

Unimog Geschichte

Quelle: <http://unimog411.de/tl/Geschichte.htm>



Unimog Prototyp 1948

Die erste Zeichnungen von Albert Friedrich 1945 zeigen ein „motorgetriebenes Universalgerät für die Landwirtschaft“, die Bezeichnung „Unimog“ gibt es noch nicht. Allradantrieb und vier gleich große Räder kennzeichnen das schlichte Fahrzeug, das mit 25 PS als Schlepper, landwirtschaftliches Gerät, stationäre Antriebsmaschine und Lieferfahrzeug für die Agrarwirtschaft gedacht ist; an die vielfältigen späteren Einsatzmöglichkeiten denkt in der Nachkriegszeit noch niemand. Sechs Geschwindigkeiten bis 50 km/h sind geplant, Antrieb für Landgeräte vorn, Schleppeinrichtung hinten, Laderraum in der Mitte. Alles zusammen ein simples, aber trotzdem ungewöhnliches Konzept, das sich von herkömmlichen Traktoren abhebt.



Unimog U 401

Am [1. Dezember 1945](#) schließt Albert Friedrich einen Produktionsvertrag mit der Firma [Erhard & Söhne](#) aus [Schwäbisch Gmünd](#). Am [1. Januar 1946](#) beginnt das Unternehmen „Allzwecktraktor“. Die Ingenieure wie Rößler und Zabel entwickeln das Fahrzeug in schnellen Schritten weiter. Bald zeigen die Zeichnungen eine geänderte, sehr rationelle Konstruktion: identische Blechkörper für die Gehäuse der Vorder- und Hinterachse, identische Laufradvorgelege mit Bremsen für Vorder- und Hinterachse, nur vier Antriebsgelenke. Die Konstrukteure denken praktisch: Eine Spurweite von 1.270 Millimeter entspricht zwei Kartoffelreihen. Zahlreiche Merkmale machen das neue Fahrzeug einzigartig, unter anderem die vergleichsweise hohe Geschwindigkeit, schraubengefederte und gedämpfte Achsen, Allradantrieb mit Differenzialsperren vorne und hinten, Rahmenbauweise vergleichbar mit Lastwagen oder Pkw, Anbaumöglichkeiten für Geräte vorn, in der Mitte, seitlich und hinten, Betrieb einer Zapfwelle vorne, in der Mitte und hinten.

Das erste Versuchsfahrzeug mit [ZF](#)-Vierganggetriebe und Benzinmotor entspricht mit seiner schrägen Frontpartie, dem Fahrerhaus mit Verdeck und der Ladefläche dahinter Ende [1946](#) schon weitgehend dem späteren Serienmodell. In dieser Zeit entsteht auch der Name: Aus dem von Ingenieur Zabel geprägten Begriff „*Universal-Motor-Gerät*“ wird zusammengezogen „*Unimog*“. Bereits im Frühjahr 1947 wagen die Ingenieure mit dem U 1 in der Umgebung von Gmünd eine erste Vorführung. Noch fehlte jedoch ein geeigneter Dieselmotor. Den steuert ab [1947](#) die Daimler-Benz AG mit dem soeben (für den Pkw 170 D) neu entwickelten [OM 636](#) (geteilte Ventildeckel, BM 636.912) zu. Dessen Produktion ist zunächst noch gar nicht beschlossen, doch die Mannschaft um Friedrich setzt auf die Marke mit dem „Stern“. Vier Prototypen werden in Schwäbisch-Gmünd gebaut, während der U 5 (heute im Unimog-Museum in Gaggenau) und U 6 (heute in Privatbesitz in Köln) bereits in Göppingen bei Boehringer zusammengebaut wurden.



Unimog U 2010 1949

Die Unimog-Produktion wurde 1949 zur Firma [Boehringer Werkzeugmaschinen](#) GmbH nach [Göppingen](#) verlagert. Insgesamt 600 Fahrzeuge der Baureihe 70200, davon 100 der Vorserie, verlassen bis Januar [1951](#) das Göppinger Werk. Als Markenzeichen ziert ein stilisierter Ochsenkopf mit Hörnern in Form eines „U“ das Fahrzeug. Weitere Merkmale des „Boehringer-Unimog“ sind Sechslöcherfelgen, Nieten unterm Armaturenbrett, verkürzte Ackerschienen, zylindrische Aussennaben,

abgerundeter Pritschenrahmen und fehlende [Sicken](#) vorne im Kotflügel. Als Farbe diente ein dunkles Tannengrün („Unimog-Grün“).

