

Sonderdruck aus der
Frankfurter Allgemeinen Zeitung
vom 5. März 1975

Frankfurter Allgemeine
ZEITUNG FÜR DEUTSCHLAND

Unimog

Des Menschen bester Freund

Die dreißig Jahre alte Idee
vom „Universal-Motor-Gerät“
ist heute noch taufersch

Bisher 175 000 Einheiten gebaut

Des Menschen bester Freund

Die dreißig Jahre alte Idee vom „Universal-Motor-Gerät“ ist heute noch taurisch
Bisher 175 000 Einheiten gebaut

Die meisten Autofahrer beachten ihn gar nicht, wenn er am Straßenrand oder seitwärts auf Feld oder Baustelle seine Arbeit tut. Mit schnellen Limousinen scheint das kurznasige Fahrzeug mit den dicken, grobstolligen Reifen und der kleinen Ladepritsche hinter dem Fahrerhaus ohnehin nicht viel gemeinsam zu haben — selbst wenn ein großer Mercedes-Stern an seinem Kühlergitter prangt. Dabei ist der unscheinbare Vierrädrige, der wie ein Verwandlungskünstler in immer anderen Verkleidungen erscheint, einmal ein kleiner Revolutionär gewesen. Wer ihn — aus der Personenwagen-Perspektive — nur als Schneeräumer oder Straßenkehrer kennt, weiß noch so gut wie gar nichts über ihn. Fahrzeug, Gerät, Zugmaschine — das alles trifft nicht des Unimogs Kern. Er ist vielmehr ein System geworden, dessen Anwendungs- und Variationsmöglichkeiten kaum Grenzen gesetzt sind. Und er hat sich dazu seit dreißig Jahren im Prinzip nicht ändern müssen.

Die Geschichte des Unimog beginnt 1945. Deutschland lag in Trümmern,

Die Unimog-Idee

Vier gleichgroße Räder, Allradantrieb mit Differentialsperren: Große Zugkraft und Geländegängigkeit.

Portal-Achsen vorn und hinten (Achsmittle liegt höher als die Radmitte): Maximale Bodenfreiheit.

Stärkere statische Belastung der Vorderachse: Kein „Aufbäumen“ beim Ziehen.

Fahrerhaus für zwei Personen, mit Heizung und bequemen Sitzen: Angenehme Arbeitsbedingungen.

Zapfwellen vorn, hinten und seitlich: Optimale Voraussetzung für Geräteanbau und -antrieb.

Geschwindigkeits-Spannweite je nach Getriebe und Achsübersetzung zwischen 80 Metern je Stunde und 80 km/h: Geringes Arbeitstempo, schneller Ortswechsel.

Hilfsladefläche für Lasten bis 2,3 Tonnen, demontierbar und auf Wunsch kippbar: Wichtige Ergänzung für viele Aufgaben.

aus den Resten sollte der Morgenthau-Plan ein Agrarland machen. Die Zukunft der Industrie war dunkel — aber gab es nicht eine Chance, wenn sie der Landwirtschaft dienen konnte? Diese Idee, im Kopf von Albert Friedrich, des (mit der Besetzung arbeitslos gewordenen) Leiters der Flugmotoren-Entwicklung von Daimler-Benz, war der Ausgangspunkt. Man müßte ein Gerät konstruieren, sagte er sich, das herkömmlichen Schleppern in allen Punkten überlegen ist und das die Tür aufstoßen kann zur konsequenten Rationalisierung der bäuerlichen Arbeit. Was dann geschah, wird nur der kopfschüttelnd ermaßen können, der sich noch an die ersten Nachkriegsjahre mit ihrer Bewirtschaftung und ihren lähmenden Beschaffungsproble-

men erinnert. Im November 1947 wurde — übrigens im Hause der Firma Erhard & Söhne in Schwäbisch Gmünd, einer Gold- und Silberwarenfabrik — der erste Konstruktionsstrich gezogen, und nur elf Monate später stand das Universal-Motor-Gerät Nummer 1 erprobungsbereit auf seinen Rädern. Was es bereits in seinem Anfangsstadium zeigte, war den damals üblichen „Bulldogs“ so haushoch überlegen, daß es kaum mehr Diskussionen gab: Der Unimog mußte in Serie gebaut werden.

