



# Expandieren, expandieren, expandieren

Langstrecke für die Kesselmontage

**Innerhalb eines knappen Jahres hat Tirsan seine Produktionskapazität in Adapazari verdoppelt. Und nicht nur die.**

**E**s gibt zur Zeit nicht allzu viel Trailerhersteller bei uns, die aufgrund hoher Nachfrage expandieren. Bei Tirsan war Anfang 2011 (KFZ-Anzeiger 8/2011) die Situation so, dass die nordeuropäische Krise von 2009 nur so nebenher zu bemerken gewesen war und das Werk längst wieder an der Kapazitätsgrenze arbeitete. Denn das Bruttoinlandsprodukt ging in der Türkei nach dem globalen Einbruch im Jahre 2009 um 4,8 Prozent zurück, stieg dagegen ein Jahr später gleich wieder um 9, und für 2011 wird von +7,5 Prozent ausgegangen. Da gut 94 Prozent aller Gütertransporte über die Straße abgewickelt werden, kann man sich leicht ausrechnen, wie schnell die Inlandsnachfrage wächst.

## Produktion

Also ging man in Ada im vergangenen Frühjahr daran, die Hallenflächen für Tank- und Silofahrzeuge und die für Pritschenfahrzeuge zu erweitern. Auf diese Weise wurde der Komplex gegenüber der ersten Ausbaustufe von 2003 im Prinzip verdoppelt. Die Halle, in der früher Autotransporter und Spezialfahrzeuge montiert wurden, gehört heute zur einen Hälfte den Talson-Kofferrfahrzeugen und zur anderen den FRC-Kühlkoffern und deren Paneelproduktion. Die Rahmenfertigung ist in eine Stahl- und eine Aluminium-Strecke aufgeteilt worden. Die Alu-Seite läuft parallel zur Kesselfertigung, die Stahl-Seite hat jetzt zwei Stränge und hinreichend Platz, um verstärkt

Schweißroboter einsetzen zu können für die Standard-Modelle. Die zweite Linie fertigt die komplexeren Modelle, die mehr Handarbeit erfordern. Mehr Platz war schon allein deswegen nötig, um die Materiallogistik zu verbessern. Jeder Montageplatz bekommt aus der 2009 neu gebauten Lagerhalle mittels kleiner Transportanhänger alle benötigten Einzelteile zugestellt. Damit wird kaum noch Vormaterial in den Montagehallen gelagert, und das bewirkt auch wiederum Raumgewinn.

Gleiches gilt für die Kranbahn, die früher die Stahl- und Lackierkabinen beschickte. Die ist jetzt erweitert zu einer Hängebahn mit mehreren Weichen. Einmal ist das System so eingerichtet, dass es für Stahlanlage, Grundierungs- und Lackkabinen einen möglichst hohen Durchsatz ermöglicht. Zum anderen kann die Abteilung der Oberflächentechnik auch „von außen“ beschickt werden. Diese Variante wurde eingerichtet, um ab 2012 den Kunden auch die Elektro-Tauchgrundierung (KTL) anzubieten. Die Anlage dafür steht nicht in Adapazari, sondern bei MAN in Akyura bei Ankara. Das ist insofern interessant, da Tirsan-Eigner Cetin Nuhoglu seit 1995 auch Generalimporteur von DAF-Trucks in der Türkei ist. Es handelt sich also im Prinzip um eine Kooperation von Konkurrenten. Das sehen beide Parteien aber nicht als Hinderungsgrund, denn KTL-Anlagen müssen konzeptionell bedingt möglichst rund um die Uhr laufen. Und jeder Kunde, der zur Auslastung der nicht gerade im Unterhalt nicht billigen Oberflächentechnik beiträgt, ist den Betreibern normalerweise immer willkommen. Als Alternative bietet Tirsan, vor allem für die Talson-Fahrgestelle und Bodengruppen, die Feuerverzinkung an. Die hat sich als Renner erwiesen, denn die Oberflächenversie-

gelung der Unterbauten dieser selbsttragenden Kofferverfahrzeuge bestand vor der Übernahme durch Tirsan 2003 schlicht im Auftragen von Unterbodenschutz.

