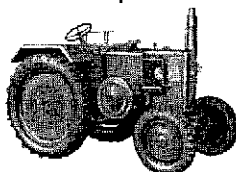
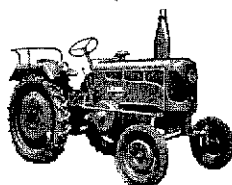


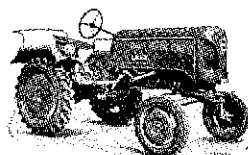
**60 PS**  
**D 6016**



**36 PS**  
**D 3606**



**24 PS**  
**D 2416**



**13 PS**  
**D 1306**

# DER „TYPENWIRRWARR“ UND WIR

JOACHIM NEUMANN

Das Thema „Typenzersplitterung“ ist in der heutigen agrarpolitischen und landtechnischen Diskussion bereits zum Schlagwort geworden. Die Landwirtschaft und ihre Berater werfen der deutschen Landmaschinen- und Schlepper-Industrie vor, daß mehr als 30 Schlepper-Hersteller mehr als 150 verschiedene Typen herstellen und anbieten. Durch diese Vielfalt würde die Produktion verteuert. Auch LANZ wird vorgerechnet, daß sein Schlepper-Programm sich in 12 verschiedene Typen aufspaltet!

Die Landmaschinen-Industrie gibt diesen Vorwurf zurück: „Ihr Bauern seid selbst schuld. Wenn der Nachbar einen „roten 15er“ hat, wollt Ihr einen „grünen 17er“. Eure nicht genormten vielfältigen Wünsche begünstigen Außenseiter im Schlepper- und Landmaschinen-Geschäft und fördern die Vielfalt der Variationen.“

Wir wollen einmal den Versuch machen, die Dinge ehrlich anzupacken und zu fragen:

1. Kann die Wirtschaftspolitik, d. h. der Staat etwas tun, um die von Vielen so unbefriedigend betrachtete Situation zu bessern?
2. Was können wir als Firma LANZ tun bzw. was haben wir bereits getan, um die Typenvereinfachung zu fördern?
3. Was kann der Verkäufer der Maschinen, also der direkte Gesprächspartner des Bauern tun, um in aller Interesse das rechte Mittelmaß zu finden?

Zu 1.:

In der allgemeinen Entwicklung der Technik sind zwei gleichzeitig und in gewissem Grade gegeneinander laufende Tendenzen ganz klar zu erkennen:

a) Mit steigenden Lebensansprüchen und fortschreitender Technik steigen die Bedürfnisse und vergrößern sich die technischen Möglichkeiten, diese Bedürfnisse zu befriedigen.

Dies führt zur Typenvielfalt. Ein Beispiel: ein Prospekt einer Radio-Fabrik führt (ohne Fernsehapparate) 12 verschiedene Typen an, passend für jeden Geschmack, für die verschiedenen Ansprüche und für jeden Geldbeutel.

b) Steigende Ansprüche und Fortschreiten der Technik fördern die Spezialisierung der Hersteller. Dadurch verringert sich die Zahl der verschiedenen Einzelteile der Maschinen, weil Spezialfabriken die verschiedenen Hersteller mit Spezialteilen beliefern.

Ein Beispiel: Kraftstoffpumpe und Einspritzdüse der Bulldogmotoren wurden ursprünglich von uns hergestellt. Jetzt verwenden wir ein Fabrikat das in fast allen deutschen und in vielen ausländischen Schleppern und Kraftfahrzeugen verwendet wird.