Aber wo? Daimler-Benz, die Fabrik, die den Motor liefern sollte, durfte — so wollte es die Besatzungsmacht — keine Allradfahrzeuge bauen. Doch da gab es den schwäbischen Werkzeugmaschinenhersteller Gebr. Boehringer, der auf der Demontageliste stand und händeringend nach einer friedenswichtigen Produktion suchte. Das Unternehmen nutzte die Chance: Die Unimog-Mannschaft siedelte nach Göppingen über, und im August 1948 wurde das neue Gerät auf der DLG-Ausstellung in Frankfurt zum ersten Mal der Öffentlichkeit vorgestellt. 1949 begann die Auslieferung. Als freilich Boehringer — nach 600 Unimog — wieder zu seinem angestammten Metier zurückkehren durfte, trat Daimler-Benz auf den Plan. 1950 übernahm das Stuttgarter Haus den ganzen Unimog-Komplex und machte ihn in seinem damaligen Schwerlastwagen-Werk in Gaggenau ansässig. Und dort, im Murgtal am Schwarzwaldrand, ist er auch heute noch.

Was machte den Unimog Ende der vierziger Jahre so ungewöhnlich und zukunftsweisend? Zu jener Zeit sollte ein landwirtschaftlicher Schlepper, wie schon sein Name sagt, in erster Linie das Zugtier ersetzen. Die Väter des Unimogs dagegen dachten weiter. Zur extremen Geländefähigkeit („geht, wo auch ein Pferd gehen kann“) mußte die Möglichkeit zur Verbesserung der landwirtschaftlichen Arbeitsabläufe treten, das heißt zum Anbau und Antrieb vielfältiger Zusatzgeräte. Eine besondere Herausforderung war die Rübenerte: seit jeher die übelste Schinderei, mit der das Landleben aufzuwarten hat. Hier konnte der Unimog in Verbindung mit einer passend entwickelten Rübenvollerntemaschine mit dem herkömmlichen Gewimmel krummer Rücken auf den Feldern nachhaltig aufräumen. Daß die Hackfruchternte von nur einem Mann erledigt werden konnte, war für damalige Begriffe fast unvorstellbar; im Unimog-Konzept indes war der Ein-Mann-Betrieb nur eine von vielen erfüllten Forderungen. Allrad-Antrieb, ein richtiges Fahrerhaus mit ordentlichen Sitzen und eine stramme Marschgeschwindigkeit auf der Straße gehören ebenso zu den angeborenen Vorzügen, die den Unimog auch heute noch auszeichnen. Daß Geräte vorn, seitlich und hinten angebaut und auf der Pritsche Saatgut, Dünger oder Spritzmittel bis zum Verwendungsort transportiert werden können, macht den Unimog im landwirtschaftlichen Betrieb — der oft ein „Transportunternehmen wider Wil-

len“ ist — besonders flexibel und daher besonders attraktiv für eine junge Landwirte-Generation, die auf den Fachschulen nicht nur Kostenrechnen, sondern auch Systemdenken gelernt hat.

Vom Unimog wären freilich bis heute kaum 175 000 Stück gebaut worden, wenn er nur ein Angebot an die Landwirtschaft geblieben wäre. Schon früh begann seine Karriere in anderen Bereichen. Als er sich in seinen Anfangsjahren beim Talsperrenbau in der Schweiz unter härtesten Bedingungen bewährte, war damit zugleich der erste Schritt auf die Auslandsmärkte getan. Die militärische Laufbahn des Gaggenauer Tausendsasas begann 1950/51, als die französische Armee 400 Unimog der damals einzigen Ausführung mit 25 PS bestellte. 1955 folgte der Unimog S als leichter Lastwagen mit 82-PS-Benzinmotor, der von vielen Armeen der Welt angeschafft wurde und der es allein auf eine Stückzahl von bisher 60 000 brachte. Seine Vielseitigkeit, seine Unentbehrlichkeit für viele Zwecke und die Tatsache, daß er in rund 100 Länder exportiert wird, haben den Unimog inzwischen zu einem ganz und gar krisenfesten Produkt werden lassen. Schließlich ist auch die Auswahl an Varianten größer geworden: Unimogs gibt es heute von 52 bis 110 PS (und, in Grundausstattung, zwischen 30 000 und 50 000 DM), eine neue, stärkere Generation von 120 bis 170 PS steht vor der Tür. Speziell für die Landwirtschaft hat der Unimog zudem 1973 einen langsam fahrenden Bruder bekommen, den MB-trac, der mit seinem zentralen Fahrerhaus noch bessere Übersichtlichkeit bietet. Im nächsten Jahr ist vom trac eine größere Version mit 95 PS lieferbar, deren Fahrerhaus samt Lenkung und Bedienungshebeln zur Rückwärtsfahrt einfach herumgedreht werden kann.

