

Mercedes-Benz

Unimog Magazin



Strandtauglich Wasserrettung auf Usedom

Weinlese

Mehrere Unimog
Generationen im Einsatz

Jubiläum

75 Jahre
Unimog

Winterdienst

Die Schneefräse von
Rottach-Egern

Zwei Wege

Schienenwartung für
die Straßenbahn



Dr.-Ing. Ralf Forcher
Leiter Mercedes-Benz Special Trucks

Liebe Unimog Freunde,

was mit der Idee des „Allzweck-Traktors“ begann, ist eine Erfolgsgeschichte, die seit nun bald 75 Jahren andauert und beinahe schon an einen Roman erinnert. Im Jahre 1946 wurde das „Universal-Motor-Gerät“ von seinem geistigen Vater Albert Friedrich, Chefkonstrukteur Heinrich Rößler, Versuchsleiter Christian Dietrich sowie Vertriebschef Hans Zabel (er erfand auch den Namen Unimog) realisiert und 1951 von Mercedes-Benz übernommen. Seit dieser Zeit haben wir als Ingenieure und Systementwickler – mit den Anforderungen unserer Kunden vor Augen – den Unimog mit seinen vielfältigen Nutzungs- und Einsatzmöglichkeiten weiterentwickelt. Und tun das noch! Seit bald 70 Jahren gehört der Unimog nun schon zu Mercedes-Benz. Eingereiht in die Familie der Mercedes-Benz Special Trucks ist er für viele ein echter Star. Der Unimog Geräteträger zeigt seinen Nutzen für unsere Kunden in den vielfältigen kommunalen Aufgaben im ganzjährigen Einsatz. Ganz besonders stolz sind wir auf die gemeinsam mit Geräte- und Aufbauherstellern geschaffenen Systemlösungen. Über 150 dieser Lösungen finden Sie bereits in unserem Unimog Partnerportal (www.unimogpartner.com) und täglich kommen neue hinzu. Dort, wo Geländetauglichkeit,

Durchhaltevermögen und Zähigkeit gefragt sind und herkömmliche Fahrzeuge versagen, dort spielt der geländegängige Unimog seine Stärken aus und kommt ans Ziel! Zahlreiche Beispiele für spannende Einsatzbereiche haben wir wieder im vorliegenden Magazin zusammengetragen. Mehr als in die Vergangenheit schauen wir aber in die Zukunft. Beispiel: autonomes Fahren. Der erste selbstständig fahrende Unimog zieht bereits auf dem Testgelände seine Kreise. Mit Nachdruck verfolgen wir dieses wichtige Thema. Nicht zuletzt, weil wir wissen, dass der Unimog weltweit für lebensrettende Aufgaben eingesetzt wird. 75 Jahre Unimog bedeuten 75 Jahre Erfahrung und zugleich Innovation. Der Unimog ist heute jünger denn je. Überzeugen Sie sich selbst – zum Beispiel bei einer von 14 Unimog Generalvertretungen in Deutschland.

Viel Spaß!

Ihr Ralf Forcher

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 Ehrhardt, Karsten Fuchs
Fotos: Daimler AG, Tapani Palo/Konepörssi, Tobias Maurer
Gesamtherstellung: FLYERALARM Corporate Publishing, www.flyeralarm-publishing.com
Leitung: Nils Brennecke
Druck: FLYERALARM GmbH, Alfred-Nobel-Straße 18, 97080 Würzburg

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.



08

Portugal-Expedition

Mit dem U 4023 in den Süden



16

Jubiläum

75 Jahre Unimog



28

Agrar-Logistik

Zwölf Unimog bei Mählmann Gemüsebau im Einsatz

Inhalt

- 2 Vorwort**
- 3 Inhalt**
- 4 Agrar**
Weinlese beim Bürgerspital in Würzburg
- 10 Dienstleistung**
Bankettpflege zur Verkehrssicherheit
- 12 Dienstleistung**
Mad Max lässt grüßen
- 18 Zwei-Wege**
Schienenwartung für die Straßenbahn
- 20 UNIMOG online**
Alle Infos 24/7
- 21 UGV Übersicht**
Die regionalen Ansprechpartner
- 22 Kommunal**
Winterdienst am Tegernsee
- 24 Einsatz**
Wasserrettung auf der Insel Usedom
- 26 Service**
Unimog Servicepartner-Netz hilft im Notfall
- 27 Technik**
Die Unimog Portalachse
- 30 Dienstleistung**
Schlingmann baut Feuerwehrfahrzeuge
- 34 Klassik**
Der Unimog als Sattelzugmaschine



Unimog Power im Weinberg

Das Bürgerspital Würzburg setzt nicht nur auf alte Jahrgänge

Seit 40 Jahren ist er im Betrieb. Er kennt jeden und alles, jede Geschichte und jede Maschine. Wenn Winzermeister Günter Wohlfart auf den Unimog angesprochen wird, erzählt er. Ohne Punkt und Komma. In den 1960er-Jahren kam der erste Unimog auf den Betriebshof des Weinguts Bürgerspital zum Hl. Geist in Würzburg. „Das war ein echtes Highlight damals. Unimog Fahrer waren regelrecht Privilegierte. Von denen ist keiner ausgestiegen, um die Bordwände zu öffnen. Das haben andere erledigt. Ein Unimog Fahrer ist damals sitzen geblieben.“ Anfang der 1970er-Jahre, als die 406er-Baureihe herauskam, schlug das Bürgerspital wieder zu: Die 84 PS des Unimog waren inzwischen nämlich eine ernst zu nehmende Unterstützung im Tagesgeschäft. „Der Unimog ist halt schneller als ein Schlepper.“ Die vier in dieser Zeit angeschafften Unimog leisten heute noch zuverlässig ihren Dienst. Günter Wohlfart hat jeden Neuzugang damals selbst miterlebt.

Video ansehen:





„Wir setzen den Unimog heute ausschließlich für Transportzwecke ein“, erklärt Wohlfart. „Früher war im Zwischenachsbereich eine Seilwinde montiert. Mit der haben wir zwischen den Reben in Steillagen gepflügt. Der Unimog bewies Standfestigkeit. Vorne war eine 60-atü-Pumpe für den Pflanzenschutz montiert. Die hat uns die Kraft gegeben, die für die Handspritzpistole nötig war.“ Derlei Sonderausstattung ist heute nicht mehr gefragt, sind im direkten Einsatz an den Reben doch zehn Weinbergsschlepper deutlich effizienter.

Auch der letzte Neuzugang von 2018, ein U 218 mit 180 PS, ist unverzichtbar für das Weingut. „Mit einem herkömmlichen Ackerschlepper könnten wir die schmalen Wege gar nicht befahren. Der Unimog ist mit seinen 2,20 Metern Außenbreite jedoch wie gemacht für unsere logistischen Anforderungen im Weinberg“, erklärt der Winzermeister. Die Dreisitzerkabine spart zudem ein zweites Fahrzeug ein. Während der Lese muss es schnell gehen: Traubenladung für Traubenladung muss zur Kelter gebracht werden. Auf der Ladefläche finden dafür vier

Kunststoffboxen à 400 Kilogramm Platz. Ein 10,5-Tonnen-Anhänger komplettiert das Gespann.

Im Weingut gibt es noch jemanden, der sich mit dem Unimog auskennt: Werkstattleiter Thomas Weiß. Er kennt sich übrigens so gut aus wie kaum ein anderer in der Stadt. Hat er doch bei der Unimog Generalvertretung Herold in Würzburg seine Ausbildung gemacht und anschließend 16 Jahre dort am Unimog geschraubt. Seit einigen Jahren bringt er diese Erfahrung im Weingut ein.

Die 120 Hektar Rebfläche bewirtschaftet eine 24-köpfige Mannschaft, knapp noch mal so viele sind in Verkauf und Verwaltung beschäftigt. Die fünf Unimog haben bisher zusammen 960.000 Kilometer zurückgelegt und 23.500 Betriebsstunden auf der Uhr. Das Weingut Bürgerspital zum Hl. Geist in Würzburg ist eines der ältesten in Europa, hier wurde auch der für Franken typische Bocksbeutel erstmals abgefüllt. Mit jeder verkauften Flasche Wein wird seit jeher das soziale Engagement der Stiftung unterstützt.



Projekt umgesetzt mit
UGV Partner:
Herold GmbH & Co. KG

Mehrere Generationen: Das Weingut Bürgerspital arbeitet seit Jahrzehnten mit dem Unimog.