Beide Entwicklungstendenzen sind richtig. Die erstere Tendenz, die technische Entwicklung und die Anpassung an die wachsenden Ansprüche der Kundschaft, wird durch die heutige Wirtschaftspolitik gefördert. Durch die kumulative Umsatzsteuer dagegen werden die Verminderung der Bauelemente der Maschinen gehemmt und die Zersplitterung gefördert. Die 4prozentige Umsatzsteuer von Verarbeitungsstufe zu Verarbeitungsstufe, von Werk zu Werk wirkt wie ein Schutzzoll von Land zu Land. Schlepper sind mit bis zu 13,5 Prozent Umsatzsteuer vom Nettopreis hierdurch vorbelastet, wie eine Untersuchung der Arbeitsgemeinschaft Ackerschlepper zeigt. Die Belastung einiger Spezialteile mit Umsatzsteuer dürfte wesentlich höher liegen. Noch rückschrittlicher wirkt die Produzenten-Umsatzsteuer, wenn sie in die Handelsstufe hineingetragen wird. Denn beim heutigen Stand der Technik verschmelzen Schlepper und Gerät zur Arbeitsmaschine. Viele Geräte und Ausrüstungen wie Seilwinde, Pumpe, Lader, Dach usw. werden aber in so geringen Stückzahlen gleich mitgekauft, daß der serienmäßige Einbau im Schlepper nicht lohnt. Hier ist es sinnvoll, die Vereinigung von Schlepper und Gerät beim Handel durchzuführen. Dies ist ein Vorgang, der nicht einer echten Produktion gleichzusetzen ist und daher auch nicht mit 4 Prozent Umsatzsteuer belastet werden dürfte. Es ist zu hoffen, daß die wirtschaftliche Vernunft doch noch siegen wird und die erhöhte Umsatzsteuer hier in Wegfall kommt.

Zu 2.:

Prüft man die Frage, wieviel Schlepper-Typen erforderlich sind, um mit einem kompletten Programm allen Bedürfnissen gerecht zu werden, so kann die Antwort lauten, vier Typen. Diese wären (etwa nach der amerikanischen Bezeichnung):

- Der Einschar-Schlepper (ca. 15 PS)
- der Zweischar-Schlepper (ca. 25 PS)
- der Dreischar-Schlepper (ca. 35 PS)
- der Vierschar-Schlepper (ca. 55 PS)

Leider liegen die Verhältnisse in der Landwirtschaft im einzelnen nicht so einheitlich. Ein Zweischar-Schlepper z. B. auf schwerem Boden und in Berglagen muß stärker und schwerer sein und größere Reifen zur Kraftübertragung besitzen, als unter leichteren Verhältnissen. Unser Schlepper-Programm zeigt daher den skizzierten Grundaufbau und die gewünschte Anpassung durch unterschiedliche Bereifung und durch erhöhte Leistung und Gewicht.

Die Einschar-Schlepper D 1266, D 1306, D 1666 und den Alldog A 1305;  
die Zweischar-Schlepper D 2016, D 2416 und D 2816. Der D 1616 ist ein Bindeglied in seiner Eigenschaft als schwerer Einschar-Schlepper oder leichter Zweischar-Schlepper;  
die Dreischar-Schlepper D 3206 und D 3606;  
die Vierschar-Schlepper D 5016 und D 6016.

Innerhalb jeder dieser Gruppen sind die wesentlichen Bauelemente wie Motor, Getriebe, Vorderachse, Fahrerstand, hydraulischer Kraftheber, Mähwerk usw. bis auf wenige Teile gleich. Abweichende Teile wie Felgen und Bereifungen entsprechen zumeist den Normen und werden von Spezialfirmen bezogen.

Auch das Nebeneinander der Typen D 1266, D 1306 und 1666 bedeutet keine Produktionszersplitterung, wenn man bedenkt, daß diese Maschinen in den meisten Bauteilen übereinstimmen und der wesentliche Unterschied, der wassergekühlte Viertakt-Motor, von uns fertig von einer Spezialfirma bezogen wird.

In der Diskussion um die Typisierung wird zumeist übersehen, daß stärker als die Produktion der verschiedenen, innerhalb ihrer Gruppen nur geringfügig voneinander abweichenden Typen, uns bis jetzt die Vielfalt der Sonderausrüstungen und ihre Kombinationsmöglichkeiten belastet.

Wenn je Typ als Sonderausrüstung z. B. wahlweise vier Bereifungen, Mähwerk, Kriechgang, hydr. Kraftheber mit Dreipunkt- oder Vierpunkt-Aufhängung, Dach und Fernthermometer angeboten wurden, dann kann nur ein Mathematiker ausrechnen, wieviel Variationsmöglichkeiten und Kombinationsmöglichkeiten hierbei denkbar sind. Es gehörte schon Totagluck unserer Dispositionsstelle dazu, um die Maschinen beim jeweiligen Eintreffen der Abrufe in der gewünschten Ausrüstung griffbereit zu haben.

