

Mercedes-Benz

UnimogExtra

Die Legende im täglichen Einsatz.

Jubiläums-Ausgabe 2021

www.unimog.at



Ein Mythos feiert Jubiläum.

Der Alleskönner von Mercedes-Benz: gestern und heute.



Lebendige Geschichte. Eine Legende feiert Jubiläum: Der Unimog.



Erfunden als Universal-Motor-Gerät, gebaut als verlässliches Arbeitstier, weiterentwickelt zum fortschrittlichen Leistungsträger. Als im Jahr 1946 der erste Unimog entwickelt wurde, konnte noch niemand absehen, was für eine Erfolgsgeschichte der legendäre Alleskönner bis heute schreiben würde.

64.242

produzierte Fahrzeuge: damit ist der Unimog S bis heute die erfolgreichste Baureihe

Am Anfang standen Erfindergeist und eine Idee, die den Unimog bis heute unverwechselbar macht: Unverwüstlichkeit und Vielseitigkeit so nutzbar wie möglich zu machen. Ob in der Landwirtschaft, bei Kommunen, im Forst, bei der Feuerwehr oder auf der Schiene – kein anderes Nutzfahrzeug kann eine solche Bandbreite an Einsatzmöglichkeiten aufweisen.

Auf Basis des ersten Unimog Prototypen U1 aus 1946 entwickelte sich ein Fahrzeug mit Allradantrieb, Differenzialsperren und Portalachsen, das allen Anforderungen an Transportleistung und Zugkraft genügte und dennoch mit 50 km/h schnell war. Zudem konnten an allen Seiten An-

baugeräte installiert werden – ein klarer Vorteil zum klassischen Schlepper, der lediglich am Heck eine entsprechende Möglichkeit bot. Der robuste Dieselmotor von (damals) Daimler-Benz gewährleistete einen kostengünstigen Betrieb.

Bereits in den ersten zehn Jahren konnte der Unimog mit genau den Argumenten überzeugen, die ihn bis heute auszeichnen: die Verbindung von hoher Geländetauglichkeit mit schnellem Fahren auf Straßen, sein breites Anwendungsspektrum mit zahllosen An- und Aufbaumöglichkeiten sowie die hohe Qualität und Belastbarkeit seiner Teile.

Ab 1953 wurden bereits zwei Radstände mit den Baureihen 401 und 402 angeboten, drei Jahre später mit der Baureihe 411 brachte der Unimog bereits 30 PS auf den Boden. Ab Mitte der 1950er-Jahre interessierten sich Militär und Feuerwehren für den Unimog S (Baureihe 404). Bis 1980 wurde der Unimog S in Gaggenau produziert und ist damit bis heute die erfolgreichste Baureihe mit 64.242 gebauten Fahrzeugen. Stetig flossen technische Neuerungen in die Fahrzeuge ein, die Motoren wurden stärker und auch im Fahrerhaus verbesserte sich der Komfort. Die Produktvielfalt nahm auch durch die Unterteilung in „leichte“ und „schwere“

Baureihen weiter zu und bereits 1970 konnte der 150.000ste Unimog, ein U 421, als Spende an eine gemeinnützige Organisation übergeben werden.

Das Konzept des Unimog als Geräteträger bewährt sich seit 75 Jahren. Daneben entwickelten die Mercedes-Benz Ingenieure die hochgeländegängige Variante des Unimog stets weiter, welche 2002 mit komplett neuem Antriebsstrang präsentiert wurde. Im selben Jahr übersiedelte die Unimog Produktion vom Werk Gaggenau in das Werk Wörth. Mit dem Unimog Museum bleibt er aber weiterhin fest in Gaggenau verankert.



QR-Code scannen
und Video
75 Jahre Unimog
anschauen

Über 2000 Besucher feiern den 75. Geburtstag des Unimog in Gaggenau - 75 Unimog-Modelle im Corso unterwegs



75 Jahre Unimog wurde Anfang September in Gaggenau gefeiert und 75 Unimog lang war der Konvoi, der sich wie ein Lindwurm vom Produktionswerk in Wörth am Rhein durch die Stadt Karlsruhe und über Landstraßen bis zur Heimat des Unimog in Gaggenau im Murgtal schlängelte. Im Werk Gaggenau wurde der Unimog als Mercedes-Benz Fahrzeug ab 1951 produziert - weswegen 2021 ein Doppeljubiläum ist: 75 Jahre Unimog, davon 70 Jahre mit dem Mercedes-Stern auf der Haube. Die ursprüngliche Wiege des Universal-Motorgeräts ist in Schwäbisch Gmünd, wo der erste Prototyp in Testfahrten bereits 1946 über Wiesen und Hügel krabbelte.

Das Unimog-Museum in Gaggenau beleuchtet die Historie des unverwüstlichen Arbeitstieres von den Anfängen bis heute und zeigt auch die einzigartigen Fähigkeiten der Fahrzeuge in einem Gelände-Parcours. Die „Party“ zum 75 Jahre Jubiläum fand auf dem Gelände um das Museumsgebäude statt. Die 75 Fahrzeuge aus den vielen unterschiedlichen Baureihen und Baujahren boten einen Querschnitt der Entwicklungsgeschichte des Unimog. Die Corso-Teilnehmer konnten sich bei Vorführungen im Testgelände in Ötigheim von der Geländetauglichkeit des Unimog nochmals überzeugen. Die Straßentauglichkeit stand bei der mitunter weiten Anreise, die die Teilnehmer mit ihren „Schätzchen“ zurückzulegen hatten, ohnehin außer Frage.

Vom „Fetzen“ zum Traumauto.

Georg Ebner hat in seinem Leben viele Oldtimer repariert und saniert. Besonders angetan hat es ihm sein Unimog 401 aus dem Jahr 1955.

1955

Fast 70 Jahre
und immer noch
auf Achse.

Der Star in Georg Ebners Garage ist ein Arbeitstier aus Gaggenau: ein Unimog 401, Baujahr 1955 mit 25 PS.

„Ein Arbeitskollege besaß so ein Fahrzeug und ich wollte dann auch eins haben“, erinnert sich Ebner an den Ankauf des Unimog vor rund 20 Jahren. Der Traum entpuppte sich allerdings als Rosthaufen. Georg Ebners Glück: Der heute 74-jährige kennt sich mit alten Autos aus, schließlich hat er sein Leben lang nichts anderes gemacht, als Fahrzeuge und Baumaschinen („die richtig Großen“) zu warten und zu reparieren. Dabei hat er viele Jahre auch im Ausland verbracht, etwa in Saudi-Arabien und im Kongo. Drei Jahre hat er im Oman Straßenbaumaschinen betreut und noch knapp vor seiner Pensionierung war er mehrmals in Guinea-Bissau an der afrikanischen Westküste, um dort einen 100-Tonnen-Bagger am Laufen zu halten.

Um nicht irgendwann später bei der Sanierung auf böse Überraschungen zu stoßen, hat Georg Ebner es sich zur Gewohnheit gemacht, seine

Oldtimer komplett zu zerlegen und dann Teil für Teil wieder zusammensetzen. Er will offenlegen und finden, was sich im Verborgenen, im Inneren befindet und erst später zum Ausbruch kommen könnte. Wie ein Pathologe nach Organfehlern sucht, nach beschädigten Blutgefäßen oder den Spuren einer Vergiftung, fahndet Georg Ebner nach rostigen Flecken, Schwachstellen im Fahrgestell, Geräuschnormalien des Triebwerks und abgenutzten Dichtungen.

Zuerst hat er das Fahrgestell einer intensiven Behandlung mit dem Sandstrahlgerät unterzogen. Eine zweite Fahrerkabine diente dazu, besonders marode Teile seiner Unimog Kabine zu ersetzen. Die Türen hat er neu gekauft, Motor und Getriebe unterzog er einer Generalüberholung. Dichtungen, Lager, Kolben und Ventile hat er getauscht. „Viele der benötigten Teile bekam ich direkt bei Mercedes, andere auf Teilmärkten und im Internet“, sagt Georg Ebner.

Fremde Hilfe nutzte er bei der Erneuerung der Frontscheibe, die Spenglerarbeiten ließ er von einem Fachmann in Salzburg erledigen und bei den Sitzen vertraute er auf einen Köhner in Polen, zu dem er bei der Restaurierung eines anderen Fahrzeugs über Vermittlung eines in Österreich urlaubenden Landsmannes gekommen war. „Der Preis war günstig, das Angebot gut, aber als ich dann dem Mann zusätzlich zu den Sitzen auch noch Geld für den Kauf von Leder mit nach Polen gab, haben sich viele meiner Freunde über mich lustig gemacht. Sie meinten, dass ich weder Sitze noch Geld wiedersehen werde.“

Tat er dann aber doch und auch bei den Unimog-Sitzen klappte alles wie am Schnürchen. Georg Ebner grinst nun über das ganze Gesicht. Es sind Anekdoten wie diese, die für ihn die Faszination „Oldtimer-Restaurierung“ ausmachen und es ist letztlich das Schrauben an den Fahrzeugen.