Derzeit fertigt Tirsan 50 Fahrzeuge pro Arbeitstag in zwei Schichten. Die Stückzahl sagt aber wenig über die tatsächliche Arbeitsleistung aus, denn zum Programm gehören auch Koffer, Kühlkoffer, Chemietanks, Silos und Tieflader, also Baureihen mit längeren Her-

**Als KTL-Alternative bietet Tirsan, vor allem für die Talson-Fahrgestelle und Bodengruppen, die Feuerverzinkung an. Die hat sich als Renner erwiesen.**

**PEMA**  
TRUCK-TRAILER VERMIETUNG

Qualität  
Mobilität  
Flexibilität

Qualität genießen. Erstklassig fahren.

Ob Miete oder Kauf: PEMA verfügt mit 15.000 Fahrzeugen über eine große Auswahl an hochwertigen Fahrzeugen. Alle Modelle durchlaufen strengste Qualitätskontrollen in erstklassigen PEMA Werkstätten.

Wenn Sie bei PEMA mieten, profitieren Sie von Full Service Qualität – damit Sie Ihren Fuhrpark bedarfsgerecht und effizient organisieren können. **Mehr erfahren Sie unter [www.pema.eu](http://www.pema.eu)**

 **SOCIETE GENERALE**  
Equipment Finance

Ihr Kontakt zu PEMA 0049 (0) 5521 8600 | [www.pema.eu](http://www.pema.eu)



**Um jeglicher Diskussion über Leergewicht, Nutzlast und Gesamtgewicht aus dem Weg zu gehen, werden die 24-m<sup>3</sup>-Sattelkipper alle mit einem einkreisigen Ecas von Wabco und Smart-Board ausgerüstet.**

stellungszeiten als die ein Curtainsider-Sattel verlangt. Wegen der absehbaren Zunahme der Abholungen bekommt das Werk in der Nachbarschaft zum neuen Entwicklungszentrum auch ein neues Abholzentrum.

**Erweiterungen**

Während die Erweiterungen der Produktion geographisch südlich ausgerichtet sind, wachsen besondere Projekte Richtung Norden. Eine neue Produktionshalle wurde errichtet, um zwei Komponenten-Lieferanten vor Ort zu haben: Der eine liefert Walzprofile und Einzelfahrgestelle für die Tirsan-Produktion, der andere fertigt die Planen. Deren Hersteller stammt übrigens aus Oberhausen: Planenpflister. Ein fast noch größerer Komplex ist das neue Gebäude der Entwicklungsabteilung. Die Konstrukteure bei Tirsan hatten bisher immer mit dem Umstand zu kämpfen, dass sie für Testzyklen wie die nach EN 12642 irgendwo im Werk sich einquartieren mussten – wo gerade

mal Platz war, und der war immer selten. Deswegen wandern Konstruktion und Versuchsabteilung gerade in eine neue Niederlassung im Norden des Werksgeländes. Die bekommt auch in ihrer eigenen Prüfhalle eine rund 20 x 20 Meter große verstärkte Betonwanne, um mehrere Hydropuls-Anlagen aufzunehmen.

Mit Kunden in 48 Ländern rund um den Globus derzeit hat Tirsan schon immer mit zwei „Transport-Kulturen“ zu kämpfen. Die einen sind aus der Kultur „zulässiges Gesamtgewicht ist gleich Nutzlast“ und die anderen aus der – vor allem für internationale Transporte gültigen – „40 t Gesamtgewicht und darin möglichst viel Nutzlast.“ Dazwischen sind alle die Transporteure angesiedelt, die schlicht einen Trailer brauchen, der auch mal – aber nicht immer – grob behandelt werden darf.

