



## Goldhofer

In den Produktkatalogen von Goldhofer gehört der Drehschemel-Tiefladeanhänger zu den ganz einfachen Versionen. Er ist eine der leichten Übungen für die Schwerlastspezialisten und gegenüber seinen Pendelachs-Modul-Kollegen richtig zierlich ...

# Der Kleine

**D**abei ist die Baureihe TU von den Varianten her gar nicht so klein. Es gibt sie in Memmingen in den Versionen Zwei- oder Dreiachser, Vierachser in den Ausführungen 2+2, 1+Schmalachse+2, 1+3, wobei die dritte Achse nachlaufgelenkt wird, sowie als Fünfachser in 2+3. Die alle sind noch zu unterscheiden nach - hinter dem Drehschemel - gekröpften Rahmen oder geradem Plateau, wobei es letztere auch ohne Abschrägung vor den Rampen am Heck gibt. Das entscheidet, ob der Trailer zur Baureihe TU (P) oder gleich zu TP gehört, sprich Plattform. Der TU-Dreiachser im Test heißt

vollständig TU 3 24/80 basic, was in der Goldhofer-Systematik heißt: Dreiachser, 24 t zulässiges Gesamtgewicht - technisch sind es 30 t - und konzipiert für die übliche LKW-Reisegeschwindigkeit von 80 km/h.

**Basic und classic.** Zur Standardausrüstung gehört Parabelfederung, beim Achsaggregat hinten ohne Achsausgleich. Den hat Kollege 24/80 classic, wodurch sich bei beiden unterschiedliche Radstände ergeben, 1.400 zu 1.310 mm. Ansonsten, von den Abmessungen her, sind beide Modelle bis auf ein paar Zentimeter Lade-

höhe identisch: 1.600 mm langes Hochplateau, 500 mm angeschrägte Länge zum Tiefbett von 5.400 mm, dann 800 mm Heckfläche um 10 Grad geneigt bis zu den Rampen. Die werden in Normalausführung mit Federhebewerk und einteilig geliefert, bei dem Testtrailer gibt es dagegen eine hydraulische Betätigung mit Versorgung von der Zugmaschine sowie mittels Drahtseilführung bewegte zweiteilige Rampe mit den Abmessungen 2.600 plus 1.200 bei 750 mm Breite. Mit ein paar weiteren Sonderausrüstungen ist das lebende Objekt mit 6.400 kg Leergewicht 700 kg schwerer als der Standard-basic aus dem Prospekt.

Nun bekommt man so ein „Allerwelts“-Tieflader-Baumuster im europäischen Trailerbau praktisch überall. Zwar nicht

an jeder Straßenecke, aber fast an jeder zweiten. Ich habe schon erlebt, dass diese Baureihen übungsweise in der Azubi-Werkstatt zusammengeschweißt wurden oder die Tragwerke von irgendwoher auf Vorrat im Stapel hinten in der Hofecke lagerten und die erste Birke durchgewachsen war. Und kosten darf das Gefährt natürlich auch nichts, denn es ist ja in der Praxis der Trailer, der nur dann gebraucht wird, wenn der Bagger oder die Einschalung zur Baustelle muss – oder wieder zurück.

Als Zugmaschine fungiert in der Regel der hauseigene Kipper-LKW, der hauptamtlich sonst mit seinem Kippanhänger unterwegs ist. Der kleine Tieflader ist im Baugeschäft im Grunde der Alleskönner für alles, was man nicht auf den Kipper werfen kann, und man darf ihn deswegen von seinen technischen Talenten her nicht unterschätzen. Anders gesagt: Eine sorgfältige Spezifikation seiner Ausrüstung ist sehr nützlich. Außerdem erreichen diese Fahrzeuge – ordentlich gepflegt und nicht in den Graben geworfen – geradezu biblische Altersniveaus. Die kommen nach 20 bis 30 Jahren Betrieb zur Auffrischung ins Werk, und danach geht es munter weiter.

