

# Bayrische Wurzeln für Thüringen

Mit einer großen Feier für Kunden, Mitarbeiter und Gäste aus der Region beging der Trailerhersteller Fliegl sein Jubiläum im thüringischen Triptis.



Nicht nur auf deutschen  
Straßen präsent: Fliegl.  
Unten: aus der Phalanx der  
Baufahrzeuge



**D**er wirtschaftliche Aufstieg Bayerns vom Agrar- zu Technologieland wird gern mit Firmen wie Airbus, BMW, Knorr-Bremse oder Siemens in Verbindung gebracht. Dabei sind diese streng genommen „Zuagroaste“ aus „Preußen“ und anderen fremden Ländern. Es gibt aber Erfolgsgeschichten in Bayern, die sind richtig nach Hausmacher Art.

Eine davon ist die des Landwirts Josef Fliegl in Kastl bei Altötting, der 1970 den Hof seiner Eltern übernimmt. Er ist unzufrieden mit den Produkten seiner Lieferanten und gründet daher ein eigenes Maschinenbau-Unternehmen. Weil er selbst die erforderliche Ausbildung nicht hat, stellt er einen Meister ein. 1976 wird Josef Fliegl selbst Maschinenbau-Meister. Danach expandiert das Unternehmen und wird 1981 zur GmbH gewandelt: Maschinenbau Fliegl in Kastl. Das Firmenkürzel MBFL wird zehn Jahre später in einem anderen Zusammenhang wichtig.

### Fliegl Triptis

Kurz nach der Wiedervereinigung sucht der heutige Seniorchef Kapazitäten in den neuen Bundesländern. Er wird in Thüringen fündig, in Triptis. Dort gibt es an der Oberpöllnitzer Straße ein Reparaturwerk für Landtechnik. Das kauft er. Da aber mit der Geschäftsleitung, die 40 Jahre Betriebs-Gewerkschafts- und Betriebs-Parteileitung gewohnt ist, keine Fahrzeugproduktion zustande kommt, schickt er seinen ältesten Sohn Helmut nach Triptis. Der ist 22 Jahre alt und bringt seine Lebensgefährtin Margit, 19 Jahre alt, mit in das Unternehmen.

Was sich dann in Triptis entwickelt, ist eine Art Betriebs-Kulturrevolution. Da kommen zwei sehr junge Menschen aus Bayern, die Unternehmertum als 24/7-Einsatz verstehen, um eine Firma hochzufahren. Nebenbei heiraten sie



Verlängerter Auflieger? Wenn der Markt es wünscht, kein Problem.

noch und setzen anschließend drei Kinder in die Welt.

Aber Fliegl Triptis entwickelt sich nach kleinen Anfängen mit Kipphanhängern und Tiefladern schnell zu einer Baureihen-Größe, die außer Kühlkoffern und Kesselfahrzeugen praktisch alles herstellt, was nachgefragt wird. Im beginnenden Boom des Trailergeschäfts 2004 entschließt sich Fliegl, die Fertigung der Stückzahlfahrzeuge (Curtainsider, Kipper, Containerchassis) in ein neues Werk westlich der A9 zu verlegen.

Bei der Fertigstellung des Werks war sich Helmut Fliegl noch nicht sicher, ob die neu geschaffene Kapazität sich amortisieren könnte. Aber dann lief „Werk 2“ drei Jahre an der Kapazitätsgrenze. Den Abschwung 2008 überstand Fliegl Triptis vergleichsweise gut, denn die Exportquote von 60 bis 90 Pro-

zent bei den Standardbaureihen und die vielen speziellen Trailer, die Fliegl herstellt, halfen über den Auftragsverlust in Zentraleuropa hinweg.

### Programm

Man muss bei Fliegl immer berücksichtigen, dass die Firma aus der Landtechnik kommt und deswegen konstruktiv und herstellungstechnisch vor nichts bange ist, was sich der Kunde in Sachen Fahrzeugkonstruktion wünscht. Angefangen hat Triptis mit dem, was in der ersten Aufbauphase in den neuen Bundesländern gefragt war. Dann entwickelte sich schnell der Bereich Planenfahrzeuge, natürlich vor allem Curtainsider. Bedingt durch die zunehmend internationale Kundschaft gibt es bald auch Sattel-Tandemachs-Kombinationen für Russland (mit 24 m Gesamtlänge) oder 25,25 m-

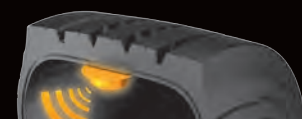


**Continental iTire**  
Der intelligente Reifen.

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



**Continental**  
The Future in Motion



Der Roadrunner Ultra Light



Versionen Sattel-Sattel (B-Double) für Skandinavien und Dollies für Sattelanhänger hinter 6x2-LKW mit 7,82-m-Aufbau.

