

www.porschediesel.de

UNIMOG-GENERALVERTRETUNG
Faßbender, Siepmann & Co. KG
Düsseldorf - Bülker Allee 57
Sa-Nr. 39 30 51 Fernschreiber 0858 2421

**Unimog
Allradschlepper
Programm**



UNIMOG



Unimog Programm

Unimog U 34/411

34 PS

38 HP SAE



Unimog U 40/421

40 PS

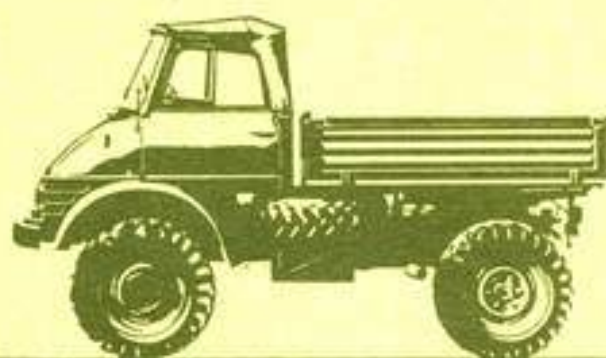
46 HP SAE



Unimog U 54/403

54 PS

63 HP SAE



Unimog U 70/406

70 PS

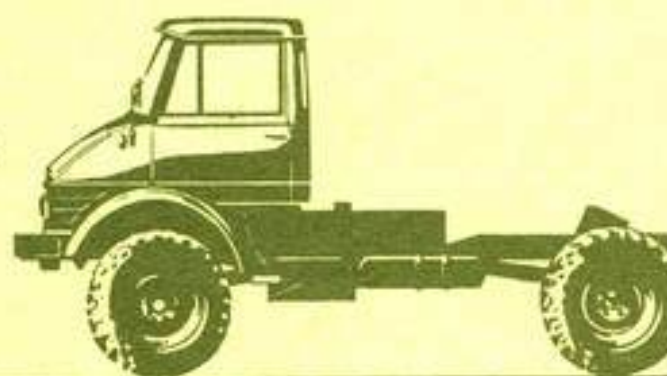
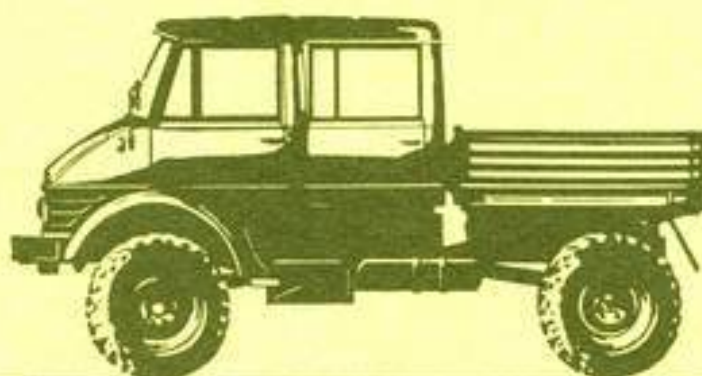
82 HP SAE



Unimog U 80/416

80 PS

88 HP SAE



1945

Unmittelbar nach Kriegsende entschloß sich eine Gruppe tüchtiger Ingenieure und Landwirte, eine völlig neue Zugmaschine mit universellen Gebrauchsmöglichkeiten zu entwickeln. Die neue Konstruktion erhielt den Namen Unimog, eine Abkürzung für Universal-Motor-Gerät.

Der Unimog sollte – neben reiner Zugarbeit – Maschinen antreiben, Geräte tragen und damit menschliche Arbeitskraft zu höherer Produktivität führen. 1946 wurde der Unimog bereits praktisch erprobt. 1951 übernahm die Daimler-Benz AG im Werk Gaggenau die Serien-Fertigung. Von diesem Zeitpunkt an wurde der Unimog ständig weiterentwickelt und den Arbeitsbedingungen vieler Branchen angepaßt.

Heute arbeitet der Unimog in Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Industrie, Gewerbe, kommunalen Betrieben, Straßenbauverwaltungen und Lohn-Unternehmen.

VERSUCHS- UND TESTFAHRTEN

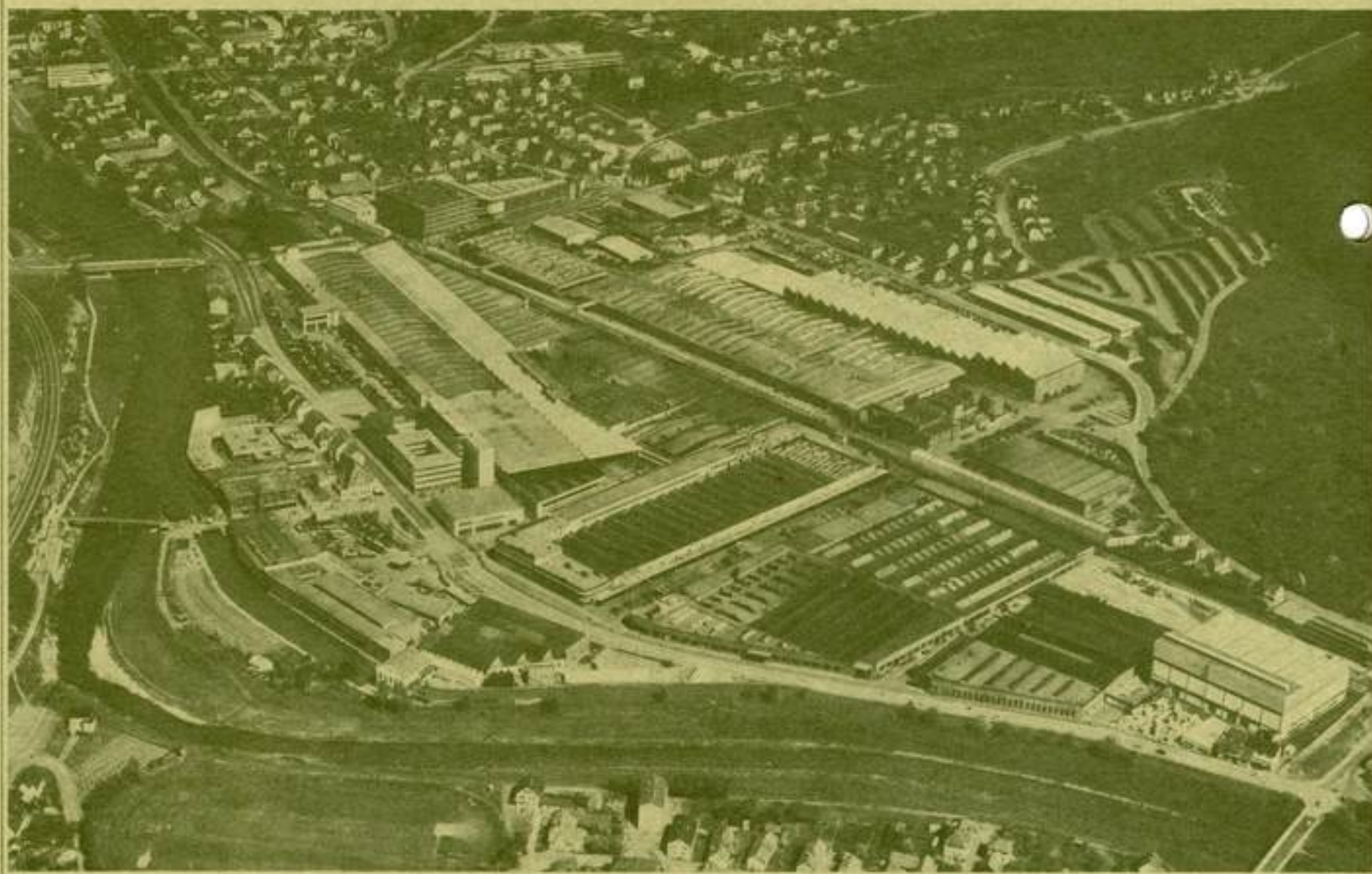
Nicht weit vom Werk Gaggenau liegt der Sauberg, das Versuchsgelände der Daimler-Benz AG für den Unimog. Hier wird der Unimog unter den extremsten Bedingungen getestet. Diese Tests werden ausgewertet. Der Unimog wird ständig verbessert.

