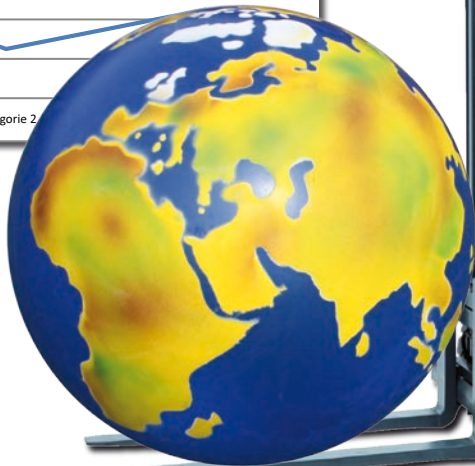
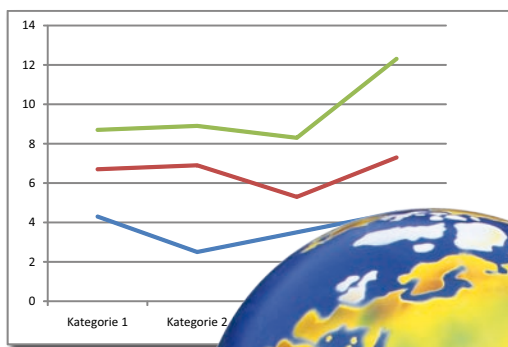


Über Märkte, Technik und Strategien

Jungheinrich informiert



© Erdball_Thorben Wengert / PIXELIO

Vielfältig zeigte sich kürzlich das Informationsangebot des Flurförderzeugherstellers Jungheinrich während einer Presseveranstaltung in Leipzig. Im Mittelpunkt standen die Situation auf dem Weltmarkt, neue und erprobte Technologien für das Flurförderzeug, eine neue Baureihe selbst sowie das neue Werk für Niederhubwagen in Landsberg, in der Nähe von Leipzig.

Viel zu tun gibt es nach Ansicht von Dr. Helmut Limberg (**Bild 1**), Mitglied des Vorstandes der Jungheinrich AG, Hamburg für das Jahr 2010. Dabei sehe man die aktuelle Finanz- und Wirtschaftskrise nicht so sehr als Gefahr, sondern begreife sie als gute Gelegenheit für eine marktstrategische Ausrichtung.

Zur Lage

Neben den bekannten Rückgängen in den Flurförderzeugmärkten Nordamerikas (-38 Prozent) und Europas (-46 Prozent), nimmt sich der Rückgang in den asiatischen Ländern (-22 Prozent), recht moderat aus. Und so ist es nicht verwunderlich, dass Limberg ein besonderes Augenmerk auf diese Region im Allgemeinen und auf China im Speziellen richtete. Das gilt sowohl für den Anbieter- als auch für den Abnehmermarkt. So rechnet man für das Jahr 2010 mit 60 000 (2009: 45 000 Geräte) Flurförderzeugen aus China, die auf den Weltmarkt gelangen werden. In Deutschland lag der Marktanteil chinesischer Stap-

lerhersteller im Jahre 2008 bei 3,8 Prozent. Limberg: „Wir nehmen die chinesischen Anbieter, die sich für den Export scheinbar viel vorgenommen haben, sehr ernst.“

Über die exportorientierten Aktivitäten in Richtung Europa hinaus sei China auch auf dem asiatischen Flurförderzeugmarkt die treibende Kraft, der zu begegnen sei. „Wir tragen dieser Entwicklung mit markt- und preisgerechten Geräten für den chinesischen Markt Rechnung. Diese Flurförderzeuge, Deichselgeräte und Elektrostapler, stammen aus unserem Montagewerk in Qingpu in der Nähe von Shanghai.“

Aber nicht nur den asiatischen bzw. chinesischen Markt hat Jungheinrich im Visier.

Bild 1: Dr. Limberg sieht die chinesischen Flurförderzeughersteller und den Markt in China als große Herausforderung



Seit dem 1. Januar dieses Jahres sind die Hersteller Caterpillar und Mitsubishi (MCFA) Jungheinrich-Vertriebspartner für die Märkte USA, Kanada und Mexiko.

