

Peter Schneider

Unimog

seit 1974

Einbandgestaltung: Luis dos Santos

Fotos und Quellen: Konzernarchiv der Daimler AG Stuttgart, Daimler Vertrieb/
Marketing Produktionsbereich Unimog Werk Wörth.

Eine Haftung des Autors oder des Verlages und seiner Beauftragten für Personen-,
Sach- und Vermögensschäden ist ausgeschlossen.

ISBN 978-3-613-31331-6 (PDF)

Copyright © by Motorbuch Verlag, Postfach 10 37 43, 70032 Stuttgart.
Ein Unternehmen der Paul Pietsch Verlage GmbH & Co.KG

1. Auflage 2024

Sie finden uns im Internet unter www.motorbuch-verlag.de
--

Der Nachdruck, auch einzelner Teile, ist verboten. Das Urheberrecht und sämtliche
weiteren Rechte sind dem Verlag vorbehalten. Übersetzung, Speicherung,
Vervielfältigung und Verbreitung einschließlich Übernahme auf elektronische
Datenträger wie DVD, CD-ROM usw. sowie Einspeicherung in elektronische Medien
wie Bildschirmtext, Internet usw. sind ohne vorherige schriftliche Genehmigung des
Verlages unzulässig und strafbar.

Lektorat: Joachim Köster
Innengestaltung: Bernd Peter

Inhalt

Einführung	7
Anmerkungen zu den Unimog-Modellreihen	9

Mercedes-Benz Unimog Baureihe 425 (1975 – 1990)

U 1300 (U 120)	20
U 1300 (U 120)	21
U 1500 (U 150)	22
U 1500 Agrar	23
U 1500 Industrie	24
U 1500 T Triebkopf	25

Mercedes-Benz Unimog Baureihe 424 (1976 – 1989)

U 1000 Straßenbau	26
U 1000 Kommunal	27
U 1000 T Triebkopf	28
U 1200 Agrar	29
U 1200 T Triebkopf	30
U 1250 Baugewerbe	31
U 1250 Kommunal	32
U 1550 Kommunal	33
U 1550 Winterdienst	34

Mercedes-Benz Unimog Baureihe 435 (1975 – 1990)

U 1300 L	35
U 1300 L (4x4) Militär	36
U 1700 L (4x4) Militär	37
U 1700 L	38
U 1700 Winterdienst	39
U 1700 Kommunal	40
U 1300 L/37 »Rallye Paris-Dakar«	41
U 1300 L	42
U 1300 L Feuerwehr	43
U 1700 L Baugewerbe	44
U 1300 L/37 »Anteos«	45

Mercedes-Benz Unimog Baureihe 407 (1988 – 1993)

U 600 Kommunal	46
U 600 Forst	47
U 650 Kommunal	48
U 650 Winterdienst /U 650 L	49

Mercedes-Benz Unimog Baureihe 417 (1988 – 1993)

U 800	50
U 900	51
U 1100 T Triebkopf	52
U 1150 Kommunal	53
U 1150 L Feuerwehr	54

Mercedes-Benz Unimog Baureihe 427 (1988 – 2003)

U 1000 Kommunal	55
U 1200 A Agrar	56
U 1200 Kommunal	57
U 1200 T Triebkopf	58
U 1250 Baugewerbe	59
U 1250 L Zweiwege	60
U 1250 L Doppelkabine	61
U 1400 Wasserwirtschaft	62
U 1400 Freizeitmobil	63
U 1450 Baugewerbe	64
U 1450 L	65
U 1600 A Agrar	66
U 1600 Winterdienst	67
U 1600 Bagger	68
U 1650 Kommunal	69
U 1650 L Feuerwehr	70
U 1400 T Triebkopf Sattelzug	71

Mercedes-Benz Unimog Baureihe 437 (1988 – 2003)

U 1550 L Expedition /U 1350 L	72
U 1550 L (4x4) Militär	73
U 1700 A Agrar	74
U 1700 Baugewerbe	75
U 1700 T Triebkopf	76
U 1750 Kommunal	77
U 1750 Agrar	78
U 1750 L Energiewirtschaft	79
U 2100 Agrar	80
U 2150 Baugewerbe	81
U 2150 L Feuerwehr	82
U 2150 L/38 (4x4) Militär	83
U 1800	84
U 2100 T Triebkopf	85
U 2450	86

