

UNIMOG S, das Gruppenfahrzeug der motorisierten Infanterie-Regimenter

Autor(en): **Braunschweig, R.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift**

Band (Jahr): **128 (1962)**

Heft 4

PDF erstellt am: **14.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-39857>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

UNIMOG S, das Gruppenfahrzeug der motorisierten Infanterie-Regimenter

Von Oberstlt. R. Braunschweig

Für die Ausrüstung der motorisierten Infanterie-Regimenter in den Mechanisierten Divisionen nach TO 61 wurde nach längeren Versuchen sowie nach Prüfung der Marktlage der leichte Geländelastwagen 1,5 t 4 × 4 Unimog S gewählt, der von der deutschen Daimler-Benz AG in ihrem Werk Gaggenau in Serie hergestellt wird. Entsprechend dem geplanten Einsatz der Motorisierten Infanterie-Regimenter sah das Pflichtenheft für deren Gruppenfahrzeuge vor allem eine möglichst günstige Geländegängigkeit sowie eine relativ hohe Fahrgeschwindigkeit vor. Den gestellten Aufgaben entspricht der gewählte Fahrzeugtyp, der als Serienprodukt eines bedeutenden Unternehmens im Anschaffungspreis günstig zu stehen kommt.

Der Unimog S wurde erstmals im Herbst 1955 als Schwestermodell eines kleineren Modells angekündigt und kam als ein den NATO-Spezifikationen entsprechendes Fahrzeug in der Bundeswehr der westdeutschen Bundesrepublik zur Verwendung. In seiner schweizerischen Ausführung wird er mit einer von der einheimischen Karosserieindustrie hergestellten Ladebrücke und Blache versehen. Die Bezeichnung Unimog ist eine Abkürzung von Universal-Motorgerät und wurde seinerzeit für den ersten kleineren Typ geschaffen, von dem einige Konstruktionsmerkmale wie die hochliegenden Portalachsen, die weichen Schraubenfedern und die Verwendung von identischen Bauteilen für Vorder- und Hinterachse übernommen wurden.

Als Motor wird eine etwas weniger hochgezüchtete Ausführung des Sechszylinder-Personenwagenmotors von Daimler-Benz verwendet, wie er in den Baumustern 220 zum Einbau kommt. Es mag interessieren, daß der auf 6,8 bis 7:1 verdichtete Unimog-Motor 80 DIN-PS bei 4850 U/min abgibt und seine Höchstdrehzahl mit 5300 U/min angegeben wird, während die Ausführung desselben Motors für den Personenwagen Mercedes-Benz 220 bei einer Verdichtung von 8,7:1 eine Höchstleistung von 95 DIN-PS bei 4800 U/min erreicht und mit einer Höchstdrehzahl von 6000 U/min arbeiten kann. Schmiersystem und Lagermetalle des Motors sind auf diese relativ hohen Drehzahlen ausgelegt. Als technisches Merkmal sei die für einen Geländelastwagenmotor nicht übliche obliegende Nockenwelle er-

wähnt, die mit für die verhältnismäßig hohe Hubraumleistung verantwortlich ist.

Die Kraftübertragung setzt sich aus einer Einscheiben-Trockenkupplung, einem vollsynchronisierten Sechsganggetriebe (2 Geländegänge, 4 Straßengänge), einem Verteilergetriebe (im Hauptgetriebe eingebaut) zum Ein- und Ausschalten des Vorderradantriebes sowie den Achsantrieben mit Differential und mechanisch schaltbaren Differentialsperren vorn und hinten zusammen.

Das Fahrgestell besteht aus einem Kastenrahmen mit Querträgern, der die Portalachsen aufnimmt. Darunter versteht man hochgelegene und deshalb im Gelände günstige Achsen, die nicht auf der Höhe der Radmiten, sondern höher liegen und welche die Räder über Ritzelgetriebe antreiben. Mit vorderen einfachen und hinteren Doppelschraubenfedern und hydraulischen Teleskopstoßdämpfern hinten und vorn wird nicht nur ein relativ guter Federungskomfort geboten, sondern es wird den Rädern erleichtert, sich den Geländeunebenheiten so anzupassen, wie es sonst ein Merkmal der Einzelradaufhängung ist.

