



Mr. Unimog

Gerhard Hinrichs, geboren am 05. Oktober 1929, begann am 21. August 1945 die Ausbildung als Kraftfahrzeughandwerker. Im selben Jahr gründete Hans-Henning Endres seine gleichnamige Firma, die sich in Berlin als Unimog-Generalvertretung für die Daimler-Benz Aktiengesellschaft einen Namen gemacht hat.

Das Berufsleben von Gerhard Hinrichs war bis 1994 mit dem Familienunternehmen Hans-Henning Endres auf das Engste verbunden.

Als in der Kfz-Werkstatt in der Berliner Straße 37, erstmalig ein Unimog auftauchte, zeigte Gerhard Hinrichs sehr großes Interesse an diesem Universal-Motor-Gerät. Damals konnte er noch nicht ahnen, dass dieses Fahrzeug auf seinem weiteren beruflichen Lebensweg sein stetiger Begleiter werden würde. In ihm wurde eine Begeisterung und Faszination für den Unimog geweckt, die ihn ein Leben lang nicht verlassen haben.

Gerhard Hinrichs erinnert sich an „Unimog-Rekorde“



2014 Gerhard Hinrichs

Der erste Unimog-Fahrer

Herr Giebler von der Domäne Dahlem, die 1951 den ersten Unimog in Berlin ausgeliefert bekam.

Die längste Überführung

Die erste große und zeitlich längste Überführung fand im Oktober 1953 statt. Drei Unimogs mit drei Anhängern von Gaggenau über Wuppertal nach Berlin. Dauer sechs Tage.

Der zeitlich längste DDR-Transit

Die zeitlich längste DDR-Durchfahrt fand im Herbst 1954 mit zwei U 25 und einem Drei-Achs-Anhänger statt. Bei Hochwasser 26 Stunden für die Strecke Hirschberg-Berlin.

Die größte Überführung per Achse

1955 fand die größte Überführung per Achse mit 24 Unimogs und Anbaugeräten für die BSR statt.

Der schnellste U 25

Im Dezember 1953 erreichte ein U 25 mit einem Anhänger gefühlte 80 km/h bei eisglatter Autobahn bergab im Teutoburger Wald. Der Gang war rausgenommen. Rekordhalter Gerhard Hinrichs.

Die teuerste Probefahrt

Die teuerste Probefahrt verursachte ein Geselle unserer Werkstatt 1971, indem er einen U 411 auf dem Kopf stellte. Einschließlich der Mietkosten für ein Ersatzfahrzeug entstanden Kosten in Höhe von 15.000 DM.

Die größte Unimog-Überführung

Die größte Unimog-Überführung mit Fahrzeugen der Baureihe 406 führte 1970 die Firma Endres durch. Sechs Unimogs und sechs Anhänger „Reiseleiter“ war Verkaufsleiter Werner Glück.

Der schmalste Unimog

Den schmalsten Unimog hat nicht etwa die Firma Trenkle sondern die Firma Eternit „hergestellt“. Der Unimog wurde zwischen einer Hauswand und einem Güterwagen eingeklemmt und war danach nur noch 1.200 mm breit. Der Fahrer blieb unversehrt.

Die am weitesten entfernte Montage

Der weiteste Anfahrweg zu einer Montage führte nach Nordafrika. Genau auf die Nilinsel Elephantine bei Assuan. An einem alten U 411 wurde ein Frontlader angebaut und der Motor instandgesetzt. Der Akteur Gerhard Hinrichs war 10 Tage unterwegs.

Die kürzeste Auslieferung

Die kürzeste Auslieferung ging 1968 zum Nachbarn, der Arnold Georg AG. Sie bekam einen U 40.