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



Oh, wie schön ist Portugal

Mit dem U 4023 auf Expedition in den Süden – ein Reisebericht

Die letzte Expedition von „Lost Cultures, Forgotten Heroes“ mit einem Unimog steuerte ein schönes Reiseziel auf der Europakarte an: Portugal. Zur Verfügung stand dafür ein 231 PS starkes und in Almandinrot metallic lackiertes Testfahrzeug, ein U4023 mit einem geräumigen Wohnaufbau von bimobil. Die Fahrzeugabmessungen von 7 x 2,48 x 3,60 Metern ließen dem Aufbauer viel Gelegenheit, pfiffigen Stauraum zu schaffen. Und der hat es in sich: 9,8 Tonnen meldet die Waage.

Neben einer Wattiefe von 1,20 Metern und einer Bodenfreiheit von fast 50 Zentimetern verfügt der Unimog über ausreichende Rampen- und Böschungswinkel. Auch steile Bergauffahrten von 45 ° nimmt er mit seinem Untersetzungsgetriebe ohne Probleme. Technische Hilfsmittel sind eine Rückfahrkamera und der im Deckenbereich des Beifahrers montierte dazugehörige Bildschirm. Das übersichtlich und klar strukturierte Armaturenbrett lässt alle Bedienelemente bequem erreichen. Auffällig: ein ungewöhnlich großzügiges Raumgefühl mit viel Kopffreiheit in der Fahrerkabine. Neben genügend Platz hinter den Sitzen befindet sich zwischen ihnen zudem eine praktische Ablage. Optional kann man stattdessen auch einen dritten, allerdings nicht gefederten Sitz ordern.

Der Euro-6-Vierzylinder der Baureihe OM 934 mit 900 Newtonmetern Drehmoment aus gut 5,1 Litern Hubraum startet mit einem sonoren Klang. Über den Wahlhebel des automatisierten 8-Gang-Schaltgetriebes wird der Gang vorgewählt. Zusätzlich bietet das Fahrzeug die Möglichkeit, die Gänge per Wippe oder für schwierige Fahrsituationen auch komplett manuell mittels Kupplung einzulegen. Dazu wird ein Hebel oberhalb des Kupplungspedals gezogen, das Pedal klappt herunter und ist sofort funktionsbereit.

Mit einem leichten Gasstoß setzt sich der Unimog auch schon in Bewegung. Von München aus geht es rund 600 Kilometer über die Autobahn in Richtung Ruhrgebiet. Die Michelin XZL 365/80 R20 auf den zweiteiligen Hutchinson-Alufelgen mit Beadlock surren erst ab 90 km/h so richtig. Bei dieser Geschwindigkeit überzeugt der Motor mit seiner Laufruhe, und dank Tempomat wird die Strecke vollkommen stressfrei bewältigt. Mit der Reifen- und Getriebekombination sind theoretisch bis zu ca. 110 km/h möglich. Tags drauf heißt es: zweite Etappe durch Frankreich! Nahezu mautfrei geht's auf Landstraßen durchs Hinterland. Hier zeigt der U 4023 seine Dynamik in den Lastwechseln. Durch kleine,

beschauliche Örtchen wird im manuellen Modus der Schaltung gefahren. Die Schaltzeiten werden dadurch zwar nicht kürzer, der Fahrer hat so aber die Möglichkeit, selbst zu entscheiden, zu welchem Zeitpunkt der eigentliche Gangwechsel stattfinden soll. Dies dient unter anderem dazu, einem ungeplanten Drehmomentverlust vorzubeugen. Vor allem in Serpentinaufstiegen und bei Gefälle ist das von Vorteil.

Große Augen von Passanten sind einem Expeditionsmobil-Fahrer sicher – inklusive zahlreicher Fotos, die eingefleischte Unimog Fans immer wieder vom Mog machen.

Nach drei Tagen des bequemen Reisens in exponierter Sitzposition ist das Ziel erreicht. In Portugal kann der Unimog seine ganze Leistungsvielfalt zeigen: Über Schotterpisten geht es vorbei an alten Minen, entlegenen Orten und durch traumhaft schöne Landschaften. Einsame Strände werden problemlos mit Allrad und eingeschalteter Front-, Mittel- und Hinterachssperre erreicht. Der Wahlschalter hierfür befindet sich gut erreichbar am Armaturenbrett. Im tiefen Sand muss zügig der Reifendruck per Reifendruck-Regelanlage TireControl plus abgelassen werden, um nicht die Traktion zu verlieren. Hierzu

stehen drei vorwählbare Modi (Straße, Sand und Schlechtweg) mit jeweiligem Geschwindigkeitshinweis zur Verfügung; bei Überschreitung der Richtgeschwindigkeit erfolgt im Display eine entsprechende Warnung. Für besonders anspruchsvolle Situationen lässt sich der Reifendruck sogar während der Fahrt auch manuell einstellen. Im Mitteldisplay wird der Druck aller Reifen angezeigt.

Die Portugal-Expedition mit dem hochgeländegängigen Unimog führt in den Folgetagen durch kleine Fischerdörfer und einsame Landschaften zu wunderschönen Stränden. Natur pur.

Als Resümee hält Lost Cultures im Logbuch fest: „Der U 4023 ist die ideale Plattform für ein echtes Expeditionsmobil. Mit seinem Radstand von 3,85 Metern ist er höchst geländegängig – solange man den physikalischen Gesetzen Beachtung schenkt. Während der Testfahrt benötigt der Unimog etwa 21 Liter auf 100 Kilometer trotz unterschiedlichen Terrains. In jeder Fahrsituation hat man als Fahrer das Geschehen unter Kontrolle; allerdings könnte der Seitenhalt der Sitzflächen verbessert und dem Beifahrer eine zweite Armlehne spendiert werden. Auf jeden Fall gilt: Fahrspaß garantiert!“



Schweres Gelände: Für den U 4023 gibt es quasi kein Hindernis.



All in one: Landschaftspflege Hueske pflegt und erneuert Bankette mit dem Unimog in einem Arbeitsgang.

Vollkommen neben der Spur

Regelmäßige Bankettpflege schützt vor Staunässe

Wenn seine Kumpels feixen und behaupten, Michael Hueske arbeite „vollkommen neben der Spur“, dann ist er in keiner Weise beleidigt. Denn tatsächlich liegt der Arbeitsbereich seines Unternehmens seitlich von Fahrbahnen. Konkret: Das Team der Landschaftspflege Hueske aus Ahaus hält die Bankette sämtlicher Straßen der Region in Schuss. Vom Radweg bis zur Autobahn sind die Mitarbeiter damit beschäftigt, die langsam, aber sicher durch Verstaubung und Vergrasung anwachsenden Bankette so zu bearbeiten, dass sie ihre Funktion wieder erfüllen. 2004 hat Michael Hueske den Betrieb von seinem Vater übernommen. Er kennt rund 400 Straßenkilometer um seinen Betriebshof persönlich: „Wir empfehlen, alle fünf bis zehn Jahre das Bankett abzufräsen. Denn durch Staub und Bewuchs kommt das Bankett schlechend höher. Die Gefahr von Aquaplaning sowie von Frostschäden auf der Fahrbahn nimmt dadurch zu.“ Das Bankett liegt eine Handbreit tiefer als die eigentliche Straße. Bei einem Gefälle von sechs bis zwölf Prozent wird Stauwasserbildung auf der Straße vermieden. Manchmal ist auch das Gegenteil der Fall. Insbesondere an schmalen Straßen wird das Bankett durch den ausweichenden Verkehr ausgefahren und nach außen gedrückt. Hier wird mit Hueskes Technik das Material aufgelockert, durchmischt, an den Fahrbahnrand angearbeitet und neu verdichtet. Ab sofort ist für die Fräsarbeiten im Münsterland ein in schickem RAL 2011, also in Leuchtorange, lackierter U 530 im Einsatz. Es ist

der zweite Unimog, den Michael Hueske bisher angeschafft hat. „Sowohl der hydrostatische Antrieb als auch der VarioPilot sind für uns wichtig. Auch die Abtriebsleistung für die Hydraulik sind für uns beim Unimog entscheidend. Der Unimog ist zudem etwas schmaler als vergleichbare Lkw. Und da die Arbeitsbreiten immer anspruchsvoller werden und das Thema Sicherheit oberste Priorität hat, gibt es für uns keine Alternative“, erklärt Michael Hueske. Vorne gewährleistet die kommunale Anbauplatte mit Zapfwelle die Aufnahme der erforderlichen Spezialgeräte. „Alles Marke Eigenbau“, verrät er stolz. „Die Bankettfräse, so wie wir sie brauchen, gibt es von keinem Hersteller.“ Die Hardware entsteht in der eigenen Werkstatt, Hydraulikkomponenten und den Support hierfür steuert die Firma Niehues Hydraulik aus Senden bei, die Programmierung der selber konzipierten Steuerungssoftware die Firma Forsys aus Osnabrück. Nicht selten kommt es vor, dass Kuriositäten die Hueske-Mannschaft zu unvorhergesehenen Stopps zwingen: Kühlschränke, Fernsehgeräte und anderer Unrat liegen immer wieder am Straßenrand. Es kam sogar schon vor, dass Drogenpäckchen von der Fräse zermalm wurden. Die nahe gelegene A40 führt nach Holland und zurück. Manch zwielichtiger Zeitgenosse entledigt sich seiner Einkäufe da schon mal über das Autofenster. Prima, dass Michael Hueske mit seinem Unimog „vollkommen neben der Spur“ tätig ist.



