

Mercedes-Benz

2 | 2003

www.mercedes-benz.com | November 2003

Unimog

Das Magazin für den multifunktionalen Einsatz.



Tausendsassa

„Ein-Mann-Show“ mit sechs Geräten

Hochzufriedener Initiator | Einsatz in der Prignitz | „Retten, Löschen, Bergen“

UNIFANT 60

team spirit

modulare perfektion



Als erfahrene Reinigungsspezialisten haben wir für die Unimog-Baureihe U 300/U 400/U 500 neue, leistungsfähige Kehreinheiten entwickelt, unsere Kehrmaschinen-Wechselaufbauten Unifant 40, 50 und 60. Diese Kehreinheiten zeichnen sich durch großvolumige Leistungen, Zuverlässigkeit und Robustheit sowie eine lange Lebensdauer aus. Die Kehraggregate und der Aufbau sind auf Basis eines Schnellwechsel-Systems konzipiert. Dieses wartungsfreundliche System ermöglicht es Ihnen, den gesamten Aufbau inklusive aller Anschlüsse leicht innerhalb kürzester Zeit abzubauen; ganzjährig, kostengünstig und schnell.

PERFECT CONCEPTS IN CLEANING.

BUCHER
SCHÖRLING



Straßenunterhaltung 10
 „Ein-Mann-Show“ mit sechs Geräten

Symposium 18
 „Retten, Löschen, Bergen“



Umweltpflege 13
 So ein heißer Sommer...

I m p r e s s u m

Herausgeber:
 DaimlerChrysler AG,
 Produktbereich Unimog/Sonderfahrzeuge

Verantwortlich für den Herausgeber:
 Martin Adam,
 Produktbereich Unimog/Sonderfahrzeuge

Redaktionsbeirat:
 Martin Adam, Dieter Mutard, Dieter Sellnau,
 Karin Weidenbacher
 Mitarbeiter dieser Ausgabe:
 Texte und Fotos: Dieter Mutard,
 Stefan Loeffler, Petra Forberger,
 Produktbereich Unimog/Sonderfahrzeuge

Redaktionsanschrift:
 DaimlerChrysler AG,
 Produktbereich Unimog/Sonderfahrzeuge
 Vertrieb Marketing, D-76742 Wörth

Gesamtherstellung:
 Dieter Mutard DWM Pressebüro und Verlag,
 Ringstraße 11, D-89081 Ulm

Die nächste Ausgabe erscheint im Frühjahr 2004.
 Der Verlag haftet nicht für unverlangt eingesandte
 Manuskripte und Fotos.

Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier
 Printed in the Federal Republic of Germany

Praxistest	4	DaimlerChrysler Worldwide	14
Hochzufriedener Initiator			
Landwirtschaft	6	Symposium	18
Einsatz in der Prignitz		„Retten, Löschen, Bergen“	
Ausstellung	7	Reportage	20
demopark 2003 mit Besucherrekord		Best-Practice-Beispiel	
Wasserwirtschaft	8	UNISKOP	21/22
Der Bio-Unimog im Biotop		„Millionär“ im Busch	
Zweiwege-Technik live und in Farbe	9	Lotse Hans-Jürgen Wischhof geht von Bord Chronologie eines Welterfolgs	
Straßenunterhaltung	10		
„Ein-Mann-Show“ mit sechs Geräten			
Zweiwege-Einsatz	11		
Fast wie von Geisterhand			
Rundum begeistert	12		
Umweltpflege	13		
So ein heißer Sommer...			



DaimlerChrysler Worldwide

Jeden Tag im Einsatz	14
Über die „Neue Seidenstraße“	15
Western Star Truck nimmt die Bahn	16
Living Lakes	16

So stellt sich die Situation im Fahrzeug dar: Das Kupplungspedal ist nach oben geklappt, der linke Fuß des Fahrers bleibt frei



In den Anwendungen Leitpfostenwaschen und Mähen hat sich AutomaticShift® im Bayreuther Test bestens bewährt (rechts außen)

Siegfried Beck, Leiter des Gerätedienstes der Autobahndirektion Nordbayern (im Bild ganz rechts), Werkstattleiter Wolfgang Rech (2.v.r.) und Fahrer Willi Hübner sind begeistert von AutomaticShift®

Hochzufriedener Initiator

Unimog mit AutomaticShift®, die bedeutendste Innovation im Unimog in diesem Jahr, hat den Praxistest bei einem der Mitinitiatoren für diese Technik sehr zur Zufriedenheit aller Beteiligten bestanden. Das Straßenbauamt Bayreuth war nicht nur einer der Kommunalbetriebe, die eine Alternative zum Hydrostat forderten, sondern auch ein kooperativer Testpartner. In der Verwaltung des Amtes liegt nach der umfangreichen Erprobung nun seit Januar 2003 ein umfassender Bericht vor, dessen ausschließlich positiven Bewertungen zur Übernahme des Testfahrzeugs, einem U 400, geführt haben.

Siegfried Beck, damaliger Sachgebietsleiter am Straßenbauamt Bayreuth, ist nicht nur sichtlich mit den erzielten Ergebnissen mit AutomaticShift® (Elektronisch Automatisiertem Schaltgetriebe – EAS) zufrieden, sondern auch ein wenig stolz darauf, dass er mit zu den Initiatoren gehört, die unmittelbar nach der Markteinführung der Geräteträger-Generation U 300 / U 400 / U 500 in Gaggenau vorstellig geworden sind, um eine Alternativentwicklung zum Hydrostat anzustoßen. „Es gab da eine Reihe von möglichen Technologien, aber mit der EAS-Lösung aus dem Actros, die heute ja die Basis für Auto-

maticShift® im Unimog darstellt, war nichts vergleichbar“, sagt er und bestätigt darüber hinaus, dass er sehr froh ist, diesen Weg mit Unimog gegangen zu sein. Dies war der Ausgangspunkt dafür, dass ein U 400 nach den Vorstellungen der Bayreuther Straßenbetriebsexperten ausgerüstet und im Januar zum Langzeittest im Zuständigkeitsbereich des Straßenbauamts Bayreuth in Dienst gestellt wurde.

Neben dem internen Beurteilungspapier, das heute der Verwaltung vorliegt, gibt es natürlich auch Stimmen von den Fachleuten vor Ort. „Wir haben deshalb einen zeitlich

sehr ausgedehnten Test gefahren, weil wir ja alle unsere Sommer- und Winterdienstgeräte im Einsatz mit EAS sehen wollten. Es hat sich somit ein recht verlässliches Bild ergeben“, erzählt Wolfgang Rech, der als Werkstattmeister des Zentralen Gerätehofs in Bayreuth für drei Straßenmeistereien im Verwaltungsbereich mit den Betrieben in Bayreuth, Kulmbach und Wunsiedel zuständig ist. Auch das Einsatzspektrum in diesem Gebiet mit ca. 900 Kilometern Kreis-, Bundes- und Staatsstraßen ließ eine breite Basis mit unterschiedlichsten Anforderungen für die Erprobung zu. „Unsere Arbeiten im Som-

In dieser Ausgabe des Unimog
Magazin ist ein Prospekt
beigeheftet, der AutomaticShift®
im Detail vorstellt



*Betriebshof des Straßenbauamts Bayreuth:
Die Zukunft, Unimog
U 400 mit
AutomaticShift®, steht
im Vordergrund,
dahinter Vorgänger-
Modelle mit
Reinigungsgeräten*

merbetrieb sind problemlos abgelaufen und seit der Serienreife von AutomaticShift® hatten wir keinen einzigen Reparaturfall. In dieser Testphase haben wir eng mit den Technikern von DaimlerChrysler zusammengearbeitet und ich möchte an dieser Stelle auch die hervorragende, konstruktive Kooperation während der ganzen Zeit erwähnen. Es gab seit der Serienreife keine Standzeiten wegen technischer Probleme und heute kann ich unterstreichen: AutomaticShift® ist eine wirklich ausgezeichnete Alternative zum Hydrostat“. So weit also der Werkstattmeister.

Ob so viel Lob für die technische Neuentwicklung, war es natürlich auch interessant zu hören, was der Fahrer des Unimog U 400

von AutomaticShift® hält und wie er die innovative Technik im Praxiseinsatz erlebt. Um auch hier einen Vergleich aus der Summe langjähriger Erfahrungen zu erhalten, hat das Straßenbauamt mit Willi Hübner einen Fahrer auf das Testfahrzeug gesetzt, der seit 22 Jahren mit den unterschiedlichsten Unimog-Baureihen arbeitet. „Ich habe damals auf einem Unimog U 900 begonnen. Im Vergleich zu allen Vorgängermodellen möchte ich heute nicht mehr tauschen. Man sieht die riesigen Entwicklungsschritte in allen Belangen, die beim Unimog gemacht wurden. In AutomaticShift® sehe ich einen echten Vorteil für sicheres Fahren. Ich kann mich ganz auf den Verkehr konzentrieren und das ist im Geräteinsatz im Sommer

und Winter bei den heute stark befahrenen Straßen ein wesentliches Argument. Mit den Geräteträgern U 300 – U 500 hat Unimog aber ohnehin sehr viel für den Fahrer getan, denn nie zuvor verfügten wir über eine derart gute Übersicht bei unseren Arbeitseinsätzen wie bei dieser Baureihe“, betont Willi Hübner.

