

So hatte Bertha Benz ihren Mann Carl noch nicht erlebt: Mit geballten Fäusten stand er am Fenster des Herrenzimmers und konnte seine Wut kaum unterdrücken: „Nicht mit mir, nein, mit mir können die so etwas nicht machen!“ Benz schnaubte laut auf und Bertha spürte deutlich seine Erregung. Sie stand in der Tür und wartete darauf, daß sich ihr Mann beruhigte. Natürlich war sie neugierig zu erfahren, was denn passiert war. Sie wußte wohl, daß es in der letzten Zeit häufig Meinungsverschiedenheiten mit Julius Ganß, dem Mitgesellschafter und kaufmännischen Vorstand der Firma, gegeben hatte. Aber solche Streitigkeiten konnten bestimmt nicht so dramatisch sein, daß sie ihren Mann in Rage brachten.

Als er sich jetzt zu ihr umdrehte – vorher stand er mit dem Rücken zu ihr –, konnte sie an seinem Gesicht ablesen, daß etwas Schlimmes passiert war.

„Kannst du dir vorstellen, daß die mich – mich, den Erfinder des Motorwagens – aus der Firma geworfen haben? Es ist unglaublich!“ Benz betonte jedes Wort des letzten Satzes extra stark. Sein Gesicht war gerötet und seine Augen funkelten aggressiv. Bertha glaubte, ein Zittern seiner Lippen zu erkennen.

„Carl . . .“, sie kam nicht weit mit ihrem Satz.

„. . . es ist nicht zu fassen! Nur durch meine Idee und mein Patent ist die Firma zu dem geworden, was sie jetzt ist. Und dann noch mir vorzuwerfen, veraltete Techniken zu benutzen, nur weil die Mercedes-Wagen Kardanantrieb und wir bisher Riemenantrieb bei unseren Motorwagen hatten.“ Benz holte tief Luft, um seiner Wut weiter freien Lauf zu lassen.

„Carl . . .“, Bertha sprach seinen Namen gedehnt aus, um ihren Mann zu beruhigen, doch sie kam nicht weiter.

„Und dann noch das ewige Gequatsche über unseren neuen ‚Parsifal‘. Was glaubst du, was



Carl Benz mit seinen Kindern auf einem 3 1/2-PS-Benz-„Comfortable“. V. l. n. r. Richard, Thilde, Ellen, Vater Benz, Klara, Eugen

Carl Benz verläßt die eigene Firma:

Rausschmiß und Neubeginn

Das neue Jahrhundert hatte sich für die Firma Benz & Cie. Rheinische Gasmotoren AG schlecht entwickelt. Obwohl sie mit über 600 verkauften Motorwagen im Jahre 1900 einen guten Start erwischte, sank der Verkauf in den nächsten Jahren dramatisch ab. Nur noch 228 Motorwagen konnten im Jahre 1902 verkauft werden, ein Verkaufsrückgang, der unweigerlich auch personelle Konsequenzen nach sich zog.

Ganß allen Leuten erzählt? Doch nicht, daß ich an diesem Motorwagen gebaut habe, sondern daß einzig und allein Barbarou der Urheber ist! Unglaublich, unglaublich ist das!“ Er drehte sich wieder zum Fenster um und verschränkte beide Arme auf dem Rücken. Bertha Benz nahm das als Zeichen für eine leichte Entspannung bei ihrem Mann.

„Bertha, weiß du noch, wann und wie dieses Theater mit Ganß anfang? Ich kann es dir genau

sagen! Es fing nämlich damit an, daß mein Konstruktionsbüro von Ganß den Auftrag bekam, einen neuen Wagentyp zu schaffen. Das war damals im Jahre 1901 schon eine große Unverschämtheit von ihm, schließlich hätte er mich als technischen Direktor und Leiter des Konstruktionsbüros fragen müssen, und nicht, wie er es gemacht hat, hinter meinem Rücken Georg Diehl zu beauftragen.“

„Mit Diehl verstehst du dich doch gut, oder?“ Jetzt hatte Ber-

tha es geschafft, wenigstens einen ganzen Satz loszuwerden.