Weil diese unterschiedlichen Auffassungen nun mal bis heute bestehen, gibt es im Tirsan-Programm die „normal“ ausgelegten Fahrgestelle, die für die Kunden, die traditio-



**Bordwand und Zollverschluss: häufig gefragt**

nell mit „Zuschlägen“ arbeiten, und schließlich jene Gewichtsoptimierer, die unter den Gewichtslimits optimale Nutzlasten erzielen müssen. Weil es im Bereich Baufahrzeuge vor allem traditionell orientierte Kunden gab, lieferte Tirsan den zahlreichen Kippaufbau-Herstellern im Land jahrzehntelang nur Fahrgestelle. Die gibt es auch heute noch. Erst im vergangenen Jahr wurde eine eigene Hardox-450-Rundmulde entwickelt und mit einem gewichtsoptimierten Fahrgestell kombiniert.

Um jeglicher Diskussion über Leergewicht, Nutzlast und Gesamtgewicht aus dem Weg zu gehen, werden diese 24-m<sup>3</sup>-Sattelkipper alle mit einem einkreisigen Ecas von Wabco und Smart-Board ausgerüstet. Das Smart-Board besitzt bekanntlich einen Betriebsdaten-Speicher. Experimente mit der Aggregatlast sind also leicht zu ermitteln. Schon vor Jahren hatte Tirsan-Chef Nuhoglu auf einem Symposium zur Zukunft des türkischen Güterkraftverkehrs (leider nicht mehr auf der aktuellen

Tirsan-Internetseite vorhanden) darauf hingewiesen, dass im Land eine verkehrstechnische Zweiteilung stattgefunden hat: die untermotorisierten und überladenen Solowagen gegen die nach europäischen Standard ausgerüsteten neuen Last- und Sattelzüge. In seinem eigenen Verkaufs- und Reparaturnetzwerk für DAF-Trucks war früher (etwa beim Besuch 2003) das Kabinen-Instandsetzen nach Auffahrunfällen (Neu-LKW-Kabine gegen Alt-LKW-Heck) ein wichtiger Betätigungszweig. Beide Transport-„Kulturen“ passten einfach nicht zusammen. Die alten Schnecken sind aus dem Straßenbild heute fast völlig verschwunden, so dass man sich wichtigeren Themen zuwenden kann.

Und seitdem die landeseigenen Überwachungsbehörden gegen die Überladung vorgehen, weil die 4. Potenz-Regel für die Straßenzerstörung auch in der Türkei bekannt ist, hat sich Tirsan einen weiteren Absatzmarkt erschlossen: gewichtsoptimierte Pritschensattel

# Ausblick 2012

## Worauf dürfen sich Ihre Kunden 2012 freuen?

### Helmut Fliegl, Geschäftsführer Fliegl Fahrzeugbau

Ein ereignisreiches und erfolgreiches Jahr 2011 geht für Fliegl Trailer zu Ende. Die Nutzfahrzeugbranche ist ein hart umkämpfter Markt. Trotzdem hatten wir ein positives Jahr, ein Jahr mit gutem Wachstum in den verschiedensten Segmenten. Produktschwerpunkte bei Fliegl waren Sattelkipper und Planensattel. Ein wichtiger Termin 2011 war das Jubiläumswochenende „20 Jahre Leidenschaft für Trailer“ im September. Wir schauen mit Stolz zurück, aber gleichzeitig mit großen Erwartungen nach vorn. In Zukunft wollen wir noch mehr Fliegl-Fahrzeuge auf Europas Straßen sehen. Das ist unser Ziel.

Das Motto des Jubiläumsjahrs „20 Jahre Leidenschaft für Trailer“ werden wir auch 2012 weiter leben. Ich verspreche eine Vielzahl neuer oder überarbeiteter Produkte. Ein großes Thema werden die Longliner sein, die in einer Testphase erstmals auch auf deutschen Autobahnen unterwegs sind. Schon seit 15 Jahren sind unsere Euro-



combi-Fahrzeuge in Skandinavien im Einsatz. Damals hat sich hier in Deutschland noch niemand mit dem Thema beschäftigt. Der Markt weiß, dass wir Pioniere auf dem Gebiet sind. Zum Start des Feldversuchs bieten wir vier Longliner-Modelle an: den Super Train, den Combi Train, den Road Train und den neuen Xtra-Long. Der Xtra-Long ist ein Teil unseres Baukastens, der den Einstieg ins Longliner-Segment erleichtern soll. Der Auflieger ist 1,30 Meter länger als üblich und hat dementsprechend mehr Stellfläche. Der Trailer bietet mehr Nutzen, ohne die Betriebskosten zu erhöhen. Das war uns wichtig.

