

## Offroad-Konzepte: Der Frieden brachte ihnen den Erfolg

Von Thomas Lang, cen

**1946, beziehungsweise 1947 startete die Entwicklung zweier Ikonen der Offroad-Mobilität: der Land Rover in England und der Unimog in Deutschland. Bereits vorher hatten Tausende von Jeeps Europa bevölkert. Alle drei Fahrzeuge hätte es ohne den Zweiten Weltkrieg wohl nicht gegeben. Richtig Karriere legten die drei Konzepte jedoch erst in Friedenszeiten hin und schreiben bis heute Erfolgsgeschichten.**

1941, vor nunmehr 75 Jahren feierte das erste echte Geländeauto mit Allradantrieb seine Weltpremiere. Mit dem Jeep erschien ein Fahrzeug auf der Bühne der nunmehr 130jährigen Geschichte des Automobils, das ausschließlich für militärische Zwecke entwickelt, bis 1945 in rund 630 000 Einheiten entstand. 1946, beziehungsweise 1947 startete die Entwicklung zweier weiterer Ikonen der Offroad-Mobilität. Der Land Rover in England und der Unimog in Deutschland. Alle drei Fahrzeuge hätte es ohne den Zweiten Weltkrieg wohl nicht gegeben. Richtig Karriere legten die drei Konzepte jedoch erst in Friedenszeiten hin und schreiben bis heute Erfolgsgeschichten.

Unmittelbar nach Kriegsende sahen sich die Verantwortlichen in England wie im besetzten Deutschland mit ähnlichen Problemen konfrontiert. In beiden Ländern lag die Wirtschaft am Boden. Besonders schwerwiegend waren die Kriegsfolgen in der Landwirtschaft. Der allgegenwärtige Mangel, vor allem an technischen Hilfsmitteln, bedrohte selbst eine grundlegende Versorgung der Bevölkerung. Im sogenannten „Hungerwinter“ von 1946 mussten weite Teile der deutschen Bevölkerung mit kaum mehr als 1000 Kalorien am Tag auskommen. Rund 400 000 Opfer kostete die kalte Jahreszeit 1946/47.

Die englische Antwort auf den Bedarf an einfachen, für Landwirtschaft und Transport geeigneten Fahrzeugen für den Bauernstand war der Land Rover. Die Karriere deutscher Allradautos begann, wie in England, ebenfalls unmittelbar nach dem Krieg. Bereits im Sommer 45, wenige Monate nach der Kapitulation der Wehrmacht, hatte sich eine

Arbeitsgruppe aus nunmehr arbeitslos gewordenen Konstrukteuren von Flugmotoren und einem diplomierten Landwirt gegründet. Offiziell am 1. Januar 1946. Der Ingenieur Albert Friedrich hatte mit ersten Notizen und Zeichnungen schon im Dezember 1945 angefertigt. Mit dem rein pragmatisch orientierten Konzept einer Fahrzeugkombination aus Schlepper und Kleinlastwagen. Als Geräteträger für Land- und Fortwirtschaft. Und für vielfältige kommunale Aufgaben. Als Name erhielt das Projekt eine sehr deutsche Bezeichnung: „Unimog“. Ein Akronym für „Universal-Motor-Gerät“.

Schon die ersten Skizzen zeigten die Grundform dieses motorgetriebenen Universalgeräts für die Landwirtschaft. Ein Fahrzeug, das über einen Allradantrieb mit vier gleich großen Rädern verfügte. Obwohl es eigentlich primär die Aufgaben eines Ackerschleppers übernehmen sollte. Für den Antrieb mussten 25 PS reichen. Sechs Fahrstufen für das Getriebe und eine maximale Geschwindigkeit von 50 km/h sollten ausreichende Beweglichkeit für den Lieferverkehr sichern. Vorn verfügte der Entwurf des Unimogs über einen Zapfenwellenantrieb für verschiedene landwirtschaftliche Geräte, hinten erhielt er eine Schleppvorrichtung.