„Doch, Diehl ist ein guter Mann. Aber wie sollte ich denn ahnen, daß Ganß unseren Sohn Richard nur nach Paris geschickt hat, um einen Einzylinder-Renault-Cardanwagen zu kaufen, den Diehl dann als Vorbild für einen neuen Wagen benutzen sollte! Als wenn ich, der ich nun einmal der Erfinder des Motorwagens bin, nicht in der Lage wäre, einen neuen Wagen zu konstruieren. Ob der nun einen Riemen- oder Kardanantrieb besitzt, ist doch erstens egal und zweitens sprach doch nichts gegen den altbewährten Riemenantrieb.“

„Aber, Carl, reg’ dich doch nicht so auf. Was Richard betrifft, warst du doch selber begeistert, daß er nach Paris fahren konnte. Schließlich hast du ihm noch von deinen Besuchen und Verhandlungen erst mit Emile Levassor im Jahre 1888 und später mit Roger erzählt.“

„Aber konnte ich denn ahnen, daß da schon der Grundstock für das ‚französische Konstruktionsbüro‘ gelegt wurde. Erst ließ Ganß einen Motorwagen ohne meine Zustimmung nach Art des Renault bauen, dann holte er noch Herrn Blum aus Paris, der den Wagen verbessern sollte, und schließlich engagiert er Marius Barbarou, den Konstruktionschef der Firma Clément-Bayard, der auch noch sei-

*Mercedes Jellinek,
die Tochter des französischen
Daimler-Importeurs, war Namens-
geberin der Mercedes-Fahrzeuge*



ne engsten Mitarbeiter mitbrachte.“ Benz hatte sich bei diesen Worten wieder zu Bertha gedreht, die in der Tür stand und jetzt den Eindruck hatte, daß – obwohl ihr Mann immer noch erregt war – die innere Spannung bei ihrem Mann etwas weniger wurde.

„Es ist doch vollkommen verrückt, so viele neue Motorwagen zu entwickeln, wie es in den letzten Monaten passiert ist! Ab Oktober letzten Jahres arbeiteten im ‚Französischen Konstruktionsbüro‘ sechs französische Ingenieure an sechs Modellen, wobei die doch nur ihre mitgebrachten Unterlagen benutzten! Und was machten wir in unserem ‚deutschen Konstruktionsbüro‘? Wir bauten drei Motorwagen, einen konstruierte Fritz Erlc und zwei sein Chef Georg Diehl!“

„Aber, Marius Barbarou ist doch nicht mehr in der Firma. Insofern hättest du doch keine Probleme mehr als technischer Direktor, oder?“

„Bertha, weißt du, ich kann einerseits nur froh sein, daß Barbarou mit seinen Motorwagen so kläglich beim Bergrennen Nizza-La Turbie gescheitert ist. Aber andererseits interessieren die Käufer nicht unsere internen Probleme. Die sehen doch nur

die Erfolge der Mercedes-Motorwagen von Daimler!“

„Ihr hattet doch beide Konstruktionsbüros zusammengelegt und die verschiedenen Wagen zu neuen kombiniert. Wo sind da noch Probleme, Carl?“

„Ja, ja, zusammengelegt, das stimmt! Und daraus wurden dann drei Zweizylinder-Modelle mit Dreigang-Getriebe und ein Vierzylinder-Modell mit Viergang-Getriebe.“

„Und was hat Julius Ganß daran auszusetzen?“

„Zuerst fing er wieder mit seinen Vorwürfen an, daß ich zu zögerlich die Neuentwicklungen auf Frontmotoren umgestellt habe. Und daß ich nichts von dem Kardantrieb gehalten hätte. Das Schlimmste war aber, daß er mir dauernd die Konstruktio-



