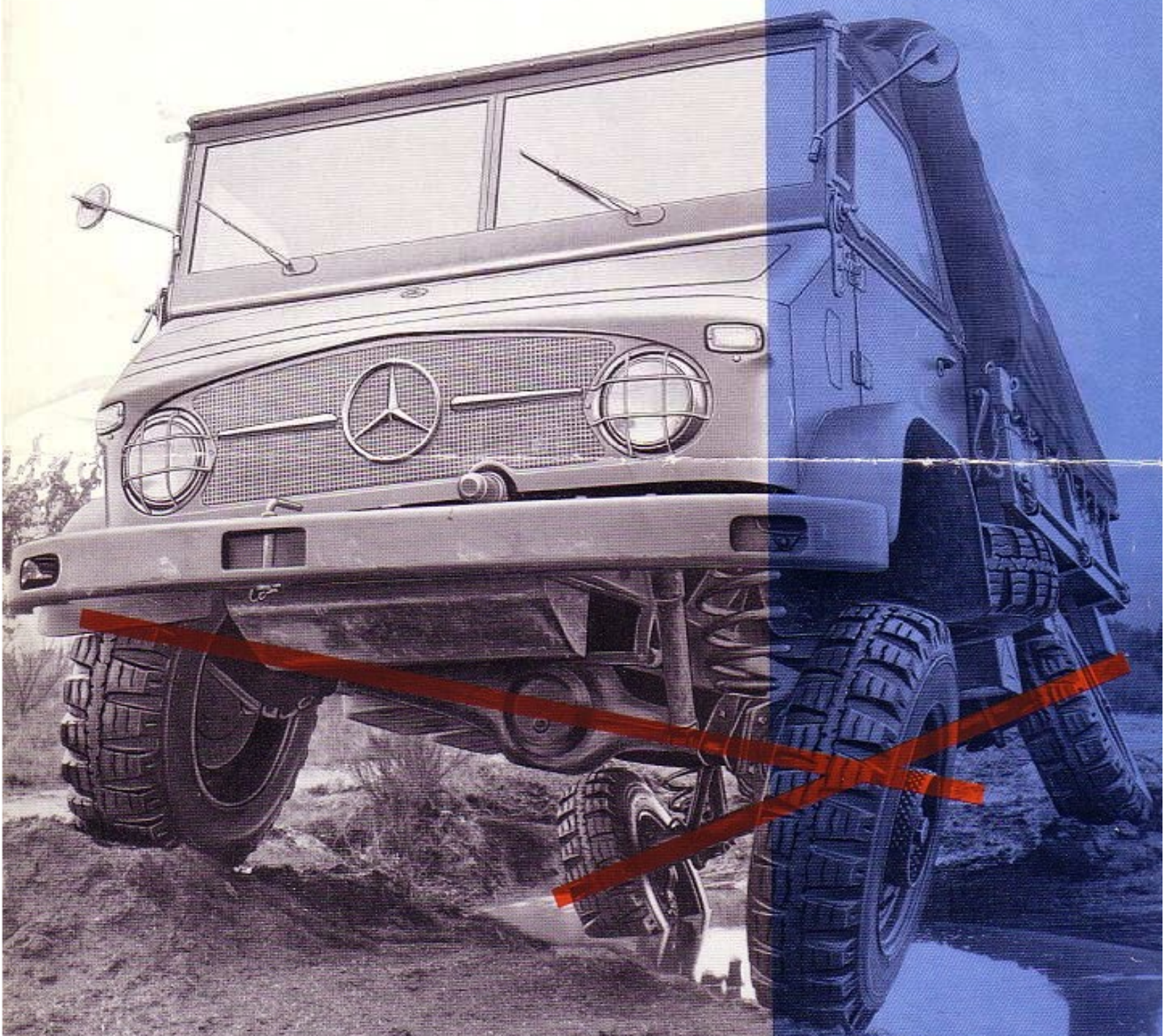


UNIMOG-S



MERCEDES-BENZ

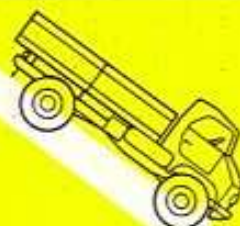
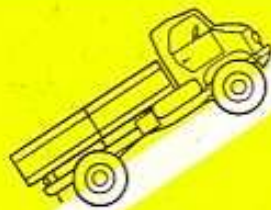


