

60 Jahre Unimog – nur fliegen kann er nicht

Es gibt mittlerweile viele Klassiker bei Personenwagen oder Nutzfahrzeugen. Mindestens einer davon ist nach wie vor oft auf unseren Strassen anzutreffen und zwar meist beim Verrichten von anspruchsvollen Arbeiten – mit oder ohne Hilfe von ausgeklügelten Zusatzaggregaten: der Unimog. Er ist weder Fisch noch Vogel, weder Lastwagen, Geländefahrzeug noch Traktor, sondern einfach nur Geräteträger. Einfach nur Geräteträger? Bitte ein bisschen mehr Respekt!

Unmittelbar nach Ende des Zweiten Weltkriegs geboren, zählt der Unimog zu den lebenden Legenden des Nutzfahrzeugbaus. Nicht wenige Gemeinden, landauf, landab, haben eines dieser unverwüstlichen Fossile im Werkhof stehen. Egal mit welchem Jahrgang, denn der Unimog wurde jeweils für die Ewigkeit gebaut und trotz dieser auch in den meisten Fällen erfolgreich. Dazu kommt, dass praktisch keiner wie der andere aussieht; viel zu unterschiedlich waren die jeweiligen Anforderungen an dieses aussergewöhnliche Fahrzeug.

Ein Kind der Nachkriegszeit

Die ursprüngliche Idee, einen UNiversal-MOTOR-Geräteträger zu konstruieren und bauen, entstand im Kopf von Albert Friedrich, der 1945 ein einzigartiges motorgetriebenes Universalgerät für die Landwirtschaft auf die einheimischen Äcker bringen wollte. Vier gleich grosse Räder sollten im Unterschied zum herkömmlichen Traktor über einen permanenten Allradantrieb zum Drehen gebracht werden. Darüber hinaus wollte er allerlei landwirtschaftliches Gerät – auf- und angebaut – ziehen, schieben oder über Zapfwellen antreiben können. Ein simples, gut durchdachtes Fahrzeug, ideal für die Wiederaufbauzeit der Nachkriegsjahre.

Ab 1946 wurden die ersten Vehikel in Schwäbisch Gmünd auf die Räder ge-



Der U20 – das jüngste Mitglied in der grossen Unimog-Familie im Winter-Einsatz. Er ist vor allem dort die ideale Investition, wo wechselnde Anforderungen an ihn gestellt werden. (Bilder: zvg)

stellt, wo die beiden Ingenieure Rössler und Zabel es in schnellen Schritten weiter entwickelten. Bald einmal zeigte es die ersten typischen Merkmale wie schraubengefederte, gedämpfte Achsen, Differenzialsperren vorne und hinten, eine Rahmenbauweise wie beim Lastwagen mit Zapfwellen vorne, in der

Mitte und hinten sowie entsprechenden An- und Aufbaumöglichkeiten für Zusatzgeräte. Die Spurweite entsprach übrigens mit 127 cm exakt zwei Kartoffelreihen. Schnell entwickelten die verantwortlichen Ingenieure das aussergewöhnliche Nutzfahrzeug weiter, und es fand seine Freunde nicht nur im land-



wirtschaftlichen Umfeld. Auch Handwerker und Kommunalbetriebe oder die Bahn schätzte die flexiblen Einsatzmöglichkeiten in allen vier Jahreszeiten. Dass mit dem Unimog auch dessen Anbaugeräte immer schneller erweitert und entwickelt wurde, muss kaum extra betont werden. Bereits 1949 wurde die Produktion zur Böhlinger Werkzeugmaschinen GmbH nach Gaggenau verlegt, 1951 übernahm Mercedes den Unimog und verlagerte die Produktion nach über 320 000 produzierten Einheiten schliesslich 2002 ins Mercedes Benz-Werk nach Wörth am Rhein.

Heute wird die Produktpalette in den drei Untergruppen hochgeländegängige Fahrzeuge, Profi-Geräteträger und kommunaler Geräteträger definiert. Abnehmer sind vor allem Feuerwehren, die Energiewirtschaft, Bahnbetreiber für die 2-Wege-Versionen mit zusätzlichen Räderpaaren für die Schiene und öffentliche Dienste mit ihren Lohnunternehmen.

