

Unimog

Das Magazin für den multifunktionalen Einsatz



Tagebau – seit 40 Jahren im Extrem-Test

U 4023 / U 5023 | Der Tagebau Hambach setzt seit vier Dekaden auf Unimog, denn keiner kommt besser mit den widrigen Umständen zurecht. 126 davon sind im Einsatz

Brandbekämpfer in Heilbronn | Universalgenie im Wald | 2-Wege-Einsatz in Magdeburg



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

Liebe Unimog Freunde,

Urlaubszeit ist Reisezeit. Ist Ihnen mal aufgefallen, wie viele verschiedene Unimog Ihnen auf Ihren Touren begegnen? Auf dem Mountainbike-Ausflug in den italienischen Alpen ein U 218, der die Wege pflegt. Bei der Fernreise nach Kuba ein hochgeländegängiger U 4023, mit dem ein reiselustiges Paar die Karibikinsel erkundet. Und beim Trip nach Norwegen ein U 530, den die dortige Straßenbaubehörde zur Instandhaltung einsetzt. Ich kenne kaum ein Fahrzeug, das in so vielen Generationen, in so mannigfaltiger Ausprägung, auf inzwischen allen Kontinenten im Einsatz ist. Haben Sie schon den Unimog auf unserer Instagram bzw. Facebook Seite besucht? Ab sofort können Sie dort Ihre besten Urlaubsbilder mit dem Unimog aus aller Welt einreichen und natürlich auch etwas gewinnen.

In vielen Segmenten ist der Unimog Marktführer – in einem wird er aber immer wichtiger: als Feuerwehrfahrzeug. Die lange anhaltenden Trockenperioden erhöhen die Feuergefahr ungemein. Und oft brechen die Feuer in fast unzugänglicher Gegend aus. Dabei muss man gar nicht weit gehen, wenn man sich die aktuelle Situation mit dem größten Waldbrand der Geschichte Mecklenburg-Vorpommerns anschaut. Selbst im Süden Deutschlands und auch in vielen Regionen Europas beschäftigt uns das Thema, wie der Einsatzbericht des hochgeländegängigen U 5023 in dieser Ausgabe zeigt.

Bei diesem wie auch in vielen anderen Einsätzen, die wir im vorliegenden Magazin präsentieren, ist der Unimog zwar das universale Basisfahrzeug, er wäre aber nur halb so gut, hätten wir nicht so viele hervorragende Lieferanten und Partner, deren Komponenten und Aufbauten unser Universal-Motorgerät so genial komplettieren. Das ist beileibe kein Eigenlob. Ich bin stolz darauf, dass uns unsere Kunden die hohe Qualität und Zuverlässigkeit bestätigen. Für die Mehrzahl sind das auch die wichtigsten Gründe, Unimog zu fahren. Mögen andere günstiger sein. Ein besseres Preis-/Leistungs-Verhältnis hat keiner.

Übrigens gibt es eine gute Gelegenheit, sich von der sprichwörtlichen Qualität und Zuverlässigkeit einen Live-Eindruck zu verschaffen – ganz egal, ob Sie schon Unimog fahren oder (noch) nicht.

Wir sind vom 10. bis 16. November auf der Agritechnica in Hannover. Es würde mich sehr freuen, Sie anlässlich dieser Leitmesse auf unserem Stand in Halle 21, Stand G25 begrüßen zu dürfen.

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; unimog-magazin@springer.com

Redaktionsbeirat: Katharina Ehrhardt, Karsten Fuchs

Autoren: Christian Bonk, Gerhard Grünig, Gerfried Vogt-Möbs,

Fotos: Henrik Morlock, 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

Extremeinsatz im Tagebau

Der Tagebau Hambach von RWE stellt extreme Anforderungen an die Fahrzeuge. Der Untergrund ist schlammig, das Material aggressiv und die Einsatzbereitschaft dauert rund um die Uhr. Ideale Bedingungen für den Unimog, der sich seit Jahren im harten Einsatz bewährt.

INHALT

- 04 Interview**
Michael Geisler, Leiter Entwicklung Powertrain Daimler / Unimog / Sonderfahrzeuge zum Thema stärkere Motoren im Unimog
- 06 Titelgeschichte**
Seit 40 Jahren setzt RWE im Tagebau auf den Unimog. Kein anderes Fahrzeugkonzept kommt so gut mit den widrigen Bedingungen des unwirtlichen Einsatzes in der Kohlegewinnung zurecht
- 09 Von der Entstehung bis zum Einsatz**
Unimog Magazin begleitete einen Unimog U 423 vom Bau im Werk Wörth über die Auf- und Umbaustationen bis zu seinem Einsatz als 2-Wege-Fahrzeug bei den Magdeburger Verkehrsbetrieben
- 12 Wasserwirtschaft**
Der Nord-Ostsee-Kanal ist die meistbefahrene künstliche Wasserstraße dieser Welt. Ein U 530 ist beim Wasser- und Schifffahrtsamt Brunsbüttel täglich im Einsatz, damit alles reibungslos läuft
- 14 Sattelzugmaschine**
Die Unimog Generalvertretung Wilhelm Mayer war auf der Suche nach einer Sattelzugmaschine. Da kam nur ein U 430 infrage
- 16 Den Traktor verdrängt**
Eigentlich wollte Bill Fraatz nur mal sehen, was ein Unimog vor dem Pflug kann. Inzwischen hat das Universal Motorgerät die Traktoren in seinem Landwirtschaftsbetrieb komplett abgelöst
- 18 Feuer, Wasser, Bergen**
Die Feuerwehr Heilbronn hat einen neuen Tausendsassa: einen U 5023 – der einen Anhänger zieht, ein Boot krant und vieles mehr
- 20 Baumpatrouille**
Der U 423 des Forstbetriebs Herter häckselt zehn Festmeter Holz die Stunde, transportiert die Hackschnitzel und kommt auch noch als überdimensionale Gießkanne zum Einsatz
- 22 Messen & Veranstaltungen**
Hier war und ist der Unimog 2019 live zu erleben

09

Entstehungsgeschichte

Vom Werk bis ans Gleis

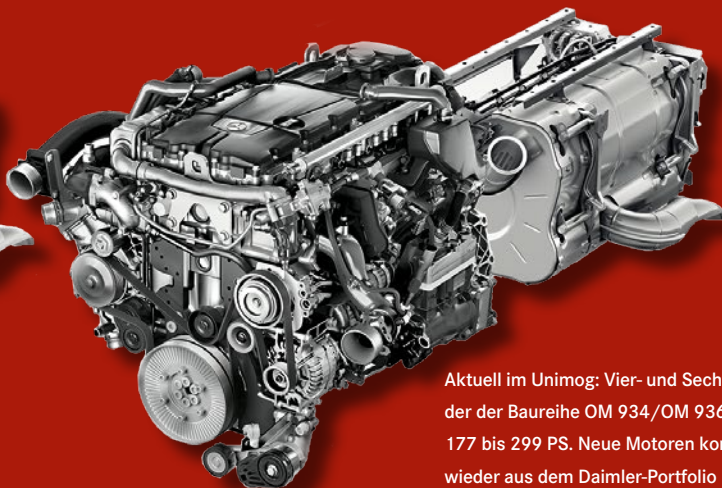
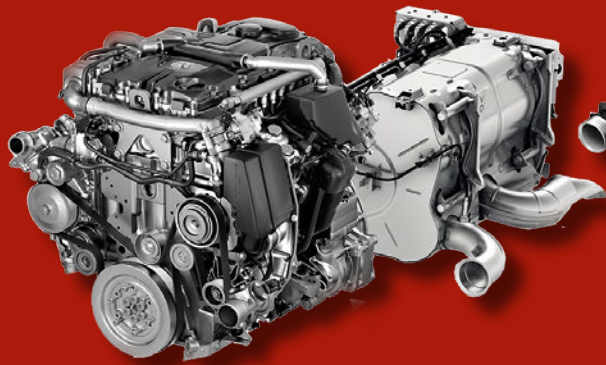


16

Agrareinsatz

Er kam, sah und pflügte





Aktuell im Unimog: Vier- und Sechszylinder der Baureihe OM 934/OM 936 mit 177 bis 299 PS. Neue Motoren kommen wieder aus dem Daimler-Portfolio

Ein stärkerer Unimog wird kommen

Im Interview: Michael Geisler, Leiter Entwicklung Powertrain Mercedes-Benz Special Trucks, zum

Thema Leistungszuwachs bei künftigen Unimog-Modellen.

Text: Gerhard Grünig | Fotos: Daimler AG

Ein Kundenwunsch, den Sie nicht erfüllen, sind ein Sechszylinder und mehr Leistung im hochgeländegängigen Unimog. Warum?

Michael Geisler: Das ist ein Thema, das uns schon länger beschäftigt und mit dem wir uns intensiv auseinandergesetzt haben. Einer unserer Umbaupartner, die Firma Hellgeth Engineering, hat in Zusammenarbeit mit uns den U 5030 mit einem 299 PS Sechszylinder aus dem Konzernregal entwickelt und so mittels Zugriff auf unsere Komponenten und auf Basis einer Einzelzulassung den Kundenwunsch dargestellt. Dies macht in dieser Konstellation Sinn, da angesichts der kleinen Stückzahlen eine Serienlösung durch uns kaum wirtschaftlich darstellbar gewesen wäre.

Generell wollen viele mehr Leistung haben. Was ist zu erwarten?

Geisler: Die Erfahrungen der letzten Jahre zeigen, dass es in kleinen, aber kontinuierlichen Schritten immer mehr Leistung gab. Die Technologie ermöglicht es uns, immer wieder eine Schippe draufzulegen. Mit den Motoren, mit denen wir im Konzern ausgestattet sind, ist viel zu erreichen. Ich gebe mal ein Beispiel: Mit den Aggregaten, mit denen wir Ende der Achtzigerjahre gearbeitet haben war klar, mit 136 PS fährt man Reihensechszylinder. Heute erreichen wir mit dem Vierzylinder 170 kW, also 230 PS. Und bei den Sechszylindern sind wir bei bis zu 260 kW, also 350 PS in Euro-6-Konfiguration. Ich will nicht zu viel verraten, aber aktuell arbeiten wir am leistungsstärksten Unimog, den es jemals gab! Da reizen wir aus, was geht, mit Tendenz nach oben.

Das ist aber nichts, was der Kunde morgen kaufen kann?

Geisler: Das war ein Blick in die Zukunft. Damit stellen wir uns den Marktanforderungen nach möglichst viel Leistung. Es ist aber klar, dass so ein Thema nicht nur den Motor betrifft. Wenn wir mehr Leistung installieren, müssen wir die kühlen. Wir brauchen eine Kupplung, die das Drehmoment übertragen kann, Gelenkwellen, welche das Mehr an Kraft verteilen können, ein stärkeres Getriebe – denn der Kunde, ruft die Mehrleistung auch ab – und noch vieles mehr.

Ist der ‚stärkste Unimog aller Zeiten‘ noch der bekannte Unimog?

Geisler: Das müssen wir noch analysieren. Alles müssen wir sicher nicht ändern, aber wir werden viele Komponenten im Antriebsstrang anpacken müssen. Und selbstverständlich werden wir in einem

umfangreichen Erprobungsprozess ermitteln, ob alle Komponenten den Anforderungen an Dauerhaltbarkeit entsprechen.

Wie lange dauert so ein Prozess?

Geisler: Das hängt davon ab, ob wir an einen Punkt kommen, an dem es ‚eng‘ wird. Stellt sich beispielweise heraus, dass wir eine stärkere Kupplung benötigen, suchen wir im Baukasten nach der passenden Komponente oder gehen an unsere Lieferanten. Gleiches Thema bei Gelenkwellen, wo wir schon sehr leistungsfähig sind, oder auch beim Getriebe. So scannen wir jede Komponente und machen im Anschluss eine Machbarkeitsanalyse und Bewertung.

Und nach einem Jahr wollen die Kunden noch mehr Leistung ...

Geisler: (lacht). Möglich – sogar sehr wahrscheinlich.

Der ‚stärkste Unimog‘ aller Zeiten wird aber kein Auto für das Guinness Book of Records, sondern ein Serienfahrzeug?

Geisler: Ja, das wird ein kaufbares Serienfahrzeug. Für uns ganz wichtig bei all den vorangegangenen Überlegungen: Es muss ein Uni-

Der Unimog wird stärker, bleibt sich aber treu – und damit zuverlässig

mog bleiben! Er muss der Konzeptidee entsprechen, die seit Jahrzehnten den Unimog von einem klassischen Lkw differenziert. Schaffen wir das nicht, wäre das ein K.o.-Kriterium. Einen allradgetriebenen Lkw in der 18 t-Klasse gibt es bereits in unserem Konzernportfolio, da wollen wir mit dem Unimog keinen zweiten hinstellen.

Woraus resultiert der Wunsch der Kunden nach mehr Leistung?

Geisler: Ich bemerke da in den letzten Jahren einen gewissen Sinneswandel im Anforderungsprofil. Bei vielen Kunden, die nach mehr Leistung fragen, spielt Transportlogistik für gemischte Terrains, also die Agrologistik, eine große Rolle. Einerseits etwa dem Maishäcksler auf dem Feld zu folgen. Andererseits weitere Transportwege auf der

Straße, wo man aus dem Acker herausfährt, in die Straßengruppe schaltet und dann mit 40 Tonnen Gesamtgewicht wie ein Lkw mit hohem Wirkungsgrad Transportaufgaben abwickelt. Nutzer, die früher dafür Traktoren verwendet haben, stellen vermehrt fest, dass sie mit dem Unimog viel weniger Kraftstoff benötigen sowie schneller, komfortabler und sicherer unterwegs sind. Wir stellen fest, dass es immer mehr Lohnunternehmer gibt, die ein multifunktionales Fahrzeug wollen, um etwa im Winter Räumdienste zu übernehmen. Und die wollen auch mehr Leistung bzw. stattdessen ihren Unimog multifunktional aus, um alle Anforderungen erfüllen zu können.

40 Tonnen und 80 km/h schafft der Unimog bereits jetzt. Warum also der unbedingte Wunsch nach mehr Leistung?

Geisler: (amüsiert) Das frage ich mich auch manchmal – denn unsere Fahrzeuge sind heute bereits mit einem hohen Wirkungsgrad, also schnell und kraftstoffsparend unterwegs. Aber im Ernst: Der Kunde braucht, um 80 km/h zu erreichen, eine gewisse Zeit. Manche fühlen sich im Verkehrsfluss besser aufgehoben, wenn diese Zeitspanne möglichst klein ist. Und das wiederum geht nur mit mehr Leistung. Auch die Topografie spielt dabei eine große Rolle. Das ist ja auch das Problem des Schleppers – der wird von vielen als Verkehrshindernis wahrgenommen. Nicht zu vergessen ermöglicht mehr Leistung unter Umständen den Einsatz größerer Geräte – ergo mehr Ertrag für unseren Kunden. Also ist es unsere Aufgabe, zu prüfen, wie viel Leistung bekommen wir in den Unimog und wie kön-

nen wir diese sinnvoll verteilen auf Zapfwellen, Hydraulik, Fahrantrieb – das ist ein Herantasten.

Sie entwickeln die Mehrleistung auf Basis vorhandener Motoren?

Geisler: Ja! Wir haben ein reichhaltiges Portfolio und da müssen wir sehen, was wir nutzen können, ohne alles zu ändern, ohne alles neu zu erfinden und trotzdem zuverlässig zu sein.

Wie viel Leistung gibt es denn?

Geisler: Gegenfrage: Haben Sie einen Wunsch?

Aktuelle Neunliter-Motoren realisieren rund 400 PS, da hat man schnell eine realistische Zahl für den Unimog.

Geisler (schmunzelt): Okay, dann muss ich mich wiederholen: Es muss ein Unimog bleiben und damit unterliegen wir einer Bauraumbegrenzung. Einen Actros-Motor können wir ergo nicht verwenden, der wäre schlicht und einfach zu groß. Das beschränkt uns auf den Medium-Duty-Powertrain. 400 PS werden wir also nicht ganz hinbekommen ...

