

Kaufberatung für den Erwerb eines Unimogs

insbesondere der schweren Baureihe SBU (z.B. U1300L, 1350L, 1550L etc.)

Copyright: Freunde des Unimogs e.V.

Autoren: Gerold Hahn, Dr. Peter A. Weiss, Helmut Schmitz

Dies ist der Versuch, eine belastbare Punkteliste für den Erwerb eines Unimogs aufstellen, „schweren“ Baureihen zu schreiben. Absicht und Hoffnung ist dabei, einem geneigten Interessenten, gerade auch ohne größere eigene "Unimog-Erfahrung", Informationen und Ratschläge für die Beurteilung oder Auswahl eines Unimog-Angebots an die Hand zu geben. Da die Unimog-Baureihen bis zum Erscheinen der Baureihe 405 (UGN) im Wesentlichen einem Bauprinzip folgten, gelten die hier gemachten Aussagen mit Einschränkungen auch für die mittleren und leichten Baureihen.

Wichtig: Eine Gebrauchtkaufberatung kann immer nur ansatzweise die Erfahrung der jeweiligen Besitzer wiedergeben. Trotzdem wollen wir hier versuchen, größtmögliche Hilfestellung zu leisten und aus unserer Sicht wesentliche Punkte für die Beurteilung eines Fahrzeugs zu nennen.

Dieses Dokument erhebt keinerlei Anspruch auf Richtigkeit oder Vollständigkeit, es gibt „nur“ Erkenntnisse und Erfahrungen von erfahrenen Unimog-Besitzern wieder. Einige Eigenarten, die typischerweise auf einen Unimog zutreffen, werden hier behandelt.

Die große Anwendungsvielfalt für das Universal-Motor-Gerät für viele verschiedene Fach- und Anwendungsgebiete führt zwangsläufig zu diversen Speziallösungen, für die es dann eigene Spezialisten gibt. Daher kann hier nicht auf alle vorhandenen Baumuster und ihre jeweiligen Spezialitäten eingegangen werden.

Ein Interesse an einem Unimog ist fast immer dem Ruf des Fahrzeugs als hoch-geländegängigem Fahrzeug geschuldet. In dieser Hinsicht wird der Unimog auch niemanden enttäuschen. Gleichzeitig sollte man sich aber auch der Ursprünge des Fahrzeugs bewusst sein, aus der sich die Geländegängigkeit quasi als Nebenprodukt ergab: Eine Hochgeschwindigkeits-Landmaschine. Deren Erbgut (neudeutsch: DNA) prägt auch die meisten der zurzeit auf dem Fahrzeugmarkt befindlichen Unimogs.



Deshalb vorab eine Klarstellung: Ein Unimog ist kein (sehr) großer geländegängiger Personenkraftwagen. Auch wenn die Handhabung eines Unimog - nach kurzer Einweisung in die Bedienung – weitgehend der eines Pkws ähnelt: die Technik, auf der er aufbaut, ist in weiten Bereichen die einer Landmaschine oder eines Lkws und damit deutlich anders. Daher gibt es am Fahrzeug eine Vielzahl von Bauteilen, deren Funktion auf den ersten (evtl. laienhaften) Blick nicht ohne weiteres erkennbar ist bzw. sind, die jedoch essentiell für die Funktion des Fahrzeugs sind.

Diese „Checkliste“ setzt nicht nur voraus, dass man sich mit der Technik des Unimogs ein wenig vertraut gemacht hat, sondern auch, dass ein gewisses Verständnis für Fahrzeuge "im Allgemeinen" vorhanden ist, man also z.B. erkennt, wenn Bauteile unfallbedingt oder wegen Überlastung verbogen/defekt sind, wenn Spaltmaße „nicht stimmen“ (Was "zu viel Spiel" an relevanten Bauteilen bedeutet, oder welche Folgen ein Wartungsstau haben kann). Im Zweifel sollte man einen erfahrenen Unimog-Besitzer zu Rate ziehen der eine belastbare Aussage treffen kann. Unter Umständen kann auch unser Forum „<http://unimog-and-friends.de>“ dabei helfen, einen solchen Kontakt zu vermitteln.