Georg Ebner hat es sich zur Gewohnheit gemacht, seine alten Fahrzeuge komplett zu zerlegen und dann Teil für Teil wieder zusammensetzen.

Unimogler mit Leib und Seele.

Michael Soriat lebt seinen Kindheitstraum: Am Steuer seines Unimog Oldtimer Cabrio reist er regelmäßig „oben ohne“ in die Vergangenheit.

Wir schreiben das Jahr 1971. Im Mercedes-Benz Werk Gaggenau läuft ein grün lackiertes Unimog 421 Cabrio vom Band, das für Michael Soriat heute zugleich liebstes Hobby und flexibles Arbeitstier ist. Vor acht Jahren hat er das Universal-Motor-Gerät gekauft und liebevoll zu restaurieren begonnen. „Der Zustand war in Anbetracht des Alters hervorragend, die Fahrerkabine war sogar einmal neu lackiert worden.“ Zu tun gab es trotzdem einiges: Roststellen entfernen, Teile von Schmutz und Öl befreien, eine neue Stoßstange montieren, die Spiegelarme sanieren, die Kotflügel ausbessern und neu lackieren. Die Sitze lässt Michael vom Sattler mit neuem, maßgeschneidertem Leder beziehen. „Im Vorjahr habe ich dann auch eine komplette Motorüberholung durchgeführt, alles zerlegt und neue Lager, Dichtungen und Filter eingebaut.“ Für seine Arbeiten verwendet Michael ausschließlich Originalteile, manche kauft er neu, andere gebraucht.

Der Oberösterreicher lächelt. Seit einer gefühlten Ewigkeit hält er einen unscheinbaren Schalter rechts neben dem Lenkrad gezogen. „Die Glühwendel“, wie er erklärt. „Ich bin Unimogler durch und durch und genieße die ‚Diesel-Gedenkminute‘“, sagt er und startet den Motor. Unvermittelt schütteln 52 PS das Fahrzeug ordentlich durch. Gefederte Sitze, Beinfreiheit und anderen Komfort sucht man vergeblich, das einzige bisschen Luxus: ein in einer Munitionskiste verbauter Radio. „Im Original hat es den so natürlich nicht gegeben“, sagt er.

Was den Unimog zum Traumwagen macht? „Seine Vielseitigkeit. Kein anderes radangetriebenes Fahrzeug kommt in unwegsamen und tiefen Geländen so weit wie ein Unimog. Dabei ist selbst mein Oldtimer bis zu 70 km/h schnell, verfügt über Allrad, sechs Vorwärts- und zwei Rückwärtsgänge und kann mit diversen Anbaugeräten, Ladefläche oder Anhängern betrieben werden“, sagt er. Dazu kommt: „Beim

Unimog gibt es für jeden Geschmack und jede Nutzungsanforderung das passende Modell – die Vielseitigkeit ist größer als bei jedem anderen Fahrzeug.“

„Ich setze den Unimog fast wöchentlich zum Transport von Grünschnitt, Baumaterialien, größeren Gegenständen, Einkäufen oder Heu ein und wenn sonst nichts zu tun ist, bin ich mit Freunden unterwegs.“ Michael ist Obmann des Unimog Clubs Salzkammergut und er ist nicht nur Mercedes-Fan, er arbeitet auch für

1971

Ein Unimog
als Cabrio
für besondere
Anlässe.



„Es war so etwas wie Liebe auf den ersten Blick und schon recht bald hatte ich den Wunsch selbst einen eigenen Unimog-Oldtimer zu besitzen.“

Mercedes – und zwar schon sein halbes Leben. Sieben Jahre lang war er bei Mercedes-Benz Trucks Österreich als Produktmanager für Unimog und Sonderfahrzeuge tätig. Seit Kurzem betreut er nun als Gebietsleiter zahlreiche Werkstätten. Mit 15 Jahren begann Michael eine Lehre als Lkw-Mechaniker und hatte viel mit alten Unimog-Exemplaren zu tun. Michael erinnert sich: „Es war so etwas wie Liebe auf den ersten Blick und schon recht bald hatte ich den Wunsch selbst einen eigenen Unimog Oldtimer zu besitzen.“ Die lange und intensive Suche war schließlich erfolgreich.

Erich und die Bienen.

Imkern ist in. Im ganzen Land stellen Bienenzüchter ihre Stöcke auf – nur wenige transportieren ihre Völker aber so stilsicher wie Erich Six mit einem Unimog.



„Natürlich wäre auch ein Leben ohne Unimog möglich, aber anstreben tue ich das nicht.“

1992

Der Unimog
im Einsatz für
Königinnen.

Erich Six lächelt. „Nur nicht direkt vors Flugloch stellen.“ Jedes seiner drei Bienenvölker zählt an die 50.000 Bienen, der Oberösterreicher nähert sich trotzdem völlig unbehelligt von der Rückseite. Die Imkerei ist für Erich Six mehr als nur ein Hobby. „Das ist eine Leidenschaft“, sagt er. Eine weitere große Leidenschaft parkt einige Meter weiter rücklings zwischen Nadelbäumen: Ein Unimog U 1400 in „Kommunal-Orange“, Baujahr 1992 mit 136 PS. „Es handelt sich dabei um die sogenannte schwere Baureihe“, sagt er.

Dabei ist das Fahrzeug streng genommen gar nicht seines. „Nein, der gehört eigentlich meinem Sohn“, sagt er. Der arbeitet in einer Mercedes-Benz Werkstätte in der Nähe von Salzburg und hat vor neun Jahren die Chance genutzt, der Gemeinde Zams das in die Jahre gekommene Arbeitstier abzukaufen. „Wie oft im Leben hat dabei der Zufall Regie geführt“,

sagt Erich Six, der als Techniktrainer selbst auch für Mercedes-Benz Trucks tätig ist und es dabei mit den unterschiedlichsten Unimog Typen zu tun bekommt. „Ich kann mir nichts Schöneres vorstellen“, sagt der 52-Jährige und schmunzelt. „Natürlich wäre auch ein Leben ohne Unimog möglich, aber anstreben tue ich das nicht.“

Seinen „427er“ setzt der Oberösterreicher für alle möglichen Arbeiten ein: Zum Transport von Baumaterialien wie Ziegeln und Kies, für Holzarbeiten in seinem eigenen Waldstück und um seine Zufahrtstraße im Winter mit dem Pflug von Schnee zu räumen. „Ich habe eine Schneefräse und wenn es wirklich viel schneit – was bei uns hier durchaus vorkommt – helfe ich der Gemeinde und räume den Gehsteig in Richtung Ortszentrum“, sagt er. Türmt sich die weiße Pracht so richtig hoch, dann sind Erich Six und sein Unimog auch auf den umliegenden Bauernhöfen gern gesehene „Schneeräumungs-Gäste“. „Die Traktoren kommen dann nicht mehr durch – der Unimog mit seinem Allrad und Schneeketten aber locker.“

Freie Fahrt hat der Oberösterreicher immer dann, wenn das Terrain anspruchsvoller wird. Wenn es über Stock und Stein geht. Äste oder Geröll den Weg versperren. Tagelanger Regen Waldwege und Forststraßen in schlammige Pisten verwandelt. „Dank seiner hohen Bodenfreiheit und Geländegängigkeit sind derartige Herausforderungen für den Unimog kein Problem.“ Gebrauchsspuren an der Karosserie zeugen von vielen Arbeitseinsätzen. Quasi als „Belohnung“ für seine Mühen will er dem Unimog-Oldie aber schon bald eine Frischzellenkur gönnen. „Wir wollen da und dort Kleinigkeiten ausbessern und die Kotflügel neu machen. Ihm vielleicht auch eine neue Lackierung verpassen.“ Der „Mogi“ soll dann nicht mehr in „Kommunal-Orange“, sondern in „Agrar-Grün“ daherkommen. „Das passt dann besser zu uns.“

Geht nicht, gibt's nicht.

Carports, Dachstuhlhausbauten und Holzhäuser sind das Geschäft von Philipp Marth. Er baut, was immer aus Holz gebaut werden kann – und vertraut auf einen fast 20 Jahre alten Unimog 2100.

