

Mercedes-Benz

# UNIMOG JOURNAL



Premiere in der Konzern-Zentrale



Premiere in der Region



Premiumprodukt für Bergbau

Premierenstimmung in Mainz  
Pressestimmen neuer Unimog  
Präsentation der Geräteträger

## Editorial

Ein neues Kapitel in der Unimog-Geschichte **3**

## Neue Unimog-Generation

Unimog-Idee neu definiert **4**

Von allen Seiten bestaunt **5**

Europäisches Fachsymposium zum Auftakt **6-7**

Mehr interessierte Fachleute als erwartet **8-9**

Pressestimmen **10-11**

## Vertriebsorganisation

So gut wie neu oder ein glänzendes Comeback **12-13**

Nach dem Kohleabbau blühen wieder Blumen **14-15**

Gepflegte Erscheinungen **16-17**

## Unimog International

„Spezialisten“ in Spanien **18-20**

## UNISKOP

Partnerschaft **21**

Schweiz-Spezies **21**

Italien Premiere **21**

Österreich-Premiere **21**

Radler für die Zukunft **22**

Retter on tour **22**

Immer wieder ein Erlebnis **22**

### Herausgeber:

DaimlerChrysler AG, Produktbereich Unimog

### Verantwortlich für den Herausgeber:

Dieter Sellnau, Produktbereich Unimog

### Koordination:

Martin Adam, Produktbereich Unimog

### Redaktionsbeirat:

Martin Adam, Erwin Kirschner,  
Dieter Mutard, Karin Weidenbacher

### Mitarbeiter dieser Ausgabe:

Texte: Michael Brettnacher, Stefan Loeffler,  
Dieter Mutard, Angelika Ruoff

Fotos: DWM Pressebüro und Verlag  
Produktbereich Unimog

### Redaktionsanschrift:

DaimlerChrysler AG, Produktbereich Unimog,  
Vertrieb Marketing, D-76568 Gaggenau

### Gesamtherstellung:

Dieter Mutard DWM Pressebüro und Verlag,  
Ringstraße 11, D-89081 Ulm,  
Telefon 07 31/9 62 89-0, Fax 07 31/9 62 89-30

Die nächste Ausgabe erscheint im Herbst 2000.  
Der Verlag haftet nicht für unverlangt eingesandte  
Manuskripte und Fotos.  
Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier

Printed in the Federal Republic of Germany

## Unsere Titelfotos

Premiere in der Region :  
Die Zahl der interessierten  
Fachbesucher  
bei der bundesweiten  
Vorstellungstournee  
übertraf alle Erwartungen



Premiere in der Konzern-  
Zentrale: Die Daimler-  
Chrysler-Hauptverwaltung  
in Stuttgart-Möhringen  
ist ein Ort, an dem das  
Mercedes-Benz-Produkt  
Unimog selten auftaucht.  
Doch zur Vorstellung der  
neuen Unimog U 300/  
U 400 vor der europäischen  
Fachpresse bot die anspre-  
chende Architektur der  
Hauptverwaltung einen im-  
posanten Rahmen

Premiumprodukt  
für den Bergbau:  
Wo die Braun-  
kohlenfahnen  
wehen, riesige  
Schaufelbagger  
Kohle im Tagebau  
fördern, da sind  
Unimog aus Gag-  
genau gefragte  
Helfer



Firmenstempel

## Ein neues Kapitel in der Unimog-Geschichte

**Liebe Unimog-Freunde, es ist für mich eine besondere Freude, Ihnen in diesem UNIMOG JOURNAL unsere neue Unimog-Generation vorzustellen!**

Mit dieser Unimog-Generation schlagen wir ein neues Kapitel in der mehr als 50-jährigen Erfolgsgeschichte unseres „Universal-Motor-Gerätes“ auf. Wie kaum ein zweites Nutzfahrzeug unseres Hauses verkörpert der Unimog die Tugenden der Marke Mercedes-Benz: Zuverlässigkeit, Robustheit, Langlebigkeit und Vielseitigkeit. Und dies gilt gestern, heute wie morgen!

Zum Beginn des neuen Jahrtausends haben wir die Unimog-Idee neu interpretiert. Sie nimmt zum vierten Mal eine andere Gestalt an. Worin besteht nun diese Neuinterpretation? Sie besteht darin, dass wir die Fähigkeiten des universell einsetzbaren Geräteträgers Unimog exakt auf die Bedürfnisse unserer Kunden abgestimmt haben. So entspricht der neue Alleskönner im Geräteinsatz allen Anforderungen, die der Markt heute an uns stellt und die sich naturgemäß im Lauf der vergangenen Jahre

verändert haben. Darüber hinaus ist er nach wie vor der geländegängigste unter allen Geräteträgern.

Die neuen Baureihen zeigen sich als Allround-Lösung für die unterschiedlichsten Einsatzbedingungen, im Sommer wie im Winter, im Dienst bei Kommunen, bei Lohnunternehmen, wie in der Bau- und Energiewirtschaft, der Industrie sowie der Landwirtschaft. In einer bisher einmaligen Partnerschaft mit zertifizierten Geräteherstellern bieten wir für nahezu jedes Aufgabenspektrum hochspezialisierte und fokussierte Lösungen. Die definierten Schnittstellen am Fahrzeug ermöglichen zudem die weitere Nutzung bereits vorhandener Unimog-Geräte.

Ganz besonders hatten wir bei der Entwicklung unseres neuen Fahrzeuges den Fahrer im Blickfeld. Ihm bieten wir mit dem Unimog der neuen Generation mehr Komfort und Sicherheit. Eine umfangreichere Grundausstattung mit Klimaanlage und EPS, ABS und permanentem Allradantrieb, vor allem technische Innovationen wie das Einmann-Bedienungssystem VarioPilot machen all denjenigen, die tagtäglich mit dem Unimog umgehen, ihre Arbeit noch leichter. Das völlig neu konzipierte Fahrerhaus bietet mehr Platz und eine hervorragende Sicht.

Im Rahmen einer Regionentournee durch ganz Deutschland haben wir vor kurzem die neue Unimog-Generation unseren Kunden, Partnern sowie der Fach-



**Dr. Klaus Maier**

presse präsentiert. Die schwere Baureihe 500, die im Februar 2001 auf den Markt kommen wird, werden wir erstmals auf der IAA Nutzfahrzeuge in Frankfurt im September vorstellen. Die breite Resonanz und das überwältigend positive Echo, das wir bisher erhielten, haben uns bestätigt, dass wir mit dem neuen Unimog auf dem richtigen Weg sind, unsere führende Stellung auf dem europäischen Markt für Geräteträger weiter auszubauen.

Gehen Sie mit uns diesen Weg und freuen Sie sich gemeinsam mit mir auf diese zeitgemäße Fortschreibung der Legende Unimog!

*Klaus Maier*

Dr. Klaus Maier,  
Leiter Geschäftsbereich Mercedes-Benz Lkw





**Telligent-Schaltung** – Der Fahrer kann den breiten Schaltknopf der neuen Schaltung sicher ertasten, ohne die Aufmerksamkeit zu verlieren. Die Telligent-Schaltung verhindert Fehlschaltungen: die Elektronik denkt mit, berechnet Anfahr- und Anschlussgänge und wählt diese vor



**Kabinenkomfort** – Die ergonomisch gestaltete Fahrerkabine mit blendfreien Instrumenten fällt durch ihr großzügiges Raumangebot auf. In der Mittelkonsole befinden sich nach Bedienungshäufigkeit angeordnete Bedienelemente für Fahrzeug und Geräte



**VarioPilot** – Im Hinblick auf Bedienungskomfort und Einmann-Betrieb im Arbeitseinsatz wurde die Wechsellenkung VarioPilot entwickelt. Lenkrad, Instrumententafel und Pedalanlage können innerhalb weniger Sekunden von einer Position in die andere verschoben werden



**Joystick** – die Arbeits-Hydraulik und die Leistungshydraulik VarioPower sind mittels herausnehmbarem Joystick, der auch als Fernbedienung für die Gerätesteuerung eingesetzt werden kann, bequem bedienbar



## Unimog-Idee neu definiert

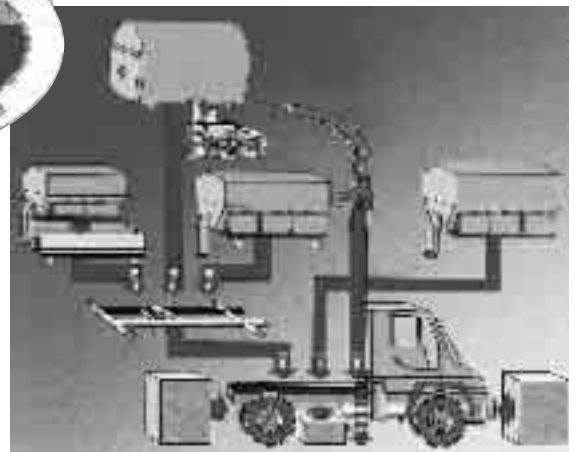
Nach nahezu fünf Jahrzehnten, in denen das spezialisierte und geländegängige „Universal-Motor-Gerät“ in den Märkten der Welt einmalige Erfolge errungen hat, wurde bei Mercedes-Benz die Unimog-Idee neu definiert.