L'UNIMOG S gravit aisément des rampes de 70% en pleine charge. $\approx 35^\circ$

Des pentes abruptes, même aussi de courts gradins dans le terrain, l'UNIMOG S les descend.

L'UNIMOG S monte des gradins à pic de 40 cm de haut.

Rien ne peut l'arrêter!



Il est aussi possible d'arrêter le véhicule dans la pente puis de redémarrer ensuite. Les courts



Même sur les versants les plus à pic, l'UNIMOG S peut rouler en sécurité en marche AV et AR sans que même de petits gradins constituent un obstacle. La cabine avancée présente l'avantage de permettre une excellente visibilité dans toutes les directions.

Tous les organes de commande sont facilement maniables et clairement disposés. En tous terrains, il est possible de rouler en marche AV et AR, tout en laissant la première ou bien la deuxième vitesse enclenchée: il suffit simplement de manoeuvrer le petit levier inverseur pour rouler en marche AR. La maniabilité et la rapidité de manoeuvre en tous-terrains est, de ce fait, extraordinairement grande.



talus encore plus abruptes peuvent être passés avec la même sécurité en prenant un peu d'élan. Cette performance n'est possible que grâce à l'excellente construction de l'UNIMOG. Son poids se répartit presque uniformément sur les essieux AV et AR lorsque le plateau est chargé. Lorsque la traction sur les roues AV est enclenchée et que les différentiels sont verrouillés, la puissance totale du moteur est transmise sur les quatre roues équipées de pneus spéciaux à basse pression assurant une pleine adhérence au sol.

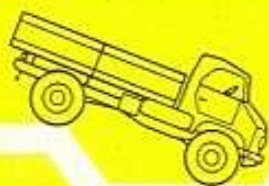


Sans débrayer, en un tournemain, on peut enclencher la traction sur toutes les roues et verrouiller les différentiels. Les quatre roues sont alors entraînées par force et pendant que le pont AR pousse le véhicule contre la muraille verticale, les roues AV s'y accrochent et y grimpent.

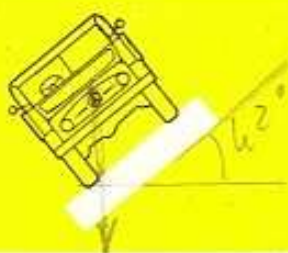
L'UNIMOG S gravit les gradins pris de biais avec la même facilité. Même en terrain très accidenté, le grand fléchissement des ressorts garantit une parfaite adhérence des roues au sol, et, de ce fait, l'exploitation intégrale de la force motrice (voir la photo de la couverture).



L'angle de talus de l'UNIMOG S étant de 45° à l'avant comme à l'arrière, le véhicule peut passer facilement des fossés étroits.



L'angle d'inclinaison latéral de l'UNIMOG S est de 42° .



Des fossés et des gués d'une profondeur allant jusqu'à 80 cm ne sont nullement des obstacles pour l'UNIMOG



L'UNIMOG peut se mouvoir en toute sur le sable et les terrains marécageux.