Seit mittlerweile fast zehn Jahren sind der Unternehmer aus Schönberg im Tiroler Stubaital und sein Unimog 2100 ein unzertrennliches Gespann „Ich habe ihn damals im Internet gefunden“, sagt Marth. Damals, das war im Jahr 2012. „Ich habe das Inserat gesehen, sofort angerufen und war dann auch schon am Weg, um mir das Fahrzeug anzuschauen.“ Davor war Philipp Marth schon an mehreren gebrauchten Unimog interessiert. Die Nachfrage war aber stets derart enorm, dass er immer zu spät dran war. In diesem Fall war er der erste Interessent. Er hat gleich vor Ort alles klar gemacht und das Fahrzeug gekauft.

Der Tiroler verpasste dem Unimog Baujahr 2004 einen Kranaufbau und machte ihn zum neuen Star im Fuhrpark seines Holzbau-Unternehmens. „Der Unimog ist flexibler und praktischer als ein normaler Lkw“, sagt Marth. „Was bringt mir mehr Laderaum, wenn ich den Lkw dann nur eingeschränkt einsetzen kann und ich ihn nur für kurze Strecken brauche? Wir kommen im Jahr gerade einmal auf 2.000 bis 3.000 Kilometer Fahrleistung, aber rund 200 Stunden Betriebszeit. Wir haben zudem sehr oft bei kleinen Baustellen zu tun. Dort sind die Einfahrten eng, der Untergrund wäre für einen schweren Lastwagen zu weich. Der Unimog ist für solche Situationen wie geschaffen und wenn ich mit Anhänger unterwegs bin, komme ich trotzdem auf eine ordentliche Nutzlast. Noch dazu macht er auch bei längeren und steileren Anstiegen nicht schlapp und er deckt praktisch alle unsere Einsatzeventualitäten ab.“ Echte Vorteile im Arbeitsalltag sind für Marth der Kran mit seinen bis zu 19 Metern Reichweite und vor allem die V-förmige Abstützung des Universalgeländefahrzeugs. „Dadurch kann ich den Kran seitlich des Fahrzeugs einsetzen, aber auch nach vorne und hinten – ohne dass ich das Fahrzeug zuerst aufwändig umstellen muss.“

Das Unternehmen wurde um 1900 gegründet. Wie damals dreht sich auch noch alles um

Holz – um Dachausbauten, die Errichtung von Blockhütten, landwirtschaftlichen Gebäuden und Häusern, den Aufbau von Terrassen, Treppen und Geländern. „Es gibt nichts aus Holz, was wir nicht planen und bauen würden“, sagt Philipp Marth und lächelt. „Geht nicht, gibt's bei uns nicht!“

Neben dem Unimog 2100 vertraut er in seinem Fuhrpark auch auf einen MB-Trac. Ein weiterer Unimog, ein 406er Cabrio aus 1972, geht als Liebhaberprojekt durch. Der steht nicht im Arbeitseinsatz. „Ich habe ihn Anfang 2018 aus Passau gekauft und aufwändig restauriert.“ Marth hat dabei mit Profis zusammengearbeitet, aber auch selbst Hand angelegt. „Mir macht das Spaß, wenn ich ein paar Handgriffe selbst erledigen kann.“ Noch mehr Spaß macht es ihm allerdings mit dem Oldie auszufahren. Dann heißt es in Richtung Familie: „Wie schaut's aus? Seid's bereit? Fahr' ma aus?“

2004

In knapp 20 Jahren gerade erst mal warmgelaufen.



	Unimog 2100	Unimog 406 Cabrio
Baujahr	2004	1972
Eigengewicht	10.250 Kilogramm	3.640 Kilogramm
Max. Gesamtgewicht	11.300 Kilogramm	5.600 Kilogramm
Motor	Diesel 356.997	Diesel OM 352.XII
Höchstgeschwindigkeit	90 km/h	71 km/h
Leistung	155 kW / 211 PS	59 kW / 80 PS
Hubraum	5.958 ccm	5.675 ccm

Wie Lego – nur viel größer.

Der Unimog hat im Feuerwehrbereich nicht nur eine große Geschichte, sondern auch eine ebensolche Zukunft. Längst hat man weltweit erkannt, dass es, um Ausnahmesituationen Herr zu werden, weit mehr braucht als einfach nur einen allradgetriebenen Lkw.



Eine noch längere Geschichte als der Unimog hat in Weitra nur das Bier. Mehr als 700 Jahre ist es her, dass hier erstmals gebraut wurde. Das Feierabend-Bier war es unbestätigten Gerüchten zufolge auch, das den Ausschlag dafür gab, den 1978 in Dienst gestellten Unimog 416 (ausgeführt als TLFA-1300) nicht auszumustern, sondern in Heimarbeit wieder auf Vordermann zu bringen. Und zwar ganz ohne Zeitdruck – nicht zuletzt, weil in Weitra auch ein U 5000 des Landesfeuerwehrverbandes stationiert ist.

Realisiert werden konnte die Idee „Unimog neu“ nur, weil sich unter den zehn am Projekt beteiligten Herren kein Mechaniker oder Spengler fand – und somit auch niemand, der im Vorfeld den Umfang der Renovierung seriös einschätzen konnte. Entsprechend groß war

die Überraschung, als sich hinter jeder gelösten Schraube bedenklicher Rost fand – am Ende der Zerlegung bestand der Unimog nur noch aus Fragmenten des Motors, einem vom Rost unbeeindruckten Fahrgestell und der Pumpe; alles andere war demontiert worden. Viele Teile galt es zu erneuern oder – schlimmer noch – nachzubauen, und wirklich jedes Teil wollte mit viel Liebe auf ein zweites Feuerwehrleben vorbereitet werden.

Hinzu kam der Wunsch, einzelne Bauteile auf einen zeitgemäßen Standard zu heben. Das betraf die verbaute Rundumbeleuchtung in LED-Technologie genauso wie die Blaulichtanlage oder den Stecker für eine stetige Stromversorgung in der Garage. Bunt eingerichtet und mit vielen Neuteilen ausgestattet wurden auch die Räume mit der technischen Ausrüstung des Unimog.

Gemeinsam bereit standen die Unimog Modelle der Freiwilligen Feuerwehr Weitra-Stadt anlässlich unseres Fototermins. Beide voll einsatzbereit und immer dann gefragt, wenn es zu Alarmierungen abseits des klassischen Straßennetzes geht. Ein Leben mit nur einem Unimog konnte und wollte sich die Freiwillige Feuerwehr Weitra Stadt nicht vorstellen. Im Sommer waren alle Mühen und Zweifel vergessen, der 78er-Unimog erstrahlte im Neuwagenzustand, nur diesmal komplett von Hand und im Selbststudium zusammengebaut, in insgesamt 1.200 Arbeitsstunden. Nicht nur die Arbeit, auch die gut 22.000 Euro, die es für die Teile brauchte, und weitere 2.000 Euro für neue Reifen stemmte man in Weitra aus eigener Kraft. Das macht die Mannschaft fast so stolz wie ihre Bierbrauer-Geschichte, wir können das verstehen.

Für jeden Einsatz.

Mit den beiden Unimog-Varianten UHE und UGE ist im Ernstfall auch in unwegsamem Gelände schnelle Hilfe gewährleistet. Auf der Feuerwehrmesse in Oberwart konnten zwei für die Feuerwehr-Kameraden und Einsatzkräfte sehr interessante, repräsentative Fahrzeuge gezeigt werden.

Der Unimog UGE U 323 als HLF 2.

Der Unimog U 323 der FF Kaltenleutgeben ist ein sehr wendiges Fahrzeug. Er ist mit einem permanenten Allradantrieb sowie dem Offroad-Package samt vorderer Differenzialsperre und Untersetzung ausgestattet. Die Fahrer-Sitzposition mit guter Rundumsicht sorgt sowohl im städtischen Gebiet wie auch im Gelände für Sicherheit. Moderne LED-Leuchten erhellen das Einsatzgebiet. Die Motorleistung mit 230 PS (170 kW), hohe Steigfähigkeit und der Böschungswinkel tun ihr übriges.

Feuerwehraufbau Nusser:

- HLF 2 (Hilfeleistungsfahrzeug 2)
- Besatzung: 1+5
- Löschwassertank: 1.500 Liter
- Fahrzeugeinbaupumpe NP1000: hydraulischer Antrieb, Nennleistung: 1000 l/min bei 10 bar und 3 m Saughöhe, Antriebsleistung 28 kW, Nenndrehzahl 3400 l/min
- Pneumatischer Flutlichtmast
- Hydraulische Frontanbauseilwinde (50kN)

Der Unimog UHE U 5023 als HLF 2.

