

Mercedes-Benz



# Das überlegene technische Konzept: der Unimog.

Die vielseitige Zug- und Arbeitsmaschine.





## **Im Gelände ist der Unimog nicht zu schlagen.**

Der Unimog von Mercedes-Benz fährt und arbeitet auch noch da, wo alle Wege enden. In achstiefigem Morast, in Wassergräben oder an 70%-Steigungen. Mit voller Kraft und sicher.



## **Der Unimog kann bis 100 t ziehen.**

Und auf der Straße ist er schnell wie ein Lkw. Auch auf engstem Raum arbeitet er. Dafür sorgt seine enorme Wendigkeit und kompakte Bauweise.

Der Allrad-Antrieb sorgt für eine optimale Umsetzung der Motorleistung in Zugkraft. Bei Eis und Schnee bietet der Unimog durch den Allrad-Antrieb außergewöhnlich hohe Sicherheit.









**Der Unimog ist eine  
leistungsfähige Arbeitsmaschine.**

Er ist Träger und Antriebseinheit für Spezialmaschinen  
oder Geräte.

# Darum ist der Unimog im Gelände nicht zu schlagen.

Der Rahmen ist verwindungsfähig: die Stoßstange kann sich gegen die hintere Quervertraverse bis zu 15° verwinden.

Verspannungen innerhalb der Bauelemente werden weitgehend ausgeschaltet, weil der Antriebsblock des Unimog ebenso wie das Fahrerhaus und das Pritschen-Untergestell dreipunktgelagert ist.

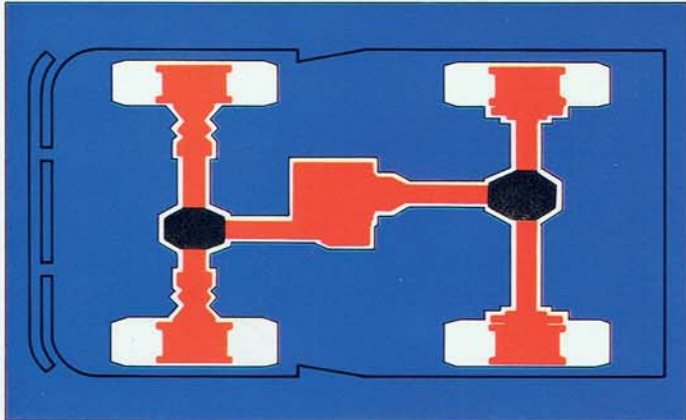
Die für die Zugkraftübertragung erforderliche Bodenhaftung der Räder wird auch in schwierigstem Gelände sichergestellt: Die Federwege der Achsen sind durch Verwendung von Schraubenfedern und Stoßdämpfern sehr groß.

Die vier Räder sind mit Niederdruck-Reifen versehen. Daraus ergibt sich ein niedriger spezifischer Boden- druck. Die Zug- leistung kann in schwierigem Gelände durch Reduzierung des Luftdrucks erhöht werden.

Der Unimog hat durch gleich große Räder keinen Zwangs- schlupf an den Vorderrädern.





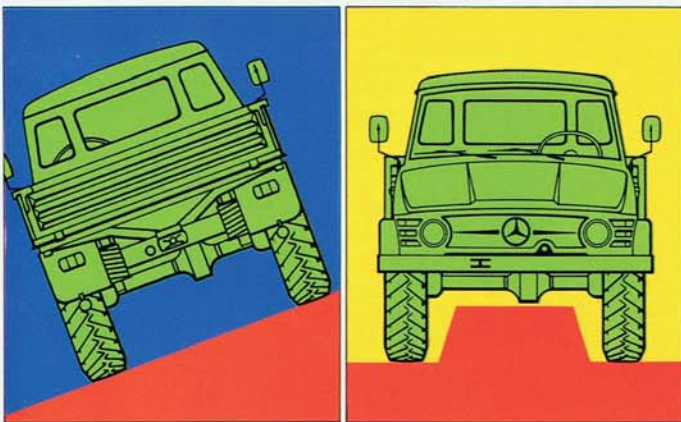


Der echte Allradantrieb des Unimog wirkt gleichzeitig auf 4 gleich große Räder. Differentialsperren in Vorderachse und Hinterachse garantieren stets gleiche Drehgeschwindigkeit aller 4 Räder. So wird die Motorleistung des Unimog auf den Boden gebracht.

