



Da UNIMOG ab Werk keine Doppelkabine anbietet, hat sich die Firma Zwiehoff jetzt der Sache angenommen. Für den U 300/400/500 gibt's ab sofort eine zweites »Abteil«.

UNIMOG mit Doppelkabine

Zwiehoff GmbH / Zweibege-Fahrzeuge / Rosenheim.

Transporter für die Grünkolonne – ohne Doppelkabine unvorstellbar. Im kommunalen Einsatz sind oft mehr als zwei oder drei Sitzplätze erforderlich, und so war auch der etwas angejahrte, kantige Unimog mit einem langen Haus lieferbar. Für den neuen Nachfolger jedoch blieb es bislang stets bei maximal drei Sitzplätzen, denn Mercedes-Benz bietet keine Doppelkabine ab Werk an. Doch der Unimog-Händler weiß jetzt Rat: Auf der IAA-Nutzfahrzeuge im September 2002 stellte das Rosenheimer Unternehmen G. Zwiehoff GmbH – hauptsächlich für den Vertrieb von Zweibegefahrgen jeder Größe bekannt – erstmals den Unimog 300/400/500 mit Doppelkabine vor. Da Zwiehoff Unimog-Geräte-Systempartner ist, kann auf die wichtige Neuheit direkt über jede Unimog-Vertretung zugegriffen werden. Daß eine große Anzahl weiterer Kombinationen mit unterschiedlichen Radständen, Pritschen sowie Auf- und Anbauten möglich ist, versteht sich bei Unimog wie Zwiehoff von selbst. Bedarf für Unimog-Doppelkabinen gibt es weltweit. Ob bei Hilfs-, Service- oder Einsatzfahrzeugen oder einfach nur mit einem deutlichen Mehr an gut zugänglichem Platz – das lange Haus empfiehlt sich für verschiedenste Anwendungen. Die zweite Kabinenhälfte wird einfach hinter der serienmäßigen Kabine montiert und ist wie diese lackiert. Zudem werden Boden und Aufhängung der liftbaren Originalkabine verstärkt, die vergrößerte Einheit bleibt kippbar. Die Verlängerung selbst besteht im Gegensatz zum Fahrerhaus nicht aus Stahl, sondern ist selbsttragend aus glasfaserverstärktem Polyester. Zulieferer für Zwiehoff ist Plastisol, niederländischer Experte für Kabinenan- und -aufbauten. Die Fahrerhausverlängerung wird mit der Unimog-Kabine verklebt. Sie nimmt deren Designlinie auf, setzt sie fort und bietet neben Platz weitere Vorteile: Das für mehr Stehhöhe fast unmerklich erhöhte Dach mit Anti-Rutsch-Belag ist nunmehr begeh- und belastbar mit bis zu 250 Kilogramm. Da die

originale Kabine serienmäßig über ein sehr großes Rückfenster verfügt, dessen Öffnung voll erhalten bleibt, entsteht auch innen keineswegs der Eindruck eines angesetzten Abteils. Die angebaute Kabinenergänzung verfügt auf jeder Seite über eine große, abschließbare Tür mit Kurbelfenster, zusätzlichen Haltestangen und jeweils eigenen Auftritten. In der Innenlänge gewinnt das Unimog-Haus 1300 Millimeter, die neue Innenhöhe beträgt hinten 1600 Millimeter. Vier Sitze sind hier in der Regel vorgesehen, wobei sich alle Maße an Feuerwehr-Normen orientieren. So ist hinter den Sitzen Platz für PreBluftatmer, der selbstverständlich auch anderweitig genutzt werden kann und für Großzügigkeit sorgt: Wenn schon verlängern, dann gleich richtig, zumal hinter der Doppelkabine immer noch Platz für eine Pritsche, für Ladekran oder Aggregat bleibt. Neben dem Standard-Radstand von 3600 Millimetern sind auch Radstand-Verlängerungen auf bis zu 4600 Millimeter möglich. Hinter der Doppelkabine verbleibt dann ein Aufbau von 2300 Millimeter Länge, ausreichend selbst für größere Geräte- oder Werkstattkoffer. Zusätzlich lieferbar sind alle für Zwiehoff/Zagro typischen Zweibegeeinrichtungen, die den Unimog zum Schienen-Hilfsfahrzeug oder zur Rangierlok samt Wagen-Bremsanlage machen. Auch der Aufbau von Hubarbeitsbühnen mit großem Aktionsradius (Hersteller: Schörling-Brock) ist möglich. Die Doppelkabine bleibt im Rahmen der Unimog-Geräte-Systempartnerschaft aber auch unabhängig von Schienenfahreinrichtungen für jeden Einsatz lieferbar. Gerade Feuerwehren und Kommunen werden das zu schätzen wissen.