

Mercedes-Benz

1/2023

Unimog Magazin



Baustellen-Logistik mit dem U 435

„Mehr Aufmerksamkeit als mit einem Porsche“

2-Wege

Tschüss Diesellok,
hallo Unimog

Agrar

Futter-Logistik für
die Rinderzucht

Kommunal

Ein sauberer
Timmendorfer Strand

Modellbau

Der Unimog im
Maßstab 1:14,5



Liebe Leserinnen und Leser,

auch in diesem Jahr gibt es viel Neues und Erfreuliches rund um den Unimog zu berichten.

Das Thema klimaneutraler Antrieb ist nicht nur in aller Munde, sondern beschäftigt auch uns sehr. Unser Ziel bei Daimler Truck ist es, bis 2039 nur noch klimaneutrale Neufahrzeuge im Fahrbetrieb in unseren globalen Kernmärkten (EU30, USA, Japan) anzubieten. Was bedeutet das für den Unimog? Die kompakten Abmessungen und der hohe Energiebedarf des Unimog im Arbeitseinsatz stellen dabei unsere Entwickler vor große Herausforderungen.

Neben den klassischen batterieelektrischen Antriebskonzepten untersuchen wir derzeit in Zusammenarbeit mit dem Commercial Vehicle Cluster Rheinland-Pfalz, einem Konsortium aus innovativen Unternehmen, den Einsatz eines wasserstoffbetriebenen Verbrennungsmotors in einem Unimog Geräteträger mit vielversprechenden Zwischenergebnissen. Auch unser klassischer Verbrennungsmotor in seiner stärksten Leistungsstufe mit 354 PS wird von unseren Kunden sehr positiv angenommen. Wir freuen uns, mit diesem Kraftpaket nach zahlreichen Kundenfeedbacks einen echten Mehrwert für die unterschiedlichen Einsatzmöglichkeiten des Unimog bieten zu können.

Natürlich sind wir auch in Sachen Service permanent rührig: Derzeit bieten wir unseren Kunden für alle möglichen Unimog Anwendungen mindestens einen zertifizierten Unimog Gerätepartner an.

Wir können auf insgesamt 222 Gerätelösungen zurückgreifen, die wir mit mehr als 46 Partnern - verteilt auf zehn Länder - vertreiben. Sie haben eine bestimmte Aufgabe für den Unimog im Kopf, dann sprechen Sie unsere Verkäufer an und wir finden sicherlich eine Lösung für Sie!

Viel Spaß wünsche ich Ihnen jetzt beim Blättern in der neuesten Ausgabe unseres Unimog Magazins. Wie immer haben wir für Sie spannende und auch hier und da verblüffende Themen aus den unterschiedlichsten Anwendungen gefunden. Typisch Unimog eben.

Herzlichst Ihre
Franziska Cusumano, Head of Mercedes-Benz Special Trucks and Custom Tailored Trucks

Impressum

Herausgeber: Daimler Truck AG, Mercedes-Benz Special Trucks, Vertrieb Marketing, D-76742 Wörth
Verantwortlich für den Herausgeber: Mercedes-Benz Special Trucks
Kontakt: www.unimog-magazin.de
Redaktionsbeirat: Katharina Völckel, Karsten Fuchs
Fotos: Daimler Truck AG, ScaleART OHG, Ralf Maile, Henne Nutzfahrzeuge GmbH, Land & Bau Kommunalgeräte GmbH, C. Lehmann, R. Maile
Gesamtherstellung: FLYERALARM Corporate Publishing, www.flyeralarm-publishing.com
Leitung und Text: Nils Brennecke

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. Zur besseren Lesbarkeit von Personenbezeichnungen & personenbezogenen Wörtern wird die männliche Form genutzt. Diese Begriffe gelten für alle Geschlechter.



08

2-Wege

U 423 im Werksverkehr von Bayer



12

Modellbau

ScaleART baut Unimog High-End-Modelle



22

Kommunal

Ein blitzblanker Timmendorfer Strand

Inhalt

- 4 Einsatz**
Das BBK erprobt hochgeländegängige Unimog
- 16 Unimog**
Ein Fahrzeug, das immer Saison hat
- 18 Agrar**
Ein U 535 in der Betriebs-Logistik
- 24 Handwerk**
Baustellen-Logistik mit dem neuen Unimog U 435
- 27 UGV Übersicht**
Ihre Unimog Vertriebspartner
- 28 Service**
Remanufacturing von Original-Teilen bietet Sicherheit
- 29 Technik**
Forschung mit dem Unimog von Mercedes-Benz
- 30 Kommunal**
Stadtwerke Torgau halten die Straßen sauber
- 34 Klassik**
Erinnerungen an das faltverdeck



Erkenntnisgewinn für den Ernstfall

Das BBK erprobt hochgeländegängige Unimog

Bis sich die politische Lage vor etwa anderthalb Jahren im Handumdrehen wendete, ging die Bundesregierung davon aus, in Europa niemals mehr mit einem militärischen Konflikt konfrontiert zu werden. Ein Trugschluss, wie inzwischen mit Blick auf die Ukraine bekannt ist. Das bedeutete für das Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe (BBK) in Bonn, dass für derlei Situationen keinerlei hochgelände-

gängigen Rettungs- und Bergfahrzeuge seitens des Bundes vorhanden sind, die im Fall der Fälle im Zivilschutz zum Einsatz kommen können. Das Bundesamt hat reagiert und schon auf der Interschutz im vergangenen Sommer ein multifunktionales Zivilschutzfahrzeug auf Basis des Unimog U 5023 präsentiert. Inzwischen ist ein baugleiches Trägerfahrzeug hinzugekommen. Der eine Unimog ist mit einer Wechselpritsche ausgestattet, um

Video ansehen:





Winden-Power von Werner:
50 Kn Zugkraft.