Schnell wird auch klar, dass man als Mittelständler gegen die fünfstelligen Stückzahlriesen nur bestehen kann, wenn Fahrzeugkonstruktionen aus Tri-

ptis Talente haben, die die Großkopfen gar nicht anbieten. So gibt es zum Beispiel von Fliegl den Pritschenboden mit versiegelten Schlossschrauben, der



Aus dem breiten Fliegl-Programm: Lang-LKW light



wegen des großen Aufwands bei der Montage nur noch als Sonderwunsch angeboten wird. Es gibt aber bis heute genügend Kunden, die für diese langlebige Art der Verschraubung den Aufpreis bezahlen, weil sie dieses Verfahren sonst nirgends kaufen können. Fliegl hatte als erster einen Curtainsider-Seitenplanen-Schnellverschluss mittels Drehwelle und Hakenverschluss, rein mechanisch, ohne Luftzylinder oder Federspeicher. Die jüngste Innovation ist das hinter das Heckportal ausdrehbare Seitenplanen-Paket, um die freie Einladebreite auf 13,2 m zu vergrößern.

Von Anfang an im Programm sind die Tandemachs-Niederflur-Tieflader, die Zentralachser-Plateaus und die Niederflur-Dreiseitenkipper, im Garten- und Landschaftsbau nachgefragten Modelle. Eine weitere gefragte Baureihe sind die Drehschemel-Tiefladeanhänger.

Die möglichen Varianten aufzuzählen, einschließlich der Light-Ausführung, würde den Umfang dieses Berichts

sprengen. Die Vielfalt gilt auch für die Stufensattel-Tieflader: Hier fertigt Fliegl Modelle bis zu vier Achsen, auch mit Zentralteleskop, Radmulden in verschiedensten Anordnungen, Anfahrtschrägen für Arbeitsmaschinen, Bodenaufgaben in Stahl, 70 mm Holz oder mit Gummiaufgaben. Ein besonderer Tieflader ist das Drehschemel-Modell mit extrem niedriger Ladefläche und abfahrbarer Heck-Achslinie. Fliegl hat das System pneumatisch ausgelegt (mit einer Verbolzung mittels Luftzylindern), um die Verwendung von Hydrauliksystemen zu vermeiden. Zweck der Übung ist die Schaffung eines Tiefladers für hohe und breite Arbeitsmaschinen wie Mähdrescher. In Triptis wurden aber auch schon Sondermodelle hergestellt, um Schreitbagger (jene für den Berg) zu verladen.

### EN- und ISO-Behälterfahrzeuge

Der Bereich Wechselanhänger lief lange Jahre bei Fliegl etwas nebenher. Dann stieg ein Wettbewerber in diesem Seg-

ment aus, das war gerade der mit den feuerverzinkten Chassis. Also stieg Fliegl wieder in das Geschäft ein, aber mit neu konstruierten Fahrzeugen. Wobei das Drehschemelchassis bis heute das einzige im Markt ist, das die klassische Anordnung der Rahmenlängsträger in Zentriertunnelbreite besitzt. Dessen Querträger müssen also zum Heck hin nicht angeschrägt werden, um bei abgetauchten Wechselaufbauten die Kollision mit den Zentriertunnel-Längsträgern zu mildern. Diese laufen parallel übereinander. Dass Fliegl auch etwas gegen unnötigen Kraftstoffverbrauch beim Umpritschen tut, sieht man an einem Ausrüstungsdetail: Die Wechselanhänger besitzen durchweg zwei Luftkessel von je 100 Liter Volumen. Das macht sonst keiner.

