



Die Traveller-Klasse ist für drei bis vier seitlich stehende Pferde konzipiert.



Die Reitanlage der Böckmanns.

Die Anhänger-Profis aus Lastrup

Vier Brüder, eine Leidenschaft: Pferde. Sie macht Böckmann zu einem „Familien-Unternehmen“ der besonderen Art. Karolin Behrens hat die Böckmanns im Südoldenburgischen besucht.

Piffi nennen sie ihn liebevoll. Mein Vater fährt den ja auch, fällt mir ein, als ich ihn sehe. Diesen kleinen Transporter, in dem exakt zwei Pferde und jede Menge Brimborium von Reiter wie Pferd Platz haben. „Piffi“ ist eine besondere Idee des Hauses Böckmann. Der Name ist natürlich nur ein Spitzname. Familien-

intern sozusagen. Schade, wie ich finde, denn der Name passt ganz gut zu ihm. Besonders ist „Piffi“ vor allem, weil dessen Idee schon vor 15 Jahren bei Böckmann entstand und wieder in der Schublade verschwinden musste. Der Kleine war nichts für den damaligen Markt. Jetzt ist er es. „Piffi“ ist wieder raus aus der Schublade, offiziell als Compact TL.

Die Geschichte des kleinen Transporters gehört zu den ungewöhnlichen des 300-Mann-starken Unternehmens Böckmann. Denn viele Ideen mussten bislang nicht in den Schubläden des Werks im niedersächsischen Lastrup verschwinden. Das Unternehmen Böckmann selbst ist vielmehr eine reine Erfolgsgeschichte. 53 Jahre ist sie nun schon alt. Ein Ende nicht in Sicht. „Wir sind der meist kopierte Anhänger“, sagt Geschäftsführer Klaus Böckmann. Das klingt nicht arrogant, das klingt wie eine Tatsache.

Stolz und Hochmut gehören hier in Südoldenburg nämlich nicht zum Patentrezept eines erfolgreichen Unternehmens – hier herrscht Bodenständigkeit. Auch bei Böckmann. Bodenständigkeit ist eine Tugend, die alle vier Böckmann-Brüder Töne (51), Klaus (50), Gilbert (48), und Roger (46) in die Wiege gelegt bekommen haben. Dafür haben die Unternehmens-



Die 2. Generation Böckmann: Gilbert (Nationenpreisreiter), Klaus (Vertriebsleiter Fahrzeugwerke), Antonius (Geschäftsführer Hengststation) und Roger (Produktionsleiter Fahrzeugwerke) (v. links).

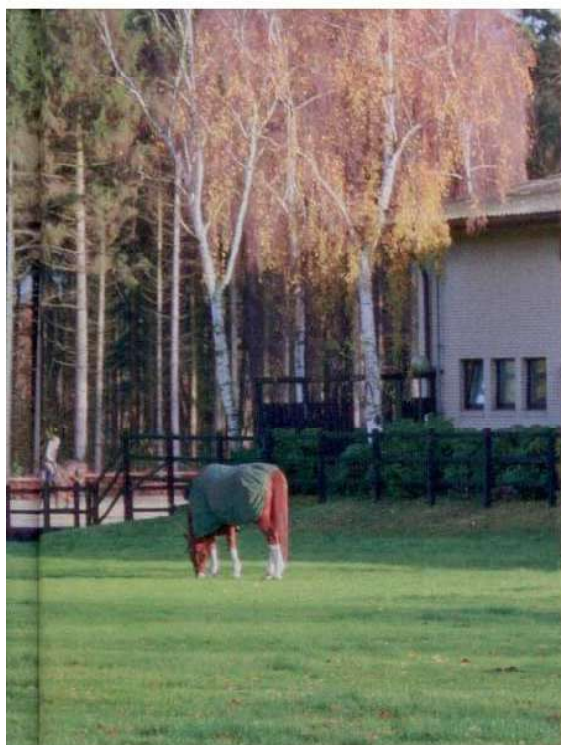


Foto: Böckmann (3), Behrens (1)

Über 20.000 Quadratmeter Produktionsfläche werden in Lastrup genutzt.

gründer, Vater Anton und Mutter Brigitte, selbst gesorgt.

