Zweiwege-Unimog

Artikel vom **30. Juli 2018**
Gleisbaumaschinen und -geräte sowie Gleispflegemaschinen

Mercedes-Benz Special Trucks 76742 Wörth

Das wirkt selbst auf Insider verblüffend – da kommt ein Unimog auf der Schiene, hat ganze Güterzüge am Haken, rangiert durch Industrieareale, schleppt Straßenbahnzüge ab oder reinigt die Straßenbahngleise. Das Universalmotorgerät – dafür steht das Kunstwort Unimog – macht seinem Namen alle Ehre, denn auch der Schieneneinsatz ist ihm vertraut. Und obwohl das schon seit über 50 Jahren so ist, sieht es immer noch spektakulär aus. Zuletzt haben zwei Auslieferungen ins Ausland für Aufsehen gesorgt. In Mittel- und Nordfinnland, wo selbst in milden Wintern von November bis April eine geschlossene Schneedecke anzutreffen ist, hat die VR Track – ein im Gleisbau tätiges Unternehmen und eine der größten Bau- und Konstruktionsfirmen für Infrastruktur in Finnland – nicht weniger als 6000 km Schienennetz vom Schnee zu räumen. Das tut nun auch der neue Mercedes-Benz Unimog U 427, ausgerüstet mit einer Schneefräse für Nordfinnland, Schneeschild und Kehrbesen für Ostfinnland und außerdem fit gemacht für Spezialaufgaben. Ein anderes Beispiel für den Schieneneinsatz ist die ungarische Staatsbahn (MÁV). Sie beschaffte gleich neun Mercedes-Benz Unimog U 423 mit Zweiwege-Ausrüstung für die Instandhaltung ihres Schienennetzes. Die Fahrzeuge sind mit dem umweltfreundlichen Euro VI Reihen-Vierzylindermotor OM 934 LA mit einer Leistung von 170 kW (231 PS) ausgestattet. Um den universellen Ganzjahreseinsatz auf der Schiene zu gewährleisten, sind die an MÁV gelieferten Unimog mit leistungsfähigen Arbeitsgeräten wie Hubarbeitsbühne, Kran, Schienenschleifgerät, Mähausleger, Gleissprühanlage, Messpantograf sowie einer Schneefräse ausgerüstet. Die verschiedenen Wechselaufbauten erlauben vielfältige Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten im Bereich der Schieneninfrastruktur, unter anderem die Wartung von Oberleitungen, das Zurückschneiden von Ästen entlang der Bahntrasse, die Unkrautbekämpfung im Gleisbett. Im Winter wird das Fahrzeug zur Schneeräumung auf der Schiene, zum Beispiel bei Schneeverwehungen, eingesetzt. Solche Beispiele zeigen das bis ins Detail durchdachte und auf Märkte in der ganzen Welt zugeschnittene Konzept. Ganz wesentlich: Der Unimog kommt dank seines kompakten Achsbaumaßes ohne separaten Schienenfahrantrieb aus und das bei verschiedenen Spurbreiten. Mithilfe spezieller Felgen und Reifen kann der Unimog sowohl auf der Eisenbahn-Normalspur (1435 mm) als auch auf verschiedenen

internationalen Breitspuren fahren. Die hydraulisch absenkbare Schienenführung sorgt für sichere Spurführung auf dem Gleis. An einem niveauebenen Bereich von rund fünf Metern Länge, zum Beispiel an Bahnübergängen, kann der Unimog einfach und innerhalb weniger Minuten auf- oder abgleisen und kommt so schnell zum nächsten Einsatzort, ob nun auf der Schiene, Straße oder im Betriebswerk. Zum bewährten Unimog Fahrzeugkonzept zählen der serienmäßige Permanent-Allradantrieb mit Längssperre sowie separate Differenzialsperren in Vorder- und Hinterachse, die Singlebereifung und die Wandlerschaltkupplung, die das Ziehen hoher Anhängelasten ermöglicht. Das Getriebe mit bis zu 24 Vorwärts- und Rückwärtsgängen ermöglicht Geschwindigkeiten auf der Schiene bis zu 50 km/h in beide Richtungen. Mit dem hydrostatischen Antrieb ausgerüstet lassen sich die Anbaugeräte in sehr niedrigen Geschwindigkeiten ab 0,1 km/h einsetzen und besonders feinfühlig bedienen. Der synergetische Fahrantrieb EasyDrive erlaubt einen fliegenden Wechsel zwischen hydrostatischem Fahrantrieb und mechanischem Getriebe während der Fahrt. Der hohe Reibwert zwischen Gummirad und Stahlschiene sorgt für exzellente Traktion auch bei vergleichsweise leichtem Fahrzeuggewicht. Die ab Werk lieferbare Wandlerschaltkupplung erhöht das Anfahr-Drehmoment des Motors und ermöglicht so ruckfreies Anziehen von schweren Anhängelasten ohne Kupplungsverschleiß. Immer wieder verblüfft der Unimog mit seiner Rangierleistung. Bis 1000 t kann er ziehen und bietet sich an als günstige Alternative zur kostenintensiven Revision einer in die Jahre gekommenen Rangierlokomotive. Denn der leistungsstarke Unimog kann mit günstigen Abgaswerten, niedrigen Betriebskosten und relativ geringem Unterhaltsaufwand aufwarten. Der Unimog bringt nicht nur die strengen Abgasnormen des Lkw auf die Schiene, sondern auch den bekannt hohen Komfort einer Lkw-Kabine. Die gute Sicht auf Anbaugeräte, unterstützt von einem serienmäßigen Kamera-Monitor-System, erleichtert die tägliche Arbeit. Für seine Eigenschaften als Geräteträger im Straßenbetriebsdienst ist der Unimog weltweit bekannt. Diese Kompetenz lässt sich ebenso für Einsätze auf der Schiene nutzen. Bis zu vier An- und Aufbauräume für Geräte stehen zur Verfügung, über elektrische, mechanische und hydraulische Schnittstellen können Hubarbeitsbühnen, Krane, Ausleger mit Astscheren, Tunnelwaschbürsten oder auch Schneefräsen angetrieben werden. Der Unimog ist damit fit für unterschiedlichste Arbeiten auf und neben der Schiene. Dank der engen und langjährigen Zusammenarbeit mit kompetenten Zweiwege-Spezialisten wird der Unimog mit den eisenbahntechnischen Ausrüstungen, wie beispielsweise Waggonbremsanlage, Schienenführung und den jeweiligen Bedienelementen, als Zweiwege-Fahrzeug ausgerüstet. Das ist die beste Voraussetzung für eine optimal aufeinander abgestimmte Kombination aus Fahrzeug und An- bzw. Aufbauten – inklusive Erfüllungen der notwendigen bahntechnischen Vorschriften.

Hersteller aus dieser Kategorie

© 2018 Kuhn Fachverlag