

Mercedes-Benz

1 | 2004

www.mercedes-benz.com | Juni 2004

Unimog

Das Magazin für den multifunktionalen Einsatz.



Bereit sein ist alles

Unimog im Flughafeneinsatz

Passräumung bei Kaiserwetter | Energieversorger setzt auf höchste Flexibilität



SCHMIDT

Ihr Partner für Winterdienst und Kommunaltechnik



SCHMIDT Winterdienst- und Kommunaltechnik GmbH
Albatstraße 36 D · 79857 St. Blasien
Phone +49(0)7672/412-0 Fax +49(0)7672/412 230
www.schmidt-swk.de e-mail: info@schmidt-swk.de



Flughafeneinsatz 16
Bereit sein ist alles



Winterdienst 4
Passräumung bei Kaiserwetter



Energiewirtschaft 10
Höchste Flexibilität und Zuverlässigkeit sind gefragt

I m p r e s s u m

Herausgeber:
DaimlerChrysler AG,
Produktbereich Unimog/Sonderfahrzeuge

Verantwortlich für den Herausgeber:
Martin Adam,
Produktbereich Unimog/Sonderfahrzeuge

Redaktionsbeirat:
Martin Adam, Dieter Mutard, Dieter Sellnau,
Karin Weidenbacher

Mitarbeiter dieser Ausgabe:
Texte und Fotos: Dieter Mutard, Stefan Loeffler,
Petra Forberger, Matthias Roecke,
Produktbereich Unimog/Sonderfahrzeuge

Redaktionsanschrift:
DaimlerChrysler AG,
Produktbereich Unimog/Sonderfahrzeuge,
Vertrieb Marketing, D-76742 Wörth

Gesamtherstellung:
Dieter Mutard DWM Pressebüro und Verlag,
Ringstraße 11, D-89081 Ulm

Die nächste Ausgabe erscheint im September 2004. Der Verlag haftet nicht für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos.

Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier
Printed in the Federal Republic of Germany

Winterdienst Passräumung bei Kaiserwetter	4/5	Bergedienst „Explosives Erbe“	14/15
Interview Martin Daum „Trennung in Unimog-Produktlinien hat sich bewährt“	6/7	Flughafeneinsatz Bereit sein ist alles	16-18
Dienstleistung Das starke Dutzend von München	8/9	Zur Person	19
Energiewirtschaft Höchste Flexibilität und Zuverlässigkeit sind gefragt	10/11	DaimlerChrysler Worldwide	20/21
Umweltpflege Spezialisten mit Liebe zu „Mutter Natur“	12/13	UNISKOP Unverzichtbar auch in Wien 50 Jahre „Nutzen nach Maß“ Ernst Jakob Henne wurde 100 Flotte von 33 Geräteträgern für Thüringen	22/23



DaimlerChrysler Worldwide

Weltweiter Absatz gesteigert	20
Neuheiten beim Acterra	21
Spezielle Anforderungen	21



Passräumung bei Kaiserwetter

Effektiver können Bergstraßen wohl nicht geräumt werden. Der Produktbereich Unimog/Sonderfahrzeuge lud dieses Jahr 600 Gäste aus 15 Ländern ein, um auf Österreichs höchstem Berg, dem 3.798 Meter hohen Großglockner, die verschiedenen Möglichkeiten der rotierenden Schneeräumung zu demonstrieren. Sie sahen eine gewaltige Schau vor grandioser Kulisse.

Es ist ruhig in Fusch. In dem kleinen Örtchen am Fuße des Großglockners sind Ende April sämtliche Hotels und Gaststätten geschlossen. Es ist die ruhige Phase zwischen Winter- und Sommersaison, die die Gastronome nutzen, um sich selbst ein paar Tage Urlaub zu gönnen. Weiter oben liegen Teile der Passstraße, die über das gewaltige Bergmassiv führt, unter einer bis zu acht Meter

hohen Schneedecke. Doch bereits Anfang Mai sollen hier die ersten Pkw freie Fahrt haben.

Aus diesem Grund ist zu dieser Zeit dort oben die heiße Phase der Schneeräumung angebrochen, an der sich dieses Jahr auch der Produktbereich Unimog/Sonderfahrzeuge beteiligte. Über 600 Kunden aus 15 Ländern waren eingeladen, sich vor gewalti-

ger Kulisse ein Bild über die rotierende Schneeräumung mit Unimog zu machen. Die Veranstaltung, die in Zusammenarbeit mit der betreibenden Großglockner Hochalpenstraße AG und dem Unimog-Geräte-System-Partner Schmidt Winterdienst- und Kommunaltechnik in St. Blasien, der Toni Kahlbacher GmbH & Co. KG aus Kitzbühel sowie der Beilhack Systemtechnik und Vertriebs GmbH im bayerischen Raubling durchgeführt wurde, begann mit einem Informationsteil in der Turnhalle in Fusch. Die Gäste wurden von den Vertretern der beteiligten Firmen unter der Regie von Wulf Aurich, Produktmanager für den Öffentlichen Dienst, über das Neueste aus dem jeweiligen Produktangebot unterrichtet.

Doch dann ging es in die langersehnte Praxis, und das hieß, vom frühlingshaften Tal in eine Höhe von über 2.000 Metern, wo die zwölf Unimog der Typen U 300, U 400 und U 500 bereitstanden. Bei der Fahrt mit komfortablen Reisebussen konnten sich die Besucher von Kehre zu Kehre ein noch besseres Bild davon machen, wie der Winter am



Ein Unimog mit selbstschneidender Schneefräse vor der grandiosen Kulisse der Tiroler Alpenwelt (links)

Auf der Höhe des Fuscher Törl (linkes Bild, rechte Seite unten) trieben die Unimog vor über 600 Kunden aus ganz Europa eindrucksvoll Schneisen in den Schnee (rechts unten)

Eindrucksvolle Schau in fast 2.500 Meter Höhe. Die Holzpfosten zeigen die Breite der noch zu räumenden Passstraße am Großglockner

Großglockner aussieht. Zum Teil waren die Schneewände höher als der daran vorbeifahrende Bus. Und schnell war den Winterdienst-Spezialisten klar, dass hier oben nur die rotierende Schneeräumung wirksam sein kann. Große Schneemassen erfordern schweres Werkzeug. Und dieses stand parat. Nach einem kurzen Fußmarsch wurden den Gästen die modernen Seiten-Schneefräsen, Frässhleudern, Seitenwallfräsen, Seiten- und Doppel-Schneeschleudern in Verbindung mit den Unimog erläutert. Eine ideale Kombination. Die hohe Kunst der Umsetzung der erforderlichen Kraft, die die Mercedes-Benz Unimog der Produktlinie U 300 – U 500 liefern und zum Antrieb derartiger Hochleistungsgeräte zur Verfügung stellen, beherrschen die beteiligten Hersteller dieser hochspezialisierten An- und Aufbaugeräte von Grund auf.

Dann war es endlich soweit. Start frei für die Präsentation der rotierenden Schneeräumung, die sich als eine beeindruckende Schau in luftiger Höhe entpuppte. Noch während sich die Unimog bergaufwärts formierten, stapften die Gäste durch den hohen Schnee, um sich einen Platz mit guter Sicht auf die zwölf Hauptdarsteller zu sichern. Einer nach dem anderen bahnten sich die Unimog ihren Weg entlang der kurvigen und mitunter steilen Bergstraße, die zum Teil noch bis zur Hälfte mit den weißen Massen bedeckt war. Einzelne Holzpfosten, die aus dem Schnee ragten, verrieten Fahrern und Zuschauern, wo der eigentliche Fahrbahnrand „begraben“ liegt. Eindrucksvoll bohrten



Die beiden „Lehrmeister“ in der Dorfschule: PBS-Leiter Martin Daum (links) und der Vertriebsverantwortliche Joachim Maier

Journalisten drücken Schulbank

Anlässlich der Präsentation am Großglockner wurde für die eingeladene Kommunalfachpresse aus Deutschland, Österreich und der Schweiz ein ganz besonderer Ort für das Pressegespräch ausgesucht: die Dorfschule von Fusch. Eingerahmt von gemalten Bildern der Kinder, die hier normalerweise die Schulbank drücken, bezeichnete Martin Daum, Leiter des Produktbereichs Unimog/Sonderfahrzeuge im Geschäftsbereich Mercedes-Benz Lkw der Daimler-Chrysler AG den Unimog als Nukleus im Produktbereich. Er sei in vielen Ländern und Regionen vor allem in der kalten Jahreszeit ein wertvoller Helfer für die Anwender. „Der Winterdienst gehört ganz klar zu unserem Kerngeschäft“, so Daum weiter.

Vertriebsleiter Joachim Maier hob in seinen Ausführungen hervor, dass unter anderem der Entwicklung der Frontzapfwelle im Winterdienst eine elementare Bedeutung zukam: „Mit der Frontzapfwelle steht uns heute eine optimale Antriebsleistung zur Verfügung, die früher nur mit Anbaumotoren erreicht werden konnte. Der U 25 mit 25 PS Motorleistung und einem zusätzlichen, 85 kW starken Mercedes-Benz-Aufbaumotor war in den 1950er Jahren eine der ersten universellen Schneeräummaschinen in Europa überhaupt. Zu jener Zeit verlief die Antriebswelle vom Aufbaumotor noch mitten durch das Fahrerhaus und damit sozusagen direkt ‚am Ohr des Fahrers‘ vorbei.“

die Unimog sich in den Schnee, fräsen sich hinein, packten und griffen zu, um ihn in hohen Bögen fernab der Straße wieder aus ihren Kaminen zu schleudern. Beim anschließenden gemeinsamen Mittagessen auf der sonnigen Terrasse des Dr. Franz-Rehrl-Hauses waren sich alle Kunden einig, dass eine

effektivere Schneeräumung wohl nicht möglich ist.