*Carl Benz, sein Motorwagen fuhr
erstmals im Jahre 1886, ebenso wie
Daimlers Motorkutsche*

nen von Karl Maybach und seine Mercedes-Motorwagen vorgehalten hat und ...“

... ja, aber die ‚Parsifal‘, die neuen Motorwagen, haben doch Frontmotoren. Was will denn Ganß noch mehr?“

„Weiß du, Bertha, erstens glaubt er, mir immer wieder in die Neuentwicklungen hineinreden zu müssen. Ihn stört beispielsweise die Schiebersteuerung als Frischgaseinlaß oder auch der Wirkungsgrad unserer Motoren, der wohl schlechter ist als der von Maybachs Motoren. Und zweitens scheint es ihm nicht zu passen, daß ich nichts von diesen Autorennen halte.“

„Hast du ihn denn nicht darauf hingewiesen, wie gefährlich solche Rennen sind und daß sie doch nicht den eigentlichen

Zweck der Motorwagen darstellen?“

„Doch, das habe ich oft genug. Aber Ganß sieht das anders, er läßt sich vor allen Dingen von den Rennsporterfolgen der Mercedes-Motorwagen leiten und hält diese auch noch für verkaufsfördernd!“

„Ja, und wie soll es jetzt weitergehen, Carl?“

„Tja, das weiß ich im Moment auch nicht so recht. Ich weiß nur, daß ich ab heute, dem 24. Januar 1903 nicht mehr technischer Direktor und Vorstandsmitglied der Benz-Firma bin. Meine eigene Firma setzt mich vor die Tür!“ Benz lächelte gequält bei diesen Worten. Die Anspannung war gewichen, obwohl ihm die Erregung noch anzusehen war. Er rieb sich intensiv die Hände, als wollte er den psychischen Druck hierdurch loswerden. Bertha ging zu ihm hinüber.

„Carl, ich habe Kuchen gebacken. Laß' uns ins Eßzimmer gehen und ihn probieren. Er wird dir sicherlich gut tun und dich auf andere Gedanken bringen.“ Bertha hatte Carls Hände ergriffen, um ihn langsam in Richtung Tür zu ziehen. Bevor er aber losging, löste er seine Hände und nahm seine Frau in die Arme.

BERGMEISTER PRODUKTE



Friedrich Bergmeister
GmbH & Co. KG

Praktisch, zuverlässig, sicher, einfach zu handhaben

Gesenkschmiede



Zum Beispiel: Exzenterverschluß 3841

Schmalzgrube 5 • 42655 Solingen
Tel.: 02 12/222 19-0 • Fax: 02 12/150 84

Extrem hohe Zugkraft. Vierfache Sicherheit durch Übertotpunktsicherung, formschlüssige Sicherung durch Wipp-Taste, abschließbares Vorhangschloß und Sicherungsmöglichkeit durch Stiftverriegelung.

„Vielleicht ist alles auch nur halb so wild? Aber trotzdem ärgert mich die Geschichte maßlos. Da mache ich nun solch eine unwälzende Erfindung, gründe eine Firma und werde zum Schluß wie ein Hund weggejagt! Gottseidank brauchen wir uns keine finanziellen Sorgen zu machen.“

„Hast du schon mit Eugen und Richard darüber gesprochen?“

„Sicher, gleich nach dem ich die Unterredung mit Ganß beendet hatte, habe ich beide informiert.“

„Und, was haben sie dazu gesagt?“

„Sie waren genauso wie ich darüber verärgert. Und beide wollen die Firma auch verlassen. Unter Ganß, der jetzt alleiniger Vorstand ist, will Richard nicht weiter arbeiten, auch Eugen nicht als Oberingenieur im Stationärmotorenbau.“

„Na ja, Carl, laß' uns erst mal in Ruhe meinen Kuchen probieren.“

Fast auf den Tag genau wurde drei Monate später der Name Benz als Vorstandsmitglied der Firma Benz & Cie. am 21. April 1903 aus dem Handelsregister des Amtsgerichts Mannheim gestrichen. Eugen, der ältere Sohn, und Richard hatten die Firma auf eigenen Wunsch inzwischen verlassen. Ihr Vater würde im November 59 Jahre alt werden, Eugen hatte vor einigen Tagen – genauer am 1. Mai 1903 – seinen dreißigsten Geburtstag gefeiert und Richard würde im Oktober seinen neunundzwanzigsten feiern können. Alle drei – auch Carl Benz – waren also nicht in einem Alter, wo man ans Aufhören denkt, sondern eher voller Tatendrang steckt.

