Kommunaltransporter und Geräteträger groß

Artikel vom **11. Februar 2019**

Ein dichtes Modellprogramm praktisch ohne Lücken deckt das extrem vielfältige Einsatzfeld des berühmten Unimog und seines Geräteprogramm ab. Das heißt in Kurzform: Mit dem Unimog kommt man durch das ganze Arbeitsjahr. Beispielsweise im Sommer der Wald und im Winter die Straße oder im Frühjahr das Straßenbegleitgrün, im Sommer landwirtschaftliche Arbeiten und dann wieder Winterdienst, so lässt sich das Arbeitsspektrum beschreiben. Das nimmt direkten Bezug zu sich wandelnden Arbeitsfeldern der Kundschaft. Aktuell wenden sich nämlich private Dienstleister, die kommunale Aufgaben erfüllen, immer mehr auch der Land- und Forstwirtschaft zu. Ausstattungen und Ausrüstungen wurden darauf abgestimmt. So können die Unimog U 527 bis U 530 können speziell für große Anhänge- und Stützlasten ausgestattet werden. Durch neue Schlussquerträger kann der Unimog jetzt Anhänger mit einer Stützlast von bis zu drei Tonnen ziehen. Bei voller Ladung meistert er so eine maximal zugelassene Anhängergesamtmasse von 27 t, zum Beispiel für Transporte mit landwirtschaftlichen Anhängern. Voraussetzung ist eine Zulassung als Zugmaschine/Ackerschlepper. Der Unimog U 323 hat die Lücke zwischen dem U 318 und dem U 423 geschlossen, 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-Nebenabtrieb für Kranaufbauten oder Hochdruckpumpen und mehrere Hydraulikoptionen, darunter die Schneepflugentlastung, passen gut zum kommunalen Einsatz. Ebenso sind beide Radstände (3000 und 3500 mm)lieferbar. Mercedes-Benz Special Trucks, das Werk im Werk am Standort Wörth, baut jetzt mehr Grundtechnik selbst ein. So die Allradlenkung, die es bis dahin nur als Nachrüstung gab. Der ohnehin schon kleine Wendekreis reduziert sich dadurch um 20 Prozent. Daneben ist jetzt die Vorrüstung für eine Aufbaukehrmaschine ebenfalls ab Werk lieferbar. Die volle Motorleistung steht hier zur Verfügung, was das Spektrum der Anwendungen erhöht. Außerdem gibt es ein neues Lichtpaket zur besseren Ausleuchtung sowohl während der Fahrt als auch an den Geräten. Das Kamera-Monitor-System wurde verbessert. Das Unimog-Programm besteht nun aus neun Modellen, eingeführt im Jahr 2013. Seitdem und seinerzeit als erster Geräteträger überhaupt fährt der Unimog mit Motoren nach der Abgasnorm Euro VI. Die Rolle der Einstiegsmodelle übernehmen Unimog U 216 und U 218. Beide sind exakt auf die Bedürfnisse kleinerer

Kommunen zugeschnitten. Er ist der ideale Nachfolger der heute noch weit verbreiteten Unimog U 1200, U 1400 und U 1600 aus der Zeit zwischen 1988 und 2002. Typisch für die Einsatzdauer des Unimog: Von den 16.401 produzierten Fahrzeugen dieser Baureihe 427 waren im Sommer 2018 allein in Deutschland noch rund 10.000 Exemplare zugelassen. Der Unimog U 216 und U 218 bieten in Kompaktheit, Nutzlast, Kraft, Robustheit und Zuverlässigkeit ähnliche Werte wie die früheren Unimog, kann aber den aktuellen Stand an Komfort, Sicherheit und Effizienz für sich verbuchen. Sie sind wie alle Geräteträger mit der stark modernisierten Freisichtkabine ausgestattet und haben einen sehr kurzen Radstand. 200 mm länger ist es bei den U 318, U 323 und U 423 (3000 mm), was einen Wendekreis auf Pkw-Niveau mit sich bringt: 13,70 m, beim U 216 und U 218 sind es sogar nur 12,60 m. Gerade die zwei Unimog am unteren Ende des neu strukturierten Programms kommen für kleinere Kommunen in Frage. Das knappe Längenmaß wird ergänzt durch eine reduzierte Bauhöhe, wenn kleine Räder verwendet werden. Sie sind nur mit den Vierzylindermotoren (156 PS und 177 PS) lieferbar und manche Hochleistungsanwendung wie Leistungshydraulik und Wandlerschaltkupplung bleiben ihnen daher verwehrt. Sehr viele kommunale Arbeiten lassen sich aber auch mit der in der Effizienz gesteigerten serienmäßigen Arbeitshydraulik bewältigen. Die Geräteträger U 430, U 527 und U 530 behalten den von den Vorgängern bekannten alten Radstand von 3600 beziehungsweise 3900 mm, was ja auch Vorteile beim Geräteanbau hat. In der Optik sind alle gleich, allein die kleineren U 216 und U 218 fallen dezent mit in Wagenfarbe lackierten Scheinwerfereinfassungen auf. Die prinzipiell auch im Mercedes-Lkw Atego verwendeten Motoren sind Vier- und Sechszylinder in der Bandbreite von 156 PS bis 299 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. Übrigens gibt es weiterhin einen auf 7,5 t abgelasteten Unimog mit 7,5 t Gesamtgewicht zur Nutzung des früheren Führerscheins Klasse III. In drei wesentlichen Elementen verändert, zeigt sich das Design der Kabine topmodern. Die markante Kurzhaube demonstriert Familienähnlichkeit mit anderen Mercedes-Baureihen, in die neuen Stoßfänger sind LED-Leuchten integriert und die Scheibenwischer arbeiten, auch der besseren Sicht wegen, nun 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. Ganz neu entlastet das Frontkamera-Monitorsystem den Fahrer, es gibt die Sicht auf den Bereich unmittelbar vor dem Fahrzeug frei und erleichtert das Ankoppeln der Geräte. Innen haben Multifunktionslenkrad, Lenkstockhebel und ein Kombiinstrument mit großem Display die vertraute Unimog-Welt verändert. Unverändert blieb das Glanzstück der Unimog-Bedienung, die VarioPilot, mit der sich Lenkrad und Pedalerie vom Fahrer- auf den Beifahrerplatz verschieben lassen. Eine echte Weltneuheit stellt der synergetische Fahrantrieb dar, lieferbar als Sonderausstattung. Er kombiniert Hydrostat und Schaltgetriebe und erlaubt ein Umschalten ohne Stopp, wie er bisher nötig war. Das kann im täglichen Einsatz wichtig werden, wenn am Straßenrand beispielsweise Mähflächen durch bebaute Abschnitte unterbrochen sind, die der Unimog dann zügig passieren kann. Davon unabhängig wurde die Leistung des hydrostatischen Antriebs um 30 % erhöht und erreicht jetzt eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Aus der Baureihe der hochgeländegängigen Unimog ergänzt der U 5023 aus der Baureihe 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, wo hochgeländegängige Unimog gerne vorgehalten werden.

Hersteller aus dieser Kategorie

© 2018 Kuhn Fachverlag