

Unimog Magazin



Weihnachten fällt nicht aus

Ein Unimog steht für den Winterdienst am Airport bereit

Einsatz

Neues TLF 3000 für die Feuerwehr

Technik

Mehr Effizienz durch hydrostatischen Antrieb

2-Wege

Ein Unimog ersetzt zwei Rangierloks

Klassik

Die Baureihe 406 feiert 60. Geburtstag



Liebe Leserinnen und Leser,

Der Unimog ist dafür bekannt, mit den anspruchsvollsten Umständen klarzukommen und schwerstes Gelände zu meistern. Insbesondere als Rettungs- und Hilfsfahrzeug bewährt er sich international jeden Tag aufs Neue (siehe hierzu auch unseren Bericht auf der folgenden Seite). Auch im übertragenen Sinne konnte sich der Unimog durch die turbulenten Zeiten, die wir aktuell erleben, gut durchmanövrieren.

Glücklicherweise gelang es uns im Werk Wörth, insbesondere beim hochgeländegängigen Unimog, diese Turbulenzen in ihren Auswirkungen zu begrenzen. Unsere Special Trucks sind nach wie vor international sehr gefragte Produkte. Es erfüllt uns alle mit Stolz, jeden Tag Fahrzeuge zu bauen, die Menschen Unterstützung, Hilfe und auch Zuversicht bieten.

Diese Zuversicht haben wir auch auf den Messen in diesem Jahr im direkten Gespräch mit unseren Kunden und Partnern erlebt: IAA, IFAT, Bauma, Innotrans waren ein voller Erfolg.

Und wie heißt es immer so treffend: Man soll aufhören, wenn's am schönsten ist. Nach 27 Jahren im Unternehmen und davon acht Jahren bei Mercedes-Benz Special Trucks (MBS) verabschiede ich mich mit einem weinenden und einem lachenden Auge in den Ruhestand. Ich sage Tschüss, Servus und auch - auf Wiedersehen!

Eine große Freude ist es mir, Ihnen Franziska Cusumano als meine Nachfolgerin vorzustellen und aufs Herzlichste zu begrüßen. Liebe Franziska, hab ebenso viel Freude mit unseren Kunden und Erfolg mit einem Team, das es auf der Welt so nur einmal gibt: Mit dem Team von Mercedes-Benz Special Trucks!

Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, wünsche ich ein friedliches Weihnachtsfest 2022 und ein gesundes Jahr 2023.

Herzlichst Ihr

Dr. 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 Völckel, Karsten Fuchs

Fotos: Daimler Truck AG, Henrik Morlock, Flyeralarm, Pappas, Henne Nutzfahrzeuge, Mercedes-Benz Trucks UK, Ralf Maile

Gesamtherstellung: FLYERALARM Corporate Publishing, www.flyeralarm-publishing.com

Leitung und Text: Nils Brennecke

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck und elektronische Verarbeitung nur mit schriftlicher Zustimmung des Herausgebers. Für unverlangt eingesandte Text- und Bildbeiträge kann keine Gewähr oder Haftung übernommen werden. Zur besseren Lesbarkeit von Personenbezeichnungen & personenbezogenen Wörtern wird die männliche Form genutzt. Diese Begriffe gelten für alle Geschlechter.



Einsatz

Ein neues TLF 3000 für die Feuerwehr Albstadt



Agrar

Ein neuer Unimog für den Hof der Theißings



Klassik

Happy birthday: die Baureihe 406 wird 60

Inhalt

- 8 2-Wege**
Ein Unimog ersetzt zwei Rangierloks
- 10 Agrar**
Ein neuer U 430 für den Chicks-Hof
- 14 Dienstleistung**
Flughafen-Winterdienst mit dem U 427
- 18 Dienstleistung**
Rasenunterhaltung in der Schweiz
- 22 Handwerk**
Ein neuer U 5023 für Gartenbau- und Waldeinsatz
- 26 Service**
Die neue myUnimog TecCheck App
- 27 Technik**
Der hydrostatische Fahrtrieb erhöht die Effizienz
- 31 UGV Übersicht**
Ihre Unimog Vertriebspartner

Video ansehen:



„Ein halbes Jahr kalt, ein halbes Jahr Winter“

Das neue TLF 3000 für die Feuerwehr Albstadt

„Bei uns ist es ein halbes Jahr kalt und ein halbes Jahr Winter“, scherzt Thomas Daus. Er ist Abteilungskommandant der Freiwilligen Feuerwehr Albstadt-Tailfingen. Und er hat nicht ganz unrecht, was das Wetter auf der Schwäbischen Alb angeht:

Immerhin wurden im März 2005 am Flugplatz Albstadt-Degerfeld minus 36,1 Grad gemessen – die bisher tiefste jemals gemessene Temperatur in Baden-Württemberg. Albstadt mit seinen neun Gemeinden beansprucht für sich zudem, drittgrößter kommunaler Waldbesitzer im Ländle zu sein. Die Europäische Wasserscheide zieht sich mit 427 m ü. NN mitten durch das Stadtgebiet. Die Flüsschen Eyach und Schmiecha sind es, die den Albstadtern manchmal den letzten Nerv rauben, wenn sie für



Sicher und zuverlässig
zum Einsatzort: Der Unimog ist
auf jedem Terrain zuhause.

Hochwasser sorgen. Die Stadtverwaltung nimmt diese Naturgewalt sehr ernst, widmet ihr sogar eine eigene Seite auf der Homepage. Da heißt es für die Feuerwehr: durchkommen! Die umliegenden Waldflächen, anspruchsvolles Gelände und zunehmende Naturkatastrophen führten schließlich zu dem Entschluss, das neue Tanklöschfahrzeug mit Truppkabine und Lentner Aufbau, das 3.000 Liter Wasser huckepack trägt (TLF 3000), auf Basis eines hochgeländegängigen Unimog U 5023 anzuschaffen. Zusätzlich an Bord: 120 Liter F500. Dies ist ein umweltverträglicher Löschzusatz, den der Maschinist dem Löschwasser beimischen kann. Das Mittel entzieht, trifft es auf die Brandstelle, dieser vor allem Hitze. Ein großer Vorteil gegenüber Schaum. Ergebnis: Es muss weniger Wasser ausgebracht werden. Auch bei Lithium-Ionen-Bränden (Akkus) eignet sich beispielsweise der Einsatz von F500. Die Pumpleistung des Lentner U 5023 liegt bei 3.000 Litern pro Minute. „Also, wenn es wirklich drauf ankommt, sind wir tatsächlich nach einer Minute leer“, erklärt Thomas Daus. Das Albstädter TLF 3000 unterscheidet sich von anderen Fahrzeugen seiner Klasse vor allem durch die auf die in der Umgebung lauernden Gefahren zugeschnittene Ausstattung: Reifendruckregelanlage, Tauchpumpen, Saugpumpen, Kettensägen, vier Meter Lichtmast und gegen Hitze und Wasser isolierte Leitungen der Front-Sprühanlage, die unter der Stoßstange sitzt. „Damit können wir einerseits 1,20 Meter tief waten und auch über einen brennenden Stoppelacker fahren“, erklärt Daus. Zu 400 Einsätzen rücken die insgesamt 280 Feuerwehrleute