Am 1. Januar 1946 übernahm die Firma „Erhard & Söhne“ in Schwäbisch Gmünd das Projekt. Die Konstruktion zeichnete sich nicht zuletzt durch ihre konsequente Rationalität aus. Die Gehäuse für Vorder- und Hinterachse bestanden aus identischen Blechteilen, beide Achsen erhielten dieselben Laufradvorgelege mit Bremsen. Die Spurweite von 1270 Millimetern entsprach einer grundlegenden Vorgabe aus dem Ackerbau: zwei Reihen in einem Kartoffelfeld. Der erste Prototyp fuhr noch im selben Jahr. Er erhielt einen Benzinmotor und ein Vierganggetriebe von ZF. Die schräge Fronthaube und das Fahrerhaus mit Verdeck entsprachen bereits weitgehend dem späteren Serienmodell.

Im Frühjahr 1947 unternahmen die Entwickler in der Umgebung von Schwäbisch Gmünd erste Erprobungsfahrten mit dem Unimog. Der ursprünglich geplante Benziner für den Antrieb entfiel zugunsten eines Dieselmotors von Mercedes, der mit 1,7 Liter Hubraum und 38 PS Leistung neu für den Personenwagen 170 D entwickelt worden war. Für den Unimog drosselten die Ingenieure den Motor auf 25 PS und optimierten ihn im Hinblick auf Drehmomentabgabe.

Seine Serienreife erlangte der Unimog 1948. Die Fertigung der Vorserie und der ersten 600 Einheiten zwischen 1949 und 1951 übernahm die „Boehringler Werkzeugmaschinen GmbH“ in Göppingen. Nachdem Mercedes-Benz 1951 den Bereich Unimog von Böhrlinger übernommen hatte, wurde die Fertigung des nur 3,5 Meter langen Unimogs mit seinen vier 20-Zoll-Rädern und Geländereifen vom Format 6,5 x 20 nach Gaggenau verlagert. Die Baureihe erhielt die Bezeichnung 404.

Mercedes unterzog den Unimog einer gründlichen Weiterentwicklung. Ab 1955 entstand aus dem Ackerschlepper eine zweite Modellreihe, der 404 S. Ein kleiner, hochgeländegängiger Lastwagen mit einem Radstand von 2900 Millimetern, der unter anderem durch die 1955 gegründete Bundeswehr einen Großabnehmer fand und die Bezeichnung Unimog S erhielt. Der Benzinmotor des 404 S leistete 82 PS aus 2,2 Liter Hubraum. Später wuchsen Hubraum und Leistung auf 2,8 Liter, beziehungsweise 110 PS. Durch verschiedene Radstände und Motoren diversifizierte sich das weitere Angebot, um den Unimog für möglichst viele Einsatzmöglichkeiten zu qualifizieren. Der 404 S fand bis 1980 insgesamt 64 242 Abnehmer.

Der parallel gebaute Basis-Unimog erhielt ab 1956 eine gründliche Überarbeitung. 1966 lieferte Mercedes das 100 000ste Exemplar aus. In diesen Jahren verlor der Unimog seine Bedeutung als Ackerschlepper, weil das Angebot von spezialisierten Traktoren immer weiter gewachsen war und der Unimog für die landwirtschaftliche Nutzung zu wenig Leistung bereitstellte.

Während der Land Rover als geländegängiger Pkw seinen Platz fand, eine eigene Marke begründete und mit dem Range Rover die Vorlage zu den eher luxusbetonten SUV spielte, konzentrierte sich Mercedes mit dem Unimog ausschließlich auf den Nutzfahrzeugbereich. 1963 folgte mit dem 406 eine neue Baureihe. Seine Fahrerkabine war klappbar, der Diesel-Sechszylinder steigerte bis zur Einstellung der Baureihe 1988 seine Leistung von 65 auf 110 PS. 1977 waren bereits 200.000 Unimog gefertigt.

Um dem Anspruch eines universellen Motorgeräts tatsächlich gerecht zu werden, diversifizierte Mercedes das Angebot des Unimogs bis heute in eine kaum zu überblickende Zahl an Varianten und Ausstattungen. Unimogs stehen im Dienst von Feuerwehr, Rotem Kreuz, Katastrophenschutz und Bundeswehr. Mit einem speziellen Fahrgestell arbeiten sie als Rangierlokomotiven oder Schneefräsen. In der Landwirtschaft haben sie wieder zu ihren Wurzeln zurück gefunden.