Daß der Unimog so vielseitig ist, verdankt er nicht zuletzt einer rührigen Geräteindustrie. Sie hat ihre Chance schon früh erkannt und — in enger Zusammenarbeit mit Daimler-Benz — hunderterlei Anbauten für diesen ersten „Geräteträger“ der Fahrzeuggeschichte entwickelt. Stellvertretend für alle sei nur die Ing. Alfred Schmidt GmbH in St. Blasien erwähnt, die mit dem Unimog zum größten Hersteller von Schneefräsen geworden ist. Jede zweite Schneefräse auf der Welt ist ein Unimog; allein 200 laufen zum Beispiel in Japan, 60 in Marokko, wo sie die Atlas-Pässe räumen. Auf deutschen Weizenschlägen und Zuckerrübenfeldern ist der Gaggenauer ebenso bei allen Arbeitsgängen zu finden wie in der Baumwoll-, Zuckerrohr- und Bambusernte in fernen Ländern. Im schweren und gefährlichen Forstbetrieb ist er zum Rücken der Stämme fast unersetzlich geworden. Er kann ebenso mit 80 km/h fahren wie mit 80 Meter je Stunde und voller Drehzahl und Zugkraft kriechen — das ist so langsam, daß man es kaum sieht. Mit Frontlader vorn und Bagger hinten kann er auf engen Baustellen arbeiten und, wenn er fertig ist, schnell und mit eigener Kraft zur nächsten eilen. Mit Anbau-



Die vielen Gesichter des Unimog: als 1,5-Tonnen-Lastwagen in schwierigem Gelände (links oben), mit Zweibe-

Einrichtung als Rangier-„Lokomotive“ (daneben), in der Landwirtschaft beim Fräsdrillen (links unten) und als Helfer

im Bau beim Verfüllen eines mit dem Heckanbaugerät gefrästen Grabens — alles im Ein-Mann-Betrieb.

kompressor bringt er Druckluftwerkzeuge auf Trab. Bis zu zwei Meter tiefe Gräben hebt er mit einer angebauten Grabenfräse aus und wirft sie mit einer vorn angetriebenen Verfüllschnecke wieder zu, alles im Einmannbetrieb. Im Straßenbau kann er zum Beispiel vorn und hinten je einen Plattenverdichter und auf der Pritsche das notwendige Wasser tragen. In Industriebetrieben dient er als Zugmaschine, als Löschfahrzeug, zum Kehren und Schneeräumen. Kommunale Kunden (allein 12 500 Gemeinden in Europa) kaufen ihn außer für den Winterdienst auch für den Wegebau, für Müllabfuhr und Kanalreinigung, zum Straßenfegen und zum Ausheben von Grabstellen. Und mit einer Zweibege-Einrichtung können sogar schon mehr als 1000 Unimog zum Rangieren auf die Gleise klettern: Dank ihrer Gummiräder ziehen sie bis zu 300 Tonnen, ebensoviel wie eine viermal so schwere und doppelt so teure Lokomotive.

In Dutzenden von Einsatzbereichen hat dieser „beste Freund des Menschen“ so viel schwere und unangenehme Handarbeit ersetzen geholfen wie kein einziges Gerät vor ihm. Fast könnte man darüber vergessen, daß er ja auch ein Geländewagen ist — und zwar einer, der sogar Kettenfahrzeugen das Nachsehen geben kann. Wir sahen ihn eine hundertprozentige Steigung (45 Winkelgrad) hinauf- und wieder hinunterfahren; Treppen, Gräben, Halden voller Felsblöcke hindern ihn ebensowenig wie — dank Differentialsperrern an beiden Achsen — schmierige Hänge oder hohe Geländestufen, in die er seine breiten Reifen regelrecht hineinkrallt und sich hinaufzieht. Wen wundert es da noch, daß er auch ein geschätztes Expeditionsfahrzeug ist? So steht zum Beispiel die erste Sahara-Durchquerung in der besonders vertrackten West-Ost-Richtung auf seinem Erfolgskonto. Und kein Monat vergeht, in dem nicht junge Leute in Stuttgart um einen Unimog für irgend-

ein abenteuerliches Reiseprojekt nachsuchen. Daraus wird in der Regel nichts, denn auf jeden Unimog wartet schon ein Käufer — 1974 immerhin 30 Prozent mehr als im Vorjahr. Man wird ihm also immer öfter begegnen, und er ist mehr als einen flüchtigen Blick wert, als Musterbeispiel konsequenter Technik. Und hat er nicht schon mehr Gutes getan als alle Personautos zusammengenommen?

Gerold Lingnau

