

Mercedes-Benz

UNIMOG

JOURNAL

Uneingeschränkt „Euro-tauglich“

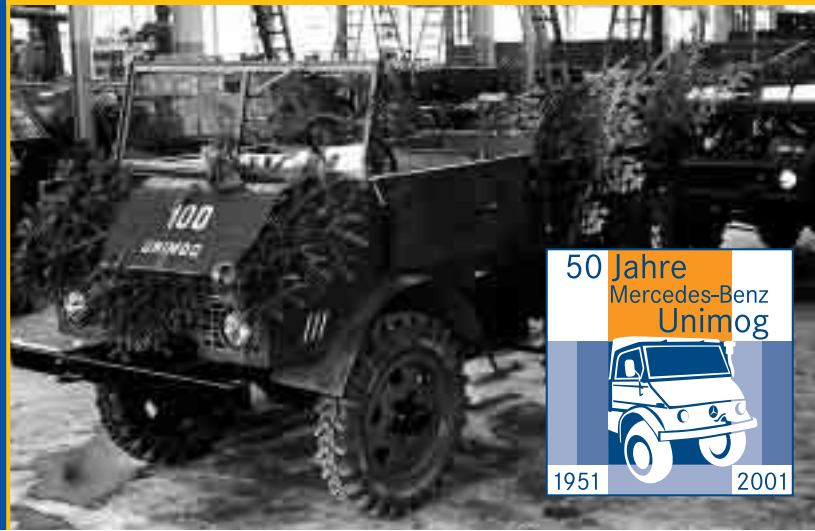


Montage für US-Giganten



Geräteträger für Europas Straßen

Start am 3. Juni 1951



50 Jahre
Mercedes-Benz
Unimog



1951

2001

Editorial

Vom landwirtschaftlichen Allzweck-Fahrzeug zum „Universalisten“ von Mercedes-Benz **3**

Unimog International

Auf Europas Straßen zunehmend erfolgreich **4-5**
 Uneingeschränkt „Euro-tauglich“ **6-9**
 Unimog fürs HighTech-Land **15**
 Aufbauhelfer im „zischenden Manhattan“ **16-17**
 Dänemark: Mit dem Unimog hoch hinaus **18**
 Großbritannien: Als Rettungsfahrzeug überzeugend **19**
 Finnland: Interessante Konfiguration **19**

Vertriebsorganisation

Kompakt und flexibel **10**
 Über fünfzig Baustellen pro Tag **11**
 Einsatz in der Stadt der Puppen **12-13**
 Der Helfer an den Gleisen **14**
 smart macht mobil **20**

UNISKOP

Fahrertraining mit neuen Unimog in Oschersleben **21**
 Unimog geht nach Wörth **22**
 Waldbrand-Bekämpfer für Griechenland **23**
 Durch die weite Welt **23**

IMPRESSUM

Herausgeber:

DaimlerChrysler AG, Produktbereich Unimog

Verantwortlich für den Herausgeber:

Dieter Sellnau, Produktbereich Unimog

Koordination:

Martin Adam, Produktbereich Unimog

Redaktionsbeirat:

Martin Adam, Dieter Mutard, Karin Weidenbacher

Mitarbeiter dieser Ausgabe:

Texte: Michael Brettnacher, Stefan Loeffler/Dieter Mutard (DWM),

Fotos: DWM Pressebüro und Verlag, Michael Brettnacher, 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 2001.

Der Verlag haftet nicht für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos.

Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier

Printed in the Federal Republic of Germany

Unsere Titelfotos

Innerhalb Jahresfrist hat sich die neue Unimog-Generation als vielseitiger Geräteträger innerhalb Europas etabliert. Unser Bericht auf den Seiten 4 und 5 beschreibt Kundenanwendungen in Deutschland, Polen und der Türkei



Es ist kalt und regnerisch. Unter zum Teil widrigen Wetterverhältnissen errichten Arbeiter des Montagewerkes Leipzig im holländischen Terneuzen neue Anlagen im Werk des US-Unternehmens DOW Chemical. Bei der Be- und Entladung der schweren Rohrleitungen helfen den Sachsen zwei Unimog U 400, die mit Palfinger-Kränen ausgerüstet sind **Seiten 16 und 17**

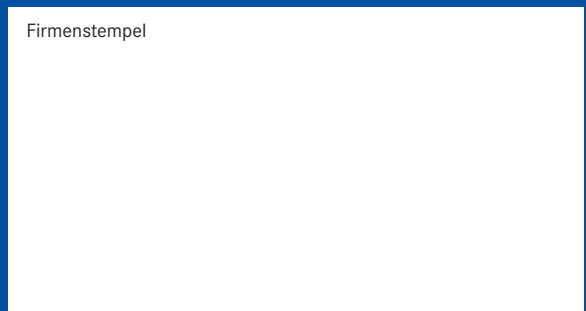


In zahlreichen Winterdienstvorführungen und -einsätzen konnten die U 300, U 400 und U 500 Kunden und Anwender in Frankreich, Italien, Deutschland, der Schweiz und Österreich überzeugen. Am zweithöchsten Alpenpass in Frankreich wurde aus dem Vorführeinsatz über Nacht ein Echteinsatz, denn ein Schneesturm brauste unversehens über den Col du Galibier. **Seiten 6 bis 9**



Nachdem die Daimler-Benz AG zum 1. Juni 1951 den Unimog von der Göppinger Maschinenfabrik Gebr. Boehringer übernommen hatte, ist bereits am 10. Juli 1951 der „100ste“ in Gaggenau vom Band gelaufen. Diese und weitere historische Entwicklungsschritte des Unimog enthält eine dieser Ausgabe beigelegte Sonderveröffentlichung

Firmenstempel



Vom landwirtschaftlichen Allzweck-Fahrzeug zum „Universalisten“ von Mercedes-Benz

Aus der einstigen Zukunftsperspektive heraus, dass Deutschland nach dem Kriege ein Agrarstaat werden sollte, ist bei Albert Friedrich, dem ehemaligen Leiter der Flugmotoren-Entwicklung bei Daimler-Benz, 1945 die Idee für ein landwirtschaftliches Allzweck-Fahrzeug entstanden. Dies war gleichzeitig der Ursprung für ein einzigartiges Fahrzeug der Automobilschichte, den Unimog.

Stationen des Unimog – bis er 1951 nach Gaggenau kam – waren die Gold- und Silberwarenfabrik Erhard & Söhne in Schwäbisch-Gmünd und die Maschinenfabrik Gebr. Boehringer in Göppingen. Wir feiern jetzt am 9. und 10. Juni „50 Jahre Mercedes-Benz Unimog“ in Gaggenau. Dieser Ausgabe unseres UNIMOG JOURNALS liegt deshalb auch eine Sonderveröffentlichung bei. Sie wird den unzähligen Freunden des Universal-Motor-Geräts (Übrigens: wer den Vorschlag zu diesem Namen gemacht hat, steht auch in diesem Sonderheft!) schon deshalb willkommen sein, weil sie die lückenlose Darstellung aller Unimog-Baureihen von 1948 bis heute enthält.

Der Unimog wurde zum unentbehrlichen Helfer in vielen Branchen, Marktsegmenten und Anwendungen. So ist er heute neben der Land- und Forstwirtschaft vor allem im kommunalen Ganzjahreseinsatz, in der Bau- und Energiewirtschaft, bei der Waldbrandbekämpfung und im Katastropheneinsatz tätig. Und last but not least: Auf der Schiene ist der Unimog mit Zweibegeeinrichtung als Rangier- und Zugfahrzeug ebenso zu Hause wie auf der Straße.