Korrosion, Abnutzung, Laufleistung, Betriebsstunden und deren jeweiligen Auswirkungen sollten ebenfalls bekannt und bewusst sein, bzw. bewertet werden können.

Zuallererst: Was spricht FÜR bzw. GEGEN einen Unimog?

Die wichtigsten „Pros“:

- Geländegängigkeit, in der Gewichtsklasse bis 7,5 t gibt es kein geländegängigeres Fahrzeug, das auch vergleichsweise gute Fahreigenschaften auf der Straße hat
- Robuste Technik, bei vernünftiger, sachgerechter Benutzung und entsprechender Wartung ist das Auto extrem lange haltbar
- Hohe Laufleistungen bis über 500.000 km ohne größere Reparaturen möglich
- enige bekannte Mängel „ab erk“; die meisten Mängel sind relativ leicht behebbar
- Normale Wartungsintervalle, gute und schnelle Verfügbarkeit von Verschleiß- und Ersatzteilen, auch global
- Nachvollziehbare, analoge Technik; vieles kann durch den Eigentümer selbst oder durch hersteller-unabhängige Werkstätten erledigt werden
- Zuverlässiges Fahrzeug für Land- und Forstwirtschaft, Kommunen und sogar als geländegängiges (Fern-)Reisemobil geeignet
- Kultstatus
- Guter Werterhalt, bzw. hoher Wiederverkaufswert

Die wichtigsten „Cons“:

- Hohes Innengeräusch, hier schlägt die Herkunft von der Landmaschine zu
- Fehlende Dynamik, vor allem auf der Straße oder im Sand.
Etwas mehr Leistung wäre für viele Modelle wünschenswert, Leistungssteigerung ist je nach Modell nicht trivial zu realisieren, evtl. muss auch in der Peripherie einiges angepasst werden
- Korrosion (Details dazu weiter unten)
- Betriebprobleme in „Umwelt“-Zonen
Bis auf die aktuellen Modelle ist idR kein Kat. verbaut, d.h. meist Abgasklasse 88 und somit auch keine grüne Plakette möglich, auch nicht durch Nachrüstung. Einziger Ausweg für eine flexible Nutzung des Fahrzeugs auch in Stadtnähe: H-Kennzeichen oder LoF-Zulassung
- Abgesehen von den aktuellen Modellen kein ABS, ESP, etc.
- Relativ hohe Anschaffungskosten

Grundsätzliches:

Viele der im Internet auftauchenden Unimogs sind stark gebraucht, wenn nicht gar „verbraucht“, und im angebotenen Zustand eigentlich Schrott; weniger verbrauchte sind oft sehr teuer, und auch ein auf den ersten Blick gut dastehendes Fahrzeug muss deswegen nicht mangelfrei sein. Daher ist eine gründliche Besichtigung unbedingt und nachdrücklich zu empfehlen. Erfahrung zum Erkennen von Blendern und „Bauernblindheit“ ist notwendig, es gibt leider wie überall Schwarze Schafe, mit einem Unimog lässt sich manche schnelle Mark verdienen.

Man muss mitunter öfter oder auch weit fahren, um ein für sich passendes Fahrzeug zu finden. Nach Möglichkeit sollte anhand der FIN (gut sichtbar auf dem Rahmen im Radhaus des rechten Vorderrads zu finden) die Datenkarte vom Hersteller zu Rate gezogen werden. Datenkarten sind ab Mitte der 80er Jahre online im EPC zu finden, andernfalls bei der Alttypenberatung (Unimog-Museum, Gaggenau) zu erhalten, am besten natürlich, wenn die originale Datenkarte noch beim Fahrzeug ist.

Im Zweifel ist es dringend zu empfehlen, jemanden mitzunehmen, der diese Autos wirklich kennt, sofern man sich die Expertise nicht selbst zutraut.