Hilft die Elektronik, solche Leistungsziele einfacher zu erreichen?

Geisler: Unser oberstes Ziel ist es natürlich, nicht nur die vom Gesetzgeber auferlegten Emissionsgrenzwerte einzuhalten, sondern auch die Dauerhaltbarkeit zu gewährleisten. Beides lässt eine reine Mapping-basierte Lösung nicht ohne Weiteres zu. Mehrleistung ja, aber nicht zulasten anderer Parameter. Hierzu nutzen wir all unser Wissen zum Nutzen unserer Kunden. ■

kahlbacher.com



MADE in



Kahlbacher Machinery GmbH • St. Johanner Str. 48 • A-6370 Kitzbühel
 ☎ +43 / 5356 / 62 511 • ✉ info@kahlbacher.com • **kahlbacher.com**



KAHLBACHER®
 SAFETY ON THE ROAD

Der Untergrund ist extrem aggressiv und setzt den Fahrzeugen sehr zu. Deshalb sind die Achsen der Unimog besonders gekapselt



Star Wars-Kulisse als Extrem-Test-Revier

Harte Arbeit, robuste Anforderungen, unwirtliche Umgebung – da fühlt sich der Unimog besonders wohl. Klingt nach Tagebau in Hambach. Unimog Magazin war auf Stippvisite im größten deutschen Tagebaurevier.

Text: Christian Bonk | Fotos: Henrik Morlock





DIE FAHRT IN DIE HAMBACHER TAGEBAUGRUBE ist wirklich beeindruckend.

Eine Mondlandschaft gigantischen Ausmaßes – dominiert von acht Schaufelradbaggern, die zu den größten ihrer Art weltweit gehören. Sascha Funk ist seit zehn Jahren für RWE Power AG tätig und kümmert sich mit seinem Kollegen Jörg Rübsteck um die Material- und Fahrzeugbeschaffung für den gigantischen Fuhrpark. „Unser Gesamtfuhrpark umfasst etwa 800 Fahrzeuge, vom E-Pkw für Dienst- und Kurierfahrten zwischen den Standorten bis hin zum 40-Tonner für den Materialtransport in der Tagebau-Grube“, beschreibt Sascha Funk sein Tätigkeitsumfeld. Jörg Rübsteck ist vorrangig mit der Beschaffung der Unimog für den RWE-Fuhrpark beschäftigt: „Um Unimog, speziell für unsere Bedürfnisse, kümmere ich mich seit 15 Jahren, sie sind schon über vierzig Jahre fester Bestandteil unserer Fahrzeugflotte und seitdem besteht eine sehr konstruktive Kooperation“, so Jörg Rübsteck.

126 Unimog sorgen für pannenfreie Abläufe

Längst gilt der Tagebau Hambach als ideales Testgelände – auch für die insgesamt die zum Fuhrpark gehörenden 126 Unimog. „Die meisten unserer Unimogs sind mit Pritsche, Kran und Seilwinde ausgerüstet, das sind die Arbeitsgeräte, die wir hier am nötigsten brauchen“, erläutert Jörg Rübsteck. Gerade ist ein U 5023 mit Kranaufbau in Dienst gestellt worden, wenig zuvor ein U 4023 mit Pritsche und großer Doppelkabine.

Die besondere Herausforderung ist der diffizile Untergrund, ein ganz eigenes Gemisch aus Sand, Kalk, Lehm, Gestein und Wasser, das permanent in alle Fahrzeugkomponenten eindringt und für

Der Unimog trotzt den widrigen Bedingungen des Tagebaus mit Bravour

hohen Verschleiß sorgt. „Wir hatten schon Fahrzeuge, bei denen nach nur einem harten Tag die Bremsen komplett runtergefahren waren“, so Sascha Funk zu den besonderen Bedingungen. Der Grund, warum die Unimog im Hambacher Tagebau ausnahmslos mit Kapselfelgen ausgestattet sind. Neben der speziellen Untergrundmischung fahren die Fahrzeuge im Prinzip dauerhaft in schwerem



Das Team um Jörg Rübsteck und Sascha Funk hält die 126 Unimog im 365/24-Takt im Einsatz

Matsch. Die Grube wird nämlich permanent bewässert, um so riesige Staubfahnen zu verhindern.

Geländegängigkeit und Zuverlässigkeit sind das A & O

Die Haupteinsatzgebiete der Unimog im Tagebau sind Kontrollen und Reparaturen an den riesigen Förderanlagen. „Wir müssen ständig defekte Teile austauschen, die nur mit einem mobilen Kran bewegt werden können“, erklärt Sascha Funk. Darüber hinaus ist der Unimog mit Doppelkabine und Pritsche ein wichtiges Transportfahrzeug im Tagebau. Ein mobiles Team aus Technikern mit schwerem Gerät ist rund um die Uhr im Einsatz, um die Förderleistung der Grube zu garantieren – das heißt 110 Kilometer Förderbänder, die an 365 Tagen, rund um die Uhr, die Kohle aus der Grube schaffen. Dazu Jörg Rübsteck: „Um den 24-Stunden-Takt sicherzustellen, checken wir die Fahrzeuge beinahe nach jedem Einsatz in der Werkstatt.“

Apropos Förderleistung: Jahr für Jahr werden von den acht XXL-Schaufelradbaggern 40 Millionen Tonnen Braunkohle gefördert – ein wesentlicher Faktor für die deutsche Energieversorgung. Fünf der acht Schaufelradbagger sind die größten, die weltweit im Einsatz sind, jeder von ihnen fördert täglich 240.000 Kubikmeter Kohle. Und das mit Schaufeln, in die locker ein Mittelklassewagen passt.

Selbst der furchtloseste Unimog-Fahrer zollt den Abbaugiganten Respekt, wenn er sich den monströsen Ketten nähern muss. Würde ein Unimog tatsächlich unter die Kette eines Baggers geraten, bekäme der Baggerführer nicht mal ein hauchzartes Vibrieren mit. Aber das ist dem Team Jörg Rübsteck und Sascha Funk in den vielen Jahren im Hambacher Tagebau noch nie vorgekommen – und sie werden dafür sorgen, dass das auch so bleibt. ■



Wegen der permanenten Bewässerung ist der Tagebau eine einzige große Schlammlandschaft





Im Notfall schleppt der U 423 dank optimaler Traktion eine komplette Straßenbahn ab

Gemeinschaftswerk für Straße und Schiene

Die Flexibilität des Unimog ist legendär. Ein Beispiel sind 2-Wege-Fahrzeuge, die in nicht einmal drei Minuten von der Straße auf die Schiene wechseln. Bei den Magdeburger Verkehrsbetrieben ist ein solcher Alleskönner jetzt in Betrieb gegangen – als multifunktionales Unikat, an dem zahlreiche Spezialfirmen beteiligt waren.

Text: Christian Bonk | Fotos: Henrik Morlock

ALS DER NEUE UNIMOG U 423 der Magdeburger Verkehrsbetriebe in Wörth vom Band lief, sah er aus wie ein „ganz normaler“ Unimog. Von hier trat er seine Reise an, die ihn durch verschiedene Spezialbetriebe führen sollte, bis er letztlich so gar nicht mehr aussah wie ein herkömmlicher Unimog. Was jetzt seit Mai dieses Jahres bei den Magdeburger Verkehrsbetrieben seinen Dienst verrichtet, ist ein Unimog der Extraklasse. Für Straße und Schiene gleichermaßen geeignet, ermöglicht er blitzschnelle Rettungs- und Service-Einsätze für jede Menge „Einwegfahrzeuge“. Denn zum Fuhrpark der Magdeburger Verkehrsbetriebe gehören 87 Straßenbahnen, 13 Arbeitswagen und drei Werkstätten für Schienenfahrzeuge sowie gut 130 Kilometer Schienennetz.