Stark gemacht haben den Unimog in diesem halben Jahrhundert vor allem

- die Treue unserer Kunden in der ganzen Welt
- die Unimog-Vertriebsorganisation mit ihrer Expertise für das Systemgeschäft und den Betreuungsleistungen für Fahrzeug und Gerät
- unsere Jahrzehnte lange Zusammenarbeit mit ausgewählten Geräteherstellern, unseren Geräte-System-Part-

nern, die mit innovativen Verfahrenslösungen kontinuierlich ihr Produktprogramm den veränderten Markanforderungen anpassen. Diese Partner legen

den Grundstein für die Anwender, um ihnen unter anderem die Pflege und Erhaltung des Gemeinwesens zu erleichtern und darüber hinaus Kosten zu sparen.

Die Betrachtung des Produktbereichs Unimog, kurz PBU, spannt sich in diesen Tagen aber weiter als einzig eines historischen Rückblicks. Wir haben vielmehr in den letzten Jahren und in der jüngsten Vergangenheit wegweisende strategische Entscheidungen getroffen, um das Unimog-Geschäft noch erfolgreicher betreiben zu können:

- Die neuen Unimog-Baureihen U 300, U 400 und U 500 sind inzwischen als Geräteträger in Europa im Markt. Ab März nächsten Jahres werden wir den U 500 auch in Nordamerika anbieten.
- Mit Einführung der neuen Unimog-Baureihen U 300 - U 500 haben wir unsere Zusammenarbeit mit ausgewählten Geräteherstellern weiter intensiviert. Wirtschaftliche Lösungen erfordern eine optimale Abstimmung zwischen Fahrzeug und Gerät. Dies kann aber nur dann mit Erfolg gelingen, wenn die Schnittstellen „standardisiert“ sind. Ein überzeugendes Beispiel hierfür sind Aufbaukehrmaschinen, über die wir auch in diesem Journal berichten.
- Die weltbekannten „klassischen Unimog“ werden modernisiert, um auch künftig Fahrgestelle für den hochgeländegängigen Transporteinsatz anbieten zu können.
- Die Verlagerung des Unimog-Geschäftes von Gaggenau nach Würth, um eine Neuausrichtung des Werkes Gaggenau als Kompetenzzentrum für mechanische Schaltgetriebe, Planeten-Achsen und Fahrzeugkomponenten zu verwirklichen.

Dr. Klaus Maier, Leiter des Daimler-



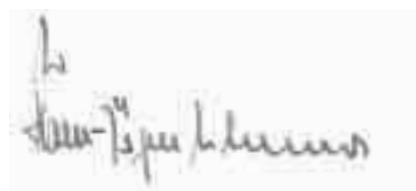
Hans-Jürgen Wischhof:
„Der neue Standort Würth wird unsere Wettbewerbsfähigkeit weiter stärken“

Chrysler Geschäftsbereichs Mercedes-Benz Lkw, zu dem auch der Produktbereich Unimog gehört, und ich als Verantwortlicher des PBU, haben im März dieses Jahres unseren Mitarbeitern in diversen Informationsveranstaltungen und Betriebsversammlungen dargelegt, weshalb eine Verlagerung des Unimog-Geschäftes nach Würth/Rheinland-Pfalz (40 Kilometer von Gaggenau entfernt) für die weitere positive Entwicklung nur von Vorteil ist. Wir können künftig unter anderem die vorhandenen Einrichtungen des größten Lkw-Werkes in Europa gemeinsam nutzen.

Dies schafft Synergien und fördert die Wirtschaftlichkeit an einem für das Unimog-Geschäft optimalen Standort.

Unberührt davon bleiben unsere Betreuungsleistungen für Sie, unseren Kunden, sowie die Zusammenarbeit mit den Lieferanten und dem Unimog-spezifischen Vertriebsnetz. Da die meisten Mitarbeiter des PBU mit nach Würth gehen werden, ist die Kontinuität in allen Geschäftsprozessen sichergestellt.

Ich bin davon überzeugt, dass der Umzug nach Würth ein weiterer positiver





Auf Europas Straßen zunehmend erfolgreich

Immer mehr europäische Kommunalverwaltungen bauen ihre Maschinenparks für den Straßenbetriebsdienst mit den neuen Unimog-Geräteträgern der Baureihen U 300, U 400 und U 500 aus. Kunden jüngerer Zeit sind die türkische Hauptstadt Ankara, die Bundesländer Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg und Baden-Württemberg.

„Saubermänner“ für Ankara

Im Herbst des Jahres 2000 hat der Produktbereich Unimog, zusammen mit seinem türkischen Vertriebspartner Koluman Motorlu Araclar A.S. in Balgat, nahe der Hauptstadt Ankara, den Zuschlag für die Lieferung von 39 Geräteträgern U 400 für Ankara erhalten. Im Gesamtauftrag enthalten sind zudem die erforderlichen An- und Aufbaugeräte für den Unimog-Geräte-System-Partnern Bucher-Schörling, Leistikow, Mulag Schmidt Vertriebs GmbH sowie Schmidt Winterdienst und Kommunaltechnik. Alle Fahrzeuge sind mit Vorbaukehrmaschinen, Salzstreuern und Schneepflügen ausgerüstet und damit bestens gerüstet, um als „Saubermänner“ auf Ankaras Straßen aktiv zu werden.

Unter den Geräten ist auch eine absolute Neuheit zu finden: Die Wechselaufbau-Kehrmaschine Unifant 50 der Firma



Fahrzeugübergabe beim Autobahnamt Brandenburg: Fahrer und Verantwortliche freuen sich über den U 500. Von links: Dieter Krüger, verantwortlich für den Gerätedienst beim Autobahnamt, Direktor Reuter, zwei Fahrer, Unimog-Generalvertreter Hans-Rüdiger Endres, Berlin, und sein Vertriebsmitarbeiter Patrick Albrecht



Bucher-Schörling, die eine beidseitige Kehrgutaufnahme ermöglicht und sowohl auf der linken als auch rechten Fahrzeugseite kehrt. Darüber hinaus wurden für einzelne Fahrzeuge Schneeschleudern und Kanalspülgeräte geliefert. Alle 39 Unimog verfügen über die neue Leistungshydraulik VarioPower und die Wechsellenkung VarioPilot. Der Kunde, die Kommunalverwaltung „Greater Municipality of Ankara“, ist verantwortlich für den Unterhalt der Hauptverkehrswege und Zufahrtsstraßen in und zu der türkischen Hauptstadt. Das zu betreuende Straßennetz umfasst insgesamt 1504 Kilometer, die gleichzeitig von mehreren Fahrzeugen zwei-, drei- und vier-spurig gereinigt werden.



Winfried Blum (links), Leiter des Unimog-Vertriebs, übergibt an Karl-Heinz Dreyer, zuständig für die Fahrzeug- und Gerätebeschaffung im Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern, zehn Unimog der Baureihen U 300 und U 400



U 400 mit Mulag TRIO-Mäher MKM 700 und MHU 800 in voller Aktion. Der Beifahrer kann von seinem Arbeitsplatz aus die Mäharbeiten steuern und überwachen. Die Bedienung des Kombigeräts ist durch die im Mulchkopf integrierte TastTronic sehr viel einfacher geworden, denn sie reguliert sich im Betrieb laufend selbst

Ostdeutschland setzt auf Unimog

In Ostdeutschland vertrauen immer mehr Kommunalbehörden auf die neue Unimog-Technik. So hat das Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern zehn U 300 und U 400 beschafft, die in den Meistereien der Straßenbauämter Güstrow, Neustrelitz und Stralsund ganzjährig eingesetzt werden. Ein Unimog U 400 ist speziell für den Winterdienst auf der Autobahn Hamburg - Berlin vorgesehen. Auch das Land Brandenburg hat Unimog für sein Autobahnamt beschafft. Dieter Krüger, Hauptsachbearbeiter für den Gerätedienst im Autobahnamt, weiß, was er und seine Kollegen am Unimog haben: „Unimog sind bei uns die Arbeitstiere, zu denen es keine Alternative gibt.“ Und seine Vorgesetzte, Regierungsdirektorin Petra Mansfeld, unterstreicht: „Der wirtschaftliche Anreiz des Unimog liegt für uns im Ganzjahreseinsatz. Mit dem U 500 haben wir nun ein Fahrzeug, das voll unserem Anforderungsprofil entspricht.“ Die junge Frau ist Verantwortliche eines großen Dezernats mit 560 Mitarbeitern und muss vor

allem auf wirtschaftliche Investitionen setzen, denn die Budgetmittel werden zunehmend begrenzt. „Unsere gesamte Investitionstätigkeit muss sich an Fahrzeugen und Geräten orientieren, die eine hohe Betriebsbereitschaft zulassen.“

