



12 MONATLICHE ABOS

Auto Bild

Jedes Monat **NEU!**

alles allrad

Das Red der Fortbewegung. Jedes Monat neu



Touareg gegen ML

VW mit 4 x 4 -Antrieb besser als Mercedes?



Phaeton und A8 gegen S-Klasse

- Aktuell** Mitsubishi's Dakar-Renner 
- Reportage** Militärmobile unterm Hammer
- Service** Steuern sparen durch Auflastung

Nr. 1.17080 VW WISSEN ALS NEUERST

12 MONATLICHE ABOS



Der neue Unimog kennt keine Grenzen

Im Gelände ist der brillante Klettermaxe jetzt noch besser. Und nach 54 Jahren erobert er jetzt sogar die USA



Die Außenhaut der Fahrerkabine entspricht der des Vorgängers

Auf den ersten Blick scheint alles klar: Da steht eben ein Unimog. Genauer: einer der mittelschweren oder schweren Baureihe, wie der Eingeweihte an dem großen, kantigen Fahrerhaus erkennt. Nur von vorn sieht er jetzt anders aus. Statt des schwarzen Kühlergitters gibt es eine neue Frontmaske mit drei markanten Querschlitzen, unterbrochen von einem suppentellergroßen Mercedes-Stern. Ein Facelift?

Dankbar registriere ich den stabilen Haltebügel in der Türöffnung; er erleichtert den Aufstieg über die zwei Trittstufen. Auf dem korrekt gepolsterten Schwingsitz in luftiger Höhe – er bietet mehr Verstellmöglichkeiten als in einer Luxuskarosse – dann das große Aha-Erlebnis: Ein neues Armaturenbrett baut sich zwischen Lenkrad und der mächtigen, fast senkrecht stehenden Scheibe auf; und statt des Schalthebels-Wälzdrehens wächst nur noch der Knubbel-Joystick der EPS-Schaltung auf der Mittelkonsole.

Spätestens jetzt wird klar, dass sich hier Grundlegendes geändert hat: Der Unimog hat eine komplett neue Antriebstechnik bekommen. Unter der kurzen Haube – und zum Teil in einer mächtigen Beule im Fußraum – arbeitet nicht mehr der einstige Sechszylinder mit dem griffigen Typkürzel OM (steht für Oelmotor) 366 LA. Für Antriebskraft sorgt jetzt ein Vierzylinder namens OM 904 LA mit moderner, vollelektronisch gesteuerter Pumpe-Leitung-Düse-Einspritzung. Im „leichten“ U 3000 mit 7,5 Tonnen zulässi-

gem Gesamtgewicht hat er 4,25 Liter Hubraum und 150 PS; in der schwersten Version U 5000 – bis zu 14,1 Tonnen zGG – schöpft er aus 4,8 Liter 218 PS.

Unser U 4000 – es ist eine Version mit langem Radstand und kurzer Kabine – darf bis zu 8,5 Tonnen wiegen; und die werden von 177 PS bewegt. Ich drehe den Zündschlüssel, mit leichtem Schütteln erwacht der mächtige Vierzylinder zum Leben. Ich stelle mir vor, wie die riesigen Kolben in den maßkruggroßen Zylindern auf und ab eilen. „Sind sie schon mal EPS gefahren?“, fragt mein Beifahrer.

Bei der elektronisch-pneumatisch betätigten Schaltung gibt es keine wirklich Verbindung mehr zwischen Schalthebel und Getriebe. Ähnlich wie bei einem Formel-1-Renner kann der Fahrer nur zwischen „Raufschalten“ oder „Runterschalten“ wählen. Nur geht das ganze etwas handfester vor sich.

Gangwechsel per Joystick: sequenziell wie im Rennwagen

Statt kleiner Tipptasten gibt es hier einen kurzen Hebel; geschaltet wird durch kurzes Tippen des Joysticks nach vorn oder hinten. Das Display im Armaturenbrett meldet, welcher Gang gerade drin ist – und welcher drin sein wird, wenn man das nächste Mal die Kupplung tritt. Man kann die Gänge nämlich vorwählen; so hat man auch bei einem

Bitte umblättern

U 3000–5000



Ein U 4000 mit der neuen Doppelkabine und langem Radstand

► Wenn auch die Variantenzahl gegenüber der Vorgänger-Baureihe U 1550 L bis U 2450 L drastisch reduziert wurde – von 36 auf vier Baumuster, von 135 Rahmenvarianten auf vier – gibt es auch vom neuen „hochgeländegängigen Fahrgestell“ zahlreiche Versionen. Generell werden die neuen Geländegän-



Ein wichtiges Einsatzfeld für den U 4000: Gelände-Feuerwehr

ger von Vierzylinder-Direktinspritzern angetrieben: 4,25 Liter Hubraum haben U 3000 (150 PS, zGG 7,5 t) und U 4000 (177 PS, 8,5 t); der U 5000 (bis 12,5 t) hat 4,8 Liter Hubraum und 218 PS.