Die Verlängerung des Radstands auf 4.500 Millimeter schafft Bauraum für die Doppelkabine und den Kofferaufbau

Feinste Technik, die enorm flexibel macht

Bernd Eberhard ist als Projektleiter Straßenbahn- und Fahrzeugprojekte der Magdeburger Verkehrsbetriebe (MVB) maßgeblich an der Beschaffung des neuen Fahrzeugs beteiligt gewesen. „Wir haben

Die mechanische Frontzaptwelle treibt die Hydraulik für die Aufgleisgeräte an, um entgleiste Straßenbahnen anheben und seitlich verschieben zu können



den Unimog bestellt, weil wir ein Fahrzeug brauchen, das in brenzligen Situationen – etwa einer Straßenbahn-Havarie – extrem schnell zum Einsatzort kommt und dort in wenigen Minuten auf dem Gleis steht“, beschreibt der Projektleiter die Anforderungen. „Wir brauchten also einen perfekt ausgestatteten Ersatz für den Vorgänger, ebenfalls ein 2-Wege Unimog mit Baujahr 1992“. Entsprechend umfangreich war Bernd Eberhards Ausstattungswunschliste: Es musste ein Unimog mit ganz spezieller 2-Wege Technik, einer großen Mannschaftskabine und viel Stauraum für Berge-Werkzeuge werden. Umgesetzt wurde das Wunschpaket mithilfe von drei Spezialunternehmen. Zunächst ging es in die Montagehallen bei F&B Nutzfahrzeug Technik in Hagenbach. Hier wurde der Radstand auf 4.500 Millimeter verlängert und mehrere Komponenten am Fahrgestell versetzt, um ausreichend Platz für den geplanten Aufbau einer Doppelkabine sowie für den Kofferaufbau zu schaffen. Von hier ging es ins niederländische Wanroij zu den Aufbauspezialisten von Kronenburg. Ziel der Reise war die Montage besagter Doppelkabine, die sowohl für die zukünftige Besatzung Raum bietet wie auch für die spezielle Elektronik-Ausstattung. Die braucht der Unimog nämlich, sobald er von der Straße auf Gleis wechselt.

Zum vollwertigen Schienenfahrzeug machten ihn schließlich die 2-Wege Experten von ZAGRO in Bad Rappenau. An die Achsen wurden Drehschemel-Führungseinrichtungen – die Basis für den Schie-

Im Notfall schleppt der U 423 dank optimaler Traktion eine Straßenbahn ab

neneinsatz – montiert. Die insgesamt acht Schienenräder halten das Fahrzeug sicher im Gleis, während die Serienreifen des Unimog für Vortrieb direkt auf den Schienen sorgen. Da das Straßenbahnnetz der MVB mit rund 18 Metern sehr enge Kurvenradien aufweist, war die spezielle Drehschemel-Schienenführung erforderlich.

Wenn es drauf ankommt, fährt der Unimog auf der Straße so nah wie möglich an den Einsatzort, wenn nötig auch mit Blaulicht mit bis zu 90 km/h. Auf der Schiene ist technisch eine Geschwindigkeit bis

Zuhause auf Straße und Schiene: der neue 2-Wege Unimog der MVB



50 km/h möglich, bei angehängter Straßenbahn wird jedoch langsamer gefahren.

Schnelle Zugriffszeiten – nur wenige Minuten Umrüstzeit

Jede Schienenachse ist mit einer eigenen Kamera sowie einer separaten Beleuchtungseinrichtung für sicheres Aufgleisen in der Nacht ausgestattet. So hat die Besatzung die Schienenführungsanlage beim Umsetzen von der Straße auf die Schiene stets im Blick. Beim Schienenbetrieb wird die Lenkung des Unimog manuell deaktiviert, um den Führungsrädern die alleinige Steuerung zu übertragen. Bernd Eberhard: „Um den Unimog von der Straße aufs Gleis zu setzen, genügen fünf Meter gerader Schienenverlauf – der Unimog kann also beinahe an jeder beliebigen Stelle aufs Gleis gesetzt werden, solange eine freie Zufahrt zum Gleis vorhanden ist. Noch erstaunlicher ist die kurze Umrüstungszeit von drei Minuten – länger dauert es nicht, von der Straße auf den Schienen-Modus zu wechseln“.



Projektleiter Bernd Eberhard ist begeistert von seinem neuen 2-Wege Unimog



Dr. Ralf Forcher, Mercedes-Benz Special Trucks bei der Schlüsselübergabe des U 423 an die Geschäftsführerin der MVB, Birgit Münster-Rendel



VIDEO



Die Drehschemel-Schienerführung von ZAGRO bewältigt auch enge Kurvenradien

Die richtige Antwort auf den dichten Stadtverkehr

Seit der Indienststellung musste der Unimog schon einmal beweisen, was er auf dem Kasten hat. Bernd Eberhard: „Wir fahren im 24-Stunden-Dienst mit durchschnittlich 70 Zügen auf dem 130 Kilometer Schienen-Netz – da kommt es natürlich auch zu Vorfällen, die wir blitzschnell lösen müssen. Wie etwa eine Entgleisung vor ein paar Wochen, bei der ‚der Neue‘ innerhalb einer Stunde dafür sorgte, dass der Verkehr wieder normal lief. Hier bei uns in Magdeburg wird der Stadtverkehr von Jahr zu Jahr dichter, entsprechend wichtig ist eine schnelle Zugriffszeit, damit der Verkehr zügig rollen kann“, erklärt Bernd Eberhard. Eine wichtige Anforderung der MVB war, dass der

U 423 im Notfall eine Straßenbahn abschleppen kann. Durch die ab Werk verbaute Wandlerschaltkupplung sowie die optimale Traktion durch den permanenten Allradantrieb ist der Unimog die perfekte Lösung – selbst bei Steigungen bis zu sechs Prozent, wie sie bei der MVB vorkommen.

Inzwischen haben alle zwölf Fahrer, die im Schichtdienst für den Unimog eingeplant sind, ihre Einweisung erhalten und sind topfit, was die neue Technik angeht. Die hat sich in den ersten Einsatzwochen bestens bewährt. Bernd Eberhard: „Mit dem neuen Unimog sind wir doppelt so schnell wie früher“, schätzt der Fuhrparkchef. Ein für einen funktionierenden ÖPNV entscheidender Vorteil. ■

Multifunktional – am und um den Kanal

Damit der Betrieb im und am Nord-Ostsee-Kanal jederzeit problemlos abläuft, sorgt seit 2018 ein U 530 mit Aufbau- und Ladegerät im Einsatz des Wasser- und Schifffahrtsamtes Brunsbüttel für die nötigen Grab- und Hebearbeiten. Der Unimog ist hierbei ein wichtiger Helfer bei den vielseitigen Transportaufgaben.

Text: Gerfried Vogt-Möbs | Fotos: Daimler AG



Das Arbeitsgerät von Daniel Thomsen vom Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Brunsbüttel ist seit 19 Jahren ein Unimog

DER NORD-OSTSEE-KANAL ist die meistbefahrene künstliche Wasserstraße der Welt. Die wichtige Verbindung einschließlich ihrer zugehörigen Bauwerke wie Schleusen und Brücken muss stets zuverlässig befahrbar sein. Von Brunsbüttel bis Breiholz gewährleistet dies das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Brunsbüttel. Von Kanalkilometer 10,0 bis 49,5 sowie am Gieselaukanal an der Zufahrt zur Eider übernimmt der Außenbezirk Hochdonn, wo Daniel Thomsen und seine Kollegen täglich für sicheren Betrieb sorgen.

Die Zuverlässigkeit des Unimog ist legendär. Der Vorgänger lief 18 Jahre

Als leistungsfähiges Zugpferd wie auch für die zahlreichen Sondereinsätze verwendet das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Brunsbüttel seit Juli 2018 einen neu angeschafften, speziell ausgerüsteten U 530. „Natürlich zählen Transporte zu den Hauptaufgaben, da wir auch ständig damit beschäftigt sind, die Wasserkanten zu sichern und zu verstärken“, erklärt der Mitarbeiter der Ortsbehörde Brunsbüttel. Neben dem Setzen neuer Stützsteine müssen aber häufig Entwässerungsleitungen frei gebaggert werden. „Und was die Gehölzpflege angeht – auch da sind wir mit unseren Fahrzeugen im Dauereinsatz“, erklärt er und fügt hinzu, dass er sehr froh sei, dass der alte U 1400 jetzt einen modernen Nachfolger bekommen hat. Der hatte sich laut seinen Benutzern wacker geschlagen. „Hier passt der Spruch: Außer Spesen nix gewesen. In rund 18 000 Betriebsstunden, sprich in rund 18 Jahren, die der orangene 1400er mit seinem Schaeff-Bagger runter hat, ging gerade mal ein Rad vorgelegt kaputt. Da ist sogar noch die erste Kupplung verbaut“, schwärmt Daniel Thomsen.

