

BERGER

Nachhaltig mit höherer Nutzlast

Berger Fahrzeugtechnik hat mit ecotrail einen Trailer entwickelt, der mit weniger Eigengewicht mehr Fracht transportiert.

Mit neuen Materialien einen Trailer zu entwickeln, um das Eigengewicht zu reduzieren und so mehr Nutzlast zu schaffen, ist ein gutes Beispiel für Nachhaltigkeit im Straßentransport.

Die Tiroler Berger Fahrzeugtechnik hat mit dem ecotrail einen Auflieger entwickelt, der nur ein Eigengewicht von 4,7 Tonnen aufweist, alle Kriterien für die Ladungssicherung erfüllt und so den Frächtern und Spediteuren ein Fahrzeug an die Hand gibt, mit dem sich die Wirtschaftlichkeit im Straßengüterverkehr steigern lässt.

15 Prozent mehr Nutzlast, aber geringerer Treibstoffverbrauch

David Gulda, Geschäftsführer der Tiroler Berger-Unternehmensgruppe, präsentierte auf der LogistikLounge des *Verkehr* den ecotrail als einen Trailer, der seinesgleichen sucht. Hergestellt aus stabilem S-700-Feinkornstahl, weist das Fahrzeug einige innovative Merkmale auf.

Dank Lochform wird weniger Material verbaut, der Bodenaufbau ist für eine Staplerachslast bis 7 Tonnen ausgelegt und die Felgen des Trailers sind aus Aluminium. Mit dem multifunktionalen Lochrahmen und den integrierten verbindungstechnischen Verstärkungen als weitere technische Merkmale lässt sich das Eigengewicht des Trailers weiter senken und der Nutzen für den Anwender erhöhen, ist Gulda überzeugt. Allerdings finden sich in dem Fahrzeug auch Standardkomponenten, wie beispielsweise Bodenplatten, Achsen, Bremsen und Reifen, die es auf dem Markt noch nicht gewichtsoptimiert zu beschaffen gibt, bedauert der Manager.

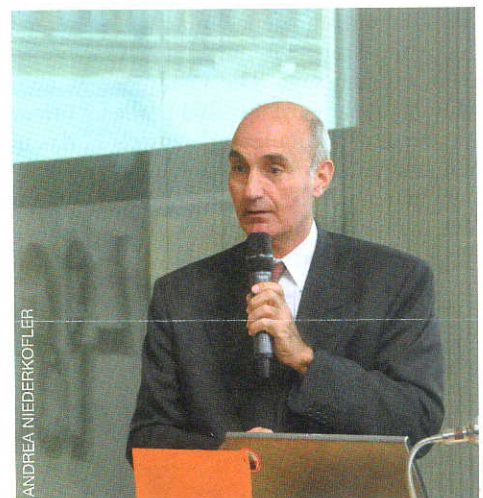
Dennoch: Was unterm Strich herausgekommen ist, ist ein Fahrzeug mit einer um 15 Prozent höheren Nutzlast, geringerem Treibstoffverbrauch bei weniger schwerem Ladegut und per saldo geringeren Schadstoffemissionen.

Herkömmliche Lkw haben ein Gesamtgewicht von 40 Tonnen, konventionelle Fernverkehrszugmaschinen kommen mit

einem Eigenwicht von 8,3 Tonnen daher. Nicht so der ecotrail. Der Curtainsider hat nur 4,7 t Eigengewicht und die Nutzlast liegt bei 27 bis 33 Tonnen.

Pilotfahrten mit einem Verloader und einem Transporteur

„Wir haben unser Fahrzeug ausgiebig in der Praxis getestet und können die Effizienzsteigerung nachweisen“, betont Gulda. Mit einem Verloader und einem Transporteur wurden die Pilotfahrten durchgeführt. Einmal im hochfrequenten Kurzstreckenverkehr für ein Unternehmen in der Holzindustrie. Dank der Beladung des ecotrail mit 26,5 Tonnen Fracht erspart sich der Verloader hochgerechnet 600 Fahrten pro Jahr im Vergleich zu Trailern in traditioneller Ausführung. Das wirkt sich in der Kasse gleich mit einer ausgerechneten Einsparung von 180.000 Euro im Jahr aus.



David Gulda: „Wir haben das Fahrzeug ausgiebig in der Praxis getestet.“

Der Transporteur fährt auf einer Entfernung von 600 Kilometern und legt pro Jahr 110 Fahrten zurück. Kommen 20 Tonnen Ladung auf den ecotrail bei einem Gesamtgewicht von 33 Tonnen, so erspart sich der Fuhrunternehmer 1.650 Euro pro Jahr und Lkw.