**Wer in der 15-Millionen-Region Istanbul eine schnelle Be- und Entladetechnik liefern kann anstelle der Legionen von kleinen Kastenwagen, die nachts die Innenbezirke beliefern, hat sicher ein riesiges Nachfragepotenzial.**



**Die Kühkoffer-Endmontage (Bild oben). Gerade im Aufbau befindet sich die Kippmuldenfertigung von Tirsan.**

mit Bordwänden ohne Planengestell. Die werden in Serie gebaut und auf Zuruf verkauft, wie die Sattelkipper auch, denn zu fahren gibt es in der Bauwirtschaft der Türkei genug.

**Programm**

Schon immer waren Pritsche/Plane-Sattelanhänger und Curtainsider das Basisprogramm von Tirsan. Davon sind die große Mehrheit 13,6-m-Sattelanhänger, es gibt aber auch Ein- und Zweiachs-Ausführungen. Diese Baureihe

Maxima hat in Italien und Deutschland nach wie vor eine treue Anhängerschaft, weil sich die Variante mit Coilwanne als „unkaputtbar“ herausgestellt hat. Nun wiegt, wird der verehrte Wettbewerb einwenden, ein normaler Maxima 6.900 kg leer, die Coilversion 7.600. Und mit dem 130-mm-Hals hat man auch nicht die großzügigste Innenhöhe. Sieht man sich die Datenblätter unserer heimischen Anbieter näher an, so entwickeln sich die bei der Coilwanne auch wieder in Richtung 7,5 Tonnen. Das mag auch ein wenig damit zu tun haben, dass bei uns wieder mehr Planentrailer mit Bordwänden geordert werden. Und die verlangen nun mal keine stark durchbiegende Fahrgestelle, wenn die Last – wie beim Coil – auf einem Punkt steht, weil man die Bordwände dann kaum auf und noch weniger geschlossen bekommt.

Vor ziemlich genau drei Jahren stellte Tirsan seine „Light“-Pritsche/Curtainsider-Baureihe vor (KFZ-Anzeiger 2/2009), die sowohl in Standard-Bauhöhe mit 150-mm-Hals auch als Mega mit 85 mm hergestellt wird. Mit der Feinkornstahl-Version samt Alu-Stirnwandprofilen und Verbundkunststoff-Hecktüren konnte das Leergewicht um über zwei Tonnen verringert werden. Als eigentlich nicht erwartete Nachfrage erwies sich die von diesen Light-Planenversionen mit Bordwänden ohne Planengestell. Die werden inzwischen in Serie hergestellt und in nur einer (Farb-)Ausführung, und sie lassen sich alle praktisch ab Betriebshof verkaufen. Ein Grund dafür ist: Der türkische Staat hat eine etwas vereinfachte Finanzverwaltung und holt sich sein Geld deswegen über die Verbrauchssteuern. Und wo ein Liter Dieselöl deswegen umgerechnet 1,80 Euro kostet, ist alles, was den Spritverbrauch reduziert – wie ein geringeres Gesamtgewicht – sehr willkommen. Denn die alte Faustformel, beim 40-t-Zug bringe jede Tonne weniger Last 0,3 Liter weniger Kraftstoffkonsum, gilt logischerweise überall.