U 2450 TG Winterdienst	87	U 300 Kommunal	104
U 2400 TG	88	U 400	105
U 2450 L (6x6) Wohnmobil	89	U 400 Baugewerbe	106
U 2450 L (6x6) Militär	90	U 400 Zweiwege	107

**Mercedes-Benz Unimog Baureihe 408
(1992 – 2001)**

U 90 Kommunal	91	U 500 Kommunal	110
U 90 Funmog	92	U 500 Black Edition	111
U 100 L Feuerwehr	93	U 500 Feuerwehr	112
U 90 turbo	94	U 500 Agrar (UNG)	113
U 100 L turbo	95	U 20	114
		U 20 Kommunal (LUG)	116
		U 20 Feuerwehr (LUG)	117
		U 20 Kommunal (LUG)	118

**Mercedes-Benz Unimog Baureihe 418
(1992 – 1998)**

U 110	96
U 110 Kommunal	97
U 140 (U 130)	98
U 140 L Wohnmobil	99
U 140 T Triebkopf	100

**Mercedes-Benz Unimog Baureihe 409
(1996 – 1998)**

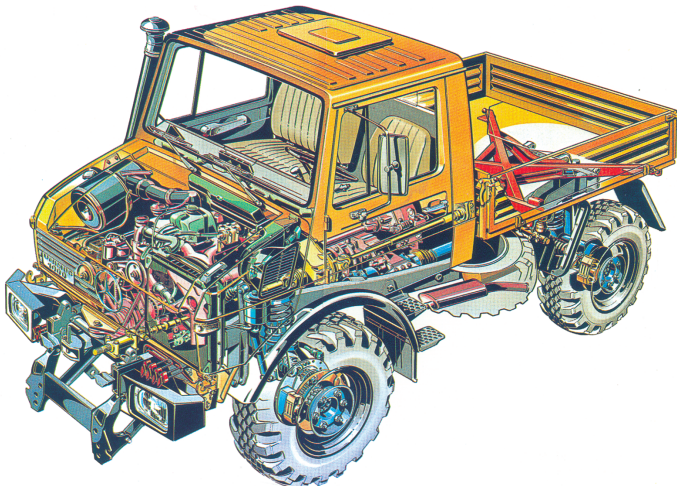
UX 100 H	101
UX 100 M	102

**Mercedes-Benz Unimog Baureihe 405
(seit 2000)**

U 300	103
-------	-----

**Mercedes-Benz Unimog Baureihe 437.4
(seit 2002)**

U 3000	119
U 4000	120
U 4000 (6x6) Expedition (UHN)	121
U 5000	122
U 5000 Feuerwehr (UHN)	123
U 5000 Sand (UHN)	124
U 5000 Polizei	125
U 5000 Bundeswehr (UHN)	127



Einführung

Seit mehr als fünf Jahrzehnten gibt es den Unimog, das »universell einsetzbare Motorgerät«. Und praktisch genauso lange steht der Name für Vielseitigkeit, höchste Belasbarkeit und Zuverlässigkeit: Dafür bürgen die zahlreichen Fahrzeuge aus den ersten Produktionsjahren, die auch heute noch im Einsatz sind, sowie die stolze Zahl von inzwischen nahezu 380.000 Unimog, die seit 1951 in Gaggenau vom Band gelaufen sind.

Das Neue am Transport- und Arbeitsgerät Unimog war die komplette Abkehr vom klassischen »Nur-Schlepper«. Mit einem breiten Spektrum verschiedener An- und Aufbaugeräte sollte es vornehmlich bei der Rationalisierung der Landwirtschaft helfen. Voraussetzung dafür war eine bequeme und einfache Handhabung und Bedienung, eine hohe Geländegängigkeit und Zugkraft. Dazu kam: Das neue Fahrzeug war zur Erfüllung landwirtschaftlicher Transportaufgaben für höhere Geschwindigkeiten als herkömmliche Traktoren ausgelegt. Und kein anderer herkömmlicher Traktor hatte das zu bieten, was das Unimog-Konzept charakterisierte und bis heute auszeichnet: Ein Fahrer-

