

Opony do unimoga. Szafka pełna obuwia.

data aktualizacji: 2025.09.08



Unimogi pracujące w najtrudniejszym terenie z reguły korzystają z opon rolniczych

Mówi się, że obuwie w garderobie kobiety jest niepoliczalne - to samo dotyczy rodzajów opon do unimoga. Ten legendarny pojazd od samego początku wymagał, wymaga i będzie wymagać specjalnego ogumienia.

Unimog zadebiutował w 1945 roku i do dziś stanowi wszechstronne narzędzie pracy dla wielu branż. Rolnicy, leśnicy, wojsko, energetycy, strażacy i służby komunalne darzą go wyjątkową sympatią. Niezależnie od tego, czy pełni rolę nośnika sprzętu, czy terenowej ciężarówki – kluczowe znaczenie ma odpowiednio dobrane ogumienie. Uniwersalna konstrukcja pozwala dopasować pojazd do wielu zastosowań, a właściwe opony potęgują jego możliwości.

Cechy

Niemal każdy model unimoga cechuje się zwartą budową, napędem na wszystkie koła oraz wyjątkową podatnością na modyfikacje i znakomitą dzielnością terenową. Kabina o doskonałej widoczności pozwala obserwować otoczenie, zwłaszcza gdy pojazd jest nośnikiem różnego rodzaju osprzętu. Instalacje pokładowe pozwalają na zasilanie kosiarek, zagęszczarek, wiertnic i wyciągarek z każdej strony samochodu.

Unimogi z reguły projektowane są z myślą o konkretnym zastosowaniu. Dlatego producent podzielił je na dwie grupy: czysto transportowe (oznaczane literą U i czterocyfrowym kodem) oraz nośniki osprzętu (oznaczane literą U i trzycyfrowym kodem). Pierwsze wybierają użytkownicy, którzy nie

potrzebują 2-3 wałków odbioru mocy czy gniazd instalacji hydraulicznych i pneumatycznych z każdej strony. Tego typu pojazdy trafiają najczęściej do wojska lub entuzjastów off-roadu. Z kolei modele z grupy nośników osprzętu są najchętniej wybierane przez firmy komunalne, budowlane, rolników i leśników – to największa rodzina modeli unimoga.

Napęd 4x4, ale opony...

Chociaż unimogi mają napęd na wszystkie koła, nie każdy z nich pracuje w trudnym terenie. Są to pojazdy do obsługi dobrych dróg, ale o dużych pochyłościach albo poruszające się po asfalcie i torach – dla nich najważniejsza jest dobra przyczepność przy pokonywaniu wzniesień. Dlatego unimogi do takich zadań bardzo często wyposażone są w ogumienie szosowe, takie jak Continental HDC lub podobne. Unimogi dwudrogowe są wyposażane w jeszcze węższe opony, tak aby wykorzystać je do przekazania mocy na główkę szyny – w takich zastosowaniach liczą się miękka, przyczepna i gładka powierzchnia bieżnika. W takich pracach sprawdza się opona Mitas MPT – SRT2, oferowana w rozmiarze 275/90R22.5, która oferuje maksymalną prędkość 90 km/h i nośność 3650 kg przy tej prędkości (przy 8,5 bara). Statycznie opona ta wytrzymuje nawet 9250 kg. To produkt stworzony specjalnie do tego typu zastosowań.

Uniwersalne ogumienie, jak Continental HDC, jest także wybierane przez użytkowników, którzy zimą przekształcają unimoga w pługo-piaskarkę. W krajach alpejskich stosowane są dodatkowo łańcuchy śniegowe, zarówno klasyczne, jak i typu on-spot. W takich przypadkach agresywny bieżnik nie jest potrzebny – przyczepność na lodzie zapewniają same łańcuchy.

Do pracy na gorszych, ale nadal utwardzonych nawierzchniach użytkownicy unimogów preferują opony Michelin X Works i Force Z & ZL / XZL / XZL+ lub podobne. Takie ogumienie możemy zobaczyć w budowlanych lub leśnych wersjach unimogów, poruszających się częściowo po drogach o twardej nawierzchni, a częściowo w lekkim terenie – na placach budów czy drogach gruntowych. „Poważniejsze” opony stosowane są w pracach leśnych i rolnictwie.

Bieżnik rolniczy

Unimog odnalazł się także w rolnictwie, gdzie z powodzeniem wykonuje typowe dla tej gałęzi gospodarki zadania: od orki, przez nawożenie, aż po transport płodów. Sercem jego sukcesu w tej roli są odpowiednie opony. Popularne modele to Michelin X 495/70 R24 oraz Mitas 495/70 R24 AC 70 G MPT – ta druga to klasyczna opona rolnicza o konstrukcji radialnej, która zapewnia lepszą trakcję niż diagonalna.

Te typowo rolnicze opony o bieżniku w klasyczną jodełkę w połączeniu z układem regulacji ciśnienia lub balastowania czynią z unimoga traktor z prawdziwego zdarzenia – porównywalny z maszynami klasy Claas Xerion. Sprawdza się również w ekstremalnych warunkach, takich jak wyrobiska kopalni odkrywkowych.

Strażacki unimog

Bardzo ciekawym zastosowaniem jest pożarnictwo. Firma Rosenbauer, będąca liderem w budowie pojazdów strażackich, zaprojektowała model z układem kontroli ciśnienia w ogumieniu, który poprawia właściwości jezdne na różnych nawierzchniach, zdolność do brodzenia, ma wysoki prześwit oraz zapewnia duże kąty natarcia, zejścia i rampowy.

Ciekawą opcją jest coraz częściej stosowany w wozach gaśniczych układ ochrony własnej, polegający na podawaniu wody nie tylko na wóz strażacki, ale i jego opony. Dzięki temu możliwe jest

prowadzenie akcji bliżej ognia lub ewakuacja w czasie jego ekspansji, np. przy gaszeniu lasów, gdy wiatr zmienia kierunek pożaru.

Jak łatwo zauważyć, wszechstronność unimoga ograniczona jest tylko wyobraźnią użytkownika. A tę poszerzają produkty koncernów oponiarskich, które – jeśli zachodzi taka potrzeba – chętnie zaprojektują i wyprodukują specjalne opony dla tego wyjątkowego pojazdu. I to się chwali!

tekst: Grzegorz Teperek / zdjęcie: Daimler

Źródło: