5-achsige Volvo Schwerlastzugmaschine made by ES-GE in Essen. STM-Bild

Wir lieben das Besondere!

Essen als Mekka kreativer Nutzfahrzeuglösungen zu bezeichnen, das ist vielleicht übertrieben. Aber viele Ideen nahmen bei der ES-GE Nutzfahrzeuge GmbH ihren Anfang und haben immer wieder zuverlässig ihren Weg in die Märkte gefunden.

„Immer einen Schritt voraus“, so beschreibt der geschäftsführende Gesellschafter Helmut Sucko sein Unternehmen. Und dass dem so ist, dafür kann er aktuell wieder einige Beispiele anführen, die sich derzeit erheblicher Beliebtheit erfreuen.

Da ist zum einen der 6x2-Lowliner mit einer Aufsattelhöhe von 950 mm, der zunächst in Volvo-Ausführung realisiert wurde und bald auch auf der Basis anderer Fabrikate zu haben sein wird. Oder – ganz aktuell – eine 5-achsige Schwerlastzugmaschine.

Im Mai 2006 wurde die STM-Redaktion erstmalig darüber informiert, dass ES-GE neue Schwerlastzugmaschinen realisiert. Unter anderem war eine 5-achsige Schwerlastzugmaschine von Volvo in Planung.

Vorgesehen hatten die Essener auch eine 5-achsige MAN-Maschine. Dafür aber verweigerten die Münchner der ES-GE Nutzfahrzeuge GmbH, die im vergangenen Jahr nach eigenen Angaben immerhin rund 50 MAN-Schwerlastzugmaschinen geordert hat, aus verschiedenen Gründen die Freigabe.

Das erinnert stark an eine alte Geschichte aus den 1980er Jahren. Seinerzeit wollte der Schwertransportdienstleister Kahl mit MAN eine 4-achsige Schwerlastmaschine realisieren. Da die Münchner aber offenbar damals schon die Schwertransportbranche als Nische mit zu geringen Stückzahlen auffassten, entwickelte und fertigte Kahl die 4-achsige Maschine auf MAN-Basis selbst.

Das Ergebnis ist bekannt: Die 4-Achs-Schwerlastzugmaschine ist heute aus dem Schwertransportalltag nicht mehr wegzudenken. Und weil sich dann auch sehr bald eine entsprechende Nachfrage abzeichnete, übernahm MAN das Know-how.

Jetzt – über 20 Jahre später – ist die Zeit gekommen für 5-achsige Schwerlastzugmaschinen. So jedenfalls sieht

Für die Volvo 4-Achs-Zugmaschine dient ein Standard-Volvo-Langchassis als Basis.

es Helmut Sucko: „Bevor ich in Rente gehe, werde ich die 5-achsigen Sattelzugmaschinen salonfähig gemacht haben."

Gut möglich, dass dann auch MAN den Sinn 5-achsiger Maschinen erkennt. In den Niederlanden jedenfalls erfreuen sich die 5-Achser heute schon großer Beliebtheit.

Und bei ES-GE sieht man auch für den deutschen Markt einen entsprechenden Bedarf. Da die Last immer nach vorne, also zur Sattelzugmaschine hin wirkt, sind die 4-achsigen Zugmaschinen auf einer oder mehreren Achsen oft überladen.

Aus diesem Grund haben die Fahrzeughersteller ja auch wieder angefangen die 1- und 2-achsigen Zwischen-Dollies zu bauen. Ganz abgesehen davon, dass ein Dolly bei Leerfahrt abgebaut und selbst transportiert werden muss, ist die Kombination Zugmaschine, Dolly und Tieflader streng genommen ja ein 2-Anhänger-Lenksystem, das entsprechenden Geschwindigkeitsbeschränkungen unterliegt.

Aber auch bei den derzeit so beliebten 3+5-Pendelachs-Tiefladern macht eine 5-achsige Schwerlastzugmaschine Sinn, um einer möglichen Überladung einzelner Achsen einer 4-achsigen Maschine aus dem Wege zu gehen.

Der Bedarf für 5-Achser sollte also auf jeden Fall vorhanden sein, zumal der finanzielle Mehraufwand im Vergleich zur 4-achsigen Maschine durchaus überschaubar ist.

Und was ES-GE jetzt als 5-achsige Volvo Schwerlastzugmaschine realisiert hat, wartet zudem noch mit einigen einmaligen Schmankerln auf.

