

**TYPEN  
ATLAS**



# UNIMOG

1946 bis 2021

75  
Jahre  
UNIMOG

Carl-Heinz Vogler



**GeraMond**

# **UNIMOG**

## **1946 bis 2021**

Carl-Heinz Vogler



# INHALT

## **Vorwort**

---

## **Die Daimler AG in Gaggenau**

---

## **Umzug 2002 ins Werk Wörth**

---

## **Unimog-Pioniere**

---

## **Das Unimog-Konzept**

---

## **Baureihen und Baumuster**

---

## **Unimog-Prototypen**

1946-1948

---

## **Boehringer-Unimog**

1948-1951

---

## **Baureihe 2010**

1951-1953

---

## **Baureihe 401**

1953-1956

---

## **Baureihe 402**

1953-1956

---

## **Baureihen 404.1 und 404.0 (Unimog-S)**

1955-1980

---

## **Unimog SH und T mit Heckmotor**

1957-1962

---

## **Baureihe 411**

1956-1974

---

## **Baureihe 406**

1963-1989

---

## **Baureihe 403**

1966-1988

---

## **Baureihe 421**

1966-1989

---

## **Baureihe 431**

1969-1971

---

## **Baureihe 416**

1965-1989

---

## **Baureihe 426**

1968-1983

---

## **Baureihe 413**

1969-1988

---

## **Baureihe 419 SEE Tractor**

1986-1991

---

## **Baureihe 407**

1988-1993

---

## **Baureihe 417**

1988-1993

---

## **Unimog-Exoten**

---

## **Unimog 408/418**

1992/1993-1998

---

## **Das Unimog-Museum**

---

## **Die Gerätepartner**

---

## **Neue Produktstrategie**

---

## **Schwere Reihe Unimog**

---

**Baureihe 425**

---

**Baureihe 435**

---

**Baureihe 424**

---

**Baureihe 436**

---

**Baureihe 427**

---

**Baureihe 437.1**

---

**Baureihe 405 UGN**

---

**Baureihe 437.4 UHN**

---

**Baureihe 405/U 20**

---

**Baureihe 405 UGE**

---

**Baureihe 437.4 UHE**

---

**Sonderfahrzeug DINGO 2**

---

**Höhenrekord**

---

**Impressum**

---







## VORWORT

# Vom Prototypen bis zum heutigen Unimog 5023

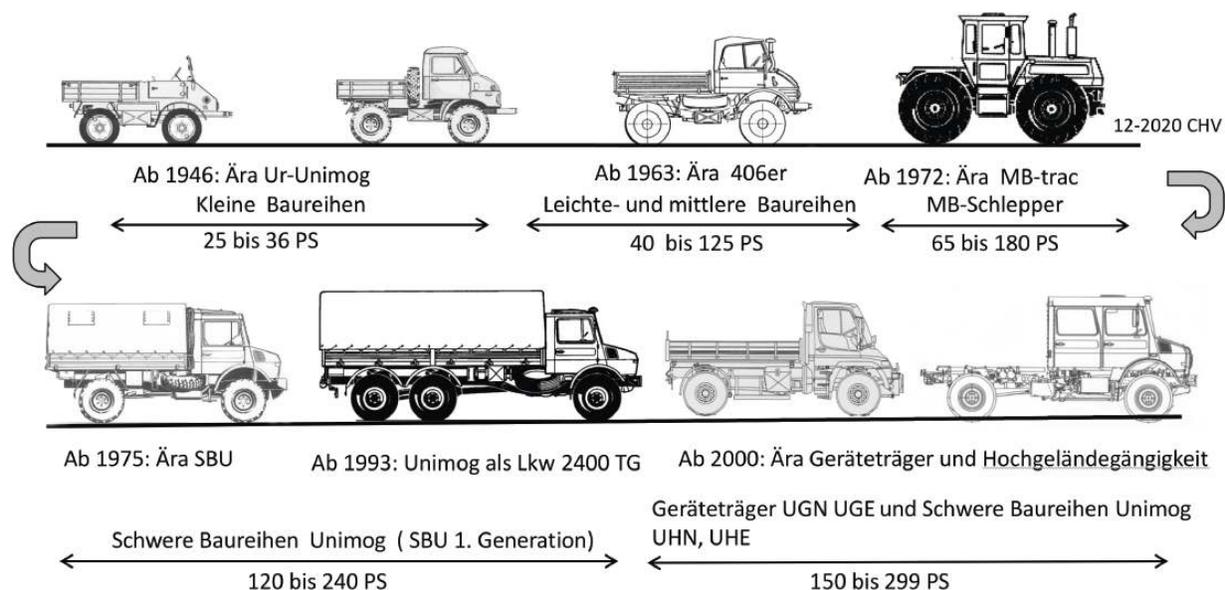
Weltweit kennen wir nur wenige Nutzfahrzeuge, die es schon während ihrer Einsatzzeit geschafft haben, zur Legende zu werden. Und es gibt so gut wie kein Nutzfahrzeug, für das ein Museum mit jährlich über 45.000 Besuchern – das Unimog-Museum in Gaggenau – geschaffen wurde. Entwickelt wurde der Ur-Unimog ab 1945 von hochkarätigen Flugmotoren-Ingenieuren und engagierten Menschen in einer Zeit, die von Nachkriegsproblemen wie fehlenden Arbeitsplätzen und Versorgungsnöten unter der Bevölkerung geprägt war. Der Unimog, mit 34 Baureihen (... 38 incl. der MB-trac) und über 300 Baumustern, feiert im Oktober 2021 seinen 75. Geburtstag. Das ist für Mercedes-Benz, das Unimog Museum und die weltweiten Fans während vieler geplanter Veranstaltungen Anlass zur Würdigung dieses »Universalmotorgeräts«. Von den Anfängen 1946 in den schwäbischen Städten Schwäbisch Gmünd und Göppingen über Gaggenau von 1951 bis zur neuen Heimstatt ab 2002 in Wörth am Rhein wurden bis heute ca. 400.000 Unimog gebaut. Während dieser Zeit stieg das Leistungsvolumen der Unimog Motoren von 25 PS bis auf über 300 PS. Im diesem überarbeiteten Unimog-Buch werden vom Prototypen U 1 bis zum hochmodernen Unimog der Klasse UHE – wie zum Beispiele dem Typ U 5023 – alle gebauten