Die Karosserie besteht aus separater Kabine mit Blachenverdeck, abnehmbaren Seitenteilen und abklappbarer Windschutzscheibe sowie der Brücke mit Blachenrost und zusammenrollbarer Blache. Am hinteren Wirz-Anhängehaken kann ein Anhänger mit einem Gesamtgewicht von 750 kg (ohne Auflaufbremse) beziehungsweise 2850 kg (mit Auflaufbremse) angehängt werden. Als Besonderheit sei der Radstellungsanzeiger an der Lenksäule erwähnt.

Die beiden rechts am Rahmen angeordneten Treibstoffbehälter besitzen ein Fassungsvermögen von je 60 l. Bei einem Treibstoffverbrauch von 30 (Straße) bis 45 (Gelände, Gebirge) l auf 100 km ergibt sich ein Aktionsradius (ohne zusätzliche Kanister) von etwa 250 bis 400 km. Dank der niedrigen Verdichtung kann der Motor Treibstoff der Oktanzahl 84 (Research) verwenden, die somit etwas geringer ist als diejenige des schweizerischen Normalbenzins.

Die Bedienung des Unimog S verlangt nicht nur wegen der hohen Leistung, sondern auch wegen seiner Besonderheiten eine



vorgängige Ausbildung der Motorfahrer, bevor er auch im Gelände zweckmäßig und ohne Unfallrisiko eingesetzt werden kann. Auch das *Reparaturpersonal* ist für die Arbeit am Unimog S besonders zu schulen, da die Baugruppen wie Motor, Kupplung und Getriebe sehr gedrängt angeordnet sind und da die Bauart des Fahrzeugs von derjenigen der bisher in der Armee verbreiteten Geländefahrzeuge abweicht.

Wichtige technische Daten

Motor: Mercedes-Benz-Sechszylinder-Benzinmotor mit Wasserkühlung, Bohrung 80 mm, Hub 72,8 mm, Hubraum 2195 cm³. Verdichtung 6,8 bis 7,0:1. Höchstleistung 80 DIN-PS bei 4850 U/min, höchstes Drehmoment 15,4 DIN-mkg bei 2800 U/min, zulässige Höchstdrehzahl 5300 U/min, Oktanbedarf 84 R-OZ. Zenith-Geländevergaser, obenliegende Nockenwelle.

Kraftübertragung: Sechsganggetriebe mit 2 Rückwärtsgängen, alle Vorwärtsgänge synchronisiert, Stockschialtung. Vorderradantrieb ein- und ausschaltbar. Differentialsperren vorn und hinten ein- und ausschaltbar.

Fahrgestell: Kastenrahmen, Portalachsen, Ritzel-Radantrieb, Reifengröße 10-20. Hydraulische Bremse mit Zweistufen-Zylinder, mechanische Handbremse auf Hinterräder.

Gewicht: Leergewicht etwa 2900 kg, Nutzlast 1500 kg.

Leistungsangaben: Höchstgeschwindigkeit 95 km/h, Mindestgeschwindigkeit 1,5 km/h, maximale Steigfähigkeit etwa 70 %, Wadfähigkeit 80 cm, höchste Zugkraft belastet (Geländegang 1) etwa 4300 kg.

Karosserie: Brücke mit Blachenverdeck und Blachenrost, Transportkapazität Kabine 2 Mann, Brücke 10 Mann.

Die Überprüfung des Ausbildungsstandes der Einheit durch den Kompagniechef¹

Von Major R. Gubler

I. Der Gegenstand der Überprüfung

Der Aufgabenkreis des Einheitskommandanten

Wie der Kaufmann Bilanz ziehen muß, um sich über den zahlenmäßigen Erfolg seiner wirtschaftlichen Bemühungen zu vergewissern, so muß auch der militärische Führer sich laufend Rechenschaft darüber ablegen, ob und wie weit seine Truppe die zum Kriegserfolg notwendigen Anforderungen zu erfüllen vermag. Und wie der Buchhalter zur Lösung unterschiedlicher Bilanzprobleme zahlreiche Methoden wählen kann, so stehen auch dem militärischen Rechner mannigfache Wege zur Feststellung des Resultates seiner Bestrebungen offen. Die Auswahl aus den verschiedenen Möglichkeiten muß sich auch für den militärischen Führer auf jene Methoden beschränken, die den zu lösenden Aufgaben am angemessensten sind.

