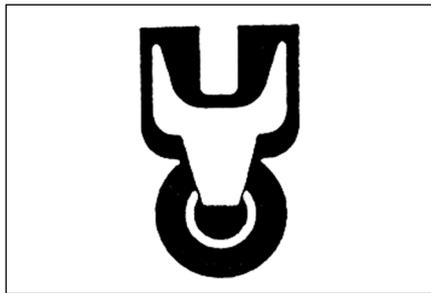


1947 – heute



1947 – 1953



1953

**Unimog
1945 – heute**

Das „Universelle-Motor-Gerät“ ist als Unimog wohl eines der bekanntesten Nutzfahrzeuge weltweit.

Es basierte auf einer Entwicklung der Ingenieure Dr. Albert Friedrich und Heinrich Rößler (Patent DRP 937 508) und verdankt seinen Namen dem Ingenieur Hans Zabel.

Im September 1950 übernahm die Daimler-Benz AG (>Mercedes-Benz) Fertigung und Vertrieb des Unimogs von der Werkzeugmaschinenfabrik Gebr. >Boehringer G.m.b.H., Göppingen. Die ersten Fahrzeuge waren bei der Gold- und Silberwarenfabrik > Ehrhard & Söhne, Schwäbisch Gmünd, entwickelt worden. Ab Januar 1951 wurde der Unimog (er war zwischenzeitlich männlich geworden) in einer eigenen Abteilung der Daimler-Benz AG in Gaggenau

gebaut. Erst 1953 wich der Ochsenkopf, das Markenzeichen der Firma Boehringer, dem Mercedes-Benz-Stern.

Im landwirtschaftlichen und forstwirtschaftlichen Einsatz verdiente sich der Unimog seine ersten Spuren, aber

UNIMOG
UNIVERSAL-MOTORGERÄT

In der Landwirtschaft:
Anbaumöglichkeit für die verschiedensten Ackerbaugeräte vorn, seitlich und hinten. Minimalgeschwindigkeit 0,8 km/std., Maximalgeschwindigkeit 50 km/std. Vordere und hintere Zapfwelle, seitliche Riemenscheibe Lodepritsche für 1 t Nutzlast.

In der Forstwirtschaft:
Unerreichte Geländegängigkeit durch Allradantrieb mit Differentialsperren vorn und hinten, Sechsganggetriebe, schmale Bauart und große Bodenfreiheit. Seilwinde mit 2 500 kg Zughakenleistung und Standketten.

Im Transportgewerbe:
Elastischer 25 PS Mercedes-Benz Vierzylinder-Dieselmotor. Transportleistung bis 460 Zentner. Auch bei schwersten Lasten kein Aufbaum durch Schwerpunktverlagerung von Motor und Fahrer weit nach vorn.

SILBERNE PREISMÜNZE
HÖCHSTE AUSZEICHNUNG DER DLG.

DAIMLER - BENZ AKTIENGESELLSCHAFT WERK GAGGENAU ABT. UNIMOG

Unimog-Werbung von Daimler-Benz 1951



Unimog der Firma Boehringer



Unimog 406 im Jahr 1966



Unimog 1955



Unimog 406 im Jahr 1966

auch Expeditionen lernten das bis zu 50 km/h schnelle Fahrzeug als Strassenzugmaschine und -Sattelschlepper schätzen. Angetrieben wurde der Unimog mit dem auf 25 PS gedrosselten Dieselmotor des Mercedes-Benz-Pkw 170 D. Allklauengetriebe mit 6 Vor- und 2 Rückwärtsgängen, wahlweise Zwei- oder Vierradantrieb mit zwei Differentialsperren, besonders große Bodfreiheit usw. ließen das Fahrzeug auch für die Bewältigung außergewöhnlicher Betriebsverhältnisse etwa im Baugewerbe u. ä. als besonders einsatzfähig erscheinen. Hinzu kam die große Zugkraft, die im 1. Gang bei einer Geschwindigkeit von 3 km/h bis auf 23 t GG gesteigert werden konnte, während sie im 6. Gang bei 45 km/h noch 6,5 t GG betrug. Seine kleine Ladepritsche trug immerhin 1 t Nutzlast. Im Kommunaldienst ...