Unimog aufgeführt. Die Darstellung »Evolutionsgeschichte des Unimog« auf dieser Seite unten, zeigt wichtige Schritte der Ära-Unimog/MB-trac ab 1946 bis heute.

Viel Spaß beim Lesen  
 Carl-Heinz Vogler

## Die Evolutionsgeschichte des Unimog

Die Wiege des Unimog stand in Schwäbisch Gmünd. Eine Ära-bezogene Evolutionendarstellung zeigt den Aufstieg des Ur-Unimog bis zum heutigen Hightech Unimog UGE und UHE.



Zur Erinnerung an die erfolgreiche Unimog-Produktionszeit von 1951 bis 2002 im Werk Gaggenau.

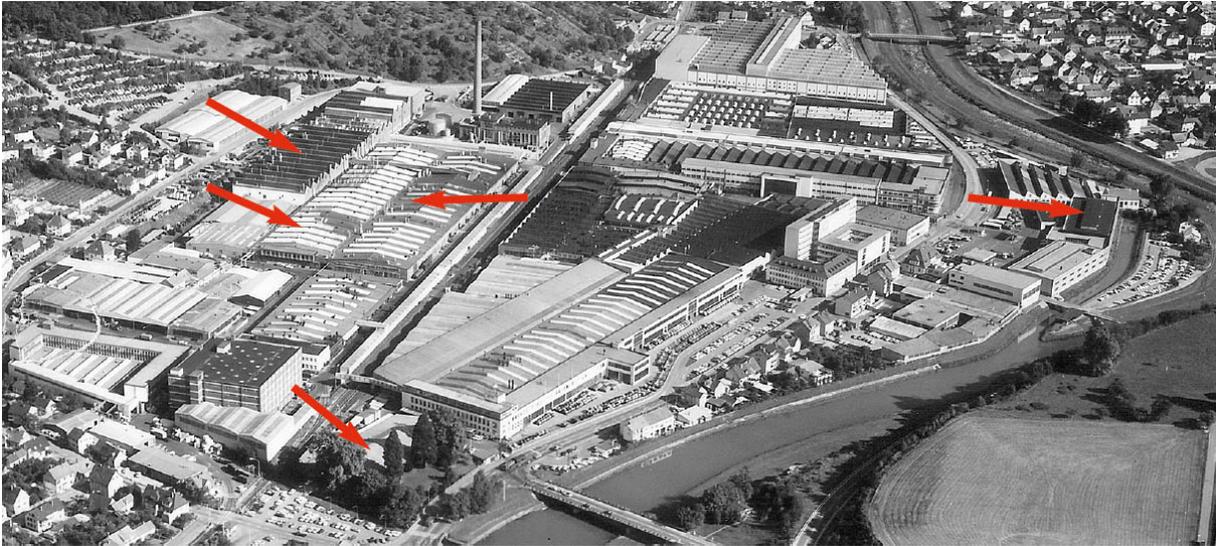




Unimog-Produktionsband im Jahr 1979. Das Band wurde 1974 vom Quer-zum leistungsstärkeren Längstransport umgebaut. Vorne auf dem Band die Baureihe 416 und dahinter ein Unimog der »Schweren Baureihe«. Von der Baureihe 416 wurden über 45 500 Einheiten gebaut.

# Die Daimler AG in Gaggenau

Der weltweit älteste Standort der Automobilproduktion



1963: Die Unimog-Produktionsstätte in Gaggenau; die Pfeile verwiesen auf die Unimog-Bereiche.

Das traditionsreiche Werk in Gaggenau wurde 1894 gegründet und ist somit das älteste Automobilwerk der Welt. Zwischen 1894 und 1911 hatte das Werk wechselnde Bezeichnungen wie Bergmanns Industrierwerke, Süddeutsche Automobilfabrik und ab 1911 Benz-Werke Gaggenau.

In Gaggenau produzierte man Lastwagen, Personenwagen, Omnibusse und sogar Bootsmotoren. Durch die Fusion der Benz & Cie. mit der Daimler Motoren-Gesellschaft im Jahr 1926 fiel Gaggenau die zentrale Rolle beim Nutzfahrzeugbau innerhalb der neuen Daimler-Benz AG zu. Nicht zuletzt begann Gaggenau im Jahr 1951 mit der Produktion des Unimog, der es bereits im ersten

