



Dreiachs-Tiefelader, luftgefedert, Spezialanfertigung

Sechs zum Sehen

Es gibt Fahrzeughersteller, deren Trailer auf dem Gebrauchtfahrzeugmarkt so gut wie nicht zu kaufen sind. Weil die Erst-Erwerber halt nichts abzugeben haben. Zu dieser Art Fahrzeugbau-Unternehmen gehört Blomenröhr in Geseke.

Vor zwei Jahren wurde in Geseke 50 Jahre Blomenröhr gefeiert, denn Anton Blomenröhr hatte 1963 den Metallbau-Betrieb der Familie übernommen. War vorher die kleine Landtechnik das hauptsächliche Betätigungsfeld, wird immer mehr Stahlbau für die Zementindustrie betrieben, dazu Bauwagen und auch schon mal sogenannte Bienenwagen. Das heißt: Der Einsatz von Holzkarossen wurde schon früh gepflegt. Und im Jahr 1968 entstehen die ersten Einachsanhänger für den Transport von Maschinen. Zunächst sind es Kugelkopf-PKW-Anhänger, meist mit zweiteiliger Rampe, bald auch schwere Modelle mit DIN-74054-Zugösen-Deichsel und Einleitungs-Druckluftbremse. Zehn Jahre später zieht Blomenröhr mit seinem Betrieb um von Langen-eike nach Geseke. Aber nicht in einen Neubau, sondern in ein stillgelegtes Betonteile-Werk am Schneidweg. Dort ist die Firma noch heute, es wurden ein kleines Bürohaus und eine Lackierhalle angebaut, aber sonst kommt man bis heute in den renovierten alten Hallen zu-recht. Denn Blomenröhr fertigt keine Serien, braucht also keine Fertigungsstraße. Viel-

mehr sind die meisten Anhänger Einzelstücke nach sehr genauen Spezifikationen der Kund-schaft. Es kommt auch schon mal vor, dass ein Kunde sich seinen Kugelkopf-Einachser mit neuen Plywood-Platten ausstatten lässt. Wobei der Anhänger 1968 von Blomenröhr gebaut wurde, was man auch an den Radkappen des Anhängers sieht: die sind vom Typ Daimler / D8-PKW, also auch von damals.

1980 gründet Anton Blomenröhr die Firma Birco. Die beschäftigt sich in einer eigenen Pro-duktionshalle in Geseke mit der Aufrüstung von Allrad-PKW und leichten LKW-Zugma-schinen mit Druckluft-Bremsanlagen zur Ver-sorgung von Anhängern. Die Allrad-PKW fal-len bald als Kundschaft wieder aus. Denn die Hersteller reduzieren immer mehr die zulässige Anhängerlast. Dafür wird das Geschäft mit den 3,5- bis 7,49-t-Zugfahrzeugen, die in Ge-seke mit Sattelkupplung, Luftpresse, Vorrats-behälter und Anhängersteuerventil versorgt werden, zu einem wichtigen Geschäftszweig. Der dann wiederum kleiner wird, als die EU-Fahrerlaubnis-Richtlinie den 7,49-Tonner mit 1,5facher Anhängerlast nach deutscher Lesart

nicht mehr mit PKW-Führerschein zulässt. Trotzdem bleibt für Birco genug Arbeit, denn in der Industrie werden zahlreiche Elektro-Transporter und Elektro- oder Dieselstapler als Zugfahrzeuge für den innerbetrieblichen Ladungsverkehr eingesetzt. Die brauchen nach wie vor für die Anhängerbremsen eine Luftbeschaffungs- und Steuerungsanlage. Zwar nicht auf dem Niveau unserer aktuellen Bremsenrichtlinie ECE R 13, aber bremsen können müssen sie schon, und zwar durchgehend. Die Namensgebung Birco geschah seinerzeit in weiser Voraussicht, denn es ist ein Akronym, auseinandergefaltet heißt es Blumenrühr, Iris, Cordula. Da waren die Töchter vermutlich noch in der Grundschule. Seit 2005 sind sie Mitgesellschafter, Tochter Cordula zusammen mit ihrem Ehemann Joachim Wenzel.

