

Von der Bundeswehrpritsche zum Expeditionsmobil



Interview: Stefan Fischer, Bilder/CAD: Michael Dennig

Da steht das Mögchen im Garten. Wie daraus ein Expeditionsmobil wird, schauen wir uns in der nächsten Allradlerausgabe genauer an.

Wenn Frau der erprobte Geländewagen zu klein wird, muss Man(n) für mehr Platz sorgen. An langen Winterabenden vor dem CAD Rechner reift der Plan, einen Unimog zum Expeditionsmobil umzubauen:

ALLRADLER: Hallo Michael, im letzten Jahr hast du uns stolz deinen, über Jahre perfektionierten Defender vorgestellt, liebevoll den „Dicken“ genannt (Allradler 01/2011). Damit wolltet ihr spätestens 2014 eine große Mongoleireise machen und wenn ich mich recht erinnere im letzten Herbst eine Marokkottour. Ich habe jetzt eigentlich von dir erwartet, Rei-

seberichte zu hören. Stattdessen erwische ich dich in der Umbauplanung für einen Unimog. Wie kann das sein?

MICHAEL: Warum kaufe ich mir einen Unimog? Diese Frage muss ich mir seit letzten November öfters anhören. Meine Antwort bringt die Ungläubigen dann noch mehr zum Staunen: Meine Frau Tine hat ihn gekauft und sogar ihr Sparschwein dafür geschlachtet. Ja, ich weiß, du fragst jetzt, warum kauft eine Frau einen Unimog?

Alles begann in unserem letzten Marokko Urlaub mit unserem Dicken. Da wir sieben Wochen unterwegs sein wollten, gab es wieder eine intensive Diskussion, was alles mitgenommen wird bzw. was alles nicht. Zumal wir

diesmal unzählige Schuhe und Klammotten für Kinder in den ländlichen Gebieten mitnehmen wollten.

Immer wieder hakte es an dem Thema Bücher - viel zu viel Gewicht - und an den frauentypischen Spezialwerkzeugen wie Lockenstab und Fön. Kurze Rede: Bis auf zwei Bücher blieb alles daheim.

Dafür musste ich ab der Hälfte des Urlaubs den zunehmenden Unmut meiner Frau über den Mangel an Lektüre in Kauf nehmen. Das steigerte sich noch, als wir auf einem Campingplatz in Fes ein Pärchen aus München mit einem MB 911 Rundhauber als Nachbarn bekamen. Neben einer halben Bibliothek hatten die sogar einen gusseisernen Teekessel mit mindes-

tens drei Kilogramm Leergewicht dabei. Allein der Teekessel wog mehr als unsere Bücher und Platz genug für Fön & Co gab es auch ...

Damit war es mit der Harmonie vorbei. Die zweite Hälfte des Urlaubs durfte ich mir gebetsmühlenartig anhören, dass unser Defender zu klein sei. Insbesondere für unser nächstes großes Projekt, die Reise in die Mongolei.

ALLRADLER: Warum aber gerade einen Unimog und nicht gleich einen Rundhauber oder einen MAN KAT?

MICHAEL: Ursprünglich wollte Tine ja so einen alten 911. Aber als Defender Fahrer möchte man auch weiterhin überall hinkommen. Zu groß darf es nicht werden und ausgereift soll es auch sein. Es gibt noch einen weiteren Grund: Wir wohnen in der Unimogstadt Gaggenau. Also wer in Gaggenau wohnt und keinen Unimog hat, der ist einfach kein Gaggenauer. Hier hat jeder einen im Garten stehen, wir waren die Ausnahme. Zudem hat mich der Unimog schon von klein auf fasziniert, von der Geländegängigkeit und der Technik her.

Erst dachte ich, als wir wieder zurück waren, das ist eh nur ein Spleen von meiner Frau, das vergeht schon wieder. Ich hätte mich das ja nie getraut vorzuschlagen, einen Unimog zu kaufen. Als nächste Ausbaustufe liebäugelte ich eher mit einem 130er Defender. Aber sie hat nicht locker gelassen ...

