



Die Österreicher vermarkten ihre neue Fahrzeuggeneration unter Berger Ecotrail, ein Leichtgewicht mit 4 630 kg Eigengewicht

Foto: Berger Ecotrail

Leichtbau

Diät für mehr Last

Je weniger Eigengewicht ein Trailer hat, desto mehr Fracht kann er mitnehmen. Betriebswirtschaftlich sind Leichtbaufahrzeuge daher sehr attraktive Fahrzeuge, mit denen sich auch die Mehrkosten im Anschaffungspreis schnell wieder einfahren lassen.

Aber es gibt auch ein grundsätzliches Problem beim Leichtbau: Der Auflieger darf eben nicht nur gewichtsoptimiert sein, sondern er muss auch stabil und belastbar sein. Für die Konstrukteure bedeutet diese Herausforderung so manches Mal die Quadratur des Kreises. Denn jedes Kilogramm Stahl, das unbedacht aus dem Chassis geschnitten wird, kann z. B. zu einer Schwächung des Rahmens führen und damit die Lebenserwartung des Fahrzeuges herabsetzen. Die Leichtbauspezialisten, wie z. B. Berger Fahrzeugtechnik (Radfeld/Tirol) suchen daher immer wieder nach neuen Wegen, um Gewicht einzusparen ohne die Stabilität zu gefährden. Dabei kommen immer wieder auch mal recht spezielle Materialien zum Einsatz. Nicht mehr aus der Produktion wegzudenken, ist die Verwendung von hochfestem Stahl, der

möglichst dünne Blechstärken erlaubt. Bei Berger Fahrzeugtechnik ist dies Feinkornstahl der Klasse S 700.

Das Plus an Nutzlast

Des Weiteren werden dort leichte Materialien verbaut, wo es nicht in erster Linie um die Fahrzeugstabilität geht. Die Österreicher fertigen z. B. den Unterschutz aus Aluminium oder verwenden Holz und GFK bei der Produktion der Böden. Vieles ist in puncto „Abspecken“ Detailarbeit. Die Menge der kleinen Optimierungen führen in der Summe zu einer großen Gewichtseinsparung. Und diese Diät, die ja bereits sozusagen am Reißbrett beginnt, erfährt bei Berger nicht nur das Chassis, sondern auch alle Aufbauvarianten. Mit Erfolg: Im Vergleich zu einem herkömmlichen Sattelanhängen bietet der Leichtbausattel (Pritsche) eine Tonne und die Coil-

Variante sogar zwei Tonnen mehr Nutzlast, so Berger. Grundsätzlich, so meint man zumindest bei Berger Fahrzeugtechnik, muss auch der Leichtbauauflieger möglichst flexibel einsetzbar sein. Damit der Kunde im Laufe eines gesamten Fahrzeuglebens möglichst viele ihm angebotene Transportaufträge annehmen und umsetzen kann. Berger versucht diesem Anspruch gerecht zu werden, in dem das Unternehmen seine Produkte nach dem Baukastensystem entwickelt und auf- und ausbaut: Es gibt ein Basisfahrzeug, das durch verschiedene Ausprägungen und Aufbauten für bestimmte Transportaufgaben modifiziert werden kann. Etliche Spezifikationen lassen sich dabei auch nachrüsten. Übrigens: Seit Herbst 2010, mit Start der neuen Fahrzeuggeneration, werden die Modelle unter BergerEcotrail vermarktet.

DS ■