

Mercedes-Benz

UNIMOG JOURNAL

Auf den Spuren von ...



Die Kunden in der ersten Reihe



Maßarbeit im Maisfeld



„Jubiläums-Gespann“

Unsere Titelfotos

Wo immer Emotionen zu Trekking-Abenteuern, Expeditionen in fremde Länder und faszinierende Landschaften im Spiel sind, ist auch ein Unimog nicht weit. In dieser Ausgabe haben wir gleich drei Beiträge zu diesem Themenbereich. Ob es nun der Bericht zweier Weltenbummler ist (Seiten 14 und 15), oder eine neue Fernsehserie mit Abenteuergeschichten, in denen der Unimog eine Hauptrolle spielt (Seiten 16 und 17), oder ob Wissenschaftler auf



der Spur legendärer Karawanenwege (oben und Seite 18) sind – wir Unimog-Freunde wären immer gern hautnah dabei gewesen. Dies macht jetzt das Unimog Journal möglich



Leistungsschau ...

... nennen die Unimog-Verantwortlichen Veranstaltungen, bei denen das Leistungsspektrum des Mercedes-Benz Geräteträgers demonstriert wird. Über 1.500 Kunden standen bei den neun Veranstaltungen „Mähen & Reinigen“ in der vordersten Reihe (Seiten 10, 11 und 12)

Um seine Versuche termingerecht durchführen zu können, schickt das französische Saatzuchtunternehmen Caussade Saaten GmbH im Frühjahr und Herbst einen Unimog auf zahlreiche Maisfelder (Seiten 4 und 5)



Seit zehn Jahren zeichnet die Spedition Schuon aus Haiterbach (Schwarzwald) für logistische Transporte zwischen den Daimler-Chrysler-Werken Rastatt und Gaggenau verantwortlich. Das Speditionsunternehmen setzt dabei auf einen neuen U 500 (Seite 13)

Firmenstempel

Editorial

Faszination Unimog hautnah vermittelt **3**

Vertriebsorganisation

Maßarbeit im Maisfeld **4-5**
 Einer für alles mitten im Wattenmeer **6-7**
 Wahre Liebe rostet nicht **8-9**
 Die Kunden in der vordersten Reihe dabei **10-12**
 „Jubiläums-Gespann“ **13**

Unimog International

Wenn sogar die Reifen schmelzen ... **14-15**
 Neue Wege zum Abenteuer **16-17**
 Auf legendären Karawanenwegen **18**
 Kiessandbank kein Hindernis **19**
 Ein Schmuckstück in Böhmen **20**

UNISKOP

Europameister Truck Trial:
 Drei Sieger mit Mercedes-Benz Unimog **21**
 Abschied von einem guten Freund **22**
 Die Erfolgsstory des Unimog hat
 Schmalz + Sohn mitgeprägt **22**
 In Ungarn wächst das Vertrauen **23**
 Österreich: Schneestangensetzgerät **23**
 Tschechien kauft 39 Unimog **23**

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: Dieter Mutard, Stefan Loeffler

Fotos: DWM Pressebüro und Verlag, Monika und Engelbert Kohl,
 Klaus Schier, 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 Mai 2002.

Der Verlag haftet nicht für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos.

Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier

Printed in the Federal Republic of Germany

Faszination Unimog hautnah vermittelt

Liebe Leser des
UNIMOG JOURNAL,

unser Schaffen bzw. Tun ist mehr denn je von einer enormen Schnellebigkeit geprägt, so dass Ereignisse aus der jüngsten Vergangenheit rasch in Vergessenheit geraten oder aber eines Impulses bedürfen, damit wieder darüber gesprochen wird. Das aktuelle Weltgeschehen zeichnet ein Spiegelbild dieser Feststellung. Umso mehr ist es mir heute ein Anliegen, unsere Feierlichkeiten anlässlich des **50sten Geburtstages des Mercedes-Benz Unimog** nochmals aus der Sicht eines Beteiligten Revue passieren zu lassen. Bei vielen von Ihnen werde ich mit meinen Impressionen wohl etliche Bilder in vielerlei Facetten abrufen, da Sie mit zu den Besuchern unserer zweitägigen Veranstaltungen in Gaggenau gehörten.

Überwältigt war ich vom riesigen Publikumsinteresse. **Mehr als 30.000 Besucher** ließen es sich trotz „Unimog-Wetters“ nicht nehmen, dem Jubilar vor Ort zu gratulieren. Wir konnten Unimog-Freunde aus ganz Europa unter unseren Gästen begrüßen. Damit aber nicht genug – auch Besuchergruppen aus den USA, Mexiko und Brasilien wollten das Nutzfahrzeug mit dem Ehrentitel „Der Freund des Menschen“ hautnah erleben. Selbst ein buddhistischer Mönch – ganz nebenbei stolzer Besitzer von 6 Unimog – war in das badische Gaggenau gereist.

Bleibenden Eindruck hinterließ bei mir auch die großartige Resonanz auf die **Unimog-Sternfahrt**. Über 530 historische Unimog fanden sich zum weltweit größten Unimog-Treffen am Rande des nördlichen Schwarzwaldes ein, das mit Sicherheit einen Meilenstein in der Unimog-Chronik darstellt. Wir hatten weit mehr an Anfragen vorliegen, mussten jedoch aus Sicherheitsaspekten die Teilnehmerzahl begrenzen. Bei meinen Begegnungen auf einer mit

historischen Fahrzeugen übersäten Hauptstraße fiel mir auf, wie viele staunende Gesichter, liebevolle Blicke und interessierte Fragestellungen unser **Universal-Motor-Gerät** immer wieder hervorruft.

Die „Faszination Unimog“ war ebenfalls bei den **Vorfürungen** in der benachbarten **Kiesgrube Ötigheim** ganz deutlich zu spüren. Hier konnten unsere Gäste ihren Unimog live in Aktion erleben. Diese Veranstaltung besaß zwei Schwerpunkte. Zunächst brachten wir den Besuchern die Vielseitigkeit unserer neuen Geräteträger-Baureihen U 300 – U 500 mit verschiedenen An- und Aufbauten der Geräte-System-Partner eindrucksvoll näher. Im Anschluss daran war „Geländeinsatz pur“ angesagt. Die Vorführer und Besucher waren mit großem Eifer bei der Sache. So war es auch leicht zu verschmerzen, dass nach jeder Durchfahrt durch den Wassergraben „Hochwasseralarm“ für das Schuhwerk ausgerufen wurde!

Ich möchte an dieser Stelle ein Zitat von Dr. Klaus Maier, Leiter des Geschäftsbereichs Mercedes-Benz Lkw, aus seiner Festrede am 9. Juni aufgreifen: „Wie kein zweites Nutzfahrzeug verkörpert der Unimog den Mythos der Marke Mercedes-Benz. Er hat deren Werte Zuverlässigkeit, Robustheit, Vielseitigkeit und Langlebigkeit in vielen Ländern eindrucksvoll unter Beweis gestellt.“ Ich denke, mit diesen bleibenden Eindrücken haben viele zufriedene Gesichter unser Vorführgelände wieder verlassen.

Seine inhaltliche Ergänzung erfuhr der 50ste Geburtstag unseres Unimog durch ein vielseitiges Programm innerhalb und außerhalb der Werktoke. Darunter befand sich unter anderem ein „**Themenpark**



Hans-Jürgen Wischhof:
„Die ‚Faszination Unimog‘ war bei den Vorfürungen in der Kiesgrube Ötigheim ganz deutlich zu spüren“

der Zukunft“, der die Neuausrichtung des DaimlerChrysler Werkes in Gaggenau zum Kompetenzzentrum für mechanische und automatisierte Schaltgetriebe ausführlich veranschaulichte. Einher geht die Verlagerung des Unimog-Geschäfts in das größte Lkw-Werk Europas in das pfälzische Wörth. Verschiedene Produktionsrundgänge, Bereichspräsentationen – vom Umweltschutz über Betriebliche Bildung bis hin zum Ideenmanagement – sowie ein umfangreiches Familien- bzw. Kinderprogramm mit Unimog-Parcours „en miniature“, Kletterwand, Feuerwehr-Einsatzschau etc. rundeten das Wochenende 9./10. Juni in idealer Weise ab.

Ebenfalls auffallend war das große Medieninteresse für unseren Jubilar. Er war „Hauptdarsteller“ mehrerer TV-Produktionen sowie unzähliger Veröffentlichungen der Tages- und Fachpresse. Ein weiterer Beleg dafür, welche Faszination von unserem Unimog ausgeht. Ich bin davon überzeugt, dass wir mit der vorliegenden Ausgabe des UNIMOG JOURNAL an diese Faszination nahtlos anknüpfen.

Der Unimog U 1600 taucht auf der anderen Seite des Mais-Versuchsfeldes wieder auf. Er hinterlässt eine exakte zweireihige Schneise (unten), da die Pflanzen der benachbarten Parzelle nicht beschädigt werden dürfen



Die Versuchsfelder des französischen Saatzuchtunternehmens Caussade Saaten GmbH sind über das gesamte Bundesgebiet verteilt. Mit Hilfe eines Unimog U 1600 legen die Mitarbeiter im Frühjahr die Maissorten an, ernten sie im Herbst und überprüfen so die Auswirkungen von Klima und Boden auf Ertrag und Nährstoffgehalt.