Die Schweiz als erstes Exportland

Vor allem letztere verlassen sich gerne auf das Grundfahrzeug selber, aber auch auf die meist exakt darauf abgestimmten Anbaugeräte, die von spezialisierten Maschinenbaubetrieben hergestellt werden. Denn gerade in unserem doch eher unebenen Gelände sind solche Betriebe auf Hilfsmittel und Fahrzeuge angewiesen, die überdurchschnittliche Leistung auch unter schwierigen Bedingungen erbringen können. Von 1951 bis Ende 2007 wurden von der Robert Aebi AG in Regensdorf offiziell und ohne Armeeversionen knapp 6000 Unimog in unser Land importiert; ein grosser Teil davon ist wohl noch täglich im Einsatz. Seit 2008 liegt der Import mit den dazugehörenden Dienstleistungen bei der Mercedes Benz Schweiz AG, einer Tochtergesellschaft der Daimler AG, Stuttgart.

Seit jeher sind die Unimog also in vielen Branchen zu Hause, und das ist bis

heute so geblieben. Das Unimog-Programm umfasst mit drei Baureihen Fahrzeuge von 7,5 bis 16 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht und von 150 bis 286 PS Leistung. Ob der neue U20, die Geräteträger U300 bis U500 oder die hochgeländegängigen Fahrzeuge der Baureihe U3000 bis U5000: Alle haben sich neben Winterdiensten oder Grünflächenpflege und weiteren Anwendungen im Garten- und Landschaftsbau, bei der Waldbrandbekämpfung, in der Energiewirtschaft, im Flughafeneinsatz sowie bei Rangier- und Unterhaltsarbeiten auf der Schiene oder bei Rettungsdiensten in unwegsamstem Gelände irgendwo auf unserer Erde bewährt. Möglich war und ist das auch heute noch dank Allradantrieb, Singlebereifung, Portalachsen, kräftigen Motoren und auch unter extremen Umständen flexibel arbeitenden Getrieben und Schaltungen selbst bei Fahrten im Tiefschnee, durch Hochwasser, auf Geröll oder auf der Autobahn.

Die hochgeländegängige Unimog-Baureihe

Dank ihrer aussergewöhnlichen Geländegängigkeit ist die Baureihe U3000 bis U5000 für Einsätze in schwerstem, unzugänglichen Gelände oder im Dienste der internationalen Sicherheit geradezu prädestiniert. Die Haupteinsatzgebiete liegen daher auch insbesondere bei Feuerwehrverbänden, im Katastrophenschutz, als Transport- und Unterhaltsfahrzeuge, oder sie dienen als Basisfahrzeug für Expeditionsfahrzeuge.

Die mittlere Baureihe U300 bis U500 sind wohl in Kommunalbetrieben die am meisten eingesetzten neuen Unimog-Fahrzeuge. Schon das äussere Erscheinungsbild lässt über die vielen Einsatzmöglichkeiten und die ausgesprochene Praxisorientierung keine Zweifel aufkommen. Auf Wunsch werden diese Unimog mit der speziell entwickelten Wechsellenkung VarioPilot geliefert. Damit lässt sich die komplette Lenksäule



Die Baureihen U3000 bis U5000 (oben) und U300 bis U500 lassen sich vielseitig einsetzen.

zusammen mit Instrumententafel und Pedalanlage von der Fahrer- zur Beifahrerseite verschieben, und der Fahrer kann für jeden Einsatzzweck – zum Beispiel Einsätze mit Mäh- und Freischneidegeräten oder aufnehmenden Kehrmaschinen am rechten Strassenrand – die für ihn günstigste Sitz- und Sichtposition wählen.

Die Euro 4-Dieselmotoren mit vier bzw. sechs Zylindern im Leistungsbereich von 156 bis 286 PS bringen ihre Kraft über ein vollsynchronisiertes Schaltgetriebe mit bis zu 24 Gangstufen auf die vier permanent angetriebenen Räder.

Vier Anbauräume für Arbeitsgeräte

Für die Ausrüstung mit Arbeitsgeräten, die zum Beispiel bei der Pflege und Un-



terhaltung des Strassennetzes, im Winterdienst oder in der Energiewirtschaft erforderlich sind, bieten die Unimog U300 bis U500 vier An- und Aufbauträume (vorn, hinten, in der Mitte/auf der Pritsche und zwischen den Achsen) mit integrierten Schnittstellen. Die zulässigen Fahrzeuggesamtgewichte reichen von 7,5 bis 16 Tonnen, die Nutzlast von 4 bis 9 Tonnen.

Das jüngste Mitglied in der grossen Unimog-Familie heisst U20. Er rundet das Programm nach unten ab und ist gezielt auf den Bedarf kleinerer und mittlerer Kommunalbetriebe zugeschnitten. Er verfügt wie seine grossen Brüder über Allradantrieb, Singlebereifung rundum, zuschaltbare Differenzialsperren, Portalachsen, Schraubenfedern, guten Leistungsreserven, Zapfwellen, Nebenabtriebe und eine leistungsstarke Hydraulik.

