



Müller Unimog- Einachs-Anhänger (Teil 1)

Für eine erfolgreiche Einführung und Vermarktung des Unimog war es unbedingt nötig, von Anfang an eine große Anzahl geeigneter Anbau- und Aufbaugeräte anzubieten.

Da der Unimog als Zugmaschine konzipiert war und in der Landwirtschaft eingesetzt werden sollte, war es unab-

dingbar, geeignete Anhänger für den Unimog anzubieten. Es waren natürlich bei den Bauern verschiedene Anhänger vorhanden, aber diese liefen zum großen Teil noch auf Holzspeichenrädern mit Eisenbereifung. Die Anhänger mit Luftbereifung waren auch nur auflaufgebremst und somit für eine Geschwindigkeit von 50 km/h nicht geeignet. Auch

gab es zur damaligen Zeit nur wenige Kipper in der Landwirtschaft, die meistens per Zahnstange gekippt werden mussten, oder – wie bei den Stürz- oder Bockkarren – per Muskelkraft.

Für den reinen Straßentransport konnte man auf Lkw-Anhänger zurückgreifen, luftdruckgebremst und -gekippt. Für die Land- und Forst-



*Die Müller Anhänger
wurden ausgiebig
getestet. Auch bei
Vorführungen wurde
ihnen nichts geschenkt.*

Müller UNIMOG-Einachs-Anhänger

der Anhänger des UNIMOG-Besitzers und des fortschrittlichen Betriebes.

Er wurde in Konstruktion und Bauweise ganz auf die Bedürfnisse des UNIMOG abgestimmt und ist durch seine erprobte und aus der Erfahrung verbesserte Konstruktion, Verarbeitung von hochwertigen Stählen, Bau durch erfahrene Fachkräfte, als der **ideale Anhänger zum UNIMOG** weit über unsere Grenzen hinaus bekannt.

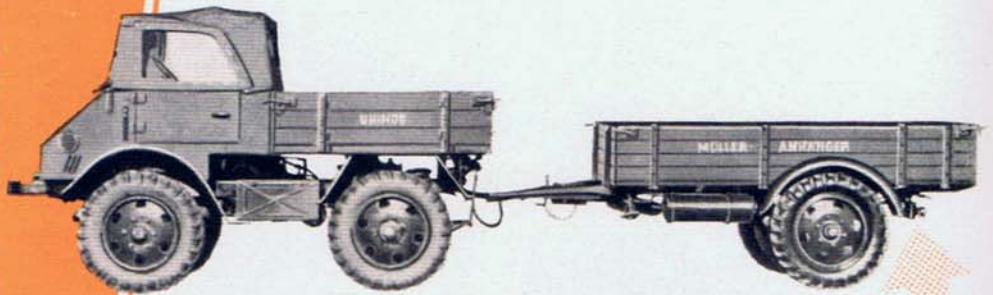
Durch seine stabile und robuste Konstruktion wurde bei geringstem Eigengewicht eine größtmögliche Nutzlast erreicht.

Müller-Einachser stellen besonders in Verbindung mit dem UNIMOG gerade in den schwierigsten Waldgebieten, auf schlammigem und sumpfigem Grund ihre Zuverlässigkeit und Überlegenheit unter Beweis.

Durch Belastung der UNIMOG-Hinterachse wird die Zugleistung des UNIMOG und die Reifentragfähigkeit des Anhängers noch erhöht.

Ein mit umlegbarer Verstellspindel ausgerüstetes Sporenrad ermöglicht ein müheloses Ankuppeln des beladenen Fahrzeuges.

Durch einen in die Pritsche eingebauten Räderkasten erhält der Anhänger eine niedrigere und bequeme Ladehöhe.



Die nach oben abgekröpfte Achse verleiht dem Einachser eine Bodenfreiheit von rund 60 cm. Hierdurch schonen Sie bei Feldarbeit Pflanzen usw. und können in Wäldern Hindernisse überfahren.

Durch eine zuverlässige Druckluftbremsanlage mit feststellbarer Handhebelbremse ist ein Fahren mit dem Anhänger auch an steilsten Hängen absolut zuverlässig.