hier nach Bedarf auch Container für bestimmte Einsatzzwecke aufnehmen zu können. Das andere Fahrzeug erhielt hinter dem Fahrerhaus einen Palfinger Ladekran (bis fünf Tonnen Hubkraft). Die Besonderheit bei diesem Unimog: Er wurde mit einer zusätzlichen Flüssigmethanol-Brennstoffzelle bedacht (SFC „Emily“), die bei ausgeschaltetem Motor dafür sorgt, dass das elektrische 12- und 24-Volt-Bordnetz lange Zeit weiter betrieben werden kann. Praktisch: Ist die Methanolkartusche leer, kann sie mit nur wenigen Handgriffen für den Weiterbetrieb gewechselt werden. Diese Technologie wurde von Militärfahrzeugen übernommen. Für den Notfall wurden A77-Reifen montiert, die ein Weiterkommen auch mit Plattfuß gewährleisten. Ersatzrad, Reifendruckregelanlage, Umfeldbeleuchtung, Digitalfunk, Sondersignal-Anlage und eine Dachluke sind Ausstattungsmerkmale dieser beiden in reinweiß lackierten Unimog. Auch an Bord: Eine hydraulisch angetriebene Trommelseilwinde von Werner (Vorauseilwinde, 50 kN Zugkraft). „Diese beiden Fahrzeuge wurden ausschließlich zur Erprobung vom Bund angeschafft“, erklärt Norman Saalbach vom Referat Fahrzeugtechnik und Beschaffung im BBK. Im nächsten Schritt sollen nach seinen Worten neben den Wechselcontainern auch der auf einem Tandem-Anhänger mitgeführte Container bestückt und erprobt werden. Beheimatet sind die beiden U 5023 beim BBK in Bonn. Von hier aus geht es zu Testeinsätzen ins Gelände. Sobald die Erprobungsphase erfolgreich abgeschlossen ist und alle Komponenten aufeinander abgestimmt sind, kann der Bund mit einer finalen Beschaffung starten.



Projekt umgesetzt mit
Unimog Generalvertretung:
RKF-BLESES GmbH

Selbstlader: Einer der beiden Unimog verfügt über einen Palfinger Ladekran mit fünf Tonnen Hubkraft.



Ein gleichseitiges blaues Dreieck auf orangefarbenem Grund ist das internationale Schutzzeichen des Zivilschutzes. Es besteht seit 1973.

3 MIO. DRUCKIDEEN FÜR IHREN ERFOLG

Entdecken Sie unser riesiges Sortiment an individuell bedruckbaren Produkten und innovativen Services:

- > Klassische Druckprodukte
- > Maßgeschneiderte Werbeartikel
- > Webseitenerstellung
- > Werbe- & Produktfotografie
- > u. v. m.

Jetzt entdecken auf
flyeralarm.com



FLYERALARM



Die Aufnahmen stammen aus dem Gleisanschluss der Bayer AG und entsprechen allen innerwerklich gültigen Anforderungen.

„Eine vernünftige Lösung“

2-Wege U 423 im Werksverkehr von Bayer

Der Abschied fiel nicht leicht: 1974 wurde die O&K Lokomotive MB 200 (200 PS) im Bayer Werk Wuppertal Elberfeld (rund 1.500 Mitarbeiter) in Dienst gestellt. Seither tuckerte sie zuverlässig auf den 1,3 Schienen-Kilometern im Werk auf und ab, rangierte die Kesselwagen, übernahm von der Deutschen Bahn ankommende Züge und übergab anschließend wieder Waggons an die Deutsche Bahn. Aber wie das mit Ende 40 so

ist: Hier ein Zipperlein, dort ein Zipperlein. Letzten Endes blieb den Verantwortlichen nichts anderes übrig, als sich um Ersatz zu kümmern. Ein Produktionsstopp wegen eines ausgefallenen Rangierfahrzeuges – unverzeihlich. Und weil bei Bayer seit mehr als 50 Jahren erfolgreich Unimog im Einsatz sind, ein intensiver Test mit einem 2-Wege Unimog von ZAGRO überaus positiv ausfiel, war das Aus für die liebgewonnene Diesellok unvermeidbar.



Time to say goodbye: Der neue 2-Wege Unimog von Mercedes-Benz übernimmt im Bayer Werk Wuppertal.

„Wir haben den Test Mitte Mai durchgeführt und den Unimog auf Herz und Nieren geprüft. Da hat es fürchterlich geregnet, zudem waren die Gleise mit Blütenstaub überzogen, also alles in allem eine sehr glitschige Angelegenheit“, erinnert sich Ulrich Klemp, Betriebsingenieur in der Werkslogistik bei Bayer. „Diese widrigen Umstände haben den Unimog allerdings keineswegs beeindruckt. Wir waren sofort begeistert, welche

Kraft das Fahrzeug auf die Schiene brachte. Der Unimog ist eindeutig besser als unsere Rangierlok. Eine vernünftige Lösung.“ Ein Eins-a-Zeugnis für den Neuzugang im Werk Elberfeld. Dort produziert Bayer Wirkstoffe für Medikamente u.a. im Bereich der Onkologie und des Herz-Kreislauf-Apparates, die weltweit vertrieben werden. Zur Herstellung werden dafür Chemikalien benötigt, die in 2- und 4-Achs-Kesselwagen (25

und 65 Tonnen Zuladung) angeliefert werden. Vom Güterbahnhof Wuppertal geht es über ein Gleis der Deutschen Bahn direkt zum Werk. Dort übernimmt dann die Bayer-Belegschaft. Die Besonderheit: Im Werk gilt es eine Steigung mit 2,5 Prozent zu meistern – für den 2-Wege Unimog ein Klacks. Auch bergab ist die Rückfracht, ein Abfallprodukt aus der Produktion, sicher. Dank des neuen Unimog ist auch die innerbetrieb-

liche Logistik flexibler geworden: Muss gerade nicht rangiert werden, setzt das Fahrzeug auf die Straße um und zieht den 30 Kubik GOFA-Tankanhänger sowie einen Stückgut-Hänger, mit dem im Werk Feststoffe und Fässer von A nach B bugsiert werden. Das „Schätzchen“ wird nämlich geschont: Ein U 1300 von 1985. Den rückt die Bayer-Belegschaft nicht so schnell raus wie die Diesel-Lok.