Um die Aussage „in natura“ zu belegen, fahren wir mit dem U 400 einmal mit Mulag-Mähgerät und einmal mit Leitpfostenwaschgerät zum Praxistest hinaus. Beide Probereiseeinsätze beweisen nachhaltig, dass gerade der Straßenbetriebsdienst solche Arbeitserleichterungen benötigt, denn unter dem Diktat kleinerer Budgets wird das geflügelte Wort „Zeit ist Geld“ zur konsequenten Schlussfolgerung. ■

Anzeige



Straßenunterhaltungsgeräte für den Unimog U 300-U 500

MULAG Fahrzeugwerk Heinz Wössner GmbH u. Co. KG

Gewerbestraße 8 D-77728 Oppenau

Tel +49-(0)7804-913-0

Fax +49-(0)7804-913-163

E-Mail info@mulag.de

Web www.mulag.de

Wollen Sie hoch hinaus?

Dann sollten Sie mit unserer Frontausleger-Kombination MKM 700 in den Einsatz – mit einer Überfahrhöhe von 2,90 m!



So wird Ihr Mäheinsatz bequem und effizient – auch alleine im Ein-Mann-Betrieb. Wollen Sie mehr über unser umfangreiches Auslegerprogramm mit vielen Arbeitsgeräten für den Ganzjahres-Einsatz erfahren? Wir sind gerne für Sie da.

Innovation und Qualität – unser Ruf verpflichtet eben.

MULAG

Die Arbeitsbreite der Dammann-Pflanzenschutzspritze misst 30 Meter. Mit dieser Vorrichtung düngt und schützt der U 500 insgesamt 700 Hektar pro Jahr



Einsatz in der Prignitz

In Brandenburg scheint an manchen Orten die Zeit stehen geblieben zu sein. Fernab der Autobahnen bestimmen kleine Dörfer mit Kopfsteinpflaster und unzählige Felder das Landschaftsbild.

Nicht alle sind bewirtschaftet, doch auf einigen von ihnen stehen Weizen, Raps, Mais und Zuckerrübenpflanzen in voller Pracht.



Hier im Nordosten Deutschlands, in dem kleinen Ort Rapshagen, hat ein Lohnunternehmen, die Transport- und Landhandels GmbH, ihren Sitz. Die insgesamt 15 Mitarbeiter sind unter anderem mit einem U 500 dafür zuständig, dass die Pflanzenschutz- und Düngearbeiten auf etwa 700 Hektar Landwirtschaftsfläche in den Regionen Prignitz und dem Havelland rechtzeitig und fachmännisch durchgeführt werden. Für den Pflanzenschutz ist der U 500 von April bis November und für die Düngung von Februar an bis weit in den Herbst hinein im Einsatz. Der 230 PS-starke Unimog ist für diese speziellen Feldarbeiten mit einer Dammann Pflanzenschutzspritze Profi USP 4030 ausgerüstet, die über eine Arbeitsbreite von 30 Metern und einen 4.000 Liter fassenden Tank verfügt. Seit Frühjahr 2002 ist der U 500 im Einsatz und vollbringt ein Jahresleistung von 1.200 Betriebsstunden. Fahrer Matthias Werger: „Der Unimog hat entscheidende Vorteile für uns. Zum einen können wir mit ihm schnell auf den Autobahnen zwischen den Betrieben im Havelland und denen in der Prignitz wechseln. Zudem sind die zu bewirtschaftenden Flächen der einzelnen Betriebe auch wieder auf mehrere Gebiete verteilt. Bis zu 200 Hektar können wir an einem Tag bearbeiten. Der Inhalt eines

Tankes reicht für 28 Hektar. Deshalb ist es notwendig, dass wir schnell zu den einzelnen Wasserstellen gelangen. Ermöglicht wird das durch die Wendigkeit und die Geländegängigkeit, die für ein gutes Vorankommen auf zum Teil weichem Untergrund sorgt.“ Und auch aus einem weiteren Grund lobt Matthias Werger den Unimog: „Ich schätze den Komfort im Fahrerhaus, das vor allem durch die Übersichtlichkeit und die ergonomische Anordnung der einzelnen Bedienelemente besticht, die einfach und bequem zu erreichen sind. Zudem sorgt die hervorragende Federung des Fahrersitzes dafür, dass auch langes Sitzen nicht zum schmerzenden Erlebnis wird.“ Lediglich in den kalten Wintermonaten Dezember und Januar ist der U 500 nicht im Feldeinsatz. Doch auch dann ist er ein wertvoller Helfer des Rapshagener Lohnunternehmens. Matthias Werger: „In diesen Wochen nutzen wir den Unimog als Transportfahrzeug für einen weiteren Kunden von uns, einem reinen Viehbetrieb in der Uckermark, der etwa 130 Kilometer von unserem Firmensitz entfernt liegt.“ Auf den Fahrten dorthin kommt Matthias Werger dann auch immer an den Feldern vorbei, die schon ein paar Monate später dank des Unimog wieder in voller Pracht stehen werden. ■

demopark 2003 mit Besucherrekord

PBS-Beteiligung auf Europas größter Freilandausstellung für Garten- und Landschaftsbau und Kommunaltechnik

Unter dem Motto „Natur trifft Technik“ stand vom 15. bis 17. Juni die dritte Austragung der Freilandmesse demopark 2003 in Fulda. Auf mehr als 200.000 qm Ausstellungsfläche präsentierten insgesamt 316 Aussteller aus zwölf Nationen – unter ihnen der Produktbereich Unimog/Sonderfahrzeuge – ihr Leistungsangebot für die Bereiche Mäh- und Kommunaltechnik, Bauma-

schinen sowie Maschinen und Geräte für den Winterdienst.

Es zischt, surrt, brummt und dröhnt. Unter strahlend blauem Himmel und bei hochsommerlichen Temperaturen zeigen Traktoren, Geräteträger, Kehrmaschinen, Baggerlader, Motorsägen, Rasenmäher, Buschholzhacker und viele Produkte mehr auf dem weitläufigen Messegelände Fulda

Galerie, was sie zu leisten imstande sind. Über 22.000 Fachleute – in erster Linie Lohnunternehmer, Garten- und Landschaftsbauer sowie kommunale Entscheider – nutzten an den drei Tagen die Gelegenheit, sich einen umfassenden Eindruck über die neuesten technischen Entwicklungen in der „grünen Branche“ zu verschaffen.

Der PBS beteiligte sich erstmalig an dieser noch recht jungen Fachmesse. Auf einer statischen Präsentationsfläche von 800 qm sowie einem Vorführeal von 3.000 qm wurden – unter aktiver Einbindung der Unimog-Geräte-System-Partner Dücker, Gmeiner, Leistikow, Mulag, Söder, Schmidt Winterdienst und Kommunaltechnik, Werner und der Firma Jotha – insgesamt 10 Geräteträger der Baureihe U 300/U 400/U 500 mit spezifischen An-/Aufbauten für die Grünflächen- und Gehölzpflege, Reinigungsarbeiten, den Wegebau und den kommunalen Winterdienst gezeigt. Eins wurde in Fulda abermals deutlich – das Interesse an den Geräteträgern aus Wörth ist – trotz der anhaltend schwierigen Rahmenbedingungen in den kommunalen Haushalten – unvermindert groß. Insbesondere die von Produktmanager Daniel Kieffer im stündlichen Turnus moderierten Vorführungen fanden beim fachkundigen Publikum hervorragend Anklang. Gezeigt wurde unter anderem ein U 300 mit Frontausleger-Mähgerät MRM 300 und Böschungsmäher MHU 800 des Geräte-System-Partners Mulag für den kombinierten Mäheinsatz im Ein-Mann-Betrieb. Des Weiteren zerkleinerte ein U 400 mit Dücker Front-Holzhammer HF 250 in Windeseile Astwerk und kleinere Holzstämmen zu Holzhackschnitzeln und blies diese über einen Auswurfkamin direkt in den auf dem Fahrzeug aufgebauten Container der Firma Jotha. In einer kommunalen Holzhackschnitzel-Heizanlage kann dieser „Abfall“ dann als Brennstoff wiederverwertet werden. Diese und weitere Einsatzbeispiele machten auch auf der demopark 2003 mehr als deutlich: Ein wesentliches Alleinstellungsmerkmal der Mehrzweck-Fahrzeuge aus Wörth ist und bleibt deren wirtschaftlicher Ganzjahreseinsatz – getreu dem Motto „System Unimog. Jedes Fahrzeug ein Fuhrpark.“



Unimog kann mautfrei fahren

Gute Nachricht für Landwirte bzw. Lohnunternehmen, die Unimog mit grünem Kennzeichen im Einsatz haben: Landwirtschaftliche Transporte sind von der Mautgebühr generell ausgenommen. Das heißt, all diejenigen, die ihren Unimog als landwirtschaftliche Zugmaschine zugelassen haben und damit beispielsweise einen Anhänger voll Zuckerrüben zur Zuckerfabrik fahren, können auch in Zukunft die Autobahn benutzen, ohne Maut zu bezahlen. Ausschlaggebend hierfür ist zum einen das Transportgut – halbveredelte Produkte oder Fertigprodukte gelten als Gütertransport und sind daher mautpflichtig – und die Länge des Fahrzeugs samt Anhänger (z. Zt. max. 18 m), bzw. das Gesamtzuggewicht von max. 40 t. Für den Unimog bedeutet dies: Sowohl in der Variante mit kurzem als auch mit langem Radstand kann er als mautfreie landwirtschaftliche Zugmaschine zugelassen werden, wenn diese Funktion durch mindestens einen entsprechenden Anbau, wie exemplarisch eine Pritsche oder eine Anhängerkupplung, nachgewiesen ist. Wichtig in diesem Zusammenhang: Die Mautbefreiung muss vorab beantragt werden.