in acht Abteilungen im Jahr aus. Auf den Unimog, der in Albstadt-Tailfingen stationiert ist, kommen um die 20 Einsätze im Jahr zu. Dass die Albstädter Feuerwehrleute dabei stets einen kühlen Kopf bewahren, ist sicher – alleine schon wegen der Wetterlage auf der Schwäbischen Alb.



Schweres Gelände -
kein Problem für den Unimog.



Projekt umgesetzt mit
Unimog Generalvertretung:
Knoblauch GmbH

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



Ein Unimog ersetzt zwei Rangierloks

Video ansehen:



Gelb gegen blau: Der neue 2-Wege Unimog ersetzt zwei alte Dieselloks im Rangier-Einsatz.



Projekt umgesetzt mit Unimog Generalvertretung:
RKF-BLESES GmbH

Jahren (Köff 2 mit 128 PS und 17 Tonnen Gewicht) wurden unlängst ausrangiert. „Der Unimog ist viel flexibler und schneller – nicht zu vergessen der Umweltaspekt bezüglich Treibstoff und Wartung. Wir können damit auch Straßenreinigungsarbeiten erledigen, wenn wir ihn nicht zum Rangieren benötigen“, erklärt Produktions- und Eisenbahnbetriebsleiter Martin Samarra. Die

Dücker Kehrmachine FKM 240, die bedarfsweise zum Einsatz kommt, hat eine Arbeitsbreite von 240 cm. Die beladenen Waggons (maximal 180 Schwellen je Waggon) übergibt der DW Schwellen Unimog in Neuss am Werkstor an die Kollegen von RheinCargo. Und von hier aus werden sie direkt an die Gleisbaustellen im ganzen Land ausgeliefert.

Gleisschwellenproduktion in Neuss

Das Schienennetz in Deutschland ist ungefähr dreimal so lang wie das der hiesigen Autobahnen. Klar, dass hier permanent saniert, erneuert und repariert werden muss. Täglich wird an mehreren Hundert Gleisbaustellen gearbeitet. Und oft heißt es dabei: neue Schwellen, bitte sehr!

Die DW Schwellen GmbH ist auf die Herstellung von Spannbetongleis- und Spannbetonweichenschwellen spezialisiert. An den Produktionsstandorten Gießen, Neuss und Augsburg stellt das Unternehmen Gleisschwellen her, damit der deutsche Zugverkehr bestmöglich rollen kann. Die Standardschwelle ist 260 cm lang und wiegt 288 kg. Bis zu 352 kg sind die einzelnen Gleisschwellen schwer – je nach Anforderung der Bahn. Die Standardschwelle muss alle 60 Zentimeter verlegt werden. Da kommt einiges zusammen, wenn eine Strecke über mehrere Kilometer saniert oder neu gebaut wird. Im Werk Neuss kümmern sich 52 Mitarbeiter um die Schwellenproduktion. Bis zu 1.200 Stück schaffen sie am Tag. Bis diese allerdings ausgeliefert werden dürfen, müssen sie sieben Tage lang aushärten. Erst dann ist die Spannkraft des Betons zu 100 Prozent gewährleistet.

Ein Unimog U 423 mit ZAGRO Zwei-Wege-Aufbau unterstützt das Verladen der fertigen Schwellen zuverlässig auf dem Betriebsgelände. Hier sind 600 Meter Schienen verlegt, um die Schwellen auf Eisenbahnwaggons verladen zu können. Immer dann, wenn leere Waggons benötigt werden, rangiert diese der gelbe Zwei-Wege Unimog punktgenau zur Verladestelle. Zwei dafür zuvor eingesetzte Dieselloks aus den 1950er- und 1960er-



Schwellen-Verladung im Werk von DW Schwellen in Neuss.

MULAG

Naturschonend Mähen im Profibetrieb



Innovatives Schneidwerk mit optimierter Luftzuführung

Insekten- und pflanzenschonend

ECO 1200 plus – unabhängig wissenschaftlich belegte ökologische Pflege des Straßenbegleitgrüns

Professionelle Auslegergeräte für die Straßenunterhaltung

Mehr Infos im Web zum neuen ECO-Mähen



Die Chicks finden ihren Unimog „saustark“

Der U 430 übertrifft die Erwartungen der Schaf- und Schweinezüchter

Die Schweinehaltung von Ian und Rebecca Chick ist „viel effizienter geworden“, seit sie ihren Ackerschlepper durch einen Unimog ersetzt haben. Der neue Geräteträger ist der Familie mit seiner vielseitigen Einsatzbarkeit eine große Hilfe und vom Hof nicht mehr wegzudenken. Neben ihren 2.000 Schweinen halten Ian und Rebecca auf ihrer Farm in Scredington rund 340 Schafe und bewirtschaften ihre Felder für Heu und Silage. Ihre Lincolnshire Pig Company ist weithin für ihre Qualität bekannt und beliefert zwei der bekanntesten Lebensmitteleinzelhändler des Landes. Da ist unter anderem ein hohes Maß an Effizienz gefragt.

Der Unimog U 430 wird von einem Sechszylindermotor angetrieben, der 220 kW (299 PS) leistet und mit einer automatisierten Version des Standardgetriebes gekoppelt ist. Damit ist es dem Fahrer möglich, per Knopfdruck zwischen Automatik- und manueller Schaltung zu wechseln. Zu den Highlights auf der langen Liste der Sonderausstattungen gehört auch die Reifendruckregelanlage, mit der die Chicks den Reifendruck komfortabel anheben und senken können, um den Unimog an die unterschiedlichen Bodenverhältnisse auf Feld und Hof anzupassen. Das Fahrzeug wurde vor der Auslieferung in der Werkstatt von



Projekt umgesetzt mit
Unimog Händler:
South Cave Tractors



„Unendliche Einsatzmöglichkeiten“
für den Unimog auf dem Schaf- und
Schweine-Hof im englischen Scredington.

