

Tipps vom Experten

IM GESPRÄCH MIT:
SASCHA FRITZ, SFM

UNIMOG-TEILELAGE Gibt es unter den Unimog-Typen besonders geeignete Einstiegsmodelle? Wovon sollte man als Markennewling am besten die Finger lassen? TRAKTOR CLASSIC fragt bei einem der führenden Teilehändler nach seinen Tipps zum Kauf von Fahrzeugen und Teilen

Etwas Wichtiges vorab – besonders für Traktor-Fans: Ein Unimog ist kein Schlepper! Die Unimog können praktisch alles, was ein Schlepper kann, jedoch noch wesentlich mehr. Deshalb heißen die guten Stücke auch UNiversal-MOTOR-Gerät. Die Gleichsetzung eines Unimog mit einem Traktor oder einem alten Auto gehört zu den häufigsten Irrtümern, denen (Restaurierungs-)Anfänger auf den Leim gehen, was schlussendlich für entnervte Restaurationsabbrüche und/oder „Kosten-Fässer ohne Boden“ sorgt. Dazu später mehr ...

Einsteiger-Unimog?

Die Frage, welches der Unimog-Modelle für Einsteiger am geeignetsten ist, lässt sich leider nicht beantworten, weil die Facetten der Unimog-Welt zahlreich sind. Ich würde bei der Entscheidung, welches Unimog-Modell es werden soll, zunächst von der geplanten Anwendung ausgehen: Soll der Mog zum Spazierenfahren genutzt werden (was sehr häufig vorkommt) oder soll mit ihm noch gearbeitet werden? Wenn noch mit ihm gearbeitet wird – dann wo, wie und was? Es ist ein Riesenunterschied, ob man den Unimog hauptberuf-

lich als Kranfahrzeug für einen Zimmermann dient. Außerdem werden die Unimog häufig auch einfach genutzt, um im Gelände etwas Spaß zu haben oder sie werden für Weltenbummler als Expeditionsfahrzeuge umgebaut.

Weiterhin stellt sich die Frage, welcher Führerschein dem zukünftigen Besitzer zur Verfügung steht. Es gibt Unimog, die bei einem zulässigen Gesamtgewicht von unter 3,5 Tonnen liegen (teils allerdings erst nach Ablastung) und dadurch mit dem heutigen B-Führerschein gefahren werden dürfen. Andere liegen bei mehr als 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht und dürfen mit dem normalen Autoführerschein nicht gefahren werden.

Die Faszination ist meiner Meinung nach genau, dass jedes Modell sehr vielseitig eingesetzt werden kann und dass man obendrein aus den über Jahrzehnte hinweg produzierten, verschiedenen Typen auswählen kann, die alle ihre Vor- und Nachteile haben.

Die sogenannten Kleinen

Ich will dennoch einmal eine grobe Orientierung geben: Für Anfänger, die Fahrzeuge nur zum Spazierenfahren oder für

» Für Einsteiger und zum Spazierenfahren empfehlen sich die sogenannten kleinen Baureihen 411 und 421

lich als Landwirt bei der täglichen Arbeit nutzt, ob der Unimog zum Beispiel nebenberuflich oder hobbymäßig bei Forstarbeiten zum Einsatz kommt, ob das Fahrzeug als Schleppfahrzeug bei einer Spedition dient, ob man den Unimog als reines Transportfahrzeug nutzt oder ob der Uni-

mog als Kranfahrzeug für einen Zimmermann einsetzen möchten, empfehlen sich die sogenannten kleinen Unimog-Baureihen 411 (sowie deren Vorgänger und Ableger wie 401, 402 oder 2010) und 421. Die Fahrzeuge sind verhältnismäßig klein, wendig, können auf 3,5 Tonnen abgelastet



werden und man kann viele Arbeiten mit Werkzeug aus einer Hobby-Werkstatt selbst erledigen. Dennoch sind die Modelle sehr vielseitig einsetzbar – vom Geländefahrzeug bis zum „Ackergaul“, im Wald, bei Bauarbeiten oder für alles, was man sich sonst noch so einfallen lassen kann.

Die mittleren Baureihen 406 (und deren Ableger wie 403 und 416) können auch heute noch für Arbeiten im (semi-)professionellen Bereich eingesetzt werden, man sieht sie aber auch sehr häufig bei Oldtimer-Liebhabern für Spazierfahrten und bei den Offroad-Freaks.

