Alles andere als Hochstapeln – 30 Jahre Zusammenarbeit mit Linde Material Handling

_____ Seit über 30 Jahren kooperieren Linde Material Handling und Porsche Engineering unter anderem im Rahmen des Produktdesigns der Linde-Flurförderzeuge. Fritz Müller, ehemaliger und langjähriger Key Account Manager bei Porsche Engineering, hat diese Zusammenarbeit über viele Jahre hinweg betreut und pflegte kontinuierlich den Kontakt mit Udo Herrmann, dem Vorentwicklungsleiter bei Linde Material Handling. Um einen genaueren Einblick in die Besonderheiten dieser langjährigen Zusammenarbeit zu erlangen, haben wir die beiden Herren zum Interview gebeten.

Interview: Frederic Damköhler, Nadine Guhl Fotos: Jörg Eberl

Udo Herrmann

Bevor der gelernte Kfz-Mechaniker im Jahr 1992 zu Linde Material Handling kam, studierte Udo Herrmann über den zweiten Bildungsweg Maschinenbau an der FH Darmstadt. Nach einer Anstellung im Bereich Entwicklung/Konstruktion Kurbelwellen-Schleifmaschinen bei Naxos-Union folgte der Schritt zu Linde Material Handling. Dort war Udo Herrmann in unterschiedlichen Positionen in der Entwicklung/Konstruktion unter anderem als Abteilungs- und Projektleiter tätig. Seit 2005 ist Udo Herrmann Leiter der Vorentwicklung Fahrzeuge.

Herr Herrmann, vor welchen Herausforderungen steht die Branche der Flurförderzeuge beziehungsweise Nutzfahrzeuge in nächster Zeit?

Herrmann: Die Herausforderungen für unsere Branche ergeben sich vor allem aus den unterschiedlichen Anforderungen der Märkte. Linde möchte in den verschiedenen Marktsegmenten überall auf der Welt durchgängig auftreten. Die große Herausforderung dabei ist, den jeweils spezifischen Marktanforderungen voll und ganz zu entsprechen. In Low-Cost-Märkten geht es hauptsächlich um Funktionalität und niedrige Kosten, während in High-End-Marktsegmenten Themen wie Performance, Design und Ergonomie zusätzlich eine wichtige Rolle spielen. Hieraus ergibt sich die Schwierigkeit, mit dem jeweiligen Angebot sowohl unserem Linde-Anspruch und natürlich vor allem den Kundenerwartungen gerecht zu werden.

Inwiefern kann ein Entwicklungsdienstleister hier unterstützen beziehungsweise wo stößt er dabei an Grenzen?

Herrmann: Lassen Sie mich an dieser Stelle direkt auf Porsche Engineering eingehen. Insgesamt bauen wir sehr gerne auf die Erfahrungen und Anregungen aus dem Automobilbereich. Stapler haben genau wie Autos meistens vier Räder. Aber hier hören die Gemeinsamkeiten bei Weitem nicht auf: Porsche Engineering ist genau wie wir international aufgestellt und bedient Kunden überall auf der Welt, ›

„Die Besonderheit von Linde liegt in der Kombination aus einem hochleistungsfähigen Investitionsgut und der hochemotionalen Marke. Leidenschaft und Besitzerstolz gelten als Kernbestandteile der Marke, und genau darin liegt auch eine wesentliche Gemeinsamkeit mit Porsche.“

Dr. Ralf Dingeldein, Vertriebsbereichsleiter Neufahrzeuge bei Linde Material Handling

was in Bezug auf die bereits erläuterten Marktsegmente von großer Bedeutung ist. Wir haben enorm von der Zusammenarbeit profitiert und so innerhalb kurzer Zeit große Entwicklungssprünge aus dem Automobilbereich in unsere Branche übertragen. Die Zusammenarbeit erstreckt sich über die unterschiedlichsten Bereiche, angefangen beim Styling über IT-Anbindung bis hin zu Elektronik- oder Antriebsthemen. Grenzen in der Zusammenarbeit sind insofern gegeben, als dass sich kostenintensive Technologiethemen teilweise nur schwer in Low-Cost-Märkte übertragen lassen, da hier alles auf möglichst niedrige Herstellungskosten abzielt. In letzter Zeit zeigt sich ein gewisses Auseinanderdriften von Pkw- und Staplerwelt. Ein Stapler ist nach wie vor eine Arbeitsmaschine, wohingegen ein Pkw mehr emotional betrachtet wird. Einige Themen aus dem Automobilbereich lassen sich daher bei Flurförderzeugen nicht im gleichen Ausmaß abbilden.

Herr Müller, erinnern Sie sich noch an Ihr erstes Projekt zusammen mit Linde Material Handling?

Müller: Mein erstes Projekt mit Linde Material Handling war die zweite Generation des H30 – BR393. Die Zusammenarbeit reicht jedoch noch weiter zurück. Das allererste Kooperationsprojekt überhaupt war der H30 – BR351: ein Stylingprojekt mit dem Ziel, die reine Arbeitsmaschine in ein Fahrzeug mit gefälligerer äußerer Anmutung umzuwandeln. Seit dem damaligen Projektbeginn im Jahre 1982 existiert der noch heute geltende Rahmenvertrag zwischen unseren beiden Unternehmen.

Gab es während dieser langen Zeit auch Schwierigkeiten in der Zusammenarbeit? Wie wurden diese gelöst?

Herrmann: Grundsätzlich ist die Umstellung auf völlig neue Produktgenerationen, wie zum Beispiel auf den 39X, nie ganz einfach. Ein solcher Prozess erfordert von allen Beteiligten viel Geduld, Ausdauer und Sensibilität in der Zusammenarbeit. Hier sind kontinuierliche Anstrengungen nötig, insbesondere unter Berücksichtigung der Unterschiede zwischen Automobilen und Flurförderzeugen.