Spezielle Ausrüstung zum Graben – und mehr

Der U 530 ist kräftiger und vielseitiger als sein Vorgänger. Zudem verfügt der neue Geräteträger über einen Aufbau- und Ladegerät von ematec. Der erlaubt Grab- und Baggerarbeiten auf engstem Raum. Der Aufbau- und Ladegerät verfügt über eine Vierfach-Abstützung, bei dieser sind die Abstützausleger manuell schwenk- und absteckbar sowie per Hydraulikzylinder abklappbar. Damit bleiben die zusätzlichen 3,5 Tonnen des Drehgestellaufbaus auch bei maximaler Arbeitsbelastung stets in der Waage.

Der Kran mit Hub- und Knickarm schafft zehn Meter Hakenhöhe und mit dem Zweischalengreifer eine Grabtiefe von bis zu vier Meter. Der nötige Betriebsdruck liegt bei 300 bar. Dazu benötigt die verbauten Axialkolbenpumpe rund 45 kW Antriebsleistung – beim verwendeten Sechszylinder und dem kräftigen Getriebe-Nebenantrieb des Unimog kein Problem. Ob beim Laden oder Baggern, Thomsen lobt die exzellenten Sichtverhältnisse aus der Kabine. „Hohen Bedienkomfort bietet uns die Steuerung via Kreuzhebel-Joystick in der Armlehne.“

Ziehen, waten, schippen, räumen

„Holztransporte starten meist damit, dass wir abgebrochene oder abgesägte Stämme zunächst mit der Seilwinde aus dem Wasser herausziehen müssen. Die zieht bis zu sechseinhalb Tonnen!“ Damit keine Flurschäden entstehen, verfügt der U 530 über Hochstollenreifen, unterstützt durch eine Reifendruckregelanlage. „Die sorgen etwa an Spülflächen zur Kanalverbreiterung für maximale Traktion des Fahrzeugs“, erläutert Thomsen. „An solchen Stellen wird Schlack hochgepumpt und der Boden verwandelt sich schnell in eine einzige zähflüssige Masse. Ohne Ablassen des Reifendrucks und Vergrößerung der Aufstandsfläche ist da wenig auszurichten.“

Der neue Unimog findet aber auch im Winter seinen Einsatz – dann mit montiertem Schneepflug im Räumdienst. Derart ausgelastet fehlen dem orange-weißen Alleskönner nach zwölf Monaten nur noch wenige Betriebsstunden zum vierstelligen Jubiläum. ■



Der neue U 530 mit seinem Vorgänger U 1400, der 18 Jahre problemlos lief

Der U 530 krant zehn Meter hoch, baggert vier Meter tief, die Winde zieht 6,5 t - und im Winter wird er auch noch zum Schneeräumen eingesetzt



Die Vierfach-Abstützung sorgt trotz hohem Schwerpunkt für sicheren Stand





Mit 3 150 mm Radstand erweist sich der U 430 als wendige Zugmaschine



Agiles Allrad-Zugpferd

Die Unimog Generalvertretung Wilhelm Mayer hat ein umfangreiches Portfolio. Fahrzeuge, Stapler, E-Mobile oder Gebrauchte bringt künftig ein Satteltiefloader mit Unimog-Zugmaschine zum Kunden.

Text: Gerhard Grünig | Fotos: Daimler AG

TRANSPORTE IN EIGENREGIE DURCHFÜHREN war das Stichwort für Tim Obwald, Geschäftsführer der Wilhelm Mayer GmbH & Co. KG in Neu-Ulm. „Abgesehen davon, dass wir seit 1954 Unimog Generalvertretung sind, umfasst unser Portfolio Kommunaltechnik, Lager- und Staplertechnik sowie Sondermaschinen und E-Fahrzeuge. Im Sinne unseres Servicegedankens wollten wir uns eine Fahrzeugkombination anschaffen, mit der wir auch unsere größten Stapler und Unimog zuverlässig zum Kunden liefern können.“ Als Problem stellte sich in der Vergangenheit öfter die Höhe heraus. „Beim konventionellen Lkw-Transport war es oft unmöglich, die gesetzlich vorgeschriebene Höhentoleranz von vier Metern einzuhalten“, beschreibt Obwald.

Also setzte sich das Team um Obwald zusammen und spielte alle Möglichkeiten durch. Wie es sich für einen Unimog Generalvertreter gehört, war das Universalgenie mit Stern als Zugmaschine gesetzt. Beim Tiefloader musste man über Grenzen hinaussehen und fand schließlich im österreichischen Unternehmen Gsodam Fahrzeugbau den richtigen Partner. Nach intensiver Planungsphase dauerte die Umsetzung der Fahrzeugkombination nur wenige Monate. Dabei entstand ein bislang absolutes Einzelstück. Als Zugmaschine kommt ein U 430 mit äußerst kräftigem 220 kW (299 PS)-Sechszylinder zum Einsatz, ergänzt durch einen zweiachsigen Tiefbett-Sattelaufleger mit

Lenkachsen. Dank geschickt gewähltem Radstand darf die Kombination mit offiziellem TÜV-Segen 38 Tonnen Gesamtzuggewicht auf die Waage bringen. Daraus resultieren knapp 26 Tonnen Nutzlast. „Ein für unsere Zwecke völlig ausreichender Wert – und auf dem Niveau einer Standard-Fünffachs-Sattelkombination“, wie Tim Obwald nicht ohne Stolz anmerkt.

Im Lastenheft standen neben der hohen Zuladung möglichst flexible Lademöglichkeiten, kompakte Abmessungen und hohe Wendigkeit. „Eigenschaften, die wir dringend benötigen, denn bei unseren Lieferadressen – stark bebaute Innenstädte oder knapp geschnittene Betriebshöfe – geht es oft sehr eng zu“, so Tim Obwald.

Auch als Zugmaschine bleibt der U 430 ein Geräteträger

Damit der Fahrer den Überblick behält, wurde am Trailer eine Rückfahrkamera verbaut, deren Bild beim Einlegen des Ganges automatisch auf das Display des Unimog übertragen wird. „Wir wollten außerdem die Grundeigenschaften des Unimog als Geräteträger nicht aufgeben“, erläutert der Mayer-Geschäftsführer. „Also haben wir eine Frontanbauplatte für Arbeitsgeräte ebenso verbaut wie die obligate Frontzapfwelle und eine Zweikreis-Arbeitshydraulik.“ Um den U 430 auch anderweitig nutzen zu können, verfügt der Rahmen über die



Auch mit nur vier Achsen sind 38 t Gesamtgewicht möglich. Die Nutzlast liegt bei knapp 26 t – dafür reichen 299 PS

Vorbereitung eines Kippzylinders, um eine Kipprritsche aufnehmen zu können. Auch als Sattelzugmaschine bleibt der 4x4 seinem Konzept als Universal-Motorgerät treu. „Theoretisch könnten wir den U 430 auch als Kehrmachine auf unseren Betriebsböfen in Neu-Ulm oder Gersthofen einsetzen oder mit einem Schneepflug den Winterdienst übernehmen. Auf jeden Fall dient uns der Unimog auch als Vorführzugmaschine.“

Ziel erreicht: eine wendige und kompakte Kombination für alle Fälle

Grundeigenschaften wie Allrad oder hohe Bodenfreiheit kommen auch im Einsatz als Zugmaschine zugute, denn oft muss das Transportgut auch abseits befestigter Straßen geliefert werden. In puncto Fahrkomfort kann der Unimog mit automatisierter Schaltung, zielgenauer Lenkung und guter Übersichtlichkeit mit gängigen Lkw mithalten. Knapp 8 PS/Tonne genügen auf den üblichen Liefertouren für ein flottes Vorankommen. Und mit 3,37 Meter Ladehöhe, bei 63 cm Tiefbett, hat OBwald auch das Ziel „vier Meter“ erreicht.