Mit seiner Hochgeländegängigkeit und einer Wadfähigkeit bis 1,2 m zeichnet sich der Unimog U 5023 der FF Langenzersdorf aus. Differenzialsperren vorne und hinten sowie zusätzlich ein pneumatisch zuschaltbarer Allradantrieb stehen zur Verfügung. Mit dem gekröpften und äußerst verwindungsfähigen Rahmen in Verbindung mit den über Schubrohrtechnik geführten Portalachsen ist der Unimog UHE für den Einsatz in schwierigem Gelände und im Katastrophenschutz prädestiniert.

Feuerwehraufbau Rosenbauer:

- HLF 2 (Hilfeleistungsfahrzeug 2)
- Besatzung 1+2
- Löschwassertank: 2.000 Liter
- Rosenbauer-Normalkreiselpumpe „N25“ in Leichtmetall
Nennleistung: 2500 l/min bei 10 bar
- Pneumatisch ausfahrbarer Lichtmast
- Seilwinde Rotzler TR 030/7 – 2-Gang Treibmatic, Zugkraft 50 kN konstant mit 65 m verzinktem Stahlseil (13 mm)





Der Unimog im Agrareinsatz.

Überzeugend beim Schleppertest.

Sinkende Erlöse, lange Transportwege, teure Standzeiten: Die Agrarwirtschaft ist im Wandel und stellt Landwirte und landwirtschaftliche Lohnunternehmer vor neue Herausforderungen.

Neben der Optimierung des eigenen Fuhrparks für die bestehenden Aufgaben ist die Erschließung zusätzlicher Einnahmequellen ein nachhaltiger Schritt der Betriebsicherung. Der Unimog ist nicht nur wirtschaftlicher Transportprofi, sondern ein vielseitiger, ganzjährig einsetzbarer Geräteträger.

Für zukunftsichernde Lohnunternehmertätigkeiten bietet er die idealen Voraussetzungen. Seine genormten elektrischen, hydraulischen und mechanischen Schnittstellen ermöglichen den Einsatz sämtlicher kommunaler Arbeitsgeräte. Der moderne Mercedes-Benz Antriebsstrang vereint Umweltfreundlichkeit und Effizienz. Und dank seiner zulässigen Höchst-



geschwindigkeit von 89 km/h ist der Unimog absolut autobahntauglich.

Gerade im Transporteinsatz ist der Unimog den meisten Traktoren damit weit voraus. In einem Schlepper-Vergleichstest hat der Alleskönner seine Stärken in den Bereichen Kraftstoffverbrauch, Straßentauglichkeit, Nutzlast, Sicht, Service-Freundlichkeit und Ergonomie unter Beweis gestellt.

Allgemeine Infos
zum Schleppertest:
lwk-niedersachsen.de

Test-Details zu
technischen Daten,
Beurteilungen und
Motor-Messwerten:
dob-landtechnik.de

+++ DER UNIMOG U 427 PUNKTET IM SYSTEMVERGLEICH*:

- Geringster Kraftstoffverbrauch (41,3 l/100 km ohne Anhänger bzw. 60,0 l/100 km mit zwei Anhängern)
- Geringstes Leergewicht (9.065 kg)
- Zweithöchste Nutzlast (4.935 kg)
- Kurzes Vorbaumaß (1,81 m)
- Hervorragende Sicht auf Frontanbaugeräte und Verkehrsgeschehen durch die Panoramascheibe
- Optimale Sichtverhältnisse dank Parallelscheibenwischer mit jeweils drei Wasserdüsen
- Einfache Wartung von Batterie, Kabinenfilter und Antriebsstrang
- Ergonomisches Arbeitsumfeld mit komplett gefedertem und beheizbarem Fahrer- und Beifahrersitz
- Komfortable Zentralverriegelung

* Schleppertest 2020, Landwirtschaftskammer Niedersachsen, lwk-niedersachsen.de

+++

ZUSÄTZLICHE AUSSTATTUNGSMERKMALE BIETEN VORTEILE IM BETRIEB:

LS-Hydraulik vorne/Mitte/hinten. Je nach Bedarf sind verschiedene Hydraulikanlagen erhältlich, z.B. die Load-Sensing-Hydraulikanlage mit bis zu 110 l/min Hydrauliköl-Durchfluss und 240 bar Druck: leistungsfähig und kraftstoffsparend zugleich.

Frontkraftheber. Ausgerüstet mit Frontkraftheber, ist der Unimog vielseitig einsetzbar.

Frontzapfwelle. Die Unimog Frontzapfwelle leistet 160 kW und verspricht neue Einsatzmöglichkeiten, eine effizientere Arbeitsweise und einen geringeren Kraftstoffverbrauch im Vergleich zum hydraulischen Antrieb. Das Mercedes-Benz Original-Frontzapfwellengetriebe kann auch nachgerüstet werden.

Permanenter Allradantrieb mit 3 Sperren.

Der permanente Allradantrieb mit drei Differenzialsperren stellt eine hohe Traktion des Unimog sicher.

Hydrostatischer Fahrtrieb. Dank EasyDrive kann der Unimog Fahrer einfach zwischen stufenlosem und mechanischem Antrieb wechseln. Das ermöglicht ihm eine präzise stufenlose Regulierung der Fahrgeschwindigkeit beim Arbeiten im hydrostatischen Work-Modus und das schnelle Umschalten auf das kraftstoffsparende Schaltgetriebe.



Reifendruck-Regelanlage. Die Reifendruck-Regelanlage TireControl plus ist optional verfügbar. Sie ist in den Portalachsen integriert, funktioniert automatisch oder manuell und kann einfach über das Lenkrad aktiviert werden. Dabei sind drei Modi wählbar – für optimale Traktion auf dem Feld, reduzierten Verbrauch auf der Straße sowie gute Straßenlage bei hohen Geschwindigkeiten.

Heckkraftheber. Nicht zuletzt dank des Heckkrafthebers lässt sich der Unimog schnell und unkompliziert auf diverse Feldarbeiten einstellen.

Mechanische Heckzapfwelle. Die starke mechanische Heckzapfwelle des Unimog wurde für den Einsatz von Hochleistungsanbaugeräten konzipiert. Hier kann die volle Motorleistung übertragen werden.



QR-Code scannen
und Video
anschauen

Jeder Aufgabe gewachsen

Ob Acker oder Autobahn, der Unimog kann alles. Mit Allradantrieb und Reifendruckregelanlage verfügt er über hervorragende Traktion bei der Feldarbeit. Sein ABS sorgt auf der Straße für mehr Sicherheit. Auch aufgrund seiner hohen Nutzlastreserven und niedrigen Reifenkosten führt am Unimog kein Weg vorbei.


Gerät nie in Stillstand

Der Geräteeinsatz ist fest in der DNA des Unimog verwurzelt. Mercedes-Benz hat das Fahrzeug perfekt auf die vielfältigen Anforderungen abgestimmt. Die genormten Unimog Schnittstellen ermöglichen einen besonders schnellen Geräteumbau.

Damit Wirtschaftlichkeit nicht auf der Strecke bleibt

Lange Wartungsintervalle und die gute Zugänglichkeit für den Service verkürzen Standzeiten. Als Zugmaschine zugelassen, ist der Unimog zudem vom Sonntagsfahrverbot befreit. Das bringt wertvolle Steuer- und Mautersparnisse.

Für die Entlastung des Fahrers sorgen außerdem ein Kamerasystem zur besseren Übersicht und das vollgefederte Fahrerhaus als Komfort-Garant an langen Arbeitstagen. Beste Voraussetzungen für Landwirte und Lohnunternehmer, die auch außerhalb der Saison kommunale Zusatzarbeiten leisten wollen.

Hubarbeitsbühne für den Unimog.

Der Unimog steht für höchste Geländegängigkeit, Ausdauer und Zuverlässigkeit. Der Allrad-Geräteträger von Mercedes-Benz ist eine Klasse für sich. Die softwaregesteuerte elektrohydraulische Hubarbeitsbühne P 250 all terrain von Palfinger eröffnet in Einheit mit dem U 219 als „All-Terrain-Edition“ neue Dimensionen.



Johann Poschner von Palfinger stellt die Unimog-Hubarbeitsbühne im Video vor.