Baden-Württemberg setzt auf Rationalisierung

Im Regierungspräsidium Stuttgart, räumlich zwar weit entfernt von Brandenburg, handelt man ähnlich: Rationalisierung und Wirtschaftlichkeit stehen an oberster Stelle. Diese Einstellung hat eine Neuentwicklung auf dem Gerätesektor gefördert. Als das Land die Überlegung anstellte, künftig bei Mäharbeiten nur noch mit einem Mann auf dem Unimog zu fahren, hat Hans-Jörg Schell, im Regierungspräsidium verantwortlich für Straßenbau und Straßenbetrieb, den Vorschlag unterbreitet, weiterhin im Zweimannbetrieb zu fahren, den vorhandenen Böschungsmäher aber mit einem Tandemmäher zu kombinieren. Der Unimog-Geräte-System-Partner Mulag entwickelte daraufhin den TRIO-Mäher

MKM 700 mit MHU 800. „Heute“, unterstreicht Hans-Jörg Schell, „erzielen wir eine höhere Wirtschaftlichkeit bei diesen Arbeiten, denn es hat sich durch die Gerätekombination im Zusammenspiel mit der neuen Leistungshydraulik des U 400 eine große Vereinfachung der Arbeitsprozesse ergeben.“

Weltbank unterstützt Polen bei der Unimog-Anschaffung

Im Rahmen eines Verbesserungsprogramms für die Verkehrsinfrastruktur in Polen ist von der Weltbank europaweit die Anschaffung von Trägerfahrzeugen für den Winterdienst ausgeschrieben worden. Der Produktbereich Unimog konnte sich hierbei gegen internationale Konkurrenz durchsetzen. Die 30 Fahrzeuge vom Typ U 1650 gehen an die Verwaltung der Überlandstraßen in Polen. Sie sind allesamt mit Front- und Heckzapfwelle, Kriechganggetriebe und Zweikreis-Hydraulikanlage ausgestattet.



Die Reihe der Vorstellungen und Einsätze, bei denen die neue Unimog-Generation in Westeuropa ihre Kompetenz im Winterdienst auf vielfältige Weise bestätigen konnte, reichte von der Ski-WM in St. Anton am Arlberg über eine Praxisdemonstration vor Experten der Schweizer Armee auf einem tiefverschneiten Militärflughafen im Wallis bis hin zu den perfekt organisierten Winterdienstvorführungen in den italienischen, französischen und bayerischen Alpen, über die wir nachfolgend berichten.

Realitätsgetreu und in jeder Hinsicht professionell war die Veranstaltung der DaimlerChrysler France mit zehn Unimog und sechs Lkw (Atego und Actros) am berühmt-berüchtigten Col du Galibier (2.645 m ü. NN), einem Teilstück der „Route des Grandes Alpes“, die von Grenoble und von Briançonnais nach St. Michel-de-Maurienne führt. Zwei der drei Tage zur Vorstellung der technischen Neuheiten

waren von wunderbar frühlingshaftem Sonnenschein in den Berggiganten des Massif de la Vanoise geprägt, während der letzte Tag mit strengster winterlicher Realität aufwartete. Unverhofft wurde aus spielerischer Demonstration „Winterdienst pur“. Der Schnee trieb waagrecht über den zweithöchsten Pass der Alpen, der im Sommer auch für die Radprofis der „Tour de France“



Es war der erste Winter in der Zeitrechnung der neuen Unimog-Generation. Die Baureihen U 300/U 400/U 500 mussten sowohl im Praxiseinsatz als auch bei diversen Winterdienstvorführungen ihre Leistungsfähigkeit unter Beweis stellen. Mit von der Partie waren natürlich die Unimog-Geräte-System-Partner aus Deutschland, Italien und Frankreich.

Uneingeschränkt „Euro-tauglich“



Am Fuße des mächtigen Grand Galibier (3229 m) in den Westalpen warteten die Protagonisten des Winterdiensts auf ihren Einsatz (Foto linke Seite). Winterdienst live. Die zehn Unimog mit Schneepflügen, -fräsen und Streuern verschiedener Firmen ausgerüstet, konnten ihre Leistungsfähigkeit unter realistischen Einsatzbedingungen unter Beweis stellen (Fotos auf dieser Seite)

eine harte Prüfung darstellt.

Die neuen Unimog durften mit polizeilicher Ausnahmegenehmigung (wegen der enormen Lawinengefahr) die Passstraße bis zu einer Höhe von etwa 2000 Metern räumen. Fahrzeugkonzept und Geräte überzeugten die anwesenden Fachleute aus Straßenbetriebsdiensten und Kommunalbehörden hierbei voll und ganz.

Mehr als 500 Kunden aus Frankreich, dem benachbarten Italien, selbst aus Großbritannien, Belgien und der Schweiz, scheuten den weiten Weg nicht und waren sichtlich angetan von der Zuverlässigkeit sowie dem Leistungsspektrum der Mercedes-Benz-Unimog. Das mit den Geräte-System-Partnern entwickelte Leitmotiv der französischen Vertriebstochter: „Donnez lui les outils, il fera le rest“ (Geben Sie ihm die Werkzeuge, er macht den Rest) wurde bei dieser Veranstaltung ein-





Unimog-Show in den italienischen Bergen

Zur Einführung der neuen Unimog-Generation in Italien hat sich der Vertrieb Unimog in Italien, unter der Leitung von Guido Corradi, für eine dreistufige Vorgehensweise ausgesprochen. Als erstes wurde eine Informations- und Präsentationsveranstaltung vor den wichtigsten Referenzkunden (wir berichteten in der Ausgabe 2/2000) im Juni letzten Jahres durchgeführt. Im zweiten Schritt folgten nun insgesamt fünf Winterdienstvorführungen (Fotos oben) und Mitte des Jahres wird darüber hinaus eine Vorstellung der neuen Generation mit Sommerdienstgeräten und Waldbrandaufbauten stattfinden.

Von Januar bis Mitte März waren fünf neue Unimog, mit Geräten der italienischen Geräte-System-Partner Assaloni und Giletta ausgerüstet, bei den Winterdienstveranstaltungen der Daimler-Chrysler Italia im Einsatz, die von mehr als 800 Entscheidern aus 300 kommunalen Ämtern besucht wurden. Die Veranstaltungen fanden in Corno alle Scale (Bologna), Sappada (Trient), Prato Nevoso (Piemont), auf dem Ätna (Sizilien) und in Campo Imperatore (Abruzzen) statt.



Ski-Weltmeisterschaft mit Unimog-Unterstützung

Der österreichische Unimog-Vertrieb des Generalvertreters Georg Pappas Automobil AG in Salzburg hat St. Anton am Arlberg im Rahmen der Alpinen Ski WM mit zwei Unimog unterstützt. Ein U 300 und ein U 400 (Fotos) mit Winterdienst-Kombination verstärkten den Fuhrpark der Gemeinde St. Anton, die schon seit vielen Jahren auf Unimog bei kommunalen Arbeiten zurückgreift. Die Unimog-Flotte hatte ihre große Bewährungsprobe, als die Ski-WM im Schnee zu ersticken drohte und zum Teil nur mit großen Zeitverzögerungen fortgesetzt werden konnte.



