



Euro VI jetzt auch auf der Schiene

5. August 2014

- **Motoren sauberer und effizienter**
- **Vorteil Unimog: Kein separater Schienenfahrantrieb nötig**
- **Wirtschaftliches Rangieren bis 1000 t Anhängelast**
- **Schnell und einfach Auf- und Abgleisen**

Stuttgart/Berlin. Längst zum Stammgast geworden ist der 2-Wege Unimog auf dem Freigelände der internationalen Leitmesse InnoTrans in Berlin (23. bis 26. September, Freigelände Süd, Stand F4/16). In diesem Jahr kann Mercedes-Benz nun mit einer ganz besonderen Botschaft aufwarten: Der neue Unimog Geräteträger bringt die strenge europäische Lkw-Abgasnorm Euro VI auf die Schiene. Das ist ein neuer Standard an Umweltverträglichkeit und Effizienz für Rangieraufgaben (bis zu 1000 t Anhängelast) sowie Wartungs- und Pflegearbeiten auf den Schienen-Infrastrukturen der Bahnen und des öffentlichen Nahverkehrs, den typischen Arbeitsfeldern des legendären Unimog in 2-Wege-Ausführung. Die ausgestellten Unimog zeigen neue und praxisorientierte Gesamtlösungen für spezielle Einsatzzwecke, die in Zusammenarbeit mit international renommierten Aufbauherstellern entstanden sind.

90 Prozent weniger Emissionen gegenüber Euro V

Und so liest sich der technische Fortschritt in Zahlen: Die Euro VI-Motoren für Lkw reduzieren Dieselpartikel und Stickoxidemissionen um bis zu 90 Prozent gegenüber Euro V, im Vergleich zum Stand von 1990 haben sich die Emissionen aus Nutzfahrzeugen um Werte zwischen 88 Prozent bis 98 Prozent verringert. Darüber hinaus ist die wartungsarme und durchzugstarke neue Motorgeneration des Unimog sehr effizient und ermöglicht hohe Einsparpotentiale beim Kraftstoffverbrauch im Vergleich zu Diesel-Rangierloks. Das

prädestinierte Fahrzeug für den 2-Wege-Einsatz ist der Unimog U 423 mit einer Leistung von 170 kW (231 PS).

Seite 2

Innovative Antriebstechnologie mit bis zu 50 km/h in beide Richtungen

Unimog typische Eigenschaften wie der serienmäßige Permanent-Allradantrieb mit Längssperre sowie separate Differenzialsperren in Vorder- und Hinterachse, die Singlebereifung sowie die Wandlerkupplung für das Ziehen hoher Anhängelasten machen den Unimog zum idealen Fahrzeug für den 2-Wege-Einsatz. Das Getriebe mit acht Vorwärts- und acht Rückwärtsgängen ermöglicht Geschwindigkeiten auf der Schiene bis zu 50 km/h in beide Richtungen. Zur eisenbahntechnischen Ausrüstung gehören dabei je nach Kundenanforderung beispielsweise eine Signallichtanlage, Sicherheitsfahrerschaltung (Totmann-Schalter) oder digitaler Zugfunk.

Der synergetische Fahrtrieb „EasyDrive“, eine weitere Innovation des neuen Unimog, kommt dem 2-Wege-Fahrzeug unmittelbar zu Gute. Er erlaubt eine stufenlose Einstellung der Arbeitsgeschwindigkeit bis 50 km/h und einen einfachen Wechsel zwischen hydrostatischem Fahrtrieb und mechanischem Getriebe während der Fahrt.

Neu gestaltete Fahrerkabine mit durchdachtem Bedienkonzept

Die „Freisichtkabine“ – freie Sicht dank extragroßer Panoramascheibe – der neuen Unimog Euro VI-Generation zeigt sich in neuem, modernem Design. Dabei ist die optische und funktionelle Wirkung der Kurzhaube noch mehr betont. In die neuen Stoßfänger sind LED-Leuchten mit Tagfahrlicht integriert. Der besseren Sicht wegen sind die Scheibenwischer jetzt über der Windschutzscheibe angebracht. Das Freisichtfahrerhaus bietet damit einen optimalen und sicheren Überblick auf den Arbeitsbereich, zusätzlich verbessert durch das jetzt neu erhältliche Frontkamera-Monitorssystem.

Beste Arbeitsbedingungen finden Fahrer und Mitfahrer im Interieur: Multifunktionslenkrad, verstellbare Lenksäule oder das leistungsstarke Heizungs- und Klimasystem. Das Kombiinstrument zur Fahrerinformation wurde neu konzipiert und hat ein großes, helles Display. Optimiert wurden ebenfalls die Bedienelemente, so gibt es jetzt zum Beispiel einen Lenkstockhebel zum Bedienen der Fahrfunktionen wie Getriebeschaltung oder der neuen Premium-Motorbremse.

Und das macht den Unimog für den Einsatz als 2-Wege-Fahrzeug so interessant: Er kommt dank seines kompakten Achsbaumaßes ohne separaten Schienenfahrantrieb aus, sogar bei verschiedenen Spurbreiten. Mit Hilfe spezieller Felgen und Reifen kann der Unimog sowohl auf Eisenbahn-Normalspur (1435 mm) als auch auf verschiedenen internationalen Breitspuren mit seinen eigenen Rädern auf der Schiene fahren. Eine hydraulisch absenkbare Schienenführung sorgt für sichere Spurführung auf dem Gleis. An einem niveauebenen Bereich von etwa fünf Meter Länge, zum Beispiel an Bahnübergängen, kann der Unimog einfach abgleisen und auf der Straße mit bis zu 90 km/h zum nächsten Einsatzort fahren. Für den Einsatz auf Gleisen des öffentlichen Schienen-Nahverkehrs sind Schienenführungssysteme erhältlich, die das Befahren von Kurvenradien ab 18 m ermöglichen. Mit dem 2-Wege Unimog können vielseitigste Aufgaben erledigt werden, wie beispielsweise Vegetationspflege entlang der Strecke, Reinigungsarbeiten im Gleisbett und auf Straßenbahntrassen sowie Reparatur- und Wartungsarbeiten an Signalanlagen oder am Fahrdrabt.

Bilder mit den Nummern **13C429_40**, **14C238_11** und **14C238_12** sowie weitere Informationen sind im Internet verfügbar: www.media.daimler.com

Bildunterschrift 13C429_40:

Stark auch auf der Schiene: Der Unimog bewältigt bis zu 1000 t Anhängelast im Rangierdienst.

Bildunterschrift 14C238_11:

Bewährte Kooperation: Renommierete Aufbauhersteller liefern die eisenbahntechnische Ausrüstung für den 2-Wege Unimog.

Bildunterschrift 14C238_12:

Effizient einsetzbar im großen Hafengelände: Der 2-Wege Unimog schafft in beiden Richtungen Tempo 50.

Ansprechpartner:

Seite 4

Jürgen Barth, +49 (0) 711 17-5 20 77, juergen.barth@daimler.com

Uta Leitner, +49 (0) 711 17-5 30 58, uta.leitner@daimler.com

Weitere Informationen von Mercedes-Benz sind im Internet verfügbar:

www.media.daimler.com und www.mercedes-benz.com