Lors de l'étude de l'Unimog, il a été attaché une grande importance aussi bien la faculté du à la garde au sol qu'à véhicule de franchir facilement les talus: il ne peut pas s'accrocher ni à l'avant lorsqu'il attaque un talus à forte déclivité, ni à l'arrière lors de la transition du talus au palier. Suivant les conditions du sol, l'UNIMOG peut tirer une remorque à un essieu et frein à air comprimé, poids maximum admis 2,5 t, ou bien une remorque à deux essieux, frein à air comprimé, avec un poids total admis de 4 t. Naturellement, l'UNIMOG

Parmi les qualités les plus importantes que l'on exige d'un véhicule tous-terrains, il faut noter le centre de



On pourrait chercher longtemps un terrain où l'UNIMOG ne passer: même dans une eau profonde de 80 cm où la faculté tous-terrains et la force de traction seuls n'aident en rien, l'UNIMOG les passe sans difficulté. Les pièces les plus sensibles à l'eau sont protégées de façon telle que l'eau d'éclaboussement n'a aucune action sur elles. Malgré cela, le mécanisme de propulsion est par-



Dans le sable mou, sur les déversoirs à décombres et dans la boue visqueuse, l'UNIMOG fait preuve d'une excellente faculté de marche tous-terrains que jusqu'alors on croyait ne pouvoir attendre que d'un véhicule à chenilles.

En raison du poids mort peu élevé du véhicule, et grâce à la pression particulièrement basse de ses pneus, la pression au sol est relativement minime. A cause de sa très grande garde au sol, la boue n'offre guère de résistance: même lorsqu'une seule des roues attaque, la traction sur toutes les roues et le verrouillage des différentiels lui permettront toujours de passer. Ses qualités de conduite sur route sont absolument comparables à celles d'une voiture particulière moderne. Son pouvoir d'accélération et sa vitesse de pointe de 95 km/h lui permettent de s'assimiler à tous les trafics, que ce soit dans la circulation intense des grandes villes ou au cours de longs trajets interurbains.



peut remorquer des charges plus grandes encore lorsque l'état de la route le permet.

gravité qui devra se trouver aussi bas que possible afin d'empêcher le véhicule de basculer sur le côté; malgré la très grande garde au sol que lui procurent ses essieux surélevés, l'UNIMOG remplit cette condition d'une manière exemplaire car la disposition judicieuse du moteur et de la boîte de vitesses a permis de situer le centre de gravité à l'endroit le plus favorable. Ces caractéristiques de construction confèrent à l'UNIMOG une stabilité si grande qu'elle ne peut être exploitée entièrement en service et lui permet de se mouvoir en toute sécurité sur n'importe quel terrain.



faitement accessible: de l'AV, par le volet recouvrant le moteur, ou bien, de l'intérieur de la cabine, après dépose du capot de protection.

Ses 41 cm de garde d'encombrement lui permettent de surmonter de courts obstacles abruptes.



Le treuil AV se monte rapidement. Il développe un effort au crochet de 3 t et le câble, d'une longueur de 50 m, permet à l'UNIMOG de se dépanner lui-même et, naturellement, de remorquer d'autres



véhicules ainsi que n'importe quelle charge. L'air comprimé nécessaire à l'entraînement de marteaux-piqueurs, de marteaux défonceurs, de pompes à vase, l'UNIMOG la produit lui-même à l'aide du compresseur 2200, ce qui permet de travailler d'une manière moderne même sur les chantiers les plus éloignés.



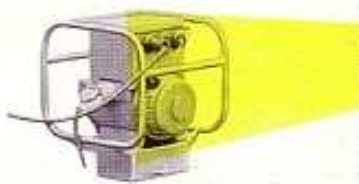
Il transporte le personnel ainsi que tous les outils sur son plateau. Etant tous-terrains, il est le meilleur véhicule à employer en cas de catastrophe.



Pour passer de courts obstacles abruptes tels que petits murs, tronc d'arbre ou talus de chemin de fer, l'UNIMOG remplit toutes les conditions requises: il a un très grand angle de talus, un empattement relativement court et une grande garde d'encombrement. Il n'y a ainsi



Pour l'entraînement d'appareils et d'outils électriques sur les chantiers éloignés et difficilement accessibles, l'UNIMOG peut être équipé d'une génératrice de 5 kVA dont le courant de 220/380 V permet l'entraînement des outils