Der Bio-Unimog im Biotop

Hand aufs Herz, wer denkt schon an fünf „W“s, wenn er den Wasserhahn aufdreht? Woher kommt das saubere Trinkwasser, wie wird es gewonnen, welche Voraussetzungen sind für die qualitativ einwandfreie Wassergewinnung notwendig, welche Rolle spielen dabei biologisch abbaubare Öle in Nutzfahrzeugen und was haben eigentlich Mercedes-Benz Unimog damit zu tun?

Wir sind diesen Fragen nachgegangen und haben Erstaunliches wie auch allerhand Neues entdeckt. Der Wassergewinnungsbetrieb der Gelsenwasser AG in Essen-Burgaltendorf sieht so gepflegt aus wie ein

Golfplatz. Nur die sandgefüllten Becken sind erheblich größer als die Bunker eines Golfplatzes und es weht nirgendwo eine Richtungsfahne für das Hole im Grün. Das regionale Fachunternehmen beliefert drei

Millionen Bürger, Gewerbe und Industrie im Ruhrgebiet und Münsterland, am Niederrhein und in Ostwestfalen mit Trinkwasser. Der jährliche Bedarf für dieses Gebiet beträgt rund 290 Millionen Kubikmeter, von denen täglich etwa 220.000 m³ gefördert werden. Ziel der Wassergewinnung ist die Versorgung mit sauberem Trinkwasser. Das ist keine Selbstverständlichkeit, denn nach Erhebungen der UNO haben nur 80 Prozent der Weltbevölkerung täglich sauberes Wasser zur Verfügung.

Gut und gern 20 Unimog verschiedener Baureihen sind in den Betrieben Essen, Dortmund, Haltern, Witten, Echthausen und Frondenberg (Sauerland) für die Trinkwassergewinnung im Dienst, davon fünf in Essen-Burgaltendorf. Gemeinsam ist allen Unimog-Fahrzeugen der Gelsenwasser AG, die bei der Wassergewinnung eingesetzt werden, dass sie – angesichts der hohen Anforderungen hinsichtlich Umweltverträglichkeit – mit Bio-Diesel und biologisch abbaubaren Ölen für den Motor, das Getriebe, die Achsen, Radvorgelege und die Hydraulik betrieben werden.

Vorreiter für die Anwendung der Bio-Öle in dem Essener Betrieb war Wassergewinnungsmeister Otmar Jürgen. „Als wir damit im Jahr 1988 beginnen wollten, war dazu ein Vorstandsbeschluss notwendig“, erzählt Jürgen, „denn der Liter Bio-Diesel hat damals etwa 2,30 Mark gekostet. Aber die Tatsache, dass wir so die latente Gefahr der Boden- und Gewässerverschmutzung verhindern können, hat schließlich die Genehmigung des Vorstands gebracht. Zwischenzeitlich hat sich auch der Preis für diese Kraftstoffe spürbar verbessert.“ Otmar Jürgen hat all die Jahre konsequent nach Wegen gesucht, das Vorhaben, Fahrzeuge mit biologisch abbaubaren Ölen zu betreiben, zu realisieren. Er ergänzt: „Bis heute haben wir beste Erfahrungen gemacht. Es hat trotz der teilweise harten Bedingungen bei unseren Einsätzen keine Motorschäden oder größere Reparaturen an den Fahrzeugen wegen der Verwendung dieser Öle gegeben“. Eine Würdigung seines Schaffens erhielt der Praktiker im Jahre 1996 mit der Verleihung des Bundesverdienstkreuzes am Bande für sein Engagement bei der Verwendung von Bio-Ölen und -Kraftstoff.

In weiten Abschnitten gleicht das Wassergewinnungsgelände der Gelsenwasser AG einem Biotop, das Wasservögeln, seltenen Pflanzen und vielen Kleintieren einen natür-

lichen Lebensraum bietet. Doch auch eine solche Idylle muss gepflegt werden. Otmar Jürgen und sein Kollege Helmut Pristovnik, die beide seit nahezu 17 Jahren in der Betriebsleitung in Essen-Burgaltendorf arbeiten, wollten dabei auf ihre Unimog nicht verzichten. Die Fahrzeuge werden zum Mähen mit Front- und Heckgeräten, zu Reinigungsarbeiten, zur Sandeinfuhr in die Filterbecken bzw. zum Einplanieren des Sandes sowie im Winterdienst eingesetzt. Für die diffizilen Arbeiten in den Filterbecken sind zwei Unimog U 300 mit Breitreifen sowie einem lasergesteuerten Erdschieber zuständig. Gerade diese Tätigkeiten erfordern höchster Sorgfalt, denn die Versickerungsbecken, die als Langsandsfilter das Bodenfiltrat bilden, müssen sauber bleiben, um dauerhaft eine einwandfreie Wasserqualität sicherzustellen.

Die Unimog haben also auch im Rahmen der Wassergewinnung wichtige Aufgaben in der gesamten Prozesskette. Die Gelsenwasser AG ist zudem ein weiterer Beleg für die Ganzjahresnutzung des Unimog in der Landschafts- und Umweltpflege. ■



Bretreifen, Bio-Diesel im Tank und biologisch abbaubare Öle für Motor, Getriebe, Achsen, Radvorlegele und Hydraulik sind wichtige Voraussetzungen für eine biologisch einwandfreie Wassergewinnung (oben und linke Seite)

Die Unimog der Gelsenwasser AG finden unter anderem beim Mähen und bei Kanalreinigungsarbeiten im Wassergewinnungsgelände Verwendung



Zweiwege-Technik live und in Farbe



Im Rahmen eines „Tags der offenen Tür“ hat die die Zagro Bahn- und Baumaschinen GmbH auf ihrem Firmensitz in Bad Rappenau-Grombach (bei Heilbronn) ihre Kompetenz im Segment Zweiwege-Einrichtungen für Unimog dargestellt. Unterstützt

wurde diese Aktion vom Produktbereich Unimog/Sonderfahrzeuge sowie einer Reihe von Unimog-Geräte-System-Partnern. Zagro ist als Partnerfirma des Unimog-Geräte-System-Partners Zwihehoff AG mit Firmensitz in Rosenheim seit vielen Jahren ein namhaf-

ter Hersteller und Ausrüster von Zweiwege-Schienenführungseinrichtungen, die den Mehrfachnutzen und die Flexibilität der Unimog steigern. Die bedarfsgerechte Zagro-Ausrüstung prädestiniert die Unimog-Fahrzeuge aus Wörth als Rangier- und Arbeitsgerät für Gleisbau, Gleisunterhalt und Oberleitungsmontage sowie als Rettungsfahrzeug oder Hilfszug.

Die mehreren hundert Gäste aus der regionalen Wirtschaft und Politik sowie Vertreter von staatlichen und privaten Unternehmen sahen eine informative Schau mit dem Schwerpunkt Zweiwege-Technik, komplettiert durch Arbeitskombinationen, die zum Sommer- und Winterdienst – Stichwort: Zusatznutzen – herangezogen werden.

Ein weiterer Anlass, die Kunden zu informieren, war die Vorstellung der neuen Werkstatt- und Verwaltungsräume von Zagro in dem Bad Rappenauer Teilort, die künftig eine Service-Versorgungslücke zwischen Stuttgart und Karlsruhe schließen.



„Ein-Mann-Show“ mit sechs Geräten

Bei diesem Tausendsassa kommen selbst ganz erfahrene Straßenbau-fachleute ins Staunen: Ein Unimog U 500 mit sechs Geräten in einer Einheit als Komplett-Bankettfertiger bringt pro Arbeitstag bis zu 1.500 Tonnen Baumaterial ein und hinterlässt nicht nur ein fertiges Bankett, sondern auch eine saubere Straße.

