

Mercedes-Benz

1 | 2019

# Unimog

Das Magazin für den multifunktionalen Einsatz



## Universalität in die Wiege gelegt

**U 423** | „bayernhafen“ in Regensburg setzt auf ein Multitalent: Neben dem 2-Wege-Einsatz räumt der Unimog Schnee, schneidet Lichtprofile aus – und kann noch viel mehr

Räumen im Extremeinsatz | Geländegängiger TLF 3000 | Kommunaleinsatz im ÖPNV



**Dr.-Ing. Ralf Forcher, Leiter  
Marketing, Vertrieb und Service  
Mercedes-Benz Special Trucks**

## Liebe Unimog Freunde,

gestern tobte ein heftiger Sturm über Europa. Und im Moment, in dem ich dieses Editorial verfasse, schneien dicke Schneeflocken nieder. Sie legen Straßen und Häuser unter einen dichten weißen Teppich – die wohl letzten Ausläufer eines in vielen Regionen extremen Winters und Zeichen des sich verstärkenden Klimawandels. Je extremer die Wetterlagen werden, desto mehr sind Fahrzeugkonzepte gefragt, die mit diesen schwierigen Umständen zurechtkommen. Haben Sie die Bilder im Fernsehen gesehen, wo Rettungskräfte Schnee von Dächern schippten, dass diese nicht einbrechen? Oder wo Massen von Schnee geräumt werden mussten, damit die Hilfskräfte zum Einsatz kamen? Dann ist Ihnen sicher aufgefallen, dass es meist ein Unimog war, der die Männer zum Einsatz brachte oder die Straßen frei machte. Das macht mich ehrlich gesagt schon ein wenig stolz. Aber letztlich müssen wir uns bei den Rettungskräften bedanken. Wir haben das auf unsere Weise getan. Sehen Sie selbst auf: <https:mbs.mercedes-benz.com/winterdienst-amstetten>.

Nicht nur wegen seiner Eigenschaften als Helfer bei Katastrophen war 2018 ein sehr erfolgreiches Jahr für Unimog. Viele Kunden entschieden sich für eines unserer Fahrzeuge, weil sie die Zuverlässigkeit, Vielseitigkeit und Wirtschaftlichkeit schätzen. Und wir sind stolz darauf, dass wir sie als Kunden unterstützen dürfen. Wir arbeiten unaufhörlich daran, unseren Unimog immer weiter an die verschiedenen Kundenbedürfnisse anzupassen. In diesem Heft zum Beispiel erläutert mein Kollege Michael Geisler unsere Strategie zum Thema Getriebe. Außerdem bieten wir den Unimog in Europa künftig mit Traktorzulassung an. Damit kommen wir dem Wunsch der Kunden in vielen Ländern nach, die in der Agrarlogistik auf die Stärken des Unimog setzen wollen.

Ich wünsche viel Spaß bei der Lektüre  
Ihr

## IMPRESSUM

**Herausgeber:** Daimler AG, Mercedes-Benz Special Trucks, Vertrieb Marketing, D-76742 Wörth

**Verantwortlich für den Herausgeber:** Mercedes-Benz Special Trucks

**Kontakt:** [www.unimog-magazin.de](http://www.unimog-magazin.de); [unimog-magazin@springer.com](mailto:unimog-magazin@springer.com)

**Redaktionsbeirat:** Katharina Ehrhardt, Karsten Fuchs

**Autoren:** Heinrich Blumenberg, Christian Bonk, Gerhard Grünig, Gerhard Kortenbruck, Gerfried Vogt-Möbs,

**Fotos:** bayernhafen, Heinrich Blumenberg, Gerhard Kortenbruck, Henrik Morlock, World Skills Germany/Frank Erpinar, Daimler AG

**Realisation:** Verlag Heinrich Vogel, Springer Fachmedien München GmbH

Aschauer Straße 30, D-81549 München, Tel.: +49 (0)89 203043-1122;

**Grafik:** Lena Amberger; **Redaktion:** Gerhard Grünig (Ltg.), Jan Burgdorf, Sabine Grassl (Assistenz); **Projektsteuerung:** Andrea Volz

**Druck:** F&W Druck- und Mediacenter GmbH, Holzhauser Feld 2, 83361 Kienberg

Das *Unimog Magazin* erscheint zweimal im Jahr in den Sprachen Deutsch und Englisch. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck und elektronische Verarbeitung nur mit schriftlicher Zustimmung des Herausgebers. Für unverlangt eingesandte Text- und Bildbeiträge kann keine Gewähr oder Haftung übernommen werden.

Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier • Printed in the Federal Republic of Germany




---

## 06

### Titelgeschichte

## Ein Multitalent, am Kai zu Hause

Der bayernhaften Regensburg ist die Drehscheibe für den Güterverkehr von gesamt Ostbayern. Da ist ein Allrounder gefragt, der zieht, hebt, streut oder Lichtraumprofile schneidet. Der Unimog U 423 ist so ein Multitalent – mit ganz spezieller Technik.

## INHALT

- 04 News**  
U 423: Im Vergleich zum Traktor 30% sparsamer • Schneepflugmeisterschaft des Landesbetriebes Mobilität Rheinland-Pfalz • Kultmoderatoren auf Abwegen im Unimog
- 06 Titelgeschichte**  
Die Grundidee war, dass der Unimog eine Lokomotive im Hafenbetrieb ersetzen sollte. Am Ende wurde daraus eine lange Liste von Anforderungen – die der U 423 von bayernhaften locker erfüllt
- 08 Interview**  
Michael Geisler, Ltr. Entwicklung Powertrain Daimler / Unimog / Sonderfahrzeuge zum Thema Getriebeentwicklung
- 10 Mechatroniker Olympiade „Euro Skills / World Skills“**  
Der angehende Kfz-Meister Andreas Enzensberger ist einer der besten Mechatroniker der Welt – und er arbeitet am Unimog
- 12 Kommunalen Dienstleister**  
Martin Storr setzt auf den Unimog U 530. Der hat seine Generalprobe im Katastrophengebiet Bayerischzell mit Bravour bestanden
- 15 Unimog Wintertour 2019**  
50 Unimog und Aufbaukonzepte beweisen sich unter den kritischen Blicken von 1650 Zuschauern und Kunden
- 16 Schnell am Einsatzort mit TLF 3000**  
„Florian Minden 2 TLF 3000“ ist der Funkrufname des neuen Unimog U 5023, ein hochgeländegängiger Alleskönner fürs schnelle Eingreifen und mit perfektem Insassen- und Selbstschutz
- 18 Multitalent mit Wechselaufbau**  
Bei den Stadtwerken Krefeld sorgt ein U 423 mit Wechselaufbau für den reibungslosen Betriebsablauf bei Straßenbahnen und Bussen
- 22 Pflanzenschützer mit Mähgerät**  
Sönke Greve ist landwirtschaftlicher Lohnunternehmer und hat mit seinem Unimog U 530 das optimale Fahrzeug gefunden

---

## 12

### Kommunaleinsatz

## Räumen und streuen




---

## 16

### Feuerwehr

## U 5023 als TLF 3000





Tom Shepperson (im Bild o.l.) hat verglichen und bescheinigt seinem Unimog mehr Fahrkomfort und höhere Wirtschaftlichkeit

## Sparsame Zugmaschine

Der U 423 von Shepperson Contracting überzeugt durch hohe Wirtschaftlichkeit und realisiert bei Vergleichsfahrten 30 Liter Kraftstoffersparnis pro Tag.

**DER IM ENGLISCHEN ST. NEOTS** bei Cambridge beheimatete Transportbetrieb T. Shepperson Contracting entschied sich für einen Unimog U 423 als Zugfahrzeug. Der U 423 verfügt über einen 5,1 Liter Reihen-Vierzylinder-Diesel mit 170 kW (231 PS). Für die

Kraftübertragung sorgt das elektropneumatische Getriebe mit acht Vorwärts- und sechs Rückwärtsgängen. Ausschlaggebend für den Kauf waren Vergleiche des Kraftstoffverbrauchs im Fuhrpark von Shepperson, die eindeutig zugunsten des Unimog ausfielen.

