



Leichtgewicht: Berger-Mega mit Coilwanne

Heckansicht: Pufferung sparsam

Mega, Light und Wanne

Die Kunst des Weglassens ist bei Berger weit gediehen: Ein Megatrailer mit 5.800 kg Leergewicht ist schon ein Wort, mit Coilwanne erst recht.

In der Logistik der Automobilindustrie ist der Megatrailer heute fast schon ein Standardfahrzeug. Da stellt sich schnell die Frage nach möglichen Transportvarianten. Eine heißt Karosserieblech-Coils auf der einen, Transportgestelle auf der anderen Relation, und Coil fährt man heute des geringeren Verzurr-Aufwands wegen heute bevorzugt in der Wanne. Was ist denn nun anders am Berger-Light, der mit 8-m-Coilmulde noch immer gut eine Tonne Nutzlast mehr besitzt als die meisten Megatrailer der ver-

ehrten Wettbewerber – ohne Mulde?

Basis ist wie bei allen Berger-light das Feinkornstahl-Chassis und beim Mega in 500 mm Abstand Z-Querträger. Die Kröpfung des Sattelhalses besitzt eine aufgeschweißte Verstärkung des unteren Flansches, und für den Federweg des Achsaggregates ist der Steg etwas verjüngt. Aufgrund der Wanne baut das KnorrTEBS-Modul sehr tief, und das Luftfeder-ventil musste rechts an die letzte Achse ausweichen. Rechts ist üblicherweise besser als links, weil die meisten Straßen

nun mal nach rechts abschüssig sind. Die Bremsgerätehersteller sind übrigens der Meinung, dass die einseitige Anlenkung kaum Auswirkungen auf die Fahrstabilität hat.

Im Leitungsbau hatte ich zwei Stellen im Visier: einmal ein Leitungsstrang lose auf einer Querstrebe und eine Bremsleitung an der ersten Achse zu nah am Achsrohr. Beides kann man mit je einem Kabelbinder nachjustieren. Die übrigen Installationen sind in Ordnung, und im Unterbau kann man auch studieren, wo beim Berger mit einfachen Mitteln gewicht gespart wird: Die Pneumatik hat nur einen Alu-Vorratsbehälter von 120 Litern Volumen, und die Luftfederung wird schlicht durch ein Überströmventil abgesichert. Was ich im Unterbau mitbestellen würde, wäre eine leichte Abdeckung der Querträger im Drehbereich der Sattelkupplung, da bekannt ist, dass die Low-Deck-Zugmaschinen hier gern mit den Reifen der Antriebsachse „Gummi geben“.

Die Anbindung der Stirnwand erfolgt durch die geschraubten Eckrungen und zwei V-förmige Säulen, angeschweißt am Stirnquerträger auf Längsträgerbreite. Bestellt man sich noch das neue V-förmige Querprofil oberhalb dieser Mittelsäule



Dachhubanlage

len, bekommt man den TÜV-VDI-2700-Segen. Das Stirnwandpaneel ist selbst eine ausgeknobelte Sache: Es handelt sich um ein Metalldeckschicht-PUR-Kern-Sandwichplatte, wobei statt des Schaumkerns im unteren Bereich eine Schichtholzplatte und eine zusätzliche Stahlplatte bis auf 200 mm Höhe eingearbeitet sind. Zur Verstärkung der Innenseite ist das Deckblech bis auf einen Meter Höhe zusätzlich mit fünf Sicken ausgestattet. Für die Hecktüren verwendet Berger vier Drehstangen und die Verschlüsse von Pommier, und zwar die Langhebelversion. Die zwei Reihen Gegenhalter am Endlaufbalken sind für die 50-mm-Fahrhöhenverstellung. Die Türkonstruktion leistet sich keinen Durchhänger beim Öffnen und Schließen, zumal die Eckrungen aus Stahl sind. Die Doppelgelenkscharniere lassen die Türflügel nach hinten überstehen, geben aber beim Andocken etwas nach. Die zwei schräg montierten Rammpuffer am Heck kann man hingegen weglassen, denn in der Lage und Di-

mensionierung kann man sie nur unter „der gute Wille“ einsortieren.

