

UNIMOG – 50 Jahre UNheimlich Innovative MOtorisierungsGeschichte in Baden-Württemberg

von Dipl.-Ing. agr. Thomas Trabold

In unserem Museum steht ein besonderes Zeugnis der Württembergisch-Badischen Nachkriegsgeschichte: der UNIMOG mit der Fahrgestellnummer 5. Doch bis es überhaupt zu diesem Fahrzeug kam, war es ein oftmals steiniger Weg, was aber für einen UNIMOG noch nie ein Hindernis war.

Begonnen hatte alles bereits vor über 50 Jahren, im November 1944, als Albert Friedrich, der Leiter der Flugmotorenentwicklung bei Daimler-Benz, erkannt hatte, daß die Produktion von Flugzeugen und Rüstungsgütern in Deutschland keinen Sinn und keine Zukunft mehr hatte. Der Morgenthau-Plan stand bereits intern schon fest, und Friedrich, der davon gehört hatte, versuchte ein den neuen Rahmenbedingungen angepaßtes Produkt zu entwickeln. Unter strengster Geheimhaltung zeichnete Friedrich nach Feierabend in seiner Privatwohnung die ersten Darstellungen einer neuartigen landwirtschaftlichen Zugmaschine, die seiner Meinung nach im künftigen Agrarstaat Deutschland eine Schlüsselrolle spielen sollte.

Als der Krieg endlich zu Ende war, hatte Friedrich durch seine Weitsicht bereits einen gewissen „Vorsprung“, und als er Heinrich Rößler, ebenfalls Daimler-Benz Konstrukteur, im Sommer '45 in Stuttgart traf, kam es zu einem fruchtbaren ersten Gespräch. Rößler betätigte sich nach seiner Rückkehr aus dem Krieg als „landwirtschaftlicher Hilfsarbeiter“, wobei er jedoch die Tätigkeit des gefallenen Betriebsleiters auf einem 50-ha-Hof in Radelstatten bei Schwäbisch Gmünd wahrnehmen mußte. Der nun durch die praktische Landwirtschaft geprägte Konstrukteur Heinrich Rößler und sein vorausschauender ehemaliger Chef, Direktor Albert Friedrich, hatten ein gemeinsames Ziel: Das motorgetriebene Universalgerät für die Landwirtschaft!

Um diesen Werdegang der UNIMOG-Idee nicht in Vergessenheit geraten zu lassen, faßte Rößler die Geschichte in einer kleinen Chronik zusammen. Dies geschah auf die Initiative keines geringeren als des Mentors und langjährigen Leiters „unseres“ Institutes für Agrartechnik, Herrn Prof. Dr.-Ing. Georg Segler. Rößler schrieb: „Sehr geehrter Herr Professor Segler! Unter höflicher Bezugnahme auf das soeben mit Ihnen geführte Telefongespräch übersende ich Ihnen in der Anlage unsere „UNIMOG-Chronik“ zur gefälligen Kenntnisnahme und mit der Bitte um baldige Rückgabe.“ Dieser Chronik kann

man entnehmen, daß es 1945 zwei Entwürfe gab: Heckmotor und Mittelmotor. Für beide Varianten war ein 2-Zylinder-2-Takt-Dieselmotor der Firma Hatz vorgesehen. Beide Varianten wurden nicht realisiert.

Fortschritte machte hingegen die Suche nach einer Produktionsstätte: Albert Friedrich nahm am 24.08.45 Kontakt mit der Firma Erhard & Söhne in Schwäbisch Gmünd auf, und bis zum 20.11.45 ließ sich die US-Militärregierung zur Erteilung einer „Production Order“ überreden, was nicht zuletzt ein Verdienst von Friedrichs Tochter Ursula war, die aufgrund ihrer besseren englischen Aussprache ihren Vater in das maßgebliche Office in der Stuttgarter Marienstraße begleiten durfte. Als ein kampferprobter Captain nach stundenlangem Betrachten der Konstruktionspläne eine gewisse äußerliche Ähnlichkeit mit einem amerikanischen Jeep erkennen wollte, brachte sie freundlich ihren vorbereiteten Satz: „It is definitely not suitable for military use“. So genehmigte der Amerikaner die Umsetzung



Unimog Typ 401, Bauj. 1953, 25 PS mit Laubschneider im Weinbergeinsatz.

des Planes vom 07.09.45, der das Heckmotor-Fahrzeug mit Frontmähwerk zeigte. Am 01.12.45 konnte nun offiziell bei der Firma Erhard & Söhne die Abteilung „L“ (Landwirtschaft) eingerichtet werden, und auch Rößler war nun ab Januar 1946 Mitarbeiter. Bereits über Weihnachten '45 entstanden auf „seinem“ Hof Skizzen, die er am 28.01.46 fertigstellte. Merkmale wie Frontmotor und Schubrohre kennzeichneten diese Skizze, der am 06.03.46 ein Entwurf folgt, der nun zusätzlich die typischen Radvorgelege darstellt. Dieser Entwurf kam zur Ausführung, der UNIMOG war geboren!

