

Im Dienste der Öffentlichkeit – der Unimog ist seit mehr als 60 Jahren kaum aus dem kommunalen Einsatz wegzudenken. Dabei leistet er sowohl auf der Straße als auch im Gelände Vielfältiges im Auftrag von beispielsweise THW, Feuerwehr und Stadtreinigung. An seiner Seite steht in den Fuhrparks der öffentlichen Dienste der Econic. Mit seinem Low-Entry-Fahrerhaus ist er unter anderem gern gesehen bei der Entsorgungsbranche. Beiden Fahrzeugtypen aus der Sparte Mercedes Special Trucks hat Daimler einen neuen Anstrich verpasst und sie mit Euro-6-Motoren auf den bald gesetzlich geforderten Emissionsstand gebracht.

„Beim Unimog haben wir den Kraftstoffverbrauch trotz Euro-6-Technologie verringert“, sagt Stefan Buchner, Chef von der Mercedes-Trucks-Sparte. Drei Prozent weniger verbrauchte der Lkw – je nach Einsatzzweck. Die Aggregate, die den Unimog antreiben, kommen aus den Motorbaureihen OM 934 und 936 für mittelschwere Lkw. Dabei stehen drei Vierzylinder und zwei Sechszylinder zur Auswahl, die aus Hubräumen von 5,1 und 7,7 Litern 115 kW (156 PS) bis 220 kW (299 PS) schöpfen.

Der Motor des Unimog sitzt bei der neuen Generation einen Meter weiter hinten als bisher. Das ist dem Abgasreinigungssystem zu verdanken. Oxi-Kat, Partikelfilter und SCR-Anlage fordern Bauraum, der unterflur beim Unimog nur auf Kosten der Geländegängigkeit verfügbar ist. Mit der gewählten Lösung büßt der Offroader nur vier Grad beim Rampenwinkel ein. Ansonsten bleibt seine Geländetauglichkeit erhalten.

Verändert hat Daimler manches am Aussehen der Unimogs. So kommt der Geräteträger



# IM ÖFFENTLICHEN

**Vorstellung:** Daimler komplettiert mit Unimog und Mercedes Econic die Euro-6-Einführung. Trotz aufwendiger Abgastechnik soll es kaum Einbußen bei Nutzlast und Flexibilität geben.

TEXT: MARKUS BRAUN | FOTOS: DAIMLER

mit einer beinahe kubisch anmutenden Front daher. Bei der Geländevariante haben die Konstrukteure Hand ans Fahrerhaus gelegt und es um 120 Millimeter verlängert. In Kombination mit dem versetzten Motor bietet die Kabine im Innenraum mehr Platz für die Fahrgäste. Dort findet sich zudem ein überarbeitetes Interieur mit Multifunk-

