

Mercedes-Benz

1 | 2006

# Unimog

Das Magazin für den multifunktionalen Einsatz.

www.mercedes-benz.com | Juli 2006



Einzigartige  
technische Vielfalt

Da ist Zug dahinter | Brandschützer im Wattenmeer | Kreativer Dienstleister

**2-Wege Einsatz** 4/5

Immer auf der richtigen Spur

**2-Wege Einsatz** 6/7

Einzigartige technische Vielfalt

**2-Wege Einsatz** 8/9

Da ist Zug dahinter

**Brandschutz** 10/11

Brandschützer im Wattenmeer

**Energiewirtschaft** 12/13

Wenn der Pferdekopf nicht nickt ...

**Dienstleistung** 14/15

Kurz, stark, wendig: Yachten im Schlepptau

**Industrie** 16

Starker Helfer

**Landschaftspflege** 17

Kreativer Dienstleister

**Kommunalwirtschaft** 18/19

Schlagkraft gefragt

**DaimlerChrysler Worldwide** 20/21

Freie Straßen für Urlauber

Herausforderung Takla Makan

Jubiläum einer Innovation

**Winterdienst** 22/23

Für eine bessere Infrastruktur

**Uniskop** 24

Unimog dominiert in Piemont

**2-Wege Einsatz** 25

Vorteile kommen zum Zug

Jung und erfolgreich

Drei in einem

**Museum** 26/27

„Eine Liebeserklärung für den Unimog“



## DaimlerChrysler Worldwide

Freie Straßen für Urlauber  
Herausforderung Takla Makan  
Jubiläum einer Innovation

20/21





18



26



6

## Impressum

**Herausgeber:**  
DaimlerChrysler AG,  
Produktbereich Unimog/Sonderfahrzeuge

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

**Redaktionsbeirat:**  
Martin Adam, Jacques Hinger, Dieter Mutard,  
Dieter Sellnau, Claws E. Tohsche

**Mitarbeiter dieser Ausgabe:**  
Texte und Fotos: Dieter Mutard, Ralf Maile,  
Ute Risché, Matthias Röcke,  
Produktbereich Unimog/Sonderfahrzeuge

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

**Gesamtherstellung:**  
Dieter Mutard DWM Pressebüro und Verlag,  
Söflinger Straße 100, D-89077 Ulm

Die nächste Ausgabe erscheint im Herbst 2006.  
Der Verlag haftet nicht für unverlangt eingesandte  
Manuskripte und Fotos.

Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier

Printed in the Federal Republic of Germany



# Immer auf der richtigen Spur

Seit 1967 gibt es Unimog als 2-Wege-Fahrzeuge, die jederzeit flexibel ihren Einsatz zwischen Gleis und Straße wechseln können. Die Population der Geräteträger mit Schienenführung liegt weltweit bei mehr als 2.500 Einheiten. Heute ist diese variantenreiche Technik in unzähligen Anwendungen zu finden. Die Schienenführungseinrichtungen kommen vornehmlich von den 2-Wege-Spezialisten Zweiweg-Schneider und Zwiheoff/Zagro.

Die Idee, die beiden wichtigsten Verkehrswege zu Lande – nämlich Straße und Schiene – mit ein und demselben Fahrzeug befahren zu können, stammt aus der Zeit des deutschen Wirtschaftswunders. Der Unternehmer Walter Schneider aus Leichlingen bei Köln konstruierte damals im Auftrag

der deutschen Bundesbahn „fahrbare Anschlussgleise“. Sein so entstandener Kraftkarren „Kraka“ absolvierte um 1960 die ersten Fahrversuche auf der Schiene. Dieser Prototyp realisierte die Kernidee des 2-Wege-Einsatzes: auf der Straße bewährte Nutzfahrzeugtechnik verbunden mit hydraulisch

absenkbaren Spurhaltern in Form von Kufen, die eine sichere Schienenführung ermöglichten. Diese Technik hat sich bis heute mit technischer Perfektion erfolgreich weiterentwickelt. Der Vorteil des 2-Wege-Fahrzeugs wird dabei noch von einem physikalischen Gesetz um ein Vielfaches erhöht:



Von links nach rechts: Unimog U 65 (Baujahr 1965) mit Kufenführung, U 416 (Baujahr 1978) mit Rollenspurhaltern, U 1250 (Baujahr 1984) eingesetzt als Rüstwagen Schiene (RWS) bei der Berufsfeuerwehr Stuttgart

Der Reibungskoeffizient von Gummi auf Stahl (wie beim Unimog) ist ca. 3 mal höher als bei Stahl auf Stahl (Lokomotiven). Damit ist eine ausgezeichnete Traktion gewährleistet.

Heute, fast 50 Jahre später, sind Unimog als 2-Wege-Fahrzeuge weltweit zu finden. Eisenbahngesellschaften, Industriebetriebe, Verkehrsbetriebe (Straßen-, Untergrundbahnen), Speditionen, Gleisbauer und Feuerwehren sind die Anwender dieser vielseitigen Fahrzeugtechnik. Als einziges serienmäßiges Nutzfahrzeug der Welt kann der Unimog mit Spezialbereifung und Spezialfelge ab Werk auf der Eisenbahn-Normalspur mit 1.435 mm Breite fahren. Das Einsatzspektrum umfasst hauptsächlich Aufgaben wie:

- Rangieren und Verschieben schwerer Lasten
- Bau und Instandhaltung von Oberleitungen
- Wartungsarbeiten/Instandhaltung im Gleisbereich
- Vegetationspflege
- Winterdienst
- Rettungseinsätze als Hilfszug
- Einsatzfahrzeug bei Straßenbahnen/Metros

Die Vorteile des Unimog liegen gegenüber anderen Schienenfahrzeugen in seiner umfassenden Gerätekompetenz und -anbaumöglichkeiten (siehe Grafik). Bewährte Arbeitsgeräte mit hinlänglich bekannten Qualitäten in der Straßenunterhaltung kommen

von international tätigen Herstellern wie z. B. Dücker, Hiab, Leistikow, Mulag, Palfinger, Schmidt oder Werner. Ein Alleinstellungsmerkmal des Unimog in der 2-Wege-Anwendung – Stichwort Zusatznutzen – stellt der Einsatz von schnellwechselbaren An- und Aufbaugeräten dar. Dazu zählen z. B. Hubarbeitsbühnen, Steiger, Kräne und Arbeitskörbe, Schneepflüge und Streuer, Schneefräsen, Frontseilwinden, Kofferaufbauten, Mähgeräte, Lichtraumprofilsschneider im Frontanbau oder mit Heckausleger, Saug-Spülkombinationen und Hochdruckreiniger sowie Kehrmaschinen. Dazu kommen noch die ebenfalls praktisch zu adaptierenden Spezialgeräte für den Gleisbau wie Schotterpflug, Schweißgerät, Schraubeinheiten oder Schienenschleifer.

Zusammengefasst können die Vorteile eines Unimog im 2-Wege-Einsatz an zehn entscheidenden und für den Anwender wichtigen Punkten festgemacht werden:

- Wirtschaftlichkeit (günstige Anschaffung, geringere Betriebskosten, einfache Wartung)
- Volle Traktion für hohe Anhängelasten, ruckfreies Anfahren durch Wandler-schaltkupplung
- Schnelles Auf- und Abgleisen
- Hohe Leistungsfähigkeit auf der Schiene mit Geschwindigkeiten bis zu 50 km/h und Befahrung enger Kurvenradien ab 18 m
- Hervorragender Fahr- und Bedienkomfort mit exzellenter Sicht auf alle Arbeits-



Das bewährte Unimog-Geräteträgerkonzept mit seinen zahlreichen An- und Aufbauräumen kommt auch in der 2-Wege-Version der Fahrzeuge voll zum Tragen

bereiche und ergonomisch gestaltetem Arbeitsplatz

- Schnelle Verfügbarkeit durch Anfahrtsmöglichkeiten auf der Straße
- Systemkompetenz in der Abstimmung von Fahrzeug und Arbeitsgeräten
- Komplette bahntechnische Ausstattung möglich
- Unerreichte Vielseitigkeit aufgrund des Geräteträgerkonzepts mit bis zu vier An- und Aufbauräumen, Arbeits-hydraulik und mechanischen Nebenabtrieben am Fahrzeug
- Umfassender Service durch 1.000 Service-Stützpunkte weltweit und problemlose Ersatzteilversorgung über das Mercedes-Benz Händlernetz.