Maßarbeit im Maisfeld

Als Wiebke Janshen und Henning Klöhn an diesem Morgen die Versuchsreihen am Rande des thüringischen Städtchens Heldburg erreichen, vertreibt die Sonne gerade die letzten Wolken. Dennoch ist der Boden rund um die Mais-Parzellen vom nächtlichen Regen aufgeweicht. Die gelernten Landwirte und Caussade Saaten-Mitarbeiter können ihre Arbeit ohne Verzögerung antreten, da der Unimog U 1600 mit zuschaltbarem Allradantrieb trotz tiefer Furchen seinen Weg findet. In Schrittgeschwindigkeit schiebt sich das Fahrzeug in den Maisbestand und taucht wenige Minuten später auf der anderen Seite des etwa dreißig Meter langen Feldes wieder auf. „Jeder sogenannte Streifenversuch besteht aus mehreren Parzellen mit verschiedenen Sortenstämmen, die wir während der Fahrt in circa 20 Zentimeter Höhe abschneiden und häckseln“, erklärt die Agrar-Betriebswirtin Wiebke Janshen. Dabei muss Fahrer Henning Klöhn exakt darauf achten, dass er nur die mittleren zwei der aus insgesamt vier

Reihen bestehenden Parzelle abhäckseln: „Diese sogenannte Kernbeerntung ist sehr wichtig, damit wir keine Randeffekte durch die Nachbarparzelle erhalten, was die Proben verfälschen würde.“ Das gehäckselte Getreide wird in einen auf dem Aufbau installierten Zyklon geleitet, in dem ein Hydro-Motor die fallenden Proben so vermischt, dass ein repräsentatives Ergebnis erzielt werden kann. Wiebke Janshen füllt diese Probe während der Fahrt durch das Maisfeld in Tüten. Diese etwa 1.000 g wiegenden Mengen werden zur Laborauswertung in die Zuchtstation geschickt. Der Rest der angefallenen Häckselmenge wird durch ein von der Unimog-Zapfwelle angetriebenes Beschleunigungsgebläse in einen Ladewagen geworfen.

Wiebke Janshen: „In Heldburg testen wir Silomais, der als Futter für Milchvieh verwendet wird. Insgesamt 24 verschiedene Sortenstämmen, also Sorten, die noch keinen Namen tragen, haben wir hier im Frühjahr gelegt.“ Insgesamt 26 Streifenversuche bewirtschaftet die deutsche



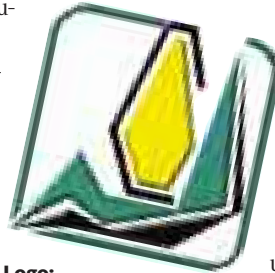
Das gehäckselte Getreide wird durch ein Beschleunigungsgebläse, welches durch die Zapfwelle des Unimog angetrieben wird, hinter das Fahrzeug befördert

Wiebke Janshen füllt während der Fahrt durch die Parzellen die getrockneten und geschroteten Körner und Stengel in Tüten, die zu wissenschaftlichen Laborauswertungen nach Frankreich geschickt werden



Niederlassung des französischen Saat-
zuchtunternehmens in der Bundesre-
publik. Die Felder erstrecken sich vom
bayerischen Landshut über Ostdeutsch-
land, dem Emsland bis hin zur Ostsee-
küste. Wiebke Janshen: „Bei unse-
ren Ertrags- und Vergleichsversu-
chen berücksichtigen wir die
unterschiedlichen Klimaverhält-
nisse in ganz Deutschland. Nur
so können wir feststellen, wel-
che Sorte auf welchem Boden,
unter welchen Witterungsbe-
dingungen die besten Ernte-
ergebnisse bringt.“ Und so
ist die Caussade-Mitarbeiterin
froh, einen Unimog als Helfer
zu haben, mit dem man schnell an andere
Standorte umsetzen kann: „Der Unimog
ist eine perfekte Zugmaschine, mit der wir
unseren Anhänger mit den Aufbaugeräten
auch auf Autobahnen nutzen können.
Denn wir sind einen Monat lang jeden Tag
woanders.“ Ihr Kollege schätzt neben dem

schnellen An- und Abbau der Aufbau-
Geräte wie Häcksler, Zyklon und Be-
schleunigungsgebläse vor allem die bedie-
nerfreundliche Hydraulikvorrichtung in
der Fahrerkabine, mit der er jederzeit
Durchflussgeschwindigkeit und Menge



Logo:
Caussade Saaten GmbH

des Häckselgutes sowie
die Feinabstimmung der
Schnitthöhe einstellen
kann, die sich je nach Be-
schaffenheit des Untergrun-
des ändert. Wiebke Janshen:
„Im Frühjahr benutzen wir
den Unimog als Zugmaschine,
um die Landwirte und Genos-
senschaften in ganz Deutsch-
land mit Saatgut zu versorgen.“

Als die Sonne ihren Höchststand er-
reicht, haben die beiden Mitarbeiter ihren
Dienst getan und sind nach dem „Abrüsten“
des Unimog schon wieder unterwegs. Der
nächste Streifenversuch wartet bereits in
der Nähe von Würzburg.

Anzeige

DaimlerChrysler und



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



**Professionelle Schneepflüge für alle
Räumeinsätze - Räumbreiten 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 Kümmersbruck/Amberg



Auf der Insel Föhr im schleswig-holsteinischen Wattenmeer ist vieles anders. Wo zum Beispiel sonst gibt es einen Laden, der seine Geschäftszeiten unter dem Begriff „Wenn die Tür offen ist“ zusammenfasst? Und wo schon gibt es ein Gemeinwesen, in dem ein rühriger Unternehmer mit seinem Unimog U 500 mit Palfinger Kran all jene Arbeiten erledigt, die man an ihn heranträgt oder die der Inselalltag so mit sich bringt?



Einer für alles mitten im Wattenmeer



Ernst Jensen aus Borksum auf der Insel Föhr: Amortisation einer hohen Investition durch Flexibilität im Einsatz

Wo wird ein Unimog zur Reparatur und Wartung von Windmühlen gebraucht? Natürlich auf der Insel Föhr



Das Wattenmeer der Nordsee erstreckt sich von Den Helder in Holland bis nach Esbjerg in Dänemark. Es ist eine der wenigen naturbelassenen Großlandschaften Mitteleuropas. Dieses riesige Biotop bildet an der Westküste Norddeutschlands einen 15 bis 30 Kilometer breiten Gürtel mit dem „Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer“, zu dem zahlreiche Inseln und Halligen gehören. Die bekannteste Insel davon mag Sylt sein, aber das südlich gelegene Föhr (Karte) bietet heute noch Originalität und gute Voraussetzungen für die Lebensweisheit: Leben und leben lassen. Mit insgesamt 82 Quadratkilometern und etwa 10.000 Einwohnern zählt Föhr zu den bedeutendsten der Nordfriesischen Inseln.

In der Inselhauptstadt Wyk treffen wir Ernst Jensen, der sein Ein-Mann-Unternehmen eines Kranbetriebs, Fäll- und Schredder-Dienstes in Borgsum, einem der 16 Inseldörfer, mit einem Unimog U 500 betreibt. Dieses Fahrzeug der neuen Unimog-Generation ist auf Föhr zweifellos etwas: Der Geräteträger, seit Juli 2001 im Dienst und der dritte Unimog in Folge, ist so auffällig, dass ihn jedermann auf der Insel kennt.

Die Frage nach Ernst Jensen löst deshalb meist sofort die Gegenfrage aus: „Der mit dem Unimog?“.

Nun, wir müssen bei der Ankunft auf Föhr nicht lange fragen, denn der U 500 steht bereits als unübersehbares und etwas ungewöhnliches „Empfangskomitee“ am Fähranleger. Doch die Anwesenheit des Unimog hat nicht nur mit dem Besuch bei Ernst Jensen zu tun. Wir werden gleich zu Beginn des Inselaufenthaltes Zeugen

eines Arbeitseinsatzes, der nur wenigen Unimog vorbehalten sein dürfte. In zeitlich regelmäßigen Abständen ist Ernst Jensen dabei, mit seinem auf dem Unimog aufgebauten Palfinger Kran PK 35000 die Rettungsinseln von den Fähren der Wyker Dampfschiffs-Reederei (W. D. R.) herunter zu heben, damit diese zum TÜV ans Festland gebracht werden können, wo sie der tur-

nusmäßigen Sicherheitsinspektion unterzogen werden. Selbstverständlich ist der Unimog mit Kran auch danach wieder gefragt, wenn die Rettungsinseln zurück an ihre Fährenplätze gebracht werden müssen.

Später, im Büro des rührigen „Allround-Unternehmers“, loten wir im Gespräch die Einsatzbereiche des U 500 aus. Die Palette





Ernst Jensen und sein Sohn Arne (r.) beim Austausch der Rettungsinseln eines Fährschiffes. Sie müssen regelmäßig zur Sicherheitsüberprüfung zum TÜV gebracht werden

an Aufgaben, die sich dabei für Jensen auf Föhr eröffnet, beweist, dass der Unimog seinen Namen zu Recht trägt und dass die Anschaffung eines so leistungsstarken Fahrzeugs, wie es der U 500 nun einmal ist, nicht nur vom Fahrzeugprofil abhängen muss. Sondern auch von der gegebenen Einsatzvielfalt, die wiederum eine schnelle Amortisation der fraglos beachtlichen Investition ermöglicht.