Nach einem derart langen Zeitraum, in dem seit 1951 über 320.000 Unimog gebaut und abgesetzt worden sind und in dem sich auch die Marktstrukturen stark verändert haben, war es an der Zeit, einen Geräteträger mit System zu konzipieren. Zukunftsfähigkeit heißt das Schlagwort, das Dr. Klaus Maier, Leiter des weltweiten Geschäftsbereichs Mercedes-Benz Lkw und in dieser Funktion auch für den Unimog verantwortlich, anlässlich der Präsentation der neuen Unimog-Generation herausgestellt hat. Zukunftsfähigkeit – das bedeutet

auch Anpassung des Produktbereichs Unimog an das heutige Geschäftsniveau und Produkterneuerung als solche. Das im März in Stuttgart und Mainz sowie auf der Regionen-Tournee im Monat Mai vorgestellte Ergebnis des neuen, flexibel einsetzbaren Geräteträgers kann sich sehen lassen. Bedingt durch wirtschaftliche Systemlösungen in Gerätebetrieb verknüpft mit einem hohen Fahrkomfort werden es Wettbewerber aus den Fahrzeugsegmenten Systemtraktoren und Lkw-Geräteträger künftig schwer haben, um beispielsweise bei kombiniertem Geräteinsatz und Langsamfahreigenschaften mit den neuen Unimog U 300/U 400 Schritt zu halten.



**Neu bei U 300/U 400: 3 + ④ Anbau Räume vorne, zwischen den Achsen, hinten sowie auf Pritsche, auf Kugelpunkten, auf Rahmen und zwischen Fahrerhaus und Pritsche**





Vertriebsleiter Winfried Blum (rechts) war ein gefragter Ansprechpartner (oben Mitte)

V.l.n.r.: Hans-Jürgen Wischhof, Leiter des Produktbereiches Unimog, Dr. Klaus Maier, Leiter des Geschäftsbereiches Mercedes-Benz Lkw und Vertriebschef Winfried Blum standen den Fachjournalisten Rede und Antwort (oben rechts)

Erich Rid, Leiter Unimog-Produktmanagement, erläutert das Getriebe der neuen Baureihen

Vor dem Verwaltungsgebäude in der Daimler-Chrysler-Zentrale in Stuttgart-Möhringen wirkt der Neue relativ klein. Doch als leistungsfähiger System-Geräteträger ist das Fahrzeug der neuen Unimog-Generation so groß wie noch nie.

Während im „Forum“ Dr. Klaus Maier, Leiter des Geschäftsbereiches Mercedes-Benz Lkw, und Hans-Jürgen Wischhof, Leiter des Produktbereiches Unimog, europäischen Journalisten die neuen Unimog U 300 und U 400 vorstellen, glänzt ein Modell der neuen Baureihen im Sonnenlicht der Stuttgarter Konzern-Zentrale.

Unaufhörlich dreht sich der große Stern an diesem 13. März auf dem Hauptgebäude. Das tut der neue weiß lackierte Unimog U 400 mit Aufbaukehrmaschine zwar nicht, dennoch wird er von allen Seiten bestaunt: „So sieht er jetzt also aus...“ Dieser Satz ist oft zu hören, wenn Angestellte und Besucher über den Platz gehen und den Vertreter der neuen Unimog-Generation neugierig umrunden.

Und auch die etwa 120 Journalisten erleben das Fahrzeug mit dem modernen Design heute zum allerersten Mal. Doch nicht nur das. Denn mit der Vorstellung des U 300 /U 400 hat auch eine ganz neue

## Von allen Seiten bestaunt

Zeitrechnung begonnen, wie Dr. Klaus Maier erläutert: „Wir haben die Unimog-Philosophie neu definiert, denn trotz aller Faszination hat der Unimog-Markt einen Strukturwandel erfahren.“ Und eben diese Neuausrichtung umzusetzen war die Aufgabe der Gaggenauer Entwickler in den vergangenen dreieinhalb Jahren.

Nach den Erläuterungen von Dr. Klaus Maier und Hans-Jürgen Wischhof drängen die Fachjournalisten auf die Terrasse des Forums, um die hier ausgestellten Unimog mit Geräten von allen Seiten abzulichten. Oder sie sitzen im enzianblau lackierten Modell der Fahrerkabine, um die neuartige Wechsellenkung VarioPilot selbst in Augenschein zu nehmen.

Kurz zuvor hatte der Leiter des Produktbereiches Unimog einen wesentlichen Eckpfeiler des Systems Unimog, der als Grundfahrzeug mit ABS, EPS, Euro-3-

Motor, Klimaanlage und darüber hinaus mit mehr Nutzlast ausgestattet ist, erläutert: „Ein marktgerechtes Preis-/Leistungsverhältnis, welches nicht nur für das Trägerfahrzeug, sondern vielmehr für das gesamte System gilt.“ Mit der „Unimog-Geräte-System-Partnerschaft“ wird eine neue Qualität der Zusammenarbeit mit führenden Geräteherstellern im In- und Ausland praktiziert, bei der Fahrzeug und Gerät gemeinsam entwickelt und erprobt wurden bzw. werden.





**Im Anschluss zum Fachsymposium gab es zur Einführung der neuen Unimog eine eindrucksvolle Show mit Künstlern des Mainzer Staatsballetts, an deren Ende diese drei Vertreter aus dem *Nebel der Bühnenszenerie* auftauchten. Vertriebsleiter Winfried Blum stellte die Künstler und „Kunstwerke“ vor**

## Europäisches Fachsymposium zum Auftakt

Die Präsentation der neuen Unimog-Baureihen und Gerätesysteme vor Kunden und der weltweiten Vertriebsmannschaft fand in Mainz statt. In einem europäischen Fachsymposium wurden interessante Möglichkeiten zur Optimierung des Qualitätsmanagements und der Fahrzeugeinsätze im Straßenbetriebsdienst aufgezeigt. Mehr als 500 Experten des Straßenunterhaltungs- und -betriebsdienstes nahmen an dieser Veranstaltung teil.

Im Zusammenhang mit der Vorstellung und der Markteinführung der neuen Unimog-Baureihen führte die *Durth Roos Consulting GmbH* ein europäisches Fachsymposium zum Thema „Neue Wege im Straßenbetriebsdienst“ durch. *Durth Roos Consulting* ist ein international tätiges Ingenieurbüro, das sich auf Planungs- und Beratungsleistungen in den Bereichen Verkehrsplanung, Straßentwurf, Straßenbetrieb, Projektmanagement und Straßenbautechnik spezialisiert hat. Außerdem entwickeln die Spezialisten – die Firmeninhaber sind Professoren verschiedener Technischer Hochschulen – EDV-Lösungen

zur Planung der Abfallentsorgung, Straßenreinigung und des Winterdienstes.

Über 500 Teilnehmer, aus ganz Europa angereiste Fachleute bestätigten, dass auch in Ämtern, Kommunen und Straßenbauverwaltungen heute wirtschaftliche Gesichtspunkte und ein ausgeklügeltes Qualitätsmanagement Schwerpunkte für Planung und Ausführung kommunaler Aufgabenstellungen sind.

Die Thematik des Symposiums und die Ausführungen der Referenten, unter ihnen auch ein Vertreter der schwedischen Straßenbauverwaltung, belegten, dass der Kommunaldienst trotz knapper werdender

öffentlicher Haushalte zur Zufriedenheit der Kunden, sprich Verkehrsteilnehmer, Steuerzahler, Körperschaften und Anlieger, optimiert werden kann. Die Verbesserung des Qualitätsgedankens im Straßenunterhaltungs- und -betriebsdienst schafft nach Aussagen der Referenten die Voraussetzungen für ange-





messene Straßenzustände und damit Verkehrssicherheit bei gleichzeitig minimaler Umweltbeeinträchtigung und wirtschaftlichem Einsatz der Finanzmittel. In dieser Hinsicht wurden gerade die neuen Unimog-Baureihen und ihre Gerätesysteme als kalkulierbare Bausteine zur Optimierung der Prozessabläufe angeführt.

