



Mit Geländeuntersetzung kann der hochgeländegängige Unimog UHE enorm klettern. Die Räder bleiben auch hier am Boden: Langhubige Schraubenfedern und ein verwindungsfreudiger Rahmen machen es möglich, kein Achsdifferenzial steht im Weg.

Frischzellen für den Geländegänger



Der hochgeländegängige Unimog sieht aus wie immer. Doch unter dem Blech steckt neue technische Feinkost, die es in sich hat. Die neue Generation Unimog kann mehr und schreckt vor nichts zurück, wie die erste Kostprobe zeigt.

Nur eine kurze Präsentation vorab, gleich dürfen wir uns hinter das Lenkrad klemmen. Und ganz ohne Erklärung geht es im Unimog nicht, zu viele Schalter und Bedienungselemente warten auf eine sachkundige Hand. Die grundsätzliche Orientierung ist schnell gefunden, schließlich setzen die Unimog-Entwickler bei ihrem Lieblingsprodukt auf die technische Bedienoberfläche der neuen A-LKW des Hauses (Actros, Antos, Arocs, Atego). Gut, das mag für eine Fahrt auf der Straße reichen, man kapiert auch gleich, wie der hochbeinige Unimog tickt. Noch vor dem Start kann ein wenig Typenkunde nicht schaden: Der Geländegänger trägt ein U mit vierstelliger Ziffer, der Geräteträger als Kommunalspezialist bekommt nur drei. Der Alles-

überwinder ist in zwei Formaten bestellbar: Als U 4023 ist er für 10,3 t zugelassen, der U 5023 für satte 14,5 t.

Die Zahl 23 steht gerundet für 231 PS, die der neue Vierzylinder ans Getriebe schickt. Er ersetzt den ziemlich rappeligen Vorgänger-Motor, der allerdings als unverwüstlich galt. Der Neue heißt OM 934 und bekommt etwas mehr Hubraum (5,1 l) mit auf den Weg. Mit zwei obenliegenden Nockenwellen, vier Ventilen pro Zylinder und Hochdruckeinspritzung kann der Langhuber alles, was ein modernes Dieselmotor leisten muss. Bei der neuen Unimog-Generation haben sich die Techniker für eine Neupositionierung des Motors entschieden. Er rückt etwa um einen Meter nach hinten und schließt jetzt mit der Kabinenrück-



Stabil auch in Schräglagen, der Unimog klettert mühelos aus dem tiefen Wassergraben.

wand ab. Das bringt nicht nur Vorteile bei der Achslastverteilung ein, so wird auch ein direkter Nebenabtrieb vom Motor möglich. Das hohe Drehmoment (900 Nm) erlaubt auch eine längere Übersetzung – der UHE 6, so heißt der hochgeländegängige Unimog in Euro-6-Ausführung intern, schwimmt auf der Autobahn mit maximal 90 km/h bei moderaten Motordrehzahlen im LKW-Verkehr problemlos mit.

Traktionshilfen plus Geländegang

Auch das Getriebe wurde optimiert, es schaltet seine Gänge jetzt automatisiert. Dem Fahrer stehen wie bisher acht Vorwärts- und sechs Rückwärtsgänge zur Verfügung. Wenn der Fahrer von der Straße ins Gelände abbiegt, wählt er vorzugsweise den manuellen Modus, meint jedenfalls der erfahrene Instruktor: „Wenn es richtig knifflig wird, soll das Getriebe das tun, was ich möchte“. Gerade eben hat er noch mit dem U 5023 die 110-Prozent-Steigung erklommen und das tiefe Moorbad durchwaten. Jetzt darf der LKW-erfahrene Nutzfahrzeugtester ran, der sich das unerlässliche Spiel mit den Traktionshilfen einprägen muss. Der Drehschalter ist praktisch: Zuerst der zuschaltbare Allradantrieb, die nächste

Stellung sperrt das Hinterachsdifferenzial. Und wenn das nicht reicht, werden auch die Vorderräder gleichgeschaltet. Weil extreme Hindernisse nur langsam überfahren werden können, muss der UHE eine Geländeuntersetzung haben – damit ist der Unimog dann zwischen 2,5 und 35 km/h schnell unterwegs. Dann gibt es aber kaum noch eine Geländeformation, die den Unimog einbremst.