Und so trug der Produktbereich Unimog/Sonderfahrzeuge der DaimlerChrysler AG dieses Jahr dazu bei, dass die Hoteliers in Fusch erneut wieder viele internationale Gäste aufs herzlichste begrüßen können. ■



„Trennung in Unimog-Produktlinien hat sich bewährt“

Am 1. April 2003 hat der neu geschaffene Produktbereich Unimog/Sonderfahrzeuge, kurz „PBS“ genannt, unter der Leitung von Martin Daum seine Tätigkeit innerhalb des Geschäftsbereichs Mercedes-Benz Lkw Europa/Südamerika aufgenommen. Nach Jahresfrist haben wir die Gelegenheit zum Interview mit dem PBS-Chef wahrgenommen.

Nach etwas mehr als einem Jahr als Leiter des Produktbereichs Unimog/Sonderfahrzeuge (PBS) bitten wir Sie, eine Zwischenbilanz zu ziehen.

Martin Daum (M. D.): „Nach dem Übergang von Hans-Jürgen Wischhof auf mich – er hat mich sechs Monate in hervorragender Kollegialität begleitet – haben wir eine unwahrscheinlich spannende Zeit erlebt, die geprägt war von einer guten Mischung aus Bewährtem und Neuem. Ich habe eine gute Mitarbeitermannschaft vorgefunden, von der ich mit offenen Armen empfangen worden bin. Dies hat mir die Übernahme der für mich neuen Aufgabe leicht gemacht. Im In- und Ausland haben wir mit unseren Vertriebspartnern eine ausgezeichnete Schnittstelle zum Kunden. Es war keine Sekunde langweilig und mir würde heute etwas fehlen, hätte ich die Aufgabe PBS nicht. Also alles in allem ein Umfeld, das Spaß bei der Arbeit bietet.“



Welches sind die strategischen Stoßrichtungen für den Produktbereich Unimog/Sonderfahrzeuge?

M. D.: „Wir haben für das Zeitfenster 2004 bis 2006 drei Stoßrichtungen aufgestellt. Die

erste betrifft den Ausbau des nicht-zivilen Geschäfts. Stoßrichtung 2 ist eine Vorwärtsstrategie für den Econic und die dritte gilt schließlich der Marktoffensive des Unimog. Als Maßnahmen wollen wir unter anderem im nicht-zivilen Geschäft unser Produktportfolio ausweiten und zum Full-Line-Anbieter werden. Beim Econic versprechen wir uns von einer Steigerung der Produktattraktivität (Gasmotoren, 330 PS-Version) die Erschließung zusätzlicher Märkte und Segmente. Für den Unimog wird die Marktoffensive eine noch stärkere globale Aufstellung bringen, mit der wir gegen die noch weißen Flecken auf der Weltkarte des Unimog-Absatzes angehen wollen. Gleichzeitig richten wir beim Unimog unseren Fokus auf Kernsegmente in angestammten Märkten wie Deutschland und Europa.“

Was tun Sie, um sich im Geschäftsbereich Lkw mit ihren Produkten in den Märkten von ihren Lkw-Kollegen abzugrenzen?

M. D.: „Es geht gar nicht um Abgrenzung, denn der Unimog ist ein komplementäres Produkt zum Lkw. Deshalb müssen wir uns die hinlänglich bekannten technischen Eigenschaften des Unimog ins Gedächtnis rufen: Langlebigkeit, Geländegängigkeit und optimaler Gerätebetrieb. In dieser Konstellation gibt es keinen Lkw und deshalb stellt der Unimog eine ideale Ergänzung zum Lkw-Programm dar.“

Wo sehen Sie die wesentlichen Synergieeffekte nach der Verlagerung von Gaggenau nach Wörth?



M. D.: „Die Integration des Unimog ins größte europäische Lkw-Montagewerk ist rundum gelungen. Wir haben hier alle Produktionsmöglichkeiten und nutzen die vielfältigen Einrichtungen des Lkw-Bereichs. Synergien zeigen sich in der gemeinsamen Nutzung der Lackieranlage und der engen Zusammenarbeit im Bereich der Lieferantenlogistik. Übrigens konnten sich viele Unimog-Kunden anlässlich der jüngst zu Ende gegangenen »VIP-Tage« in Wörth von der gelungenen Einbindung des Unimog ins Werk Wörth persönlich überzeugen.“

Erstmals in der nun bald 60-jährigen Geschichte besteht das Unimog-Programm aus zwei Produktlinien: geländegängiger Geräteträger und hochgeländegängiges Transport- und Arbeitsfahrzeug. War die Entscheidung richtig?

M. D.: „Die Schaffung zweier Produktlinien (siehe Grafik rechts) ist für mich der gelebte Ausdruck dafür, dass der Unimog keine Kompromisse macht. Der Geräteträger hat seinen Schwerpunkt beim Profi-Anwender in Europa und Nordamerika, bei denen extreme Geländetauglichkeit weniger wichtig ist, die aber Flexibilität, Raumangebot und gute Sichtverhältnisse für die Fahrer sowie eine optimale Gerätesteuerung erwarten. Außerdem konnten wir nur mit dem Geräteträger technische Innovationen wie beispielsweise die Wechsellenkung VarioPilot oder die spezielle Mähtür realisieren.“

Andererseits war es für uns selbstverständlich, den Unimog als weltweit bekanntes Fahrzeug für extremste Geländeeinsätze weiterzuentwickeln. Natürlich ebenfalls ohne jede Kompromisse. Wir haben mit Er-

Infiziert durch den
„Virus Unimog“:
Martin Daum,
Leiter Produktbereich
Unimog/Sonderfahr-
zeuge



folg diese zweite Baureihe im Markt eingeführt, die den hohen Anforderungen im Off-road-Einsatz gerecht wird. Es sind auf den ersten Blick zwei verschiedenen Fahrzeuge für unterschiedliche Anwendungsbereiche, die aber viele Gemeinsamkeiten haben.“

Sind Entwicklungen wie AutomaticShift oder ISOBUS die richtige Antwort, um den Unimog als wirtschaftlich einsetzbares Fahrzeug zu positionieren oder werden solche Innovationen bei den Kunden als „zu kompliziert“ bewertet? Ist eine Erweiterung der Produktpalette denkbar?

M. D.: „Eine Erweiterung der Produktpalette ist immer möglich, aber dabei sind wesentliche Grundfragen zu beachten. Erstens: Gibt es Anforderungen unserer Kunden, die nicht durch den Serien-Lkw abgedeckt werden? Zweitens: Haben wir die dafür notwendigen Aggregate im DaimlerChrysler-Konzern verfügbar? Und drittens ist es wichtig, zu prüfen, ob wir eine wirtschaftliche Lösung für den Kunden finden. Alles in allem haben die Ingenieure bei Unimog natürlich den Stolz, auf diese Antworten ein JA bereit zu haben.“

Innovationen wie AutomaticShift oder ISOBUS sind und bleiben für den Kunden Zusatzoptionen. Darüber hinaus gibt es auch hier die Frage, wie diese Dinge im Markt ankommen. Wichtig ist meiner Meinung nach vor derartigen Entwicklungen mit den Kunden und Vertriebspartnern einen engen Dialog zu führen. Oftmals sind Kunden die besten Unterstützer solcher Ideen und ihrer notwendigen Prozesse. Gleichzeitig beobachten wir intensiv technische Entwicklungen auf der Lkw-Seite, um daraus Konzepte zu übernehmen oder abzuleiten. Aber es wird

auch immer den »einfachen« Unimog geben. Allerdings zeigt uns die Ist-Situation der Auslieferungen deutlich, dass die Kunden das Angebot der technischen Zusatzoptionen annehmen und »komplizierte« Fahrzeuge, wie Sie es formuliert haben, bestellen.“

Welches sind die wesentlichen Exportländer und welche Segmente sind dort gefragt?

M. D.: „Ich möchte da vier Länder hervorheben, die für unser Exportgeschäft seit vielen Jahren große Bedeutung haben. Die Volksrepublik China, in der Unimog das Rückgrat der Erdölexploration in den endlosen Weiten der Wüste Takla Makan sind. In Frankreich haben Unimog eine hervorragende Stellung in der Waldbrandbekämpfung. In der Alpenrepublik Österreich haben sich Unimog in der Kombination Straßenpflege im Sommer und den hohen Anforderungen des Winterdienstes längst den Ruf absoluter Zuverlässigkeit erworben. Und nicht vergessen darf ich den wichtigen Markt Türkei. Hier befindet sich auch bei der Mercedes-Benz Türk in Aksaray (Kappadokien) die einzige Unimog-Produktion außerhalb Deutschlands.“

Wie sieht es mit der Bedeutung des Marktsegments Energiewirtschaft und Rohstoffgewinnung aus? Gibt es einen weltweiten Bedarf für ein Nutzfahrzeug wie den Unimog?