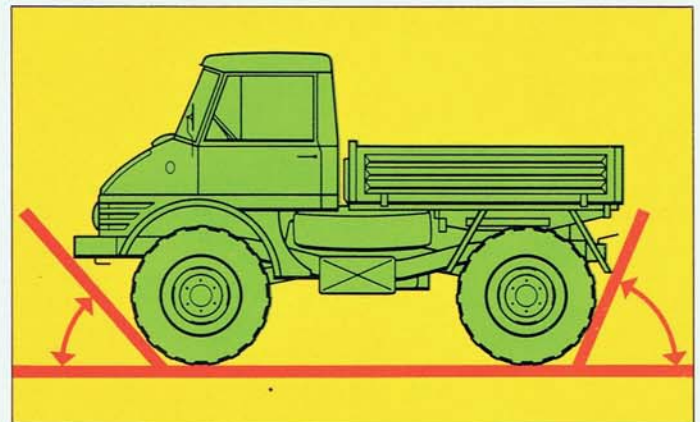
Alle schweren Aggregate des Unimog sind so tief wie möglich angeordnet. Folge ist ein sehr tief liegender Schwerpunkt. Das bedeutet große Hangsicherheit.



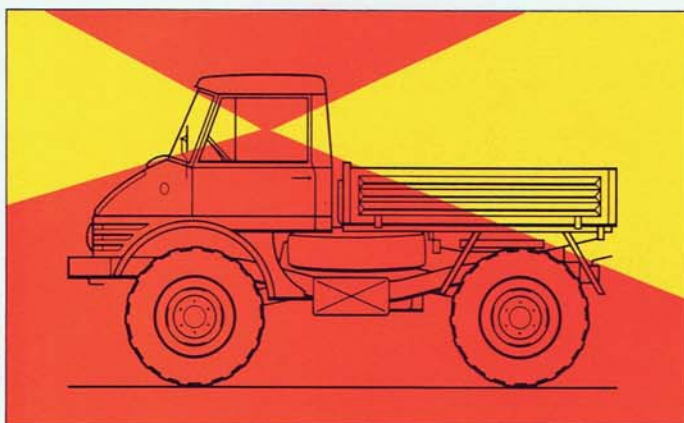
Beim Unimog sind Antriebsblock, d. h. Motor und Getriebe plus Fahrerhaus so weit vorn angeordnet, daß im unbeladenen Zustand die Vorderachse  $\frac{2}{3}$ , die Hinterachse  $\frac{1}{3}$  des Gewichtes trägt. Diese ideale Achslastverteilung ergibt die große Nutzlastreserve für die Hinterachse. Bei Zugarbeit erfolgt beim Unimog aufgrund der dynamischen Gewichtsverlagerung eine annähernd gleiche Belastung beider Achsen.



Portalachsen sind ein weiterer Grund, warum der Unimog im Gelände nicht zu schlagen ist. Sie geben ihm die außerordentlich hohe Bodenfreiheit.



Hindernisse und Geländeschwellen stellen für den Unimog keine Schwierigkeiten dar: Der Unimog hat geringe Aufbauüberhänge. Dadurch ergeben sich große Böschungswinkel.

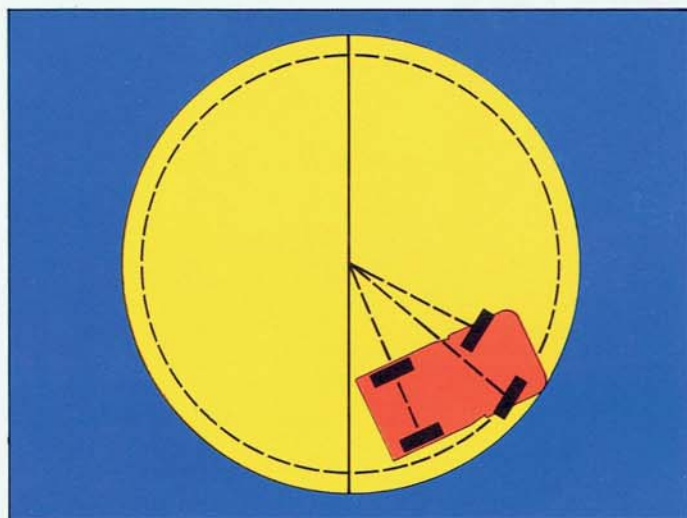


Der Fahrer hat eine ausgezeichnete Übersicht nach vorne und hinten.

