

Berger Fahrzeugtechnik setzt auf Standort Radfeld

Wachstum dank ecotrail

Den neuen Pritschensattelanhänger „Bergerecotrail“ präsentierte Berger Geschäftsführer David Gulda Ende Juni offiziell bei einer Pressekonferenz am Firmengelände in Radfeld im Tiroler Unterland. Der neue Auflieger, der bereits ausgiebig als Prototyp getestet wurde, ermöglicht mit nur 4,7 Tonnen Eigengewicht mehr als eine Tonne zusätzliche Nutzlast und ist somit der leichteste in der 40-Tonnen-Klasse. „Das steigert die Effizienz und spart Betriebskosten“, unterstrich Gulda.

Neu aufgebaute Stirnwand

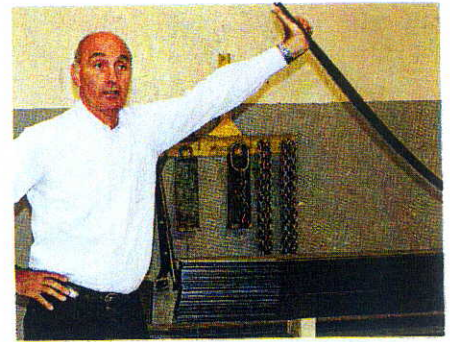
Die weiterentwickelte Version des Leichtbau-Anhängers punktet mit komplett neu aufgebauter Stirnwand, mit einem Teilladungssicherungssystem und höherer Ladekapazität.

Gulda rechnet damit, heuer noch etwa 500 Stück verkaufen zu können. Dadurch soll die durch die Wirtschaftskrise ebenfalls in Mitleidenschaft gezogene Firma Berger wieder aus der Krise gefahren werden. Lag der Umsatz der Berger Fahrzeugtechnik GmbH vor drei Jahren nämlich

noch bei 22 Millionen Euro, so gab es ein Jahr später ein Minus von 70 Prozent. Bis 2012 peilt das Unternehmen wieder die ursprünglich hohen Absatzzahlen an und Gulda kann es sich durchaus vorstellen, die Produktionsstätte in Radfeld, die dann an die Kapazitätsgrenze stoßen würde, auszubauen. Eine Verlegung des Standortes sei keinesfalls geplant. Schließlich stelle die Tatsache, dass in Österreich produziert werde, ein Qualitätsmerkmal dar. Die Produktion des ecotrail erfolgt nämlich zur Gänze in Radfeld: von der Konstruktion über Schweißerei, Lackiererei, Endmontage bis hin zur strengen Qualitätskontrolle. Kürzlich wurden die neuen Bauteile der Bergerecotrail-Baureihe dem Testprogramm des TÜV unterzogen. „Die anspruchsvollen Belastungstests wurden problemlos bestanden“, erklärte Gulda.

Mehr Stabilität, mehr Kapazität

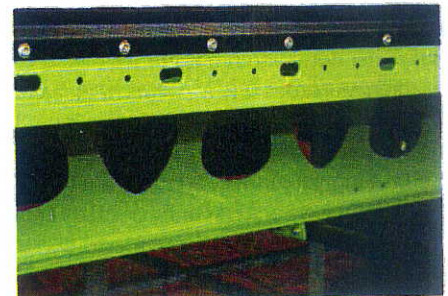
Berger Fahrzeugtechnik hat den ecotrail um wesentliche technische Features weiterentwickelt. „Die völlig neu aufgebaute Stirnwand ist dünner und gleichzeitig widerstandsfähiger geworden als die bisherige. Beim Beladen geht es oft um wenige Zentimeter, die darüber entscheiden, ob noch eine zusätzliche Palettenreihe Platz hat. Die neue Stirnwand gibt dafür etwas mehr Spielraum“, schilderte Gulda. Das neue Teilladungssicherungssystem sorgt dafür, dass die Ladung auch dann sicher und flexibel verstaut werden kann, wenn der Anhänger nicht voll ist. Gulda: „Außerdem gibt es den Bergerecotrail demnächst auch in der Volumenvariante mit 100 Kubikmeter Ladekapazität, ge-



Berger Geschäftsführer David Gulda präsentiert in der Werkstätte, wie biegsam die Aluminiumteile aus denen der Auflieger gefertigt wird, sind. Er passt sich somit auch den schlechtesten Straßenverhältnissen an

genüber 87 in der Standardausführung.“ Beim Bergerecotrail, der nach der DIN EN 12642 XL zertifiziert wurde, setzt das Unternehmen auf eine Leiterrahmenkonstruktion mit einem speziellen Holzboden und einem Lochaußenrahmen. Für den Anhänger werden ausschließlich hochwertige Feinkornstähle verarbeitet. Gulda: „Durch die Verwendung dieses Materials können wir ein Fahrzeug anbieten, das sehr leicht ist, gleichzeitig aber die höchsten Anforderungen in puncto Stabilität erfüllt.“

Text und Fotos: Christine Bögöthy ■



Das Markenzeichen des neuen Bergerecotrail ist das Reuleux-Dreieck. Es verkörpert die statisch perfekte Kontur für höchstmögliche Leichtigkeit und Stabilität



Ein Berger Mitarbeiter demonstriert, wie einfach Ladungssicherung funktioniert. Komplette ohne Werkzeug werden die Teile zusammengesteckt