An einem der zahlreichen schönen Flecken der Lüneburger Heide, im Dreieck zwischen Celle – Gifhorn – Uelzen, ist auf einer Landstraße schon von weitem ein Unimog U 500 auszumachen, der hinter einem Lkw fährt und dessen Gerätschaft – in diesem Fall der Materialbunker – offensichtlich jede Menge des von der Kippbrücke des Lastwagens rutschenden Baustoffs schluckt. Banketteinbau der innovativen Art ist angesagt und dahinter stehen der Unimog-Geräte-System-Partner Alfred Söder aus Burkardroth (Nordbayern) sowie der junge Unternehmer Achim Rosinsky aus Winsen an der Aller, der die Idee zum Bau dieser Arbeitseinheit hatte. Unterstützt wurde Rosinsky vom Unimog-Fachberater Christian Rabe, der bei der Unimog Generalvertretung Peter Meineke in Fallingbostal (Niedersachsen) tätig ist. „Die Gründe, weshalb ich so eine Gerätekombination haben wollte, liegen auf der Hand“, sagt Achim Rosinsky, „denn ich wollte den Ganzjahreseinsatz meines U 500 optimieren, die vier Anbauräume voll ausnützen und mit dieser Arbeitseinheit

wettbewerbsgerecht im Markt auftreten.“ In der Zwischenzeit ist Rosinsky gut im Geschäft, denn seine Dienstleistung auf dem Gebiet des Straßenbanketteinbaus sind kaum zu schlagen. Mit seinem Unimog U 500 und dem Bankettfertiger von Söder ist er früheren Arbeitsverfahren weit überlegen. Bis zu 1.500 Tonnen Baumaterial wie Asphalt, Schotter, Mineralgemisch oder Mutterboden kann er in einer „Ein-Mann-Show“ mit Unimog plus Wechsellenkung VarioPilot sowie der Gerätekombination bestehend aus sechs Geräten in einem Arbeitsgang auf, über oder unter Straßenniveau einbauen. Früher war der Personalaufwand beträchtlich höher und es kamen noch kostenintensive Maschinenstunden für die verschiedenen einzelnen Arbeitsgänge dazu. Heute fährt der U 500 die vom Einbau betroffene Straße entlang, vor sich die Schubrollen für den Lkw und den Materialbunker, rechts daneben in Fahrtrichtung Bankettfertiger, Amman-Verdichtungsplatte und Saatmaschine (wenn Begrünung gewünscht ist), und hinten die Kehrmaschine mit Heckbesen, der die ➔

Beim Söder-Bankettfertiger greifen die Arbeitsgänge wie Räder ineinander



Reinigung der Baustelle in einem Arbeitsgang erledigt. Wenn die Einheit dann durch ist, würde niemand vermuten, dass hier neben der Straße – wo jetzt das eingebrachte Bankett den sauberen Abschluss bildet – kurze Zeit zuvor noch der Abbruch der Asphaltdecke und ein seitlich unbefestigter Untergrund eine latente Gefahr für den Verkehr dargestellt haben.

Achim Rosinsky gehört zu jenen jungen, flexiblen Unternehmern im Baunebenberwerb, der den Einsatz seiner Fahrzeuge von seinem „rollenden Büro“ aus, sprich einem Geländewagen, steuert und jede Baustelle aufsucht, um Fragen und auftretende Probleme mit dem Kunden direkt vor Ort zu besprechen. Insgesamt besitzt er 27 Nutzfahrzeuge, vom Schmalspur-Geräteträger bis zum Schwertransporter, einem Sattelzug mit Tiefladeraufleger für 62 t Gesamtgewicht. Sein Herz aber hängt an den Unimog, deren



Der Unimog U 500 trägt nicht nur die komplette Gerätekombination, sondern schiebt auch noch den Lkw mit seinem Kippsattel vor sich her

Reihe neben dem bereits erwähnten U 500 noch je ein U 1700 L, U 406, U 140 sowie U 90 bilden. Ihr Einsatzspektrum umfasst den Winterdienst, Kehreinsätze, Arbeiten mit dem Zwischenachs-Erdhobel, Baustellen-Dienstleistungen aller Art und Transportarbeiten. Das enge Verhältnis zu seinen Geräteträgern wird vor allem durch die ausgezeichnete Betreuung der UGV Meineke geprägt, denn Christian Rabe ist kein Weg und keine Anfrage zuviel, wenn es um den Unimog und seine vielfältigen Anwendungen geht. ■



Fast wie von Geisterhand

Zweiwege-Unimog rangiert im Stralsunder Hafen

Neuer Klang im Stralsunder Hafen. Wo sonst die satt tönenden Signalhörner von ehemaligen Reichsbahn-Lokomotiven ihr Kommen ankündigten, gibt seit Jahresmitte ein Zweiwege-Unimog den Ton am Umschlagsplatz der Stralsunder Hafen- und Lagerhausgesellschaft (SHL) an. Der Unimog auf Schienen und Straßen ist die wirtschaftliche Lösung für eine internationale Transaktion. Anfang 2003 wurde ein Fünf-Jahres-Vertrag zwischen der SHL und einem norwegischen Unternehmen wirksam, zum Import von jährlich 100.000 Tonnen Kalkstein über den Seehafen.

In Drammen am Oslo-Fjord werden verschiedene Baustoffe hergestellt, unter anderem Gipskartonplatten. Die beiden knapp 5.000 Tonnen großen norwegischen Bulkcarrier „Marble Bay“ und „Marble Sea“ besorgen in wöchentlichem Wechsel den Transport nach Norden. Empfänger ist das brandenburgische Kraftwerk Jänschwalde. Der Zug wird nach der Gips-Entladung wieder beladen. „So haben wir keine Leerfahrten mehr und damit eine runde Transportkette“, freut sich Dieter Böse über diesen gelungenen Handel. Werktags rollt ein 1.800-Tonnen-Zug aus 30 Waggons fahrplanmäßig in den Hafen. Um die Waggons zu rangieren, braucht man eine Lokomotive. Da sich die großen Dieselloks als zu aufwändig und schwerfällig für diese Manöver erwiesen, hat sich die SHL nach einer Alternative umgesehen. Die fand sie bei der Demminer Firma Schoknecht, der Unimog-Generalvertretung in Vorpommern. Als optimale Lösung stellte sich der Unimog mit Schienenführungseinrichtung des Geräte-System-Partners Zwiehoff heraus, der sowohl auf der Straße mit Gummibereifung als auch schienenengebunden auf Stahlrädern verkehren kann. Für acht Wochen lief der Probetrieb

im Hafen. Das Ergebnis war so zufriedenstellend, dass SHL-Chef Wolfgang Ostberg sich zum Kauf entschloss.

So mancher Autofahrer wundert sich seit her, wenn er auf der Querkanalbrücke plötzlich die nagelneue blaue „Zwitter-Lok“, die einen Güterzug schiebt, vor sich auftauchen sieht. Nur 130 kW oder 177 PS sind dazu nötig. Den Lokführer sucht man allerdings vergeblich. Statt dessen trägt einer von acht bei der Deutschen Bahn AG ausgebildeten SHL-Rangierleitern eine Fernbedienung um den Hals. Per Knopfdruck kann er locker 1.800 Tonnen anschieben und die separate Luftdruckanlage zum Öffnen und Schließen der Waggons betätigen.

Die Investition von rund 200.000 Euro habe sich, so Dieter Böse, allemal gelohnt. Schließlich hat er bei dem norwegischen Unternehmen zwischenzeitlich einen Zehn-Jahres-Vertrag in Aussicht. ■



Oben links: Rangierarbeiten mit 1.800-Tonnen-Zug am Haken (links im Hintergrund die historische Alte Lotsenwache)

Oben rechts: Die Unimog-Lok der SHL wird per Fernbedienung gelenkt

Unten: Mercedes-Benz-Begegnung auf der Querkanalbrücke im Stralsunder Hafen



Die Übergabe des zweiten Unimog für den Kreisbauhof Unterallgäu, einen U 400, geriet zum Festtag. Landrat Dr. Hermann Haisch (8.v.r.) posierte mit den Mitarbeitern vor den beiden Unimog, rechts von ihm Sachgebietsleiter Walter Pleimer. Ganz rechts Werkstatt- und Fuhrparkleiter Herbert Sterr und links der Leiter des Kreisbauhofs, Wolfgang Gareis.

Die beiden U 400 bei Astfreischneide- und Mäharbeiten



Rundum begeistert

Die Aufgabenstellung für den Kreisbauhof Unterallgäu gleicht im wesentlichen jener, die andere Straßenbetriebsdienste ebenfalls haben: Mähen, Kehren, Winterdienst. Neu bei den Allgäuern ist allerdings, dass sie dazu von den früher eingesetzten Traktoren auf Unimog-Technik umgeschwenkt sind.

Weshalb dieser Wechsel vollzogen wurde, erklärt der Leiter des Kreisbauhofs, Straßenmeister Wolfgang Gareis: „Zugegebenermaßen hatten wir mit unseren Traktoren früher immer etwas Material- und Getriebeprobleme, aber den Ausschlag für die Unimog haben letztlich einige für uns sehr wichtige Punkte gegeben. Erstens wurde das Einsatzgebiet für die Fahrzeuge durch eine organisatorische Maßnahme viel größer, so dass heute weit mehr Flexibilität und ein hoher Anteil an Straßenfahrten dazu gekommen sind und wir mit unseren Unimog viel schneller am Einsatzort sein können. Weitere Pluspunkte sind für uns die Übersichtlichkeit, die Wechsellenkung VarioPilot und die Leistungshydraulik.“

Stolz auf die Unimog des Kreisbauhofs ist auch Landrat Dr. Hermann Haisch, „der im Straßenunterhalt eine wichtige Aufgabenstellung sieht“, so Wolfgang Gareis. Kein Wunder, denn der Landkreis Unterallgäu ist für insgesamt 317 Kilometer an Kreisstraßen zuständig. Eine Zahl, die im Winterdienst um 370 km zunimmt, denn viele der kleineren

Landkreisgemeinden vertrauen in den Wintermonaten auf die Leistungsfähigkeit des Kreisbauhofs. Dann sind in Spitzenzeiten bis zu 20 Fahrzeuge (einschließlich Lohnunternehmern) im Einsatz, denn das Kreisgebiet liegt im Voralpenland auf einer Höhe bis zu 900 Metern ü. NN und diese Gegend bringt allerhand Wetterkapriolen mit sich. ■



Geländespezialist

Gisbert Hindennach, Autor verschiedener Unimog-Bücher, die sich vor allem mit dessen Antriebstechnik und extremen Geländesituationen befassen, hat ein weiteres Buch verfasst. Unter dem Titel „UNIMOG Geländefahrschule“ beschreibt er, was so alles in den hochgeländegängigen Unimog steckt. Der Geländespezialist aus Freudenstadt im Schwarzwald zeigt auf, wie sich – durch sachgemäße Bedienung und optimale Ausnutzung der Unimog-Antriebstechnik – Voraussetzungen für eine sichere Fahrt in schwerem Gelände schaffen lassen. Auf 224 Seiten mit 400 Farbfotos vermittelt der Autor viel Wissenswertes über vorausschauende und angepasste Fahrweisen, die Kenntnis

physikalischer Grundlagen und realistischer Risikoeinschätzung. Das Buch ist in deutsch/englischer Sprachversion erschienen.



