



MERCEDES-BENZ

1/1989

# UNIMOG



# UNIMOG

Inhalt	Seite
<b>Partner der Bauwirtschaft</b>	2
<b>Export-Nachrichten</b>	5
<b>Mut und Augenmaß</b>	6
<b>Mobile Werkstatt</b>	7
<b>Bahn-brechend</b>	7
<b>Großbritannien</b>	8
<b>Friedliche Schüsse</b>	9
<b>Drainage-Spezialist</b>	10
<b>Kaninchen-Schreck</b>	11
<b>»Unglaublich was der kann . . .«</b>	11
<b>Cheers mit Taunton Cider</b>	12
<b>Fuhrpark-Liebling</b>	14
<b>Rettender Engel</b>	15
<b>Kostenreduzierung und Rationalisierung bei innerbetrieblichem Transport</b>	16
<b>Neuer Kopf für kluge Köpfe</b>	17
<b>Die Hubwagen-Idee</b>	18
<b>Ebenerdig flott verladen</b>	18
<b>Ein tolles Auto</b>	18
<b>Nachrichten</b>	20
<b>Geräte</b>	21
<b>Erfolgreich in Indien</b>	22
<b>Unimog-Turmwagen für China</b>	22
<b>Phantasialand? Spitze</b>	23

**Titel:**  
Der Stern »beim Stern«:  
Für eine großangelegte Reportage über die Leistungsfähigkeit von Allrad-Fahrzeugen bekam das Werk Gaggenau Besuch eines Fach-Journalisten + Fotografen des Verlags Gruner & Jahr, Hamburg.  
Der Stern wollte die Unimog-Geländegängigkeit ausloten. Das Ergebnis war eindeutig: Von allen getesteten Allrad-Fahrzeugen schnitt der Unimog mit weitem Abstand am besten ab

**Rücktitel:**  
Just for demonstration . . . Mr. Brown ist Landschaftsgärtner und landwirtschaftlicher Lohnunternehmer. Aber auch bei Schneeräumarbeiten für seine Heimatstadt leistet der Unimog unverzichtbare Dienste. Minutenschnell waren Schneepflug und -fräse montiert – nur um zu dokumentieren, wie ideal die Geräteanbau-räume genutzt werden können.  
Im Winter wird mit beiden Geräten losgefahren. Wenn der Schneepflug seine Arbeit beendet hat, wird er abgebaut, die Fräse »nach vorn geholt«. Und schon geht's mit der Randwallräumung weiter . . .

Herausgeber – Daimler-Benz AG, Abt. ÖW/U,  
Postfach 60 02 02, 7000 Stuttgart 60,  
Telefon 07 11/17 590 16 oder 17 590 12 (Vertrieb)  
Für den Herausgeber – Karlheinz Winkler

**Chef vom Dienst – Michael Hecker**  
Redaktion (verantwortlich für den Inhalt) –  
Klaus G. Schaar, Gaggenau, Tel. 07225/612451  
Grafik – Christof Sandberger, Stuttgart  
Druck – Staib + Mayer, Stuttgart  
Reproduktion – Carl Ruck, Stuttgart  
Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit  
Genehmigung der Daimler-Benz AG und dem  
Zusatz »aus UNIMOG«.  
Printed in the Federal Republic of Germany

**Texte:**  
Klaus G. Schaar, Gaggenau

**Fotos:**  
Fa. Compagnoni, Davos  
Siegfried Damm, Bad Harzburg  
Daimler-Benz Archiv  
Daimler-Benz Österreich, Salzburg  
Dieter Duwe, Gernsbach  
Fa. Endres, Berlin – Fa. Geoservice  
Fa. HIAB-FOCO, Langenhagen  
Fa. Kalamos – Phantasialand, Brühl  
Fa. Ruthmann, Gescher  
Klaus G. Schaar, Gaggenau  
Foto-Schmidt, Schweinfurt  
David Shelton, Underriver  
Fa. Yanase, Tokio  
Fa. Zweiweg-Fahrzeug, Rosenheim

**D**er Bauwirtschaft – in den zurückliegenden Jahren konjunkturell arg gebeutelt – stehen wieder erfreulichere Perspektiven ins Haus. Schrumpfte das reale Bauvolumen im absoluten Tiefpunkt 1985 gegenüber 1980 um 12,5 %, kam es in den Folgejahren bereits zu einem leichten Anstieg, der 1988 in eine kräftige Erholung überleitete.

