



Talente eines Spätgeborenen

Mercedes-Benz Unimog U 20

Er kostet nicht mehr als ein hochwertiger Kommunaltraktor und bietet doch die Leistungsreserven eines Unimogs: Der U 20 ist ein Kandidat für Kommunen wie Garten- und Landschaftsbauer. Der kompakte Unimog U 20 kann alles und doch ein wenig günstiger.

Es muss ja nicht immer ein Unimog sein – diesen Satz hörten die Verkaufsspezialisten aus dem Geschäftsbereich Spezialfahrzeuge oft. Er sei zu gut, zu groß, zu teuer. Da greift der eine schon mal zu einem gewöhnlichen Allrad-LKW, der andere zu einem Kommunal-Traktor – wohl wissend, dass dies immer nur auf einen Kompromiss hinausläuft. In diese argumentative Lücke schlüpft nun der U 20. Er füllt beide Rol-

len aus: zwar ein wenig kleiner, aber günstiger in der Anschaffung und wohl auch nicht ganz so talentiert. Das hört der Hersteller zwar gar nicht gerne, aber seine Produktmanager sagen: Der U 20 ist zu 100 Prozent Unimog – das Mähen, Räumen und Streuen ist dem U 20 wie auf den Leib geschnitten. Martin Daum, Leiter des Produktbereiches Sonderfahrzeuge, erklärt: „Das Chassis des Geräteträgers U 300 wird übernommen und nur

eingekürzt.“ Auf den Rahmen wird in Wörth das kleinste in der Daimler-Welt verfügbare Fahrerhaus aufgesetzt; es kommt komplett montiert aus Brasilien und dient dort dem kompakten Verteiler-LKW Accello. In Sachen Sicherheit macht Daimler aber keine Zugeständnisse – die voll verzinkte Ganzstahl-Kabine musste erst den Pendelschlagtest nach ECE R 29 bestehen, um das OK für die internationalen Märkte zu bekommen.



Die Frontseilwinde wird über die Frontzapfwelle betrieben.

unten: Reichlich Platz fürs Werkzeug: ab Werk mit attraktiver Staubox hinter dem Fahrerhaus



Im Gelände ganz groß. „Lieber langsam angehen“, sagt der Einweiser des Herstellers, „die Steigung nehmen wir auch ohne Schwung.“ Mit Allradantrieb und zugeschalteter Längssperre zieht der 7,5-Tonner die mit Restschnee glatt polierte Steigung des Waldwegs hoch. Keine wirkliche Herausforderung, der hochbeinige Geländegänger aus Wörth schafft ganz andere Topografien. Seine knapp geschnittene Kabine hat keine Langstrecken-Qualitäten. Man sitzt im U 20 enger als im U 300/400, Langbeiner müssen ihre Extremitäten um die Lenksäule falten. Doch mit der patenten Lenkradverstellung findet man seine Position, und für das Schalten muss der Fahrer nicht im Getriebe rühren. Außerdem: Im U 20

TECHNISCHE DATEN

Motor

Vierzylinder-Diesel OM; 904 LA mit PLD-Direkteinspritzung, Turbolader mit Ladeluftkühlung, hydrosstat. Lüfterantrieb, abgasarm nach Euro 4 mit SCR-Abgasnachbehandlung

Hubraum 4.250 cm³

Nennleistung 110 kW/150 PS bei 2.200 U/min

Max. Drehmoment 610 Nm bei 1.200 – 1.600 U/mi

Kraftübertragung

Permanent-Allradantrieb, Einscheibentrockenkupplung, MB-Vollsynchon-Wendegetriebe mit 8 Vorwärts- und 6 Rückwärtsgängen, elektro-pneumatische Telligent-Schaltung, Arbeitsdrehzahlregelung; sperrbares Längsdifferential; Elektro-pneumatische Wendeschaltung EQR (Electronic Quick Reverse), Achsübersetzung i = 6,53

Fahrwerk

Gerader, durchgehender Leiterraum mit geschraubten Querträgern und Querrohren, definierte Kräfteleitpunkte für Anbaugeräte. Vorn und hinten angetriebene Portalachsen, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer, Stabilisatoren an Vorder- und Hinterachse. Differenzialsperren an Vorderachse optional, an Hinterachse Serie, während der Fahrt elektro-pneumatisch zuschaltbar

Lenkung, Bremsen

Servolenkung, verstellbare Lenksäule; pneumatisch-hydraulische Zweikreis-Scheibenbremsen an beiden Achsen, ABS, ALB (automatisch lastabhängige Bremskraftregelung)

Elektrik

24 V-Anlage, Drehstromlichtmaschine mit 28 V, 80 A; Batterie 2 x 12 V, 115 Ah

Hydraulik

Zweikreis-Arbeitshydraulik, 22 + 45 Liter/min bei 200 bar gemäß EN 15431/EN; 6 Steueranschlüsse vorn, Dauerverbraucher-Anschlüsse vorn und Mitte. Kippzylinder für Pritsche und Kipperanschluss für Anhänger

Fahrerhaus

Frontlenker-Stahlfahrerhaus mit 3 Sitzplätzen gemäß ECE R29/2, nur Linkslenker

verbringt man normalerweise keine acht Stunden hinter dem Lenkrad. Heute soll er nur seine Einsatz-tauglichkeit demonstrieren. Seine ersten Vorführungen hat er bereits hinter sich – so auch auf der Fach-