Carl Benz saß mit seinem zweitältesten Sohn Richard im Arbeitszimmer und hatte auf dem Tisch jede Menge Notizzettel und Pläne ausgebreitet, als sein Sohn Eugen ins Zimmer kam. Benz hatte ihn zuerst nicht gehört, so war er in seine Gedanken vertieft. Auch Richard hatte ihn dabei nicht stören können,



Frederick Richard Simms, Leiter der Daimler-Motor Syndicate Ltd. in London



Eugen Benz, Leiter der Abteilung Stationäre Motoren



Richard Benz, Testfahrer

nen, obwohl er immer wieder versuchte, seinen Vater anzusprechen.

„Eugen, komm', setz' dich und erzähle, wie's war!“ forderte Carl Benz seinen Sohn auf und wies mit der Hand auf den freien Stuhl. Eugen blickte sich im Zimmer um und fand dann auf einem kleinen Nebentisch die gesuchte Karaffe mit Wasser. Er schüttete sich ein Glas mit Wasser voll und trank es mit einem Zug aus, bevor er sich auf den Stuhl setzte.

„Anstrengend war es auf jeden Fall mal wieder. Aber ich glaube, jetzt haben wir die richtige Richtung.“

„Und du glaubst, mit Battenstein haben wir eine gute Wahl getroffen?“ fragte Carl Benz zurück.

„Doch, weißt du, Josef Battenstein ist einer der anerkanntesten Architekten in Mannheim und ...“

„... und geeignet für unser Projekt?“

„Ich meine schon, schließlich hat er schon verschiedene Fabrikhallen und -gebäude in Mannheim und in der Umgebung geplant.“

„Na ja, dann soll er uns doch in den nächsten Tagen besuchen. Und dann können wir unsere Pläne konkreter mit ihm besprechen.“

„Und ihr beiden glaubt immer noch, keine Motorwagen bauen zu wollen,“ mischte sich Richard in das Gespräch zwischen seinem Vater und Eugen ein, „also ich meine, ihr macht da einen großen Fehler!“

„Richard“, Benz' Stimme klang etwas vorwurfsvoll, „du weißt doch selbst, wie schlecht die Geschäfte mit den Motorwagen in der Firma liefen und daß ...“

„Ja, aber wir haben doch jede Menge Erfahrungen und Ideen. Was soll denn schiefliegen?“

„Eine ganze Menge“, warf Eugen ein, „schließlich steht hier unser eigenes Kapital auf dem Spiel.“



Ein Phaeton aus dem Jahre 1895. Am Steuer Carl Benz, hinten im Wagen Julius Ganß und Tochter Clara

„Und denke daran, daß wir an den stationären Gasmotoren immer gut verdient haben“, setzte Benz nach, „sie haben oft genug den Motorwagenbau subventioniert. Nur mit ihnen waren wir ...“

„Ja, sicherlich weiß ich, welchen Anteil die Stationären am Geschäft hatten. Trotzdem meine ich, wir sollten auch den Bau von Motorwagen wagen. Schließlich wollen wir doch eine ganz neue Fabrik in Ladenburg aufziehen und da müßte doch dafür Platz und Geld genug vorhanden sein.“

„Richard, wir haben in den letzten Tagen oft genug über dieses Thema geredet. Erstens können wir nicht so schnell die konstruktiven Voraussetzungen für den Motorwagenbau schaffen. Und zweitens liegen Konstruktionspläne für stationäre Gasmotoren vor, die dein Bruder Eugen angefertigt hat. Warum sollen wir nicht mit dem beginnen, wovon schon fertige Pläne existieren?“

„Außerdem benötigst du doch nur Motorwagen“, warf Eugen etwas spitzfindig ein, „um deine geliebten Autorennen zu fahren.“ Dafür quittierte er einen nicht gerade freundlichen Blick von seinem Bruder.