Schneefräsentest im Wallis mit dem U 400

In der Oberwalliser Gemeinde Ulrichen an der Rhône, unweit der Alpenpässe Furka, Grimsel und Nufenen gelegen, organisierte der Schweizer Generalvertreter, die Robert Aebi AG in Zürich, im Februar dieses Jahres eine umfangreiche Schneefräsenenerprobung mit dem U 400. Zum Einsatz kamen Geräte des lokalen Herstellers Zaugg und des deutschen Importeurs Schmidt aus St. Blasien. Die gesamte Vorführung fand große Anerkennung bei den anwesenden Fachleuten.





Schneeparade am Spitzingsee

Anfang März dieses Jahres luden die bayerischen Unimog-Generalvertretungen gemeinschaftlich zu ihrer traditionellen Vorführung an den Spitzingsee in den oberbayrischen Alpen ein. Eindrucksvoll konnten hierbei die Vorzüge der Geräte-

System-Partnerschaft zwischen dem Produktbereich Unimog und den Geräteherstellern Schmidt Winterdienst und Kommunaltechnik und Gmeiner unter Beweis gestellt werden. Vor etwa 1.000 geladenen Gästen wurden diverse Schneepflüge, Schneeschleudern, Schneefräsen sowie Streuaufbauten gezeigt, die exakt auf die

neuen Unimog-Geräteträger abgestimmt sind. 25 Fahrzeuge konnten im Einsatz beobachtet werden, sachkundig von Mitarbeitern der Auto-Henne GmbH sowie Vertretern der genannten Geräte-System-Partner kommentiert.

Die Vorführungen belegten nachhaltig, dass die Unimog-Geräte-System-Partnerschaft praxisorientiert ist und die wesentlichen Schnittstellen, wie die moderne Leistungshydraulik der neuen U 300 - U 500 sowie die bewährte Schnellwechsellatte und Zapfwelle, nach wie vor die Voraussetzungen für einen wirtschaftlichen und flexiblen Winterdiensteinsatz darstellen. Hinzu kommt die Aufbaumöglichkeit auf Ladefläche, Kipperspinne oder Fahrzeugrahmen, womit die Gerätehersteller die Nutzlast der neuen Unimog-Baureihen je nach Anwendung voll ausschöpfen können.

Ergänzt wurde die Vorführung durch die Ausstellung zahlreicher Zusatzgeräte für den Ganzjahreseinsatz, wie Kehrmaschinen, Häcksler und Heckplaniergerät.

Anzeige

DaimlerChrysler und



Eine Partnerschaft für Perfektion - für den Winterdienst mit den Unimog U 300 / U 400 / U 500



Professionelle Schneepflüge für alle Räumeeinsätze - Räumebreiten von 2000 mm bis 3200 mm.



Extrem flache Streuautomaten mit Behältergrößen von 1,8 m³ bis 4,0 m³ - optional mit Feuchtsalzausstattung.

Telefon: 09621/7685-0
 Telefax: 09621/768549
 e-mail: info@gmeiner-online.de
 www.gmeiner-online.de

W. GMEINER GmbH & Co.
 Bgm.-Knoll-Str. 26
 92245 Kümmerbruck/Amberg



Wenn es auf der Baustelle so richtig eng zugeht oder schwieriges Gelände bewältigt werden muss, dann ist der Mercedes-Benz Unimog so richtig in seinem Element. Das beweisen die Geräteträger-Lösungen, die der Produktbereich auf der internationalen Fachmesse für Baumaschinen, Baufahrzeuge und -geräte, kurz bauma 2001, vorstellte.



Unimog-Auftritt in der Baumaschinen-Welt. Der Andrang auf der diesjährigen bauma war mit 390.000 Fachbesuchern wieder enorm. Auch die neuen Geräteträger standen im Blickpunkt

Kompakt und flexibel

Wieder einmal war die bayerische Landeshauptstadt München Anziehungspunkt der weltweiten Baumaschinenbranche. Mehr als 390.000 Besucher aus 152 Ländern strömten an den sieben Tagen auf das moderne Messengelände am



ehemaligen Flughafen Riem. Auf dem Freigelände reckten sich Hunderte von Kränen und Baggerarmen wild durcheinander in den weiß-blauen Himmel. Der Messestand von Mercedes-Benz in Halle B4, auf dem sich

der Produktbereich Unimog erstmals gemeinsam mit Lkw und Transportern dem bauma-Publikum präsentierte, war übersichtlich gegliedert. Der Platz um alle Exponate war großzügig gestaltet, so dass sich die Messebesucher die Fahrzeuge in aller Ruhe ausführlich anschauen konnten.

Auf ebenso starkes Publikumsinteresse stießen der neue U 500 mit Werner Frontgenerator und Palfinger Ladekran PK 21.000 sowie ein U 400 mit Söder Asphaltfräse und Wasserfass, Räum-Kehr-Einheit MPS von Schmidt Winterdienst und Kommunaltechnik und einem HIAB 035-2 Kran mit Zweischalengreifer. Ein optischer Leckerbissen im Rahmen der Unimog-Präsentation war ohne Frage das Demonstrationsmodell der neuen Kabine mit der Wechsellenkung VarioPilot. Das Lenkrad samt Pedalerie kam bisweilen nicht zum Stillstand. Im angrenzenden

Freigelände präsentierte der Produktbereich Unimog einen U 400 mit hydraulischer Arbeitswinde der Firma Werner und einem HIAB-Ladekran 166E-4 Hipro, darüber hinaus einen U 300 mit Werner Kompressor und ematec Aufbaubagger M 215. Eines wurde durch die Beteiligung auf der bauma 2001 klar heraus gearbeitet: Der neue Unimog ist einer ihrer flexibelsten Mitarbeiter, denn er ist professioneller Geräteträger, geländegängiges Fahrzeug und leistungsstarke Zugmaschine in einem.

Die Arbeit mit Ladekränen spielt in der Bauwirtschaft eine wichtige Rolle. Deshalb zeigte der Produktbereich Unimog gleich zwei Exponate mit Kranaufbauten (Foto oben und unten rechts). Viele Besucher wollten die Wechsellenkung am Demonstrationsobjekt aktiv erleben





Über fünfzig Baustellen pro Tag

Die Tatsache, dass die Bundeshauptstadt immer noch die größte Baustelle Deutschlands ist und für die Bauwirtschaft wie auch die Baunebenzweige viel Arbeit bereit hält, zeigt sich im Gespräch mit dem Unimog-Kunden Compact System Gerüstbau GmbH, einem der führenden Gerüstbauunternehmen in Berlin. Der Firmeninhaber Matthias Reschke (im kleinen Bild rechts stehend) hat sich über Charterway drei Unimog U 2100 angeschafft und sie als Zugmaschinen im Einsatz, denn täglich müssen zwischen fünfzig und sechzig Baustellen mit Gerüstmaterial angefahren werden.

Die Unimog sind mit einem der insgesamt 36 mit Gerüsten beladenen Anhänger im ganzen Stadtgebiet unterwegs, um diese zum Be- und Entladen an die Baustellen oder in den Betriebshof zu transportieren (großes

Foto). „Für unsere Einsatzzwecke und Arbeitsabläufe“, sagt Reschke, „gibt es kaum etwas Besseres als unsere Unimog. Sie sind wendig, können flexibel eingesetzt werden und sind mit ihren 214 PS starken Motoren auch sehr leistungsstark.“

Derzeit läuft das Sonderbauprojekt Bahnhof Alexanderplatz in Berlin-Mitte. Eine Herausforderung der besonderen Art, denn die Gerüstbauarbeiten müssen bei laufendem Zugverkehr durchgeführt werden. Eine grundsätzlich andere Aufgabenstellung, da der Hauptzweig (ca. 80 Prozent) des Unternehmens die Einrüstung von Plattenbauten ist, die jetzt nach und nach modernisiert werden.