Als Tirsan vor acht Jahren den niederländischen Hersteller Talson übernahm, haben nicht wenige Branchenexperten mit dem Kopf geschüttelt. Im Prinzip kaufte Tirsan die „post-and-sheet“ Technik aus den USA für Trockenfracht-Koffer, die Talson in die Niederlande eingeführt hatte, um sie dann zu Hause für die Spediteure der landeseigenen Textilindustrie zu Verfügung zu stellen. Die „garment“-Versionen der Talson-Koffer, jene mit den Schlüsselloch-Paneelen für den Versand der Textilien auf Kleiderbügeln, stellen deshalb noch heute den Kernbereich dieser Baureihe dar. Der zweite sind die Luftfracht-

Anzeige



Versionen. Die werden nach wie vor allem in Nordeuropa nachgefragt, und einer der Großkunden von Tirsan hat seinen Sitz in Luxemburg. Die gut 50 Jahre alte Montagetechnik mit ihren Legionen von Nieten, Blechen, Profilen und zu vielen Montagestunden steht aber in Adapazari zur Diskussion.

Alternativen gibt es zur Niettechnik ja genug. Nur müssen die Vorteile in der Montagetechnik bestehen können gegen die sehr einfachen Reparaturtechniken der alten Version. Diese Diskussionen werden im Ursprungsland dieser Kofferbau-Technik ja auch geführt, sind aber bis heute nicht entschieden. Deswegen gibt es dort je Box-Van-Hersteller nicht nur eine Bautechnik, sondern fünf bis sieben (etwa bei Great Dane). Für Tirsan genügt es im Moment, die technischen Entwicklungen in der Paneeltechnik auszutesten. Denn mit der eigenen GFK-Vollkunststoff-Paneelanlage hat man auch die Möglichkeit, bei den Talson-Bauereihen andere Wand-Varianten einzusetzen als gegenwärtig.

Als vor vier Jahren die Tieflader-Baureihen vorgestellt wurden, stellte sich schnell heraus, dass die drei- bis achtsichtigen Modelle gerade in den wirtschaftlichen Abschwung in Europa hinein konstruiert wurden. Denn der Abschwung begann im Trailerbau schon Ende 2007 und hatte nicht mit Lehman, Credit Default Swaps, Subprime-Krediten und sonstigen Finanzblasen-Geschichten zu tun, sondern schlicht mit der Tatsache, dass zu viele Transportfahrzeuge nachgefragt wurden, ohne dass ihnen eine entsprechende Transportnachfrage gegenüberstand.

In der Folge hatte Tirsan bestellte Tieflader im Wert von zweistelligen Millionenbeträgen auf dem Hof herumstehen, wo die Käufer-Unternehmen sich schneller in Luft auflösten, als sich feststellen ließ, wo die Besteller sich versteckt hatten. Ganz schnell wurde deshalb die Produktion auf überall verkaufbare zwei- bis vierachsige Modelle eingekürzt, und die komplexeren Versionen mit hydraulischen Lenksystemen gibt es seitdem nur auf Anfrage. Genau so wie Sattel-LKW- und Maschinentransporter, Autotransporter mit Tandemachsanhänger, Glaslader und Doppelstock-Innenlader. Die wurden alle in Adapazari schon gebaut. Tirsan besitzt ein Welt-Patent auf den Glaslader mit Aussteifung des Gabelchassis durch über den Laderaum umgreifende Verstärkungen, ähnlich wie ein Sicherheitskäfig in Rennsportwagen. Für einige Kunden in Osteuropa war diese Konstruktion eine echte Problemlösung, für die in Westeuropa noch nicht, denn noch sind deren Straßen besser in Schuss.