WERK GAGGENAU

Das Werk Gaggenau ist 1905 entstanden aus der Süddeutschen Automobilfabrik GmbH, die aus den Bergmanns Industriewerken hervorging. 1910 wurde das Werk Gaggenau in die Firma Benz eingegliedert. 1926 vereinigten sich die Stammfirmen Daimler und Benz zur Daimler-Benz AG. Heute arbeiten im Werk Gaggenau rund 8350 Menschen.

VERTRIEBS-ORGANISATION

Ein dichtes Netz von Unimog-Generalvertretungen und Kundendienst-Stationen überzieht das ganze Bundesgebiet. Im Ausland garantieren rund 120 Generalvertretungen wachsende Export-Umsätze.



Werk Gaggenau

Der Unimog zieht sicher

www.porschediesel.de

4 Räder ziehen sicher.
Deshalb hat der Unimog Allrad-Antrieb.
Allrad-Antrieb auf vier gleichgroße Räder
mit idealer Achslast-Verteilung und
Differentialsperre in Vorder- und Hinterachse.
Vorderachsantrieb und Differentialsperren
sind ohne zu kuppeln schaltbar.

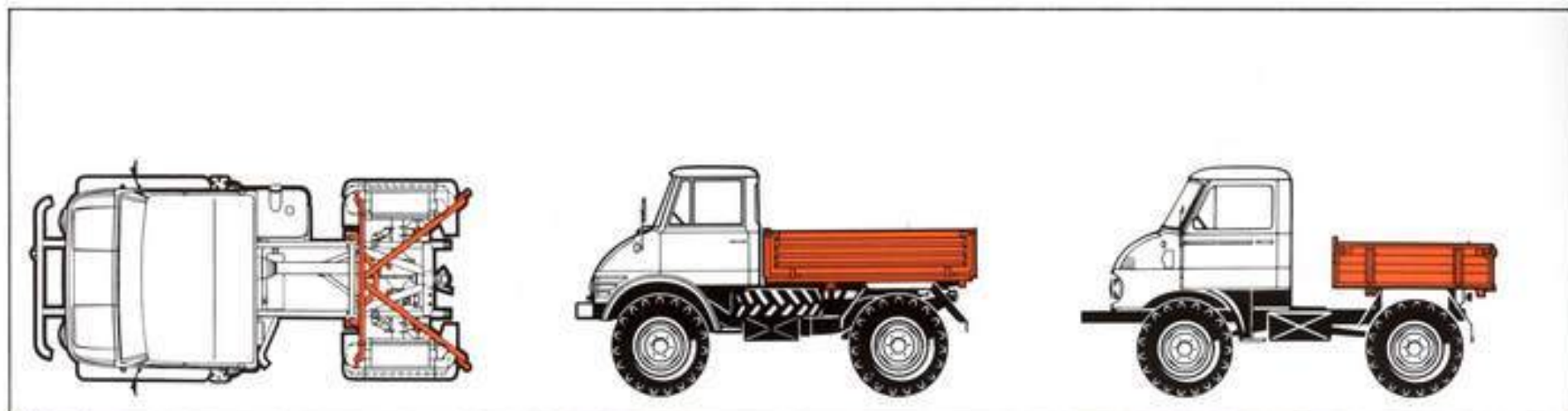


Unimog im schweren Ton

Der Unimog
kann laden,
tragen, kippen

www.porschediesel.de

Der Unimog hat serienmäßig eine schnellwechselbare Ladepritsche für Stück- und Schüttgut und zum Aufsetzen von Arbeitsgeräten. Die Ladepritsche kann nach drei Seiten hydraulisch kippen. Sie kann mit Plane, Spriegel und sechs Sitzplätzen ausgerüstet werden.



Hilfsrahmen

Ladepritsche

Verkürzte Ladepritsche



Hilfsrahmen

Zum Aufsetzen von Arbeitsgeräten
oder Ladepritsche.

Ladepritsche

Für Nutzlasten bis ca. 40 Ztr.

Verkürzte Ladepritsche

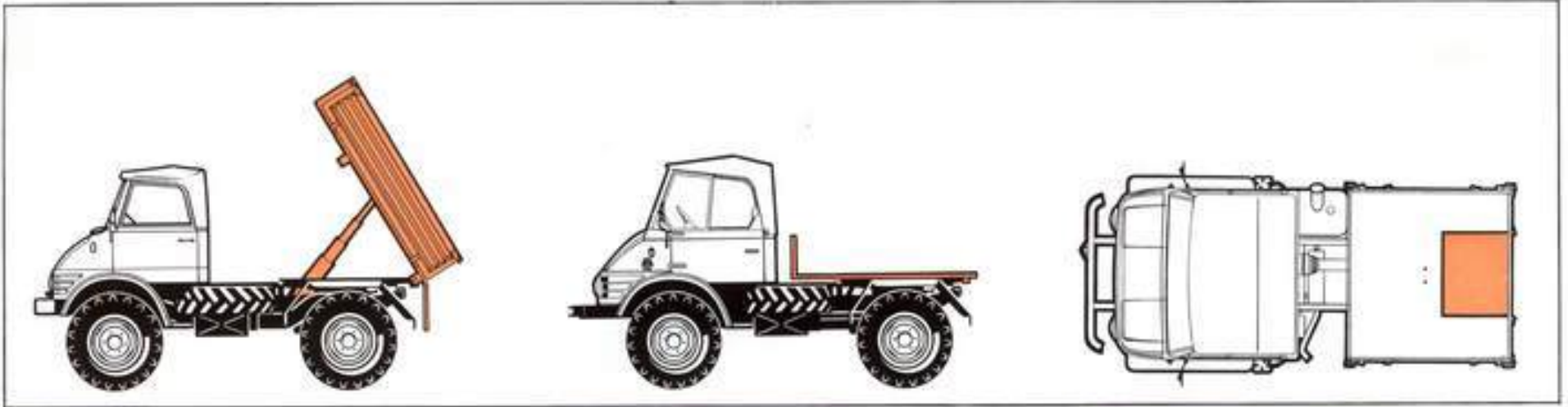
Für Geräte-Aufbau zwischen
Fahrerhaus-Rückwand und Ladepritsche.

Kipp-Pritsche

Mit hydraulischem Teleskop-Zylinder
ist die Pritsche nach drei Seiten kippbar.

Bordwände und Einlegeboden abnehmbar

Die Ladepritsche ist in vier Kugelpfosten
gelagert und kann auch komplett
abgenommen werden.