Video ansehen:



Willkommen im Paradies

ScaleART baut Unimog High-End-Modelle

Welcher Junge – jeden Alters – würde sich hier nicht gerne mal für eine Nacht einschließen lassen, um alles ganz in Ruhe betrachten zu können, um zu staunen und mit großen Augen durch die Werkstatt zu schlendern? Nichts anfassen, eh klar! Die Rede ist von der Manufaktur ScaleART im rheinland-pfälzischen Waldsee. Hier, südlich von Mannheim, sind rund 30 Mitarbeiter das ganze Jahr über damit beschäftigt, wahre Heiligtümer, quasi echte Goldschätze, herzustellen. Das Familienunternehmen produziert High-End-Fahrzeugmodelle im Maßstab 1:14,5. Vor allem von Lkw: Zugmaschinen, Sattelzüge, Tieflader, Kipper und auch Baumaschinen. Der ultimative Knüller: Der hochgeländegängige Unimog der Baureihe 437 in unterschiedlichen Varianten. Wer noch kein ScaleART Modell zu Gesicht bekommen hat, der weiß nicht, was im Modellbau alles möglich ist. Die Mannschaft um Geschäftsführer und Unternehmensgründer Bernd Brand hat den Modellbau in einer Weise perfektioniert, wie er weltweit seinesgleichen sucht. Jedes der zahllosen Einzelteile eines etwas über fünf Kilogramm schweren Unimog Modells aus Metall ist analog zum Originalteil nachkonstruiert und nachgebaut. Selbst der un-





Täuschend echt: Einsatzfahrzeuge (oben und unten), die selbst auf den zweiten Blick nicht als Modell zu erkennen sind.



verwechselbare Fahrzeugrahmen des Unimog Modells entspricht bis ins kleinste Detail dem Original. Unterschieden wird bei ScaleART in Stand- und Funktionsmodelle. Die einen ohne Getriebe und Elektronik für die Vitrine, die anderen mit eigens produzierter Fernsteuerung, Antrieb, Soundmodul mit echtem Unimog Geräusch und natürlich voll funktionsfähiger Beleuchtung für den Einsatz auf der Modellbau-Baustelle. Dreiseitenkipper, ferngesteuerter Palfinger Ladekran, Front- und Heckkraftheber – es gibt hier nichts, was es im echten Unimog Leben nicht auch gibt. Das schier Unglaubliche: Fahrzeuge mit Ladekran verfügen über ferngesteuerte Stützen, die das Fahrzeug dann selbständig, so wie „in echt“, ausnivellieren – hydraulisch mit einem Öldruck von 15 Bar. Logisch. Im ScaleART Onlineshop kann man – wie in der Original-Zubehörliste – zukaufen, was das Herz begehrt: Anhängerkupplungen, verschiedene Greifer für den Ladekran, Nebelscheinwerfer, Dieseltank mit AdBlue-Behälter, Räumschild. Wer eine Weile in der ScaleART Welt stöbert und schwelgt, der ist der realen Welt lediglich um ein paar Skalen im Maßstab entfernt.

Winterdienst: ScaleART hat, wie im richtigen Leben auch, zahlreiche Anbaugeräte im Programm - genauso detailverliebt wie die Fahrzeuge.



Mercedes-Benz Unimog ExpertPartner



ZAGRO

Unimog Zweibegefahrzeuge mit § 32 EBO Zulassung

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-group.com



DEZEMBER 2023
Winterdienst



OKTOBER 2023
Logistik



AUGUST 2023
Landschaftspflege



JUNI 2023
Mäharbeiten



MÄRZ 2023
Straßenunterhalt



JANUAR 2023
Winterdienst



Der Unimog im Ganzjahres-Einsatz

Ein Fahrzeug, das immer Saison hat

Wenn ein Fahrzeug ein echter Alleskönner für den Ganzjahreseinsatz ist, dann ist es der Unimog. Das ursprünglich als Universal-Motor-Gerät entwickelte Fahrzeug steht, wenn es wirklich effizient eingesetzt wird, an keinem Tag still. So, wie an unserem Beispiel in der kommunalen Anwendung. Aufgrund seiner beinahe unzähligen Anbaugeräte unserer Partner, seiner kompakten Konstruktion, dem hydrostatischen Antrieb, seiner breiten Motorenpalette und der Bedienerfreundlichkeit setzen Kommunen auf der ganzen Welt auf den Unimog. Aber nicht nur im öffentlichen Einsatz ist der Unimog nicht mehr wegzudenken. Entdecken Sie viele weitere spannende Beispiele online:

Zur Website:





Eine Kuh macht muh, viele Kühe machen Mühe

Der neue Unimog U 535 hat die Betriebslogistik wesentlich optimiert

Um 500 Jungrinder und 800 Milchkühe jeden Tag mit bestem Futter zu versorgen, sind riesige Flächen nötig, die es zu beackern gilt. Andreas Schulz aus Ahrenshagen-Daskow in Mecklenburg-Vorpommern hat dafür einen stattlichen Betrieb entwickelt: 1.000 Hektar Gras- und Mais-Äcker bewirtschaftet er zusammen mit seinem 40-köpfigen Team. Zu DDR-Zeiten als LPG (Landwirtschaftliche Produktionsgenossenschaft) gegründet, übernahm er 1991 den Betrieb – mit einem überschaubaren Anteil. Inzwischen gehört ihm und seiner Tochter Christine Schulz die ADAP Rinderzucht GmbH zu 100 Prozent. Und aus der einstigen LPG ist längst ein echter Familienbetrieb geworden – wohlgerne der drittgrößte in „Meck-Pomm“. Tochter Christine ist mit eingestiegen und Geschäftsführerin des Unternehmens. Nach ihrer zwölfjährigen Zeit bei der Bundeswehr war es für sie selbstverständlich, ihre Expertise als Versorgungsprofi in den elterlichen Betrieb einzubringen. Ihre Kenntnisse, die sie zuletzt bei einem Lufttransportgeschwader erlangte, sind nun natürlich Gold wert. „Als Soldatin bin ich am liebsten mit dem Unimog gefahren. Mich hat dieses

Fahrzeug vom ersten Tag an begeistert“, schwärmt Christine Schulz. Daher lag es für sie auch auf der Hand, die Betriebslogistik des Hofes zu optimieren: „Die herkömmlichen Ackerschlepper sind nicht für lange Strecken auf der Landstraße geschaffen. Das kostet Profil und Sprit. Mit dem Unimog können wir jetzt deutlich effizienter das Futter einholen.“ Sage und schreibe 25.000 Liter Milch produzieren die Kühe – jeden Tag. Mit 2- und 3-Achsanhängern von Annaburger können täglich sehr effizient zig Tonnen Frischfutter und Silage am Haken rangeschafft werden. Nicht zu vergessen die Beschickung der beiden Biogas-Anlagen, die Familie Schulz zusätzlich betreibt. Der neue Unimog U 535 mit 354 PS in grün ist eine echte Bereicherung für den Hof. Ausgestattet ist er mit Agrarbereifung, einer Reifendruckregelanlage und einer Getreidemulde, die speziell angefertigt wurde – und das Fahrerhaus sogar überragt. Aus Sicherheitsgründen gab's aufs Dach zwei Rundumleuchten. Eine optimale Konfiguration also für den Rinderzuchtbetrieb ganz oben im Nordosten – zwischen Rostock und Stralsund.