**Details.** Von der Handhabung her ist der kleine TU 3 ein Riese, jedoch: In der Version wie besehen gibt es an der Deichsel Leerkupplungen nur für die ISO 1728-Pneumatikleitungen. Wegen der Ausstat-



Warntafel-Aufstellmechanismus

tung mit ABS/EBS, also 7638, 1185 und 3731 für das Licht und der zwei Hydraulikleitungen empfehle ich, unbedingt Leerkupplungen für alle mit zu ordern. Platz dafür ist reichlich, denn Goldhofer baut keinen offenen Drehschemel unter

### Laut Goldhofer sind TU auf dem Gebraucht-Trailer-Markt so gut wie nicht vorhanden.

dem Kugellenkranz, sondern haust die beiden Längsträger ein. Damit gibt es vorn genügend Anbaufläche für Aufbewahrungsmittel. Dieser Punkt ist das einzige Detail, das meiner Meinung nach

anders oder besser sein könnte. Ansonsten ist der Kleine ein Handhabungsriese. Das fängt an mit den Traversen für die Warntafeln/Umrissleuchten. Arretiert werden die Vierkant-Rohre mit Knebeschrauben, die wiederum je mit einem Federring gesichert werden. Damit der auch immer passt, ist das Gewinde auf halber Länge abgedreht. Man kann also nichts falsch machen. Das gilt auch für die Verriegelung der Warntafel in aufgeklappter Stellung. Dafür gibt es auf der Rückseite einen Schieber, der in den Träger der Tafel greift.

Eine klappbare Warntafel vorn müsste ja nicht sein. Wenn man aber Langmaterial lädt, könnten die Tafeln im Weg sein. Das sind sie so aber nicht, und man braucht sie deswegen in solchen Fällen auch nicht abbauen, Stichwort „lose Teile“. Am Heck werden einfache, klappbare Tafeln mit der gleichen Auszugtechnik verbaut. Der Douglasie-Weichholzboden besitzt eine Stärke von 52 mm, wobei auffällt, dass die 40er-Torx-Schrauben sehr weit in das Holz gezogen sind. Der Zweck dieser Übung ist ganz einfach: Die um etwa 10 mm über die Stahlplattform überstehenden Bohlen fungieren als Reibbeiwerverhöhung und Verschleißschicht. Durch die kalkulierte Abnutzung soll aber nicht die Verschraubung geschädigt werden. Das spart das lästige Ausbohren der Gewinde.

**Ladungssicherung.** Für die Direktur- rung von Maschinen besitzt der TU 3 drei Paar Zurringe der 5-t-Klasse. Als weitere Anschlagpunkte sind vier Paar Run- gen-



Spitzhaken passt: Zurren mit der Rungentasche





Auffahrwinkel

taschen vorgesehen. Die kann man zum einen mittels Steckungen als seitliche Ladeflächen-Begrenzung nutzen. Zum anderen kann man sie als Anschlagpunkte für Zurrgurte verwenden, denn die Taschen besitzen an der Unterseite passende Aussparungen. Mit dem Trailer-Test-Gurtvorrat konnte man feststellen, dass die gängigen Spitzhaken hier passen. Das heißt: Die Haken werden nicht auf Biegung beansprucht, sondern höchstens der vernähte Bereich des Gurtes an der Kante zur Ladefläche. Ob man die Ecke mit Kantenschonern puffern sollte, ist eine Frage; ob man Schläuche für mehrlagige Gurtenden besitzt, eine andere.

Jedenfalls erlauben die Außenrahmen der TU 3 keine Alibi-Zurrungen an den Außenrahmen, weil die nach außen ste-

henden C-Träger innen keine Anschlagmöglichkeit bieten. Für spezielle Fälle kann sich der Interessent sachkundig machen in der Broschüre „Technical Documentation LA“ von Goldhofer; darin sind auch die komplizierteren Zurrungen von schweren Ladungen beschrieben.