Die gute Nachricht an dieser Stelle: Man kann am Unimog fast ALLES reparieren. Ein Unimog muss nicht auf den Schrott, er kann eigentlich immer repariert und auch restauriert werden. Die Kosten können allerdings je nach Ausgangsbasis und angestrebtem Wunschzustand weit in den fünfstelligen Bereich hochschnellen, eine Kosten-/ Nutzen-Rechnung muss daher jeder für sich selbst abwägen. Man spricht von über 80% aller jemals gebauten Unimogs, die bis heute noch im Einsatz oder zumindest noch beim Besitzer vorhanden sind.

Varianten, Ausstattungen und Baumuster:

Es gibt beim „Schweren“ Unimog vier in Frage kommende Baureihen: 424/ 425, 427, 435 und 437. Unimog-typisch gibt es in den Baureihen eine nahezu verwirrende Vielfalt von Ausführungen und (Sonder-)Ausstattungen, dazu noch Sondermodelle und Spezialumbauten. Aus der Typenbezeichnung U1200 kann man also maximal ablesen, dass es sich wahrscheinlich um einen Unimog mit 120 PS der Baureihe 424/425 handelt, mehr nicht (es wurden auch U1200 der Baureihe 427 mit 136 PS verkauft). Umso wichtiger ist hier also die bereits oben erwähnte Datenkarte.

Ein wichtiges Kriterium ist der Radstand. Es gibt Fahrzeuge mit 2650 mm kurzem Radstand und solche mit langem Radstand (3250 mm und mehr). Während Fahrzeuge mit kurzem Radstand typischerweise als Zugmaschinen ausgelegt sind und somit spezielle (schwere) Achsen zur Übertragung von hohen Zugkräften haben, sind Fahrzeuge mit langem Radstand als hochgeländegängige LK aufgelegt, die ebenfalls auch mit „leichteren“ Achsen ausgerüstet sind (auch hier gilt keine Regel ohne Ausnahme).

- 1 BR424, U1250L 1550L Baumuster (BM) 424.127 OM353, OM352A; UG3/40
- 2 BR427, U1250L 1450L BM 427.111 OM366, 366A, 366LA; UG3/40, UG3/65
- 3 BR435 1300L BM 435.115/ 117 (3700 mm) OM353, OM352A; UG3/40, UG3/65
- 4 BR437 1350L, 1550L 437.110/ 111/ 116 366A, 366LA; UG3/65

Versionen:

- 1 Gewerbe/Landwirtschaft
- 2 Kommunen
- 3 BW oder ausländische Armee-Versionen
- 4 Feuerwehr/THW

Motoren:

OM352 bzw. OM353

In den Unimog Baureihen wurden für die höheren Leistungsklassen von 1972 bis 1987 überwiegend der Dieselmotor OM352 in verschiedensten Baumustern verbaut. Dieser robuste Reihensechszylinder ist ein Dieselmotor mit Direkteinspritzung und 5.638 cm³ Hubraum. Normalerweise wird die Drehzahl dieses Motors bei 2800 U/min abgeregelt.

Die Leistungsdaten variieren je nach Ausbaustufe:

- als normaler Saugdiesel OM352 von 100 PS bis 126 PS, und als letzte Ausbaustufe 131 PS
- als Version mit einer Turboaufladung OM352A und mit bis zu 168 PS
- als Version mit Turboaufladung und Ladeluftkühlung OM362LA mit bis zu 190 PS

Diese Angaben können je nach Quelle variieren und sind lediglich als Anhaltspunkt zu sehen.

OM366

Der ab 1987 verbaute OM366 war eine Weiterentwicklung des OM352, der als Saugdiesel OM366, Turbodiesel OM366A und als Turbodiesel mit Ladeluftkühlung OM366LA gebaut wurde. Je nach Baujahr wurde der OM366 auch für die Emissionsklassen Euro I (OM356) und Euro II (OM357) ausgeliefert. Der OM366 hat eine geringfügig größere Bohrung und einen um 5 mm längeren Hub als der OM352, was in einem Hubraum von 5955 cm³ resultiert.