Video ansehen:



Projekt umgesetzt mit
Unimog-Generalvertretung:
Sietrac GmbH



Chefin mit Unimog: Christine Schulz ist glücklich über den neuen Unimog U 535, der sie und ihr Team erheblich im Tagesgeschäft unterstützt.



Mit der Baureihe DAM 900 und DAM 1050 haben wir unsere Auslegerarme mit der größten Arbeitsweite entwickelt um mit ihnen auch am Unimog die günstige Aufbauposition im Heck zu nutzen. Neuste Sensorik und Steuerung mit Joystick und Farbmonitor garantieren vielseitigen wirtschaftlichen Einsatz mit den verschiedenen Arbeitsgeräten. In der Kombination der DAM-Ausleger mit dem MK 25 wird so aus dem Unimog ein Trio-Mäher, der mit 2 Auslegerarmen und 3 Mähköpfen, 3 Schnitte in einer Überfahrt erledigt.

MASCHINENFABRIK
DÜCKER

GERHARD DÜCKER GMBH & CO. KG
48703 Stadthorn, Wendfeld 9, Germany
Telefon 02563/93 92-0, Telefax 02563/93 92 90
E-Mail info@duecker.de, Internet www.duecker.de

Kommunal-Landwirtschaft-Umwelt-Technik

Für einen sauberen Timmendorfer Strand

Der Bauhof rückt täglich mit seinem Unimog U 427 an

„Alles, was irgendwie ins Meer gelangen kann, wird bei uns angespült“, sagt Fabian Post. Er ist der Leiter des Baubetriebshofs der Gemeinde Timmendorfer Strand. Sieben Kilometer Strandabschnitt gehören zum Revier der 26 Männer des Bauhofs im Landkreis Ostholstein. „Täglich fahren wir den Strand mit dem Unimog ab und entfernen das, was über Nacht angeschwemmt wurde.“ Fischernetze, Kisten, Plastikmüll, Treibholz, verendete Tiere – es gibt nichts, was hier nicht angespült wird. „Für unseren Bedarf gibt es kein besseres Fahrzeug als den Unimog“, schwärmt Post. „Hinter der Kabine unseres U 427 ist ein Atlas Montage-Ladekran (AK 85.2) montiert. Damit können wir alles wegbaggern, was nicht an den Strand gehört.“ Der Unimog, lackiert in Anthrazit, kam vor gut einem halben Jahr an die Ostsee. Rund alle zehn Jahre tauscht die Gemeinde den Unimog gegen ein neues Modell aus. Etwa 100 Kubikmeter Unrat laden die Männer vom Bauhof im Schnitt jedes Jahr am Strand auf. Der generalüberholte Atlas-Arm ist funktionsgesteuert und tat schon auf dem letzten Unimog zuverlässig seinen Dienst. Siebschaufel, Lochlöffel, Seegrasschaufel – für jeden Einsatz gibt's das passende Zubehör. Um am Sandstrand optimal vorwärtszukommen, wurde der 272 PS starke Unimog mit der werksseitig vorhandenen Reifendruckregelanlage TireControl plus ausgestattet. Und wenn das neue Fahrzeug nicht gerade am Strand

unterwegs ist, wird es – dank Dreiseitenkipper von Atlas – auch für andere logistische Zwecke im Gemeindebauhof-Alltag eingesetzt. „Im Winter ist der Unimog dann eines von drei Großgeräten, die wir selbst betreiben“, erzählt Fabian Post. Neben einem Mercedes-Benz Atego und einem kleineren Multifunktionsfahrzeug rückt bei Eis und Schnee auch der dann umgerüstete U 427 aus. Auf der Ladefläche findet der ebenfalls nagelneue Schmidt Streubehälter „Stratos B20“ mit Feuchtsalz-Beimischer Platz. Zwei Kubikmeter Streusalz fasst der Behälter. Ein Unimog im kommunalen Einsatz – nicht in orange? „Ja“, erklärt der Bauhof-Chef, „wir sind gesetzlich nicht mehr ans Orange gebunden. Und weil wir eine moderne Gemeinde sind, bestellen wir alle Neufahrzeuge in Weiß. Und weil der Unimog etwas Besonderes ist, wollten wir den gerne im eleganten Anthrazit haben.“ Das Beleuchtungspaket inklusive Umfeldbeleuchtung ist natürlich in LED ausgeführt. Der Abbiegeassistent ist ein besonders wichtiges Sicherheitsmerkmal des neuen U 427, da im Seebad traditionell überdurchschnittlich viele Fahrradfahrer unterwegs sind. Und wenn sie im Sommer wieder alle kommen, die Strandburgenbauer, die Sonnenanbeter, die Teilnehmer der Deutschen Beachvolleyball-Meisterschaft und die Spieler des Beach-Polo – dann waren die Männer vom Bauhof längst vor ihnen da.



Projekt umgesetzt mit
Unimog Generalvertretung:
Land & Bau Kommunalgeräte GmbH



„Mehr Aufsehen als mit einem Porsche“

Baustellenlogistik mit dem neuen Unimog U 435

Video ansehen:



Bei Mersmann & Möllmann wird es oft sehr eng. Da geht es schon mal um wenige Zentimeter. Denn immer dann, wenn die Spezialisten des Dachdeckerunternehmens aus dem nordrhein-westfälischen Raesfeld im Landkreis Borken in Wohngebiete einfahren, erinnern die schmalen Straßen an einen anspruchsvollen Hindernisparcours. „Wir sind heilfroh, dass wir den Unimog haben. Der ist schmal, kompakt, hat viel Kraft und es lässt sich damit perfekt rangieren“, freut

sich Thomas Möllmann, der zusammen mit Peter Mersmann den 30-köpfigen Betrieb führt. Das Knifflige: Gilt es einen Dachstuhl zu richten oder zu sanieren und ein Dach komplett neu einzudecken, dann muss ein Kran aufgestellt werden. Drei Kräne, die auf einem eigenen Fahrgestell montiert sind, hat das Unternehmen. „Da brauchen wir einfach eine schmale, kurze, aber geeignete Zugmaschine, um die Baustellen vernünftig anfahren und einrichten zu können.“