Ein rundes, geschlossenes Fahrerhaus erhielt der Unimog 1951. Aus dem vielseitigen Aufbauprogramm seien nur Müll-, Tank-, Montagewagen-, Schlammabsauger-, Spreng- und Löschaufbau genannt. Auch mit Kipppritsche wird der Unimog geliefert, wobei die Kippvorrichtung durch Druckluft betätigt wird. Aus der Vielzahl von Verwendungsmöglichkeiten, die schon durch die verschiedenen Hilfseinrichtungen (Druckluftvorrichtung, Zapfwellen etc.) gegeben sind, seien nur ganz kurz einige herausgegriffen: Bereitschaftswagen für Reparatur- und Ersatzteildienst im Kraftfahrzeuggewerbe, Instandsetzungs- und Abschleppzug mit Unterbringung von Abschleppgeräten am Anhänger, Schlauchfahrzeug mit Wasserpumpe für das Feuerlöschwesen, Sattelschlepper mit Spreng- und Fäkalienauflieger, Schneeschleuder, Schneefräse und Schneepflug. Damit sind aber die Verwendungsmöglichkeiten dieses hochinteressanten Fahrzeuges natürlich noch lange nicht erschöpft.

Mit der Wiederaufrüstung Deutschlands 1955 erhielt der Unimog auch eine militärische Aufgabe.

„... für Schlepperzwecke diesen neuen Verwendungszweck mit größerer Geschwindigkeit. Vielleicht wäre das unter Verwendung des nicht mehr gedrosselten 1,8-Ltr.-Dieselmotors (heute

im L 319 ja mit 43 PS) möglich gewesen, aber der Ottomotor ist der NATO sympatischer. Daß nun der neue Unimog S nicht mehr – was nahe gelegen hätte – den 52pferdigen 170-S-Motor, sondern gleich den obengesteuerten Sechszylindermotor des 220a erhielt, deutet vielleicht drauf hin, daß der letzte seitengesteuerte Motor der Untertürkheimer nicht mehr allzu lange leben wird. Oder war man an den 85 Pferden der größeren Maschine froh? – Jedenfalls blieb die Grundkonzeption des Unimog, insbesondere aber alles weiterhin Brauchbare an Einzelaggregaten erhalten. Statt der seitherigen 25 PS sind jetzt deren 85 vorhanden, die dem Fahrzeug einerseits eine Spitzengeschwindigkeit von 95 km/h und andererseits eine Steigfähigkeit von 60% mit 1,5 t Belastung bzw. eine maximale Zughakenkraft von 2,8 t verleihen. Der Vorderradantrieb ist natürlich abschaltbar, jedes der Differentiale ist sperrbar. Wie bei allen jüngeren Mercedesstypen hat die Kugelumlauf Lenkung (und sogar ein Lenkungsdämpfer) im Unimog S Eingang gefunden. Beide Achsen haben Schraubenfederung (hinten mit Zusatzfeder) und Dämpfung durch Teleskopstoßdämpfer; die Fußbremse ist hydraulisch, die Handbremse mechanisch (Hinterräder).

Erstaunlich sind natürlich die Werte, die ein solches Spezialfahrzeug mit so starker Maschine an Fahrleistung erzielt. Genannt wurde schon die Höchstgeschwindigkeit, die maximale Zugkraft und die höchste Steigfähigkeit. Weiter zu erwähnen ist die kleinste Marsch- (Kriech-) Geschwindigkeit mit 1,5 km/h, womit sich der Unimog S durchaus dort eignet, wo der seitherige Unimog als purer Ackerschlepper eingesetzt war; eine vordere und hintere Anhängerkupplung und Zapfwelle mit je 30 PS Abtriebsleistung sind sogar speziell für diesen Verwendungszweck vorgesehen. Mit 11,2 m Wendekreisdurchmesser ist das Umgehen mit ihm auch nicht schwer. Der Unimog S erklettert Stufen bis 350 mm Höhe, wadet unbehelligt durch 0,8 m tiefes Wasser, fällt auch bei 20 % Querneigung am Hang nicht um und geht dank sehr großer Überhangwinkel (vorn 48°, hinten 45°) auch steile Hänge gut an. Ohne