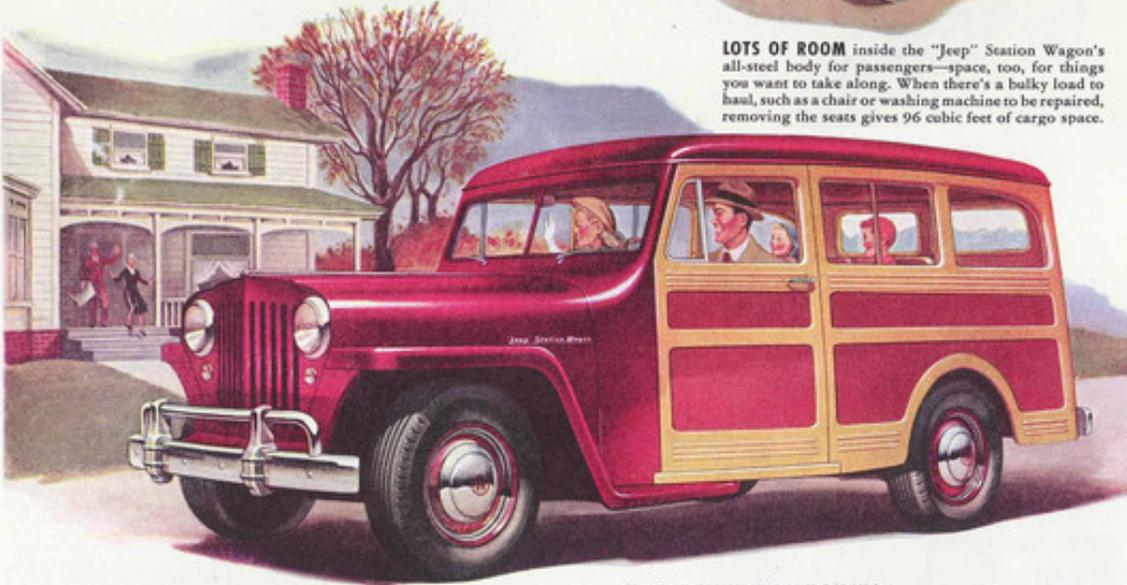
Ob Jeep, Land Rover oder Unimog, als puristische Nutzfahrzeuge aus dem Krieg geboren, haben alle drei Konzepte nicht nur erfolgreiche zivile Karrieren hingelegt. Ohne Ausnahme ist es ihnen gelungen, eigene Kulte zu kreieren und eine riesige, innige Fangemeinde zu formen, die sich die Pflege der Originale und Oldtimer auf die Fahnen geschrieben haben. Zu Recht, denn keine anderen Fahrzeugbaureihen haben nach der Katastrophe eines Krieges so erfolgreich den Frieden mitgestaltet.

# *You've never owned a car so useful, so practical*

**N**O sedan can match a station wagon for all-around usefulness. And no other station wagon is so practical for every use as the "Jeep" Station Wagon—the first with an all-steel body and top for greater safety and longer service. It's a roomy, comfortable family car. When you need extra big load space, all except the driver's seat are removable. Let your Willys-Overland dealer show you how fully the "Jeep" Station Wagon meets your family's needs.



**LOTS OF ROOM** inside the "Jeep" Station Wagon's all-steel body for passengers—space, too, for things you want to take along. When there's a bulky load to haul, such as a chair or washing machine to be repaired, removing the seats gives 96 cubic feet of cargo space.



**WONDERFULLY SMOOTH RIDING** on country roads as well as city streets. Independent front-wheel suspension absorbs road bumps, keeping the car level and steady. It's a thrifty car to drive—the world-famous "Jeep" Engine with overdrive delivers mileage to brag about.



**LET IT SNOW** or rain or the sun beat down—the "Jeep" Station Wagon's all-steel body and top can take it. Even more important, you drive a "Jeep" Station Wagon with the secure feeling of sturdy steel around and above you.