South Cave Tractors in Brough, East Yorkshire, umfassend modifiziert. Der Händler entwarf, fertigte und montierte ein integriertes Anhängerkupplungs- und Hubsystem mit externen Bedienelementen. So kann Ian Chick fein abgestimmte Einstellungen vornehmen, wenn er Geräte an die Hydrauliksysteme des Unimog anschließt. Die durch die Änderungen erhöhte Hub- und Zugkapazität erforderte auch einen hochbelastbaren Hilfsrahmen, den South Cave Tractors baute und installierte. Obendrein gab es eine Kamera, die eine vollständige 360-Grad-Sicht bietet. „Kein anderes Fahrzeug erfüllt unsere Anforderungen so gut wie der Unimog“, freut sich Ian Chick. „Es gibt so viele Arbeiten rund um den Hof, bei denen er Anwendung findet: Vom Mähen, Harken und Heukarren bis hin zum Heckenschneiden. Ich benutze ihn sogar, um einen hydraulischen Hochdruckreiniger zu betreiben. Die Liste ist praktisch endlos, aber dieses ‚Schweizer Taschenmesser‘ von einem Fahrzeug kann alles.“



Rechtslenker:

Der U 430 von Bauer Chick aus England ist tagtäglich im landwirtschaftlichen Einsatz

Weihnachten fällt garantiert nicht aus

Ein U 427 ist für den Winterdienst am weltweit größten DHL-Drehkreuz gerüstet

Verantwortlich dafür, dass auch wirklich jedes Kind – ob klein oder groß – sein Weihnachtspäckchen rechtzeitig bekommt, ist ein Unimog. Genauer gesagt ein U 427 in Ginstergelb. Aber von vorne:

Der Flughafen Leipzig ist das europäische Drehkreuz der DHL. Schickt also Tante Theresa aus Madrid ihrem Neffen George ein Weihnachtsgeschenk mit DHL Express nach London, dann landet das Päckchen zunächst in Leipzig zwischen. Hier wird es, wie Millionen andere Frachtstücke auch, umgeladen und mit einem anderen DHL-Flugzeug nach London gebracht. Dies passiert

alles nachts, wenn Theresa und George schlafen und sich auf das Weihnachtsfest freuen. Damit wiederum die unterschiedlichen DHL-Frachtflugzeuge (Airbus und Boeing) prima in Schuss sind, kümmert sich die Mannschaft der European Air Transport Leipzig GmbH (EAT) um deren Wartung und Instandsetzung. Das Unternehmen ist zugleich auch eine Airline und betreibt über 30 eigene Frachtflugzeuge.

Und jetzt kommt der Unimog ins Spiel. „Die letzten beiden Winter waren sehr schneereich bei uns am Flughafen in Schkeuditz“, erzählt Olaf Andreas, Manager Ground Support. „Es lag plötzlich



Projekt umgesetzt mit
Unimog-Generalvertretung:
Henne Nutzfahrzeuge GmbH

Ready for Wintereinsatz: Das Cockpit des U 427 bietet einen großzügigen Blick auf die Anbaugeräte.

Video ansehen:





so viel Schnee, dass die Räumfahrzeuge des Flughafenbetreibers die Flächen vor unseren Hangars nicht räumen konnten. Sie waren schlicht überlastet. Unsere Tore waren vereist und es kam zu unnötigen Standzeiten der Maschinen, weil wir sie weder aus der Halle hinaus- noch andere hineinschleppen konnten.“ Damit war die Idee geboren, ein leistungsstarkes und zudem individuell einsetzbares Fahrzeug anzuschaffen, das zuverlässig Winterdienst leisten und auch schwere Lasten, wie beispielsweise den eigenen 22-Tonnen-Treibstoff-Anhänger, ziehen kann. Idealerweise sollte dieses Fahrzeug auch für die interne Logistik einsetzbar sein.

Ein Jahr später stand der nagelneue U 427 auf Straßenbereifung mit 272 PS vor der Halle – inklusive Anbauplatte für einen Gmeiner Keil-Vario-Schneepflug. Dazu gab's eine Kehrbürste

für den Winter- und Sommereinsatz von Dücker (FKM 240) mit 2,40 m Arbeitsbreite. Ein Streuautomat ist am Airport übrigens streng verboten: Das Salz würde das Aluminium der Flugzeuge angreifen. „Im Sommer packen wir dem Unimog unser 3.000-Liter-Fass von Reinx auf die Pritsche. Damit können wir auch Giebarbeiten erledigen“, erklärt Olaf Andreas. Ein hydrostatischer Antrieb wurde dem Unimog spendiert, damit die Arbeiten mit den Anbaugeräten optimal ausgeführt werden können. Und so wie sich die Mitarbeiter im Ground Support über ihren neuen Unimog freuen, kann sich George an Heiligabend ganz sicher auch auf sein Weihnachtsgeschenk von Tante Theresa aus Spanien freuen. Denn am DHL-Drehkreuz Leipzig bleibt bei Schnee und Eis so schnell kein Flieger mehr stehen.

Nicht nur ein Unimog für alle Fälle

Die besa AG ist ein breit aufgestellter Straßenunterhalter

Wie viel Unimog sind aktuell im Einsatz? Zwölf? Dreizehn? Ja, dreizehn sind es. Ralph Sauter muss einen kurzen Moment nachdenken. Der älteste Unimog ist jetzt nach rund 15.000 Betriebs-

stunden ersetzt worden – gegen einen funkelneuen U 435 Geräteträger mit Variopilot. Der ist ganz wichtig für Sauters Business. Jeder Unimog ist damit ausgestattet.





Vor der Unterführung:
Reinigung des Einfahrtsbereichs.