haus mit Verdeck und gepolsterten Sitzen, gefederte und gedämpfte Portalachsen, Allradantrieb mit hundertprozentig wirkenden Differenzialsperren vorne und hinten, Bremsen auch an den Vorderrädern, Gerätean- und Aufbaumöglichkeiten vorn in der Mitte, seitlich und hinten mit den entsprechenden Antriebsmöglichkeiten, etwa den Zapfwellenantrieb an mehreren Punkten, sowie eine Hilfsradfläche über der Hinterachse mit einer Tragfähigkeit von einer Tonne.

Obwohl der Unimog ursprünglich als Allround-Fahrzeug für landwirtschaftliche Einsätze entworfen und konzipiert worden war, entwickelte er sich bald zu einem unentbehrlichen Helfer in der Forstwirtschaft und im Weinbau. Auch im kommunalen Winterdienst, als Feuerwehrfahrzeug, im Katastropheneinsatz und im Baugewerbe bewährte sich der Unimog in aller Welt rasch als Transportgerät und Arbeitsmaschine. In der Landwirtschaft spielt der Unimog heute dagegen so gut wie gar keine Rolle mehr.

Der Unimog – inzwischen wurde daraus eine ganze Familie – ist als universell einsetzbare



Hochleistungs-Zug- und Arbeitsmaschine für unterschiedlichste Einsatzzwecke mit den verschiedensten Geräten nicht mehr wegzudenken. Bei vielen Männern ist der Unimog aus der Bundeswehrzeit als zuverlässiger Kamerad in guter Erinnerung. In der Land- und Forstwirtschaft sind mit dem Unimog wirtschaftliche Gerätekombinationen und zeit-sparende, bodenschonende Arbeitsverfahren eingeführt worden. Die Bauwirtschaft verwendet ihn als Träger- und Zugfahrzeug für schwierigste Bodenverhältnisse. Bei der Waldbrandbekämpfung und im Katastrophenschutz verlässt man sich bei Einsätzen in schwierigem Gelände auf den Unimog. Bei Rangier- und Wartungsarbeiten auf der Schiene ist der Unimog als Zweiwege-Fahrzeug mit Schienenführungseinrichtung ebenso zuhause wie auf der Straße und zieht dort selbst schwerste Waggons. Als Rangier-Zugmaschine wurde ihm eine Anhängelast von bis zu 600 Tonnen amtlich genehmigt.

Seine Domäne hat der Unimog heute allerdings in dem Bereich gefunden, in dem Sicherheit besonders groß geschrieben wird – in der Kommunalwirtschaft. Das System »Unimog plus Gerät« wird durch die Unimog-Vertriebsorganisation angeboten und betreut. Der Unimog ist in diesem Segment im Ganzjahreseinsatz rund um die Uhr unterwegs und somit der Garant für die Mobilität und Sicherheit des Straßenverkehrs im Sommer wie im Winter. Die leistungsfähigen Partner des Unimog – die Gerätehersteller – entwickeln ständig neue und optimierte Geräte für die sich ändernden Marktverhältnisse, um die einzelnen Bestandteile der Infrastruktur von Städten und Gemeinden zu pflegen, zu erhalten und damit Kosten zu sparen. Gerade beim Aufbau des kommunalen Netzes in den ostdeutschen Bundesländern zeigte der Unimog eindrucksvoll, wie Wirtschaftlichkeit, Sicherheit und Leistung in Einklang zu bringen sind.

Den größten Teil seines Erfolges machen auch heute noch die Konstruktionsprinzipien der

1950er Jahre aus. Und wie kein zweites Nutzfahrzeug verkörpert der Unimog den Mythos der Marke Mercedes-Benz und deren Werte Zuverlässigkeit, Robustheit, Vielseitigkeit und Langlebigkeit.