U 1600 (Baujahr 1988) mit Reibradantrieb für Einsatz auf dem Schmalspurnetz des Antwerpener Verkehrsbetriebs de Lijn, U 400 (Baujahr 2003) mit Ruthmann-Steiger



Die AKN-Verantwortlichen sind von ihrem Unimog begeistert: Zahlreiche Anwendungsmöglichkeiten vom Mähen (oben) über Transportarbeiten (unten) bis zu den Einsätzen mit Kran und Arbeitskorb (Mitte) bewältigen viele Aufgaben der regionalen Eisenbahngesellschaft



## „Einzigartige technische Vielfalt“

Die Anschaffung eines Unimog ist auch für ein Eisenbahnunternehmen keine alltägliche Sache. Die Mitarbeiter der AKN Eisenbahn AG sind rundum begeistert von ihrem neuen Geräteträger U 400 in 2-Wege-Ausführung mit Anhänger: „Einzigartig, welche Einsatzmöglichkeiten uns diese multifunktionale Kombination bietet!“

Die AKN Eisenbahn AG im schleswig-holsteinischen Kaltenkirchen bei Hamburg betreibt öffentlichen Personennah- und Güterverkehr mit Schienenfahrzeugen. Kaltenkirchen ist seit Dezember 2000 Firmensitz der Gesellschaft, deren Hauptaktionäre das Land Schleswig-Holstein und die Freie und Hansestadt Hamburg sind. Auf einem Streckennetz von 265 Kilometern - 117 km davon gehören der AKN - werden jährlich über 13 Millionen Fahrgäste befördert.

Martin Vollstedt, Gruppenleiter Instandhaltung Infrastruktur und Fahrzeugeinsatz bei der AKN, erläutert, wie es im März 2006 zum Kauf des U 400 kam: „Wir wollen betrieblich nicht so abhängig sein, wie dies mit schienengebundenen Schwerkleinwagen (SKL) der Fall wäre. Darüber hinaus sollte die Einsatzgestaltung unserer innerbetrieblichen Dienste flexibler werden.“ Und diese Zielsetzung ist mit dem U 400 mit Müller-Mitteltal 2-Wege-Anhänger EDU TA 13,5 voll

realisiert worden. Ein wichtiger wirtschaftlicher Aspekt dabei ist, dass für die schienengebundenen SKL Fahrpläne benötigt werden und damit Trassennutzungsgebühren entstehen, während der Unimog an je-





Das Cockpit des 2-Wege Unimog der AKN: Bedienpult der Schienenführung, Joystick für Bedienung der Arbeitsgeräte, Eisenbahn-Bremsventil, Totmannschalter, Zugfunkanlage etc.



„Wir erkennen täglich, was mit dem multifunktionalen Unimog alles möglich ist und sehen immer mehr neue Anwendungsmöglichkeiten.“

Martin Vollstedt, Gruppenleiter Instandhaltung Infrastruktur und Fahrzeugeinsatz, AKN Kaltenkirchen



dem beliebigen Einsatzort auf- und abgleiten kann. Diese Flexibilität ist auch notwendig, denn heute schon wird die Arbeitseinheit Unimog mit Anhänger und Arbeitsgeräten für Mäharbeiten, Vegetationsrückschnitt (Lichtraumprofile), Herstellung von Bahn-Seitengräben, Neben- und Hauptprüfungen an Brücken, Oberbauarbeiten, Schwellen- und Schienenwechsel sowie die Auswechslung von Weichengroßteilen und Servicearbeiten an bahntechnischen Einrichtungen eingesetzt.

Der vom Schienenführungshersteller Zwiehoff/Zagro im oberbayerischen Rosenheim ausgestattete U 400 hat eine Zugfunkanlage, eine Waggonbremsanlage für 400 t, induktive Zugsicherung (Indusi), Sicherheitsfahrhaltung (Totmannschalter), GSM-Ferndiagnose und abnehmbare Kuppelstange für das Ziehen von Waggons. Die

derzeitige Geräteausstattung besteht aus einem Palfinger Kran PK 9501 im Heckanbau, wahlweise als Ladekran oder mit Arbeitskorb einsetzbar, einem UNA 500 Frontausleger, wahlweise mit Mähkopf oder Astschere sowie einem Holzhacker für den Frontanbau.

Die beiden AKN-Mitarbeiter Ralf Nagel und Thorsten Hagenah sind für den U 400 geschult worden. Sie haben diese praktische und vielseitige Arbeitseinheit längst schätzen gelernt. Martin Vollstedt aber sieht die Neuanschaffung des 2-Wege-Unimog bei aller Genugtuung und Freude darüber, dieses Fahrzeug in seinem Zuständigkeitsbereich zu haben, ganz pragmatisch: „Wir haben den Unimog jetzt gerade mal ein Vierteljahr im Einsatz und ich überlege schon, welche weiteren Einsatzmöglichkeiten wir mit diesem Fahrzeug noch realisieren können.“ ■

Anzeige

## Zwiehoff Zweiwege-Fahrzeuge

Überragende Technik auf Straße und Schiene



**ZWIEHOFF**  
Zweiwege-Fahrzeuge






Als weltweit agierender Spezialist auf dem Gebiet der Zweiwege-Technik bieten wir die ideale Lösung für jeden Einsatzzweck:

- Rangierfahrzeuge
- Rettungsfahrzeuge mit Aufgleistechnik
- Arbeitsfahrzeuge, z.B. für:
  - Bau, Reparatur und Wartung von Gleisanlagen
  - Schienenschleifen, -schweißen
  - Inspektion und Montage von Oberleitungen
  - Tunnelreinigung (z.B. bei Metros)
  - Freischneiden von Lichtraumprofil, Holzhacken und Mähen auf Bahnstrecken usw.



G. Zwiehoff GmbH Tegernseestrasse 15 Tel. +49 8031 23 285-0 info@zwiehoff.com  
 Zweiwege-Fahrzeuge 83022 Rosenheim Fax +49 8031 23 285-19 www.zwiehoff.com



# Da ist Zug dahinter

Der Bereitstellungsstandort für lokbespannte Züge der Deutschen Bahn (DB) in Hamburg-Langenhede, der größte seiner Art in Deutschland, macht seit Beginn des Jahres eine neue Erfahrung mit der 2-Wege-Technik. Seit Januar steht dort ein Unimog U 400 im direkten Leistungsvergleich mit acht Rangierloks. Gut und gern siebzimal am Tag ist diese Armada starker Zugmaschinen unentbehrlich, um im 3-Schicht-Betrieb IC-Reisezüge, DB Autozüge oder DB Nachtzüge zusammenzustellen.

Der 2-Wege-Unimog wird hauptsächlich dazu eingesetzt, um Reisezüge, die nach ihren Fahrten gewartet und gereinigt werden müssen, in eine eigens dafür erstellte neue, 420 m lange Wagenhalle zu verbringen. Nach Abschluss der dort zu erledigenden Arbeiten werden die Züge wieder aus der Halle hinaus zum Bereitstellungsstandort rangiert.