Bei der Beschaffung eines Fahrzeugs ist deshalb nach Meinung der *Durth Roos Consulting* die Beurteilung des Produktprogramms wesentlich. Dabei stehen Fragen im Vordergrund wie:

- Ist mit den System-Kombinationen von Fahrzeug und Gerät ein hoher Auslastungsgrad möglich?
- Wie hoch ist der Aufwand für den Gerätewechsel?
- Kommen Fahrzeug und Gerät aus einer Hand?
- Wie sind Fahrzeug und Gerät aufeinander abgestimmt?
- Sind Betreuungs- und Service-Leistungen aufeinander abgestimmt?

#### Geräteträger-Konzept mit Highlights

Diesen höher gesteckten technischen Anforderungen werden die neuen Unimog-Baureihen in der Summe gerecht. Die Highlights des Geräteträger-Konzepts sind dabei die kompakten Abmessungen und das Kurzhauber-Konzept, die Fahrerkabine in neuem Design und aus Faserverbund-Werkstoff (FVW) sowie das exzellente Sichtfeld für Fahrer und Beifahrer. Außerdem positiv: das vergrößerte Transportvolumen in Verbindung mit vier An- und Aufbauräumen für Geräte, die Euro 3-



**Hans-Jürgen Wischhof, Leiter des Produktbereichs Unimog (l.) und Prof. Dr. Ralf Roos bei der Eröffnung des Symposiums, das bei den Teilnehmern großes Interesse gefunden hat**

**Oben links: Winfried Blum präsentiert nach der Premierenshow drei Fahrzeuge der neuen Baureihen**



Motoren und das Telligent-Antriebsmanagement, die Leistungshydraulik VarioPower und die Wechsellenkung VarioPilot. Gerade in der Zeit knapper werdender Budgets, ist VarioPilot ein wesentlicher Pluspunkt, denn 75 Prozent aller Unimog werden ganzjährig mit wechselnden An- und Aufbaugeräten eingesetzt. Dabei spielt die Einmann-Bedienung von Fahrzeug und Geräten eine immer bedeutendere Rolle bei den Einsatzkosten.

Die Anforderungen an einen wirtschaftlichen Fahrzeug- und Geräteinsatz hatte ein weiterer Referent des Fachsymposiums wissenschaftlich untersucht. Bei den Kosten des Fahrzeugeinsatzes kam er zu der rechnerischen Erkenntnis, dass der Auslastungsgrad von Fahrzeug und Maschine der entscheidende Berechnungsfaktor ist. Hohe Anschaffungskosten bei gleichzeitig geringen Betriebskosten wirken sich positiver aus als geringere Anschaffungskosten, die aufgrund qualitativer Abstriche höhere

Betriebskosten verursachen. Entscheidende Einflussgrößen sind außerdem der hohe Restwert des Fahrzeugs, geringe Wartungs- und Reparaturkosten, die Ein-Mann-Bedienung aller Arbeitsgeräte sowie die Leistungshydraulik, die zu Einsparungen auf der Geräteseite führt.

Die mit den neuen Baureihen eingeführte **Unimog-Geräte-System-Partnerschaft** ist somit für Kunden und Anwender von elementarer Bedeutung sowohl von den technischen Voraussetzungen als auch für deren wirtschaftliche Zielsetzungen. Das Ergebnis dieser intensiven Zusammenarbeit mit 20 Gerätepartnern ist eine deutliche Verbesserung des Preis-/Leistungsverhältnisses für das ganze System: Geräteträger/Zugmaschine und Anbaugeräte.





## Mehr interessierte Fachleute als erwartet

Der Regionen-Tournee durch Deutschland zur Einführung der neuen Unimog-Generation vom 3. bis 24. Mai war ein durchschlagender Erfolg beschieden. Noch niemals zuvor konnten zwei neue Baureihen bereits zum Produktanlauf mit einem nahezu lückenlosen Angebot an innovativer Gerätetechnik aufwarten.

Da stand sie nun, die hübsche Ehefrau eines Spediteurs aus Nordrhein-Westfalen und musste sich einfach damit abfinden, im Kreis der neun neuen Unimog U 300/ U 400 mit unterschiedlichen Gerätean- und -aufbauten für ein paar Stunden den Vorzug bei ihrem Mann an die Produkte aus dem Schwarzwald abtreten zu müssen. „Mein Mann ist total begeistert, den bring' ich nicht mehr weg von den neuen Unimog“, sagte sie leicht resignierend. Aber sie war auch ein bißchen stolz auf das, was den Gaggenauern mit diesen Baureihen gelungen ist: „Wissen Sie, ich stamme ja aus Südbaden, habe nur nach Nordrhein-Westfalen geheiratet und wenn man dann

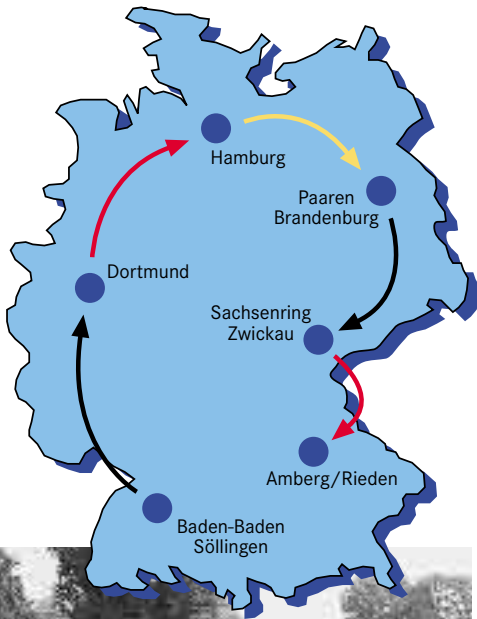
auf diese Weise landsmannschaftliche Verbundenheit spürt, macht einen das richtig glücklich.“

Sicher nur eine Stimme von vielen, dennoch weit über 4.500 interessierte Fachleute bei insgesamt neun Veranstaltungen, das ist ein beachtliches Resultat. „Unser Konzept“, sagt *Dr. Thomas-Axel Stenske*, zuständiger Regionalleiter für den Norden der Bundesrepublik, „ist total aufgegangen. Zuerst die Fahrzeug-Präsentation mit ausführlichen Informationen zum technischen Konzept und danach die neuen Unimog zum Anfassen, das hat alle Kunden und Interessenten überzeugt.“ Die Gäste kamen aus den für Unimog





**Unimog Regionen-Tournee  
vom 03. Mai - 24. Mai 2000**



wichtigen Anwenderkreisen wie dem öffentlichen Dienst, kommunalen und landwirtschaftlichen Lohnunternehmen, Bauwirtschaft, Industrie, Gewerbe, Speditionen und der Energiewirtschaft. Der Ablauf aller Veranstaltungen war nahezu identisch und wurde jeweils von *Erich Mahler*, zuständig für den Unimog-Vertrieb in Westdeutschland, und *Dr. Stenske* moderiert.

Nach der Einführung und den Aussagen zum neuen Unimog-Konzept in Form eines Videos und technischen Vortrags erfolgte die Präsentation der neuen Unimog-Geräte-träger im praktischen Einsatz. Gezeigt wurden:

- U 300 mit Heckkraftheber und hydraulischer Heckzapfwelle von Schwendner
- U 400 mit HIAB-Kran 060
- U 400 mit Kombi-Mähergerät von Dücker zur Ein-Mann-Bedienung

- U 400 mit Winterdienstkombination von Gmeiner
- U 400 mit Mähkombination von Mulag/Schmidt-Vertriebs GmbH
- U 400 mit Winterdienst-Kombination von Schmidt, St. Blasien
- U 400 mit Palfinger-Kran und Frontseilwinde von Werner
- U 400 mit Hubarbeitsbühne von Versalift
- U 400 mit Aufbaukehrmaschine von Bucher-Schörling.

**Unimog satt – zum Ansehen und Anfassen, das war ganz nach dem Geschmack der zahlreichen Fachbesucher. Ob in Baden-Württemberg, Nordrhein-Westfalen, Hamburg, Brandenburg, Sachsen oder Bayern, die Bilder – diese Fotos entstanden in Dortmund – sprechen für sich**



# Pressestimmen



Dr. Klaus Maier, Leiter des Geschäftsbereiches Mercedes-Benz Lkw erläutert Fachjournalisten aus ganz Europa die neue Unimog Generation

## Neue Unimog machen Lust auf den Einsatz

„Der Alleskönner“,  
„Rundum neu“,  
„Fortsetzung einer  
Legende“... Die Vorstellung der neuen Unimog Baureihen hat ein breites Presseecho ausgelöst. Die Redaktion des UNIMOG JOURNAL hat in den Zeitungen und Fachzeitschriften geblättert und Auszüge zusammengestellt.