In der Vergangenheit konnte das Unternehmen mit eigener Zimmerei und Spenglerei schon Unimog-Erfahrung sammeln. „Die letzten Modelle, die wir als junge Gebrauchte gekauft hatten, waren aber alle zu schwach für unsere Einsätze.“ Daher jetzt die Entscheidung zur Neuanschaffung. Diese kommt mit ihren 7,7 l Hubraum auf 354 PS und bietet ein Drehmoment von 1.380 Nm bei 1.800 U/min. Für die Farbe schwarz haben sich die beiden Geschäftsführer ent-

schieden: „Wenn wir mit dem Unimog aufkreuzen, dann erregt das schon mal mehr Aufsehen, als ich das mal mit einem Porsche erlebt habe“, lacht Thomas Möllmann. Er ist als Kfz-Meister für den Fuhrpark des Unternehmens zuständig. „Wir setzen den U 435 nahezu ausschließlich für die Baustellenlogistik ein“, erklärt er. „Weil wir viel im Ruhrgebiet arbeiten, legen wir regelmäßig längere Strecken auf der Autobahn zurück. Dafür brauchen wir einfach Power, wenn



Projekt umgesetzt mit
Unimog Generalvertretung:
RKF-BLESES GmbH



Praktisch: Per Abrollbehälter
kann das Baugerüst schnell von A
nach B verlegt werden.

hinten knapp 25 Tonnen Gewicht dranhängen.“ Denn außer den Kränen zieht der Unimog auch den Langholz-Tieflader und einen Hakenlift-Anhänger, der neben Bauschuttcontainern auch einen speziellen Abrollbehälter für das Alugerüst von Mersmann & Möllmann huckepack trägt. Für derlei Transporte wurde der Unimog mit einer Rundumleuchten-Anlage ausgestattet. Das automatisierte Schaltgetriebe hat es Thomas Möllmann besonders angetan: „Das Fahrzeug fährt du praktisch wie einen Pkw. Die Anschaffung hat sich vom ersten Tage an gelohnt.“ Zwei Fahrprogramme vereinfachen dem Fahrer die Arbeit: Beim Automatikmodus „A“ übernimmt das Fahrprogramm – abhängig von Lastzustand, Fahrpedalstellung, Betrieb Motor, Steigung/Gefälle und Motorbremse – das Schalten und Kuppeln vollständig. Sollte es erforderlich sein, kann der Fahrer manuell über den Multifunktionshebel einen Gangwechsel auslösen. Um den U 435 möglichst flexibel zu halten, kann jeder Anhänger mit jeder gängigen Aufnahme angekuppelt werden. Ein Scharmüller Schlitten mit K80-Kupplung ist dabei obligatorisch. Und weil der stolze Unimog-Fahrer Thomas Möllmann große Augen von kleinen und von großen Kindern längst gewöhnt ist, hat ihn auch die jüngste Anfrage eines Brautpaares nicht gewundert, das den U 435 gerne für den schönsten Tag im Leben mieten möchte.



Thomas Möllmann schwört
auf den Unimog: „Das Fahrzeug
fährt du wie einen Pkw.“

IMMER FÜR SIE DA: IHRE UNIMOG VERTRIEBSPARTNER.

- | | | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>1 Harald Bruhns GmbH
Montanstraße 6
13407 Berlin
Tel.: 030 34 35 578-0
Fax: 030 34 35 578-88
www.bruhns-gmbh.de
info@bruhns-kommunal.de</p> | <p>8 Ahlborn GmbH
Hafenstraße 18
31137 Hildesheim
Tel.: 05121 76 37-0
Fax: 05121 76 37-952
www.ahlborn-unimog.de
info@ahlborn-unimog.de</p> | <p>15 Henne Nutzfahrzeuge GmbH
Hürderstraße 6
85551 Heimstetten
Tel.: 089 99 2490-0
Fax: 089 99 2490-109
www.henne-unimog.de
heimstetten@henne-unimog.de</p> | <p>20 Carl Beuthauser Kommunal-
technik GmbH & Co. KG
In der Windschleiche 4
07806 Neustadt/Orla
Tel. 036481 590-0
Fax. 036481 590-15
www.beuthauser.de
verkauf.unimog@beuthauser.de</p> |
| <p>2 SIETRAC GmbH
Rostocker Straße 12
18069 Sievershagen
Tel.: 0381 7 78 58-30
Fax: 0381 7 78 58-31
www.sietrac-kommunal.de
zentrale@sietrac.de</p> | <p>9 KBM Motorfahrzeuge
GmbH & Co. KG
Limburger Straße 62
65555 Limburg
Tel.: 02632 2000-72
Fax: 02632 2000-73
www.kbm.de
kbm-info@kbm.de</p> | <p>16 Henne Nutzfahrzeuge GmbH
Hans-Grade-Straße 2
04509 Wiedemar
Tel.: 034207 9231-0
Fax: 034207 9231-63309
www.henne-unimog.de
wiedemar@henne-unimog.de</p> | <p>21 KLMV GmbH
Robert-Bosch-Straße 1
95145 Oberkotzau
Tel.: 09286 9511-0
Fax: 09286 9511-10
www.klmv.de
verkauf@klmv.de</p> |
| <p>3 Harald Bruhns GmbH
Postliner Straße 18
19357 Karstädt
Tel.: 038797 7 98-0
Fax: 038797 7 98-22
www.bruhns-gmbh.de
info@bruhns-kommunal.de</p> | <p>10 RKF-BLESES GmbH
Brönnighauser Straße 47
33729 Bielefeld (Altenhagen)
Tel.: 0521 9 38 07-0
Fax: 0521 9 38 07-25
www.rkf-bleses.de
bielefeld@rkf-bleses.de</p> | <p>17 Wilhelm Mayer GmbH &
Co. KG Nutzfahrzeuge
Industriestraße 29-33
89231 Neu-Ulm
Tel.: 0731 9756-214
Fax: 0731 9756-410
www.wilhelm-mayer.com
nutzfahrzeuge@wilhelm-mayer.com</p> | <p>22 Ing. Kurt Herold GmbH & Co. KG
Werner-von-Siemens-Straße 10
97076 Würzburg
Tel.: 0931 250 360
Fax: 0931 250 3660
www.kurt-herold.de
info@kurt-herold.de</p> |
| <p>4 Harald Bruhns GmbH
Gewerbegebiet Holthusen
Querweg 5
19075 Holthusen
Tel.: 03865 29 12-66/-67
Fax: 03865 29 12-68
www.bruhns-gmbh.de
info@bruhns-kommunal.de</p> | <p>11 RKF-BLESES GmbH
Zum Kaiserbusch 4
48165 Münster
Tel.: 0251 6 27 31-0
Fax: 0251 6 26 74-3
www.rkf-bleses.de
muenster@rkf-bleses.de</p> | <p>18 Carl Beuthauser Kommunal-
und Fördertechnik GmbH & Co. KG
Regensburger Straße 23
93095 Hagelstadt
Tel.: 09453 991-0
Fax: 09453 991-106
www.beuthauser.de
verkauf.unimog@beuthauser.de</p> | <p>23 Lankhorst Nord GmbH
Zu den Norderstücken 1
26607 Aurich
Tel.: 04941 979350
Fax: 04941 979322
info@lankhorst-nord.de
www.lankhorst-nord.de</p> |
| <p>5 Land & Bau
Kommunalgeräte GmbH
Friedrichstädter Straße 13
24768 Rendsburg
Tel.: 04331 45 09-0
Fax: 04331 45 09-90
www.landundbau.de
verkauf@landundbau.de</p> | <p>12 RKF-BLESES GmbH
Siemensstraße 16-20
41469 Neuss
Tel.: 02137 162 76
Fax: 02137 162 68
www.rkf-bleses.de
neuss@rkf-bleses.de</p> | <p>19 Carl Beuthauser Kommunal-
technik GmbH & Co. KG
Albert-Ruckdeschel-Straße 19
95326 Kulmbach
Tel.: 09221 507-0
Fax: 09221 844 81
www.beuthauser.de
verkauf.unimog@beuthauser.de</p> | <p>Immer in Ihrer Nähe:
über 200 Unimog Partner in
Deutschland</p> |
| <p>6 Schelling Nutzfahrzeuge GmbH
Westerburger Weg 26
26203 Wardenburg
Tel.: 04407 71 76-0
Fax: 04407 71 76-29
www.schelling-nfz.de
info@schelling-nfz.de</p> | <p>13 KBM Motorfahrzeuge
GmbH & Co. KG
Kölner Straße 19-21
56626 Andernach
Tel.: 02632 2000-72
Fax: 02632 2000-73
www.kbm.de
kbm-info@kbm.de</p> | | |
| <p>7 Peter Meineke GmbH & Co. KG
Becklinger Straße 17
29683 Bad Fallingbommel-Dorfmark
Tel.: 05163 98 04-0
Fax: 05163 98 04-70
www.peter-meineke.de
info@peter-meineke.de</p> | <p>14 Knoblauch GmbH
Schwarzwaldstraße 90
78194 Immendingen
Tel.: 07462 94 80-10
Fax: 07462 94 80-34
www.knoblauch.gmbh
info@knoblauch.gmbh</p> | | |