M. D.: „Wir haben gerade über China gesprochen. Doch auch in unseren Breiten, z. B. im Braunkohlebergbau, wird der Unimog als



Mannschafts-, Werkstatt- und Brandschutzfahrzeug eingesetzt. Die Wartung für Pipelines bietet zunehmend ein weiteres interessantes Einsatzfeld. Und in der Stromwirtschaft gewinnt die Kombination Geräteträger mit Kran und Hebebühne immer größere Bedeutung, weil damit Servicearbeiten unter Spannung möglich sind, die eine wirtschaftlich optimale Lösung darstellen. Alle diese Aufgaben und Anforderungen haben den Unimog längst zur bevorzugten Alternative gegenüber jedem anderen Nutzfahrzeug in diesem Marktsegment gemacht.“

Wie hat ihr privates Umfeld Ihre neue zeitraubende Aufgabe angenommen?

M. D.: „Ich freue mich vor allem darüber, dass ich heute ein Teil einer fünfköpfigen Familie von Unimog-Fans bin. Es löst bei uns immer große Begeisterung aus, wenn es am Wochenende mit dem Unimog ins Gelände geht. Da aber meine Frau den Lkw-Führerschein hat, werde ich immer mehr zum Beifahrer. Ich bin geradezu froh, dass meine Söhne noch so jung sind, dass sie nicht ans Steuer dürfen. Und vor kurzem haben wir gemeinsam als Familie einen historischen Unimog, Baujahr 1955, gekauft.“ ■

Gemeinsame Konzeptmerkmale

**Allradantrieb • Differenzialsperren • Single-Bereifung
Portalachsen • Schraubenfedern • Geländegängigkeit
Langsamfahreigenschaften • Reifendruck-Regelanlage**

Produktlinie U 300 - U 500



- Kriechgänge
- größeres Sichtfeld
- höhere Motorleistung
- höchster Fahr-/Bedienkomfort
- vielseitige Geräteantriebe und Gerätesteuerung

Produktlinie U 3000 - U 5000



- einfache Bedienung und Wartung
- höchste Geländegängigkeit
- größere Bodenfreiheit
- Wadfähigkeit

Großeinsatz im Olympia-Park: Das Unimog-Quartett schafft stattliche Räumebreiten



Das starke Dutzend von München

Wenn Johann Sitzberger alle seine Unimog aufzählen soll, kommt er irgendwann ins Stocken. „Wie viele sind es denn nun?“, fragt er seinen Mitarbeiter, „zehn, zwölf oder doch elf?“. Intensives Nachzählen bringt Klarheit, 13 Unimog stehen für den Winterdienst in München bereit. Wahrhaft eine illustre Flotte für eine Firma, die als Hausmeisterservice firmiert.

Alein von dieser Bezeichnung her hätte Aman Sitzberger bestenfalls zwei Kompakt-Traktoren und einen Transporter mit Doppelkabine zugestanden. Aber nein, Johann Sitzberger geht in die Vollen und schickt ein starkes Dutzend Unimog zu massiven Einsätzen auf Straßen, Parkplätzen und großen privaten Hausanlagen. Nicht allein die zwölf Unimog rücken an echten Winterdiensttagen um 3.30 Uhr aus, auch neun kleinere Geräteträger sind überwiegend mit von der Partie, wenn die 20 Mann starke Truppe den Hof verlässt.

Sie haben dann 120 Kilometer Münchener Straßen in zwei Räumbezirken vor sich. München ist in 48 solcher Bezirke außerhalb der unmittelbaren Innenstadt aufgeteilt, die alle von privaten Dienstleistern im Winter

geräumt werden. Dieser Dauereinsatz macht die Hälfte der Aufträge bei Sitzberger aus. Weitere 40 Prozent entfallen auf Wohnanlagen im Sinne klassischer Hausmeister Tätigkeit einschließlich der Pflege von Treppenhäusern, zehn Prozent auf das Räumen privater Höfe, Parkplätzen und betriebsterner Straßen und Wege.

Johann Sitzberger (51) ist immer dabei. Er fährt selbst und nimmt sich dabei gezielt die „sensiblen“ Kunden vor. Moderne Kommunikation ermöglicht es ihm, jederzeit zu reagieren und einzugreifen. Tragende Kraft ist außerdem ein Mitarbeiter der ersten Stunde, André Bremer (34), und zu Spitzenzeiten auch der Junior, Christian Sitzberger (22), letzterer sozusagen im Nebenberuf. Im Hauptberuf arbeitet er als Mechaniker bei

der Henne Unimog GmbH. Das wirkt sich wiederum durchaus positiv auf die hauseigene Werkstatt aus...

Stars der Unimog-Flotte sind ohne Zweifel die zwei U 500. Der überhaupt erste U 500 für München ging an Sitzberger. Außerdem gehören zum festen Winterdienstbestand (im Sommer wird der eine oder andere still gelegt) drei U 90, zwei U 1400, ein U 1500 T (Triebkopf mit Ruthmann-Hubwagen), ein U 1600, ein U 1250, ein U 1200 und ein U 421. Und das ist noch nicht alles: Auf dem Grundstück finden sich vier Exemplare der Baureihe 406 aus den sechziger Jahren, die Sitzberger in Berlin bei der Auflösung eines Betriebes erworben hat. Auch noch Oldtimerfan? „Eigentlich nicht,“ sagt er verschmitzt, „mal sehen, was wir mit den Autos machen.“

Natürlich schwört Sitzberger auf den Unimog, sonst hätte er nicht diese respektable Flotte. Emotionale Begeisterung ist dabei, aber sie kann für einen kühl rechnenden Geschäftsmann nicht das Leitmotiv sein. Sitzberger sieht die Vorzüge des Unimog ganz von der sachlichen Seite:

- dank der Wendigkeit lassen sich auch enge Höfe und verwinkelte Parkplätze räumen (und kehren)
- die Kraft des Unimog bewährt sich im Alltag, sowohl im Geräteinsatz als auch im fließenden Verkehr



Das Kernteam: Johann Sitzberger, Christian Sitzberger und André Bremer

- uneingeschränkte Zuverlässigkeit
- das Gesamtgewicht ist in der Regel niedriger als bei Allrad-Lkw (wichtig für die Pflege von Fußwegen und betriebs-internen Zufahrtsstraßen)
- die enge Verbundenheit zur Henne Unimog GmbH.

Die Mitarbeiter wissen die Unimog ebenfalls zu schätzen. Christian Sitzberger gerät regelrecht ins Schwärmen, wenn er genussvoll die Telligent-Schaltung des U 500 bedient und - soweit es die Verkehrssituation zulässt - den schweren Unimog fast wie einen Pkw bewegt. Hier stimmt alles: Gute Sicht auf Pflug und Räumstrecke (dank Zusatzscheinwerfern auch im Dunkeln), die wenigen Bedienhebel für Fahrzeug und Gerät griffgünstig angeordnet, geräumige Kabine und gute Sitze - so die Arbeitsplatzbeschreibung. Dass nicht jeder einen der zwei U 500 fahren kann, ist letztlich kein Problem, denn die anderen Modelle sind im übertragenen Sinne auch nicht von gestern. Und manch einem Fahrer ist die herkömmliche Schaltung sympathischer als die Telligent-Technik. Die Akzeptanz der Elektronik ist manchmal eben auch eine Generationenfrage.

Einer der U 500 ist mit einem Streuautomaten von Gmeiner mit vier Kubikmetern Volumen aufgebaut. Da ist der Unimog im langen Radstand voll ausgenutzt. Gmeiner ist viermal vertreten, weitere Streuautomaten kommen von Schmidt und Küpper-Weisser. Bei den Schneepflügen setzt die Firma auf Schmidt. Bis zu einer Räumbreite von 3,30 Meter stehen sie zur Verfügung, neun an der Zahl, darunter auch der verstellbarer Variopflug. Außerhalb des Winterdienstes bietet Sitzberger Reinigungsarbeiten und einfache Grünpflege an, einschließlich Baumfällarbeiten. Mit dem klassischen Hausmeisterservice hatte Sitzberger einst begonnen. Als er aber im Jahre 1995 die Ausschreibung für zwei Bezirke der Stadt München für den Winterdienst gewann, war der Augenblick der Entscheidung für die Selbstständigkeit gekommen.

Zuverlässigkeit ist schon immer einer der wesentlichen Geschäftsgrundsätze bei Sitzberger. Und dies nicht von ungefähr, denn Winterdienst ist immer auch ein Wettlauf gegen die Uhr. Wenn der morgendliche Verkehr einsetzt, hat ein Räum- und Streudienst mit Verspätung schon verloren. ■

„Wir setzen Unimog der unterschiedlichsten Bau-reihen ein. Alle zeichnen sich durch eine ausgesprochen hohe Zuverlässigkeit aus. Doch der U 500 mit seiner Telligent-Schaltung, traumhafter Bedienbarkeit und der geräumigen Kabine ist für mich die Spitze der Kommunalfahrzeugtechnik.“

Johann Sitzberger, Firmeninhaber



Anzeige



Die Champions League für Fahrzeug-Ketten in Schnee und Eis

Kompetenz für sicheres Fahren auf Schnee und Eis



RUD-profi Supergreifsteg

- n Traktionsstark
- n Wendbares Laufnetz erhöht die Lebensdauer
- n Spursicher
- n Für den Winter- und Forstbetrieb, Geländeeinsatz



RUD-Kettenfabrik
Rieger & Dietz GmbH u. Co.
D-73428 Aalen

Tel. 0 73 61/504-0
Fax. 0 73 61/504-14 49
GL@rud.de

www.rud.de



Höchste Flexibilität und Zuverlässigkeit sind gefragt

Das Energieunternehmen Mainova versorgt die Europastadt Frankfurt am Main mit Strom, Erdgas, Wärme und Wasser. In den unterschiedlichsten Aufgabenstellungen beim Bau und Betrieb des Gas- und Wassernetzes sowie in der Stromversorgung bewähren sich die Unimog-Geräteträger U 400 und U 500.