Das Motorenbaumuster gibt es in folgenden Basisvarianten:

- als OM366, der (zivilen) Saug-Variante mit Leistungen zwischen 125 PS und 136 PS (bei 2800 U/min)
- als OM366A, in der gedrosselten (militärischen) Variante mit Leistungen von 125 bzw. 136 PS bei einer maximalen Drehzahl von 2400 U/min.

In nicht-militärischen Fahrzeugen leistet diese Variante bis zu 170 PS bei 2600 - 2800 U/min, durch Tuning-Maßnahmen kann die Leistung bis zu 220 PS angehoben werden.

- der OM366LA leistet in der maximalen, serienmäßigen Ausbaustufe 240 PS bei 2800 U/min, bietet aber noch ein gewisses darüber hinausgehendes Ausbaupotential.

Die Euro II - Versionen wurden generell nur ab 136 PS und nur als 357LA gebaut.

Bundeswehr Fahrzeuge können im Gegensatz zu der Unimog-typischen RSV-Reglung auch mit dem im LKW üblichen RQV-Regler an der Einspritzpumpe ausgestattet sein, was eine leichtfüßigere bzw. „gängigere“ Gaspedal-Bedienung zur Folge hat.

Typischerweise haben MB-Motoren einen Betriebsstundenzähler auf der Frontseite des Motorblocks; Bundeswehrfahrzeuge haben „typischerweise“ diese Einrichtung nicht!

Bei allen Motoren ist natürlich auf Undichtigkeiten zu achten. Ein leichter Ölschweif an der einen oder anderen Stelle ist akzeptabel, allein schon durch die Bauart der Ventildeckeldichtung fast unvermeidlich. Ist der Motor schön und komplett sauber: Achtung, das *kann* sein, aber vielleicht wurde er vor der Besichtigung gründlich gereinigt... Eine ausgiebige Probefahrt mit vorheriger und anschließender gründlicher Inspektion des Fahrzeugs ist daher unerlässlich!

Alle Motoren der Baureihen OM 352 und 366 sind im Bereich des Durchgangs der Kurbelwelle vom Motor zur Kupplung mit einem geteilten Gewebedichttring (Burgmannring) abgedichtet. Diese Art der Dichtung funktioniert zuverlässig, wenn ein Fahrzeug täglich bewegt wird, weil die Dichtwirkung auf einer umlaufenden Tränkung mit Öl basiert. Da viele Behördenfahrzeuge nicht täglich bewegt werden, nutzen sich die Dichtringe im oberen, nicht vollständig ölgetränkten Bereich stärker ab, weshalb im Laufe der Zeit die meisten Motoren dazu neigen, an der hinteren Kurbelwellenabdichtung zu ölen. Je nach Schwere des Ölverlusts ist dieses Problem nur aufwändig zu beheben. Auf der Unterseite des Kupplungsgehäuses gibt es einen Wartungsstopfen. Daher ist es ratsam, dieser Stelle besondere Aufmerksamkeit zu widmen, notfalls auch mal den Stopfen herausdrehen und innen nachschauen.

Ein weitere Indiz für den „Blow by“ auf dem Kurbelgehäuse. Das kann man nach Abnehmen des Öleinfülldeckels (oder Kurbelgehäuseentlüftung) gut bewerten. Hier tritt immer ein wenig Überdruck auf und ist der Verschleiß bereits weiter fortgeschritten, pustet es dann schon kräftiger.