MASSE UND GEWICHTE

Länge (mit Aufbau): 4.935 mm

Breite: 2.150 mm

Höhe

(mit Bereifung 335/80 R 20): 2.720 mm

Radstand: 2.700 mm

Ladelänge/-breite: 2.200/2.050 mm

Ladehöhe: 1.293 mm

Tankvolumen: 145 l

Zul. Vorderachslast: 4.800 kg

Zul. Hinterachslast: 4.800 kg

Zul. Gesamtgewichte: 7.500/8.500 kg (im Winterdienst)

Zul. Anhängelast: 18.000 kg

Alle Tests und Fahrberichte auch unter www.kfz-anzeiger.com

messe „Demopark“ in Eisenach. Jetzt erfolgt der Serienstart, noch im ersten Quartal rollten die ersten U 20 zum Kunden. Von den Profis unter den Geräteträgern – weithin als die Typen U 300 bis U 500 von Unimog bekannt – unterscheidet sich der U 20 schon in seiner enormen Wendigkeit. Sein Wendekreis von 12,50 Metern hat PKW-Format und hängt die großen Brüder um Längen ab. Der kleine Unimog wird ausschließlich mit 7,5 und 8,5 Tonnen Gesamtgewicht angeboten und bleibt stets unter den Maßen des U 300. Die Portalachsen und die Einzelbereifung stammen aus dem Unimog-Baukasten. Der gewiss nicht schwächliche Vierzylinder-Diesel aus der Baureihe OM 904 LA kommt aus der Großserie und leistet im U 20 einheitliche 110 kW (150 PS). Nach Art des Hauses erfüllt der Diesel die Euro-4-Norm mit Hilfe einer SCR-Abgasnachbehandlung, die der Hersteller Bluetec-Technologie nennt. Sie soll die Stickoxide mit Hilfe des Harnstoffs Adblue eliminieren, der dazu fein zerstäubt in den Abgasstrahl eingeblasen wird. Das wie im Actros elektrohydraulisch schaltbare Achtgang-Getriebe mit sechs Rückwärtsgängen ermöglicht Geschwindigkeiten zwischen 1,1 und 90 km/h bei



Eng geschnittenes Stahlfahrerhaus mit verstellbarer Lenksäule, rechts die Bedienkonsole mit Telligent-Schaltknopf, dahinter der Joystick für den Gerätebetrieb

Nenn-drehzahl. Einen hydrostatischen Fahrtrieb gibt es aus Gewichts- und Kostengründen nicht, der bleibt dem teuren Geräteträger vorbehalten.

Grundehrlich ist die originale Produktbeschreibung des Hauses, sie klärt über das Einsatzspektrum auf: „Für gelegentliche Mäharbeiten im kommunalen Einsatz bietet der U 20 beste Voraussetzungen. Steht dies aber, wie bei Straßenmeistereien, über einen langen Zeitraum permanent auf dem Dienstplan, würde der Anwender möglicherweise Kraft und Mähbreite eines U 400 vermissen.“ Wer Winterdienste leistet, sollte seine Streugutbehälter prüfen – wer mehr als zwei Kubikmeter mitführen möchte, sollte zum größeren Geräteträger greifen. Doch sonst sind seinen Talenten keine engen Grenzen gesteckt. Die Zweikreis-Kommunalhydraulik, ein Zapfwellen-Getriebe vorn, der Nebenantrieb des Getriebes und die Frontanbauplatte vervollständigen die Ausrüstung, die die Nutzung einer Vielzahl von Anbaugeräten erlaubt.



Im U 20 kommt das Original-Unimog-Fahrwerk mit schraubengefederten Portalachsen zum Einsatz – mittig das sperrbare Verteilergetriebe. Vor der Vorderachse sitzt das Zapfwellenge triebe mit Abtrieb für Anbaugeräte.

Neu für alt. Über die Jahre hatte der Unimog stets zugelegt – mehr Gewicht, mehr Funktionen, mehr Leistung. Damit wuchs das Geräteträger-Urgestein zu einem formidablen Hightech-Gerät, das mittlerweile auch seinen Preis hat. „Back to the Roots“, sagt Martin Daum und spricht von den rund 12.000 Unimogs der Baureihen 424 und 427, auf die der U 20 zielt. Sie versehen noch immer treu ihre Dienste und warten nicht zuletzt wegen neuer Umweltauflagen längst auf ihren Ersatz. Hier setzt der kleine Unimog an, den es zu einem Grundpreis von rund 75.000 Euro geben soll – etwa 200 Verkäufe pro Jahr sind prognostiziert, die in Europa, aber auch in Asien abgesetzt werden sollen. Vielleicht werden es ja mehr – denn der U 20 kann noch mehr als nur mähen oder räumen: Als PS-starke Zugmaschine hat er keine Mühe, mit voller Auslastung einen 18-Tonnen-Hänger zu ziehen. Hohe Transportgeschwindigkeiten sind für ihn keine Hexerei. Er darf auf der Autobahn nicht nur mähen und räumen – da und dort wird man ihn auch auf den Fahrspuren finden.

WOLFGANG TSCHAKERT

Der erste Kleine

Die Insider werden sich erinnern: Schon Anfang der 90er-Jahre gab es einen kleinen Unimog – UX 100 hieß er. Man sprach von einer neuen Dimension. Von ganz unten sollte er das Programm abrunden, als 3,5- oder 4,3-Tonner. Angetrieben wurde er von Vier- und Fünfzylindern aus dem Transportergeschäft. Mit seiner Funktionalität war er ein Großer, selbst ein hydrostatischer Fahrtrieb blieb ihm nicht verwehrt. Bis 1998 wurden nur 790 Einheiten verkauft – zu wenig für die Daimler-Division. So reichten die Unimog-Verantwortlichen das Konzept an die Kommunal-spezialisten von Hako weiter und konzentrierten sich wieder auf ihre Kernkompetenz.