Zu beziehen ist die Publikation über:
Ingenieurbüro Gisbert Hindennach
 Keplerstraße 3, D-72250 Freudenstadt
 Tel. +49 (0) 74 41 - 91150
 Fax: +49 (0) 7441 - 911519
 E-Mail: gisbert.hindennach@t-online.de
www.hindennach.com



4.000 Bäume und Sträucher in Straubing hatten in diesem Sommer großen Durst

So ein heißer Sommer...

Die Bereitschaft zweier städtischer Einrichtungen im niederbayerischen Straubing (ca. 45.000 Einwohner), sich einen Unimog zu teilen, entwickelte sich zum beiderseitigen Vorteil.

Das Fahrzeug-Sharing garantiert die wirtschaftliche Ganzjahresnutzung des Unimog und schont die Stadtkasse. Wir waren beim Einsatz der Stadtgärtnerei dabei. Im heißen Sommer 2003 wurden dank des Unimog mit seiner Gießanlage täglich bis zu 28.000 Liter Wasser für die Bäume und Blumen in den städtischen Grünanlagen ausgebracht.

Wenn es in Straubing so richtig heiß wird, gibt es im Allgemeinen genügend Gelegenheiten, den Durst zu löschen. Nicht ganz so einfach ist das mit den Schmuckbeeten, über 120 Pflanzentrögen und rund 4.000 Straumbäumen, die auf insgesamt 190 Hektar in der ganzen Stadt verteilt sind. Vor zwanzig Jahren waren es noch weniger als 100 Hektar. Doch aufgrund der Bayerischen Landesgartenschau im Jahr 1989 wurden diese Flächen erheblich ausgeweitet.

Morgens um fünf Uhr starten dabei die Mitarbeiter der Stadtgärtnerei mit dem Unimog und 4.000 Litern Wasser und

wiederholen dies dann bis zu sieben Mal pro Tag. Jörg Bär, Leiter der Stadtgärtnerei, bringt die Anforderungen auf den Punkt: „Bei dieser Arbeit ist es wirklich wichtig, schlagkräftig zu sein. Das sprichwörtliche Gießkannenprinzip – hier ein bisschen, dort ein bisschen – bringt bei Temperaturen, wie wir sie diesen Sommer hatten, garnichts. Wir hatten bisher einen Lkw im Einsatz, der zwar 5.000 Liter transportieren konnte, aber die nötige Flexibilität für diese Anwendung nicht gegeben war.“

Wir suchten deshalb ein passenderes Trägerfahrzeug. Der Unimog war für diesen Einsatz eine der Möglichkeiten. Der Kauf kam aber letztlich zu stande, weil sich zwei Betriebsbereiche auf ein Fahrzeug geeinigt haben. Wir von der Stadtgärtnerei setzen den Unimog zum Gießen mit Gießanlage und im Herbst nach der Vogelbrut mit einem Dücker-Heckenschneidegerät ein, dabei ist die Geländegängigkeit ein positiver Aspekt. Der Bauhof rüstet den Unimog im Anschluss für den Winterdienst mit dem Streuer und

Schneepflug um.“ Der Unimog bewährt sich aufgrund seiner Wendigkeit in beiden Einsatzgebieten und er bietet mit seiner Leistungshydraulik viele technische Vorteile. „Es ist für uns eine optimale Investition“, sagt Jörg Bär, „und gäbe es den Unimog nicht schon, er hätte für unsere schöne Altstadt mit ihren schmalen Gassen und engen Winkeln erfunden werden müssen.“

Für Jörg Bär und seine Mitarbeiter ist aber die Arbeitserleichterung durch den Unimog plus Gießanlage der ausschlaggebende Punkt. „Unser Fahrer Rupert Hopf braucht nicht mehr auszusteigen, er steuert alles über den Joystick, und wir brauchen keinen zweiten Mann mehr, der außerhalb des Fahrzeugs mit dem Schlauch hantiert“, so der Chef der Stadtgärtnerei. Und auch die „Straubinger Rundschau“ berichtete begeistert: „Rupert Hopf drückt auf einen der vielen Knöpfe an seinem Armaturenbrett und schon fährt der hydraulisch gesteuerte Brausearm in Richtung Blumenbeet. Seine rechte Hand legt sich routiniert um den Joystick rechts neben ihm, ein kurzer Druck auf den kleinen roten Knopf und die Pumpe läuft. Wasser Marsch - schon zischt es aus dem Brausekopf.“ Ob soviel Lobes der örtlichen Presse soll die Äußerung von Fahrer Rupert Hopf auch nicht unterschlagen werden: „Das ist das beste Fahrzeug der Stadtgärtnerei“, verriet er seiner Heimatzeitung. ■



Freightliner Truck im Einsatz für Crux Subsurface (links)

„Da geht's rüber“: Suche nach dem besten Baugrund für die Brücke über den Colorado River (rechte Seite, außen)

Der U 500 mit Bohrtechnik des geotechnischen Unternehmens

Jeden Tag im Einsatz

Das geotechnische Unternehmen Crux Subsurface verlässt sich bei der Arbeit auf Nutzfahrzeuge von DaimlerChrysler - und auf Finanzierungslösungen von Truck Finance

Den Hoover Dam umgibt eine Wüstenlandschaft, die lediglich durch einige Felsformationen und eine tiefe Narbe in der Erdoberfläche unterbrochen wird. Nun stellen Sie sich einmal vor, Sie würden oben auf der schmalen Spitze des Canyon in etwa 800 Meter Höhe ein Seil befestigen. Langsam, aber trittsicher, seilen Sie sich ab, unter Ihnen mehrere hundert Meter Tiefe, die schließlich im mächtigen Colorado River endet. Eine falsche Bewegung, und Sie stürzen ab. Je mehr Sie sich Ihrem Ziel nähern, desto höher steigen die Temperaturen – bis auf 40 Grad Celsius. Die Schweißperlen, die sich normalerweise auf Ihrer Haut gebildet hätten, werden sofort von der extremen Trockenheit der Wüste verschluckt. Endlich haben Sie Ihr Ziel erreicht – und nun fängt die Arbeit erst richtig an.

Handelt es sich hier etwa um eine Art Extremsport für eine neue TV Reality Show? Gewiss nicht. Das Szenario beschreibt lediglich einige Stunden im „Büro“ von Nick Salisbury und seinem Team bei Crux Subsurface. Vor einigen Jahren wurde das geotechnische Unternehmen damit beauftragt, Vorarbeiten für einen 220 Millionen Dollar teuren Brückenneubau zu leisten. Crux Subsurface ist auf die Datenerfassung in physisch und logistisch schwer zugänglichen Gebieten spezialisiert und damit hauptsächlich für die Maschinenbauindustrie tätig.

Bekannt unter dem Namen Hoover Dam Bypass Project soll diese Brücke eines Tages Arizona mit Nevada verbinden. Zum damaligen Zeitpunkt bestand Crux Auftrag darin, Informationen für wissenschaftliche Studien zu sammeln.

Entscheidend ist die Präzision

Eine ziemlich heikle Aufgabe, die nicht nur Präzision, sondern auch besondere Ausrüstung verlangt. Und genau deshalb wurden Nick Salisbury und sein Team für diese Herausforderung ausgesucht. „Im Grunde genommen können wir überall bohren, auch dort, wo andere Unternehmen überhaupt

nicht zurecht kommen. Wir sind auf derartige Jobs spezialisiert, deshalb werden wir für Projekte dieser Art und Größenordnung gebraucht“, erklärt Nick Salisbury.

Mobil und sofort einsatzfähig

So wie die Kunden von Crux das Unternehmen aufgrund seiner Spezialisierung bevorzugen, bevorzugt Salisbury nicht nur Spezialfahrzeuge von DaimlerChrysler, sondern auch die entsprechenden Finanzierungslösungen von DC Services Truck Finance. Mobil und sofort einsatzfähig zu sein ist eines der Merkmale, mit dem sich Crux von der Konkurrenz abhebt. Um diese For-



derung erfüllen zu können, hat sich das Unternehmen für Lkws u.a. von Sterling und Freightliner entschlossen.

Wettbewerbsfähige Preise

Erst vor kurzem hat Nick Salisbury den Fuhrpark um ein auf dem nordamerikanischen Markt neues Fahrzeug der Marke DaimlerChrysler erweitert. Damit ist er der erste Kunde in den USA, der einen Unimog finanziert. In Europa ist der Unimog bereits seit den 50er Jahren erhältlich, während sein Debüt in den USA und Kanada noch nicht lange zurückliegt. Bekannt ist das Fahrzeug vor allem für seine Vielseitigkeit. Es lässt sich mit vielen Arbeitsgeräten kombinieren. Durch einfaches Auswechseln der Geräte kann er schnell seine Funktionen ändern. Aufgrund dieser Fähigkeit ist der Unimog die perfekte Ergänzung zum Fuhrpark von Crux. Darüber hinaus konnte Nick Salisbury auch für den Unimog von den individuellen Finanzierungslösungen von DC Services North America profitieren.