Der Unimog, traditionell in Gaggenau gefertigt, erlebte 2002 eine Zäsur. Nach einem halben Jahrhundert zog die Fertigungsstraße des »Universal-Motorgerätes« nach Wörth um. Die neue Unimog-Fabrik wurde auf die Anforderungen des künftigen Produktangebots zugeschnitten. Gab es bisher ein spezifisches Fahrzeug für alle Anwendungen, so liefen ab September 2002 im Werk Wörth zwei Produktlinien für unterschiedliche Anwenderkreise vom Band.

Neben dem Bau der geländegängigen Geräteträger U 300, U 400 und U 500 startete zum ersten Mal in der Geschichte des Unimog mit den hochgeländegängigen Transportfahrzeugen U 3000, U 4000 und U 5000 eine zweite Baureihe. Im Nachhinein hat sich dieser Schritt als einzig richtiger erwiesen, denn in Wörth fand die Unimog-Produktion ideale Bedingungen. Folgerichtig und als Ergänzung des bestehenden Unimog-Produktangebotes, lief, nur wenige Tage nach der Namensänderung in Daimler AG am 4. Oktober 2007, das erste Fahrzeug der neuen kompakten Unimog-Baureihe U 20 vom Band.

Einen weiteren Meilenstein setzte der Unimog am 4. Juni 2011. Genau an diesem Tag feierte der Mercedes-Benz Unimog seinen 60sten Geburtstag, denn vor 60 Jahren begann im damaligen Daimler-Benz Schwermotoren-Werk in Gaggenau die Unimog-Serienproduktion. Heute wird der Unimog in drei Produktlinien – als Kommunalpezialist U 20, als professioneller Geräteträger U 300 / U 400 / U 500 sowie als hochgeländegängiger U 4000 und U 5000 – in so genannter Mischbauweise in Gruppenarbeit hergestellt und bleibt nach wie vor das, was er schon immer war: Der beste allradgetriebene Lastwagen der Welt.

Anmerkungen zu den Unimog-Modellreihen

1975 – 1990

Mercedes-Benz Unimog Baureihe 425

Neben der kontinuierlichen Weiterentwicklung des laufenden Unimog-Programms stellte Daimler-Benz auf der DLG in Frankfurt 1974 eine neu entwickelte Unimog-Generation vor, die mit dem Serienstart im Januar 1976 völlig neue Dimensionen erschloss. Die neue schwere Baureihe 425 war durch Verwendung modernster Baugruppen an die vom Markt gestellten Forderungen angepasst und auf die Entwicklungstendenzen des nächsten Jahrzehnts zugeschnitten. So erhielt die neue Unimog-Generation ein völlig neues, geräumiges, hochstellbares Kurzhaubenfahrerhaus, das nun die Scheinwerfer nicht mehr im Kühlergesicht, sondern in den Stoßstangen trug. Ein neu entwickeltes 8-Gang-Getriebe, weiterentwickelte Portalachsen mit Scheibenbremsen, Daimler-Benz Servolenkung und eine druckluftgesteuerte hydraulische Zweikreis-Bremsanlage waren die wesentlichen technischen Merkmale der neuen Unimog-Baureihe. War der bewährte Sechszylinder-Basismotor OM 352 anfangs noch als Saugmotor

ausgelegt, so erhielt er kurze Zeit nach dem Serienstart der neuen Unimog-Baureihe einen Abgas-Turbolader. Die neue Motorentechnologie brachte dem Unimog nicht nur eine höhere spezifische Leistung, sondern auch eine bessere Verbrennung und günstigeren Kraftstoffverbrauch. Vom U 1300, U 1500 und U 1500 T wurden insgesamt 3.135 Exemplare hergestellt.

1976 – 1989

Mercedes-Benz Unimog Baureihe 424

Das 25jährige Jubiläum der Gaggenauer Unimog-Produktion war im Oktober 1976 der Anlass zur Präsentation einer weiteren Unimog-Baureihe, mit der Daimler-Benz seine gerade in Serie gegangene schwere Baureihe 425 ergänzte. Erster Vertreter der Baureihe 424 war der U 1000. Mit einer Leistung von 95 PS war er vor allem für die Landwirtschaft bestimmt, der als robuster Allradackerschlepper nun auch das moderne und sehr geräumige Fahrerhaus erhielt und unterhalb der Baureihe 425 angesiedelt war. Grund zur Freude gab es im Frühjahr 1977, denn mit dem Serienstart 10