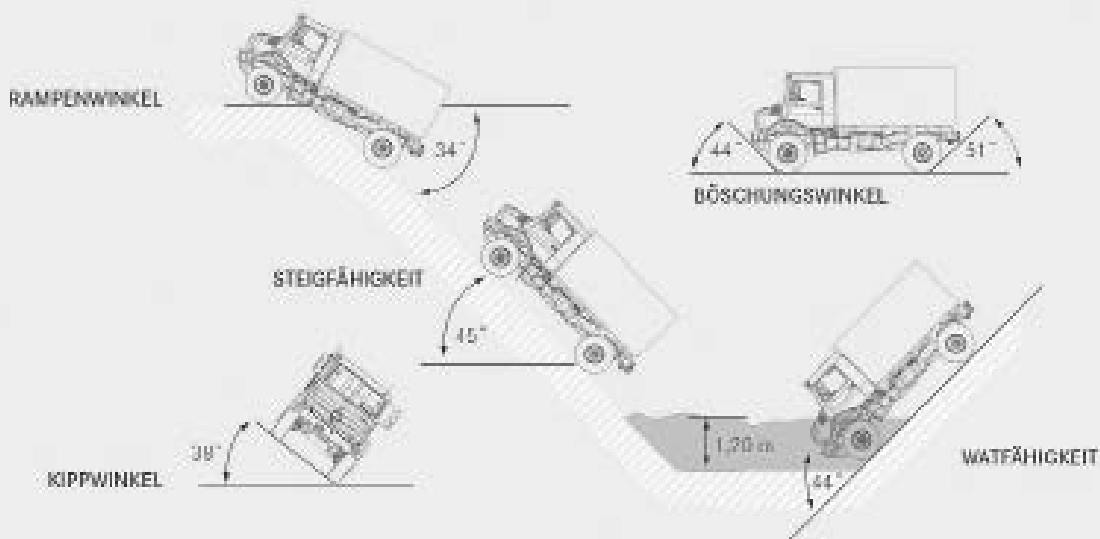
tionslenkrad, verstellbarer Lenksäule und einem verstärkten Heizungs- und Lüftungssystem. Einiges zum Komfort des Fahrers trägt auch die angepasste Reifendruck-Regelanlage Tirecontrol Plus bei, die künftig Programme für den jeweiligen Einsatzbereich bietet. Dabei sind die Modi Straße, Sand und Schlechtweg vorgegeben.



**1** Die Front des Geräteträgers mutet in der neuen Auflage kantiger an.

**2** Das Cockpit im neuen Design mit großen Anzeigen und Multifunktions-Lenkrad.

**3** Beim Rampenwinkel verliert der Offroader vier Grad auf den Vorgänger.





# DIENST

- 1 Die Front des Eonic orientiert sich an Antos, Atego und Co.**
- 2 Die Low-Entry-Kabine hat Mercedes für den täglichen Einsatz optimiert.**
- 3 Die Anbauteile am Heck wurden für mehr Aufbaufreundlichkeit neu sortiert.**



Um Fahrerkomfort ging es den Konstrukteuren von Mercedes auch beim Eonic. An der Grundform des Low-Entry-Fahrerhauses änderten die Ingenieure zwar nur wenig, dafür optimierten sie den Innenraum des Fahrzeugs und verpassten dem Cockpit einen neuen Anstrich. So findet sich beispielsweise die Bedienung von Feststellbremse und Getriebe auf Höhe des Lenkrads wieder. Euro 6 bekommt der Stadt-Lkw ebenfalls verordnet – und das ohne Verluste bei

der Nutzlast. Mit der neuen Abgasstufe spart Mercedes nach eigenen Angaben bis zu vier Prozent Kraftstoff ein. Die Leistung des OM 936 im Eonic liegt bei 220 kW (299 PS) beziehungsweise 260 kW (354 PS). Das geht mit einem Drehmoment von bis zu 1.200 und 1.400 Nm einher. An die Seite der Dieselmotoren tritt 2014 eine Evolutionsstufe des Erdgasantriebs NGT, die sich derzeit noch in der Entwicklung befindet. Übertragen wird



die Kraft weiterhin durch ein Automatikgetriebe von Allison, das zugunsten von Verbrauch und Fahrkomfort nun über die sogenannte Eco Software verfügt. Zum Produktionsbeginn ab Mai soll es den Eonic in den Konfigurationen 4x2, 6x4 und 6x2/4 mit elektrohydraulisch gelenkter Nach- und Vorlaufachse geben. Da sich der Eonic als Grundlage für zahlreiche Aufbauvarianten bewährt, steigert Mercedes die Kompatibilität des Chassis. Durchgehende Lochraster, ein verschiebbarer Schlussquerträger und die Neuordnung der Aggregate hinter dem Fahrerhaus sollen die Arbeit der Aufbauhersteller vereinfachen. Mit der neuen Eonic-Generation erhöht sich auch die Tragfähigkeit der Vorderachse auf acht Tonnen. So lässt sich der Eonic besser wappnen für den Dienst an der Öffentlichkeit.