

Nr 1
2009

Pris: 56 kr
inkl. moms.

Norge 69 NOK
Danmark 56 DKK
Finland 7,20 EUR



Premiär för svenska road-trains!

TRUCKING

INDIANAVIA

Maskin, truck, skog & entrepr

SPÅRSÄNDARE KNÄCKER TJUVEN



PROVKÖRD!

**Lundberg
4200 Ls**



Mercedes Unimog 5000:

Påkostad arbetshäst

TIDSAM
0951-01



• VINTERSKO DIN GRÄVARE • MILJARD-SATSNING PÅ VÄGAR

En schweizerkr

TRUCKING
PROVKÖR
MERCEDES
UNIMOG 5000

Att jobba som reporter på *Trucking* har sina väldigt ljusa stunder, som den dagen när chefredaktören ringer och frågar om man kan tänka sig att åka och testa Mercedes Unimog – klart man vill!

Av Mattias Ingeman (text & foto)



iv på stora hjul

Unimog – påkostad arbetshäst!

När det äntligen är dags för testet är det i sällskap med en lämplig testförare, Joakim Petersson, som till vardags jobbar som anläggningsansvarig på Fortum i Kalmar.

Joakim har en gammal Unimog privat som används till diverse utflykter i terrängen. Att han är ett stort Unimog-fan märks på hans stora kunskande i ämnet och inte minst på hans tatuering på överarmen, där sitter det nämligen en Unimog logo!

Test på krossbana

Väl på plats på Swedmog AB i Mönsterås möts vi av en trevlig syn, där står en rejäl U5000 och väntar på att bli skitig. Vi träffar Yngve Åkesson som är säljare och Johan Ljungar som är eftermarknadsansvarig på Swedmog. Företaget har sex anställda och har varit generalagent för Unimog i Sverige sedan 1991. De har en fullt utrustad verkstad för service och om- /påbyggnader av fordon.

Efter en kort konversation är

vi äntligen på väg till crossbanan som är målet för detta test. Resan ut går fort då en Unimog lätt håller 90 km/h på vägen.

Fel håll

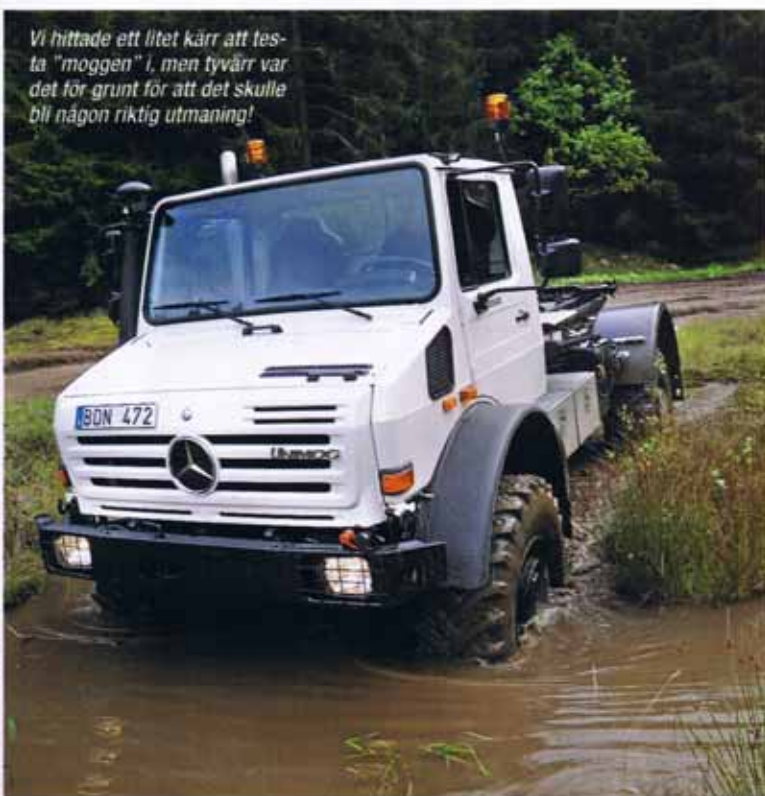
Väl framme på banan ställs flaket på lastväxlaren av. Med ett enkelt knapptryck sänks lufttrycket i samtliga däck för att ge bättre grepp i den tuffa terrängen – något som ser ut att behövas för banans gupp är höga och branta. Dessutom är det en del vatten på banan så det är goda förutsättningar för ett rejält test.