Der Betriebshof der Mainova, Abteilung Leitungstechnik West, in der Silostraße im Frankfurter Westen hat dieses gewisse Etwas, das alle Bereitschaftsdienste auszeichnet: Arbeitsmittel, Fahrzeuge, Geräte und Baumaterialien stehen oder liegen so bereit, dass sie im Bedarfsfall sofort – buchstäblich wie die Feuerwehr – aufgeladen und abtransportiert werden bzw. losfahren können. Nicht jeder Arbeitstag bringt Störfälle mit sich, dann aber kommt es wieder geballt mit mehreren nahezu zur gleichen Zeit. Die Abteilungen Leitungstechnik (aufgeteilt in Ost und West) sind für den Bau und Betrieb des Gas- und Wassernetzes in Frankfurt/Main und seinem umliegenden Großraum verantwortlich. Eine arbeitsreiche Aufgabe, denn die Versorgungsnetze haben alles in allem (einschließlich Hausanschlussleitungen) eine Länge von insgesamt 6.250 Kilometern (!). Darüber hinaus ist die Leitungstechnik der Mainova auch mit der Wartung und Inspektion der Wassertransportleitungen der Hessenwasser GmbH & Co. KG beauftragt.

Roger Faltins ist als abteilungsinterner Fuhrparkkoordinator in der Silostraße Herr über rund 60 Montagewagen (Lkw und Transporter), Mini-Bagger, Kompressoren, Stromerzeuger und einen U 400, dem sein ganzes Augenmerk gilt. Der U 400 in der Kombination mit dem Ematec Bagger M 213 und dem Tandem-Anhänger von Müller-

„Unser Fuhrpark verfügt zwar ebenfalls über zahlreiche Lkws, aber sie alle stoßen bei Aufgaben, wie sie unsere Unimog bewältigen, bauartbedingt immer wieder an ihre Grenzen.“

Roger Faltins, Fuhrparkkoordinator
Mainova Leitungstechnik West



Mitteltal hat sich als selbständige Arbeitseinheit bei der Mainova längst etabliert, so dass ein zusätzlicher Lkw-Einsatz nicht mehr erforderlich ist. Der Unimog und seine Geräte kommen vor allem bei Arbeiten an Versorgungs- und Hausanschlussleitungen der Gas- und Wassernetze sowie bei allen anfallenden Tätigkeiten zur Beseitigung von Rohrbrüchen und Undichten zum Einsatz.

Unumstritten ist auch der Einsatz des U 500 mit Reifendruckregelanlage tirecontrol® im Bereich der Stromversorgung. Bei 7.806 Kilometer Kabelnetz (einschl. Spannungskabel, Freileitungen, Hausanschluss- und Beleuchtungskabel sowie Bahn-, Speise- und Rückleitungskabel) gibt es rein zwangsläufig Situationen, die eine reibungslose Versorgung gefährden können. Der U 500 mit seinen 280 PS gehört im Störfall zur „schnellen Eingreiftruppe“, denn mit ihm können die bis zu 22 Tonnen schweren Stromaggregate mit einer max. Leistung von 63 KVA an jeden Punkt innerhalb des Versorgungsnetzes gebracht werden. Die Reifendruckregel-



Wo immer im Frankfurter Stadtgebiet Störungen im Gas- und Wassernetz zu beheben sind, rückt die Abteilung Leitungstechnik der Mainova mit der Kombination U 400 mit ematec-Bagger und Müller-Mittelal-Anhänger an

Der Frankfurter Flughafen wird von der Mainova ebenfalls mit Energie versorgt. Auf dem Flughafengelände allerdings ist die Flughafen AG für die anfallenden Servicearbeiten zuständig (L)

Gegenüberliegende Seite:

Ein Notstromaggregat wird dringend benötigt, mit dem U 500 ist dieses schnellstens vor Ort. Fuhrparkkoordinator Roger Faltins am Steuer „seines“ U 400

anlage ermöglicht dies sogar bei wenig tragfähigen bzw. nassen Böden.

Die Unimog der Mainova (neben den beiden Geräteträgern U 400 und U 500 werden auch noch ältere Typen eingesetzt) sind in der technischen Infrastruktur des Energieversorgers aufgrund ihrer Flexibilität, Zu-

verlässigkeit und technischen Vorteile wesentliche Faktoren. Deren bedarf es aber auch, denn es gilt ja im Ganzjahresbetrieb – quasi rund um die Uhr – 460.000 Haushalte zu versorgen. Allein 370.000 Abnehmer beziehen ihren Strom von der Mainova. Rund 240.000 Kunden erhalten Erdgas,

21.000 Wohnungen, öffentliche Einrichtungen, Industrie- und Gewerbebetriebe beziehen ihre Wärme und durch über 1.300 Kilometer Wasserleitungen werden jährlich zirka 47 Millionen Kubikmeter Trinkwasser in die Haushalte von Europas Finanzmetropole gefördert. ■

Anzeige

DaimlerChrysler und



Eine Partnerschaft für Perfektion - für den Winterdienst mit den Unimog U 300 / U 400 / U 500



Professionelle Schneepflüge für alle Räumeeinsätze - Räumebreiten von 2000 mm bis 3200 mm.



Extrem flache Streuautomaten mit Behältergrößen von 1,8 m³ bis 4,0 m³ - optional mit Feuchtsalzausstattung.

Telefon: 09621/7685-0
 Telefax: 09621/768549
 e-mail: info@gmeiner-online.de
 www.gmeiner-online.de

W. GMEINER GmbH & Co.
 Bgm.-Knoll-Str. 26
 92245 Kümmerbruck/Amberg





Spezialisten mit Liebe zu „Mutter Natur“

Der Unimog U 400 mit seiner Jenz Mobil-Hackanlage und Kran steht zwar im Mittelpunkt des Fuhrparks, den die Baumpflege Bollmann GmbH aus Ellerau vor den Toren Hamburgs für ihre umweltpflegerischen Arbeiten benötigt, aber das Schreddern und Häckseln von Bäumen und Astwerk ist nicht der alleinige Inhalt ihres Tätigkeitsprofils rund um den Baum.

Baumpflege ist für die Bollmann GmbH seit nunmehr genau 25 Jahren das Geschäftsfeld und die Liebe zu Mutter Natur prägt die tägliche Arbeit des Unternehmens mit seinen insgesamt 40 Mitarbeitern. Aus dem Umweltgedanken heraus hat sich diese Aufgabenstellung entwickelt, die heute mehr den je gefragt ist. Bevor ein Baum oder gar Bäume irgendwo weichen müssen, oder krank werden, weil sie nicht fachmännisch gepflegt werden, wird zunächst über alternative Lösungen nachgedacht und Bollmann hat solche parat. Als versierter Baumchirurg

und Fachmann auf dem Gebiet der allgemeinen Baumpflege gründete Gerd Bollmann 1979 sein Unternehmen, das heute in Ellerau (Lankreis Segeberg) und Gerdshagen bei Pritzwalk sowie in Berlin ansässig ist. Im Jahr 2000 hat er die Geschäftsleitung in die Hände von Michael Hartmann und Hans Rhiem, langjährige leitende Mitarbeiter seines Unternehmens, gelegt. Heute gehören Baumpflege, Kronensicherung, Baumumfeldverbesserungen, Schutz von Bäumen auf Baustellen, Großbaumverpflanzungen, Beratungen und Gutachten zur Angebotspalette.

Die Bollmann GmbH ist eines der größten Spezialunternehmen dieser Art in Deutschland und ist vornehmlich zwischen Köln und Flensburg sowie Stralsund und Leipzig tätig.

Für das skizzierte Tätigkeitsprofil auf dem Gebiet der Baumpflege ist natürlich auch ein spezialisierter Fuhrpark notwendig. Sechs Mercedes-Benz Atego für Entsorgungsaufgaben, ein 26-t-Containerfahrzeug mit Holzladekran, Werkstattbusse (Sprinter), 12 Hubarbeitsbühnen von 11 bis 30 m Arbeitshöhe, 10 Buschhacker und zwei Unimog (U 400



Spoiler und geteilte Plane mit integrierten Blitzleuchten zählen zu den Ausstattungsmerkmalen des Bollmann Unimog. Fahrer Uwe Siemieniecki hat langjährige Erfahrungen mit Unimog und ist ein versierter Fachmann in der Bedienung von Schredder und Kran

„Wir sind von unserem Unimog U 400 begeistert, weil das Fahrzeug und seine Elektronik trotz höchster Beanspruchung bestens und zuverlässig funktionieren.“

Hans Rhiem, Geschäftsführer
Baumpflege Bollmann GmbH

und U 1200) sind das Rückgrat des leistungsfähigen Fahrzeug- und Geräteparks. Der absolute Stolz der Chefs und ihrer Mitarbeiter aber ist der U 400 mit Hackanlage und Kran. Seit Oktober 2003 ist der U 400 jetzt in Betrieb und kann schon die ansehnliche Einsatzdauer von 1.200 Betriebsstunden aufweisen. Die Ladefläche mit 12 m³ ist für die Häckseleinsätze, bei denen das Häckselgut direkt auf den Unimog geblasen wird, konzipiert. Dazu kommt noch eine geteilte

Heckplane, damit beim Einblasen Fahrzeug und Bedienpersonal besser vor dem umherfliegenden Schreddergut geschützt sind.