Die längste Auslieferung

Die längste Auslieferung ging 1978 nach Syrien. Das Archäologische Institut bekam einen U 600 mit Lader und Anhänger als Geschenk von der Bundesrepublik Deutschland. Das Fahrzeug wurde erst verschifft und dann von Gerhard Hinrichs per Achse von Damaskus zur Oase Palmyra gebracht



1953 Vorführung Beusselstraße in Moabit

Berlin war nach dem 2. Weltkrieg, wie viele andere deutsche Großstädte auch, eine größtenteils zerstörte Stadt. Die Prachtalleen und die meisten Häuserzeilen lagen in Schutt und Asche, gesäumt von großen Trümmerhaufen. Jetzt war die schier übermenschliche Aufgabe des Wiederaufbaus fast genauso wichtig, wie die nächste Lebensmittelration. Arbeitskräfte waren rar, Frauen schufteten in den Schuttbergen, während die Männer noch auf dem Heimweg oder in Gefangenschaft waren oder für immer fortblieben. Nach sechs überaus schwierigen Nachkriegsjahren beschlossen Hans-Henning Endres und seine Frau Margarethe einen Betrieb zu gründen, der zum Wiederaufbau der Stadt beitragen sollte. Damals brauchte man vor allen Dingen Macher und keine Verwalter, Menschen, die sich als Teil der Aufgabe verstanden, Leute die nicht vor langen Arbeitstagen zurückschreckten. Am 15. Oktober 1945 wurde die Firma Hans-Henning Endres gegründet. In Berlin war der Unimog-Mann der ersten Stunde Hans-Henning Endres.

Praktische Vorführungen waren das Fundament für die flächendeckende Markteinführung des Unimogs, die der Chef in den Anfängen persönlich durchführte. Die meisten Unimog-Freunde dürften „des Menschen besten Freund“ – wie ihn am 5. März 1975 die Frankfurter Allgemeine Zeitung in einem Artikel bezeichnet – als Land- und forstwirtschaftliche Maschine bei der Bundeswehr kennen und schätzen gelernt haben. Anfänglich lässt sich die größere Stückzahl der Unimogs auch in diesen Bereichen wiederfinden. Der Unimog arbeitet also eher auf dem Lande als in der Stadt. Aber ist das wirklich so? In Berlin spielte der Unimog in der Zeit des Wiederaufbaus eine größere Rolle als vielen bekannt sein dürfte. Unser Erzähler ist Gerhard Hinrichs, der von Beginn an als Kfz-Mechaniker mit dem Unimog in Berlin vertraut war, so dass man ihn später „Mister Unimog“ nannte. Zunächst noch mit Firma Gottfried Flatow, wo der Gaggenauer Neuling das erste Mal in der Werkstatt auftauchte und Gerhard Hinrichs als Geselle seine „Brötchen“ verdiente.



1952 Walter Schmiedeknecht li, Gerhard Hinrichs re



1953 Berliner Straße 37 in Reinickendorf

Ab den 01. Mai 1957 war er dann bei der Hans-Henning Endres KG beschäftigt, die den Betrieb von Flatow übernahm. Bis er im Dezember 1994 aus den Berufsleben ausschied waren die Namen Endres Unimog und Hinrichs in Berlin untrennbar miteinander verbunden.

In der Zeit, in der Trümmergrundstücke und Ruinen das Bild der einstigen Reichshauptstadt prägten, bot die in vier Sektoren der Siegermächte aufgeteilte Millionenstadt Menschen mit Unternehmergeist und Wagemut eine Chance neu anzufangen. Hans-Henning Endres durfte die Interessen der Daimler-Benz Aktiengesellschaft in Sachen Unimog wahrnehmen. Dr. Rummel, der damalige Vertriebsdirektor des Produktbereiches Unimog, bestätigte ihm dies mit einem Schreiben vom 29.11.1951. Das war die Sternstunde des Unimog-Vertriebs in West-Berlin. Die Hans-Henning Endres GmbH & Co. KG durfte fortan den Titel „Unimog-Generalvertretung“ für sich in Anspruch nehmen.

Ein Lindwurm zieht durch Berlin

Man stelle sich vor, ein UNIMOG zieht 4 andere im Schneckentempo mitten durch Berlin. Am helllichten Tag – im normalen Straßenverkehr! Die Fahrt über den Ernst-Reuter-Platz via Zoologischer Garten bis hin zum Columbiadamm dauert gute 1 ½ Stunden... Und niemand regt sich auf! So war das noch in den 60er Jahren. Der Grund, damals musste jedes Fahrzeug zur Zulassung beim

Kraftverkehrsamt vorgefahren werden. Jedes brauchte ein rotes Kennzeichen für die Fahrt. Da hatte man bei Endres die „Lindwurm-Idee“: Vorne ein zugelassener Unimog mit schwarzem Kennzeichen, hinten einer mit roter Nummer – und dazwischen die Neulinge ohne Kennzeichen. Einfach genial. Nur schnell war dieser Zug nicht.