Produktionsjahr mit der Baureihe 2010 auf eine beachtliche Stückzahl von 1005 Fahrzeugen brachte.

Die Werke in Gaggenau und Mannheim stießen zunehmend an die Grenzen ihrer Kapazität. So kam es 1964 zur Entscheidung, die Produktion aller mittleren und schweren Lkw im neuen Werk in Wörth am Rhein zusammenzufassen. Dessen Eröffnung fand 1965 statt und bedeutete für Gaggenau langfristig die Konzentration auf Unimog sowie Lkw-Achsen, Lkw- und Pkw-Getriebe, Umformtechnik und Pkw-Wandler.

Im Jahr 2002 folgte der Unimog auch diesem Schritt und zog ebenfalls nach Wörth am Rhein um. Zu Spitzenzeiten, also Mitte der 1970er-Jahre, hatte die Daimler-Benz AG in Gaggenau etwa 12 000 Mitarbeiter, heute sind es ungefähr 7000 Mitarbeiter. Bis zum Jahr 2021 werden weltweit ungefähr 400.000 Fahrzeuge vom Typ Unimog gebaut worden sein.

### **Unimog-Jubiläen**

|             |                            |
|-------------|----------------------------|
| <b>1951</b> | 1000ster Unimog (U 2010)   |
| <b>1955</b> | 10000ster Unimog (U 401)   |
| <b>1961</b> | 50000ster Unimog (U 411)   |
| <b>1966</b> | 100000ster Unimog (U 421)  |
| <b>1971</b> | 150000ster Unimog (U 421)  |
| <b>1977</b> | 200000ster Unimog (U 1000) |
| <b>1994</b> | 300000ster Unimog (U 1650) |

# Umzug 2002 ins Werk Wörth

Das Lkw-Montagewerk der Daimler AG in Wörth am Rhein gehört zum Geschäftsfeld Daimler Truck AG und ist das größte Lkw-Werk Europas. Das in Rheinland-Pfalz direkt am Rhein liegende Werk hat eine Grundfläche von ca. 400 Fußballfeldern. Die Tagesproduktion liegt bei über 500 Fahrzeugen. Fast 11.000 Mitarbeiter arbeiten in diesem Werk, das Luftlinie 10 Kilometer westlich von Karlsruhe liegt.

