



# Leicht gemacht

**Vorstellung:** Mit gerade mal 4,7 Tonnen steht der Berger Ecotrail auf der Waage. Der Leichtbau-Curtainsider soll den Kunden zu weniger Kompromissen zwingen als zuvor.

**M**it der Curtainsider-Baureihe Primus hat Berger die Messlatte hochgelegt. Planenaufleger mit 4.200 Kilogramm Eigengewicht – das ist auch heute noch ein Wort. Hoch liegt aber auch der zu zahlende Preis, und zwar nicht nur, was den Griff ins Portemonnaie angeht. Auch, weil die Nutzung des Superleichtgewichtlers oft zu Kompromissen zwingt. Hier gibt's keinen tragenden Leiterraum, sondern nur zwei aufs Nötigste abgemagerte Längsträger. Erst ein selbsttragender Alu-Segmentboden sorgt für die nötige Stabilität. Dieser Boden bringt allerdings einige Nachteile mit sich, etwa bei der Beladung mit Flurförderzeugen. Über-

## Der Vorgänger, die Primus-Baureihe, war einigen Kunden zu fragil

haupt sollte man mit dem Fliegengewicht beim Rangieren, Umsatteln und Beladen nicht allzu derbe umspringen. Mehr Standfestigkeit zeigte da die deutlich konventioneller gehaltene, auf einem Leiterraum aufbauende LT-Serie, die aber mindestens fünf Tonnen auf die Waage bringt.

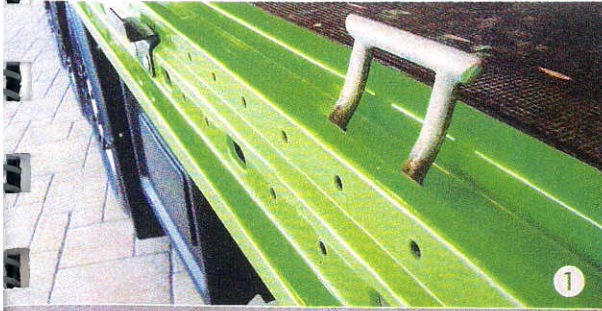
Nun hat Berger beide Baureihen durch den Ecotrail abgelöst. Der ist zwar mit einem Eigengewicht ab 4.470 Kilo etwas schwerer als der leichteste Primus, aber immer noch schlanker als das Grundmodell der LT-Baureihe. Der Neue soll die Vorzüge beider Baureihen aufgreifen. „Nur leicht reicht der Kundschaft nicht mehr“, so Firmenchef Dr. David Gulda. Oft werde leicht mit fragil gleichgesetzt. Bei der Neukonstruktion setzen die Berger-Ingenieure wieder auf einen tragenden Leiterraum mit ausgestanzten Längsträgern. Marken-

zeichen sind die Ausschnitte in Form des Reuleaux-Dreiecks, die Verquickung von Kreis und Dreieck. Hinzu kommt ein Loch-Außenrahmen für Zugbelastungen bis 2.000 Dekanewton (daN). Weitere 17 Paar Zurrösen im Außenrahmen sind für 2.500 daN Zugbelastung ausgelegt. Achsen von SAF, Bremsanlage von Knorr (Option: Wabco) und eine Bereifung der Dimension 385/65 R 22,5 (andere Formate als Option) kommen hinzu.

Auf dem Rahmen liegt ein besonderes leichter Schichtholzboden, bei dem einzelne GFK-Gewebelagen auf den 13 einzelnen Hartholzplatten jeweils gegeneinander versetzt sind, was zusätzlich Stabilität verleihen soll. Die Staplerachslast liegt bei üblichen 5.460 Kilogramm. Den Aufbau (lichte Innenhöhe: 2.650 Millimeter bei 1.150 Millimeter Aufsattelmaß, mechanischer Dachhub: 350 Millimeter) komplettiert eine Stirnwand aus Sandwichmaterial, verstärkt mit vertikal und horizontal eingelegten Stahlprofilen und eingefasst von zwei Stahleckungen. Ähnlich aufgebaut ist das Heckportal. Die drei Paar Schieberungen mit Aufnahmen für sechs Reihen Alulatten stammen aus eigener Entwicklung. Edscha liefert wiederum das 110 Millimeter hohe Ultraline-Verdeck zu. Grundsätzlich gibt's bei Berger Direktspanner und ein Ladungssicherungszertifikat nach DIN EN 12642 XL für Stückgut (Getränke optional). Die Entwicklung von Baureihe und Zubehör ist nach nicht abgeschlossen. Modelle mit 8,2 Meter langer Coilmulde (Eigengewicht: 5,3 Tonnen) rollen bereits an, ein Mega soll Mitte des Jahres folgen, ebenso ein Mega mit Coilwanne. Ladungssicherungspakete zur Sicherung von Teilpartien und Papierrollen sind noch Prototypen. Der Ecotrail soll aber nicht in allen Belangen die Werte des Primus anstreben. Wenn's um den Preis geht, soll er sich an den günstigeren LT-Aufliegern orientieren. ◀ Thomas Rosenberger ▶

Fotos: Thomas Rosenberger, Berger





Im Außenrahmen gibt's zusätzlich Zurrbügel für 1.500 Dekanewton Belastung.  
Auch eine Variante mit Coilmulde ist zu haben.  
Die ausgestanzten Reuleaux-Dreiecke im Längsträger erlauben höchstmögliche Gewichtseinsparung und Stabilität.  
Querträger stützen die Coilwanne ab.  
Der Ecotrail verfügt über einen klassischen Leiterraahmen.  
SAF liefert das Dreiachsaggregat zu.