Für den Einheitskommandanten ergibt sich der Aufgabenkreis einmal aus seiner Funktion als taktischer Führer seiner Einheit. Hier wird er im Rahmen der Beurteilung der Lage, bei der Abschätzung seiner Mittel, jeweils mit dem Fazit seines ausbildnerischen Wirkens als Gegebenheit rechnen müssen. Die Art und die Höhe der Einstufung des Ausbildungsstandes seiner Einheit wird sich dabei herleiten aus seinem zweiten großen Arbeitsgebiet, der Tätigkeit als Erzieher und Ausbilder der ihm anvertrauten Truppe. Es besteht somit für ihn eine sehr enge Abhängigkeit seines möglichen taktischen Erfolges von seinen erzieherischen und ausbildnerischen Resultaten. Deshalb hat unser Dienstreglement die Aufgaben des Einheitskommandanten sehr deutlich in dieser Richtung definiert, wenn es bestimmt:

«Der Einheitskommandant ist der militärische Erzieher seiner Einheit; er formt sie zu einer geschlossenen Truppe. Sein Einfluß ist bestimmend für soldatische Haltung, Disziplin und Korpsgeist der Einheit. Er ist für die Ausbildung der einzelnen Leute und der kleinen Verbände verantwortlich, ebenso für den Zustand von Mann, Pferd, Waffen, Munition, Ausrüstung, Material und Fahrzeugen der ganzen Einheit. Er ist der alleinige Inhaber der Disziplinarstrafgewalt gegenüber seinen Offizieren, Unteroffizieren und Soldaten.»

(DR 1954, Ziff. 23, Abs. 2)

Mit diesen prägnanten Sätzen überbindet das Dienstreglement dem Einheitskommandanten die primäre Verantwortung für die Erziehung und Ausbildung seiner Einheit. Beide Wirkungskreise umfassen neben Planung und Leitung die ständige Abklärung des erreichten Standes. Damit wird eindeutig festgehalten, daß die Überprüfung des Ausbildungsstandes (im weitesten Sinne) eine der wesentlichsten Tätigkeiten des Einheitskommandanten sein muß.

Im zeitlichen Ablauf wird es meist wohl die erste Aufgabe sein, die an den Einheitskommandanten herantritt. Schon bei der Kommandoübernahme muß er sich ja zuerst einmal ins Bild setzen über das Vorhandene und Nichtvorhandene an militärischer Bereitschaft. Vor dem Beginn jeglicher Planung und Leitung stellt sich ihm also schon das Problem der Überprüfung des Ausbildungsstandes seiner Einheit und er wird sich dazu vorerst vor allem über zwei Fragen klar sein müssen: einmal darüber, was überprüft werden soll, und zweitens darüber, wie die Überprüfung zweckmäßig durchzuführen ist.

Kriegstauglicher Ausbildungsstand als Wertmaßstab

Zu prüfen ist der Ausbildungsstand. Es dürfte nicht überflüssig sein, sich genauer zu fragen, was unter diesem allgemeinen, aber etwas unbestimmten Begriff eigentlich gemeint ist. Der «Ausbildungsstand» umfaßt die ganze Summe von Eigenschaften, Fähigkeiten und Kenntnissen einer Truppe. Damit dient der Begriff des Ausbildungsstandes aber auch als Wertmaß, das erlaubt, den ganzen Gehalt einer Truppe zu erfassen und der ausbildnerischen Zielsetzung der Kriegstauglichkeit gegenüberzustellen. Bei der Überprüfung des Ausbildungsstandes geht es damit um die Feststellung, welchen Fähigkeitsgrad zur Erfüllung der Kriegsanforderungen ein Verband besitzt.

Für den Einheitskommandanten ergibt sich daraus die Aufgabe, zu prüfen, ob seine Einheit kriegstauglich ist. Um dies abschätzen zu können, muß vorerst er selbst wissen, was der moderne Krieg bedeutet. Er muß sich also eine möglichst genaue Vorstellung der Kriegswirklichkeit schaffen. Da auch ihm, wie unserer ganzen Armee, das eigene Kriegserlebnis fehlt, muß er das Kriegsbild schöpfen aus seiner eigenen Ausbildung in Schulen und Kursen, aus Kriegsfilmern, Erzählungen und Vorträgen von Kriegsteilnehmern, Lektüre von Kriegsschilderungen und Kriegserfahrungen. Durch persönliche Verarbeitung der gewonnenen

¹ Preisgekrönte Arbeit im Preisausschreiben der Schweizerischen Offiziersgesellschaft. Vgl. ASMZ, August 1961, S. 370.