Und auch die nach Vorausschätzungen des Ifo-Instituts für Wirtschaftsforschung für die Mitte der 90er Jahre dem Bau prognostizierte endgültige Trendwende trägt spürbar dazu bei, daß die Investitionsbereitschaft der Baubranche derzeit größer ist als seit vielen Jahren.

Dabei werden seitens der Beschaffer von Maschinen und Geräten – eingedenk bitterer Branchenerfahrungen in den letzten Jahren – besonders kritische Maßstäbe

## Partner der Bauwirtschaft

angelegt: Manch ein Unternehmer konnte in bestimmten Bereichen seinen Maschinenpark teurer Einzweckmaschinen bei weitem nicht genügend auslasten und mußte neben hohem Investitionsvolumen teure Standzeiten verkraften. Kein Wunder also, daß dem Einsatz sinnvoller Mehrzweckmaschinen heute vielfach der Vorzug gegeben wird. Im Bereich von Unimog-Baumaschinen führte diese Entwicklung zu einer beachtlichen Ausweitung des Geschäftsumfangs.

Für die Bauwirtschaft ist der Unimog in erster Linie Grundgerät einer vielseitigen Allrad-Arbeitsmaschine. Seine Fahrzeugkonzeption bietet für den Geräteeinsatz Zapfwellenabtriebe, die zu- und abgeschaltet werden können, ohne den Kraftfluß auf die Antriebsräder zu unterbrechen. Daneben schafft eine leistungsfähige Hydraulikanlage für die Gerätebetätigung an Front und Heck praxisorientierte Flexibilität beim Einsatz. Bis zu 4 doppelt wirkende Steuerventile erlauben 8 Anschlüsse und separaten Rücklauf vorn und hinten. Dazu kommen verschiedene Getriebevarianten für Geschwindigkeiten von 160 m/h bis 90 km/h. Sparsame, umweltfreundliche Motoren sowie wirkungsvolle Differentialsperren in beiden Achsen sind zusammen mit der tiefen Schwerpunktage und einem ungewöhnlich günstigen Kippwinkel weitere wichtige Kriterien für diese bewährten Arbeitsmaschinen.

Neben der Eignung als Arbeitsfahrzeug bietet vor allem sein konstruktives Konzept als universell verwendbare Zugmaschine dem Bauunternehmer besondere Vorteile. Hohe Einsatz- und Verkehrssicherheit für Fahrer und Beifahrer bewirkt hierbei die 2-Kreis-Scheibenbremsanlage an allen



4 Rädern und eine verlässliche Anhänger-Bremsanlage. Der Unimog darf in der Bundesrepublik nach der 3-PS/t-Formel Anhängelast bis zu 40 t ziehen. Dies ist für Transportabwicklungen interessant, gleichgültig ob Baumaschinen oder -materialien zu verfahren sind. Das Gesetz beschränkt die zulässige Länge von Lastzügen auf 18 m. Für die kurzgebaute Unimog-Zugmaschine steht so bei entsprechenden Tiefladern mehr Ladelänge zur Verfügung. Auch zwei Anhänger können im Rahmen der Vorschriften mitgeführt werden. Ein Sonntagsfahrverbot besteht für den Unimog nicht.

#### Neue Technik und mehr Komfort

Die Unimog-Arbeitsmaschinen der leichten und mittleren Baureihe (U 600 bis U 1150) haben – analog der schweren Baureihe – eine weiterentwickelte Kabine mit großzügigem Raumangebot und modern gestalteten Innenraum erhalten. Ein neues Getriebe und die veränderte Schaltung für