Jocke hoppar upp och ser genast en rad skillnader mot sin gamla maskin. Växelspaken är 5 cm hög istället för den sticka på en halv meter som han har i sin och förarmiljön ger ett väldigt funktionellt intryck. Första guppet är ett 4-5 meter högt hinder med en nästintill lodrät dropp på baksidan.

– Vi kör crossbanan fel håll för utmaningens skull! säger Yngve med ett flin.

Det tunga fordonet glider kontrollerat både uppför och nedför →

Vi hittade ett litet kärr att testa "moggen" i, men tyvärr var det för grunt för att det skulle bli någon riktig utmaning!





Växelspaken ser liten och löjlig ut men med hjälp av den kan man bestiga berg! Växellådans funktioner är smidiga och det finns hela tiden gott om kraft att hämta ur drivlinan.



Att allt är grovt på en Unimog ser man när man kollar fjädrarnas grovlek. Rediga karlar jämför ju inte med tändsticksaskar utan snusdosor istället!



Bromssystemet är imponerande, en behållare och en krets till varje hjul. Allt för att behålla bromsverkan även om en krets går sönder.



En sann Unimog-fan har företagets logo på armen tyckte Joakim och satte dit en. Jockes omdöme om denna U5000 var endast positivt. Härlig växellåda och enorm terrängförmåga var några utlåtanden.

→ detta hinder. Efter en stunds rolig körning på banan får vi ta till riktig terräng för att möta större motstånd och kör därför av banan. Ett kärr och ett par rejäla diken besegras och det hela blir nästan tråkigt, inget vi hittar stoppar den här Unimogen.

Väl godkänt

Jocke lovordar maskinen och främst växellådans smidighet och hur lätthanterligt detta monster är i svåra situationer. "Moggen" får väl godkänt av Jocke som är mer än nöjd med turen på crossbanan. Mycket vill ha mer, men smakar det så kostar det, det är ju inget dussinfordon direkt. Priset ligger på 1,4 miljoner kronor.

De stora fördelarna med en Unimog är enligt Yngve styrkan och flexibiliteten. Fordonet är byggt på en stark ram och drivlina med fyrhjulsdraft gör det möjligt att koppla redskap både fram och bak.

Detta ihop med hydrauluttag och möjlighet till kraftuttag i bägge ändrar gör att det endast är fantasin som begränsar vad för redskap en Unimog kan utrustas med.

En annan sak som är standard på Unimog är portalaxlar som ger 15 centimeter extra frigång under axlarna och kraften växlas ned till hjulet mycket närmare än på en vanlig axel.

Liten marknad

Den svenska marknaden för nya Unimog är blygsam, bara 5-10 stycken per år men varje år tillverkas det cirka 4.700 för världsmarknaden på fabriken i Würth i Tyskland. Fordonet började utvecklas i december 1945 av en av chefsingenjörerna på Daimler-Benz och fick snart arbetsnamnet UNIversal-MOTORGerät (UNIMOG), ett namn som sedan blev erkänt.

Kunderna är främst försvarsmakten, räddningstjänster och olika kraftbolag men även en del driftiga entreprenörer har fått upp ögonen för detta allsidiga fordon. □

Yngve ställer av flaket under Johans överinseende. Med en U5000 kommer man ut till bygplatsen även om det ligger ett träsk i vägen.



Fakta Mercedes Unimog U5000

Motor: Rak 4-cyl MB diesel med turbo.
Slagvolym: 4,8 liter.
Max moment: 810 Nm.
Max effekt: 218 hk.

Växellåda: 8+8-växlar
Telligent växlingssystem.
Vikt utan påbyggnader: 4.300 kg.
Längd: 6,01 m.

Bredd: 2,34 m.
Höjd: 2,79 m.
Markfrigång: 0,48 m.
Frigångsvinklar: Fram 44 grader, bak 53 grader.
Pris: 1,4 miljoner kronor.