Rößler schrieb in seiner „Chronik“ an Segler: *„Eine verschworene Mannschaft... trieb die konstruktive Entwicklungsarbeit und die Herstellung der ersten Aggregate dann mit aller Energie voran“.* In verschiedenen Verhandlungen mit der amerikanischen Militärregierung konnten weitere Hürden genommen werden und Materialzuteilungen ermöglicht werden. Rößler weiter: *„Trotz aller erdenklicher Beschränkungen wurde erreicht, daß die notwendigen Gußteile von der Firma Boehringer und die Zahnräder und Wellen... von der Firma Renk in Augsburg in unwahrscheinlich kurzen Terminen geliefert wurden.“*



Unimog U 40/421, Bauj. 1967, auf dem Betrieb Claver, Weingut Dornenacker.

Doch nun stand die „verschworene Mannschaft“ vor einem neuen Problem: Es gab (noch) keinen geeigneten Motor! Nachdem die Verhandlungen mit den Firmen Opel und Hanomag gescheitert waren, wurde zunächst der aus dem PKW 170v bekannte Daimler-Benz Benzinmotor M 136 eingeplant. Am 09.10.46 konnte mit einem so motorisierten Fahrgestell die erste Fahrt unternommen werden – der UNIMOG lernte laufen!

Albert Friedrich fuhr – auf einer Obstkiste sitzend – mit diesem Gefährt jeden Freitag nach Hause, so mußte man fortan nicht mehr zu Fuß in die Kirche gehen und auch Tochter Ursula ließ sich gerne in die Tanzstunde chauffieren. Ihr zweiter wichtiger Auftritt in der UNIMOG-Geschichte war die Taufe des Sprosses, der gerade im Begriff des Laufenlernens war und auch im November '46 sein erstes Kleid in Form des seitdem typisch-keilförmigen

Fahrerhauses verpaßt bekam. Der kleine Grüne mit dem Ochsenkopf wurde von Ursula Friedrich mit Mineralwasser auf den Namen UNIMOG getauft, den Zabel nach Angaben Rößlers bereits im März '46 als Abkürzung für UNIversal-MOTOR-Gerät kreierte und dafür mit einer Flasche „des noch sehr raren Weines“ belohnt wurde.

Die Entwicklungsphase bei Erhard & Söhne in Schwäbisch Gmünd war nun erfolgreich abgeschlossen, doch wer konnte nun das Fahrzeug serienmäßig bauen? Verhandlungen mit BMW, Fahr und Heinkel scheiterten gerade, als Kommerzienrat Boehringer aus Göppingen der Demontage seiner Werkzeugmaschinenfabrik durch die Umstellung auf Landmaschinenproduktion entgegenwirken wollte. Im März 1947 entschloß er sich zur Übernahme und es entstand die UNIMOG-Entwicklungsgesellschaft.

Zu dieser Zeit war man auch mit der leidigen Motorfrage dem Ziel ein Stück näher gekommen: Daimler-Benz lieferte im März und im Mai 1947 die ersten schnelllaufenden (Versuchs-)Dieselmotoren des Typs OM 636, deren Entwicklung man dem UNIMOG-Team schon im Juni 1946 versprochen hatte. Noch war unklar, ob dieser Motor in Serie gehen würde und ob er sich zum Einbau in den geplanten PKW 170 D aufgrund seiner Lautstärke überhaupt eignete. Noch im August 1948 wollte man bei der Vorstellung des UNIMOGs niemanden unter die plombierte Haube schauen lassen, da sich die patentamtliche Anmeldung des OM 636 gerade auf dem Postweg befand. Rößler stellte in seinem Schreiben Segler gegenüber fest, daß der OM 636 eigentlich nur gebaut wurde, weil *„die UNIMOG'ler über die verschiedensten Beziehungen und Wege (die sie ja noch von vor '45 hatten) besonders dafür eintraten... Ohne diesen schnelllaufenden, elastischen, leichten Diesel-Motor wäre vermutlich der weitere Entwicklungsweg des UNIMOG erheblich schwerer gewesen.“*