Truck Finance hält eine Reihe von wettbewerbsstarken Finanzierungsprogrammen für den Unimog bereit. Dank seiner Erfah-

rung ist das Unternehmen in der Lage, maßgeschneiderte Lösungen zu wettbewerbsfähigen Preisen und flexiblen Bedingungen anzubieten. Für jeden Unimog gibt es ein Paket mit mehreren Arbeitsgeräten.

Neue Angebote für Spezialfahrzeuge

„Bis vor zwei Jahren war unser Geschäft sehr stark auf Fuhrparks und Ein-Mann-Unternehmen ausgerichtet. Mit den neuen Finanzierungs- und Leasingangeboten für eine Reihe von Spezialfahrzeugen schöpfen wir die Potenziale dieses großen Marktes systematisch aus“, erklärt Klaus Entenmann, Vice President bei DC Services Truck Finance, der für Truck Finance im Markt für Arbeitsfahrzeuge ein großes Wachstum voraussagt. Dieses Geschäft mit Arbeitsfahrzeugen deckt weitaus mehr ab als nur schwere Lkws für Bauunternehmen und Fahrzeuge für Stadtverwaltungen und Behörden. Es umfasst ebenfalls den Markt für große und kleine Dienstleistungsunternehmen sowie Betreiber, die am Transport von Personen und Gütern beteiligt sind, z. B. Lieferfirmen von Getränken, Paketen oder Medikamenten.

Ein Markt mit großem Potenzial

Entenmann ist sich sicher: „In einigen Jahren könnten wir ein Fünftel unseres Portfolios mit Arbeitsfahrzeugen abdecken. Neben der Ausrichtung auf den mittelschweren und schweren Lkw-Markt ist Truck Finance hervorragend positioniert, um ein bedeutender Player auf dem Markt für Arbeitsfahrzeuge zu werden. Truck Finance hält für jeden Finanzierungswunsch eine passende Lösung bereit.“ ■



Beim TRACECA-Projekt dabei:
Der hochgeländegängige U 4000 mit Doppelkabine



Über die „Neue Seidenstraße“

Faszinierende Gebirgsstrecken in atemberaubender Landschaft, 1.000 Kilometer Sand und Geröll in der Wüste Karakum und Passfahrten mit steilen Anstiegen und Gefäll-

strecken durch Bergmassive, die die Phantasie der Tour-Teilnehmer bei weitem überstiegen haben. Dreizehn Mercedes-Benz Actros, fünf Mercedes-Benz Sprinter, ein Unimog

U 4000 mit Doppelkabine und fünf Geländewagen umfasste der Hilfskonvoi, den DaimlerChrysler unter der Schirmherrschaft der Europäischen Union Anfang September auf die 6.047 Kilometer lange Strecke von Brüssel nach Kabul geschickt hat. Der Transport hatte dringend benötigte Güter für den Wiederaufbau in Afghanistan geladen. Er brachte aber auch neue Erkenntnisse über die kostengünstige Möglichkeit, Gütertransporte auf der sogenannten TRACECA-Route (Transport Corridor Europe Caucasus Asia), die teilweise der alten Handelsroute Seidenstraße entspricht, abzuwickeln. Das Resümee des Service-Teams am Ende der Tour in Hayraton (Afghanistan) sprach eindeutig für die Mercedes-Benz-Produkte und hätte im Hinblick auf die Zuverlässigkeit der Actros-Lkw, Unimog, Transporter und Geländewagen nicht besser ausfallen können: Es wurden keine Ersatzteile in nennenswertem Umfang benötigt. Lediglich einige Glühbirnen der Beleuchtung hielten die auf den Fahrbahnen erzeugten Vibrationen nicht aus. ■

Western Star Truck nimmt die Bahn

Ein Western Star 4900 SA hilft 100 Tonnen schwerem Zug erfolgreich auf die Gleise

Sperrige und schwere Transporte sind für Western Star Trucks nichts Außergewöhnliches. Doch die Aufgabe, die ein Western Star 4900 SA für das Straßenbahnprojekt MAX in Portland, Oregon, zu leisten hatte, fällt selbst für einen Schwerlast-Profi wie diesen aus dem Rahmen.

Auf der 5,8 Meilen (9,3 Kilometer) umfassenden Ausbaustrecke des Interstate Metropolitan Area Express (MAX) musste eine 100 Tonnen schwere Niederflurbahn zur Überprüfung der Schienen- und Stromleitungsabschnitte erstmals auf die Gleise gezogen werden. Für einen reibungslosen Einsatz wurde der eigens dafür vom kanadischen Fahrzeug-



Ungewöhnliches Duo: Ein Western Star zieht eine S-Bahn auf die Gleise

bauunternehmen Brandt Industries umgerüstete 4900 SA in den Schienen auf Stahlrädern geführt, während gleichzeitig die ganz normalen Zwillingsreifen auf dem Asphalt für die Fortbewegung des Fahrzeugs sorgten.

Die Ausbaustrecke Interstate MAX, die im Herbst 2004 als „gelbe Linie“ in Betrieb genommen werden soll, ist das vierte Segment des bislang 38 Meilen umfassenden Straßenbahnnetzes für den öffentlichen Nahverkehr in der Region um Portland. Die Kosten für die neue Strecke, die die City mit dem nördlich

gelegenen Messezentrum verbindet, belaufen sich auf 350 Millionen US-Dollar. Der Tri-County Metropolitan Transportation District of Oregon (Tri-Met) ist der Betreiber des Bahnnetzes und zugleich Eigentümer des Schwerlast-Lkw, der bei der Streckenüberprüfung eingesetzt wurde.

„Der 4900 SA ist ein hervorragender Allround-Truck und eines unserer vielseitigsten Modelle“, sagte Cary Gatzke, Engineering Director bei Western Star. ■

www.westernstartrucks.com

Living Lakes

DaimlerChrysler engagiert sich für den Erhalt der Seen dieser Welt

Von Beginn an unterstützte DaimlerChrysler mit seiner internationalen Lösungskompetenz und moderner Technologie das Projekt Living Lakes, das weltweite Seennetzwerk des Global Nature Fund. Nun hat das Unternehmen im Rahmen dieser Zusammenarbeit ein neues Projekt aufgelegt: die DaimlerChrysler Nature Workcamps. Mitarbeiterkinder und junge Angestellte von

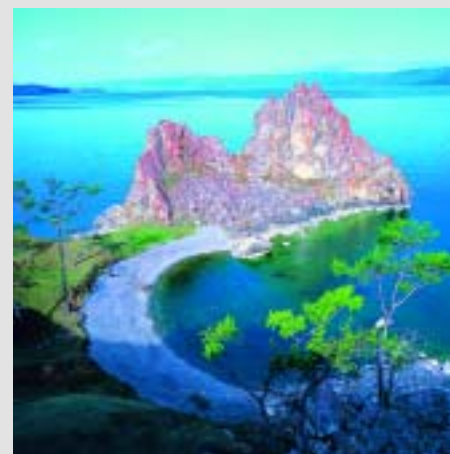
Ehrgeiziger Einsatz für die Umwelt: Freiwillige Helfer am La Nava



DaimlerChrysler haben sich hier in den diesjährigen Sommerferien an sechs besonders schützenswerten Seen und Gewässern getroffen, um gemeinsam mit Ortsansässigen einen Beitrag zum Schutz dieser Ressourcen zu leisten.

Am Baikalsee in Sibirien legten die Freiwilligen beispielsweise so genannte Ökopfade an, mit denen der nachhaltige Tourismus in der Region gefördert werden soll. In Südafrika am St. Lucia See, wo bedrohte Tierarten wie Flusspferd, Lederrückenschildkröte und Krokodil ihr Auskommen finden, engagierten sich die Freiwilligen in der Umweltbildung für Kinder. Und am renaturierten La Nava See im Nordwesten Spaniens half das DaimlerChrysler Team bei der Beringung seltener Vögel.

Zur Arbeit von Living Lakes gehört aber auch die Förderung der weltweiten Kooperation bei Umweltfragen. So trafen sich etwa zur achten Living-Lakes-Konferenz in Norwich an der University of East Anglia im September dieses Jahres nicht nur Wissenschaft-



Schützenswerte Ressourcen: der Baikalsee



Flusspferd im St. Lucia See in Südafrika

ler und Aktivisten, sondern auch Vertreter der Wirtschaft und staatlicher wie nicht staatlicher Organisationen. Während der Konferenz wurden praktische Erfahrungen ausgetauscht, Best-Practice-Beispiele vorgestellt und neue gemeinsame Projekte vorbereitet. Thematisch standen die Auswirkungen des Klimawandels und neue Konzepte für das erfolgreiche Management von Schutzgebieten im Mittelpunkt. ■

www.livinglakes.org
www.globalnature.org

DaimlerChrysler und

Gmeiner



Eine Partnerschaft für Perfektion - für den Winterdienst mit den Unimog U 300 / U 400 / U 500



Professionelle Schneepflüge für alle Räumeeinsätze - Räumebreiten von 2000 mm bis 3200 mm.



Extrem flache Streuautomaten mit Behältergrößen von 1,8 m³ bis 4,0 m³ - optional mit Feuchtsalzausstattung.