Getriebe:

Je nach Baujahr sind die Fahrzeuge entweder mit dem "UG 3/40" oder dem "UG 3/65" ausgestattet. Alle Getriebe der schweren Baureihen haben 4 Getriebestufen, die nochmals untersetzt werden können. Man verfügt also über 8 Vorwärts-Gänge, wobei die Gänge 1 bis 4 eine Untersetzung der Gänge 5 bis 8 darstellen. Die Schaltung der Untersetzung erfolgt pneumatisch, weshalb man beim Schalten vom 4. in den 5. Gang oder umgekehrt ein deutliches Zischen der Pneumatik hören kann. Das Getriebe hat keine Stufe für den Rückwärtsgang, sondern ein Wendegetriebe. Bei „zivilen“ Unimogs stehen 8 Rückwärtsgänge zur Verfügung, bei vielen Behördenfahrzeugen können auf Grund einer mechanischen Sperre im Rückwärtsbetrieb nur die unteretzten Gangstufen 1 bis 4 genutzt werden.

Der Unterschied zwischen den Getrieben liegt in der Art der Synchronisierung. Das neuere UG 3/65 ist darüber hinaus für ein höheres Eingangsrehmoment ausgelegt, was insbesondere für die leistungs- und drehmomentstärkeren Motoren und bei hohen Dauerbelastungen, z.B. bei längeren Etappen auf der Autobahn, wichtig ist. Beide Getriebe werden bei Fahrten unter hoher Dauerbelastung sehr warm (ca. 80° C). Deshalb wurden teilweise Getriebe-Ölkühler verbaut und bei manchen Modellen lässt sich ein solcher Nachrüsten. Es gilt allerdings genau zu prüfen, ob das in Betracht kommende Baumuster bereits über eine Vorrüstung für eine solche Kühlung verfügt. Beim UG 3/40 war diese nur in den letzten Baujahren verbaut. Nachrüstungen an nicht-vorgerüsteten Getrieben sind durchaus möglich, allerdings nur mit zusätzlichem Aufwand.

Die Getriebe sind bei normaler Wartung und Benutzung soweit unauffällig, d.h. sie sollten ein Fahrzeugleben lang halten, sofern man weiß was man tut. Die Getriebe, und insbesondere das UG 3/40 sind nicht besonders schaltfreudig und benötigen etwas Fingerspitzengefühl, insbesondere wenn sie kalt sind. Hier sollte unbedingt die Öl-Empfehlung des Herstellers beachtet werden. Die Getriebe von ehemaligen Fahrzeugen der Bundeswehr waren während ihrer Dienstzeit in der Regel mit Motoröl gefüllt. Ein Ölwechsel auf ein von Mercedes empfohlenes Öl bringt hier meist deutliche Fortschritte im Schaltverhalten. Der getriebeinterne Ölumlaufl wird durch eine an der Getriebe-Eingangswelle im Getriebe eingebauten Pumpe sichergestellt. Deshalb ist das Abschleppen eines Unimog (d.h. kein Antrieb des Getriebes durch den Motor) nur nach umfangreichen Vorarbeiten über längere Strecken möglich. Vorsicht also bei Havarie-Fahrzeugen, hier könnte das Getriebe durch Abschleppen vorgeschädigt sein.

Im 1. Gang mit Standgas fährt ein Unimog ungefähr Schrittgeschwindigkeit, bzw. leicht langsamer. Sollten später zusätzliche echte Langsamfahreigenschaften gewünscht sein, kann an entsprechend

vorgerüsteten Getrieben eine Arbeitsgruppe angebaut werden, für Extremfälle ist noch eine zusätzliche Kriechganggruppe anbaubar. Auskunft über werksseitige Vorrüstungen gibt ein Blick in die Datenkarte. Fehlt die Vorrüstung, ist es meist günstiger sich entweder ein anderes Fahrzeug zu suchen oder ein vorgerüstetes Getriebe. Bei gewerblich/landwirtschaftlich eingesetzten Fahrzeugen sind diese Gruppen teilweise schon vorhanden, ein Blick auf die Schaltplatte des Fahrzeugs hilft hier weiter. U1300L, die von der Bundeswehr kommen, sind typischerweise nicht für Arbeits- und Kriechganggruppen vorbereitet.

