



▲ **BIS ZUR BITTEREN NEIGUNG:** Auf der werkseigenen Testanlage werden auch Fremdfahrzeuge auf ihre Kippsicherheit geprüft.



▲ **BODENSTÄNDIGE ARBEIT:** Die zusätzlichen Längsverstrebungen gibt es exklusiv bei Fliegl.



▲ **ENTER SANDMAN:** Die Sandstrahlanlage im Fliegl-Werk verarbeitet die Fahrzeugrahmen paarweise.

wurde für den Logistik-Dienstleister Hoyer gefertigt und ist vornehmlich beim Transport von Tank- und Bulk-Containern im Einsatz.

Mechanische Variante

Auf dem hart umkämpften Fahrzeugbau-Markt haben die Hersteller mittlerweile eine Vielzahl von Möglichkeiten entwickelt, Containerfahrgestelle so variabel zu machen, dass unterschiedlich große Boxen immer mit der optimalen Sattellast transportiert werden können. Fliegl setzt in diesem Fall auf die bewährte Methode, das Chassis mit der Kraft der Zugmaschine auf die jeweils passende Containergröße zu bringen. Sicherlich gibt es auch komfortablere Wege zur Lastverschiebung, beispielsweise mit hydraulischen oder elektronischen Systemen. „Eine tolle Sache“, findet auch Helmut Fliegl, „solange es funktioniert.“

Fällt ein solches System aber unvermittelt aus, steht das Fahrzeug nicht nur still, sondern blockiert womöglich auch den nachfolgenden Betrieb am Einsatzort – was zum Beispiel in einem Containerhafen zur Stoßzeit schnell in einen Albtraum ausarten kann. Deshalb bleibt man in Triptis lieber gleich bei der „idiotensicheren“ mechanischen Lösung, denn, so Helmut Fliegl: „Wo keine Magnetventile sind, können auch keine ausfallen.“ Nach Meinung Helmut Fliegls entspricht der heutige Einsatz von Elektronik ohnehin nicht den rauen Einsatzbedingungen des Containertransport-Geschäfts. Letztlich folgt Fliegl damit aber auch dem Wunsch seiner Kunden. Auch die setzen wegen der oben erwähnten Funktionsicherheit eher auf die mechanische Lösung – wie eben Hoyer. „Für uns ist das ein Zeichen dafür, dass wir den richtigen Weg gehen, auch wenn er nicht unbedingt trendy ist“, sagt Helmut Fliegl.

Werterhalt

Bestätigt sieht er sich dabei auch durch die Erkenntnisse, die man zur späteren Nutzung der Fahrzeuge gesammelt hat. „Aufgrund der Seriennummern lassen sich die langfristigen Wege der Fahrzeuge relativ präzise nachvollziehen“, erklärt Helmut Fliegl. So wandern die Fahrgestelle aus Triptis in der Regel nach etwa vier bis fünf Jahren in die östlichen Nachbarländer; rund drei Jahre darauf sind sie meist in Russland im Einsatz. „Interessant dabei ist, dass unsere Chassis dort im Weiterverkauf im Schnitt einen höheren Marktwert erzielen als vergleichbare Fahrzeuge unserer Wettbewerber“, so Fliegl. Der Grund dafür liegt demnach wohl vor allem im Einsatzspektrum der Fahrzeuge vor Ort. Denn jenseits der Memel lässt sich bei