Ob es nun gilt, einen Dachstuhl auf den Rohbau zu heben, oder das Verlegen von Betonplatten zu bewerkstelligen – Jensen ist gefragt. „Von Mitte Oktober bis in den März des kommenden Jahres hinein bin ich vollauf damit beschäftigt, bis zu 150 Kubikmeter Holz wegzuräumen und zu schreddern“ erzählt der Insulaner, denn ein rätselhaftes Ulmensterben auf Föhr brachte ihm unerwartet umfangreiche Baumfäll- und Schredderarbeiten.

„Der U 500 ist ein so flexibles Arbeitstier, dass es kaum eine Anforderung gibt, die ich nicht erledigen kann. Als beispielsweise ein Sturm eine der schönen Windmühlen auf Föhr beschädigt hat, konnten die notwendigen Reparaturarbeiten mit Hilfe des Unimog und des Krans schnell und problemlos erledigt werden“, resümiert

Ernst Jensen. Und die jüngste Anforderung kommt von der Feuerwehr auf der Insel. Der Kran soll mit einem Arbeitskorb mit Schlauchanschluss ausgestattet werden, denn diese Kombination könnte für Föhr im Ernstfall die Lücke eines teuren Leiterfahrzeugs schließen.

Servicemäßig wird der rührige Inselkunde vom Unimog-Generalvertreter Land- + Baumaschinen Handelsgesellschaft (LBHG) in Rendsburg betreut. Geschäftsführer Jens Wrede zu den Aktivitäten des Selfmade-Unternehmers mit Unimog: „Von der Laufleistung mit 8.000 Kilometern pro Jahr auf der kleinen Insel wird das Fahrzeug nicht gefordert, aber bei dem Arbeitsfleiß von Jensen kommen da eine ganze Menge Betriebsstunden zusammen“.



Reetgedeckte Friesen-Häuser prägen das Bild der Insel Föhr

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 / U 500**

Das sind Ihre Vorteile:

- komplettes Programm an Front- und Heckmäheräten
- 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 Vertriebs-GmbH • Gew. Unt. 11, 12
D: 77728 Oppenau-Löcherberg • Tel.: 0 78 0 4 7 9 1 1 1 1 1 • Fax: 0 78 0 4 7 9 3 7 7 0



Beim Festakt in der Gaggenauer Jahnhalle am Samstag, 9. Juni 2001, sprachen unter anderem Dr. Klaus Maier (oben links), Bereichsvorstand der DaimlerChrysler AG für den Geschäftsbereich Mercedes-Benz Lkw sowie Hans-Jürgen Wischhof (oben rechts), Leiter des Produktbereichs Unimog. Für die musikalische Umrahmung sorgte die Bigband der Musikschule Gaggenau

Staunen bei Groß und Klein: Unimog U 1450 bei der Wasserdurchfahrt in der Kiesgrube Ötigheim



In der Kiesgrube Ötigheim wurde ebenfalls die Leistungsfähigkeit der neuen Unimog U 300/U 400/U 500 mit interessanten Gerätekombinationen demonstriert

Mehr als 30.000 Besucher säumten die Gaggenauer Straßen anlässlich des Jubiläums „50 Jahre Mercedes-Benz Unimog“. Ein Höhepunkt war fraglos die Sternfahrt in die südbadische Stadt, an der 530 historische Unimog beim weltgrößten Unimog-Treffen teilnahmen. Wahre Liebe rostet nicht, weiß schon der Volksmund und die „Oldies“ wurden mit Begeisterung und berechtigtem Stolz durch die Straßen gelenkt.

Wahre Liebe rostet nicht

Wer immer sich an diesen Jubiläumstagen zu Wort meldete, an den Tagen der offenen Tür durchs Werk lief, mit dem eigenen Unimog anreiste oder gar an der Sternfahrt nach Gaggenau beteiligt war: Die Liebe und der Enthusiasmus für den Mercedes-Benz Unimog zeichnet diese Menschen allesamt aus. Sie kamen aus ganz Europa, den USA, Mexiko und Brasilien. Die südbadische Stadt im Murgtal stand an diesem Juni-Wochenende somit ganz im Blickpunkt des Jubiläums „50 Jahre Mercedes-Benz Unimog“.

Ein Satz aus der Festrede von Dr. Klaus Hermann, Leiter des Deutschen Landwirtschaftsmuseums der Universität Hohenheim, beschrieb den „Jubilar“ treffend:

„Vielen hat er geholfen, oft hat er sich nützlich gemacht. In den Vordergrund gespielt hat er sich selten, die Aufmerksamkeit ist ihm nahezu von alleine zugewachsen.“

Und Dr. Klaus Maier, verantwortlich für den Geschäftsbereich Mercedes-Benz Lkw, zu dem der Produktbereich Unimog gehört, sowie Hans-Jürgen Wischhof, Leiter des Produktbereichs Unimog, betonten ausdrücklich, dass den Mitarbeitern ein großer Teil des Erfolgs bis heute zuzuschreiben ist und der Unimog auch am künftigen Standort im pfälzischen Wörth ein fester Bestandteil des modularen Fahrzeugprogramms der DaimlerChrysler AG bleibe.





Kleine und ganz große Fahrzeuge gab es im Kinderprogramm. Ob nun die Fahrt im Tret-Unimog mit eigener Muskelkraft (oben) oder die Mitfahrt im Mercedes-Benz Feuerwehrauto aus einstmaliger Gaggenuer Produktion: Die Jüngsten unter den Besuchern waren hellauf begeistert



Der Corso durch die Innenstadt von Gaggenu führte auch über den Rathausplatz wo die Menschen dicht gedrängt die Oldtimer mit verschiedensten Aufbauten bestaunten (oben) Der U 401 der Stadtreinigung Berlin war eines der am meisten bewunderten Fahrzeuge. Das „Berliner Kind“ gehörte denn auch zu den 50 schönsten Fahrzeugen, die eine Jury für die Paradedfahrt am Sonntagmorgen ausgewählt hatte



Während die historischen Unimog aller Epochen teilweise noch vor den Gaggenuer Werkstoren im Spalier aufgereiht standen, rollten die ersten Fahrzeuge schon zum Corso in Richtung Innenstadt



Der Rundgang durchs Werk vermittelte den Besuchern tiefe Einblicke in die Produktion des Universal-Motor-Geräts und die damit verbundenen Arbeitsprozesse



„Themenpark der Zukunft“ hieß das Motto, mit dem das Werk Gaggenu seine künftige Ausrichtung und Zukunftsplanung als Kompetenzzentrum für mechanische und automatisierte Schaltgetriebe des Geschäftsbereichs DaimlerChrysler PowerSystems darstellte



Ein Blick in die Zukunft des Unimog war am Infostand des Werkes Wörth und der Projektgruppe Unimog-Verlagerung möglich. Hans-Jürgen Wischhof (2.v.r.) und Jürgen Mohilo (l.), Personalleiter Werk Wörth, gaben Auskunfts

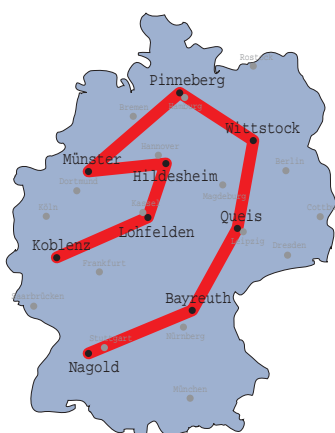


Die Kunden in der vordersten Reihe dabei



Nagold im Schwarzwald war Abschluss der Veranstaltungen und brachte auch die größte Besucherzahl (oben). Auf Gut Marienburg bei Hildesheim verfolgten die Gäste trotz Dauerregen die Vorführungen mit insgesamt 24 spezifischen An- und Aufbauten (links)

Was sich im Mai vergangenen Jahres bei der sogenannten Regionen-Tournee bereits bewährt hat, ist auch bei der kürzlich zu Ende gegangenen Unimog-Leistungsschau „Mähen & Reinigen“, die quer durch die Bundesrepublik führte, trefflich gelungen.



Der regionale Charakter der einzelnen Veranstaltungen machte es möglich, dass die Gästeschar aus Kommunalbetrieben, kommunalen und gewerblichen Lohnunternehmen bzw.

Dienstleistern sowie Straßenbauverwaltungen und -meistereien mit circa 150-200 Personen überschaubar blieb. Die potenziellen Interessenten für das System „Unimog plus Gerät“ konnten somit die Vorführungen immer aus der vordersten Reihe verfolgen. So blieb auch für eine individuelle Betreuung nach den Vorführungen ausreichend Zeit. An insgesamt neun Terminen nutzten zahlreiche Kunden die Gelegenheit, sich von der Leistungsfähigkeit der

Unimog-Geräteträger U 300-U 500 in den Anwendungsbereichen Mähen und Reinigen zu überzeugen.

