

Mercedes-Benz

Unimog

Novi Gasilski Unimog za Gasilsko brigado Maribor



Mercedes-Benz
Trucks you can trust



UNIMOG JE RESNIČNO UNIVERZALEN STROJ

V več kot sedmih desetletjih je Mercedes-Benzov Unimog postal sinonim za vozilo, ki ga nič ne ustavi – ne konec ceste, ne strm klanec, ne blato, ne močvirje, ne potok.

Glede uporabnosti ga lahko primerjamo s švicarskim vojaškim nožem, saj skoraj ni dela, ki ga z njim ne bi mogli opraviti. Našteto Unimoga med drugim uvršča med zelo zaželeno in iskano gasilsko vozila. Priljubljenost mu še bolj dviguje za nadgradnje prilagojena šasija ter tudi kabina in odlično sodelovanje proizvajalca z nadgraditelji.

Pri Autocommerceu se z Unimogi ukvarjajo že od začetka svojega obstoja in še zdaleč niso zgolj prodajalci. Unimoge znajo vzdrževati in odpravljati morebitne napake ali posledice nesreč. Najpomembneje pa je, da njihovi strokovnjaki kupcem znajo svetovati, kateri model je za njihove potrebe najprimernejši in katero dodatno opremo velja izbrati.

Z veseljem se vključijo tudi v komunikacijo z nadgraditelji, da ti vse naredijo na način, da kar najbolje izkoristijo Unimogove prednosti.



Del voznega parka Gasilske brigade Maribor

V Gasilski brigadi Mariboru imajo novega člana posadke

Mariborska gasilska brigada pokriva zelo veliko in raznoliko območje – od urbaniziranih delov Maribora in okolice vse do Pohorja in vključno z njim na desnem bregu Drave, do ilovnate, plazovite ter zaraščene Kamnice na levem. Temu primerno izbirajo tudi gasilska vozila.

ZA GAŠENJE POŽAROV V NARAVI SO SE NAJBOLJE IZKAZALI UNIMOGI, SAJ ZARADI SVOJIH KARAKTERISTIK PRIDEJO TJA KAMOR DRUGI NE MOREJO. TO PA JE ZA USPEŠNO INTERVENCIJO KLJUČNEGA POMENA.

Kot pravijo sami sta vozilo in oprema enakovredna člana posadke zato njun izbor ne morejo prepuščati naključju.

Unimog U 5023

Vsak novi Unimog temelji na 75-letnih izkušnjah in neneh-
nih inovacijah gradnje visokozmogljivih terenskih vozil.
Osnovo predstavlja varjena, a fleksibilna – prožna oziroma
upogljiva šasija z dovršenim vpetjem osi na vijačnih
vzmeteh in celotnem pogonskem sklopu s številnimi
prestavnimi razmerji tako naprej kot nazaj.

V najnovejših modelih je menjalnik avtomatiziran, seveda
pa je mogoče v njegovo delovanje tudi ročno poseči.
Kupec lahko med drugim naroči pedal sklopke, da ima
voznik pri speljevanju ali v kočljivih situacijah pod levo
nogo vse pod popolno kontrolo. Ena takšnih kočljivih
situacij je na primer nenadzorovano drsenje vozila na zelo
spolzki podlagi. V osnovi Unimog poganjata zadnji kolesi,
mogoče je priključiti pogon prednje osi in vključiti eno dve
ali vse tri zapore diferencialov. Če so na kolesih natakne-
ne verige, se tudi na neutrjenih podlagah Unimog spre-
me- ni praktično v goseničarja, ki brez težav **premaga celo
klanec s 100-odstotnim nagibom (kot 45 stopinj).**
**Pomembno pomoč na terenu predstavlja sistem
centralne regulacije tlaka v pnevmatikah, s katerim
lahko voznik med vožnjo nižja ali viša tlak glede na
trenutne potrebe.**



Močno podvozje se ne ustavi pred nobeno oviro



Unimog se je med drugim uveljavil kot gasilsko vozilo, ki pride na požarišče ne glede na to, kakšna cesta pelje do tja – na cilj prispe tudi, če ceste ni.

