

UNIMOG

H. Herold und
La.

Winter 1974



Zeitschrift für den Unimog-Kunden



Zu unserem Bild auf der Titelseite:

Bei steifem Malojawind und leichtem Schneereiben fand auf dem zugefrorenen St. Moritzer See am 2. Februar 1974 die Eröffnung der Alpinen Skiweltmeisterschaften 1974 statt. Der »Offizielle Schneeräumdienst« im Zusammenhang mit dieser winterlichen Großveranstaltung war dem Haus Daimler-Benz und der Firma Lidoc, Chur, in Verbindung mit dem Bauamt St. Moritz übertragen worden. Außerdem wirkten die Firmen Schmidt/St. Blasien, Boschung/Schmitten, Rebi/Zürich, Ammann/Langenthal und Matra/Zollikofen, BE, am Räumprogramm auf 70 km Straßennetz und 220 000 m² Parkflächen mit. Als die Wolken aufrissen, zeigte sich St. Moritz in seiner ganzen winterlichen Pracht.



Mit Erfolg aufs Glatteis

Inhalt

	Seite
Mit Erfolg aufs Glatteis	2
Schneeräum-Meisterschaft	4
Leichtere Arbeit – besseres Ergebnis	6
Sie bohren Löcher in die Schweiz	8
Spezialisten am Werk	10
Unimog in aller Welt	12
DLG-Nachlese	14
MB trac 65/70 – Garant für sichere Ernte	16
Erprobung, Erprobung, Erprobung . . .	17
Manfred Florus = 25 Jahre Unimog	17
Der 100ste Unimog	
Für die Tiroler Landesregierung	18
«Ein gutes Neues Jahr»	19

Herausgeber – Daimler-Benz AG,
Stuttgart-Untertürkheim,
Zentralredaktion der Hauszeitschriften
Chefredakteur – Fritz Neuert, Stuttgart
Chef vom Dienst – Michael Hecker
Redaktion UNIMOG und verantwortlich
für den Inhalt – Klaus G. Schaar, Gaggenau
Herstellung – Margret Hildebrand
Texte – Klaus G. Schaar
Fotos – Foto Arge, DB-Archiv, Frischaut-bild,
Foto Großglockner Faistauer & Co.,
Klaus G. Schaar, Ph. Vionnet
Layout – Atelier Sandberger, Stuttgart
Druck – Staib + Mayer, Stuttgart
Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit
Genehmigung der Daimler-Benz AG
und dem Zusatz »aus UNIMOG«.
Printed in West Germany

In den zurückliegenden Jahren hat der Eissport vielerorts neue Freunde gewonnen. Als Folge davon entstanden und entstehen ständig neue Eislaufflächen, auf denen sich ein fröhliches Völkchen auf schnellen Kufen mehr oder weniger graziös bewegt. Wesentliche Voraussetzung für einen reibungslosen Ablauf des Geschehens auf dem Eis ist dabei die ordnungsgemäße Beschaffenheit der glitzernden Fläche. Das bedeutet, daß nach jeder Laufzeit eine gründliche, fachlich einwandfreie Eisbearbeitung vorgenommen werden muß (täglich drei bis vier mal), um die erforderliche absolut plane, rillen- und lochfreie Oberfläche sicherzustellen. Zu diesem Zweck werden Eisbearbeitungsmaschinen eingesetzt. Waren dies ehemals reine Einzweckgeräte, die für teures Geld angeschafft werden mußten und im Lauf des Jahres – naturgemäß – mehr herumstanden als arbeiteten, so hat sich in letzter Zeit eine interessante Neuentwicklung das Lob der Fachleute verdient: der Ries-Eismeister, eine Eisbearbeitungsmaschine auf Unimog U 52/421. Hierbei handelt es sich um ein echtes Schnellwechselgerät zum Unimog, das in einer ersten Version in Oberstdorf/Allgäu eingesetzt wurde. In ständiger Zusammenarbeit mit erfahrenen Praktikern der Branche wurde das Gerät verbessert und weiterentwickelt. Insbesondere ein technisches Arbeitsteam des Eisstadions Berlin-Wedding unter Leitung von Herrn Dieter Matz sorgte dafür, daß das Gerät zu seiner heutigen absoluten Reife gebracht wurde. So sind denn die Berliner mit ihrem Unimog-Eismeister auch sehr zufrieden. Herr Matz: »Für unser Stadion ist das die ideale Eisbearbeitungsmaschine.«