Geschäftsführer Hans Rhiem ist voll des Lobes über den Unimog. „Bei dem Vorgängermodell, einem U 1700, waren bei den überregionalen Einsätzen mit über hundert Kilometern Entfernung die Fahrten dorthin weniger komfortabel. Mit dem U 400 und dessen durchgängigem, großzügigen Fahrerhaus, den komfortablen Ablageflächen, geringer Geräuschkulisse und Klimaanlage ist nunmehr jede Fahrt zum Einsatzort spürbar angenehmer. Man kommt letztlich entspannter an und zudem gibt die Motorleistung mit den 230 PS einfach mehr her. Der Kraftstoffverbrauch wird zwar bei uns von den wirklich unterschiedlichen Leistungsanforderungen bestimmt, aber wir erhalten auch von der betriebswirtschaftlichen Seite sehr gute Resultate“, unterstreicht der Mitinhaber der Firma. „Wir sind von Unimog schon seit Jahrzehnten überzeugt“, erzählt Hans Rhiem weiter, „weil wir schon mit unseren Vorgängertypen, die wir gebraucht gekauft hatten, sehr gute Arbeitsergebnisse erzielt haben. Sie haben sich allzeit bewährt.



Der Unimog mit seinen Geräten und der Atego-Lkw sind bei vielen Baumpfleßmaßnahmen eine ideale Kombination

Heute sind wir aber von unserem U 400 so angetan, dass wir uns die Arbeit ohne dieses Fahrzeug kaum mehr vorstellen können. Dazu kommt, dass er für ein positives Image unseres Unternehmens sorgt. Wo wir auch auftauchen, sieht kaum jemand die Arbeitseinheit als störend an oder verhält sich ablehnend. Ganz im Gegenteil, wir haben bisher festgestellt, dass der U 400 in seiner Gesamtkonfiguration überall gut und mit Interesse aufgenommen wird. Und uns geht richtig das Herz auf, wenn er auf den Betriebshof kommt.“

Anzeige



Straßenunterhaltungsgeräte für den Unimog U 300- U 500

MULAG Fahrzeugwerk Heinz Wössner GmbH u. Co. KG

Gewerbestraße 8 D-77728 Oppenau

Tel +49-(0)7804-913-0

Fax +49-(0)7804-913-163

E-Mail info@mulag.de

Web www.mulag.de

Wollen Sie hoch hinaus?

Dann sollten Sie mit unserer Frontausleger-Kombination MKM 700 in den Einsatz – mit einer Überfahrhöhe von 2,90 m!



So wird Ihr Mäheinsatz bequem und effizient – auch alleine im Ein-Mann-Betrieb. Wollen Sie mehr über unser umfangreiches Auslegerprogramm mit vielen Arbeitsgeräten für den Ganzjahres-Einsatz erfahren? Wir sind gerne für Sie da.

Innovation und Qualität – unser Ruf verpflichtet eben.

MULAG



U 5000 mit Eimatec Bagger M 213: Für den Kampfmittelbeseitigungsdienst (KBD) der Bezirksregierung Hannover eine unerlässliche Arbeitseinheit

„Explosives Erbe“

Kampfmittelbeseitigung heißt die heikle und schwierige Aufgabe, Bomben aus dem zweiten Weltkrieg so zu bergen, dass keine plötzliche Explosion nach Jahrzehnten noch Schaden anrichtet. Das „explosive Erbe“ schlummert meist irgendwo in der Landschaft, in Parks, Wohnvierteln oder Innenstädten in Tiefen von bis zu 12 Metern.

Thomas Gesk ist Sprengmeister bei der Bezirksregierung Hannover und seit 1990 im Kampfmittelbeseitigungsdienst (KBD) tätig. Seine Ausbildung und das notwendige Wissen für seinen gefährlichen Beruf hat er bei der Bundeswehr erhalten. Die Bundeswehr ist heute übrigens einer der größten Kampfmittelbeseitiger. So zum Beispiel in Serbien-Montenegro, wo sie mithilft, zusammen mit englischen Spezialfirmen die Bombenlast des Balkan-Krieges zu beseitigen. Doch dies ist eine wahre Sisyphusarbeit

(„nie endende Anstrengung“), denn auch heute werden dort noch unzählige Altlasten aus dem zweiten Weltkrieg gefunden. „Kampfmittelbeseitigung ist ein Aufgabe für mehrere Generationen“, sagt der Sprengmeister, „denn immer noch müssen in Deutschland pro Woche 3 Tonnen Munition aus dem 60 Jahre zurückliegenden Krieg beseitigt werden.“ Thomas Gesk selber hat seit 1990 insgesamt 508 Bomben, ab 50 kg Sprengstoff, entschärft. Ein gefährlicher Job, der eine ruhige Hand erfordert. Für den

Sprengmeister eine Aufgabe, deren Ernst ihm immer dann besonders deutlich wird, wenn wieder einmal ein Kollege dabei schwer verletzt wird oder gar tödlich verunglückt. „Da wird einem dann bewusst, wie gefährlich diese Tätigkeit ist, die manchmal schon in Routine abzugleiten droht“, unterstreicht er nachdenklich.

Welche Rolle spielt nun Unimog im Anforderungsprofil des KBD? Thomas Gesk umreißt die Aufgabenstellung: „Wir können nur ein Radfahrzeug einsetzen, das geländegängig ist und zahlreiche Auf- und Anbaumöglichkeiten hat. Denn unsere Einsatzgebiete sind ja unterschiedlichster Natur, von Straßen, Baugeländen, freiem Feld bis hin zu Stadtparks und sogar im Wasser. Deshalb muss auch ein Anhänger mitgenommen werden können, oder aber ein Boot.“ Der KBD-Trupp der Bezirksregierung Hannover ist fast in ganz Niedersachsen einschließlich dem Küstenbereich tätig und wird meist von der Polizei oder Baufirmen, die auf Bau-



Sprengmeister Thomas Gesk (Foto links) bespricht mit einem Arbeiter die weitere Vorgehensweise bei der Bombensuche. Das im voraus gefertigte Bodenprotokoll gibt Aufschluss über mögliche Risiken beim Bohren (Foto links). Das Bohrloch hat längst Mannshöhe und ein Arbeiter prüft mit der Bodensonde den Untergrund (rechts)



grundstücken „fündig“ werden, angefordert. Immer klärt ein Vermessungstrupp vorab die Lage an der angenommenen Fundstelle, die nach ausgewerteten Luftbildern der Alliierten und deutschen Grundkarten im Maßstab 1:5000 lokalisiert und deren Verdachtspunkte dann gekennzeichnet werden. Danach heißt es bohren und suchen. Eine KBD-Gruppe besteht dabei aus dem Sprengmeister, einem Vorarbeiter, 5 Arbeitern und einem Bohrtrupp von drei Leuten. Dazu kommt der Unimog plus Geräten. Derzeit sind insgesamt vier Unimog beim KBD der Bezirksregierung Hannover im Einsatz und die Zufriedenheitsquote mit den Fahrzeugen aus Wörth ist extrem hoch. „Den Vorgänger unseres U 5000 – einen U 1000 – hatten wir 21 Jahre im Einsatz und wir konnten uns bis zuletzt stets auf ihn verlassen“, erzählt Thomas Gesk rückblickend.

Wir treffen die KBD-Mannschaft im Stadtpark von Hildesheim, wo sich der Fundverdacht einer englischen Fliegerbombe erhärtet hat. Die Spaziergänger werden längst auf andere Wege geleitet, die Feuerwehr und Po-

„Wir schätzen unsere Unimog, weil sie so vielfältige Möglichkeiten für den Geräteanbau haben. Und trotz der für uns eminent wichtigen Geländegängigkeit, sind wir auch bei den großen Distanzen, die wir von Einsatzort zu Einsatzort fahren müssen, mobil, schnell und flexibel.“

Thomas Gesk, Sprengmeister bei der Kampfmittelbeseitigung der Bezirksregierung Hannover

izei stehen im Hintergrund bereit und das KBD-Team arbeitet an einem völlig nichtssagenden Bohrloch. Der neue U 5000 ist erst seit Februar im Einsatz und hat einen Ema-tec-Lader M 213 auf der Pritsche aufgebaut, mit dem unentwegt gebaggert wird. Der Vorteil dieses Heckbaggers ist, dass mit ihm bis zu acht Meter in die Tiefe gegraben werden kann. Parallel setzen die Männer eine Spezialsonde ein, um sicher zu gehen, dass sie nicht zu dicht an die Bombe kommen und diese aufgrund der Bagger-Erschütterungen oder anderweitiger Kontakte explodiert. Mit der Sonde wird auch ein Bohrprotokoll

erstellt, das genau anzeigt, in welcher Tiefe man auf „Widerstand“ stoßen wird. An diesem Tag ist aber glücklicherweise „Blinder Alarm“ angesagt. Die vermutete Fliegerbombe stellt sich als harmloser Stahlschrott heraus, der in den Kriegswirren an dieser Stelle deponiert worden ist. Heute wachsen dort Bäume und Büsche, grünt der Rasen des Stadtparks und Vögel zwitschern in der Luft.