Bei Berger gibt es im Curtainsider einige Kniffe, die sich einem auf den ersten Blick nicht gleich erschließen. Da ich aber den Light-Light selber beladen habe, sind mir Sachen aufgefallen, die üblicherweise im Trailer-Test nicht auffallen (siehe Kasten). Statt einer aufgeschweißten Palettenstoßkante verwendet Berger selbstentwickelte Alu-V-Latten, die sich mit dem V-förmigen Randprofil des Außenrahmens zu dem sogenannten „1-g-Brett“ kuppeln lassen. Man kann dann auch höher bauen, je nachdem, wie viel Bretter man mitbestellt hat. Im Kundenfahrzeug ist für die Ladungssicherung eine DIN 75410- Teil1 - Erweiterung eingebaut. Statt Zurringe alle 1.200 mm hat der Trailer solche alle 600, davon jeden dritten als Schwerlast-Zurring, was ja für Coiltransporte sehr praktisch ist. Dazu bekommt man in der Wanne vier Paare Rungentaschen für die Rungen der 80-x-80-mm-Größe, und mit der Zusam-



Klassische Querträgeranordnung



Bremsleitung auf dem Achsrohr



Leitungsbündel lose auf der Quertstrebe



Luftfedervertil seitlich



Ein Luftkessel für alles

menstellung sollte im Grunde alles zu zurren sein, was für solche Trailer angesagt ist, und zwar auch die Ladungsarten, wo wegen kleinerer Winkel am Zurrort eine Außenrahmen-Lochleiste passen muss. Die Bodenplatten mit 24 mm Stärke werden übrigens zur Unterseite hin durch Glasfasermatten abgedeckt, so dass keine Feuchtigkeit vor der Seite in die Platten eindringen kann.

Die Rungen sind übrigens eine Eigenkonstruktion. Da ich die Hydraulikanlage nicht dabei hatte, kann ich vorläufig nichts zu Öffnungsdrücken und Durchbiegung sagen, das machen wir mal später. Das Hubdach funktioniert mechanisch mit Übertotpunkt-Arretierung, einfache Hutprofile fungieren als Distanzhalter für die 50-mm-Absenkvariante - der 4 Meter Fahrhöhe wegen. Was mir üblicherweise nicht gefällt, ist die lose Kurbel für das Planenspanngetriebe, die an zwei Kunststoffklemmen am rechten Türflügel befestigt ist. Sieht man sich die Sache genauer an, ist der Verursacher das Rungenprofil für die Türen: da passt kein Handhebel, man könnte höchstens ein Schnecke-Zahnradgetriebe unter den Außenrahmen bauen mit der bekannten Schwierigkeit, es gegen Beschädigung zu schützen.

Zusammengefasst lässt sich feststellen: Von der Verarbeitung her ein so gut wie fehlerfreier Trailer mit Ausrüstungsdetails, wo man sieht, dass die Kunst des Weglassens und des Leichter-Machens wirklich eine Kunst ist.

FOLKHER BRAUN



**Ohne Verbeugung:
Teilbeladung auf dem
Berger-light
(großes Foto)**

**Kupplungsfragen: die
Sache mit den Aus-
sparungen (Foto o.)**

**Unterbau mit Alu-
Bodenprofilen (Foto u.)**

Light-Light

Bei den Kollegen in den Niederlanden heißt ein Auflieger, der sich unter Beladung biegt, „de banaan“. Tausende Bananen britischer Herkunft wurden damals im RoRo-Fährverkehr eingesetzt, und offenbar nur die Kutsher dieser Trailer (dazu gehörte ich Ende der 70er Jahre auch) merkten, das Geiz im Chassisbau keineswegs geil ist. Nun war ich beim Sprintspar-Test bei Berger selber für die Beladung zuständig und konnte deswegen in Ruhe ein paar Dinge üben.

Erste Übung: leeren Trailer aufsatteln. Normalerweise gilt die Fünf-Zentimeter-Regel, das heißt, Sattelplatte der Zugmaschine ist höher als Auflieger-Aufgleitplatte. Beim Berger-light habe ich es umgekehrt gemacht und erst kurz vor dem Kingpin die Sattelplatte gehoben. Der Grund ist: Die Aufgleitplatte hat vier große kreisförmige Ausschnitte. Da wollte ich mir das Fett auf der Sattelplatte nicht hineinschieben. Zweiter auffälliger Punkt: die Seitenplane ist unglaublich leicht zu verschieben. Bergers Planenmacher hat sich etwas zum Thema Laufrollen ausgedacht. Dritter Punkt: die

Hutprofil-Stücke zur Lagerung der 1-g-Bretter am Außenrahmen. Dieses Profil würde ich komplett durchziehen, denn so wie jetzt fährt man ungewollt mit dem Stapler-Hubgerüst dagegen, und die vorstehenden Rungenlager sind auch gefährdet. Vierter Punkt: Fahrverhalten: Im Vergleich zum Standardtrailer läuft der Berger trotz zwei Tonnen Mindergewicht eher etwas ruhiger. Das heißt: Seitenversatz, bei dem das Aufliegeraggregat die Zugmaschine in seine Spurrille ziehen will, macht er gar nicht. Das ist aber mehr eine „Popometer“-Erkenntnis, also nichts, was ich gezielt ausprobiert habe.