Müller: Als Ingenieurdienstleister müssen wir uns stets voll und ganz in den Kunden hineinversetzen, um seine Wünsche und Anforderungen erfassen und umsetzen zu können. Obwohl das für uns einerseits Alltag ist, werden wir damit immer wieder vor neue Gegebenheiten und Herausforderungen gestellt. Nur durch vertrauensvolle Kommunikation miteinander, die natürlich ein gewisses Maß an Sensibilität, aber auch an Offenheit voraussetzt, können Projekte gemeinsam erfolgreich bewältigt werden.

Ein Erfolgsfaktor für langfristige Kundenbeziehungen: Offene und vertrauensvolle Kommunikation wird in allen Kundenprojekten großgeschrieben

Inwiefern passen Linde-Flurförderzeuge und Porsche zusammen?

Herrmann: Analog der Performance, die ein Porsche auf die Straße bringt, bewegen auch unsere Stapler performant, schnell und vor allem sicher Lasten von einem Ort zum anderen. Linde und Porsche vereint zudem der hohe Qualitätsanspruch und ein einzigartiges Produktdesign. Genau wie bei Porsche sollen auch bei unseren Fahrzeugen über das spezielle Design Emotionen ausgelöst und Unternehmenswerte widergespiegelt werden. Man muss dem Fahrzeug die Leistungsfähigkeit ansehen – hochwertige Qualität, Robustheit und Solidität müssen eindeutig zum Ausdruck kommen. Genau wie Porsche betreiben wir keine Verkünstelung, wo nichts dahintersteckt.

Was ist das Besondere an der langjährigen Kundenbeziehung zwischen Linde Material Handling und Porsche Engineering?

Müller: Ganz besonders ist das hohe Maß an gegenseitigem Vertrauen, das im Laufe der Jahre entstanden ist. Auch die Zusammenarbeit, die mittlerweile wie unter Kollegen in der eigenen Firma abläuft, schätze ich besonders. Es ›

„Wir haben enorm von der Zusammenarbeit mit Porsche Engineering profitiert und so innerhalb kurzer Zeit große Entwicklungssprünge aus dem Automobilbereich in unsere Branche übertragen.“ Udo Herrmann

handelt sich bei unserer Beziehung um keine statische Angelegenheit, wir lernen ständig dazu, Ansprechpartner wechseln, und dennoch hat sich ein hohes Vertrauen etabliert.

Herrmann: Man hat in dieser Beziehung keine Hemmungen, auch prekäre Themen anzusprechen. Selbst wenn Schwierigkeiten oder Probleme aufkommen, werden diese offen und gemeinsam geklärt.

Müller: Die Zusammenarbeit erfolgte stets auf persönlichem und direktem Wege zwischen den involvierten Fachbereichen – ohne die Zwischenschaltung von anderen Instanzen. Durch diesen direkten Draht wissen beide Seiten immer, mit wem sie es zu tun haben und wer der direkte Ansprechpartner ist.

Welche Impulse erwarten Sie sich in Zukunft für Linde Material Handling durch die Zusammenarbeit mit Porsche Engineering?

Herrmann: Insgesamt erhoffe ich mir weiterhin Impulse für Trends und technische Themen aus dem Automobilbereich, die auf unsere Branche übertragbar sind. Ich denke dabei besonders an solche Themen wie die zunehmende Elektrifizierung oder auch Kommunikationsmittel oder Displays, was künftig auch bei Flurförderzeugen immer wichtiger sein wird. Hier ist der Automobilbereich meist eine Generation weiter. Und nach wie vor wird sicher die Formensprache, sprich das Styling, eine wichtige Rolle spielen.

Herr Herrmann, wenn Sie einen Tag lang Entwickler bei Porsche Engineering sein dürften, was würden Sie gerne entwickeln?

Herrmann: Ein Tag ist leider sehr kurz, das schränkt natürlich ein … Ich würde aber sehr gerne in die Motorenentwicklung eintauchen. Als gelernter Kfz-Mechaniker habe ich bereits bei VW, Audi und Porsche gearbeitet und habe daher eine starke persönliche Bindung zur Automobilbranche. Der Motor ist das Herz eines jeden Fahrzeugs und der Sound sowie die Leistungsfähigkeit eines Porsche 911 sorgt auch bei mir für Gänsehaut. ■

www.linde-mh.de

30 JAHRE ZUSAMMENARBEIT: LINDE MATERIAL HANDLING UND PORSCHE ENGINEERING

Nachdem Porsche bereits Drehwerks- und Kettenantriebe für Linde konzipiert hatte, wurde der Sportwagenhersteller Anfang der 1980er Jahre mit dem Design einer neuen Generation von Gabelstaplern beauftragt. Seit damals kommt dem Thema Styling im Rahmen der Zusammenarbeit eine besondere Bedeutung zu. Das Porsche-Styling für Linde ist inzwischen zu einem vielfach preisgekrönten Markenzeichen geworden. So wurden beispielsweise die Linde-Gabelstapler jüngst erneut mit dem begehrten „red dot award for product design“ des renommierten Design-Zentrums Nordrhein-Westfalen ausgezeichnet: Die Elektro-Gegengewichtsstapler E20 – E50 erhielten 2011 diese Auszeichnung und stehen damit ganz in der Tradition der mehr als 20 Designauszeichnungen seit Beginn der Kooperation.

911 CARRERA-MODELLE: Kraftstoffverbrauch (in l/100km) kombiniert 11,7-8,2; CO_2-Emission 275-194 g/km