Anzeige

SCHMIDT

**Ihr Partner für
Winterdienst und
Kommunaltechnik**

SCHMIDT Winterdienst- und
Kommunaltechnik GmbH
79837 St. Blasien
Phon: 0049 7672/412-0
Fax 0049-7672/412 230
Internet: <http://www.schmidt-holding.com>



Für das Bemalen der berühmten Hummel-Figuren (unten) ist filigrane Handarbeit unabdingbar. Der Unimog U 300 dagegen packt richtig an. Er wird in dem Traditionsunternehmen Goebel für den Abtransport der Produktionsrückstände eingesetzt

Einsatz in der Stadt der Puppen

Hier steht die Wiege der berühmten Hummelfiguren und hier ist der Marktführer der Puppenherstellung beheimatet. Im oberfränkischen Rödental hat nicht nur das Handwerk eine lange Tradition. Seit Jahrzehnten setzt man hier auch auf den Mercedes-Benz Unimog.

Rödental liegt nahe der thüringischen Grenze und gilt mit seinen 16 Stadtteilen und den insgesamt 14.000 Einwohnern als Industrieschwerpunkt im Landkreis Coburg. Nahezu 6.000 Arbeits- und Ausbildungsplätze gibt es hier in den Wirtschaftszweigen Handwerk, Handel und Gewerbe.

Und auch der Unimog spielt hier eine bedeutende Rolle. Zum Beispiel für den städtischen Bauhof, der in einem ehemaligen landwirtschaftlichen Anwesen, einer sogenannten Domäne, untergebracht ist. Seit den sechziger Jahren vertraut man hier auf das Fahrzeug aus Gaggenau. Heute sind ein U 90 turbo sowie ein im vergangenen November gelieferter U 300 gefragt. Während der U 90 überwiegend

als Transportfahrzeug Anwendung findet, nutzen die städtischen Arbeiter die vielseitigen An- und Aufbaumöglichkeiten des neuen Geräteträgers. Im Winter räumt er mit Schmidt Schneepflug und Feuchtsalzstreuer nahezu 100 Kilometer Orts- und Gemeindeverbindungsstraßen. Unterstützung bekommen die städtischen Mitarbeiter dabei von privaten Lohnunternehmern, die ebenfalls auf Unimog setzen.

Seine Vorteile gegenüber einem Lkw werden schnell klar, wenn man durch die engen und verwinkelten Straßen der Gemeinde spaziert. Und auch im Sommer kommt der U 300 nicht zur Ruhe. Dann gilt es, die Ränder und Gräben der Feld- und Wirtschaftswege zu mähen. Das sind insgesamt 88 Kilometer. „Ein Kaufargu-



ment war hierbei die VarioPilot-Wechsel- lenkung. In Verbindung mit einem Mulag- Frontauslegermäherwerk benötigen wir für diese Arbeiten nur noch einen Mitarbei- ter“, erläutert ein städtischer Angestellter. Ein wirtschaftliches Argument, das auch den Gemeinderat überzeugte, der sich so für die Bestellung des neuen Unimog aus- sprach. Alle Fahrzeuge wurden von der Unimog-Generalvertretung Beuthauser in Kulmbach ausgeliefert, die weitere Kun- den in der Stadt betreut. Auch die altein- gesessenen Handwerksbetriebe der jün- gsten Stadt Oberfrankens (Stadterhebung war im Jahre 1988) setzen auf den Unimog. Die Firma Goebel, die die berühmten Hummelfiguren herstellt und weltweit vertreibt, setzt laut Fuhrparkleiter Dieter Feick seit Ende der 50er Jahre ausschließ- lich auf Unimog. Momentan hat die Por- zellanfabrik, die in Rödental nahezu 1.300 Mitarbeiter beschäftigt, zwei U 1000 und einen U 300 im Einsatz. Im Winter räu- men sie damit Schnee auf dem Firmen- gelände und nutzen die Fahrzeuge weiter- hin, um mit einem Lafetten-Anhänger die

entstehenden Produktionsrückstände, wie Klärschlamm, Altformen oder Filter- kuchen, zu entsorgen.

Und da aller guten Dinge bekanntlich drei sind, werfen wir noch einen Blick auf die ebenfalls in Rödental ansässige Firma

„Zapf creation“. Der in Europa führende Hersteller von Spiel- und Funktionspuppen hat ebenfalls einen U 90 turbo im Einsatz. Dieser wird zur Schneeräumung auf dem Fabrikgelände sowie für die Pflege der firmeneigenen Grünflächen benötigt.



Eine Stadtverwaltung ist überzeugt. Der erste Bürgermeister des oberfränkischen Rödental, Gerhard Preß (3. von links), versammelt für unseren Fotografen seine Bauhof-Mitarbeiter vor den beiden Gemeinde-Unimog U 400 und U 90 turbo. Mit dabei ist auch Horst Ohrlein von der Unimog-Generalvertretung Beuthauser aus Kulmbach, die die Fahrzeuge ausgeliefert hat

Anzeige

MULAG Film



Baustelle Murgtal. Bei der Umwandlung der bisherigen Bundesbahn- in eine Stadtbahntrasse ist der Unimog mit Aufbau- bagger gerade an schwer zu erreichenden Böschungen ein wertvoller Helfer



Der Helfer an den Gleisen

Großbaustelle Köln-Rhein-Main-Trasse. Hier, wo in naher Zukunft die hochmodernen ICE-Züge Passagiere komfortabel und vor allem schnell zwischen den Ballungszentren befördern werden, sind seit Monaten die Bauarbeiten im Gange. Auch die Firma Perzl war von März 2000 bis Februar 2001 am Ausbau eines 60 Kilometer langen Abschnitts beteiligt. Flexibilität war angesagt. Geschäftsführer Hartmut Stieb: „Die Organisation verlangte, dass wir unseren Einsatzort mehrmals am Tag wechseln mussten. Zum Glück hatten wir auf dem schwierigen Baugelände unseren Unimog U 1400 im Einsatz.“

Spezialisierung: Fahr- leitungs- bau. Wenn an Bahnkörpern Erdlöcher für Masten-Fundamente gesetzt werden, ist oftmals die Kombination Unimog plus Aufbau- bagger gefragt.

Seit Jahren arbeitet die Peter Perzl GmbH aus Leutenbach/Nellmersbach bei Stuttgart, die sich auf den Fahrleitungs- bau spezialisiert hat, mit der Deutschen Bahn zusammen. Aber auch Energieunter- nehmen gehören zum Kundenkreis des 30 Mitarbeiter zählenden Betriebes, der Kabelverlegungen, Erdungsarbeiten und Betonsanierungen an Bahnkörpern durch- führt. Bei allen Arbeiten setzen die beiden geschäftsführenden Gesellschafter Hart- mut und Volkhard Stieb auf einen U 1400, einen U 1200 und einen U 900. Immer dabei: Ein ematec-Aufbaubagger M215.

Auch in dem im Nordschwarzwald gelegenen Murgtal ist die Kombination Unimog plus Aufbaubagger ein zuverlässiger Helfer für die Fahrleitungsspezialisten. Zur Zeit wird hier die bestehende Bahn- strecke in eine Stadtbahntrasse umgewan- delt, die von Rastatt nach Freudenstadt führt. Für die Elektrifizierung müssen neue Masten gesetzt werden. In dem schmalen Tal ist das oftmals ein enge An- gelegenheit mit schwer erreichbaren und zum Teil steilen Böschungen, doch der U 1400 der Firma Perzl kam bisher immer zur rechten Zeit an seinen Arbeitsplatz.



Die Kombination Unimog plus Aufbau- bagger ist für Arbeiten an neuen Bahnkörpern geradezu perfekt. Auch beim Bau der Köln-Rhein-Main-ICE- Trasse war die Firma Perzl mit ihrem Unimog U 1200 beteiligt



Diese beiden Markenzeichen werden die Unimog auf dem nordamerikanischen Markt tragen.