Seit 75 Jahren ist Unimog ein Synonym für robuste Allradtechnik. Das Modell U 219 gilt als das wendigste der umfangreichen Produktpalette von Mercedes-Benz. Mit seinem Radstand von 3,60 Meter und einem Wendekreis von 12,6 Meter eignet sich der U 219 perfekt für Einsätze an schwer zugänglichen Orten. Ausgerüstet mit permanentem Allrad, Portalachsen und Differenzialsperren in beiden Achsen stellen selbst extreme Geländebedingungen kein Problem dar. Sein Gesamtgewicht von 10,5 Tonnen ist dank des zentral zwischen den Achsen platzierten Antriebsstrangs optimal verteilt – ein weiteres Plus im Gelände und ideal für Aufbauten.

Die speziellen Produktlösungen für den Unimog bieten in Sachen Aufbauten die perfekte Ergänzung. Denn gerade bei schweren Geländeeinsätzen stoßen selbst spezialisierte 4x4 Lkw an ihre Grenzen. Da stellte sich immer wieder die Frage nach einer effizienten Lösung für dieses Segment.

Austariert und abgestützt.

Die Antwort bietet Palfinger mit seiner softwaregesteuerten elektrohydraulischen Bühne P 250 all terrain, der modernen Light NX-Klasse. Arbeitskorb und Armsystem sind aus leichtem Aluminium gefertigt. Die Stützen können sowohl vom Boden als auch vom Arbeitskorb aus bedient werden. Durch die senkrechte Abstützung in Fahrzeugbreite (2,32 Meter) sind Einsätze auf engen, schwer zugänglichen Waldwegen innerhalb kürzester Rüstzeit möglich. Der enorme Stützenhub von 1.300 mm ermöglicht Arbeiten in schwierigen Hanglagen und in der Forstwirtschaft.

Die permanente Bodendrucküberwachung an allen Abstützzy lindern sorgt für maximale Sicherheit während des Freischneidens von Bahn- und Energietrassen oder der Wartung von Stromleitungen. Mehr noch: Mit einer seitlichen Reichweite von bis zu 16,9 Meter entfällt das häufige Umsetzen des Fahrzeugs während des Arbeitseinsatzes.





**Stufenlos angepasst:
Einfache Bedienung im Arbeitskorb.**

Den Arbeitskorb erreicht man bequem über den Aufstieg am Heckanbau. Die Bedienung erfolgt über ein modulares Korbsteuerpult mit zwei Joysticks, wobei bis zu vier Bewegungen gleichzeitig stufenlos und bei Bedarf mit einer Hand ausgeführt werden können. Selbstverständlich sind Komfortfunktionen wie die Motor-Start-Stopp-Steuerung und die Einfahr-

automatik inklusive der Abstützung integriert. Und der flache Unterbau ermöglicht das problemlose Heranfahen an Hindernisse. Der Unimog U 219 ist mit der Palfinger Bühne die perfekte Lösung für Beweglichkeit, Wendigkeit, stufenloser Anpassung der Reichweite und höchster Standsicherheit im Gelände bei enger Abstützung. Da wo man mit dem Unimog hinkommt, da kann man auch in der Höhe arbeiten.

+++ ZUSÄTZLICHE AUSSTATTUNGSMERKMALE BIETEN VORTEILE IM BETRIEB:		18 m	22 m	25 m
	Gesamtgewicht	10500 kg	10500 kg	10500 kg
	Transportlänge	ca. 7,65 m	ca. 7,65 m	ca. 7,95 m
	Transportbreite	ca. 2,40 m	ca. 2,40 m	ca. 2,40 m
	Transporthöhe	ca. 3,65 m	ca. 3,65 m	ca. 3,65 m
	Radstand	3600 mm	3600 mm	3600 mm
	max. Arbeitshöhe	18,10 m	22,90 m	25,30 m
	max. Korbbodenhöhe	16,10 m	20,90 m	23,30 m
	max. Reichweite*	13 m	16,90 m	16,90 m
	Schwenkbereich Drehtisch	500°	500°	500°
	Drehwinkel Arbeitskorb	2 x 90°	2 x 90°	2 x 90°
	Drehwinkel Korbbarm	185°	185°	185°
	Größe Arbeitskorb	1,40 x 0,70 x 1,10 m	1,40 x 0,70 x 1,10 m	1,40 x 0,70 x 1,10 m
	max. Korblast	300 kg	300 kg	250 kg

*100 kg Korblast,
0° Aufstellneigung,
Korb 0° geschwenkt,
Korbkante +0,5 m



Es ist gefährlich da draußen. Einer passt auf Sie auf: der Unimog.

Eine Entscheidung für den Unimog ist auch immer eine Entscheidung für mehr Sicherheit. Der Unimog kann sich an diesem Punkt bauartbedingt von anderen Fahrzeugkonzepten abheben und beweist, dass er als Alleskönner auf jede Herausforderung vorbereitet ist.

Kurzes Vorbaumaß und Großes Sichtfeld

Besonders, wenn es eng wird, ist das kurze Vorbaumaß des Unimog ein entscheidender Faktor, der mehr Sicherheit bringt. Wenn sich der Geräteträger mit Schneepflug oder einem anderen Anbaugerät einer Einmündung durch eine enge Gasse nähert, muss der Fahrer ein seitlich ankommendes Fahrzeug rechtzeitig erkennen. Denn: Wer früher sieht, was kommt, kann besser reagieren. Die Sitzposition des Fahrers sowie der geringe Abstand zur Vorderkante des Anbaugeräts wirken sich positiv auf die Sichtachsen aus – das bringt mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer.

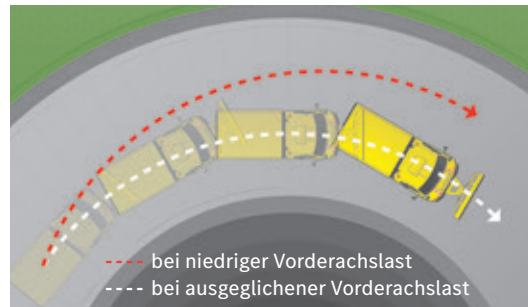


Das Sichtfeld ist dabei entscheidend. So verfügt der Unimog über ein Freisichtfahrerhaus mit großen Panoramasscheiben. Neben diverser Rückspiegel können bis zu drei Kamera-Monitor-Systeme den ohnehin sehr geringen Totwinkel-Bereich des Unimog auf ein absolutes Minimum reduzieren. Ständiges Kopfdrehen, das zur schnelleren Ermüdung des Fahrers führt, ist nicht mehr nötig. Eine integrierte Scheibenheizung sorgt außerdem auch bei kalten Temperaturen für eine glasklare Sicht.

Spurtreues Fahrverhalten

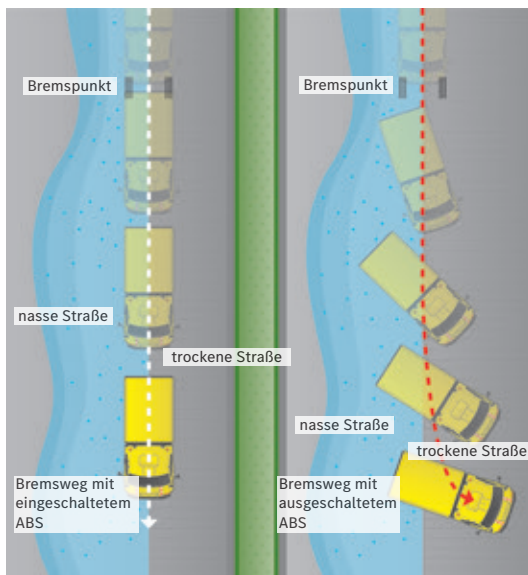
An- und Aufbauten sowie Beladungszustand haben Auswirkungen auf die Fahreigenschaften eines Arbeitsfahrzeugs. Dynamische Kräfte wirken sich besonders während des Bremsvorgangs und in Kurven aus.

Gerade bei erhöhter Rutschgefahr, beispielsweise bei schneeglatter Fahrbahn oder Nässe, sind Fahrzeugbeladung und Fahrzeugkonzept entscheidende Faktoren für spurtreues Fahrverhalten und damit für die Sicherheit im Straßenbetriebsdienst. Die ausgewogene Achslastverteilung des Unimog lässt diesen auch auf glatter Fahrbahn oder bei Nässe die Spur halten.



Kontrolliertes Bremsverhalten

Ob auf trockener, nasser oder glatter Fahrbahn – wenn eine Vollbremsung erforderlich ist, kommt es auf einen kurzen und kontrollierbaren Bremsweg an. Die Lenkfähigkeit sollte auf unterschiedlichsten Untergründen stets gegeben sein. Denn wer beim Bremsen steuern kann, kann auch noch ausweichen. Der Unimog bietet hohe Bremssicherheit durch ein Zwei-Kreis-Betriebsbremsssystem mit Scheibenbremsen an allen vier Rädern. Dank Vier-Kanal-ABS bleibt der Unimog bei einer Vollbremsung lenkfähig und spurstabil und kommt zielgenau zum Stehen. Die Automatisch-Lastabhängige-Bremse (ALB) regelt die Bremskraft und Bremskraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse abhängig von der Beladung. Mithilfe eines beheizten Lufttrockners funktioniert die Bremsanlage auch bei feuchtkaltem



Wetter zuverlässig. Eine ABS Steckdose ab Werk gewährleistet zudem den sicheren Anhängerbetrieb.