Partner finden. Sie suchen einen
Unimog Händler oder Servicepartner in
Ihrer Nähe? Hier werden Sie fündig:
special.mercedes-benz-trucks.com/partnersuche

● Unimog Vertriebspartner
● Unimog Servicepartner

Instandsetzung made in Gaggenau

Remanufacturing von Originalteilen bietet Sicherheit

Wenn es blöd läuft, dann läuft es meist richtig blöd. Ein Getriebschaden beispielsweise kann den Unimog für eine ganze Weile lahmlegen – stimmt nicht! Denn mit Remanufacturing setzen Unimog Besitzer auf Originale von Mercedes-Benz. Und die kommen natürlich aus dem Werk in Gaggenau, der Geburtsstätte des Unimog. Dort werden seit jeher Getriebe für das Universal-Motor-Gerät gebaut. Deshalb sind die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auch genau die richtigen, um defekte Teile wieder auf Vordermann zu bringen. Von der Werkinstandsetzung des Getriebes bis hin zur schnellen Lieferung eines Tauschaggregats: Unimog bietet maßgeschneiderte Angebote und Ersatzteile in Originalteil-Qualität – und das nach individuellem Bedarf. Im Fall der Fälle sind die erfahrenen Kundendienstmit-

arbeiterinnen und -mitarbeiter im Werk Gaggenau persönlich für Unimog Kunden da. Auf Basis der Schadensbeschreibung können die erfahrenen Profis gemeinsam mit den Kunden abschätzen, welche Optionen sich für die Instandsetzung anbieten. Denn da gibt es einige. Das Zauberwort heißt Remanufacturing, kurz Reman. Bei großen Getriebschäden, wenn zum Beispiel Späne in den Kreislauf geraten sind, empfiehlt sich meist ein Tauschgetriebe. Sollte der Schaden nicht global sein, lohnt sich meist die Werkinstandsetzung. Die ist nachhaltig und oft finanziell günstiger. Drei Varianten stehen dafür zur Auswahl – je nachdem, wie schnell der Unimog wieder im Einsatz sein muss: Service Individual, Service Standard, Service Express. Mehr Infos zum Reman-Programm gibt es online (QR-Code scannen).

Zur Website:



Volle Kraft voraus: Der mit Wasserstoff betriebene Unimog von Mercedes-Benz.

Den Wasserstoffantrieb fest im Blick

Forschung mit dem Unimog von Mercedes-Benz

„Der Wasserstoffmotor ist eine technologische Option, um Nutzfahrzeuge und Arbeitsmaschinen in einem technologieoffenen Ansatz klimaneutral anzutreiben und wirtschaftlich zu betreiben“, heißt es bei „WaVe“ (Wasserstoff-Verbrennungsmotor), einem Projekt des Landes Rheinland-Pfalz. Im Zentrum dieses Projekts: Ein Unimog Geräteträger als Versuchsfahrzeug. Denn ob eigene Forschungsarbeit oder Projekte, an denen Mercedes-Benz Special Trucks beteiligt ist: Der Wasserstoffantrieb ist in Zeiten des Klimawandels ein absolutes Fokus-Projekt. Bei „WaVe“ dreht sich alles um die Entwicklung eines klimafreundlichen Antriebssystems für Nutzfahrzeuge. 18 Firmen aus Industrie und Forschung sind beteiligt. Konsortialführer ist Mer-

cedes-Benz Special Trucks. „Gerade in speziellen Bereichen, wie zum Beispiel bei den Arbeitsmaschinen oder auch bei den Bau- und Landmaschinen, können sich für den Wasserstoffverbrenner vielversprechende Potenziale für klimaneutrale Anwendungen ergeben, da andere Antriebsarten an ihre technischen Grenzen stoßen“, erklärte die rheinland-pfälzische Wirtschaftsministerin Daniela Schmitt bei einer Probefahrt mit dem Unimog. Um den unabwiesbaren Herausforderungen des Klimaschutzes mit neuen Technologien zu begegnen, müsse das Innovationsgeschehen in Rheinland-Pfalz technologieoffen vorangetrieben werden. Dazu habe das Projektteam einen eindrucksvollen Beitrag geleistet.



