

BEDEUTUNG DER LADUNGSSICHERUNG:

Ein- und Ausbauten

Der Bedarf wächst, das Verständnis für Ladungssicherung steigt, und Crashtests belegen, was mit ungesicherter Ladung geschieht, wenn es zu plötzlichen Bremsmanövern kommt ... | VON GUNDO SANDERS



Bei Bott, diesem Ausbauer mit dem grünen quadratischen Logo, arbeiten weltweit rund 1.600 Menschen, davon etwa 850 in Deutschland. Am Hauptsitz von Bott in Gaildorf bei Schwäbisch Hall sind 3 Werke: Vom Fahrzeugeingang über die Produktionsplanung, den Einbau selbst, die Schulungen und das Gestaltungsatelier bis zum Übergaberaum für fertige Fahrzeuge reicht das Angebot im Kundencenter. Werk 2 beheimatet Produktion und Montage vieler Kleinteile, Schubläden und anderer Elemente. In Werk 1 sind Verwaltung und Entwicklung konzentriert, außerdem werden hier im großen Stil Fußbodenplatten für Nutzfahrzeugtypen aller Art gefräst. Neben Gaildorf gibt es sechs weitere Niederlassungen in Deutschland, wozu auch das Tochterunternehmen Elabo in Crailsheim gehört. Aktuell sind 31 Vertriebs- und Servicepartner im Inland für und mit Bott aktiv; weltweit sind es sogar über 100 in 35 Ländern.

Auf die Frage wie lange es dauere, bis ein an Bott übergebenes Auto fertig ausgebaut sei, ist eine pauschale Antwort schwer möglich. Je nach Komplexität kann es in wenigen Stunden erledigt sein oder auch mehrere Wochen dauern. Der statistische Durchschnitt liegt bei etwa 12 Stunden. Und wenn man den Vorlauf von der Angebotsanfrage bis zum Ausbau betrachtet? Auch darauf kann wegen der Individualität keine pauschale Aussage getroffen werden. Das liege an den diversen Möglichkeiten, die ein Ausbau potentiell beinhalten könne, aber insbesondere auch daran, daß oft die Grundlage fehle, um von Beginn an verlässliche Zeitangaben machen zu können. Die Standardlieferzeiten liegen zwischen 15 bis 20 Tagen, Ausnahmen bestätigen die Regel. >>

➤ Auf die Frage wo und wie Ausbauten von Bott gekauft werden und ob sie dann inklusive Fahrzeug im Einrechnungsgeschäft seien, heißt es: Einrechnungsgeschäfte im eigentlichen Sinne mit individuellen Ausbauten bieten nur vereinzelte Fahrzeughersteller an. Häufiger sind es Ab-Werk-Lösungen, bei denen die Hersteller standardisierte Ausbauten vornehmen bzw. in ihre Bestellsysteme eingepflegt haben. Der Großteil des Vertriebs- und Beratungsgeschäfts erfolgt durch Bott selbst beziehungsweise durch die in den jeweiligen Regionen zuständigen zertifizierten Partner.



Innerhalb gewisser Grenzen können dank der Modularität der bott vario3 die Fahrzeuginrichtungen vom Kunden selbst umgebaut werden. Es sind allerdings die einzelnen Bestandteile, wie Schubfächer und Fachböden, die gemeinsam zur inneren Stabilität des Regalsystems beitragen. Von willkürlichen Änderungen an der ursprünglich festgelegten Konfiguration rät der Hersteller daher ab, verweist aber gleichzeitig auf die mit dem Konzept einhergehenden Vorteile: Diese