► Grundsätzlich gibt es zwei Radstände: 3250 und 3850 mm. Von sich aus hat der Unimog nur ein Fahrgestell mit Fahrerhaus, auf das sich jeder beliebige Aufbau setzen lässt – von der einfachen Ladefläche bis zum kompletten Expeditionsaufbau.



Auf Wunsch zu haben: 24-Zoll-Räder für mehr Bodenfreiheit

► Je nach Kundenwunsch sind zahlreiche Extras zu haben: von der Klimaanlage über die Kriechganggruppe, die weitere 16 Gänge bereitstellt, bis hin zu größeren Rädern, einer elektronisch gesteuerten Reifen-druckregelanlage und einer auf 1,20 m vergrößerten Wattiefe.

eventuellen Schaltvorgang in kritischen Situationen beide Hände am Lenkrad.

Ich probiere es mal mit dem zweiten Gang. Die druckluftunterstützte Kupplung ist viel leichtgängiger als bei einem alten Land Rover Defender und gut dosierbar. Langsam setzt der sandbeige Koloss seine Bewegung, trotz wenig Gas scheinbar mühelos. Ein Fußgänger würde uns überholen. Also: nächster Gang, Kupplung kurz treten, ein kurzes Zischen von irgendwo unter mir. „Ratsch“, sagen die Zahnräder, der Unimog bleibt stehen, mein Beifahrer grinst. Man muss das Pedal richtig durchtreten, sonst rücken die Druckluftzylinder am Getriebe den Gang nicht richtig ein. Ich sitze eben doch nicht in einem Rennwagen.

Die halbmeterhohen Hügel aus Sand und Lehm unter uns würden



auch ernsthafte Geländewagen vom Schlage eines Jeep Wrangler in arge Verlegenheit bringen. Doch der Unimog degradiert sie zu Fahrbahnebenenheiten, stakt im Storchenschritt mühelos darüber hinweg. Der Drehzahlmesser zeigt nicht einmal 1000 Touren an. Und dabei ist der Allradantrieb noch nicht einmal zugeschaltet.

Für den neuen „Klettermax“ gibt es einfach keine Hindernisse

Im Gegensatz zum Geräteträger U 300 bis U 500 (siehe Randspalte Seite 44) hat der hochgeländegängige Unimog weiterhin einen starr zuschaltbaren Allrad – auf der Straße fährt er mit Hinterradantrieb. Doch mit den mühsamen Prozeduren, wie man sie von Pkw-Geländewagen mit Zuschalt-Allrad kennt, hat dieser Antrieb nichts zu tun. Man braucht keine Geschwindigkeiten zu beachten, nicht an Freilaufnaben zu denken – man dreht einfach den Knopf.

Und unverzüglich wird die Vorderachse mit Kraft versorgt. Jetzt kennt der Unimog kaum ein Hindernis: Über 40 Zentimeter Bodfreiheit dank Portalachsen und riesiger Räder, dazu eine schier unbegrenzte Bauchfreiheit, extrakurze Überhänge und eine phänomenale Achsverschränkung: Immer höher werden die Buckel, immer tiefer die Löcher, die ich mir zutraue.

Bitte umblättern



Steif ist nicht immer gut: Der Rahmen des Gelände-Unimog kann sich weit verwinden; so hilft er mit, die enorme Achsverschränkung zu erreichen



UNIMOG 4000

Technische Daten

Vierzylinder-Reihen-Turbodiesel • Hubraum 4,25l • Leistung 130 kW (177 PS) bei 2200/min • max. Drehmoment 675 Nm bei 1200–1600/min • Hinterrad-antrieb, Allradantrieb während der Fahrt zu-schaltbar • sequenzielles Schaltgetriebe, 8 (a.W.: 16) Vorwärts-, 6 (a.W.: 14) Rückwärtsgänge • verwindungsfähiger Leiterahmen • v. u. h. Portal-Starrachsen mit Schubrohr, Längslenkern, Panhardstab, Schraubenfedern • v. u. h. Scheibenbremsen, ABS (abschaltbar) • Reifen 14,5 R 20 • Radstand 3250 o. 3850 mm • Leergewicht 4130 kg • zul. Gesamtgewicht 8500 kg (Feuerwehr 9500 kg)

Preis ab ca. 75.000 Euro

Ha! Hab ich dich! Es geht nicht mehr voran! Zwei diagonal gegenüberliegende Räder drehen durch. Mein Copilot, seines Zeichens Versuchsfahrer hier im Unimog-Testgelände in Ötigheim, deutet nur stumm auf den Allrad-Schalter. Ach so, ja, wir haben ja auch noch Sperren. Schalter eine Raste weiter drehen – und spontan

werden beide Achsdifferenziale blockiert. Komme jetzt, was will; Wir kommen durch, soweit die Räder tragen.