Noch ein Datum ist bei Blumenrühr wichtig: 1990 wurde in Sachsen-Anhalt der Fahrzeugbau Egelu übernommen, nicht zu verwechseln mit dem Wettbewerber in Egelu-Nord. Hier entstehen seit 25 Jahren die Kugelkopf-Modelle und die Tieflader von Blumenrühr.

Das Programm heute

Es sind im Prinzip sieben Trailer-Bau-reihen, die Blumenrühr herstellt:

- die Minitieflader, mit Kugelkopf oder auch mit Zugöse, mit geradem oder V-Zugrohr, durchweg Tandemachs-Kurbelachsen und Auffahrampen, Stahlbordwänden und Nutzlasten von 1,5 bis 2,7 t, Stahlteile feuerverzinkt, Rampen als Lochblechdurchführung
- die Durchfahrtieflader, Nutzlasten 3,7 bis 9,5 t, klassische Zweileitungs-ALB-/ABS-Bremsanlage, Parabelfedern mit Achsausgleich, auch mit abgeschrägtem Heck lieferbar (Baureihe AWST), dort auch mit einteiliger aufbaubreiter Rampe
- die Überfahrtieflader mit der Ladefläche über den Rädern mit 3,5 bis 13,9 t Nutzlast, angeschrägtes Heckplateau, seitlich verstellbare Rampen sowie gerade Pritschen mit Nutzlasten zwischen 5 und 8 t und Einschub-Alu-Anlegerampen
- Dreiseiten-Zentralachskipper mit Nutzlasten von 3,1 bis 13,8 t, auch mit Alu-Einschubrampen
- Zweiseiten-Kipper mit stehenden Rampen, Nutzlasten von 7,4 bis 13,5 t

- Minisattel als Stufen- oder mit gebogenem Chassis (für Arbeitsbühnen), stehende Rampen, auch mit Curtainsider-Bordwand-Pritsche oder Kofferaufbau
- die Sonderfahrzeuge, das sind zum Beispiel Absetzmulden-Zentralachser, Drehschemel-Plateaus, Dreiachs-Anhängerplateaus mit stehenden Rampen, Fahrgestelle für Arbeitsmaschinen, Wechsellaufbauten.

Dann müsste man hier noch aufzählen, welche Ausrüstungsvarianten Blumenrühr für die jeweiligen Baureihen vorsieht. Das würde den Umfang eines einzelnen Fachmagazins aber sprengen. Deswegen werden bestimmte Einzelheiten anhand der hier vorgestellten Blumenrühr-Trailer beschrieben.

Schon seit Jahren bietet Blumenrühr auch die Feuerverzinkung des Rahmens an. Seit zwei Jahren erhalten die Kipper Bodenplatten aus SSAB Hardox 450. Die jüngste ist die Entscheidung, für Fahrzeuge oberhalb 10 t Gesamtgewicht nur mit Trailer-EBS auszurüsten. Eingebaut wird das Haldex EB+ Generation 3, dazu kommt das Park-Rangierventil Haldex TEM und bei luftgederten Fahrzeugen das Luftfederventil Colas+ mit Reset to Ride. Welche Vorteile die Kundschaft damit bekommt, auch bei den von Blumenrühr bis heute in der Mehrzahl verbauten Parabelfedern mit Achsausgleich im Tandemachsaggregat, steht weiter unten in diesem Bericht.

Tridem-Plateau

Der erste Anhänger im Test gehört bei Blumenrühr zu den Spezialfahrzeugen. Denn es ist ein Dreiachsler, dazu mit Luftfederung, den hat ein Kunde aus Belgien bestellt. Das Fahrzeug ist ein klassisches Plateau mit 400 mm hoher Stahlstirnwand, die mit dem Stirnwand-Querträger verschweißt ist. Wie bei Zentralachsern üblich, bilden gewalzte IPE-(Doppel-T)-Träger die Längsverbindung, wobei Blumenrühr in Höhe der Achsböcke noch zusätzliche Stegbleche einschweißt. Die Böcke werden diagonal mit Knotenblechen versteift.