Einfacher Schneeketten-Einsatz

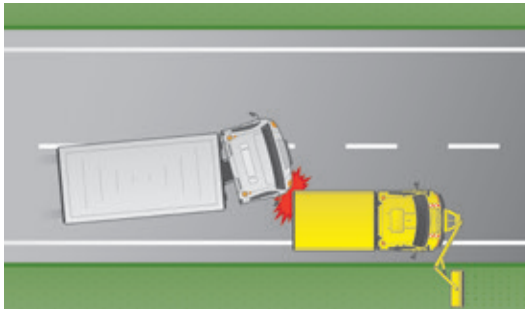
Im Winter können sich die Straßenverhältnisse blitzschnell ändern. Ebenso schnell sollte der Fahrer bei seinem Winterdienst-Fahrzeug reagieren können – auch, wenn er allein im Einsatz ist. Bei Neuschnee oder festgefahrener Schneedecke ist ein einfaches Handling der Schneeketten wichtig.

Für die gleichgroßen Räder des Unimog können die Schneeketten mit jeweils nur 30 kg einfach mitgeführt und von einer Person montiert werden. Optional können Schleuderketten eingesetzt werden, die vom Fahrer bequem



per Knopfdruck zuschaltbar sind. Damit bleibt der Fahrer im Winterdienst auf der sicheren Seite und auch unter schwierigen Verhältnissen einsatzfähig.

Aufprallsicherheit



Wenn Arbeitsfahrzeuge bei Mäh-, Reinigungs- oder Gehölzpflegearbeiten langsamer sind als andere Verkehrsteilnehmer, erhöht sich das Risiko für Auffahrunfälle. Das erfordert ein besonderes Schutzkonzept. So ist das Fahrerhaus des Unimog z. B. nach ECE R29/3 geprüft.

Beim Unimog sorgen zudem das Ballastgewicht sowie der stabile Fahrzeugrahmen und die 2,4 m lange Pritsche für eine wesentliche Reduzierung der Aufprallenergie am Fahrerplatz. Der Weg vom ersten Aufprall bis zum Fahrersitz ist weit und dort bieten die Drei-Punkt-Automatik-Sicherheitsgurte und integrierte Kopfstützen zusätzlichen Schutz. Auf Autobahnen und Schnellstraßen kann der Unimog darüber hinaus sein volles Geschwindigkeitspotential ausnutzen und sich dem Verkehrsfluss bis zur vollen zulässigen Geschwindigkeit für Nutzfahrzeuge anpassen. Auch bei zugeschalteten oberen Scheinwerfern gibt es keine Geschwindigkeitseinschränkung.

Hoher Vibrationsschutz – ruhiger Arbeitsplatz

Wer an seinem Arbeitsplatz starken Schwingungen ausgesetzt ist, wird schneller müde. Auf die Dauer führt das zu einer Verminderung der Konzentrationsfähigkeit und die Unfallgefahr steigt. Im Arbeitsschutzgesetz sind deshalb unbedingt einzuhaltende Grenzwerte definiert.

Der Unimog verfügt über einen vibrationsarmen Fahrer Arbeitsplatz – mit Vibrationen, die beim Mähen oder Winterdienst deutlich unter den zulässigen Grenzwerten liegen. Ausschlaggebend sind das vollgefederte Fahrwerk, die Fahrerkabine mit 4-Punkt-Federung und der



luftgefederte Fahrersitz. Dieser bietet dem Fahrer auch auf unbefestigten Untergründen einen ruhigen Arbeitsplatz.

Abbiegehilfe und Kamerasystem

Das optionale Kamerasystem und die optionale Abbiegehilfe sorgen für zusätzliche Sicherheit im Straßenverkehr. Vor allem wenn es um die schwächeren Verkehrsteilnehmer wie Fuß-



gänger oder Radfahrer geht. Vier Sensoren überwachen an beiden Seiten des Fahrzeuges bis zu einer Breite von 1,5 m die gesamte Fahrzeuglänge. Sobald ein Verkehrsteilnehmer in diesen Bereich einfährt, wird der Fahrer optisch sowie akustisch gewarnt. Zusätzlich zu den Sensoren sorgen die optionalen Kameras für beste Überwachung des toten Winkels am Fahrzeug. Bis 30 km/h werden dabei beide Fahrzeugseiten in einem Bildschirm dargestellt. Wird der Blinker betätigt, wird auf die entsprechende Fahrzeugseite fokussiert. Eine eigene Reinigungsanlage sorgt zudem immer für optimale Sicht. Bei Einsätzen mit z.B. seitlich geführten Anbaugeräten sind die Systeme auch abschaltbar.



Unimog-Produktneuheiten im Fokus.

Fahrerhaussicherheit

Um diesem Sicherheitsbedürfnis auch in Zukunft gerecht zu werden, erfüllt der Unimog jetzt schon serienmäßig die neueste Fahrerhausfestigkeit nach ECE R29/03. Umgesetzt wird die neue Norm in Form von Verstärkungsbügeln sowie Verstärkungen im Unterbodenbereich, welche wiederum wesentlich zum Insassenschutz betragen.



Leistungssteigerung bei UGE U 400 und U 500

Von Kunden gewünscht, von Mercedes-Benz realisiert: 2021 gibt es zur Freude vieler Anwender wieder Neues unter der Kabine der Spitzenmodelle.

Unimog Kunden können ab sofort zwischen Motorleistungen von 140 kW (190 PS) bis zu einer Spitzenmotorisierung von 260 kW (354 PS) wählen.

Die bisherige Motorenpalette wird durch einen um 54 PS stärkeren Motor in den Typen U 435 und U 535 erweitert. Dabei sorgt ein um 180 Nm gesteigertes Drehmoment auch bei schweren Arbeiten für enorme Durchzugsstärke. Die aus den Mercedes-Benz Lkw-Baureihen Atego und Actros bekannten und bewährten mittelschweren Nutzfahrzeugmotoren der Baureihe OM 936 können ab sofort auch beim Unimog geordert werden.

+++

TECHNISCHE DATEN

Motor OM 936
 Reihen-Sechs-Zylinder (R6)
 Hubraum: 7,7 l
 Leistung: 260 kW (354 PS)
 Drehmoment: 1380 Nm bei 1.800 U/min

Viel Ingenieurleistung war für diese Neuerung unter der Unimog Kabine nötig. Denn für das Motoren-Upgrade wurde der gesamte Antriebsstrang an die Leistungssteigerung angepasst und optimiert.

Der Clou: Kupplung und Getriebe sind nun noch agiler.

Großer Vorteil: Viel kürzere Schaltzeiten und dadurch noch komfortableres Arbeiten.



Der Unimog begeistert Generationen.

Markus Thurner zählt auf seinen Unimog im Transporteinsatz und im Wald.

1968

hat der erste

Unimog im
Betrieb Einzug
gehalten

Ein neuer Unimog U 530 ersetzt bei Sägewerk und Zimmerei Thurner einen U 1450. Nach eingehenden Überlegungen und Abwägung haben sich Vater Alois und Sohn Markus Thurner wieder für einen Unimog im Betrieb entschieden. Gemeinsam mit dem Unimog Partner Auer GmbH und der Fa. Gögl Fahrzeugbau GmbH haben sie an der Gesamtkonzeption des Fahrzeuges inkl. Anhängern getüftelt und an der Technik gefeilt. Alois und Markus Thurner brachten dabei ihre ganz konkreten Vorstellungen und Erfahrungen mit bereits mehreren Unimog Modellgenerationen ein.

Der Unimog ganz individuell

Die Familie Thurner betreibt bereits in dritter Generation ein Sägewerk im Bezirk Landeck in Tirol, seit 1978 ergänzt die Zimmerei den Betrieb. Seit 1968 der erste Unimog in den Betrieb Einzug gehalten hat, ist über die Generationen hinweg die Begeisterung für diesen Fahrzeugtyp geblieben und gewachsen. Die Unimog wur-

den von Anfang an jeweils individuell auf die Anforderungen der Fa. Thurner zugeschnitten und aufgebaut. Der neue Unimog U 530 ist somit sowohl mit Sattelkupplung als auch höhenverstellbarer Anhänger-Kupplung ausgestattet und hat zusätzlich einen PENZ Kran aufgebaut. Zwei individuell gefertigte Sattelaufleger der Fa. Gögl Fahrzeugbau GmbH ergänzen das Unimog Zugfahrzeug für die spezifischen Einsätze in Sägewerk und Zimmerei.

Der 41-jährige Markus Thurner hat 2010 den Betrieb von seinem Vater Alois übernommen und weiter ausgebaut. Mittlerweile sind 8 Mitarbeiter beschäftigt und zwei Lehrlinge stehen in Ausbildung. Der Rohstoff für die Zimmerei kommt aus der Region durch die Agrargemeinschaft, in der sich die Waldbesitzer zusammengeschlossen haben. Markus Thurner holt die gefällten Baumstämme mit seinem Unimog U 530 direkt aus dem Wald. Auf den steilen Waldwegen macht sich die starke Motorisierung mit 300 PS (220 kW) bezahlt.

Je nach Länge der zu transportierenden Holzstämmen kann Markus seinen Anhänger stufenweise um bis zu 2,5 m verlängern. Damit ist der Transport von Hölzern mit einer Länge von bis zu 12 m kein Problem. Trotzdem bleibt die Wendigkeit mit dem Unimog als Zugfahrzeug gegeben. Speziell für die Einsätze an den steilen Bergflanken wo die Wege in Serpentin hinauf und hinunter führen, hat die Fa. Gögl Fahrzeugbau den Sattelaufleger mit Rungenaufbau gefertigt. Thomas Gögl – auch er hat den Betrieb von seinem Vater übernommen – setzte die klaren Vorstellungen der Thurners bezüglich Wendigkeit und möglichst vielfältigen Einsatzmöglichkeiten um. Der Rungen-Aufleger ist ausgestattet mit einer gelenkten Achse, sodass er genau in der Spur des Unimog läuft. Ein Sensor am Königszapfen misst den Lenkeinschlag des Zugfahrzeuges und spielt die errechneten Daten direkt an die Hänger-Achse, wo der Einschlagwinkel auf die Räder übertragen wird. Die Lenksteuerung des Anhängers kann auch manuell über eine Funkfernsteuerung bedient werden, was beim Rangieren erhebliche Vorteile bringt.

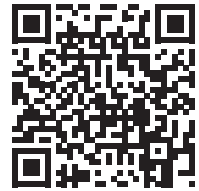
Der Unimog garantiert aber auch die Schnelligkeit im Transport zwischen dem Sägewerk und den Holzlagerplätzen. Die Rückfahrkamera sowie eine Zusatzkamera für die Überwachung der Anbaugeräte ergänzen die Ausstattung. Diverse Arbeitsscheinwerfer sorgen für zusätzliche Sicherheit beim Arbeiten mit dem aufgebauten PENZ-Kran. Markus ist versiert im Umgang mit dem Kran, greift die Holzstämmen und platziert sie gekonnt auf dem Anhänger. Er sichert die Ladung mit einigen Gurten und macht sich auf den Weg in das Sägewerk. Aus dem Restholz, das im Sägewerk und in der Zimmerei anfällt, werden Hackschnitzel produziert. Für den Transport ist der zweite Sattelaufleger der Fa. Gögl mit einem 25 m³ Abrollcontainer und Tandem-Achse im Einsatz. Beide Achsen sind auch hier mit dem automatischen Lenksystem versehen. Der 20-t-Haken von Palfinger für den Abroller ist direkt auf dem Hänger aufgebaut. Für Markus ist es wichtig, dass er alle Transportaufgaben in seinem Unternehmen autark erledigen kann. Der bisher eingesetzte Unimog war sogar zusätzlich noch im Winterdienst im Einsatz, aber diese Aufgaben hat Markus abgegeben. Sein U 530 in anthrazitgrauer Metallic-Lackierung ist im Betrieb bestens ausgelastet.

Mit Leidenschaft am Werk

Markus Thurner hat neben den klassischen Zimmerer-Tätigkeiten wie Gebäude-Aufstockungen und den Bau von landwirtschaftlichen Gebäuden eine Marktnische für sich entdeckt: Fertigteilhäuser in Vollholz. Von der Planung bis zur Umsetzung liegt dabei alles in seinen Händen. Der Werkstoff Holz ist wohl seit Generationen in der DNA verankert, so wie Markus sich bereits seit Kindertagen für den Unimog begeistert. Im Besitz der Familie ist auch ein Unimog Baujahr 1952. Alois Thurner hat ihn bei der Ausmusterung aus der Schweizer Armee direkt mit Originalausrüstung übernommen. Heute besucht der umtriebige Senior mit dem Schmuckstück Oldtimer-Treffen in der näheren Umgebung.

Dass der neue U 530 im Unimog Jubiläums-Jahr seinen Dienst bei der Fa. Thurner aufnimmt, ist ein Zufall, aber ganz sicher ein gutes Omen für die nächsten Generationen.

Infos zu Gögl Fahrzeugbau GmbH:
www.goegl-fahrzeugbau.at



QR-Code scannen
und Video
anschauen





Abgefüllt - aber richtig.

Die vielleicht spektakulärste Abfüllanlage des Landes kommt einfach vorbei.

Um die hier beschriebene Unimog-Nutzung zu verstehen, muss man wissen, dass Martin Englhart seine Kindheit unter anderem damit zugebracht hat, von einem Mann zu lernen, der vor mehr als 20 Jahren Bilder über gut 200 Kilometer mittels Commodore C 64 (Anm.: Ein Urgestein der Computer-Geschichte, mit dem man Daten auf Disketten einspielte) und Funkgerät übermittelte. Martin sollte diesen Weg nie mehr verlassen, machte später die Ausbildung zum Weinbau-Techniker und lernte dabei unter anderem, Abfüllanlagen zu servicieren. Eine solche Abfüllanlage war es dann auch, die sein Berufsleben vor ein paar Jahren auf den Kopf stellen sollte. Eine ausgemusterte mobile Abfüllanlage des Maschinenrings stand in einem besorgniserregend schlechten Zustand zum Verkauf.

Aus einer ganzen Reihe von „Neins“ wurde über Umwege ein „Ja“. Sechs Monate dauerte es, die Anlage wieder fit zu bekommen. Gleich geblieben sind dabei nur die Basis und das Einsatzgebiet, alles andere wurde neu gedacht

und neu gemacht, verändert und zum Teil nach den eigenen Vorstellungen neu konstruiert. Am Ende stand da die vielleicht spektakulärste mobile Abfüllanlage des Landes, die – unabhängig vom beeindruckenden Auftritt – auch bei Qualität und Effizienz Maßstäbe setzt.

All das hilft zu verstehen, warum Martin eines Tages bei Pappas in Wiener Neudorf stand, um einen Unimog zu kaufen. Nach zwei Jahren und vielen tausend Kilometern am Traktor galt es, in zusätzlichen Komfort, Fahrsicherheit und Transportvolumen zu investieren, um die teils großen Distanzen in ganz Niederösterreich und dem Burgenland meistern zu können. Bis zu drei Abfüllungen stehen in der Saison pro Tag am Plan. Das erklärt dann auch die technische Vollausstattung des Unimog U 219, inklusive Motor-Zapfwellenabtrieb samt Frontzapfwelle, Front- und Heckkraftheber, Differenzialsperre in der Vorderachse und viel zusätzlicher Beleuchtung. Dem Komfort gewidmet sind der Schwingsitz für den Fahrer und das automatisierte Schaltgetriebe sowie mehrere Kameras



rundum, die ein zentimetergenaues Rangieren unterstützen.

Um die Qualitäten des neuen Unimog, der – um größtmögliche Wendigkeit zu erzielen – mit der kleinsten Bereifung ausgeliefert wurde, künftig noch besser nutzen zu können, soll die Abfüllanlage im Winter eine Lkw-Achse bekommen und damit eine Zulassung für die Autobahn.

Es ist 5.30 Uhr in der Früh, als unser Fotoshooting startet – nicht wie erwartet auf einem Bauernhof, sondern in einer kleinen Siedlung irgendwo in Niederösterreich. Auch hier freut man sich, dass Martin jetzt einen leisen Unimog sein Eigen nennt und nicht mehr mit dem Traktor losknattert, mal nach links ins Burgenland oder – wie heute – nach rechts in die schöne Wachau.