Einer der wirtschaftlichsten Aspekte des 2-Wege-Unimog ist die Tatsache, dass er gegenüber einer Rangierlok schon in der Anschaffung preiswerter ist und dass er schon aufgrund seiner verschiedenen Einsatzmöglichkeiten eine günstigere Betriebskostenrechnung aufweisen kann.

Dabei spielt die Flexibilität des 2-Wege-Unimog eine ganz wesentliche Rolle. Mit den

Arbeitsgeräten Palfinger Kran 9501 mit Zweischalen-Greifer sowie der erforderlichen Hub- und Schwenkbegrenzung für den Betrieb unter Eisenbahn-Oberleitungen, ist der U 400 auch ein echter Allrounder für den Arbeitseinsatz zur Aufrechterhaltung der Infrastruktur am Standort.

Der 2-Wege-Unimog mit Zweiweg-Schienenführungseinrichtung hat neben der unerlässlichen Wandlerkupplung eine Eisenbahnwagen-Bremsanlage für 800 t, deren Kompressor durch die Unimog-Hydraulik angetrieben wird. Das Fahrzeug ist mit zwei Kuppelstangen ausgerüstet, die vorne und im Fahrzeugheck montiert werden können. Eine Funkfernsteuerung ermöglicht den wirtschaftlichen Ein-Mann-Betrieb. Mit Sicherheitsfahrtschaltung, INDUSI



*In der Wartungshalle (oben) werden die Züge auf Werkstattgruben gezogen, damit die Servicearbeiten auch von unten ausgeführt werden können.*

*Auf Bundesbahngleisen nimmt sich der Unimog U 400 mit Zweiweg-Schienenführungseinrichtung fast exotisch aus, doch er hat die Zulassung als schweres Nebenfahrzeug (SKL) vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA).*

*Die Auslastung des U 400 wird durch den zusätzlichen Einsatz mit Kran und Zweischalen-Greifer bei Reparaturarbeiten an der Infrastruktur des Standorts nachhaltig gesteigert (links)*



und Zugfunk verfügt das Fahrzeug über die vom Eisenbahn-Bundesamt vorgeschriebene Ausstattung, um als schweres Nebenfahrzeug (SKL) auf den Strecken der DB zum Einsatz zu kommen,

Der Bereitstellungsstandort Hamburg-Langenhof wird derzeit modernisiert und

um eine Waschstraße für Züge sowie eine neue Wagenhalle erweitert. Mit einem Schienennetz von 39 km und etwa 460 Mitarbeitern ist Hamburg-Langenhof ein regelrechter Vorzeigebetrieb. Zu den dort ausgeführten Arbeiten zählen Innen- und Außenreinigung, technische Inspektion und

Wartung, Instandhaltung sowie die Bereitstellung des kompletten Zuges im Bahnhof Hamburg-Altona. Den Profit aus all diesen Arbeiten zieht aber letztlich der Fahrgast, der sich darauf verlassen kann, einen Zug in sauberem und gewartetem Zustand vorzufinden. ■

Anzeige

## Es gibt immer zwei Wege. Das zeigen wir seit 40 Jahren!

Von der Straße auf die Schiene – und zurück.  
Enorm zugkräftig, flexibel verwendbar, besonders wirtschaftlich: ZWEIWEG-Fahrzeuge erweitern den Aktionsradius um eine neue Dimension. Einmalig unsere Bilanz: über 3.000 Stück weltweit in 64 Ländern im Einsatz, bei renommierten Kunden, die unsere Erfahrung aus über 40 Jahren ebenso zu schätzen wissen, wie unseren Ehrgeiz, die individuell beste Lösung für ihre Bedürfnisse zu finden – wenn nötig: neu zu erfinden!

# ZWEIWEG

Übrigens: Wir sind Unimog-Geräte-System-Partner von DaimlerChrysler und Q1-Lieferant der Deutschen Bahn AG.



ZWEIWEG Schneider GmbH & Co. KG · Postfach 60 · D-42791 Leichlingen  
Telefon +49 / 21 74 / 79 09-5 · Fax +49 / 21 74 / 79 09-70 · info@zweiweg.de · www.zweiweg.de



# Brandschützer im Wattenmeer

Die Unimog der hochgeländegängigen Baureihe (U 3000, U 4000 und U 5000) sind international als Tanklöschfahrzeuge in der Waldbrandbekämpfung äußerst gefragt. Auf der ostfriesischen Insel Juist ist ein TLF 8/18-Tr mit Schlingmann-Aufbau als Tanklöschfahrzeug im Einsatz, das erstmals nach Deutscher Industrie-Norm (DIN) gefertigt wurde.



*„Feuerwehrfahrzeuge auf Unimog-Basis haben auf Juist Tradition. Ihre Geländegängigkeit und Wendigkeit bieten in unseren engen Straßen, am Strand und in den Dünen eindeutige Vorteile.“*

Bürgermeister Karl-Josef Wederhake



Doch das ist nicht das einzige Alleinstellungsmerkmal der Insel-Feuerwehr. Juist selbst, die Alltags-Bedingungen im Wattenmeer und der Inselflughafen mit der zweithöchsten Zahl an Flugbewegungen in Niedersachsen stellen weitere Besonderheiten dar. Vor allem die Gezeiten – Ebbe und Flut – bestimmen den Rhythmus der Küsten- und Inselbewohner in Ostfriesland. Täglich ändern sich die Fahrpläne der Inselfähren und somit wird schon deutlich, weshalb die Gemeinde Juist eine Stützpunktfeuerwehr besitzt, obwohl das bei rund 1.880 Einwohnern keineswegs üblich ist. Bürgermeister Karl-Josef Wederhake: „Wir haben bei Großbränden und selbst in Katastrophenfällen keine Möglichkeiten, von umliegenden Nachbargemeinden schnelle Hilfe zu holen, denn die Gezeiten regeln alles hier im Wattenmeer und wir sind nur bei Hochwasser

*Engagierte Brandschützer auf Juist: Bürgermeister Wederhake (links), Gemeindebrandmeister Thomas Breeden (Mitte) und Gerätewart Gerd Hasselbach (rechts)*

per Schiff erreichbar. Ich unterstütze deshalb mit allen mir zur Verfügung stehenden Mitteln unsere schlagkräftige Feuerwehr vor Ort.“

Gemeindebrandmeister Thomas Breeden ist der Kommandant der Stützpunktwehr, die 56 Aktive, 30 Alterskameraden und 12 Mitglieder der Jugendfeuerwehr zählt. Die Fahrzeugausstattung besteht aus zwei Löschfahrzeugen (LF 8), einem Tanklöschfahrzeug (TLF 8/18) mit 1.800 Litern Fassungsvermögen, einer Drehleiter (DLK 12/9) mit einer Rettungshöhe von 18 m auf einem Mercedes-Benz Atego-Fahrgestell sowie einem Mannschaftstransporter. Wer glaubt, dass auf der Insel, die von Wattenmeer und Nordsee umschlossen ist, der „Rote Hahn“ ein seltener Gast sei, irrt. Allein im Jahr 2005 gab es 20 Brandeinsätze und in diesem Jahr schon drei Großbrände (Klassifizierung nach Schadenshöhe), als aus den Kellern von drei großen Hotels die Flammen schlugen. Doch auch auf Juist gilt für die Feuerwehr das Aufgabenspektrum: „Retten – Schützen – Bergen“. Vom Kellerauspumpen



„Schönste Sandbank der Welt“ nennen die Insulaner ihre über 17 km lange und 500 m breite Insel, die vom Niedersächsischen Wattenmeer und der Nordsee umspült wird

bis zur Menschenrettung steht alles an und bei rund 8.000 Fahrrädern auf der Insel gilt es leider auch, Rettungsaktionen nach schweren Fahrradunfällen durchzuführen.