Über die Aktivitäten in den Märkten der Welt und in Deutschland hinaus will Jungheinrich sein Engagement in Sachen Intralogistik, dafür ist der Unternehmensbereich Logistiksysteme zuständig, intensivieren. Dazu gehört z. B. neben dem Know-how im Flurförderzeugbereich der Ausbau der Engineering-Kompetenz in den Segmenten Regalsysteme, Fördertechnik und Regalbediengeräte.

Primär von Bedeutung für die Strategie- und Entwicklungspolitik ist für Jungheinrich in diesem Kontext die Erfüllung des Betreiberanspruchs nach immer effizienteren Lösungen der jeweiligen intralogistischen Aufgabenstellung.

Ansprüche an das Flurförderzeug und ...

Ein Flurförderzeug kann zur effizienten Bewältigung von Aufgaben entlang der Logis-

Bild 2: Nach Ansicht von Dr. Rosenbach verlangen die Betreiber nach Flurförderzeugen, die ihre Aufgaben immer effizienter lösen



Fotos: Jungheinrich

tikette wertvolle Hilfe leisten. Und so sind es für Dr. Klaus-Dieter Rosenbach (**Bild 2**), Mitglied des Vorstandes der Jungheinrich AG, „denn auch die technischen Trends und Entwicklungen, die zur Steigerung der Umschlagsleistung, einer Optimierung der Ergonomie, einer hohen Ausführungsqualität und einer hohen Energieeffizienz und Emissionsreduktion beitragen und so die Basis zur effizienten Aufgabenbewältigung schaffen.“

... aktuelles Ergebnis

Jüngstes Ergebnis dieser Bemühungen ist die neue Baureihe VFG 316s-320s mit hydrostatischem Antrieb. Die Stapler, die das Hydrostaten-Portfolio im Tragfähigkeitssegment von 1,6 bis zwei Tonnen ergänzen, können bis zu 6,5 m hoch stapeln und besitzen eine hydrostatische Antriebstechnologie „Made in Germany“. Herzstück der neuen Stapler ist ein Volkswagen-Motor, der sowohl in der Diesel- (DFG) als auch in der Treibgasvariante (TFG) zum Einsatz kommt. Die Verstellpumpen sowie die Radmotoren stammen von Bosch Rexroth. Die Basis für hohe Leistungen bei gleichzeitig maximaler Energieeffizienz liegt in der Systemsteuerung, die über eine von Jungheinrich selbst entwickelte Software geschieht.

Hydrostatische Fahreigenschaften stehen für guten Fahrkomfort sowie eine hohe Umschlagsleistung insbesondere bei intensiven Einsätzen. In der Praxis bedeutet dies u. a. schnelles und direktes Beschleunigen sowie rasche und sanfte Richtungswechsel. Damit ist das Fahrzeug auch gut geeignet für den Reversiereinsatz, z. B. beim Be- und Entladen von Lkw (**Bild 3**). Während des Hubvorgangs wird die Drehzahl automatisch angehoben. Die Umsetzung der Fahr- und Hydraulikprozesse geschieht aufgrund der hydrostatischen Antriebstechnologie direkt und präzise. Unterstützt durch fünf vordefinierte Arbeitsprogramme, vom Energiesparmodus bis zur maximalen Umschlagsleistung, kann der Fahrer die Arbeitsweise des Geräts per Knopfdruck flexibel an seinen Einsatzfall anpassen. Da die hydrostatische Antriebstechnologie über nur wenige mechanische Bauteile verfügt, ist sie zudem servicefreundlich und wartungsarm.

Zusätzlich, zu der auf der Konstruktion basierenden Sicherheit sind optional die Sicherheitspakete Access Control, Drive Control, (basiert auf dem System Curve Control) und Lift Control verfügbar.

Neben den optionalen Sicherheitspaketen verfügen die Stapler der Baureihe VFG 316s-320s über eine selbsteinstellende Parkbremse, die ein Zurückrollen auf Rampen oder Schrägen verhindert, sowie die von oben einsehbare Trittstufe für den leichten und sicheren Ein- und Ausstieg des Fahrers.

Neu sind die sitzgebundenen Bedienelemente in der in zwei Richtungen einstellba-

INFO Niederhubwagenproduktion jetzt in Landsberg

Seit Anfang Januar 2010 fertigt Jungheinrich alle Elektro-Hubwagen vom Typ EJE Baureihe 1 und 2 am Standort Landsberg bei Halle. Zurzeit werden im Werk Landsberg pro Tag 40 Fahrzeuge produziert. Die Verlagerung der Produktion aller Elektro-Niederhubwagen von Norderstedt nach Landsberg soll bis Mitte 2010 abgeschlossen sein. Von diesem Zeitpunkt sollen dort täglich etwa 80 Fahrzeuge produziert werden. Die Kapazität des neuen Werkes ermöglicht es, in Zukunft bis zu 30 000 Fahrzeuge jährlich zu produzieren. Dazu hat Jungheinrich an dem neuen Standort, der als eigenständiges „Centre of Excellence“ agiert, in innovative und umweltfreundliche Produktionseinrichtungen investiert. Rund 30 Millionen Euro sind in die neue Produktionsstätte geflossen. Aktuell arbeiten etwa 80 Menschen im neuen Werk in Landsberg.



Quelle: Jungheinrich

ren, mitschwingenden Armlehne. Zudem kann der Fahrer zwischen dem neuen Solo-Pilot oder dem Multi-Pilot – beide mit integriertem Fahrtrichtungsschalter – wählen. Eine elektrisch zu betätigende Feststellbremse, ein Starttaster wie bei neueren Automobilen und eine zweifach verstellbare, schlanke Lenksäule mit Memory-Funktion für mehr Bein- und Bewegungsfreiheit runden das ergonomische Erscheinungsbild des Staplers ab.

Einen weiteren Einblick in das Entwicklungsgeschehen gab Jungheinrich mit Informationen über den Stand der Lithium-Ionen-Technologie.

Lithium-Ionen-Stapler im Feldtest

Ausgestattet mit einer Lithium-Ionen-Batterie ist ein Elektro-Gegengewichtsstapler (Typ EFG 216k) seit vergangem Monat bei einem großen deutschen Automobilhersteller im Einsatz. Dort wird der Stapler über mehrere Wochen rund um die Uhr unter die Lupe genommen. Ziel dieser Untersuchung ist es, die Leistungsfähigkeit der innovativen Batterietechnik unter realen Einsatzbedingungen zu eruiieren. Ein wichtiger Aspekt ist dabei die Schnellladefähigkeit der Lithium-Ionen-Akkus. Mehrere Zwischenladungen während des 3-Schicht-Einsatzes könnten zukünftig einen Batteriewechsel in vielen Einsatzfällen unnötig machen.

Die Verwendung von Lithium-Ionen-Akkus sorgt dafür, dass weniger Energie benötigt wird – von der Steckdose bis zum Antrieb. Zudem weisen die Lithium-Ionen-Akkus bezüglich des Lade- bzw. Entladeverhaltens eine deutliche Effizienzsteigerung im Vergleich zu herkömmlichen Bleibatte-



Bild 3: Beim Be- und Entladen von Lkw zeigen sich die Merkmale des hydrostatischen Antriebs in besonderer Weise

rien auf. Sie halten doppelt so lange und sind zudem absolut wartungsfrei. Ein spezielles Batteriemangement stellt sicher, dass die Zellen permanent überwacht werden.

Im Gegensatz zu Bleibatterien, bei denen nur etwa 80 Prozent der Kapazität genutzt werden kann, liegt der Nutzungsgrad der Lithium-Ionen-Akkus bei nahezu 100 Prozent. Eine Tiefenentladung ist durch den Einsatz des Batteriemangementssystems ausgeschlossen.

Mit der Lithium-Ionen-Technologie ist durch die geringeren Verluste bei Ladung und Entladung unter dem Strich ein deutlich sparsamer Umgang mit der Energie realisierbar. Konservativ gerechnet könne man insgesamt von 15 Prozent Einsparung bei den Energiekosten bei gleichbleibenden Leistungsdaten ausgehen. **We**

www.jungheinrich.de