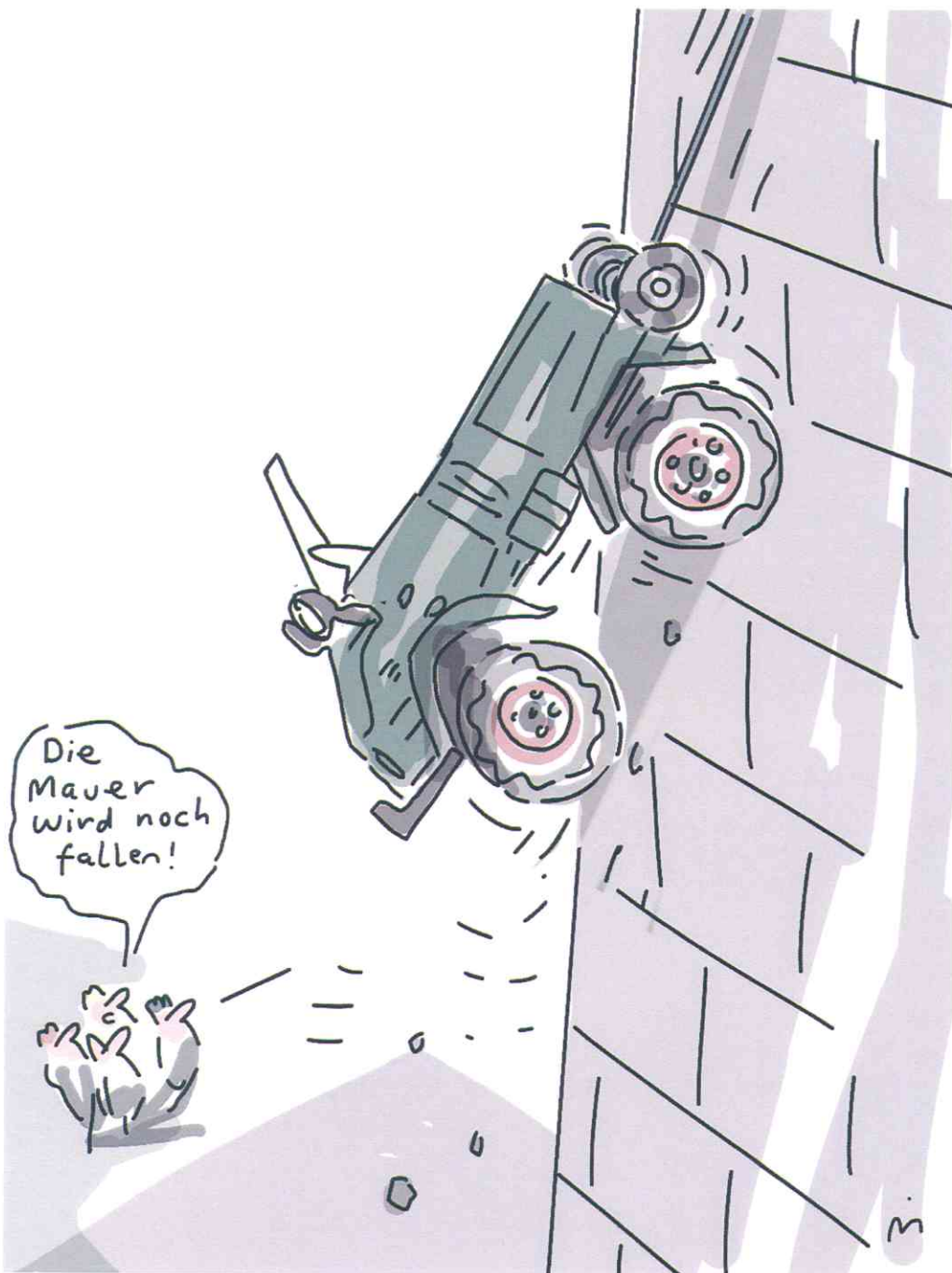
1953
Berliner Straße 37
Reinickendorf

Der Fassadenkletterer

Auf einem Abrissgrundstück in Spandau sollte Mitte der 50er Jahre die freistehende Mauer eines Hauses niedergerissen werden. Dem beauftragten Unternehmer stand u.a. auch ein Unimog zur Verfügung, den er als Gebrauchtfahrzeug bei Endres erstanden hatte. Es war eben dieser Unimog, den Endres zuvor einige Zeit als Vorführfahrzeug genutzt hatte. Inzwischen hatte ihn der Abrissunternehmer Kirschmann mit Zapfwellengetriebe und Heckseilwinde ausrüsten lassen und damit schon mehrfach erfolgreich einsetzen können. Diesmal sollte eine Hausmauer umgerissen werden, scheinbar nur eine weitere Routineaufgabe für den Unimog. Das lange Seil wurde 30 – 40 m abgespult, an der Mauer befestigt, die Zapfwelle eingeschaltet und der Motor mit etwas erhöhter Drehzahl laufen gelassen. Das Seil spannte sich, der Unimog ruckte an und stemmte sich gegen die Zugkraft der Winde. Aber er rutschte immer weiter vor. Die Mauer jedoch stand unerschütterlich. Sie hatte offenbar schon andere Angriffe überstanden. Warum es niemandem gelang den Motor abzustellen ist unklar, offenbar war die Überraschung über die standhafte Mauer so groß, da nur vergeblich versucht wurde, die Winde direkt am Windengetriebe mit dem Hebel auszukuppeln. Dies misslang, weil das Seil und damit auch die Kupplungsklauen voll unter Spannung standen. Arbeit mit Seilwinden war und ist immer ein Risiko! Schließlich kam es soweit, dass der Unimog