Schließlich habe ich mich im Internet in den Foren mal schlaugemacht: Was muss ich beachten? Welche verschiedenen Baureihen und Motoren gibt es? Nach eingehender Recherche ist klar gewesen: Ein 1300L mit OM366 Motor soll es werden. Das Ganze mit wenig Laufleistung wie die meisten ausgemusterten Unimogs von der Bundeswehr. Er darf nicht zu wenig Kilometer gefahren sein, sonst kriegt er Standschäden, aber auch nicht zu viel. Die Kasernenhure soll es schließlich auch nicht sein.

ALLRADLER: Das heißt, deiner ist aus Militärbeständen?

MICHAEL: Nein, lustigerweise haben wir von privat einen gefunden. Derjenige hatte ihn sich ebenfalls zum Ausbauen und für Reisen gekauft. Bei ihm war es umgekehrt: Seiner Frau war der Unimog zu groß, sie wollte lieber einen Defender. Also kaufte er

sich einen Defender und hatte den Unimog am Hof stehen. Den haben wir zu einem fairen Preis erworben.

ALLRADLER: Wie schnell ging das nach dem Urlaub?

MICHAEL: Hat keine drei Wochen gedauert.

ALLRADLER: Respekt. Nehmen wir an, du hättest den Unimog nicht privat gefunden. Was sind gute Quellen? Bist du bei der VEBEG (Verwertungsgesellschaft des Bundes) fündig geworden?

MICHAEL: Ja, ich hatte mich bei der VEBEG angemeldet und registriert, musste aber feststellen, wenn du kein Händler bist, hast du fast keine Chance. Zum einen waren die meisten Angebote bereits auf den Bildern wirkliche Ruinen, wenn überhaupt Bilder dabei waren. Zum anderen waren viele in Kasernen irgendwo im Norden und Osten. Da muss man jedes Mal hinfahren,

angucken und dann blind bieten, nur um dann festzustellen, dass man ihn doch nicht kriegt. Zuviel Zeit-, Geld- und Fahraufwand.

Du kannst Glück haben und in der Nachbarkaserne um die Ecke steht gerade einer. Den guckst du an, bietest, was er dir wert ist, und hoffst, dass du ihn kriegst. Aber viele werden in Paketen angeboten.

Selbst wenn du jetzt für den einzelnen Unimog mehr bietest als ein Händler, aber der Händler bietet für das ganze Paket, dann kriegt er ihn am Ende.

Bei Händlern habe ich auch geschaut. Hier gibt es riesige Preisspannen, aber alles, was einen OM366 Motor hatte, war mir definitiv zu teuer. Unter 15.000 Euro war nichts zu holen und bei vielen kam dann noch die Mehrwertsteuer dazu.

Dann haben wir zum Glück unseren gefunden. Er hatte schon TÜV, war zivil zugelassen und in einem Topzustand. Der Vorbesitzer war ein richtiger Freak, was Wartung und Pflege

anging. Der hatte sich sogar einen Originalverbandkasten und original Bordwerkzeug besorgt. Der stand da wie aus dem Laden.

ALLRADLER: Also muss man letztendlich einfach Glück haben?

MICHAEL: Man muss echt Glück haben – Glück oder Geld. Eins von beiden.

ALLRADLER: Es soll ja Leute geben, die wachen morgens auf

Komfort, was Sitze und Innengeräusche angeht. Trotzdem überwiegen die Vorteile: Für den Unimog spricht natürlich seine Geländegängigkeit. Man muss nur einen Blick auf die technischen Daten wie Bodenfreiheit, Achsverdrängung und Wat-



und beschließen: „Heute kauf’ ich mir nen Unimog“. Das kann ich mir bei dir nicht vorstellen. Trotz der Gaggenauer Begeisterung für den Mythos Unimog hast du doch sicher Vor- und Nachteile gegeneinander abgewogen.