Im Unterbau lernt man, weshalb man Trailer aus Geseke im Gebrauchtfahrzeughandel selten findet. Es wird halt im Stahlbau mit Material nicht geizt. Und im Zweifel ist vorsichtshalber halt eine 8 mm Stahlplatte zur Ausstei-

PROFIS WISSEN, WAS GUT AUSSIEHT! DIE NEUEN INTELLI- GENTEN KRANE DER SH-SERIE



Hochwertiger Oberflächenschutz

Die PALFINGER KTL-Beschichtung, der konkurrenzlose Oberflächenschutz für ein vorbildliches Erscheinungsbild.



Wartungsfrei

Wartungsfreie Schubarme: Es ist kein Fett mehr erforderlich. Das spart Kosten, sorgt für einen sauberen Kran, schützt das Ladegut und schont die Umwelt.



Größter Arbeitsbereich

HPSC-Standsicherheitsüberwachung steht für maximale Hubkraft in allen Kranstellungen und Abstützsituationen.



Blomenröhr Light mit Auflaufbremse für ISO-Container

Bild oben: Überfahr-Tieflader mit Bordwänden



Der Klassiker in Ganzstahlbauweise

fung mehr da als sonst in der Branche üblich. Beim Tridem sieht man das auch bei der Ausstattung des Bodens. Der ist eine Kombination aus einer Unterlage aus 44 mm Fichtenholzböhlen, die auf Nut und Feder zusammengesetzt sind und darüber 24 mm Plywood-Platten. Fast 7 cm Bodenstärke kennt man im Fahrzeugbau sonst eher weniger (eigentlich gar nicht). Und dazu ist bei Blomenröhr diese Boden-Auslegung kein Konstruktionselement des Rahmenbaus. Der ist für sich allein schon massiv genug. Das kommt halt einfach oben drauf, um grobe Behandlung auszuhalten.

Der Trailer besitzt Aussparungen für das Aufschieben von Abroller-Mulden zwecks Lagerung der Bodenrollen des Containers und

zudem im Außenrahmen Zurrstege zur Arretierung dieser Container. Die Befestigung kann nur außen über Direktzurrungen erfolgen, weil in der Bodengruppe keine pneumatische betätigten Klammern vorgesehen sind. Zurrpunkte gibt es im Außenrahmen acht auf jeder Seite

Bei Blomenröhr werden die stehenden Rampen immer doppelt gesichert. Einmal mit Steckbolzen an der Ecksäule am Heck, dazu noch mit einem schlanken 400-daN-Zurrgurt. Die Ecksäule selbst ist in einer Rungentasche gelagert, und in der Säule ist noch das Schiebbestück für die Bodenabstützung eingesetzt. Man kann das alles komplett ausbauen, um nur mit dem Plateau ohne Rampen zu fahren. Die Rampen wiederum sind interessant gelagert. Um die einstellbare Spurbreite der Rampen nicht zu behindern, verwendet Blomenröhr einen einfachen Trick: Der Aufsteller wandert oben unbelastet zur Seite, ist aber selber am Abschlussblech fest gelagert. Er ist als Kipphebel ausgebildet und drückt auf ein U-Profil, gegen das zwei Schraubenfedern drücken. Die Schraubenfeder-Pakete wiederum stemmen sich gegen ein Festlager unter dem Rahmen, das unten an die Längsträger beidseitig angeschweißt ist. Man kann von der Festlager- wie auch von der Hebelseite bei Bedarf die Vorspannung nachstellen. Ob das bei vier Schraubenfedern da unten überhaupt mal notwendig sein wird, da bin ich mir nicht so sicher.