Denn das Unternehmen, die besa straßenunterhalt AG aus dem schweizerischen Balzerswil im Kanton Thurgau, hat sich auf die Grün- und Gehölzpflege an Straßen sowie Bahnböschungen spezialisiert. Den Grundstein des Unternehmens legte der Vater 1980. Beat Sauter war damals mit seinem Traktor in der Region unterwegs und hat den Bewuchs entlang der Straßen in Schach gehalten. Nach und nach wuchs das Auftragsvolumen und damit auch der Betrieb. Der Traktor kam schnell an seine Grenzen. „Daher gab es für uns keine Alternative als den Unimog“, erzählt Sohnemann Ralph (35), der inzwischen das Geschäft zusammen mit seinem ein Jahr jüngeren Bruder Sandro führt. 23 Mitarbeiter haben die Sauters. Und alle sind riesige Unimog Fans. „Unser Vater hat damals schon den ersten Kran selbst gebaut. Bei uns ist kein Kran im Einsatz, der von der Stange ist. Wir bauen alle Kräne selbst und montieren auch alle Aufbauten bei uns in der Werkstatt selbst.“ Die Rede ist von einem hydraulischen Universal-Arm, der vor der Motorhaube oder im Heck montiert ist und unterschiedliche Maschinen betreiben kann. Ob Mulcher oder Schere für den Gehölzschnitt entlang der Bahntrassen: Die Sauter-Brüder sind stolz auf das Geschick ihres Vaters und seine technischen Meisterwerke, die sie nach wie vor so bauen, wie er es einst getan hat. So ist auch das hydraulisch ausfahrbare Gegengewicht auf der linken Seite eine Sauter-Erfindung. Fünf der Unimog sind mit einem 2-Wege-System ausgestattet. „In wenigen Minuten sind wir auf dem Gleis und können mit der Grünpflege beginnen“, erklärt Ralph Sauter. Damit nicht genug: Nur wenige Unternehmen sind



Gepflegte Auffahrt: Hier wird gerade die Grünfläche gemäht und abgesaugt.

in der Schweiz in der Lage, Tunnelröhren zu reinigen. Die besa AG gehört dazu. In der Regel werden die Schweizer Tunnel jedes Jahr gewaschen. Allerdings nur bis zu vier Meter hoch. Weiter oben sind nämlich keine sicherheitsrelevanten Markierungen oder

Beleuchtungen installiert. Vier Stunden braucht's für einen Tunnel-Kilometer rechts und links der Fahrbahn. Und was, wenn alle Tunnel gereinigt und alle Gehölze geschnitten sind? Na klar: Dann ist es Zeit für den Winterdienst!



Nach dem Tunnel:
Roden, mähen und mulchen der Böschungen.



Projekt umgesetzt mit Unimog Händler:
LARAG AG



Mercedes-Benz Unimog ExpertPartner



Tandembetrieb zur Traktionserhöhung

ZAGRO

Unimog Zweiwegefahrzeuge mit § 32 EBO Zulassung

Seit 1970 sind wir weltweit Ihr Spezialist in der Zweiwegetechnik

Wir bieten Ihnen die optimale Lösung für Ihren Einsatzzweck

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

ZAGRO Bahn- und Baumaschinen GmbH
Mühlstr. 11-15
74906 Bad Rappenau-Grombach
Germany
Telefon +49 7266 9168-0
info@zagro.de
www.zagro-group.com



Ballack, Gartenbau und ein Unimog

Eine schöne Geschichte aus dem Bergischen Land

Zu seiner Zeit als aktiver Spieler bei Bayer 04 Leverkusen hatte Michael Ballack ein Häuschen in Leichlingen. Er wohnte in der Karl-Huschens-Straße – schick, aber nicht opulent. Fußballstar Ballack in Leichlingen im Bergischen Land – für die meisten der gut 28.000 Einwohner der Blütenstadt, wie sie sich seit einigen Jahren nennen darf, eine mittelgroße Sensation.

Wolfgang Lücke ist allerdings einer, den das schon immer kaltgelassen hat: „Fußball ist nicht so meins.“ Spricht's und kümmert sich um die dringend anstehende Disposition seines nagelneuen

Unimog für die kommenden Tage. Lücke ist Geschäftsführer von HIM – Hilfe im Alltag. Das Unternehmen beschäftigt Garten- und Landschaftsbauer, Innenausbauer, Dachdecker und Fliesenleger. „Wir sind ein echter Allround-Betrieb, wenn es um die Sanierung oder auch um die Garten- und Landschaftsgestaltung geht.“ Der Unimog U 5023 ist für das HIM-Team eine echte Arbeitserleichterung. Das Besondere: Das Fahrzeug (3.600 mm Radstand) ist das erste seiner Art, das mit einem Palfinger Hakensystem ausgestattet wurde. Damit wechseln die Mitarbeiter je nach Bedarf

Video ansehen:



Hochgeländegängig: Der U 5023 kommt sowohl im Gartenbau als auch im Wald zum Einsatz.



Projekt umgesetzt mit
Unimog Generalvertretung:
RKF-BLESES GmbH

Mulden, Container oder Pritschen per Knopfdruck. Und bei 6,5 Tonnen Nutzlast kann der neue U 5023 ordentlich Gewicht schultern. Bauschutt, Baustoffe, Schüttgut, Holz – jeden Tag bewegt der Unimog eine andere Last von A nach B. Vorne leuchtet schon von Weitem sichtbar die Maxwald Bergwinde, die über eine Zugkraft von 6,8 Tonnen mit ihrem 30 Meter langen Stahlseil verfügt. „Damit können wir uns im Notfall selbst bergen und ziehen im Winter auch mal einen Baum aus den Wald.“, erzählt Wolfgang Lücke. Er hat aber auch schon mal einen Mitarbeiter aus misslicher Lage befreit, als der sich mit dem Radlader festgefahren hatte. Und damit das Fahrzeug noch effizienter seine Einsätze verrichten kann, hat Lücke ihm einen Humbaur Drei-Seiten-Kipper ans Heck gehängt. Und mit diesem Gespann geht's nicht selten voll beladen zu den Baustellen: Bagger und Radlader auf dem Anhänger, 2,7-Tonnen-Minibagger auf dem Pritschencontainer am Palfinger-Haken. Da kommt beim gelernten Unternehmensberater Freude auf: „Der Unimog ist schnell, wendig, hat eine immense Zuladung und ist mit dem Anhänger zusammen ein unschlagbares Gespann in Sachen Wirtschaftlichkeit.“ Und damit seinem Lieblingsarbeitsgerät nicht so schnell die Puste ausgeht, hat er gleich den großen Dieseltank mit 240 Litern Fassungsvermögen bestellt. Michael Ballack dürfte das vollkommen egal sein.



Wolfgang Lücke sitzt gerne hinterm Steuer seines neuen Unimog.



Ton in Ton:

Das Kraftprotz-Gespann der HIM GmbH ist nicht nur hocheffizient, sondern sieht auch noch schick aus.



Praktisch: die neue myUnimog TecCheck App von Mercedes-Benz.