Program »po meri«

Gasilci so nabavili šasijo s kabino s precej dodatne opreme. Za nadgradnjo so poskrbeli pri Rosenbauerju. Gre za prvo tovrstno vozilo nove Unimogove generacije v Sloveniji, z lastnostmi, ki so čisto v vrhu tega segmenta. Na strehi je tovarniško izdelana loputa, skozi katero lahko član ekipe gasi med vožnjo. Pri tem je potrebno srednji sedež obrniti, saj je pod njim narezljan kovinski pod, na katerem gasilec stoji, pri tem pa mu ne drsi. Zaradi preciznejšega manevriranja so se odločili za pedal sklopke. Pomemben dodatek je snežni plug, saj je v višjih legah pozimi ob intervencijah velikokrat najprej potrebno očistiti cesto. To je za Unimoga s štirimi tonami vode v cisterni in verigami na vseh kolesih dokaj enostavna naloga. Dodaten hidravlični sistem za snežni plug in plug so vgradili pri Riko Ribnica, nosilna plošča za plug pa je prišla z osnovnim vozilom. Nič manj pomemben tudi ni vitel. Glede na izkušnje so se odločili za vitel na hidravlični pogon znamke Rotzler TR030 z največjo vlečno silo 50 kN in s 60 metrov dolgo jekleno vrvjo. Prostor zanj so našli na levi strani med obema osema, pletenico pa pod vozilom speljali do prednjega odbijača.



Član posadke lahko skozi loputo na kabini (tovarniška oprema) požar gasi že med vožnjo.



Oprema je spravljena v »omarah« na obeh bokih vozila, ki se zapirajo z roletami.



Čeprav je v prvi vrsti namenjen za gašenje gozdnih požarov, se Unimog enako dobro znajde tudi na asfaltu in v urbanih okoljih.

TAKO KOT JE VSESTRANSKI UNIMOG JE VSESTRANSKA IN BOGATA TUDI OPREMA, KI JE POLEG EKIPE IN VOZILA, KLJUČNA ZA USPEŠNO OPRAVLJENE INTERVENCIJE.

Unimog Mariborske brigade je srednja gasilska cisterna za gozdne požare (po gasilski tipizaciji GCGP 2) s precej dodatne opreme. V »omari« na levem boku je oprema za intervencije – od osnovnega orodja do dveh dihalnih aparatov. Na drugi strani je skladišče gasilskih cevi, trojakov in ročnikov. Našteto je zloženo tako pregledno kot knjige na policah knjižnice. V zadnji del vozila so namestili črpalko, ki jo poganja odgon moči z menjalnika in jo je mogoče vključiti tako z notranje kot z zunanje strani. Na zadnjem delu levega boka je navijak s 60-metrsko visokotlačno cevjo notranjega premera 16 mm, na desnem boku navijak s 140 metrov dolgo visokotlačno cevjo notranjega premera 16 mm. Črpalka ima dva srednjetačna izhoda velikosti 75 mm tri visokotlačne izhode (za oba navijaka ter enega na strehi kabine).

Dokaz, da je celotno vozilo, ki so ga na podlagi svojih izkušenj pomagali zasnovati gasilci pametno sestavljeno, so telefonski klici iz tujine o njegovih tehničnih konfiguracijah, ki hkrati rešujejo več izzivov gasilcev.

Cevi z navijaka ali klasične gasilske cevi

Poveljnik Primož Osojnik je razložil, da so visokotlačne cevi najbolj uporabne pri gašenju v naravi, saj z njimi najhitreje dosežejo požarišče. Pri požarih v stanovanjskih blokih pa so s temi cevmi hitrejši tja do tretjega nadstropja, če pa je mesto požara višje, so hitrejši, če potegnejo klasične cevi C. Te imajo zložene v košarah in se med tekom gasilca po stopnicah navzgor samodejno odvijajo. Več je odvisno od ročnikov, saj morajo pri požarih v hišah in stanovanjih gasilci biti pazljivi, da ne naredijo odvečne škode tako s preveliko količino vode, kot s previsokim tlakom.

ČEPRAV JE TO VOZILO V PRVI VRSTI NAČRTOVANO IN NAMENJENO ZA GAŠENJE V NARAVI, JE ENAKO UPORABNO TUDI V URBANIH OKOLJIH – ZATO PA JE UNIMOG!

Štirivaljni motor in osemstopenjski menjalnik

Motor ob gibni prostornini 5.132 ccm zmore 170 kW (231 KM), sistem za čiščenje izpušnih plinov pa izpolnjuje zahteve standarda Euro VI_d. Avtomatiziran osemstopenjski menjalnik ob reduktorju dobi še osem terenskih stopenj. Prva prestava ima prestavno razmerje 1:9,570, direktna je sedma prestava (1:1), osma pa je overdrive (1:0,736). V terenskem načinu se prenosno razmerje vsake prestave zaradi reduktorja poveča za 3,19-krat. Če izrazimo to s hitrostjo, pelje Unimog v prvi cestni prestavi najhitreje 6,9 km/k, v prvi terenski pa 2,2 km/h. Najvišja hitrost na cesti je elektronsko omejena na 89 km/h, v terenskem prenosu pa v osmi prestavi pelje najhitreje 28,1 km/h, kar je malo manj kot v 5. cestni prestavi. Motor pomembno vlogo igra tudi pri zaviranju, saj so mu vgradili dekompresijski motorno zavoro. Ta izpusti stisnjen zrak iz valja tik pred



Obvolanska ročica ukazuje menjalniku in dekompresijski motorni zavori.

zgornjo mrtvo točko v kompresijskem taktu. Na ta način se poveča zavorni učinek, obenem pa se zmanjša toplotna obremenitev motorja.