Das TLF 8/18 in Juist basiert auf einem Unimog U 4000 mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 9.500 kg und einem Radstand von 3.850 mm. Angetrieben wird es von einem Vier-Zylinder-Dieselmotor mit 160 kW bei 2.200/min. Der feuerwehrtechnische Aufbau von „Schlingmann Feuerwehrfahrzeuge“ in Dissen am Teutoburger Wald, unweit von Osnabrück, wurde in Quadra-VA-Bauweise aus Edelstahl neu konstruiert und doppelt dreipunktgelagert, so dass alle Geländeeigenschaften des Unimog erhalten blieben. Um den Aufbau für eine leichte Geräteentnahme tief zu ziehen, drehte Schlingmann den Auspufftopf um 90 Grad, baute den Kraftstofftank in Längsrich-

tung ein und verlegte schließlich die Bremsanlage. Im Gerätekofer befindet sich unter anderem ein Stromerzeuger, der einen Lichtmast mit zwei 1.000-Watt-Scheinwerfern speist. Die löschtechnischen Einrichtungen des hochgeländegängigen Tanklöschfahrzeugs, das vor allem bei der Fahrt durch die Dünen der Insel seine Vorteile ausspielen kann, umfassen einen 1.800-Liter-Löschwasserbehälter, eine im Heck eingebaute Feuerlöschkreiselpumpe und eine Schnellangriffseinrichtung.

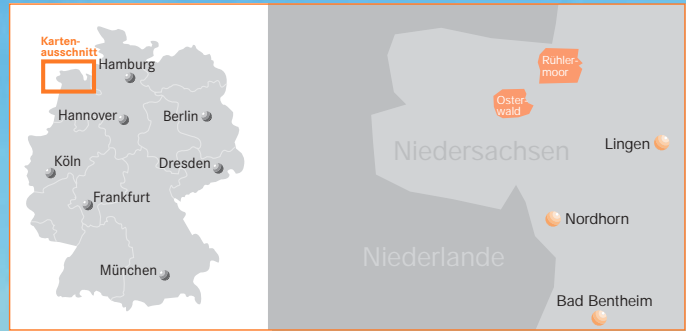
Der U 4000 ist serienmäßig mit der elektropneumatischen Telligent-Schaltung, dem pneumatisch zuschaltbaren Allradantrieb und der Wendeschaltung Electronic Quick Reverse (EQR) ausgestattet und außerdem verfügt er über das automatisierte Kupplungssystem AutomaticShift. Das Vorgängerfahrzeug des U 4000, ein U 1300

TLF 8/18 mit 1.800-Liter-Löschwassertank und 250 kg Pulver- und Schaumbehälter findet jetzt als stationäres Löschfahrzeug und „Allzweckwaffe“ Verwendung. Drei Mitarbeiter der Betreibergesellschaft sind in die Brandschutztechnik und den Umgang mit dem Unimog eingewiesen. So klein der gemeindeeigene Flugplatz im Osten der Insel auch ist, er hat einen internationalen Vier-Letter-Code (edwi) und ist mit 32.000 bis 35.000 Starts und Landungen pro Jahr nach dem internationalen Flughafen Hannover-Langenhagen der am zweithäufigsten frequentierte Flughafen Niedersachsens. ■

*Die Juister Stützpunktfeuerwehr ist gut gerüstet (unten)*

*Lokalkolorit: Das TLF 8/18 im Fährhafen (unten links)*





370 Fördersonden betreuen die ExxonMobil Betriebe Osterwald und Rühlermoor. Der Unimog ist als vielseitige Arbeitskombination täglich im Einsatz

## Wenn der Pferdekopf nicht nickt ...

Seit die Ölpreise steigen, bleibt auch die Förderung in weniger ergiebigen Lagerstätten, wie etwa im niedersächsischen Emsland, interessant. Mit insgesamt 750 Tsd. Tonnen Jahresproduktion (im Vergleich Saudi-Arabien: 5 Mio. Barrels pro Tag/ca. 5,7 Barrel = 1 t) ist die ExxonMobil Production Deutschland GmbH (EMPG) mit Firmensitz in Hannover einer der großen deutschen Erdölproduzenten.

Die Landschaft in der Grafschaft Bentheim (Niedersachsen), die westlich der Autobahn Düsseldorf - Emden bis an die niederländische Grenze reicht, präsentiert sich an diesem Frühlingstag beschaulich. Kühe auf großen Weideflächen, blühender Löwenzahn und weit verstreut liegende Fördererinnen, deren charakteristischen „Pferdeköpfe“ dem Passanten die Förderung von

Kohlenwasserstoffen, zu denen auch Erdöl und -gas zählen, signalisieren. ExxonMobil ist mit einem Anteil von etwa 25 Prozent einer der großen deutschen Erdölproduzenten. Die Förderung geschieht unter Beachtung höchster Sicherheitsstandards, um Natur und Umwelt so wenig wie möglich zu belasten. Das Reinöl wird in deutschen Raffinerien zu Qualitätstreibstoffen und -ölen

weiterverarbeitet. Die größten deutschen Erdölvorkommen befinden sich in Norddeutschland. Davon betreibt ExxonMobil ca. 20 Felder mit knapp 800 Förderstellen. Die heimische Produktion trägt mit knapp drei Prozent zur Deckung des inländischen Bedarfs bei.

Unter diesen Voraussetzungen ist es unabdingbar, dass die Förderanlagen regel-



Bei den regelmäßigen Wartungsarbeiten oder beim Tiefpumpenwechsel ist der Unimog mit Blumenbecker Hubarbeitsbühne gefragt (oben). Wenn Servicemonteur Bernd Pieper (links) in den Arbeitskorb steigt, muss er beachten, wie der Windsack steht, denn die Anlage sondert giftiges Sauerogas ( $H_2S$ ) ab, in dessen direkter Strömung der Aufenthalt verboten ist

mäßig gewartet werden. Zu diesem Zweck wurde vom Betrieb Osterwald im letzten Jahr der Unimog U 400 mit der Blumenbecker Hubarbeitsbühne angeschafft.

An 200 Tagen im Jahr ist das Fahrzeug mit zwei Mitarbeitern für die regelmäßige Wartung der etwa 200 Förderanlagen, die zum Betrieb Osterwald zählen, zuständig. Und wenn der „Pferdekopf“ wegen einer Störung

nicht mehr nickt, heißt das für das Serviceteam mit dem Unimog Einsatzstufe Nr. 1. Hans-Jürgen Arends, Betriebs-Koordinator in Osterwald, unterstreicht: „Wir nutzen diese Arbeitseinheit täglich und sind mit dem Fahrzeug sehr zufrieden, weil es flexibel und geländegängig ist. Einfach das Richtige für unsere Einsätze auf den Förderfeldern bei jeder Witterung“.

Anzeige

Technik, die greift.

# Aufbaulader Typ M 213



**ematec®**

Tel. 08331/9487-0 Fax -40 Industriestraße 6 D-87734 Benningen [www.ematec.de](http://www.ematec.de)



# Kurz, stark, wendig: Yachten im Schlepptau

Sie stehen teilweise dick verhummt in Hallen, auf Wiesen oder auf Freiflächen zwischen Häusern in Wohngebieten. Und so bewundert sie in den Sommermonaten werden, so wenig nimmt man von ihnen Notiz auf dem Trockenen. In Konstanz am Bodensee werden jedes Frühjahr Yachten von Roland Wurst aus ihrem Winterschlaf erweckt.