Kipp-Pritsche

Abgenommene Bordwände

Abgenommener Einlegeboden

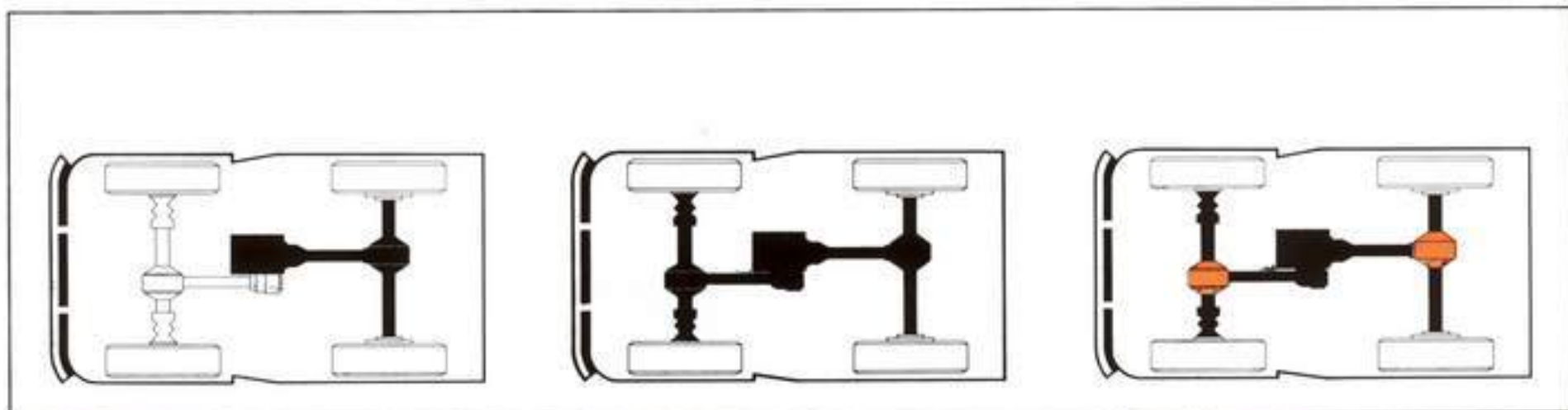


www.porschediesel.de

**Der Unimog
ist zugstark,
zuverlässig,
schnell**

Der Unimog ist zugstark und zuverlässig durch echten Allrad-Antrieb auf vier gleichgroße Räder, durch zuschaltbare Differentialsperre in Vorder- und Hinterachse, durch ideale Achslast-Verteilung, durch tiefe Schwerpunktlage trotz großer Bodenfreiheit.

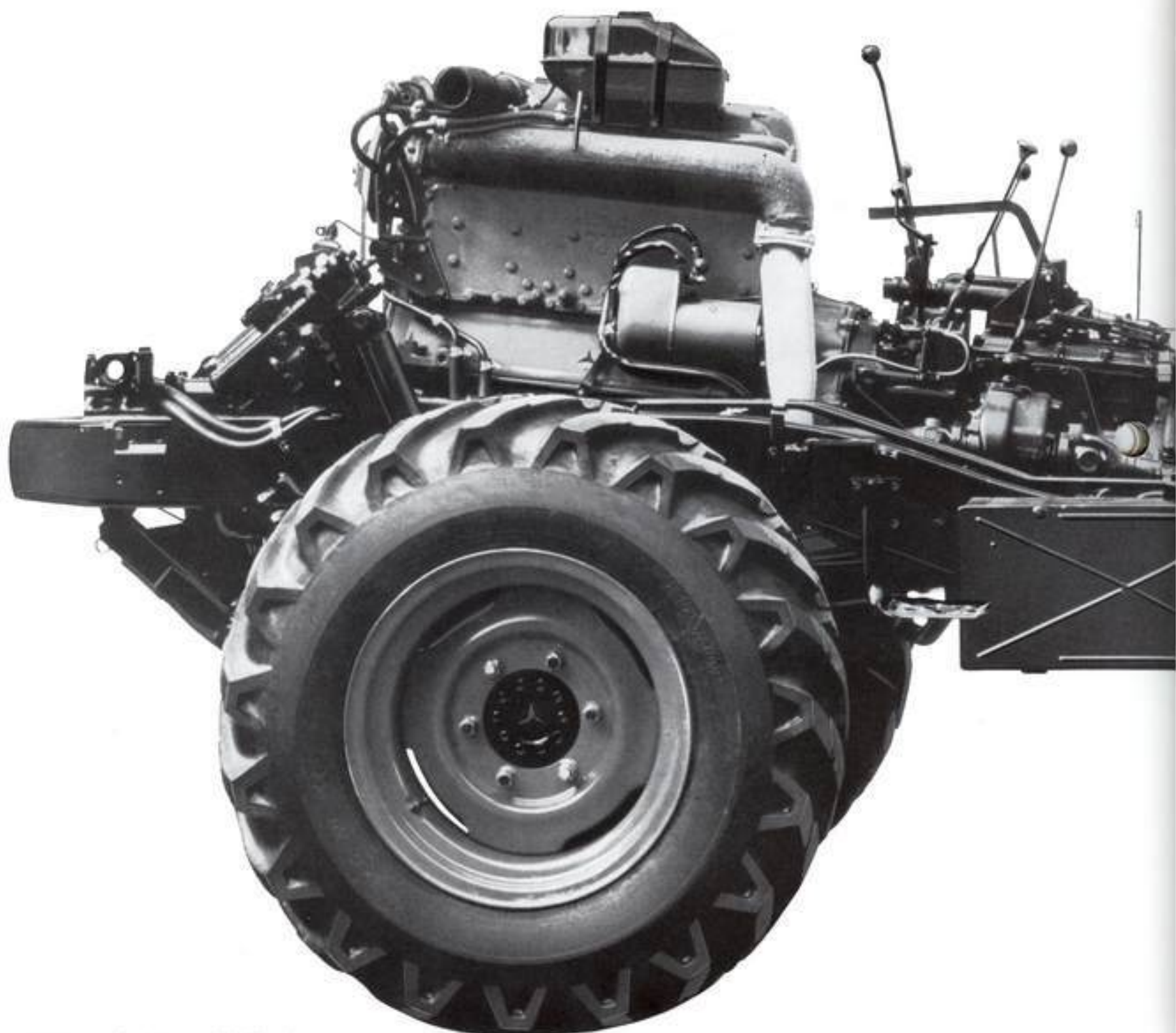
Das bedeutet:
weniger Zugkraftverlust,
weniger Bodenschlupf,
weniger Spurschäden,
kein seitliches Abrutschen am Hang,
kein Aufbäumen,
größte Lenksicherheit.
Der Unimog arbeitet schnell durch den günstig abgestuften Geschwindigkeitsbereich.
Das bedeutet:
unter allen Bedingungen
optimale Ausnutzung der Motor-Leistung
und immer richtige Arbeitsgeschwindigkeit.
Durch die Ladepritsche ist für Kleintransporte kein Anhänger erforderlich.



Hinterachsantrieb

Allradantrieb

Differentialsperren



Fahrgestell mit Motor, Getriebe und Hilfsrahmen

Hinterachsantrieb

Für leichtere Arbeiten und Transporte.

Allradantrieb

Für Geräte-Arbeiten und Anhänger-Fahrten. Der Vorderachsantrieb ist während der Fahrt ohne zu kuppeln zu- und abschaltbar.

Differentialsperre

In Vorder- und Hinterachse, ohne zu kuppeln zu- und abschaltbar. Für schwerste Zug- und Geräte-Arbeit und zum Überwinden von unwegsamem Gelände.

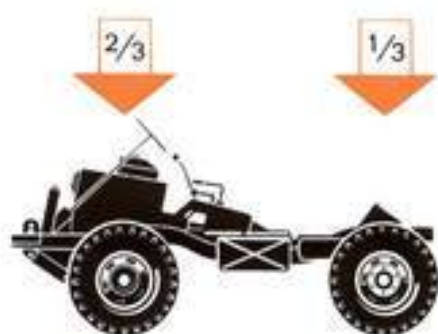
Achslast-Verteilung

Im Stand $\frac{2}{3}$ vorn, $\frac{1}{3}$ hinten.

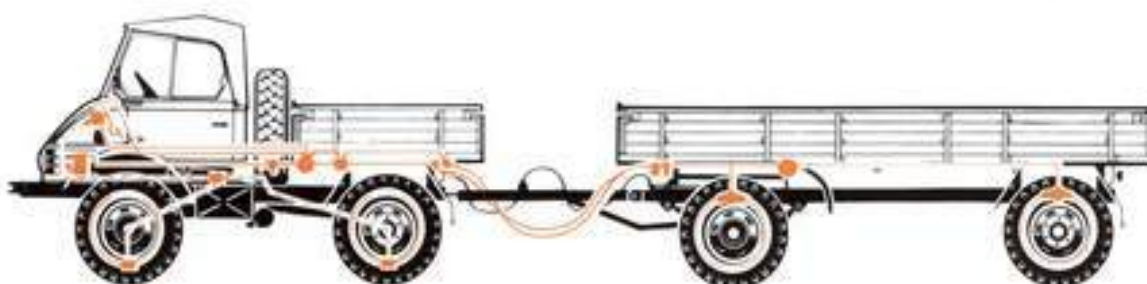
Durch die dynamische Achslast-Verlagerung verteilt sich das Gewicht während der Fahrt gleichmäßig auf alle vier Räder. Diese Gewichtsverteilung ergibt hohe Zugleistung und große Lenksicherheit, weil die Vorderräder immer Bodenhaftung haben.

