

Ganzjähriger Einsatz

Artikel vom 1. August 2024

Kommunaltraktoren und Geräteträger groß



Ein »U 219« ausgerüstet mit einem Mulag Frontausleger mit Gießeinrichtung sorgt für rasche und wirkungsvolle Bewässerung des Stadtgrüns (Bild: Mercedes Benz Special Trucks).

Ein dichtes Modellprogramm deckt das extrem vielfältige Einsatzfeld des berühmten »Unimog« und seines Geräteprogramms ab. Mit dem Unimog kommt man durch das ganze Arbeitsjahr: Im Sommer Waldeinsatz und in der kalten Jahreszeit Winterdienst. Ein Fahrzeug für alle Gelegenheiten und Arbeitsbedingungen, so lässt sich die wesentliche Eigenschaft des Unimog beschreiben. Häufig wenden sich private Dienstleister, die kommunale Aufgaben erfüllen, zusätzlich der Land- und Forstwirtschaft zu. Ausstattungen und Ausrüstungen wurden seitens Mercedes-Benz darauf abgestimmt. So lassen sich die Unimogs »U 527« bis »U 530« speziell für große Anhänger- und Stützlasten ausstatten. Durch seine Schlussquerträger kann der Unimog Anhänger mit einer Stützlast von bis zu drei Tonnen ziehen. Bei voller Ladung meistert er so eine maximal zugelassene Anhängergesamtmasse von 27 t, ideal für Transporte

im landwirtschaftlichen Bereich. Voraussetzung ist eine Zulassung als Zugmaschine/Ackerschlepper. Ebenfalls möglich ist der Betrieb des »U 530« mit einer Traktorzulassung, was Vorteile bei Steuer und Maut und bei Sonntagsfahrverboten mit sich bringt – letztere gelten nicht für Traktoren. Als Sicherheitskabine mit Überrollbügel ist außerdem eine EU-weite Zulassung als Traktor möglich. Seit Juli 2024 ist die EU-Gesetzgebung zur Fahrzeugsicherheit (EU-Verordnung 2019/2144 General Safety Regulation II, kurz: GSR) in Kraft – der Unimog erfüllt diese mit seiner serienmäßigen Ausstattung. Im Rahmen der neuen GSR sind jetzt unter anderem der Sideguard Assist, ein Frontguard Assist, ein Verkehrszeichen-Assistent, eine Rückfahrkamera und ein Warnsystem bei Reifendruckverlust serienmäßig verbaut. Neben dem neuen Sicherheits-Assistenzsystemen gibt es auch ein neues Bediensystem, das UNI-TOUCH. Künftig lassen sich fast alle für den Unimog verfügbaren Anbaugeräte über das neue Bediensystem steuern, was geräteeigene Bedienpulte ersetzt und die Bedienung ergonomischer und intuitiver macht. Der Unimog »U 323« schließt die Lücke zwischen dem »U 319« und dem »U 423«, indem er die Motorisierung der größeren »U 423« (231 PS) und einiges von dessen Ausrüstung mitbringt, preislich aber günstiger als dieser ist. AutomaticShift, der Getriebe-Nebenantrieb für Kranaufbauten oder Hochdruckpumpen und mehrere Hydraulikoptionen, darunter die Schneepfluggentlastung, passen gut zum kommunalen Einsatz. Ebenso sind drei Radstände (3000, 3150 und 3600 mm) lieferbar. Mercedes-Benz Special Trucks baut am Standort Wörth verstärkt Grundtechnik selbst ein. So ist zum Beispiel die Vorrüstung für eine Aufbaukehrmaschine ebenfalls ab Werk lieferbar. Die volle Motorleistung steht hier zur Verfügung, was das Spektrum der Anwendungen erhöht. Mit dem Multifunktionsjoystick lassen sich bequem aus dem Fahrersitz heraus Geräte-, Hydraulik- und Fahrfunktionen steuern. Die Rolle des Einstiegsmodells übernimmt der Unimog »U 219«. Der kompakte Geräteträger ist exakt auf die Bedürfnisse kleinerer Kommunen zugeschnitten. Er ist wie jeder andere Geräteträger mit der stark modernisierten Freisichtkabine ausgestattet und besitzt einen sehr kurzen Radstand von 2800 mm. Einen etwas längeren Radstand haben hingegen der »U 319«, »U 323« und »U 423« (jeweils 3000 mm, zwei größere optional), was einen Wendekreis auf Pkw-Niveau mit sich bringt: 13,70 m. Beim »U 219« sind es sogar nur 12,60 m. Gerade dieser Unimog kommt für kleinere Kommunen in Frage. Das knappe Längenmaß wird ergänzt durch eine reduzierte Bauhöhe von gerade einmal 2820 mm. Der »U 219« ist ausschließlich mit einem Vierzylindermotor (140 kW/190 PS) lieferbar. Manche Hochleistungsanwendung wie etwa die Leistungshydraulik oder die Wandlerschaltkupplung bleiben ihm daher verwehrt. Sehr viele kommunale Arbeiten lassen sich aber auch mit der in der Effizienz gesteigerten serienmäßigen Arbeitshydraulik bewältigen. Dabei ist der Unimog keineswegs auf festen Untergrund angewiesen. Auch weit entfernt von der Fahrbahnmarkierung spielt er seine Stärken aus. Etwa dann, wenn er mit einem Mähgerät und einer Ast- und Wallheckenschere die Straßenränder bearbeitet, während hartnäckiges Wurzelwerk und einzelne Baumstubben der Wurzelstockfräse zum Opfer fallen. Die Geräteträger »U327«, »U427«, »U 430«, »U 527« und »U 530« verfügen über einen Radstand von 3150 mm (»U 327«, »U 427«, »U 430«) und 3350 mm (»U 527«, »U 530«), was Vorteile beim Geräteanbau mit sich bringt. In der Optik gleichen sich alle Unimog-Geräteträger. Die prinzipiell auch im Mercedes-Lkw »Atego« verwendeten Motoren sind Vier- und Sechszylinder in der Bandbreite von 190 PS bis 354 PS. Im Unimog profitieren davon auch die Hydrauliksysteme für den Geräteantrieb, sowohl die serienmäßige Arbeitshydraulik wie die auf Option lieferbare Leistungshydraulik VarioPower stellen ein Plus von 30 % zur Verfügung. Leistungsmäßig geht es weiter nach oben: Pünktlich zum Jubiläumsjahr wurden 2021 mit den Modellen »U 435« und »U 535« gleich zwei neue Typen präsentiert. Die beiden Neuzugänge im Portfolio erreichen dank ihres durchzugstarken Lkw-Motors 354 PS. Eine Optimierung, die der Fahrer sofort bemerkt. Kupplung und Getriebe arbeiten jetzt noch agiler und sorgen für drastisch reduzierte Schaltzeiten. Die markante Kurzhaube des Unimog demonstriert Familienähnlichkeit mit anderen Mercedes-Baureihen. In die Stoßfänger sind LED-Leuchten integriert und die

