

Rückblende: Der Unimog 421 wird 40 Jahre alt / 19000 Exemplare in Gaggenau hergestellt

Ein Schmuckstück für das Museum

VON CARL-HEINZ VOGLER

Gaggenau – Im Unimog-Museum, das Mitte des Jahres seine Pforten öffnet, wird der Unimog 421 von Anfang an zur Grundausstattung gehören und bei den Besuchern bestimmt auf großes Interesse stoßen. Zu seinem Produktionsstart im März 1966 war sein größerer Bruder, der Unimog 406 (U 65) bereits drei Jahre in der Erfolgspur gefahren.

„Damit ist eine vom Verkauf seit langer Zeit gewünschte Erweiterung des Unimog-Typenprogramms zum 411/34 PS, 406/65 PS erfüllt“, so ein Auszug aus einer Unimog-Informationsschrift von 1966 für die damaligen Daimler-Benz Kundendienstmitarbeiter.

Ob als Nachfolgemodell für den 411/34 PS oder als Nischenprodukt zwischen dem 411er und dem 406/65 PS – die Erwartungen an den neuen Unimog 421/40 PS waren groß. Vor allen Dingen brauchte man in Gaggenau höhere Stückzahlen zur Auslastung der Produktion.

Das Design des 421er-Fahrerhauses war mit den gelungenen Rundungen gegenüber dem U 411 ein großer Fortschritt, und es konnte mit den schönen Formgebungen aus der Pkw-Welt von Mercedes bereits etwas Schritt halten. Hier merkte man bereits die Designerhandschrift aus Sindelfingen, wo die Gestaltungsfreiheit allerdings auch an Werkzeugkosten gebunden war.

Insider verwunderte die Ähnlichkeit zum Unimog 406 jedoch nicht, denn das Fahrerhaus aus Ganzstahl des Unimog 421 war bis auf die Bodengruppe identisch mit dem des Uni-



Die offene Variante (hochgestellt) des Unimog 421/U 40 und das geschlossene Fahrerhaus. Foto: Vogler

mog 406. Nur das offene Fahrerhaus hatte kleinere Außenmaße und war im Design leicht verändert. Trotzdem war das offene Fahrerhaus mit 13 Zentimeter in der Länge und sieben Zentimeter mehr in der Höhe deutlich komfortabler als beim kleinen Unimog 411. Ein Aspekt, den besonders solche Leute zu schätzen wussten, die fast den ganzen Tag hinterm Steuer saßen oder eine Körpergröße jenseits der 180 Zentimeter hatten. Als sehr vorteilhaft erwies sich von Anfang an das hochstellbare Fahrerhaus. Mit wenigen Handgriffen konnte bei der Reparatur und bei der Wartung das Fahrerhaus zugänglich nach vorne hochgekippt werden.

Ein ernst zu nehmender Kundenwunsch war, den Unimog

421 autobahntauglich zu machen. Die vom Gesetzgeber geforderten 60 km/h oder besser noch 70 km/h waren zu realisieren. Dies führte zu leistungsstärkeren Motoren.

Der Unimog 421 konnte sich schnell in der Landwirtschaft, bei den Kommunen und in der Forstwirtschaft etablieren. Viele Gerätepartner und Aufbaufirmen nutzten seine Universalität, und so entstanden Sonderfahrzeuge wie der „Uniknick“ der Firma Werner, Anbauten an den Triebkopf der Firma Ruthmann, eine Raupenschlepper-Variante von Tractortech sowie Bausätze für Tremo, um nur einige zu nennen.

Während seiner Laufzeit von 22 Jahren brachte es der Unimog 421 auf insgesamt 19000 Exemplare bei 27 verschiedenen

Baumustern beziehungsweise Bausätzen sowie 13 Motorbaumustervarianten. Im April 1989 wurden in Gaggenau die letzten Fahrzeuge ausgeliefert. Nach einer Modellpflege mit einem komfortableren Fahrerhaus wurden als Nachfolge- bzw. Übergangsmodelle bis 1993 die Unimog-Typen U 407 bzw. U 417 angeboten.

Heute ist der Unimog 421 mit der 52 PS (U 52)-Ausführung einer der beliebtesten in der Unimog-Club-Szene. Für ein Cabrio-U 421 der Einstufung 2 müssen schon mal 10000 Euro hingeläutert werden. Die besten Quellen eröffnen sich über die Kleinanzeigen im Unimog-Heft'1 des Unimog-Clubs Gaggenau und über das Internet-Angebot des Clubs unter www.unimog-club-gaggenau.de.