bis an die Mauer herangezogen wurde und das nun fast senkrecht hängende Seil zunächst seine Hinterachse an hob und ihn schließlich immer höher zog! Unglaublich, aber auch als der Unimog schon 45° "bergab" stand ging es munter weiter hinauf! Inzwischen war auch der rettende Zugang zum Absteller-Gestänge der Einspritzpumpe unmöglich geworden und außerdem war ja immer noch mit dem Einsturz der Mauer zu rechnen. Also musste aus sicherer Entfernung erzwungenermaßen tatenlos zugesehen werden, wie der Unimog im wahrsten Sinne des Wortes senkrecht die Wand hochging! Hier kam nun im Unglücksfall zum Tragen, dass die Unimog Konstrukteure ein Fahrzeug für extreme Steigungen entwickelt hatten, dem auch unter diesen Umständen nicht der Sprit ausging.

Als in 10m Höhe das Tauchrohr im Tank irgendwann doch nur noch Luft ansaugen konnte und die Dieselfilterbehälter endlich leergesaugt waren, fand die unfreiwillige "Zirkusnummer" ihr Ende. Welch ein Anblick, da hing er nun wie ein Schinken in der Räucherammer, das "Publikum" war fassungslos. Als die Sache als einigermaßen statisch sicher eingeschätzt wurde, falls hiervon überhaupt die Rede sein konnte, wurde der kleine Artist mit einem großen Kran auf den sicheren Boden zurückgeholt. Dass diese Bergung nicht ungefährlicher war als die Steilwandartistik zuvor, versteht sich von selbst.



Im Schneckentempo auf dem Kaiserdamm

Ich glaube, wir
wurden gerade
überholt!



Einem Abrissunternehmer sollte der Unimog schmackhaft gemacht werden. Der Schutt einer Ruine in Kreuzberg sollte zur Deponie gefahren werden. Der Unternehmer lies die zwei Anhänger randvoll beladen und hätte somit einen dienstbeflissenen Polizisten zu ehrgeizigen Taten aufrufen können. Am steilsten Stück des Kaiserdammes kroch der Unimog mit mittlerer Handwagengeschwindigkeit die Straße hinauf. Jeder der einen U 25 einmal selber gefahren hat weiß, wie schwierig ein Gangwechsel von 2 nach 3 ist. Meistens begnügt man sich also mit dem 2. Gang, um das Gespann nicht zum völligen Stillstand zu bringen.

