

Eindrücke von der Unimog-Tour 2017

In der Vielseitigkeit ein As – Auch im Forst war der Unimog schon immer ein Könner

Mercedes-Benz Unimog zeigt in einer fulminanten Roadshow – der zweiten nach 2014 – wie man den Alleskönner auf vier Rädern für vielseitige Aufgaben das ganze Jahr über wirtschaftlich nutzt. Gastgeber der zehn jeweils eintägigen Veranstaltungen von April bis Juni 2017 sind Unimog-Generalvertretungen und autorisierte Händler. Die Tour beginnt am 26. April mit Unterstützung der Unimog Generalvertretung Knoblauch auf dem Messegelände in Villingen-Schwenningen.

Etwa 500 Fachbesucher sind gekommen und verfolgen zunächst drei Fachvorträge in der Messehalle, während es draußen vor der Tür ein Schneegestöber gibt. Richtig interessant wird es danach, als auf dem Freiluft-Parcours mit 30 Fahrzeugen aus der aktuellen Unimog-Palette die Wandelbarkeit des Unimog selbst und die schier unüberschaubare Vielfalt an An- und Anbaugeräten zu sehen ist.

Abwechslungsreich und mit Humor führen die beiden Moderatoren durch das Programm. Kraftvoll, beweglich und dabei angenehm leise drehen die Fahrzeuge ihre Runden, überwinden Hindernisse, demonstrieren ihre Anbaugeräte und zeigen sich dabei dem Publikum von allen Seiten. Besonders beeindruckend ist die Wendigkeit des Unimog, die bei kurzem Radstand und

mit Allradlenkung einen Wendekreisdurchmesser von knapp 13 Metern erreicht. Das ist ein Wert, den man selbst bei größeren Pkw findet.

Unter dem Motto „Das Potential des Unimog im Ganzjahreseinsatz“ werden in der Show alle verfügbaren Verkaufargumente eingesetzt. Das „Schweizer Messer unter den Fahrzeugen“ verkauft sich schließlich nicht von selbst und in früheren Jahren gab es auch nicht so viel Wettbewerb wie heute.



Nachgestellt: Historischer Unimog 406 mit Werner Doppelwinde legt sich ins Zeug. Das kam früher schon mal vor. Da mußte die Windenbremse feinfühlig steuerbar sein. Sonst konnte man sich leicht die Vorderachse demolieren. Fotos: Lindemann

Konsequent in der Konstruktion

Der Unimog bleibt seit den Anfängen in 1946 seinen Prinzipien treu: Portalachsen mit Schubrohren, hohe Verwindungsfähigkeit, Allrad und Sperren, Frontlenker, vielfältig nutzbare An- und Aufbauten. Auch die Zusammenarbeit mit Zulieferern für spezielle Anbaugeräte hat eine lange Tradition, die sich teilweise bis heute fortsetzt. Die Voraussetzungen sind also geblieben. Doch die Rahmenbedingungen haben sich im Laufe der Zeit gewandelt.

In den Nachkriegsjahren war das Universal-Motorgerät schon einzigartig, aber es gab auch kaum andere Fahrzeuge mit Allradantrieb, die für die Forstarbeit geeignet waren. So wurden viele Fahrzeuge der Baureihen 411, 421 und 406 mit Doppel-Seilwinden und Bergstützen ausgerüstet und zur schweren Waldarbeit herangezogen (Foto oben). In der Zeit konnte man solchen Maschinen allenthalben im Wald begegnen. Es gab sogar Sonderbauformen des Unimog mit Knicklenkung, so zum Beispiel von der Firma Werner in Trier, die bis heute ein wichtiger Partner der Marke Unimog ist.



U423 Gespann mit Ausrüstung von S&R, spurtreuer Anhänger mit Lenkdeichsel.

Schwerarbeiten wie das Holzrücken werden jedoch seit den 1970er Jahren zunehmend und heute fast ausschließlich von Spezialmaschinen übernommen. Wie bei anderen Massen-Produktionsverfahren auch wird Universalität immer mehr von Arbeitsteilung und Leistungsfähigkeit geschlagen. Für den einzigartigen Unimog bleiben jedoch Nischen und solche Anwendungen bestehen, die nur eine mittlere Belastung mit sich bringen, aber Flexibilität und hohe Mobilität erfordern.

Hochmobil und variabel

Transport sowie mittelschwere Arbeiten im Forst scheinen die Domäne des Unimog zu sein. Er ist schnell da und auch schnell wieder weg. Kann Reisig und Schwachholz einsammeln, häckseln und laden, Anbaugeräte, Treibstoff, Werkzeug, Ersatzteile und vieles mehr transportieren und auch mal eine havarierte Maschine bergen. Trotz seiner Schnelligkeit und Agilität sind Zugkraft und Traktion beachtlich, so daß er auch größere Tonnagen sicher bewegen kann.

Universell im Forst

Nun zu den gezeigten Exponaten, die einen Bezug zur Forstbranche haben: Der Unimog Partner Schlang & Reichart (S&R) beispielsweise hat einen U 423 mit Ladekran und



U530 mit Fliegl-Abschiebewagen ASW 271, 35 Kubikmeter schnellstens entladen.

