



# AUSSEN UNIMOG, INNEN LKW

**Technik:** Der neue hochgeländegängige Unimog kombiniert die bewährten Offroad-Eigenschaften mit Euro 6 und modernem Interieur.

TEXT & FOTOS: JOHANNES ROLLER

Ob zu Lande, ob zu Wasser – für den hochgeländegängigen Unimog gibt es auch in Euro 6 kaum ein natürliches Hindernis. Scheinbar mühelos meistert er Steigungen selbst bis 110 Prozent, durchquert Wassergräben, überwindet Geröll und pflügt dank neuer Reifendruck-Regelanlage auch durch schlüpfrigen Sand. Nachdem die neuen Geräteträger der Baureihen U 216 bis U 530 bereits ihren Dienst bei Kommunen und Straßenmeistereien angetreten haben, sind nun die hochgeländegängigen Fahrzeuge an der Reihe: U 4023 und U 5023 stehen vor dem Start in den Markt. Zielgruppen sind hier Landwirtschaft, Energieversorger, Feuerwehr, Katastrophenschutz und Militär.

In den Typbezeichnungen des neuen Hochgeländegängigen steckt wie bei allen schweren Nutzfahrzeugen von Mercedes die PS-Zahl, in

diesem Fall die 230. Die ersten beiden Ziffern stehen für die Größenordnung der Fahrzeuge. Der Unterschied zwischen U 4023 und U 5023 liegt vor allem in den Achslasten und im Gesamtgewicht. Beim U 4023 beträgt Letzteres maximal 10,3 Tonnen, beim U 5023 sind es maximal 14,5 Tonnen.

**Auch wenn der neue Geländeprofi**, vom auffälligen neuen Kühlergrill und den runden Leuchten abgesehen, auf den ersten Blick ganz der Alte ist: Die neue Abgasnorm hat den Unimog verändert. Und zwar nicht nur die Abgasbox, die nun gut doppelt so groß ist wie beim Vorgänger. Die Einführung der Euro-6-Dieselmotoren ging auch mit dem neuen Mittelmotorkonzept einher. Der Motor wurde um einen Meter nach hinten verlagert, was nicht nur bei der Unterbringung der Abgasanlage half, sondern auch einen direkten Nebenabtrieb vom Motor ermöglichte. Die Geräte können so unabhängig von der Fahrt arbei-

ten, zum Beispiel beim Pump & Roll im Feuerwehreinsatz. Der zusätzliche Geräteabtrieb vom Getriebe ist weiterhin möglich.

Für die Brandbekämpfung gibt es jetzt sogar optional einen Hitzeschutzüberzug für alle funktionswichtigen Leitungen, Tanks und Aggregate. Ein weiterer Vorteil der Motorverlagerung ist die Entlastung der Lenkachse. Darin liegt allerdings ein kleiner Nachteil für den Fahrkomfort, wie die Fahrt über eine Schlaglochpiste auf dem Daimler-Testgelände in Ötigheim zeigt. Im unbeladenen Zustand steckt die Lenkachse Erschütterungen nicht ganz so satt weg wie beim Euro-5-Unimog. Das liegt auch an den stärkeren Federn im U 5023. Beim U 4023 sind sie weicher und die Lastwerte entsprechend niedriger.

Herzstück des Mittelmotorkonzepts ist der neue Bluetec-6-Motor aus der Baureihe OM 934, ein Vierzylinder mit 230 PS (170 kW) und einem Hubraum von 5,1 Litern. Der Einbau eines Sechszylinders ist vorerst nicht geplant.





1



2



3



4

Der Bluetec 6 punktet vor allem mit seinem gesteigerten Drehmoment von 900 Newtonmetern, das über den gesamten Hauptfahrbereich von 1.200/min bis 1.600/min konstant zur Verfügung steht. „Diese 90 Newtonmeter mehr im Vergleich zu Euro 5 tun wirklich gut“, betonte Martin Flammer von Mercedes-Benz Special Trucks. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h braucht der Unimog auch die Autobahn nicht zu scheuen. Den Euro-6-Anforderungen genügt der Motor durch Abgasrückführung und ein nacheinander geschaltetes System aus Oxidationskatalysator, geschlossenem Partikelfilter und SCR-Katalysator. In puncto Motorbremse entfaltet statt der Auspuffklappe jetzt eine zweistufige Dekompressionsbremse ihre Wirkung.