In wenigen Minuten hat die Eisbearbeitungsmaschine 1800 m² wieder in Ordnung gebracht

Auch in der Halle sorgt der Unimog für spiegelnden Glanz



tungsmaschine. Unsere Fläche liegt etwa 2 m unter Niveau, so daß eine relativ steile Rampe für die Einfahrt erforderlich ist. Schon hier fing das Theater mit anderen Maschinen an. Für den Unimog stellt dies natürlich kein Problem dar.

Wir haben zwei Eislaufflächen, eine überdachte und eine freie von je 1800 m². Innerhalb von sechs Monaten kommen wir hier auf 230 000 Läufer und zusätzlich rund 25 000 sportliche Benutzer. In der Saison 1971/72 war die Maschine 392 Stunden in Betrieb, um ausreichende praktische Erfahrungen zu sammeln. Während dieser Zeit fielen 3116 m³ Abrieb an, die aufzunehmen, zu transportieren und abzukippen waren.

Die Kurvenradien beider Eisflächen betragen 6 m. Das Fahrzeug, welches hier zum Einsatz gelangen soll, mußte deshalb in der Lage sein, auch bis in die Ecken der Eisfläche hineinzufahren und arbeiten zu können. Gerade dies ist mit dem Unimog-Eismeister sehr gut zu bewerkstelligen.

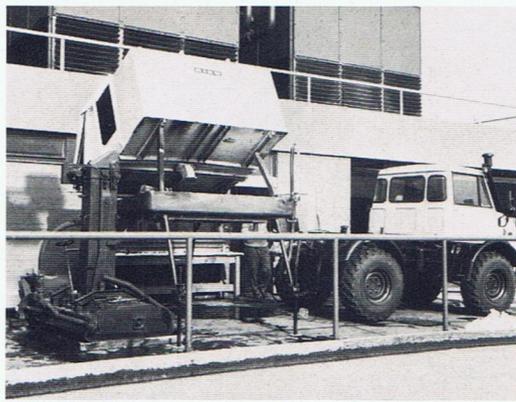
Dazu kommt, daß wir den Unimog zusätzlich mit Federklappen-Schneepflug ideal einsetzen können und so nach Schneefällen sehr schnell wieder eine befahrbare Eisfläche haben. Selbstverständlich räumen wir auch auf unserem übrigen Gelände den Schnee selbst und setzen das Fahrzeug in allen Jahreszeiten zur Pflege von Sportplätzen und bei Transportaufgaben ein. Auch wenn Reparaturen durchgeführt werden müssen erweist sich der Unimog als idealer Helfer und schnelle, bewegliche Einheit.

Besonders wichtig ist für uns bei der Eisbearbeitung auch das Unimog-Fahrerhaus.

Die meisten Eisbahnen besitzen Stammpersonal, das heute noch häufig bei Wind und Wetter im Freien auf der Maschine steht. Daß dies leicht zu Gesundheitsschäden führt und häufig von der Arbeitsabwicklung her einfach als Zumutung angesehen werden muß, liegt auf der Hand. Im Unimog dagegen sitzt man bequem und warm. Man kann sich doch gar nichts besseres wünschen.«

Sämtliche anfallenden Arbeiten werden mit der Unimog-Eisbearbeitungsmaschine in reiner Einmann-Bedienung durchgeführt. Dies gilt sowohl für den Eisschnitt bis zu 5 mm Tiefe bei 2 m Arbeitsbreite, für die Aufnahme von Eisspänen und Schneerückständen in den hydraulisch entleerbaren Behälter, wie für das Glatt-Tauen von Oberflächen durch Heißwasserschleppung und die Erhaltung der Eisdicke durch einen Kaltwasserspiegel.