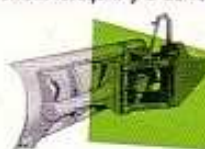


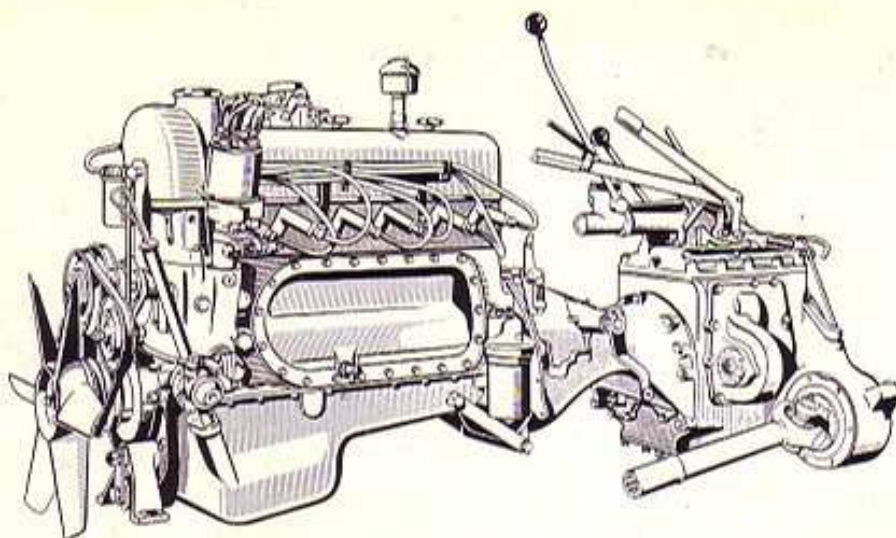
électriques et l'alimentation des phares du chantier. Cet appareil accessoire peut également être monté en quelques minutes sur le pare-chocs AV, l'entraînement est assuré par la prise de force AV.



aucun danger qu'il ne vienne à s'accrocher à un obstacle et soit immobilisé. L'UNIMOG S est livré généralement avec cabine à capote pliante: ce modèle permet de ranger la bâche et les fenêtres des côtés derrière les sièges. Le pare-brise est rabattable. Sur demande, il peut être livré avec cabine fermée en tôle d'acier, avec portes à glaces à manivelles et déflecteurs.

Equippé d'une charrie à neige normale ou à déblocage latéral, l'UNIMOG peut, en raison de sa traction sur toutes les roues et du verrouillage des différentiels être employé avantageusement au déblocage de la neige, également lorsqu'il y a du verglas.





Le moteur Mercedes-Benz 6 cylindres à quatre temps de l'UNIMOG S a déjà fait mille fois ses preuves sur les voitures particulières. Afin de conserver la possibilité d'employer des carburants à prix avantageux, (à indice d'octane allant jusqu'à 84) le taux de compression a été fixé à 1:6,8, ce qui porte la puissance du moteur à 80 CV (85 HP/SAE). Un certain nombre d'éléments de construction perfectionnée, tels que le système de refroidissement à réglage par thermostat contribuent à la sécurité, à l'économie et à la durabilité du moteur.

La boîte de vitesses entièrement synchronisée à 6 rapports en marche AV, les deux premiers qui sont des vitesses tout-terrain servent également de marche AR lorsque l'on actionne le levier inverseur de marche. Sur demande, le véhicule peut être équipé d'une boîte d'engrenage additionnelle à deux vitesses extra-lente munie de deux prises de force dont l'une est disposée à l'avant et l'autre à l'arrière.

L'UNIMOG S - un nouvel engin motorisé à emplois multiples - est aussi rapide qu'une voiture de tourisme sur route, et aussi maniable qu'un véhicule à chenilles en tout-terrain.

- Il se prête :
- au transport du personnel — 12 personnes;
 - au transport du matériel — 1,5 t de charge utile
 - comme véhicule tracteur de remorque
 - comme source d'énergie stationnaire pour l'outillage technique
 - pour le montage de carrosseries spéciales pour tous emplois

Moteur :

Moteur à essence, cylindres en ligne avec soupapes en tête
 Course 72,8 mm
 Alésage 80 mm
 Cylindrée 2195 cm³
 Nombre de cylindres . . . 6
 Refroidissement à eau
 Puissance continue à n = 4650
 et à E = 1:6,8 80 CV
 Couple moteur max. à n = 2800 . 15 mkg
 Installation électrique 24 Volts

Transmission de force:

- a) Boîte de vitesses entièrement synchronisée 6 vitesses en marche AV et 2 en marche AR
- b) Embrayage:
 Embrayage monodisque à sec
 Toutes roues motrices
 Le pont AV peut être mis hors service
 Verrouillage des différentiels aux essieux AV et AR
 Rapport de démultiplication en 1^{ère} vitesse 1:114

Roues et pneus:

Genre des roues: à disque
 Dimensions des pneus
 AV 10 — 20 simples
 AR 10 — 20 simples
 selon VDA 7796
 Jantes: 9x20 profondeur d'emboutissage
 58 mm
 Pneus simples

Freins:

Frein à pied: hydraulique agissant sur les 4 roues
 Frein à main: mécanique agissant sur les roues AR

Dimensions:

Empattement 2900 mm
 Voie AV 1630 mm
 Voie AR 1630 mm
 Rayon de braquage . . . 6,5 m
 Longueur hors-tout . . . 4925 mm
 Largeur hors-tout . . . 2140 mm
 Hauteur hors-tout . . . 2530 mm

Dimensions de la surface

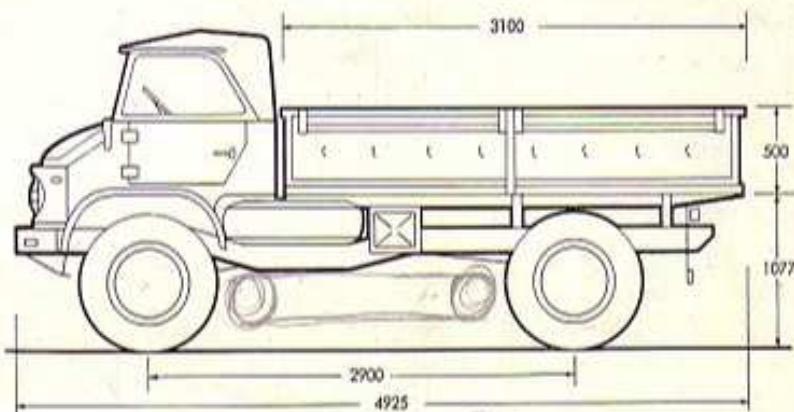
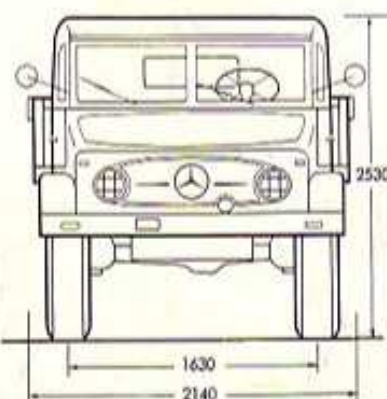
utile de chargement . 2000x3000 mm
 Garde au sol sous les essieux 470 mm
 Garde d'encombrement . 410 mm
 Angle de porte-à-faux AV/AR . . . 45°/46°

Poids:

Poids à vide 2900 kg
 Poids max. admis 4400 kg
 Poids admis sur essieu AV . . . 2100 kg
 Poids admis sur essieu AR . . . 2500 kg
 Charge utile en service sur route 1500 kg
 Charge utile en service sur tout-terrain 1500 kg
 Poids total admis avec carrosseries spéciales 4750 kg

Données complémentaires:

Vitesse max. 95 km/h
 Vitesse min. 1,5 km/h
 Profondeur guéable . . . 800 mm environ
 Effort max. au crochet . 2800 kg