### Frankfurter Allgemeine Zeitung:

„Der geländegängigste aller Geländewagen heißt weder G-Modell noch Land Rover, sondern einfach Unimog ... Im Innern der Fahrerkabine erwartet den Fahrer ein Arbeitsplatz, der hinsichtlich Fahrkomfort, Bedienung und Funktionalität an höchste Nutzfahrzeugstandards anknüpft.“

**lastauto omnibus:** „Mit einer Reihe technischer Leckerbissen machen die neuen Arbeitstiere aus Gaggenau Lust auf den Einsatz ... Die fast schon filigran gestaltete Kabine besteht aus Faserverbund-Werkstoffen (FVW). Diese Abkehr vom Stahlfahrerhaus soll sich nicht nur positiv auf die Vorderachs-Nutzlast auswirken, sondern auch auf den Komfort. Das Material hat eine schlechte Wärmeleitfähigkeit, was im Sommer zu einer kühlen, im Winter zu einer warmen Kabine führt ... Mit diesem breiten Einsatzspektrum tragen die drei neuen Baureihen ihren Namen als universale Motorgeräte „Unimog“ zu Recht.“

**Der Tagesspiegel:** „Ohne auf die Geländegängigkeit und den permanenten Allradantrieb vorne und hinten zu verzichten, hat man die Möglichkeiten für den Einsatz des Unimog als Geräteträger und Geräteantrieb deshalb weiter ausgebaut. So bietet der neue Unimog vier An- und Aufbau Räume für die unterschiedlichsten Geräte.“

**Geländewagen-Magazin:** „Für den Geräteantrieb steht neben der 150-kW-Zapfwelle vorne und der Arbeitshydraulik

zusätzlich die Leistungshydraulik Vario-Power zur Verfügung. Damit lassen sich leistungsstarke Mäher oder Kehrmaschinen ohne Kosten steigernden Extra-Motor betreiben und in nur 15 Minuten gegen andere Anbaugeräte austauschen. Rund 3.500 Geräte sind für den Anbau an den Unimog freigegeben.“

**Trans Aktuell:** „Die Wachablösung hat einen handfesten Hintergrund. Denn die „bekannten Unimog-typischen Eigenschaften“ des vielseitigen Fahrzeugs wurden, wie der Hersteller unterstreicht, „gemäß den veränderten Einsatzprofilen, Kundenanforderungen und gesetzlichen Bestimmungen angepasst.“

**Kommunal:** „Das neu entwickelte Geräteträger-Programm Unimog U 300 bis Unimog U 500 bietet Allround-Lösungen für unterschiedlichste Einsatzbedingungen mit besten Voraussetzungen für Anbau und Betriebsmöglichkeiten von Geräten. Für die neuen Fahrzeuge ist eine Vielzahl innovativer Ideen realisiert worden.“

**Kommunaler Beschaffungsdienst:**

„Mit den neuen Unimog-Baureihen reagiert die DaimlerChrysler AG auch auf die Kundenforderung nach einer deutlichen Verbesserung des Preis-Leistungsverhältnisses durch die Erhöhung des Anwender-Nutzens bei gleichzeitiger Preisreduzierung.“

**Kurier am Sonntag:**

„Doch auch bei dem einzig echten All-Terrain-Fahrzeug unterhalb der Panzerklasse geht der Trend zu mehr Komfort ... Ein luftgefederter Sitz schon die Bandscheiben. Die elektropneumatische Telligent-Schaltung mit Gangvorbereitung erleichtert den Umgang mit den acht Vorwärts- und acht Rückwärtsgängen ... Als flexibler Geräteträger für jeden Einsatz, an jedem Ort und rund ums Jahr soll die neue Generation mit umfangreicher Grundausstattung in Kommunen, Industrie und Baugewerbe wieder an Boden gewinnen.“

**Bauwirtschaftliche Informationen**

**(bi-Magazin):** „Eine Legende unter den Nutzfahrzeugen ist in eine neue Phase eingetreten. Die veränderte Marktsituation, maßgeblich beeinflusst durch die Entspannungspolitik der 90er-Jahre, forderte eine Neuformulierung der Unimog-Idee ... Wo beispielsweise schwere Lasten auf Baustellen hin und her und vor allem hinauf und hinunter transportiert werden müssen, sind die neuen Unimog effektiv einsetzbar. Mit kompakten Abmessungen sind sie wendig und damit auch für ein enges Arbeitsumfeld geeignet. Der Aufbau von Kränen ist unkompliziert und erfolgt meistens direkt auf dem geraden Rahmen des Fahrzeugs.“

**Frankfurter Neue Presse:**

„Natürlich behält der Unimog seine extreme Geländegängigkeit, erhöht aber die Flexibilität...“

**Zeitungsausschnitt aus „lastauto omnibus“**



**Bauwirtschaftliche Informationen**

**(GaLaBau):** „Das Ergebnis kann sich sehen lassen: Neben innovativer Fahrzeugtechnik wurde der Bedienkomfort des neuen Unimog deutlich verbessert. Die Kabine aus korrosionsfreiem Kohle-Faserverbundstoff bietet gegenüber den Vorgängern ein rund 50 Prozent größeres Raumvolumen. Die Fensterflächen wurden sogar um 100 Prozent vergrößert. Verbunden mit dem Kurzhauberkonzept ist die Sicht des Fahrers auf Verkehrsraum und Gerät vorbildlich.“

Anzeige





**Fortschrittliche Maschinen- und Gerätetechnologie für alle wichtigen KOMMUNALAUFGABEN**




**Produkt-Gruppen:**

- Schneeräummaschinen
- Schneepflüge
- Streumaschinen
- Kommunalgeräte
- Kehrmaschinen
- Mähmaschinen



**SCHMIDT Winterdienst- und Kommunaltechnik GmbH**  
 D-79837 St. Blasien · Albtalstraße 36  
 Telefon 07672/412-0 · Telefax 07672/412230 · Telex 7721213sst d



Original-Tauschmotoren  
kostengünstig und kurz-  
fristig verfügbar

## So gut wie neu oder ein glänzendes „Comeback“

Moderne Fahrzeuge wie der Unimog haben eine lange Lebensdauer. Der Motor ist verschleiß- und wartungsarm konstruiert, so dass ein Tausch oder eine Reparatur nur selten vorgenommen werden muss. Doch selbst für den besten Motor kommt der Tag, an dem ihm die Puste ausgeht, das Fahrzeug sich hingegen noch in einem guten Gesamtzustand befindet. Das ist der Augenblick, an dem der Unimog seinen „zweiten Geburtstag“ feiert – natürlich mit einem Original-Tauschmotor von Mercedes-Benz, die beste und zugleich wirtschaftlichste Lösung – startbereit für die nächsten harten Arbeitseinsätze.

Fälschlicherweise hat das Wort „Tauschmotor“ einen Unterton, der auf Zweitklassiges schließen lässt, doch Original-Tauschmotoren sind in Qualität und Lebensdauer so gut wie neu und lassen den Unimog nach dem Einbau ein glänzendes „Comeback“ feiern.

Seit Jahrzehnten bietet Mercedes-Benz Original-Tauschmotoren mit dem Garantiefumfang von Neumotoren an. Im Daimler-Chrysler Werk Mannheim werden sowohl die Nutzfahrzeug-Motoren der Baureihen 300 und 400 als auch die Triebwerke der Baureihen 500 und 900 aufgearbeitet. Alle Aggregate erhalten hier die gleich sorgfältige Behandlung. Erfahrene und qualifizierte Kräfte kümmern sich mit großer Gewissenhaftigkeit um die Aufarbeitung.



Zunächst erfolgt bei der Aufarbeitung eine erste gründliche Sichtprüfung des angelieferten Aggregats, das weder Unfall-, Brand- oder Gewaltschäden aufweisen darf. Reststoffe werden aufgefangen und umweltgerecht entsorgt. Wie bei allen anderen Mercedes-Benz Produkten wird auch bei der Demontage der Triebwerke Umweltschutz groß geschrieben. Danach wird das Aggregat sorgfältig gereinigt und in seine Bestandteile zerlegt. Verschlossene Teile werden aussortiert und wiederverwertbare Komponenten zur individuellen Überarbeitung ausgewählt.

Jedes Teil wird strengstens unter die Lupe genommen – bis hin zur kleinsten Schraube. Dank eines Spezialverfahrens können beispielsweise Kurbelwellen unter Verwendung von ultraviolettem Licht so exakt inspiziert werden, dass selbst kleinste Haarrisse sichtbar werden. Zylinderköpfe werden plangefräst und Brennräume nachgearbeitet. Alle relevanten Teile werden geprüft und wieder aufgearbeitet. Die Aufarbeitung erfolgt dabei nach den gleichen Qualitätsmaßstäben wie bei der Serien- bzw. Neuteile-Fertigung. Der Tauschprozess spart darüber hinaus wertvolle Rohstoffe und zugleich Energie, die sonst für die Produktion von Neuteilen aufgebracht werden müsste.