Neue Besen kehren gut

Stadtwerke Torgau halten die Straßen sauber

Torgau, ein Städtchen in Sachsen mit 20.000 Einwohnern. Hier ist die Welt noch in Ordnung. Maßgeblich tragen zwei Männer dazu bei: Jens Riedel und Silvio Schubert. Sie sind die beiden Unimog Fahrer der Stadtwerke Torgau. Ihr Auftrag: Die Straßen der Stadt sauber halten. Ihr Fuhrpark besteht aus drei Unimog: einem U 300, einem U 400 und einem nagelneuen U 427 – lackiert in tieforange (RAL 2011). Der U 400 und der neue U 427 sind täglich im Einsatz. Acht Stunden fahren sie, strikt nach Plan, die Straßen ab. Huckepack ist jeweils ein Kehraufsatz von Schmidt montiert.

3,7 Kubikmeter Straßenkehrsicht fassen die Behälter. Angetrieben wird die Kehmaschine über die Leistungshydraulik des Unimog mit 240 bar. „Das ist Sondermüll, den wir zur Torgauer Deponie bringen, wo er fachgerecht entsorgt wird“, erklärt Riedel. Klar, dass die Fahrzeuge über VarioPilot® verfügen, also die praktische Wechsellenkung für den kommunalen Einsatz. Im Kehrbetrieb wechselt der Fahrer innerhalb einer Minute das Lenkrad auf die rechte Seite und hat somit eine optimale Sicht auf seine Arbeitsgeräte. Über den hydrostatischen Antrieb kann der Fahrer



unabhängig von der Motorendrehzahl die Arbeitsgeschwindigkeit stufenlos einstellen. „So kann das Fahrzeug tiptop arbeiten“, sagt Riedel, „das macht richtig Spaß!“ Sowieso schwören die beiden auf ihre „Lieblinge“ made in Wörth am Rhein: „Bei allen Fahrzeugen hatten wir bisher keinerlei Probleme.“ Weggekehrt haben die Männer schon alles, was man auf der Straße so findet. Ärgerlich sind weggeworfene Glasflaschen oder in Kurven herausgeschwappter Beton von Betonmischern. „Da gucken wir dann schon zweimal, ob alles ordnungsgemäß entfernt ist.“ Zehn Jahre hat der U 400 bereits auf dem Buckel. Daher kommt er lediglich bei Bedarf als Kehmaschine zum Einsatz. Hauptsächlich setzen ihn die Stadtwerke für den Winterdienst ein. Alle drei Unimog sind dafür mit Pflug und Streubehälter von Bucher ausgerüstet. Sitzheizung, Spiegelheizung, Frontscheibenheizung, Umfeldbeleuchtung, Rundumkennleuchten – diese Features sind für den Arbeitsplatz Unimog im Winter unerlässlich.



Jens Riedel und Silvio Schubert vom Bauhof der Stadtwerke Torgau halten zusammen mit ihren Unimog die Straßen sauber.

MULAG

Naturschonend Mähen im Profibetrieb



Innovatives Schneidwerk mit optimierter Luftzuführung

Insekten- und pflanzenschonend

ECO 1200 plus – unabhängig wissenschaftlich belegte ökologische Pflege des Straßenbegleitgrüns

Professionelle Auslegergeräte für die Straßenunterhaltung

Mehr Infos im Web zum neuen ECO-Mähen





Als es den Unimog noch „oben ohne“ gab

Erinnerungen an das faltverdeck

Sommer, Sonne, Cabrio. Was für ein Spaß: Unimog fahren – mit heruntergeklapptem Verdeck. Der Hintergrund des schon beim ersten Unimog (U25, BR 70200) ab Werk montierten faltverdecks lag allerdings in keiner Weise beim Fahrspaß. Hierbei ging es schlichtweg um pragmatische Gründe: Geringe Verladehöhe beim Bahn- und Lufttransport. Obendrein war dieses Fahrerhaus in der Nachkriegszeit einfach und günstig herzustellen. Für eine geschlossene Version aus Ganzstahl wären teure Formteile nötig gewesen, die die Produktionskosten des Unimog deutlich in die Höhe getrieben hätten.

Grundsätzlich war die Kabine des damals neuen Unimog ein Novum gegenüber herkömmlichen Traktoren: Sie bot einen sehr guten Wetterschutz, hatte gepolsterte Sitze sowie eine Windschutzscheibe mit Scheibenwischer. Nicht zu vergessen der vollwertige Beifahrersitz. Für die seinerzeit angedachte hauptsächliche Verwendung des Unimog in der Land- und Forstwirtschaft bot das Fahrerhaus insgesamt sehr gute Sichtverhältnisse und ermöglichte durch das optionale Abklappen der Frontscheibe eine sehr geringe Fahrzeughöhe.

Ab 1953 gab es alternativ zum offenen Fahrerhaus auch eine geschlossene Ganzstahlvariante (Typ „B“) für die Baureihen 401 und 402. Kunden aus dem Bereich Kommunaleinsatz, Feuerwehr und Industrie bevorzugten überwiegend diese Variante. Die offenen Versionen gingen primär in den Bereich Land- und Forstwirtschaft und nichtzivile Anwendungen. Im Bereich der Bauwirtschaft wurden beide Varianten fast gleich oft eingesetzt.

Auch die nachfolgenden Baureihen 404 (ab 1955), 411 (ab 1956), 406 (ab 1963), 416 (ab 1965), 403 (ab 1966), 421 (ab 1966) und 413 (ab 1969) boten die wahlweise Möglichkeit zwischen Ganzstahlkabine und offenem Fahrerhaus mit faltverdeck beziehungsweise Hardtop.

Gleiche Auswahlmöglichkeiten bot die Lizenzversion 431 (ab 1969) und 426 (ab 1968) aus argentinischer Fertigung. Auch die lieferbaren Doppelkabinen für einige Baureihen gab es in beiden Varianten – etwa für die Baureihe 404.

Das offene Fahrerhaus der Baureihe 406/416 diente darüber hinaus auch als Basisversion für Sonderfahrerhäuser. Beispiele sind das Mulag Panoramafahrerhaus mit vergrößerten Sichtflächen und

Unimog Baureihe 421 mit faltverdeck als Touristen Bus im Einsatz auf der Hallig Langeness an der Nordsee.