„Wir können uns übrigens gut vorstellen, dieses Konzept auch an unsere Kunden zu verkaufen“, schmunzelt OBwald. Um dann noch auf einen weiteren Vorteil hinzuweisen: „Der Unimog ist bei Zulassung als ‚Zugmaschine‘ vom Sonntagsfahrverbot ausgenommen. Man könnte also fahren, wenn andere stehen ...“



Volles Programm für Kommune und Land



Straßenmeistereien und Betriebsböfe 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, Internet www.duecker.de

Kommunal-Landwirtschaft-Umwelt-Technik

Er kam, sah und pflügte ...

... so die Karriere des Unimog im Landwirtschaftsbetrieb Fraatz in Kurzform.

Heute dominiert Unimog den Fuhrpark und hat die Traktoren verdrängt.

Text: Christian Bonk | Fotos: Henrik Morlock



Vor dem schweren Güllefass bewährt sich der U 529 als Zugmaschine



Drei Unimog haben alle Traktoren bei Fraatz verdrängt

DER LANDWIRTSCHAFTSBETRIEB FRAATZ ist breit aufgestellt: Neben den gut 260 Hektar Ackerland gehören zum Familienbetrieb, den Michael Fraatz gemeinsam mit seinem Vater Bill und seinem Onkel Tilo leitet, auch eine Rinderzucht sowie eine Ferkelaufzucht mit anschließender Schweinemast. Entsprechend vielfältig gestalten sich die Arbeitstage im ansonsten beschaulichen Pölzig in Thüringen, die sich Michael Fraatz mit seinem Vater und seinem Onkel aufteilt. Aber egal, wer an welchem Tag welche Aufgabe übernimmt – sie wird höchstwahrscheinlich mit einem der Unimogs bewältigt – momentan befinden sich drei Universal-Motorgeräte im Fraatzschen Fuhrpark.

Pflügen zeigte sich als Schlüsselkompetenz

Michael Fraatz erinnert sich gerne an den ersten Unimog im damals noch elterlichen Betrieb. „Noch heute erzählt mein Vater gern, dass es vor fast 20 Jahren eher eine spontan vereinbarte Vorführung war,

einen Unimog zum Pflügen zu testen“, so der junge Landwirt zur Unimog-Historie. Damals kam tatsächlich ein engagierter Mitarbeiter von Beuthhauser Nutzfahrzeuge auf den Hof, der kurzerhand mit einem Unimog erschien und sofort den Pflug anbaute. Vater Bill war schon nach ein paar Runden auf dem Feld so beeindruckt von der Leichtigkeit, mit der das Pflügen mit dem Unimog vonstattenging, dass bereits kurze Zeit später ein eigener U 2100 auf dem Hof stand. „Den fahren wir natürlich heute noch“, schmunzelt Michael Fraatz, aber der Oldie wird inzwischen eher für Hol-, Bring oder Rangierarbeiten eingesetzt.

Den nagelneuen 529er, der seit einem halben Jahr den Fuhrpark bei der GbR Fraatz komplettiert, hat der Landwirtschaftsbetrieb gleich mit einer umfangreichen Agrar-Ausstattung der Firma AS Baugeräte Söder aus Wildflecken bestellt. „Im Prinzip machen wir hier wirklich alles mit dem Unimog, also die komplette Bodenbearbeitung, Aussaat, Düngung und Pflanzenschutz sowie die Futter- und Getreideernte“, erklärt



Junior-Chef Michael Fraatz arbeitet gerne mit dem Unimog



VIDEO

Nach dem Mähen muss der U 529 mit dem Schwader aufs Feld

Ladekapazität beeindruckt. Das macht sich vor allem bei der Getreideernte bemerkbar, denn neben 20 Hektar Grünfläche für den Futterbedarf der eigenen Kühe und Schweine gehören Getreide-, Raps- und Zuckerrübenanbau zum Kerngeschäft des Betriebes. „Wenn wir die 260 Hektar abernten, bekommen wir durch die zusätzliche Ladefläche des Unimog mit zwei Unimog-Hänger-Gespansen die gesamte Ernte schnell eingefahren“, freut sich Michael Fraatz.

Michael, der gerade das Güllefass auf dem Hof der Schweinemastanlage anhängt. Denn auch für das Ausbringen von Gülle ist der Unimog nach Ansicht von Michael Fraatz genau richtig: „Was Geländegängigkeit, Wendigkeit und Sparsamkeit im Verbrauch angeht, ist der Unimog einem Schlepper in jeder Hinsicht überlegen und dabei hast du am Steuer viel mehr Komfort“, sagt Michael, bevor er mit der Gülle vom Hof rollt, um sie auf einem Feld im Nachbarort auszubringen. Besonders begeistert ist Michael Fraatz von der Leistungsfähigkeit der großen Zapfwelle, die er als Sonderausstattung bestellt hat. „Damit habe ich für alle Anbaumaschinen immer genau so viel Drehzahl wie gerade benötigt, so kann ich auch die hohe Geschwindigkeit, die mit dem Unimog machbar ist, absolut ausnutzen“, erklärt der technikbegeisterte Landwirt.

Neben der Flexibilität, mit der auch der 529er alle anfallenden Arbeiten zuverlässig und schnell absolviert, ist Michael Fraatz auch von der

Der Unimog bewältigt die ganze Grünfütterernte

Inzwischen ist das Güllefass wieder an Ort und Stelle, denn für den Nachmittag steht das Schwaden des gestern geschnittenen Klees an, der dann als Futter in die Rinderzucht gebracht wird. Durch den Anbau von Zwischenfrüchten und Klee deckt die GbR Fraatz nämlich einen Großteil seines Futtermittel-Bedarfs für die Rinderzucht.

Der Schwader ist schnell montiert und schon ist der Unimog wieder auf dem Weg zum nächsten Einsatz. „Wir müssen unbedingt vor der nächsten Regenperiode noch den Klee einholen“, erklärt Michael, als er in den Unimog steigt.

Trotz der langen Arbeitstage und der vielfältigen Aufgaben, die Michael Fraatz, sein Vater Bill und sein Onkel Tilo täglich zu bewältigen haben, scheint in der landwirtschaftlichen Idylle auf dem Hof in Pölzig nie echte Hektik aufzukommen – und wer weiß, ob der neue 529er nicht schon bald wieder Zuwachs bekommt. ■

Für alle Fälle gut gerüstet

Hochwasser, Unwetter, erhöhte Waldbrandgefahr, aber auch Tauch- bzw Bootseinsätze – für all diese Zwecke ist die Berufsfeuerwehr in Heilbronn seit Juli 2019 mit einem hochgeländegängigen U 5023 gerüstet.

Text: Gerfried Vogt-Möbs | Fotos: Henrik Morlock

GERADEZU BESCHAULICH zeigt sich Heilbronn am Neckar an den ersten heißen Julitagen. Als Ausrichter der Bundesgartenschau präsentiert sich die Stadt entspannt und mit viel Grün. Weniger relaxt sind die Feuerwehrmänner an der Beethovenstraße. Statt scheinbarer Idylle heißt es dort Rettungs- und Bergeinsätze auf B27, B39 und

B 293 sowie den angrenzenden Autobahnen A 6 und A 81. Nicht zu vergessen rasche Hilfeleistung, wenn das Wetter mal wieder umschlägt und der Neckar verrückt spielt. Für den Fall besitzen die Retter ein leistungsstarkes Siebenmann-Boot samt dazu passendem Anhänger. Kleines Problem: Bisher gibt es nur drei Slipanlage am Neckarkanal, was-

sern war also nicht einfach. Mit dem neuen Gerätewagen „Rüst“ gehört dieses Manko der Vergangenheit an, denn der U 5023 mit Empl-Aufbau besitzt hinter dem Fahrerhaus einen Kran, der das 5,20 Meter lange Feuerwehrboot samt seinem 100 PS Außenborder direkt vom angehängten Tandemachs-Anhänger ins Wasser hieven kann.