Anhänger beträgt der Verbrauch 18 und mit 1,5-t-Anhängelast 23 l/100 km, da der Tank aber 120 l faßt, ist ein großer Aktionsradius gewährleistet. Das Fahrzeug weist eine 24-V-Anlage auf. Die Pritsche hat 2700×200×500 mm lichte Maße, also 5,4 qm Ladefläche. Damit will der Unimog S weniger ein Transportfahrzeug für Güter als ein zuverlässiger, vor keinem Gelände zurückschreckender Wagen für Spezialzwecke sein, als da sind: Hilfs- und Bergungsfahrzeug, Löschfahrzeug, Rettungsfahrzeug, Jagdfahrzeug, Expeditionsfahrzeug in Gebirge, Wüste und Urwald.“

1957 erhielt der Unimog 30 PS zur IAA ein neues geschlossenes Fahrerhaus, das dem des Omnibus „O 319“ ähnelte, formschöner ist und mehr Platz bietet.

Eine weitere Verwendungsart eröffnete der 1961 vorgestellte Unimog-Hubwagen mit dem Eylert-Hubaggregat, der allerdings lediglich an den Einzweckbetrieb gedacht, ein Fahrzeug also, das für den rationellen Stückgutverkehr prädestiniert ist. Speditionen, Industrie- und Handelsunternehmen dürften also hier den Hauptinteressenkreis bilden. – vom Boden bis 1,6 m Höhe ... Der Antrieb des Unimog-Hubwagens mit Eylert-Hubeinrichtung erfolgt über die Vorderachse. ... Ausgelegt ist das Fahrzeug für eine Last von 3 t. 1963 folgte der Ruthmann-Hubwagen mit vollhydraulischer, schräg ablenkbarer Ladefläche.

Waren die verschiedenen Anbaugeräte bisher druckluftbetätigt, so verwendeten die Gaggenauer ab 1962 Hydraulik für deren Antrieb. Die bisherige 32-PS-Ausführung (Typ 411) des Unimog, den man weiterbaute, war weiterentwickelt worden und kam als 65-PS-Variante (Typ 406) auf den Markt. Sie konnte maximal über 70 t ziehen. Seine Pritschennutzlast betrug 1,7 t. Als Antriebsaggregat dient ein Sechszylinder-Viertakt-Diesel mit einem Hubvolumen von 4580 ccm, der normal bei 3000 U/min 100 PS bzw 110 PS abgeben kann. In dieser Form ist er im Viertonner-Lastwagen vom Typ 323 enthalten. Der gleiche Motor dient nun auch zum Antrieb des stärkeren Unimog, allerdings ist hier seine Leistung

auf 65 PS gedrosselt, um auch bei ununterbrochenem Volllast-Dauerbetrieb seine Aufgabe voll erfüllen zu können.

Die IAA '92 in Hannover sah als Weltpremiere die leichten und mittleren Unimog-Baureihen mit völlig neu konzipierten Leiterrahmen und Fahrerhäusern. Bei Geräteträgern ermöglichte eine asymmetrische Absenkung der Motorhaube auf der Fahrerseite den freien Blick auf Anbaugeräte. Für Transport- und Geländeeinsätze blieb die konventionelle Gestaltung. Erstmals bot man Rechtslenker-Versionen an. Die mittlere Baureihe ging im Juni, die leichte im Spätherbst in Serie und sie ersetzen die bisherigen Typen U 600 bis U 1150 L. Weitere Innovationen stellten die Scheibenbremsen rundum, ABS, hydraulische Geräteverriegelung „Servolock“ sowie die Verwendung biologisch abbaubarer Hydrauliköle und schließlich die neuen LEV-Kraftquellen dar, die auch mit Rapsöl-Methylester betrieben werden konnten. Mit kurzem Radstand als Geräteträger und Zugmaschine gab es die Typen U 90 (Fünfzylinder OM 602, 87 PS), U 110 (Vierzylinder-Turbo OM 364 A, 102 PS) und U 140 (Ladeluftgekühlter Vierzylinder-Turbo OM 364 LA, 133 PS), mit langem Radstand als hochgeländegängiges Fahrzeug die Typen U 110 L und U 140 L sowie als Triebkopf den U 140 T. Mit der schweren Unimog-Baureihe bot man 55 Baumuster mit rund 3500 Sonderausrüstungen im Gewichtsbereich von 4,8 bis 14,8 t zGG zur Wahl.

1995 orderte das belgische Verteidigungsministerium 1512 Unimog vom Typ U 1350 L. Die Lieferung erstreckte sich über vier Jahre.

...