Von den Geräteträgern U300 bis U500 unterscheidet er sich mit seinem PW-ähnlichen Wendekreis von 12,80 Metern, im geringeren Fahrzeuggewicht und im niedrigeren Preis. Er ist vor allem dort die ideale Investition, wo wechselnde Anforderungen an ihn gestellt werden. Ist ständig andauernde Höchstleistung mit einzelnen Zusatzgeräten gefragt, wären als Alternative wohl bes-

30 Jahre Unimog-Erfahrung im Bündnerland

Die Ring Garage AG Chur ist seit den Anfangszeiten 1900 offizieller Unimog-Partner im Kanton Graubünden und im St. Galler Oberland. Topografisch bedingt ist dieses Gebiet das Unimog-Tummelfeld schlechthin und auch Grund dafür, dass auch heute noch praktisch jeder je gebaute Typ im harten Ganzjahreseinsatz steht. Und zwar in so grosser Anzahl, dass Reto Dosch, eingefleischter Unimog-Fan und -Spezialist gar nicht mehr richtig weiss, «was do alls no umme'n'isch». Er weiss nur, dass viele seiner Kunden eingesessene Transport- oder Handwerksbetriebe sind, die gleichzeitig in ihren Gemeinden als Lohnunternehmer für die verschiedensten Arbeiten funktionieren. Das geht vom Holzrücken über Erdbohren oder Transportarbeiten bis zu Winterdiensten.



Reto Dosch

Dosch ist mit dem Unimog aufgewachsen. Für ihn gibt es in seinem Heimatkanton für Kommunalbetriebe, aber auch für viele Gewerbler nur wenige Alternativen, und er freut sich, dass er mit dem neuen U20 wieder einen «kleinen» Unimog in der Verkaufshalle stehen hat.

ser die Geräteträger U300 bis U500 ins Auge zu fassen. Beim zulässigen Gesamtgewicht liegt der U20 zwischen 7,5 und 8,5 Tonnen, die Achslasten sind mit 4,8 Tonnen vorn und hinten zur Aufnahme von Anbaugeräten grosszügig bemessen.

Dem Unimog seien viele weitere erfolgreiche Jahre im Dienste seiner vielfältigen Nutzer gewünscht – allem voran natürlich in den Kommunalbetrieben in der ganzen Schweiz.

Heinz Ammann



Kommunale Infrastruktur
Infrastructures communales
Infrastrutture comunali

Auszug aus Publikationsliste
 Extrait de la liste des publications

Musterausschreibung für Abfall- oder Wertstoffsammlung (2006, inkl. CD mit Musterausschreibung)
 für Mitglieder Kommunale Infrastruktur (KI): Fr. 40.– / für Nicht-Mitglieder: Fr. 60.–

Mustervertrag für den Abfallsammeldienst (1998, inkl. CD)
 für Mitglieder KI: Fr. 35.– / für Nicht-Mitglieder: Fr. 55.–

Empfehlung „Leistungs- & Kostencontrolling im Strassenunterhaltsdienst“ (2000, inkl. CD)
 für Mitglieder KI: Fr. 45.– / für Nicht-Mitglieder: Fr. 65.–

Winterdienst in Städten und Gemeinden – Ein Leitfaden für die Praxis (2006)
 für Mitglieder KI: Fr. 40.– / für Nicht-Mitglieder: Fr. 60.–

Empfehlung „Beschaffung und Bewirtschaftung von Fahrzeugen und Maschinen für Strassenunterhalt und Entsorgung“ (2004, inkl. CD mit Musterverträgen etc.)
 für Mitglieder KI: Fr. 55.– / für Nicht-Mitglieder: Fr. 75.–

Contrat type pour le ramassage des déchets (1998, CD incl.)
 pour membres de l'Infrastructures communales (IC): fr. 35.– / non-membres: fr. 55.–

Modèle d'appel d'offres pour la collecte des ordures ménagères et des déchets recyclables (2006, incl. CD avec modèle d'appel d'offres)
 pour membres IC: fr. 40.– / non-membres: fr. 60.–

Service hivernal dans les villes et les communes – guide pratique (2007)
 pour membres IC: fr. 40.– / non-membres: fr. 60.–

Recommandation controlling des coûts et des prestations pour les services d'entretien des routes (2000, incl. CD avec bases de calcul des salaires et des tarifs véhicules)
 pour membres IC: fr. 45.– / non-membres: fr. 65.–

zu bestellen / à commander:

Kommunale Infrastruktur, Laura Fellmann, Florastrasse 13, 3000 Bern 6;

Tel. 031 356 32 32, Fax 031 356 32 33; info@kommunale-infrastruktur.ch, www.kommunale-infrastruktur.ch