**Der türkische Staat hat eine etwas vereinfachte Finanzverwaltung und holt sich sein Geld deswegen über die Verbrauchssteuern. Und wo ein Liter Dieselöl deswegen umgerechnet 1,80 Euro kostet, ist alles, was den Spritverbrauch reduziert – wie ein geringeres Gesamtgewicht – sehr willkommen.**



# EINFACH FLEXIBEL MIETEN



**Der schnelle Weg zu Ihrem Mietfahrzeug:**

1. **Viele Mietstützpunkte** gemeinsam mit DAF
2. **Schnelle Verfügbarkeit** Ihres Wunschfahrzeuges für Kurz- und Langfristmiete
3. **Planungssicherheit** durch individuelle „All-Inclusive“-Mietangebote

**Freecall 0800 72 25 32 73**



Bei PacLease mieten Sie Nutzfahrzeuge der Premiummarke DAF

[www.paclease.de](http://www.paclease.de)



Light-Baustoffsattel für den Export

Tirsan

## Der 35. Geburtstag naht

In diesem Jahr feiert das Unternehmen den 35. Geburtstag. Aus seinem kleinen Transportbetrieb (TIR= Transports Internationaux par la Route) und dem türkischen Wort für Industrie (sanayi) baut Cetin Nuhoglu 1977 die Trailerfabrikation Tirsan. Zuerst auch noch als Komponentenlieferant für York in Großbritannien aktiv, wird 1993 das Tirsan-Anhängerwerk in Adapazari aufgebaut. Ein Jahr später kommt die Kühlkoffermontage mit Lamberet-Paneelen dazu. 1995 wird Tirsan Generalimporteur für DAF-Trucks in der Türkei. Parallel dazu wird ein Hochbau-Unternehmen eingerichtet (Bautek) und der frühere Transportbetrieb zur Spedition (Tirsan Lojistik) umgebaut. Als der europäische Trailermarkt sich gerade von den Folgen der Krise 1993 erholt hat, gründet Tirsan kurz nach der ersten IAA-Messeteilnahme 1998 Goch-Tirsan. Das Montagewerk am Niederrhein entwickelt sich prächtig. Denn Tirsan kauft 2002 das zuletzt in Günzburg angesiedelte Unternehmen Kässhörner Tank und Silo mit allen Namen- und Mar-

kenrechten und baut die Produktionsanlagen in Adapazari neu auf, Goch bekommt eine zweite Halle für die Kesselwagen-Fertigung. Ein Jahr später kommt Talson in den Niederlanden zur Firmengruppe und 2007 in der Boomphase des Trailerbaus in Europa der Nachbar in Goch: Hendricks.

Kaum sind die Produktionsanlagen umgezogen, geht der europäische Trailermarkt den sprichwörtlichen „Bach“ herunter. Das Zweigwerk Goch muss geschlossen werden. Da aber keine Bank oder fremde Investoren Anteile an dem Werk halten, bleibt es als Tirsan-Werksanlage so bestehen und ist heute portionsweise an einen Lackier-, einen Nutzfahrzeug-Reparaturbetrieb und einen Trailer-Händler vermietet. Kaum war der notleidende deutsche Ableger stillgelegt, zieht die Nachfrage in der Türkei und den mittel- und osteuropäischen Staaten wieder an. Tirsan gründet Verkaufsniederlassungen oder kooperiert mit Händlern unter anderem in Bulgarien, Polen, Russland und Usbekistan. Gute Kunden wurden auch in Südkorea gewonnen, dort vor allem für Containerchassis. Dabei erweist es sich als Vorteil, für die jeweils landesspezifischen Usancen im Umgang mit den Fahrzeugen jeweils eine grobe, eine normale und eine gewichtsoptimierte Version anbieten zu können.