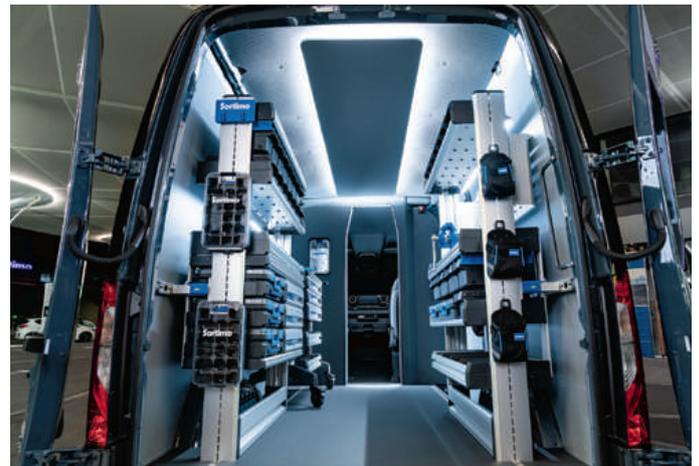
liegen laut Bott in besonders effizienter Stauraumnutzung, herausragender Robustheit und Gewichtsersparnis. Das Unternehmen ist der Auffassung, daß in diesen Punkten der größte Kundennutzen liegt. Die Möglichkeit, die Einrichtung auf Grund eines eventuellen zukünftigen Bedarfs später grundlegend umbauen zu können, sei erfahrungsgemäß wenig gefragt. Die Ursache dafür sieht Bott insbesondere in hochwertiger und weitsichtiger Beratung. Außerdem seien selbst sehr individuell mit bott vario3 konfigurierte Fahrzeuge in aller Regel äußerst vielseitig einsetzbar und Erweiterungen jederzeit möglich.

Bei der Besichtigung gab es in manchen Fertigungsbereichen eine Reihe gleicher Fahrzeuge in identischen Designs und an anderen Stellen ganz verschiedene Transporter nebeneinander. Deshalb wollte ich wissen: wie ist das Verhältnis von kleinen Handwerksbetrieben zu großen Flottenkunden bei Bott? Etwa 80 % der Kunden im Fahrzeugausbau machen dort kleine und mittelständische Unternehmen aus, etwa 20 % sind Großkunden. Wann ein Unternehmen als Großkunde geführt wird, wird individuell und nach Ausbaubedarf entschieden. Über Kundennamen spricht man nicht, und doch gab es eine Antwort auf die Flottenbestellungen: Bott sei unter anderem Partner sehr namhafter Kommunikations- und Energieversorgungsunternehmen und baut deren Flotten fortwährend aus.

Das neue Sortimo Rail System ist jetzt lieferbar

Vor einem Jahr im Vision Van auf der IAA transportation am Sortimo-stand gezeigt, ist es jetzt lieferbar: Das neue, patentierte Sortimo Rail System (SRS) versteht der Hersteller als Antwort auf die Anforderungen unterschiedlicher Branchen – ob Handwerk, Service, Bau, Energie,

KEP oder kommunale Betriebe. Dank des innovativen Schienensystems läßt sich die Fahrzeuginrichtung sicher im Fahrzeug verankern. Gleichzeitig dient das System der professionellen Ladungssicherung, abgestimmt auf die tägliche Praxis der Anwender. Das Highlight dabei ist die Swap-Funktion, Dank dieser lassen sich komplette Fahrzeuginrichtungselemente im Handumdrehen ein- und ausbauen. So passt man sein Fahrzeug jederzeit an wechselnde Einsätze oder Nutzer an, ganz ohne Werkstattbesuch. Auf diese Art konfiguriert beispielsweise Sixt seine Transporter für gewerbliche Mieten mit den gewünschten



und passenden Einbauten und bietet so optimale Ladungssicherung. Und ist das Leasing ausgelaufen oder der Van abgeschrieben und wird zurückgegeben, kann der Handwerksbetrieb den Einbau im nächsten gleich weiternutzen!

Weitere Anbieter

Bundesweit vertreten sind auch Ein- und Ausbauten von Aluca, Flexmo/Kögl, Reca Norm und Würth, sowie LogicLine aus Österreich. Eine neue Modullösung von PlugVan bietet einen schnellen Wechsel zwischen Werkstattmodul und einschiebbarer Campinglösung. Da sind aber noch Crashtests angesagt ... Auf den Markt wollen auch Anbieter aus den Niederlanden, wie Vehikit und Skandinavien (System Edström, Modul-System, worksystem). Dort fehlen zunächst wohl noch die Servicepartner laut deren Webseiten. Mehr dazu in einer der kommenden Ausgaben ...