So ermittelte Firmenchef Tom Shepperson nicht die übliche l/100 km-Leistung, sondern realitätsnah den Verbrauch eines Tages – und da verbrauchte der Unimog U 423 gegenüber Traktoren und anderen Zugmaschinen durchschnittlich 30 Liter weniger. Das entspricht einer Einsparung von etwa 1350 Euro pro Monat (£ 1250). Tom Shepperson setzt sein neues Fahrzeug für die verschiedensten Transportaufgaben ein, von der Beförderung von Erdaushub über landwirtschaftliche Einsätze bis hin zum Transport von Altöl zu den Entsorgungsanlagen. ■

## Üben für den nächsten Winter

Bei der Schneepflugmeisterschaft ist Feingefühl gefragt. Sieger waren die Fahrer der Autobahnmeisterei Emmelshausen.

**GETREU DEM MOTTO** „Der nächste Winter kommt bestimmt“ – und er kam mit Macht – wurde schon im Herbst der Umgang mit dem Schneepflug geübt. Denn im Räumdienst kommt es auf Zentimeter an und es ist ein sensibles Händchen gefragt. Und so sind bei der ersten Schneepflug-Meisterschaft des Landesbetriebs Mobilität Rheinland-Pfalz 22 Teams der Straßen- und Autobahnmeistereien angetreten, um sich mit einem Unimog U 430 in acht kniffligen Wettbewerbs-Aufgaben zu messen. Am Ende des Tages konnten Matthias Rudolph und Luca Assenmacher von der Autobahnmeisterei Emmelshausen den Sieg für sich entscheiden. ■



Acht Disziplinen und zwei Sieger: Matthias Rudolph und Luca Assenmacher



# Kultmoderatoren im Unimog

Die Moderatoren Jean Pierre Kraemer und Matthias Malmedie hatten selten so viel Spaß wie mit dem Unimog.

**EIGENTLICH BESCHÄFTIGEN SICH** Jean Pierre Kraemer und Matthias Malmedie mit leistungsstarken Pkw. Doch kürzlich tauschten sie den fahrbaren Untersatz und lebten den Traum, den wohl jeder mit ein wenig Diesel im Blut hat: Mit dem Unimog über Stock und Stein – kein Hang zu steil, kein Untergrund zu rutschig. Für die beiden Fernsehmoderatoren JP Kraemer und Matthias Malmedie ging dieser Wunsch in Erfüllung. Bei einem Besuch im Unimog-Museum Gaggenau erfuhren sie alles Wissenswerte rund um die Geschichte und vielseitigen Anwendungsfelder des Universal-Motor-Geräts,



Matthias Malmedie (am Unimog) und „JP“ Kraemer (mit Cap) hatten jede Menge Spaß mit dem Unimog

bevor die beiden Automobilexperten das Steuer selbst ergriffen.

Unweit der früheren Produktionsstätte des Fahrzeuges erwartete die beiden im Vorführgelände von Mercedes-Benz Special Trucks ein echtes Offroad-Abenteuer. Unter Anleitung von Unimog-Experte Karl-Josef Leib

bewältigten sie Hindernisse jeglicher Art. „Unimog fahren – ich glaube, viel mehr geht gar nicht, als wir heute gemacht haben“, fasste Jean Pierre Krämer die Erlebnisse des Tages zusammen. Zu den Offroad-Abenteurern der beiden Moderatoren entstand auch ein Youtube-Video: [d.ai/letsdriveUnimog](https://www.youtube.com/watch?v=d.ai/letsdriveUnimog) ■

**kahlbacher.com**



MADE in



Kahlbacher Machinery GmbH • St. Johanner Str. 48 • A-6370 Kitzbühel  
☎ +43 / 5356 / 62 511 • ✉ [info@kahlbacher.com](mailto:info@kahlbacher.com) • [kahlbacher.com](http://kahlbacher.com)

seit 1949



# Ein Multitalent, am Kai zuhause

Der bayernhafen Regensburg ist die Drehscheibe für den Güterverkehr von gesamt Ostbayern. Da ist ein Allrounder gefragt, der zieht, hebt, streut oder Lichtraumprofile schneidet. Der Unimog U 423 ist so ein Multitalent – mit ganz spezieller Technik.

Text: Gerfried Vogt-Möbs | Fotos: bayernhafen

**GLEICHMÄSSIG, FAST SANFT** setzt sich der U 423 – trotz des schweren Eisenbahnwaggon an der Kupplung – in Bewegung. Transportiert werden Prüfgewichte. Die werden zur jährlichen Sicherheitsprüfung der Einfachlenker- und Doppellenker-Wippdrehkräne des Nordkais im Regensburger Westhafen benötigt. Rund um die Uhr läuft dort der Umschlag großer Lasten – und der U 423 ist ein wichtiger Teil damit alles reibungslos läuft. Ohne die eingebaute Wandler-schaltkupplung (WSK) – ein hydrodynamischer Drehmomentwandler für den Schwerlastbetrieb, der verschleißfrei arbeitet – wäre ruckfreies Anfahren mit so hohen Zuglasten nicht möglich. Die Zagroschienenführung für den Einsatz auf Straße und Schiene ist nur ein Aspekt am 231 PS starken U 423. Der Unimog muss noch eine Menge mehr Aufgaben im Hafen erfüllen.

## Viel mehr als nur eine Zugmaschine

So ist das Team am Standort Regensburg froh, mit dem kompakten Geräteträger über ein zuverlässiges Werkzeug für den regelmäßigen Unterhalts- und Räumbetrieb zu verfügen. Das sind zeitraubende Tätigkeiten – bei einer Fläche von 175 ha und über 30 Kilometer



Der Ladekran versteckt sich kompakt hinter der Fahrerkabine des U 423



Eine der vielen Aufgaben: Räumdienst im Hafen während des Winters



Dank der Kombination WSK und Hydrostat bewältigt der Unimog auch hohe Zuglasten: in dem Fall Prüfgewichte für die Krane



Der Unimog kommt auch als Zugmaschine sowie beim Baggern zum Einsatz

Gleislänge ist eine gute Ausrüstung daher mehr als willkommen. Der bayernhafte Regensburg ist beim Schiffsgüterumschlag in ganz Bayern – führend. Er ist neben Aschaffenburg, Bamberg, Nürnberg, Roth und Passau einer von sechs Standorten. Die Lage an wirtschaftsgeografisch bedeutenden Knotenpunkt, kombiniert mit einer effizienten Verknüpfung der Verkehrswege Wasser, Schiene und Straße, zeichnet den Standort aus. Jährlich werden rund neun Millionen Tonnen Güter umgeschlagen.

Waren früher in Regensburg winterliche Räum und Streuarbeiten noch mit einem Unimog U 90 machbar und der Waggonbetrieb mit einer Rangierlok, wurden für Arbeiten mit Hubarbeitskorb, Lichtraumprofil freischneiden, Mähen oder Mulchen meist Mietgeräte geholt oder Dienstleister beauftragt. Um die notwendigen Arbeiten effizienter

Optische Analogie:  
Doppelwipp-Portalkran  
und Mähausleger



## Von Beginn an richtig konzipiert

Im Interview: Michael Geisler, Ltr. Entwicklung Powertrain Mercedes-Benz Special Trucks

Text: Gerhard Grünig | Foto: Daimler AG

### Was ist das Besondere am Unimog?

Wir flanschen das Getriebe nicht direkt am Motor an, sondern verbunden durch eine Welle in „aufgelöster“ Bauweise in der Fahrzeugmitte. So haben wir Platz, etwa für eine Wandlerkupplung (Drehmomentwandler) an Stelle der Kupplung oder Hydrostatischeinheiten (hinter dem Getriebe). Und zudem können wir alle Dinge miteinander koppeln – etwa einen Nebenabtrieb für die Feuerwehr, oder das Ganze auch automatisieren. Mit dieser Bauweise haben wir maximale Flexibilität. Der Unimog war von Anfang an ein sehr cleveres Konzept. Schon unsere Vorväter haben erkannt, dass es am besten ist, Dinge mechanisch zuzuschalten, wenn ich sie benötige und auch wieder mechanisch zu trennen wenn ich sie nicht mehr benötige. Damit erzielt man bei adäquater Leistung einen guten Wirkungsgrad.