1948 - 1950 konnten bei Boehringer 600 UNIMOG gebaut werden. Im Zuge der Steigerung der Produktion und durch Probleme mit der Motorenlieferung – der OM 636 wurde nun mit geänderten Zylinderkopf für den 170 D produziert und paßte nicht mehr in den UNIMOG – mußte eine neue Lösung gefunden werden. Nach gescheiterten Verhandlungen mit Hanomag und Henschel, erklärte sich Daimler-Benz am 05. 09. 1950 zur Übernahme des gesamten UNIMOG-Sektors

bereit. Am 27. 10. 1950 wurde der „kleine Grüne“ per Vertrag adoptiert, und die sechs ehemaligen Gesellschafter, darunter auch Friedrich, erhielten damals zusammen 600 000 DM. Damit war aus dem UNIMOG ein richtiger kleiner Mercedes geworden.

Zwei Meilensteine für den allesüberwindenden Schlepper, der nun seine Heimat in Gaggenau gefunden hatte, waren die Verleihung der „Silbernen Preismünze“ der DLG im Jahre 1951 und des „Eignungszeichens“ des Forstlichen Prüfungsausschusses (FPA) im Jahre 1954. Auf vielen alten UNIMOG sind diese beiden Plaketten hinter der Fahrertüre zu bewundern. Ab 1953 trug der UNIMOG den Mercedes-Stern auf dem Kühlergitter, die Haube zierte noch bis 1956 der typische Ochsenkopf, danach die bekannte blauumkränzte Mercedes-Plakette.

In den Wirtschaftswunderzeiten der 50er Jahre ging es dann „richtig“ los: Erste Exporte, neue Märkte und internationales Interesse führten zur Entwicklung eines Fahrzeuges mit langem Radstand, in welchem die vorhandenen Komponenten mit einem leistungsstarken Benzinmotor kombiniert wurden. Der aus dem PKW 220 S bekannte Motor M 180 brachte das Gefährt mit seinen 82 PS auf damals bezaubernde 95 km/h. Der Sprößling aus dem Morgenthau-Plan machte so eine – 1945 völlig unerwartete – militärische Karriere. Originalzitat Rößler: *„... nach sehr günstig verlaufenen Vorführungen vor der Europäischen Verteidigungsgemeinschaft im Sommer 1953... konnte ab Mai 1955 mit der Lieferung von 1100 Fahrzeugen an die französische „Wehrmacht“ begonnen werden. Das Fahrzeug erhielt die Bezeichnung „UNIMOG S.“*

Der UNIMOG S trug ab 1956 auch zum Aufbau der Bundeswehr bei, so daß viele von uns während der Zeit bei „Y-Tours“ mit diesem Fahrzeug Erfahrungen sammeln durften. Der UNIMOG S eroberte auch die Märkte Feuerwehr, Bergbau und Energieversorgung, die heute noch wichtige Standbeine für den UNIMOG-Markt bilden.

Ein besonders guter Wurf gelang mit der Entwicklung des Typs 406. Der UNIMOG wurde nun erwachsen: Mit stolzen 65 PS, zunächst aus dem LKW-4,6 l-Vorkammer-Dieselmotor OM 312, ab 1964 aus dem modernen Direkteinspritzer OM 352 mit beachtlichen 5,7 Litern Hubraum, war ein Fahrzeug auf die Räder gestellt worden,

welches für viele Kommunen, Landwirte und HolZRücker zum Maß aller Dinge avancierte. Der 406er wuchs in seiner Leistung über 70 und 80 PS im Jahre 1971 auf 84 PS an, was ihm zu seinem geläufigen Namen „84er UNIMOG“ verhalf. Mit dieser Motorleistung wurde er, ab 1988 mit leicht veränderter Kabine als Typ 417 bezeichnet, bis 1992 gebaut – eine stolze Karriere, zu der nicht zuletzt die unzähligen Anbaugeräte der Gerätepartner, wie beispielsweise SCHMIDT, beitrugen.



Unimog U 80/406, Bauj. 1970, mit Kipper und Ernteeinsatz.