Zack, Diagnose da

Die myUnimog TecCheck App macht's möglich

Wie alle Trucks im täglichen Nutzfahrzeugeinsatz sollte auch der Unimog regelmäßig auf seine volle Funktionsfähigkeit geprüft werden. Das geschulte Personal der Unimog Servicepartner diagnostiziert mit digitaler Unterstützung per App mögliche Fehler und kann in einem standardisierten Rundum-Check durch Sicht- und Funktionsprüfungen mögliche Schwachstellen schnell dokumentieren und nötige Werkstattaufenthalte mit dem Kunden planen. Mercedes-Benz stellt seinen Unimog Servicepartnern dafür mit

der myUnimog TecCheck App das passende digitale Tool zur Verfügung. Damit wird Sorge dafür getragen, dass aktuelle Checks immer zur Produktpalette passen. Der Unimog Servicepartner ist als zertifizierter Experte beste Anlaufstelle für den optimalen Fahrzeugservice.

Nach Abschluss des Checks kann der zuständige Servicemitarbeiter einen übersichtlichen Prüfbericht ausdrucken oder direkt per E-Mail an den Kunden versenden.

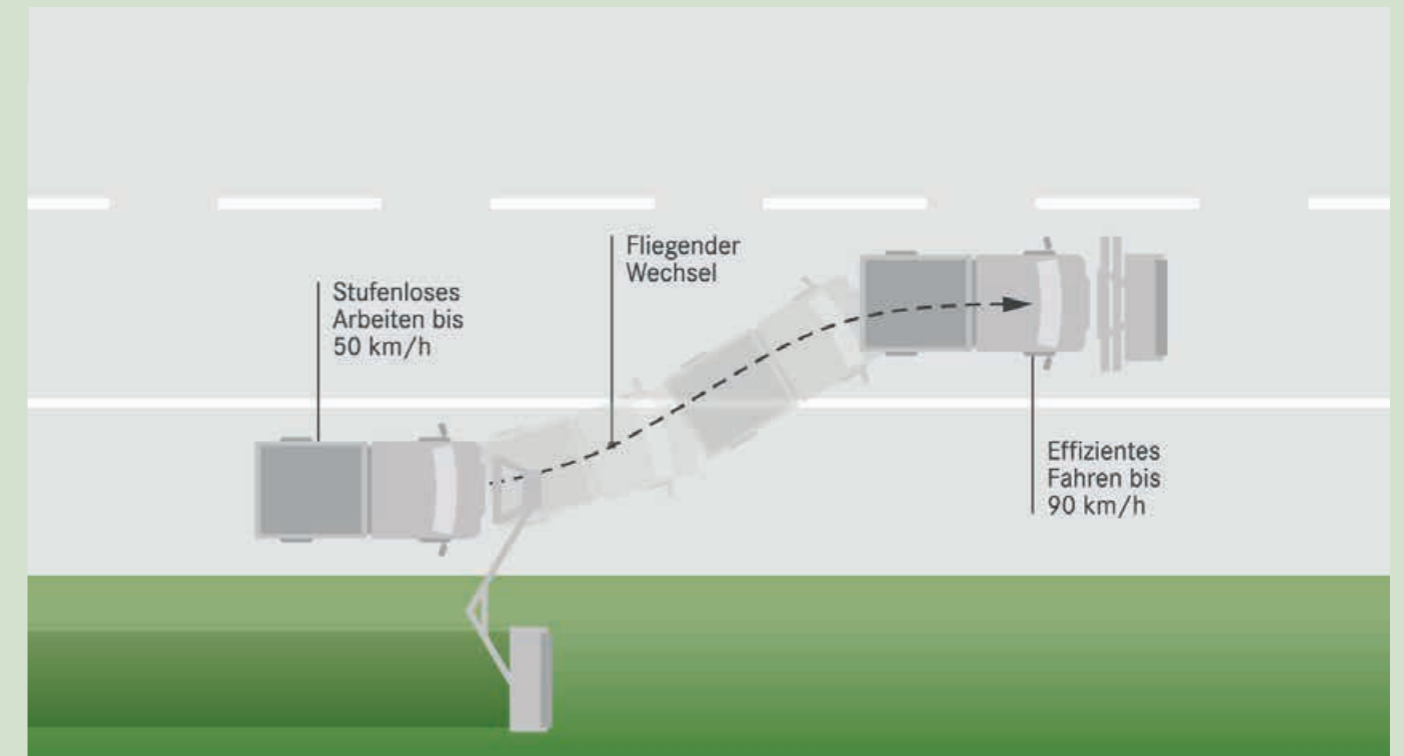
Video ansehen:



Mit EasyDrive zuverlässig in den Arbeitseinsatz

Der hydrostatische Fahrtrieb erhöht die Effizienz

Video ansehen:



Der Unimog – ein echter Tausendsassa, wenn es um Flexibilität, Wirtschaftlichkeit und Zuverlässigkeit geht. Eine echte Revolution war die Entwicklung des hydrostatischen Fahrtriebs EasyDrive. Hierbei handelt es sich um eine wählbare Option, die das standardmäßige Schaltgetriebe um eine stufenlose Baugruppe erweitert. Die stufenlose Verstellung der Fahrgeschwindigkeit – unabhängig von der Motordrehzahl – bietet besonders beim Arbeitseinsatz mit Anbaugeräten wie etwa beim Banketmähen oder Schneefräsen große Vorteile. Sie kann mit dem Tempomat gehalten werden. Die optimale Anpassung der Arbeitsgeschwindigkeit steigert die Effektivität und Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems Unimog. Beim Umsetzen zwischen Einsatzorten oder beispielsweise beim Rangieren kann während der Fahrt einfach zwischen stufenlosem und mechanischem Getriebe gewechselt werden. Dieses System erleichtert damit die Arbeit für den Anwender und steigert die Produktivität.

Für das Arbeiten mit Anbaugeräten unerlässlich:
Der hydrostatische Antrieb ist ein wesentliches Argument, sich für den Unimog im Universal-Einsatz zu entscheiden.