Fazit: Der KBD hat abermals eine wenig beneidenswerte Aufgabe erledigt. „Entwarnung“ also für diesen Tag, der Bombenalarm kann aufgehoben werden. ■

Anzeige

LEISTIKOW

HOCH- UND NIEDERDRUCKTECHNIK FÜR DIE NEUEN UNIMOG-BAUREIHEN U 300 / U 400 / U 500



Unser Unimog-Lieferprogramm:

- * Universal-Hochdruckreinigungsgeräte für den Front- und Heckanbau
 - * Hochdruckflächenreinigungsgeräte auch in Kombination mit Frontanbaukehrmaschinen
 - * Hochdruckkanalspülgeräte zum Aufbau auf den Pritschenrahmen
 - * Kombinierte Saug- und Spülbehälter bis 7.000 l Gesamtvolumen
 - * Kommunale Schlammsaugewagen bis 8.000 l Gesamtvolumen
 - * Wasserbehälter bis 7.000 l *
- Sonderaufbauten nach Wunsch
(z.B. Niederdruckgeräte, Gießarme, Heißwassergeräte)



Joachim Leistikow GmbH
Altkönigstraße 2
D-61138 Niederdorfelden
Tel. (0) 6101 / 5364-0
Fax. (0) 6101 / 33461
Internet: <http://www.leistikow-gmbh.de>
E-Mail: Vertrieb@leistikow-gmbh.de

Der Flughafen Vantaa in Helsinki hat mit langen, ausgiebigen Wintern fertig zu werden



Bereit sein ist alles

Auf zahlreichen Flughäfen Europas sind Mercedes-Benz Unimog im Einsatz. Ihre Anwendungsspektren sind Einsätze über das ganze Jahr hinweg. Insbesondere beim Winterdienst erwarten die Betreiber höchste Zuverlässigkeit. Ob viel oder wenig Schnee – „bereit sein ist alles“ für die Räumkommandos, denn egal ob in Helsinki, London oder Hannover – die Sicherheit der Fluggäste, Maschinen und der gesamten Flughafen-Facilities hat überall oberste Priorität.



Simo Solkinen (l.) bespricht mit seinem Mitarbeiter Jorma Totoskainen den anstehenden Räumeeinsatz auf dem internationalen Flughafen von Helsinki

Helsinki-Vantaa

Schon der Blick in die Chronik unterstreicht die Bedeutung der Unimog-Geräte-träger im Flughafeneinsatz: Im Oktober 1952 wurde der Flughafen Helsinki-Vantaa eröffnet und nur kurze Zeit danach nahm auch der erste Unimog auf diesem internationalen Airport, der im Jahr 2003 zum weltweiten „Flughafen des Jahres“ gewählt worden ist, seinen Dienst auf. Heute erfolgen hier rund 150.000 Starts und Landungen im Jahr und diese stellen eine besondere Herausforderung für die Technical Group des Flughafenbetreibers Helsinki-Vantaa Lentoesema dar, zu der auch der technische Leiter

Simo Solkinen mit seinen Mitarbeitern und dem kompletten Fuhrpark mit 130 Fahrzeugeinheiten gehört.

Auf dem internationalen Airport der finnischen Hauptstadt sind die Unimog heute im Ganzjahreseinsatz gefragt, wobei natürlich die langen und harten skandinavischen Winter besondere Anforderungen an Betreiber und Fahrzeug stellen. „Die alten Unimog“, erzählt Simo Solkinen, „haben wir früher vor allem im Winterdienst und Brandschutz eingesetzt. Sie wurden für unsere ständig wachsenden Flughafenanwendungen aber nach und nach zu klein und wir mussten rein zwangsläufig auf Lkw ausweichen.“



hacker oder einem Böschungsmäherät UNA 500 des Geräte-System-Partners Dücker. Mit diesen Geräten werden alle auf dem Flughafen anfallenden Pflegearbeiten erledigt. Der zweite U 500 wird darüber hinaus schwerpunktmäßig für Flugfeldeinsätze, zum Mähen zwischen den Landebahnen und Freiräumen der Lande- und Startbahnbeleuchtung herangezogen.

Hannover-Langenhagen

Auf eine lange Unimog-Tradition kann auch der Flughafen Hannover-Langenhagen zurückblicken. „Wir hatten schon 1959 Unimog U 411 mit aufgebauter Schneefräse im Einsatz“, erzählt Dirk Wöhler vom Fuhrpark des Flughafens. Nun, auch hier hat sich das Anforderungsprofil gewandelt. Ganzjah-

reseinsatz ist angesagt, unter dem wirtschaftlichen Gesichtspunkt life-cycle-costs des Fahrzeugs durchaus zurecht. Heute ist einer der ersten U 400 in landwirtschaftlicher Ausführung in Hannover-Langenhagen im Einsatz, der im Sommer mit 6,20 m Arbeitsbreite als Mulchmäher die Grünflächen des Flughafens bearbeitet. Ein U 500 wiederum ist über die Wintermonate mit 5,60 m breitem Schmidt-Schneepflug ausgerüstet und zieht dabei noch ein flughafenspezifisches Kehrblassgerät, dessen Blasdüse bis zu 500 km/h Luftgeschwindigkeit entwickelt. Da bleibt wahrlich keine Schneeflocke liegen. Natürlich werden beide Geräteträger auch anderweitig eingesetzt, so sind unter anderem zahlreiche Transportarbeiten zu erledigen. Dabei dürfen die drei Unimog U 1600 nicht vergessen werden, die zum



Jetzt aber beginnt mit dem U 500 ein neues Unimog-Zeitalter in Vantaa. „Unsere beiden Unimog U 500 mit Vierkreis-Hydraulik, Drehmomentwandler und Zapfwelle vorne dienen uns quasi das ganze Jahr über vom Winterdienst bis hin zum Kehren und Mähen. Die Dimension mit 16 t zulässigem Gesamtgewicht und 280 PS finden wir völlig in Ordnung“, erklärt der Technikchef den Unterschied des Anforderungsprofils von heute gegenüber früher. Ausgestattet sind die beiden U 500 mit Schneepflug und Streuer von finnischen Geräteherstellern, bei Bedarf als Hochdruckreinigungseinheit mit 5,5 m³ Wassertank und Dücker-Kehrbecken, für die Geländepflege mit einem Holz-

Mit aktuell 150.000 Starts und Landungen pro Jahr kann Helsinki-Vantaa kontinuierlich steigende Verkehrszahlen vermelden. Das erfordert aber andererseits ein reibungsloses Betriebsumfeld bei gleichzeitig hohen Sicherheitsstandards



Riesige Schneemassen sind in Hannover selten, dennoch muss für die Sicherstellung einer durchschlagenden „Schwarzräumung“ zu jeder Zeit das erforderliche Equipment zur Verfügung stehen

Mähen der Sicherheitsbereiche – einer davon mit Hydrostat – und je einem Anhänger für das Mähgut ausgestattet sind. Dirk Wöhler betont deshalb ausdrücklich: „Den Vorteil unserer Unimog sehen wir darin, dass sie zahlreiche Möglichkeiten des Ganzjahres-einsatzes haben und – mit den entsprechenden Geräten für den Sommer- oder Winterdienst ausgerüstet – für uns zuverlässige Arbeitsmaschinen sind, denn bereit sein ist schließlich alles im Flughafeneinsatz.“



British Airport Authority

Auch in Großbritannien hat man die vielfältigen Einsatzmöglichkeiten des Unimog längst erkannt. Obwohl dort nicht jene Schneemengen zu bewältigen sind, wie in Nordeuropa oder anderen extremen Wetter-

zonen, gilt auch für die britischen Flughäfen: Für den Ernstfall gerüstet sein. In den Jahren 2003 und 2004 hat die British Airport Authority (BAA) deshalb für mehrere Flughäfen (u. a. Aberdeen, Edinburgh, London-Gatwick

und London-Heathrow) insgesamt 21 Unimog beschafft. Die Fahrzeuge in Rechtslenkerversion und mit kurzem Radstand wurden dabei mit einer Sattelkupplung und Anbauplatte vorne für den Betrieb von Schneepflügen ausgestattet. Das Einsatzfeld der U 400 ist vornehmlich das Arbeiten mit Bucher-Schörling Kehrmaschinen. Für den größten Londoner Flughafen in Heathrow wurden hierbei zwei U 400 mit heckaufgebauten Tunnelwaschgeräten der Firma Mulag geliefert. Der U 500 in Gatwick ist hingegen mit einer großen Winde sowie Palfinger-Kran ausgerüstet und dient dort als Bergefahrzeug. All diese Arbeitskombinationen machen deutlich, dass der Unimog sich längst zu einem Allrounder im Flughafeneinsatz entwickelt hat. ■



Unimog U 400 mit kurzem Radstand und Sattelkupplung mit einer Kehrmaschine von Bucher-Schörling auf dem Londoner Flughafen Gatwick. Für Großbritannien werden die Unimog in Rechtslenkerversion geliefert, so dass auch die Steuergeräte entsprechend angepasst werden müssen (rechts)

Eine starke Frau in Chinas Unimog-Welt

Sie ist durch und durch eine typische Chinesin, dennoch unterscheidet sie sich beruflich von Millionen junger Frauen in der Volksrepublik. Die erfolgreiche Maschinenbau-Ingenieurin Wei Hong ist sicher eine der ganz wenigen Frauen in diesem Land, die in der Unimog-Welt zuhause sind. Sie ist innerhalb der DaimlerChrysler China Ltd. für den Vertrieb der Produkte Unimog und Actros verantwortlich.