Das amerikanische „Gesicht“ des Unimog

Unimog fürs HighTech-Land

Da war selbst der amerikanische Pressemann aus der Automobilbranche perplex, als er eine kleine Sammlung der Anwendungsmöglichkeiten des Unimog zu Gesicht bekam. Was hinsichtlich seiner Vielseitigkeit in Europa längst „täglich Brot“ ist – z.B. Einsätze in der Energie- und Bauwirtschaft, im Rettungswesen, im Kommunaldienst, bei der Feuerwehr usw. – ist im HighTech-Land USA nicht selbstverständlich. Hoffentlich geraten die Menschen in Nordamerika zukünftig ins Staunen, wenn der Name Unimog fällt, denn die Freightliner LLC, 100prozentige DaimlerChrysler Tochtergesellschaft, wird den U 500 künftig über ihr Händlernetz anbieten.

In den USA und in Kanada soll der Unimog-Geräteträger U 500 unter dem Markennamen Freightliner bzw. bei den Feuerwehren unter der Marke American LaFrance, einer 100-prozentigen Freightliner-Tochter, als Ergänzung zu deren renommiertem Brandschutzprogramm vertrieben werden.

Die Schwerpunkte der Unimog-Einsatzbereiche in Nordamerika liegen auf dem Gebiet der Waldbrandbekämpfung mit Feuerwehraufbauten von American LaFrance. Außerdem im Katastrophenschutz sowie in Anwendungen als Kom-

munalfahrzeug und in der Energiewirtschaft. Gute Chancen bieten sich nach Ansicht amerikanischer Experten darüber hinaus beim Zweibein-Einsatz Schiene/Straße.

Die Markteinführung in Nordamerika begann im Frühjahr dieses Jahres und zwar mit der in Europa vorgestellten Variante des U 500. Anfang 2002 wird dann ein spezifisch auf den nordamerikani-

schen Markt zugeschnittener Fahrzeugtyp folgen.

Um den amerikanisch/kanadischen Zulassungsbestimmungen und Kundenanforderungen gerecht zu werden, waren bzw. sind eine Reihe von Fahrzeugmodifikationen nötig. Dies betrifft vornehmlich die Baugruppen Fahrerhaus, Bremsanlage und Motor/Elektronik, aber auch die Entwicklung eines geeigneten Fahrzeug-Diagnose-Systems.

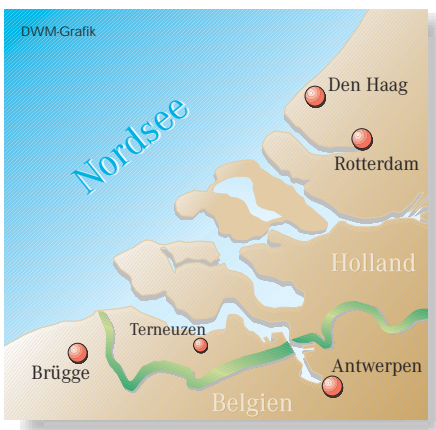
Die amerikanischen Mitarbeiter von DaimlerChrysler sprechen anerkennend von einem „tough, compact vehicle, proven worldwide“, zu deutsch: einem robusten, kompakten und weltweit anerkannten Fahrzeug. Das sind laut Freightliner Inbegriffe für den Unimog aus Germany. Und Jim Hebe, Präsident von Freightliner, unterstreicht die Chancen des Unimog auf dem nordamerikanischen Markt mit folgendem Zitat: „Der Unimog eröffnet uns neue Dimensionen im Segment Allrad-Geräteträger.“

Produziert werden die Freightliner Unimog für Nordamerika in Gaggenau beziehungsweise künftig in Wörth.



US-Tradition im Bau von Feuerwehrfahrzeugen: American LaFrance

Aufbauhelfer im „zischenden Manhattan“



Das niederländische Städtchen Terneuzen liegt an der Westerschelde, einer von Tankern und Frachtern vielbefahrenen Verbindung zwischen Nordsee und der Hafencity Antwerpen. Hier liegt auch das Zweigwerk des amerikanischen Chemiekonzerns DOW. Von weitem erinnert das Geflecht aus Rohren und Türmen im morgendlichen Nebel ein bisschen an die Skyline von Manhattan. Nur bei Windstille hört man in der Ferne das Zischen der Prozeßanlage, in deren meterhohen Kolonnen unablässig chemische Reaktionen

stattfinden. Heute weht ein eisiger Wind und den Arbeitern des Montagewerkes Leipzig steckt die Kälte schon nach wenigen Minuten in den Knochen. Diejenigen, die nicht mit dem direkten Aufbau neuer Anlagenteile im Werk beschäftigt sind, arbeiten auf der etwa drei Kilometer entfernt liegenden „Moeselbank“. Sie haben jedoch keinen Blick für den stählernen Giganten aus Pumpen, Kompressoren, Fackeln und Behältern, wegen dem sie hier und monatelang von ihren Familien in Sachsen getrennt sind.

Im Süden Hollands befindet sich eine der größten europäischen Produktionsstätten des texanischen Chemiegiganten DOW. Momentan wird die Anlage zur Kunststoffverarbeitung aus Kapazitätsgründen erweitert. Den Auftrag erhielt die Montagewerk GmbH Leipzig, die mit 300 Mitarbeitern vor Ort ist und sich dabei auf zwei Unimog der neuen Baureihe 400 stützt.



Von dort, aus Großkayna bei Leipzig, stammen auch die meisten der Rohrstücke, mit denen die Anlage errichtet wird. Per Lkw kommen sie über die belgische Grenze nach Holland und werden hier mit Hilfe der Unimog auf der „Moeselbank“ entladen, wo die bis zu 1,60 Meter Durchmesser umfassenden Rohre, die sogenannten Spool's, auch zwischengelagert werden.

Heute haben beide U 400 gleichzeitig ihre Palfinger-Kräne PK 17000 mit jeweils 18 Meter Reichweite auf den Lkw gerichtet.



Da der Lageort der Rohrleitungen unterhalb der eigentlichen Meereshöhe liegt, versinken die Räder des Unimog oftmals im tiefen Sandboden. Gestoppt werden sie dadurch aber nicht



Synchron hieven sie die gewichtigen Rohre von der Lkw-Pritsche, damit der Speditionsfahrer die Anlage schnell wieder verlassen kann. „Zeit ist Geld“, weiß Reiner Niltop, Vertriebsingenieur des Montagewerkes Leipzig, und nennt weitere wirtschaftliche Gründe, warum das Unternehmen sich bei diesem über ein Jahr dauernden Einsatz in Holland für Unimog entschieden hat: „Die Fahrzeuge dienen nicht nur zum Be- und Entladen oder als Transportfahrzeuge für die enormen Wege innerhalb der riesigen Anlage, sondern unterstützen die Arbeiter auch bei den Montagearbeiten, da man mit den aufgebauten Kränen die Rohrteile vor Ort einbringen kann.“ So werde kein zusätzlicher Kran benötigt, der während der Entladung für kostenintensive Wartezeiten sorgen würde, erklärt Reiner Niltop. Auch

aus einem weiteren Grund bauen die sächsischen Montage-Spezialisten auf die neuen Unimog. Logistikmanager Thomas Manleitner: „Die Muschelbank liegt unterhalb der eigentlichen Meereshöhe, der

Untergrund besteht aus lockerem Sandboden. Lkw sind hier deshalb auf speziell ausgelegte Stahlplatten angewiesen. Der Unimog kommt überall hin.“

Anzeige



Aufbaubagger

ematec®

Typ M 215

Tel. 08331/9487-0 Fax -40 Industriestr. 6 87734 Benningen www.ematec.de

Zu zweit geht's flotter. Wenn beide U 400 mit ihren Palfinger-Kränen anpacken, kann der Lkw das Werk schneller wieder verlassen. Gerade beim Einsatz im Montagewerk kann somit viel Geld gespart werden



Dänemark: Mit dem Unimog hoch hinaus

Das dänische Energieunternehmen SEAS Distribution ist der größte Anbieter des skandinavischen Landes. Es beliefert mehr als 225.000 Abnehmer im südlichen Seeland sowie auf den Inseln Møn, Lolland und Falster. Für die Arbeiten am 14.623 km langen Versorgungsnetz werden Unimog der leichten und schweren Baureihe eingesetzt.