Im Rückspiegel des Unimogs tauchte auch bald ein VW-Käfer im typischen dunkelblau der Berliner Polizei auf, der Beifahrer winkte schon wichtig mit der rotweißen Kelle und ließ den Lastzug anhalten. Hinrichs, im grauen Kittel, mit Mercedesstern, stieg aus und erkundigte sich betont freundlich, was er denn wohl falsch gemacht hätte. Den Ball flach zu halten war für Hinrichs oberstes Gebot, denn zu dieser Zeit konnte er noch nicht

den längst fälligen Führerschein der Klasse II vorweisen. Arbeiten war ihm einfach wichtiger, als Fahrschule. Die Polizei bemängelte die zu geringe Geschwindigkeit und die viel zu schwere Ladung. Hinrichs ging eifrig auf das Gespräch ein und erklärte dieses und jenes. Damit konnte das Vorzeigen der Papiere dezent umgangen werden. Er hätte ja wiegen wollen, erklärte Hinrichs, aber es gab nun mal keine Waage in der Nähe und extra durch die halbe Stadt zum Wiegen zu fahren, so viel Sprit war nicht im Tank des Unimogs. Dann wurden ersatzweise diverse bemängelnswerte Dinge am Lastzug amtlich festgestellt. Im Laufe der immer noch in freundlichem Ton geführten Diskussion, fragte der Polizist sichtlich überfordert: „Ja watt machen wa denn nun mit Ihnen?“ Hinrichs antwortete nicht ganz uneigennützig: „Na am besten Sie lassen mich weiterfahren“. Völlig verduzt kapitulierte der Ordnungshüter mit den Worten: „Mensch, haun'se bloß ab!“ Damit stand einer erfolgreichen Fortsetzung der Vorführung nichts mehr im Wege.



1954

Firma Bergemann
Fuhrbetrieb,
Heidestraße

Der zerrissene Kittel



Das Pflügen mit dem Unimog, eine der klassischen Disziplinen eines Schleppers, wurde den Interessenten erstmals in Lübars, einem Dorf im Norden der Stadt, auf dem Betriebshof von Herrn Kühne, vorgestellt. Immer dabei Herr Endres und der Vertreter Herr Prah. Die Besonderheit bestand diesmal darin, dass der Radiosender RIAS, Rundfunk im amerikanischen Sektor, zu dieser Veranstaltung eine Reportage machte.

Voller Eifer wurde gezeigt was der neuartige Schlepper konnte. Vertreter Prah erklärte den Vorgang, als der Pflug noch am Boden war.

Das Kommando von Hinrichs: „Weg da, ich hebe hoch“! ging im Geschehen unter. Als der Pflug anhub verfiel er sich in Prah's Kittel und riss ihn der Länge nach auf! Außer einem Sachschaden war zum Glück nichts zu beklagen.

Leider ist nicht überliefert, ob und wie der Rundfunk das Geschehen kommentierte. Die Furchen, die mit Hilfe des Unimogs gezogen wurden, waren recht ansehnlich, was wohl die Zuschauer überzeugte.

Kühne, Qualitz und andere Landwirte wurden Unimog-Besitzer, so dass in der Stadt bis in die Gegenwart hinein Gaggenuer arbeiten.

Der verlorene Anhänger

Eine klassische Nutzungsart des Unimogs in Berlin war der Einsatz als Zugmaschine für Koks- und Kohleanhänger. Bis weit in die 70er Jahre wurden viele Industrieanlagen und Hausheizungen mit Steinkohle oder Koks zum Heizen beliefert. So kam es, dass ein Vertreter der Firma Endres einen Kokstransport für Hinrichs mit einem Unimog organisiert hatte. Es sollten für die Kohलगroßhandlung Jänichen in der Buschkrugallee in Britz zwei Anhänger gezogen werden. Es handelte sich um einen elastikbereiften und einen luftbereiften Anhänger. Wie so oft war ein Beifahrer mit an Bord, Herr Orłowski, der Vater eines späteren Monteurs und Urgesteins der Werkstatt der Firma Endres. Ins Gespräch vertieft, ging es u.a. um die Lautstärke des Unimogs im Fahrerhaus, an die man sich, nach Hinrichs Meinung, im Laufe der Zeit gewöhnt. Nebenbei bemerkte Hinrichs, dass der Unimog mit diesen zwei Anhängern recht gut zog, Bis plötzlich ein