des U 1000 der neuen Unimog-Baureihe 424 lief gleichzeitig der 200.000ste Unimog vom Band. 1982 wurde die Sechszylindermotoren der Baureihe 424 auch mit Abgasturbolader ausgerüstet und verfügten nun über eine Leistung von 125 PS. Im Jahre 1986 rundete der U 1550 mit 150 PS (110 kW) die Baureihe 424 nach oben ab. Er vereinte die typischen Merkmale des Geräteträgers mit einer besonders hohen Transportkapazität und stellte mit seinem Radstand von 3250 mm die Verbindung zwischen dem U 1700 (Baureihe 435) und dem U 1250 (424) her. Mit insgesamt 11.233 produzierter Unimog war die Baureihe 424 recht erfolgreich.

1975 – 1990

Mercedes-Benz Unimog Baureihe 435

Als drittes Mitglied der neuen Unimog-Generation entwickelte Daimler-Benz mit der Baureihe 435 einen Nachfolger für den in die Jahre gekommenen Unimog 404 (Unimog S). Als geländegängige Fahrzeuge waren der U 1300 L, wie auch der U 1700 L für den Transportbedarf

der Bundeswehr in der 2-Tonnen-Klasse vorgesehen und erfüllten mit nahezu 22.000 Einheiten, die der Truppe zuzingen, die in sie gesteckten Erwartungen. Nicht nur im internationalen Militäreinsatz, auch in der »zivilen« Version machte die Baureihe 435 durch ihren längeren Radstand, der ab 1980 sogar auf 3700 mm vergrößert wurde, als Fahrzeug für Sonderaufbauten auf sich aufmerksam. Dies gelang 1985 besonders gut einem U 1300 L/37, der als Service-Fahrzeug überlegen die Lkw-Wertung der Rallye Paris-Dakar gewann. Die neue Unimog-Generation mit ihrem markanten, neuen Kurzhaubenfahrerhaus hatte sich am Markt durchgesetzt. Allein von der leistungsstärksten Baureihe 435 wurden insgesamt 30.726 Exemplare gebaut. Den Anforderungen der einzelnen Branchen trug das Unimog-Programm der 80er-Jahre mit drei Baureihen Rechnung, wobei der Unimog der schweren Baureihe 424, 425 und 435 zum Jahresbeginn 1988 nicht nur neue Motoren, sondern auch eine neue Baureihenbezeichnung bekam.

Wenn extremes Gelände harte Anforderungen stellt

When the going is tough
Un véhicule conçu pour affronter
les routes difficiles

UNIMOG 1300 L / 1700 L



1988 – 1993 Mercedes-Benz Unimog Baureihe 407

Strukturwandel und eine noch transparentere Modellbezeichnung kennzeichneten Ende der 80er Jahre das Unimog-Programm, das in der Folgezeit kräftig erweitert und modernisiert werden sollte. Den Anfang der neuen und komplett überarbeiteten Unimog-Familie machte der U 600 der »leichten« Baureihe 407, dessen Vierzylinder-Dieselmotor, wie beim Urahn, nach dem Vorkammer-Verfahren arbeitete. Auch behielt der kleine 40712



das Design des über 20 Jahre alten Fahrerhauses bei, das jedoch grundlegend modifiziert wurde. Neben vielen Detailverbesserungen wie asbestfreie Brems- und Kupplungsbeläge kam in der leichten Baureihe auch ein neues Getriebe mit acht Vorwärts- und vier Rückwärtsgängen zum Einbau. Die »leichte« Baureihe 407 (sie löste den seit 1966 gebauten Unimog 421 ab) gab es in drei Varianten. Den U 600 mit kurzem Radstand (2250 mm), den U 650 als »Arbeitsmaschine mit langem Radstand« (2605 mm) und den U 650 L als »hochgeländegängiges Fahrzeug«, das sich mit seinem langen Radstand (2605 mm) besonders für Sonderaufbauten empfahl. Insgesamt wurden lediglich 789 Unimog der Baureihe 407 produziert.