Vertikal-Ladebordwand fürs praktische Beladen



Mit der kräftigen Winde kann sich der Unimog selbst befreien – oder wie hier einen defekten Traktor aus dem Acker ziehen



Der Palfinger-Kran hebt mittels Fernsteuerung mühelos das gut eine Tonne schwere Boot



VIDEO

Das klappt selbst an den Schleusen hervorragend, wo öfter schwerfällige Lastkähne durchkommen, die zuvor am Osthafen Ladungen aufgenommen haben. Tauchen muss die Feuerwehr meist nach vermissten Personen. „Zwischen zehn und 15 solcher Einsätze sind es pro Jahr“, meint Feuerwehrmann Steffen Haas nachdenklich. „Mit dem neuen Kran sind wir jetzt viel flexibler und schneller vor Ort. Deshalb war dies eine der wichtigsten Vorgaben beim Ersatz unseres alten Rüstwagens“, ergänzt Markus Widmann, Sachgebietsleiter Technik bei den Heilbronner Einsatzkräften. „Damit können wir unser 1000 Kilo schweres Boot jederzeit sicher samt Taucher und Besatzung zu Wasser zu lassen.“

„Freilich nutzen wir die Slipanlagen wie die in Horkheim weiter. Bei Hochwasser sind



Feuerwehrmann Steffen Haas goutiert die Reifendruck-Regelanlage und die 1,2 m Wattiefe des Unimog

solche Zufahrten aber in der Regel völlig verschlammt und mit normalen Fahrzeugen kaum befahrbar“, meint Widmann. Der U 5023 zieht seine Besatzung trotzdem mühelos aus dem sprichwörtlichen „Schla-

massel“, denn er wurde ab Werk auf die von der Feuerwehr erwarteten 1,2 Meter Wattiefe aufgestockt und außerdem mit grobstolligen Richtungsprofilreifen ausgerüstet. Für ein Plus an Traktion drückt Steffen Haas nur kurz aufs Knöpfchen, der Reifendruck fällt und mit dann größerer Aufstandsfläche wächst der Grip aufs erforderliche Maß.

Per Fernsteuerung ab ins Wasser

Hinter der Neckarschleuse probt das Team das Wassern des Bootes. Mit Ausfahren und Sichern der Stützen stellt Haas den Palfinger-Kran mittels einer Libelle „ins Wasser“. Die Toleranz beträgt nur wenige Grad. Dann errechnet der Kran selbstständig die benötigten Hebekräfte. Per Fernsteuerung dirigiert Haas den Knickarmausschub zum Kollegen, der zuvor am Boot den Alurohraufbau arretiert und den Zentralsicherungszurrigurt vorn am Hänger gelöst hat. Mit dem Vierfachausschub schiebt sich der Haken zentimeterweise Richtung Bootsmitte. 8,80 Meter Auslenkung zeigt der Monitor, als Haas Feuerwehrkollege die Seilverankerung einhängt. Noch eine kurze Drehbewegung, dann wird das Seil vorsichtig entspannt – und der Schiffsrumpf hat Wasserkontakt.

Waldbrände und Bergungen am Hang

„Wir sichern aber nicht nur 22 Neckarkilometer, sondern auch jede Menge Grünflächen und Wald, wo es an heißen Tagen schnell zu einem Waldbrand kommen kann“, meint Widmann. 1450 Hektar Wald sind es, um genau zu sein. Deshalb wurde der U 5023 auch für solche Einsätze vorbereitet. Dank hydraulischer Ladebordwand kann die Feuerwehr Material auf Rollwägen schnell einladen. „Etwa unsere Hochdruckspritzanlage, die 600 Liter fasst und gleich einsatzbereit ist“, erklärt der Techniker.

„Hier oben herrscht aktuell zwar Grillverbot“, meint der Brandhelfer. „Aber nicht jeder hält sich daran. Im Fall der Fälle müssen wir schnell los und löschen“. Steffen Haas und die Kollegen demonstrieren den Ernstfall unter Realbedingungen in einer engen Schneise. In einem solchen Fall kommt auch die Seilwinde regelmäßig zum Einsatz – heute ganz ohne Feuer bei einem Weinbauern, dessen hängen gebliebenen Traktor die Feuerwehr wieder befreit.

Als das Stahlseil wieder eingerollt ist, fährt „HN 1/51“, wie der Neue heißt, zurück zur Bereitschaft auf die Wache. Damit die Kollegen ihn richtig bedienen können, steht Unterricht auf dem Lehrplan: Rund 30 Mann müssen noch geschult werden – am Kran wie auch hinterm Lenkrad des Unimog. ■

Für die schnelle Brandbekämpfung hat der Unimog 600 l Wasser dabei



Beim Slippen helfen die Traktionsreifen – und zusätzlich auch die Reifendruck-Regelanlage



- 1 Hackschnitzeltransport im Kippaufbau
- 2 Lars Bogdanski hat sich für den Unimog entschieden, weil der zwei Fahrzeuge ersetzen kann
- 3 Zweite wichtige Aufgabe: Baumbewässerung mit 3800 l Tankaufbau und Gießarm



Auf Baum-Patrouille

„Ihr Partner im Grünen“. Mit diesem Slogan sind die Profis des Forstbetriebes Herter täglich in grüner Mission unterwegs – neuerdings mit einem sehr speziell ausgestatteten Unimog für die Baumpflege.

Text: Christian Bonk | Fotos: Henrik Morlock

TRIER UND ALZEY SIND bekannt für ihre gepflegten Grünanlagen. Was liebevoll aussieht, ist das Resultat professioneller Arbeit. Um Bäume, Büsche und Grünstreifen kümmern sich die Profis des Forstbetriebes Herter aus Treis-Karden an der Mosel. Lars Bogdanski ist als Geschäftsführer für die Einsatzpläne sowie für den Fuhrpark des Unternehmens verantwortlich. Daher war es auch seine Entscheidung, zum diesjährigen Saisonstart einen nagelneuen Unimog in Dienst zu stellen, der mit einer Menge feinsten Zusatzausstattung für

die Baum- und Grünpflege ausgerüstet ist. „Für den Unimog haben wir uns entschieden, weil er eine Kolonne aus zwei Fahrzeugen ersetzt“, erklärt Lars Bogdanski. Auf den ersten Blick fällt die am Heck montierte Verkehrsleiteinrichtung auf, die an Bundes- und Landstraßen vorgeschrieben ist. „Wegen der vorschriftsmäßigen Verkehrsabsicherung mussten wir bisher mit zwei Fahrzeugen zum Einsatzort“, erläutert der gelernte Forstwirt. Wenn der Unimog zur Baumpflege ausrückt, sind meistens zwei Mann Besatzung mit an Bord, um



Dank leistungsfähiger Frontzapfwelle des Unimog schafft der Häcksler bis zu 20 Festmeter Holz in der Stunde

mehrere Arbeitsschritte gleichzeitig auszuführen. In der Baumfäll-Saison von Oktober bis März ist vor allem der Hochleistungshäcksler von Schliesing gefordert. Er meistert Stämme bis 30 Zentimeter Durchmesser und bläst die Hackschnitzel sofort in den Kipppritschenaufbau. Sieben Kubikmeter fasst der nach beiden Seiten kippbare Aufbau. „Damit sind wir beim Entladen flexibel und können auf engstem Raum manövrieren“, erläutert Bogdanski. Der Häcksler strotzt vor Leistung. In der höchsten Stufe hackt er zehn Festmeter Holz in nicht einmal einer halben Stunde. Um seinen enormen „Holzhunger“ zu stillen, ist der Unimog am Heck mit einer Hochleistungsseilwinde ausgestattet. Damit werden die gefällten Stämme direkt nach dem Fällen zum Fahrzeug gezogen und zerkleinert.