## **In Wörth werden folgende Mercedes-Benz-Lkw hergestellt:**

- Actros: schwere Lkw-Klasse für den Einsatz im Fernverkehr und im Bauverkehr
- Arocs: schwere Lkw-Klasse für den Einsatz im Baugewerbe
- Atego: Lkw für Verteilerverkehr in der Stadt
- Antos: Lkw-Sattelzug- und Pritschenwagen für den Einsatz im schweren Verteilerverkehr
- Eonic: Lkw für Kommunal-, Sammel- und Verteilerverkehr
- Unimog: Hochgeländegängige Unimog und Unimog-Geräteträger
- Zetros: hochgeländegängiger, schwerer Lkw

Eonic, Unimog und Zetros gehören zum Produktbereich Sonderfahrzeuge

## **Umzug 2002 aus Gaggenau mit 6.000 Tonnen Unimog-Inventar**

2002 zog der Produktbereich Unimog von Gaggenau in das Lkw-Werk im 44 Kilometer entfernten Wörth. Mit an Bord waren 6.000 Tonnen Inventar, das auf fast 500 Lkw-Ladungen über den Rhein gefahren wurde. Diese Ladungen beinhalteten über 35.000 Einzelartikel sowie vormontierte Kabinen. Erfreulich dabei war auch, dass eine große Anzahl der Mitarbeiter den Weg nach Wörth fanden. Der Vertrieb, der kaufmännische Bereich und der Unimog-Versuch folgten ein Jahr später. »In Wörth hat sich der Produktbereich Unimog in die Strukturen des Lkw-Werks mit dem Geschäftsbereich als Profit-Center bestens integriert«, so der ehemalige Unimog-Chef Hans-Jürgen Wischhof.



Einer der erste Unimog der Baureihe 405 UGN aus Wörth, bei einer Testfahrt im Versuchsgelände Ötigheim

# Unimog-Pioniere

Es ist an dieser Stelle nicht möglich, alle verdienstvollen Unimog-Pioniere aufzulisten, denn Ende der 1940er-Jahre waren es viele, die am Entstehen des Unimog aktiv mitwirkten, und sie alle waren irgendwie Pioniere. Die hier abgebildeten Personen sind unter anerkannten Historikern die meistgenannten Pioniere.



**Albert Friedrich**

(1902-1961)

Geistiger Vater des Unimog, Technischer Leiter Unimog bei Erhard & Söhne und von 1951 bis 1958 in Gaggenau; danach bei Lanz in Mannheim.



**Hans Zabel**

(1904-1987)

Als Chef des Vertriebs baute er mit Erich Grass und Manfred Florus die Vertriebsorganisation auf. Er ist Namensgeber des Unimog.



**Heinrich Rößler**

(1911-1991)

Ab Januar 1946 Chefkonstrukteur des Unimog an den Standorten Schwäbisch-Gmünd, Göppingen und Gaggenau bis 1976. Er setzte das einzigartige Unimog-Konzept um.



**Christian Dietrich**

(1909-1983)

Ab Juni 1946 Leiter des Unimog-Versuch und Leiter Kundendienst bei Erhard & Söhne, Boehringer und anfangs auch in Gaggenau. Auf Fotos meist nur mit Hut abgebildet.



Pioniere und Zeitzeugen, die sich heute sehr um die Geschichte des Unimog kümmern: Manfred Florus (2017 verstorben), Hans-Jürgen Wischhof, Mustafa Koluman, Roland Feix (von links); im Hintergrund ein Boehringer-Unimog.

# Das Unimog-Konzept

Einer der ersten Schritte zum Unimog, den Albert Friedrich unternahm, war das Erstellen eines Konzeptplans mit Zieldefinitionen. Es war das sogenannte »Unimog-Konzept«, ein Basisdokument, aus dem dann die Zeichnungen und etwas später die Unimog-Patentschrift erstellt wurden. Bemerkenswert dabei ist, dass viele Details aus diesem weitsichtigen Konzept Jahrzehnte überdauert haben. Natürlich braucht man heute andere Geschwindigkeiten beziehungsweise höhere Leistungen, und kein Mensch verlangt mehr nach einer seitlichen Riemenscheibe.

| Nr. | Konzeptdetails  |
|-----|---|
| 1   | Geschwindigkeit von 1 bis 55 km/h   |
| 2   | Schraubengefederte Portalachsen   |
| 3   | Allrad mit Differentialsperren  |
| 4   | Vier gleich große Räder   |
| 5   | Trommelbremsen an Vorder- und Hinterrädern                                    |
| 6   | Robuster Leiterraahmen  |
| 7   | Zweisitziges Fahrerhaus mit Klappverdeck und Sichtkanal nach vorne und hinten |
| 8   | Pritsche mit 1,5 m <sup>2</sup> und Tragfähigkeit von 1000 kg                 |
| 9   | Gewichtsverteilung: 2/3 auf der Vorderachse, 1/3 auf                          |

|    |   |
|----|---|
|    | der Hinterachse   |
| 10 | Drei Anbauräume   |
| 11 | ZW-Anschlüsse vorne und hinten, in der Mitte eine Riemenscheibe |
| 12 | Antriebswellen zu den Achsen in geschützten Schubrohren         |