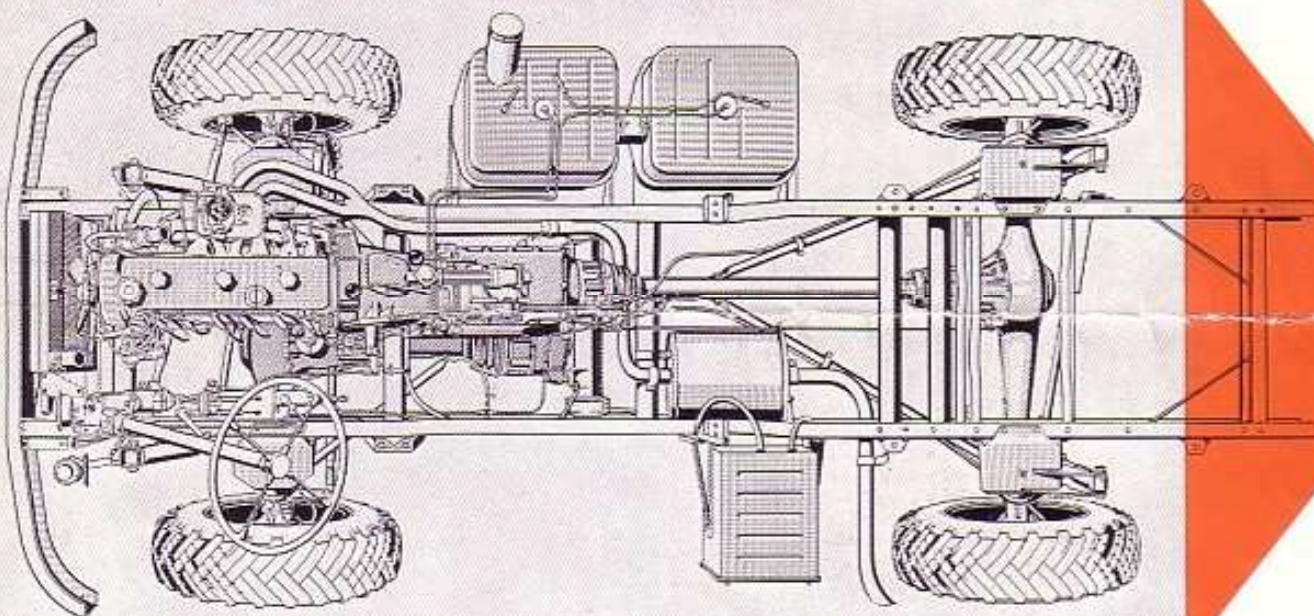


DAIMLER-BENZ AKTIENGESELLSCHAFT WERK GAGGENAU



UNIMOG S avec cabine à capote pliable

Les étonnantes performances de l'UNIMOG S deviennent compréhensibles lorsqu'on connaît la construction de ce véhicule. Le cadre est spécialement conçu pour pouvoir répondre aux efforts auxquels sont soumis les véhicules tout-terrain. Les pneus à basse pression garantissent une parfaite adhérence au sol. Des ressorts hélicoïdaux bien déterminés et des amortisseurs puissants ainsi que le poids réduit de la masse non suspendue sont d'une importance primordiale pour les bonnes qualités de roulement de l'UNIMOG S et contribuent d'une manière décisive à son excellente faculté de marche tout-terrain. De puissants freins — un frein hydraulique à pied



UNIMOG S avec cabine tôle



agissant sur les quatre roues ainsi qu'un frein mécanique à main agissant sur les roues AR — garantissent une sécurité absolue en toutes situations. Le moteur et la boîte de vitesses sont logés sur des blocs de caoutchouc, ce qui permet, dans une très large mesure, d'empêcher que les vibrations se transmettent sur le cadre. La direction à billes permet, même en terrain très accidenté, d'exploiter entièrement et sans aucune difficulté les 40° de braquage. L'empattement relativement petit et le très grand braquage des roues assurent un virage de la voiture sur un rayon de 6,50 m.