Krananhänger ausgestattet. Der Unimog selbst hat eine Frontseilwinde. Mit diesem Zug können die verschiedenen Arbeitsorte mit Geräten wie Dreipunktseilwinde, Spalter, Häcksler, Fällraupe und vielem mehr versorgt werden. Zusätzlich dient der Unimog vor Ort als mechanischer oder hydraulischer Antrieb für diese Geräte (Bild links

unten). Dabei ist der bis 80 km/h zugelassene Tandemanhänger wie seine Zugmaschine nach dem Baukastenprinzip für den universellen Einsatz und ganz gezielt für den Betrieb mit dem Unimog konstruiert. Dreiseitenkipper, Rungen oder andere Aufbauten, verschiedene Krane und Abstützungen erschließen fast jedes Einsatzge-

Der Unimog in Fakten und Zahlen

- Zwei dutzend Basis-Typen
- Motoren mit 4 und 6 Zylindern, von 160 bis 300 PS, 650 bis 1200 Nm
- Schadstoffklassen Euro VI, Euromot IV Tier4f, Euro V
- Höchstgeschwindigkeit 90 km/h
- Radstände von 2,8 bis 3,9 m
- Zulässiges Gesamtgewicht von 10 bis 16,5 t
- Wendekreis 12,6 bis 16,6 m
- Allradlenkung als Sonderausstattung,
- Nutzlast bis 8 t auf der Pritsche
- Zulassungsmöglichkeit als Zugmaschine-Ackerschlepper
- Hohe Traktion durch günstige Achslastverteilung und Reifendruck-Regelanlage (SA)



U529 für die Wegeunterhaltung in wenigen Arbeitsgängen mit Ausrüstung von der Hen AG.

biet. Besonders bemerkenswert ist die hydraulische Deichsellenkung, die den Anhänger in der Spur des Unimog rollen läßt. So sind auch enge Wege für das Gespann leicht fahrbar.

Die gezeigte fest eingebaute Frontseilwinde mit hydraulischem Antrieb ist auch nur eine bestimmte Ausführung aus dem gesamten Windenprogramm an Zug- und Bergeseilwinden von S&R. Das umfaßt Rahmeneinbau- und Anbauwinden für vorne, hinten oder auf und unter der Pritsche. Auch für die kommunale Anbauplatte gibt es passende Modelle. Die Zugkräfte reichen von fünf bis zwölf Tonnen.

Der Aufbau von Fassi Ladekränen exklusiv auf Unimog erfolgt bei Schlang & Reichart auf einem speziell entwickelten Kranrahmen. Dieser er-

möglicht, daß sich die ohnehin hohe Ladefläche auch mit Kranaufbau nicht noch weiter erhöht. Für hohe Mobilität sorgt hier, daß der Ladekran eingeklappt nicht über die Fahrzeugkontur hinausragt und die vier stabilen Stützen für kurze Fahrt eingeschwenkt werden können.

Große Auswahl an Spezialausrüstung

Um nicht den Rahmen dieses Beitrags zu sprengen, aber doch einen gewissen Überblick zu schaffen, wollen wir noch einen kurzen Blick auf weitere interessante Kombinationen werfen:

Werner Forst & Industrietechnik – ein Unimog-Partner mit besonders langer Tradition – hat einen U 5023 mit Seilwinde, Palfinger Ladekran PK

18502 SH E4 und Arbeitskorb ausgerüstet. Der Kran wird vom Nebenantrieb N16 von einer LS-Regelpumpe mit Öl versorgt. Damit kann er 690 kg bei 17 Meter Ausladung tragen. Das ist eine solide Basis für Arbeiten auf Augenhöhe mit so manchem Baumwipfel.

Für den Wegebau wurde vom Unimog Partner Hen ein U 529 mit Frontgrader, Anbauverdichter und Sprüheinrichtung versehen. Die Arbeitsbreite beträgt bis zu drei Meter (Foto oben). So kann die Flurstraßen-, Wald- und Feldwegeunterhaltung in wenigen Arbeitsgängen schnell und damit kostengünstig gemacht werden.

Für die Hackschnitzelproduktion und den entsprechenden Transport, was ja mitunter auch im Wald passiert, bietet zum Beispiel der Unimog U530 mit einem Fliegl Abschiebewagen eine äußerst wendige und flinke Lösung (Foto Seite 39). Das Ladegut wird von der hydraulisch angetriebenen Frontwand nach hinten aus dem Laderaum gedrückt. Das geht angeblich fünfmal schneller als mit dem Schub- oder Kratzboden. Und die Standsicherheit des Anhängers ist nicht durch einen Kippvorgang beeinträchtigt. Das Ladevolumen des Fliegl Abschiebewagens ASW reicht in verschiedenen Baugrößen von 20 bis 50 Kubikmeter.

Welcher Unimog-Typ mit welcher Ausstattung für den Unternehmer im Forst geeignet ist und wie wirtschaftlich er damit arbeiten kann, hängt von vielen Faktoren ab. Aber es gibt ja genügend Wahlmöglichkeiten beim Typ, der Ausstattung und den Anbaugeräten (Bild unten links).

CHRISTOPH LINDEMANN



Unimog hochmobil und variabel: Das ermöglicht vielfältigen Einsatz.

Foto: Daimler-Benz

www.mercedes-benz.de