Auch der Ur-UNIMOG (2010), der bei Daimler-Benz zunächst die Bezeichnung 401, später 411 erhielt, erfuhr eine gewisse Leistungssteigerung von 25, über 30 und 32 auf 34 PS im Jahre 1966. Der legendäre 411er wurde bis 1974 nahezu unverändert weitergebaut, wobei er 1966 einen Bruder bekam, der als „Komfort-Version“ des kleinen UNIMOG gedacht war und in manchen Details einen fortschrittlicheren Eindruck machte als der nur wenige Jahre zuvor präsentierte große 406er. In alter Tradition wurden PKW-Vorkammer-Dieselmotoren in den Typ 421, wie der moderne Kleine nun hieß, eingebaut. Die aus den PKW 200 D und 220 D bekannten Maschinen OM 621 und OM 615 (40 und 45 PS) wurden ab 1970 durch den aus dem 240 D stammenden OM 616 ersetzt, der im UNIMOG 52 PS leistete. Diese 52 PS-Version wurde, ab 1987 mit teilmmodernisierter Kabine und neuem Getriebe als Typ 407 bezeichnet, bis 1992 weitergebaut. In dieser Tradition steht heute der U 90, Baumuster 408, der wiederum mit einem PKW-Vorkammer-Dieselmotor ausgestattet ist. Der eigentlich aus dem 250 D stammende Fünfzylinder-

der OM 602 hat im 290 GD und im UNIMOG 2,9 l Hubraum und leistet 87 PS. So steht der moderne U 90 in der direkten Linie seiner Urväter, die mit dem „schnelllaufenden Vorkammer-PKW-Dieselmotor“ groß geworden sind, was man deutlich spürt, wenn ein U 90 vorbeifährt und man glaubt, ein Taxi oder einen Geländewagen zu hören.

Die „richtigen“ UNIMOG in der Landwirtschaft, im Baugewerbe und im schweren Kommunaleinsatz sind heute jedoch eher die Vertreter der schweren Baureihe, welche derzeit die Baumuster 427 und 437 mit Motorleistungen von 136 bis 240 PS umfaßt. Die schwere Baureihe entsprach einerseits der Forderung des Marktes nach mehr Leistung und andererseits den Wünschen nach mehr Komfort. Die Leistung ließ sich mit dem bewährten LKW-Dieselmotor OM 352 ohne Probleme, dank Turbolader, von 84 auf 125, 150 oder sogar 168 PS steigern, beim Getriebe war jedoch das Ende der Fahnenstange erreicht. Man beschloß, ein neues Getriebe zu entwickeln, welches nun nicht mehr starr mit dem Motor verblockt war, und schuf das UG 3/65, ein modernes 8-Gang-Getriebe. In völlig neuem Gewand, mit schwingungs- und geräuschgedämmter Kabine, wurde der erste schwere UNIMOG 1975 als U 125/425 vorgestellt. Als U 1300 L, Baumuster 435, wurde der „Große“ von der Bundeswehr in ansehnlicher Stückzahl beschafft. Die schwere Baureihe erhielt ab 1986 den neuen LKW-Motor OM 366, der dem fortan 437 genannten Baumuster zu 180, 214 und sogar 240 PS verhalf.

Um die Lücke zwischen 84 und 125 PS zu schließen, wurde 1976/77 das Baumuster 424 mit 95 PS als U 1000 vorgestellt. Auch hier hielt 1986 der Motor OM 366 Einzug, und seither konnten unter der Bezeichnung 427 die Typen U 1000, 1200, 1400 und 1600, mit 102 - 156 PS realisiert werden. Die heute noch im Programm befindlichen Typen U 1400 und 1600 sind im Kommunalbereich und in der Landwirtschaft wohl die gebräuchlichsten UNIMOG, und sind somit als inoffizielle Nachfolger der legendären „84er“ anzusehen.

Es macht heute nach wie vor Spaß, wenn man einen Teil seiner Arbeit mit 411ern, 421ern und einem 460er durchführen kann, die nach 20 - 40 Jahren immer noch besser dastehen und mehr Komfort und Technik bieten als vergleichbar alte Standardschlepper. Im Deutschen Landwirtschaftsmuseum, im UNIMOG-Club und

bei zahlreichen Anwendern (wie bei mir) bleibt der Pioniergeist der UNIMOG-Idee lebendig, und spiegelt die Geschichte der ersten deutschen Nachkriegs-Fahrzeugentwicklung wider!