Elf Unimog der neuen Generation sowie zahlreiche An- und Aufbaugeräte stellten ein beachtliches „Aufgebot“ dar. Von den Geräte-System-Partnern waren die Firmen Bucher-Schörling, Dücker, Faun, Leistikow, Mulag-Schmidt Vertriebs GmbH und Schmidt Winterdienst und Kommunaltechnik mit vor Ort vertreten. Sie präsentierten innovative Gerätetechnik wie beispielsweise eine Wechselaufbau-Kehrmaschine, die sowohl links als auch rechts reinigt. Oder aber einen Trio-Mäher, der eine optimale Fahrzeugauslastung im Zwei-Mann-Betrieb und eine Kostenreduzierung von bis zu 25 Prozent mit sich bringt. Die breite Einsatzpalette von „Unimog plus Gerät“ fand reichlich Anerkennung bei den Besuchern. Jörg Seeger, ein land- und forstwirtschaftlicher Lohnunternehmer aus Kreiensen im südlichen Niedersachsen, sagte über die Veranstal-

tung im Gut Marienburg bei Hildesheim: „Die hier vorgestellten Geräte mit dem neuen Unimog sind eine echte Bereicherung für unsere Branche. Ich empfinde es als sehr positiv, dass auf diese Art die zahlreichen Einsatzmöglichkeiten so praxisnah demonstriert werden. Diese Veranstaltung war wirklich informativ und für mein Einsatzprofil ist der U 400 das richtige Fahrzeug.“ Ein anderer Besucher, Detlef Mester aus Uslar (Niedersachsen), der als kommunaler Dienstleister seit langem mit einem U 1200 arbeitet, sparte ebenfalls nicht mit Lob. „Diese Veranstaltung ist insgesamt sehr gut angekommen. Die Demonstration der zahlreichen Einsatzmöglichkeiten in einer Einheit mit den neuen Unimog bekommt man nicht jeden Tag zu sehen. Großes Lob gebührt meiner Ansicht nach aber auch den Vorführern, denn bei ihnen sieht man, dass sie mit den Maschinen umgehen können. Ein weiterer positiver Aspekt ist, dass bei solchen Veranstaltungen auch untereinander gefachsimpelt wird. Derartige Informationen sind für uns Unternehmer sehr wichtig und nur bei solchen Gelegenheiten kann dieser Austausch auch intensiv stattfinden.“

Diesen Kundenstimmen ist kaum etwas beizufügen. Bleibt noch festzuhalten, dass das ganze Unimog-Team, das die Leistungsschau „Mähen & Reinigen“ vorbereitet hat, wirkliche Anerkennung verdient, denn selbst bei dem nicht immer freundlichen Herbstwetter lief alles wie am Schnürchen.



Die Besonderheit der Aufbaukehrmaschine „Unifant 60“ von Bucher-Schörling ist die wahlweise rechts- oder linkskehrende Variante mit zwei Saugschächten und Tellerbesen



Beim Einsatz des Dücker Frontflächenmüllers UM 23 erleichtert die fahrzeugseitige Schneeflugentlastung als Geräteentlastung die Anpassung an die Bodenkontur



Unimog U 300 mit Dücker Frontkehrbesen, Flächenstritzbalken und Schmutzkratzer zur Beseitigung von stark verdichtetem Straßenschmutz. Die Verstellbewegungen des Geräts werden vom Fahrerplatz aus per Joystick gesteuert



Die Faun Saugkehrmaschine AK 451 auf dem Unimog U 400 ist eine kompakte, wendige Einheit, die mit hydrostatischem Antrieb und der Wechsellenkung VarioPilot beste Ergebnisse bringt



Eine Neuheit ist der Hauer Frontlader FL 300. Er eignet sich vor allem zum Laden von Schüttgütern



Der Schmidt-Frontkehrbesen besticht bei jedem Kehreinsatz – im Sommer wie im Winter



Die Mulag Trio-Mähkombination besteht aus einem Randstreifenmäher kombiniert mit einem Frontausleger-Böschungsmäher. Als drittes Gerät ist der Böschungsmäher MHU 800 auf der Pritsche aufgebaut. Die Ausleger haben eine Reichweite von 7,2 m vorn und 8,7 m hinten. Die Gesamtarbeitsbreite beträgt 3,4 m



Das besondere am Dücker Heckkehrbesen ist seine Aufhängung im hinteren Anbauraum. In Arbeitsposition wird der Besen seitlich ausgeschwenkt. In Transportstellung verschwindet der Besen unter dem Fahrzeugheck, die Anhängerkupplung bleibt frei und ermöglicht das Mitführen eines Anhängers



Für sämtliche Hochdruckreinigungsarbeiten kann dieses Leistikow Universalgerät ABG 501 eingesetzt werden



Die Mulag Wildkrautbürste ist ein Gerät, das aufgrund seiner Leistungsfähigkeit und Reinigungsintensität aus dem Straßenbetriebsdienst nicht wegzudenken ist



Die gründliche Kehrarbeit der Mulag Wildkrautbürste überzeugte die anwesenden Fachleute aus dem Kommunaldienst sichtlich



Stammdurchmesser bis 25 cm sind für den Dücker Holzhacker HF 960 kein Problem (oben). Die Holzhackschnitzel, als regenerativer Brennstoff gefragt, werden direkt in den Container auf dem Jotha-Absetzkipper geblasen



Nichts ist unmöglich: Service- und Reparaturarbeiten können bei den Fahrzeugen der neuen Unimog-Generation auch mit einem Gerät im Anbau durchgeführt werden



Die Leistungsfähigkeit der Leistikow Hochdruckreinigungsgeräte mit verschiedenen Spritzpistolenvarianten, hydraulisch betätigtem Flächenspritzbalken und Schlauchhaspel, zeigt sich bei der Schacht-, Fahrzeug- und Fassadenreinigung und Feuchtsandstrahlung



Da kamen selbst Fachleute und Praktiker ins Staunen: In kürzester Zeit lässt sich der Kehrmaschinenbau wechseln und Raum für einen anderen Geräteinsatz schaffen

„Jubiläums- Gespann“

Seit zehn Jahren fährt die Spedition Alfred Schuon aus Haiterbach im Schwarzwald für das DC-Werk in Gaggenau. Nun hat im „Jahr 50“ der Unimog-Fertigung diese Spedition, ein Familienbetrieb, der in 2001 ebenfalls 50 Jahre alt geworden ist, einen Unimog U 500 mit einem tiefergelegten dreiachsigen Volumenanhänger angeschafft. Das „proppere Paar“ ist ein echtes Jubiläums-Gespann für bis zu 22 t Last.

An jedem Produktionstag der Getriebe- werke Gaggenau und Rastatt warten kommissionierte Anhänger in den Material- bahnhöfen der beiden Werke, um von Rastatt nach Gaggenau oder umgekehrt transportiert zu werden. Und während im einen Werk die Container beladen werden, findet im anderen die Entladung statt. Der

Fahrer muss also nur Abkuppeln und An- hängen und schon geht's weiter. Transportiert werden Getriebeteile für Pkw und Nutzfahrzeuge in Gitter- und Blechboxen.

Diese logistische Aufgabe hat die Spedition Schuon vor zehn Jahren übernom- men und dabei verschiedene Zugfahrzeu- ge im Einsatz gehabt. Doch die Leistung des U 500 hat keiner der Vorgänger ge- bracht. Willi Schuon, Chef des Fuhrparks in dem Familienunternehmen: „Ich muss sagen, mit dem neuen Unimog und den maßgeschneiderten Anhängern funk- tioniert alles sehr gut. Es zeigt sich, dass der Unimog seine Vorteile in der Wendigkeit und Flexibilität seiner Einsatzmöglich- keiten hat.“ Und Fahrer Bernd Müller, seit dem ersten Tag der Logistikaufgabe dabei, ist ganz begeistert: „Es gibt keinen Ver- gleich zu früheren Unimog-Baureihen. Der U 500 vermittelt ein tolles Fahrgefühl, hat eine starke Durchzugskraft und das Fahrer- haus mit Klimaanlage ist optimal.“

Ein Gespann, das zum Werksbild in Gagge- nau gehört: Unimog U 500 der Spedition Schuon (oben links) Umschlagplatz für Container (rechts oben) Willi Schuon (unten rechts) und Fahrer Bernd Müller, der seit 10 Jahren für Schuon mit Unimog im Werksverkehr unterwegs ist



Willi Schuon: „Wir rechnen heute beim U 500 mit einer größeren Laufleistung und günstigeren Unterhaltskosten.“ Dies ist für ihn eine unabdingbare Vorausset- zung bei der Bewertung seiner Fahrzeuge. Sehr verständlich bei einer Spedition mit über 300 Lkw, davon mehr als 200 Einhei- ten Actros: Das Kostenbild muss stimmen, wenn man wettbewerbsfähig bleiben will.