**Auch das Getriebe wurde weiterentwickelt.** Der Schalthebel, der die Unimog-Generationen bis einschließlich Euro 5 geprägt hat, ist dem nunmehr einheitlichen Lenkstockhebel gewichen. Positiver Nebeneffekt: ein bequemerer Durchstieg zum Beifahrersitz. Wie bisher stehen acht Vorwärts- und sechs Rückwärtsgänge zur Verfügung, optional auch eine Geländegruppe mit zusätzlich je acht Vorwärts- und Rückwärtsgängen für Offroad-Einsätze im niedrigen Geschwindigkeitsbereich. Neben der Schaltung musste auch der Feststellbremshebel seinen angestammten Platz verlassen: Statt rechts vom Kombiinstrument sitzt er nun links davon.

Grundsätzlich hat das Interieur den schlichten Charme der 70er-Jahre endgültig hinter sich gelassen und nähert sich den Mercedes-Lkw an. So macht der Kunstlederbezug doch gleich viel mehr her als die harten Kunststoffoberflächen. Um etwas mehr Stauraum – gerade für den Behördeneinsatz – zu schaffen, haben die Special-Trucks-Konstrukteure die Kabine um 120 Millimeter erhöht und verlängert. Durch das Mittelmotorkonzept wurde der ohnehin schon sehr niedrige Motortunnel fast vollständig eingeebnet. Dreipunktlagerung, Multifunktionslenkrad, verstellbare Lenksäule, Lenkstockhebel,

**1 Der Neue verwindet sich vorne und hinten um bis zu 600 Millimeter.**

**2 Feststecken war gestern: Mit angepasstem Reifendruck geht es durch den Sand.**

**3 Gewässerhindernisse mit bis zu 1,2 Meter Tiefe sind für den Unimog kein Hindernis.**

**4 Bei gekippter Kabine wird das Mittelmotorkonzept deutlich sichtbar.**

Multifunktionstasten, Kombiinstrument mit großem Display, optionale Front- und Rückfahrkamera sowie eine verstärkte Heizungs- und Klimaanlage sollen dem Unimog-Fahrer das Leben leichter machen. Der Aufstieg ist je nach Wunsch zwei- oder dreistufig. Die kippbare Kabine gibt es weiterhin in der Doppel-Variante.

Völlig neu konzipiert ist die Reifendruckregelanlage „Tirecontrol plus“. Nun kann der für den jeweiligen Einsatz passende, vorkonfigurierte Reifendruck im Display eingestellt werden. Zur Auswahl stehen drei Beladungs- („leer“, „halb voll“, „voll“) und vier verschiedene Fahrbahnzustände: „Highway“, „Cross Country“, „Sand, Mud, Snow“ und „Emergency“.

**Das Alleinstellungsmerkmal des Unimog**, die herausragenden Fahreigenschaften im schweren Gelände, blieb erhalten. Der geschweißte Rahmen ermöglicht eine Verwindung von zwei mal 600 Millimetern bei der Fahrt im Gelände. Die bewährte Schubrohrtechnik macht in Verbin-

dung mit den Schraubenfedern eine Achsver-schränkung von bis zu 30 Grad möglich und nimmt die Kräfte in Längsrichtung auf. Die Portalachsen sind dabei über Schubrohr und Schubkugel am Getriebe angebunden.

Der Allradantrieb wird über einen dreistufigen Drehschalter aktiviert. Die zweite Stufe bedeutet die Sperrung der Differenziale der Hinterachse, die dritte zusätzlich die der Vorderachse. Gerade die zweite Stufe macht sich gut bei Steigungen, an die unmittelbar eine Kurve anschließt. Was die Kletterkünste des neuen Unimog betrifft, nennt Mercedes folgende Werte: Böschungswinkel: vorne 44 Grad, hinten 51 Grad; Rampenwinkel: 34 Grad; Steigfähigkeit: 45 Grad; Wadfähigkeit: maximal 1,20 Meter; Kippwinkel: 38 Grad. Wem das zu theoretisch ist: Der Hochgeländegängige kommt eigentlich immer durch, ob rauf, runter oder drüber, ob vorwärts oder rückwärts. Auch in Euro 6 und trotz Annäherung an die normalen Lkw trägt er seinen Namen also weiterhin völlig zu Recht. ■



**Im Vergleich zum Vorgänger (I.) präsentiert sich das Interieur im Unimog nun deutlich moderner.**