Gegen ein Festfahren hilft die Schnellreversierfunktion EQR (Electronic Quick Reverse), die ebenfalls über den Lenkstockhebel an der Lenksäule aktiviert wird. Steil bergab geht es mit der starken Motorbremse, die bis zu 180 kW entfaltet und den 15-Tonner stets sicher im Griff hat. Der Tritt auf die Betriebsbremse bleibt in der Regel aus, und wenn doch, dann kann der Fahrer immer noch lenken. Denn im Unimog kommt ein Offroad-ABS zum Einsatz, eine ziemlich sichere Sache. Kommt es dick, verschränken sich die beiden Portalachsen fast unglaublich. Reicht es noch nicht, hilft der Unimog-Rahmen nach. Der ist extrem verwindungsfreudig ausgelegt, ohne dass man sich um einen teuren Aufbau hinter der Kabine große Sorgen machen müsste. Er wird flexibel und in Rautenform am Haupttrah-



Großzügiger Böschungswinkel: 42 Grad an der Vorderachse, 46 Grad im Heck

Allesüberwinder mit Reifendruckregelanlage: Drei Modi (Sand, Straße, Schlechtweg) sind möglich.

Technische Daten: Unimog 5023



Der neue Motor:
Der Diesel-Vierzylinder mit 5,1 l Hubraum stemmt ohne Turboloch 900 Nm auf die Kurbelwelle.

Motor:

Vierzylinder-Diesel OM 934 LA mit Common-Rail-Direkteinspritzung, Turbolader mit Ladeluftkühlung, abgasarm nach Euro 6 mit AGR, SCR-Abgasnachbehandlung und DPf

Hubraum	5.132 cm ³
Nennleistung	170 kW/231 PS bei 2.200 U/min
Max. Drehm.	900 Nm bei 1.200–1.600 U/min
Motorbremsleistung	178 kW

Kraftübertragung:

Zuschaltbarer Allradantrieb, Einscheibentrackenkupplung, MB-Vollsynchron-Wendegetriebe mit acht Vorwärts- und sechs Rückwärtsgängen, optional: automatisierte Schaltung, Geländegruppe mit acht zusätzlichen Vor- und Rückwärtsgängen. Sperrbares Längsdifferential; Elektropneumatische Wendeschaltung EQR (Electronic Quick Reverse).

Rahmen und Fahrwerk:

Hochbelastbare, verwindungsfähige Rahmenkonstruktion, gekröpfter geschweißter Leiterraahmen mit geschweißten Rohrquerträgern, Geräte- und Aufbaupunkte im Rahmen integriert.

Vorn und hinten angetriebene, an Schubrohren und Querlenkern geführte Portalachsen, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer, Stabilisatoren an Vorder- und Hinterachse. Differenzialsperren an Vorderachse und Hinterachse Serie, während der Fahrt elektropneumatisch zuschaltbar. Optional: Reifendruckregelanlage Tirecontrol

Lenkung, Bremsen:

Hydraulische Servolenkung, verstellbare Lenksäule; pneumatische Hochdruckbremsanlage (18 bar), pneumatische Zweikreis-Scheibenbremsen an beiden Achsen, ABS, ALB (automatisch lastabhängige Bremskraftregelung)

Maße und Gewichte:

Länge	ca. 6.000 mm
Breite	2.480 mm
Höhe (mit Bereifung 365/85 R 20)	2.818 mm
Radstand	3.850 mm
Mögliche Aufbauhöhe	4.100 mm
Zul. Vorderachslast	5.000–6.400 kg
Zul. Hinterachslast	7.500–8.800 kg
Zul. Gesamtgewichte	13.000–4.500 kg (für Feuerwehren)

men befestigt, die rohen Kräfte am Rahmen können ihm nichts anhaben. Eine Grundvoraussetzung erfüllt der neue UHE ebenso gut wie seine Vorgänger: Die Böschung- und Rampenwinkel sind gigantisch groß und vermeiden selbst beim längsten Unimog den Bodenkontakt. Und wenn es doch mal kracht oder schabt, liegen alle empfindlichen Komponenten sicher hinter massivem Blech verwahrt.

Selbst bei so unterschiedlichen Untergründen wie Sand oder Schlechtweg gibt es ein Rezept fürs Durchkommen. Hier hilft die neue Reifendruckregelanlage Tirecontrol weiter. Der Fahrer wählt im Display unter den drei Programmen „Straße“, „Sand“ oder „Schlechtweg“, damit passen sich die Reifen dem Vorhaben des Fahrers an. Auf tiefem Sand fährt man dann nur 1 bar, so erhöht sich die Aufstandsfläche der Pneus beträchtlich. Und gräbt sich nicht ein, wechselt der Unimog auf anderes Geläuf, sollte vorher noch eine Reifendruckanpassung erfolgen.

