



Bij het gebruik van een hydraulische arm op de laadvloer beveelt Unimog de hydraulische stabilisator aan die inveren tegengaat.



De rondmaaier is een relatief jong product in het programma van Mulag.

Mulag geeft de Unimog een goed bereik

Mulag heeft als fabrikant van bermmachines in Duitsland een naam die klinkt als een klok. Bij ons is de techniek uit het Zwarte Woud weliswaar bekend, maar vindt weinig toepassing. Dat komt vooral doordat het merk optrekt met Unimog. Toch past een Mulag ook gewoon aan de trekker. Het bedrijf viert binnenkort zijn 60-jarige bestaan.

Nederland heeft wat betreft het berm- en taludonderhoud een sterke voorkeur voor een hydraulische arm tussen de assen van de trekker. Herder uit Middelburg is er groot mee geworden. Mulag gebruikt voor deze tech-

niek de typeaanduiding GZA. Daarbij staat de G voor 'Gerät' en ZA voor 'Zwischenachs'. Het zwenkbereik van zo'n GZA is 200 graden: 95 graden naar achteren en 105 naar voren. Afhankelijk van het type (er zijn er drie) varieert de reikwijdte van 7,0 tot 8,2 meter.

Met een telescoopdeel is die reikwijdte verder te vergroten. Bij transport vouwt de arm langs de cabine naar achteren, waardoor het zicht naar voren relatief goed blijft. Hydraulische armen met de typeaanduiding GA en GHA zijn bij Mulag bestemd voor bevestiging achterop de trekker. De GA gaat in de transportstand over de cabine heen naar voren; de GHA vouwt achterop op. De overige techniek van Mulag zit voorop de trekker of – en dat is meestal het geval – voorop een Unimog of op de laadvloer daarvan. Dat is ook het beeld dat de meeste Nederlanders van Mulag hebben: de oranje armen die langs de Duitse snelwegen actief zijn op de vluchtstrook of bij de middenberm en daar (bijna) alle concurrenten het gras voor de voeten wegmaaien of -klepelen.

Sterke band met Unimog
Bedrijfsleider Martin Foes draait er niet omheen: zo'n 80 procent van de techniek die Mulag produceert op het gebied van

berm- en taludonderhoud krijgt een plaats op een Unimog. Daar leek het aanvankelijk niet op. Want toen Mulag in 1972 een bermmaaier ontwierp en daarvoor contact zocht met Unimog, was de Mercedes-Benz-dochter daar nog niet aan toe. Mulag ging vervolgens in zee met de fabrikant van werktuigen-dragers Aebi Schmidt. Nog steeds is de Zwitserse fabrikant in meerdere landen de vertegenwoordiger van Mulag. Later ontstond er toch contact met Unimog en dat groeide uit. Mulag is nu zo ongeveer hofleverancier bij Mercedes-Benz Lkw en omgekeerd is dat ook zo. Alle Mulag-techniek op een Unimog wordt in Oppenau aan- en opgebouwd. Dat geldt natuurlijk ook voor voertuigen van andere merken. Tijdens het bezoek aan Mulag werd er in de fabriek onder meer een hydraulische arm voorop een Steyr-trekker van een Oostenrijkse loonwerker gebouwd.

Veiligheidsband
Een sterk punt in de samenwerking tussen Mulag en Unimog vormt de wettelijke eisen waaraan de techniek moet voldoen voordat je ermee de straat op mag. In Duitsland zijn dat naast de periodieke TÜV-keuring onder meer voorschriften van GS (Geprüfte Sicherheit) en de Europese eisen (CE). Mulag en Unimog trekken daarin samen op, zodat de koper van de combinatie weet dat het goed zit. Zowel Mulag als Unimog nemen hun verantwoordelijkheid als zich onverhoopt een probleem voordoet. Ook op buitenlandse kopers maakt dat een betrouwbare indruk. Het verhaal in de vorige Tuin en Park Tech-

niek over de Unimog van Van der Lee in Hagenstein toont aan dat de Unimog (Universal Motorgerät) in Nederland ondertussen een zeldzame verschijning is geworden. Dat heeft enerzijds te maken met de pittige prijs (je moet veel uren maken om de investering vanaf 150.000 euro terug te verdienen) en anderzijds met het gebrek aan technische ondersteuning. Dat is echter een kwestie van de kip of het ei. Daarbij komt dat het wegbermbeheer in Nederland van oorsprong veelal bij (agrarische) loonwerkers zit, die met trekkers werken. In Duitsland zit het onderhoud bij gespecialiseerde wegendiensten die gezien de grote afstanden bij voorkeur werken met (compacte) vrachtwagens. Ten slotte komt de Unimog uit 'das Haus' en dat heeft in Duitsland veel zeggingskracht. De aangescherpte eisen voor wat betreft de toelating van trekkers op (auto)snelwegen,