Verdichtung: Neue oder instandgesetzte Bankette werden per Rüttelplatte am Heck automatisch in Form gebracht.

Mad Max lässt grüßen

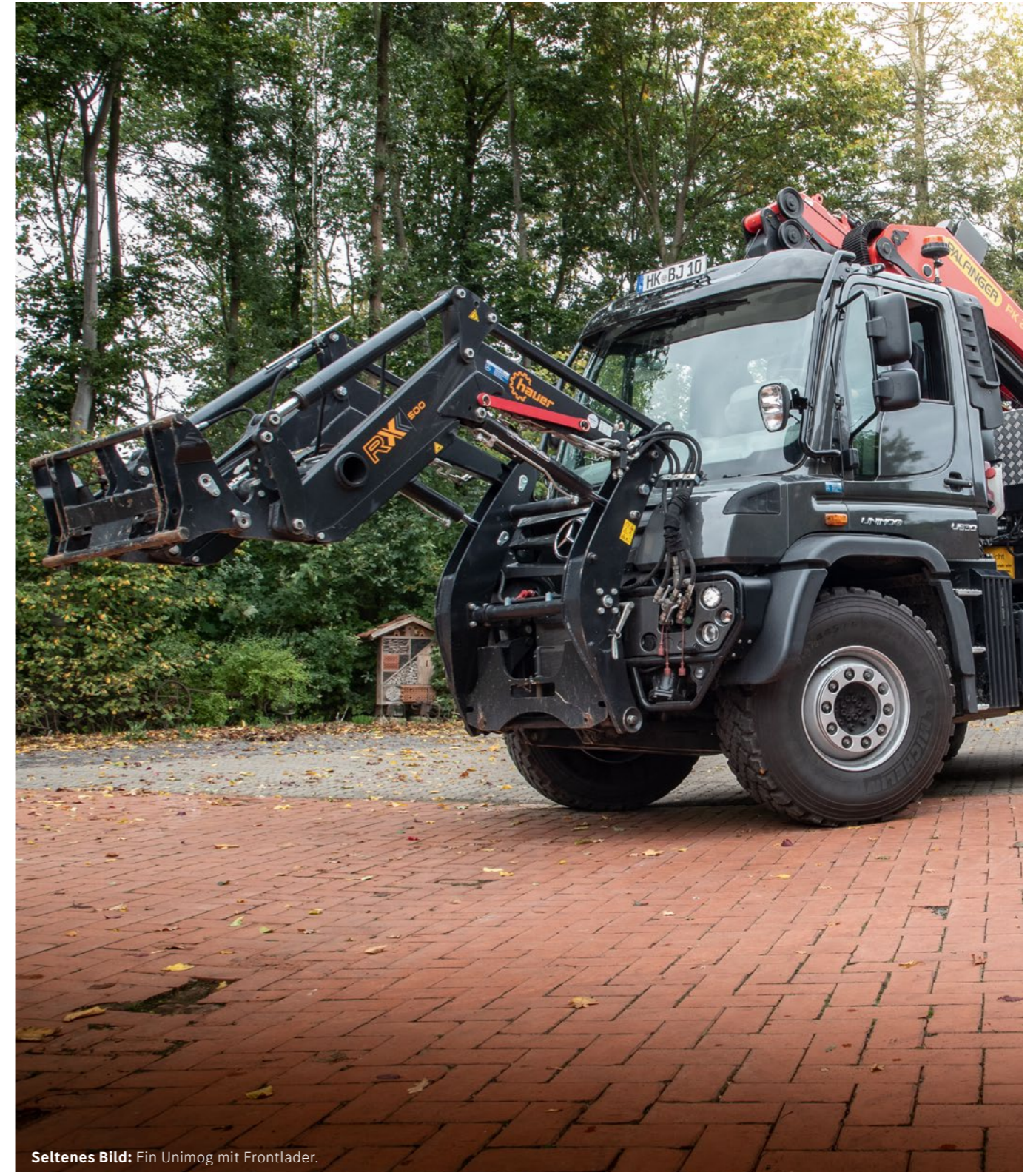
Ein U 530 mit Seltenheitswert



Hoch hinaus: Mit seinem Ladekran erreicht Bernd Jastremski jede Dachbaustelle.

Wenn Bernd Jastremski mit seinem Unimog um die Ecke kommt, dann kann einem schon der Atem stocken: anthrazit lackiert, Sonnenblende, Arbeitsscheinwerfer, Hauer Frontlader mit Palettengabel, Palfinger Kran (27 Metern mit zusätzlichem Arm), Palfinger Seilwinde (64 Meter) und lenkbare Hinterachse. Dieser U 530, ausgeliefert von der UGV Peter Meineke aus Bad Fallingb.-Dorfmark, hat Seltenheitswert. Was im ersten Moment an ein futuristisches Gefährt aus einem Mad-Max-Film erinnert, ist in der Realität ein unverzichtbares Arbeitsgerät für das Energie-Spar-Centrum Altwahlungen. Hier im Heidekreis, nicht weit von Walsrode, kennt Bernd Jastremski und seinen Unimog jeder. Arbeitsein-

sätze in Hamburg, Bremen und Hannover sind nicht selten. „Wir sind ein auf Photovoltaik-Anlagen spezialisiertes Unternehmen“, erzählt der Chef. Mit seiner vierköpfigen Belegschaft errichtet er im Schnitt ein Megawatt Photovoltaik (PV) pro Jahr. „Und mit dem Unimog sind wir dabei völlig autark.“ Der U 530, übrigens aufgelastet auf 16 Tonnen Gesamtgewicht, zieht eine 18-Tonnen-Wechselbrücke. Auf ihr lagern die Solarmodule auf Paletten. „Der Unimog ist für uns so wichtig, da wir mit ihm vor allem in Wohngebieten sehr flexibel arbeiten können. Lassen es die Straßenverhältnisse nicht anders zu, entladen wir die Brücke mit dem Frontlader, fahren mit der Palette auf die Baustelle und hieven dann die



Seltenes Bild: Ein Unimog mit Frontlader.

Module mit dem Kran aufs Dach“, erklärt Jastremski. „Die lenkbare Hinterachse bietet kein vergleichbares Fahrzeug. Der Wendekreis ist sensationell klein. Ein großes Plus für uns.“

Der fast schwarze Unimog ist bereits sein dritter. Er schätzt die Vorteile dieses Arbeitsgerätes sehr: „Wichtig für uns ist auch das Getriebe mit kleiner Übersetzung. Und: Wir kommen mit dem Unimog auf jede Baustelle, egal wo.“ Denn nicht nur Einfamilienhäuser bedient das Energie-Spar-Centrum. Immer öfter baut die Truppe aus Altenwähligen Anlagen auf stillgelegten Agrarflächen. Auch Industriehallen, nicht selten mit einer Höhe von 13 Metern, statet sie mit PV aus. „Heute wird die durch das Sonnenlicht erzeugte Energie meist zur Eigennutzung gebraucht“, weiß Energiespar-Experte Jastremski. Die passenden Solarspeicher liefert er gleich mit. Und hat der Unimog mal keine Module zu gabeln oder zu kranen, dann verleiht Jastremski ihn kurzerhand an einen befreundeten Zimmereibetrieb. Dort wird er als Zugmaschine für schwere Kanthölzer und Träger genutzt. Also nicht nur Energie-Effizienz, sondern auch echte Unimog Effizienz.



Stand sicher: Autarkes Arbeiten mit dem U 530 vom Energie-Spar-Centrum Altenwähligen.



 **Projekt umgesetzt mit UGV Partner:**
Peter Meineke GmbH & Co. KG

Mercedes-Benz Unimog ExpertPartner



Tandembetrieb zur Traktionserhöhung

ZAGRO

Unimog Zweivegefahrzeuge mit § 32 EBO Zulassung

Seit 1970 sind wir weltweit Ihr Spezialist in der Zweivegetechnik

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



Danke, Albert, Heinrich, Christian und Hans

75 Jahre Unimog

2021 feiern wir 70 Jahre Unimog bei Mercedes-Benz. Über den Unimog ist seither alles niedergeschrieben worden, was es zu erzählen gibt. Mit dem vorliegenden Unimog Magazin möchten wir dieses stolze Jubiläum daher für eine Danksagung nutzen und an die Erfinder erinnern: danke, Albert Friedrich (geistiger Vater des Unimog), danke, Heinrich Rößler (Chefkonstrukteur), danke, Christian Dietrich (Versuchsleiter) und danke, Hans Zabel (Vertriebsleiter und Erfinder des Namens Unimog – Universal-Motor-Gerät).