### Welche Sonderlösungen im Bereich Antriebsstrang realisieren Sie?

Sonderlösungen entstehen bei uns durch das Umsetzen spezifischer Kundenwünsche. Dies erfolgt über den so genannten CTT-Prozess (Custom Tailored Trucks). Dieser eröffnet die Möglichkeit, Einzelstücke zu produzieren oder parallel zur eigentlichen Serie eine ‚Kunden-Miniserie‘ aufzulegen. Da gibt es aber keine Pauschalentscheidungen. Wir prüfen, was technisch machbar ist und entwickeln dann eine Lösung in enger Abstimmung mit den Anforderungen aus dem Vertrieb und den Entwicklungsbereichen.

### Was ist Einzel-, was Serienlösung?

Werden Einzellösungen, die im oben beschriebenen Prozess auf Basis von Kundenwünschen entstanden sind, öfter gebaut, treffen wir oft die Entscheidung, diese in die Serienproduktion zu überführen. Voraussetzungen dafür sind natürlich neben der technischen Bewährung auch, dass es am Band in

der Serie baubar ist. Dennoch können wir nicht jeden Kundenwunsch als „Serie“ realisieren. Dazu ist unsere vorhandene Komplexität zu groß.

### Warum setzt Daimler beim Unimog nach wie vor auf herkömmliche Getriebe und Kupplungen?

Ganz profan: Voraussetzung für die Wahl des passenden Getriebekonzeptes ist für einen Fahrzeughersteller immer die Frage, was der Kunden mit dem Getriebe denn anstellen möchte. Auf dem Acker, am Pflug, kann ein Lastschaltgetriebe Vorteile haben. Im Falle des Unimog geht es auch um Fahren und Arbeiten – aber nicht unbedingt auf dem Feld. Dort wo wir langsam und kontinuierlich fahren, machen wir das mit hydrostatischem Fahrtrieb. Sobald wir ans Transportieren gehen, schalten wir die Hydraulik weg und schalten rein mechanisch – auf Wunsch auch automatisiert. Das können mögliche Wettbewerber nicht. Wenn Fahren mit Arbeiten kom-





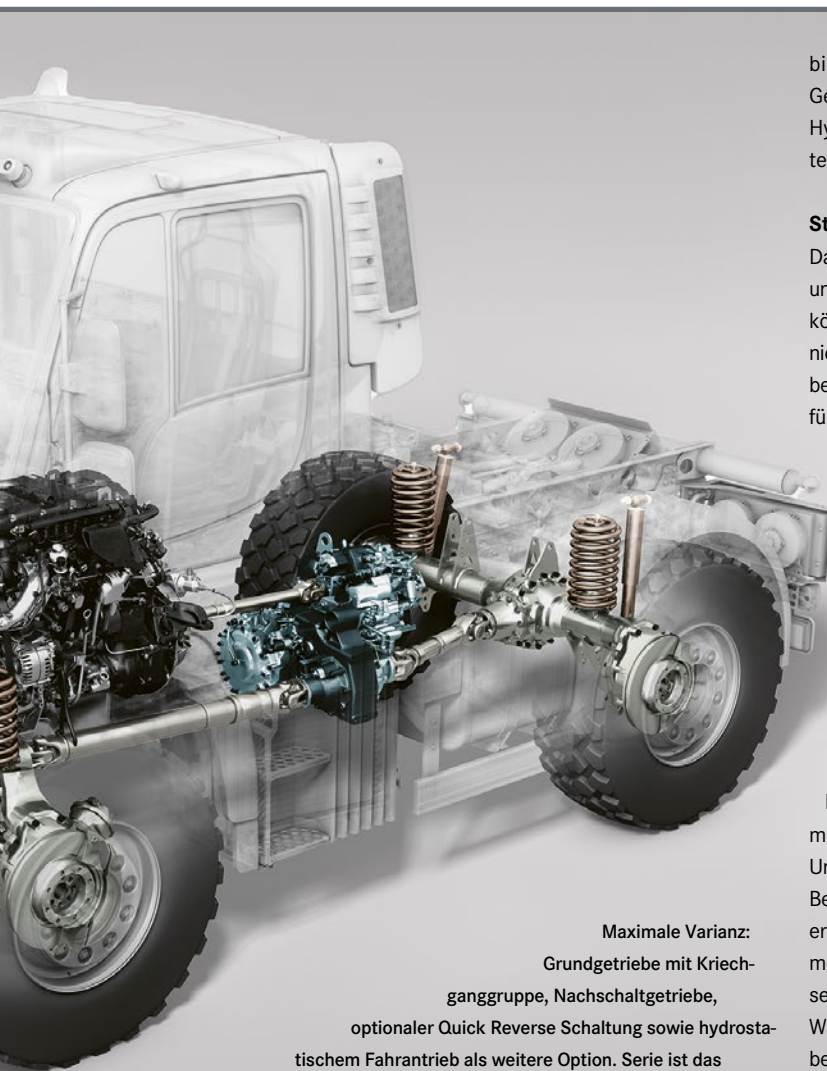
durchführen zu können wurde bei bayernhafen im Jahr 2015 erstmalig über die Beschaffung eines multifunktionalen Arbeitsfahrzeugs auf Basis Unimog nachgedacht. Für den Standort Regensburg wurden diese Überlegungen schließlich in die Tat umgesetzt. Dazu Klaus Hohberger, Mitglied der Geschäftsleitung und verantwortlich für den Gesamtbereich Technik bei bayernhafen: „Die Anforderungen eines Hafens sind sehr vielfältig, darum benötigen wir mehr als Standard-equipment.“ So füllte sich das Lastenheft beim Brainstorming um nötige Ausstattungen für die vielen Anwendungsfälle: Streuen und Räumen in den Wintermonaten, Mähen und Mulchen, aber auch häufige Materialtransporte. Nicht zuletzt dachte man an Aushub- und Erdarbeiten, die dank mitgeführtem Kran und Greifer ein Beladen und Transportieren von Schnittgut, Mulch oder Schotter möglich macht.

#### Aus einer ungewöhnlichen Idee wurde ein Serienstandard

Um für die vielfältigen Anwendungen gerüstet zu sein ist der U 423 z.B. mit einer mechanischen Frontzapfwelle sowie mit der für den Unimog typischen Mehrkreis-Hydraulik ausgestattet. Der hydrostatische Fahrtrieb erlaubt die stufenlose Regelung der Arbeitsgeschwindigkeit beim Mähen oder Lichtraumprofil schneiden bei konstanter

Arbeitsdrehzahl. „Im Standard-Portfolio der Daimler AG war die Kombination Wandlerschaltkupplung und hydrostatischer Fahrtrieb bisher nicht vorgesehen“, erläutert Manfred Plodeck, Verkaufsberater der lokalen Unimog-Vertretung Beutlhauser. Das brachte das Team von CTT (Custom Tailored Trucks; siehe Kasten) auf den Plan.

Letztlich meisterte das Wörther Spezialteam die Verbindung WSK und Hydrostat mit Bravour. Seit über einem Jahr ist der blaue U 423 jetzt im Einsatz beim bayernhafen und darf seit seiner Bahnabnahme vor Ort auch mit allen Anbaugeräten im Hafengebiet eingesetzt werden. Im August kam ein spezieller Frontauslegemäher mit abgestimmtem Mähkopf dazu, der den Unimog für bayernhafen noch wertvoller macht. Für Mercedes-Benz Special Trucks bedeutete es am Ende, eine neue interessante Kombination im Portfolio zu haben. „Wir freuen uns, mit Daimler und der Unimog-Generalvertretung Beutlhauser Partner gefunden zu haben, die die Herausforderung angegangen sind, ein speziell auf unseren Anforderungskatalog zugeschnittenes Fahrzeug zu konzipieren“, erklärt Klaus Hohberger. „Mit dieser Unterstützung konnten wir partnerschaftlich ein Fahrzeug realisieren, das sicherlich zukunftsweisend für diese Fahrzeug-Kategorie ist.“ ■



Maximale Varianz:  
Grundgetriebe mit Kriechganggruppe, Nachschaltgetriebe, optionaler Quick Reverse Schaltung sowie hydrostatischem Fahrtrieb als weitere Option. Serie ist das Verteilergetriebe mit permanentem Allradantrieb und Längsdifferenzialsperren

biniert bewertet wird, kann man im DLG (Deutsche Landwirtschafts Gesellschaft)-Mix feststellen, dass die Kombination zu- und abschaltbarer Hydrostat in Verbindung mit einem mechanischen Getriebe spürbare Vorteile beim Powertrain-Wirkungsgrad hat.