Für einen Windenantrieb gibt es verschiedene Möglichkeiten:

- Antrieb der Hydraulikpumpe über den Riementrieb des Motors im Motorraum
- mechanisch über den Nebenabtrieb am Getriebe
- hydraulisch über einen schnellen Nebenabtrieb für eine Hydraulikpumpe oder
- als Vorbauwinde mittels Zapfwelle.

Bei Nebenabtrieb ist es zu unterscheiden zwischen „normalem“ und „schnellem“, wobei letzterer für den Antrieb von Hydraulikpumpen gedacht ist

Bei Feuerwehr-Fahrzeugen wird die Rahmenseilwinde meistens über den Nebenabtrieb am Getriebe angetrieben. Vorteil dieser Lösung ist, dass die Winde nach vorn oder hinten wirken kann. Ist ein Zapfwellengetriebe vorhanden, so muss dieses, falls später ein Splitgetriebe eingesetzt werden soll, ausgebaut werden, es gilt hier: entweder oder.

Druckluftanlage, Bremsanlage:

Ein Blick unter die Motorhaube genügt: Im Motorraum - in Fahrtrichtung gesehen rechts - befindet sich ein riemengetriebener Kompressor. Dieser versorgt die Druckluftanlage mit dem erforderlichen Druck. Die Druckluftanlage ist nicht nur essentiell für das Funktionieren der Bremsanlage, sondern auch für das Funktionieren der Getriebebeschaltung, der Schaltung der Allradanlage sowie der Differentialsperren. Der Ausfall der Druckluftanlage legt das Fahrzeug lahm!

Die Verdichtung von Umgebungsluft führt unweigerlich zu Kondensation der Feuchtigkeit in der Druckluftanlage. Zur Vermeidung von Korrosion gab es bei älteren Unimogs die Wartungsanweisung, regelmäßig am Entwässerungsventil zu prüfen, ob sich Wasser im System befindet. Ältere Unimogs sind darüber hinaus über einen Frostschützer, der eine Eisbildung in der Druckluftanlage verhindern soll. In späteren Jahrgängen wurde die Druckluftanlage mit einem Lufttrockner versehen, um Feuchtigkeit in der Druckluftanlage zu verhindern.

Die Bundeswehr hat viele Fahrzeuge mit einem Lufttrockner nachgerüstet. Ehemalige Fahrzeuge aus Bundeswehrbeständen, die bereits vor der Umrüstung der Druckluftanlage ausgesondert wurden, sowie ältere, nicht umgerüstete Fahrzeuge aus zivilen Anwendungen verfügen nicht über dieses Bauteil. Bei Fahrzeugen ohne Lufttrockner sollte deshalb zwingend am Entwässerungsventil geprüft werden, ob Wasser in der Anlage vorhanden ist. Wasser im System könnte ein Hinweis auf Korrosion in den Luftkesseln. Rostpartikel können mittelfristig die Druckluftanlage außer Gefecht setzen. Sofern noch ein Frostschützer verbaut ist, sollte man nachschauen, ob ausreichend Frostschutzmittel eingefüllt ist.

Keine Unimog-Druckluftanlage ist vollständig dicht. Die Frage nach der Dichtigkeit ist also relativ. Bei einer Inspektion des Fahrzeug-Unterbodens sollten aber keine Pfeif- oder Zischgeräusche hörbar sein.

Die Scheibenbremsen der o.g. Baureihen neigen als Ergebnis der Umrüstung auf asbestfreie Bremsbeläge zum Quietschen durch Schwingungen. Gegen das Phänomen, das von manchen Experten mit dem Motto „It's not a bug, it's a feature!“ belegt wird, lässt sich „out-of-the-box“ wenig machen. Mercedes-Benz bietet zwar Teile an, die das Problem adressieren, sie sind jedoch z.T. recht teuer und liefern keine dauerhafte Lösung des Problems. Lösungen, die Schwingungen der Bremsättel durch eine die Bremsättel verbindende Metallkonstruktion verhindern, versprechen ein reduziertes Quietschen, besitzen allerdings keine allgemeine Betriebserlaubnis.