Anzeige

LEISTIKOW

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

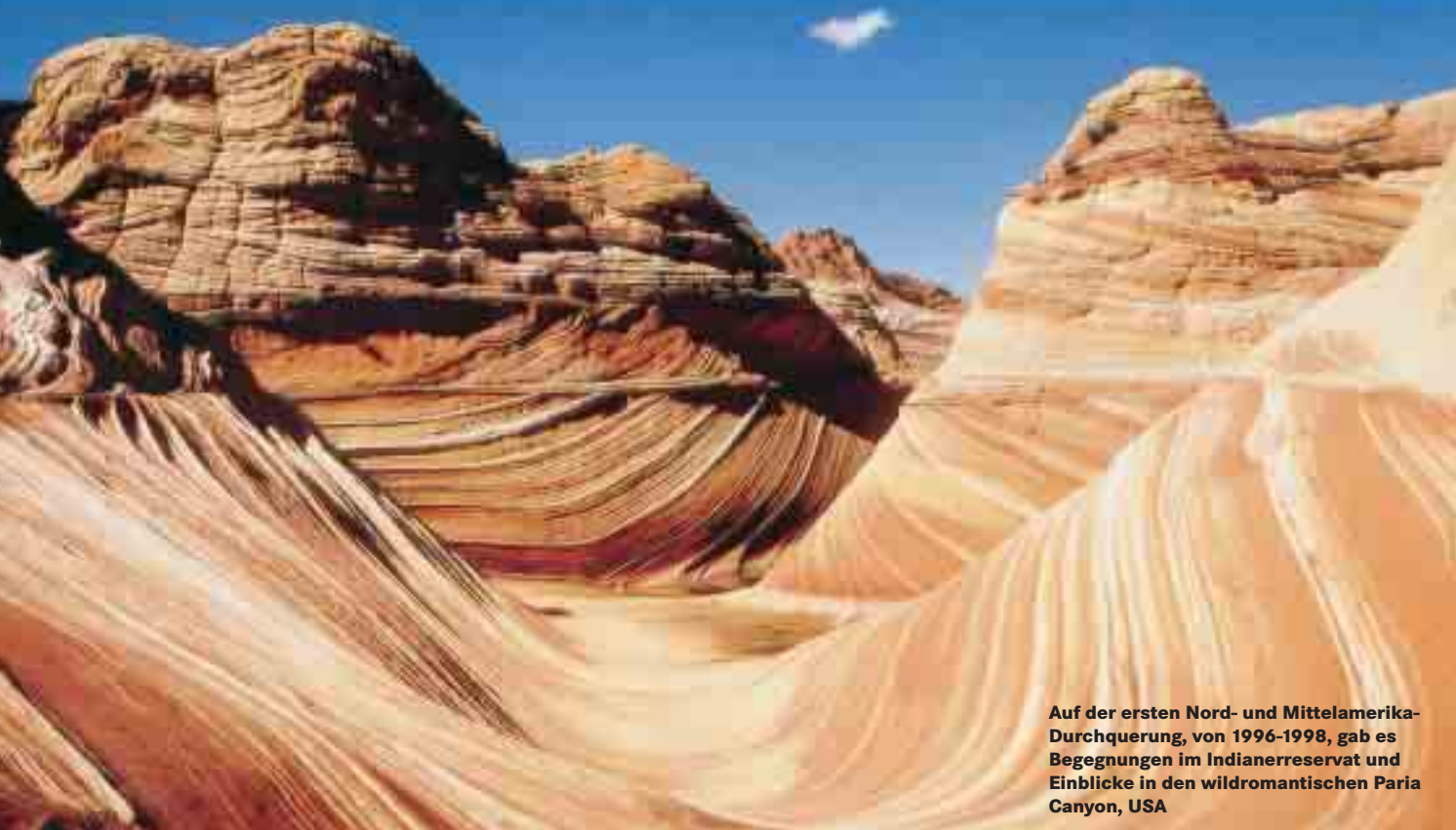


Unser Unimog-Lieferprogramm:

- * 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



Auf der ersten Nord- und Mittelamerika-Durchquerung, von 1996-1998, gab es Begegnungen im Indianerreservat und Einblicke in den wildromantischen Paria Canyon, USA

Derzeit schippern die Reisereporter Sonja Nertinger und Klaus Schier auf einem Frachter in Richtung der argentinischen Hauptstadt Buenos Aires. Es könnte aber auch sein, dass sie inzwischen bereits zu ihrer nächsten Abenteuer-Tour starten, die von Feuerland bis zur Eismeerküste in Alaska führt. Mit dabei: ihr Unimog U1300 L.

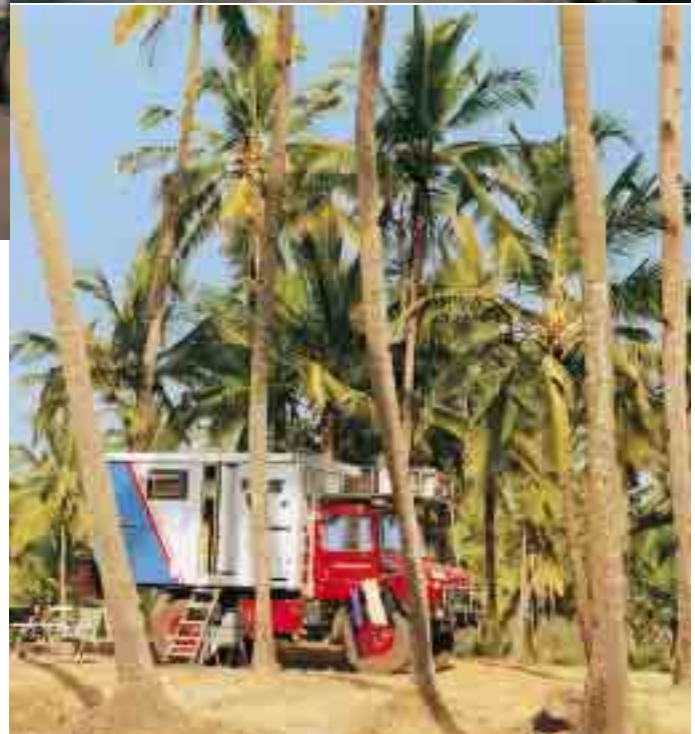
Wenn sogar die Reifen schmelzen ...



Es gehört schon etwas dazu, wenn man sich dazu durchringt, Beruf und gesicherte Existenz aufzugeben, um als Weltenbummler, Abenteurer, freiberuflicher Reisereporter durch fremde Länder zu reisen. Sonja Nertinger und Klaus Schier aus dem bayerischen Merching haben sich im Jahre 1994 für diesen Weg entschieden. Dem ersten Basisfahrzeug, einem Unimog U 416, mit dem sie rund 125.000 Kilometer zurückgelegt haben, folgte ein Unimog U 1300 L, Baujahr 1990. Dieses Fahrzeug, ehemals bei der Bundeswehr im Einsatz, ist mit einer Watanlage ausgestattet, so dass Wasserdurchfahrten bis 1,20 Meter möglich sind.

Die Pläne für den Aufbau des Wohncontainers entwarfen Sonja Nertinger und Klaus Schier selbst, gebaut wurde er in Spanien. Den Innenausbau des „rollenden Zuhauses“ bewerkstelligten die beiden in eigener Regie. Der Strom wird von der Solaranlage auf dem Dach bezogen, der Tankinhalt reicht für 2.400 km und die

Auch für exotische Schnappschüsse ist der Unimog immer gut. Die Aufnahmen von Klaus Schier entstanden in Marokko (rechts) und Pakistan (unten)



mitführbaren Wasserreserven sind für 14 Tage ausreichend. Die Testfahrten mit dem neuen Unimog wurden in den Sanddünen des Erg Chebbi (Marokko) durchgeführt.

Im September vergangenen Jahres starteten die beiden zu einer Weltreise, die über Griechenland, die Türkei und den Iran nach Indien führte. Weiter ging es dann nach Nepal in die Hochgebirgsregionen

des Annapurna-Massivs im Himalaja und nach Pakistan. Auf der „Straße der Freundschaft“, die Pakistan mit China verbindet, ging es hinauf

bis zum Kunjerab-Pass mit 4.700 Meter Höhe, einem der höchsten Straßenpässe der Welt überhaupt. Während für die beiden Mitteleuropäer die Luft etwas dünn wurde, hatte der Unimog damit überhaupt keine Probleme. Diese gab es erst in der Wüste Belutschistans. Dort konnten die Weltenbummler zusehen, wie der heiße Asphalt bei plus 53° Celsius die Reifen des Unimog zum Schmelzen brachte und das Stollenprofil geradezu abradiert hat. Unter diesen Extremen bewährte sich die vorausschauend gewählte Isolation des Wohncontainers. Die 30.000 Kilometer durch Asien und Südosteuropa waren die richtige Bewährungsprobe für das, was jetzt auf der Fahrt durch den amerikanischen Doppelkontinent auf die beiden - besser gesagt drei - zukommt.