Die ebenfalls zu den mittleren Baureihen zählenden Unimog 417 sind technisch bereits sehr aufwendig und werden bis heute häufig im professionellen Bereich der Land- und Fortwirtschaft sowie im Winterdienst eingesetzt.



Teilehändler und Unimog-Kenner Sascha Fritz mit seinem eigenen Lieblings-Unimog, einem 406 - U65 (65 PS) von 1965



Der U 401 „Froschaug“ mit Westfalia-Kabine aus den kleinen Unimog-Baureihen ist auch für Unimog-Einsteiger gut geeignet





Der 411 ist einer der prominentesten Vertreter der „kleinen“ Unimog



Schon beim Klassiker, dem 411, ist ein Vielfaches an Kontrollinstrumenten verbaut als bei einem Standard-1950er-Jahre-Traktor. Entsprechend hoch ist der Restaurierungsaufwand



Im Vergleich zu Traktoren sind die Achsen des Unimog wesentlich komplexer



Die umfangreichen Hydraulik- und Pneumatiksysteme der Unimog-Typen machen ihre Restaurierung zu einer Herausforderung

Die großen Unimog Baureihen 424, 425, 427, 437 und so weiter sind technisch extrem anspruchsvoll und werden nach wie vor hauptsächlich im harten Alltagsinsatz bei Land- und Forstwirtschaft sowie bei Kommunen zum Beispiel für den Winterdienst eingesetzt – und das, obwohl die Fahrzeuge teils schon über 40 Jahre alt sind. Zunehmend entdecken aber auch Hobby-Anwender diese Fahrzeuge, was den ein oder anderen im Nachgang jedoch gerne an Grenzen führt. Bei den Expeditionsmobilen wird meistens auf den 1300L aus den großen Unimog-Baureihen zurückgegriffen.

Aus (eigener) Erfahrung gut

Für mich ist der 406 DAS Unimog-Modell. Er gehört zu den mittleren Unimog-Baureihen und hat schon richtig massive Nutzfahrzeug-Technik verbaut, gleichzeitig ist er jedoch noch relativ kompakt und wendig. Außerdem ist das Design des „kleinen Dicken“ absolut zeitlos, auch in fünfzig Jahren wird das Fahrzeug noch Gefallen finden – da bin ich mir ganz sicher.

Vorsicht vor günstigen Angeboten

Schnäppchen unter den Unimog-Typen gibt es nicht mehr. Die Unimog-Welt ist absolut am Kochen. Die Preise für alle besonders beliebten Modelle steigen seit Jahren unaufhörlich – selbst regelrechte Schrotthaufen werden im fünfstelligen Bereich gehandelt. Infolgedessen werden auch nicht so beliebte Fahrzeuge zunehmend gekauft, was auch deren Preise steigen ließ und nach wie vor lässt.

Für einen ordentlichen Unimog muss man nach meiner Schätzung mindestens mit 20.000 Euro rechnen, alles preislich Darunterliegende wird meist zum finanziellen Fass ohne Boden. Restaurierte Fahrzeuge werden durchaus für 70.000 Euro und mehr gehandelt.

Teurer Spaß

Generell sollte jedem Einsteiger bewusst sein, dass der Unimog nicht nur technisch das Nonplusultra ist, sondern auch in Sachen Kosten. Dabei sind die Einzelpreise der Ersatzteile überhaupt nicht das Problem – im Gegenteil: Diese gibt es sehr günstig, da aufgrund der langen Produktionszeit jedes Unimog-Modells bei den Teilen auch heute in der Nachfertigung meist noch akzeptable Stückzahlen zusammen-

Links ein sogenannter Uniknick, ein Spezialfahrzeug zum Holzrücken von der Firma Werner aus Trier. Einen zu bekommen ist wie ein 6er im Lotto! Aber auch Exemplare des Typs 406 sind für Forstarbeiten sehr beliebt



kommen, was für entsprechend günstige Preise sorgt. Aber die Vielzahl der benötigten Teile pro Fahrzeug ist beim Unimog gigantisch, sodass sich die vielen Einzelpositionen schnell zu einer größeren Summe addieren.

