Hochgeländegängiger Unimog

Artikel vom **20. Juni 2019**
Sonderfahrzeuge

Umweltfreundlicher und effizienter, dabei genauso geländegängig wie sein Vorgänger und noch robuster – also rundum verbessert – sind jetzt die hochgeländegängigen Unimog unterwegs und zwar in der Bezeichnung U 4023 und U 5023 als Nachfolger der U 4000 und U 5000. Zum Einsatz kommt der drehmomentstarke BlueEfficiency Power BlueTec 6-Motor, ein Vierzylinder (Typ OM 934) mit einem Hubraum von 5132 cm³, einer Leistung von 170 kW (231 PS) und einem Drehmoment von 900 Nm. Das Unimog Getriebe wurde optimiert und leistungsgesteigert, so dass die Schaltzeiten jetzt bei gleichzeitiger Erhöhung der Lebensdauer kürzer sind. Die Getriebebedienung erfolgt über den Lenkstockhebel an der Lenksäule, welcher auch die Schnellreversierfunktion EQR (electronic quick reverse) beinhaltet. Wie bisher stehen acht Vorwärts- und sechs Rückwärtsgänge zur Verfügung, optional auch eine Geländegruppe für Offroadeinsätze im Geschwindigkeitsbereich zwischen 2,5 und 35 km/h. Der wesentliche Unterschied zwischen den beiden Typen liegt in den Achsen und im Rahmen und damit den Achslasten und dem Gesamtgewicht. Beim U 4023 beträgt es maximal 10,3 t, beim U 5023 sind es maximal 14,5 t. Beide Typen verfügen über den gleichen Radstand von 3850 mm. Das bewährte Kurzhauber-Fahrerhaus wurde grundlegend überarbeitet. Dieses Fahrerhaus ist ein Klassiker. Im Vergleich zum Vorgänger um 120 mm verlängert und geringfügig erhöht, und mit der Verlagerung der Getriebebedienung von der Mittelkonsole zum Lenkstockhebel sind auch die Platzverhältnisse im Fahrerhaus-Innenraum wesentlich verbessert. Im Interieur profitiert auch diese Baureihe von der neuen Ausstattung – Multifunktionslenkrad, verstellbare Lenksäule, Lenkstockhebel, Multifunktionstasten, Kombiinstrument mit großem Display sowie ein neues, verstärktes Heizungs- und Lüftungssystem sorgen für optimale Bedingungen für den Fahrer. Die Reifendruck-Regelanlage Tirecontrol Plus wurde neu konzipiert, damit kann nun der für den jeweiligen Einsatz passende vorkonfigurierte Reifendruck einfach und komfortabel im Display über die Auswahl der Programme eingestellt werden. Vorgegeben sind die Modi »Straße«, »Sand« und »Schlechtweg«. Außen zeigen der dynamisch gestaltete Kühlergrill und die neuen Stoßfänger mit modernen Leuchten auf den ersten Blick, dass hier eine neue Unimog-Generation im Einsatz ist. Völlig neu gestaltet wurde auch das Aufstiegskonzept zum Fahrerhaus mit einem komfortablen und sicheren, je nach Kundenwunsch zwei- oder dreistufigen Aufstieg. Das große Plus des hochgeländegängigen Unimog, seine optimalen Fahreigenschaften in schwerem Gelände, blieb unangetastet. In einzelnen Punkten wurden die Stärken weiter ausgebaut. Auf Grund der neuen Mittelmotorlage liegt die Rahmenkröpfung nun weiter hinten, insgesamt ist damit ein niedrigerer Fahrzeugschwerpunkt bei gleichzeitig hoher Bodenfreiheit erreicht, was unter anderem die Fahreigenschaften im Offroadeinsatz verbessert. Dass der Rahmen dieser Unimog geschweißt ist, einschließlich der Rohrquerträger, garantiert die extrem gute Verwindung von bis zu 600 mm bei der Fahrt im Gelände. Die Achsverschränkung von bis zu 30 Grad macht die Schubrohrtechnik in Verbindung mit den Schraubenfedern möglich, indem sie die Achsen über Schubrohr

und Schubkugel am Getriebe anbindet. Portalachsen, der niedrige Fahrzeugschwerpunkt und extrem günstige Werte bei Böschungswinkel (vorn 44 Grad, hinten 51 Grad), Rampenwinkel (34 Grad) und der Steigfähigkeit (45 Grad) – das macht den hochgeländegängigen Unimog komplett, dazu kommt die Watfähigkeit von maximal 1,20 m und ein seitlicher Neigungswinkel von 38 Grad. Die Fahrt in Extremsituationen mit zugeschaltetem Allradantrieb wird unterstützt von den zuschaltbaren Differenzialsperren und der Reifendruck-Regelanlage. All das macht deutlich, warum der hochgeländegängige Unimog einen solch hervorragen Ruf auf der ganzen Welt geniesst. Ein Beispiel für ein universelles Tanklöschfahrzeug (TLF) in Edelstahl-Aluminium-Verbundbauweise auf einen Unimog U5000 Fahrgestell liefert die Firma Schlingmann aus Dissen (siehe Bild). Das aus rostfreien Edelstahlspezialprofilen geschweißte Gerippe des Aufbaus garantiert maximale Stabilität bei gleichzeitig größtmöglichem Korrosionsschutz. Die Befestigung des Aufbaus am Fahrgestell mit einer Dreipunktlagerung erlaubt maximale Verwindungsfreiheit - für optimale Geländegängigkeit. Durch die enorme Steifigkeit des Aufbaus können unter Verwendung der Schlingmann-Tank-Technologie großvolumige Löschwasser- und Schaummitteltanks realisiert werden. Die vier seitlichen Geräteräume bieten Platz für umfangreiche feuerwehrtechnische Beladung. Im hinteren Geräteraum sind die Pumpenanlage sowie gegebenenfalls die Druckzumischanlage untergebracht. Zusätzlich können Dachkästen auf dem Aufbaudach montiert werden. Helle LED-Lichtleisten im und am Aufbau sorgen für eine wirkungsvolle Ausleuchtung. Die TLF 3000 VARUS 4x4 sind lieferbar mit Schlingmann Feuerlöschkreiselpumpen unterschiedlicher Leistungsklassen, Druckzumischanlagen zur Schaumerzeugung, Dachwasserwerfern, Frontwasserwerfern, Frontsprühdüsen zum Eigenschutz und vielem mehr.

DAIMLER TRUCK

Daimler Truck AG
Infos zum Unternehmen