Mittlerweile führen Klaus und Roger die Geschäfte des Unternehmens Böckmann. Klaus hat den Vertrieb übernommen, Roger leitet die Produktion. Am anderen Ende des südoldenburgischen Örtchens liegt das familieninterne Testzentrum: Die Reitanlage von Springreiter und Bruder Gilbert Böckmann sowie die benachbarte Deckstation von Tönne Böckmann. Aber dazu später mehr.

Giterräder und Viehanhänger

Hier in Lastrup entstehen sie also, die „Piffis“ sowie die jährlich produzierten 50 LKW-Aufbauten, 20.000 Transportanhänger und 6.500 Pferdeanhänger. „Anhang erster Klasse“ hat sich das Unternehmen auf die Fahne geschrieben. Anhang der ersten Stunde hieß es, als Vater Anton Böckmann selbst ein solches Gefährt baute und damit den Grundstein des Erfolgs legte. Zunächst nur für den Eigenbedarf. Das Hauptgeschäft von Anton Böckmann war 1956 noch seine Hufschmiede. Doch mit der Leidenschaft zum Basteln an landwirtschaftlichen Maschinen entstand ein weiteres kostbares Gut. Die Entwicklung neuer Produkte, zum Beispiel die patentierten Giterräder, die der Zwillingbereifung von Traktoren dienen – übrigens heute noch. Ebenfalls in den 60er Jahren produzierte Böckmann erste landwirtschaftliche Transportanhänger mit Gummi- statt Holzbereifung. Es folgte der erste Viehanhänger für die Landwirtschaft. Aus ihm wurde mit Verdeck der erste Böckmann-Pferdeanhänger und mit niedrigeren Wänden der erste

„60 bis 70 Prozent der Aufträge können wir in drei Tagen erledigen.“

Böckmann-Kastenanhänger. Die Ideen dazu kamen Anton Böckmann nicht aus Langeweile, sondern aus dem praktischen Leben heraus. Er hatte selbst Pferde, zählte zu den erfolgreichsten Welshpony-Züchtern Deutschlands. Seine vier Jungs Klaus, Roger, Gilbert und Tönne kamen ebenfalls samt Pferdevirus auf die Welt.

Das Patentrezept ist damals wie heute dasselbe: der Spaß am Handwerk, die Leidenschaft zum Pferd, das Konzept „aus der Praxis für die Praxis“, sowie ein funktionierendes Familiensystem. Doch das Unternehmen ist gewachsen, aus der Hufschmiede wurde damals eine Serienproduktion für Kutschen, Sulkys und Anhänger auf 100 Quadratmetern. Heute sind es 21.600 Quadratmeter Produktionsfläche. Böckmann hat sich der modernen Zeit angepasst. Kundenservice ist eines der wichtigsten Stichpunkte der schnelllebigen Moderne. Das Ersatzteillager der Firma Böckmann etwa ist eine Fußballfeld-große Halle mit riesigen Regalen, riesigen Beständen – alles was das Kunden-Herz begehrt. „Innerhalb von 24 Stunden können wir für Ersatz sorgen“, erklärt Roger Böckmann, der mich durch die Hallen des Werks führt und mir den Aufbau eines Pferdeanhängers zeigt.

Links ab geht es vom Ersatzteillager in Halle 3 zum Wareneingang. Fertige Trennwände, Anhänger-Hauben und sonstige Konstruktionen warten abholbereit. „Na, da ist ja dann nicht mehr viel zu tun“,

denke ich – laut. Böckmann lacht: „Nein, es gibt schon noch ein paar Handgriffe, ehe so ein Anhänger fertig ist.“ Diese Teile im Wareneingang sind bereits vorgefertigt von Sublieferanten aus der Umgebung, höchstens 30 bis 40 Kilometer entfernt. Zeit ist Geld, auch in der südoldenburgischen Gemütlichkeit. „60 bis 70 Prozent der Aufträge können wir in drei Tagen erledigen“, beschreibt der jüngste der vier Brüder eines der Böckmann-Erfolgskonzepte. Der Kunde bestellt, der Sublieferant liefert die notwendige Ware, am nächsten Tag wird der Pferdeanhänger gebaut und am dritten Tag zum Kunden geliefert, oder er holt sich seinen neuen Anhang selbst ab. Ausnahmen bestätigen die Regel – Sonderwünsche dauern naturgemäß länger.