*„Der Unimog ist für mich in der Hauptsaison Arbeits- und Wohnzimmer zugleich und in diesem Punkt überzeugt er mich durch Ergonomie und Komfort.“*

Roland Wurst, Transportunternehmer, Konstanz



Seit nahezu 20 Jahren ist Roland Wurst aus Konstanz, der größten Stadt am Bodensee, als Spezialist für Yachttransporte im In- und Ausland tätig. Doch nicht nur Transporte sind sein Geschäft. Auf seinem Betriebsgelände mit Halle und Portalkran sowie hinzugemieteten Freiflächen sind außerhalb der Segelsaison bis zu 120 Boote und Yachten eingelagert. Jedes Jahr von Mitte April bis Mitte Juni und von Ende September bis Ende November hat Roland Wurst Hochsaison. Dann wassert er pro Tag bis zu acht Schiffe an den verschiedenen Kranplätzen rund um den See ein oder aus. Sein Spezialgeschäft lässt ihn aber auch in den Wintermonaten nicht los. Dann werden Aufträge erteilt, Boote an Liegeplätze am Mittelmeer und an der Adria, den oberitalienischen Seen, am Atlantik, an Nord- und Ostsee bis hinauf nach Skandinavien zu verfrachten bzw. zur Wartung nach Deutsch-

land zurück zu holen. Im vergangenen Winter musste beispielsweise ein Schiff ins Tessin an den Luganer See gebracht werden. Das war eine Spezialaufgabe, für die sich sein Unimog U 300 bestens eignete, denn es ging über Graubünden durch den San Bernardino-Tunnel (1.600 m) und da oben lag schon richtig viel Schnee. Ansonsten nutzt Roland Wurst für die Ferntransport seinen Actros 1840.

„Der Unimog U 300 bewährt sich in vielen Situationen, weil er kurz, leistungsstark und wendig ist. Vor allem dann, wenn die Schiffe zwischen Häusern, auf Wiesen oder abgelegenen Plätzen zu holen oder zu parken sind. In diesen Momenten kommen besagte Vorteile voll zum Tragen“, erläutert Roland Wurst, der seinen verantwortungsvollen Job im Umgang mit der kostspieligen Ware meist alleine tut. Sein Fuhrpark ist nicht groß, aber ganz auf seine Kundschaft abge-



stimmt. Neben dem U 300 und dem 10 t ungebremster Anhängelast. Aus diesem Grund ist der U 300 mit Kriechganggetriebe, elektronischer Sperre und Tachographüberwachung ausgerüstet. Zur zusätzlichen Sicherheit trägt die Videokamera auf dem Dach des Unimog bei, mit der das gesamte Fahrzeug plus Anhänger, speziell bei Nacht einnehmungen für Spezialtransporte mit bis zu 30 m Länge (einschl. Zugfahrzeug) sowie eine Sonderzulassung für 6 km/h mit bis zu

Zu wenig Luft im Anhängerreifen? Kein Problem, Roland Wurst sorgt mit Druckluft vom Unimog für den richtigen Reifendruck

Einer der zahlreichen Bootskräne am Seerhein bei Konstanz ist erreicht. Wie ein OESpielzeugschiff wird die Yacht vom Anhänger des Unimog genommen (oben links)

- Die Wendigkeit des Unimog ist seine Stärke, denn auf der Fahrt zu den Einwasserungsplätzen warten viele enge Straßen und Passagen (Seite 14 oben)

Anzeige

---



## Starker Helfer

Henkel ist ein weltweit operierendes Unternehmen mit über 50.000 Mitarbeitern. Am Konzernsitz in Düsseldorf wird eine Produktpalette produziert, die von Klebstoffen bis zu Wasch-, Putz- und Reinigungsmitteln reicht. In der Logistikkette spielen Unimog aus dem pfälzischen Wörth eine wichtige Rolle.

Tagtäglich greifen Millionen Menschen nach Waschpulver, Zahnpasta oder auch Klebstoff von Henkel. Damit die Produktion reibungslos funktioniert, kommt ein starker Helfer innerhalb der Logistikprozesse am Standort Düsseldorf zum Einsatz: der Mercedes-Benz Unimog. Dieses Fahrzeug, das als wendiges, kraftvolles und variables Transportmittel zwischen den Lagerstätten der Rohstoffe bis zur Weiterverarbeitung eingesetzt wird, ist ein wichtiges Bindeglied in der Produktionskette.

Die Grundstoffe für die Produktrezepturen müssen auf dem Werksgelände just-in-time vom Lagerort zur Verarbeitung beziehungsweise in die Produktion transportiert werden. Ein ausgeklügeltes Dispositionssystem, bei dem die einzelnen Produktionsstätten im Werk ihren Rohstoffbedarf per Computersystem anmelden, steuert die Abläufe. Auf den Monitoren bei den Kollegen von Fuhrparkleiter Bennek laufen die Bestellungen ein und werden über den jeweiligen Datenterminal am Unimog-Armaturen-

brett an die Fahrer weitergegeben. Jetzt beginnt der Einsatz von insgesamt 14 Unimog – vor allem U 300 und U 1400. Innerhalb von 30 Minuten müssen die Bestellungen angeliefert werden. Kein leichtes Unterfangen auf dem dicht bebauten Werksgelände mit 220 Ladestellen. Die Fahrer kennen jeden Zentimeter zwischen den Tanklagern und lenken ihre Unimog passgenau an die Ladestationen. Die Frontanbauplatte mit Verschiebebalken ermöglicht zudem das Verschieben von Eisenbahnwaggons. „Wenn wir nur wenige Meter rangieren müssen“, erklärt Bennek, „hat es keinen Sinn, dafür unsere Loks einzusetzen.“ So sind also die Unimog im Dauereinsatz. 365 Tage in drei Schichten. Zum Ziehen von bis zu 40 t, beim Rangieren und auch schnell umgerüstet für den Winterdienst mit Schneepflug und Feuchtsalzstreuer.

Für Fuhrparkleiter Bennek kommt kein anderes Fahrzeug in Frage. Zum einen seien alle Überlegungen, Lkw einzusetzen, verworfen worden. Zum anderen weiß der Kfz-

Meister seit seiner Bundeswehrzeit die Vorzüge des Unimog zu schätzen. Henkel fährt seit Jahren die gleiche Strategie: Alle 12 Monate wird ein neuer Unimog angeschafft, der dann rund 12 Jahre im Einsatz ist und bis zur vollständigen Ausmusterung noch rund 24 Monate als Ersatzfahrzeug bei Wartungsphasen dient. ■



„Bei unserer Fuhrparkplanung sind Lastwagen als Transportfahrzeuge durchs Raster gefallen. Nur der wendige und flexible Unimog hat uns bis heute hundertprozentig überzeugt.“

Manfred Bennek (im Foto rechts),  
Leiter Fuhrpark Henkel, Düsseldorf



Die Bestellmengen von Verarbeitung und Produktion können sich sehen lassen – auf dem Datenterminal am Unimog-Armaturenbrett (oben)

Mit einem Anhänger sorgt der Unimog als Industriegummaschine für die sichere Beförderung von flüssiger Ladung, Paletten oder Leereballagen (links)



Das Landschaftspflege-Unternehmen Hueske führt für seine Kunden Arbeiten wie Grabenfräsen (l.) und die Reprofilierung von Entwässerungsmulden durch (r.)

Der Unimog U 400 mit Mähbürde und der von Hueske selbstgebauten Muldenfräse mit Profilfrästrommel auf dem Betriebshof in Ahaus-Ottenstein im Münsterland (u. l.)



# Kreativer Dienstleister

Kundenanfragen werden beim Landschaftspfleger Hueske im westfälischen Ahaus nicht nur angenommen und abgewickelt, sondern durchdacht und falls erforderlich konstruiert. Mitunter bauen die pfiffigen Unternehmer in der eigenen Werkstatt auch ein „Sondergerät“. Oberste Maxime ist durchweg die wirtschaftlichste und kundenfreundlichste Lösung zu realisieren.