Das Beste an Sperren und Allrad im Unimog: Ebenso spontan, wie sie einrasten, sind sie auch wieder draußen. Mitten in einer engen Kurve drehe ich den Schalter zurück; sofort entspannt sich der beige Laster spürbar – mit eingelegten Sperren vorn und hinten lenkt er sich naturgemäß recht störrisch, will lieber geradeaus. Die Sperrsymbole im Display erlöschen, willig folgt der große Planwagen der gewundenen Spur. Ein Tipp am Joystick, lässig schalte ich einen Gang weiter, kuppel sorgfältig – der Mensch ist ja lernfähig.

Dass Mercedes den Unimog mit einem komplett neuen Antriebsstrang versehen hat, geschah nicht allein aus purer Menschenfreundlichkeit. Damit ausgetestet passt er besser in den Nutzfahrzeug-Baukasten von Mercedes.

Der neue Motor kommt auch in zahlreichen Lastwagen und Omnibussen mit dem Stern zum Einsatz, ist schon für die künftige Euro-4-Abgasnorm vorbereitet. Und das neue Getriebe, das in allen neuen Unimog-Baureihen eingebaut wird,

ist eng verwandt mit den Achtganggetrieben in einer Reihe von Mercedes-Lkw.

Weil er mehr Komponenten als früher mit dem Straßen-Laster teilt, passt auch die Produktion des Geländegängers besser in das neue Werk: Die neuen Baureihen werden nicht mehr am traditionellen Unimog-Standort Gaggenau montiert. Nach 51 Jahren wechselte die Produktion ins Lkw-Werk in Wörth am Rhein. In Gaggenau werden seit dem 2. August 2002 nur noch Getriebe gebaut – schon bisher waren neun von zehn Gaggenauer Werkern mit der Getriebe-, nicht mit der Unimog-Fertigung beschäftigt.

Nach 54 Jahren: Der Unimog soll den US-Markt erklimmen

Absatz-Probleme sieht Hans-Jürgen Wischhof, Leiter des Geschäftsbereichs Unimog, nicht. Zum einen hofft er, dass die öffentlichen Kassen, die im Unimog-Geschäft für Rückgänge gesorgt haben, wieder voller werden. Außerdem sieht man einen steigenden Exportanteil. Ein Hauptgrund: Erstmals in seiner 54-jährigen Geschichte wird der Unimog künftig auch in die USA exportiert. T. Rönneberg

U 300–500



Die „Geräteträger“-Baureihe U 300 bis U 500 hat Mittelmotor

► Für Einsatzzwecke in der Bau- und Kommunalwirtschaft, wo es auf extreme Geländetauglichkeit weniger ankommt, bietet Mercedes die so genannte Geräteträger-Baureihe an. Konventionell aufgehängte Schraubenfeder-Starrachsen, ein verwindungssteifer statt des weichen Rahmens und der hinter der Vorderachse eingebaute Motor mit zwei seitlichen



Die fehlende Motorhaube sorgt für besonders gute Übersicht

Kühlern sind die grundlegenden technischen Unterschiede. Motoren und Getriebe sind gleich.

► Wichtiges als beim Gelände-Unimog sind die mechanischen und digital-elektronischen Anschlussmöglichkeiten für die unterschiedlichsten Arbeitsgeräte: von der Straßenpostenwaschmaschine über die ausfahrbare Arbeitsbühne bis hin zur Grabenverfüllschnecke. ► Hinter dem Lenkrad des U 400 herrscht eine andere Op-



Im anderen Armaturenbrett sitzen die gleichen Instrumente

tik als hinter dem des U 4000 – die Stummelhaube schafft freien Blick. Die Bedienelemente sind aber die gleichen: Auch U 300 bis U 500 haben die sequenzielle EPS-Schaltung. ► Als Clou bietet der Geräteträger gegen Aufpreis die geniale Wechsellenkung: Lenkrad, Cockpit und Pedale kann man in einer Minute von links nach rechts verschieben.



Der Unimog-Fahrer thront in luftiger Höhe – auch bei der Fahrt durch tiefere Wassergräben bleiben die Füße trocken