Tritočkovne rešitve

Ker je Unimogova šasija izdelana tako, da se lahko ovija, je nanjo vse večinoma vpeto tritočkovno – na primer motor z menjalnikom in kabina. Da bi te pomembne lastnosti ne ovirali so tudi za nadgradnjo pripravili tritočkovno vpeto »posteljo« oziroma podstavek. Jedro nadgradnje tvori 4.000-litrski rezervoar za vodo, ki nad zadnjima kolesoma sega čez ves vozilo med obema osema pa so ga toliko umaknili oziroma poglobili, da so dobili prostor za orodje in gasilsko opremo ki se zapira z roletama. Zato, da se lahko nadgradnja med vožnjo po terenu neovirano premika je tudi odmaknjena od kabine. Streha rezervoarja je obenem pohodna streha kabine.



Ob vzratni vožnji se prižgejo luči na okvirih vzratnih ogledal, na zadku in na bokih vozila, kar tudi ponoči omogoča odlično upravljanje.

Več varnosti

Poudarek pri gasilskih vozilih je na ustreznih zmogljivostih, a vsaj tako pomembna je varnost. V Unimogu boste našli varnostne sisteme, poznane iz drugih gospodarskih vozil Mercedes-Benz. Poseben poudarek je na razsvetljavi. Že osnovni dvojni halogenski žarometi, vgrajeni v prednji odbijač, zagotavljajo dobro vidljivost, poleg njih pa so pod vetrobranskim steklom nameščeni dodatni – v primeru da je na vozilo pripet snežni plug. Za boljšo vidljivost ob vzratni vožnji so poskrbeli z led vzratnimi lučmi na nosilcih vzratnih ogledal in na zadnjem delu šasije. Vozilo je okoli in okoli osvetljeno z delovnimi led lučmi, seveda pa opremljeno tudi z modrimi in gabaritnimi lučmi. Niso pozabili niti za utripajoče rumene led-lučke, ki se prižgejo ob odprtih vratih.

Sodelovanje s kupcem se ne konča v salonu

Pri Autocommerceu jim ni dovolj, da stranka njihovo vozilo plača in odpelje. S stranko želijo ohraniti dobre odnose, predvsem pa ji pomagajo, da izkoristi vse prednosti, ki mu jih ta terenski stroj ponuja. Zaradi tega se primopredaja vozila zaključi s temeljitim izobraževanjem celotne posadke, ki bo to gasilsko vozilo uporabljala. Vsi se strinjajo, da je tovrstno usposabljanje ključno za učinkovito uporabo vozila.



Zaključek usposabljanja ob primopredaji vozila.

Prvovrstna vozna izkušnja

Ko se temu Unimogu približamo, je večji kot je videti na slikah. V primerjavi s starejšimi letniki je vstop v kabino bistveno udobnejši. Voznik in sopotnika se vzpenjo po treh stopnicah iz narebrane pločevine, četrta stopnica pa je že pod kabine. Pri vstopanju so v veliko pomoč ročaji, ki nudijo zanesljivo oporo. Vozniški in desni sovozniški sedež z integriranimi varnostnima pasovoma sta zračno vzmetena, tretji član posadke pa sedi na pomožnem sedežu, ki ga med gašenjem iz kabine spremenimo v prej omenjeni pod, na katerem stoji gasilec. Kadar Unimog pelje po asfaltni cesti, lahko doseže najvišjo hitrost 89 km/h, torej ni prav nič bolj počasen kot druga tovorna vozila. Motorna moč 170 kW (231 KM) za 15 ton skupne mase popolnoma zadošča in pomeni 11,3 kW oziroma 15,4 KM na tono mase polno obremenjenega vozila.