#### Stichwort Powershift 3 – das weckt doch sicher Begehrlichkeiten?

Dazu muss man wissen, wie Powershift bei unseren Daimler LKWs funktioniert und was man damit im übertragenen Sinne auf den mit dem Unimog machen könnte. Powershift kann man weder mit einer Wandlerschaltkupplung kombinieren, noch kann Powershift einen Nebenabtrieb (PTO) durchschalten. Dazu bedürfte es weiterer Sonderlösungen, die am Ende zu keiner Verbesserung führen. Um Ihre Frage zusammengefasst zu beantworten: Das Powershift-Konzept ist ideal für die Straßenfahrt. Für die Besonderheiten eines Geräteträgers wie des Unimog gibt es bessere Konzepte, derer wir uns bedienen. Ähnliches gilt z.B. auch für die Achsen. Nehmen Sie die Geländefahrt: Wenn ich über einen 40 cm hohen Stein fahren will, kann das nur die Portalachse. Das wussten schon die Unimog Urväter – denn am Ende des Tages soll es ja ein Unimog sein und bleiben!

#### Trotzdem erwarten die Kunden doch Fortschritt?

Ja, dabei wir setzen im Bereich Powertrain auf die Themen vernetzter Antriebstrang und Mechatronik. Hier machen wir uns gerade zukunftsfähig. Ich nenne es mal Antriebsstrang-Steuerungsmanagement. Wir haben bereits eine automatisierte Gangschaltung und Kupplungssteuerung mit sehr kurzer Zugkraftunterbrechung. Unsere Gesamtübersetzung passt. Unser Ziel ist eine weitere Optimierung insbesondere was den Komfort bei Bedienung und im Fahrbetrieb angeht. Gerade im Bereich der Kupplungssteuerung und der Bedienung bzw. Ansteuerung des Powertrains ist noch einiges möglich. Für die künftige Ausrichtung beobachten wir aktuellen Erkenntnissen, was bei Regelung und vorhandener Antriebsstrangsensorik möglich ist. Wann immer es eine Optimierungsmöglichkeit gibt – Stichwort Komfort-Fahrbetrieb – übernehmen wir das. Gerade im Bereich der Kupplungssteuerung und der Bedienung bzw. Ansteuerung des Powertrains ist noch einiges möglich. Und was geht, geben wir auch an den Kunden weiter.

# Eine Medaille für Diagnose und Service

Euro Skills und World Skills sind die Europa- und Weltmeisterschaften für Handwerksberufe.

Andreas Enzensberger, Unimog- und Nutzfahrzeugtechnik-Profi, ist einer, der weiß, was dort gefordert wird.

Text: Gerfried Vogt-Möbs | Fotos: Vogt-Möbs, WorldSkills Germany/Frank Erpinar



blue-Medal-Gewinner Andreas Enzensberger (r.) bekam das Unimog-Gen von Vater Wolfgang (l.) vererbt. Heute gehört er zu den Top-Mechatronikern

**ANDREAS ENZENSBERGER IST** angehender Mechatronik-Meister. Er fand seine Berufung bei Henne Nutzfahrzeuge in Heimstetten und nahm 2018 im Bereich „Heavy truck maintenance“ an den Euro Skills in Budapest teil. Für seine außergewöhnliche Leistung dort wurde er mit einem Preis belohnt: mit der blue Medal of Excellence. Die hat sich der 22-jährige Attenkirchener fürs Foto im Unimog Magazin noch mal um den Hals gehängt, denn sie ist wirklich ein ganz besonderer Preis. Bei den als Handwerker-Olympiade bezeichneten, weltweiten Wettbewerben können nur die Besten teilnehmen – ein einziges Mal. Und nur, wenn sie nicht älter als 25 Jahre sind.

Seine Lehre als Mechatroniker absolvierte Andreas Enzensberger bei Mercedes Nutzfahrzeuge in München – mit Bravour, versteht sich. „Als seine Ausbilder von der Kfz-Innung nach einem Kandidaten für die Euro- und World Skills gefragt wurden, haben sie ihn ausgewählt“, erklärt sein Vater Wolfgang Enzensberger. Enzensberger sen. arbeitet seit 37 Jahren bei der Unimog-Generalvertretung Henne Nutzfahrzeuge. Letzten Sommer hat er seinen Sohn ins Team geholt. „Unimog war von klein auf sein Faible“, erklärt der Senior lachend. „Zur Einschulung wollte er eine Unimog-Schultüte. Während seine Kameraden Referate über Tiere und Fußball hielten, fuhr ich ihn samt selbst gemachter Unimog-Plakate mit unserem 406er zum Unterricht.“

## Die Leidenschaft wuchs mit den Jahren noch

Heute passt er mit seinen 1,90 m nicht mehr so recht unter die Dachplane des silbernen Geräteträgers aus den Siebzigern. Die Leidenschaft für Nutzfahrzeuge im Allgemeinen und für den Unimog im Besonderen ist jedoch mitgewachsen. Das bestärkte die Innung, dass man für Budapest und Abu Dhabi, Austragungsorte der Wettbewerbe 2018, den richtigen

Mann am Start hatte. Nach dem ersten Treffen der deutschen Teams ging es an die anstrengenden Vorbereitungen: Schulungen, Mental- sowie intensives Diagnosetraining standen an. Ebenso Absprachen mit den Ausbildern, zudem ein Vorab-Camp mit Sportpsychologen.

## Fünf Aufgaben – mentale wie physische Herausforderungen

„Schon die Vorbereitung war hart und lernintensiv“, erinnert sich der 22-Jährige, der eine Woche in Würth verbrachte, um den Profis in der Endkontrolle auf die Finger zu schauen, und dort ganz neue Wege der praktischen Problemlösung erlernte. Beispielsweise beim Diagnostizieren von elektronischen Defekten. Das war dringend nötig, denn die Prüfer spickten einige der fünf Aufgaben des Euro-Wettbewerbs mit Fehlern aus diesem Themenbereich. Enzensberger und

## Schon als Schüler war Andreas Enzensberger Unimog Fan durch und durch

seine sechs Mitstreiter im Bereich „Truck maintenance“ waren während der drei Prüfungstage physisch wie mental gefordert – auch weil die Zeitvorgabe pro Aufgabe mit zwei Stunden extrem sportlich war. Mit Motordiagnose und Fehlererkennung ging es los. Es galt, einen Actros wieder zum Laufen zu bringen, einen CAN-Bus Fehler mit falscher PIN-Belegung zu erkennen und zu korrigieren. Aufgabe zwei: eine dreifach defekte Komfortelektrik, gefolgt von einem Bremsdefekt mit „ausgepinntem“ Handbremschalter im Atego. Da musste die Bremse zerlegt werden, anschließend war Fahrwerksvermessung



Die Stimmung war sehr gut und die Atmosphäre ein wenig wie bei der Olympiade

gefragt. Zu guter Letzt ging es schraubertechnisch ans Eingemachte: Kipphebelwelle am 13 Liter-Diesellaggregat abbauen, mit Endoskop Kolben und Zylinder beurteilen sowie die Kopfdichtung und Hohnung fachgerecht prüfen. „Nur schrauben, aber nach englischen Vorgaben: stets korrekt, sicher, schnell und fehlerfrei“, erklärt Enzensberger.

Hier war höchste Konzentration gefragt, denn auch der Schiedsrichter schaute den Prüflingen auf die Finger, beurteilte Sicherheit, Arbeitsstruktur, aber auch Berücksichtigung der Herstellervorgaben und vieles mehr. Zuschauer drängelten sich in der riesigen Halle, schauten zu, während die sieben Nationalitäten auf Fehlersuche gingen. „Zum Glück hatten wir ‚Scheuklappen‘“, erinnert sich der Euro

und viele Kontakte, die ich sonst nie gemacht hätte“, erklärt der Attenkirchener. Ganz konkret erhielt er auch eine Begabtenförderung, die jetzt beinahe seine kompletten Meisterprüfungskosten decken.

Und nicht zuletzt Respekt und Stolz des Arbeitgebers, so einen Mann im Team zu haben, erklärt Thomas Rieger. Der Centerleiter Süd bei Henne Nutzfahrzeuge in Heimstetten weiß, wovon er spricht. „Gerade Prüfungsthemen wie Diagnose werden auch für uns immer wichtiger. Uns allen ist klar, dass wir die digitale Transformation schaffen müssen. Für unsere jungen Kollegen ist dies eine Riesenchance – so können sie quasi zu Wissensträgern werden, die wir als Spezialisten für nächste Unimog-Generationen benötigen.“ ■



Mercedes-Benz Unimog ExpertPartner



# ZAGRO

## Unimog Zweibegefahrzeuge

Seit 1970 sind wir weltweit Ihr Spezialist in der Zweibegetechnik

Wir bieten Ihnen die optimale Lösung für Ihren Einsatzzweck

- Rangieren bis 1000 Tonnen Anhängelast
- Bau, Reparatur und Wartung von Gleisanlagen
- Schweißen und Schleifen von Schienen
- Montage und Inspektion von Oberleitungen
- Tunnelreinigung
- Freischneiden des Lichtraumprofils und Mäharbeiten

ZAGRO Bahn- und Baumaschinen GmbH

Mühlstr. 11-15

74906 Bad Rappenau-Grombach

Germany

Telefon +49 7266 9168-0

info@zagro.de

www.zagro.de



ZAGRO Group 



# Räumen, streuen, transportieren – ein Unimog für alle Fälle

Im Fuhrpark von Martin Storr gibt es einen talentierten Neuzugang. Der konnte bereits kurz nach „Amtseintritt“ eindrucksvoll unter Beweis stellen, wie leistungsfähig ein Unimog besonders dann ist, wenn es hart auf hart kommt. Denn Bayrischzell wurde im Januar angesichts massiver Schneefälle zum Katastrophengebiet erklärt.

Text: Gerfried Vogt-Möbs | Fotos: Henrik Morlock

**200 BETRIEBSSTUNDEN** in nur drei Wochen – 5000 Kilometer Laufleistung mit Schneeräumgerät und vollen Streumittel tanks. Kein schlechtes Pensum für ein Neufahrzeug, an dem quasi noch das Preisschild klebt. „Intensiver kannst du ein Fahrzeug nicht kennenlernen“, resümiert Martin Storr, der seinem Unimog gerade einen halben Tag „Ruhe“ gönnt, nachdem er seit der Vorwoche unermüdlich im Schneeräumeinsatz war. Winterdienst extrem – das ist sogar in Bayrischzell, dem beliebten Wintersportort am Wendelstein, eine echte Ausnahme. Paradox: Während in den vergangenen Wintern besonders tiefer gelegene Skigebiete sogar beschneit werden mussten, wurden die Verantwort-

lichen in diesem Jahr buchstäblich kalt erwischt. Für so viel Schnee, wie er in der ersten Januarhälfte 2019 auf Bayrischzell niederschneite, ist man auch in den Voralpen kaum noch gewappnet.

## **72 Stunden Dauereinsatz – mit dem Unimog kein Problem**

Über einen Meter Neuschnee in 48 Stunden – das bedeutete für Martin Storrs Team Dauerschicht. „Wir haben im Prinzip sechs aufeinanderfolgende Zwölfstunden-Schichten gefahren, um die Straßen freizubekommen“, berichtet der 36-jährige Unternehmer nicht ohne Stolz. Einziges Problem waren die eigentlich zu warmen Temperaturen, besonders tags-



Martin Storr lobt den hohen Fahrkomfort, das niedrige Geräuschniveau – vor allem aber auch die Universalität und die Power seines neuen U 530

über. Der Gmeiner-Aufbau auf dem neuen Unimog ist sowohl mit einem Soletank als auch einem Streusalzbehälter ausgerüstet. „Wir mussten ständig umdisponieren und nach Maßgabe des Straßenverkehrsamtes entscheiden, welche Streumittel-Kombination wir einsetzen“, so der Winterdienst-Profi. Sole in Verbindung mit Streusalz entfaltet ihre nachhaltige Glättedämmung nur bis etwa zwei, maximal drei Grad minus. Wird es in der Nacht kälter, muss der Winterdienst sofort auf Streusalz umstellen, um die Sicherheit auf den Straßen zu gewährleisten.

Wie anspruchsvoll der Job am Unimog-Steuer ist, sieht man bei einer Kontrollfahrt eine Woche nach der Katastrophenlage. Georg Scharmann biegt gerade von der Hauptstraße zwischen Bayrischzell und Schliersee auf eine Nebenstraße ab. Links und rechts hat sich der geräumte Schnee zu gut 1,5 Meter hohen Wällen aufgetürmt. Dennoch muss der Schneepflug den Asphalt von dünnem Neuschnee und Eis befreien. „Hier muss man sehr präzise fahren, denn wenn der Pflug rechts oder links in der Schneewand verkantet, gibt es einen gewaltigen Schlag“, kommentiert Scharmann.

Wenig später geht es auf Kontrollfahrt Richtung Sudelfeld. Heute strahlt die Sonne, was viele Münchner Skisportler lockt, die perfekt präparierten Pisten im Skigebiet zu nutzen oder auf Tourenskiern die Winterwunder-Landschaft zu erkunden. Was die Pistengeräte des



Durch einen Soletank plus einen Streusalzbehälter lässt sich der Einsatz schnell auf wechselnde Straßenverhältnisse anpassen

Skigebiets zwischen den Liftanlagen leisten, das machen wir rund ums Skigebiet“, erläutert Lohnunternehmer Martin Storr. Denn neben den Zufahrtsstraßen zu den Parkplätzen des Skigebietes muss er auch die Parkplätze und etliche Versorgungswege von Schnee und Eis befreien.

### Ein eigenes Kraftwerk für wohlige Wärme

Als Martin Storr 2006 sein Unternehmen gründete, war er eher auf Skiern unterwegs, statt wie heute die Zugangswege zu räumen. „Im Prinzip fing alles mit einer Idee in einer Skihütte an“, erinnert sich der erfolgreiche Unternehmer. Damals sprach ihn ein Freund darauf an, ob er sich wegen der strategisch günstigen Lage seines Hofes nicht ein Fahrzeug für regelmäßigen Hackschnitzeltransport zulegen wollte. Gesagt getan – ein erster Schlepper wurde angeschafft und fortan fuhr Martin Storr Hackschnitzel. Es folgten eine Fuhrparkerweiterung sowie eine eigene Hackschnitzellagerung. Schon nach zwei Jahren war er im Business vollkommen etabliert. Inzwischen gehört zu seinem Unternehmen auch ein Hackschnitzel-Heizkraftwerk, mit dem er seine Heimatgemeinde rund ums Jahr mit Energie und Wärme versorgt. Mit den Jahren folgte ein zweites Kraftwerk in der Nachbar-Ortschaft. Das machte eine erneute Fuhrparkerweiterung notwendig – schon der Eigenbedarf der Kraftwerke beläuft sich auf gut 50.000 Kubikmeter Hackschnitzel im Jahr. So gehören heute zwei 40-Tonner mit Abroll-Containern und der inzwischen dritte Unimog zum Storr-Fuhrpark. Mit denen ist der vielseitige Unternehmer vollauf zufrieden: „Dank der Klasse-Betreuung durch Harald Medl von Henne Nutzfahrzeuge erfüllt der neue U 530 absolut unsere Erwartungen. Der Fahrkomfort und das Handling – selbst bei extremen Wittersituationen, sind beeindruckend. Auch bei der Zusatzausstattung mit Reifendruck-Regelanlage und der Scharmüller Anhängerkupplung haben wir auf die richtigen Details gesetzt.“

### Das Geschäft läuft (fast) von ganz alleine

Auf die Frage, ob Martin Storr Akquise betreiben muss, um seinen Fuhrpark auszulasten, schmunzelt der Selfmade-Unternehmer. „Gera-



Die Idee zu seinem Unternehmen hatte Martin Storr eher spontan. Inzwischen gehören drei Unimog und zwei 40-Tonner zum Fuhrpark

de in unserem Business bekommst du in der Regel langfristige Verträge zu stabilen Konditionen – sofern die Leistung stimmt und du ein Team hast, das bereit ist, hart und auch regelmäßig lange zu arbeiten.“ Lediglich eine Sorge plagt Martin Storr gelegentlich: „Selbst hier bei uns auf dem Land findest du kaum noch Fahrer, die für die Anforderungen unseres Jobs geeignet sind.“ Sechs festangestellte Fahrer gehören zum Lohnunternehmen Storr. Doch selbst bei stagnierender Auftragslage wäre durchaus Platz für zwei weitere Transport-Profis, verrät der Chef, als er gerade wieder in den Firmenhof einbiegt.

Um die unzähligen Kubikmeter Hackschnitzel zu bewältigen, die Storr handelt, verheizt sowie transportiert, um die inzwischen zahlreichen Kunden in Bayern und Tirol zu beliefern, wird der Unimog auch in den Sommermonaten kaum zur Ruhe kommen. Denn für die warme Jahreszeit, in der Martin Storr zahlreiche Hackschnitzel-Depots für den nächsten Winter befüllt, braucht er den 530er als wendiges und schnelles Zugfahrzeug seines Schubboden-Aufliegers. Damit hat er ein Gespann zur Verfügung, das perfekt auf die Anforderungen der Hackschnitzel-Logistik zugeschnitten ist. Der neue Star im Fuhrpark wird nach bravourös bestandener Winterdienstprobe auch im kommenden Sommer zeigen können, was in ihm steckt. ■



Rund 50.000 Kubikmeter Hackschnitzel transportiert Martin Storr – wenn er nicht gerade räumt



Nur ein kleiner Ausschnitt:  
Knapp 50 Aufbaulösungen  
waren zu sehen



VIDEO

[mbs.mercedes-benz.com/  
wintertour](https://mbs.mercedes-benz.com/wintertour)

## Den Unimog „live“ erleben

Am 12. Februar startete die Unimog Winter-Tour 2019 in Kooperation mit Geräte- und Aufbauherstellern als eintägige Veranstaltung an vier Orten.

Text: Daimler/Gerfried Vogt-Möbs | Fotos: Daimler AG



Bei der perfekt organisierten Tour gab es viel Neues

**DIE UNIMOG GENERALVERTRETUNGEN** Wilhelm Mayer (Neu-Ulm) und Knoblauch (Immendingen) demonstrierten vom 12. bis 21. Februar die Vielseitigkeit des Unimog. Das Publikum bekam bei den vier Veranstaltungen einiges geboten. Knapp 50 Unimog aller Baureihen mussten sich bei klirrender Kälte in spektakulären Live-Auftritten bewähren. Dazu gab es Jahreszeiten unabhängige Anwendungen. Auf großes Interesse stieß die Vortragsreihe zum Thema „Zukunfts-Technologien in der Kommunaltechnik“, in der es um Streudatenaufzeichnung, Kehrtechnik, elektrischer Antrieb sowie Telematik ging.

Vom kompakten Geräteträger bis zum hochgeländegängigen Unimog sorgte die breite Palette an Fahrzeuglösungen für Begeisterung unter den mehr als 1650 Zuschauern aus kommunalen, Agrar- und Dienstleistungsbetrieben. Die präsentierten An- und Aufbauten bil-

deten das gesamte Einsatzspektrum ab: vom Mähgerät bis hin zum Unimog Sattelzug. Technik-Experten stellten Spezialausrüstungen vom Gießarm zum Wässern von Pflanzenkübeln über Schneepflüge bis hin zur Astschere in Aktion vor.

Dank permanentem Allradantrieb, Differenzialsperren und Einzelbereifung sowie leistungsstarken mechanischen und hydraulischen Antrieben gehört der Wintereinsatz zu den Paradedisziplinen des Unimog. Der optionale EasyDrive Fahrtrieb ermöglicht den fliegenden Wechsel zwischen Hydrostat für stufenlos einstellbare Geschwindigkeiten bis 50 km/h und mechanischem 8-Gang-Getriebe für kraftstoffsparendes Fahren bis 89 km/h. Beliebt ist auch die Joystick-Bedienung für sämtliche Funktionen.



# Funkname: Florian Minden 2 TLF 3000

Ende September stellte die Feuerwehr Minden ein neues Tanklöschfahrzeug in Dienst. Basis für den schnellen Einsatz auch in schwierigem Gelände ist ein hochgeländegängiger Unimog U 5023 mit 3000-Liter-Löschwassertank.

Text: Gerhard Grünig / Gerhard Kortenbruck | Fotos: Gerhard Kortenbruck

- 1 Die klappbaren Aufstiege zu den Geräteräumen schränken die Geländegängigkeit des Unimog nicht ein
- 2 Zur Ausrüstung gehören u.a. zwei Atemschutzgeräte
- 3 230 PS und Automatik für flotte Fahrt





**DER NEUZUGANG IST RASCH** am Einsatzort und bietet der Besatzung maximalen Schutz – auch dank einer Wadfähigkeit von 1,2 Metern. Weitere Vorteile sind beachtliche Böschungs-, Neigungs- und Rampenwinkel, die auch im schwierigen Gelände sicheres Fortkommen garantieren. Zum Einsatz kommt der 231 PS starke TLF 3000 bei der Löschgruppe Hahlen, die das Fahrzeug für schnelle Eingriffe nutzt. Spezialaufbauer Lentner rüstete das DIN-14530-22 gerechte TLF um, die Koordination zwischen den Mindener Kunden, dem Aufbauer und dem Fahrzeughersteller übernahm RKF-Bleses aus Bielefeld.

Im Fokus der Mindener war ein zeitgemäßes Fahrzeug zur Brandbekämpfung abseits befestigter Straßen. Die im Heck eingebaute Feuerlöschkreislumpumpe versorgt die auf dem Dach montierte Schnellangriffseinrichtung. Das Strahlrohr wird von der runden Dachluke des U 5023 aus gesteuert. Die „pump and roll“-Funktion des Unimog ist inzwischen fast Standard und garantiert gleichbleibende Wasserversorgung. Wer hinter dem Lenkrad sitzt, ist auch für den Sprühbalken, unter der Stoßstange, verantwortlich – bei Flammen in Bodennähe dient dieser auch als Selbstschutz.

#### Perfekt vorbereitet ins Gelände – und zurück auf die Straße

Die feinstufigen Geländegänge des automatisierten Getriebes passen die Geschwindigkeit exakt an die Löschanforderungen an. Sicheres Fortkommen im Gelände garantieren 395/80R20-Geländereifen sowie eine voll integrierte Reifendruckregelanlage ab Werk. Durch Absenken des Reifendruckes im Gelände vergrößert sich die Aufstandsfläche des Reifens und das Fahrzeug sinkt weniger tief ein. Die Absenkung erfolgt automatisch. Sicherheitsschaltungen verhindern Über- oder Unterdrücke. Zurück auf der Straße wird automatisch der Luftdruck in den Reifen auf das erforderliche Maß angepasst. Der Fahrer kann sich voll auf den Einsatz bzw. den Verkehr konzentrieren. ■



Die Schnellangriffseinrichtung hinter dem Fahrerhausdach wird durch die Dachluke des Unimog bedient. Der Löschangriff erfolgt gezielt, ohne das Fahrzeug zu verlassen



## Der Mobilitätsgarant mit Stern

Bei den Stadtwerken Krefeld (SWK) dreht sich alles um die Mobilität. Dass die Räder rollen, garantiert ein neuer Unimog U 423. Wenn es klemmt, sorgt er dafür, dass Busse & Bahnen wieder laufen wie am Schnürchen.