1988 – 1993

Mercedes-Benz Unimog Baureihe 417

Mit insgesamt 2.275 gebauter Unimog war die »mittlere« Baureihe 417 wesentlich erfolgreicher als ihre »kleinere« Schwester. Zwar hatte der U 800 als Einstiegsmodell noch den Vierzylinder-Vorkammermotor, doch der U 900 er-

hielt wieder den bewährten Sechszylinder-Direkteinspritzer seines Vorgängers U 84 der Baureihe 406, den er ablöste. Wie bei der »schweren« Unimog-Baureihe schon seit 1976 üblich, wurden nun auch ab dem U 900 der »mittleren« Baureihe die Scheinwerfer in den Stoßstangen untergebracht. Doch blieb auch bei der 417er-Reihe das »klassische« Fahrerhaus im Design der 70er Jahre das markanteste Unterscheidungsmerkmal. Mit dem U 900 begann auch die Zeit der bis dahin besten, ausgereiftesten Geräteträger, die bevorzugt dort eingesetzt wurden, wo rund ums Jahr leistungsfähige Allroundgeräte gefragt waren – kleine und wendige Vehikel mit einem ausgewogenen Verhältnis von beanspruchtem Verkehrsraum, Spurweite und Standfestigkeit.

1988 – 2003

Mercedes-Benz Unimog Baureihe 427

Die mittelschwere Baureihe 427 (U 1000, U 1200, U 1400 und U1600) löste die Baureihe 424 ab. Man bot diverse Radstände an, hochgeländegängige Fahrwerke und Triebköpfe für die Montage unterschiedlichster Ansätze

und Sonderaufbauten für tausendundeinen Zweck. Für die Mercedes-Benz-Unimog der neuen schweren Baureihe 427 (wie auch 437) wurde ein neues Motorenprogramm entwickelt. Ziele waren ein höheres Leistungsangebot, ein besseres Drehmomentverhalten und eine Verminderung des Kraftstoffverbrauches bei günstigeren Abgaswerten. Die Nennrehzahl der modernen Direkteinspritzer-Dieselmotoren der Baureihe 300 (OM



366), wahlweise sogar mit Abgasturbolader und bis zu 156 PS aus sechs Litern Hubraum, betrug einheitlich 2400/min. Gab es den Unimog in seinen »Gründerjahren« meist nur in ein oder zwei verschiedenen Lackierungen, so kam im Laufe der Jahre Farbe ins Spiel. 1994 wurde der Unimog zum Beispiel in sechs verschiedenen Serien- und acht Sonderlackierungen angeboten. Die Farb-

palette reichte von Currygelb über Saftgrün bis Enzianblau und Feuerrot, dabei avancierte die Farbe Gelborange mit der RAL-Nr. 2000 zum unangefochtenen Spitzenreiter, die als Standard-Lackierung dem Unimog im Kommunal-Einsatz von Anfang an ihren weit sichtbaren Stempel aufdrückte. Mit mehr als 16.000 produzierter Unimog nimmt die Baureihe 427 mit all ihren Modellvarianten im Unimog-Programm eine dominierende Position ein und hat mit dem U 1400 ein Spitzenmodell, das es bislang auf nahezu 6.000 Exemplare gebracht hatte.

1988 – 2003

Mercedes-Benz Unimog Baureihe 437

Die bisher gewaltigsten Unimog entstammen der schweren Baureihe 437, die das Modellprogramm nach oben abrundete und gleichzeitig die Baureihe 425 und 435 ablöste. Mit der Markteinführung der schweren Baureihe war nun die Neuordnung des gesamten Unimog-Programms abgeschlossen, die dazu beitrug, das vielseitige, teilweise verwirrende Angebot wesentlich übersichtlicher zu gestalten. Obwohl der Unimog über all die Jahre ständig modifiziert und verbessert wurde, war



