



U400 für Dakar Rally

Viele Unimogler werden sich fragen: Warum nimmt man keinen UHN für die Dakar Rally – nicht umsonst heißt das ja Unimog Hochgeländegängig Neu. Es muß also etwas auf sich haben mit dem UGN.

Hat es auch:

Da gibt es die Marketing Argumente wie Stückzahlen, Werbeeffekte, modernes Design.....

Dann ist der UGN FIA - homologiert (Typgeprüft von der obersten Motorsportbehörde), der UHN nicht.

Da das Gelände bei der Dakar eher schnell als schwer ist, bringt die Achsaufhängung vom UGN und auch sein Motor hinter der Vorderachse Vorteile.



Teampräsentation am 31.10.2005 im Werk

Wichtigstes Argument aber ist es, die Fuhre im Sand in Schwung zu halten:

Den UGN gibt es mit OM 906 Sechszylinder und 6.2 l Hubraum, den UHN max. mit dem 4.8 l OM 924 Vierzylinder.

Im Vergleich zu VW und Mitsubishi ist das Engagement von DaimlerChrysler eher bescheiden – Trotzdem ist die Werksunterstützung für das ORC Dakar Team 2006 beachtlich:



Start in Lissabon 31.12.2005

Neben dem Rennfahrzeug ML-Klasse, gesteuert von Ellen Lohr und Detlef Ruf, gibt es für die T4 Klasse (Renn- Lkw) den besagten U400, einen Begleit Lkw (Klasse T5), Typ Actros 6x6 und drei Begleit M-Klassen und einen Viano Allrad. DaimlerChrysler entschied sich, den Unimog bei der Fa. HELLGETH aufbauen zu lassen.



Umbau bei HELLGETH engineering



Feuerlöschanlage und Sitzkonsole

Die Zielsetzung war, dass der Unimog dem Renn-ML auf der Strecke im Renn-Lkw-Feld folgt und wenn nötig Hilfe leistet. Die vielen Ersatzteile, die der Unimog schleppen sollte, der große Aufbau und auch die Zielsetzung machten von Anfang an klar, dass es nicht darum geht, vorere Plätze im Lkw-Klassament einzufahren, sondern eben zuverlässig dem ML zu folgen.

Ein großer Teil der Umbauarbeiten am UGN ist deshalb FIA-Reglement bedingt, wie z.B. Überrollkäfig, Rennsportsitze, Feuerlöschanlage, Tankschutz, Kardanwellen- und Kabinen Fangseile, Tripcomputer, Ortungsgerät, Kraftstoffleitungen in Rennsport-Qualität usw.

Besonders aufwendig war die Anfertigung des Überrollkäfigs. Verstärkungsplatten, wie sonst üblich, lassen sich keine aufschweißen – die UGN Kabine ist aus GFK.



Ausgleichsbehälter-Batterie für Stoßdämpfer



Tankschutz



Rennstoßdämpfer doppelt

Deshalb mussten erst einmal Ausleger von den Stahl-Längsträgern der Kabine angefertigt werden um die Basis für den Innenkäfig zu schaffen.

Die UGN Kabine mit der gewölbten großen Frontscheibe braucht Rohre, die um mehrere Achsen gebogen sind und das auch noch in völlig unterschiedlichen Radien. Die FIA schreibt Rohre aus einem Stück vor.

Der Innenraum musste wegen dem 3. Sitz maximal ausgenutzt werden, so dass die Rohre bis ins „letzte Eck“ rutschen, wo man natürlich nicht mehr schweißen kann. Bei der Fa. HELLGETH entschied man sich deswegen für die zwar aufwendige geschraubte Konstruktion, aber die Segmente lassen sich so mit einer Konusverbindung erst in der Kabine montieren.

Das Fahrwerk bekam noch eine Leistungskur mit doppelten Rennstoßdämpfern und dämpfenden Endanschlügen. Die Software von Motor und Getriebe wurde nur leicht verändert. Im Ansaugkanal des Motors musste noch ein Air Restriktor (Drossel) mit Durchlass 74mm eingebaut werden, der aber bei dem Serienstand des Motors keine negativen Auswirkungen hatte. Bei der technischen Abnahme wird der Restriktor dann verplombt.

Beim Einsatz hat sich Unimog voll bewährt, er konnte der M-Klasse bei mehreren Reparaturen helfen, hat sie aus Sandlöchern befreit, hat sie wegen Defekt kilometerweise durch den Sand gezogen.

Bis drei Tage vor Schluß war das Team ML/Unimog noch ganz gut dabei.

Leider dauerte auf einer Verbindungsstappe die Reparatur am Radlager des ML so lange, dass beide nicht mehr rechtzeitig zum nächsten Start kamen.

Bei der schwersten und mit 9000km längsten Rallye der Welt über 80% im vorderen Mittelfeld zurückzulegen und fast anzukommen ist mehr als ein Achtungserfolg.

Die gewonnene Erfahrung ist wohl das wichtigste, was das Team für die Dakar 2007 mitnehmen kann. ms



Schmale Schaltkonsole



Überrollkäfig entsprechend FIA-Norm



FIA konforme Konus-Schraubverbindung