

DKW-Munga – kaum ein Gelände war ihm zu rau

Eines der legendärsten Militärfahrzeuge der deutschen Bundeswehr war der in Ingolstadt von der Auto Union gebaute Munga (Mehrzweck-Universal-Geländewagen mit Allradantrieb).

Der leichte und allradgetriebene Geländewagen wurde von 1956 bis 1968 in Serie gebaut. Ein großer Teil der Fahrzeuge wurde an die Bundeswehr geliefert. Weitere Fahrzeuge fanden beim Bundesgrenzschutz, bei der Polizei sowie beim Technischen Hilfswerk und dem Luftschutzhilfsdienst ihren Einsatz.

Am Anfang verbaute DKW 40 PS leistende Dreizylinder-Zweitaktmotoren. Die Aggregate mit etwa 900 Kubik stammten aus der normalen PKW-Produktion. Ab Ende 1958 wurde dieser Motor durch eine neue 1000er-Maschine mit 44 PS ersetzt. Je nach Aufbau und Karosserievariante erreichte der Munga damit 98 km/h Höchstgeschwindigkeit. Mit eingelegter Getriebereduzierung war eine Mindestdauergerwindigkeit von 3 km/h möglich. Steigungen bis 70% und eine Wassertiefe bis 50 cm waren kein Problem. Die 8 Vorwärts- und 2 Rückwärtsgänge kamen daher mit ziemlich jedem Gelände zurecht.

1968 wurde die Munga-Produktion eingestellt. Übergangsweise war die Bundeswehr mit dem zwar leicht geländegängigen, aber ohne Allradantrieb ausgestatteten VW 181 unterwegs. Man erwartete den neuen VW-Iltis der bereits in der Entwicklung, aber erst ab 1978, auch vom Audiwerk Ingolstadt, ausgeliefert wurde.

Ab Anfang der 70er Jahre wurden die Mungas aus Bundesbeständen ganz verstärkt ausgesondert. Somit konnten nun die wendigen und geländegängigen Fahrzeuge erstmals dem zivilen Markt zugeführt werden. Mit einem solchen, allerdings total überarbeiteten Munga, machten wir von 1973 bis 1975 Feld- und Waldwege sowie alle möglichen Kiesgruben unsicher. Damals die billigste Variante offen und off-road unterwegs zu sein. Mehr Zeit als fürs Fahren war aber leider fürs „Schrauben“ angesagt.

Aber keines unserer zukünftigen Allrad-Autos konnte dem Munga im Gelände auch „nur das Wasser reichen“. Recht nah heran kam da nur der russische Lada-Niva und später unser Mercedes G. ■



Russisches Urgestein – der Lada Niva

Der **Lada Niva** ist ein vom russischen Autohersteller Lada produzierter kleiner Geländewagen. Zwar verfügt das Fahrzeug nicht über den Leiterraum klassischer Geländefahrzeuge, besitzt jedoch einen permanenten Allradantrieb, eine zuschaltbare Geländereduktion sowie eine zuschaltbare Differentialsperre. Seit 1976 wird das Urgestein bereits in verschiedenen Modellvarianten in der russischen Stadt Togliatti gebaut. Für den Export wird er mit einem 1,7 Liter-Ottomotor mit 82 PS und 137 km/h Spitzengeschwindigkeit angeboten.

Wer jedoch diese Höchstgeschwindigkeit mit dem Bleifuß all zu sehr herausfordert, wird bestraft. Unser Niva verlangte jedenfalls nach einer etwa 150 Kilometer langen sehr flotten Autobahnfahrt, ausgerechnet zur sowjetischen Botschaft, die sich damals noch bei Bad Godesberg befand, einen neuen Motor. Seine Stärken spielt der Niva dort aus, wo es keinen Asphalt mehr gibt und in diesen rauerer Gefilden hatten wir mit dem Russen von 1981 bis 1987 auch viel Spaß.

Sehr große Veränderungen (abgesehen von kleineren Detailänderungen) hat es an dem Modell bis heute nur sehr zurückhaltend gegeben. Lediglich das Heck und Armaturenbrett wurden im Jahr 1995 verändert. Im Modelljahr 2010 wurde das russische Urgestein nochmals überarbeitet. Wobei „überarbeitet“ wohl etwas übertrieben ist: Die neuen Errungenschaften des seit über 30 Jahren gebauten Russen bestehen aus einer neuen Instrumententafel, der Sitzkomfort soll etwas besser sein und die Rückbank leichter zu klappen. Die Blinker vorn sind größer, außerdem soll der Niva dank des neuen Bremskraftverstärkers und Hauptbremszylinders schneller zum Stehen kommen. Mehr Komfort versprechen die Russen durch die Änderungen an der neuen Vorder- und Hinterradaufhängung und einer geänderten Stoßdämpferabstimmung.

Absoluter Luxus ist, dass sich nun die größeren Außenspiegel von innen justieren lassen. Weitere elektrische Helferlein sind weiterhin verpönt. ■