Für sattes Grün in der Stadt

Nach der Baumfäll-Saison zeigt der Unimog ein ganz anderes Talent: die Baumbewässerung in Trier und Alzey. Was die meisten Grünanlagenbesucher kaum vermuten: Ein ausgewachsener Baum braucht an heißen Sommertagen bis zu 200 Liter Wasser, um in Form zu blei-

ben. Auch dafür ist der Unimog das perfekte Arbeitsgerät – weil er zwischen den Einsatzorten deutlich flinker unterwegs ist als das bisherige Fahrzeug-Gespann. In weniger als einer Stunde kann die Kipppritsche gegen einen 3800-Liter-Tank ausgetauscht werden. An der Front wird dann eine Gießanlage mit teleskopierbarem Gießarm montiert – schon ist der Unimog bereit für neue Aufgaben.

Aber der Unimog wäre nicht das Arbeitstier, käme er nicht auch für viele andere Einsatzarten infrage. „Da wir 60 Prozent unseres Umsatzes mit Baumpflegearbeiten machen, haben wir den Unimog zunächst für diesen Bereich disponiert. Darüber hinaus setzen wir ihn für klassische Forstarbeiten, Landschaftspflege und Transporte ein“, so die langfristige Planung bei Lars Bogdanski. Wenn sich der Neuling im Fuhrpark so bewährt, wie es die ersten Wochen zeigen, liegt die Auslastung schnell bei 100 Prozent. Keinesfalls wird der Unimog auf dem Maschinenhof bleiben, weil gerade kein ausgebildeter Fahrer zur Stelle ist. Denn den neuen Unimog dürfen nicht nur Bogdanski und Herter fahren, sondern alle 16 Mitarbeiter des Unternehmens – und das tun die „Partner im Grünen“ mit großem Vergnügen. ■

Kommunales Leben

Die Daimler AG präsentiert auf der Hausmesse Kommunal Live in Hannover rund 100 Fahrzeuge – mit Schwerpunkt Unimog.

DIE TRADITIONELLE DAIMLER Hausmesse Kommunal Live öffnete am 22. und 23. Mai 2019 ihre Tore in Laatzen bei Hannover. Unter dem Motto „Wir holen alles für Sie raus“ wurde den Fachbesuchern – darunter zahlreiche Entscheider und Anwender aus der Praxis – auf einer 72.000 Quadratmeter großen Fläche die komplette Mercedes-Benz Nutzfahrzeugpalette für den kommunalen Ganzjahreseinsatz vorgestellt.

Insgesamt demonstrierten rund 100 Fahrzeuge ihre Tauglichkeit für unterschiedliche Einsatzbereiche: vom Winterdienst bis hin zum hochgeländegängigen Unimog. Viele zukunftsorientierte Neuheiten konnten auf einem speziellen Rundkurs oder in einzelnen Fahrstationen erprobt und getestet werden. Dabei beantworteten erfahrene Instruktoren technische Detailfragen zu Leistung, Handling und Sicherheit der für kommunale Anwendungen entwickelten Fahrzeuge. Insgesamt 15 Seminarvorträge behandelten an beiden Messtagen aktuelle Themen rund um spezifische Branchenlösungen.

Die auf der Kommunal Live 2019 vorgestellten Unimog-Modelle demonstrierten die

Die Hausmesse Kommunal Live zeigte die breite Palette des Unimog – vom U 218 bis zum U 530



breite Anwendungspalette und somit die Wirtschaftlichkeit im kommunalen Betrieb. Mit dabei: das Einstiegsmodell, der U 218. Der kleine Geräteträger vereint Kompaktheit, Nutzlast, Kraft, Robustheit und Zuverlässigkeit mit dem aktuellen Stand an Komfort, Sicherheit und Effizienz. Am oberen

Ende der Modellpalette rangiert der schwere Unimog U 530 auf der Kommunal Live als Kombination aus Kommunal- und Agrarfahrzeug. Mit seiner Produktivität, Effizienz und Umweltfreundlichkeit empfiehlt er sich für Dienstleister und Lohnunternehmer mit kommunalen Aufgaben. ■

Unimog in der Waldbrandbekämpfung

Am 22.6. fand das zehnte deutsche Fachsymposium Wipfelfeuer zur Waldbrandbekämpfung in Ludwigslust statt.

SEIT ZEHN JAHREN befasst sich @fire Int. Katastrophenschutz Deutschland e.V. – eine gemeinnützige Hilfsorganisation – mit der Ausbildung ihrer Mitglieder in der überregio-

nenal Wald- und Vegetationsbrandbekämpfung. Die Crews glänzen durch schnelle Einsatzbereitschaft, problemlosen Transport und hohe Mobilität. Sehr oft basieren die Einsatz-

fahrzeuge auf einem hochgeländegängigen Unimog. In der Kombination mit Wasserabwürfen von Flugzeugen oder Helikoptern und diesen spezialisierten Löschfahrzeugen können die Crews ihre volle Schlagkraft entfalten.

„Waldbrandschutz ist Klimaschutz“, so brachte es Hartmut Ziebs, Präsident des Deutschen Feuerwehrverbandes (DFV), bei der Eröffnung des Fachsymposiums auf den Punkt. In den Pausen konnten sich die Teilnehmer unter anderem am Stand von Mercedes-Benz intensiv mit der Technik und den Möglichkeiten des Unimog beschäftigen. Der Praxisteil am Nachmittag startete mit kurzen Produktpräsentationen und einem Praxisworkshop unter anderem zum Thema Pump & Roll Betrieb.. ■



Auf dem Wipfelfeuer werden praxisnah Einsätze geübt – auch mit realem Feuer



Schaufenster der Landtechnik

Von 10. bis 16.11.2019 findet in Hannover die Weltleitmesse für Landtechnik, die Agritechnica, statt.

ALLE ZWEI JAHRE FINDET die Agritechnica in Hannover statt. Auf der Weltleitmesse für Landtechnik präsentieren alle führenden Unternehmen der Branche ihre Neuheiten und Innovationen. Damit ist die Messe das Schaufenster der globalen Landtechnikindustrie und ein Forum für die Zukunftsfragen der Pflanzenproduktion. In diesem Jahr werden rund 3000 Aussteller aus über 50 Ländern erwartet. Bei der letzten Ausgabe zählten die Veranstalter 458.000 Besucher aus 130 Ländern,



Mercedes-Benz Special Trucks zeigt den Unimog in Halle 21, Stand G25

davon 110.000 internationale Gäste. Mercedes-Benz wird mit Unimog in der Halle 21, Stand G25 vertreten sein und ein breites Spektrum an Fahrzeugen und Aufbau- lösungen präsentieren.

Wie in jedem Jahr bietet die Messe neben den zahlreichen Produktneuheiten und inno-

vativen Lösungen ein umfangreiches Fachprogramm aus den Bereichen „Campus & Career“, „Forstpraxis live“, „Händlerzentrum“ sowie „Young Farmers Day & Young Farmers Party“. Weitergehende Informationen finden sich unter:

<https://www.agritechnica.com> ■



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.de





Weitere Infos auf
unserer Website



Profi-Lösungen verdienen einen hervorragenden Service!



Straßenunterhaltung mit Know-How

Unsere vielseitige Produktpalette ist **ideal geeignet für die öffentliche Straßenunterhaltung und für alle Profi-Dienstleister**. Mit innovativem technischem Wissen und über 40 Jahren Erfahrung können wir im Servicefall eine zuverlässige und prompte Versorgung unserer Kunden mit Informationen und Ersatzteilen gewährleisten.



Das **Onlineportal MULAG connect** stellt eine umfassende produkt- und kundenspezifische elektronische Dokumentation bereit: Hier können Ersatzteillisten, Zeichnungen und alle relevanten Dokumentationen zum Produkt abgerufen werden und Ersatzteile direkt online über ein Shopsystem angeboten und bestellt werden.

Unser **leistungsfähiges Service-Team** steht für alle Aspekte der Wartung und des Service telefonisch, per Fax und E-Mail zur Verfügung. **Interessante Schulungsangebote** runden das Serviceangebot ab.

Große Zuverlässigkeit

Höchste Qualität