Diese vier Männer haben mit ihrem Team bereits 1946, fünf Jahre vor der Übernahme durch Mercedes-Benz, die schon Jahre zuvor ausgebrütete Idee eines „Allzweck-Traktors“ realisiert. Zuerst in der Schwäbisch Gmünder Gold- und Metallwarenfabrik Erhard & Söhne, danach bei Boehringer. Ab 1951 nahm das Projekt bei Mercedes-Benz dann richtig Fahrt auf. Nach über 50 Jahren rasanter Produktentwicklung kam Ende der 1990er-Jahre der entscheidende Wechsel zu fortan zwei Baureihen. Mit den beiden neuen Serien „geländegängiger Geräteträger“ (Baureihe 405) und „hochgeländegängiges Transportfahrzeug“ (Baureihe 437.4) zog die Produktion 2002

ins größte Lkw-Montagewerk des Konzerns nach Wörth am Rhein. Hier ist der Unimog in den Bereich Mercedes-Benz Special Trucks integriert. Bis heute sind aus der Ursprungsidee 30 Baureihen und nahezu 400.000 Einheiten geworden.

Heute ist der Unimog in der Landwirtschaft, insbesondere bei Lohnunternehmern, als sparsames und zuverlässiges Fahrzeug in der Transportlogistik nicht mehr wegzudenken. Kommunen, Dienstleister, Privatleute und Organisationen aus aller Welt setzen den Unimog ein. Fanclubs auf dem ganzen Globus unterstreichen mit viel Emotion und ganz individuell den Wert des Fahrzeugs für sie selbst.

Und morgen? Wir arbeiten mit Nachdruck an alternativen Antriebslösungen. Wasserstoff ist beispielsweise ein Thema. Auch ist bereits ein Testfahrzeug ohne Fahrer unterwegs. Hier geht es um das autonome Fahren. Diese Innovationen werden kommen. Sie müssen kommen. Unsere Kunden fragen danach und wir gehen darauf ein. So wie es schon unsere Vorfahren bei Mercedes-Benz getan haben.

70 Jahre Unimog bei Mercedes-Benz – so jung wie heute war das Universal-Motor-Gerät von 1946 noch nie!



Baureihe 70200, U 25, Baujahr 1949



Baureihe 421, U 40, Baujahr 1966



Baureihe 424, U 1000, Baujahr 1976



Baureihe 418, U 140, Baujahr 1992



Ungeschlagen: Zahlreiche Weltrekorde wurden mit dem Unimog bereits aufgestellt.

Unimog goes Street Art

Anlässlich des 70-jährigen Unimog Jubiläums bei Mercedes-Benz machen wir einen Abstecher in die Kunstszene. Unsere Idee: Der Unimog soll als Kunstwerk so jung und dynamisch wie möglich dargestellt werden. So wie wir ihn noch nie gesehen haben.

Dem Würzburger Künstler Philipp Katzenberger (Jahrgang 1982) haben wir sodann ein Bild des Geburtstagskinds vorgelegt. Sein Auftrag: „Mach mal.“

Das Ergebnis kann sich sehen lassen. So dynamisch der Unimog ist, so dynamisch hat ihn Philipp Katzenberger mit Schablone und Spraydose als zeitgenössisches Street-Art-Motiv inszeniert. Kunst ist, was gefällt. Exklusiv und zur Feier des Anlasses liegt für alle Unimog Magazin-Leser ein Poster des Werkes dieser Ausgabe bei. Danke, Philipp!





Schienepflege: Im finnischen Tampere sorgt ein Unimog auf Gleisen für die Verkehrssicherheit.



Nagelneu: Das Straßenbahn-Depot in Tampere.

Ohne Unimog keine Straßenbahn

Die finnische Stadt Tampere setzt auf Technik aus Wörth

Eine der derzeit wichtigsten Infrastrukturmaßnahmen von Tampere, der drittgrößten Stadt Finnlands, wird planmäßig 2021 abgeschlossen werden: der Bau der Straßenbahn. Einen wesentlichen Beitrag zum reibungslosen Betrieb der seit 2017 im Bau befindlichen Stadtbahn, deren Netz nach Abschluss der zweiten Bauphase 23 Kilometer lang sein wird, leistet ein Unimog. Wer jetzt spontan daran denkt, dass ein Zwei-Wege Unimog auf Schienen die Waggon der Stadtbahn stolz hinter sich herzieht und ein Lokomotivführer mit roter Mütze und Trillerpfeife aus dem Führerhaus schaut, der irrt!

In Tampere ist der Unimog U 430 für die Instandhaltung der Schienen-Infrastruktur zuständig. Unter den vielen Zwei-Wege-Fahrzeugen, die Mercedes-Benz jedes Jahr weltweit ausliefert, ist der von der Tampere Tramway Ltd. geordnete Unimog allerdings ein absolutes Unikat.

Um den Anforderungen des Auftraggebers zu entsprechen, wird der Unimog neben der Drehschemel-Schienenführung für enge Kurvenradien der Firma ZAGRO unter anderem mit einer Hubarbeitsbühne der Firma ZWEIWEG für Arbeiten an der Oberleitung, mit Schneeflug, Schneefräse und Schneekehrgerät der Firma KAHLBACHER für den Winterdienst auf der Schiene, einem MULAG-Mähgerät sowie einer TRILETY-Kehrmaschine ausgerüstet.

Ali Huttunen, Leiter Rolling Stock bei Tampere Tramway Ltd. ergänzt: „Darüber hinaus haben wir einen Wechselaufbau mit Notfall-Ausrüstung für unseren Unimog, der bei Unfällen oder technischen Störungen zum Einsatz kommt. Als Zwei-Wege-Fahrzeug können wir mit dem U 430 auch auf der Straße auf

dem schnellsten Weg zur Unfallstelle fahren.“ Um die verschiedenen Aufbauten auch bei skandinavischer Kälte schnell und komfortabel wechseln zu können, wird das Fahrzeug mit einer hydropneumatischen Federung der Firma Eggers ausgerüstet – damit lässt sich das Fahrzeug beim Wechsel der Aufbauten gleichmäßig an Vorder- und Hinterachse absenken. Als mechanische Schnittstelle dient ein innovatives Schnellwechsel-System des finnischen Spezialisten Piako OY, der außerdem eine Pritsche für das Fahrzeug liefert.

„Bis zur Lieferung unseres maßgeschneiderten Unimogs mit allen Aufbauten im Frühjahr 2021 gibt es auch schon viel zu tun, daher setzen wir bereits seit Anfang des Jahres einen von der Unimog GV „VEHO“ geleaste Zwei-Wege Unimog unter anderem für das Schleppen der neuangelieferten Trams ins Depot, für das Training der Mitarbeiter und ebenso für das Schleifen der Schienen mit der Vossloh HSG City Schienenschleifeinrichtung ein“, erklärt Ali Huttunen. Nach Inbetriebnahme wird das komplette Netz einmal pro Monat mit dem HSG-City bearbeitet werden, der Unimog ist dafür die ideale Zugmaschine. Das präventive Schleifen der Schienen sorgt für eine maximale Lebensdauer der Schienen-Infrastruktur, eine niedrigere Lärmbelastung und höheren Komfort für die Passagiere.