ANZEIGE



Dann muss man sich noch zwei technische Merkmale an diesem Trailer merken. Blomenröhr baut grundsätzlich die sogenannte „24N-Versorgung“ beim Haldex EB+ ein. Der Zweck ist: Wenn aus irgendeinem Grund der ABS-/EBS-Stecker nicht montiert wurde, ist durch den Bremslicht-Abzweig zum Modulator zumindest eine ALB-Regelung gewährleistet. Das heißt: Die Reifen am Anhänger werden, wenn eine Zugmaschine mit EBS-Regelung bremst, nicht gleich bis auf die Karkasse abgeschliffen. Das zweite Merkmal ist die 4S/2M-Regelung im Dreiachsaggregat. Die bewirkt, dass bei starken Bremsungen aufgrund der Entlastung der dritten Achse deren Überbremsung verhindert wird. Weil das EBS die gerin-

geren Reibbeiwerte der dritten Achse erkennt und den Bremsdruck entsprechend reduziert. Die eingebauten Zurrpunkte nach DIN 12640 mit 4.000 bis 8.000 daN Belastbarkeit sind übrigens für alle Zurrhaken der Gurt- und Kettenfraktion geeignet, auch für die schweren RUD-Haken im 10-t-Bereich.

Einen Merkpunkt gibt es beim Boden. Die Plywood-Segmente verschraubt Blütenröhre mit Torx 25. Die Laufstreifen für die Abrollcontainer sind mit 5 mm Inbus verschraubt. Die Schraubenköpfe sind fast durchweg überdreht. Entweder passt hier die Schraubensorte nicht oder das Drehmoment des Elektroschraubers. Vorschlag: nur noch Torx verwenden, die sind unempfindlich für Anzugsmomente.

Überfahr-Tieflader

Zu den Modellen mit langer Tradition bei Blütenröhre gehört der Überfahr-Tieflader mit stehenden Rampen. In vorliegendem Fall ist es ein 14 Tonner, gehört also zu den ausgewachsenen Versionen. Auch zur Tradition gehört, dass diese Modelle mit Tandemaggregat, Parabelfedern und Achsausgleich geordert werden. Der Tieflader besitzt die geschweißte Stirnwand wie der Tridem-Kollege, zum Heck hin die abgeschrägte Bodengruppe, stehende Rampen mit Federunterstützung sowie die mittig geteilte Seitenwände. Die Stahlbordwände bezieht Blütenröhre durchweg von Fuhrmann einschließlich der Hakenverriegelungen für die Bordwände. Für die muss man nur jeweils einen passenden Schlitz in die Rungen schneiden, schon hat man eine unkaputtbare Verriegelung. Weil extra ange-

baute Gegenhalter gar nicht vorhanden sind. Bordwände von Fuhrmann werden im Laserschweißverfahren hergestellt, sogar die Verchlüsse setzt ein Roboter.

Der gesamte Stahlbau einschließlich Stirnwand, Rungen und Rampen ist in diesem Fall komplett feuerverzinkt, nur die Seitenwände sind lackiert. Beim Abklappen der Seitenwände hatte ich etwas Mühe mit der hinteren Bordwand. Der Grund ist die doppelte Sicherung der Blütenröhre-Rampen. Grundlage sind die Rungentaschen am Außenrahmen. Die beherbergen die Rechteckrohr-Ecksäulen, an denen die Rampen mittels Bolzen arretiert werden. Da die Rampen auf Federdruck belastet sind, drücken sie die Rungen in Richtung Bordwand. Die zweite Rampensicherung, der Zurrurt, spielt dabei keine Rolle, den löst man ohnehin vorher, um die Seite freizulegen. In der Blütenröhre-Betriebsanleitung wird gefordert, die Rampe immer zu entsperren vor dem Abklappen der hinteren Bordwand. Dieses Verfahren betrachte ich als handhabungstechnisch nicht glücklich. Tatsächlich ließe sich noch etwas Weg für den Freigang der Bordwand gewinnen, weil an der Steckrunge in der Mitte noch etwas Spiel ist.