**Rampen.** Der spannendste Punkt beim Tieflader ist die Handhabung der Rampen. Der TU im Test besitzt hydraulisch betätigte und die mit Gestängen und Drahtseile auflappende Verlängerungen. Um mit den Rampen zu arbeiten, braucht man zunächst das Rohrstück, das innen an der rechten Rampe aufbewahrt wird. Ordentlich, bitte: mit Federstecker arretiert, die Bohrungen im Halter gummetüllt und die Einstecktiefe definiert mit Endanschlag.

Das Montiereisen braucht man erstens, um die Stützen am Heck herunterzuklappen. Denn damit wird das Entlasten der Federriegel einfacher, und man muss nicht unter das Heck krabbeln. Zweitens dient der Hebel dazu, die Ram-

pen selber seitlich zu verfahren durch Anwinkeln zwischen Lochleiste-Rampendrehlager und Lochleiste am Heck. Zuerst bereitete dies etwas Mühe, weil der Lack auf der Kulisse am Hydrozylinder etwas störte (beim Test-Trailer jetzt nicht mehr). Dann hat man noch die Möglichkeit, mittels Federriegel die Rampenbreite genau festzulegen. Ob davon in der Praxis immer Gebrauch gemacht wird, kann ich nicht beurteilen, jedenfalls bietet der TU 3 vier Querverschub-Positionen mit dieser Verriegelung.

Die Hydraulikleitungen sind durch Aussparungen im Heckabschluss durchgezogen. Also keine Verlegenheitsleitung unten drunter her oder sonst wie seitlich angepasst. Der Kasten für die Betätigung samt Not-Handpumpe ist links hinter dem Doppelachsaggregat angebaut. Bleibt vom Heck zu melden, dass die



Anfahrerschutz abgebaut: Zugang zum Reserveradhalter

Rückleuchten unten durch das Abschlussprofil, oben durch eine aufgeschweißte Kappe geschützt werden.

Zur Verbreiterung des Ladebodens hat der TU 3 die üblichen klappbaren Verbreiterungstraversen. Bestückt werden sie mit den Bohlen aus der Plateau-Mitte, wo ein einfaches Hutprofil die Bohlen sichert. Die Untersuchung unter dem Plateau in Sachen Leitungsverlegung und Ventil-installation ergibt zunächst, dass Goldhofer nach wie vor die „Strecken“ von Hydraulikleitungen mit Metallrohren ausführt und nur die flexiblen Bereiche eben gummiert. Erkennbar ist das daran, dass diese Rohrstrecken mit dem Chassis zur Lackierung geschickt werden. Alles andere wie Licht und Luft wird nach der Lackierung eingebaut. Beim Untersuchen der Installationen konnte ich keine Nachlässigkeiten feststellen. Das EBS-Modul ist etwas schwierig erreichbar (für den, der von unten arbeiten muss), das ist aber

bei allen „Flachmännern“ so; wobei man froh ist, dass die Luftkessel nicht unterhalb der Achsrohre montiert werden müssen. Dafür ist alles rüttel- und schüttelfest, was heute keine Selbstverständlichkeit mehr ist.

**Beschluss.** Von Erich Traub, Marketing-Verantwortlicher von Goldhofer, weiß ich, dass TU auf dem Gebraucht-Trailer-Markt so gut wie nicht vorhanden sind. Ich bin dieser Aussage bei unseren Schwerlast-Profis im Westen – die sonst alles haben (auch Goldhofer STZ) – auf den Grund gegangen: Es ist wahr. Es geht den Trailern wohl so: einmal angeschafft, nach zwei Jahrzehnten überholt, dann irgendwann vererbt, weil der Anhänger die Berufstätigkeit seines Käufers überlebt. Bei Edelstahl-Tankfahrzeugen gibt es so etwas auch. Bei solchen Nutzungsdauern spielt der Einstandspreis nicht mehr die Rolle. Das ist wohl der Grund, dass Gold-



**Empfehlenswert: mehr Leerkupplungen**

hofer derartige „einfache“ Tieflader noch baut. Das sind nicht einfach Tieflader-Anhänger, sondern Generationenverträge.

**FOLKHER BRAUN**

**Alle Tests und Fahrberichte auch unter [www.kfz-anzeiger.com](http://www.kfz-anzeiger.com)**