



Mercedes-Benz Unimog U 400.

Rangierfahrzeug mit Zwiehoff/Zagro-Bahntechnik.

Mit seinem einzigartigen Fahrwerkskonzept ist der Unimog U 400 das ideale Rangierfahrzeug für Anhängelasten bis 1.000 t. Permanent-Allradantrieb, Differenzialsperren, Wandlerschaltkupplung sowie der Antrieb auf der Schiene über die Straßenräder sorgen für optimale Traktion.

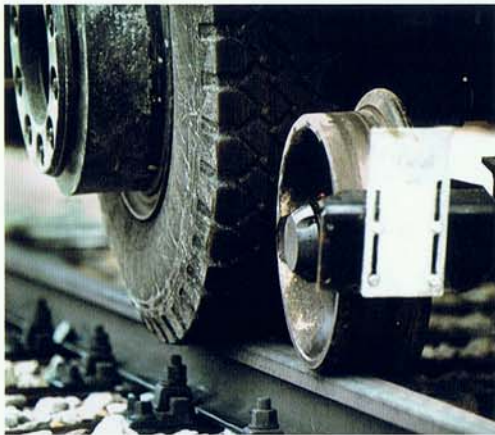


Mercedes-Benz

Mercedes-Benz Unimog U 400 Rangierfahrzeug.

Wirtschaftlichkeit. Mit einem Kraftstoffverbrauch von nur ca. 5 – 6 l Diesel pro Bh beim Rangieren* ist der 2-Wege-Unimog unschlagbar wirtschaftlich. Auch bei Anschaffungs-, Wartungs- und Revisionskosten ist der U 400 top.

* Ergebnis der Verbrauchsmessung mehrerer Kunden



Umweltfreundlichkeit. Der Unimog wird von einem umweltfreundlichen Euro 5 Diesel-Motor angetrieben. Mit grüner Feinstaub-Plakette stehen dem U 400 auch in Innenstädten alle Wege offen, auf Straße und Schiene.

Fahrgestell

- Motor:**
- Max. Leistung 175 kW (238 PS)
 - Emissionsklasse Euro 5
- Getriebe:**
- MB-Vollsynchro-Wendegetriebe mit 8 Vorwärts- und 8 Rückwärtsgängen
 - Vmax Straße: 89 km/h
 - Vmax auf der Schiene 50 km/h vorwärts und rückwärts
- Achsen/Antrieb:**
- permanenter Allradantrieb mit Längsdifferenzialsperre
 - Differenzialsperre an Vorder- und Hinterachse
- Räder:**
- Spurweite für Antrieb auf der Schiene über Fahrzeugräder für maximale Traktion

Serienausstattung

- Korrosionsfreie Kabine aus Faserverbundwerkstoff, geprüft nach ECE-R29/2
- Panorama-Windschutzscheibe
- Klimaanlage
- Heizungs- und Belüftungssystem in 4 Stufen regulierbar, Pollenfilter
- Telligent®-Schaltung
- Antiblockiersystem ABS
- Federspeicher Feststellbremse
- Fensterheber elektrisch

Aufbau Zwiehoff/Zagro

- Hochschwenkbare Schienenführung mit Laufrollen 400 mm
- Auf- und Abgleisen auf ca. 5 m niveau-ebenem Gleisabschnitt
- Aufgleishilfe mit Kamerasystem
- Spurweiten 1.435 – 1.668 mm
- Eisenbahnwagen-Bremsanlage für 52 Achsen/800 t
- Funkfernsteuerung AK 6
- Automatische Kuppelstangen vorne und hinten mit Dämpfung
- Signallichtanlage und Signalhorn
- Sicherheitsfahrerschaltung (SIFA)
- EBA-Abnahme/Zulassung für DB-Netz-Infrastruktur

Sonderausstattung

- Wandlerschaltkupplung für ruckfreies Anfahren mit hohen Anhängelasten – ohne Verschleiß
- Fahrersitz als luftgefederter Komfort-Schwingsitz
- 2-Kreis-Hydraulik, u. a. für Hydraulikversorgung von Schienenführung und Kompressor (alternativ z. B. für Schneepflug-Bedienung)
- Elektronische Wegfahrsperrung
- Mechanischer Batterie Hauptschalter