Regelmäßige Kunden für Tandemachs-Anhänger werden angesichts der Parabelfederung und der EBS-Anlage vermuten, dass es immer noch die Probleme mit der Zugabstimmung gibt, weil Stahlfederungen sich zu „setzen“ pflegen und der Bremsdruck leer dann immer zu hoch ist. Dann musste man aufwändig den Regelbereich der ALB anpassen. Das war alles nicht billig, und nicht jeder hat das berücksichtigt. Die Zeiten sind vorbei.



Auffahr-Schräge. Bild oben: Steckrunge ausgebaut

PacLease
TRUCK & TRAILER RENTAL

Miete, so individuell wie Sie.

SERIENMÄSSIG:

- ECO MODUS
- DRIVER PERFORMANCE ASSISTANT
- MILD CRUISE CONTROL
- REIFENDRUCK
- U.V.M.

OPTIONAL:

- LACKIERUNG IN KUNDENFARBE
- GPS TEMPOMAT (PREDICTIVE CRUISE CONTROL)
- OPTIMIERTE MOTORBREMSE
- U.V.M.



MIETEN SIE IHREN DAF XF IN IHRER FIRMENFARBE UND MIT IHREM FIRMLOGO!



SMARTER
EFFIZIENTER
MODERNER



Chassis für verschiedenste Maschinen, hier Asphalt-Container

Die ALB-Regelung ist heute in den EBS-Modulator integriert, und die Relativbewegung zwischen Aufbau und Federungssystem misst ein Wegsensor. Den einzurichten oder wegen der Setzbewegung der Federung zu verändern, ist heute eine Sache, die in Minuten mittels Bremsensoftware erledigt wird.

Kipper

Diese Baureihe gehört auch zu den Rennern im Blumenröhr-Programm. Wobei man sich Renner nicht als Serien-Stückzahlbringer vorstellen muss, sondern als Stückzahl-Baureihe. In unserem Fall ist es ein 11,9-Tonner mit 4,5 m Brückenlänge bei 2,3 m Breite. Das Chassis ist feuerverzinkt und besitzt zwei Wannens zur Aufnahme der Alu-Überfahrbleche. Gesichert werden die mit einer Abschlussklappe mit zentraler Bolzenverriegelung. Deren Hebel ist allerdings nicht verdrehsicher eingebaut. Es könnte also den Fall geben, dass sich die Abschlussklappe auf der Kennzeichentafel abstützt statt auf dem dafür vorgesehenen Puffer an der Seite. Wenn man den Hebel nicht rechts zur Seite gestreckt hält. Weil man beim Herausnehmen der Alu-Rampen schon mal die vorübergehend auf der Klappe ablegt, bevor

ANZEIGE



man die nach Baubeschreibung 56 Kilo Eigengewicht in die Gegenhalter-Rohre am Heck hievt, wäre eine seitliche Verriegelung wohl besser. Ich bin in dieser Hinsicht aber nicht der Experte.

Im Chassis geht es recht eng zu wegen der Wannens für die Auffahrschienen. Trotzdem sind Elektro- und Druckluft-Installationen in Ordnung. Die Luftkessel sind vor dem Achsaggregat installiert, der Modulator hinter dem Aggregat. Im Reparaturfall hat man so keine Sorgen: die Rampen ausgebaut, kommt man an alles dran.

Die einteiligen Seitenwände besitzen keine Pendelklappen-Verriegelung, sondern sind über die Scharniere unten lediglich abklappbar. Zur Rückenschonung gibt es an der Stirnwand eine Federentlastung. Die Heckklappe hingegen kann abklappen und pendeln, so, wie man das von Kipper-Heckwänden gewohnt ist.