Der erste gebaute Unimog U1, hier mit Frontmäherwerk, Pflug und ausgehängten Türen, das Verdeck ist zusammengeklappt.

Unimog U65 Baureihe 406 mit Pflug und offenem Fahrerhaus für beste Sichtverhältnisse, das Verdeck ist komplett abgebaut.



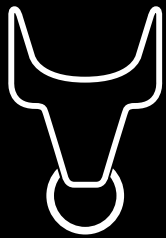
Unimog Baureihe 416 mit offener Doppelkabine.



Unimog Baureihe 401.1 Jagd/Safarifahrzeug mit Sonderaufbau auf Basis des offenen Fahrerhauses.

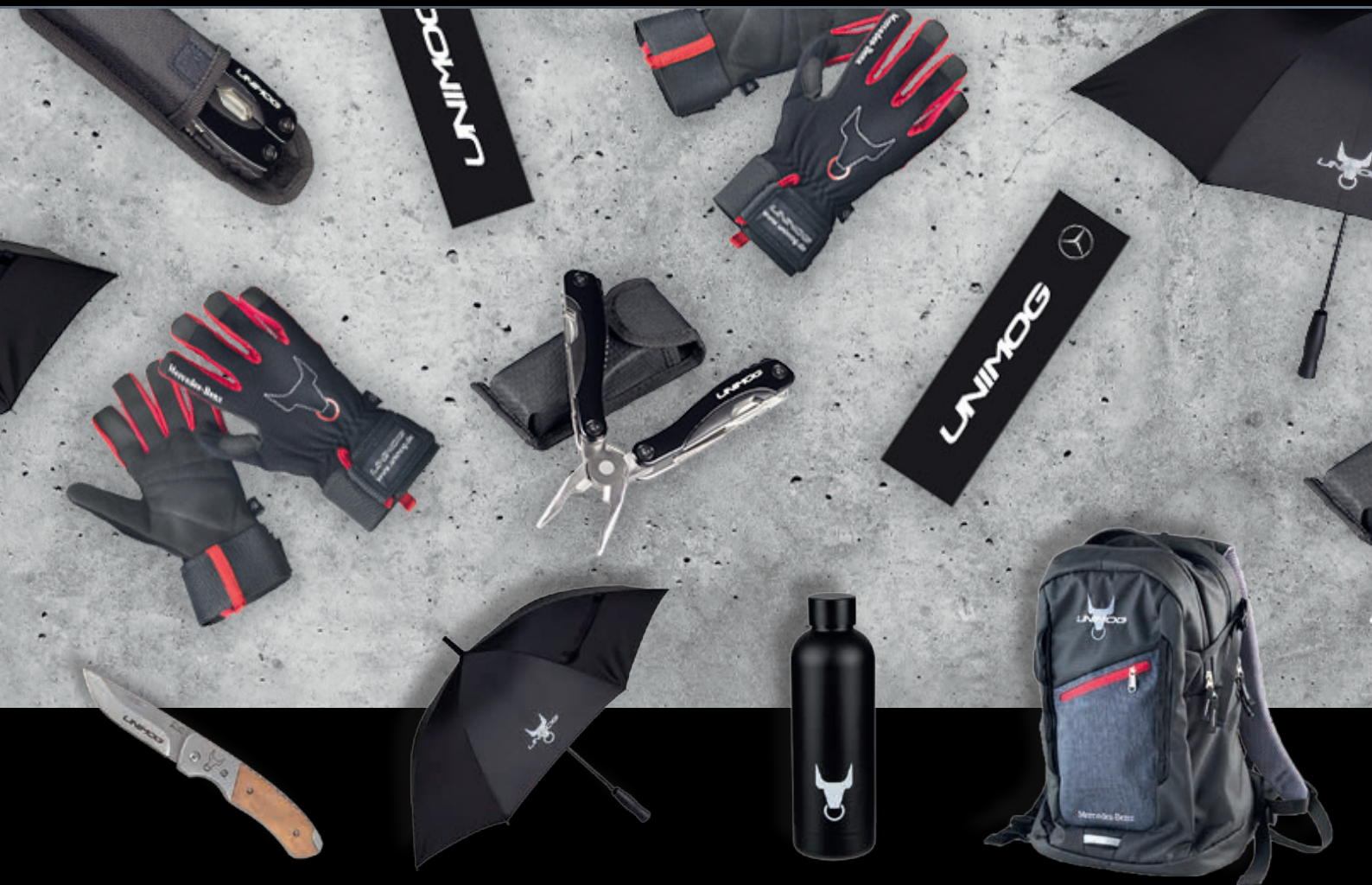
Fahrerhäuser für Schneefräsen mit Aufbaumotor, wie etwa von Schmidt/St. Blasien. Mit der Einführung der Baureihen 424, 425 und 435 ab Mitte der Siebzigerjahre entfielen die offenen Fahrerhausvarianten im normalen Lieferprogramm. Allerdings gab es von diesen und den nachfolgenden Unimog Baureihen bis heute immer wieder auch offene Versionen für bestimmte Kundenkreise. Hingucker sind hier die ganz individuellen Beispiele aus dem Bereich Freizeitfahrzeug und aus dem Motorsport. Truck-Trial Unimog, Wohnmobile und Expeditionsfahrzeuge auf dem Unimog werden noch heute immer wieder als „Cabrio“ von Tüftlern umgebaut. Der Fahrspaß spielt da natürlich längst eine Rolle.





Unimog Collection

Funktion trifft Style



Der Ochsenkopf - Symbol für Stärke und Tradition

Er ist wieder da: der Unimog Ochsenkopf. Die robuste und top-modische Unimog-Function-Wear macht nicht nur im Fahrerhaus eine gute Figur: Die limitierten Accessoires, veredelt mit Ochsenkopf und dem beliebten Mercedes-Stern, sind ein Muss für jeden Unimog-Fan.

Ab 1948 zierte er die ersten serienfertigen Unimog, bis er 1953 durch den Stern ersetzt wurde. Mit der neuen Unimog Collection können Unimog-Liebhaber alte Zeiten wiederaufleben lassen. Im Mercedes-Benz Trucks Merchandise Store liegen die beliebtesten Unimog Produkte parat. Gleich online schauen und bestellen.



Zum
Online-Shop



Mercedes-Benz
Trucks you can trust