Sichtlich zufrieden mit dem Unimog U 100 L: Die Mitarbeiter und Verantwortlichen des Kunden SEAS

Oben: Der neue Unimog U 100 L mit einer Falck Schmidt Hebebühne . . .

. . . und oben rechts mit der ausgefahrenen Hebebühne, die sich ideal für Servicearbeiten am Versorgungsnetz eignet

Die jüngsten Fahrzeuge für die SEAS vom Typ U 100 L sind mit einer Hebebühne des nationalen Geräteherstellers Falck Schmidt ausgerüstet, die bis 10,5 m Höhe ausgefahren werden kann. Diese Unimog werden künftig primär für Unterhaltsarbeiten der SEAS-Hochspannungsnetze eingesetzt. Die Aufgabe erfordert geländegängige Fahrzeuge, denn oftmals sind die Elektromonteur bei jeder Witterung im unwegsamen Gelände unterwegs, wenn es gilt, einen Störfall zu beheben. Die bereits seit längerem im Einsatz befindlichen U 1850 sowie ein U 1700 sind mit Palfinger-Kranen aufgebaut und mit Bohrgeräten zum Setzen von Leitungsmasten ausgerüstet. Weitere Unimog im Fuhrpark der SEAS sind drei U 1750, ebenfalls mit Hebebühne, und ein U 1250 als Werkstattwagen.

Auch bei den Einsätzen des dänischen Energieunternehmens zeigt sich die Universalität des Unimog. Er zeichnet sich im Gelände durch eine hohe Zuverlässigkeit aus. Seine Produktvorteile kann kein anderer Fahrzeugtyp bieten und deshalb findet er in allen erdenklichen Ländern Europas bei Kunden mit den unterschiedlichsten Anforderungsprofilen Anwendung. Die dänische SEAS hat insgesamt 125 Fahrzeuge in ihrem Fuhrpark. Die Unimog sind ein Garant für reibungslosen Service und daher unersetzlich.



U 100 L und einer der bewährten U 1850 mit Palfinger-Kran und Bohrausrüstung



Großbritannien: Als Rettungsfahrzeug überzeugend

Im Spätherbst des Jahres 2000 konnten mit Hilfe eines Unimog U 100 L der East Sussex Fire Brigade zahlreiche Einwohner der Stadt Crawley und ganz besonders die etwa 35 schwer behinderten Bewohner eines Seniorenheims vor einer Flutkatastrophe gerettet werden. Mehrere

Flüsse waren nach langanhaltenden Regengüssen über die Ufer getreten. Vor allem die Industriestadt Crawley und das mittelalterliche Cuckfield waren stark betroffen. Bei den Einsätzen stellte sich schnell heraus, dass der Unimog mit sei-

nem Aufbau als Rettungswagen bestens geeignet war, die Menschen der überfluteten Gebiete in Sicherheit zu bringen und darüber hinaus bei Pumpvorgängen seine enorme Leistungsfähigkeit unter Beweis zu stellen. Vor allem die Rettung der alten Menschen, von denen viele ohne fremdes Zutun den Wassermassen hilflos ausgesetzt gewesen wären, gestaltete sich zum dramatischsten Teil der Einsätze während der Überflutung. Auch zur Rettung der Tiere aus den umliegenden Farmen wurde der Unimog herangezogen. Dave Sutton, leitender Offizier der Crowborough and Cuckfield Fire Stations, bestätigte die wertvolle Hilfe des Unimog: „Dieses Fahrzeug war während der gesamten Hochwasserkatastrophe an allen dramatischen und risikoreichen Rettungsmanövern erfolgreich beteiligt.“

Nach den vielen positiven Erfahrungen mit dem U 100 L hat die East Sussex Fire Brigade nunmehr einen Unimog U 1550 L/37 mit langem Radstand und einem 211 PS starken Dieselmotor bestellt. Dieser Unimog ist als weiteres Spezialfahrzeug für den Katastropheneinsatz vorgesehen.

Der Heckbagger ist beim Graben der Fundamente für die Stromleitungsmasten unverzichtbar

Praktischer Helfer im Service der Stromversorgung für Finnlands Hauptstadt Helsinki: U 300 mit Palfinger Kran, Heckbagger und Seilwinde



Finnland: Interessante Konfiguration

Die neue Unimog-Generation bestreitet nun auch ihre ersten Praxiseinsätze in Finnland. Der finnische Unimog Generalvertreter, die Veho Group Oy AB in Espoo bei Helsinki, konnte eine interessante Fahrzeugkombination an das Elektrizitätswerk der Hauptstadt Helsinki verkaufen. Der U 300 hat einen langen Radstand (3.600 mm) und ist mit einem

Palfinger-Kran PK 7501, einem Heckbagger HI-TEC H 230 sowie einer Sepson-Seilwinde mit 250 m Seil, die von einem Generator mit 6,5 kW Leistung angetrieben wird, ausgestattet. Die Zusatzgeräte Kran und Heckbagger verfügen über eine Fernbedienung. Vor allem der Leistungshydraulik des neuen Unimog ist es zuzuschreiben, dass dieses Fahrzeug, das für

Servicearbeiten am Stromversorgungsnetz und zum Setzen von Leitungsmasten benötigt wird, mit dieser umfassenden Gerätschaft konzipiert werden konnte.

Zusätzlich verfügt der U 300 über eine in Finnland lokal gefertigte Pritsche mit zusätzlichen Stauräumen für Werkzeuge.

smart macht mobil



1. Defekt, jedoch noch fahrbereit. Ein Unimog-Kunde kommt zur UGV von Bassewitz in Hagelstadt



5. Der Mitarbeiter wünscht gute Fahrt



2. Gemeinsam mit einem Meister lokalisiert er den Schaden



6. Noch eine Runde im Hof zur Eingewöhnung...



3. Bei der Reparatur-Annahme steht fest: Die Mitarbeiter der Werkstatt werden einen Tag benötigen



7. ...und schon verläßt ein zufriedener Kunde die UGV.



4. Warten ist nicht. Doch kein Problem, denn der smart steht schon bereit

Wer mehr Informationen über das Mobilitätskonzept haben möchte, der wende sich bitte an seinen Unimog-Vertriebspartner oder Kundendienst-Station

Für Hermann S. beginnt der Arbeitstag wenig verheißungsvoll. Ein Unimog seines Betriebes muss zur Reparatur in die knapp 50 Kilometer entfernte Generalvertretung, doch alle seine Fahrer sind unterwegs. Niemand ist greifbar, um den Unimog zur Werkstatt zu bringen. Zudem erwartet der Lohnunternehmer gerade an diesem Tag wichtige Geschäftspartner, wird also dringend in seinem Unternehmen gebraucht.

So bleibt Hermann S. nichts anderes übrig, als sich selbst auf den Weg zu machen. Doch der Unimog-Besitzer hat Glück im Unglück. Denn er ist Kunde der Unimog-Generalvertretung Bassewitz mit Sitz in Hagelstadt (20 Kilometer südlich von Regensburg). Die Generalvertretung ist einer von mehreren Unimog-Vertriebspartnern, die ihren Kunden das „Mobilitätskonzept mit smart“ anbieten. Das Prinzip: Der Kunde kann direkt nach der Anlieferung seines Unimog in der Werkstatt einen smart übernehmen und diesen solange behalten, bis die Reparatur an seinem Fahrzeug abgeschlossen ist. Gerade für Kunden mit weiter entfernten Standorten ein erheblicher Vorteil.