Technische Daten:

Nutzlast	1,5 to	2 to	2,5 to
Eigengewicht . kg ca.	580	620	660
Pritschenlänge . cm	260	280	300
Pritschenbreite . cm	160	170	170
Bordwandhöhe . cm	40	40	40
Rauminhalt . . . cbm	1.67	1.91	2.04
Bereifung	6.50 - 20	7.50 - 20	8.25 - 20
oder	7.00 - 20		

Anhänger für das unwegsame Waldgelände



Es gibt keine Hindernisse,
die nicht überwunden werden könnten.

•
Aufnahmen aus dem Einsatz
bei Brennholzabfuhr.



Ihr Fuhrpark ist schnell,
betriebsicher,
zuverlässig,
immer einsatzfähig
und deshalb billig!

Müller Einachs-Rückstoß- Kippanhänger

Das Kippen der Pritsche geschieht auf denkbar einfachste Weise und kann vom Fahrer allein ausgeführt werden. Hierzu ist zunächst die Achse des Anhängers zu bremsen. Dies kann durch Umlegen des Absperrventils für die Druckluftleitung zum UNIMOG-Anhänger am UNIMOG selbst vorgenommen werden oder durch Anziehen der am Anhänger montierten Handhebelbremse geschehen. Der Pritschenhalteverschluss wird durch Hebelumlegung oder auch durch Seilzug vom Fahrersitz aus bedient und geöffnet. Der Fahrer kann durch kurzes Rückstoßen der Pritsche einen beliebigen Kippwinkel geben.

Es ist also möglich, die Pritsche zunächst nur halb zu kippen, die Bremse wieder zu lösen und weiter nach vorne zu fahren, ohne daß die durch eine Rücklaufsperre gehaltene Pritsche in ihre waagrechte Lage zurückgeht. Durch erneutes Bremsen der Anhängerachse kann dann die Pritsche an einem anderen Platz auf den erreichbaren Kippwinkel gekippt und somit ganz entleert werden. Es ist dabei zu empfehlen, daß der aushängbar eingerichtete hintere Schild vor dem Rückstoßen und Kippen abgenommen wird. Die Pritsche kann nach dem Kippen des Ladegutes beim Vorwärtsfahren nach Lösen der Rücklaufsperre selbständig in ihre waagrechte Lage zurückgeholt werden.



wirtschaft – die meisten landwirtschaftlichen Betriebe betrieben auch Forstwirtschaft – aber waren diese Anhänger nicht geeignet.

Also wandte man sich an die 1798 gegründete Fa. Müller im weniger als 50 Kilometer entfernten Mitteltal und beauftragte diese mit der Entwicklung von „Spezial-Unimog-Anhängern“. Von Anfang an wurde auf eine gute Geländegängigkeit geachtet, um mit dem Unimog auch Transporte in schwierigem Gelände durchzuführen. Weiter waren eine niedrige Ladehöhe, eine dem Unimog entsprechende Spurbreite und ein tiefer Schwerpunkt wichtig, genauso wie eine Druckluftbremse, da der Unimog auch mit Anhänger eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h erreichen

sollte. Hierfür musste aber das zulässige Gesamtgewicht des Anhängers auf die Zugleistung des Unimog abgestimmt werden. Bei den Rädern griff man auf die gleiche Bereifung wie beim Unimog zurück, so konnte diese im Falle einer Panne ausgetauscht werden und man musste nur ein Reserverad mitführen.

Die von Müller entwickelten und gebauten Anhänger wurden von Mercedes Benz in zahlreichen Versuchen auf ihre Tauglichkeit geprüft, ehe sie für den Vertrieb über die Unimog-Generalvertretungen freigegeben wurden. Die Ingenieure bei Müller müssen ihre Hausaufgaben wohl sorgfältig gemacht haben, konnten doch schon bis 1960 5.000 Unimog-Anhänger in den verschie-

densten Ausführungen das Werk in Mitteltal verlassen.

Ein ganz besonderer Anhänger war der auf diesen Seiten abgebildete Einachser. Er wurde speziell für den Einsatz im Forst und in unwegsamem Gelände entwickelt und hatte durch die niedrige Ladefläche – die Radkästen ragten über den Pritschenboden hinaus – eine bequeme Ladehöhe und – wichtig im Gelände – einen niedrigen Schwerpunkt. Außerdem besaß er eine nach oben gekröpfte Achse, wodurch er bis zu 60 cm Bodenfreiheit besaß. Dieser Anhänger war aber auch mit einer über den Rädern liegenden Pritsche erhältlich.

Werner Stüve