Das Service-Team der Unimog-Generalvertretung Wilhelm Mayer mit Sonja Nertinger (3.v.l.) und Klaus Schier (Mitte). Meister Ludwig Stumbaum (3.v.r.) setzt sich für den Expeditions-Unimog unermüdlich ein

Ein Unimog und ein Mercedes-Benz Geländewagen bilden das logistische Rückgrat einer aktuellen ARD-Vorabendserie



Neue Wege zum Abenteuer

„Was hält denn der noch alles aus?“. Diese Frage des Fernsehstars Rolf Becker steht nicht im Drehbuch, sondern wurde von dem bekannten Charakterdarsteller respektvoll formuliert, nachdem er als Fahrer in zahlreichen Extremsituationen hautnah erlebt hat, was ein Mercedes-Benz Unimog alles leisten kann. Diese Frage können sich die Fernsehzuschauer seit dem 22. Oktober 2001 jeden Montag in der ARD stellen, wenn sie virtuell mit dem Reporterteam von OFFROAD.TV auf die Suche nach Abenteuern, nach verborgenen Schätzen, exotischen Schauplätzen und außergewöhnlichen Menschen gehen.



Der Schneide- und Senderaum im Unimog bietet die Voraussetzung für die Anbindung an das globale Kommunikationsnetz

Sie gehören zum OFFROAD.TV-Team: Die Schauspieler Rolf Becker (rechts), Daniela Preuß (links), Loretta Stern (vorne stehend) und der für die Logistik verantwortliche Markus Viebahn (in der Fahrzeugkabine)



Im Mittelpunkt stehen neben den spannenden Geschichten, die in der Türkei, in Tunesien, Georgien, Sri Lanka und im Senegal spielen, die Darsteller und der Unimog U 2450 L 6x6 sowie ein Mercedes-Benz G 300. Beide Fahrzeuge bringen die Fernseh-Crew samt Film- und Ausrüstungsmaterial an alle entlegenen Winkel bzw. Drehorte. Im Spezialaufbau des Unimog U 2450 L 6x6 befinden sich der fahrbare Senderaum samt Schneidetisch und Kommunikationseinrichtungen für den transglobalen Datenaustausch.

OFFROAD.TV ist ein innovatives Multimedia-Konzept, das sich als Abenteurserie der Produktionsgesellschaft Berengar Pfafl Media GmbH im Fernsehen und als Informations- und Adventure-Portal im Internet (www.offroad.tv) präsentiert.

OFFROAD.TV lässt Internet und Fernsehen mit der Intention zusammenwachsen, eine neue Unterhaltungsqualität auf den Weg zu bringen.

OFFROAD.TV spiegelt das Lebensgefühl einer Generation wider, die dank Internet und „global communication“ keine Grenzen kennt, die zwischen Hightech und dem „Abenteuer Leben“ neue Wege sucht und findet.

Produzent Berengar Pfafl – er hat auch Unimog und G-Modell für die Dreharbeiten angeschafft – hat für das öffentlich-rechtliche Fernsehen in Deutschland schon über 150 Produktionen als Autor und Regisseur realisiert. Darunter auch Inhalte der bekannten Kinderserie „Die Sendung mit der Maus“.

Anlässlich der Internationalen Funkausstellung (IFA) in Berlin (25. Aug. – 2. Sept.) war der „Hauptdarsteller“ Unimog als viel beachtete Attraktion und Aushängeschild für die neue Fernsehserie im Vorabendprogramm zu bewundern. Die TV-Crew bestätigte in zahlreichen Gesprächen mit Besuchern und Journalisten immer wieder, welch wesentlichen Anteil der Unimog zum Gelingen dieser Fernsehserie beisteuerte.

Der für Transport und Logistik verantwortliche Markus Viebahn aus Köln unterstreicht aus der großen Anzahl seiner bis heute gemachten Erfahrungen mit dem U 2450 L: „Das ist ein geradezu archaisches Fahrzeug mit direktem Fahrerlebnis. Mit ihm kriegt man bei unseren Einsätzen alles mit: Hitze, Staub und jede Art von Straßenverhältnissen. Ich bin auch nach den 15.000 Kilometern, die wir bisher für



Im Senegal gab's Probleme: Die Flussdurchquerung war geglückt, doch das Ufergelände hielt selbst für den Unimog außergewöhnliche Tücken bereit

die Filmaufnahmen bewältigt haben, immer wieder erstaunt, was dieser Unimog bei Abfahrten auf unbefestigten Straßen, Kletterpartien in Geröll und Fels, bei Wasserdurchquerungen sowie Wüsten- und Sanddurchfahrten leistet. Die Reifendruckregelanlage „tirecontrol“ hat sich dabei hervorragend bewährt. Wir haben aber dennoch auf Extremsituationen verzichtet, um unseren „Hauptdarsteller“ nicht in Schwierigkeiten zu bringen, denn wir haben ihn ja täglich gebraucht. Er war gleichzeitig das Rettungsfahrzeug für den



Der Unimog ist reisefertig. Gut verpackt ging es im März 2001 vom Senegal nach Sri Lanka. Das nächste Abenteuer und die Dreharbeiten warteten schon



Überlebenswichtiges Logistik-Equipment einerseits und Darsteller andererseits: Mercedes-Benz Geländewagen und der Unimog

OFFROAD.TV

gesamten Filmkonvoi und dessen Autos.“ Auch der Schauspieler Rolf Becker alias Paul Ludwig, im Fernsehfilm Fahrer des Unimog, Allroundtechniker und Koch für das Reporterteam, kommt über „seinen“ Unimog ins Schwärmen: „Anfangs hatte ich leichte Hemmungen, mit diesem

„großen Truck“ zu fahren. Zunehmend habe ich aber ein riesiges Vertrauen zum Unimog bekommen. Denn er hat alles übertroffen, was ich als langjähriger und begeisterter Off-road-Freak in meinem Privatbereich jemals kennengelernt bzw. erlebt habe.“

Anzeige

MASCHINENFABRIK
dücker

UNI-ARM
UNA 350 + 500

MASCHINENFABRIK
dücker

Gerhard Dücker GmbH & Co. KG • D-48703 Stadlfahrn
Wendfeld 9 • Tel. 02563/93 92-0 • Fax 93 92 90

Auf legendären Karawanenwegen

Seit mehr als zehn Jahren betreiben die Österreicher Monika und Engelbert Kohl ein Expeditions-Unternehmen. Sie folgen dabei legendären Karawanenwegen in Asien und Afrika. Ihr zuverlässiges Fahrzeug bei den Forschungsreisen ist ein Unimog U 1550 L/37.

Das österreichische Forschungsteam widmet sich volkskundlichen Erhebungen und folgt dabei unter anderem Expeditionspuren namhafter deutscher Forscher.

Doch die Volkskundler gehen nicht nur ihren eigenen Forschungen nach sondern nehmen auf ihre Expeditionsreisen auch interessierte Gäste mit. Die Fachkompetenz von Monika und Engelbert Kohl wird dabei von Fall zu Fall durch ihre Tochter Ines abgerundet, die als Ethnologin und altorientalische Archäologin die Abenteuerreisen erheblich aufwerten kann. Engelbert und Monika Kohl können auf eine Erfahrung von mehr als 100 Sahara-Durchquerungen und unzählige Asien-Expeditionen zurückgreifen.

Vor allem Mitmenschen, die gerne fotografieren, naturbegeistert sind und fremde Kulturräume kennenlernen wollen, sind willkommene Gäste. Die Expeditionen werden mit zwei technisch hochkarätigen und extrem geländegängigen Fahrzeugen aus dem DaimlerChrysler-Konzern durchgeführt. Eines ist der Unimog U 1550 L/37 und das andere ist ein Geländewagen Steyr-Daimler-Puch 300 GD.

Besonders der Unimog und seine Technik bewähren sich von Mal zu Mal. Tiefe Wintertemperaturen bis zu minus 35° C in asiatischen Bergregionen sind eine ebenso zu bewältigende Anforderung wie Sahara-Hitzestrapazen weit über 50° C im Schatten. Solche Extremwerte werden zur vollen Zufriedenheit mit dem Kühl-/Heizsystem des Unimog bewältigt.

Die siebensitzige Doppelkabine ist komfortabel ausgestattet und verfügt über hochwertige Spezialausrüstungen, wie z. B. Satellitennavigation und Kurzwellenfunk, die für Reiseziele mit Abenteuercharakter unerlässlich sind. Der U 1550 hat außerdem einen größeren Tank für insgesamt 640 Liter Kraftstoff, der seinen Aktionsradius auf 3.000 Kilometer erweitert.

Der Kofferaufbau (made by Reith in Austria) bietet während der wochenlangen Expeditionen sichere und komfortable Wohnmöglichkeiten. Es ist letztlich die ideale Kombination von ausgereiftem, sicherem Fahrgestell mit leistungsstarken Komponenten und Antriebsaggregaten, die den Einsatz „abseits der Zivilisation“ ermöglicht. In fünf Jahren leistete der Unimog 5.000 Betriebsstunden und 300.000 Kilometer im Outdoor-Einsatz.

Auf den Spuren von ...



Wildromantische Landschaften, Wüsten und bizzare Felslandschaften vermitteln Abenteuer-Reise pur. Doch alle Lagerfeuer-Romantik täuscht nicht darüber hinweg, dass nur die zuverlässige Technik eines Unimog die Garantie dafür ist, dass die Expeditionen immer erfolgreich durchgeführt werden können



Kiessandbank kein Hindernis

Ein Mercedes-Benz Unimog U 1650 zusammen mit einem „Spezialanhänger“ bildet die optimale Versorgungseinheit für ein schwer zugängliches National-Trust-Gelände in England – die 16 Kilometer lange „Kies-Insel“ bei Orford Ness vor der Küste Suffolks.