1951

Nach der Übernahme des Bereichs Unimog von [Boehringer](#) durch [Mercedes-Benz](#) verlässt am 3. Juni der erste Unimog der Baureihe 2010 aus [Gaggenau](#) das Band – noch unter dem bisherigen Zeichen des Ochsenkopfes und ohne den Mercedes-Stern. Das kompakte, gerade mal dreieinhalb Meter lange Fahrzeug kommt wie bisher mit 25 PS aus. Unverändert bleiben auch andere Merkmale wie das schlichte und funktionelle Fahrerhaus mit Klappverdeck, der Allradantrieb und das Fahrgestell mit seinen vier gleich großen Rädern 6,5 × 20.



1953

Die bisherige Baureihe U 2010 wird umbenannt in die Baureihe *U 401* und durch die Baureihe *U 402* (langer Radstand) ergänzt. Gleichzeitig wird erstmals ein geschlossenes Fahrerhaus („Froschauge“) angeboten. Dessen Fertigung übernimmt [Westfalia](#), später vor allem als Hersteller von Wohnmobilen bekannt und heute eine Beteiligungsgesellschaft von Daimler-Chrysler.



1955

Im Mai verlässt der erste *Unimog S* der Baureihe *404.1* das Montageband in Gaggenau/Baden. Im Gegensatz zu den bisherigen als [Ackerschlepper](#) konzipierten Unimog ist der Unimog S ein kleiner hochgeländegängiger [Lkw](#). Er verfügt über einen langen Radstand (2.900 mm) und ist für den militärischen Einsatz bestimmt. Im Hintergrund steht unter anderem die [Bundeswehr](#), die [1955](#) gegründet wird. Sie wird im Laufe der langen Karriere des Unimog S zum Großabnehmer dieser Variante, die sich folgerichtig zum Unimog-Bestseller entwickelt. Aufgrund seiner Geländeeigenschaften ist der Unimog S jedoch von Armeen in aller Welt geschätzt. So geht die erste Tranche des Unimog S zur französischen Armee in der französischen Besatzungszone (Baden) mit Sitz in Baden-Baden.

Der Unimog S trägt das typische ovale Kühlergitter mit eingefassten Rundscheinwerfern der Nutzfahrzeuge von [Daimler-Benz](#) aus dieser Zeit. Sein Fahrerhaus ist zeitlos und attraktiv gestaltet. Der Radstand wächst gegenüber dem Ur-Unimog um rund einen Meter erst auf 2.670, dann 2.900 mm. Unter der Haube des Unimog S arbeitet auch kein Dieselmotor wie im Ur-Unimog, sondern ein modifizierter Benziner aus dem Pkw. Er leistet anfangs 82 PS aus 2,2 Liter Hubraum (Motor M180, niedrig verdichtet mit einem Doppelvergaser), später sind es alternativ 110 PS aus 2,8 Liter (Motor M130 höher verdichtet mit 2 Doppelvergasern). Im Laufe der Jahre begeistern sich nicht nur Kunden in Uniform für den Unimog S, er erfreut sich auch bei zivilen Kunden zunehmender Beliebtheit. Der Unimog 404S erwies sich als der beliebteste Unimog überhaupt und wurde bis 1980 insgesamt in einer Stückzahl von 64.242 Stück produziert. Er wurde somit zum erfolgreichsten Unimog aller Zeiten.



Unimog S ex Französische Armee

Auch der Basis-Unimog U 401/402 wird weiterentwickelt: 1956 steigt seine Motorleistung auf 30 PS, die Bezeichnung ändert sich in *U 411*. Überdies ist ein zweiter, längerer Radstand (+ 400 mm) im Angebot. Ein Jahr später gibt es den

Unimog wahlweise mit einem synchronisierten Getriebe anstelle des bisher verwendeten Klauenaggregats. [1959](#) schließlich gehört die Synchronisierung zur Serienausstattung, wiederum eine Premiere für Ackerschlepper.



Unimog U 411

1957

Die geschlossenen Varianten mit langem Radstand erhalten ein neues Fahrerhaus (Westfalia Typ *DvF*). Im Mai [1961](#) rollt der 50.000. Unimog in Gaggenau vom Band.

Die Motorleistung steigt Schritt für Schritt auf 32 und 34 PS. Er bleibt bis in die siebziger Jahre die Plattform des Unimog-Programms. Oberhalb davon fächert sich die Palette in den sechziger Jahren weit auf.