Uporabnike navdušuje visoka stopnja udobja v kabini, podvozje z dolgimi gibi obes požira manevriranje precej bolje kakor bi od na videz grobega terenskega vozila

pričakovali. Če k temu prištejemo še zračno vzmetena sedeža, je vozniku in članu posadke na skrajni desni zelo lepo, pa tudi tistemu na srednjem sedežu nič ne manjka. Na asfaltni cesti se kljub grobim terenskim pnevmatikam dovolj gladko pelje vse do najvišje hitrosti. Raven hrupa v kabini je inženirjem v primerjavi s predhodnimi serijami uspelo znatno znižati. Če ga vozimo kot običajnega tovornjaka hrup tudi pri pospeševanju ni moteč.



Z vrtenjem tega gumba v desno se terenske zmogljivosti zelo povečajo.



Oprema je odlično dostopna tudi zaradi izvlečnih stopnic na obeh bokih.

Pravi zvok

Pa še nečesa ne smemo spregledati. Ko iz vozila varno izstopite ter z lahkotnim gibom zaprete vrata, se zasliši zvok podoben tistemu, ko se zapro vrata težke blagajne – brez kakšnega pločevinastega zvena. Pričakovano! To terensko vozilo ima na nosu trikrako srebrno zvezdo, kar je garancija za kakovost – ne samo pogonskega sklopa, ampak vseh sestavnih delov vozila. In ta kakovost traja. Prejšnji Unimog Mariborskih gasilcev je star 30 let in še vedno je popolnoma uporaben.



Neglede na podlago je vožnja tudi pri višji hitrosti dovolj udobna.

MED NAMI OD LETA 1948

Serijska proizvodnja Unimogov je stekla leta 1948 v podjetju Boehringer. Unimog je do dandanes ostal Mercedesova blagovna znamka – torej znamka, ki pri svojih izdelkih zagotavlja najvišjo raven kakovosti.

Ime Unimog je skovanka iz nemških besed: **UNI**versal-**MO**tor-**Gerät** (univerzalna motorizirana naprava). Čeprav so Unimogi sprva bili namenjeni kmetijstvu – zato tudi odgona moči na sprednjem in zadnjem delu in različni hidravlični pripomočki, se je njihova uporaba kasneje razširila v različne dejavnosti in panoge – od gozdarstva, komunalnih dejavnosti, rudarstva, gradbeništva, gasilstva, cestnega prometa do ranžiranja železniških kompozicij, praktično vsaka generacija Unimoga pa je doživela tudi predelavo v vojaško vozilo. Nenazadnje z Unimogi tudi dirkajo, tako na različnih puščavskih relijih z Relijem Dakar na čelu kot tekmovanjih v vožnji po blatu in avtomobilskem trialu.

»Pred tem Unimogom smo v Gasilski brigadi Maribor imeli že tri.

Naš prejšnji Unimog je star 30 let in še vedno je popolnoma uporaben, tako da ne bo šel v prodajo, ampak bo novi dom našel pri pekrskem prostovoljnem gasilskem društvu. Izkazalo se je, da so ta vozila idealna za gašenje požarov v naravi in tudi drugače široko uporabna. Vozni park stalno posodabljam in unificiramo, saj je vzdrževanje tako cenejše in enostavnejše.

Zadovoljni smo z odnosom Autocommercea, saj z nami dobro sodelujejo tako pri izbiri tipa vozila, izobraževanju gasilcev kot pri vzdrževanju.«

Poveljnik Primož Osojnik dipl. ing.,
Gasilska brigada Maribor.



Primož Drozg, voznik.



Jure Zemljič, voznik.



Kot v tovornjaku na dolge proge.



Sedež se spremeni v podlago za stanje.



Črpalka znamke Rosenbauer je lahko dostopna, enostavna za upravljanje in zanesljiva.



Cevi z navijaka.