Vor allem Behörden-Fahrzeuge stehen häufig länger in Depots und werden in dieser Zeit nicht gewartet. Darunter leidet besonders das Bremssystem, da die Bremsflüssigkeit im Laufe der Zeit Wasser anzieht. Da die (dunkle) Farbe der Bremsflüssigkeit ein Hinweis auf den Wassergehalt der Bremsflüssigkeit ist, sollte diese geprüft werden (Behälter auf der linken Seite zwischen Auspufftopf und Hinterrad). Hauptbremszylinder und Bremskraftverstärker reagieren mit Korrosion auf Wasser in der Bremsflüssigkeit. Ein Tausch der Komponenten ist teuer!

Fahrwerk, Achsen, Lenkung:

Die Geländegängigkeit des Unimog ist auch u.a. dem Umstand geschuldet, dass Portalachsen verbaut sind: Die Antriebswellen der Achsen liegen nicht auf Höhe der Radmitte, sondern sind hochgesetzt und treiben ein in der Radnabe befindliches Getriebe an – das Radvorgelege. In jeder Achse sind somit 3 Getriebe verbaut – das Differential und die beiden Vorgelege. Die Vorgelege sind mit relativ wenig Öl (250 – 300 ml) gefüllt, weshalb hier eine regelmäßige Kontrolle erforderlich ist, vor allem nach längeren Autobahnfahrten. Wenn möglich vor dem Kauf prüfen, ob die Vorgelege ausreichend mit Öl gefüllt sind und die Verschlussschrauben nicht lecken.

Die Übersetzungen der UG 3/40 und UG 3/65 sind identisch. Daraus folgt, dass Unterschiede in der Höchstdrehzahl der Motoren in den Differentialen durch unterschiedliche Achsübersetzungen so angepasst werden, dass sich eine vergleichbare Höchstgeschwindigkeit ergibt. Da der OM366A typischerweise eine um 400 U/min niedrigere Höchstdrehzahl hat, sind Fahrzeuge mit OM366A i.d.R. mit einer „längeren“ Achsübersetzung im Verhältnis 23:9 ausgestattet. Diese Achsen mit dieser Übersetzung werden gern als „schnelle“ Achse bezeichnet – die Fahrzeuge mit OM 366 A haben dennoch eine Maximalgeschwindigkeit von rund 88 km/h, bei Verwendung der Standardreifen in der Größe 335/80 R20!

Fahrzeuge mit OM352 wurden sehr vereinzelt mit dieser langen Achsübersetzung ausgestattet (insbesondere Feuerwehr-Fahrzeuge). Es ist möglich, die Standard-Achsübersetzung von 22:7 auf diese „schnelle 23:9 Übersetzung umzubauen. Hier sei angemerkt, dass man nichts umsonst bekommt: Der Zugewinn von höherer Endgeschwindigkeit durch Einbau einer längeren Übersetzung wird mit geringerer Steigfähigkeit (d.h. geringeres max. Drehmoment am Rad) erkaufte.

Differentiale (vorn/hinten) sollten trocken sein. Auch hier sollte man, wenn man kann, die Füllstände prüfen. Überfüllung deutet auf ein Problem mit den Dichtringen in den Vorgelegen hin! Die Achsen sind mit Differentialsperren versehen. Bei Betätigung des Achssperren-Schalters sollte man das Ein- und Ausrasten deutlich hören.

Fahrzeuge der schweren Baureihe haben eine Servolenkung. Die riemengetriebene Servopumpe ist nicht besonders gut zugänglich, kann aber von unten auf Trockenheit geprüft werden. Die Lenkanlage sollte auf Spiel geprüft werden! Ersatzteile für die Lenkung sind schwer zu bekommen und sehr teuer!!!

