsen erweitert. Die Komponentenhersteller sind also in die weltweite Marktstra-

ANZEIGE

**Ihr  
Finanz.Vorteil.**  
Fair. Sicher. Maßgeschneidert.

[www.cargobullfinance.com](http://www.cargobullfinance.com)

tegie eingebunden. Man braucht keine große Phantasie, sich vorzustellen, wohin die Reise geht: Hier hat sich gerade der Welt stückzahlgröÙte Achsenhersteller eingerichtet.

Nun waren einige Achsenhersteller schon früher in China aktiv, sodass sich die Frage stellt, wie die Familie Wu ein im Jahre 1997 gegründetes Unternehmen innerhalb von 13 Jahren zum größten Achsenhersteller der Welt entwickeln kann. Vermutlich liegt es einmal daran, dass die – nicht zu unterschätzenden – politischen Autoritäten vor Ort Wert darauf legen, dass die Produktionskapazität und das Know-How im Lande versammelt werden. Die Chefin von Fuwa, Amy Wu, legt auch Wert auf die Feststellung, dass alle Investitionen von Fuwa aus den Gewinnen von Fuwa finanziert werden.

Das Konzept unterscheidet sich nicht von dem von MCB: Irgendwelche Finanzinvestoren wie solche, die zwischen 2003 und 2009 in Deutschland verschiedene Fahrzeugkomponenten- und Fahrzeughersteller erst ausgeräumt und dann vor die sprichwörtliche Wand gefahren haben gibt es in diesem Unternehmensverbund nicht. Und für die allseits gefürchtete Quarterly-Results-Politik US-amerikanischer Unternehmen haben Firmen in Asien offenbar wenig Verständnis. Man plant langfristig. So, wie Japan und Korea es im Automobilbau seit Jahrzehnten praktizieren.

**Schon beim Trailer  
gibt es sehr viel mehr  
Spezialitäten als hier-  
zulande, und das nicht  
nur, weil das Gesamt-  
gewicht bei 50 t liegt.**

**Koopman gehört zu den wenigen Unternehmen im Gütertransport Europas, die den Telematikern erklären können, wo und wie sie zu handeln haben.**



Mark Engelen (links), Geschäftsführer Valx, und Bert Stuivenberg, Direktor von Koopman Cargo

### Koopman

Wer sich als „oosterboer“ (Bauer aus dem Osten, also Deutscher) den niederländischen Straßenverkehr-Sektor näher ansieht, kommt schnell zu der Einschätzung, dass unsere „westerboeren“ uns in vielerlei Hinsicht einiges voraus haben. Die LKW sind so ziemlich die gleichen wie bei uns, aber schon beim Trailer gibt es sehr viel mehr Spezialitäten als hier, und das nicht nur, weil das Gesamtgewicht bei 50 t liegt. Und das Thema 60 t/25,25 m ist seit einem Jahr durch, gehört zum Stand der Technik. Was aber bei uns viel weniger bekannt ist, ist die Tatsache, dass und wie unsere Nachbarn ihre Fuhrparks durchrationalisieren. Das läuft bekanntlich unter dem Stichwort „automatisierung.“ Automatisiert wird im Grunde alles, was mittels Lieferschein, Frachtpapier, Tacho-Wachsscheibe, Tankquittung und dergleichen früher von den Fahrern in die Büros geschaufelt wurde. Das setzt sich dann fort mit Tourenplanung, Kundenergebnisrechnung, Lagerlogistik. Und das alles wirkt dann wieder zurück auf die technische Ausrüstung der Fahrzeugkombinationen, mit denen sie arbeiten. Schon vor gut 20 Jahren stellte das NEA-Institut überrascht fest: Niederländische Transportunternehmen können trotz der dortigen höchsten Fahrerlöhne in Europa deswegen im Transportgeschäft gut mithalten, weil sie in allen Aktivitäten die höchste Produktivität haben, übrigens vor allem im Bereich Fahrzeugservice. Zehn Jahre später ermittelt der Verband der Transportunternehmer in den

Niederlanden, TLN, die im internationalen Verkehr tätigen Betriebe sind mehr oder weniger defizitär. Anders gesagt: Nur noch der verdient Geld, der im Revier bleibt oder besondere Dienste anbietet.