Ich habe eingangs erwähnt, dass die Verwechslung eines Unimog mit einem Traktor oder mit einem Oldtimer-Auto für verzweifelte Anfänger sorgt. Wenn man einen Traktor gedanklich zerlegt, macht je nach Modell die Einheit aus Motor, Getriebe und Hinterachse schon zwei Drittel des Fahrzeugs aus. Der Rest sind nur angebaute Kleinteile. Jeder Unimog hat neben dem Motor ein extrem aufwendiges Getriebe, dann kommen zwei Schubrohre, zwei Achsen, eine zweitürige Kabine hinzu, die von den Abmessungen und der Machart größer und aufwendiger ist als manch ein komplettes Auto. Die Kabine hat bis zu neun Scheiben verbaut.

Pritsche und Pneumatik

Dazu kommen noch eine Pritsche wie bei einem Lkw sowie eine komplette pneumatische Anlage für die Bremskraftverstärkung und eventuelle Nebenverbraucher, eine Zwei-Kreis-Anhängerbrem Anlage, Federspeicherbremszylinder für die Feststellbremse und vieles mehr – samt erfor-

Dieser Bericht stammt aus dem Magazin Traktor Classic Sonderheft UNIMOG und MB-trac vom Mai 2021



**Jetzt Mitglied werden
und Vorteile genießen!**

www.unimog-club-gaggenau.de/mitgliedsantrag



Der U 1600 aus der großen Baureihe 427 gehört zu den technisch besonders anspruchsvollen Unimog-Typen



derlichen Bauteilen wie Filter, Rohre, Leitungen, Druckluftkessel, Ventile und zum Teil mehrere Luftpresser.

Außerdem ist eine Hydraulik-Anlage verbaut, die neben der Lenkkräftunterstützung auch noch Anbaugeräte, den Heckkraftheber und den Kippzylinder versorgt. Alleine jede Achse des Unimog beinhaltet drei gekapselte Getriebe: das Differential

und zwei Vorgelege. Da sind Zahnräder, Lager, unzählige Dichtungen, Pneumatikzylinder und vieles mehr verbaut.

Anschauliches Rechenbeispiel

Ich will es mal an einem konkreten Beispiel erklären: Wenn an der Kabine des Unimog bereits alle Karosserie- und Lackarbeiten abgeschlossen sind (und dafür

hat man trotz viel Eigenarbeit sicherlich schon einige tausend Euro ausgegeben), dann braucht man noch mal rund 4.000 Euro, um die Kabine wieder zu vervollständigen: Türgummis, Scheibengummis, Schalthebelabdeckung, Türverkleidungen, Kleiderhaken, Sitzbezüge und -polster, Kabinenlager, Schläuche und Düsen der Heizungsanlage, Türgriffe, Armaturen, Schrift-



Ersatzteile für die Motoren der meisten Unimog-Typen sind noch verhältnismäßig leicht zu bekommen – auch für die Antriebstechnik des von 1956 bis 1974 knapp 40.000-mal gebauten 411



Der fast 20.000-mal gebaute Unimog 421 weist zahlreiche Gleichteile mit dem wesentlich selteneren 407 auf. Trotzdem will die Anschaffung eines derart seltenen Typs wie dem 407 wohlüberlegt sein



Universalmotorgerät: Dieser Unimog wurde von seinem Besitzer als klassisches Straßenreinigungsfahrzeug hergerichtet



Der 7,5-Tonner Unimog 1300 L aus den großen Baureihen wird als Expeditionsfahrzeug gerne genutzt

Info & Kontaktdaten

Sascha Fritz Mechatronik
 Denniweg 16, 77830 Bühlertal
 Telefon: +49 (0) 7223 830 1633
 Mobil: +49 (0) 170 2933568
 E-Mail: info@sfmt.eu
 Internet: www.sfmt.eu



Beschaffung nahezu aller Ersatz- und Zubehörteile für Unimog und MB-trac gehört zu den Kernkompetenzen von SFM (Sascha Fritz Mechatronik). Neben dem Handel mit Teilen stehen auch immer wieder gebrauchte Fahrzeuge zum Verkauf. Außerdem repariert und überholt SFM auch gerne Bauteile im Kundenauftrag. Sascha Fritz ist Mitglied im Unimog Club Gaggenau (Mitgliedsnummer 8646) und im Unimog Veteranen Club (Mitgliedsnummer 1667) und er ist ehrenamtlicher Fahrer im Unimog Museum Gaggenau. Außerdem ist SFM Werbepartner des Unimog Heft'1, des Unimog Veteranen Journal und der Unimog Community.

züge, Aufkleber, Embleme, Elektrik und Beleuchtung.