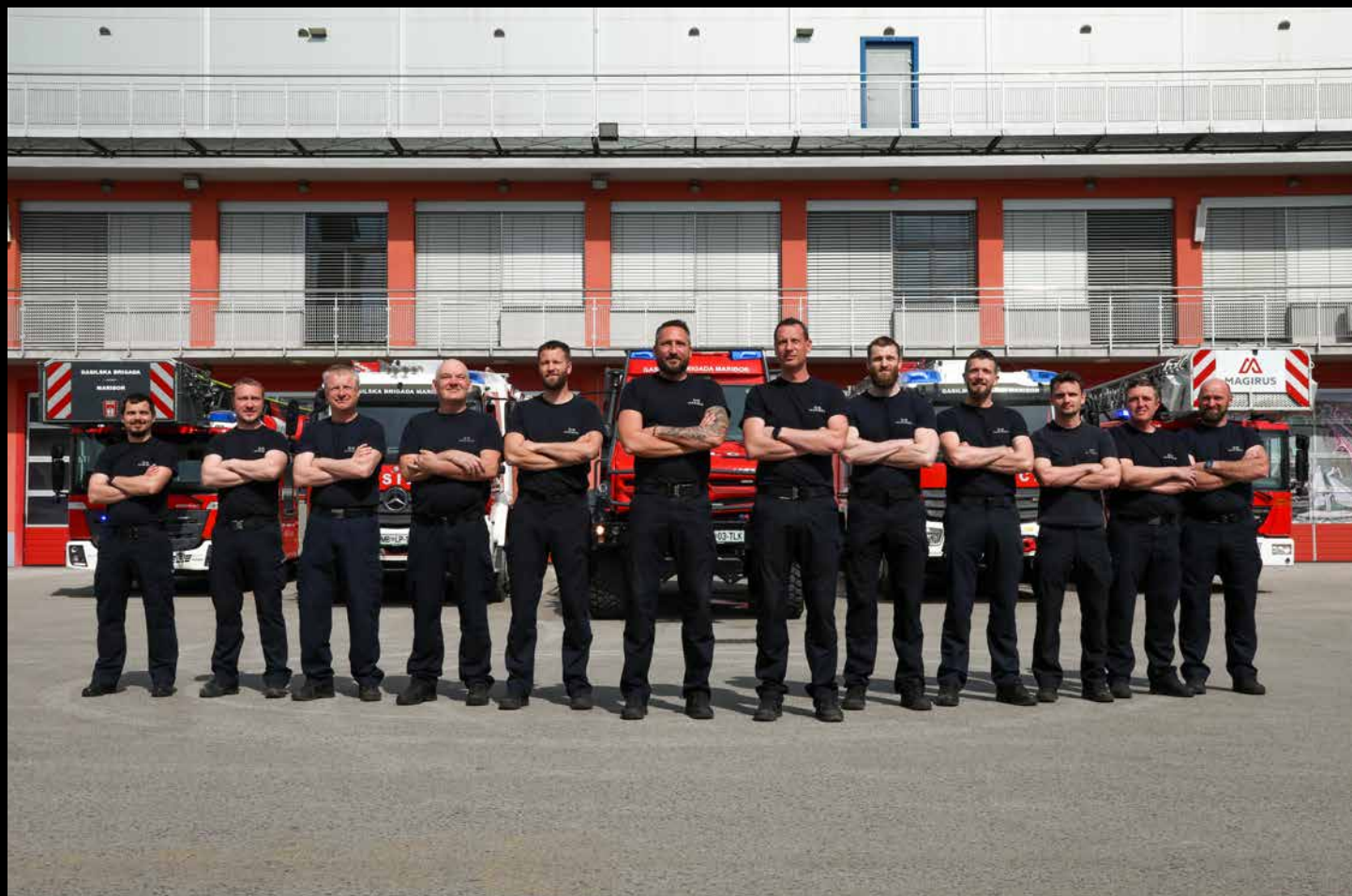
Tlak v pnevmatikah je mogoče spreminjati med vožnjo.

Unimog U5023

gasilsko vozilo GCGP 2

Osnovni tehnični podatki

Motor	OM 934 LA Turbodizelski, vrstni, štirivaljni, vodno hlajeni, vbrizgavanje goriva s skupnim vodom
prostornina (ccm)	5.132
največja moč (kW/KM pri vrt/min)	170/231 pri 2.200
največji navor (Nm pri vrt/min)	900 pri 1.400
čiščenje izpušnih plinov po normi	Euro VIId
pogon	avtomatiziran 8-stopejski menjalnik z dodatnim pedalom sklopke, pogon 4x4 s terenskim prenosom (reduktor) in z zaporami vseh diferencialov
Dimenzije in mase	
dol× šir × viš	6.500×2.500×3.100
medosna razdalja	3.850
največja dovoljena masa (kg)	14.500
pnevmatike	445/65 R 22,5
Posadka – število oseb	1 + 2
Količina vode (l)	4.000
Vodna črpalka	Rosenbauer RH 25
tlak srednji/visoki (bar)	10/40
Pretok vode srednji/visok tlak (l/min)	2.500/25



Autocommerce, d.o.o., Skupina Emil Frey

Generalno zastopstvo Daimler Truck AG za gospodarska vozila Mercedes-Benz , Setra, Fuso in Unimog v Sloveniji

Baragova 10 | 1000 Ljubljana | Slovenija

T: 01 588 3600 | E: info@autocommerce.si | www.autocommerce.si

www.mercedes-benz-trucks.si



in Mercedes-Benz sta zaščiteni blagovni znamki Mercedes-Benz Group AG.