Schrauben, Schweißen, Hämmern

„Normale“ Ausführungen werden also an einem Tag zusammengebaut, geschraubt, geschweißt, gehämmert. Wir marschieren in die Nachbarhalle: der Ort des Geschehens, der Ort des Entstehens. Hier wird schwer gewerkelt. Ein freundliches „Moin“ bringt trotzdem jeder Mitarbeiter über die Lippen. „Die Hierarchien sind hier recht flach“, berichtete vor unserem Rundgang Klaus Böckmann. Ein Duz-Klima, transparent und klar. So geht das in Südoldenburg.

Egal ob Holz-, Alu- oder Polyester-Anhänger, egal welches Gestell – hier werden

sie Schritt für Schritt zusammengebaut im Fließband-System, nur ohne Fließband, sondern mit purer Mannes- und Maschinenkraft. Drei Straßen liegen einsatzbereit den Mechanikern zu Füßen. In Station 1 werden die vorgefertigten Rahmen bearbeitet, Achsen und Bremsen montiert und Teile der Lichtanlage befestigt. Es folgen Deichsel, Fahrgestell und Stützrad. Dann werden die Schrauben festgezogen und mit einem Pinsel rot markiert. „Das ist das Zeichen für die Endkontrolle, dass die Schraube fest ist.“

Die Haube zur Krönung

In der nächsten Etappe wird der künftige Pferdeanhänger, der bis dato nur nach einem flachen Nichts aussieht, auf seine vier Räder gestellt. Der Kran von oben macht's möglich. Nun bekommt das Gestell einen Gummibelag, der Grund und Boden für die heiligen Pferdehufe. In dieser Station hängen die Mechaniker auch die Verladerampe in ihre Vorrichtungen am immer noch recht nackten Gestell. Die Klappe bekommt zum Schutz des Gummis eine Plane verpasst. Dann erst folgen die Bordwände, sie werden mit dem Gestell verschraubt und an der Oberseite mit einem Haubenträger und dem Kotflügel

Was ist der technische Leckerbissen in Böckmann-Pferdeanhängern?

WCF – World Comfort Fahrwerk: Ein gegenläufiger Dreieckslenker mit Schraubenfeder, hydraulischer Bremse und Stoßdämpfer.

Wie schwer waren Pferdeanhänger vor 20 Jahren – wie schwer sind sie heute?

Vor 20 Jahren: Kleiner und zirka 20 % schwerer als heutige Modelle. Materialien wie Alu, Stahl, Kunststoff sind dafür maßgebend.

Wie lange hält im Durchschnitt ein gut gepflegter Polyesteranhänger?

Der Aufbau etwa 15 bis 25 Jahre, der Holzboden 5 bis 10 Jahre.

Halten heutige Modelle länger als frühere?

Ja, dank Verzinkung, Polyester, Aluminium et cetera.

In wie weit hat man die Pferdeanhänger ökonomischer gemacht?

Runde Vorderfronten bei Polyesteranhängern, Kotflügel, Lochstreben im Heck, anliegende Fenster. All das macht Pferdeanhänger aerodynamischer und senkt den Kraftstoffverbrauch.

Was ist der beste Boden für einen Pferdeanhänger?

Aluminiumboden mit Gummibelag verklebt.

Was ist der beste Bodenbelag für eine Pferdeanhänger-Klappe?

Gummileistenmatte mit Seitenschutz und Ablaufrinne.

Der älteste bekannte Böckmann-Pferdeanhänger, der in der Praxis noch unterwegs ist?

Ein Anhänger aus dem Jahre 1972, ein Holzaufbau mit Planenverdeck. Ihn hat Böckmann im vergangenen Jahr aus erster Hand zurückgenommen.

Werden noch Ersatzteile angefordert, beispielsweise für Pferdeanhänger von vor 20 oder 30 Jahren?

Ja!

