

# Neue und bewährte Qualitäten

Ob Geräteträger oder Extrem-Geländegänger, alle Unimogs bekommen jetzt Euro-6-Motoren verpasst. Das erste Kennenlernen offenbart neue und bewährte Qualitäten.

**N**euere Unimogs zum Probefahren, die gibt es nur alle Jubeljahre, das sollte man nicht versäumen. Aber was ist neu am legendären Unimog? Natürlich die Motoren: Brandneue Vier- und Sechszylinder mit der Bezeichnung OM 934 respektive 936, darauf darf man sich schon freuen. Zwei von Grund auf neu konstruierte Dieselmotoren ersetzen das bisherige Motorenprogramm – den bisherigen eher rappeligen, aber praktisch unzerstörbaren Vierzylinder vom Typ OM 904 und den 906er-Sechszylinder, der nicht sonderlich drehmomentstark lief. Besondere Aufmerksamkeit gilt dem 5,1 Liter großen Vierzylinder, der in seiner stärksten Ausführung 231 PS liefert und damit schon im erlesenen Kreis der Sechszylinder wildert.

## Einstiegsmodell: U 218 statt U 20

Das Einstiegsmodell in die Welt der Unimogs heißt jetzt U 216 und soll den früheren U 20 ersetzen. Das Fahrzeug bekommt jetzt anstelle des brasilianischen Kleinfahrerhauses die originale Geräteträger-Kabine – selbst der kleinste Unimog ist jetzt ein Unimog. Die 18 steht symbolisch für die Motorleistung, also 177 PS. Der Motorlauf ist neuerdings dezenter, sonst fährt sich der kurze und schmale Neue für den Profi spielend einfach. Der Radstand des knapp 5 m langen Unimogs beträgt geringe 2.800 mm, PKW-Niveau hat auch der Wendekreis von gerade mal 12,6 m.

Was ist sonst noch neu? Gute Sicht nach allen Seiten bot das Fahrerhaus schon bisher, jetzt lenkt das neue Monitorsystem mit Frontkamera den Blick unmittelbar vor und unter den Stoßfänger. Eine grüne Linie leitet den Fahrer – auch den mit Anbaugeräten ungeübten Tester – auf den letzten Zentimetern vor dem Andocken an die Geräte. Die Scheiben-



wischer reinigen die Frontscheibe jetzt von oben, das Wischerfeld wird damit aber größer. Und im harten Wintereinsatz, wenn sonst viel Schnee auf den Wischerarmen lastet, muss der Wischermotor jetzt weniger Widerstand überwinden.

Mit seiner Grundtechnik ist der Unimog ein LKW, das macht sofort die Einstiegshöhe klar. Der Armaturenräger stammt aus der neuen LKW-Generation von Mercedes-Benz, das Lenkrad mit Funktionstasten sowieso. Auf der Straße offenbart sich eine straffe Federung, dann geht es auch schon ins Gelände. Die kurzen Bergab-Passagen geben der Motorbremse die Chance, sich von der besten Seite zu zeigen. Wie im LKW wird sie mit dem Lenkstockhebel rechts betätigt, damit kann der Fahrer auch die Gänge des elektropneumatischen Getriebes schalten – acht für vorwärts, sechs für rückwärts. Der Unimog lässt sich präzise lenken, auf der Autobahn sind für



Von oben: erste Testfahrten mit fräsen, räumen und kehren. Der kleinste Unimog versieht als 10-Tonner seinen Dienst. Unimog U 423 mit Dreiseitenkipper.



**Neuer Unimog-Arbeitsplatz mit Komponenten aus dem Actros.**

## Unimog auch zur Miete

Charterway erweitert das Angebot um den Unimog als Geräteträger inklusive verschiedener An- und Aufbauvarianten. Kommunen und private Dienstleister können so auf die Schnelle hoch spezialisierte Saisonfahrzeuge für ihren Fuhrpark beschaffen. Angeboten werden die bewährten Varianten U 300 respektive 400 sowie der neue U 423, bereits mit Euro-6-Maschine, ihre Aufbauten sind für den Sommer und Winterdienst spezifiziert. Sie stehen in der Kurzzeitmiete ab 24 Stunden, aber auch wochen- oder monatelang zur Verfügung.

den Zehntonner 90 km/h drin. Im Gelände fährt er mit Allradantrieb und großen Rädern bodenschonend.

