
Im Rückspiegel: Unimog – der Alleskönner wird 70

Von Walther Wuttke

Nicht immer verlaufen Karrieren wie geplant. Am Anfang des Universal-Motor-Geräts stand die eigentlich eher provinzielle Idee, nach dem Zweiten Weltkrieg ein vielseitig einsetzbares Gefährt für die deutsche Landwirtschaft zu entwickeln. Einen weltweiten Erfolg dieser einmaligen Konstruktion für den ländlichen Raum konnte sich vor sieben Jahrzehnten beim besten Willen niemand vorstellen. Aus dem eher sperrigen Namen wurde schnell der Unimog, der sich für seine Nutzer bald zu einem unverzichtbaren Begleiter und im Laufe der Zeit zu einer Art Familienmitglied entwickelte.

Die Geschichte des Alleskönners begann vor 70 Jahren, als der erste noch in Handarbeit gefertigte Serien-Unimog die Fertigung der Boehring Werkzeugmaschinen GmbH in Göppingen verließ. Da lagen bereits 150 Bestellungen vor, die ein halbes Jahr zuvor beim ersten Auftritt des Fahrzeugs auf einer Landwirtschaftsmesse in Frankfurt eingesammelt worden waren.

Hinter dem Unimog stand der ehemalige Chefkonstrukteur und technische Direktor bei Daimler-Benz, Albert Friedrich, der nach dem Zweiten Weltkrieg auf Anweisung der Alliierten seinen Arbeitsplatz räumen musste. Bereits 1945 überzeugte er die US-Militärverwaltung, ihm die Entwicklung eines Fahrzeugs für den landwirtschaftlichen Einsatz zu gestatten. Allerdings stellten die Amerikaner damals die Bedingung, dass der Unimog nicht für militärische Zwecke eingesetzt werden durfte. Der Mann wußte genau, was die Landwirte benötigten, hatte er doch seine Jugend auf dem Hof seiner Familie verbracht.

Diese Erfahrungen ließ er in das Konzept des Unimog einfließen und entwickelte am Ende ein mobiles Gerät, das in seiner Vielseitigkeit das berühmte Schweizer Offiziersmesser bei weitem übertrifft. Im Unimog-Prospekt sind allein 60 verschiedene Anwendungsgebiete genannt, und wahrscheinlich gibt es noch einige mehr. Dabei reichen die Einsatzgebiete vom Flächenmulchgerät über Feldspritze und Triomäher bis zum Pflanzlochbohrer.

Für Arbeiten im Gleis lässt sich der Unimog zum Schienenfahrzeug umrüsten, und die optionale Wechsellenkung Vario Pilot ermöglicht den Wechsel vom Links- zum Rechtslenker. Die Spurweite von 1270 Millimetern orientierte sich anfangs an zwei Kartoffelreihen, und gleichzeitig besaß Friedrichs Entwicklung Allradantrieb mit Differenzialsperren, schraubengefederte Portalachsen für eine unerreicht hohe Bodenfreiheit und geschützte Antriebswellen in Schubrohren als Schutz gegen Beschädigungen im Einsatz sowie eine Ladefläche für eine Tonne Fracht. Dem universellen Charakter entsprachen außerdem eine Schleppvorrichtung am Heck, so dass der Unimog auch einen Pflug ziehen konnte und die Möglichkeit, mehrere landwirtschaftliche Geräte antreiben zu können. Die Höchstgeschwindigkeit lag bei 50 km/h.

Seit dem Produktionsstart vor 70 Jahren hat sich am Unimog-Prinzip nichts geändert, und übrigens entdeckte das Militär dann doch ziemlich schnell die universellen Einsatzmöglichkeiten des Alleskönners. Als Erste griffen bereits im September 1950 die Schweizer Militärs zu und sicherten sich eine kleine Unimog-Flotte. Denn dank des speziellen Fahrwerks mutiert der sperrige Unimog bei Bedarf zu einem Kletterkünstler, der kein Gelände fürchtet. Und das ganz ohne elektronische Unterstützung im Gelände. „Elektronischen Schnickschnack benötigen wir nicht im Gelände. Wir brauchen nur vier Dinge: Differenzialsperren, Allrad, Gas und Kupplung“, erklärt ein Unimog-Sprecher. Natürlich hilft auch die Kraftübertragung, bei der sechs der aktuellen acht Gänge vorwärts

und rückwärts eingesetzt werden können. So kann sich der Unimog wie einst Baron Münchhausen mit eigener Kraft aus jeder kniffligen Situation befreien.

Gibt es also irgendetwas, das der Unimog nicht kann? „Er kann nicht fliegen“, antwortet Karl Josef Leib, Leiter des Unimog-Museums in Gaggenau kurz und bündig. Und wie lange hält so ein Unimog. „Kann man nicht sagen, er wird ja erst seit 70 Jahren gebaut. Ein Unimog wird nicht verschrottet, er wird vererbt.“ In der Tat haben sich die Alleskönner-Gene des Universal-Motorgeräts in den vergangenen Jahrzehnten nicht verändert. Die beeindruckende Demonstrationsfahrt in einer Kiesgrube nahe Gaggenau absolviert ein 41 Jahre alter Unimog genauso souverän wie später ein aktuelles Modell, das in seinem Tank als Feuerwehrfahrzeug 4000 (als Viersitzer) oder 6000 Liter (als Zweisitzer) Löschwasser transportieren kann. Lediglich der Komfort hat sich in den vergangenen Jahrzehnten deutlich verbessert, und auch die Leistung des Antriebs steigerte sich von ursprünglich bescheidenen 25 PS auf aktuelle 156 bis 299 PS.

Und wenn der unbedarfte Beifahrer denkt, jetzt ist es aus, das kann er nicht schaffen, klettern der Alte wie der Neue einfach die 80-Grad-Steigung hinauf und legen sich bei der Wasserdurchfahrt genüsslich auf die Seite, so dass man sich innerlich schon auf eine erfrischende Abkühlung gefasst macht. Dann passiert – nichts. Dank des flexiblen Fahrwerks nimmt der Unimog wieder seine aufrechte Position ein und rollt souverän über das nächste Hindernis.

„Wir haben die ursprünglichen Gene bis heute nicht verändert. Das brauchen wir auch nicht“, erklärt der Unimog-Sprecher. Seit Oktober 1950 gehört der Unimog zu Daimler und wird inzwischen im Lkw-Werk Wörth produziert. Pro Jahr werden dort rund 2000 Exemplare hergestellt. Bisher wurden insgesamt rund 400 000 Unimogs in alle Teile der Welt geliefert. Ein Ende ist nicht abzusehen – nur eins ist sicher. Einen elektrifizierten Unimog wird es in absehbarer Zeit nicht geben. (ampnet/ww)

Bilder zum Artikel



Unimog: Der Urahn und seine Nachfolger.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz Unimog, 1956.

Foto: Hersteller



Unimog 25 PS (Baureihe 401/402), 1953.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz Unimog, 1956.

Foto: Hersteller



Unimog-Produktion in den 1960er Jahren.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz Unimog, 1959.

Foto: Hersteller



Parade alter Unimog.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Unimog.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Unimog.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Unimog.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Unimog.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Unimog.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Unimog U 4023.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Unimog U 5000 6x6.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Unimog U 20.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Unimog-Designstudie.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler
