

Jeden Monat **NEU!**

Das 4x4 der Fortbewegung. Jeden Monat neu

vereint mit **geländewagen** magazin

## Die komplette Übersicht Winterreifen für Allradler



Land Rover Discovery 2.5 Td5

### Vier Große zum kleinen Preis im Test

# Gibt es gute Geländewagen zum Schleuderkurs?



Mitsubishi Pajero Classic 2.5 TD

## BMW X5 gegen BMW X5 Besser als Diesel oder als Benziner?



Nissan Terrano 3.0 Di lang

## Aktueller Fahrbericht Subaru Baja – der Komfort-Pick-up

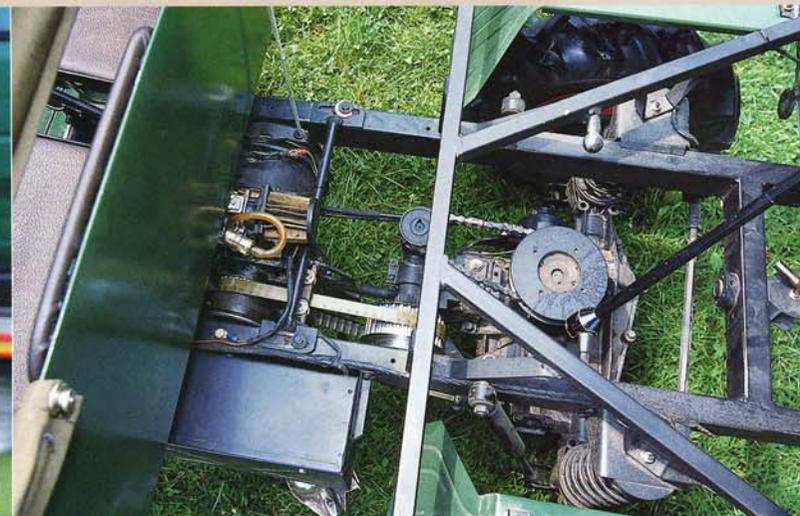


Hyundai Terracan 2.9 CRDi

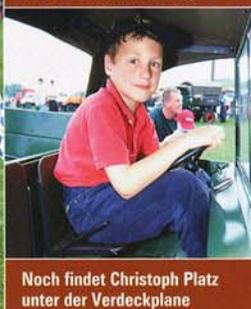
## Unimog-Treffen 2002 Auto des Jahres: Unimig



Nr. 10/2002 VIER GROSSE GELÄNDEWAGEN ZUM KLEINEN PREIS



Die Antriebstechnik weicht deutlich vom Vorbild ab: Hier tut ein Zweitakt-Einzylinder Dienst, der seine 2,5 PS über Zahnriemen und Winkeltrieb an die Hinterachse bringt



Noch findet Christoph Platz unter der Verdeckplane

**UNIMOG 411 NACHBAU 1:2**

1-Zylinder-Zweitakt-Benziner • 49 cm<sup>3</sup> • Leistung 1,8 kW (2,5 PS) • Fliehkraftkupplung • 5-Gang-Schaltgetriebe in der Hinterachse • Kraftübertragung über Primärzahnriemen, Winkelgetriebe und Sekundärkette zur Schalt-Hinterachse • elektrische Anlage mit Schwunglichtmagnetzündler, Bordspannung 6V für Beleuchtung, 12V für Hupe • Leergewicht ca 110 kg • Zuladung 120 kg • Höchstgeschwindigkeit 5–6 km/h • Erbauer: Herbert Roith, Bruck/Oberrpfalz

Bauzeit bisher ca. 1200 Std.

# Universal Mini Gerät

Unimog – die Abkürzung steht für Universal Motor Gerät. Demnach müsste der Unimog 411 im Maßstab 1:2, den Herbert Roith für Sohn Christoph gebaut hat, eigentlich Unimig heißen. Das Einzelstück war das kleinste Fahrzeug, aber die größte Attraktion eines Unimog-Treffens in Bayern

Das wird dem kleinen Christoph jetzt langsam doch etwas zu viel. Ständig umringen Leute seinen kleinen Unimog, Erwachsene reden auf ihn ein, Kinder zupfen ihn am Ärmel: Christoph, fahr doch noch mal. Christoph, geh doch ein Stück zur Seite. Christoph, setz dich doch mal rein. Darf ich mich mal reinsetzen, darf ich auch mal mitfahren? Irgendwann ist auch die Geduld eines stolzen Sechsjährigen am Ende. Christoph will nicht mehr, versteckt sich hinter seinem Vater, als

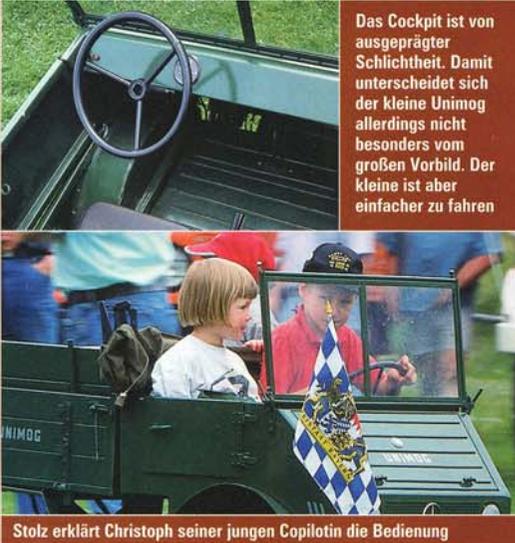
unser Fotograf auf ihn zielen will. Und schimpft: „Da hinten ham’s mir sowieso schon was verbogen.“ Derweil erklärt der Vater die Technik seines Eigenbaus. Und wenn man Herbert Roith glauben mag, gibt es eigentlich nur wenige Dinge auf der Welt, die einfacher sind als Konstruktion und Bau solch eines detailgetreuen Kinder-Unimog. „Der Motor ist von einem Mofa, den hab ich günstig aufgetrieben. Ich hab ihn nur auf Gebläsekühlung umgebaut. Und hier, das ist die nor-

male Fliehkraftkupplung. Dann geht es weiter über einen Zahnriemen und ein Winkelgetriebe – das ist von einer Bohrmaschine. Bis hin zur Kette.“ Die Hinterachse stammt von einem Rasentraktor, hat ein eingebautes Getriebe mit fünf Vorwärtsgängen und einem Rückwärtsgang. Die Übersetzung hat Herbert Roith so ausgelegt, dass der Minimog nur Fußgängertempo erreicht. Rennen sollen ja keine gefahren werden. „Ein Problem waren die Räder – bis

ich da endlich was ungefähr Passendes aufgetrieben hab ...“ Ganz zufrieden ist der bescheidene Oberpfälzer aber noch nicht mit seinem Werk: „Net so genau hinschauen. Ist alles noch nicht ganz fertig.“ Eine per Handhydraulik kippbare Ladefläche möchte er noch einbauen, einen Kraftheber am Heck, Blinker und Bremslicht fehlen auch noch. Und anstatt darauf hinzuweisen, wie genau die

Bitte umblättern

Das Cockpit ist von ausgeprägter Schlichtheit. Damit unterscheidet sich der kleine Unimog allerdings nicht besonders vom großen Vorbild. Der kleine ist aber einfacher zu fahren



Stolz erklärt Christoph seiner jungen Copilotin die Bedienung



Aufgereiht: Unimog aus frühen Baureihen (o.). Einzelstück: die zweimotorige Schneefräse (r.)



Bordwandverschlüsse gearbeitet sind, zeigt er, dass der Modell-Laster vorn und hinten unterschiedliche Felgen hat („Ich hab einfach noch keine vier gleichen aufgetrieben“), dass das Reifenprofil nicht genau mit dem Original übereinstimmt („Das ist ja ein Traktorprofil“) und dass die Kontur der vorderen Kotflügel nicht wirklich die des Unimog 411 ist, sondern eigentlich die vom 401er. Oder so ähnlich.

Den meisten Besuchern dieses Treffens der „Oberbayerischen Unimogfreunde“ ist's vermutlich einerlei. Und Besucher gibt es viele. Wobei nicht alle, die hier durch die Reihen der teils perfekt restaurierten, teils ehrwürdig patinierten Unimog schlendern, nur deshalb nach St.

Wolfgang bei Erding gekommen sind: Das Treffen findet gleichzeitig mit dem „Dorffest St. Wolfgang“ statt, zu dem Besucher von weit her anreisen. Wann gibt es schon mal ein „Dorffest“, wo es außer einem Riesenrad, den üblichen Buden, Fahrgeschäften und sonstigen Volksfestvergnügen gleich fünf Bierzelte mit unterschiedlichen Musikrichtungen gibt?

### Viele Unimog sind hochbetagt, aber noch im Arbeitseinsatz

Umso genauer nehmen die anderen Teilnehmer des Treffens den Winzling unter die Lupe. Lauter Menschen, die schon mit dem Unimog aufgewachsen sind, wie es

scheint. Fans, die ihre teils hochbetagten Gefährten in vielen Fällen immer noch für die Arbeit benutzen: In der Forstwirtschaft, im Straßendienst, als Abschleppfahrzeug fürs Autohaus. Nicht nur aus ganz Bayern kommen sie, viele auch aus dem benachbarten Österreich. Der weitestgereiste Teilnehmer wohnt in Bad Segeberg, kam 580 Kilometer im Feuerwehr-Unimog.

Man sieht hier Unimog-Varianten, bei denen der Laie auf Anhieb gar nicht erkennen kann, was sie überhaupt tun: Mit den unterschiedlichsten Aufbauten und Anbaugeräten. Hier lässt einer die Trommel seiner zweimotorigen Schneefräse rotieren, dort klettert ein grüner kleiner Unimog fahrerlos

über eine Barriere aus Baumstämmen. Kein Grund zur Panik: Im langsamsten Kriechgang legt er pro Stunde nur 200 Meter zurück; man kann also beruhigt zwischendurch aus- und einsteigen.

Insgesamt 123 verschiedene Unimog registrieren die Veranstalter bei diesem Treffen; auch einige Exoten darunter. Etwa die UNICUM genannte Militärschneefräse mit nach vorn geneigter Windschutzscheibe; oder ein langer S404 mit Holzvergaseranlage.

Hier in Bayern startet man am Sonntagnachmittag nicht einfach so zum gemeinsamen Unimog-Corso: Vorher klettert der Pfarrer noch auf die Ladefläche eines Unimog und segnet die Kolonne. Th. Rönberg



Nur zwei Ziffern vertauscht – und schon wird aus dem 25 PS starken U 2010 von 1953 (rechts) ein 380 PS starker U 2100 von 1999 (daneben). Viele Unimog-Veteranen sind noch täglich im Arbeitseinsatz



Bei Geschicklichkeitsübungen wie der Fahrt über eine Wippe können die Fahrer eines Unimog ihr Feingefühl bei der Bedienung der vielen Gänge, der Kupplung und der Bremse unter Beweis stellen