### Zwei Nummern größer: U 427 mit Schneefräse

Neu im Bedienkonzept des Unimog ist sein Joystick, damit steuert der Fahrer seinen Geräteinsatz. Wir sitzen in Testfahrzeug Nummer 2, einem U 427 mit großer Sechszylinder-Maschine. Exakt 272 PS leistet der 7,7 Liter große Reihensechser, der noch leiser und noch vibrationsärmer läuft. Der Unimog trägt eine Schneefräse vorn und ein Kontergewicht hinten, doch wo wollen wir räumen? Statt Schnee gilt es, einen Berg aus Holzhackschnitzel zu versetzen. Der Instrukteur erklärt die Bedienung: „Zuerst den hydrostatischen Fahrtrieb einschalten und die Kupplung betätigen. Dann im Work-Modus die Arbeitsgruppe (Tastensymbol: ein beladener Esel) aktivieren, die Zapfwelle einschalten und vielleicht noch den Tempomaten einstellen“. Klingt nicht ganz trivial, funktioniert aber prima, wir rollen mit rund 1 km/h auf den Schnitzelhaufen zu. Jetzt nur noch die Fräse in die richtige Arbeitshöhe justieren, dann fliegen die Holzstückchen

zur Seite. Kein leichter Job für den Unimog und seine Fräse, der Fahrzeugmotor arbeitet spürbar unter Vollast. Gas geben kann man übrigens mit dem Joystick, man steuert damit auch Fräse und Auswurfkanal. Das Hydrauliksystem ruft nur so viel Leistung ab, wie das Gerät momentan verlangt. Heißt auf Unimog-Deutsch „Load Sensing“ und soll den Kraftstoffverbrauch im intensiven Geräteinsatz reduzieren.

Die Bezeichnung Vario-Power steht für die Leistungshydraulik, die jetzt noch mal zugelegt hat. Zwei Kreise, die jeweils mit 280 bar und mit einer Höchstleistung von 58 kW pro Kreis arbeitet und für den Antrieb von Dauerverbrauchern dient. Die Weiterentwicklung kann zusätzliche Pumpen oder Diesel-Aufbaumotoren ersetzen. Wie beispielsweise in Aufbau-Kehrmaschinen. Bedient wird das System über Lenkradtasten, seine Daten sind im Display des neuen Kombiinstrumentes abzulesen. Verfügbar ist die Leistungshydraulik in den Unimogtypen ab dem U 318.

### Easydrive: Hydrostat für bis zu 50 km/h

Easydrive nennen es die Unimog-Techniker, damit soll Energie und Zeit gespart werden.

Der neue Hydrostat erlaubt jetzt Geschwindigkeiten bis 50 km/h, das stufenlose Fahren und Arbeiten reduziert den Kupplungsverschleiß und erhöht die Arbeitsleistung. Geht es dann auf freien Straßen zurück, wird der Fahrtrieb gewechselt. Zurück vom Hydrostatantrieb zum Schaltgetriebe im fliegenden Wechsel, dafür muss nicht angehalten werden. Wenn zwei Bearbeitungsabschnitte weiter auseinander liegen, wird zwischendurch mechanisch gefahren. Den schnellen Wechsel zwischen Vorwärts- und Rückwärtsfahrt regelt der kleine Schalter des „Electronic Quick Reverse“ – eine weitere Unimog-Spezialität, nur auf Knopfdruck zu betätigen.

Höhen- und neigungsverstellbar sind die neuen Lenkräder jetzt immer. Fürs Kehren oder Böschungsmähen gibt es nach wie vor die Wechsellenkung, die keinen großen Aufwand bedeutet. Wer mehr Motorleistung braucht, kann die 300-PS-Maschine wählen. Damit fährt man im land- und forstwirtschaftlichen Einsatz, wenn es zwei Anhänger oder hohe Zuggesamtgewichte werden. Das muss aber noch nicht das Ende der Fahnenstange sein. Bis zu 350 PS und 1.400 Nm Drehmoment könnten es noch werden.



**Arbeitsgeräte aller Art: Wer eine Schneefräse betreibt, braucht schon einen U 427.**

Aber es ist nicht die schiere Leistung, die den Mythos begründet. Es ist die Vielfalt des Programms und sein „... nichts ist unmöglich“. Das Konzept greift noch immer: überschaubare Maße, Portalachsen mit hoher Bodenfreiheit, Sperrdifferenziale und Singlebereifung. Die neuen Motoren laufen nicht nur sauberer, sondern spürbar stärker, die Bedienung wird deutlich verbessert. Die Unimogs sind Arbeitsgeräte für Profis, die auch zu Euro-6-Zeiten ihren Markt haben.

**Wolfgang Tschakert**

**Der neue Hydrostat erlaubt 50 km/h, das stufenlose Fahren und Arbeiten reduziert den Kupplungsverschleiß und erhöht die Arbeitsleistung.**

**Fassi SmartApp: be smart**

**Jetzt reagiert Ihr Kran auf einen Klick**

Fassi ist das erste Unternehmen in der LKW-Ladekranbranche, das intelligente Nutzung von Kranen mit dem Einsatz von Smartphones der neuesten Generation verbindet. Die Fassi SmartApp ist ein integriertes System zum Auslesen und Sammeln von Daten in Echtzeit, das ist in der Lage ist Ferndiagnosen im Kranbetrieb durchzuführen. Mit diesem System können Sie den vollen Funktionsumfang Ihres Krans ausschöpfen und den Wartungszeitplan des Krans mithilfe der Nutzungsstatistiken verbessern.



**LEADER IN INNOVATION**

Mehr infos:

[www.fassigroup.de](http://www.fassigroup.de)