Verschleißteile wie Lagerschalen, Kolben, Laufbuchsen, Dichtungen oder Keilriemen werden grundsätzlich durch Mercedes-Benz Originalteile ersetzt. Alle Nebenaggregate wie Wasserpumpe oder Lichtmaschine werden in den Aufarbeitungsumfang mit einbezogen. Der Zusammenbau geht in ähnlicher Weise wie bei der Herstellung neuer Motoren vor sich.

Absolute Präzision ist der Maßstab beim Neuaufbau am Montageband. Jedes Tauschaggregat wird danach auf dem Leistungsprüfstand getestet und für gut befunden. Für jeden Motortyp gibt es ein spezielles Prüfprogramm.

Das gesamte, aufwendige Verfahren gewährleistet, dass der Kunde einen Motor erhält, der stets auf dem neuesten Stand der Technik ist. Überdies profitiert der Kunde von der schnellen Verfügbarkeit des frisch aufgebauten Aggregats, das zu klar definierten Preisen angeboten wird.

### Leistung und Umweltschutz inklusive Garantie

Alle Teile und Nebenaggregate werden bis ins Detail überarbeitet oder durch neue ersetzt. Jeder Motor muss die gleichen harten Prüfungen absolvieren wie ein Neumotor. Jeder Tauschmotor bekommt die gleiche Garantie wie ein Neumotor und bietet die Gewähr, dass er den neuesten Stand der Technik widerspiegelt. Ein Mercedes-Benz Tauschmotor ist die optimale Basis für die Werterhaltung und -steigerung Ihres Unimog und das garantiert wirtschaftlich.

#### Die Vorteile auf einen Blick:

- kurzfristig verfügbare Aggregate
- kostengünstige Tauschteile
- identische Qualität wie bei Neuteilen
- Gewährleistung wie auf Originalteile
- neuester Stand der Technik
- klar definierte Festpreise

**Weitere Original Mercedes-Benz-Tauschteile:**

Neben Tauschmotoren liefert das Motorenwerk Mannheim auch einzelne Original-Tauschteile. Seit kurzem sind Zylinderköpfe, Einspritzpumpen und Schwungräder für die Unimog-Motoren erhältlich. Die Kosten für Original Schwungräder und Zylinderköpfe im Tausch stehen von Anfang an fest. Sie sind bei Rückgabe eines akzeptablen alten Teiles bis zu 60 Prozent günstiger als Neuteile. Damit ist eine noch wirtschaftlichere oder – anders ausgedrückt – eine zeitwertgerechte Reparatur des Unimog möglich. Und das bei gleich-



cher Qualität und einem Jahr Garantie.

Und was wäre ein neu eingebauter Mercedes-Benz Tauschmotor ohne ein ordentlich funktionierendes Kühlsystem? Gerade die Kühler im Unimog sind bei den harten Einsätzen im Winter und während der Mähseason großen Belastungen ausgesetzt. Damit nicht am falschen Ende gespart wird, hat Mercedes-Benz die Preise für Unimog-Kühler gesenkt. Der Original Mercedes-Benz-Kühler bietet die Gewähr für weitere erfolgreiche Einsatzjahre des Unimog. Haben Sie weitere Fragen zum Original-Tauschmotorenprogramm, oder zu den Original-Tauschteilen bzw. den preisgesenkten Kühlern, sprechen Sie bitte Ihren Unimog-Partner an.



**Die Aufarbeitung der Motoren erfolgt nach den gleichen Qualitätsmaßstäben und Prüfungskriterien wie in der Serie (oben)**

**Ein gefragtes und preiswertes Tauschteil ist der Kühler im Unimog (links)**

Anzeige

**LEISTIKOW**

**HOCH- UND NIEDERDRUCKTECHNIK  
FÜR DIE NEUEN UNIMOG-BAUREIHEN  
U 300 / U 400**



Unser Unimog-Lieferprogramm:

- \* Universal-Hochdruckreinigungsgeräte für den Front- und Heckanbau
- \* Hochdruckflächenreinigungsgeräte auch in Kombination mit Frontanbaukehrmaschinen
- \* Hochdruckkanalspülgeräte zum Aufbau auf den Pritschenhilfsrahmen
- \* Kombinierte Saug- und Spülbehälter bis 7.000 l Gesamtvolumen
- \* Kommunale Schlammsaugewagen bis 8.000 l Gesamtvolumen
- \* Wasserbehälter bis 7.000 l
- \* Sonderaufbauten nach Wunsch (z.B. Niederdruckgeräte, Gießarme, Heißwassergeräte)



Joachim Leistikow GmbH  
Altkönigstraße 2  
D-61138 Niederdorfelden  
Tel. (0) 6101 / 5364-0  
Fax. (0) 6101 / 33461  
Internet: <http://www.leistikow-gmbh.de>  
E-Mail: [Vertrieb@leistikow-gmbh.de](mailto:Vertrieb@leistikow-gmbh.de)



## Nach dem Kohleabbau blühen wieder Blumen

Die Romonta GmbH in Amsdorf bei Halle/Saale (Sachsen-Anhalt) zählt zu den modernen Unternehmen der Grundstoffindustrie in Deutschland. Im Zuge der bergtechnischen Weiterentwicklung des Braunkohle-Tagebaues wurden bisher sechs Unimog angeschafft.

Die Umstellung des früheren Braunkohletransports im gesamten Abbaugelände von der Schiene auf Förderbänder hat eine Erneuerung und Anpassung der gesamten Hilfstechne im Braunkohle-Tagebau des Unternehmens notwendig gemacht. Die Unimog sind somit wichtige Glieder in der Kette des umfassenden Supports zur wirtschaftlichen Förderung der Braunkohle in dieser mitteleuropäischen Förderstätte.

Für die Zukunft sind noch Kohlevorkommen von zirka 11 Mio. Tonnen auf 150 Hektar zu überbaggern. Die Amsdorfer Braunkohle ist besonders bitumenhaltig, das heißt mit fossilem Pflanzenhartwachs angereichert, das in der Chemie hundertfache Anwendung findet. So beispielsweise für die Herstellung von Lippenstift, Schuhputz- und Dichtungsmittel, Bremsbelägen, Bodenklebern und Bleichmitteln. Die Romonta GmbH hat eine beherrschende Stellung mit 80 Prozent Weltmarktanteil auf dem Sektor Rohmontanwachstprodukte. Sie produziert von diesem Rohstoff, der den Blättern subtropischer Urzeitpflanzen zu verdanken ist, rund 20.000 Tonnen pro Jahr und exportiert heute in 51 Länder.

Die Förderanlagen mit Bandwagen und Schaufelradbagger benötigen eine ständige Wartung und im Notfall schnelle technische Hilfe. Sie wird mit den Unimog direkt an jede Stelle des Abbaugeländes gebracht – bei Regen, Schnee, Matsch oder knochentrockenen Bodenverhältnissen, die hinter den Einsatzfahrzeugen lange braune Kohlestaubfahnen entstehen lassen.

Jürgen Biermann, Betriebsführer Tagebau bei der Romonta GmbH in Amsdorf (Landkreis Mansfelder Land), hat seine Unimog voll in der Rechnung der Arbeitsabläufe. „Mensch und Maschine müssen bei uns reibungslos zusammenspielen“, sagt er. Dabei unterstreicht er: „Wir sind 85 Mitarbeiter, die 500.000 Tonnen Braunkohle im Jahr fördern und dazu kommen noch die anfallenden rund 4,5 Mio. m<sup>3</sup> Abraum, die es zu bewältigen gilt. Da können wir in der Kette der ineinander greifenden Prozesse keine zu langen Ausfallzeiten hinnehmen.“ Von der Unimog-Seite her wird die Romonta von Rainer Schöps, Verkaufsberater der Unimog-Generalvertreter Henne Unimog GmbH in Wiedemar betreut, die mit Know-how und umfassenden Serviceleistungen aufwarten kann.