Scheibenwischer arbeiten, auch der besseren Sicht wegen, vom Dachrand aus. Einen wesentlichen Faktor der Sicherheit stellt die Rundumsicht aus der Freisichtkabine dar. Panorama-Frontscheibe, tief gezogene Seitenscheiben und die kurze Haube ermöglichen ein sehr großes Sichtfeld auf den Fahr- und Arbeitsbereich. Innen haben Multifunktionslenkrad, Lenkstockhebel und ein Kombiinstrument mit großem Display die vertraute Unimog-Welt ins IT-Zeitalter transferiert. Erhalten blieb das Glanzstück der Unimog-Bedienung, der VarioPilot, mit dem sich Lenkrad und Pedalerie vom Fahrer- auf den Beifahrerplatz verschieben lassen. Zu den herausragenden Eigenschaften zählt nach wie vor der synergetische Fahrtrieb, lieferbar als Sonderausstattung. Er kombiniert Hydrostat und Schaltgetriebe und erlaubt ein Umschalten ohne Stopp. Davon unabhängig erreicht der Unimog eine Höchstgeschwindigkeit von 89 km/h. Damit ist er definitiv auch für Autobahnfahrten geeignet. Einen wichtigen Fortschritt bei der Verkehrssicherheit hat Mercedes-Benz mit dem Abbiegekamerasystem und Ultraschall-Seitensensorsystem zum Schutz von Fahrradfahrern realisiert. Die an den Seitenspiegeln angebrachten Kameras übertragen die Bereiche rechts beziehungsweise links des Fahrzeugs auf einen Bildschirm, der oberhalb der Windschutzscheibe mittig montiert ist. Bei aktiviertem Blinker rechts wird der Bereich rechts des Fahrzeugs übertragen, bei aktiviertem Blinker links, die linke Seite. Ohne Blinkerbetätigung werden beide Bereiche im SplitScreenModus angezeigt. Das System sendet akustische und optische Warnungen aus bis zu einem Tempo von 30 km/h. Seit Mai 2024 verfügen zudem alle neuen Unimog-Geräteträger über UNI-Touch. Die neue zentrale Bedieneinheit von UNI-Touch macht die Steuerung von Anbaugeräten mit Schaltelementen wie Linear-Wippen, Stellrädern und Memory-Tasten ganz einfach. Sie ist in der Länge sowie längs als auch quer verstellbar und lässt sich damit an unterschiedlichste Bedürfnisse, wie beispielsweise den Fahrerplatz-Seitenwechsel in Verbindung mit der Wechsellenkung VarioPilot, anpassen. Aus der Baureihe der hochgeländegängigen Unimog ergänzt der »U 5023« das kommunale Angebot. Er besitzt die Kommunalhydraulik und kann deshalb auch Geräte antreiben, zum Beispiel Streuautomaten und Astschere für Arbeiten in der Übergangszeit von Winter auf Frühjahr. Gedacht ist der kommunale »U 5023« für den Einsatz in hochwassergefährdeten Gebieten.

Hersteller aus dieser Kategorie