VW vorbeisauste, dessen Fahrer und aufgeregt gestikuliert und rief: "Anhalten, anhalten, Sie ham'nen Anhänger verloren"!! Anhänger verloren? Das war natürlich auch damals ein schwerer Zwischenfall! Hinrichs drehte um und fuhr so schnell es ging zurück. An dieser Stelle sei mal wieder erwähnt, dass die Verkehrsdichte um ein Vielfaches geringer war als heute. Mal schnell umdrehen auf der Hauptstraße war mit dem wendigen Unimog kein Problem. Der verlorene Anhänger stand unbeschädigt, wie eingeparkt, zwischen zwei Bäumen am Straßenrand, die Deichsel nach hinten geschwenkt, ganz ordentlich. Hinrichs fiel ein Stein vom Herzen, weil der Anhänger unbeschädigt war. Der lakonische Kommentar des Beifahrers: "Ach ditt is die olle Kriegskupplung (Rangierkupplung ohne Sicherung, nicht vergleichbar mit der Bolzenkupplung des Unimogs) vom Hänger, den ham wa schon öfter mal verloren".

Für diesen Tag war das Glück des Tüchtigen aufgebraucht und die Vorführung wurde ganz vorsichtig zu Ende gebracht.



1955

**Firma Max Telschow & Co.
Kohlenhandlung,
Güterbahnhof Wilmersdorf**



Der Taucher

Nicht nur zu hohe oder auffällig niedrige Geschwindigkeiten brachten Hinrichs in Bedrängnis, auch die Vorführung von Anbaugeräten am Unimog barg Risiken. Diesmal ging es darum, den mit einem KLAUS-Lader HK 1 und Mehrschalengreifer ausgerüsteten Unimog, angesehenen Fachleuten aus Landwirtschaftsbetrieben und Gärtnereien sowie Kunden und Interessenten anderer Branchen vorzuführen. Anwesend Herr Endres und u.a. die Herren Preis, Lehmann und Lepkojus. Dieser „Polypgreifer“ war im Verhältnis zum Unimog recht schwer. Dazu kam noch, dass der Lader zu der Zeit noch keine eigene Abstützung zum Boden hatte. So kam es wie es kommen musste. Auf einem Betriebshof in Marienfelde sollte die Jauchegrube entleert und die Strohreste mit dem Polypgreifer umgesetzt werden. Als Hinrichs im Regen auf dem kleinen Sitz des Laders hockte und die Zuschauer erwartungsvoll unter ihren

Regenschirmen standen, begann er mit der Demonstration. Jeder Handgriff und jede Bewegung des Gerätes wurden aufmerksam verfolgt. Hinrichs, durch die ersten erfolgreichen Versuche angespornt, langte ordentlich zu und der Greifer packte eine riesige Portion Mist. Der Hubraum wurde angesteuert. Der kleine Unimog neigte sich unter dem Ungetüm von Greifer fürchterlich und drohte Umzukippen. In Panik sprang Hinrichs vom seinem „Hochsitz“. Er wählte die falsche Seite, und landete in der Jauche. So stand er zwar ohne Blessuren, aber gut gedüngt vor dem versammelten Publikum, das sich vor Lachen kaum noch halten konnte. Hinrichs wurde zur Erheiterung aller mit dem Gartenschlauch abgespritzt und bekam frische Kleidung. Diese Vorführung war dennoch ein Erfolg, denn der Bekanntheitsgrad von Hinrichs, Endres und dem Unimog stieg schlagartig. So eine Geschichte spricht sich natürlich schnell herum.