Text: Christian Bonk | Fotos: Henrik Morlock

**GUT 160 BUSSE IN SPITZENZEITEN**, 40 Straßenbahnen und eine ganze Brigade Entsorgungs- und Reinigungsfahrzeuge sind das Reich von Jörg Lingel. Als Fuhrparkleiter der SWK MOBIL GmbH ist er nicht nur für deren Beschaffung verantwortlich. Ebenso gehört zu seinen obersten Pflichten, die Mobilität seiner stattlichen Flotte zu gewährleisten. Dazu hat er seit Kurzem einen neuen Unimog U 423

im Fuhrpark. Denn hin und wieder muss ein Spezialist aus Jörg Lingels sechsköpfigem Mobilitätsteam ausrücken, um ein havariertes Fahrzeug ins Depot zu schleppen – meist nach einem Unfall mit unvorsichtigen Verkehrsteilnehmern. „Wir haben uns bewusst für den U 423 mit Wandlerschaltkupplung und kurzem Radstand entschieden“, verrät Fuhrparkchef Jörg Lingel, „denn oft bleiben Busse



oder Bahnen ausgerechnet an sehr engen und schwer zugänglichen Stellen liegen. Da müssen die Fahrer oft auf kleinstem Raum manövrieren.

#### **Mit 40 Tonnen an der Kupplung**

„Bleibt beispielsweise eine Straßenbahn stehen, kommt die Eggers-Kupplung zum Einsatz, mit der wir den neuen Unimog hinten ausgestattet haben.“ „Mit der ziehen wir mühelos – ohne die Fahrzeugkupplung zu belasten – eine havarierte Straßenbahn in die Werkstatt. Das sind knapp 40 Tonnen Leergewicht“, erklärt Jörg Lingel. „Als Zweifahrzeug wären im Schienenrangierbetrieb sogar bis zu 100 Tonnen ungebremste Anhängelast möglich“, fügt Ralf Boraucke



David Watola muss einen Fuhrpark von 160 Bussen und 40 Straßenbahnen am Laufen halten

hinzu, der für Jörg Lingel den Unimog bei Mercedes-Benz Spezialfahrzeug-Händler RKF-Bleses GmbH so konfiguriert hat, wie er jetzt auf dem Hof steht.

**Immer den passenden Zubehör-Container an Bord**

Besonders freut sich Jörg Lingel über die Jotha CombiCon 5018U Hebeanlage, die auf dem Unimog als Wechselgerät montiert ist. „Die bestücken wir ab sofort mit einem passenden Container für jeden Einsatz“, erläutert der Fuhrparkchef. Denn bisher wurden Spezialwerkzeuge, Hebe-Equipment und Abschlepp-Einrichtungen in einem separaten Anhänger mit zum Einsatzort gezogen. „So sparen wir nicht nur eine Menge Zeit, sondern sind vor Ort viel mobiler und beweglich“, freut sich der Teamchef der mobilen Einsatzgruppe der

SWK. Die Anhänger zog übrigens der Vorgänger des U 423, ein silberfarbener 400er, der mit einem 20-Metertonnen-Kran ausgestattet ist. „Der „Alte“ ist zwar noch topfit, aber wir sind sehr froh, dass wir ihn jetzt in Sachen Abschleppen und Rangieren entlasten können“, erklärt Jörg Lingel. Der 400er ist so etwas wie die eierlegende Wollmilchsau im Sonderfuhrpark bei SWK. „Den Unimog mit Kran brauchen wir regelmäßig bei Wartungs- und Reparatursätzen für die Netzgesellschaft Niederrhein, die als Stromversorger in der Region die Netzsicherheit gewährleistet. Wenn dann gleichzeitig mal wieder eine Straßenbahn durch einen fremdverschuldeten Unfall stehenbleibt,



Der U 423 lässt sich je nach Bedarf mit einem Wechsel-Absetzer mit Fernbedienung von Jotha ausrüsten



Ab und zu kommt der U 423 auch als Zugfahrzeug für einen Spezialanhänger zum Einsatz



Egal ob 20 Tonnen schwerer Bus oder 40 Tonnen schwere Straßenbahn, der U 423 bewährt sich als Schleppfahrzeug. Zusatzausstattungen machen den Einsatz sicher



Der neue U 423 mit seinen „Vorgängern“ – die auch weiterhin im Dienst bleiben



wird es nämlich eng mit nur einem Einsatz-Unimog. Mit dem „Neuen“ ist das nun kein Problem mehr. Jörg Lingels Einsatz-Potenzial hat sich im Prinzip mehr als verdoppelt, seit der 423er mit von der Partie ist.

#### Sicherheit ist oberstes Gebot bei den SWK

Neben der Eggers-Kupplung und dem Jotha-Container-System hat Jörg Lingel vor allem jede Menge Zusatzbeleuchtung für seinen Unimog geordert. „Zu unseren Aufgaben gehören oft Einsätze in abgelegenen Gebieten. In den Wintermonaten geht's da oft in die absolute Dunkelheit, da brauchen wir jede Menge Licht, um effektiv arbeiten zu können. „Ich statte die Fahrzeuge in unserem Fuhrpark grundsätzlich mit allem Sicherheits-Equipment aus, das zu bekommen ist, denn sowohl die Sicherheit unserer Mitarbeiter wie die der anderen Verkehrsteilnehmer ist für uns oberstes Gebot.“ Unimog-Spezialist Ralf Boraue von der RKF Bleses GmbH fällt auf, dass immer mehr Kunden bei der Formulierung ihrer Ausstattungs-Wunschliste verstärkt in Sicherheitstechnik investieren: „Es ist gut zu sehen, dass auch gewerbliche Kunden gerne bereit sind, in Systeme zu investie-

ren, die zu mehr aktiver und passiver Sicherheit beitragen, wenn sie ihre Fahrzeuge konfigurieren.“

#### Ein erfahrenes Team aus versierten Mechatronikern

Das Team, das den Unimog zu seinen Einsätzen fährt, besteht aus sechs Mechatronikern und Chef Jörg Lingel selbst. Das bedeutet auch für den Fuhrparkleiter alle sechs Wochen eine Woche Bereitschaft im 24/7-Modus. So freut sich Jörg Lingel schon auf sein erstes Ausrücken mit dem neuen Unimog. „Hoffentlich erwischt es mich nicht so hart wie vor drei Jahren“, schmunzelt der Chef. Damals musste ich ausrücken, weil wir in Krefeld Blitzeis hatten. Fünf Busse gleichzeitig waren völlig manövrierunfähig, einer hing außerhalb der Stadt im Graben fest. Da habe ich selbst nicht schlecht gestaunt, mit welcher Souveränität der 400er die Busse nacheinander wieder freigezogen hat“, erinnert sich Jörg Lingel. Und da wird ihn der neue 423er mit Sicherheit nicht enttäuschen, was Wendigkeit, Grip und Zuglastvermögen angeht.

Das Fahrerteam besteht aus Mechatronikern, die schon lange zum SWK-Werkstatt-Team gehören und in der Regel schon hier ausgebildet worden sind. Denn für den Job auf dem neuen Unimog reicht es keineswegs, wenn man einen Lkw-Führerschein hat. „Wer zum Bergen ausrückt, muss eine Menge auf dem Kasten haben“, erklärt Jörg Lingel. Denn beim Abschleppen muss alles besonders schnell gehen, damit der Verkehr in Krefeld schnell wieder reibungslos klappt. Wenig später sehen wir, was Fuhrparkleiter Lingel meint. Eine Fahrschulstraßenbahn ist unweit des Betriebsgeländes stehen geblieben und blockiert eine der Hauptlinien des 80-Kilometer-Schienennetzes der SWK. Schon nach einer Viertelstunde öffnet sich das Haupttor zum Firmenhof und der Unimog kommt mit dem 40-Tonnen-Ungetüm am Haken um die Ecke. Einmal „umhaken“ und schon schiebt er die Bahn rückwärts in die gigantische Werkstatthalle der SWK MOBIL GmbH – und der Stadtverkehr läuft wieder wie am Schnürchen.