Messevorschau 2022

Messen Österreich	Standort	Datum
Mawev-Show	St.Pölten	06.-09.04.2022
Kommunalmesse	Wels	29.-30.06.2022
Rettermesse	Wels	22.-24.09.2022
Holzmesse	Klagenfurt	31.08.-03.09.2022

Messen International	Standort	Datum
IFAT	München	30.05-03.06.2022
Inter-Schutz	Hannover	20.-25.06.2022
InnoTrans	Berlin	20.-23.09.2022

Änderungen/Verschiebungen/Absagen aufgrund äußerer Umstände nicht ausgeschlossen.



Wellnesstage für Ihren Leistungsträger.

Der Unimog meistert das ganze Jahr über die schwierigsten Aufgaben – damit hat er eine besondere Behandlung verdient. Auch heuer fanden wieder an 23 Standorten in Österreich Unimog Servicetage statt – ein kleiner Ausgleich für die zuverlässigen Arbeitstiere.



QR-Code scannen
und Video
anschauen

Bereits seit über zwei Jahrzehnten finden die Unimog Servicetage in bewährter Weise statt: Ein Mercedes-Benz Experte aus dem Unimog Werk in Wörth prüft angemeldete Kundenfahrzeuge auf Herz und Nieren. Nach erfolgtem Fahrzeugcheck erhalten Unimog Fahrer einen detaillierten Prüfbericht. Und sind damit bestens über den Zustand ihres Fahrzeuges informiert. Die Überprüfung ist kostenfrei – bei Bedarf steht der ausrichtende Servicepartner in Sachen Reparaturarbeiten gleich mit Rat und Tat zur Seite. Neben den Hersteller-Fahrzeugchecks bieten die teilnehmenden Servicepartner auch ein attraktives Rahmenprogramm: Produktpräsentationen, Verpflegung und eine lockere Atmosphäre für den Erfahrungsaustausch unter Unimog Fahrern runden den Besuch ab.

Über 200 Unimog von Kommunen, Straßen- und Autobahnmeistereien, aus landwirtschaftlichen Betrieben sowie anderen Unternehmen nutzen jedes Jahr das Angebot, denn der Unimog muss als vielseitiger Leistungsträger

stets einsatzbereit sein und härtesten Bedingungen trotzen. „Unsere Fahrzeuge gehen im Anschluss in den Winterdienst – nach dieser Überprüfung wissen wir genau was noch repariert werden muss damit wir ohne Probleme über den Winter kommen,“ sagt Franz Steger, Transporte Steger. Regelmäßige Pflege, Wartung und professioneller Rostschutz sind die Grundvoraussetzungen für den störungsfreien Betrieb. Schäden früh erkennen verhindert aufwendige Reparaturen.

Dem Unimog, einem Ganzjahres-Allrounder wird einiges abverlangt – aber dafür ist er gebaut. Wenn er läuft, dann eben auf Hochtouren – und oft in schwierigstem Gelände. Dazu kommt die lange Einsatzdauer: in nicht wenigen Fällen über 20 Jahre. „Die Unimog Servicetage 2021 waren ein voller Erfolg,“ freut sich Daniel Janschitz, Koordination & Technik Unimog Mercedes-Benz Trucks Österreich. „Mein persönliches Highlight war die Überprüfung eines Unimog U 401 aus dem Jahr 1953 in einem perfekt restaurierten, ausgezeichneten Zustand!“

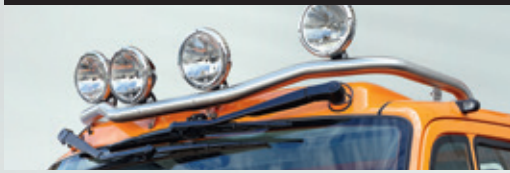
Unimog Zubehör und Collection.

Für noch mehr Einsatzsicherheit und Komfort.

Original-Zubehör von Mercedes-Benz.

Mit dem Unimog entscheiden Sie sich für einen Profi, der höchste Leistungsfähigkeit mit herausragender Wirtschaftlichkeit im Ganzjahreseinsatz verbindet. Überbieten lässt sich die Performance nicht. Aber langfristig sicherstellen: mit Zubehör und Nachrüstungen in Original-Teile-Qualität.

Dachlampenträger



Dachlampenträger für beste Sicht auf Fahr- u. Arbeitsfläche. Wahlweise bis 4 Scheinwerfer in Fahrtrichtung. Oder Fern- und Arbeitsscheinwerfer vorn/Arbeitsscheinwerfer und Rundumkennleuchte hinten.

Dachlampenträger vorn	Art.-Nr. B6 752 0280
Dachlampenträger hinten	Art.-Nr. B6 752 0281
Scheinwerfer	Art.-Nr. B6 683 0034
LED-Scheinwerfer	Art.-Nr. B6 683 0033

Sonnenblende



Blendfreies Fahren und besserer UV-Schutz für den Fahrer fördern das entspannte, konzentrierte Fahren.

Sonnenblende Art.-Nr. A 405 811 01 10

Sitzbezüge

Maßgeschneiderte Schonbezüge im modischen Design, mit Mercedes-Benz Stern und Reißverschlüssen zum komfortablen Anbringen. In ISRI Alcantara oder ISRI Lederimitation erhältlich. Waschbar bis 30° C.



1	Fahrersitzbezug ISRI Alcantara	Art.-Nr. B6 640 1523
1	Beifahrersitzbezug ISRI Alcantara	Art.-Nr. B6 640 1524
2	Fahrersitzbezug ISRI Lederimitation	Art.-Nr. B6 640 1354
2	Beifahrersitzbezug ISRI Lederimitation	Art.-Nr. B6 640 1355

Schön praktisch: Unimog Collection.

Der Unimog weckt Begeisterung. Und das auf der ganzen Welt. Schön, wenn man seine Überzeugung auch zeigen kann! Stilvoll und in hervorragender Qualität.

Strickfleece-Jacke

Strickfleece Jacke in melangefarbenen Garnen mit Kontrastbesätze. Zwei-Wege Reißverschluss. Verstellb. am Bund. 2 Schubtaschen, 1 Brusttasche, m. Qualitäts-Reißverschluss.

Strickfleece Jacke, Herren
Größe: S, M, L, XL, XXL, XXXL
Art.-Nr. 690 3G 255 000



Strickhaube

Atmungsaktive und feuchtigkeitsabweisende thinsulate Strickmütze mit aufgesticktem Unimog Logo in weiß und geprägtem Ochsenkopf auf einem Lederemblem.

Haube, schwarz, eine Größe
Art.-Nr. 690 3G 313 000



Regenschirm

Windsicherer Stockschild mit komfortabler Automatik-Funktion. Durchmesser 105 cm, geschlossen 83 cm lang.

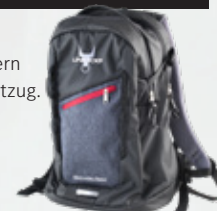
Regenschirm
Art. Nr. 2000229DEU



Rucksack

Rucksack mit 15 Zoll Laptop Fach, anatomisch geformten Schulterträgern uvm. Ochsenkopf m. Unimog Schriftzug. Ab Herbst/Winter 2021 verfügbar.

Rucksack, 100% Polyester
Art.-Nr. 2000092INT



Zu Informationen über Preise, Verbaubarkeit und Verfügbarkeit wenden Sie sich an Ihren Mercedes-Benz Unimog-Partner.

Ihre Unimog Ansprechpartner in Österreich.

Georg Pappas Automobil GmbH

5301 Eugendorf, Gewerbestraße 34, Tel. 0 662/44 84-49 00



Rainer Partelly
Verkaufsberater
Tirol, Vorarlberg
Mobil +43/664/81 47 101
rainer.partelly@pappas.at



Heinz Lasser
Verkaufsberater
Salzburg, OÖ, Steiermark
Mobil +43/664/81 47 326
heinz.lasser@pappas.at



Lucas Linke
Verkaufsberater
OÖ, NÖ-West/Nord und Wien
Mobil +43/664/88 435 153
lucas.linke@pappas.at

Pappas Auto GmbH

2355 Wiener Neudorf, Industriezentrum NÖ-Süd, Straße 4, Tel. 0 22 36/604-0



Philipp Luidold
Verkaufsberater
NÖ-Süd/Ost, nördl. Bgld.
Mobil +43/664/81 47 031
philipp.luidold@pappas.at



Ewald Gerhard Rasom
Verkaufsberater
Kärnten, Osttirol, Südstmk.
Mobil +43/664/88 43 51 52
ewald.g.rasom@pappas.at



Erwin Zibert
Verkaufsberater
Steiermark, Burgenland
Mobil +43/664/163 26 28
erwin.zibert@pappas.at

Auer GmbH

Statz 92, 6143 Mühlbachl, Tel. 0 50/640-404, www.auer.tirol



www.unimog.at

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