Moderne Anhänger sind immer auch ein Kompromiss zwischen Leichtigkeit, Sicherheit, Leichtigkeit und Stabilität. Ist man inzwischen an eine Grenze gelangt?

Technisch wäre in Sachen Gewicht, Bremsen und Federung mehr möglich, aber der Mehrpreis wird nicht vom Markt akzeptiert.

Gibt es so genannte Crash-Tests mit Pferdeanhängern?

Wie laufen diese ab?

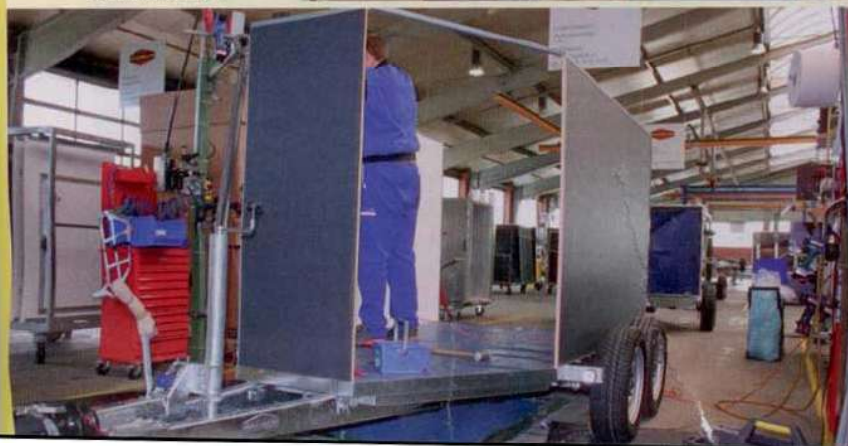
Es gibt verschiedene Testverfahren und Abläufe. Der genaue Ablauf ist Betriebsgeheimnis, intensive Fahrten auf Teststrecken, Pulser-Prüfstand, praktische Tests mit Pferden.

Warum ist der Innenraum eines Pferdeanhängers oft weiß? Gibt es dafür einen klimatischen Grund?

Es gibt keinen klimatischen Grund. Der weiße Innenraum ist freundlicher, durch die Helligkeit gehen Pferde oft besser auf den Anhänger.

Die Krönung:
Beim Aufsetzen
der Haube ist
Maßarbeit
gefragt.

Die Plywood-
Modelle werden
aus 13-fach verleimten Holz
gefertigt, das
mit Kunststoff
beschichtet ist.



Ein solcher Unterbau muss problemlos die nächsten 10 Jahre überstehen. Das geht nur mit qualitativ guten Materialien.

„Wir bauen das Produkt um das Pferd herum.“

versehen. Die Krönung bildet die Haube, die nun aufgesetzt wird. Die Handwerker gehen nicht gerade zimperlich um mit dem neuen Anhang. Es geht zur Sache mit aller Kraft bis alles dort sitzt, wo es hingehört. Polyester, wie in diesem Fall, ist scheinbar hart im Nehmen.

Innenausbau und Sonderwünsche

Der Pufferplatz danach ermöglicht Raum für den Nächsten. Im folgenden Schritt werden die Seitenstreben, der Trittschutz, der Innenausbau – wie die Sattelkammer – befestigt. Die Trennwände kommen zum Schluss, kurz bevor die Jungs die Außenreinigung und Endkontrolle vornehmen. Hier wird der Anhänger noch einmal auf Herz und Nieren geprüft. Funktionieren die Lichter, die Bremsen? Die Männer arbeiten die einzelnen Punkte anhand einer Liste ab. „Und anhand einer großen Portion Erfahrung“, sagt Roger Böckmann.

Sonderfahrzeuge werden in derselben Halle, aber an anderen Arbeitsplätzen gebaut. Extra lang, extra hoch, extra große Sattelkammer, extra Vorrichtungen. Nichts ist unmöglich – bei Böckmann. „Fast nichts“, sagt Roger. Es hat eben alles doch noch Grenzen. Wie beruhigend.