An Antriebsstation 9 klemmen an diesem schönen Maitag, an dem wir unsere Reportage machen, irgendwelche Rollen und die Förderbänder laufen heiß. Doch da ist schon der Kontrolltrupp mit zwei Unimog zur Stelle. Einem U 1250 mit Arbeitskorb für den Instandhaltungseinsatz und einem U 1450 mit Werkstattausrüstung und Spezialbeleuchtungseinrichtung. Im Werkstattaufbau befindet sich alles für die schnelle Reparatur einer solch kompakten Arbeitseinheit. Steht kein Reparatursatz an, fährt dieser Unimog

**Bilderbuch-Tagebau: Die Abraumsschichten von der Grasnarbe bis zu der Braunkohle sind deutlich erkennbar. Bis zu 80 Meter überragen Mergel, Schluff, Ton und Sand die Kohleflöze**



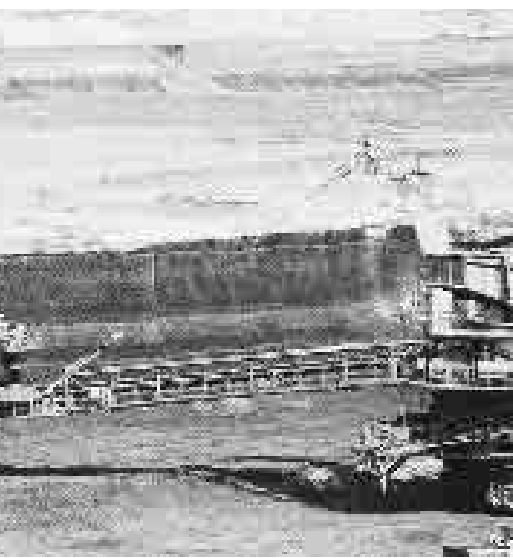


die Förderbänder zur Kontrolle ab, um die an heißlaufenden Rollen immer wieder auftretenden kleinen Brände zu bekämpfen. Bei größeren Brandherden ist das dreiecksige Tanklöschfahrzeug U 2450 L 6x6 mit 4.800 Liter Löschmittel schnell zur Stelle, denn die 240 PS bringen das voll beladene Fahrzeug auch bei schwerstem Gelände schnell und sicher an jeden Brandort. Heute, am Tag unseres Besuches, bekämpfen die Feuerwehrleute allerdings nicht den Roten Hahn, sondern die bei Trockenheit immer auftretende Kohlestaubentwicklung. Bevor diese Erscheinung die gesamte Umwelt und die naheliegenden Orte eindeckt, werden die Fahrstraßen im För-



„Da drüben wirst Du mit Deinem Unimog gebraucht...“ Jürgen Biermann (r.), Betriebsführer Tagebau, mit dem Kolonnenführer Bandanlage Peter Harsing

dergelände mit Wasser berieselt, um die Staubpartikel zu binden. Und dann entdecken wir noch einen Unimog im Dienste der Umwelt: Ein U 1450 mit Werkstattausrüstung steht unter der Förderstation am Ende des Abbauprozesses an der Abraumkippe, um mögliche Störungen und Reparaturen zu beheben. Hier wird der Abraum zur Schaffung neuer Flächen für die Wiederurbarmachung des abgeräumten Fördergebietes verfüllt, denn nach dem Braunkohle-Abbau blühen wieder Blumen auf den ehemaligen Förderflächen.



① Es grünt so grün... Am Ende des über 5 Kilometer langen Förderbandes entstehen neue Flächen zur Wiederurbarmachung

Ⓞ U 1350 im Geräteverbund mit Schaufelradbagger 1546 im Einsatz als Schmierwagen

Ⓞ U 2450 L 6x6 wird auch als Berieselungswagen gegen die Staubeentwicklung im Fördergelände eingesetzt. Als Tanklöschfahrzeug gehört er zur Ausstattung der Werksfeuerwehr

Ⓞ An der Antriebsstation 9 gibt es technische Probleme. Mit einem U 1250 mit Arbeitskorb und einem U 1450 mit Werkstattausrüstung kann schnell Abhilfe geschaffen werden





Bei der Wegeräumung im Frühjahr ist der Keilpflug zwingend erforderlich

## Gepflegte Erscheinungen

Kommunale Fuhrparks gibt es viele. Sie sind gemischt, bunt, vielfältig. In Freyung, der Stadt im Bayerischen Wald, gibt es einen nahezu reinrassigen Unimog-Fuhrpark.

*Hermann Petzi*, der Bauhofleiter, und seine Mannen schwören auf das System Unimog. Begonnen hat alles mit einem U 411 im Jahr 1963, 1967 wurde dann der erste U 406 beschafft. Heute besteht die Flotte aus 7 Unimog, der älteste ist ein U 406 aus dem Jahr 1970, der jüngste ein U 1400 aus dem Jahr 2000. Wüsste man nicht, dass der U 406 nur bis zum Jahr 1973 mit Trommelbremsen gebaut wurde, man könnte meinen, die beiden Oldtimer in Freyung – von *Hermann Petzi* liebevoll „meine Joker“ genannt – wären erst vor einigen Tagen „werksfrisch“ in Gaggenau abgeholt worden. Sie werden heute überwiegend vor Absetzkippanhängern sowie

zwei *Müller-Mitteltal*-Kippern zu Transportzwecken eingesetzt.

Freyung im Bayerischen Wald ist ein „Schneezentrum“, dort schneit es meist zuerst und in größeren Mengen. Die Messlatte für einen funktionierenden Bauhof ist hier der Winterdienst. Hier bestätigt sich die Vielseitigkeit und Zuverlässigkeit des Unimog täglich auf's Neue. Der *Städtische Bauhof Grafenau* bewältigt im Winter und Frühjahr ein umfangreiches Schneeräumprogramm. Nicht nur die öffentlichen Straßen und Wege müssen geräumt werden, auch das Wegenetz eines ausgedehnten Waldgebiets. Die Schneehöhen erfordern neben Seitenschneepflügen auch



den Einsatz eines Keilpflugs sowie einer Seitenfräse, einer Seitenschleuder und einer Doppelschneefräse. Die Geräte werden an die U 1400 mit 163-PS-Motor angebaut, diese wiederum sind alle mit Arbeits- und Kriechganggruppe ausgestattet. Auf einem U 1000 ist wahlweise die normale Kippbrücke oder ein *Ruthmann-Steiger* aufgebaut, mittels Wechselsystem kann der Fahrer den Umbau in etwa 15 Minuten erledigen.

Natürlich fallen neben dem Winterdienst auch weitere übers Jahr verteilte Arbeiten an: Die beiden U 406 sind beispielsweise zur Rasenpflege mit sportplatztauglicher Bereifung ausgerüstet.



Wenn mit dem Schneepflug nichts mehr geht, wird die Fräse am U 1400 eingesetzt. Die 163 PS unter der Haube treiben über die Frontzapfelle die Frästrommeln an (Bild ganz links)

Bei der Wegeaufweitung wird mit der Seitenschneefräse gearbeitet. Hinten wartet schon der Schneepflug zum Beiräumen (Bild links)





Freyung setzt vornehmlich auf das System Unimog. Außer den genannten Fahrzeugen befinden sich nur noch ein allradgetriebener Pkw-Kombi und ein ebenfalls vierradgetriebener Doppelkabiner mit Kippaufbau im Bauhof-Fuhrpark. Alle Unimog befinden sich in einem exzellenten Pflegezustand, 95 Prozent aller Werkstattarbeiten werden in Eigenleistung erbracht. Selbst an Wochenenden ist im Falle eines Falles die Versorgung mit Ersatzteilen

über die Unimog-Generalvertretung von Bassewitz gewährleistet. Wichtig ist vor allem für den Winterdienst, dass die Unimog mit angebauten Geräten in einer beheizten Halle untergebracht sind und regelmäßig nach dem Einsatz gereinigt werden können.

Dank der Zuverlässigkeit der gesamten Unimog-Flotte werden auch bei extremem Schneefall die über 100 km Straßennetz sowie rund weitere 100 km Flurstraßen

und Wanderwege in kürzester Zeit geräumt und gestreut. Für die Truppe rund um *Hermann Petzi* gilt: Es gibt kein Schneechaos, aber ein Schneeräumprogramm namens Unimog.