MICHAEL: Klar. Den ein oder anderen Haken hat der Unimog schon. Er ist teuer in der Anschaffung, Ersatzteile sind noch teurer. Für Fernreisen hat er eine ungünstige Übersetzung, dadurch wird ein, wiederum teures, Splitgetriebe erforderlich. Er ist durch die Portalachsen sehr hoch und hat einen eher militärisch geprägten

fähigkeit werfen. Hinzu kommen die überschaubare Größe und die robuste Technik.

Außerdem ist der U1300 das besterprobte Auto, das es gibt. Die Militärs weltweit haben ihn getestet bis zum Abwinken, von Kanada bis Neuseeland. Man muss sagen, das ist ein richtig ausgereiftes Fahrzeug. Ein weiterer kleiner Pluspunkt ist natürlich auch die kultige Optik.

ALLRADLER: Bei all deiner Begeisterung, was passiert denn nun mit dem Dicken?

MICHAEL: Mit dem Dicken wollen wir im September wieder nach Marokko fahren, bis dahin ist der Unimog noch nicht fertig. So richtig trennen können wir uns von dem Auto nicht. Ich hatte ihn mal kurz im Forum annonciert, da lag mir Tine wieder in den Ohren:

„Wie sollen wir denn den nächsten Urlaub bewerkstelligen, wenn der Unimog noch nicht fertig ist und so weiter, und so weiter.“

ALLRADLER: Hat der Neue auch schon einen Namen?

MICHAEL: das „Mögchen“. Der Kleine ist der „Dicke“ – durch die breiten Reifen und das Hochdach sieht er einfach ein bisschen dicker aus. Und was wirklich groß ist, müssen wir zumindest verbal etwas kleiner machen und deswegen wird es verniedlicht.

ALLRADLER: Wie stellst du sicher, dass deine Frau nach den ersten Probefahrten nicht Gefallen an einem MAN KAT oder einem Ural findet?

MICHAEL: Wir haben zwei original große Unimogtanks, macht in der



dämpferhersteller Oram bin ich sogar an einer gemeinsamen Erprobung dran. Auf der letzten Abenteuer Allrad Messe habe ich mit den Entwicklungsleuten von Oram gesprochen und ihnen die Idee mit elektrisch verstellbaren Stoßdämpfern nahe gebracht. Solche sind mir für unsere letzte Marokkotour für den Dicken zur Verfügung gestellt worden. Auf der Straße werden Zug- und Druckstufe eingestellt, gerne straff, damit das Auto trotz recht hohem Schwerpunkt mit Dachlast und Hubdach wie ein Brett auf der Straße liegt. Fahre ich von der Straße runter auf die Piste, lege ich einfach nur einen Schalter um und die Dämpfer werden superweich. Der Dicke gleitet dahin wie eine S-Klasse. Durch den Effekt müssen auch im schweren Gelände die Achssperren erst viel später aktiviert werden. Diese Stoßdämpfer bekomme ich nun auch für den Unimog, bin schon gespannt.

ALLRADLER: Wie sieht dein weiterer Zeitplan aus? Wann und wo wird sich das Mögchen mal live bestaunen lassen?

MICHAEL: Nachdem ich den kalten Winter vor dem Computer mit CAD zeichnen und Stücklisten erstellen verbracht habe, schreitet der Umbau gut voran. Heute habe ich vom Aufbauhersteller eine Mail bekommen, dass der Koffer in der Mache ist. Sobald er bei mir steht, kommen Fenster und Durchbruch zum Fahrerhaus rein und dann geht es ab zum Lackieren. Dann ist schon die diesjährige

um im Feld möglichst schnell reparieren zu können. Also wurden Motor und Getriebe getrennt und das Getriebe in die Mitte verlegt. Dadurch kann man in kürzester Zeit die Kupplung wechseln, weil nur eine Glocke und eine Kardanwelle weg müssen und nicht das Getriebe oder der Motor ausgebaut werden müssen. Das Ganze ist schon sehr durchdacht.

Ich bin dem Unimog-Club hier in Gagenau beigetreten, der eng mit dem Unimogmuseum zusammenarbeitet. Darüber bin ich in das Komitee reingerutscht, das gerade die Sonderausstellung „Der Unimog als Weltbummler“ organisiert. So gibt es das andere ..