In kürzester Zeit ist der Behälter abgenommen, das Fahrzeug steht für anderweitige Aufgaben zur Verfügung



Von früh bis spät tummelt sich hier ein fröhliches Völkchen



Schneeräum-Meisterschaft

Schneeräum-Meisterschaft? Wird damit Glanz und Glorie winterlicher Großveranstaltungen ungerechtfertigter Weise in den Himmel gestellt? Natürlich. Für die Hundstunde, die sich aus Anlaß Olympischer Winterspiele, Ski-Weltmeisterschaften oder Wintermeisterschaften in den hochalpinen Gebieten ereignet, um Sieg und Niederlage der Favoriten mitzuerleben, spielt das Schneeräumen in diesem Zusammenhang nur eine untergeordnete Rolle. Für die Veranstaltungslieferanten und die mit dem »Offiziellen Schneeräumdienst« betraute Firma, deren Personal, Maschinen und Geräte, sieht die Sache ständlicherweise schon erheblich anders aus. Nicht umsonst wurde der Daimler-Benz Unimog seit Jahren bei praktisch allen internationalen winterlichen Sportveranstaltungen die offizielle Schneeräumung von Hunderttausenden Quadratmetern Parkfläche und Tausenden von Straßenkilometern übertragen. Er galt auch für die Ski-Weltmeisterschaften in St. Moritz, für die Olympischen Winterspiele in Sapporo, Grenoble und Innsbruck. Und im Jahre 1976 wiederum für Innsbruck zutreffen. Die technischen Gegebenheiten, die der Unimog mit seinem echten Allradantrieb, vier gleichgroße Räder und Differentialverriegelung in beiden Achsen, dazu einer Gewichtsverteilung von 60 % auf der Vorderachse und 40 % auf der Hinterachse mitbringt, stellen sich als ideale Voraussetzung für eine reibungslose und schnelle Räumung des Straßenverkehrsnetzes dar. Überall, wo ungehinderter Verkehrsfluß wichtigste Voraussetzung für einen ordnungsgemäßen Ablauf des winterlichen Geschehens ist, bietet der Unimog in Verbindung mit seit vielen Jahren eingesetzten, ausgereiften Schneeräumgeräten der Firma Schmidt, St. Blasien, die notwendige Effektivität und Sicherheit.

Wenn es eine Schneeräum-Meisterschaft gäbe, die Goldmedaille wäre dem Unimog sicher.

Der Eis/Schnee-Behälter läßt sich hydraulisch seitlich leicht über die Bande entleeren. Der Gesamtaufbau wird in einem Stufenrahmen geführt und ist an Hebelarmen am Heck des Unimog gehalten. Für die Fahrt kann das Gerät mittels Kraftheber angehoben und gesichert werden.

Im einzelnen besteht der Ries-Eismeister aus dem Behälteraufbau mit untenliegendem Heißwasserbehälter (Fassungsvermögen 1100 l) mit Füll- und Ablaufstutzen, Schauglas und Absperrhahn.

Dazu kommt das Fördergerät mit Kettenzug, Vulkollantransportblättern, Förderrohr – hydraulisch angetrieben – und eine Schneckenwelle, die von der Kette des Fördergerätes synchron angetrieben wird. Die Schnecke transportiert dabei über 2 m Breite das abgeschnittene Eis zur Mitte und zum Fördergerät, wo es von diesem aufgenommen wird. Außerdem gehört zu dem Gerät ein Hobel mit 2 m

breitem Messer samt Halter, Gehäuse und Seitenschienen.

Der gesamte Aufbau wird in Lagerzapfen auf der Spinne des Unimog befestigt. Der obliegende Schneeaufnahmeteil mit schrägem Boden faßt 3 m³. Für den Kippvorgang ist seitlich ein sich selbsttätig öffnender Deckel angebracht, der beim Entleeren über die Bande als Schütte dient.

Die Arbeitsergebnisse der Maschine sind als ausgezeichnet zu bezeichnen. So ist es nicht verwunderlich, daß dieser Tage auch das Eislaufstadion in Berlin-Steglitz und eine 4800 m² große Freibahn in Zürich-Heuried mit Unimog-Eisbearbeitungsmaschinen ausgerüstet wurden. Man darf annehmen, daß die wesentlich preisgünstigere und wirtschaftlich – was den Einsatz des Fahrzeugs selbst anlangt – vernünftiger Unimog-Lösung ihren Siegeszug auf den Kunsteisbahnen angetreten hat.