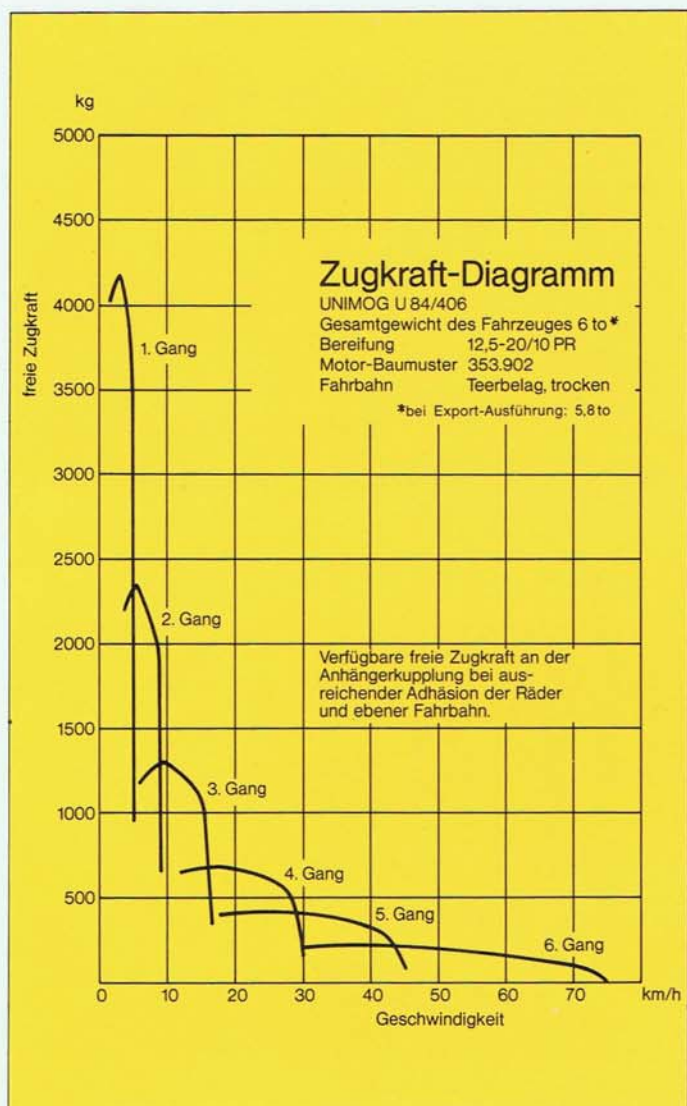


Ideal ist die große Bauchfreiheit des Unimog.

# Darum ist der Unimog ideale Zugmaschine.



Wendekreis des Unimog: 10,9 m und damit wesentlich kleiner als beim Lkw. Das ermöglicht leichtes Rangieren bei Anhängung vorne.



Anhänger können an das Druckluftbremsssystem angeschlossen werden. Anhängerkupplungen sind in unterschiedlichen Größen lieferbar. Vordere Anhängerkupplung und Druckluftanschluß zum Rangieren von Anhängern vorhanden.

Die Unimog-Motoren werden in Großserie gebaut. Diese leistungsfähigen Dieselmotoren sind hunderttausendfach auch im Mercedes-Benz Lkw bewährt. Die Motoren im Unimog sind in Drehzahl und Leistung gedrosselt und haben dadurch höhere Standfestigkeit bei Arbeitsmaschinen- und Zugmaschinen-einsatz.



