

|  |            |
|--|------------|
| <b>Inhalt</b>                                    | <b>3</b>   |
| <b>Vorwort</b>                                   | <b>4</b>   |
| <b>Kapitel 1</b>                                 |            |
| <b>Ausgangslage: Der Unimog am Scheideweg</b>    | <b>6</b>   |
| <b>Kapitel 2</b>                                 |            |
| <b>Die konstruktive Auslegung des Unimog 406</b> | <b>26</b>  |
| - Der Motor: ein kerniger Geselle                | 29         |
| - Die Kraftübertragung: mehr Getriebevarianten   | 32         |
| - Das Rückgrat des Alleskönners                  | 33         |
| - Unimog-DNA: ausgesuchte Achstechnologie        | 36         |
| - Modernisierungsschub für Kabine und Pritsche   | 44         |
| <b>Kapitel 3</b>                                 |            |
| <b>Drei Jahrzehnte Modellgeschichte</b>          | <b>62</b>  |
| - Fest im Blick: das neue Antriebsaggregat       | 65         |
| - Start der Modellpflege                         | 70         |
| - Unimog nach Maß – pure Ausstattungsvielfalt    | 89         |
| <b>Kapitel 4</b>                                 |            |
| <b>Sonderausführungen für Spezialanwendungen</b> | <b>96</b>  |
| - Ohne Konkurrenz: der Unimog-Triebkopf          | 98         |
| - Bis heute unverzichtbar: der Zweiwege-Unimog   | 114        |
| <b>Kapitel 5</b>                                 |            |
| <b>Der größere Bruder: Unimog 416</b>            | <b>132</b> |
| <b>Epilog</b>                                    |            |
| <b>Unimog 406 – Wegbereiter für die Zukunft</b>  | <b>174</b> |