Video ansehen:



„Unsere Diesel-Ersparnis ist enorm“

geschichte als Landwirte zurück. 600 Mastbullen stehen bei Theißings im Stall. Die sorgen weitestgehend dafür, dass die eigene Biogasanlage (440 kw) reichlich „Futter“ bekommt. Auch gehören 150 Hektar Wald und rund 400 Hektar Ackerflächen zum Familienbetrieb. Und wenn die Theißings mit ihren vier Angestellten zum Felder Bestellen aufbrechen, dann ist neuerdings ein schicker Unimog U 430 in klassischem Grün mit von der Partie: Pflanzenschutz, Substrat-, Kartoffel-, Getreide- und Mais-Logistik, Schwaden, Wenden – der Unimog kommt vielfältig zum Einsatz. „Unser Ziel war es, dass der Unimog mit allen Geräten kompatibel ist, die wir auch mit unseren fünf Schleppern nutzen“, erklärt Volker Theißing. Der Diplom-Agraringenieur ist vom Unimog Virus gepackt. Und das nicht erst seit gestern: „In meinem Ausbildungsbetrieb wurde ein U 1600 in Agrarausführung eingesetzt. Seither war für mich klar: Irgendwann hast du selbst mal einen Unimog.“ Im März war es dann so weit: Der Neuzugang auf dem Hof ist mit beinahe allem ausgestattet, was die Konfigurationsliste hergibt. Hydraulische Zapfwelle, Heckkraftheber und die Kugelkopfkupplung (K 80) sind dabei obligatorisch. Auch eine kommunale Anbauplatte ist mit von der Partie. Die ist für Gewichte vorgesehen. „Bis zu 18 Prozent Diesel sparen wir mit dem Unimog im Vergleich zum Schlepper“, freut sich Volker Theißing. Nach seinen Worten sei der Unimog die beste Entscheidung seit Langem. Immerhin fährt er sich „wie ein Auto“, sagt er. Ob Forst-, Feld- oder Logistik-Einsatz: Am Hof Theißing sind sie in der Früh alle gespannt wie ein Flitzebogen – wer wohl diesmal den Unimog fahren darf.



Volker Theißing vor seinem neuen Gefährt.

Landwirt Theißing ist vom neuen U 430 begeistert

Wer das erste Mal nach Engden kommt, der kann sich schon mal erschrecken: Die 420-Seelen-Gemeinde grenzt im Norden nämlich an den Luft-/Boden-Schießplatz Nordhorn der Luftwaffe. Dieses Gelände ist das größte seiner Art in Deutschland. Wenn es dort hin und wieder mal rumst und bumst, dann dreht sich von den Einheimischen allerdings längst niemand mehr um. Mit norddeutscher Gelassenheit wird dieser Umstand bestmöglich ignoriert. Hier, in

der Grafschaft Bentheim, nicht weit von Meppen und direkt an der holländischen Grenze, haben sie auch anderes zu tun, als sich jeden Tag aufs Neue aufzuregen. Der Landstrich ist von der Landwirtschaft geprägt. Ackerbau und Viehzucht schreiben sich die meisten Höfe der Region noch auf die Fahne. So auch der Hof Theißing, den Eva-Maria Theißing und ihr Mann Volker betreiben. Auf das Jahr 1745 geht die Familien-



Vielseitig vorzüglich:
Der U 430 ist ein Allroundtalent.



Projekt umgesetzt mit
Unimog Generalvertretung:
RKF-BLESES GmbH



10,3 m Arbeitsweite



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



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

Kommunal-Landwirtschaft-Umwelt-Technik



Top-Performer:
Der Unimog U 430.

Immer für Sie da: Ihre Unimog Vertriebspartner.