Auch weniger bekannt ist die Tatsache, dass in Triptis der einzige Vollsortimenter der ISO-Containerchassis von Deutschland zu Hause ist. Das kommt unter anderem daher, dass nicht jeder,



Der Kleine: für Maschinentransporte

der Kippcontainer-Chassis baut, auch 45-ft-Gooseneck ohne Zwischengrößen im Programm hat, oder 40 ft mit Heckverlängerung oder 20 bis 45 ft mit Hauptrahmen- und Heckverlängerung. Letztere entweder im Kurbelbetrieb oder pneumatisch. Dann bekommt man bei Fliegl auch Kippcontainerchassis. 20 ft, 30 ft, 40 ft oder das alles auch als Teleskopchassis, welches man nur bei Fliegl kaufen kann.

### Sattelkipper

Bei den Sattelkippern hat Fliegl über die ersten Jahre die klassischen Muldenmodelle gefertigt: Alu-Kasten- und Stahlrundmulde, beide immer auf Stahlchassis. Um sich vom Wettbewerb abzusetzen, wurden schon früh feuerverzinkte Chassis offeriert und zudem im Gewicht optimierte Chassis. Heute werden Alumulden

bis 60 m<sup>3</sup> Volumen gefertigt, es waren aber auch schon 80 m<sup>3</sup> dabei. Um noch mehr in der Kippertechnik herauszuholen, ging Fliegl schon vor zehn Jahren auf die 1.400 mm Federspur und baute sich eine Kipper-Testanlage. Hinterkipper auf eine Schräge zu fahren, ist eine Erfindung des IRTE (institute of road transport engineers) in Großbritannien. Es gibt in Kontinentaleuropa nur noch eine zweite Anlage dieser Art, übrigens auch in Thüringen. Die Messergebnisse waren natürlich sehr interessant, um Kipplager, Chassisverzweigung, Pressenlager und Chassiskopf zu untersuchen. Ein späteres Ergebnis war die gerundete Chassisfront zur Aufnahme von Kingpin und Presse, die bei größerer Steifigkeit ein geringeres Gewicht erzielt. Die Technik hat Fliegl inzwischen patentiert.

Vor Jahren wurde in Triptis mit gerundeten Stirnwänden experimentiert, um Sattelkipperzügen mit hohen Durchschnittsgeschwindigkeiten zu Kraftstoffersparnissen zu verhelfen. Die nächste Idee war dann, die Mulde keilförmig zu fertigen, mit einer geringeren Stirnfläche und damit einem Einzug gegenüber der Kabine des Sattelschleppers. Diese Technik stammte ursprünglich aus Frankreich, wurde von Legras an Kippmuldenhersteller in der Region verkauft, die aber fast alle in der Krise 2008 vom Markt verschwanden. Fliegl kann daher zu Recht für sich in Anspruch nehmen, das Konzept zur Serienreife entwickelt zu haben und dass es eine richtige Baureihe geworden ist, bei Stahl- und Alumulden.

Dazu gibt es in Triptis immer gern auch Kipper-Spezialitäten. Zum Beispiel die 50-m<sup>3</sup>-Stahlmulde mit Coilwannen-Vertiefung, die erforderlichen Ankerpunkte für den gewickelten Bandstahl inklusive. Zweck der Übung: Schrott zum Stahlwerk hinein- und Fertigprodukte hinausfahren.

### Länger und schwerer

Vor zwölf Jahren lud Fliegl die Fachpresse ein, längere und schwerere Zugkombination auszuprobieren. In Triptis wurden schon längst solche Kombinationen hergestellt: Sattel-Tandem-Kombinationen für Russland mit 60 t Zuggewamtweggewicht bei 24 m Länge, oder als 7,82-m-Wechselaufbau mit Dolly und 13,6-m-Sattelanhängen sowie A-Trailer für B-Double, beides für Skandinavien.

Die Konstruktionen waren damals schon für Fliegl Standardmodelle des hauseigenen Programms. Man konnte aber Helmut Fliegl schon seinerzeit anmerken, dass er das Gemurkse der deutschen Verkehrspolitik mit dem Mini-Test in Thüringen und dem Mini-Test in Niedersachsen ziemlich erbärmlich fand. Er hat es – gegenüber der Fachpresse – sehr zurückhaltend formuliert, was er von solchen „Entscheidern“ hält.