Stillecht fährt die junge Frau in der Kiesgrube in Ötigheim bei Rastatt im Unimog vor. Zusammen mit einigen anderen Kollegen aus China wird sie an diesem Frühlingsnachmittag die neue Produktlinie U 3000 bis U 5000 testen sowie einige Runden mit einem Geräteträger der Produktlinie U 300 bis U 500 absolvieren, die in diesem Jahr in der Volksrepublik China im Markt eingeführt worden sind.

Seit 1984 werden Unimog nach China verkauft. Insgesamt dürfte sich die Gesamtpopulation bis heute auf rund 1.700 Fahrzeuge der Schweren Baureihe (SBU) belaufen. Seit September 2003 werden hochmobile Transportfahrzeuge der Produktlinie 437.4 geliefert. Etwa 100 Einheiten werden dabei pro Jahr an die Kunden BGP Inc. und SINOPEC abgesetzt. Diese Firmen sind international tätig und arbeiten in 19 Ländern der Welt. So kommt es, dass die Unimog aus Wörth später in Saudi-Arabien, Algerien oder anderen erdölfördernden Ländern anzutreffen sind.

In China selbst ist das Haupteinsatzgebiet die Taklamakan-Wüste. Dort sind sie in der Erdgas- und Erdöl-Exploration tätig. Die Bedingungen vor Ort sind extrem schwer, denn feiner Sand, heiße, trockene Tage und eiskalte Nächte fordern von Mensch und Maschine alles ab. Die Actros werden hierbei vor allem für den Transport der schweren



Vor dem Unimog-Geräteträger macht sich Frau Wei Hong genauso gut...

Bohrausrüstungen eingesetzt. Ein kleines Marktsegment zwar, aber in der VR China laufen dennoch bereits über 1.000 Einheiten Actros.

Vor zehn Jahren hat Frau Wei Hong als Assistentin des Verkaufsleiters für Unimog und Lkw bei Mercedes-Benz Beijing begonnen. „Der Markt für unsere Produkte wächst“, erzählt sie und verweist auf zunehmende Absatzpotenziale. Diese ergeben sich vor allem deshalb, weil die Volkswirtschaft des drittgrößten Landes der Welt, auf Energiegewinnung angewiesen ist und der schnell voranschreitende Bau von Autobahnen und großen Verkehrsadern die Infrastruktur Chinas stark prägen. „Während Unimog in der Exploration neuer Energiefelder schon lange nicht mehr wegzudenken sind, nehmen jetzt auch Anwendungen in anderen Off-road-Bereichen zu. Die Actros wiederum sind als Transportfahrzeuge, auch in der Rohstoffgewinnung, eine zuverlässige Stütze“, weiß sie zu berichten. Und ergänzt: „Der Markt in der Volksrepublik China wächst aber auch deshalb, weil wir zunehmend neue Einsatzfelder für den Allround-Köner Unimog entdecken. Interesse besteht

heute deshalb nicht nur bei den Spezialanwendungen in der Exploration, im Katastrophenschutz und der Waldbrandbekämpfung, sondern auch bei Autobahnverwaltungen und als 2-Wege-Fahrzeug. Das einzige Problem ist, dass manuelle Arbeit in China immer noch billiger ist, als unsere Sonderfahrzeuge. Doch der Fortschritt wird auch hier nicht aufzuhalten sein.“ Und deshalb geht sie jetzt verstärkt daran, neue Käufer-schichten für die Geräteträger zu bearbeiten.

Natürlich führt sie ihre Tätigkeit immer wieder nach Deutschland. Ihre Eindrücke sind sehr positiv, was Land und Leute angeht. Nur mit dem Essen hat sie so ihre Probleme. „Einmal hatte ich eine zweiwöchige Schulung im DaimlerChrysler BildungsCenter Lämmerbuckel auf der Schwäbischen Alb. Als erstes bin ich nach Ende der Schulung ins nächstgelegene chinesische Restaurant gerannt“, umreisst Frau Wei Hong ihre Erinnerungen an diese „Leidenszeit“ in deutschen Landen. Dennoch kommt sie gerne nach Deutschland und Wörth, denn für ihre Kunden bietet das Montagewerk Produkte, die im Reich der Mitte zunehmend geschätzt werden. ■



...wie am Steuer

Weltweiter Absatz gesteigert

Trotz größtenteils rückläufiger Märkte setzte DaimlerChrysler 2003 weltweit über 500.000 Nutzfahrzeuge ab – ein Plus von drei Prozent gegenüber dem Vorjahr.

DaimlerChrysler hat 2003 weltweit 501.000 Nutzfahrzeuge abgesetzt. Dies bedeutet eine Absatzsteigerung von drei Prozent gegenüber dem Vorjahr, in dem 485.400 Lkw, Transporter und Busse abgesetzt wurden. Ausschlaggebend für diesen Zuwachs war vor allem die positive Entwicklung des Nutzfahrzeugabsatzes in der NAFTA-Region mit 134.200 Einheiten gegenüber 118.000 im Vorjahr, in Lateinamerika mit 40.200 Einheiten (2002: 37.000) und in den restlichen Regionen der Welt einschließlich Asien mit 77.100 (2002: 65.200).

Dr. Eckhard Cordes, im DaimlerChrysler Vorstand verantwortlich für das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge: „Die aktuellen Absatzzahlen belegen die positive Entwicklung des Nutzfahrzeugbereiches von DaimlerChrysler, obwohl unsere wesentlichen Märkte immer noch schwach sind.“ Cordes weiter: „Im Rahmen der strategischen Initiative Global Spark liegt der Schwerpunkt auf der Nutzung von Skaleneffekten und dem Wachstum in Asien. Mit der Neustrukturierung des Lkw-Bereichs zum Jahresbeginn 2004 hat das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge auch organisatorisch die Weichen für die Zukunft gestellt.“

Der Geschäftsbereich Lkw Europa/Lateinamerika (Mercedes-Benz), der im vergangenen Jahr erfolgreich die zweite Generation des Actros einführte und beim Auftragseingang für dieses Produkt eine neue Rekordmarke erzielte, zeigte deutliche Verbesserungen mit weltweit rund 110.500 Einheiten (2002: 101.900). Auch der Geschäftsbereich Lkw NAFTA (Freightliner/Sterling/Thomas Built Buses) erreichte mit 128.300 Einheiten (2002: 114.000) zusätzlich zu seinem erfolgreichen, vorzeitigen Turnaround wieder ein deutliches Absatzplus von 13 Prozent.



Erfolg im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge: DaimlerChrysler Vorstand mit Vorstandschef Jürgen E. Schrempp (3.v.l.) und Dr. Eckhard Cordes (ganz rechts)

Der Absatz der Mercedes-Benz Transporter blieb trotz der rückläufigen Kernmärkte mit 230.800 Einheiten nur knapp unter dem hohen Vorjahresniveau von 236.600. Weiterhin positiv entwickelte sich der Absatz des Sprinter. Mit den Baureihen Viano und Vito wurden darüber hinaus zwei neue Produkte erfolgreich im Markt eingeführt.

Der Geschäftsbereich DaimlerChrysler Omnibusse steigerte den Absatz seiner Busse der Marken Mercedes-Benz, Setra und Orion auf 28.300 Einheiten (2002: 25.100).

Auf dem europäischen Markt konnte der Geschäftsbereich 16 Prozent mehr Busse absetzen als im Vorjahr und damit seine führende Position in Westeuropa weiter ausbauen.

Trotz der schwierigen Rahmenbedingungen auf den Märkten für Off-Highway-Antriebssysteme konnte der Geschäftsbereich DaimlerChrysler Off-Highway im Jahr 2003 seinen Absatz auf hohem Niveau halten. ■

www.daimlerchrysler.com

Neuheiten beim Acterra

Sterling: Starke Produktvorteile erhöhen die Attraktivität des Erfolgsmodells Acterra.

Die Sterling Truck Corporation, ein Unternehmen der DaimlerChrysler Tochter Freightliner LLC, wartet bei ihrem Erfolgsmodell Acterra mit einer Reihe von technischen Neuheiten auf und wird damit noch attraktiver für Kunden im Verteiler-, Bau-, Entsorgungs- und Kommunalverkehr. Neben einer neuen Schaltautomatik, die noch in diesem Jahr eingeführt wird, gibt es den Medium Duty Truck ab sofort mit dem neuen Sechsganggetriebe. Dieses Getriebe verbindet die Zuverlässigkeit und Langlebigkeit einer manuellen Schaltung mit den Vorzügen einer Automatik. Nicht nur weniger Still-



Ab sofort auch mit neuem Sechsganggetriebe: der Acterra

standzeiten, sondern auch reduzierte Lebenszykluskosten sind das Ergebnis der optimierten Servicefreundlichkeit.