Eines der neueren Modelle aus dem Hause Böckmann ist der Pferdeanhänger namens Portax. Futuristisches Aussehen, hinten ohne, vorne mit Rampe. „Die Idee des Portax ist vor Jahren geboren. Ein Kunde mit Islandpferden wollte einen Anhänger ohne Klappe“, erinnert sich Roger. Böckmann setzte den Wunsch des Kunden um. Nach und nach entstand der Portax, so wie er heute verkauft wird. Allerdings gibt es noch genügend Kunden, die Zweifel hegen an der ungewöhnlichen Aufsteige hinten. „Die Pferde gehen hier oft besser rein als in einen normalen Anhänger. Vor allem weil der Innenraum höher ist. Und mit der Stufe haben Pferde überhaupt sowieso kein Problem. Die ist weniger unheimlich als eine polternde Rampe“, schwört Roger Böckmann auf den Portax.

Er weiß, dass es mit der Akzeptanz beim Kunden, wenn man neue ungewöhnliche Produkte entwickelt, länger dauert. „Wir mussten Ideen auch wieder verwerfen. Entweder weil sie schlicht unpraktikabel sind oder weil der Markt dafür noch nicht bereit ist.“ Eine solche Idee ist der Zweifeder-LKW, der kleine niedliche „Piffi“.

Aber es ist auch nicht so, als ob Böckmann ständig und plötzlich neue Dinge erfindet. „Es sind kleine Schritte, die wir ma-

chen. Dafür aber fast täglich“, sagt Roger Böckmann. Das Prinzip „aus der Praxis für die Praxis“ entstand bei Vater Anton Böckmann und hat an Aktualität bei den Söhnen nicht verloren. „Wir bauen das Produkt um das Pferd herum“, erklärt Klaus Böckmann. Und das geht nur, wenn man das Pferd kennt und versteht. Alle vier Brüder bekamen das Wissen über das Lebewesen mit in die Muttermilch.

Ohne Pferde läuft hier nix

Für die Brüder hat alles mit Pony Randi angefangen. Bonanza und Indianer haben sie als kleine Bengel gespielt. Dressur mit Sattel? Nein danke! „Wir haben alles mit den Ponys gemacht, Sulky und Kutsche sind wir gefahren, vor den römischen Kampfwaagen haben wir sie gespannt. Wir waren im Gelände, sind gesprungen“, erzählt Klaus. Die Vielseitigkeit hat es den Jungs am meisten angetan. Als Junioren waren sie alle im Bundeskader. „Mittlerweile reite ich vielleicht noch viermal im Jahr. Ich habe die Rolle des TTs für meine Frau und meine Tochter übernommen“, erzählt Klaus Böckmann, „das ist auch schön, zum einen weil ich so Zeit mit der Familie verbringen kann. Zum anderen bleibe ich im Geschehen.“

Roger Böckmann steigt selbst noch in den Sattel, er ist auch weiterhin im Busch unterwegs. „Wenn ich auf dem Turnier ankomme, laufe ich immer erst einmal über den Sattelplatz“, lacht er. Nicht etwa um



Kaum zu glauben – aber vom Aufbau wird zuerst die Verladeklappe montiert.



Vom Platzwart werden die fertigen Anhänger für Händler oder Kunden bereit gestellt.



Der Portax ist eine Neuentwicklung mit vorderer Ausstiegsklappe.

Deckname Pfiffi – heute ist der Zwei-Pferde-Transporter unter dem Namen Compact TL zu haben.



Foto: Karolin Behrens

BÖCKMANN IN ZAHLEN

- Böckmann ist deutschlandweit und in vielen Teilen Europas der größte Pferdeanhänger-Bauer.
- Bis heute hat Böckmann insgesamt ca. 200.000 Pferdeanhänger gebaut.
- Im Jahr verkauft Böckmann 60 % seiner Pferdeanhänger im Inland, 40 % gehen in den Export.
- Die meistverkaufte Serie ist die DUO-Serie.
- Böckmann hat hierzulande 150 Händler für Pferdeanhänger.
- Der kurioseste Auftrag bisher war, Flugboxen für Lufthansa zu bauen, um 1996 Pferde zu den Olympischen Spielen in Atlanta zu transportieren.
- Der teuerste, kompletteste und luxuriöseste Pferdeanhänger, den Böckmann je hergestellt und ausgeliefert hat war ein LKW-Pferdetransporter im Wert von ca. 400.000 Euro.

zu kontrollieren, ob auch jeder Böckmann fährt, sondern um zu sehen, was der Markt in der Praxis bietet. Der Anhänger- und LKW-Parkplatz als Ideen-Börse.