Die beiden Hueskes, Vater Robert und Sohn Michael, verstehen den Begriff Dienstleister im besten Sinne des Wortes und setzen ihn auch dementsprechend um. Die Firma Hueske hat sich seit ihrer Gründung im Jahr 1977 durch den Seniorchef Robert Hueske, gelernter Landmaschinenmechaniker, auf Landschaftspflege spezialisiert. Dazu zählen vor allem Bankett- und Grabenräumarbeiten.

Auftraggeber sind Straßenbau- und Autobahnämter, Gemeinden, Landkreise und pri-

vate Straßenbauunternehmen. Schon in der Angebotsphase wartet die Firma Hueske für ihre Kunden mit Anwendungslösungen auf. Da stellt sich beispielsweise die Frage, was zu tun ist, um das beim Bankettfräsen angefallene Erdreich nicht für teures Geld wegzufahren, sondern feinkrümelig im Bodenbereich der Straßendämme einzustreuen. Aus den Überlegungen für diesen Arbeitsauftrag entstand die selbstgebaute Bankettschleuderfräse. Am Markt gibt es nichts Vergleichbares. Sie hat eindeutige Vorteile bei der

Einbringung des anfallenden Materials und ermöglicht unabhängige Arbeitsprozesse, weil kein Lkw zum Abtransport benötigt wird.

Der Unimog U 400 als Trägerfahrzeug wurde vor vier Jahren angeschafft und hat sich für Hueske bis heute vielfach bewährt. Mit den wachsenden Aufgaben in der Landschaftspflege und den immer weiter reichenden Anforderungen der Kunden zeigt sich für Michael Hueske aber die Notwendigkeit der stärkeren Motorisierung. Der Juniorchef, von Beruf Maschinenbaumechanikermeister, hat seine Berufsausbildung beim Unimog-Geräte-System-Partner Dücker im nahen Stadtlohn absolviert und kennt sein Geschäft sowie den Unimog bestens. Für ihn ist klar: „Unsere Aufgaben werden immer vielfältiger und anspruchsvoller, deshalb benötigen wir in Zukunft wohl den stärker motorisierten Unimog U 500.“ ■



„Zu den Vorteilen des U 400 zählen die Wechsellenkung VarioPilot®, die Leistungshydraulik, der hydrostatische Antrieb und die zahlreichen Anbaumöglichkeiten mit hohen Traglasten.“

Michael (l.) und Vater Robert Hueske, zwei Fachleute mit reichlich Praxisorientierung





Eine Ausnahme weist auch der Landkreis Mühldorf am Inn auf, in dem der Winterdienst auf sämtlichen Kreis-, Staats- und Bundesstraßen zentral organisiert ist. In den Landkreisen Rosenheim und Miesbach koordiniert das Staatliche Bauamt den Winterdienst auf Staats- und Bundesstraßen, während die Kreisstraßen von den Gemeinden in Eigenregie betreut werden.

*Herr Weyerer, ein zusätzlicher Landkreis bringt dem „Staatlichen Bauamt Rosenheim“ im Straßenbetriebsdienst mehr Arbeit. Ist Ihr Amtsbereich dafür gerüstet?*

„Wir haben eine sehr leistungsstarke Flotte von zehn Unimog Mehrzweckgeräteträgern mit einem vielseitigen Gerätepark im Einsatz. Neben einem neuen Unimog U 400, den wir im Juni dieses Jahres in Dienst stellen, haben wir vier weitere U 400, einen U 300, noch drei U 1600 und einen U 90 – dieses Fahrzeug hat Ebersberg eingebracht – in unserem Fahrzeugbestand. Für uns zählt allerdings in erster Linie, so ausgerüstet zu sein, dass wir alle Aufgaben des Straßenunterhaltungsdienstes in Bayern erfüllen können. Die Fahrzeuge werden nach dem Katalog für die Standardausrüstung in Kombination mit den Anbaugeräten konfiguriert. Sie müssen innerhalb ihres Leistungsspektrums (ausgelegt nach Tragfähigkeit, Motorstärke, Nutzlast und Gesamtgewicht) alle Kommunalaufgaben in Kombination mit den entsprechenden Geräten abdecken.“

*Wie sieht denn Ihr Gerätepark aus?*

„Für die vielseitigen Aufgabenstellungen, die der hohe Standard der Straßensicherheit erfordert, haben wir immer zielgerichtet angeschafft. Der Winterdienst, bei uns in Oberbayern eine sehr ausgeprägte und umfassende Arbeit, wird mit Schneepflügen, Schneeschleudern und Streuern von verschiedenen Geräteherstellern durchgeführt. Im Sommerdienst kommen verschiedene

# Schlagkraft gefragt

Die Verwaltungsreform 21 in Bayern hat dem Straßenbauamt Rosenheim – einem treuen und langjährigen Unimog-Kunden – mehr Straßen und folglich Aufgaben eingebracht.

Ziel dieser Reform war es, so der für den „Betriebsdienst zuständige Technische Oberamtsrat Werner Weyerer, „die Zahl der Straßen- und Hochbauämter zu verringern und die neuen Einheiten größer und schlagkräftiger zu machen, mit kosteneffizienten Strukturen.“ Für das Amt in Rosenheim, das bislang für die drei Landkreise Rosenheim (RO), Miesbach (MB) und Mühldorf am Inn

(MÜ) rund 850 km Bundes- und Staatsstraßen betreut hat, kam im Zuge dieser Reform der Landkreis Ebersberg (EBE) vor den Toren Münchens dazu. Für den Landkreis Ebersberg fallen aber zusätzlich zu den Bundes- und Staatsstraßen auch dessen Kreisstraßen in die Zuständigkeit von Rosenheim und damit ist das zu betreuende Straßennetz auf nunmehr 1.140 Kilometer angewachsen.



Die Mähzeit kommt: U 400 mit Mähtür und Mulag Mähgerät SB 500 auf dem Rosenheimer Gerätehof



„Mit unserer Flotte von zehn Unimog-Mehrzweckgeräträgern erfüllen wir zuverlässig alle anfallenden Aufgaben des Straßenbetriebsdienstes“

Werner Weyerer,  
Straßenbauamt Rosenheim



Mähgeräte von Mulag, Dücker und Doppstadt zur Anwendung. Weitere Sommerdienstgeräte sind ein Leitpfostenwaschgerät, unterschiedliche Kehr- und Wildkrautbesen sowie ein Sinkkastenreiniger.“

*Fahrzeuge und Geräte sind also aktuell auf einem absolut modernen und einsatzgerechten Stand. Mit welchen Maßnahmen wollen Sie diesen Standard über die Jahre hinweg aufrecht erhalten?*

„Wir haben in der Tat einen sehr guten Ausrüstungsstand, der uns anforderungsgerechte und zuverlässige Dienstleistungen durchführen lässt, wie sie von den Bürgern, sprich Verkehrsteilnehmern, und unseren vorgesetzten Dienststellen erwartet werden. Wir haben jetzt allerdings beschlossen, im Zuge einer noch höheren wirtschaftlichen Auslastung unsere Geräteträger rechtzeitig nach spätestens zehn Jahren auszutauschen. Derzeit handhaben wir es so, dass wir un-

sere Gebrauchten, die wir in unseren Werkstätten pflegen und funktionsfähig halten, intern übers Intranet anderen staatlichen Dienstleistern anbieten. Sofern von deren Seite kein Bedarf besteht, werden sie im Rahmen der Haushaltsbestimmungen meistbietend öffentlich versteigert. Ich glaube, diese Vorgehensweise ist der probate Weg, um auch in Zukunft, selbst angesichts kleinerer Budgets, über einen leistungsfähigen und modernen Fuhrpark zu verfügen.“ ■