Der Unimog-Fahrer kann somit bei längerem Werkstattaufenthalt seines Fahrzeuges sofort zu seinem Betrieb zurückkehren und anderweitig tätig werden. Lange Wartezeiten gehören so der Vergangenheit an. Ein Transport des fahrbereiten Unimog durch einen Tieflader kommt nicht in Frage: Zu teuer. Das Geld kann man sich sparen. Und: Das Abholen bzw. das Wegbringen des Fahrers durch eine zusätzliche Privatperson oder einen Mitarbeiter der Generalvertretung entfällt ebenso.

Bereits kurz nach neun Uhr morgens biegt Hermann S. in die Einfahrt der Generalvertretung ein. Nachdem er mit einem Meister den Schaden an seinem Unimog besprochen hat, weist dieser ihn in den smart ein und schon kann der Kunde die Unimog-Generalvertretung wieder verlassen. Um 10.30 Uhr ist er bereits zurück in seinem Betrieb. Ihm bleibt genügend Zeit, um sich auf das Gespräch mit seinen Geschäftspartnern vorzubereiten.

Der Motopark Oschersleben, für viele Motorsportbegeisterte ein Anziehungspunkt der besonderen Art, zog jüngst auch die Unimog-Fahrer des Straßenbauamtes Magdeburg in seinen Bann. Die Firma Ahlborn GmbH, Unimog-Generalvertretung in Magdeburg, lud 45 Kunden zu einem Fahrertraining mit der neuen Unimog-Generation ein. Einen ganzen Tag lang stand der im vergangenen Jahr eingeführte Unimog im Mittelpunkt.

Am regen Interesse war zu erkennen, dass nicht nur das neue Outfit des Fahrzeugs, sondern vor allem die technischen Details von enormer Wichtigkeit sind. Die Deutsche Shell AG stellte eigens für dieses Training ihre Lounge im Motopark zur Verfügung. Hier wurde den Kunden der neue Geräteträger in der Theorie vorgestellt. Zusammen mit Hans-Dieter Knoop, dem zuständigen Service-Leiter in Magde-



Fahrertraining mit neuen Unimog im Motopark Oschersleben

burg, Dieter Nowak, Vorführer, und Martin Müller, Verkäufer, konnten sich die Teilnehmer nicht nur ein ausführliches Bild vom neuen Geräteträger machen,

sondern auch erste praktische Eindrücke auf dem Motopark-Gelände sammeln.

Anzeige

CLUTCHMATE® Automatische Fahrkupplung



Jetzt auch für U300-U400 mit Telligent®-Schaltung und Vario-Pilot®-Wechsellenkung

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.

*Telligent®-Schaltung in Kombination mit CLUTCHMATE
Maximaler Komfort: alle Gänge mit einem Finger schalten*

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
E-Mail: info@tcsystems.nl Internet: www.tcsystems.nl

TÜV-geprüft



„Unimog – Der Einzigartige“ lautet der Titel der Sonderveröffentlichung, die dieser Ausgabe des UNIMOG JOURNAL beiliegt. Konkreter Anlass ist der 3. Juni 2001, der nunmehr 50ste Jahrestag der Produktion des Mercedes-Benz Unimog in Gaggenau. Dass der Unimog nach einem halben Jahrhundert Gaggenau in Richtung Wörth (Rheinland-Pfalz) verlässt, nehmen wir zum Anlass, die positiven Aspekte aufzuzeigen, die diese Verlagerung für die Zukunft des Unimog mit sich bringt.

Unimog geht nach Wörth

Die Verlagerung des Produktbereichs Unimog ins DaimlerChrysler Lkw-Montagewerk Wörth wirft auch Fragen in Hinblick auf die Zukunft des Werkes Gaggenau auf. Dieses wird der Konzern sukzessive zum Kompetenzzentrum für automatisierte und mechanische Schaltgetriebe ausbauen.

Im Werk Gaggenau sind heute schon rund 85 Prozent der Mitarbeiter innerhalb des neu ausgerichteten Geschäftsbereichs DaimlerChrysler Powersystems mit der Fertigung von Aggregaten und Komponenten beschäftigt. Durch die künftige Spezialisierung auf die Produktion von Aggregaten und Komponenten wird das Werk Gaggenau zusätzliche Wachstumschancen erhalten. Für die Neuausrichtung werden bis zum Jahr 2007 Investitionen in Höhe von 250 Millionen Euro getätigt.

Der Geschäftsbereich DaimlerChrysler Powersystems stellt innerhalb des weltweiten Geschäftsfeldes Nutzfahrzeuge mit einem Gesamtumsatz von 7,3 Milliarden Euro ein wesentliches Standbein des Nutzfahrzeuggeschäfts des Konzerns dar.

Im Jahr 2000 wurden insgesamt 520.000 On- und Off-highway-Dieselmotoren, 800.000 Achsen, 260.000 Getriebe und 1,4 Millionen Lenkungen produziert.

Die konsequente Spezialisierung und die Bündelung gleichartiger Fertigungsprozesse sind wesentliche Garanten für die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen DaimlerChrysler-Standorte.

Das Werk Wörth bietet für den Unimog wesentliche Vorteile im Ablauf der Arbeitsprozesse, der Logistik sowie Gesamtorganisation des Produktbereichs Unimog. Wörth ist heute eines der modernsten und effizientesten Lkw-Werke Europas. „Das Unimog-Geschäft“, so Dr. Klaus Maier, Lei-

ter des Geschäftsbereichs Mercedes-Benz Lkw, „wird durch diesen Schritt auf eine bessere wirtschaftliche Basis gestellt und langfristig in eine sichere Zukunft geführt.“

Hans-Jürgen Wischhof, Leiter des Produktbereichs Unimog: „Gerade in dem Jahr, in dem wir auf fünf Jahrzehnte Mercedes-Benz Unimog in Gaggenau zurückblicken, treten wir mit dem Umzug nach Wörth den Weg in einen neuen Abschnitt an, mit der Gewissheit, unser Geschäft noch erfolgreicher betreiben zu können.“

Für die rund 700 Unimog-Mitarbeiter wurden die Voraussetzungen geschaffen, dass weitgehend alle mit nach Wörth „umziehen“ können.





Waldbrand-Bekämpfer für Griechenland

Noch vor den Sommermonaten wird die Hellenic Fire Brigade des griechischen Innenministeriums 63 Einheiten U 2150 L/38 ausgeliefert bekommen. Die Fahrzeuge werden im gesamten Mittelmeerland zur Waldbrandbekämpfung eingesetzt. Die Aufbauten des griechischen Herstellers ELBO bestehen aus 2.500 Liter fassenden Wassertanks sowie einem Behälter, der 200 Liter Schaum aufnehmen kann. Bei diesem Auftrag konnte sich der griechische Importeur Promot Lainopoulos gegen eine starke internationale Konkurrenz durchsetzen. Das Foto mit einem Teil der bereits ausgelieferten Fahrzeuge entstand vor dem Firmensitz in Athen.

Durch die weite Welt

Mit dem Maximog lassen sich wohl alle Landstriche auf dieser Erde erkunden, denn das Expeditionsfahrzeug auf Basis eines Unimog bietet eine exklusive Ausstattung. Jetzt ist er aber erst einmal im Museum of Modern Art in New York City zu bewundern. Von hier aus geht es dann weiter nach Kalifornien und Arizona.



Anzeige

LEISTIKOW

HOCH- UND NIEDERDRUCKTECHNIK FÜR DIE NEUEN UNIMOG-BAUREIHEN U 300 / U 400 / U 500



Unser Unimog-Lieferprogramm:

- * Universal-Hochdruckreinigungsgeräte für den Front- und Heckanbau
- * Hochdruckflächenreinigungsgeräte auch in Kombination mit Frontanbaukehrmaschinen
- * Hochdruckkanalspülgeräte zum Aufbau auf den Pritschenrahmen
- * 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



Unser Erfolgsrezept: echte Leidenschaft



FAUN. Begeisterung ist seit Generationen unser Antrieb

Telefon: 047 91/304-0
www.FAUN.com

 **FAUN**
KIRCHHOFF GRUPPE