Transporter

Auch ein Sondermodell ist das Kugelkopf-Plateau aus Egel als Plywood-Plateau und Container-Drehzapfen auf ISO 668-Niveau, also 5.853 x 2.252 mm. Beim Überprüfen der Verriegelungen stellte sich heraus, dass die Drehzapfenverschlüsse an der Stirnseite nur schwierig zu erreichen sind. Nun habe ich mir bei Schneider, dem Lieferanten der „Pilze“, noch mal angesehen, ob die Falle (Teile-Nr. 905.159.001) unbedingt gegen die Nutenbuchse (906.000.274) um 180 Grad gestellt sein muss. Für Blumenröhr ist nämlich das Problem, dass die Falle nur fingerbreit von unten her zugänglich ist. Und die Buchse von der Rückseite her. Wenn ich mir die Zeichnung 905.237.000 ansehe, müsste eine Zuordnung

Haldex EB+ Generation 3

Seit 1998 gibt es elektronisch geregelte Anhängerbremsensysteme. Die waren auch dringend nötig, denn seit 1996 gab es das elektronisch geregelte LKW-Bremssystem (Daimler Actros MPI). Bis allerdings auch leichtere Nutzfahrzeuge bis hinunter zu 7,5 t Gesamtgewicht elektronisch bremsen, vergingen noch Jahre. Deswegen blieb Anhänger-Herstellern wie Blumenröhr, die in der Mehrheit Verwendern von leichteren Zugmaschinen ihre Fahrzeuge verkaufen, nichts weiter übrig, als die alte pneumatisch/elektrische ALB/ABS-Technik in ihre Fahrzeuge zu montieren. Inzwischen hat die LKW-Industrie die

moderne elektronische Bremsentechnik auch in ihren leichteren Nutzfahrzeugen. Blumenröhr baut seit dem vergangenen Jahr für alle Modelle von 25 t Gesamtgewicht bis herunter zu 10,5 nur noch Trailer-EBS ein, und zwar die Generation 3 von Haldex. Das EB+3 hat gegenüber den Vorgängermodellen erst einmal den Vorteil, sehr viel mehr Zusatzfunktionen schalten zu können. Wie bei den Wettbewerbern gibt es jetzt eine Standard- und eine Erweiterungs-Version. Eine wichtige Standardfunktion (der Wettbewerber) hat Haldex jetzt in Serie: die sogenannte 24N-Stromversorgung. Hierbei wird vom ISO 1185 oder 12098-Lichtkabel ein Abzweig gelegt zum EBS-Modulator. Deswegen wird

auch bei nicht gestecktem ABS-/EBS-Stecker gewährleistet, dass zumindest die lastabhängige Bremsung funktioniert – das ABS aber nicht unbedingt. Blumenröhr montiert diesen Stromabzweig bei den EBS-Bremsanlagen als Standardausstattung (wie das Schmitz Cargobull und das Fahrzeugwerk Krone es auch tun), was aber im mittelständischen Fahrzeugbau längst nicht üblich ist. Es wird bestimmt nicht mehr lange dauern, bis Blumenröhr Trailer-EBS auch in den Gewichtsbereichen unterhalb 10,5 t anbietet. Denn die Vorteile der elektronischen Zugabstimmung sind in der Branche bekannt. Die Spielregel – die gesteckte siebenpolige EBS-Verbindungsleitung – leider oft nicht.

Falle zu Buchse im 90-Grad-Winkel möglich sein. Ich kann mich aber auch irren. Jedenfalls sind die Containerverriegelungen an der Stirnseite nicht einfach zu bedienen. Und vielleicht kann aus Bielefeld mal jemand eine Problemlösung anbieten.

Interessant ist, dass der 3,5-t-Trailer auf den 6,1 m Plateaulänge mit elf durchgesteckten Zurringen von Suer in der 2.500-daN-Klasse ausgestattet ist. Obwohl der 3,5-Tonner gar nicht unter die EN 12640 fällt, denn die beginnt erst ab 3,5 t Gesamtgewicht. Für bis zu 3,5 t gilt die alte DIN 75410-1 mit 400 daN je Ring. In der Ladungssicherung gilt aber der Grundsatz, dass es nicht verboten ist, die Sicherungseinrichtungen oberhalb der geforderten Festigkeiten zu verwenden. An einen 2.500-daN-Zurrhaken kann man halt mit einem 2.500-daN-Gurt anschlagen. Die Ringe halten das. 400er würden es nicht können.