„Du weißt doch noch, Richard, wie ich die Grundstücke



Gottlieb Daimler, aufgenommen um das Jahr 1898 herum



Fritz Erle war Mitarbeiter des „deutschen Konstruktionsbüros“ der Firma Benz

in Ladenburg gekauft habe“. setzte Benz fort, ohne sich um diese kleine Stichelei seines Sohnes Eugen zu kümmern, „und geglaubt habe, dorthin einmal das Unternehmen zu verlegen. Schließlich sind die Grundstücke, die ich 1898 und im folgenden Jahr gekauft haben, größer und verkehrstechnisch

besser gelegen als die in Mannheim. Und ich habe noch die Möglichkeit, weitere Grundstücke zu kaufen, die dort angrenzen. Aber, und das wollte ich hiermit sagen, sollte man nie das Risiko unterschätzen, das mit einer neuen Fabrik verbunden ist. Deswegen kann ich nur dafür plädieren, mit dem Be-

währten anzufangen. Später können wir vielleicht auch Motorwagen herstellen, aber zunächst fangen wir mit stationären Gasmotoren an!“ Für Carl Benz gab es an seiner Entscheidung nichts zu ändern. Er wollte unbedingt in Ladenburg eine neue Fabrik errichten und dort Gasmotoren bauen. Den Ort hatte er oft auf seinen Probefahrten angesteuert und dort im Gasthaus „Zum Ochsen“ Rast gemacht.

„Ich hoffe, du verstehst mich, Richard. Ich habe keine Lust mehr, mich dauernd mit Kapitalgebern herumzuschlagen. Deshalb möchte ich die neue Fabrik so anlegen, daß wir möglichst ohne großen Einfluß von Kapitalanlegern auskommen. Schon bei meiner gemeinsamen Firma mit Bühler – du warst damals gerade acht Jahre alt – kam es schon nach kurzer Zeit zum Streit, weswegen ich die „Gasmotorenfabrik Mannheim“ im gleichen Jahr verlassen habe. Und die späteren Probleme kennst du selbst zur Genüge.“

„Das weiß ich, welche Probleme du hattest. Nur würde ich trotzdem meinen, daß wir neben dem Bau von stationären Gasmotoren auch Automobile bauen sollten.“

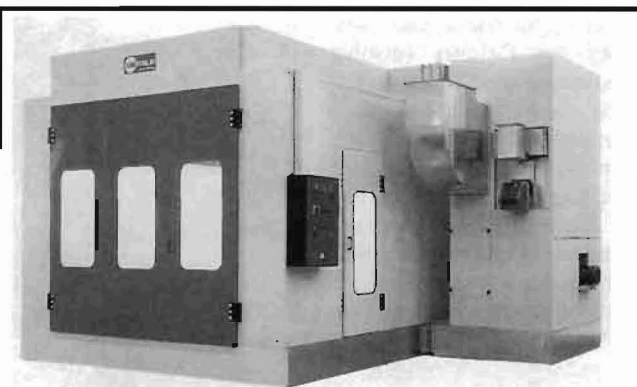
„Richard, denke nur an Daimler und Maybach! Beide haben

Perfektion bis ins Detail

USI-Lackierkabinen

DIE Idee, seit es Lackierkabinen gibt:
speziell für Wasserlack konzipiert,
Verzinkung der Teile, hohe Luftleistung,
spitze im Preis-/Leistungsverhältnis

Fordern Sie detaillierte Unterlagen an:



Lack-Technik GmbH
Mittelweg 13 - 93413 Cham
Telefon (09971) 880-105
Telefax (09971) 32381

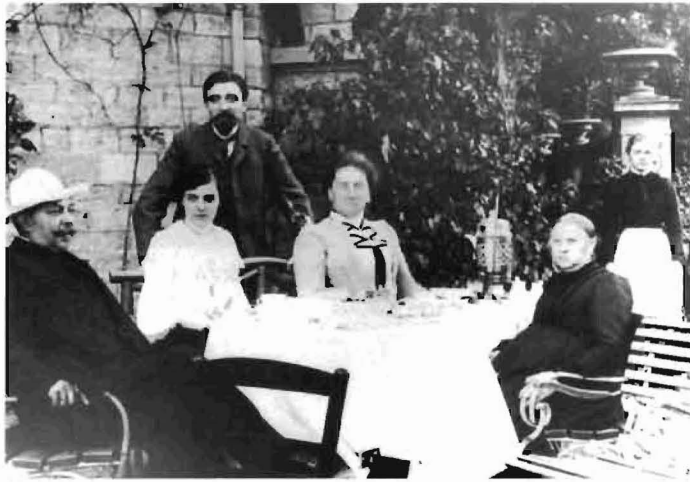
unendliche Schwierigkeiten mit den Kapitalgebern gehabt. Daimler, der jetzt schon drei Jahre tot ist – Gott hab' ihn selig –, hat dauernd um sein Geld und seine Anteile kämpfen müssen. Erst haben ihn Max Duttenhofer und der – na, wie hieß er denn noch, Richard?“

... Wilhelm Lorenz, der Patronenfabrikant ...“

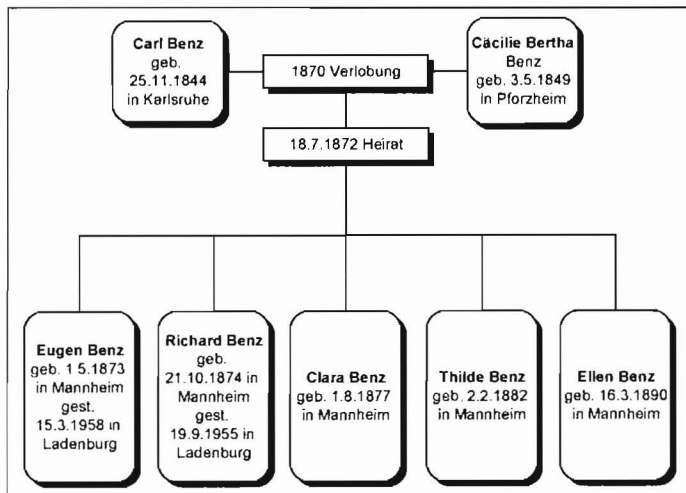
„Richtig, also dieser Lorenz und Duttenhofer haben den Daimler so lange beredet, bis der einen Vertrag zur Gründung der „Daimler-Motoren-Gesellschaft“ am 28. November 1890 unterschrieben hat. Daimler brauchte nur zusätzliches Kapital, um sein Unternehmen auszubauen und seine Konstruktionen zu verbessern.“

„Dafür hat Daimler aber ein schönes Aktienpaket erhalten und konnte ...“

... ein schönes Aktienpaket? Was glaubst du denn, was er mit den Aktien anrichten konnte, er war doch immer in der Minderheit gegenüber Duttenhofer und Lorenz! Außerdem hat er keinen Pfennig für das Geld erhalten, was er schon vorher in sein Geschäft gesteckt hatte. Nein, nein, die haben ihm ganz schön Übel mitgespielt. Und, du weißt es doch auch, wie bei mir wurden hinter seinem Rücken andere Konstrukteure beauftragt, um neue Motoren zu entwickeln.“ Benz kam in Fahrt und man konnte ihm die Erregung anmerken: „Nachdem man sich wieder mit Daimler versöhnt hatte, gingen die Schikanen erst richtig los! Man hat doch tatsächlich seine Aufenthaltszeiten im Betrieb kontrolliert. Und als er dagegen protestierte, daß die Motorenfabrikation nach Ettlingen verlegt werden sollte, hat man ihn vor die Wahl gestellt: Entweder Konkurs der



Marius Barbarou (stehend) leitete das „französische Konstruktionsbüro“ der Firma Benz



Der Stammbaum der Familie Benz



Wilhelm Maybach an der Lenkstange eines Daimler-Riemenwagens, neben ihm Gottlieb Daimler

Daimler-Motoren-Gesellschaft oder Abfindung in Höhe von 66 666.66 Mark für seinen Anteil am Gesellschaftsvermögen und die Rechte an seinen Erfindungen. Reine Erpressung war das von Duttenhofer!“

„Aber die beiden haben sich doch wieder vertragen, insofern kann ...“

... vertragen? Richard, du glaubst wohl selbst nicht, daß Duttenhofer freiwillig Daimler die Hand gereicht hat, oder?“

„Nein, aber ...“

... mit der Firma ging es nach dem Ausscheiden von Daimler am 10. Oktober 1894 immer weiter bergab. Erst Frederick Richard Simms, Leiter der Daimler-Motor-Syndicate Ltd. in London, sorgte dafür, daß Daimler – und auch Maybach, der bei der Gründung der Daimler-Motoren-Gesellschaft einen miserablen Arbeitsvertrag abgelehnt hatte –, wieder eingestellt wurde. Und das auch nur, weil Simms 350 000 Mark für die Lizenz des erfolgreichen Phönixmotors geboten hatte.“

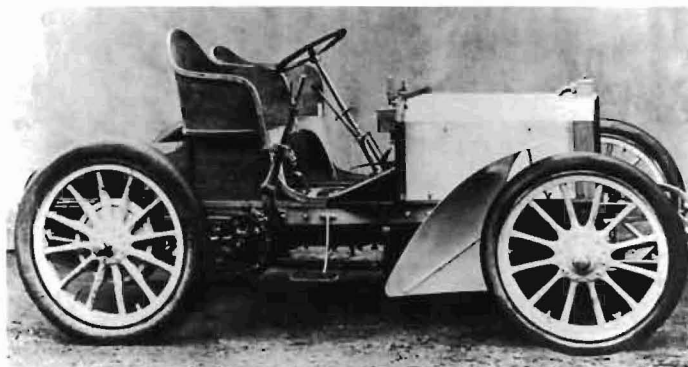
„Daimler wurde per Vertrag ab 1. November 1895 Generalinspektor der Gesellschaft und war auf sein Verlangen hin auch zuständig für die Kontakte mit Levassor und Panhard – ihr erinnert euch an Madame Sarazin, die nach dem Tod ihres ersten Mannes Levassor geheiratet hat – und mit der Steinwayschen Daimler-Motoren-Company.“ Eugen hat sich in das Gespräch eingemischt und wollte das Gespräch zwischen seinem Vater und Richard zum Ende führen.

„Es ist Zeit für den Nachmittagskaffee und ich schlage vor, wir lassen Mutter nicht so lange warten.“ Bei diesen Worten stand er auf und bewegte sich in Richtung Tür. Auch Benz und sein Sohn Richard erhoben sich.

„Eines muß ich dir noch erzählen, Richard: Auch wenn Daimler und Maybach, der übrigens mit dem Vertrag zum Technischen Direktor avancierte und 30 000 Mark in Aktien erhielt, zunächst zufrieden sein konnten, hatten sie doch weiterhin ihre Probleme mit Duttenhofer. Denk' doch bitte an die Generalversammlung der Daimler-Gesellschaft für das Geschäftsjahr 1898/99, an der Daimler wegen seiner Krankheit nicht teilnehmen konnte.“