Danach ist nur die Kabine wieder bei- einander, aber die eigentlich aufwendigen (und meist teuren Komponenten) unter der Kabine sind dann noch gar nicht überholt! Jedem sollte also im Vorfeld bewusst sein:

mog-Modellen unmöglich. Bei einigen Unimog-Modellen wie dem 408 und 418 sind aber selbst elementare Teile kaum noch zu bekommen.

Da die Fahrzeuge nicht oft produziert wurden und es für sie keine große Fangemeinde gibt, wird sich daran höchstwah-

Da starten die Probleme in der Regel damit, überhaupt zu identifizieren, welches Teil am Fahrzeug verbaut ist. Und wenn diese Hürde dann gemeistert ist, bekommt man sehr oft keinen passenden Ersatz mehr. Da diese Teile nicht einfach nachproduziert werden können, befürchte ich auch, dass das in Zukunft noch schwieriger werden wird.

» Mit einer Unimog-Restaurierung befindet man sich technisch und finanziell in der Königsklasse

Eine Unimog-Restaurierung ist technisch und finanziell die Königsklasse.

Ich will damit niemanden Angst machen – jedem Technik-Liebhaber wird bei Unimog das Herz aufgehen und natürlich kann man so eine Restaurierung meistern. Aber mit einem Gesamtbudget von vielleicht 20.000 Euro bekommt man beim Unimog keine Vollrestauration hin. Das muss jedem klar sein!

Ersatzteillage: gut mit Ausnahmen

Je jünger das Baujahr, umso besser die Ersatzteilversorgung. Insgesamt würde ich die Teileversorgung bei den von mir oben aufgeführten Unimog-Modellen als recht gut einschätzen. Man bekommt viele Ersatz- und Zubehörteile zu fairen Preisen. Das jetzt aber einzeln aufzuschlüsseln, ist aufgrund der Vielzahl an Teilen und Uni-

scheinlich auch nichts ändern. Neben diesen beiden Modellen ist der Unimog 407 als Vertreter der kleineren Unimog-Baureihen zwar ein sehr interessantes Fahrzeug, da aber nicht einmal 1.000 Fahrzeuge davon produziert wurden, sind auch für ihn einige Teile schwer zu bekommen. Glücklicherweise gibt es zwischen dem 407 und 421 viele Gleichteile, sodass man zumindest die wichtigsten Sachen bekommt.

Hydraulik- und Pneumatikengpass

Über alle Unimog-Modelle hinweg ist die Versorgung mit Hydraulik- und Pneumatikkomponenten sehr schwierig. Das liegt unter anderem daran, dass es in diesen beiden Bereichen unzählige Varianten und über die Jahre gefühlt Hunderte Veränderungen gab.

Mehr Zeit als mit der Ehefrau

Als abschließenden Tipp würde ich gerne jedem Anfänger mitgeben, bei der Anschaffung des Mogs nicht zu sehr aufs Geld zu schauen. Ich würde mir immer ein Fahrzeug kaufen, das vollumfänglich funktioniert. Optische Arbeiten kann man dann gut selbst und vor allem Stück für Stück machen, aber Fahrzeuge, die schon von vorneherein massive Schäden aufweisen oder bei denen man gar nicht beurteilen kann, ob alles funktioniert, weil zum Beispiel keine Probefahrt möglich ist, können hinterher ziemlich ins Geld gehen.

Außerdem kann ich aus eigener Erfahrung jedem empfehlen, für die Teileversorgung nach Möglichkeit mit nur einem Händler, der möglichst alles im Programm hat, zusammenzuarbeiten. Bei der Entscheidung für einen Händler spielen neben dem Preis vor allem auch Qualität, Beratung und Sympathie eine Rolle. Letzteres ist besonders wichtig, denn während einer Restaurierung haben die meist männlichen Besitzer mit mir als Händler mehr Kontakt, als mit ihrer eigenen Ehefrau. Das geht nur gut, wenn man sich leiden kann.

Sascha Fritz/Sascha Jussen

Für Fahrzeuge der Baureihen 408 und 418 ist die Ersatzteillage wegen der relativ geringen Stückzahlen leider kritisch

Fotos: Archiv Sascha Jussen, Archiv Sascha Fritz