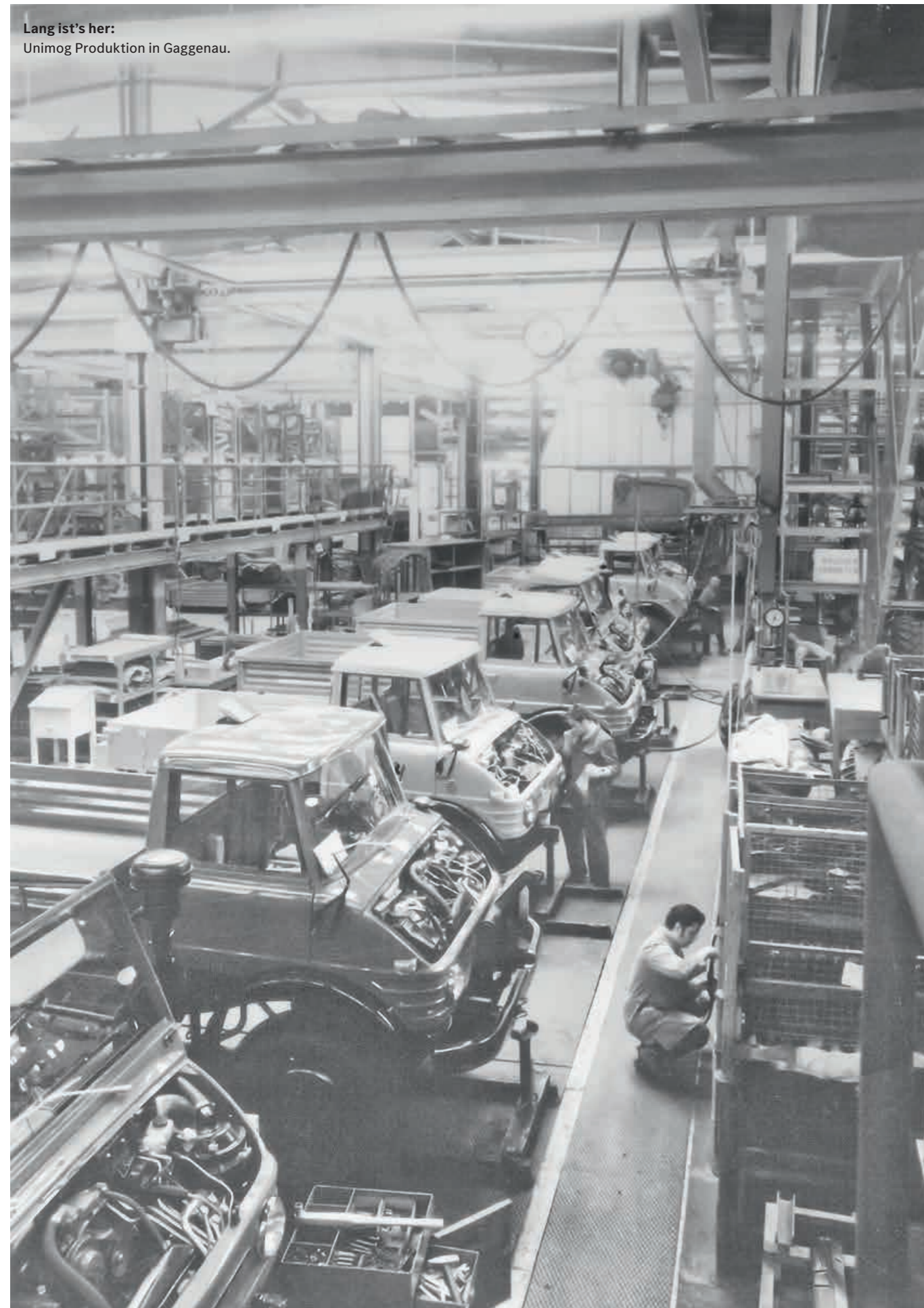
- | | | | |
|--|---|---|--|
| <p>1 Harald Bruhns GmbH
Montanstraße 6
13407 Berlin
Tel.: 030 34 35 578-0
Fax: 030 34 35 578-88
www.bruhns-gmbh.de
info@bruhns-kommunal.de</p> | <p>9 KBM Motorfahrzeuge GmbH & Co. KG
Limburger Straße 62
65555 Limburg
Tel.: 06431 50 06-87
Fax: 06431 50 06-66
www.kbm.de
kbm-info@kbm.de</p> | <p>16 Henne Nutzfahrzeuge GmbH
Hans-Grade-Straße 2
04509 Wiedemar
Tel.: 034207 9231-0
Fax: 034207 9231-63309
www.henne-unimog.de
wiedemar@henne-unimog.de</p> | <p>21 KLMV GmbH
Robert-Bosch-Straße 1
95145 Oberkotzau
Tel.: 09286 9511-0
Fax: 09286 9511-10
www.klmv.de
verkauf@klmv.de</p> |
| <p>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
Bröninghauser Straße 47
33729 Bielefeld (Altenhagen)
Tel.: 0521 9 38 07-0
Fax: 0521 9 38 07-25
www.rkf-bleses.de
bielefeld@rkf-bleses.de</p> | <p>17 Wilhelm Mayer GmbH & Co. KG Nutzfahrzeuge
Industriestraße 29-33
89231 Neu-Ulm
Tel.: 0731 9756-214
Fax: 0731 9756-410
www.wilhelm-mayer.com
nutzfahrzeuge@wilhelm-mayer.com</p> | <p>22 Ing. Kurt Herold GmbH & Co. KG
Werner-von-Siemens-Straße 10
97076 Würzburg
Tel.: 0931 250 360
Fax: 0931 250 3660
www.kurt-herold.de
info@kurt-herold.de</p> |
| <p>3 Harald Bruhns GmbH
Postliner Straße 18
19357 Karstädt
Tel.: 038797 7 98-0
Fax: 038797 7 98-22
www.bruhns-gmbh.de
info@bruhns-kommunal.de</p> | <p>11 RKF-BLESES GmbH
Zum Kaiserbusch 4
48165 Münster
Tel.: 0251 6 27 31-0
Fax: 0251 6 26 74-3
www.rkf-bleses.de
muenster@rkf-bleses.de</p> | <p>18 Carl Beutlhauser Kommunal- und Fördertechnik GmbH & Co. KG
Regensburger Straße 23
93095 Hagelstadt
Tel.: 09453 991-0
Fax: 09453 991-106
www.beutlhauser.de
verkauf.unimog@beutlhauser.de</p> | <p>23 Lankhorst Nord GmbH
Zu den Norderstücken 1
26607 Aurich
Tel.: 04941 979350
Fax: 04941 979322
info@lankhorst-nord.de</p> |
| <p>4 Harald Bruhns GmbH
Gewerbegebiet Holthusen
Querweg 5
19075 Holthusen
Tel.: 03865 29 12-66/-67
Fax: 03865 29 12-68
www.bruhns-gmbh.de
info@bruhns-kommunal.de</p> | <p>12 RKF-BLESES GmbH
Siemensstraße 16-20
41469 Neuss
Tel.: 02137 162 76
Fax: 02137 162 68
www.rkf-bleses.de
neuss@rkf-bleses.de</p> | <p>19 Carl Beutlhauser Kommunal-technik GmbH & Co. KG
Albert-Ruckdeschel-Straße 19
95326 Kulmbach
Tel.: 09221 507-0
Fax: 09221 844 81
www.beutlhauser.de
verkauf.unimog@beutlhauser.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 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>20 Carl Beutlhauser Kommunal-technik GmbH & Co. KG
In der Windschleiche 4
07806 Neustadt/Orla
Tel. 036481 590-0
Fax. 036481 590-15
www.beutlhauser.de
verkauf.unimog@beutlhauser.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 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>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 Henne Nutzfahrzeuge GmbH
Hürderstraße 6
85551 Heimstetten
Tel.: 089 99 2490-0
Fax: 089 99 2490-109
www.henne-unimog.de
heimstetten@henne-unimog.de</p> | | |
| <p>8 Ahlborn GmbH
Hafenstraße 18
31137 Hildesheim
Tel.: 05121 76 37-0
Fax: 05121 76 37-952
www.ahlborn-unimog.de
info@ahlborn-unimog.de</p> | | | |

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



Lang ist's her:
Unimog Produktion in Gaggenau.

Eine Ikone wird 60

Happy birthday, Unimog Baureihe 406

Für viele ist er „der“ Unimog: Die Rede ist von der Baureihe 406. 60 Jahre sind seit der Vorstellung auf der 47. Wanderausstellung der DLG 1962 in München vergangen. Happy birthday, Unimog 406!

Über 26 Jahre lang, vom Fertigungsbeginn im April 1963 bis zum Auslaufen der Produktion im Dezember 1989, prägte er das Bild vom Unimog. Mit 37.069 Fahrzeugen, verteilt auf 12 Baumuster, ist er bis heute nach den Baureihen 404.1/0 (64.242 Stück) und 416 (45.544) die drittstärkste Unimog Baureihe.

Ende der Fünfzigerjahre wurde seitens des Unimog Vertriebs, der Kunden und der inzwischen über 250 Gerätehersteller für Unimog Anbaugeräte der Ruf nach einem neuen stärkeren Unimog immer lauter. Neben mehr Motorleistung wurde insbesondere eine leistungsfähigere Hydraulik gefordert. Arbeitskräfte waren in vielen Bereichen knapp, ausgeklügelte Gerätekombinationen eine mögliche Antwort darauf, dies erforderte aber mehr Leistung. Ende 1960 wurden die ersten Lastenhefte erstellt. Als Primärabsatzgebiete galten:

1. Zug- und Arbeitsgerät auch für schwere Arbeiten in Feld, Wald, Gelände.
2. Zugmaschine für den Straßentransport.
3. Arbeitsmaschine nach Anforderung der Gerätehersteller für



unterschiedlichste Anbaugeräte für den Ganzjahreseinsatz. Als Absatzzielmarke wurden 3.000 Fahrzeuge pro Jahr geplant. Bereits 1961 wurden die ersten Prototypen umfangreichen und sehr anspruchsvollen Fahrerproben unterzogen. Für den neuen Typ wurden bewährte Merkmale der Baureihen 404.1 und 411 übernommen, der Triebstrang entsprechend überarbeitet. Wahlweise offenes oder geschlossenes Fahrerhaus, kurze (1.475 mm) oder lange (1.950 mm) 3-Seiten-Kipppritsche, eine stärkere Hydraulikanlage, Heckkraftheber (allerdings ohne Regelhydraulik), Zapfwellen, mittiger Zwischenabtrieb und eine Vielzahl an weiteren lieferbaren Sonderausstattungen erlaubten den genauen Zuschnitt des Fahrzeuges auf das



Klassiker: Die Modelle der Baureihe 406 sind heute bei Sammlern und Oldtimer-Fans beliebter denn je.