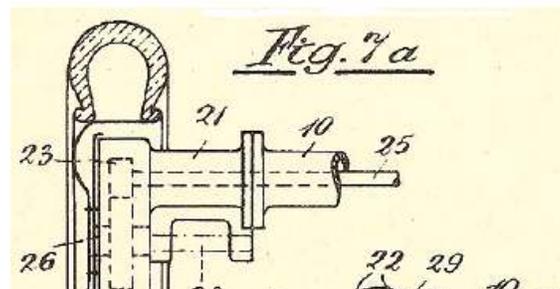
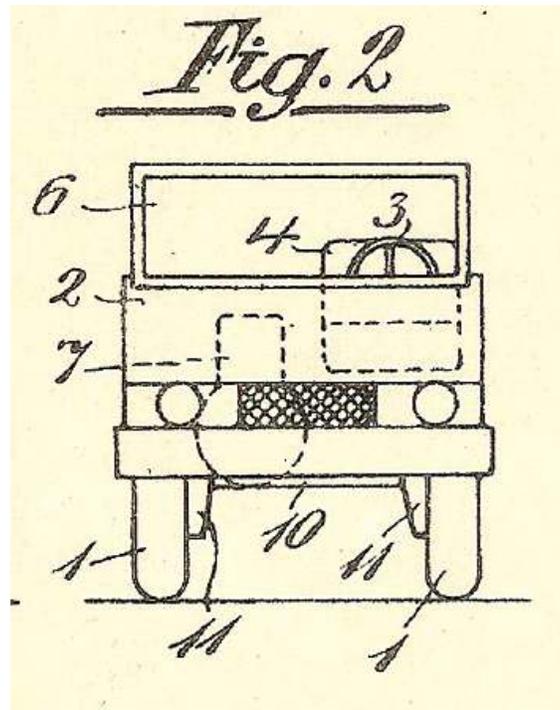
**Zwischen beiden Fahrzeugen liegen 40 Jahre**

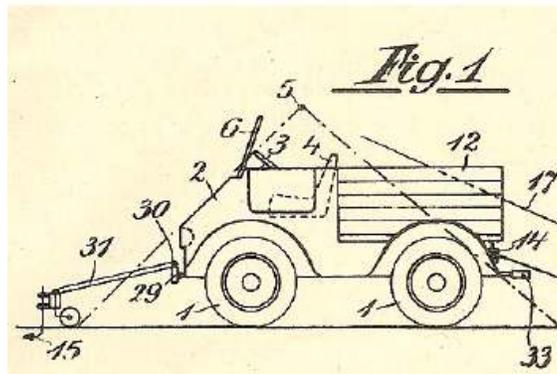
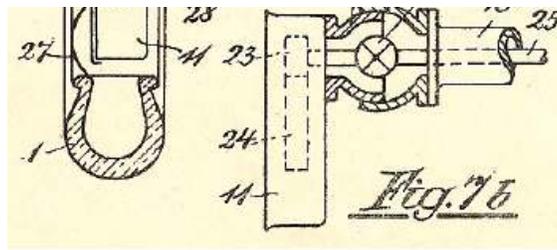


Boehringer-Unimog



U 417

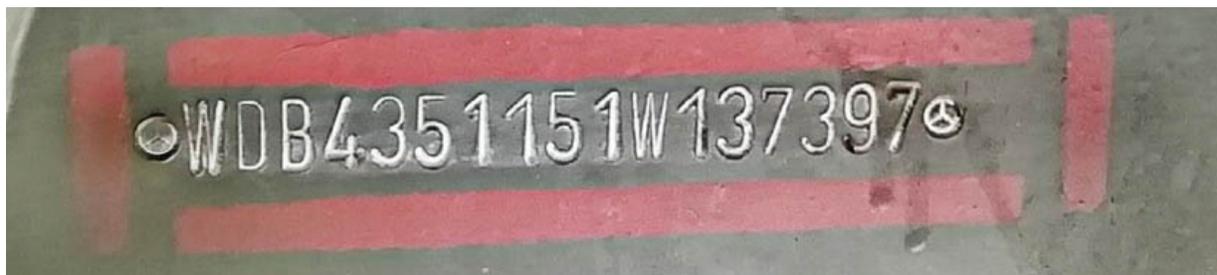




Einzelne Detailfiguren für die Unimog-Patentschrift, entstanden aus der Konzeptfindung