Der Grund, weshalb der Unimog und der Spezialanhänger so unersetzlich sind, ist der schwierige Untergrund dieses Gebiets, der aus grobem Strandkies besteht. Dieser gehört zu den schwierigsten Oberflächen, um sich darauf fortzubewegen. Denn unter direktem vertikalem Druck beginnt Strandkies zu „fließen“. Es ist kaum möglich, mit normalen Reifen zu fahren und Zugkraft zu übertragen. Das Lenken fällt selbst bei niedrigen Geschwindigkeiten schwer.

Hier bietet der Unimog U 1650 mit Allradantrieb und Niederdruck-Reifen sowie einem Anhänger der Firma Richard Western Trailers die ideale Lösung. Eine der Anhänger-Achsen ist über einen Hydraulikanschluss mit dem Unimog-Motor verbunden und verfügt über einen eigenen Antrieb. Das Ergebnis ist ein Gespann, das die Fahrt über den groben Kies meistert, ohne dabei dem kostbaren Naturgut Schaden zuzufügen. Der mit einem 163 PS Mercedes-Benz-Dieselmotor ausgestattete Unimog verfügt zudem über einen Nebenantrieb vorne und hinten, von denen einer zum Antrieb des Anhängers verwendet wird. Darüber hinaus gehört ein Dreiseitenkipper, ein 7 m/t-Kran, eine Hydraulikwinde sowie ein Dreipunkt-Gestänge für anfallende Mäharbeiten zur weiteren Ausrüstung des Unimog. Der Antrieb des Anhängers wurde gemeinsam von National-Trust, Arthur Ibbetts, dem



Der Mercedes-Benz Unimog U 1650 von National-Trust mit Spezialanhänger

Mercedes-Benz Unimog-Händler in Huntingdon, Richard Western Trailers sowie Poclain Hydraulics entwickelt.

National-Trust Verwalter Grant Lohoar, der für Orford Ness und Dunwich Heath verantwortlich ist, sieht zum Unimog keine Alternative. „Die Kiesschicht entwickelt eine derartige Fließgeschwindigkeit, dass man das Gefühl hat, auf Kugellagern zu fahren“, erklärt er. Der Unimog kann darüber hinaus mit dem Anhänger zum Personentransport eingesetzt werden und ermöglicht somit englischen Schulkindern einen wirklichkeitsnahen Blick in die Natur.

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



Hans-Jürgen Wischhof, Leiter des Produktbereichs Unimog, gratuliert Maximilian Prinz von Croy zum neuen Firmensitz ...



... der in Rakovník, unweit von Prag, entstanden ist. Der Unimog-Generalvertreter für die Republik Tschechien hat einen vorbildlichen Standort geschaffen, der für die gesamte Unimog-Organisation beispielhaft ist und auf die Kunden den besten Eindruck vermittelt

Ein Schmuckstück in Böhmen

Mit Weitsicht, einer stattlichen Anzahl an Berufsjahren als Vertriebsmann für Unimog und seine Anbaugeräte sowie einer guten Portion Lebensweisheit haben Maximilian Prinz von Croy und sein Partner, der tschechische Ingenieur Ladislav Vybíral, ein Schmuckstück in Böhmen geschaffen. Das neue Unimog Verkaufs- und Service-Center in Rakovník.

Ende Mai dieses Jahres war die offizielle Einweihung. Die zahlreichen Gäste und Kunden aus der Tschechischen Republik, eine Abordnung aus Gaggenau mit dem Leiter des Produktbereichs Unimog, Hans-Jürgen Wischhof, an der Spitze sowie die Geschäftsfreunde aus den Reihen der Geräteindustrie kamen ins Schwärmen. Einer der Festredner traf die Sache auf den Punkt: „Prinz von Croy und Ladislav Vybíral haben mit diesem Bau die Zukunft in Stein und Beton gemauert.“ Und in der Tat, der neue Firmensitz besticht durch architektonisch einfache, klare Linien, ist von Funktionalität geprägt und ver-

mittelt nie das Gefühl von überzogenem Geltungsbedürfnis. Einfachheit und schlichte Formen sind Trumpf. Dafür triumphieren Rationalität, solide Ausführung und praxisnahe Arbeitsplätze.

Die gesamte Anlage ist geradezu prädestiniert, Vertrauen bei den Kunden zu schaffen. Und so unterstrich Prinz von Croy in seiner Ansprache: „Wir sehen mit dieser Investition die ersten wichtigen Schritte zur Erschließung der ganzen Republik, vor allem in Mähren, das auch

eine eigene Servicewerkstatt erhalten wird.“ Hans-Jürgen Wischhof lobte den Unternehmergeist von Maximilian Prinz von Croy und Ingenieur Ladislav Vybíral, die er ein erfolgreiches Tandem nannte und ließ Zahlen sprechen: Weit über 400 Unimog sind bisher in Tschechien abgesetzt worden. Eine enorme Leistung, bedenkt man die wirtschaftliche Situation des Landes und den starken nationalen Wettbewerb.

Rechts: Das erfolgreiche Tandem Ladislav Vybíral (l.) und Maximilian Prinz von Croy

Begrüßung der Gäste nach alter böhmischer Art (r. u.)

Funktionsgerechte Werkstatträume zeichnen den Betrieb aus



Europameister Truck Trial: Drei Sieger mit Mercedes-Benz Unimog

Ob die Prüfungssektion nun einen Tauchgang am Wasserloch bereithält, eine Klettertour an der Geröllhalde mit weit über 80 Prozent Steigung abverlangt, oder mit einer fast schwindelerregenden Schrägfahrt an steil abschüssigen Felskanten aufwartet: Truck Trial-Fahrer versuchen alles zu meistern, sie scheuen schlichtweg kein Gelände.



Sie sind keine „F1-Piloten“ und bei ihnen entscheidet auch nicht die Stärke des Bodenblechs oder der Winkelgrad des Heckspoilers über Sieg und Niederlage. Beim Truck Trial sind PS und Geschwindigkeiten überhaupt kein Wertungskriterium, nur die fahrerische Geschicklichkeit zählt. Bei den Europa Truck Trial-Läufen (in der Saison 2001 waren es insgesamt 7, je einer in Spanien, Österreich, Ungarn, Deutschland, Tschechien und zwei in Frankreich) handelt es sich um Geschicklichkeitsprüfungen für allradgetriebene Lastkraftwagen, Oldtimer-Lkw, Zugmaschinen und selbstfahrende Arbeitsmaschinen auf einer abgesperrten Strecke.

In den bis zu 30 Sektionen pro Meisterschaftslauf, die schon von Natur aus mit Hindernissen gespickt sind und deren Streckenverlauf den meisten Autofahrern

den Angstschweiß auf die Stirn treiben würde, warten auf die Truck Trial-Teams zusätzlich Tore, die durchfahren werden müssen. Ohne diese zu berühren oder zurückzusetzen. Das gäbe Strafpunkte. Bei den Serien- und seriennahen Fahrzeugen wird in fünf Klassen um den Europameistertitel gekämpft. Die Klasseneinteilung erfolgt nicht nach PS-Stärke sondern nach Spurweite und Radstand. Zwei weitere Klassen gibt es für Prototypen und selbstfahrende Arbeitsmaschinen.

Europameister: „Unimog ein Fahrzeug ohne Einschränkungen“

Die diesjährigen Wettbewerbe in den Klassen S 1 bis S 5 wurden von Unimog-Fahrern dominiert. Mit dem „Klettermaxe“ aus Gaggenau gingen drei Teams als Europameister hervor. In der Klasse S 1 siegten Helmut Rauber und sein Beifahrer Karl Heinz Regenbrecht aus Grebenhain (Niedersachsen) auf einem Unimog U 406 mit 84 PS. In der Klasse S 2 wurde Jürgen Kottkamp aus Hasbergen bei Osnabrück mit seinen Beifahrern Elke Kottkamp und Jörg Grafe auf einem Unimog U 416 (110 PS) Europameister 2001. Und schließlich gewann Udo Heidenreich aus Coburg mit seiner Schwester Beate die Europa-

Truck Trial: Ein harter Sport für Fahrer und Fahrzeug, der Millimeterarbeit abverlangt. Rechts der Unimog von Jürgen Kottkamp, links der U 2450 L von Udo Heidenreich

Bild links: Die siegreichen Unimog-Teams bei der Europameisterschaft. Oben von links: Beate und Udo Heidenreich, Jürgen und Elke Kottkamp, Jörg Grafe. Vorne: Helmut Rauber (l.) und Karl Heinz Regenbrecht

meisterschaft in der Klasse S 3 mit einem Unimog U 2450 L.

Nach dem letzten Meisterschaftslauf in Mohelnice (Ost-Tschechien) standen die drei Unimog-Teams bei der Siegerehrung ganz oben auf dem Treppchen. Jürgen Kottkamp gewann seinen Meistertitel souverän, denn er führte in seiner Klasse bereits nach fünf Läufen uneinholbar. Kottkamp nimmt seit über 20 Jahren an Lkw-Geschicklichkeitsturnieren teil, die allerdings auf ebenen Asphaltflächen stattfinden. In dieser Disziplin wurde er mehrfach Deutscher Meister und als Mitglied des Nationalteams 1998 sogar Weltmeister in der Soloklasse. Mit dem Truck Trial-Sport begann er vor drei Jahren.