Koopman gehört zu den Transportunternehmen in den Niederlanden, die weniger mit dem Langstrecken-Geschäft als im Regionalbereich beschäftigt sind und auch besondere, dem Transport vor- und nachgelagerte Dienste anbieten. Bis 1980 ist das fünfzig Jahre zuvor gegründete Unternehmen ein Kleinbetrieb mit zehn Lastzügen. In den 90er Jahren wird erst einmal das Stückgutgeschäft – Koopman Depotrans – in eine Kooperation von heute 17 Unternehmen (Transmission) eingebracht, welches seinerzeit schon 275 Trailer-Ladungen pro Tag bedeutete. Drei Jahre später wird das Hafenterminal in Amsterdam mit Bahnanschluss, Fahrzeugprüfung, Nachbearbeitung und Fahrzeugausrüstung errichtet, und zwei Jahre später wird Koopman der Abfertigungs-spediteur für das frühere DAF-, heute Mitsubishi-Werk in Born. Parallel dazu entwickelt sich das Kisten- und Colligengeschäft, das heißt neben den Komplettlösungen das der Ladungspartien. Derzeit wickelt das Unternehmen täglich 450 Transportaufträge mit 300 Trailern ab. Viele davon sind mit Joloda-Palettenrollern ausgerüstet, und einige davon besitzen eine spezielle Rungen-Ladungssicherung, die das Niederzurren erspart. Das von einem deutschen Zertifizierer geprüfte System benötigt nur einen Sperrbalken zum Heck hin.



Vor knapp einem Jahr zum ersten Mal präsentiert: Trailerachse von Valx

## Koppeltrailer-Konzept

Ein zweites Betätigungsfeld der heute Koopman-Cargo genannten Abteilung ist das Koppeltrailer-Konzept. Koopman stellt Sattelanhänger zur Be- und Entladung, wobei sie durch diverse Terminal-Schlepper rangiert werden. Der Kunde hat auf seinem Betriebshof also alle Operationen an Koopman vergeben. Der interessante Aspekt bei dem Verfahren ist, dass der Verlader-Kunde nur die einfache Fracht zum Empfänger zahlen muss, weil der Spediteur für seine Rückfracht selbst sorgt. Dieses Angebot, so erklärt der Direktor von Koopman Cargo, Bert Stuivenberg, will man Schritt für Schritt in Europa ausweiten.

Die dritte Entwicklungsschiene ist die hauseigene Werkstatt in Nijkerk. Diese betreute bisher vor allem die eigenen Autotransporter, ist aber seit einem Jahr als Koopman Truck & Trailer Service auch für eigene Kunden eingerichtet. Die hauseigenen Sattelanhänger werden wegen ihrer verschiedenen Standorte von Vertragswerkstätten gewartet.

Die vierte Entwicklungsschiene bei Koopman ist entstanden aus dem Problem, dass vor zwanzig Jahren niemand in der Lage war, die EDV-Automatisierung eines Transportbetriebes, der sowohl Autotransporter einsetzt als auch Komplettladungs-Trailer sowie Distributionsfahrzeuge, in ein System zu integrieren. Deswegen gründete Koopman eine eigene Abteilung für Informationstechnik. Die regelt nicht nur das Transporter-Geschäft, das Lagerhaus-Geschäft und die Stückgut-Distribution. Sie war unter Verwendung von Oracle-Systembausteinen dann auch so selbständig, dass den Herstellern von Bordcomputern erklärt werden konnte, dass nicht ihre Mobilsystem-Hardware der interessante Punkt wäre, sondern die Integration ihrer Module in das vorhandene Informationssystem von Koopman. Den Vertrag zur Ausrüstung der Zugmaschinen und der Fahrzeug-Checker in Amsterdam erhielt deswegen Prometheus Informatics in

Veenendaal, denn die konnten das. Koopman gehört zu den wenigen Unternehmen im Gütertransport Europas, die den Telematikern erklären können, wo und wie sie zu handeln haben.

## Koopman und Valx

Hört man Bert Stuivenberg zu, wie schnell sich Koopman in den vergangenen zehn Jahren entwickelt hat, stellt sich die Frage, warum das Unternehmen sich in der Abteilung Cargo für den Einsatz von Valx-Achsen entschieden hat, denn das könnte ja ein Risiko darstellen. Man muss wissen, dass niederländische Transportunternehmen ihre Fahrzeugkosten bis zu drei Stellen rechts vom Komma kalkulieren – bei Koopman ist das nicht anders. Weil jeder weiß, dass die Achsen aus Valkenswaard mit diversen Reserven ausgestattet sind (siehe Bremsentest ab Seite 30), besteht für Koopman im Grunde kein Risiko.

Folkher Braun



PER INTERNET INFO  
020-40 000 000 000 000 000 000

ALLE BEREICHEN DER WIRTSCHAFT  
SIND HEUTE VERBUNDEN



# Ihr Ideal.Gewicht.

Mit weniger Eigen-  
gewicht laden Sie  
mehr zu.

[www.cargocollie.com](http://www.cargocollie.com)



ELCER (ELECTRONIC) mit nur 2.700kg Eigen-  
gewicht und Zuladungsbefähigung 44.000kg  
Aufbau für effiziente Beladung und Entladung mit Hilfe  
von IS-Systemen – JUNE 1997/98.

INTERNET INFO: 020-40 000 000 000 000 000 000