„War Daimler nicht schon länger krank?“

„Ja, sicherlich schon einige Jahre. Laß' mich noch eben die Daimler-Geschichte zu Ende erzählen. Auf der besagten Generalversammlung sollte beschlossen werden, daß Daimler eine Sonderprämie von 50 000 Mark erhält, wenn aus dem Reingewinn 5 % Dividende verteilt werden kann. Und was glaubst



Erster Mercedes-Rennwagen, gebaut im Jahre 1901, mit einem 40 PS starken 4-Zylinder-Motor



Der 2. Präsident und Direktor der Fa. Benz, Georg Dähl



du, haben Duttenhofer und Lorenz gemacht? Die beiden haben die Bilanz so frisiert, daß eine Dividende von 5 % nicht möglich war. Und damit haben sie Daimler mal wieder reingelegt. Übrigens das letzte Mal. Denn damit brachten sie Daimler nicht nur um sein Geld, sondern auch um den Rest seiner Gesundheit. Wie du weißt, ist er dann am 6. März 1900, also vor drei Jahren im Alter von 66 Jahren gestorben.“ Sie hatten die Tür erreicht und verließen nun das Arbeitszimmer.

Werner Rudolf Cramer

Geheimer Kommerzienrat Max von Duttenhofer, Mitbegründer der Daimler-Motoren-Gesellschaft. Er lebte von 1843 bis 1903

Bildquelle: Mercedes-Benz Classic Archiv

Gewichtsoptimierte Lkw- u. Transporter-Aufbauten

- *montagefertige Anlieferung – kein Bausatz
keine Kosten für Zusammenbau
- *Listenpreise – schnelle und einfache Kalkulation
- *paßgenau für schnelle Montage auf Hilfsrahmen
- *Lieferung mit kompl. Hilfsrahmen möglich
- *Lackierung RAL 9010, keine weitere Lackierung erforderlich
- *jede gewünschte Abmessung lieferbar
- *varioBox® mit lichtdurchlässigem GFK-Dach
- *Installierte Innenbeleuchtung und Begrenzungsleuchten
- *Option: Sperrholz-Innenverkleidung und Zurrschienen
- *Frischdienst-Aufbau mit 40 mm PU-Hartschaum-Isolierung

*Lieferung in den Ausführungen:

Standard	für z. B. Möbeltransporte
Plywood	für z. B. Autovermieter
ALU-Snap-Lok	für z. B. hohe Festigkeit
leicht isoliert	für z. B. Brot und Backwaren
Frischdienst bis O	für z. B. Lebensmittel

Bitte fordern Sie unsere ausführlichen Verkaufsunterlagen an:

varioBox® Lkw-Aufbauten Vertriebsgesellschaft mbH i.G.
Kantstraße 5, D-59510 Lippetal
Telefon (0 25 27) 94 78 78, Telefax (0 25 27) 94 78 79

Lieferzeit: ca. 14 Tage


varioBox®
Kofferaufbauten für Transporter und LKW

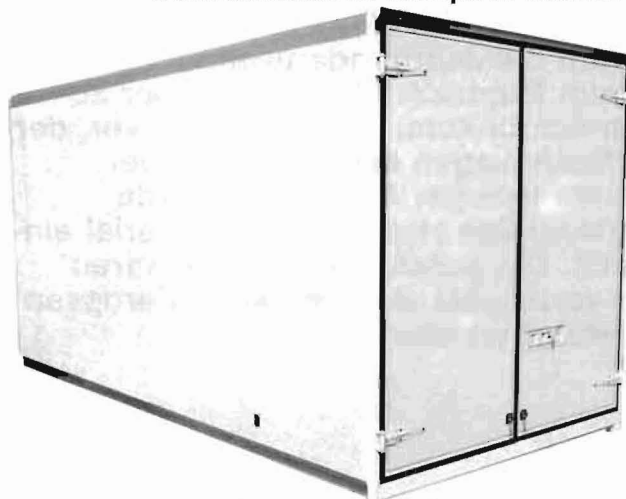


Abb.: varioBox – Standard