



Auf der Probefahrt beeindruckte der Mercedes-Benz Unimog U 20 mit seiner hohen Geländegängigkeit.

Mercedes-Benz Unimog U 20

Leichtes Allround-Talent

Schnell auf der Straße und erstaunlich geländegängig zeigt sich der Unimog U 20 als wendiger Allroundman – nicht nur in kommunalen Diensten.

Der Mercedes-Benz Unimog U 20 ist als kleiner Bruder das jüngste Mitglied der Unimog-Familie. Sie umfasste zuvor die Baureihen U 300/U 400 und U 500 als professionelle Geräteträger sowie die Baureihen U 3000/U 4000 und U 5000 als Offroad-Spezialisten. Der Bandanlauf des Unimog U 20 als dritte Baureihe erfolgte Ende 2007 und die Auslieferung zu Anfang des Vorjahres. Die U-20-Modelle runden das Unimog-

Programm nach unten mit unterschiedlichen Baumustern für 7,5 und 8,5 t Gesamtgewicht ab. Außerdem soll im Laufe des ersten Quartals noch eine 9,3-t-Gesamtgewichtsversion zur Verfügung stehen.

Das typische Merkmal des Unimog-Nachwuchses ist die Bauweise als leichtgewichtiger, wendiger und kompakter Geräteträger mit Frontlenker-Ganzstahlfahrerhaus. Außerdem lässt sich mit dem

U 20 die Fahrgestell- und Antriebstechnik des klassischen Unimog zu einem besonders günstigen Preis/Leistungsverhältnis nutzen. Damit empfehlen sich die U-20-Modelle als ideales Arbeitsfahrzeug vor allem für kleine und mittlere Kommunen sowie für Garten- und Landschaftsbetriebe.

Die Leistungsabgrenzung gegenüber seinen großen Brüdern U 300 bis U 500

erfolgt in der Hauptsache über die Motorisierung. Für den Unimog U 20 steht ausschließlich der ladeluftgekühlte Vierzylinder-Bluetec-Turbodiesel Mercedes-Benz OM 904 LA mit SCR-Technologie und Ad-Blue zur Wahl. Er leistet aus 4,3 l Hubraum 150 PS (110 kW) bei 2.200/min und gibt sein maximales Drehmoment von 610 Nm bei 1.200 bis 1.600/min ab. Immerhin bedeutet das im Soloeinsatz, je nach Gesamtgewichtsversion von 7,5 bis 9,3 t, ein Leistungsverhältnis von rund 20,0 PS/t bis 16,1 PS/t und ein maximales Drehmomentniveau von 81,3 Nm bis 67,0 Nm/t sowie 8,3 PS/t und 33,9 Nm/t – auf das maximal zulässige Zug-Gesamtgewicht von 18 t hochgerechnet.

Die Kraftübertragung erfolgt über das Achtgang-Schaltgetriebe UG 100/8 mit Telligent-Schaltung in 3-Pedaltechnologie für Fahrgeschwindigkeiten von etwa 6,0 bis 90 km/h bei Nenndrehzahl, das sich auf Wunsch um acht Arbeitsgänge für Fahrgeschwindigkeiten von 1,2 bis rund 15,0 km/h bei Nenndrehzahl erweitern lässt. In der Vollversion stehen dann neben den 16 Vorwärts- auch 14 Rückwärtsgänge zur Verfügung.

Dank serienmäßiger Telligent-Schaltung lässt sich der U 20 mit überaus einfachem Handling wirtschaftlich fahren.

Auf der Probefahrt zeigte sich der Solo-Allrad-LKW Unimog U 20 als schnelles Einsatzfahrzeug auf der Straße und bemerkenswert geländegängig im Offroad-Einsatz. Vor allem in der letzteren Disziplin wird der U 20 bislang noch unterschätzt. Allerdings war es für Ralf Borauke von der Unimog-Generalvertretung Fasioco GmbH aus Moers nicht einfach, ein passendes Gelände für die Einladung zur Probefahrt zu finden. Gefunden wurde das ADAC-Fahrsicherheits-Zentrum in Grevenbroich. Es besitzt einen Offroad-Parcours mit einer Grundfläche von etwa einem Hektar, auf dem sich mit dem Unimog U 20 Grenzbereiche erfahren lassen.



