



Für Es-Ge nichts Neues:  
ein Semitrailer-Curtainsider  
für Maschinen mit  
aufwändigem Innenleben

# Der Maschinist

Manche Trends im Transportgeschäft entwickeln sich still und leise, weil niemand möchte, dass auch andere schlau werden – wie im Falle des Maschinentransporters von Es-Ge.

**N**ormalerweise hat ein Trailerverkäufer ein Verkaufshandbuch zur Hand, aus dem der Kunde sich dann aussuchen kann, was er kaufen möchte. Andere Verkäufer bemühen kein Verkaufshandbuch, sondern fragen den Kunden, was er mit dem Trailer zu transportieren gedenkt und wie. Auf die zweite Art und Weise dürften die ersten Curtainsider mit teleskopierbaren Rungen und Dächern entstanden sein.

Dass die Transportart der Maschine unter-Plane ein Wachstumsmarkt ist, ist natürlich dort bekannt, wo Schwerlastfahrzeuge zum Tagesgeschäft gehören, zum Beispiel bei Es-Ge in Essen. Dort wurden schon so seltene Gefährte entwickelt wie die Pritsche mit Ölwanne. So

etwas braucht man beim Transport von gebrauchten Werkzeugmaschinen, wenn man nicht weiß, ob alle Bohr- und Spülöle tatsächlich abgepumpt wurden. Teleskopierbare Pritschen mit ebenso teleskopierbaren Schiebebügel-Planenaufbauten gehören dazu oder Megatrailer mit einer Streckenlast von 7,5 t pro Lademeter.

Es-Ge baut nicht selbst, sondern lässt bauen. Bei solchen Spezialitäten winken heute selbst ausgewachsene Tieflader-Hersteller ab, weil so etwas nicht mehr in die Serienproduktion passt. Darum suchen sich die Essener europaweit den Produzenten selber aus, zulassungsrechtlich als Hersteller fungieren sie aber in jedem Fall selbst. Der Vierachser im Test ist ein typischer Vertreter jener Gat-

tung, bei der die freien Plätze am Außenrahmen vermutlich meistbietend versteigert werden. Schwerlast-Zurmulden und Verbreiterungstraversen wechseln sich dort ab, und für die Seitenmarkierungsleuchten bleibt noch etwas Raum unter den C-Trägern. Der Boden besteht aus längsverlegten torx-verschraubten Bohlen, aufgelegt auf Omega-Profilen zur Verstärkung. Um die Stöße mit Radhaus-Platten, Zurmulden und Längsträgern herum sind die Hölzer sehr sauber verlegt, ganz nach der Methode „Hier längt der Chef noch selber ab“ – oder er hat jemanden, der das kann. Derart passgenau zugeschnittene Alu-V-Latten habe ich jedenfalls noch nicht erlebt. Diese Holz-Arbeit ist übrigens nicht unwichtig, weil

man ja gerade den umbauten Raum beziehungsweise dessen Ladegut vor Witterungseinflüssen schützen will. Hier wird bei den offenen Tiefladern gern gesündigt, denn ob das Wasser von oben oder von unten kommt, ist dort völlig unwichtig. Vom Unterbau her geht das Gefährt also in Ordnung.

Da die üblichen Lacknasen fehlen, nehme ich mal stark an, dass hier – neudeutsch – „geKTLt und gepulverlackt“ wurde. Demzufolge ist die gesamte Luft- und Lichtinstallation nach der Färbung eingebaut, was der Übersichtlichkeit dient. Das zweite Reserverad befindet sich übrigens stehend in der Sattelkröpfung. Da ich keine Zugmaschine zum Aufsatteln hatte, kann ich nicht sagen, ob der Platz zum Ein- und Ausbau reicht. Wer häufiger wechseln muss, ist mit dem an der Winde vor der Stirnwand platzierten Rad wahrscheinlich schneller.

Im Aufbau ist eine erhöhte Dichte von Hesterberg-Ausrüstung zu finden: Rungen der Serie 700.7, jene mit der Einhandbedienung, wobei man in diesem Fall beide braucht, denn es handelt sich um die Teleskopversion. Der Hestal-Liftmaster 850 sorgt pneumatisch-hydraulisch für den Dachhub. Der Antrieb ist links in der Halskröpfung in einer Stahlbox eingebaut. Hesterberg gibt als technisch mögliche Hublast auf allen vier Stempeln 2 t an, so dass der Chauffeur

mit der Anlage auch die Wassertümpel zwischen den Querspriegeln stemmen könnte. Auf der gegenüberliegenden Seite findet man die Hand-Schubhydraulik für das Verbreitern des Heckportals. Im Vergleich zur Kurbel-Spindelversion ist man vielleicht etwas langsamer, aber dafür ist das Verfahren deutlich kräfteschonender.

Für den Planenkonfektionär sind solche Curtainsider eine feine Sache, denn wegen der Verlängerungen und Verbreiterungen muss richtig (Hand-)Arbeit in das Geschäft gesteckt werden. Übrigens empfiehlt es sich, bei derartigen Gefährten gleich eine Anstell-Leiter mitzubringen, denn für die fast bis unter das Dach

reichenden Hebelspannschlösser (zur Arretierung der Seitenplanen-Verlängerung) muss man nun mal klettern. Gleiches gilt für die Riemchen innen, wobei mich interessieren würde, ob man die nicht durch Gurt und Klemmschloss ersetzen könnte.

Einen Merkpunkt gibt es oben im Dach: Der erste Spriegel des Edscha-Lite-Schiebeverdecks ist mittels Drahtseil so stramm mit der Stirnwand verbunden, dass bei geschlossenem Verdeck der erste Laufwagen gekantet ist. Ob das so im Sinne der Erfinder aus Remscheid ist, ist fraglich.

Derartige „Vollausstattungs-Trailer“ setzt man tunlichst erst nach Lektüre der



**Pumpenraum: Hesterbergs Liftmaster**



**Radmulde innen angelegt**



**Radmulde in 3-m-Weite**



Betriebsanleitung ein. Das gilt vor allem für die Radmulden. Die werden nicht horizontal verschoben, sondern gedreht, und dazu haben sie noch eine Auszugposition für breitere Spuren. Dafür braucht man die zwei Montagegestangen und die genaue Kenntnis, wann die äußeren und wann die inneren Federriegel ent- und gesperrt werden müssen. Wer die Reihenfolgen beachtet, hat, im Unterschied zum Berichterstatter, der meinte, er könne das auch so, keine Probleme mit dem Drehmechanismus.

Der kleine Kreis der Hersteller von Maschinen-unter-Plane-Fahrzeugen hatte schon immer mit Es-Gs einen Mitstreiter, der allerdings mit seinen Fähigkeiten nicht hausieren geht. Es schadet aber nichts, wenn Interessenten in Essen mal nachfragen.

**FOLKHER BRAUN**