Anzeige

## Ihr Partner in Sachen Winterdienst-Technik





**- leistungsstark**  
**- zuverlässig**  
**- kompetent**







**Gmeiner GmbH & Co. KG**  
Kommunal- und Winterdienst-Technik  
Bgm.-Knoll-Straße 26 · D-92245 Kürnnersbruck

Telefon: ++49 (0) 9621 / 7685-0  
Fax: ++49 (0) 9621 / 7685-49  
E-mail: [info@gmeiner-online.de](mailto:info@gmeiner-online.de)

Mehr Infos unter: [www.gmeiner-online.de](http://www.gmeiner-online.de)





Im Sommer Kehrmaschinen, im Winter Schneepflug: Die Einsatzbreite des U 500 überzeugt auch in den USA



## Freie Straßen für Urlauber

Straßenmeistereien in den USA modernisieren ihre Fuhrparks und setzen dabei verstärkt auf den Unimog

Unimog erfreuen sich in den USA wachsender Beliebtheit. So haben kürzlich die Verwaltung des Glacier-Nationalparks im US-Bundesstaat Montana sowie die Geschäftsführung der Talisker Mountain Development Corporation im Dear Valley in der Nähe des Prominenten-Wintersportorts Park City, Utah, die geländegängigen Geräteträger in ihren Fuhrpark aufgenommen.

Im Glacier-Nationalpark sorgen Unimog des Typs U 500 im Winter wie im Sommer für freie Straßen, damit die Besucher des Naturreservats die über 260 Vo-

gel- und 70 Säugetierarten sicher vom Auto aus beobachten können. Im Talisker Club sind ebenfalls U 500 unterwegs. Sie befreien die extrem langen und steilen Serpentinenzufahrten im Winter von Eis und Schnee und sind im Sommer als Kehrmaschinen im Einsatz.

Unimog werden seit Anfang 2003 in den USA und Kanada über die Händler der Marken Freightliner, Sterling und Western Star vertrieben. Sie bieten den Kunden einen Komplettservice inklusive Service und Ersatzteilversorgung. ■

## Herausforderung Takla Makan

Bei der Erschließung von Erdöl- und Ergasvorkommen in den unwegsamen Weiten Westchinas findet der Unimog beste Einsatzmöglichkeiten

Der Unimog hat sich in den vergangenen 20 Jahren in China einen festen Platz erobert. Insbesondere in der Erdöl- und Ergaserschließung erfahren die hoch geländegängigen Unimog-Modelle, aber auch die Geräteträger starke Nachfrage. Die wichtigsten Kunden im Reich der Mitte sind das Bureau of Geophysical Prospecting (BGP) sowie die Sinopec Corporation, die mittlerweile schon über 2.000 Unimog erhalten haben. Die Staatsunternehmen setzen die Fahrzeuge unter anderem in der Takla Makan-Wüste im westlichen China ein. Das Gebiet wird im Norden von Kasachstan und im Süden vom Kulun-Shan-Gebirge begrenzt. Es enthält reiche Erdöl- und Erdgasvorkommen, ist aber infrastrukturell weitgehend unerschlossen. Ideale Einsatzbe-

dingungen also für den Unimog, der hier zur Landvermessung sowie zum Transport von Bohrtrupps, Werkzeugen und Geräten eingesetzt wird.

Alle Fahrzeuge sind ab Werk mit hochleistungsfähigen Heizungs- und Klimaanlage ausgestattet und meistern so die für die Takla Makan-Wüste nicht ungewöhnlichen Temperaturunterschiede von -40 bis +60 Grad Celsius. Rund zwei Drittel der Unimog haben zusätzlich

eine Reifendruckregelanlage an Bord. Sie ist in der Lage, den Reifendruck an unterschiedliche Bodenbedingungen wie Straße, Fels und Sand anzupassen.

Die beiden in 21 Ländern tätigen Unternehmen BGP Inc. und Sinopec beschaffen jährlich rund 100 Einheiten der Produktlinie U 3000 bis U 5000. Diese werden vorwiegend in Ländern wie Saudi-Arabien, Libyen und Algerien zur Erdölexploration eingesetzt. ■

*Der Unimog ist aus Chinas Erdöl-  
exploration nicht mehr wegzudenken: Materialtransport in der  
Takla-Makan-Wüste in West-China*





Ob Freightliner, Mercedes-Benz oder Fuso: Bei DaimlerChrysler haben hohe Sicherheitsstandards oberste Priorität

# Jubiläum einer Innovation

25 Jahre ABS für Nutzfahrzeuge: Der Einsatz des Anti-Blockier-Systems markiert den Start in die moderne Sicherheitstechnik

Den Schauplatz bietet eine vereiste Landebahn am Polarkreis: Dort demonstrieren die Entwickler der damaligen Daimler-Benz AG Ende Januar 1981 das erste serienreife Anti-Blockier-System (ABS) für Nutzfahrzeuge. Und die Vorführung beeindruckt: Mit dem Anti-Blockier-System sind während einer Vollbremsung Ausweichmanöver möglich. Lkw und Omnibusse bleiben beim Bremsen auf links und rechts unterschiedlichen Fahrbahnbelägen lenkbar. Auch Sattellauflieger und Anhänger sind aufgrund der Stabilität des Zugfahrzeugs in heiklen Situationen viel besser beherrschbar.

*Auf diesem Flugplatz in Finnland demonstrierte Daimler-Benz 1981 das erste serienreife ABS für Nutzfahrzeuge*

Lieferbar für schwere Lkw und Omnibusse von Mercedes-Benz ab Herbst 1981, erweist sich ABS schnell als eine der wesentlichsten Sicherheitsentwicklungen in der Geschichte des Automobils. Das ABS bildet 1981 den Auftakt zu einem Feuerwerk an Innovationen rund um das Thema aktive Sicherheit im Allgemeinen und Bremsen im Besonderen. Sechs Jahre später ergänzt die Antriebs-Schlupfregelung (ASR) das ABS in Lkw und Omnibussen. Inzwischen ist ABS im Fuso Canter in zahlreichen Ländern serienmäßig, und Lkw der Marken Mercedes-Benz und Freightliner werden nur noch mit der automatischen Stotterbremse ausgeliefert.

Und die Entwicklung geht weiter. Spurassistent und Abstandsregelung sind 2006 optional für die Reisebusse von Mercedes-Benz und Setra zu bekommen. Der „Active Brake Assist“ für den Actros – auch als Notbremssystem bekannt – wird in diesem Jahr für Kunden und Fahrer ebenso Wirklichkeit wie das neue serienmäßige Elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) mit Beladungserkennung in der neuen Generation des Sprinter.

Bei all diesen Entwicklungen sind die Nutzfahrzeuge von DaimlerChrysler führend und profitieren von den einzigartigen Ressourcen in Forschung und Entwicklung des weltweit agierenden Konzerns. Angestoßen hat die umfassende und rasch voranschreitende Sicherheitstechnik jedoch vor 25 Jahren die Einführung des ABS, präsentiert auf einem vereisten Flugplatz in Finnland. ■

[www.daimlerchrysler.com](http://www.daimlerchrysler.com)



## Anti-Blockier-System (ABS) – so funktioniert's

Das Anti-Blockier-System verhindert ein Blockieren der Räder bei Vollbremsungen und arbeitet auf trockenem Asphalt ebenso zuverlässig wie bei Nässe oder Glatteis. Droht ein Rad zu blockieren, vermindern Magnetventile im Bremssystem den an der Radbremse anliegenden Bremsdruck schrittweise so lange, bis das Rad wieder stabil rollt. Danach wird der Bremsdruck in Bruchteilen von Sekunden wieder hochgepumpt, bis das Rad erneut zu blockieren droht. Das Fahrzeug bremst mit einer Bremskraft, die den Fahrbahnverhältnissen angepasst ist. Das verkürzt den Bremsweg, das Fahrzeug bleibt stabil und lenkbar.