Seinen Unimog U 416 kaufte er von der Gemeinde Much/Rheinland, in der das Fahrzeug über 20 Jahre im Kommunaldienst tätig war. „Ich schätze die Möglichkeiten des Unimog, der sich für mich ohne jede Einschränkung als Fahrzeug mit einer extremen Geländegängigkeit darstellt.“ Vor den Truck Trial-Einsätzen musste Kottkamp an seinem U 416 lediglich den Regeln entsprechende Sicherheitsumbauten vornehmen, die von den technischen Kommissaren der Organisation von Sportveranstaltungen (OVS) in Cloppenburg (Niedersachsen), die gleichzeitig Ausrichter der Truck Trial-Meisterschaften ist, abgenommen werden.

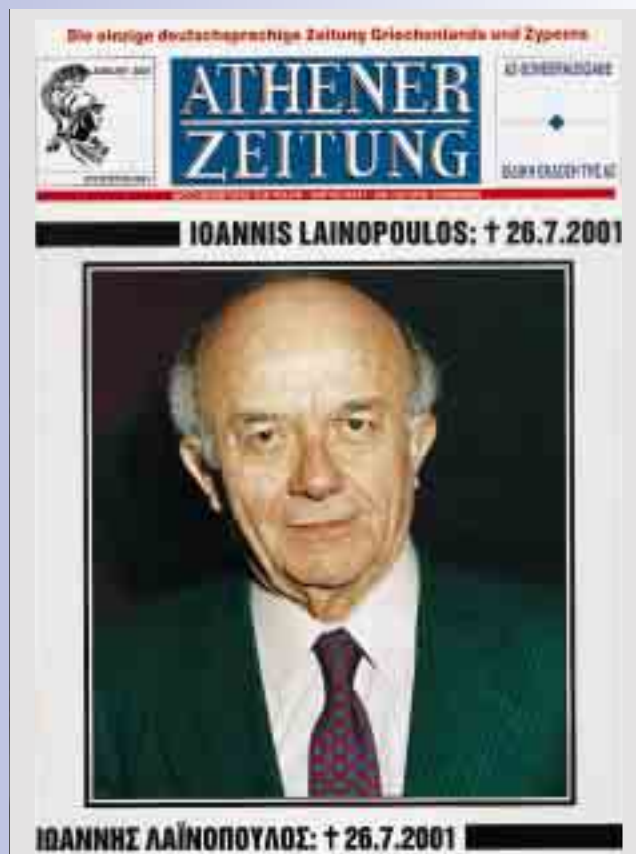
Seit vielen Jahren sponsert die Osnabrücker Wichmann GmbH den Truck Trial-Sport. Das Unternehmen ist ein Partner der Automobilindustrie und bereitet Gelenkwellen für Nutfahrzeuge auf



Abschied von einem guten Freund

Am 26. Juli 2001 ist in Athen Ioannis Lainopoulos, langjähriger Unimog-Generalvertreter in Griechenland, gestorben. Der 74-jährige war ein Unternehmer mit charismatischer Ausstrahlung, sozialem Verantwortungsbewusstsein und kreativem Geist. Sein Auftreten verschaffte ihm viel Sympathie, seine Ideen und Initiativen stießen auf Akzeptanz und Anerkennung. Seine Geschäftspartner im In- und Ausland, Mitarbeiter und Freunde in aller Welt schätzten seine objektiven Beurteilungen, seine Wahrheitsliebe und menschliche Wärme, die er in persönliche Begegnungen eingebracht hat.

Für den Produktbereich Unimog ist der Tod von Ioannis Lainopoulos ein schmerzlicher Verlust, denn von einem guten Freund und zuverlässigen Partner im Griechenlandgeschäft musste Abschied genommen werden. Die Erfolge in Südosteuropa waren eng mit dem Namen Promot Lainopoulos verknüpft. Dank seiner unternehmerischen Fähigkeiten konnten von 1991 bis heute mehr als 1.500 Unimog nach Griechenland geliefert werden. Weitmehr: Er war in den zurückliegenden Jahren eine der tragenden Säulen des Unimog-Geschäfts in Europa. Die Firmengruppe Lainopoulos wird von seinen Kindern fortgeführt.



Die Erfolgsstory des Unimog hat Schmalz + Sohn mitgeprägt

Im März dieses Jahres hat einer der ältesten Unimog-Vertriebspartner, Schmalz + Sohn in Oberndorf am Neckar, sein „halbes Jahrhundert“ Unimog-Genervertretung gefeiert. Das Unternehmen ist, wie so viele in dieser Branche, aus einer 1868 gegründeten Wagner-Werkstatt hervorgegangen. Im Jahr 1949 begann

Schmalz + Sohn mit dem Vertrieb von Unimog, die zum damaligen Zeitpunkt noch von der Gebr. Boehring Maschinenfabrik in Göppingen hergestellt wurden. Seither hat sich der Betrieb beispielhaft entwickelt und die positive Bilanz des Familienunternehmens geht eng mit der Erfolgsstory des Unimog einher.

Nun hat Schmalz + Sohn mit einer Investition die Weichen für die Zukunft gestellt. Im März wurde im Beisein von Gästen aus Politik und Wirtschaft der Neubau einer repräsentativen Ausstellungshalle und des Kundencenters eingeweiht.

Winfried Blum, Vertriebsleiter Unimog, würdigte das Autohaus Schmalz als einen Partner der ersten Stunde. Besonders freute ihn, so Blum, dass die nächste Generation der Familie in die Fußstapfen der Eltern trete und somit gewährleiste, dass das Autohaus Schmalz auch künftig zu den Säulen des Unimog-Vertriebs in Deutschland zähle. In der Investition sieht Blum letztlich auch das Vertrauen in den Erfolg der Marke mit dem „Stern“.



Eine der Attraktionen zum Jubiläum der Unimog-Genervertretung Schmalz + Sohn in Oberndorf am Neckar war die Dudelsackgruppe Caverhill Guardians. Die Öffentlichkeit nahm das Angebot zur Besichtigung des Neubaus und der Mercedes-Benz Produkte rege an

In Ungarn wächst das Vertrauen

In Ungarn gewinnt der Unimog immer mehr neue Freunde und das Vertrauen der Fachleute in den Geräteträger von Mercedes-Benz wächst von Tag zu Tag. Im Juni wurde ein U 300 mit Auslegermäher (Reichweite 7 m) sowie einem Randstreifenmähergerät mit 1,3 m Arbeitsbreite vorgestellt. Ein U 400 mit Wechsellenkung wurde mit einem ungarischen Schmidt Vorbaukehrbesen (Bild) und einer Aufsaugkehrmaschine präsentiert. Die Ver-



anstaltung hinterließ trotz Regens bei den anwesenden Fachleuten großen Eindruck. Noch ist der ungarische Markt für den Unimog „Neuland“, aber auch in 2001 können die Absatzzahlen wiederum gesteigert werden.

Tschechien kauft 39 Unimog

Das tschechische Verkehrsministerium hat Anfang September an den dortigen Unimog-Generalvertreter Croy Spol. s.r.o. in Rakovník (siehe Seite 20) einen Auftrag über 39 Unimog erteilt. Es handelt sich dabei um 13 Einheiten U 300 und 26 Einheiten U 400. Die Fahrzeuge sollen zum Unterhalt der Europa-Straßen in der Tschechischen Republik eingesetzt werden. Das Verkehrsministerium besitzt insgesamt 37 Straßenbauverwaltungen im ganzen Land, die mit den neuen Unimog-Geräteträgern ausgestattet werden. Der Mercedes-Benz Unimog hat in Tschechien einen exzellenten Ruf, zu dem die Firma Croy viel beigetragen hat.



Österreich: Schneestangensetzgerät

Aus dem Wintersportland Österreich kommt ein neues Gerät für den Unimog. Es ist ein Schneestangensetzgerät der Firma Hasenöhr. Mit der Leistungshydraulik des Unimog wird der Bohrer positioniert und in den Boden gedrückt, der Antrieb erfolgt über die Frontzapfwelle oder die Zweikreis-Hydraulikanlage. Die konische Form des Bohrers bewirkt, dass das Erdreich an den Seiten verdichtet und beim Herausziehen kein Erdmaterial in die Bohrung fällt. Das Gerät ist entweder für Links- oder Rechtsbetrieb erhältlich.

Anzeige



Wissen wie's weitergeht.

Schneeketten für Nutzfahrzeuge und Arbeitsmaschinen

Kompetenz fürsicheres Fahren auf Schnee und Eis

Super-Greifsteg

- n Traktionsstark
- n Wendbares Laufnetz erhöht die Lebensdauer
- n Spursicher
- n Für den Winter- und Forstbetrieb, Geländeeinsatz

Die Kettenmarke.

RUD-Kettenfabrik
Rieger & Dietz GmbH u. Co.
D-73428 Aalen
Tel. 0 73 61/504-0
Tel. 0 73 61/504-14 49
GL@rud.de



www.rud.de