**Wie lange hält ein Unimog? Einer der beiden „Joker“ in Grafenau, Baujahr 1970, in topgepflegtem Zustand (oben links) Als Wechselaufbau konzipiert: Ruthmann-Steiger auf einem U 1000, der alternativ auch zu vielen anderen Arbeiten herangezogen wird (oben rechts)**

Anzeige

## Mit Sicherheit die wirtschaftlichste Gerätetechnik für die Straßenunterhaltung



**DaimlerChrysler und  
MULAG-Schmidt**  
Eine Partnerschaft für Perfektion.



MULAG-Schmidt ist Ihr kompetenter Partner für innovative Mähgerätetechnik zu den neuen **UNIMOG U 300 / U 400**

### Das sind Ihre Vorteile:

- komplettes Programm an Front- und Heckmähgeräten
- Höchste Wirtschaftlichkeit durch Ganzjahreseinsatz mit verschiedensten Arbeitswerkzeugen
- Enorme Leistungsfähigkeit auch bei extremem Bewuchs
- Zuverlässigkeit, Langlebigkeit und Qualität nach ISO 9001
- Unser flächendeckendes Servicenetz über die UNIMOG-Generalvertretungen mit 24-Stunden-Ersatzteilversand gewährt Ihnen auch nach dem Kauf eine optimale Betreuung

**MULAG®**  
**SCHMIDT**

MULAG-SCHMIDT, Völklinger Straße 10, 42699 Solingen  
D-77725 Cappeln, Tel. 07141 131-111



Wer Spanien mit seinen weiten, bizarren und vielfältigen Landschaften kennt, weiß ob des schwierigen Geländes, das die verschiedenen Versorgungsfahrzeuge manchmal zu bewältigen haben. Vom Einsatz bei Feuerwehren, in der Strom- und Gasversorgung, bei Telefongesellschaften bis hin zu Übertragungen des öffentlichen Fernsehens – Mercedes-Benz Unimog werden als universell einsetzbare „Spezialisten“ überaus geschätzt.

## „Spezialisten“ in Spanien



### Sendeschaten auf der Spur

Die spanische Telefongesellschaft **Telefónica** besitzt fünf U 1350 L mit 93 kW bzw. 126 PS (Bild oben). Sie hat die Unimog angeschafft, um mit ihnen in unwegsamem Gelände Leitungen verlegen zu können bzw. bei der Mobiltelekommunikation Sendschatten auf der Spur zu bleiben. Diese „Funklöcher“ kommen in Spaniens zahlreichen Gebirgstälern häufiger vor. Um das Telefonnetz aber auch in den dünn besiedelten Gebieten aufrechtzuerhalten, haben die Unimog Spezialkarosserien für die Übertragungseinheiten einen Kippkasten und einen wechselbaren HIAB-Kran sowie einige zusätzliche technische Ausrüstungen. Sie werden in ganz Spanien für die Erweiterung, Reparatur und Instandhaltung der Anlagen in schwierigem Gelände eingesetzt. Der Geräte- und Ausrüstungsaufbau wurde von der *Industrias Zamarbú* durchgeführt.



### Brandschutz im Baskenland

Seit November 1999 steht in der nordwestspanischen Stadt San Sebastián, direkt an der französischen Grenze gelegen, ein U 2450 L/38 mit einer Leistung von 177 kW (240 PS) und mit *WERNER*-Ausrüstung im Dienst der Städtischen Feuerwehr, der **Diputación Foral de Guipúzcoa**. In der recht waldreichen und

dünn besiedelten Berglandschaft am Rande der Pyrenäen ist die Geländegängigkeit eines Einsatzfahrzeuges der Feuerwehr zwingende Voraussetzung. Zum ersten Mal wird hier deshalb ein Unimog mit entsprechender Ausrüstung für Einsätze oder Rettungsarbeiten an schwer zugänglichen Stellen in der abgelegenen, gebirgigen Region eingesetzt.



### Waldbrandbekämpfung: Jeden Sommer ein leidiges Thema

Die größte Anzahl Unimog mit spezieller Karosserie und Brandschutzausrüstung hat die **Junta von Kastilien und León**. Seit 1992 wurden insgesamt 22 Fahrzeuge erworben, darunter die Typen U 100 L mit 85 kW (115 PS), U 1850 L mit 136 kW (185 PS) und U 2150 L/32 mit 155 kW (211 PS). Brandbekämpfung ist in Spanien ein wichtiges und in den Sommermonaten leider immer aktuelles Thema. Die Unimog werden dafür mit großem Erfolg, erkennbar am steigenden Bedarf (1999 wurden 6 Fahrzeuge erworben), an den Standorten Valladolid, Palencia, Zamora, Salamanca und León eingesetzt. Die Spezialkarosserie fertigten spanische Hersteller.



**Fernsehprogramm gesichert**

Der öffentliche Fernsehsender **Televisión Española** kann seit September 1998 seine TV-Übertragungen durch den Ein-

der stationärer Sendeanlagen, war es bislang kaum möglich, flächendeckend Fernsehsendungen auszustrahlen. Unterstützung liefern die Unimog. Sie sind ausgestattet mit einer Spezialkarosserie samt

**Gasversorgung setzt auf Unimog**

Mit Kipp-Pritsche und *HIAB*-Kran, austauschbarer vorderer Winde und Werkstattaufbau sind die U 1650 L des Gasversorgungsunternehmens **Empresa Nacional del Gas (Enagas)** in Madrid ausgerüstet. Als Fahrzeuge für die Wartungsbrigaden der verschiedenen Erdgasversorgungsstandorte in Spanien können die Unimog sowohl für den Materialtransport in schwierigem Gelände als auch zur Reparatur und Wartung der Gasleitungen eingesetzt werden. Der Aufbau des Kippkastens und des Werkzeugkoffers wurde von der *Industrias Zamarbú* bewerkstelligt, einem spanischen Hersteller, der eng mit dem Produktbereich Unimog zusammenarbeitet.



satz von zwei Unimog U 2150 L (155 kW/ 211 PS) für ganz Spanien sicherstellen. In gebirgigen Lagen, d. h. Gegenden mit schlechter Rückübertragung oder fehlen-

Übertragungsausrüstung und übermitteln in „Sendeschatten“ die Fernsehbilder buchstäblich auch in die letzten Winkel Spaniens.

Anzeige

Unimog U 300 / U 400

Mulchen Mähen Kehren

G. DÜCKER GmbH & Co. KG D-48703 Stadlohn  
 Tel. (0049) 0 25 63 / 93 92 0 Fax (0049) 0 25 63 / 93 92 90  
 e-mail: info@duecker.de Internet: http://www.duecker.de

MASCHINENFABRIK **dücker**

10000 10000 10000 10000 10000 10000 10000 10000 10000 10000



### Zukunftsinvestition

Die Gemeinde **Teruel**, in der Provinz Aragon, liegt zwischen dem Iberischen Randgebirge und der Sierra de Cuenca mit Höhen von 1800 bis 2000 Metern. Die Arbeit des Straßenbetriebsdienstes von Teruel ist deshalb nicht ganz einfach: Im Winter müssen Straßenzüge von gewaltigen Schneemengen geräumt und ebenso nach Unwettern von Geröllmassen oder umgestürzten Bäumen befreit werden. Kein Wunder, dass sich die Gemeinde im letzten Jahr für den Erwerb eines U 2150 L 38 mit 155 kW (211 PS) entschieden hat. Ausgerüstet mit Schneepflug der Firma **SICOMETAL**, **PALFINGER**-Kran und Salzstreuer von **EPOKE** kann Teruel mit dem Unimog jetzt beruhigt in die Zukunft blicken.

### Einsatzspektrum Stromversorgung

Die Wartung und Instandhaltung der Hochspannungs- und Oberleitungen, Aufgaben des in der Elektrizitätsversorgung tätigen Familienunternehmens **Electricidad Barcenás S. A.** in Valdepeñas, Ciudad Real, übernimmt ein U 2450 L 38. Keine leichte Aufgabe, bei dem oft schwierigen Terrain – aber kein Problem für den Unimog. Dieser wurde mit einer **ALTEC**-Arbeitsbühne ausgestattet, die je nach Einsatz gegen einen **HIAB**-Kran ausgetauscht werden kann. Die notwendigen Umbauten erledigte **Industrias Zamarbú**.



### Im Touristikeinsatz als Lokomotive „verkleidet“

Auch die Touristen in Spanien können auf die Zuverlässigkeit des Unimog bauen. In Katalonien, eine der touristischen Hochburgen Spaniens an der Costa Brava bzw. Costa Dorada, werden die Urlauber von einem als Lokomotive „verkleideten“ Unimog U 1400 in einer sogenannten „Wegebahn“ durch die Lande gefahren. Das in Rosas ansässige Unternehmen **Rosas Express** hat sich für den Unimog entschieden, da die Sightseeing-Tour unter anderem durch schwieriges hügeliges Gelände führt. Die gesamte Konstruktion der Bahn und deren technische Umsetzung wurde von **Remolques Sañe**, ausgeführt.

Anzeige

## Voll im Einsatz

Komfort ohnegleichen durch den **CLUTCHMATE**

Gesündere Arbeit, weniger Materialverschleiß



 **T.Ü.V.-geprüft**

### CLUTCHMATE schont Mensch und Maschine

Haben Sie sich schon mal vergegenwärtigt, wie oft und wie intensiv das linke Knie des Unimog-Fahrers belastet wird?

Je nach Art der Arbeit kann dies bis zu dreitausend mal am Tag sein, denn so oft bedient der Fahrer eines Unimog sein Kupplungspedal.