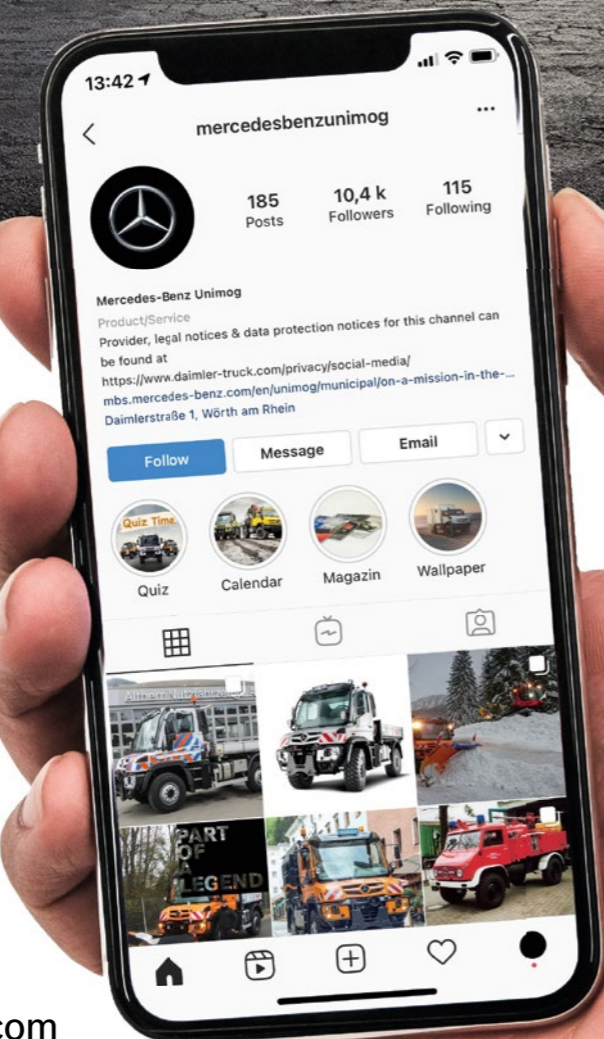
Die Geschwindigkeit des Unimogs auf der Schiene beträgt maximal 50 km/h, sowohl vorwärts als auch rückwärts. Sieben Kameras unterstützen den Fahrer, um bei jeder Anwendung alles im Blick zu haben. Da wäre jeder Lokomotivführer stolz darauf!

Unimog rund um die Uhr

Tipps, Tricks und spannende Beiträge im Internet

Unimog 24/7: Neues rund um den Unimog, über Modelle, Technik und Einsatzbereiche, Erfahrungsberichte und Anwendungsbeispiele präsentieren wir immer aktuell online.

Besuchen Sie unsere Webseite oder unsere Social-Media-Profile auf Facebook und Instagram. Folgen Sie Mercedes-Benz Unimog und Sie sind immer auf dem Laufenden! Wir freuen uns über Ihre Likes, Kommentare und Anregungen.



@mercedesbenzunimog



@Mercedes-Benz Unimog

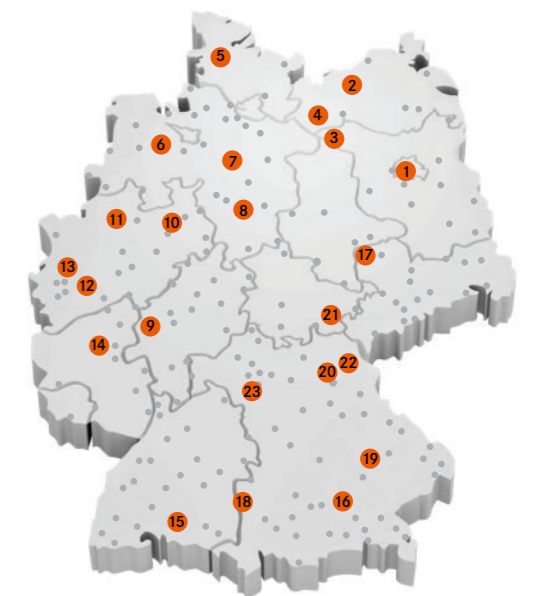


<https://mbs.mercedes-benz.com>

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-karstaedt.de
info@bruhns-karstaedt.de</p> | <p>9 KBM Motorfahrzeuge GmbH & Co. KG
Limburger Straße 62
65555 Limburg
Tel.: 06431 50 06-87
Fax: 06431 50 06-66
www.kbm.de
kbm-info@kbm.de</p> | <p>17 Henne Nutzfahrzeuge GmbH
Hans-Grade-Straße 2
04509 Wiedemar
Tel.: 034207 9231-630
Fax: 034207 9231-63309
www.henne-unimog.de
wiedemar@henne-unimog.de</p> | <p>22 KLMV GmbH
Robert-Bosch-Straße 1
95145 Oberkotzau
Tel.: 09286 9511-0
Fax: 09286 9511-10
www.klmv.de
verkauf@klmv.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>10 RKF-BLESES GmbH
Brönninghauser 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>18 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>23 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>3 Harald Bruhns GmbH
Postliner Straße 18
19357 Karstädt
Tel.: 038797 7 98-0
Fax: 038797 7 98-22
www.bruhns-karstaedt.de
info@bruhns-karstaedt.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>19 Carl Beuthauser Kommunal- und Fördertechnik GmbH & Co. KG
Regensburger Straße 23
93095 Hagelstadt
Tel.: 09453 991-110
Fax: 09453 991-106
www.beuthauser.de
verkauf.unimog@beuthauser.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-karstaedt.de
w.moosdorf@bruhns-karstaedt.de</p> | <p>12 RKF-BLESES GmbH
Gießener Straße 39-45
51105 Köln-Deutz
Tel.: 0221 8 28 01-202
Fax: 0221 89 06 34 74
www.rkf-bleses.de
koeln@rkf-bleses.de</p> | <p>20 Carl Beuthauser Kommunaltechnik 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>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>13 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>21 Carl Beuthauser Kommunaltechnik 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>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>14 KBM Motorfahrzeuge GmbH & Co. KG
Kölner Straße 19-21
56626 Andernach
Tel.: 02632 20 00-0
Fax: 02632 20 00 30
www.kbm.de
kbm-info@kbm.de</p> | | |
| <p>7 Peter Meineke GmbH & Co. KG
Becklinger Straße 17
29683 Bad Fallingbostal-Dorfmark
Tel.: 05163 98 04-0
Fax: 05163 98 04-70
www.peter-meineke.de
info@peter-meineke.de</p> | <p>15 Knoblauch GmbH
Schwarzwaldstraße 90
78194 Immendingen
Tel.: 07462 94 80-10
Fax: 07462 94 80-34
www.kno-wo.de
info@kno-wo.de</p> | | |
| <p>8 Ahlborn GmbH
Hafenstraße 18
31137 Hildesheim
Tel.: 05121 76 37-0
Fax: 05121 76 37-11
www.ahlborn-unimog.de
info@ahlborn-unimog.de</p> | <p>16 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> | | |

Immer in Ihrer Nähe:
über 200 Unimog Partner in
Deutschland



● Unimog Vertriebspartner
● Unimog Servicepartner

Partner finden. Sie suchen einen Mercedes-Benz Händler oder Servicepartner in Ihrer Nähe? Hier werden Sie fündig:
mbs.mercedes-benz.com/partnersuche



Wind und Wetter: Der Schneepflug vom Tegernsee kämpft sich durch den Schneesturm.



Huckepack: Die Schneefräse belädt automatisch den kommunalen Lkw.



Projekt umgesetzt mit
UGV Partner:
Henne Nutzfahrzeuge GmbH

Mit der Schneefräse durch Rottach-Egern

Die Tegernsee-Gemeinde ist im Winter gut gerüstet

Mit dem ersten Schneefall kommt in Rottach-Egern am Tegernsee Freude auf. Insbesondere auf dem Gelände des Gemeindebauhofs. Hier tun nämlich das ganze Jahr über zwei Unimog zuverlässig ihren Dienst. Im Wintereinsatz laufen sie allerdings geradezu zur Höchstform auf. Ein moderner Unimog U 427 und ein 40 Jahre alter U 421 mit fest montierter Schneefräse von Aebi Schmidt trotzten den Schneemassen. Im Ort fräsen sie alljährlich riesige Mengen direkt auf Lkw, die den Schnee dann an speziellen Plätzen abkippen. An der größten Sammelstelle können schon mal innerhalb weniger Tage gut 20.000 Kubikmeter zusammenkommen.

Aber auch im weiteren Umkreis sorgen die Unimog für freie

Straßen – beispielsweise an den Zugangswegen der Skilifte des Wallbergs. Im Süden des Kurorts erhebt sich das Bergmassiv und lädt in den Wintermonaten zum Skifahren und Rodeln ein. In voller Montur machen die Universalfahrzeuge dort die Wege für die Wintersportler frei. Gewohnheitsmäßig effizient ist der Unimog U 427 durch seinen hydrostatischen Antrieb, vielseitig einsetzbar machen ihn seine verschiedenen Aufbauten: Mit dem Schneepflug von Kahlbacher, der Schneefräse von Westa und einem Gmeiner Aufbaustreuer beseitigt er problemlos Schnee und Eis. An seiner Seite: der Unimog aus den 1980ern mit seiner Fräse vom Typ VF1. Bestens gerüstet mit Schneeketten kraxeln sie gemeinsam auf Höhen von bis zu 1.000 Metern,

um ihren Dienst oberhalb des Kurortes zu verrichten. 85 Prozent Steigung sind da keine Seltenheit. Kein Problem für einen Unimog.