## **'Jeep'** *Station Wagon*

**WITH STEEL BODY AND TOP**



**WILLYS-OVERLAND MOTORS, TOLEDO**  
MAKERS OF AMERICA'S MOST USEFUL VEHICLES

Willys Jeep Station Wagon Anzeige 1947

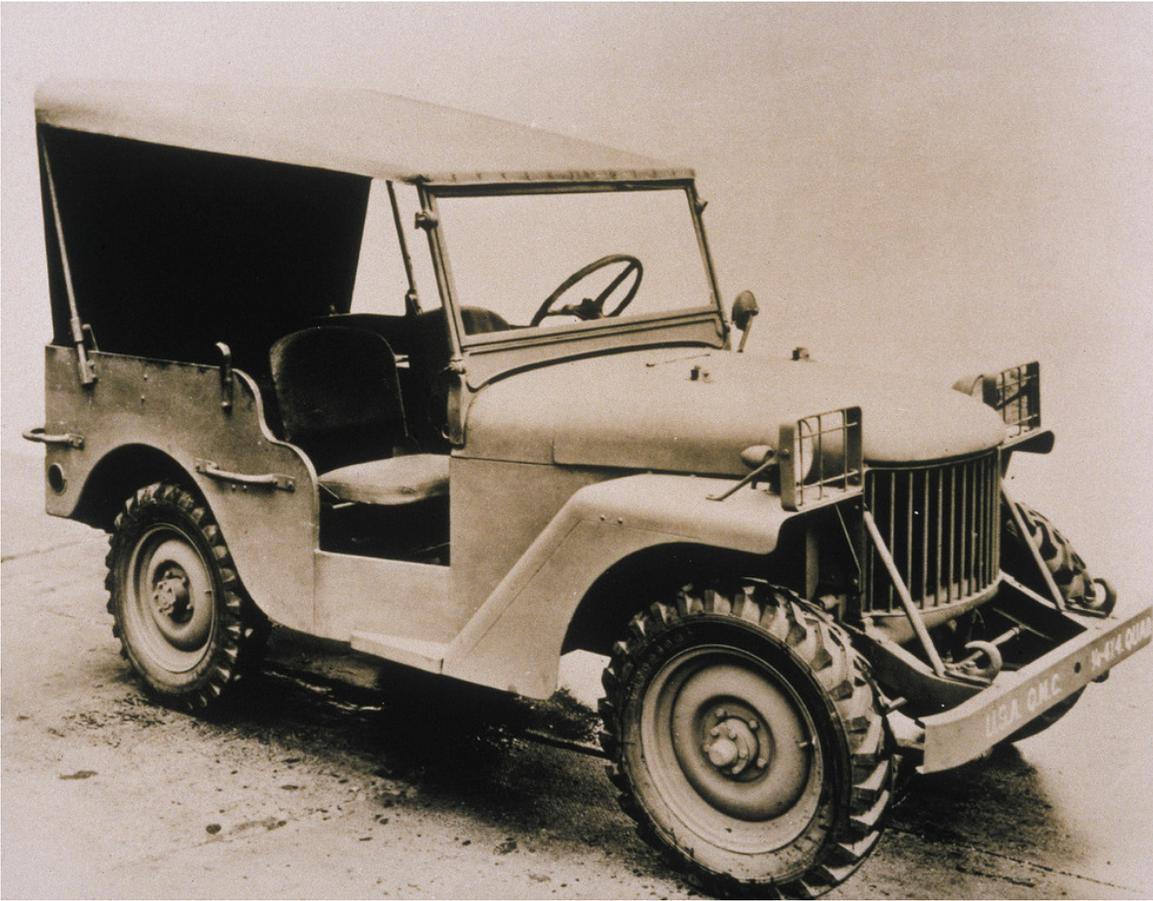
IJ\_WillysJeepStationWagonAnzeige\_1947





Jeep, 1941 (Chrysler).

---



Jeep Quad, 1941



Jeep Wagoneer, 1946.

---



Jeep-Fertigung 1964.