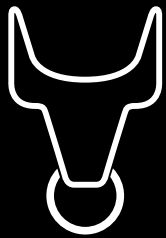
jeweilige Einsatzgebiet. Mit 65 PS, die ein 6-Zylinder-Vorkammer-OM-312-Dieselmotor mit 4,6 Litern Hubraum lieferte, war das neue Modell mehr als doppelt so stark wie die Baureihe 411. Eigentlich war der Wunsch, den moderneren OM 352, einen Sechszylinder-Direkteinspritzer mit 5,7 Litern Hubraum, im Unimog 406 zu verwenden. Dessen beschränkte Fertigungsstückzahl kam aber vorrangig im Lkw-Bau zur Verwendung. Erst ab Juni 1964 und 1.766 gebauten U 65 mit OM 312 kam der Wunschmotor OM 352 zum Einbau. Die Vorstellung der neuen Baureihe erfolgte zur DLG 1962 in München. Als damals leistungsstärkster Allradsschlepper stieß er auf reges Interesse. Im April 1963 startete im Gaggenauer Mercedes-Benz Werk, seit 4.6.1951 die Produktionsstätte des Unimog, im Bau 44C die Fertigung. Auf dem damals hochmodernen, quer laufenden Endmontageband entstand er zusammen mit den beiden anderen Baureihen 404.1 und 411. Im ersten Jahr verließen bereits 800 Fahrzeuge das Werk. Das neue Modell erwies sich als idealer Mix aus Leistung, Fahrzeugabmessungen, Nutzlast und Preis. Recht schnell fand er weltweite Anwendung. Neben dem Bereich der Land- und Forstwirtschaft gingen große Stückzahlen an Kommunen und die Bauindustrie. Andere Anwender waren Industrie, Gewerbe, Behörden, Post und Bahnverwaltungen, Flughäfen, Militär,

Feuerwehr und als wachsender Markt der Zweibegeinsatz auf Schienen, hier waren anfangs bereits bis 300 Tonnen Anhängelast möglich. Schnell reagierten auch die Gerätehersteller mit immer neuen Anbaugeräten für die Baureihe 406. Während ihrer Bauzeit wurde die Baureihe 406 stetig verbessert, die Motorleistungen stiegen. Der U 65 wurde nach 5.735 Exemplaren im Mai 1966 durch den U 70 abgelöst. Dieser brachte es auf 4.248 Exemplare. Der Nachfolger U 80 kam im Januar 1969 und wurde 5.509-mal produziert. Abschlussausführung war der U 84, später als U 900 bezeichnet. Ab März 1971 in der Fertigung, entstanden davon 21.574 Exemplare. Ständig wurden neue Ausstattungen und Verbesserungen eingepflegt. Ab 1966 war eine Doppelkabine verfügbar, diese wurde im Lohnauftrag von der Firma Wackenhut im nahen Nagold produziert. 1969 wurde das offene Fahrerhaus umfassend modernisiert, eine neue klappbare, plane Windschutzscheibe war das auffallendste Merkmal. Dieses Fahrerhaus diente auch als Basis für das ebenfalls ab 1969 lieferbare MULAG Panoramafahrerhaus. Bereits ab 1966 waren die Unimog Fahrerhäuser der Baureihe 406 in der Werkstatt kippbar, was die Zugänglichkeit bei Reparaturen stark erleichterte. Ab Juli 1973 waren rundum Scheibenbremsen Serienausstattung,



Der Unimog ist seit jeher ein treuer Helfer im Agrar- und Forsteinsatz.

damals ein Novum im Nutzfahrzeugbau. Die stärksten U 406 waren spezielle Industriezugmaschinen mit 100/110 PS Leistung (Sonderausstattung). Mit Wandlerkupplung (WSK) ausgerüstet, erlaubten sie Anhängelasten von 100 Tonnen. Von 1965 bis 1968 entstanden auch 562 Triebköpfe der Typen U 65T/U 70T/U 80T. Sie wurden überwiegend mit Hubwagenaufbauten von Ruthmann, Eylert und Wumag sowie mit Schwing Betonpumpen ausgerüstet. Ihre Ablösung erfolgte durch die stärkeren Triebkopfvarianten der Baureihe 416. Die U 406 Baugruppen waren sehr beliebt, Forstfahrzeughersteller Werner aus Trier verwendete für seinen Uniknick UK 52/60 Knicklenker-Forstschlepper U 406 Achsen. Die Firma Vögele nutzte Teilesätze für seine Straßenfertiger. Mit der Neugliederung des Unimog Programms 1988 ersetzte die neue Baureihe 417 (die noch viele Gene des U 406 besaß) die Baureihen 403, 406, 413 und 416. Nach kurzer paralleler Bauzeit endete dann 1989 die Fertigung der Baureihe 406. Unimogtypisch gibt es noch immer viele U 406 im Einsatz, manche haben nun schon ein zweites oder drittes Arbeitsleben oder sind als Oldtimerfahrzeug oder in Motorsportwettbewerben wie dem Truck-Trial gelandet. Wenn auch die ursprünglichen Absatzzielvorgaben langfristig nicht erfüllt werden konnten, prägte der U 406 das Bild vom Unimog sehr lange Zeit nachhaltig. Ein Indiz dafür sind die wachsende Anzahl von Fahrzeugen in Sammlerhand und die unzähligen Modelle in allen Maßstäben – und es werden immer mehr.



Unimog Collection

Funktion trifft Style



Der Ochsenkopf - Symbol für Stärke und Tradition

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

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

*Gültig bis 31.01.2023



20% Rabatt
mit dem Code*:
unimogweihnachten2022



Mercedes-Benz
Trucks you can trust