Federn und Stoßdämpfer sind bei allen Modellen soweit unauffällig und funktionieren wie vom Hersteller gedacht. Selbstverständlich sollte bei der Durchsicht auf eine evtl. gebrochene Feder oder einen undichten Stoßdämpfer geachtet werden.

Korrosion:

Ein Problem bei vielen Fahrzeugen ist und bleibt: Rost.

Auch ein Unimog rostet, und trotz der teilweise durchaus respektablen Materialstärken gibt es immer wieder Durchrostungen zu beklagen, vor allem an den Blechteilen. Man wird kaum einen gebrauchten Unimog finden der keinen Rost hat; sieht man keinen Rost, so ist er vermutlich einfach überpinselt.

Schaut ihr einen Unimog an, an welchem viel und reichlich Spachtel und/oder Unterbodenschutz sowie frische Farbe via Pinsel verarbeitet ist, solltet ihr euch am besten umdrehen und nach Hause gehen. Hört sich hart an, spart aber evtl. viel Zeit und Geld.

Typische Stellen zum „genauer hinschauen“ sind

- Fahrerhaus / Kabine
 - alle Bodenbleche ; auch die Holme am Boden, Blechfalze der Seitenwände und der Rückwand, Türen, Blech im unteren Bereich der Frontscheibe (unter der Dichtung), Dachrinnen (hier die Dichtung mittels Karosseriedichtmasse)
 - Kotflügel / Schmutzfänger vorn und hinten (sofern aus Blech)
 - Mannlochdeckel im Bereich der Aufhängung
- Rahmen und Fahrwerk
 - Stiele (Holme) und Querrohre
 - Achskörper
- alle Stahlteile der Druckluftanlage
- Batteriekasten
 - vor allem die in Fahrtrichtung zeigende untere Blechfalz des Kastens

Es gibt viele geeignete Maßnahmen einen Unimog gegen Korrosion zu schützen. Was evtl. gemacht wurde, sollte man vor Ort SEHR genau anschauen und evtl. auch mal eine Schicht "abkratzen" um zu sehen, was darunter zum Vorschein kommt.


Die Unimogs der Bundeswehr und der Kommunen sind in der Regel mit speziellen Wachsen und/oder Ölen geschützt, jedoch ist dies keine Garantie für eine gute Plattform, insbesondere, wenn die Schichten zu dick aufgetragen wurden, die Haftung zum Untergrund verlieren und dann von der Feuchtigkeit unterwandert werden. "Verrostete" Teile, die man am Unimog ersetzen muss, kosten viel Geld - das sollte also durchaus berücksichtigt werden.

Bedienung, Instrumente, Konsolen:

Hier unterscheidet sich der Unimog nicht grundsätzlich von anderen Fahrzeugen. Alle Anzeigen (auch die vielen Leuchtsymbole) des Armaturenbretts sollten funktionieren. Die Schaltung des Allrad Schalters sollte man hören und mit der Kontrollleuchte angezeigt werden. Die Halterasten des

Blinkerhebels nutzen sich gern ab, deshalb sollte man bei der Probefahrt darauf achten, dass der Hebel nur dann zurück springt, wenn man eine große Lenkradbewegung gemacht hat.

Eine mechanische Beschädigung der Bedientafel für die Heiz- und Lüftungsanlage muss zu einem erheblichen Preisabschlag führen. Das Teil ist neu nicht mehr und gebraucht nur sehr schwer zu erhalten!

Sollte es Fragen zu einzelnen Punkten oder Details geben, bitte nicht zögern und diese Fragen im Forum ellen. Gerne auch im allgemeinen Bereich der „allgemeinen Themen“, wir sortieren dann gute Threads in die entsprechenden Fachgebiete ein.

Wir hoffen, euch mit diesem Dokument eine kleine Hilfestellung zum Erwerb eines eigenen Unimogs gegeben zu haben.

In diesem Sinne, viel Erfolg!

Euer Team von

Freunde des Unimogs e.V.