*Mitten im Landkreis Cerdanya, der an Andorra und Frankreich angrenzt, ist dieser Unimog U 500 mit Schmidt Keilschneepflug und Streuer auf nahezu 2.000 m Höhe im Einsatz*

*Typisch für die Landschaft im Vall de Ribes sind die steilen Anfahrten hinauf zu den gut 2.000 m hohen Kalkgipfeln der Serra de Moixeró (unten links)*

*Die Infrastruktur sichern heißt in den katalanischen Pyrenäen vornehmlich die kleinen Straßen zwischen den meist ebenfalls kleinen Dörfern frei zu halten. Der Unimog mit Schneepflug und Streuer ist dabei bis in den März hinein im Einsatz (unten rechts)*

unvermittelt das Strukturhilfeprogramm ein. Ein Mitglied der Landesregierung, das viele Jahre als Bürgermeister in dieser Region tätig war, hat sich nachhaltig dafür eingesetzt, dass die Berggemeinden mit Unimog ausgerüstet werden, weil die Räumdienste früher zentral aus Madrid gesteuert wurden und die Bergdörfer oftmals tagelang von der Außenwelt abgeschnitten waren. Ziel dieser Maßnahme: In eigener Regie können jetzt mehrere Gemeinden vor Ort be-

stimmen, welche Straßen zur Aufrechterhaltung der Infrastruktur in der abgelegenen Bergwelt geräumt werden müssen. Die Anschaffung der Fahrzeuge erfolgte durch die Landesregierung im Rahmen des Strukturhilfeprogramms „Petits Municipis“. Unimog wurde in erster Linie zur Angebotsabgabe in einer europaweiten Ausschreibung aufgefordert, weil nach den Vorstellungen der Regierung die Basisfahrzeuge eine professionelle Technik und Qualität aufweisen sollten. Und

als ob er die Bestätigung für die getroffene Kaufentscheidung nachreichen wolle, sagt Narcis Ribes, zuständiger Beamter für das Strukturhilfeprogramm, am Ende der Pyrenäen-Tour in Sachen Winterdienst: „Unimog überzeugt uns durch Zuverlässigkeit, Professionalität, hervorragende Betreuung, Kundenorientierung und eine durch und durch seriöse Einstellung zu den den lokalen Anwendern sowie unseren Fahrern.“ ■







# Eine Liebeserklärung für den Unimog

Innerhalb eines knappen Jahres entstand in Gaggenau-Bad Rotenfels auf einem 7.996 Quadratmeter großen Gelände das Unimog-Museum. Am 3. Juni 2006 war die feierliche Eröffnung im Beisein des baden-württembergischen Ministerpräsidenten, Günther H. Oettinger und Andreas Renschler, als Mitglied des Vorstands der DaimlerChrysler AG verantwortlich für das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge.

**D**er Ministerpräsident brachte es in seiner Ansprache auf den Punkt, indem er sagte: „Eine markante Technik hat einen markanten Platz erhalten.“ Der oberste Repräsentant des Landes Baden-Württemberg outete sich dabei als Unimog-Fan. So erzählte er aus seiner Jugendzeit, von einem Unimog-Holzmodell das er zum fünften Geburtstag geschenkt bekommen hatte und das ihm zum liebsten Spielzeug wurde: „Er war aus Holz, rostete deshalb nicht und nahm auch sonst im Um-

gang nichts übel – wie die richtigen Unimog eben auch.“

In Blickrichtung auf die Anfang Mai erfolgte Eröffnung des neuen Mercedes-Benz Museums in Stuttgart-Untertürkheim stellte Andreas Renschler in seinem Grußwort fest: „Es ist die Zeit der Museen. Sie haben die Aufgabe, zu sammeln, aufzubewahren und den Exponaten Schutz zu bieten.“ An einem trefflichen Beispiel zeigte Renschler hingegen auf, dass der Unimog sich wohl selbst zu schützen weiß. Denn, so erzählte er, als in

der Volksrepublik China ein Automobilhersteller versuchte, eine Art Unimog in großem Stil nachzubauen, scheiterte dieses Unternehmen unter anderem deshalb, weil die DaimlerChrysler Ingenieure so großartige Arbeit leisten.“ Stefan Schwaab, 1. Vorsitzender des Unimog-Museums e.V., würdigte die Gemeinschaftsleistung der vielen ehrenamtlichen Helfer, Spender und Sponsoren. „Sie alle haben zusammen mit uns ein Projekt zum Laufen gebracht, das seinesgleichen sucht.“ ■



*Sehr gelungen und übersichtlich: Das Unimog-Museum mit seinen Exponaten aus sechs Jahrzehnten (oben links)*

*Harmonisch in das Murgtal eingebettet liegt das Unimog-Museum, dessen Baustoff Holz sehr gut zum Charakter der umliegenden Schwarzwaldlandschaft passt (oben rechts)*

*Das symbolische Band wurde von Andreas Renschler (2. v. l.), Chef des DaimlerChrysler Geschäftsfeldes Nutzfahrzeuge und Ministerpräsident Günther H. Oettinger (3. v. l.) sowie Martin Daum (6. v. l.), Chef des Werkes Wörth und des Produktbereichs Unimog/Sonderfahrzeuge, gemeinsam durchgeschnitten*

unimog museum

**Museumsträger, Bauherr und Eigentümer:**

- Unimog-Museum e.V.
- 1. Vorsitzender: Stefan Schwaab
- 2. Vorsitzender: Florian Kohlbecker

**Betreibergesellschaft:**

- Unimog-Museum Betriebs GmbH
- Geschäftsführerin: Christina Palma Diaz

**Lage:**

- An der B 462, Ausf. Schloss Rotenfels
- 76571 Gaggenau

**Öffnungszeiten:**

- Di. - So.: 10 -17 Uhr
- (indiv. Regelungen bei Veranstaltungen)

**Eintrittspreise:**

- Erwachsene: 4,50 Euro
- Ermäßigt: 3,50 Euro, Familien: 11,- Euro

**Fahrpreise Unimog-Parcours:**

- Fahrt: 6,50 Euro
- Fahrt ermäßigt: 5,50 Euro
- Gruppenfahrt und Fahrertraining: auf Anfrage

[www.unimog-museum-gaggenau.de](http://www.unimog-museum-gaggenau.de)



## Perfektion erfahren.

► Der Unimog ist anders. Weder Allrad-Lkw noch Schlepper. Sondern eine Fahrzeug-Gattung für sich. Mit doppeltem Leistungs-Plus: Erstens ist der Unimog als professioneller Geräteträger so vielseitig wie kein zweites Fahrzeug. Und zweitens: Dank einzigartigem Fahrwerkskonzept genießen Sie jederzeit uneingeschränkte Handlungsfähigkeit. Auch dann, wenn andere Fahrzeuge scheitern.

► Bei jeder Herausforderung - auf und abseits der Straße: Der Unimog bietet passgenau, was Sie für Ihren individuellen Arbeitseinsatz brauchen. Power pur, ungebremste Dynamik, einzigartige Effizienz - alles auf perfekte Weise verbunden. Das Ergebnis: Meter für Meter das gute Gefühl, sich auch unter schwierigsten Bedingungen auf überlegene Technologie verlassen zu können.

► Was drin ist für Sie mit dem Unimog erfahren Sie bei Ihrem Unimog-Partner. Oder unter [www.mercedes-benz.com/unimog](http://www.mercedes-benz.com/unimog)  
**Mehr bewegen. Unimog.**



Mercedes-Benz