1956

Grüne Woche mit „Klaus Polygreifer“,
Josef Preiss in Berlin-Frohnau

Ein ungewollter Geschwindigkeitsrekord

des Beifahrers eine gute Zeit herauszufahren. Trotz des Zitat "saumäßigen" Zustandes der Straße, wurde eine Geschwindigkeit gefahren, die den besorgten Beifahrer veranlasste, den Enthusiasmus von Hinrichs zu bremsen, denn er fürchtete um die Schamotte-Auskleidung der Teerkocher. Die bretthart gefederten leeren Anhänger hüpfen Unglücklicherweise lustig hinter dem Unimog hin und her. Siedendheiß fiel Hinrichs ein, dass er beim Wechseln der Anhänger nicht kontrolliert hat, ob die Bremskraftregler der Anhänger von ungebremst auf Leerfahrt umgestellt waren! Als er dies mit großem Schrecken bemerkte, lenkte er das Gespann geistesgegenwärtig auf einen Radweg und konnte auf einen im spitzen Winkel abzweigenden Waldweg fahren. Dieser führte glücklicherweise bergauf, ähnlich einer Notbremsgasse in den Alpen. So kamen der Unimog und die Teerkocher unbeschadet zum Stehen! Mit zittriger Hand wurde erst mal eine Beruhigungszigarette angesteckt, bevor die Unversehrtheit des Materials festgestellt werden konnte. Trotz dieses Schreckens konnte der spätere Kunde Köhler überzeugt und mehrfach in die Käuferliste von Endres eingetragen werden.

Ein Mittel die Leistungsfähigkeit vom Unimog unter Beweis zu stellen waren praktische Vorführungen im Betriebsalltag des Interessenten. In diesem Falle sollten zwei Anhänger, mit denen flüssiger Asphalt transportiert wurde, quer durch Berlin, von Rudow nach Wannsee gebracht werden. Unter heutigen Bedingungen würde dieser Transport zu einer Verkehrsmeldung in den Nachrichten führen, denn solch ein Gespann benötigt zwei Ampelphasen zur Querung einer großen Kreuzung. Diese "Teerkocher" waren im Straßenbild häufig hinter einem Unimog zu sehen und wirkten aufgrund des rauchenden Schlotes, des ratternden Dieselmotors und der schwarzen Teerhaut wie kleine Dampflok auf Gummireifen. Mit den aus heutiger Sicht mageren 25 PS des Unimogs in den 50er Jahren musste gut gehaushaltet werden, was im Klartext hieß, ständig mit Vollgas zu fahren und jedes Gefälle auszunutzen, damit man mal die 50 km/h-Schallmauer brechen konnte. Auf der Rückfahrt vom Abladeort in Wannsee bietet sich die Gelegenheit zu einer "Hochgeschwindigkeitsfahrt", denn die Königstraße ist kerzengerade und stark abschüssig! Das damals geringe Verkehrsaufkommen und fehlende Ampeln veranlassten Meister Hinrichs, vor den Augen

1956

Firma Krüger, Fuhrbetrieb
Spandau



Fängt der Hänger an zu wedeln,
Sollte man die Bremskraft regeln!



Die Schlange hinter dem Unimog



Der Pflug am 25 PS Unimog ist uns aus zahlreichen alten Fotos bekannt. In den Großstädten gab es Schrebergartenkolonien. In Berlin werkten hier die "Laubenpieper". Auf so einem Laubenpiepergelände, das für eine bevorstehende Bebauung schon teilweise geräumt war, sollten die Vorzüge des Unimogs beim Pflügen gezeigt werden. Anwesend die Herren Endres und Kittel, Letzterer Inhaber eines Landschaftsbaubetriebes. Ein Unimog mit Zweischarpflug am Luftkraftheber war extra von einem Kunden für die Vorführung ausgeliehen worden. Ob der Eigentümer des Geländes nur die Arbeit gemacht haben wollte oder wirklich Kaufabsichten hatte ist im Nachhinein nicht mehr nachweisbar, jedenfalls stand eine Menge Arbeit an. Hinrichs hatte bis dahin erst einmal gepflügt. Seine Bedenken, dass er wenig Erfahrung damit hätte, wischte Endres vom Tisch: "Mach

