

Gelände-Legende

Vorstellung: Unimog U 3000-5000. Wenn es ein Kultauto unter den Sonderfahrzeugen gibt, so ist es der Unimog. Mit dem Umzug der Produktion nach Wörth hat Mercedes-Benz nun auch die hochmobile schwere Baureihe erneuert.

Sei es beim Hochwassereinsatz in Ostdeutschland, in französischen Waldbrandgebieten oder beim Friedenseinsatz in Afghanistan – einer ist meist schon dort, wohin andere es gar nicht schaffen: der Unimog. Mehr als 320 000 Stück wurden seit 1948 zuerst bei Boehring in Göppingen und ab 1951 bei Mercedes-Benz in Gaggenau gebaut und in über 150 Länder der Erde geliefert.

Gewandelte Kundenansprüche, fehlende militärische Bestellungen und die aktuelle Emissionsgesetzgebung machten der seit 1972 produzierten schweren Unimog-Baureihe das Leben zunehmend schwerer. Die Geräte-

träger U 300-500, die vor zwei Jahren vorgestellt wurden, bieten zwar interessante Anbaugeräte vor allem für Kommunen und bis zu 16 Tonnen Gesamtgewicht, aber weder volle Geländegängigkeit noch den Platz in der Kabine der großen Baureihe.

Zeitgleich mit der Verlagerung der gesamten Unimog-Fertigung ins rheinland-pfälzische Wörth (siehe Kasten) präsentiert Mercedes-Benz jetzt auch in der

schweren Baureihe einen stark überarbeiteten Unimog für Einsatzzwecke im Katastrophenschutz, für Feuerwehr, Energiewirtschaft und Transport.

An der Ganzstahlkabine in Einzel- oder Doppelausführung hat sich wenig geändert, der Unimog ist sofort zu erkennen. Die etwas größeren Lufteinlässe erinnern an den neuen Actros und sorgen für mehr Luft für die Motoren.



Hart im Nehmen: Der verwindungsfreudige Rahmen beherbergt das zentrale Schaltgetriebe (grün).

Auch die wesentlichen Zutaten, die aus dem Unimog einen hochgeländegängigen Allradler machen, der es Kettenfahrzeugen gleichtun kann, bleiben weitgehend unangetastet: Ein hoch verwindungsfähiger Rahmen mit zwei Radständen (3250 und 3850 Millimeter) und Dreipunktlagerung für Aufbau und Aggregate ermöglicht Achsverstränkungen von bis zu 30 Grad. Die Antriebskraft wird an ein zentral im Rahmen montiertes Getriebe des Typs UG 100-8 mit acht Vorwärts- und sechs Rückwärtsgängen weitergegeben und in schützenden Schubrohren an die Portalachsen mit Schraubenfedern und Stirnradvorgelegen vermittelt. Diese Konstruktion erhöht die Bodenfreiheit und schont die Antriebsaggregate. Auch der jederzeit pneumatisch zuschaltbare Allradantrieb mit Differenzialsperren war nach Ansicht der Konstrukteure nicht verbesserungsfähig.

Produktion in Wörth



Am 26. August 2002 begann Unimog mit der Produktion im Mercedes-Lkw-Werk im rheinland-pfälzischen Wörth. Auf rund 25 600 Quadratmeter Fläche werden täglich sieben Fahrzeuge der Baureihen U 300-500 und U 3000-

5000 gefertigt, die Jahreskapazität liegt bei 3500 Einheiten. Den Umzug beschloss Daimler-Chrysler nach jahrzehntelanger Produktion in Gaggenau, um die Produktivität zu erhöhen. Neben dem flexiblen Einsatz der rund 380 Unimog-Arbeiter erstreckt sich der Fertigungsverbund mit dem Lkw-Werk auch auf die Lackieranlage, den Finish-Bereich sowie die Lieferung der Räder. Bis Mitte 2003 sollen auch die 300 Mitarbeiter von Verwaltung und Entwicklung nach Wörth folgen.



Ab ins Wasser: Unimog-Watttiefen von 800 oder sogar 1200 Millimetern.



Immer im Dienst: Der schwere Unimog ist oft bei Feuerwehr, Katastrophenschutz oder beim Militär im Einsatz.



Alles im Blick: Das neue Fahrer-Informationssystem (FIS) informiert auch über den Zustand der serienmäßigen EPS-Schaltung (kleines Foto).



Hut ab: Steigungen bis zu 100 Prozent können genommen werden.

Daneben haben jedoch einige technische Schmankerl Einzug gehalten, die zumeist aus dem Lkw-Programm von Daimler-Chrysler stammen: so zum Beispiel die neuen Euro-3-Vierzylinder-Motoren der Baureihe 900, die mit elektronischer Pumpe-Leitung-Düse-Einspritzung aufwarten und 150 bis 218 PS leisten. Für den im März 2003 debütierenden U 5000 wurde der Hubraum von 4,25 Liter auf 4,8 Liter erhöht.

Die elektro-pneumatische Schaltung EPS soll für höheren Schaltkomfort sorgen – das automatisierte EAS-Getriebe wird erst nächstes Jahr als Sonderausstattung verfügbar sein. An dem Gebergerät auf der Mittelkonsole wird jetzt mit kurzem Antippen der Gang nur noch vorgewählt, die Elektronik hilft bei der Wahl des passenden Anschluss-ganges. Ein Kuppeln genügt, um den Befehl auszuführen. Für noch mehr Zugkraft im Einsatz ist

auch eine Geländegruppe mit weiteren acht Gängen lieferbar.

Wenn auch die nicht mehr weiterhelfen und die Fuhre quasi feststeckt, kommt die neue Wende-Schaltung EQR (Electronic Quick Reverse) zum Einsatz. Mit ihr ist es möglich, in kürzester Zeit die Fahrtrichtung zu wechseln, um so ein Freischakeln im Morast zu ermöglichen.

Auch das Bremssystem wurde umfassend modernisiert: Scheiben rundum

und ein abschaltbares Vier-Kanal-ABS gehören jetzt zur Serienausstattung. Seit den siebziger Jahren gehören manuell abschaltbare Elektroniksysteme bei Unimog zur Philosophie: Denn erst unter den Händen eines bewusst handelnden Fahrers entfaltet die modernisierte Legende ihr ganzes Können.

Thorsten Wagner ■

Daten Unimog U 3000 bis U 5000

	U 3000	U 4000	U 5000
Motor	MB OM 904 LA	MB OM 904 LA	MB OM 924 LA
Hubraum	4,25 Liter	4,25 Liter	4,80 Liter
Leistung	110 kW (150 PS) bei 2200/min	130 kW (177 PS) bei 2200/min	160 kW (218 PS) bei 2200/min
Max. Drehmoment	580 Nm bei 1200–1600/min	675 Nm bei 1200–1600/min	810 Nm bei 1200–1600/min
Leergewicht	4090 kg	4130 kg	5150 kg
Zul. Gesamtgewicht	7,5 t	8,5 t (FW*: 9,5 t)	12,5 t (FW: 14,1 t)

* Bei Feuerwehrreinsatz