Schon seit den 1970er-Jahren vertraut die Gemeinde den Ganzjahresallroundern von Mercedes-Benz. In wechselnder Anzahl setzt Rottach-Egern die Unimog ein – früher auch bei der Feuerwehr, heute als Gerätefahrzeuge für kommunale Aufgaben. Je nach den Anforderungen „wird in den nächsten Jahren auch immer mal wieder einer dazukommen“, weiß Tobias Maurer, der stellvertretende Betriebsleiter des Bauhofs. Die beiden Leistungsträger, der Jungspund und der Veteran, sind laut Tobias Maurer „gemeinsam echte Allzweckwaffen im kommunalen Dienst“.

Früher: Die Gemeinde Rottach-Egern setzt schon seit langer Zeit auf den Unimog.



Prädikat: Strandtauglich

Wasserrettung mit dem Unimog auf Usedom

Seit 14 Jahren ist Thomas Labahn bei der Freiwilligen Feuerwehr Ückeritz, seit fünf Jahren ist er ihr Wehrführer. In seiner Heimatgemeinde kennt er jeden Stein – und auch jede Gefahr. Und davon gibt es reichlich rund um das 1.000-Seelen-Örtchen auf der Insel Usedom. Auf der einen Seite die Ostsee, auf der anderen Seite das Achterwasser. „Die Wasserrettung ist für uns ein elementarer Teil der Arbeit“, sagt Wehrführer Labahn. Der 40-Jährige, der einer Mannschaft von 28 aktiven Feuerwehrleuten vorsteht, koordiniert im Ernstfall anspruchsvolle Einsätze. Immer dann, wenn Menschen im Wasser vermisst werden, rücken die Ückeritzer aus, um zu unterstützen. Bis zu neunmal im Jahr kommt das im Schnitt vor. Auf dem Wasser suchen dann die Spezialisten der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) und vom Strand aus halten

die Ückeritzer Wehrleute nach jedem Fünkchen Hoffnung Ausschau. Dorthin kommen sie allerdings nur mit einem Fahrzeug: mit dem Unimog. Seit wenigen Monaten steht ein nagelneuer U 5023 im Gerätehaus. „Wir haben natürlich auch nach Alternativen geschaut. Aber es gibt einfach kein anderes Fahrzeug, was derart universell und hochgeländegängig einsetzbar ist wie der Unimog.“ Labahn ist begeistert vom roten Neuzugang in seinem Zug. „Insbesondere die Wattiefe von 1,20 Metern ist ausschlaggebend für die Neuanschaffung gewesen“, erklärt er. Politik und Wehr waren sich schnell einig, dass für die Einsätze auf der Insel, vor allem am Strand, ein Unimog unerlässlich ist. Beraten von der ersten Sekunde an wurden sie durch ihre Unimog Generalvertretung. Hochgelegte Abgaseinrichtung und Luftansaugung sowie eine zusätzliche Imprägnierung gegen

das Salzwasser stehen auf der Ausstattungsliste. Ebenso eine vollautomatische Reifendruckregelanlage, eine 455/70R24 Stollenbereifung sowie eine hydraulische Rotzler Seilwinde mit 40 Metern Arbeitsseillänge. Der fest montierte Lichtmast kann auf fünf Meter ausgefahren werden. Sechs Wehrleute finden in der Staffelnkabine Platz. Neben dem Maschinisten sind der Staffelführer mit Gruppenführerausbildung, ein Angriffstrup, ein Wassertrupp und – je nach Lage – auch ein Bootsführer an Bord. Denn wenn zur Suche nach einer vermissten Person im Wasser alarmiert wird, dann zieht der Unimog ein 5,50 Meter langes Schlauchboot mit einem 90 PS Außenborder auf einem Spezialtrailer hinter sich her. Aber nicht nur die Einsätze am Strand sind es, die den Unimog so attraktiv machen. „Den Aufbau haben wir multiflexibel

gestaltet“, sagt Thomas Labahn. Vom Fahrzeugbauer Parkentin kommt der Aufbau und die fünf verschiedenen Rollcontainer wurden von der Firma Günzburger Steigtechnik gefertigt, die, je nach Einsatz, in maximal dreieinhalb Minuten ausgetauscht und huckepack genommen werden können. Wenn's brennt, kommt die fest eingebaute Schlauchverlegung mit 16 B-Schläuchen zum Einsatz. Mit nur zwei Mann kann im Nu eine Schlauchlänge von 350 Metern hergestellt werden. Im zusätzlich bereitstehenden Schlauch-Transport-Anhänger sind noch einmal 750 Meter an Bord. Auch ein Hygienecontainer sowie ein Container mit Spezialausrüstung bei Vegetationsbränden sollen demnächst zur Verfügung stehen. Der Unimog rückt als „Gerätewagen Logistik“ grundsätzlich immer mit aus. Alleine schon deshalb, weil man oft erst am Einsatzort sieht, was einen erwartet.



Video ansehen:



Projekt umgesetzt mit
UGV Partner:
Sietrac GmbH

199 Mal Sicherheit

Unimog Servicepartner-Netz hilft im Notfall

Immer dann, wenn man es am Wenigsten gebrauchen kann, strapaziert ein Maschinenausfall oder ein anstehender Service die Nerven. Umso wichtiger, sich in gute Hände zu begeben. Bei 199 Unimog Servicepartner-Werkstätten in Deutschland arbeiten qualifizierte und engagierte Unimog Profis mit einer langjährigen Erfahrung und hohen Leidenschaft daran, die Legende Unimog möglichst lange am Leben zu halten. Mit moderner IT-Unterstützung und enger Vernetzung zum

Hersteller sind Kunden optimal versorgt. Werden einmal Ersatzteile benötigt, können die Werkstätten auf ein Vollsortiment und die hohe Qualität der Original-Teile zugreifen. Die zusätzliche Kompetenz für An- und Aufbaugeräte macht die 199 Unimog Servicewerkstätten zu einem zuverlässigen Rundum-Sorglos-Partner für das System: Unimog und Gerät. Alle Servicepartner auf einen Blick: <https://mbs.mercedesbenz.com/de/special-trucks/partner-finden.html>

Video ansehen:



PART
OF
A
LEGEND



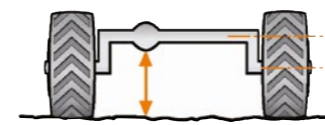
Versierte Experten: Die Unimog Servicepartner in Deutschland.

Extreme Bodenfreiheit

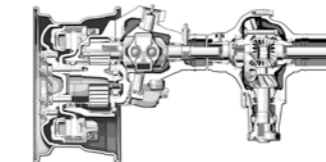
Die Unimog Portalachse mit Radvorgelege

Vielseitige Anwendungsmöglichkeiten sind ein Markenzeichen des Unimog. Seine verstärkten Portalachsen mit Radvorgelege gewährleisten eine hohe Bodenfreiheit für die unterschiedlichsten Aufgaben – auch abseits der Straße. Dafür sind das Differentialgetriebe und die damit verbundenen Antriebswellen nach oben verlegt. Achsrohr und Differential liegen über der

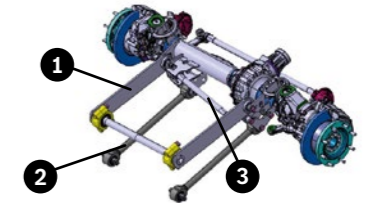
Radmitte. So werden Hindernisse leichter überwunden und der Fahrzeugschwerpunkt bleibt niedrig. Die Achsaufhängung ist verstärkt und trotz größten Belastungen. Ebenfalls robust angelegt ist die Achskonstruktion: Sie macht hohe Serienlastwerte möglich. Mehr Technik zum Unimog auf www.mercedesbenz-trucks.com.



Portalachse mit Radvorgelege



Achsgetriebe



Lenkergeführte Vorderachse



Der neue Dücker Öko-Mähkopf ist die Antwort auf häufig gestellte Fragen der kommunalen Betriebe und Lohnunternehmen zum ökologisch effektiven Einsatz der Anbaugeräte bei vertretbaren Kosten. Unser Öko-Mähkopf schützt Insekten und Kleintier vor dem Mähwerk. Der vorgebaute Ökostiigel, dessen Zinken vor dem Mähwerk laufen, warnt Insekten und Kleintier. Neugestaltete Y-Messer mindern den Luftstrom, sodass fast kein schädlicher Saugeffekt entsteht. Mit einer manuell einstellbaren Schnitthöhenverstellung bis zu 15 cm verbleiben dem Kleintier und den Insekten genügend Sicherheitsraum. Unter diesem Aspekt wurde auch der Tastwalze eine neue Form gegeben. Zwei verschlankte Bereiche, ca. 2/3 der gesamten Tastwalze, lassen „Luft“ beim Überrollen des Arbeitsbereiches. Die Mahd verbleibt hinter dem Mähkopf. Abgelegte Samen von Wildkräutern können erneut keimen. Der neue Dücker Öko-Mähkopf ist eine kostengünstige Weiterentwicklung und daher mit den vorhandenen Dücker-Auslegerarmen kompatibel.