Wie sich ein Anhänger oder ein LKW in der Praxis schlägt, wird bei Böckmanns familienintern auf dem kurzen Dienstweg geklärt. Natürlich erst nach den Fahrten auf einer Teststrecke in Papenburg mit gußeisernen Pferde-Dummys. Dann erst kommt der Familien-Test mit lebenden Tieren. Am anderen Ende von Lastrup liegt nämlich ein weiteres Böckmann-Grundstück. Hier befinden sich die Reitanlage

von Gilbert und die Deckstation von Tönne Böckmann. „Tönne und ich sind das Test- und Entwicklungszentrum“, erzählt Gilbert, „wir kriegen Fahrzeuge zur Probe und schauen dann, wo man noch etwas verändern muss oder kann, damit das Pferd komfortabel reist.“ Ein Portax und ein „Pfiffi“ stehen momentan im Testzentrum. „Der Vorteil ist zum einen, dass sie nicht weit weg sind. Zum anderen überlegt dort keiner, was technisch machbar wäre, so wie wir es im Werk machen. Sie gucken vielmehr was praktisch ist und gut fürs Pferd“, sagt Klaus Böckmann. Da ist es wieder – das Prinzip „aus der Praxis für die Praxis“.

Viel Bodenhaftung – außer im Sport

35 bis 40 Pferde stehen auf Gilbert Böckmanns Anlage. Neun Mitarbeiter und einen Bereiter hat der international erfolgreiche Springreiter und Trainer der australischen Springreiter-Equipe bei den Olympischen Spielen in Hongkong an seiner Seite. Wer hier arbeitet, muss die Arbeit sehen, selbstständig sein und die Liebe fürs Tier verspüren – sieben Tage die Woche. Zu seinen Angestellten gehören auch Elke, Melanie, Michaela und Herta – im Team seit 15, 25 und 30 Jahren! Ein Indiz für ein solides Unternehmen. „Das sind alles Pferdedeute“, sagt Gilbert. Viel Bodenhaftung, wenig Sprunghaftigkeit – außer wenn's über Hindernisse geht.

Kein bisschen anders sieht es bei Gilberts Bruder Tönne aus. Der hat mit der

Deckstation eine weitere Leidenschaft des Vaters übernommen – die Zucht. Ponys stehen hier nun keine, sondern Großpferde. Aber das Geschäft hat Tönne, der Dressurspezialist der Familie, weitergeführt. Ebenso zum Erfolg. Die Deckstation ist heute eine EU-Besamungsstation. „Früher haben wir hier noch Zelte aufgestellt“, erinnert sich Tönne Böckmann, „da gab's noch keinen Samenversand“. Zelte müssen heute nicht mehr aufgestellt werden, dennoch kommen in der Decksaison noch genug Pferde, um etwa das Strohlager in einen Stall umfunktionieren zu müssen. Flexible Wände, feste Tränken und fertig sind die Boxen. Praktisch wird bei Böckmann eben immer und überall gedacht.

Mitten auf dem riesigen Gelände des Böckmann-Testzentrums befindet sich das Elternhaus, hier wohnen Anton und Brigitte Böckmann, die Gründer des Erfolgsunternehmens. Das Haus derer, die das Fundament für alle vier Brüder geschaffen haben: Spaß am Handwerk, Leidenschaft zum Pferd und Erfolg ohne Verlust der Bodenhaftung. Und: „Mit den Südoldenburgern ist das so eine Sache“, sagt Roger Böckmann, „es braucht seine Zeit, bis man mit ihnen warm wird. Aber wenn's dann mal so weit ist, dann hält das ein Leben lang.“ Ob sie, die Böckmann-Brüder, typische Südoldenburger sind, frage ich ihn. „Ja, das kann man schon so sagen“, antwortet er. Mit ein bisschen Stolz.