Anhänger-Bremsanlage

Wahlweise druckluftbetätigte Einleiter-, Zweileiter oder kombinierte Anhänger-Bremsanlage. Druckluftunterstützter Bremsverstärker umstellbar für Solo- oder Anhängerfahrt.



Achslast-Verteilung

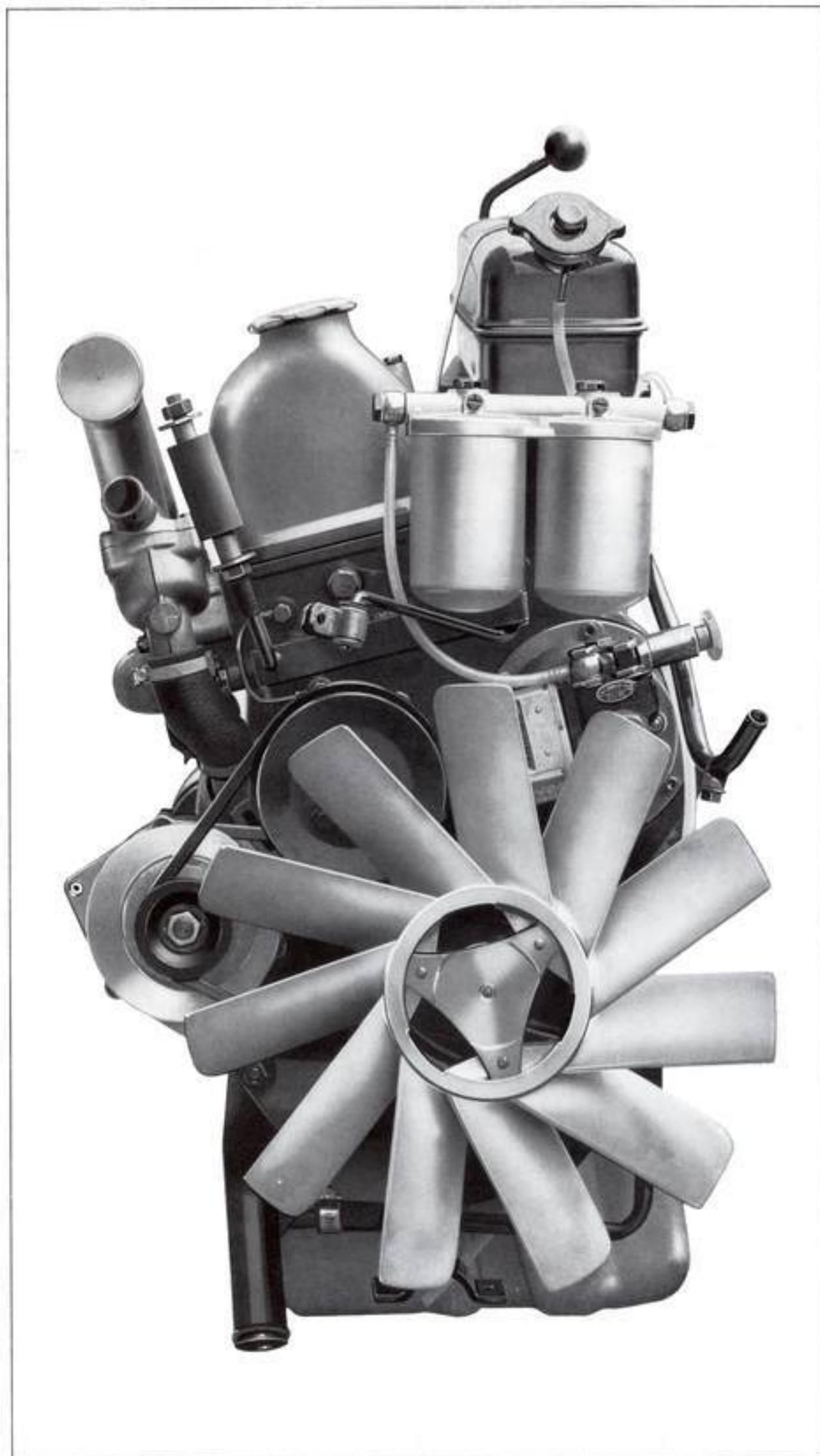


Anhänger-Bremsanlage



Der Unimog verfügt immer über die optimale Arbeitsgeschwindigkeit durch das Daimler-Benz Unimog-Getriebe wahlweise mit Kriechgängen oder Vorschaltgetriebe. Der Unimog kriecht 80 m in der Stunde bei voller Motor-Drehzahl oder fährt 70 km/h, ganz wie es die Arbeit erfordert. Der Unimog zieht sicher durch volles Absetzen der Motor-Leistung am Boden über vier getriebene Räder. Der Unimog bringt Zeitgewinn durch seine Geschwindigkeiten über 20 km/h.

Mercedes-Benz Dieselmotoren
Sie sind tausendfach bewährt und haben vier besondere Merkmale: Sie sind zuverlässig, betriebssicher, robust und wirtschaftlich. Für den Unimog-Antrieb sind sie gedrosselt und verfügen deshalb immer über große Kraftreserven.



Typ	U 34/411
Bereifung	7,50-18

Getriebe

6. Gang km/h	53,0
5. Gang km/h	34,8
4. Gang km/h	21,4
3. Gang km/h	11,8
2. Gang km/h	6,42
1. Gang km/h	3,44
1. Rückwärtsgang km/h	2,65
2. Rückwärtsgang km/h	4,77

Vorschaltgetriebe

Zwischengänge

6. Gang km/h	
5. Gang km/h	
4. Gang km/h	
3. Gang km/h	
2. Gang km/h	
1. Gang km/h	
1. Rückwärtsgang km/h	
2. Rückwärtsgang km/h	

Kriechgänge

4. Gang km/h	
3. Gang km/h	
2. Gang km/h	
1. Gang km/h	
1. Rückwärtsgang km/h	
2. Rückwärtsgang km/h	

Schneckengänge

4. Gang km/h	
3. Gang km/h	
2. Gang km/h	
1. Gang km/h	
1. Rückwärtsgang km/h	
2. Rückwärtsgang km/h	

Kriechgang-Zusatzgetriebe

2. Zwischengang km/h	5,05
1. Zwischengang km/h	2,78
2. Gang km/h	2,19
1. Gang km/h	1,21

U 40/421	U 54/403	U 70/406	U 80/416
10,5-18	10,5-20	10,5-20	10,5-20

53,3	64,9	64,9	71,3
35,0	42,5	42,5	46,7
21,6	26,3	26,3	28,9
11,9	14,5	14,5	16,0
6,48	7,88	7,88	8,65
3,57	4,33	4,33	4,76
3,5	3,23	3,23	3,55
4,81	5,86	5,86	6,45

40,1	48,8	48,8	53,6
26,3	32,0	32,0	35,2
16,27	19,8	19,8	21,8
8,97	10,9	10,9	12,0
4,87	5,93	5,93	6,52
2,69	3,26	3,26	3,58
1,99	2,43	2,43	2,67
3,62	4,42	4,42	4,86

3,68	4,48	4,48	4,93
3,31	2,47	2,47	2,72
1,104	1,34	1,34	1,47
0,609	0,740	0,740	0,814
0,451	0,550	0,550	0,605
0,819	1,000	1,000	1,100

0,401	0,490	0,490	0,539
0,221	0,270	0,270	0,297
0,120	0,146	0,146	0,160
0,066	0,080	0,080	0,088
0,049	0,060	0,060	0,066
0,089	0,109	0,109	0,120

2,21	2,69	2,69	2,96
1,22	1,48	1,48	1,64



Der Unimog kann kriechen



Der Unimog kann ziehen



Der Unimog kann Zeit gewinnen

Der Unimog ist konstruiert zum Aufbau, Anbau, Antrieb

Für die verschiedensten Aufgaben, für die verschiedensten Arbeiten gibt es zum Unimog passende Geräte. Die Geräte werden vorn oder hinten angebaut, auf der Ladepritsche oder auf dem Hilfsrahmen aufgebaut. Zwischen Fahrerhaus-Rückwand und Ladepritsche werden hauptsächlich Ladegeräte und Seilwinden montiert. Die Geräte können miteinander zu zweckmäßigen Arbeitskombinationen zusammengestellt werden. Alle Geräte sind schnell wechselbar.