# Baureihen und Baumuster

Wie die DNA beim Menschen, so hat auch der Unimog Parameter zur Identifizierung. Während die Baureihe grundsätzlich vorgibt, um welchen Typ es sich handelt, ist das Baumuster (BM) für die Typenvariante wie zum Beispiel Radstand, Fahrerhaustyp und Motorleistung zuständig. Weitere wichtige Bezeichnungen sind die Fahrgestell-Endnummern (alte Typen) und die Fahrzeug-Identifizierungsnummern (FIN). Ab 1981 wurden die internationalen FIN-Nummern (bei Daimler-Benz WDB) eingeführt: Die Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN) entspricht unter Berücksichtigung internationaler Angleichungen der vormaligen Fahrgestellnummer und wird umgangssprachlich auch heute noch so genannt. FIN ist die international genormte, 17-stellige Seriennummer, mit der ein Fahrzeug eindeutig identifizierbar ist.



Die FIN-Nummer bzw. WDB bei einem Unimog der Baureihe 435, Baumuster 435.115, Unimog Typ U1300L

| Baureihe*          | Produktion    | PS-Klasse |
|--------------------|---------------|-----------|
| Prototypen U1-U6** | 1945 bis 1948 | 25        |
| 70200 Boehringler  | 1948 bis 1951 | 25        |
| 2010               | 1951 bis 1953 | 25        |
| 401                | 1953 bis 1956 | 25        |

|                     |               |             |
|---------------------|---------------|-------------|
| <b>402</b>          | 1953 bis 1956 | 25          |
| <b>404.1/404.0</b>  | 1955 bis 1980 | 75 bis 110  |
| <b>405 (SH+T)</b>   | 1958 bis 1961 | 90 bis 95   |
| <b>411, a, b, c</b> | 1956 bis 1974 | 25 bis 36   |
| <b>406</b>          | 1963 bis 1989 | 65 bis 100  |
| <b>403</b>          | 1966 bis 1988 | 54 bis 72   |
| <b>421</b>          | 1966 bis 1989 | 40 bis 60   |
| <b>431</b>          | 1969 bis 1971 | 65          |
| <b>416</b>          | 1965 bis 1989 | 80 bis 125  |
| <b>426</b>          | 1968 bis 1976 | 90, 100     |
| <b>413</b>          | 1969 bis 1988 | 75, 80      |
| <b>419</b>          | 1986 bis 1991 | 100         |
| <b>407</b>          | 1988 bis 1993 | 52, 60      |
| <b>417</b>          | 1988 bis 1993 | 75 bis 125  |
| <b>408/418</b>      | 1993 bis 1998 | 88 bis 140  |
| <b>425</b>          | 1975 bis 1988 | 120, 150    |
| <b>435</b>          | 1975 bis 1993 | 130 bis 168 |
| <b>436</b>          | seit 1987     | 130 bis 170 |
| <b>424</b>          | 1976 bis 1989 | 95 bis 150  |
| <b>427</b>          | 1988 bis 2003 | 102 bis 204 |
| <b>437.1</b>        | 1988 bis 2003 | 136 bis 240 |
| <b>405 UGN</b>      | 2000 bis 2015 | 150 bis 279 |
| <b>437.4 UHN</b>    | 2001 bis 2014 | 156, 218    |
| <b>405 U 20</b>     | 2007 bis 2015 | 150 bis 177 |
| <b>405 UGE</b>      | seit 2013     | 156 bis 299 |
| <b>437.4 UHE</b>    | seit 2014     | 231, 299    |

|                          |           |          |
|--------------------------|-----------|----------|
| <b>Fahrgestell Dingo</b> | seit 2001 | 218, 306 |
|--------------------------|-----------|----------|

\* UX 100, UR 416, UT 90 und 4x MB-trac nicht aufgeführt

\*\*U1 bis U4 bei Erhardt & Söhne und U5, U6 bei Boehringer gebaut.

# Unimog-Prototypen 1946–1948

Erstes Fahrgestell im Oktober 1946



Mit dem U1-Fahrgestell auf Prüfungsfahrt