mal, das wird schon gehen". Als der Unimog schwer unter Last stand und der Vortrieb nachließ, rief Herr Endres: "Fahr weiter, fahr weiter". Trotz des Ansporns: "Allrad und Sperren rein"! wollte es nicht so richtig vorwärts gehen. Der Unimog zernte am Pflug bis nichts mehr ging. Die Experten staunten und Hinrichs wunderte sich, denn so schwer konnte kein Boden in Berlin sein. Des Rätsels Lösung war ein verborgenes Wasserrohr im Erdreich, das eine Schar des Pfluges erwischt hatte und das der Unimog nun wie eine Schlange über zig Meter hinter sich herzog. Dieses unerwartete Geschehen überzeugte Kittel, denn wenn der Unimog beim Pflügen noch eine Wasserleitung herausreißen konnte war das ein hervorragender Beweis seiner großen Zugkraft. Auch der Gartenbaubetrieb Kittel wurde in die Käuferliste der Firma Endres eingetragen.

Der Unimog, dem einen zu laut, dem anderen zu leise

Dass Unimogs, LKW und Arbeitsmaschinen allgemein nicht zu den Leisetretern zählen, gehört zum Allgemeinwissen. Dass aber heute die Lärmbelastung pro Fahrzeug viel geringer ist als früher, wird schnell vergessen, da die schiere Masse an Fahrzeugen die Fortschritte in der Geräuschbekämpfung für den Laien nicht erkennbar macht. In den fünfziger Jahren war ein Kraftfahrer eben noch ein echter Kraft-Fahrer. Er brauchte zum Lenken, Bremsen und Kuppeln wirklich noch Kraft, vom Be- und Entladen ganz zu schweigen. Man musste also hart im Nehmen sein, wenn man täglich hinter dem Lenkrad saß und besonders dicke Trommelfelle haben. Die Weisheit, der Beruf des Fernfahrers sei der schönste der Welt, weil man den ganzen Tag vorm Bett sitzt und aus dem Fenster guckt, stimmte damals wie heute nicht. Es gab bestimmt noch einiges zu verbessern, das dachte sich auch ein Fahrer der Spedition Hamacher. Er kam eines Tages auf Hinrichs zu und fragte, ob denn der Unimog nicht irgendwie ein bisschen leiser sein könnte, der Motor sei so laut, da fallen einem ja die Ohren ab. Hinrichs ging darauf ein und verringerte auf dem

etwas früher über einen längeren Zeitpunkt eingespritzt und die Verbrennung erfolgte nicht mehr so schlagartig, der Klang wurde weniger hart. Eine Rechnung durfte nicht gestellt werden, sonst hätte ja der Fuhrparkchef, Herr Nagel, Wind von der Sache bekommen. Gesagt, getan, der Unimog war nun etwas leiser und der Fahrer war zufrieden. Allerdings bemerkte nun Herr Nagel wenn der Unimog an seiner Loge vorbei vom Hof fuhr, dass dieser irgendwie seinen charakteristischen Klang verloren hatte. Da für Herrn Nagel dieser typische Sound zum Unimog gehörte, machte er sich Sorgen um den Motor und sprach Hinrichs an, was denn da wohl los sein könnte. Dieser beruhigte ihn, das sei ganz normal, im Laufe der Zeit ändere sich das Motorgeräusch. Vom heimlichen Geräusch-Tuning war natürlich keine Rede. Egal wie, es soll so klingen wie früher, verlangte Herr Nagel und beauftragte die Werkstatt, den Motor entsprechend einzustellen. Vorteil war, dass jetzt beide Arbeiten in Rechnung gestellt werden konnten. Ob dem Fahrer dann tatsächlich die Ohren abfielen oder er die Lust am Unimog fahren verlor, ist nicht überliefert.



1958

Harry W. Hamacher
Spediteur, Berlin NW 40
Paulstraße 20b

Ich mach ma
ernsthaft Sorgen,
der Motor is
viel zu leese...

endre

B-HL48



Copyright für Text Christopher Lehmann, 2014

Copyright für Fotos und Cartoons Hans-Rüdiger Endres, 2014

Herausgegeben von Hans-Rüdiger Endres, Kaiserin-Augusta-Allee 4, 10553 Berlin

Alle Rechte vorbehalten