Mulag-Unimog is een twee-eenheid

zorgen ervoor dat er in Nederland een hernieuwde interesse is voor de Unimog. Met een top van ruim 80 km/h en een kenteken kan de Unimog gewoon aan het snelverkeer deelnemen. Het merk speelt volgens Joop



Een bekend beeld langs Nederlandse wegen en watergangen: onderhoud met een hydraulische arm aan de zijkant van de trekker. In dit geval is het geen product uit Middelburg, maar uit het Zuid-Duitse Oppenau, bij Baden-Baden. De arm heeft de aanduiding GZA: dat staat bij Mulag voor Gerät ZwischenAchs.

Hoenderboom van Mercedes-Benz Nederland Special Trucks daarop in met een promotie-campagne. Ook komen er drie (truck)dealers die zich met de Unimog gaan bezighouden en met de producten die er op of aan te bouwen zijn. Dat is dan met name Mulag, want dat merk vormt met Unimog een soort tweeenheid. Een beperkte vertegenwoordiging voor Mulag in ons land zit bij Kruse in Ootmarsum. Deze importeur voert de werk-

tuigen van Mulag-Gödde. Curieus is dat Kruse ook het Duitse Dücker voert. Dat merk uit Stadtlohn is op de Duitse markt de grootste concurrent van Mulag.

Maaikorven

Vervaeet gaat als grote dealer in Zuidwest-Nederland en in Oost- en West-Vlaanderen nu ook de complete Mulag-lijn voeren. Vervaeet richt zich daarbij vooral op de

combinatie met John Deere, maar gaat naar eigen zeggen ook een Unimog niet uit de weg. Het programma van Mulag bestaat naast de hydraulische arm uit een pakket andere werktuigen. Dat is vooral de klepelmaaier in allerlei maten en soorten, maar de fabrikant biedt ook maaikorven, maaibalken, heggen-scharen, cirkelharken, onkruidborstels, zagen, grondboren, stobbenfreen en borstels aan. ■

Mulag in de geschiedenis

In 1953 bouwden de heren Wössner en Huber een kleine driewielige transporter voor gebruik op en om het boeren erf. De naam Mulag was de afkorting van 'Motor Universal Lasten Arbeits Gerät'. In de wijde omgeving van Bad Peterstal (ten zuiden van Baden-Baden) werd deze Mulag – een naam die klinkt als die van een lastdier – een doorslaand succes. In de tweede helft van de jaren vijftig volgden ook vierwielige transporters en kwam de export naar vooral Oostenrijk en Zwitserland op gang. In 1964 werd na een vraag van de luchthaven Frankfurt een transportvoertuig voor vliegvelden ontwikkeld. Dat zorgde voor een brede internationale doorbraak. Ook op Schiphol draagt menig voertuig dat koffers transporteert de naam Mulag.

In 1970 breidde het programma zich uit met vliegtuigtrekkers en containertransporters. In 1972 bracht Mulag zijn eerste bermmaaier op de markt en werd de fabriek in Bad Peterstal fors uitgebreid. In 1980 volgde een tweede fabriek in het naburige Oppenau, inmiddels de hoofdvestiging. Mulag biedt werk aan 220 mensen en blijft ondanks het succes in de luchtvaart de 'roots' trouw: 45 procent van de omzet komt uit bermonderhoud. Bijzonder zijn de machines voor het schoonhouden (wassen) van tunnels in de Alpen en andere berggebieden. Met reinigingstechniek voor zonnepanelen slaat Mulag een nieuwe weg in. In het jubileumjaar 2013 staat de derde generatie Wössner aan het roer.

Naam	Mulag
Opgericht in	1953
Overdekte bedrijfsoppervlakte	6.200 m ²
Aantal medewerkers	220
Omzetaandeel bermonderhoudstechniek	45%
Exportaandeel bermonderhoudstechniek	45%
Exportaandeel luchtvaarttechniek	55%

Leveringsprogramma

- hydraulische armen voor frontaanbouw
- hydraulische armen voor opbouw op laadvloer
- hydraulische armen voor zijbevestiging
- volledig pakket werktuigen
- luchthaventransporters
- luchthavencontainer-carriers
- reinigers voor tunnels en zonnecellen