Telefon: 09621/7685-0
Telefax: 09621/768549
e-mail: info@gmeiner-online.de
www.gmeiner-online.de

W. GMEINER GmbH & Co.
Bgm.-Knoll-Str. 26
92245 Kümmersbruck/Amberg



Technik, die greift.

Aufbaulader

Typ M 213



ematec®

Tel. 08331/9487-0 Fax -40 Industriestraße 6 D-87734 Benningen www.ematec.de



„Retten, Löschen, Bergen“

Der Produktbereich Unimog/Sonderfahrzeuge zeigte gemeinsam mit Unimog-Geräte-System-Partnern und Spezial-Aufbauerstellern Ausrüstungspakete für gezielte, effiziente Brand- und Katastrophen-Einsätze

Anlässlich des „Internationalen Symposium für Waldbrand-Bekämpfung und Katastrophenschutz“ im Kundencenter des DC-Werks Rastatt und in der Kiesgrube Ötigheim, dem schwersten Off-Road-Testgelände Europas, hat der Unimog sein breit gefächertes Einsatzspektrum beim Retten von Menschenleben, Löschen schwierigster Brände und Bergen von Gütern nachhaltig unter Beweis gestellt. Die über 600 geladenen Fachleute von Feuerwehren, Technischen Hilfswerken, Polizei sowie weiteren Hilfs-, Brand- und Katastrophenschutz-Organisationen ka-

men aus aller Welt. Ihnen wurden insgesamt 17 Fahrzeuge aus der geländegängigen Geräteträger-Baureihe Unimog U 300 bis U 500 und der hochgeländegängigen Fahrgestell-Baureihe Unimog U 3000 bis U 5000 – alle ausgerüstet mit landesspezifischen Spezialaufbauten internationaler Aufbau-Hersteller sowie Rettungs- und Bergungsgeräten der europäischen Unimog-Geräte-System-Partner – vorgestellt. Die einzelnen Demonstrationen vermittelten den anwesenden Entscheidern eindrucksvoll, was die Unimog unter extremen Einsatz-





Martin Flammer vom Unimog-Vertrieb dirigierte die „Starparade“ und moderierte gekonnt die Vorführungen in der Kiesgrube Ötigheim (links)

Die „Starparade“ der Arbeits- und Rettungsfahrzeuge wurde nur noch von wirklichkeitsnahen Einsatzdemonstrationen übertroffen (Leiste unten)



die weltweit einzigartige Fähigkeit der Unimog U 3000 bis U 5000 hervor, dank Ganzstahl-Fahrerkabine und spezieller Selbstschutz-Anlage direkt in die Brände hineinfahren und dadurch gezielt Schneisen legen zu können. Als Tanklöschfahrzeuge werden diese Unimog vor allem für Schnellangriffe eingesetzt. Allein in Frankreich sind mehr als 1.000 speziell für diesen Einsatzzweck ausgerüstete Unimog im Einsatz, die bis zu 5.000 Liter Löschwasser mitführen können.

und Geländebedingungen bei der Waldbrand-Bekämpfung, der Schadensbehebung nach Hochwasser, Stürmen und Erdbeben sowie bei Rettungsaktionen nach Unfällen zu leisten imstande sind.

Neben ausführlichen Informationen zur Technik und zu den Einsatzmöglichkeiten des Unimog standen praxisbezogene Vorträge von Col. Lt. Didier Besson (Leiter der Feuerwehrezentrale Royan im Südwesten Frankreichs) und Helmut Moser (Allrad-Fahrtrainer und Herausgeber/Chefredakteur

der Zeitschrift „4 Wheel Drive“ aus Wels/Österreich) im Fokus des Interesses. „Ohne unsere Unimog wären wir in vielen Situationen hilflos gewesen“ – mit dieser Aussage hat dabei Besson den anwesenden Fachleuten deutlich gemacht, wie wichtig „die richtige Ausrüstung“ beim Kampf gegen Feuer und andere Katastrophen ist. Vornehmlich mit der Eindämmung bzw. Bekämpfung schwerster Waldbrände in den Sommermonaten beschäftigt, hob Besson neben den technischen Konzept-Merkmalen und der Zuverlässigkeit „seiner“ Unimog-Einsatzfahrzeuge vor allem

Bei sämtlichen Vorführungen in der Kiesgrube Ötigheim konnten die neuen hochmobilen Unimog-Fahrgestelle U 3000 – U 5000 die anwesenden Feuerwehrleute und Katastrophenschützer überzeugen. Jedoch auch die geländegängigen Geräteträger U 300, U 400 und U 500 glänzten in realitätsnahen Einsatzdemonstrationen – als Tankfahrzeug für die Trinkwasser-Versorgung, als Schlauchwagen, mit Kran und/oder Winde, als Waldbrand-Löschfahrzeug, als Hochdruck-Reinigungseinheit oder ausgerüstet mit einem Baggerlader oder einer speziellen Sandsack-Abfüllmaschine für den Hochwasser-Katastropheneinsatz. ■



Best-practice-Beispiel

In der Grafschaft Wiltshire sorgen zwei Unimog mit Arbeitskombinationen der Geräte-System-Partner Bucher-Schörling, Mulag und Schmidt und für Ordnung und Wirtschaftlichkeit

Für die englischen Kommunalverwaltungen gilt dasselbe wie für die deutschen: Die Mittel sind knapp und der Steuerzahler erwartet Effektivität. Die englische Grafschaft Wiltshire investierte deshalb in jüngster Zeit in Kommunalgeräte und -Ausrüstungen, die eine effiziente Nutzung des Systems Unimog gewährleisten und den Bewohnern eine Umgebung verschaffen, auf die sie stolz sein können. Mit der „Wiltshire Highways Partnership“ (Wiltshire-Straßen-Gemeinschaft) wurde ein Netzwerk geschaffen, in dem sich unterschiedliche Unternehmen und die Kommunen gemeinsam um den Straßenunterhalt in der Grafschaft kümmern. Das Konzept entstand aus der Notwendigkeit heraus, die Winterdienstflotte von Wiltshire verstärkt auszulasten. Ein weiterer entscheidender Faktor war die Tatsache, dass sich zahlreiche Hauptstraßen durch die Grafschaft ziehen, die nicht von der nationalen Behörde, sondern von einem externen Dienstleister instand gehalten werden.

Seit Herbst 2002 ist ein U 400 und - aufgrund der überzeugenden Arbeitsresultate - seit kurzem auch ein U 500 ganzjährig im Einsatz. Früher lagen 80 Prozent der Winterdienstfahrzeuge acht oder neun Monate des Jahres still, da sie mit fest montierten Streugeräten ausgestattet waren. Das wurde mit dem Unimog alles anders. Er wird im Winter mit Schneepflug, Salz- und Splitstreugeräten ausgerüstet und im Sommerbetrieb kommen Mähgeräte, Wildkrautbürste und Wechsellaufbaukehrmaschine zum Einsatz. In Wiltshire ist man heute mit der Kombination Unimog und Schmidt-, Mulag- und Bucher-Schörling-Arbeitsgeräten hoch zufrieden. Zumal sich die Investitionen durch die zunehmende Automatisierung einzelner Vorgänge, die nunmehr mit geringerem Personalaufwand durchgeführt werden, doppelt rechnen.

Durch das Potenzial seiner Leistungshydraulik hat der Unimog die Fähigkeit, verschiedene Arbeitsgeräte wie Heckenschneid-



werkzeuge, Mähgeräte, Wildkrautbürste, Schneidwerkzeuge für Ablaufrinnen und Straßengräben sowie die Bucher-Schörling Kehreinheit kraftvoll anzutreiben. Außerdem können mit den Unimog Personen und Material schnell zum jeweiligen Einsatzort transportiert werden. Kurzum, sie sind kompakte Fahrzeuge mit hoher Wendigkeit. Dies wissen die Verantwortlichen besonders zu schätzen, wenn die Geräteträger in malerischen mittelalterlichen Städten wie Marlborough und Devizes oder in Dörfern und Touristenzentren wie Stonehenge und Avebury Circle arbeiten.

Auf dem europäischen Festland, wo Unimog und Mulag-Arbeitsgeräte schon seit Jahrzehnten zum alltäglichen Straßenbild gehören, geben Kommunen dieser Kombination eindeutig den Vorrang. In Großbritannien werden die Dinge zum Teil etwas differenzierter gehandhabt. Beispielsweise ist die Bordstein- und Abflussrinnenwartung sehr ausgeprägt, so dass hierfür nur bestimmte Geräte in Frage kommen.