# eine

Jeder Unimog hat serienmäßig eine Ladepritsche. Auf ihr kann er Lasten bis 2,4 t transportieren. Für die verschiedensten Transporte oder Arbeiten kann die Pritsche in kurzer Zeit abgebaut werden, z. B. für den Aufbau von Geräten. Die Unimog-Ladepritsche gibt es auch als Dreiseitenkipper.

Den Unimog gibt es auch mit erhöhtem Fahrerhaus, Hardtop und mit 5sitziger Doppelkabine.



**Geschwindigkeiten für Unimog U 84/406 mit 62 kW (84 PS) bei Nenndrehzahl 2550/min und Bereifung 12,5-20. Mit 6 Vorwärts- und 2 Rückwärtsgängen.**

vorwärts	rückwärts
1. 4,8 km/h	1. 6,0 km/h
2. 8,8 km/h	2. 10,9 km/h
3. 15,6 km/h	
4. 28,2 km/h	
5. 42,7 km/h	
6. 78,5 km/h*	

\*1 gemessene Höchstgeschwindigkeit

Wichtige Vorteile bietet der Drehmomentwandler des Unimog: Ruckfreies Anfahren mit großen Lasten (z. B. schwere Tieflader, Waggon). Leichteres Anfahren an Steigungen. Größerer Fahrbereich der einzelnen Gänge. Kein Kupplungsverschleiß und geringere Reparaturkosten, da die mechanische Trennkupplung nur zum Schalten verwendet wird. (Den Drehmomentwandler erhalten Sie auf Wunsch.)

# Darum ist der Unimog leistungsfähige Arbeitsmaschine.

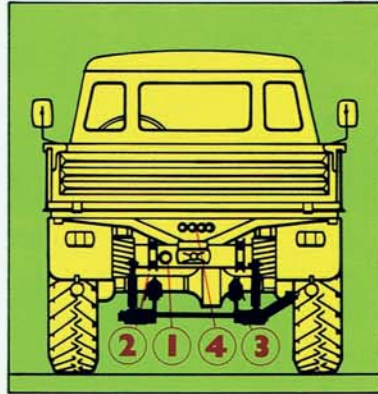
Der Unimog ermöglicht vielseitigen Geräteanbau und Geräteantrieb: vorne, in der Mitte und hinten. Das ist Ihr Vorteil: Der Unimog wird zu einer Spezial-Arbeitsmaschine. Sie verkürzen Stand- und Leerzeiten und erhöhen damit die Stundenleistung. Ein Mann bedient alle Geräte.



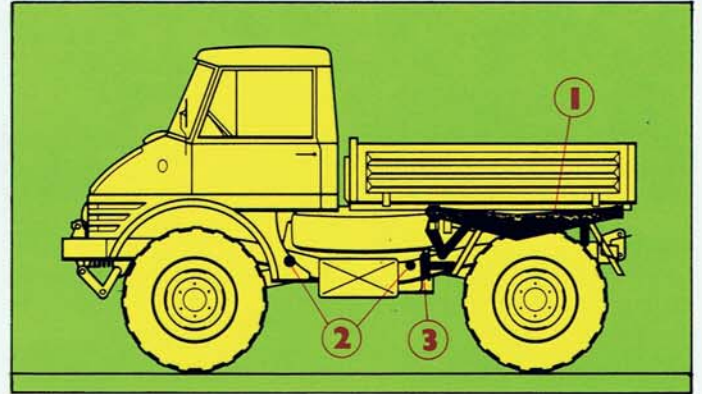
# eine



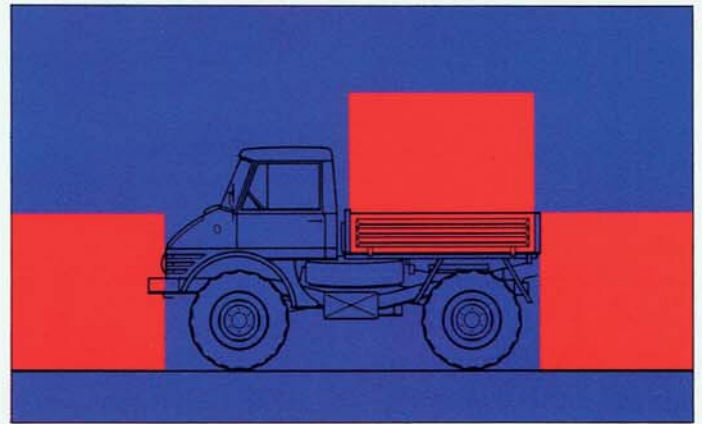
Vorderer Anbauraum.  
 ① Anbaubeschläge, ② Schutzplatte mit Anbaupunkten, ③ Vordere Zapfwelle, ④ Hydraulikanschlüsse.