Einen Vorteil habe ich auch dadurch, dass ich bei Daimler arbeite und einige Leute in der Unimogversuchsabteilung kenne. So komme ich - auch über den Unimog-Club - an viel Leute ran, die Ahnung haben.

ALLRADLER: Das Fernziel ist nach wie vor die Mongolei in 2014. Denkst du für die Umbauten und die Reise über Sponsoren nach?

MICHAEL: Sicher, ein paar Sponsoren habe ich sogar schon begeistern können. Ich habe viele angeschrieben, natürlich auch Mercedes, die dankend abgelehnt haben. Andere haben mehr Begeisterung gezeigt. Hutchinson zum Beispiel unterstützt bei Aluminium Bedlockfelgen. Das sind die mit den Ringen innen drinnen, damit die Reifen bei niedrigem Luftdruck, beispielsweise im Sand, nicht von der Felge rutschen. Sehr praktische Sache. Michelin lässt sich mit ihren XZL Reifen nicht lumpen und mit dem Stoß-

Summe 460 Liter. Das führt an der Kasse zu nervösen Zuckungen, selbst am preisgünstigen Sonntagabend. Meine Bemerkung, bei einem Ural oder MAN KAT kannst du gleich das Doppelte oder Dreifache rechnen, sollte sie auf jeden Fall ausbremsen.

ALLRADLER: Von der Bundeswehrkiste zum Reisemobil, da ist doch sicher einiges an Umbauten notwendig?

MICHAEL: Also das Wichtigste, finde ich, ist der Aufbau. Klar man kann spartanisch Plane und Spriegel drauf lassen und sich ein Feldbett reinstellen. Ist Geschmacksache. Bei mir muss alles aus einem Guss sein, ich will mich im Urlaub nicht über Unzulänglichkeiten ärgern. Praktisch wie zu Hause soll es sein, nur mit einer schöneren Umgebung drum herum.

ALLRADLER: Dass du als Fahrzeugbauer dein Handwerk verstehst, hast du bei deinem Dicken gezeigt. Aber woher hast du das Unimog Know-how?

MICHAEL: Im Großen und Ganzen, wenn du Geländewagen kennst, ist das Einzige, was beim Unimog wirklich gravierend anders ist, die Achsverschränkung durch den weichen Rahmen. Heißt, alles, was am Unimog angebaut wird, muss mit Dreipunktlagerung sein oder bei längeren Anbauten mit zwei Dreipunktlagerungen. Der Unimog hat ein Mittelgetriebe, das heißt Motor und Getriebe sind voneinander getrennt und mit einer Kardanwelle miteinander verbunden. Das war eine Forderung vom Militär,

Abenteurer Allrad in Bad Kissingen, da wird das Mögchen auf dem Stand des Unimog-Museums zu sehen sein. Nach der Messe fange ich mit dem Innenausbau an, erst die Möbel, dann die Technik, die Ladetechnik, die ganze Elektrik, Wasserversorgung, Toilette, Dusche und was es noch alles gibt. Im Herbst geht es mit dem Dicken nach Marokko, in der Zeit wird das Mögchen im Unimog-Museum ausgestellt.

Anschließend stehen die Endarbeiten am Innenausbau an. Der Umbau muss den Winter über abgeschlossen werden, da wir im April 2012 mit dem Mögchen nach Nordafrika wollen.

ALLRADLER: Der erste Testurlaub sozusagen.

MICHAEL: Genau, Tine wird dann wieder akribisch eine Liste führen, was noch alles zu ändern ist. Das wird dann geändert, sodass wir 2014 entspannt in die Mongolei aufbrechen können.

ALLRADLER: Michael, vielen Dank für das Interview und viel Erfolg! Wir werden deinen Umbau begleiten und freuen uns jetzt schon bei der ein- oder anderen Testfahrt mit dabei zu sein.

Kontakt Daten:
Michael Dennig,
Michael.Dennig@t-online.de