Und weil das Knie des Menschen unterschiedlich kräftig und belastbar ist, kommt es immer wieder zu ernsthaften Beschwerden.

Dies kann dazu führen, dass der Fahrer ausfällt, oder schlimmer noch, berufsunfähig wird.

### Weshalb sollte man sich für den CLUTCHMATE entscheiden?

- Verringerung der körperlichen Belastung, Knie und Rücken werden geschont
- Ideal in Staus und Stadtverkehr
- Funktioniert wie eine „Halbautomatik“
- Dadurch gesteigerte Konzentration des Fahrers im Straßenverkehr und Geräteinsatz
- Einfache und schnelle Montage
- Keine Änderung an der bestehenden Mechanik
- Kein Einfluss auf die Allgemeine Betriebserlaubnis des Fahrzeuges
- Unabhängig von mech. Nebenabtrieben oder Hydraulikanlage
- Ideal in Verbindung mit Anbaugeräten
- Unter bestimmten Voraussetzungen bezuschussungsfähig als Behindertenarbeitsplatz bei Gehbehinderung

### Lieferung und Montage nur über Ihre Unimog-Vertretung:

T.C. Systems bv, Schelmseweg 1, 6816 PA Arnhem NL  
Telefon 00 31 / 2 64 42 23 43 Fax 00 31 / 2 64 45 81 36

**CLUTCHMATE®**  
**Automatische Fahrkupplung**



## Partnerschaft

Der 12. April 2000, bereits wenige Wochen nach der ersten offiziellen Vorstellung der neuen U 300/U 400, war bzw. ist ein denkwürdiges Datum für das **Mulag-Fahrzeugwerk Heinz Wössner GmbH & Co. KG** in Bad Peterstal und den Produktbereich Unimog der DaimlerChrysler AG. An diesem Tag unterzeichneten die beiden Chefs der beteiligten Firmen, *Werner Wössner*, von der *Mulag-Geschäftsführung* und *Hans-Jürgen Wischhof*, Leiter des Produktbereichs Unimog, die Vereinbarung zur **Unimog-Geräte-System-Partnerschaft** in Bad Peterstal. Unser Foto rechts entstand bei der Aushändigung des Zertifikats für die Geräte-System-Partnerschaft durch *Hans-Jürgen Wischhof* (links)



an *Werner Wössner*. Damit ist die Zusammenarbeit zwischen den beiden führenden Unternehmen mit wegweisenden Entwicklungen für das System Fahrzeug + Gerät im kommunalen Einsatz zum Vorteil der Anwender besiegelt.

## Schweiz-Spezies

Zur Reinigung von Straßen, Lärmschutz- und -Begrenzungswänden haben die Unimog-Generalvertretung in der Schweiz, die **Robert Aebi AG** und der Unimog-Geräte-System-Partner, die Firma **Gerhard Dücker GmbH & Co. KG** in Stadtlonn (Westfalen) eine „Schweizer-Spezies“ entwickelt. Es handelt sich um die Tunnelwaschanlage Una 600, auf einem Unimog U 1650. Die Fahrzeuge sind im Kanton Wallis und in der Westschweiz im Einsatz.



## Italien-Premiere

Colli del Tronto, ein kleines Dörfchen in der italienischen Provinz Marken, war am 7. Juni ein ganz besonderer Anziehungspunkt für die inländischen Kunden und Unimog-Generalvertreter. Der Grund: Die DaimlerChrysler AG stellte an diesem Tag auf dem Gelände des Hotels Casale die neue Unimog Generation U 300 und U 400 vor. Die etwa 200 Gäste erlebten die allererste Auslandspräsentation der neuen Geräte-System-Träger und nutzten die Gelegenheit, um die neuen Fahrzeuge ausgiebig kennenzulernen. In Italien findet der Unimog bei Autobahnmeistereien und im kommunalen Straßenbetriebsdienst Verwendung.

## Österreich-Premiere

Die neuen Unimog-Baureihen haben in Österreich bereits ihre Feuertaufe bestanden. Zuerst auf der Baufachmesse MAWEV in Ennsdorf bei Linz (vom 6. bis 9. April), hier ist auch das Foto entstanden, und unmittelbar danach auf dem Flughafen Salzburg. In der Mozartstadt wurde das neue Unimog-Konzept Endverbrauchern auf dem Vorfeld des Flughafens präsentiert und im praktischen Einsatz getestet. Winterdienstfachleute der wichtigsten österreichischen Verkehrsflughäfen (Wien-Schwechat, Linz, Graz, Innsbruck und Salzburg) nahmen diese Gelegenheit gerne wahr.



# U·N·I·S·K·O·P

## Radler für die Zukunft

Der Extremsportler *Hubert Schwarz* (im Bild vorne Mitte) hat sich vorgenommen, 21 Länder in vier Kontinenten – darunter die Wüsten Sahara, Gobi und Taklamakan – im Fahrradsattel zu durchqueren und dabei 25.000 Kilometer zurückzulegen. Zur logistischen Unterstützung verlässt er sich auf drei Mercedes-Benz-Produkte: einen Unimog U 1550 L/37 mit Doppelkabine und Hartmann-Kofferaufbau, einen Geländewagen (G-Modell) und einen Allrad-Sprinter. Im Zuge seiner Weltumradelung legte *Hubert Schwarz* am 3. Mai einen kurzen Zwischenstopp in Gaggenau ein. Der EXPO-Sonderbotschafter will mit



dieser Tour den Menschen den Blick in Richtung 21. Jahrhundert öffnen, wie er in Gaggenau betonte. Das Motto der derzeitigen Weltausstellung in Hannover, die Zukunft zu gestalten, ist der ideale Hintergrund der Weltumfahrung.

## Retter on tour

Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS), eine gemeinnützige Einrichtung, die ihren Sitz in Bremen hat, stellte in einer Städtetour durch die neuen Bundesländer ihre Arbeit als Seenotretter vor. Ein Unimog U 2150 L transportierte zu diesem Zweck das sieben Meter lange Seenotrettungsboot „Butt“ auf einem Spezialtrailer von Stadt zu Stadt (Bild unten). Der Unimog ist auch bei der Seenotrettung ein zuverlässiger Partner. Mit seiner Hilfe wird das Boddenboot von seinem Standort Kühlungsborn bei Bremen auf der Straße schnellstens an jeden Einsatzort gebracht. Das ist weniger zeitaufwendig, als die Unglücksstelle ausschließlich auf rauher See anzusteuern.



## Immer wieder ein Erlebnis

Die schon traditionelle Winterdienstvorführung der **Henne-Unimog GmbH** ist auch in diesem Jahr wieder ein Erlebnis gewesen. Am 22. Februar kamen über tausend Besucher an den Spitzingsee in den bayerischen Alpen, um ein interessantes Programm mit einer Vielfalt von Fahrzeugen und Geräten zu erleben. Insbesondere die Neuentwicklungen

auf dem Gerätesektor fanden großen Anklang bei den Fachleuten. Vorgeführt wurden sieben Unimog mit verschiedensten Winterdienstgeräten. Unter anderem erregten die neuen Streuer mit Schwingbodentechnik der Firma *Gmeiner* und der neue Vario-Schneepflug von *Schmidt*, zum Räumen in engen innerstädtischen Bereichen, Aufsehen bei den Experten.

**Heavy Duty!**



*Der DUNLOP SP T 9 für Mehrzweckfahrzeuge ist ein Allround-Radialreifen mit hoher Traktion im Gelände und Laufruhe auf der Straße: Ideal für den Einsatz auf Sand, Kies und festem Untergrund.*

**TESTED FOR  
THE UNEXPECTED.**

Weitere Informationen unter der Telefon-Nr. 06181/68-1857

 **DUNLOP**  
DRIVING TO THE FUTURE





## Alte Liebe rostet nicht.

Im Jahr 1980 hat Müller-Mitteltal mit dem Bau des ersten Spezial-UNIMOG-Anhängers die Weichen für eine umfangreiche UNIMOG-Anhänger-Produktion gestellt. Heute bietet Müller-Mitteltal eine breite Produkt-Palette für den UNIMOG-Fuhrpark, die sich beliebig ausbauen lässt. Neben Dreiseitenkippern und Pritschen-Anhängern in 1-2-achsiger und Tandem-Ausführung hat man Tietlader und Tietlade-Kombinationen im Programm. Innovative Fahrzeugtechnik, konsequente Qualität und die langjährige Zusammenarbeit mit UNIMOG hat Müller-Mitteltal zur Nr. 1 im Bau von UNIMOG-Anhängern gemacht.



 **Müller-Mitteltal** Handel-Gesellschaft