Auf ein technisch mögliches Gesamtgewicht von 54 t kann es der 660 PS leistende Volvo in der 5-achsigen Ausführung bringen. Jeweils 9 t entfallen dabei auf die beiden Vorderachsen, 10 t auf die Vorlauflenkachse und jeweils 13 t auf die beiden Hinterachsen des Hinterachsaggregats.

Eine unlängst ausgelieferte Maschine dieses Typs bringt es immerhin auf ein

Das ist der Beweis: Was praktisch ist, kann auch gut aussehen.

technisch mögliches Gesamtgewicht von 48 t, verteilt auf 2 x 9 t für die Vorderachsen, 10 t auf die Vorlauflenkachse und 2 x 10 t auf den Hinterachsen. Zugelassen ist die Maschine aktuell auf 44 t, aber Anträge für eine Ausnahmegenehmigung auf 46 beziehungsweise 48 t sind in Bearbeitung.

Viel Zeit hat sich Helmut Sucko für die Zusammenstellung dieser 5-Achs-Volvo-Schwerlast-SZM mit Spezialaufbau hinter dem Fahrerhaus genommen, die auch als 4-achsige Maschine zu haben ist. Nach dem Motto „besser geht's nicht" wurde der Volvo in Vollausstattung mit der 660 PS starken Euro 4-Maschine und I-Shift-Getriebe genommen.

Auffällig ist der in VU-Stahl gefasste Schwerlastturm mit reichlich Staufächern, der den in Fahrzeugfarbe lackierten Tank umrahmt. Das sieht nicht nur äußerst aufgeräumt auf, das ist auch ganz schön praktisch. Auffällig auch der kurze Radstand zwischen der ersten und der zweiten Achse,

„Bevor ich in Rente gehe, werde ich die 5-achsigen Sattelzugmaschinen salonfähig gemacht haben."

Helmut Sucko, geschäftsführender Gesellschafter der ES-GE Nutzfahrzeug GmbH: „Bevor ich in Rente gehe, werde ich die 5-achsigen Sattelzugmaschinen salonfähig gemacht haben."

In den 1980er Jahren realisierte der Schwertransportdienstleister Kahl erstmalig eine 4-achsige Schwerlastmaschine.
Bild: Matthias Fenner

zwischen denen der AdBlue-Tank platziert ist.

Als Basis für die Volvo-Schwerlastmaschinen, die durch ES-GE verwirklicht werden, dient ein Standard Volvo Langchassis in 4-achsiger Ausführung, bei dem das Hinterachsaggregat nach vorne versetzt und anschließend das dann nach hinten überstehende Chassis abgeschnitten wird.

Der 5-achsigen Variante, die jetzt ausgeliefert wurde, war vor dem Hinterachsaggregat noch eine liftbare Vorlauflenkachse mit einer technischen Traglast von etwa 10.000 kg eingebaut worden. Die Achse ist, wie die Achsen des Hinterachsaggregats, luftgefedert und wurde so angeschlossen, dass der Achsdruck gleichmäßig mit den angetriebenen Achsen steigt.

Ein kupplungsunabhängiger Motorantrieb liefert den hydraulischen Druck für die Lenkung, deren Erregung somit unabhängig von der Original-Lenkeinrichtung ist. Die Lenkung der Vorlaufachse selbst erfolgt mittels eines elektronisch angesteuerten Ventilblocks und zweier hydraulischer Zylinder, die auf der Achse montiert sind.

Das ganze Fahrzeug brachte am Tag der Auslieferung 13.920 kg auf die Waage, woraus sich eine technische Sattellast von ca. 40.000 kg errechnet. Das ist natürlich ein Wort. Und sicherlich ein gutes Argument, dass diese 5-achsige Maschine nicht die letzte gewesen ist, die in Essen zur Auslieferung kam.

„Wir werden 5-achsige Sattelzugmaschinen auch auf der Basis von SZM anderer Hersteller verwirklichen. Allerdings machen 5-Achser nur dann Sinn, wenn sie mehr als 600 PS haben", so Helmut Sucko gegenüber STM.

Und vielleicht ringt sich MAN ja auch zu einer entsprechenden Freigabe für ihr neues Flaggschiff durch. Von dem haben die Essener immerhin schon eine größere Stückzahl bestellt. Mit 680 PS sollten diese SZM auf jeden Fall genug Dampf im Kessel haben.