Auch der kleine U 20 zeichnet sich durch vielfältige Einsatzmöglichkeiten mit Anbaugeräten für den Ganzjahreseinsatz und seine hohe Kippsicherheit aus.



Der Unimog U 20 absolvierte die Folterstrecke auf dem ADAC-Offroad-Parcours in Grevenbroich souverän.



Die Frontlenkerkabine bietet drei Personen Platz; Trainerin Claudia Peters (vorne) lotste die U-20-Fahrer über den ADAC-Offroad-Parcours.



Im Wendemodus EQR kann der Fahrer über die Schaltwippe direkt vom Vorwärtsgang den Rückwärtsgang auswählen und umkehrt.

Zur Probefahrt wurde deshalb von der nahen Fasioco-Niederlassung Neuss gestartet. Die 3-Mann-Crew findet dank weit öffnender Türen schnell und sicher ihre Plätze im Frontlenkerfahrerhaus. Ein dicker Pluspunkt beim Unimog U 20 ist die „Telligent-Schaltung“. Die intelligente Schaltautomatik in 3-Pedal-Technologie ermittelt zum Beispiel nach Antippen des Geberhebels nach vorn den passenden Anschlussgang beim Hochschalten und nach Antippen nach hinten den passenden Anschlussgang beim Herunterschalten, der dann im Display angezeigt und jeweils durch das Betätigen des Kupplungspedals automatisch geschaltet wird.

Auf der Folterstrecke des ADAC-Offroad-Geländes meisterte der Unimog U 20 die 30 bis 40 Grad steilen Auf- und Abfahrten auf einem Steigungshügel und eine 40-Grad-Auf- und -Abfahrt im Wald auf Schotterwegen, Wasserdurchfahrten, Schrägfahrten sowie Hindernisse wie Sand-/Kiesbecken, Gräben und Knüppelbrücken mit Bravour. Einzig die über 50 cm hohen Verwindungsrampen setzten der Geländegängigkeit des Unimog U 20 Grenzen.

Die Telligent-Schaltung war auch im Offroad-Bereich eine willkommene Unterstützung und spielte mit dem Wendemodus EQR (Electronic Quick Reverse) eine weitere Trumpfkarte aus: Mit EQR lässt sich dank Vorwahl über die Schaltwippe am Geberhebel bei Kupplungsbetätigung einfach in den Vor- oder Rückwärtsgang wechseln. Der Fahrer kann den EQR-Modus bei stehendem Fahrzeug oder beim

langsamen Rollen bis etwa 6 km/h und laufendem Motor aktivieren. EQR umfasst die Rückwärtsgänge 1 bis 3 sowie die Vorwärtsgänge 1 bis 3, und bei den Arbeits- oder Kriechgängen sind alle Gänge schaltbar. Bei Geschwindigkeiten von über 6 km/h schaltet sich der Wendemodus automatisch aus.

Schraubenfedern mit progressiver Kennung und langen Federwegen sorgen beim U 20 für einen säntfgleichen Komfort.

Insgesamt gesehen einfach bemerkenswert, wie souverän sich der Unimog U 20 in diesem Offroad-Gelände mit höchsten Schwierigkeitsgraden bewegen ließ: Schraubenfedern mit progressiver Kennung und langen Federwegen sowie Teleskopstoßdämpfer und Stabilisatoren an der Vorder- und Hinterachse sorgen für einen säntfgleichen Komfort bei hoher Fahrstabilität. Hinzu kommen der permanente Allradantrieb mit sperrbarem Längsdifferenzial sowie zuschaltbaren Achs-Differenzialsperren und Einzelbereifung für höchstes Traktionsvermögen und ausgezeichnete Spurtreue sowie Portalachsen für eine herausragende Bodentreue.

Außerdem verleiht der tief in den Rahmen eingelassene Motor und der unterflurige Getriebe-Antriebsblock dem Fahrzeug eine außergewöhnlich hohe



Der Start zur Probefahrt erfolgte von der Fasioco Niederlassung Neuss.

Kippsicherheit. Pneumatisch/hydraulische Zweikreis-Betriebsbremse mit automatisch lastabhängiger Regelung (ALB) sowie Scheibenbremsen und abschaltbares ABS sind weitere Sicherheits-Features.