Noch zwei

Der erste ist ein Ganzstahl-Tieflader mit zwei Rampen, die zusammen über die Ladebreite reichen. Da genau so ein Modell im KFZ-Anzeiger im Blumenröhr-Bericht vor zehn Jahren schon beschrieben wurde und in der Ausführung sich bis auf die Rücklichter nichts verändert hat, soll hier auf eine nähere Beschreibung verzichtet werden. So etwas ist für die Entwickler schließlich ein Qualitätsurteil: Ich konstruiere einen Trailer, und zehn Jahre später will die Kundschaft genau den immer noch. Das gilt auch für das sechste Exemplar, das in Geseke auf dem Hof stand: das Chassis für einen Asphalt-Thermo-Container.

Beschluss

Das Schöne an der Berichterstattung über Trailer-Technik ist, dass ich Unternehmen kennenlerne, da hat das eine fünf Mitarbeiter, das andere 5.000. Bei Blumenröhr zählt man ungefähr 50, von denen waren 40 vor zehn Jahren auch schon da, und die zehn Neuen kommen aus der hauseigenen Ausbildung zum Karosseriemechaniker. Die Mitarbeiter müssen halt nach Zeichnung jeden Tag andere Modelle „aus dem Vollmaterial“ scheiden, heften, durchschweißen und ausrüsten. Das können nur Leute, die die nötigen Kenntnisse und Fertigkeiten in einer ordentlichen Ausbildung gelernt haben. Auf der Internetseite geseke-ausbildung.de weist Blumenröhr übrigens auf den folgenden Umstand hin: „Darüber hinaus setzen wir auf den Einsatz von Stahlprodukten, die in ihrer Auslegung eher überdimensioniert sind.“ Das, kann ich bestätigen, ist so.

Die hier beschriebenen Baureihen sind auf blomenroehr.com sehr genau und mit vielen Ausstattungsmöglichkeiten beschrieben. Deswegen fehlt hier der im Trailer-Test sonst übliche Teil mit den technischen Daten.

Ein Ausrüstungsdetail möchte ich den Interessenten jetzt schon empfehlen: Bis auf die Rückleuchten sind die Blumenröhr-Trailer alle schon mit LED-Leuchtmitteln ausgerüstet. Da sollte man die Rückleuchten gleich auch mit dieser Ausstattung bestellen. Überzählige Glühbirnen lassen sich an den Rückleuchten des LKW verfüttern.

Folkher Braun



Der Kipper

GETO® City Backwaren



TITGEMEYER ^{GTO}

YOUR SOLUTION

Unsere Transportlösung für das Bäckereihandwerk

Für das komfortable Be- und Entladen von Stikkenwagen lässt sich das Fahrgestell in wenigen Sekunden hydraulisch absenken, so dass sich nur noch ein Winkel von 5 Grad der Auffahrrampe ergibt. Und dieses kann zu jeder Tages- und Nachtzeit geschehen, da der GETO City Backwaren als Erster in der Branche mit dem „PIEK“-zertifizierten Leiselauflauf-Boden aus Aluminium ausgerüstet ist. Schnelle Ladungssicherung im Aufbau: die neu entwickelte Arretierung mit GETO Stickfix. Da bleiben Brot, Kuchen und Brötchen zuverlässig auf den Blechen liegen!

Gebr. TITGEMEYER GmbH & Co. KG

Hannoversche Straße 97 · 49084 Osnabrück · Telefon: +49 (0)5 41/58 22-0
E-Mail: vertrieb-f@titgemeyer.de · www.titgemeyer.de