Ab Sommer dieses Jahres liefert Sterling den Acterra überdies ab Werk mit All Wheel Drive inklusive automatischer Traktionskontrolle, die insbesondere bei Feuerwehr-, Rettungs- und Räumfahrzeugen sowie im Ein-

satz auf Ölfeldern verstärkt nachgefragt wird. Ein weiterer Produktvorteil wurde durch die Weiterentwicklung des Chassis ermöglicht: In Verbindung mit einem verringerten Radstand und der neuen THP60 High-pressure-Lenkung konnte der Wendekreis des Acterra verkleinert werden. ■

www.sterlingtrucks.com



Die Unimog sind unverzichtbare Helfer zum Ausbringen von Dünger und Kalk, aber auch beim Anbau von Hochbeeten

Spezielle Anforderungen

Das breite Einsatzprofil des Unimog sorgt für Begeisterung innerhalb der Agrarwirtschaft Südaustraliens.

Der Western District von Victoria im Südosten Australiens ist vor allem berühmt für seine Schafzucht. Sinkende Preise für Wolle und Schafe haben viele Züchter umdenken

lassen. Immer häufiger wird diese Region für den Anbau von Weizen, Gerste und Canola-Raps genutzt. Im Winter tranken starke Regenfälle jedoch den Grund. Beim Bearbeiten der Felder verlassen sich die Farmer daher zunehmend auf ein Produkt von Mercedes-Benz: Der Unimog



U 2450 bietet durch seine hohe Bodenfreiheit Vorteile beim hier typischen „Hochbeetanbau“. Außerdem hat sich die vom Fahrerhaus aus bedienbare Reifendruck-Regelanlage des Unimog als entscheidender Pluspunkt herausgestellt. Der Grund: Bei Nässe kann der Reifendruck auf 12–15 psi herabgesenkt werden. Das erhöht die Zugkraft der Unimog und senkt gleichzeitig den Bodendruck. ■

www.daimlerchrysler.com.au



Unverzichtbar auch in Wien

Österreichs Hauptstadt Wien hat Ende des Jahres 2003 ihren 100sten Unimog erhalten. Umweltstadträtin Dipl. Ing. Isabella Kossina nahm das Fahrzeug entgegen und bedankte sich für die jahrzehntelange gute Zusammenarbeit. Kossina: „Das Produkt Unimog hat sich im Einsatz sehr bewährt und ist aus dem Fuhrpark der Stadt nicht mehr wegzudenken. Mit seiner Robustheit und den vielseitigen Anwendungsmöglichkeiten ist der Unimog heute für den wirtschaftlichen und schlagkräftigen Einsatz im Straßendienst unverzichtbar. Die Stadt Wien mit ihren topografischen und städtebau-

lichen Besonderheiten nützt diese Stärken in der Straßenreinigung vor allem auf den Bergstraßen im Wienerwald und in den engen Gassen im historisch gewachsenen Stadtzentrum.“

Früher beinahe ausschließlich als Winterdienstfahrzeug verwendet, ergibt sich heute durch die verschiedenen Wechsellaufbauten ein großer Einsatzbereich über das ganze Jahr. Die derzeit in Straßenbetriebsdienst tätigen 29 Unimog dienen als Trägerfahrzeug für Winterdienst-, Kehr-, Wasch-, Saug- und Mähgeräte. ■

Ernst Jakob Henne wurde 100



Ernst Jakob Henne (Foto oben), über Jahrzehnte hinweg Chef des einstmals größten privatwirtschaftlichen Mercedes-Benz Vertriebspartners Autohaus Henne in München, konnte am 22. Januar diesen Jahres bei bester Gesundheit seinen 100sten Geburtstag begehen. Rüstig feierte der Jubilar an der Seite seiner Frau seinen Geburtstag mit zahlreichen Gästen auf Gran Canaria. Ernst Jakob Henne war vor 53 Jahren einer der maßgebenden Initiatoren, die sich bei Daimler-Benz für die Aufnahme des Unimog in die Produktpalette stark gemacht hatten. ■

50 Jahre „Nutzen nach Maß“

WN, LB, SHA, OA, BC, GZ, A, NU, UL – schon die Kennzeichen der parkenden Autos verdeutlichen das große Einzugsgebiet der Wilhelm Mayer GmbH & Co. KG Nutzfahrzeuge, die am 28. April auf dem Lerchenfeld in Ulm ihr 50-jähriges Jubiläum als Unimog-Generalvertretung feierte. Damit zählt das Unternehmen mit Stammsitz in Neu-Ulm

und einem Servicestützpunkt in Gersthofen bei Augsburg zu den traditionsreichsten und am längsten bestehenden Unimog-Generalvertretungen der DaimlerChrysler AG in ganz Deutschland. Unter dem Motto „Nutzen nach Maß“ wurden bei strahlendem Sonnenschein neueste Unimog-Technik sowie das aktuelle Produktangebot der Geräte-System-



Partner, mit denen teilweise ebenso lange Verbindungen bestehen, präsentiert. Über 500 Besucher nutzten die Möglichkeit, auf dem Truppenübungsplatz die Vielseitigkeit und Stärken des Systems „Unimog plus Gerät“ hautnah zu erleben und sich die verschiedenen Anwendungsmöglichkeiten vorführen zu lassen. „Erfolgreich war und ist die Wilhelm Mayer GmbH & Co. KG Nutzfahrzeuge bis heute durch ihren Service und die Kompetenz ihrer Mitarbeiter“, hob Boris von Renesse, seit Oktober 2003 neuer Geschäftsführer des Vertriebs, in seiner Begrüßung der zahlreichen Gäste aus dem weitläufigen Unimog-Generalvertretungsgebiet hervor, das von bayrisch Schwaben bis zu den Landkreisen Stuttgart, Rems-Murr, Göppingen, Ludwigsburg, Esslingen, Hohenlohe und Schwäbisch Hall reicht. ■





Flotte von 33 Geräteträgern für Thüringen

Kurz vor dem Jahreswechsel sind in der Niederlassung der Unimog-Generalvertretung Beuthauser in Neustadt-Orla 33 Unimog U 500 mit Winterdienstgeräten und Global Positioning System (GPS) an den Kunden Thüringer Straßenwartungs- und Instandhaltungsgesellschaft mbH (TSI) übergeben worden.

Damit setzt die TSI GmbH bei der Unterhaltung und Instandsetzung des Thüringer Straßennetzes weiterhin voll und ganz auf Unimog und Lkw der Marke Mercedes-Benz. Die Übergabe nahm Joachim Maier, Leiter Vertrieb des Produktbereichs Unimog/Sonderfahrzeuge der DaimlerChrysler AG vor. Die Fahrzeugflotte (Bild oben) wurde von Ludwig Winter, Geschäftsführer der TSI GmbH, die ihren Sitz in Apfelstädt bei Erfurt hat, in Empfang genommen.

Die Fahrzeuge sind mit leistungsstarken Motoren mit 231 kW (280 PS) ausgestattet

und wurden mit Streuautomaten des Geräteherstellers Küpper-Weisser aufgebaut. Im Frühjahr bzw. Sommer erfolgt jeweils die Umrüstung für Mäh- und Pflegearbeiten. Martin Daum, Leiter des Produktbereichs Unimog/Sonderfahrzeuge zu diesem Auftrag: „Die Entscheidung der Verantwortlichen bei der TSI unterstreicht die hohe Professionalität und Marktakzeptanz unserer Geräteträger-Baureihe U 300 bis U 500.“

Die TSI GmbH wurde Ende 1996 vom Freistaat Thüringen gegründet und ist seitdem für die Unterhaltung des Straßennetzes –



Zahlreiche Gäste aus dem Verkaufsgebiet der UGV Beuthauser nahmen an der feierlichen Fahrzeugübergabe teil

mit Ausnahme der Autobahnen – beauftragt. Das Dienstleistungsunternehmen ist privatwirtschaftlich organisiert und hat sich zwischenzeitlich zum überregionalen Lohnunternehmen entwickelt. ■

Anzeige



Ludwig Winter (l.) und Joachim Maier bei der offiziellen Schlüsselübergabe

www.modellauto-porzell.de



Der Unimog-Modell und Bücherversand

Bücher:

MB-Trac im Einsatz	
158 Farbbilder/160 Seiten	25,00 €
Unimog in Aktion 200 Bilder/144 Seiten	19,95 €
Unimog & MB Trac Jahrbuch	14,90 €

Modelle:

Minichamps 1:43 Böhlinger oder U 401 (hellbl. o. grün) statt 32,90 nur	29,90 €
Schuco U 400 Winterdienst mit Streuaufbau und beweglichen Schneepflug nur	36,90 €

Wiking und Brekina Neuheiten ! Liste anfordern !

Fa. Oliver Porzell • Mühweg 4 • 96349 Steinwiesen
Tel. 09262/9663 • Fax 09262/9664
www.modellauto-porzell.de
E-mail: mail@modellauto-porzell.de

Schnelleinsatzlader M 213



design: rainer kuntz © webste

ematec®

Maschinen- und Greiftechnik

Inh. Manfred M. Eberhard e.K.

Telefon 0 83 31/94 87 - 0
Telefax 0 83 31/94 87 - 40

www.ematec.de
info@ematec.de

D-87734 Benningen
Industriestraße 6

Greiftechnik

Hydraulikgreifer für Tiefbau,
Gleis- und Galabau,
Kommunen und Friedhof

Aufbaubagger und -lader

Für Energie- und Leitungsbau,
kommunale Anwendungen
und Wehrtechnik

Sondermaschinenbau

Komponenten für Material-
flußtechnik, Automobil- und
Baustoffindustrie