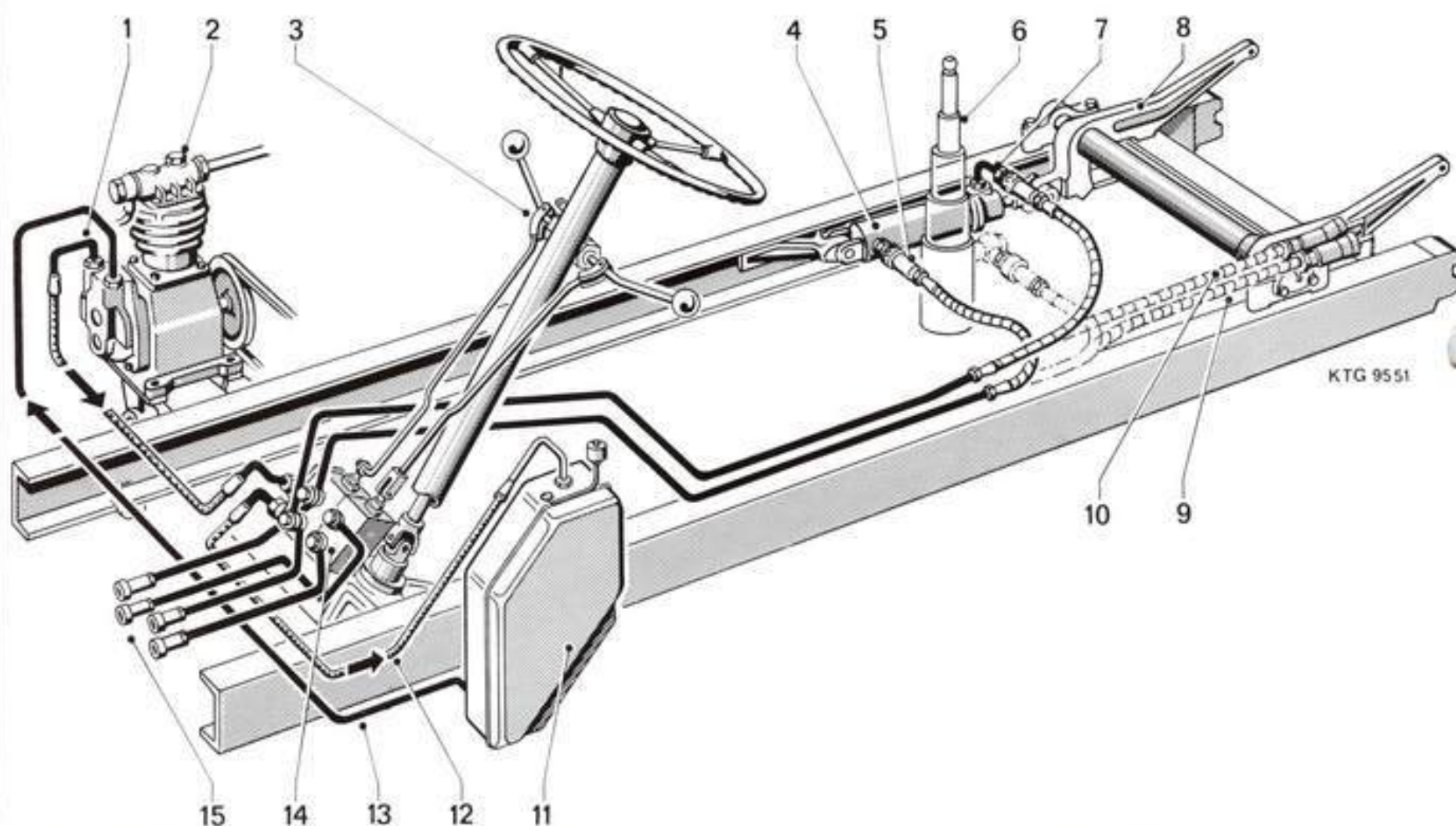
Front-Anbau: Erdschieber



Front-Anbau: Frontlader



Pritschen-Aufbau: Spritze



KTG 9551

- 1 Druckleitung von Pumpe zum Doppelsteuerventil
- 2 Luftpressor mit Ölpumpe (Fördermenge 16 Liter pro Minute $p = 150 \text{ atü}$, Pumpendrehzahl 2400)
- 3 Betätigung mit Gestänge (mit Zündschlüssel abschließbar)

- 4 Hydraulikzylinder
- 5 Druckleitung Heben
- 6 4fach-Teleskop-Zylinder
- 7 Druckleitung Senken
- 8 Hubarm mit mechanischer Verriegelung
- 9 Anschluß hinten: Druckleitung Heben
- 10 Anschluß hinten: Druckleitung Senken
- 11 Ölvorratsbehälter (13 Liter Gebrauchsmenge)

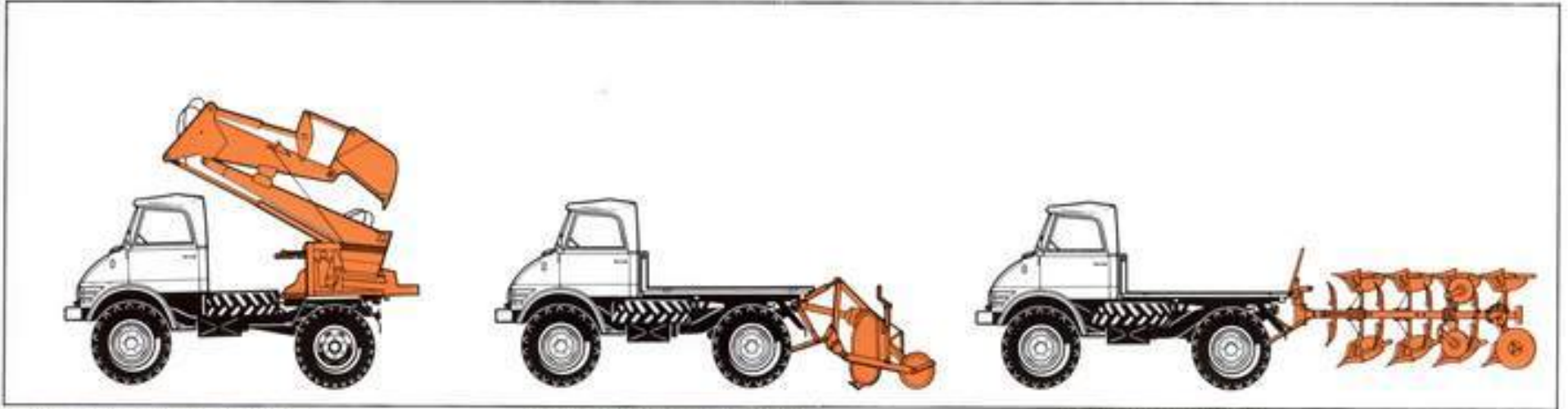
- 12 Rücklaufleitung vom Doppelsteuerventil zum Ölbehälter
- 13 Saugleitung, Ölvorratsbehälter — Ölpumpe
- 14 Doppelsteuerventile mit Überdruckventil
- 15 Steckeranschlüsse vorn für Druckleitungen

Hydraulik-Anlage

Die Hydraulik-Anlage kann heben, drücken, in Schwimmstellung arbeiten und in jeder Lage sperren. Die Hydraulik-Anlage ist ausgerüstet mit zwei Doppelsteuerventilen für unabhängige Betätigung von vorderen und hinteren Arbeitsgeräten, Kraftheber und Teleskop-Zylinder der Kipp-Pritsche. Schnellkupplungen vorn und hinten ermöglichen den Anschluß der Hydraulik-Anlagen angebauter und angehängter Arbeitsgeräte.