Hintere Anbauraum.  
 ① Hintere Zapfwelle, ② Anbaubeschläge, ③ Kraftheber mit Dreipunktgestänge, ④ Hydraulikanschlüsse.



Mittlerer Aufbauraum.  
 ① Hilfsrahmen, ② 4 Anbaupunkte im Rahmen, ③ Mittelabtrieb.



### Geschwindigkeiten für Unimog U 84/406 mit 62 kW (84 PS). Bei Nenndrehzahl 2550/min und Bereifung 12,5-20.

Schneckengänge	Zwischen- und Normalgänge
vorwärts	vorwärts
1. 0,1 km/h	1. Z 3,8 km/h
2. 0,2 km/h	1. N 4,8 km/h
3. 0,4 km/h	2. Z 6,9 km/h
4. 0,7 km/h	2. N 8,8 km/h
rückwärts	3. Z 12,4 km/h
1. 0,1 km/h	3. N 15,6 km/h
2. 0,3 km/h	4. Z 22,4 km/h
Kriechgänge	4. N 28,2 km/h
vorwärts	5. Z 33,8 km/h
1. 1,0 km/h	5. N 42,7 km/h
2. 1,9 km/h	6. Z 55,7 km/h
3. 3,3 km/h	6. N 78,5 km/h*
4. 6,1 km/h	rückwärts
rückwärts	1. Z 4,8 km/h
1. 1,3 km/h	1. N 6,0 km/h
2. 2,3 km/h	2. Z 8,7 km/h
	2. N 10,9 km/h

\* I gemessene Höchstgeschwindigkeit

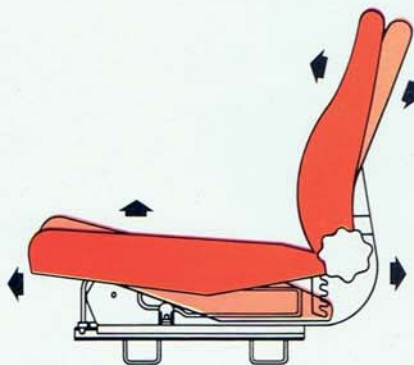
Der Unimog hat immer genau die richtige Geschwindigkeit. Wenn es die Arbeit erfordert, kriecht er mit 100 Meter pro Stunde dahin. Und wechselt dann den Einsatzort so schnell wie ein Lkw.

# Der Unimog hat einen leistungsfördernden Arbeitsplatz.

Im zweisitzigen Fahrerhaus mit Heizungs- und Belüftungsanlage sind Fahrer und Beifahrer vor allen Witterungseinflüssen geschützt. Der Fahrer hat vom gepolsterten und verstellbaren Sitz gute Sicht zu allen Arbeitsräumen. Alle Bedienelemente und Armaturen sind übersichtlich angeordnet und leicht erreichbar. Der Unimog ist auch mit Doppelkabine für 5 Personen lieferbar. Außerdem gibt es für die Normalkabine ein erhöhtes Fahrerhaus oder ein Hardtop.



Funktionsgerechter Komfort. Alle Bedienelemente und Armaturen sind übersichtlich angeordnet und leicht erreichbar.



Gut gepolsterter, körpergerecht verstellbarer Fahrersitz. Stellmöglichkeiten: Rückenlehne, Sitzhöhe und -neigung, Verschiebbarkeit in Längsrichtung.

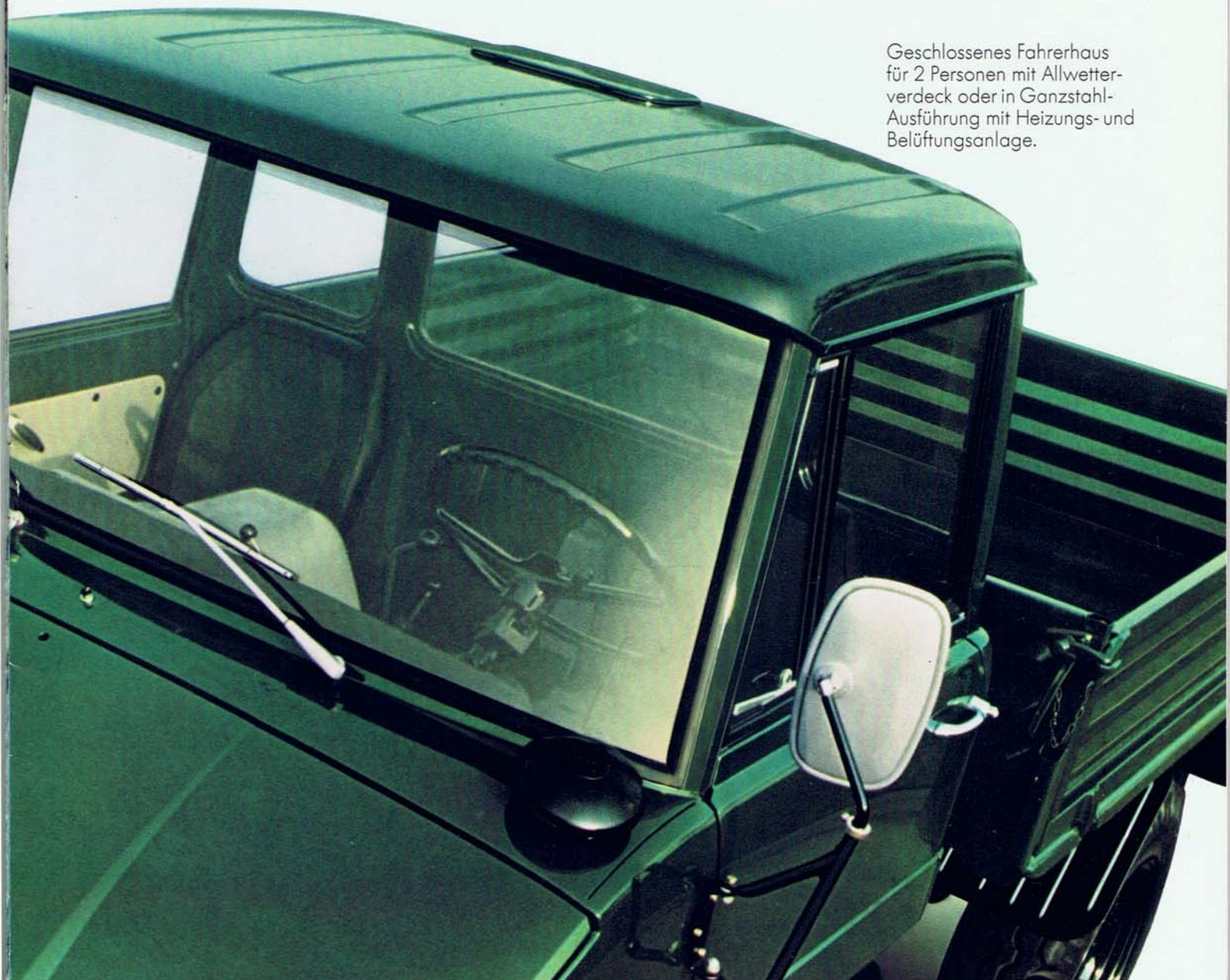




Doppelkabine. In Ganzstahlausführung für 5 Personen. Zusatzheizung und 2 Dachentlüftungsklappen.



Das hochstellbare Fahrerhaus erleichtert die Wartung und verkürzt somit Werkstattzeiten.



Geschlossenes Fahrerhaus für 2 Personen mit Allwetterverdeck oder in Ganzstahlausführung mit Heizungs- und Belüftungsanlage.