Hier ist auf zwei verschiedenen Wegen eine Bereinigung des Typenwirrwarrs erfolgt:

a) durch die Vereinfachung unseres Angebotes bei den neuen Typen:

Für jeden Typ gibt es nur noch zwei, im Ausnahmefall drei Bereifungen;

Kriechgang und das Fernthermometer (bei einigen Typen) werden jetzt serienmäßig eingebaut; die Vierpunkt-Aufhängung wird nicht mehr geliefert.

b) durch konstruktive Vereinfachungen: Mähwerk, hydr. Kraftheber, unabhängige Zapfwelle und Dach sind jetzt bei den neuen Typen so konstruiert, daß sie ohne große Schwierigkeiten nachträglich an- und abgebaut werden können. Diese konstruktive Leistung kann in ihrer Rückwirkung auf die Typenvereinfachung nicht hoch genug bewertet werden.

Dabei ist die Vereinfachung unseres Angebotes und die konstruktive Vereinheitlichung unseres Programms nie abgeschlossen, sondern bleibt als ständige Aufgabe bestehen.

### **Zu 3.:**

Hier, beim Vereinfachen unseres Angebotes und der Nachfrage des Käufers, beginnt die entscheidende Mitwirkung in der Typisierung durch den Vertrieb. Er kann uns, und damit auch sich selbst, auf folgende Art und Weise helfen:

Durch den Verkauf unserer Maschinen in der Ausrüstung, wie wir sie anbieten. Dazu gehört Verzicht auf Sonderwünsche, da diese handwerklich und damit nur für teures Geld erfüllt werden könnten. (Beispiel: andere Bereifungen oder Kotflügel als von uns für die einzelnen Typen angeboten; oder Wünsche, serienmäßig gelieferte Teile wegzulassen!)

Durch die Bildung von Standard-Ausrüstungen für die verschiedenen Verhältnisse und das Bestreben, die Maschinen nur so der Kundschaft anzubieten. (Beispiel: einheitliche Bereifung; grundsätzliche Lieferung mit den jeweils wichtigsten Sonderausrüstungen wie Mähwerk, Kriechgang, hydr. Kraftheber usw.; rechtzeitige Bestellungen, besonders für das lebhafteste Frühjahrsgeschäft!)

Durch den Verzicht auf die Forderung nach neuen Sonderausrüstungen oder Sondertypen, wenn diese nicht von einer Mehrzahl von Kunden wirklich benötigt werden und darüber hinaus auch in anderen Gebieten Bedeutung erlangen können. Wir können nur das wirtschaftlich produzieren, was in größeren Stückzahlen benötigt wird!

Durch Selbsthilfe, wenn es gilt, in begründeten Sonderfällen dem Kunden zu helfen. Wir geben gern technischen Rat, können jedoch unseren Produktionsapparat zur Erfüllung dieser Einzelwünsche nicht einspannen. (Beispiel: es ist kein „Super-Kriechgang“ erforderlich, wenn ein Kunde für eine wichtige Arbeit einmal nur 300 m/h fahren muß. Mit etwas Geschick und gutem Willen lassen sich auf billige Art kleine Räder beschaffen, die für diese eine Arbeit angebracht werden können. Auch Zwillingsbereifung und die Anbauteile irgendwelcher Spezialgeräte können in einer guten Werkstatt selbst hergestellt werden.)

Häufig sind Kundenwünsche ohne Änderung der serienmäßig gelieferten Maschine durch schon vorhandene technische Lösungen anderer Firmen zu erfüllen. (Beispiel: zum Rückwärtsfahren mit einem auch angetriebenen Triebachsanhänger ist keine gangabhängige Zapfwelle erforderlich wenn der Triebachsanhänger über ein Umkehrgetriebe, wie es bereits angeboten wird, verfügt.)

Die Kundschaft muß verstehen lernen, daß eine Landmaschine „nach Maß“ teuer sein muß und daß nur Landmaschinen „von der Stange“ preiswert sein können. Bei den Verbrauchsgütern und den Kraftfahrzeugen haben wir alle die Vorteile des „Von-der-Stange-kaufens“ erkannt. Warum nicht auch bei den Schleppern und Landmaschinen?

Der Staat und unsere Kunden erwarten von uns, daß wir trotz steigender Löhne und steigender Rohstoffpreise, durch Rationalisierung in Produktion und Vertrieb unsere Preise halten oder sogar noch senken und gleichzeitig die Qualität dieser Erzeugnisse heben.

Vereinfachung und Vereinheitlichung unserer Typen ist ein sehr wichtiger Ansatzpunkt hierzu.