Zapfwelle vorn und hinten

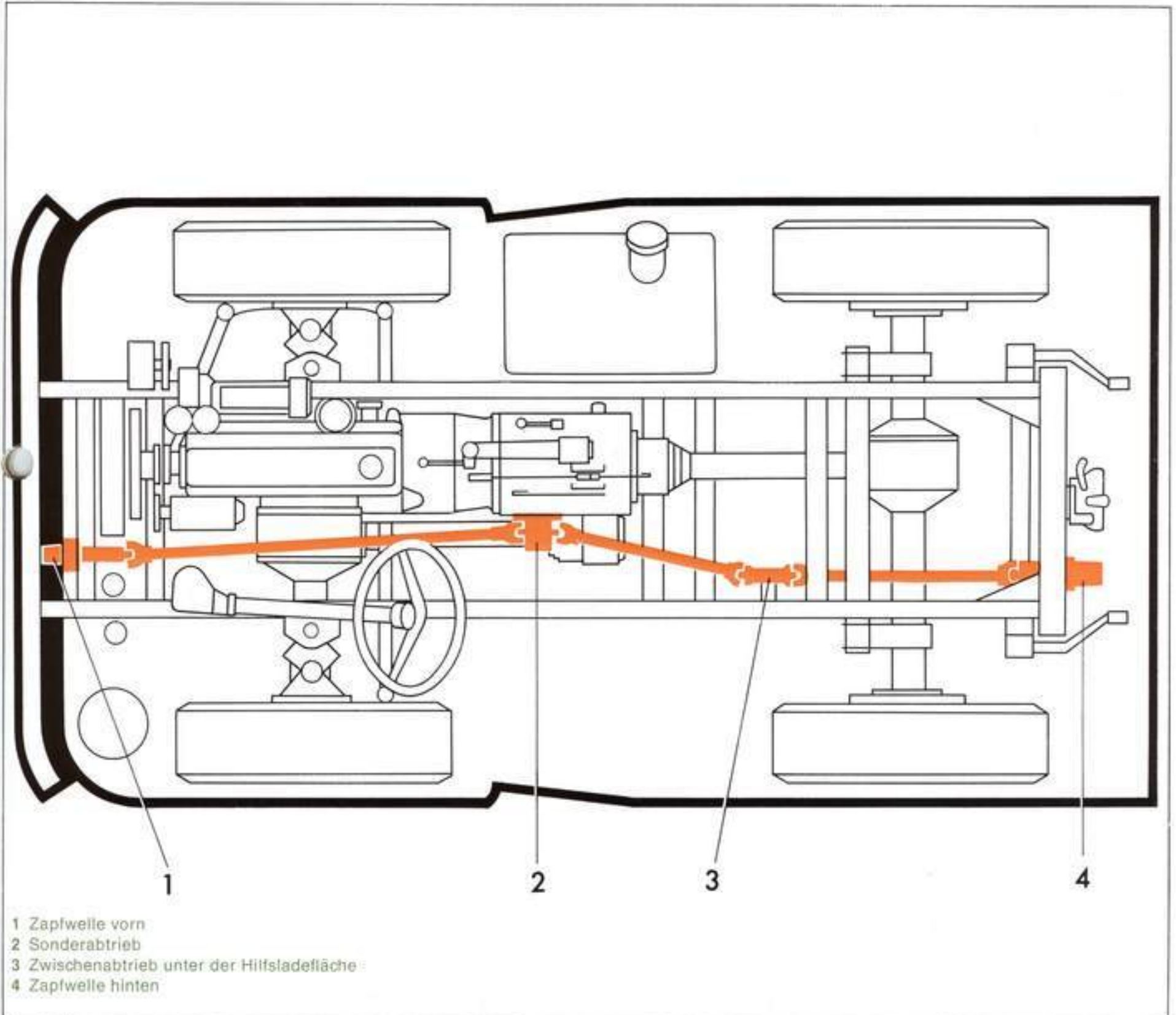
Als Getriebe- oder Motor-Zapfwelle. Die hintere Zapfwelle hat einen Zwischenabtrieb unter der Ladepritsche; die vordere und hintere Zapfwelle können getrennt oder gemeinsam geschaltet werden. Die Motorkraft kann für den Antrieb der Zusatzgeräte voll ausgenutzt werden.



Pritschen-Aufbau: Grabgerät

Heck-Anbau: Bodenfräse

Heck-Anbau: Pflug



- 1 Zapfwelle vorn
- 2 Sonderabtrieb
- 3 Zwischenabtrieb unter der Hilfsladefläche
- 4 Zapfwelle hinten

Im Unimog
arbeiten Sie
geschützt,
bequem, sicher

www.porsche-diesel.de

Das serienmäßige Fahrerhaus bietet bei der Arbeit außergewöhnlichen Komfort für Fahrer und Beifahrer: bequemer Ein- und Ausstieg, gut gepolsterte Sitze, verstellbarer Fahrersitz, hervorragende Sichtverhältnisse nach allen Seiten; Fahrerhaus in offener Ausführung mit allseitig dichtem, faltbarem Allwetterverdeck, Seitensteckscheiben, umklappbarer und abnehmbarer Windschutzscheibe;

Fahrerhaus in geschlossener Ausführung aus Stahlblech, Türen mit ausstellbaren Scheiben und Kurbelfenstern, gebogene Windschutzscheibe.



Fahrerhaus mit außergewöhnlichem Komfort

Sichtverhältnisse

Bei allen angebauten und aufgebauten Geräten bietet der Unimog hervorragende Sicht.

Abgenommenes Klappverdeck

Mit wenigen Handgriffen ist das Klappverdeck abzunehmen und zu verstauen.