Ein paar Zentimeter mehr für die Kabine

Auch bei seinen Radbremsen ist der Fortschritt nicht aufzuhalten. Seine Stopper, durchaus bissfeste Scheibenbremsen, werden gegen das Eindringen von Steinen und Schmutz gekapselt. Als Bremssystem dient jetzt ein zeitgemäßes EBS-System, die pneumatischen Scheibenbremsen werden nun elektronisch regelt. Elektrische Leitungen und pneumatische Verrohrungen bekommen auf Wunsch eine hitzebeständige Isolierung – so können Feuerwehmannschaften, ohne Fahrzeugfunktionen zu gefährden, tief in Waldbrandgebiete eindringen. Nicht so neu ist das Fahrerhaus, das in seinen Grundzügen aus dem Jahr 1974 stammt. Doch im Vergleich zum Vorgänger wurde es jetzt um 120 mm verlängert und für mehr Kopffreiheit um wenige cm erhöht. Etwas knapp ist es noch immer geschnitten, erst recht dann, wenn ein Dreimann-Team Platz finden muss. Es knapst an der Breite, der schlanken Kontur des Unimogs geschuldet. Nur so kommt er überall durch, zwischen Bäumen oder Felsen - nahezu perfekt im Gelände, wo ihm kaum ein Nutzfahrzeug folgen kann. Nur wer den Komfort moderner LKW erwartet, wird enttäuscht. Ein weichgespülter Geländegänger ist der neue Unimog noch lange nicht. **Wolfgang Tschakert**



Wattiefe bis 1.200 mm, der Aufbau wird bei Geländefahrten durch eine flexible Anbindung geschützt.

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

Kompakt und wendig durch enge Passagen

Unimog. Eine große Rolle bei der Beschaffung spielten in der Gemeinde Burbach die kompakten Abmessungen des Unimog.

Das war ein einfacher Entscheidungsprozess für die Gemeinde Burbach im Siegerland: Der neue Unimog ist das perfekte Fahrzeug, das enge Straßendurchfahrten und starke Steigungen bewältigt, das zugleich dem Fahrer ein Optimum an Entlastung und Gesunderhaltung bietet und der Gemeinde Burbach hilft, bis zum Jahr 2050 die Ziele aus dem „Masterplan 100 Prozent Klimaschutz“ zu erreichen. Zudem hat die Beschaffung ins Budget gepasst.

Der Unimog U 218 ist – neben dem U 216 – die kompakte Ausführung des neuen Unimog-Geräteträgers, vom dem es insgesamt sieben Modelle gibt und die alle die Abgasnorm Euro 6 erfüllen.

Eine große Rolle bei der Beschaffung spielten die kompakten Abmessungen des Unimog. Teilweise geht es in der Gemeinde nämlich ausgesprochen eng zu. Kein Problem für den Unimog bei einer Fahrzeugbreite von 2.150 mm und einem



Wenn's mal eng ist: Unimog

Radstand von 2.800 mm. Denn der Wendekreis hat PKW-Format und liegt bei nur 12,6 m. Das heißt für Hans-Walter Kray am Steuer des Unimog: problemloser Einsatz in engen Straßen der dörflichen Gemeindeteile, wo beispielsweise Grünarbeiten an der Böschung in engen Kurven am Berg zu bewältigen sind. Einige kurvige Passagen lassen gerade noch Platz für eine Schneepflugbreite.

Der U 218 lässt sich auch hier leicht fahren und sicher manövrieren. Der Vierzylindermotor leistet 130 kW (177 PS) aus einem Hubraum von 5.132 cm³.

Zwei prinzipielle Vorteile des Unimog kommen bei seinen Einsätzen zum

Tragen: Die Wechsellenkung ermöglicht ein Steuern von der rechten Kabinenseite aus zur genauen Beobachtung der Geräte und des Straßenrandes. Das neue System Easy Drive erlaubt einen Wechsel vom stufenlosen hydrostatischen Antrieb zum Fahren mit mechanischem Getriebe während der Fahrt ohne Stopp. Der stufenlose hydrostatische Antrieb ist für den Geräteeinsatz notwendig. Das niedrige Geräuschniveau, die ergonomisch ausgefeilte Bedienung – unter anderem das neue Multifunktionslenkrad – und die gute Sicht auf Fahrbahn und Geräte erleichtern dem Fahrer die Arbeit nachhaltig.



„Niemand leistet sich gern Risiken. Deshalb leiste ich mir die Sicherheit von CharterWay.“

Mit den flexiblen Lösungen, variablen Laufzeiten und der fairen Rückgabe von CharterWay können Sie sich auf das konzentrieren, was Sie am besten können: Ihren Job. Alles über Deutschlands Mobilitätsdienstleister Nr. 1 gibt's in über 70 Mietstützpunkten oder unter www.charterway.de



Eine Marke der Daimler AG

Anbieter: Daimler AG, Mercedesstraße 137, 70327 Stuttgart