

Daimler Truck

Unimog jetzt mit 350 PS unter der Haube

Der eilbote begleitete den ersten U535 aus der Serienproduktion beim Holzhacken im Geestland



Die Aufgabe: 25 Raummeter Stämme in möglichst kurzer Zeit verkleinern.

25 Raummeter Stämme liegen bereit. Wulf Aurich, Produktmanager bei Mercedes-Benz für Unimog, gibt das Handzeichen zum Start: Sascha Voß steuert den Palfinger Kranausleger in den Stapel, nimmt drei mittlere Stämme auf und füttert damit die Trommel des Jenz Hackers HEM 581. Wie lange braucht Voß mit dem Gespann aus Unimog U535 und Hacker für diese Aufgabe?



Sascha Voss steuert konzentriert den Kran für die Hackerbeschickung.



Unimog Produktmanager Wulf Aurich gibt das Kommando für den Häckselstart.



Fertig: In 14 Minuten und 20 Sekunden war das Holz gehäckselt und die Arbeit erledigt.



Lohnunternehmer Sascha Voss schwört seit 1999 auf ein Gespann aus Unimog und Jenz Hacker.

„Bei einem Kunden von mir, der jährlich ziemlich genau die gleiche Menge Holz hacken lässt, brauchte ich statt 7,5 Stunden im letzten Jahr mit dem U535 nur 4,5 Stunden“, nannte er das Praxisbeispiel. Wer schwer arbeitet, hat aber auch Diesel-Durst: Gerhard Kortenbruck von der Firma Exatrek zeigte, wie sein Flottenmanagementsystem den Dieserverbrauch beim Hacken dokumentiert. „Ein größerer Tank wäre schon gut“, regte Sascha Voß an. Wulf Aurich nickt leicht, was soviel bedeuten sollte: „Schon in Arbeit!“.

„Wer hohe Zapfwellenleistungen braucht, viel auf der Straße unterwegs ist, vielleicht auch mal über die Autobahn muss, für den ist der Unimog eine Option“, fasst Aurich zusammen.

Und wie geht die Entwicklung weiter? Zur Agritechnica kommt die hydropneumatische Federung als eine Serienoption. Für 2023 kündigt Aurich das neue „Touchscreen-Bedienungskonzept“ an. Intensiv forscht man an alternativen Antriebskonzepten, zum Beispiel Wasserstoff.

14 Minuten und 20 Sekunden benötigte Sascha Voß mit seinem Gespann, um die 25 Raummeter kleinzuhäckseln. Zufrieden klettert er aus seinem Führerstand. Der Weg zur Entscheidung für den neuen U535 scheint ein Stückchen kürzer geworden zu sein ...

Der Unimog läuft mit Vollgas, um unter beeindruckender Geräuschkulisse ganze Stämme zu Holzhackschnitzeln zu zerkleinern. Von seinem Steuerungsstand auf der Unimog-Pritsche aus füttert Voß konzentriert seinen Hacker. Der Lohnunternehmer aus dem niedersächsischen Eversen ist ausgebildeter Landmaschinenschlosser. 1997 machte er sich als Lohnunternehmer selbstständig, seit 1999 schwört er auf das Gespann aus Unimog und Jenz Hacker. Er hackt viel für private Kunden im Landkreis, bis zu 400 Stunden pro Jahr. So ist manchmal die Anfahrt länger als die Hackzeit, berichtet er. Bisher ist er mit dem U530 schnell unterwegs und flexibel im Einsatz, auch, wenn Zapfwellenleistung gefordert ist: Mit Steinbrech- und Mischfräsen ist er auch im Wegebau tätig.

„Mit dem U535 bedienen wir genau diese Kunden aus dem Dienstleistungsbereich. Sie fordern mehr Leistung für mehr Schlagkraft und Zeitersparnis“, erklärt Aurich am Rande der Hackeraktion. Der U535 ist äußerlich nur am Typenschild auf der Tür zu erkennen, äußerlich gibt es keine Unterschiede. Wie beim 530er verrichtet ein 7,7 Liter Sechszylinder OM 936 seine Arbeit unter der Haube. Unter anderem ein zweiter Turbolader sorgt jetzt für die zusätzlichen 50 PS. Antriebswelle, Getriebe, alles ist stärker ausgelegt und die Kühlleistung erhöht. Das merkt Lohnunternehmer Voß bei seiner Arbeit. Er testete den „Neuen“ einige Wochen, da er Ersatz für seinen aktuellen U530 plant.