Geschlossenes Fahrerhaus

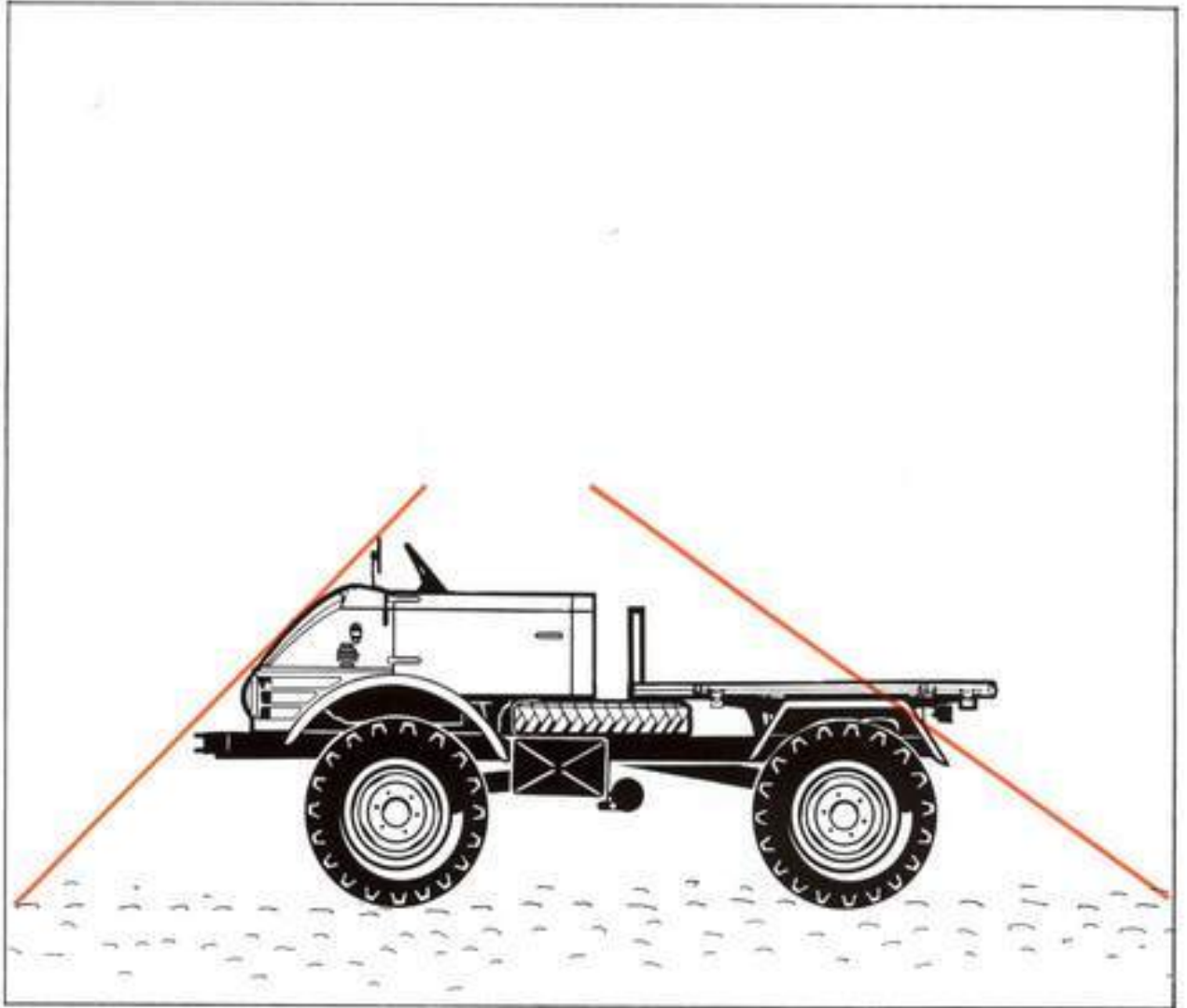
Der Unimog ist der einzige Schlepper mit einem serienmäßigen Fahrerhaus-Komfort, wie ihn nur ein Pkw aufzuweisen hat.

Heizung

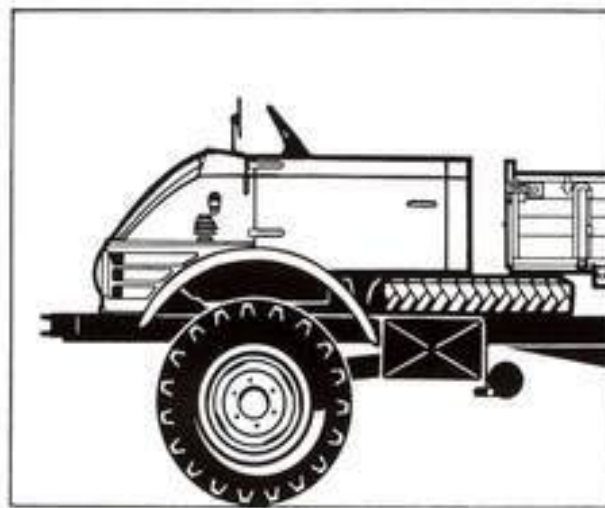
Das vorbildliche Heizungs- und Belüftungssystem beheizt das Fahrerhaus und versorgt es mit Frischluft.

Verstellbarer Fahrersitz

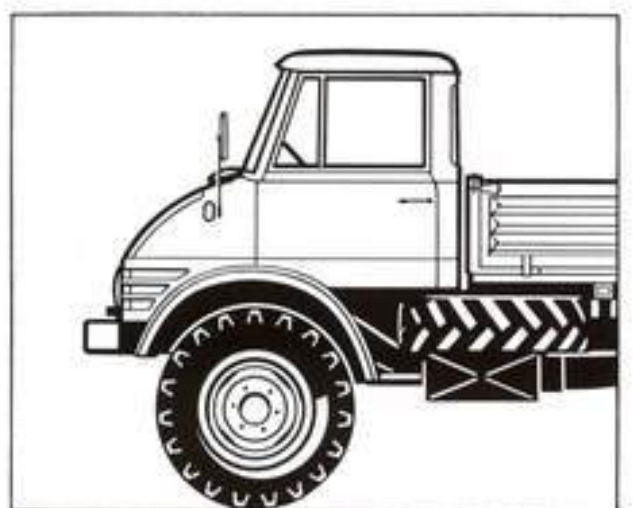
Anatomisch richtig geformt; in Längsrichtung, Sitz- und Lehnenneigung verstellbar.