Alles Öko...



MASCHINENFABRIK
DÜCKER

GERHARD DÜCKER GMBH & CO. KG
48703 Stadtlöhn, 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



Video ansehen:



Projekt umgesetzt mit
UGV Partner:
Schelling Nutzfahrzeuge GmbH



Feldfrisch: Ernte bei Mählmann Gemüsebau ...



... die just in time mit den Unimog schnell zur Weiterverarbeitung transportiert wird.

Frisch auf den Tisch

Zwölf Unimog sichern die Transportlogistik bei Mählmann Gemüsebau

Ob Beilagensalat auf Helgoland, Pizza Rucola in Frankfurt oder Blumenkohlaufahrt in Friedrichshafen: Die Wahrscheinlichkeit, dass jeder von uns im Lande schon einmal Gemüse von Mählmann Gemüsebau gegessen hat, ist groß. Im Jahre 1983 übernahm Wolfgang Mählmann nach seiner bestandenen Meisterprüfung zum Landwirt den Bauernhof seiner Eltern. Nach drei Jahren Viehzucht mit 30 Schweinen, zehn Kühen und 50 Hühnern beendete Wolfgang Mählmann 1984 die Viehhaltung. Seitdem wird im Oldenburger Münsterland auf dem Hof Mählmann ausschließlich Gemüse angebaut. Der familiengeführte Betrieb

baut heute über 30 Gemüsekulturen von Blumenkohl und Eissalat bis hin zu Brokkoli und Radieschen an. Mählmann Gemüsebau beliefert seine Kunden europaweit, 24 Stunden am Tag, 365 Tage im Jahr, die Ernte erfolgt just in time. Nicht verwunderlich, dass als Firmenfarbe Grasgrün gewählt wurde. Genauer gesagt: RAL 6010. In diesem Ton sind auch die drei nagelneuen Unimog U 427 lackiert, die die Unimog Generalvertretung kürzlich frisch an das Unternehmen übergeben hat. Seit 2004 wird der Unimog bei Mählmann eingesetzt – zur Freude von Werkstatt- und Fuhrparkleiter Marius Vaske. Seit

2008 kümmert er sich um das Wohl der Unimog auf dem Hof: „Die drei neuen identischen Modelle sind Nummer zehn, elf und zwölf im Betrieb.“

Die Ausstattung der Agrar-Geräteträger ist zweckdienlich und lässt keine Wünsche offen. An Bord ist alles, was für den Job auf Acker und Straße gebraucht wird: Traktionsbereifung, Agrar-Pritsche, Zugmaul, Hydraulikanlage für Anhänger und eine ordentlich ausgestattete Kabine mit Klimaanlage und „besonders bequemem Sitz“, wie Marius Vaske betont. Denn die Unimog werden in der Transportlogistik eingesetzt. Teilweise legen sie bis zu 50 Kilometer vom Betriebsgelände bis zum Feld zurück. Die täglichen Strecken, die die Fahrzeuge bewältigen müssen, sind der springende Punkt, weshalb der

Agrarbetrieb sich schon vor langer Zeit für den Unimog entschieden hat: „Für die Fahrten vom Feld zum Betriebshof oder zum Erzeugermarkt Langförden bei Vechta gibt es kein geeigneteres Fahrzeug als den Unimog“, so Vaske. Nach seinen Worten überzeugt der Unimog vor allem bei den Faktoren Schnelligkeit, Zuverlässigkeit, Spritverbrauch und Reifenabnutzung. „Kein anderes Fahrzeug kann uns effizienter dienen.“ Geschont wird dabei das Material in keiner Weise: Bis zu 18 Tonnen ziehen die Unimog. Planenzüge oder Kühlkoffer werden von April bis November durch das Oldenburger Münsterland bewegt. Das bedeutet rund 2.000 Betriebsstunden je Unimog. Zehn bis zwölf Jahre bleiben sie im Betrieb, bis sie gegen neue Modelle ausgetauscht werden.



Unikat: Das Kampfmittelräumdienst-Fahrzeug (U 5023) für die Feuerwehr der Hansestadt Hamburg.

Fahrzeuge für den Ernstfall

Schlingmann ist Pionier für Unimog TLF

Wir schreiben das Jahr 1975: Im August herrschen im Norden der Republik tagelang Temperaturen um die 35 Grad bei nur 30 Prozent Luftfeuchte. Plötzlich die Katastrophe: Aus den Wäldern der Lüneburger Heide und des Wendlands steigen dichte Rauchschwaden auf. Großalarm für die Feuerwehren der umliegenden Landkreise und darüber hinaus. Die Hitze und wechselnde Winde machen den Einsatzkräften schwer zu schaffen. Die Löscharbeiten dauern Tage. Größtes Problem: die mangelnde Wasserversorgung im unwegsamen Gelände. Immerhin brennen 8.000 Hektar Wald und 5.000 Hektar Moor- und Heidegebiet. Sieben Menschen kommen bei der bisher größten Brandkatastrophe der Bundesrepublik ums Leben.

Durch dieses Drama wurde klar, dass es dem Land Niedersachsen deutlich an geländegängigen Tanklöschfahrzeugen mangelte. Ein historisches Unglück, das nicht ohne Folgen bleiben sollte. Eine der Konsequenzen: die flächendeckende Ausstattung der Feuerwehren mit kompakten, geländefähigen Tanklöschfahrzeugen. Der Durchbruch für den Unimog. Dipl.-Ing. Heinrich Schlingmann war es, der das erste TLF für

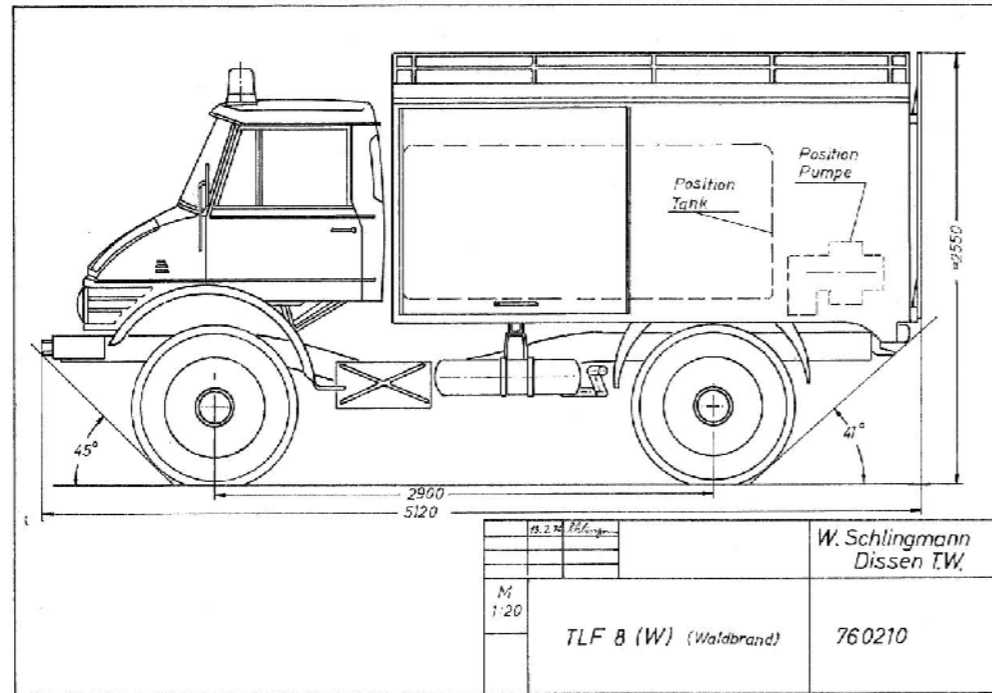
Unimog entwickelt und gebaut hat. Bereits 1971 orderte der Landkreis Friesland bei ihm einen Rüstwagen RW 1 auf einem Unimog U 416. Das war der erste Rüstwagen auf diesem Fahrgestell überhaupt.

In Dissen am Teutoburger Wald im Süden des niedersächsischen Landkreises Osnabrück, wo sich Fuchs und Hase „gute Nacht“ sagen, leben nicht mal zehntausend Menschen. Hier genießt man das Landleben. In einem Unternehmen am Ort sind aber alle hellwach. Jeden Tag. 200 Mitarbeiter. Schlingmann Feuerwehrfahrzeuge ist seit den ersten Modellen aus den 1970ern heute längst zum Synonym für hochgeländegängige, zuverlässige Feuerwehrfahrzeuge avanciert. Niemand baut mehr Unimog auf als Schlingmann. 2015 wurde das Unternehmen nicht umsonst mit dem Prädikat „Mercedes-Benz Unimog ExpertPartner“ ausgezeichnet.

