

EIN VOM EIGENGEWICHT HER BETRACHTET EINMALIG LEICHTES GESPANN WAR IM SPÄTHERBST BEI TRANSPORTUNTERNEHMERN UND WERKVERKEHRSBETREIBERN IN GANZ ÖSTERREICH IM PROBEEINSATZ.

REPORTAGE

RENAULT PREMIUM ROUTE UND BERGER ECOTRAIL

ZWEI LEICHTGEWICHTE AUF TOUR



„DURCH DIE KOMBINATION DER BEIDEN EINHEITEN LASSEN SICH TRANSPORTABLÄUFE WIRTSCHAFTLICHER UND EFFIZIENTER GESTALTEN“, SAGEN BERGER-GESCHÄFTSFÜHRER DAVID GULDA, RENAULT TRUCKS-VERKAUFSLEITER MARCUS KNOLL SOWIE DIE BERGER-MITARBEITER MARKUS LUTZ (LEITER KONSTRUKTION UND ENTWICKLUNG) UND PETER FINK (VERKAUF ÖSTERREICH) (V.L.N.R.).



ZWEI LEICHTGEWICHTE AUF TOUR – DER RENAULT PREMIUM ROUTE MIT DEM BERGER ECOTRAIL BEI DER VERWIEGUNG AM VERKEHRSKONTROLLPLATZ NÜZIDERS IN VORARLBERG.

■ ■ ■ Das Image des in seiner Urform 1996 erstmals vorgestellten Renault Premium Route ist heute gefragter denn je. Ein robuster und gewichtsmäßig optimierter Lkw ist in Zeiten steigender Diesel- und Road Pricing-Kosten nach wie vor eine interessante Alternative für viele Transportunternehmer und Lkw-Betreiber im Werkverkehr. Seit einiger Zeit hat der Franzose mit dem Idealgewicht einen 100-prozentig dazupassenden Weggefährten aus Tirol an seiner Seite. Mit dem nur 4,7 Tonnen schweren ecotrail-Auflieger zeigt auch die in Radfeld ansässige Berger Fahrzeugtechnik Ges.m.b.H. wie sich das Eigengewicht eines Aufliegers optimieren lässt, ohne dabei seine Einsatzfähigkeit zu beschneiden. „Die Kombination von unserem Renault Premium Route und dem Berger ecotrail-Auflieger ist in vielen Punkten richtungsweisend“, sagt Renault Trucks-Verkaufsleiter Marcus Knoll. Das europaweit häufig diskutierte Projekt des Giga- bzw. Eco-Liners mit deutlich größeren Gesamtlängen ist in den Kinderschuhen eingeschlafen. Auch nur leichte Anpassungen nach oben bei den höchstzulässigen Gesamtgewichten oder der Gesamtlänge der Lkw sind, obwohl sie von vielen Seiten immer wieder gefordert werden, nicht in Sicht.

GLEICHDICK ALS MARKENZEICHEN

„Unter diesen Voraussetzungen ist der von uns gemeinsam mit Renault Trucks konfigurierte Sattelzug eine ernstzunehmende Möglichkeit, Transporte wirtschaftlicher und effizienter ablaufen zu lassen“, erklärt der Geschäftsführer der Berger Fahrzeugtechnik Ges.m.b.H., David Gulda. Der Schlüssel für die Realisierung des gewichtsoptimierten Aufliegers ist das so genannte Gleichdick. Die geometrische Figur, die

optisch an eine Mischung aus Kreis und Dreieck erinnert, hilft im Fahrzeugbau Gewicht zu sparen, ohne dabei die Festigkeit der Bauteile des Rahmens zu minimieren. „Nachdem unser ecotrail-Auflieger ohne dieses Gleichdick nicht umsetzbar gewesen wäre, haben wir die geometrische Figur kurzerhand auch zum Markenzeichen des Unternehmens gemacht“, erzählt Gulda. Bei ersten Tests im Dienste eines Vorarlberger Getränkeherstellers hat das Gespann Renault Premium Route und Berger ecotrail auf Antrieb vier Paletten mehr geschultert, als alle anderen bei diesen Transporten eingesetzten Sattelzüge. „Durch das mit der Verwiegung auf einer Autobahn-Kontrollstelle der Polizei verbrieft Ergebnis ließen sich alleine bei diesen Transporten von heute auf morgen 15 Prozent aller Fahrten einsparen“, unterstreicht Marcus Knoll.

KOMFORTABEL UND LEICHT

Wieso der Renault Premium Route das Prädikat des Leichtgewichts unter den Zugmaschinen immer noch zu Recht trägt, zeigt ein Blick in die Fahrzeugunterlagen der bei diesen Versuchen eingesetzten Sattelzugmaschine. Mit einem Eigengewicht von nur knapp über 6,5 Tonnen geht der Lkw (zzgl. zwei Kraftstofftanks mit 790 bzw. 405 Liter Inhalt sowie einem 60 Liter fassenden AdBlue-Tank) an den Start. Der Antriebsstrang ist mit einem 460 PS starken 11-Liter-Motor und dem automatisierten Optidriver+-Getriebe ebenfalls auf Komfort und keinesfalls auf übertriebene und für den Fahrer komfortmindernde Gewichtseinsparungen ausgelegt. Dazu bietet die Kabine mit Hochdach einem im nationalen Fernverkehr eingesetzten Chauffeur mehr als genügend Platz zum Arbeiten und Wohnen. „Damit ist der Renault Premium Route leicht und komfortabel zugleich“, hebt Knoll hervor. □