



Familienzuwachs

Vorstellung: Unimog U 20. Mercedes erweitert sein Programm der robusten Geräteträger nach unten: Der U 20 soll mit kompakten Abmessungen und schlankem Preis überzeugen.

Gerade einmal zwölf Jahre sind vergangen, seit die damalige Daimler-Benz AG mit dem UX 100 im Bereich der kommunalen Geräteträger Fuß fassen wollte. Aber das Geschäft mit dem 1,60 Meter schmalen Unimog für die Stadt erwies sich schnell als nicht lukrativ genug, Daimler verkaufte Produkt und Maschinen an die Bad Oldesloer Reinigungsspezialisten von Hako.

Da sich die seit 2002 zweistämmige Unimog-Familie in Größe und Gewicht von ihrer ursprünglichen Klasse stark nach oben entfernt hat und die Wörther den Bestandskunden der alten Baureihen dringend ein neues Einstiegsmodell anbieten wollten, griffen sie kurzerhand in den Konzernbaukasten. Denn Mercedes schätzt den potenziellen Ersatzbedarf auf bis zu 15 000 Einheiten.

Das Fahrgestell des U 300 (Baureihe 405) gekürzt, darauf die Frontlenker-Kabine des brasilianischen Leicht-Lkw Accelo gesetzt, fertig ist der neue Baby-Mog. Dieser U 20 getaufte Bastard soll nun fast alles genau so gut können wie sein großer Bruder, dazu aber mit schmalere Abmessungen und Gewichten besser für den kommunalen Einsatz geeignet sein. Und in Zeiten allgemeinen Kostendrucks stellt der ebenfalls geschrumpfte Preis (um 75 000 Euro) einen zusätzlichen Kaufanreiz dar.

Um es vorwegzunehmen: Mit einem Gesamtgewicht von maximal 8,5 Tonnen und einer Außenbreite von 2,15 Metern konkurriert der U 20 keinesfalls mit zierlichen Gehwegreinigern à la Multicar & Co. Vielmehr soll er als leichtes und preiswertes Einstiegsmodell diejenigen Kunden an die Marke binden, denen die existierenden Baureihen zu schwer oder zu teuer sind, die bei der Funktionalität aber nur geringe Abstriche machen wollen.

Mit der verkürzten Plattform des U 300 muss Mercedes beim Einstiegs-Unimog technisch keine Kompromisse eingehen und kann kostenseitig von den vorhandenen Modellen profitieren. Das Fahrwerk

Fotos: Stefan Cerdiez (1), Hersteller

Trotz geringerer Achslasten ist der U 20 auch für den Winterdienst geeignet.



mit Schraubenfedern und Portalachsen ist ebenso identisch wie der Antrieb mit 14-Gang-Getriebe, Telligent-Schaltung und permanentem Allradantrieb. Zapfwelle, Nebenantrieb und Arbeitshydraulik sind ebenfalls verfügbar, zudem stehen alle gewohnten An- und Aufbaupunkte für die diversen Arbeitsgeräte zur Verfügung.

Der U 20 ist insgesamt knapp 69 Zentimeter kürzer als ein U 300, wobei 38 Zentimeter vom kürzeren Radstand herrühren, der Rest vom kurzen Frontlenkerfahrerhaus. Leider kann die Ladefläche nicht von der verkürzten Kabine profitieren, da der hinter der Vorderachse montierte Motor deutlich über die Rahmenoberkante herausragt. Doch die Wörther machen aus der Not eine Tugend und montieren auf Wunsch ein praktisches Staufach über den Motor, das die Ausrüstungsgegenstände der Besatzung aufnehmen kann.

Wer U 20 und U 300 im direkten Vergleich fahren kann, wird feststellen, dass der 20er spürbar handlicher wirkt. In Zahlen lässt sich das auch am Wendekreisdurchmesser ablesen, der im U 20 rund 90 Zentimeter knapper ausfällt. Die Gesamtlänge von unter fünf Metern trägt wie die niedrigere Einstiegshöhe ebenfalls zum einfachen Handling bei. Hinzu kommt ein aufgeräumtes Cockpit und ein Fahrerhaus, das gemessen an seiner Größe akzeptable Platzverhältnisse bietet. Prinzipbedingt sind die Sichtwinkel der Frontlenkerkabine nicht so günstig wie im großzügig verglasten Fahrerhaus der 100er-Serie und Nickschwingungen durch



Die Kabine bietet ausreichend Platz, aber nicht die Übersicht des Schwestermodells.

Bruder. Dies tut seiner Eignung als kompakte Alternative im Bauhof-Fuhrpark aber keinen Abbruch. Wichtig für Kaufinteressenten: Extras wie hydrostatischer Fahrtrieb, Wechsellenkung oder ein stärkerer Motor bleiben ebenso den größeren Typen der Baureihe 405 vorbehalten wie deren beachtliche Achslasten von bis zu 7500/9500 Kilogramm (vorne/hinten). Wer jedoch nicht auf diese Ausstattungsmerkmale angewiesen ist, für den stellt der U 20 ein attraktives Angebot dar – als



Auch den U 20 gibt es auf Wunsch mit einer Zweikreis-Arbeitshydraulik.

TECHNISCHE DATEN



Motor

Reihenvierzylinder-Diesel OM 904 LA mit Direkteinspritzung, Turbolader, Ladeluftkühlung, Euro 4

Hubraum	4250 cm ³
Nennleistung	110 kW (150 PS) bei 2200/min
Drehmoment	610 Nm bei 1200–1600/min

Kraftübertragung/Fahrwerk

Vollsynchon-Wendegeräbe mit 8 Vorwärts- und 6 Rückwärtsgängen, optional 8 Arbeitsgänge V/R, wartungsfreie Einscheiben-Trockenkupplung, elektropneumatische Telligent-Schaltung, permanenter Allradantrieb, sperrbares Längsdifferenzial, sperrbares Hinterachsdifferenzial, Portalachsen (i=6,53), Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer, Stabilisatoren vorn und hinten

Bremsen

Pneumatisch/hydraulische Zweikreis-Bremsanlage, ABS, ALB, Scheibenbremsen vorn/hinten

Maße und Gewichte

Radstand	2700 mm
Bereifung	335/80 R 20
Wendekreis	12,80 m
Länge/Breite/Höhe	4935/2150/2720 mm
Ladelänge/-breite	2200/2050 mm
Höhe Pritschenkante	1293 mm
Achslast vorne/hinten	4800/4800 kg
zulässiges Gesamtgewicht	8500 kg
max. Anhängelast	18000 kg
Höchstgeschwindigkeit	89 km/h
Tankinhalt	145 l

Schnittstellen

Frontzapfwelle, Getriebenebenantrieb, Frontanbauplatte, Befestigungspunkte Mitte/hinten, elektrische Anschlüsse für An-/Aufbauten und Motorfernbedienung. Optional 2-Kreis-Arbeitshydraulik (22/45 Liter/min bei 200 bar) mit 6 Steueranschlüssen vorne, Kippzylinder für Pritsche