## Neue Baureihen

Als die Trailer-Überproduktionskrise in Europa Ende 2008 zuschlug, konnte Tirsan für kleines Geld die Produktionsanlagen von Univan übernehmen. Mit der Vollkunststoff-Isolierkoffer-Fertigung wurde vor einem Jahr begonnen. Derzeit dreht die sich nur um ein 13,6-m-Sattel-Modell, wobei klar ist, dass in Zukunft auch LKW-Aufbauten und Anhänger-Koffer angeboten werden müssen. Zur Zeit gibt es aber Lastwagen-Anhängeraufbauten von Tirsan nur für Pritsche-Curtainsider. Die Baureihe wurde gerade zur Convex-Ausstellung in Volumen-Version neu aufgelegt, wobei Wert darauf gelegt wurde, den LKW-Aufbau innerhalb weniger Tage liefern zu können. Das ist angesichts der unterschiedlichen Aufbautenrichtlinien von sieben LKW-Herstellern in Europa keine einfache Sache. Wer aber die Hilfsrahmen-Problematik auf Lastwagen-Fahrgestellen im Griff hat, kann natürlich auch andere Aufbauten als „weiche“ Pritschen montieren. Das ist in gewisser Hinsicht ein Zukunftsprojekt, mit dem alle Trailerhersteller zu tun haben, die Aufbauten und Fahrzeuge für die Ver- und Entsorgung großer Städte zu tun haben. Istanbul hat gut 15 Millionen Einwohner, etwas mehr als Greater London, und wer unter den Verhältnissen eine schnelle Be- und Entladetechnik liefern kann anstelle der Legionen von kleinen Kastenwagen, die

nachts die Innenbezirke beliefern, hat sicher ein riesiges Nachfragepotenzial.

So schnell Tirsan das Thema Tieflader aufgegriffen hat, so zögernd blieben sie bei den Kippsatteln. Wegen der Tatsache, dass heimische Kipper-Transporteure zur alten „Transportkultur“ (Gesamtgewicht gleich Nutzlast) zu gehören pflegten, war es eine Überraschung, dass ein deutscher Hersteller mit seinen türkischen Montagewerk in Hanli nahe Sakarya aus dem Stand bis zu 50 Einheiten pro Monat verkaufen konnte. Seitdem gibt es in Adapazari eine kleine Kippmulden-Kant- und Schweißabteilung, den Fahrgestell-Bau für Kipper gab es ja schon immer, und die Modelle werden derzeit wie auch die Bordwand-Light-Sattel und die Kühlsattel in Serie gebaut. Aus Gründen des Marketing sind die Mulden alle in Baustellen-Orange lackiert und beidseitig mit dem Tirsan-Logo versehen.

### Tirsan und Kässbohrer

Mit dem Erwerb des Kässbohrer-Werks für Tank- und Silofahrzeuge in – zuletzt – Günzburg besitzt Tirsan auch die Namensrechte, Logos, technische Unterlagen, Werkzeuge und so weiter für deren Produktreihen, wie auch für Talson und Hendricks. Wer, wie ich, so ab dem Jahr 2000 angefangen hat, über Tirsan zu berichten – zunächst über Goch-Tirsan – , später seit 2003 über das Werk in der Türkei, versteht erst mal nicht, warum für alle Auslandsaktivitäten die Fahrzeuge heute unter Kässbohrer angeboten werden. Denn aus Gesichtspunkten des Marketings ist es nicht sehr schlau, auf dem halben Weg das Pferd, sinngemäß den Produktnamen, auszutauschen. Sieht man sich aber in der Branche näher um, gab es schon mal den Fall, dass ein junger Mitstreiter einen älteren übernommen hat. 1972 der von MAN in Bezug auf Büssing. Und bis heute schreiben nicht wenige Kunden von MAN auf ihre TGX „Büssing“. Insofern schadet es nicht, wenn auf vielen Tirsan-Trailer Kässbohrer als Marke angegeben wird. Beides verweist auf die eigene Verpflichtung, technische Hochleistung zu erbringen. So, wie die früheren Marken es auch schon gezeigt haben.

**Mit der Vollkunststoff-Isolierkoffer-Fertigung wurde vor einem Jahr begonnen. Derzeit dreht die sich nur um ein 13,6-m-Sattel-Modell, wobei klar ist, dass in Zukunft auch LKW-Aufbauten und Anhänger-Koffer angeboten werden müssen.**

Folkher Braun



LEIDENSCHAFT FÜR TRAILER

## Auf Qualität abfahren!

- Fahrzeuge aus modernster Produktion
- Für alle Transportanforderungen
- Ausstattung nach Ihren Wünschen



Red Power

Weitere Informationen: Telefon 0364 82/830-0 [www.fliegl.com](http://www.fliegl.com)