Heinrich Schlingmann, der inzwischen seinen Ruhestand genießt, kennt den Markt noch immer: „Für das extreme Gelände findet heute der Unimog U 5023 Verwendung.“ Dieser hochgeländegängige Unimog kommt nämlich überall dort weiter, wo andere Fahrzeuge die Segel streichen müssen. Für



Bombensicher: Der Abtransport entschärfter Kampfmittel erfolgt mit dem Unimog.



Der Anfang: Schlingmanns erster Feuerwehr Unimog, ein TLF auf Basis des U 416 aus dem Jahr 1971.

die TLF-Normen 2000 und 3000 baut Schlingmann Löschfahrzeuge auf den Unimog Geräteträger. Diese fanden bisher auf dem U 218 L und finden neuerdings auf dem U 323 L eine optimale Basis. „Der U 323 verfügt über eine höhere Motorleistung und Achslast“, weiß Firmensprecher Peter Schallenberg. Nach seinen Worten ist das TLF 2000 auf dem Unimog hochinteressant für schmale Straßen und Waldwege. „Bei einer Fahrzeugbreite von nur 2,30 Metern eignet sich dieser Unimog insbesondere für den Einsatz in einer Altstadt.“ Etwa 70 Prozent aller Unimog Feuerwehrfahrzeuge, die das Schlingmann-Werk in Dissen verlassen, basieren auf der hochgeländegängigen Baureihe. Die übrigen Unimog werden auf dem Geräteträger aufgebaut. Für Schlingmann zeichnet sich derzeit wieder, ähnlich wie zu seinen Anfängen mit dem

Unimog in den 70ern, eine steigende Anfrage nach hochgeländegängigen Feuerwehrfahrzeugen ab. Ein Zeichen des Klimawandels mit steigenden Temperaturen und längeren Hitzeperioden. Und wenn eine Wehr mit einer Spezialanfrage um die Ecke kommt, dann sind die Schlingmann-Konstrukteure ganz Ohr. So wie zuletzt bei der Feuerwehr Hamburg. Sie ist in der Hansestadt für die Kampfmittelräumung zuständig. Gefordert wurde ein GW-KRD, also ein Gerätewagen-Kampfmittelräumdienst. Gebaut hat die Schlingmann-Mannschaft kurzerhand ein Unikat auf einem hochgeländegängigen Unimog U 5023 mit Werner Frontseilwinde (50 kN), Atlas Heckkran und explosionsgeschützter Aufnahmevorrichtung für Kampfmittel.



Baureihe 416, U 1100L, Baujahr 1976



Baureihe 437.4, U 3000, Baujahr 2004



Unimog Kompetenz: Schlingmann baut Feuerwehrfahrzeuge für jeden Einsatzbereich.

Grünpflegekopf ECO 1200 plus
für aufnehmenden Heckausleger SB 500/600

Naturschonend Mähen
im Profibetrieb

Insekten- und pflanzenschonend
Innovatives Scheibenmährprinzip



Der Unimog als Sattelzugmaschine

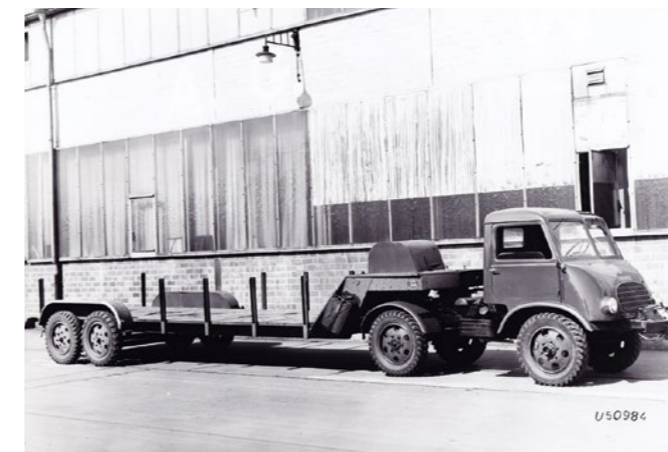
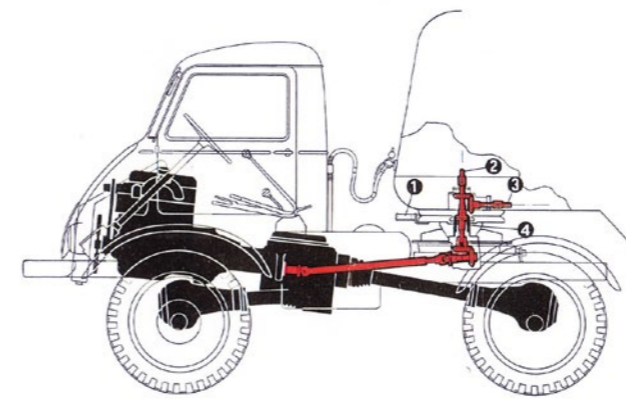
Eine Zugmaschine für viele Geräte?

Bereits 1951 befasste sich die Unimog Entwicklungsgesellschaft mit der Möglichkeit, den Unimog mit einer Sattelkupplung auszurüsten. Während zu Beginn offene und geschlossene Unimog mit kurzem Radstand verwendet wurden (Baureihen 2010 und 401), gab es mit dem Aufkommen der Baureihe 402 zwei Baumuster, die ab Werk als Sattelzugmaschinen ausgeliefert wurden. Vom Baumuster 402.101 mit offenem Fahrerhaus wurden insgesamt 14 Fahrzeuge produziert; vom Baumuster 402.102 mit Westfalia-Fahrerhaus Typ B gab es 90 Fahrzeuge. Sattelkupplungen wurden also bereits auf Fahrzeugen der Baureihen 2010, 401 und später auch auf Unimog 411 montiert. Die maximal zulässige Aufliegebelastung auf dem Unimog betrug 1.400 Kilogramm und die maximal zulässige Gesamtlänge des Fahrzeuggespanns lag bei 13 Metern. Gegenüber den heute üblichen Modellen wird der mit einer zentralen Öffnung versehene (hohle) Königszapfen des Anhängers durch ein von der Sattelkupplung angehobenes Rohr, welches in die genannte Öffnung geschoben wird, verrie-

gelt. Durch dieses Rohr erfolgt, sofern das Fahrzeug mit der entsprechenden Ausrüstung versehen ist, über eine Klauenkupplung auch der Kraftschluss einer Kardanwelle, welche vom Nebenabtrieb des Getriebes in den Anhänger geführt wird und dort bedarfsweise horizontal oder vertikal abgegriffen werden kann. Da eine Sattelzugmaschine nicht über eine eigene Ladefläche verfügt und somit einzig zum Ziehen von Sattelaufhängern dient, gab es als Sonderausstattung für die kleinen Unimog einen Hilfsrahmen, auf den die bekannte Aufsetz-Kipppritsche montiert werden konnte. Damit ließ sich der Unimog ohne Einschränkung auch für andere Tätigkeiten verwenden. Die ursprünglich angedachte Lösung, eine Pritsche in der Sattelkupplung zu befestigen, konnte nicht realisiert werden, da unter anderem die am Königszapfen auftretenden Kräfte zu groß und der Neigewinkel der Sattelplatte für einen Kippvorgang zu klein waren.



Wer hätte das gedacht: Den Unimog gab es auch als Sattelzugmaschine.

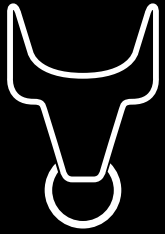


UNIMOG - SATTELSCHLEPPER

EINE ZUGMASCHINE
FÜR VIELE GERÄTE

Die Vorteile des Unimog-Sattelschleppers liegen in der geringen Anschaffungs-, Betriebs- und Wartungskosten. Ein Unimog-Sattelschlepper dagegen als vielseitiges Fahrzeug für jeden Bedarfsfall der Land- und Forstwirtschaft. Er ermöglicht leicht aufstellbare Arbeitsplätze. Hierbei ist die Möglichkeit der Erweiterung. Durch seine Wendigkeit eignet er sich besonders für den Einsatz auf engen Wegen.

EIN ERZEUGNIS DER
DAIMLER-BENZ AG · WERK GAGGENAU



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. Zu haben beim Unimog-Händler oder Servicepartner:

mbs.mercedes-benz.com/partnersuche

Mercedes-Benz

Trucks you can trust