seine Entwicklung immer noch nicht abgeschlossen, und das Konzept konnte ohne Übertreibung noch als zukunftsweisend bezeichnet werden. Auch die schwere Baureihe 437 blieb äußerlich fast unverändert, doch auch hier tat sich unterm Blech viel Neues: So wurde die Motorenbaureihe OM 352 durch die OM 366-Reihe ersetzt, welche aus den LN2- und MB-trac-Programmen schon gut bekannt waren. Ihre Motoren erreichten dank Turbolader und Ladeluftkühlung bis zu 240 PS. Die unterschiedlichen PS-Leistungen gegenüber den Vorgängermodellen schufen neue Typen. Trotz der enormen Leistungsspanne von 52 bis 240 PS zeichneten sich alle Unimog durch familientypische Charaktereigenschaften, nämlich lange Lebensdauer, günstigen Kraftstoffverbrauch, relativ geringes Gewicht, kompakte Abmessungen und konstruktive Gemeinsamkeiten aus. Ein neu entwickeltes Paket geräuschkämpfender Maßnahmen machte 1988 den Unimog zum »lärmarmen Fahrzeug«. Die Geräuschkapselung an Motor und Getriebe, ein neuer Lüfter und eine zusätzlich schalldämpfte Auspuffanlage sowie weitere gezielte Maßnahmen reduzierten das Geräuschniveau auf 78 dBA. Auch die Kabine wurde durch zu-



Der U 2450 L 6x6 mit drei angetriebenen Achsen erweiterte 1995 das Fahrzeugprogramm der schweren Unimog-Typen um ein 6x6-Fahrzeug mit einem zul. Gesamtgewicht von 17 t und einer Nutzlast von bis zu neun Tonnen. Seine Hauptmerkmale sind die hohe Geländegängigkeit, Traktion und Bodenfreiheit sowie die große Bodenhaftung dank neu entwickelter Schraubenfedern mit größeren Federwegen.

sätzliche schalldämmende Maßnahmen im Innenraum merklich leiser. Auf der bauma 1989 präsentierten sich die neuen Unimog U 2100 / 2150, die die schwere Baureihe 437 um besonders leistungsstarke Geräteträger, Zugmaschinen und Fahrgestelle erweiterten. Als Antrieb diente den neuen Unimog-Modellen der ladeluftgekühlte Turbomotor OM 366 LA mit 214 PS (157 kW), der sich bereits in Mercedes-Benz-Lastwagen bewährt hatte. Die hohen Anforderungen des EG-Binnenmarktes, aber auch die spezifischen Bedingungen in den neuen Bundesländern verhalfen dem Unimog zu neuen Chancen in der Landwirtschaft. Mehrfachnutzung und der kombinierte Landwirtschafts- und Kommunaleinsatz standen Anfang der 90er Jahre für Wirtschaftlichkeit und Rentabilität. Eine Reihe von Sonderausrüstungen wie der Bordcomputer »Unicompc«, die elektronische Hubwerksregelung »terramatic« oder die Reifendruckregelanlage »firecontrol« erleichterten die Arbeit auf dem Feld zusätzlich. Als im Juli 1994 der 300.000ste Unimog das Montageband in Gaggenau verließ, war es ein Modell der schweren Baureihe, das diesen Produktionsrekord symbolisierte.

1992 – 2001

Mercedes-Benz Unimog Baureihe 408 /418

Auf der Internationalen Automobil-Ausstellung für Nutzfahrzeuge in Hannover stellte Mercedes-Benz im Mai 1992 mit der »leichten« und »mittleren« Baureihe (LBU und MBU) die konsequente Weiterentwicklung eines technischen Konzepts vor, das sich in den letzten 40 Jahren mit über 300.000 verkauften Fahrzeugen weltweit bewährt hatte. Während im Juli 1992 der U 110 und U 140 der mittleren Baureihe 418 in Gaggenau in Serie ging, machte im Spätherbst der U 90 (leichte Baureihe) die Neuordnung der Modellpalette vorerst komplett. Mercedes hatte bis dahin rund 85 Millionen in die Fertigung investiert, bei deren Entwicklung Mensch, Arbeit und Umwelt im Vordergrund standen. Die geräumige Fahrerkabine, das Geräteverriegelungssystem »Servolock«, eine komfortable Bedienung und die weitgehende Einführung umweltverträglicher Techniken sind wesentliche Elemente der Arbeit gewesen. Insassensicherheit und Komfort galt das Hauptaugenmerk. Heraus kam ein ganz neues Fahrerhaus mit vergrößertem Innenraum, verbessertem Einstieg und mit ausgefeilten