Weiterhin besitzt der U 20 mit 4,94 m Gesamtlänge, 2,15 m Breite und 2,72 m Höhe ein überaus kompaktes Aufmaß und dank einem Radstand von 2,70 m bei einem vorderen Überhang von 1,35 m einen Wendekreisdurchmesser von nur 12,60 m. Damit ist er überaus wendig und agil, sowohl im Gelände als auch bei engen Einsatzverhältnissen.

Eine Besonderheit ist die parametrierbare Elektronikarchitektur. So lassen sich über eine Schnittstelle durch Service-Partner praktische Grundeinstellungen von der Motordrehzahlbegrenzung bis zur Motor-Start-Stopp-Funktion unkompliziert und individuell in der Bordelektronik hinterlegen.

Von Bedeutung für die ausgeprägte Leistungsfähigkeit und Einsatzflexibilität ist vor allem der durchgehend gerade Leiterahmen mit geschraubten Querträgern und Querrohren als formstabile Konstruktion. Hinzu kommen definierte Kräfteinleitungspunkte im Leiterraum, sie sind die mechanischen Schnittstellen für die Montage von Geräte-Frontanbauplatten, Krantragrahmen und Zwischenaufbauten sowie weitere Anbauten und Geräte am Fahrzeugheck.

Bei einem Leergewicht von rund 5,1 t einschließlich der 2,20 m langen Kippbrücke kann der U 20 noch einiges Zula-

den. Dank einem maximal zulässigen Gesamtgewicht von 8,5 t verbleiben noch 3,4 t an Nutzlast mit zulässigen Achslasten von jeweils 4,8 t vorn und hinten für den frontseitigen Anbau verschiedener Arbeitsgeräte und/oder den Transport von Ladung. Bei der neuen 9,3-t-Gesamtgewichts-Version beträgt die Zuladung 5,0 t bei einem Leergewicht von 5,3 t einschließlich Kippbrücke. Die zulässigen Achslasten betragen vorn und hinten jeweils 5,0 t. Damit besitzt der 9,3-Tonner eine beachtliche Nutzlastreserve, die vor allem im Winterdienstseinsatz gefragt ist.

Die mechanische Frontzapfwelle kann Geräte wie Holzhäcksler antreiben und bis zur vollen Motorleistung belastet werden. Darüber hinaus steht noch ein Getriebenebenantrieb zur Verfügung. Die ab Werk optional integrierte 2-Kreis-Hydraulik ist für das Heben/Senken beziehungsweise Schwenken von Schneepflügen und für den Antrieb von Streuautomaten konzipiert.

So gesehen verteidigt auch der U 20 kompromisslos den anerkannt guten Ruf der Unimog-Baureihe als flexibles Transport- und Arbeitsequipment für den wirtschaftlichen Ganzjahreseinsatz. Der Unimog (der Name stammt aus der Abkürzung für Universal-Motorgerät) zeichnet sich weiterhin durch hohe Leistung und Robustheit sowie vielfältige Einsatzmöglichkeiten mit einer breiten Palette an konfigurierbaren Anbaugeräten aus. Und auch das für einen Unimog günstige Preis/Leistungsverhältnis dürfte vor allem bei anvisierten Zielgruppen für Kaufanreize sorgen. **ADELBERT SCHWARZ**



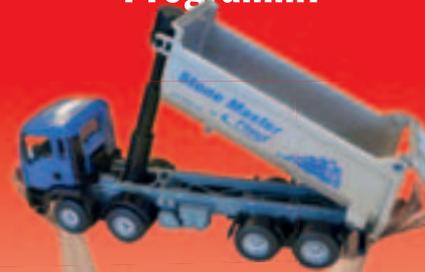
Trailer für alle Fälle!

MISSION
POSSIBLE



**Vielfältig
und leicht!**

**Das Fliegl Kipper-
Programm!**



Wir testen
zu Ihrem
Schutz.

Im Fliegl-Kipper-Prüfstand bewiesen:

die leichten Fliegl-Kipper sind führend in puncto Standsicherheit und Balance beim Entladen.

Fordern Sie uns:

Telefon: +49 (0) 3 64 82/830-0

E-Mail: triptis@fliegl.com

www.fliegl.com

Fliegl Fahrzeugbau GmbH
D-07819 Triptis