### Spezialitäten

Das Stammwerk von Fliegl ist das für die Agrartechnik in Töging, aus dessen Konstruktionsabteilung der „Abschiebewagen“ stammt. Das ist eine kastenförmige Stahlmulde mit einer hydraulisch verschiebbaren vorderen Bodenhälfte und einem vorn am Boden aufgesetztes

Schubschild. Diese Technik hat Fliegl in Triptis dann auf 13,6 m Kastenlänge weiterentwickelt. Ein Kunde wurde der Flughafen München für die Abfuhr von Schnee. Später gab es die Technik auch für Schüttguttransporte auf Solowagen, Stichwort: dosiertes Abschieben in Tunneln.

Für die Kombination von Fest- und Schüttguttransporte war der „Pushing-Floor“ nicht geeignet oder zu schwer. Deshalb wurde in Triptis auch die Baureihe Schubboden entwickelt, die inzwischen von der Abteilung Fliegl Alutec in Töging betreut wird.

### Fliegl-Gruppe

Es gibt wahrscheinlich kein Fahrzeugbau-Projekt in Europa wie das von Margit und Helmut Fliegl, das in 25 Jahren und ihren heute 270 Mitarbeitern so schnell gewachsen ist. Und das gegen Wettbewerber, die schon 100 Jahre länger im Geschäft sind und sowohl konstruktiv wie auch verkaufstechnisch nicht auf dem sprichwörtlichen „Baum schlafen.“

Von den werten Kollegen unterschätzt zu werden, ist nicht selten ein Vorteil. Davon könnten die Kollegen im Emsland auch berichten. Bei denen lief diese Geschichte 20 Jahre eher.

Nun muss man berücksichtigen, dass Fliegl Triptis die erste außer-bayerische Investition vom Josef Fliegl war. Parallel dazu entwickelte sich das Stammwerk in Töging zu einer der produktivsten Agrartechnik-Unternehmen, und das Stammwerk Kastl wird das Landtechnik-Handelszentrum. Das führt die Tochter Angelika. Johann ist in Villafranca in Spanien aktiv und koordiniert die Exporte. Die Fliegl-Niederlassung in Abda/Ungarn fungierte lange Zeit als Fahrge- stell-Lieferant für Triptis. Seitdem die hiesigen Werke den Stahlbau weitgehend automatisiert haben, orientiert sich das Werk auf die Belieferung der Kunden in Osteuropa. Ein wichtiger Unternehmenszweig wird die Herstellung von Biogasanlagen. Die komplexen Schubtechniken werden in der Abteilung Fliegl Bau- und Kommunaltechnik konzentriert. Im Jah-

re 2010 wird die Abteilung Forst- und Holztechnik gegründet, weil sich die Rungenfahrzeuge aus Triptis mit der Hackschnitzeltechnik aus Töging und deren Rückewagen kombinieren lassen. Vor fünf Jahren ist die Agrartechnik von Töging nach Mühldorf umgezogen, um die Produktionskapazitäten zu erhöhen. Zugleich erweitert Fliegl die Verkaufsorganisation auf alle Kontinente, die unser Globus aufweist.

Die nächste Generation braucht vielleicht noch zehn Jahre, um das Geschäft ihrer Eltern zu übernehmen. Das sind Max(imilian), Lisa und Johannes. Max kennt die Belegschaft schon vom Programmieren von Lasercuttern.

Bleibt anzumerken, dass es in dieser Gruppe keine Bank, kein Hedge-Fonds, keine Private-Equity-Gesellschaft etwas zu sagen haben. Die haben bekanntlich in den vergangenen 20 Jahren nicht wenige Trailerhersteller in Europa in den Ruin getrieben. Insofern gehört die Fliegl-Gruppe zu den unkaputtbaren Firmen im Agrar- und Trailergeschäft. **FB**

# NUFAM DIE NUTZFAHRZEUG MESSE

Steigen Sie ein,  
in die **virtuelle Tour**  
der NUFAM:

[www.nufam.de/360world](http://www.nufam.de/360world)



**IDEEEN VERBINDEN.**  
Karlsruhe -  
Messen und Kongresse

**LKW / TRANSPORTER / ANHÄNGER UND  
AUFBAUTEN / TELEMATIK / REIFEN /  
WERKSTATT, TEILE UND ZUBEHÖR**

[WWW.NUFAM.DE](http://WWW.NUFAM.DE)

**28.09. – 01.10.2017**  
**MESSE KARLSRUHE**