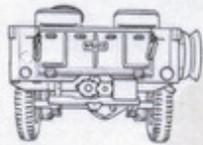
---



**WHEN THE GOING IS TOUGH**, when you have a heavy load to pull, the Universal "Jeep's" 4-wheel drive puts amazing tractive power at your command. That's why the "Jeep" can haul supplies through mud and snow . . . take workers across roadless countrysides . . . pull almost any farm implement. The front drive-axle of the "Jeep" is a "business end" that broadens the utility of this versatile vehicle for industry and the farm.

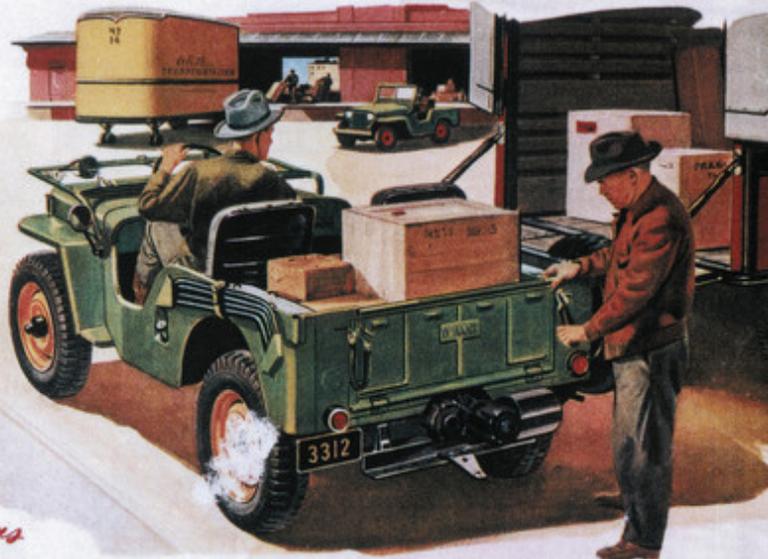
# ***THE 'JEEP' HAS TWO 'BUSINESS ENDS'***

**2 or 4 Wheel Drive, Plus Power Take-off, for Widest Utility**



**ON THE HIGHWAY** and around town, you drop back to conventional 2-wheel drive to save on the economy of the world-famous Willys-Overland "Jeep" Engine. And if you have belt- or shaft-driven equipment to operate, the power take-off on the rear makes your "Jeep" a mobile power unit.

Your Willys-Overland dealer can show you why the Universal "Jeep," with its two business ends, can do more jobs for you at lower cost.



*Willys-Overland Motors*  
 TOLEDO, OHIO  
 MAKERS OF AMERICA'S MOST USEFUL VEHICLES

**FOR ECONOMICAL POWER . . . FOR ALL-AROUND VERSATILITY**

# ***GET A 'Jeep'***

Jeep-Werbung von 1947.



Jeep Station, 1947.

---



Jeep Dispatcher, 1955.

---



Jeep Cherokee Trailhawk 3,2 Liter.

---



Jeep Renegade Desert Hawk.

---



Jeep Experience Day.

---



Mercedes-Benz Unimog, 1956.

---



Mercedes-Benz Unimog.

---



## Mercedes-Benz Unimog.

---



Unimog, 1946.

---



Mercedes-Benz Unimog mit Kabine von Westfalia-Werke, 1953.



U 38254

Mercedes-Benz Unimog, 1959.

---



Mercedes-Benz Unimog, 1959.

---



Mercedes-Benz Unimog U 500 Black Edition.



Mercedes-Benz Unimog.



Unimog U5023 als Tanklöschfahrzeug.



Modifizierter Unimog U 530 von Paul Nutzfahrzeuge.



Mercedes-Benz Unimog für die Schiene.



Unimog U 5000 6x6.



Unimog Studie.



Unimog-Designstudie 2011.

---



Land Rover, Prototyp, 1947.

---



Land Rover, Serie 1, 1948.

---



Land Rover Defender, Baujahr 1951.

---



Land Rover Defender: Produktion in Solihull.

---



Land Rover Series III (1977) von Bob Marley.

---



65 Jahre Land Rover:

---



65 Jahre Land Rover:

---



Range Rover Evoque Cabriolet.



Range Rover SDV6 Diesel Hybrid.

---