

Unimog: snel, veelzijdig en uiterst zeldzaam

De naam Unimog is net zo bekend als de ster van Mercedes, maar in het wild zie je ze nog maar zelden. Het voertuig ontbeert een goede technische ondersteuning. Een kind zonder vader, erkent Mercedes-Benz. Toch is de Unimog nog niet afgeschreven. Integendeel. Mercedes-Benz gaat er de komende tijd hard aan trekken.

Universal Motorgerät. Daarvoor staat de naam Unimog. En eigenlijk is dat ook de enige manier waarop je het universeel inzetbare motorvoertuig met een heel breed toepassings-

gebied kan omschrijven. In 1947 werd de eerste bij Boehring gebouwd. In 1951 nam Mercedes-Benz de productie over. Sinds die tijd is er veel veranderd, maar de basisgedachte is gelijkgebleven: compact,

vierwielaandrijving en vier even grote wielen. Het begon in 1947 met een 25 pk motortje en ook toen viel het voertuig ondanks het beperkte vermogen al op door zijn prestaties in het terrein. Het topmodel, de U500, dat Tuin en Park Techniek bij Van der Lee in Hagestein aan het werk zag, heeft maximaal 210 kW (286 pk). Dat komt uit een 6,37 liter zescilindermotor. Van der Lee heeft ook nog een U400. Op het oog is dat hetzelfde voertuig, maar de U400 heeft iets minder vermogen en is in detail anders uitgevoerd – maar die opmerking gaat bij Unimog eigenlijk altijd wel op.

Traploze rijnsnelheid

Behalve het verschil in motorvermogen is een belangrijk verschil tussen de U400 en U500 van Van der Lee de transmissie. Bij Unimog is er de keuze tussen een handgeschakelde bak, een achttraps automaat of een automaat met inschakelbare hydrostatische aandrijving. Overigens is handgeschakeld bij Unimog betrekkelijk – ook die bak werkt, zoals een moderne vrachtwagen, vrijwel automatisch: het koppelingspedaal komt er amper aan te pas omdat de elektronica alle handelingen aanstuurt. De U500 van Van der Lee, die is uitgerust met een Mulag-klepelaar voor- en achterop, kan ook hydrostatisch rijden. Dan is de rijnsnelheid met constant motortoerental traploos regelbaar. Nadat de hydrostaat is uitgeschakeld, kan de chauffeur weer 'gewoon' schakelen. Tijdens het maaien rijdt de U500 meestal op de hydrostaat. Dan kun je een versnelling kiezen waarmee je bepaalt hoe snel het voertuig maximaal kan rijden. Vaste chauffeur van deze Unimog is Vincent Smit. Bij het maaien gebruikt hij meestal de vijfde versnelling. Dan loopt de Unimog maximaal 20 km/h. De motor draait dan op handgas om de klepelaaiers op toeren te houden. Het koppelingspedaal wordt maar weinig gebruikt en daarom zet Smit die meestal omhoog. Ook de hele stuurkolom (inclusief pedalen) kun je in deze U500 heel snel van links naar rechts schuiven.

Extra zicht

De cabine van de andere Unimog van Van der Lee, de U400, is aan de rechterkant uitgebouwd, voor extra zicht opzij. Verder is





Speciaal voor bermenwerk is op een Unimog een uitgebreide deur leverbaar voor extra zicht opzij.



De stuurkolom inclusief pedalen kun je bij het UGN-type van Unimog heel snel van links naar rechts verschuiven.



De vaste Unimog-chauffeurs van Van der Lee: Marti van de Water (l.) en Vincent Smit.

het mogelijk om in dit voertuig de stoel een slag te draaien, zodat de vaste chauffeur Marti van de Water recht voor het werk zit. Eigenlijk is deze optie bedoeld als de machine wordt bestuurd door een tweede persoon links in de cabine, terwijl de man rechts in de cabine dan de aanbouwmachines bedient. De belangrijkste reden dat Van de Lee voor het bermenwerk voor Unimogs koos, is dat deze voertuigen met het verkeer mee over de snelweg kunnen rijden. Ze lopen probleemloos 80 tot 90 km/h en met een kenteken en een chauffeur met een groot rijbewijs kun je er overal mee komen. Volgens de huidige wetten en regels mag een voertuig zonder kenteken maar heel beperkt op de rijbaan rijden. Of zoals de medewerkers van Van der Lee zeggen: met een gewone trekker sta je bij het eerste viaduct dat je tegenkomt eigenlijk al voor een probleem.

Kind zonder vader

Unimogs zijn de laatste jaren in Nederland nauwelijks verkocht. "Het was al enige tijd een kind zonder vader", zegt Joop Hoenderboom, key accountmanager special trucks bij Mercedes-Benz in Nederland. In de hoogtijdagen werd het merk vertegenwoordigd door Hoegen Dijkhof en daarna nog enige tijd door Geveke-dochter Sieberg. "Op dit moment is er eigenlijk geen goede technische ondersteuning."

Maar dat gaat veranderen, belooft Hoenderboom. Mercedes-Benz ziet vooral in het bermenwerk, maar ook in enkele andere specifieke markten, mogelijkheden voor de Unimog. Mercedes-Benz wil daarom op korte termijn verspreid over Nederland drie dealers uit de Mercedes-Benz-truckwereld

aanstellen die zich ook specifiek met Unimog gaan bezighouden. Niet alleen om ze te verkopen, maar ook om allround service en een ondersteuningsprogramma aan te bieden. Het verkopen van een Unimog is eigenlijk niet los te zien van de werktuigen waarmee de voertuigen werken. Daarom zullen deze dealers ook kennis moeten hebben van alle techniek eromheen, zoals hydrauliek en aandrijvingen. Voor namen en rugnummers, vindt Hoenderboom het nog te vroeg. "Maar het is ons menens. We willen ook één of meerdere Unimogs inzetten voor demonstraties in Nederland."

De Unimog heeft volgens hem nog steeds toekomst doordat de regels voor het werk langs de openbare weg worden aangescherpt. Het werken met trekkers langs de weg wordt steeds lastiger. Daarnaast denkt Hoenderboom dat ook comfort en bedieningsgemak kopers over de streep zullen trekken. Al erkent hij dat het uiteindelijk gaat om het totale kostenplaatje waarin behalve capaciteit ook brandstofverbruik een rol speelt. Ook wat totaal-kosten betreft, denkt Mercedes-Benz met de Unimog goede kaarten in handen te hebben. Wat zo'n voertuig dan eigenlijk kost? Dat hangt uiteraard sterk af van de uitvoering, maar een U500 met hydrostatische aandrijving die als werktuigendrager goed is voorbereid op het bermenonderhoud, kost circa 150.000 euro, aldus Hoenderboom.

Bandenkeuze

De Van der Lee-chauffeurs vinden de Unimogs comfortabel en heel geschikt voor het werk in de berm. "Al ben je op een natte plek in het terrein met een gewone trekker wel wat meer mans", weet Smit. Maar dat

heeft natuurlijk ook te maken met het totaalgewicht van 14 ton van zijn combinatie. Ook de bandenkeuze speelt een rol. Door de snelheden van 80 tot 90 km/h is montage van een typische trekkerband onmogelijk. Smit wijst ook nog op een ander voordeel van de Unimog. "We hoeven de voertuigen niet onbeheerd op een parkeerplaats achter te laten. We rijden er gewoon mee naar huis. Het gebeurt ook geregeld dat we snel even ergens een stuk moeten maaien, en dan weer snel moeten vertrekken omdat we van de wegbeheerder maar beperkte tijd op een traject mogen werken."

Sleutelen

Beide chauffeurs roemen de veelzijdigheid. "Je kunt er echt vanalles op bouwen", zegt Van de Water. Nadeel is dat door de compacte bouw, sleutelen minder handig is, al is over het gewone dagelijkse onderhoud wel weer goed nagedacht.

Door de aanbouwapparatuur heb je de machine niet een-twee-drie onder de knie. "Het is net een vliegtuig met al die knopjes", zegt Smit. "Ik moest er toch wel even op studeren toen ik er voor het eerst mee ging rijden." Het duurde volgens hem wel een seizoen voordat hij het voertuig blindelings kon bedienen. "In het begin vergat ik nogal eens de stabilisatie van het veersysteem uit te schakelen als ik naar huis reed."

De Unimog is rondom geveerd, maar de vering kun je in het werk uitschakelen. "Als je bij hoge snelheden vergeet de vering weer in te schakelen, rijdt het op de weg wat minder comfortabel." ■