

U mal drei

Exklusiv-Vorstellung: Neue Unimog-Bau-reihen. Mit einer Reihe technischer Leckerbissen machen die neuen Arbeitstiere aus Gaggenu Lust auf den Einsatz.



Die drei neuen Unimog-Baureihen U 300, U 400 und U 500 sollen die seitherigen, mittleren und schweren Unimog ersetzen. Der U 300 und der U 400 werden bereits ab April angeboten und lösen die Reihen U 1400 bis U 1600 ab. Der U 500 wird erst zur diesjährigen IAA-Nutzfahrzeug-Messe in Frankfurt vorgestellt. Er soll ab April 2001 die schwere Baureihe U 2100 bis U 2450 ersetzen.

Die Optik der neuen Unimog-Generation lässt zwar keinen Zweifel an der Herkunft des Edelarbeiters, zeigt aber dennoch deutliche Unterschiede zu seinen Vorgängern. Weg von den eckigen Formen, Kurzhauber-Fahrerhaus statt Motorvorbau, heißt die Devise. Die Kabine ist tief heruntergezogen. Um die Fahrzeugkonturen herum wölbt sich die beheizbare Windschutzscheibe aus wärmedämmendem Glas. Die Motorhaube fällt steil ab und gibt dem Fahrer freien Blick rund um sein Fahrzeug und vor allem auf das Frontanbaugerät und die Koppelpunkte der Anbauplatte. Ein großes Rückfenster sorgt ebenfalls für die notwendige Rundumsicht.

Fotos: Werk

Die fast schon filigran gestaltete Kabine besteht aus Faserverbund-Werkstoffen (FVW). Diese Abkehr vom Stahlfahrerhaus soll sich nicht nur positiv auf die Vorderachs-Nutzlast auswirken, sondern auch auf den Komfort. Das Material hat eine schlechte Wärmeleitfähigkeit, was im Sommer zu einer kühlen, im Winter zu einer warmen Kabine führt. Auch sonst haben die Gaggenu an den Fahrer gedacht. Die Sitze mit integrierten Dreipunkt-Sicherheitsgurten, die kombinierte Heizungs- und Lüftungsanlage die serienmäßige Klimaanlage sowie eine hydraulisch unterstützte Servolenkung sollen für angenehmes Arbeiten sorgen.

Am Arbeitsplatz sind alle wichtigen Bedieneinrichtungen für das Fahrzeug, wie beispielsweise die aus den schweren Lkw bekannte elektronisch gesteuerte Telligent-Achtgang-Schaltung, auf der Mittelkonsole zusammengefasst. Mit zusätzlichen Arbeits- und Kriechganggetrieben sind bis zu 24 Vorwärts und

Rückwärtsgänge realisierbar. Damit kann die Fahr- und Arbeitsgeschwindigkeit von 0,1 bis über 80 Stundenkilometer angepasst werden. Alle vier Räder werden permanent angetrieben. Die Differenzialsperren – hinten serienmäßig eingebaut, vorne auf Wunsch lieferbar – lassen sich während der Fahrt bei jeder Geschwindigkeit zu- oder abschalten. Für alle Kunden, die schwere Lasten ziehen oder transportieren müssen, gibt es auf Wunsch eine Wandler-Schaltkupplung mit bis zu 170 kW/230 PS Leistungsübertragung. Auch auf Wunsch ist ein hydrostatischer Fahrtrieb für eine stufenlose Regelung der Geschwindigkeit von 0–25 Stundenkilometer erhältlich. Die Fahrzeuge werden mit den aus dem Atego bekannten Euro-3-Dieselmotoren OM 904 beziehungsweise OM 906 angetrieben: Den 4,2 Liter großen Vierzylinder OM 904

gibt es für die 300er und 400er Baureihe. Der 6,3-Liter-Sechszylinder Om 906 steht für die 400er und 500er zur Verfügung (siehe auch Tabelle).

Wer sowohl rechts als auch links lenken und arbeiten muss, der kann die neue Wechsellenkung namens „Vario-Pilot“ ordern. Mit ihr lässt sich die komplette Lenksäule zusammen mit der Instrumententafel und Pedalanlage von der Fahrer- zur Beifahrerseite verschieben.

Für die Ausrüstung mit Arbeitsgeräten bietet der Unimog vier An- und Aufbauräume mit integrierten Schnittstellen, und zwar vorn, hinten, in der Mitte auf der Pritsche und zwischen den Achsen. Neu ist, dass auf dem traditionellen mittleren Aufbauraum Geräte jetzt auf vier verschiedene Arten montiert werden können: Vorhandene Geräte lassen sich auf der Pritsche installieren, neue Gerätesysteme machen den Aufbau direkt auf die Kugelpunkte des so genannten Pritschenzwischenrahmens möglich. Festaufbauten oder auch saisonal gewechselte Geräte werden direkt auf den bei den neuen Unimog durchgehend geraden Rahmenlängsträgern montiert. Zudem hat der Unimog hinter der Cabinenrückwand noch Raum für die Montage von Kranstützfüßen oder den Saugrüssel einer Kehrmaschine.

Für Antrieb und Steuerung der Gerätekombinationen stehen auf Wunsch eine Ein- oder Zweikreis-Arbeitshydraulik mit Joystick-Bedienung für bis zu acht Gerätestellbewegungen sowie zusätzlich die Leistungshydraulik „Vario-Power“ zum Antrieb von Verbrauchern im oberen Leistungsbereich wie etwa Mähgeräte zur Verfügung. Eine mechanische Motorzapfwelle an der Fahrzeugfront mit bis zu 150 kW Leistung ermöglicht, dass auch bereits vorhandene Arbeitsgeräte weiterhin verwendet werden können. Mit diesem breiten Einsatzspektrum tragen die drei neuen Baureihen ihren Namen als universale Motorgeräte „Unimog“ zu Recht.

Thomas Göttl ■



Schaltung und Hydrauliksteuerung sind auf der Mittelkonsole angebracht.

Die neuen Unimog im Überblick

Typ	Radstand in mm	Motor/Leistung (kW/PS)	Zul. Gesamtgewicht kg	Zul. Vorderachslast (max. kg)	Übersetzungen Vorder-/Hinterachse
U 300	kurz 3080	OM 904 LA 110/150 bei 2200/min	7500	4600	6,53
	lang 3600	OM 904 LA 130/177 bei 2200/min	10 200	5100	6,53
U 400	kurz 3080	OM 904 LA 130/177 bei 2200/min	12 000	6700	6,38
	lang 3600	OM 906 LA 170/230 bei 2200/min	12 500	6700	6,38
U 500	kurz 3350	OM 906 LA 170/230 bei 2200/min	15 500	7500	6,38
	lang 3900	OM 906 LA 205/280 bei 2200/min	15 500	7500	6,3

Technische Höchstgeschwindigkeiten 80 km/h, Bauhöhe maximal 2940 mm (mit Normalbereifung), Fahrzeugbreite 2150 mm (U 300) bzw. 2300 mm (U 500), Bodenfreiheit von 370 mm (U 300) bis 420 mm (U 500)



Große Scheiben und eine steil abfallende Kabine sorgen für gute Rundumsicht.