Sönke Greve (r.) leitet die Firma in der dritten Generation und setzt dabei – wie schon Vater und Großvater – auf diverse Unimog



# Vielseitiger Profi an der Ostseeküste

Hoch im Norden Deutschlands, an der Eckernförder Bucht, ist Sönke Greve mit seinem Unternehmen ansässig.

Er übernimmt Aufgaben, die für viele im Alltag unbemerkt bleiben – und dennoch eine hohe Bedeutung haben.

Text und Fotos: Heinrich Blumenberg

**SÖNKE GREVE HAT SICH** auf die Schädlingsbekämpfung spezialisiert. Dazu zählt eine Vielzahl von vorbeugenden Maßnahmen, die gerade im Lebensmittelhandel und in verarbeitenden Betrieben unabdingbar sind. Maßnahmen, die für jeden Supermarkt verpflichtend sind, die aber kein Verbraucher bewusst registriert. Darüber hinaus bietet Greve Pflanzenschutz als Dienstleistung für landwirtschaftliche Betriebe an sowie für einige Städte und Gemeinden den Winterdienst und die Pflege von Straßenbegleitgrün.

Gegründet wurde das Unternehmen kurz nach dem Zweiten Weltkrieg. Schon bald bereicherte der erste Unimog mit Aufbauspritze – noch aus dem Hause Böhringer – den Fuhrpark. Damit war der Grundstein für eine Symbiose zwischen Unternehmen und Unimog gelegt. Wie viele Unimogs es in drei Generationen tatsächlich gewesen sind, kann Sönke Greve, der Enkel des Firmengründers, heute nur noch schätzen: „Um die zwanzig müssten es schon gewesen sein.“

Aktuell bildet ein moderner Unimog U 530 das Rückgrat des Unternehmens und ist damit schon der dritte Unimog aus der Geräteträger-Baureihe. Für die Hauptarbeit ist eine Pflanzenschutzspritze der

Firma Dammann aufgebaut. Die Spritze fasst bis zu 3000 Liter und kann Arbeitsbreiten von 24 bis 30 Metern darstellen. Damit kann Greve auf die unterschiedlichsten Kundenwünsche reagieren. Die moderne GPS-Steuerung der Spritze ermöglicht eine hochpräzise Ausbringung. Spezielle Sensoren sorgen für eine exakte Höhenführung des Gestänges. Jedes Jahr werden so etwa 5000 ha behandelt.

## Die Kunden konzentrieren sich aufs Kerngeschäft

Die Kunden sind oft viehhaltende Betriebe, die den Pflanzenschutz auslagern, um sich so auf die Tierproduktion zu konzentrieren. Sönke Greve übernimmt für einige Kunden nicht nur die Ausbringung, sondern trifft auch die pflanzenbaulichen Entscheidungen und wählt die geeigneten Mittel aus. Behandelt werden vor allem Getreide, Raps, Mais und Zuckerrüben – aber auch Weihnachtsbaumkulturen. Wichtige Partner sind auch einige Großbetriebe, die seine Dienste in Arbeitsspitzen dazubuchen.

Dabei ist Greve in einem Aktionsradius von 30 km um seinen Standort unterwegs und schätzt insbesondere die hohe Geschwindigkeit des Unimogs, denn „der Pflanzenschutz ist ein Termingeschäft“, so der Unternehmer.

Das gefederte Fahrwerk des Unimog, das für ausgesprochen hohen Fahrkomfort auf Straße und Acker gleichermaßen sorgt, zählt er als weiteren Vorteil auf. „Gerade auf dem Acker federt es harte Schläge durch Bodenunebenheiten ab, die sonst auf das 30 Meter breite Gestänge wirken würden“, erläutert Greve. Da im Einsatz häufig zwischen Acker und Straße gewechselt wird, um die Spritze zu befüllen, kommt der Reifendruckregelanlage eine besondere Bedeutung zu. Sie ermöglicht ein Maximum an Bodenschutz. Mit diesen Eigenschaften wird der Unimog zum Pflanzenschutzprofi.

Seinen größten Trumpf kann der Unimog aber in seiner Vielseitigkeit ausspielen. Neben der Aufbauspritze wird der Unimog



Neben dem Pflanzenschutz und dem Winterdienst kommt der U 530 beim Mähen zum Einsatz



auch noch mit einer Dücker Mähkombination und im Winterdienst mit Schneeflug und Anhängestreuer eingesetzt. Gerade in der Pflanzenschutzsaison – von März bis November – wird bis zu zehn Mal umgebaut. „Für einen Fachmann ist das in 30 Minuten gemacht“, so Greve. Die geräumige Kabine erlaubt es, dass die Bedieneinheiten im Fahrzeug verbleiben und nur an die Seite geschwenkt werden.

Bei den Mäharbeiten schätzt Sönke Greve vor allem die gute Sicht auf die Anbaugeräte und die hohen Vorderachslasten des Unimog, die eine Kombination von Mähgeräten an der Front erst ermöglichen. Als Gegengewicht für den schweren Mähhausleger hat der findige Unternehmer ein stabiles Betongewicht im Heckkraftheber montiert. Das ermöglicht ihm ein schnelles An- und Abbauen wenn zwischen Mähen und Pflanzenschutz gewechselt werden muss.

### **Vielseitigkeit ist das Unimog Erfolgsrezept**

Anstatt des Mähkopfes kann Greve den Dücker-Ausleger auch mit einer Ast- und Wallheckenschere ausrüsten und bei der Pflege der zahlreichen Hecken mithelfen. Und wenn wieder Schneefall einsetzt oder Frost für glatte Straßen sorgt, lässt sich der Unimog in kurzer Zeit zu einem effektiven Winterdienstfahrzeug umbauen. Zur Ausrüstung gehört dann neben dem Schneeflug ein einachsiger Anhängestreuer mit vier Tonnen Fassungsvermögen. Im Winterdienst wird der U 530 von einem U 1600 mit Schneeflug und Aufbaustreuer sowie von zwei MB tracs mit Schneeflug und Anbaustreuer unterstützt. Der volle Terminkalender des U 530 sorgt für über 1000 Stunden Arbeit im Jahr und dank seinem hohen Maß an Flexibilität genügt für diesen Ganzjahreseinsatz genau ein Fahrzeug. Eben typisch Unimog. ■



## **Volles Programm für Kommune und Land**



**Straßenmeistereien und Betriebshöfe  
müssen heute durch wirtschaftliches  
Arbeiten überzeugen.**

**Mit unserem  
breiten Anbaugeräteprogramm  
erhöhen Sie die Leistung Ihrer Geräteträger.  
Nutzen Sie unsere Beratung  
für mehr Effizienz.**

**MASCHINENFABRIK  
DÜCKER**

GERHARD DÜCKER GMBH & CO. KG  
48703 Stadtlohn, Wendfeld 9, Germany  
Telefon 02563/93 92-0, Telefax 02563/93 92 90  
E-Mail [info@duecker.de](mailto:info@duecker.de), Internet [www.duecker.de](http://www.duecker.de)

**Kommunal-Landwirtschaft-Umwelt-Technik**



## Professionelle Lösungen für vielfältige Anwendungsgebiete



### Über 45 Jahre Unimog-Partner

Als **Unimog ExpertPartner** erfüllt MULAG in höchstem Maße die Anforderungen in den Bereichen Qualität, Vertrieb, Service und Technik, welche MercedesBenz Special Trucks an Aufbauhersteller auf dem Gebiet der individuellen Aufbaulösungen stellt.

Mit MULAG-Produkten können Anwender **die Vielseitigkeit des Unimog in den unterschiedlichsten Anwendungsgebieten professionell nutzen**. Egal ob Autobahnmeisterei, Straßenmeisterei, Kommune oder Profi-Dienstleister – wir bieten mit einer breiten Palette von Ausleger- und Arbeitsgeräten **immer eine effiziente Lösung für Straße, Schiene und Tunnel**.

**Große Zuverlässigkeit**

**Höchste Qualität**