

# Mit dem Dreirad am Lkw hängen

Ein seltsamer Radlader mit ungewöhnlichen Eigenschaften rollte in den 60ern über die Straßen der USA von Heinzmmo Cohrs



Wenn der dreirädrige Radlader hinter einen Lkw gespannt wurde, brauste der „Lader-Anhänger“ mit bis zu 88 km/h Tempo los – ohne jeglichen Tieflader.



Drei Räder und nur ein Hubarm waren die auffälligsten Merkmale des Gerlinger M 300. Unscheinbarer war die am Heck hier hochgeklappte Zugstange für antriebslose Anhängerfahrten auf der Straße.

Bilder: Archiv

**„Der Gerlinger-Lader war mit seinen Merkmalen wie einfacher Transport, dem Arbeiten auf engstem Raum und einem Einzelhubarm für gute Fahrersicht vielen aktuellen Entwicklungen um Jahrzehnte voraus.“**

Heinz-Herbert Cohrs





**Dem Kindesalter entwachsen, und trotzdem mit dem Dreirad zur Baustelle fahren? Ja, das konnten Amerikaner in den 1970er Jahren, ohne zu fürchten, dass Kollegen über sie lächeln könnten. Drei Räder hatte nämlich ein Radlader der Gerlinger Carrier Co. aus Salem in Oregon. Nicht gelächelt, sondern eher gestaunt wurde auch über das Tempo, mit dem der drollige Lader zu den Baustellen rollte: Er wurde ganz einfach als Anhänger von jedem beliebigen Lkw zum nächsten Einsatz gezogen!**

Die außergewöhnliche Radanordnung des dreirädrigen 7-t-Radladers M 300 wurde in einer Druckschrift der Firma, die 1918 vom deutschen Auswanderer Carl Gerlinger gegründet wurde und in erster Linie Portalstapler herstellte, mit knappen Worten betont: „Three is greater than four“, was etwa mit „Drei ist besser als vier“ übersetzt werden kann. Darin steckt durchaus Wahres: Dreirädrige Fahrzeuge sind äußerst wendig und trumpfen mit minimalen Wenderadien auf. Ziehen wir einen Ingenieur zu Rate, weiß auch der Dreiräder zu schätzen, denn eine Dreipunktlagerung ist statisch bestimmt, eine Lagerung auf vier Punkten jedoch nicht. Man denke hier nur an wackelnde Tische und die Probleme, sofern ein Bein gekürzt werden soll...

Vielen in Erinnerung sein wird der Tempo „Hanseat“, der beliebte Kleintransporter aus den 1950er Jahren. Bekannt sind auch die winzigen italienischen Dreirad-Lieferwägelchen, die sich in schmalen Gassen und engen Bergdörfern bewähren. Betrachten wir ein einzelnes Vorder- oder Hinterrad genauer, zeigt sich allerlei Interessantes. Denn dank einer solchen Konstruktion kann das Rad leicht um 90° zu jeder Seite gedreht werden und ermöglicht so das Wenden (fast) auf der Stelle. Außerdem erübrigt das Einzelrad eine aufwändige Lenkmechanik mit vielen Komponenten. Bei Radladern erspart diese Radanordnung die Pendelachse zum Ausgleich von Bodenunebenheiten. Dass ein Dreirad sicherer und besser auf unebenem Grund steht als ein „Vierrad“, beweisen Maschinen, die niemand als Dreiräder bezeichnen würde: Die bis zu 13.000 t schweren, 223 m langen und 87 m hohen Schaufelradbagger im rheinischen Braunkohletagebau stehen – wie auch alle ihre „kleineren“ Brüder – auf drei großen Raupenfahrwerken.

Der Gerlinger M 300 konnte aber noch mehr Besonderheiten aufweisen als nur drei Räder: Sollte er die Reise zum nächsten Einsatzort antreten, wurden weder ein Tieflader noch dessen Fahrer benötigt. Nur ein Lkw mit Anhängerkupplung war erforderlich. An die wurde der kompakte Radlader einfach mittels Zugstange angekoppelt. Völlig zu Recht betonte der Hersteller, dass das Umsetzen des Radladers als Anhänger hinter einem Lkw nicht nur einen Tieflader ersparte, sondern auch wesentlich schneller verläuft als auf eigenen Achsen. Und man war überzeugt: „Durch das Ziehen auf der Straße und seine unübertroffene Wendigkeit ist unser Radlader bei Kauf, Einsatz und Wartung wirtschaftlicher.“ Weiter hieß es: „Wenn Ihr Lader gezogen werden kann, verlaufen die Jobs flotter und erfordern weniger Personal. Ein Mann genügt meist, der den Truck und auf der Baustelle den Lader fährt. Der M 300 darf legal unter allen Geschwindigkeiten gezogen werden, bis hin zum 55 Meilen/ Stunde Tempolimit.“ Und das ist immerhin rasanten Autobahntempo mit 88 km/h.

Noch etwas war außergewöhnlich: Der Lader war – wie heute Teleskopstapler und auch immer mehr Radlader – damals schon einarmig. Betont wurde deshalb die hervorragende Fahrersicht, besonders auf die Schaufel. Der wendige Gerlinger-Lader mit nur 3,65 m äußerem Wenderadius wog 6,8 t; für seinen Antrieb sorgte ein 102 PS starker Ford-Benzinmotor. Übrigens, Gerlinger wurde zwar schon in den 1950er Jahren von Caterpillar übernommen, 1970 aber von der Familie zurückgekauft, und ist heute ein namhafter Hersteller maßgeschneiderter Portalstapler für bis zu 41 t Traglast. ■