Die „Wiltshire Highways Partnership“ ist ein Modell für den optimalen Einsatz von Gerät und Mensch. Die Möglichkeit, die im Fuhrpark befindlichen Gerätekombinationen an beiden Unimog an- und aufzubauen, spielt deshalb eine wichtige Rolle. Netzwerk-Support-Manager Paul Smith, der den Zusammenschluss und die Geräte-Einsätze koordiniert, schwärmt denn auch: „Wir stehen am Anfang eines Lernprozesses. Und jetzt ist die Zeit, zu sehen, was man alles daraus machen kann.“ ■

Der U 500 mit einem stattlichen Gerätepool von der Wildkrautbürste bis zur Bucher-Schörling Kehreinheit



Das (natürlich gereinigte)
1.000-l-Güllefass bringt
Wasser zur Bewässerung der
Felder



und Felder sicherzustellen. Inzwischen hat der Unimog unter diesen schwierigen Einsatzbedingungen über eine Million Kilometer zurückgelegt. Und das tut der zuverlässige Helfer weitgehend klaglos, nur die Filter mussten ab und zu ausgetauscht werden. Kleinere Reparaturen konnten zum Glück immer in der Missionsstation eigenhändig durchgeführt werden. Weil in Namibia „Oldtimer“ nach vierzig Jahren steuerfrei sind, muss Pater Förg für seinen Unimog keine Steuern mehr entrichten. Das macht immerhin 240 namibische Dollar aus, viel Geld für einen Missionar. Für seinen zweiten Unimog – Fahrgestell vom U 416, Kabine und Motor vom U 406 –, den der Pater 1994 mit einheimischen Helfern zusammengebaut hat, fällt diese Summe noch an. Glücklicherweise erhält Pater Förg mittlerweile für beide „Universalgefährten“ fachmännische Hilfe: Im rund 100 Kilometer entfernten Rundu hat ein Deutschstämmiger die angeblich „beste Mercedes-Lkw-Werkstätte des Landes“ eröffnet. ■

„Millionär“ im Busch

Seit 1962 leitet Pater Manfred Förg die Missionsstation Nyangana im Norden Namibias. Und genauso lange ist ihm im afrikanischen Busch, unmittelbar am Okavango-Fluss an der Grenze zu Angola, ein Unimog ständiger Begleiter. Als Missionsfahrzeug muss er den Pater und seine Helfer auf unwegsamem Gelände zu den über fünfzig Missions-Gemeinden mit ihren 22.000 Christen bringen, die im Umkreis von 100 Kilometern verstreut sind. Dafür ist der Unimog mit einem 200 Liter-Wassertank und einem 50 Liter-Reservekanister mit Die-

sel sowie einem Gaskocher und einer Schlafpritsche reisetauglich ausgestattet. Gelegentlich fährt er Pater Förg auch auf der mit Schlaglöchern übersäten, 1000 Kilometer langen Strecke in die namibische Hauptstadt Windhoek. Oftmals bekommt der Unimog auch ein großes Wasserfass auf die Ladefläche gepackt, um eine Missionsstation, deren Wasserleitung mal wieder ausgefallen ist, notdürftig zu versorgen. Oder der zuvor durchgespülte Güllewagen wird angehängt, um mit fast 1.000 Litern Wasser die Bewässerung der von Hand bearbeiteten Gärten

Anzeige



Die **Champions League** für
Fahrzeug-Ketten in Schnee und Eis

Kompetenz für sicheres Fahren –
auf Schnee und Eis



RUD-profi
Supergreifsteg

- Traktionsstark
- Wendbares Laufnetz erhöht die Lebensdauer
- Spursicher
- Für den Winter- und Forstbetrieb, Geländeeinsatz



RUD-Kettenfabrik
Rieger & Dietz GmbH u. Co.
D-73428 Aalen

Tel. 0 73 61/504-0
Fax. 0 73 61/504-14 49
GL@rud.de

www.rud.de



Lotse Hans-Jürgen Wischhof geht von Bord

Er hat über zwölf Jahre den Produktbereich Unimog geführt – so lange wie kein anderer Manager vor ihm – und er hat ein wohl bestelltes Haus hinterlassen: Hans-Jürgen Wischhof. Am Donnerstag, 9. Oktober, ist er in Gaggenau offiziell von Dr. Klaus Maier, Chef des Geschäftsbereichs Mercedes-Benz Lkw, verabschiedet worden. Der Lkw-Chef wörtlich: „Auf Hans-Jürgen Wischhof war immer Verlass. Er war und ist ein wahrer Freund des Universal-Motor-Geräts. Er war immer erster Chef-Ingenieur und erster Verkäufer.“

Es gab viele Redebeiträge und damit auch Erinnerungen an die nahezu 25 Jahre, die Hans-Jürgen Wischhof im DaimlerChrysler-Konzern tätig gewesen ist. Dabei war immer heraus zu hören, dass der Geehrte die Eigenschaft hatte, ihm gestellte Aufgaben stets anzunehmen und als „seine Sache“ zu be-



Blumen für Frau Wischhof und herzliche Dankesworte an Hans-Jürgen Wischhof (Mitte) von Dr. Klaus Maier (links)

trachten. Mit dieser Einstellung kam er auch im Frühjahr 1990 nach Gaggenau. Hans-Jürgen Wischhof hat sofort die Ärmel hochgekrempt, anstehende Entscheidungen getroffen und den Unimog durch eine seiner schwersten Phasen geführt. Mit der Unterstützung „seiner“ Unimog-Mannschaft und dem Rückhalt der Konzernzentrale konnte er den Unimog gut aufgestellt ins 21. Jahrhundert schicken.

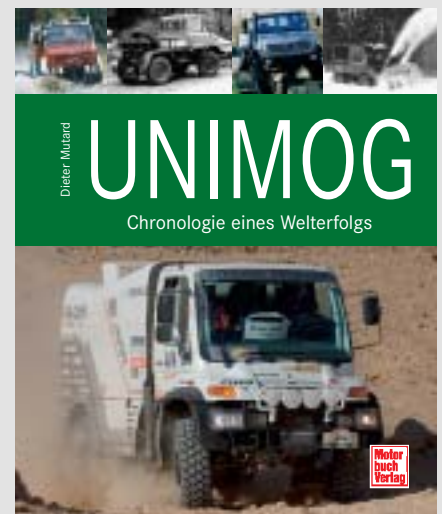
In der Ägide Wischhof wurden zwei Produktlinien für unterschiedliche Kundenkreise geschaffen – die geländegängigen Geräteträger U 300 - U 500 sowie die hochgeländegängigen Transportfahrzeuge U 3000 - U 5000 – sowie mit dem U 500 USA der Start auf dem nordamerikanischen Markt eingeläutet. Und auch hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit des Produktbereichs hat Wischhof entscheidende Weichen gestellt. Die erfolgreiche Verlagerung der Unimog-Produktion ins Lkw-Montagewerk nach Wörth krönt schließlich die strategische Neuausrichtung des Unimog-Geschäfts – des weltweit bekanntesten Lkw der Marke Mercedes-Benz.

„Ich gehe mit der Gewissheit, es hat sich gelohnt“, sagte der scheidende Unimog-Chef. Der feierliche Rahmen in Gaggenau mit einer Fahrzeugparade durchs Werk und standing ovations auf seine emotionale Schlussansprache waren für Hans-Jürgen Wischhof ein letzter und sicher schöner Glanzpunkt in einem interessanten und erfolgreichen Berufsleben. ■

Chronologie eines Welterfolgs

„Es gibt wenig Fahrzeuge, die Geschichte gemacht haben. Der Käfer gehört dazu, der Mini – und der Unimog. Das „Universal-Motor-Gerät“, diese Symbiose aus Allrad-Schlepper und Lastwagen, ist mehr als ein Stück baden-württembergischer Industriegeschichte: Es gilt heute in über 160 Ländern der Erde als bester Allrad-Allrounder und wurde zum Inbegriff für Zuverlässigkeit und Einsatzvielfalt,“ so der Autor Dieter Mutard über seine Unimog-Biographie „Unimog - Chronologie eines Welterfolgs“. In ihr lässt der Journalist und Unimog-Kenner noch einmal alle Stationen des Unimog-Werdegangs Revue passieren. Der seit über zehn Jahren verantwortliche Redakteur des Unimog Magazins widmet sich ausführlich der Produktionsgeschichte und den Unimog-Produktionsstätten, stellt die wichtigsten Systempartner vor, erlaubt einen ausführlichen Blick auf Entwicklung und Technik der aktuellen Produktlinien und illustriert dies mit vielen, zum Teil noch nie gezeigten Abbildungen. Darüber hinaus werden sämtliche Baureihen von 1948 bis 2003 lückenlos mit technischen Angaben dargestellt. Das Buch ist im Motorbuch Verlag erschienen und für 24,90 Euro über den Buchhandel zu beziehen. Weitere Informationen sind direkt beim Autor zu erhalten:

Dieter Mutard, DWM Pressebüro und Verlag, Ringstraße 11, D-89081 Ulm, Telefon 0731/96289-0, E-Mail presse@dwm-verlag.de





SCHMIDT

Ihr Partner für Winterdienst und Kommunaltechnik



SCHMIDT Winterdienst - und Kommunaltechnik GmbH
Albtalstraße 36 D - 79837 St. Blasien
Phone +49(0)7672/412-0 Fax +49(0)7672/412 230
www.schmidt-swk.de e-mail: info@schmidt-swk.de



In der Ruhe liegt die Kraft.

► Was Sie auch immer planen, planen Sie in Ruhe. Mit dem Unimog, dem leistungsfähigen, professionellen Geräteträger. Kraftvoll und vielseitig bewältigt er alle Aufgaben rund ums Jahr. Und das so wirtschaftlich wie kein anderer.

► Und auch Ihr Fahrer kann

System Unimog. Jedes Fahrzeug ein Fuhrpark. sich in Ruhe auf seine Arbeit konzentrieren: In der klimatisierten Kabine mit bester Sicht auf alle Arbeitsbereiche und vorbildlichem Bedienkomfort.

► Wenn Sie auf den Unimog setzen, haushalten Sie richtig

mit Ihren Kräften und können beruhigt in die Zukunft schauen.



Mercedes-Benz