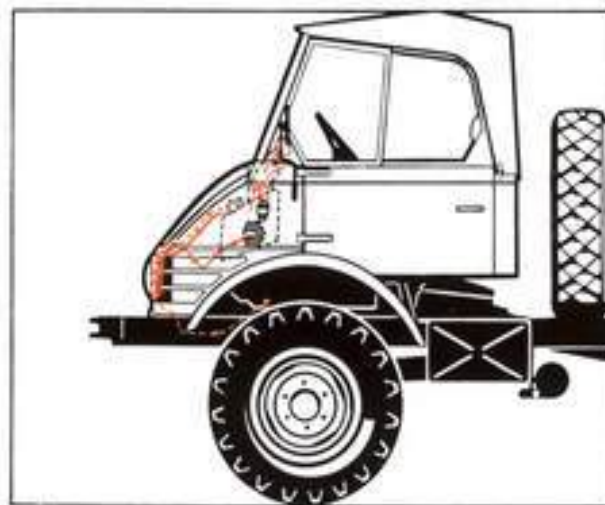
Sichtverhältnisse



Abgenommenes Klappverdeck



Geschlossenes Fahrerhaus



Heizung

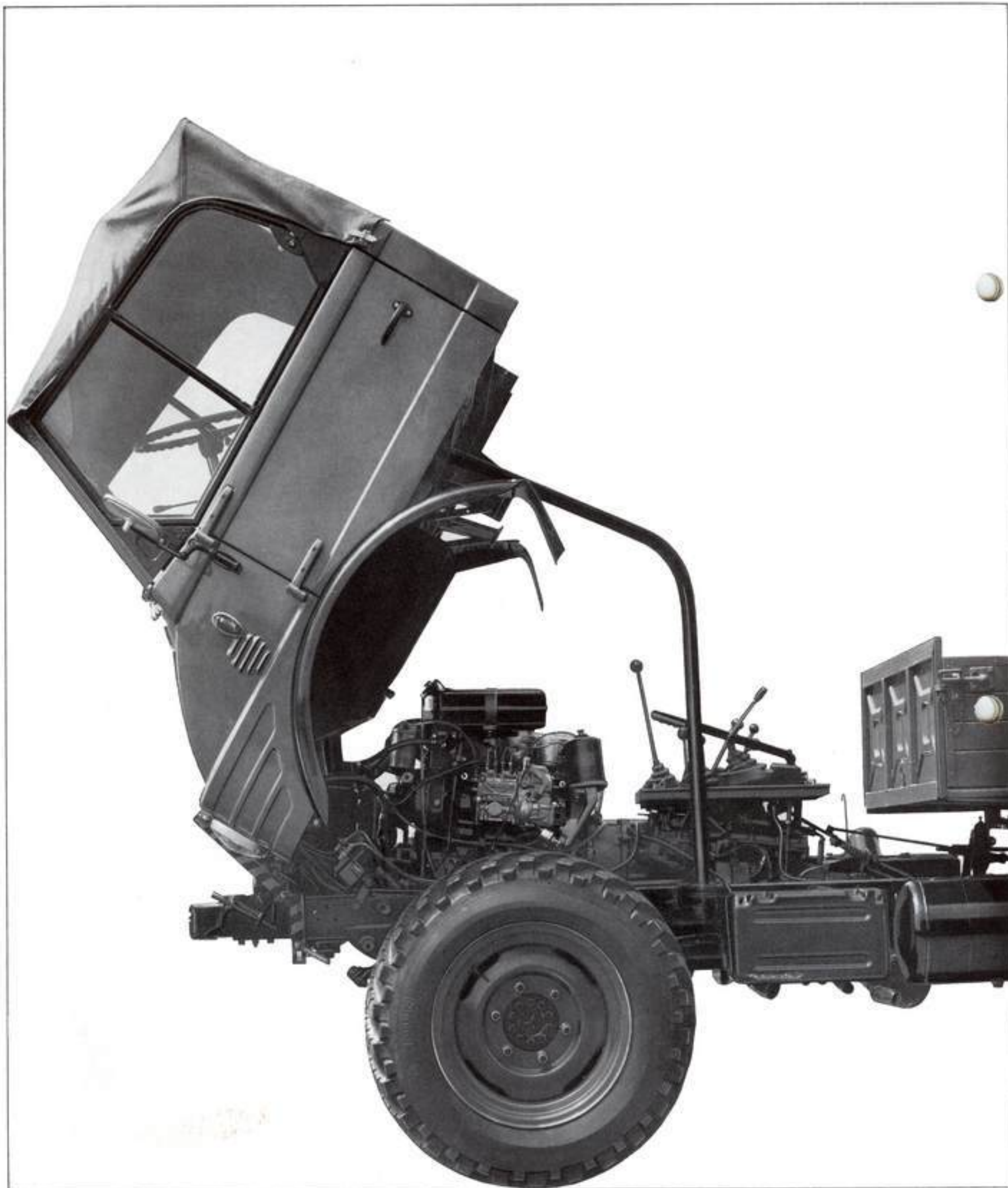


Verstellbarer Fahrersitz

**Der Unimog
wird aufmerksam
betreut**

www.porschediesel.de

Ein dichtes Unimog-Kundendienstnetz
zieht sich über die ganze Welt.
Alle Kundendienst-Stützpunkte
sind mit Spezialisten besetzt,
die im Werk Gaggenau ausgebildet wurden.
Wartung und Pflege des Unimog
werden wesentlich erleichtert
durch das hochstellbare Fahrerhaus.



Hochstellbares Fahrerhaus



1954 wurde dem Unimog
erstem Schlepper das
Eignungszeichen des
Forsttechnischen Prüfungs-
ausschusses verliehen.



Gestaltungsgestalter
arbeiten seit vielen Jahren
hervorragend mit dem
Unimog und seiner Gerätereihe.



Bereits im Jahr 1951 verlieh
die Deutsche Landwirt-
schaftsgesellschaft (DLG)
dem Unimog ihre höchste
Auszeichnung,
die Silberne Preismünze.



Auf der großen Rationali-
sierungsausstellung
Düsseldorf 1953 erhielt der
Unimog die Goldene Medaille.



Die große Bedeutung des
Unimog im Weinbau
beweist diese Urkunde.

W

VORARLBERGER VOLKSBLATT
7. MAI 1966

... auf Grund seiner besonderen Konstruktionsmerkmale ein einmaliges und in seinen vielfältigen Verwendungsmöglichkeiten unübertroffenes Arbeitsgerät.

... Alle Unimog-Typen sind mit Mercedes-Benz-Großserien-Motoren ausgerüstet, die wegen der besonderen Anforderungen bei Arbeiten auf dem Acker, im Wald und im Gelände in ihrer Leistung gedrosselt sind und sich damit besonderer Lebensdauer erfreuen.

H

HOLZKURIER
26. MAI 1966

... Den Unimog den österreichischen Forst- und Holzleuten vorstellen zu wollen, hieße Steine in jenes Gebirge tragen, in dem dieses Gerät nun seit rund 15 Jahren heimisch geworden ist.

... Als Artisten zeigten diese Unimogs in extremen Steilhängen und Querneigungen, im Durchfahren von Gräben, im Überklettern — bergauf und bergab — von Hindernissen bis zu fast senkrechten Wänden von über 2 m Höhe die Grenzen der Einsatzmöglichkeiten, die auch im schweren forst- und holzwirtschaftlichen Einsatz nicht erreicht werden, die aber das beruhigende Gefühl vermitteln, daß diese Maschine eben praktisch nicht umzubringen ist.

CP

CUXHAVENER PRESSE
24. APRIL 1966

... Zwanzig Jahre sind es her, als der Unimog aus der Taufe gehoben wurde. Kaum einer ahnte damals, was aus diesem zunächst ausschließlich für die Landwirtschaft erdachten Fahrzeug werden würde. Sein Erfolgsweg versetzt in Erstaunen.

OL

OBERÖSTERREICHISCHE
LANDWIRTSCHAFTSZEITUNG
18. MAI 1966

... Mit der Erstellung eines reichhaltigen Angebotes an verschiedenen Unimog-Typen scheint die Daimler-Benz AG einer echten Nachfrage Rechnung getragen zu haben.

OBERÖSTERREICHISCHE
NACHRICHTEN
7. MAI 1966

... In Deutschland wurde 1965 bei den Allrad-Schleppern der Leistungsklassen 25 bis 100 PS ein Marktanteil von 74 Prozent erreicht. Man ist daher bei Daimler-Benz überzeugt, daß sich dieses Mehrzweckfahrzeug auch weiterhin auf dem glatten Parkett des internationalen Wettbewerbes zuverlässig zu bewegen weiß.

CZ

CANNSTATTER ZEITUNG
1. JUNI 1966

... Professor Dr. Raisch, dessen Institut der neue Unimog anvertraut ist, gab einen Rückblick auf den Einsatz des ältesten Unimog in der ehemaligen Gutswirtschaft. 1950 kam das erste Fahrzeug nach Hohenheim. Dieser Unimog hat im Laufe der Jahre

etwa 10 000 Betriebsstunden im härtesten Einsatz gearbeitet, eine Leistung, die bei einem Lastwagen einer Laufstrecke von nahezu 700 000 km entspricht. Gegenwärtig sind 3 der insgesamt 9 Hohenheimer Unimog in den Versuchsbetrieben des Instituts für angewandte landwirtschaftliche Betriebslehre eingesetzt. Die konstruktive Auslegung dieser Fahrzeuge bietet bei nassem Wetter an den schwierigen Hanglagen der Versuchsbetriebe einen hohen Sicherheitsfaktor.

LG

„LAND UND GARTEN“
NR. 19, 7. MAI 1966

... Im Landmaschinenbau gibt es nur selten ein Gerät, welches in seiner Konzeption seit mehr als 20 Jahren unverändert gebaut wird. Dies ist bei dem Unimog der Fall. Der Unimog von 1946 mit 25 PS hat heute lediglich einen auf 34 PS verstärkten Motor bekommen. Aus diesem Grundmodell wurden dann die weiteren Typen entwickelt, so daß jetzt ein in sich abgerundetes Programm geboten wird. Alle neuen Typen sind mit einem verbesserten Fahrerhaus und entsprechendem Komfort ausgestattet.

DL

DAS LANDVOLK
1. MAI 1966

... Die Übertragung der Motorkraft an den Boden durch den echten Allradantrieb ist ausgereift und bedurfte keiner Änderung. Noch mehr getan wurde aber für den Fahrkomfort. Das offene Fahrerhaus wurde um 130 mm verlängert, um 20% geräumiger und schallgedämmt. Der Fahrersitz kann durch Momentverstellung vor- oder zurückgenommen werden. Lehnen- und Sitzneigung sind stufenlos einstellbar. Heizungs- und Belüftungsanlage gehört zur serienmäßigen Ausstattung. Die Sichtfläche wurde um 30% vergrößert.

E

EXPRESS
28. MAI 1966

... Für diese „Arbeitsbüffel“ steht eine beachtliche Zahl von nahezu 500 Geräten zur Verfügung, die mit den Geräteherstellern im europäischen Raum abgestimmt, erprobt und vom Werk offiziell freigegeben sind.

Daimler-Benz AG
Werk Gaggenau



www.porschediesel.de