

# Traktor



Deutschland € 5,00

Österreich € 5,30 · Schweiz CHF 9,80

Belgien / Luxemburg € 5,90

Niederlande € 6,00 · Frankreich € 6,20

Italien € 6,30 · Spanien € 6,50

Zeitschrift für historische Landmaschinen

Aus der Werkstatt

Schlepper-  
Elektrik,  
Teil II

Schwermetall

Lister-  
Motor,  
Typ 9 N

Paukenschlag und Schwanengesang

## Hanomag-Sechszylinder



**Land & Leute**

St.-Tropez am Baggersee:  
Ein Tag in Vennikel  
am Niederrhein

**NEU VON  
OLDTIMER  
MARKT**  
Europas größte Zeitschrift für klassische Autos und Motorräder



**In erster Hand:**  
Eicher EKL 15/II, Baujahr 1953



**Unimog-Spezial:**  
U 25 Berliner Stadtreinigung

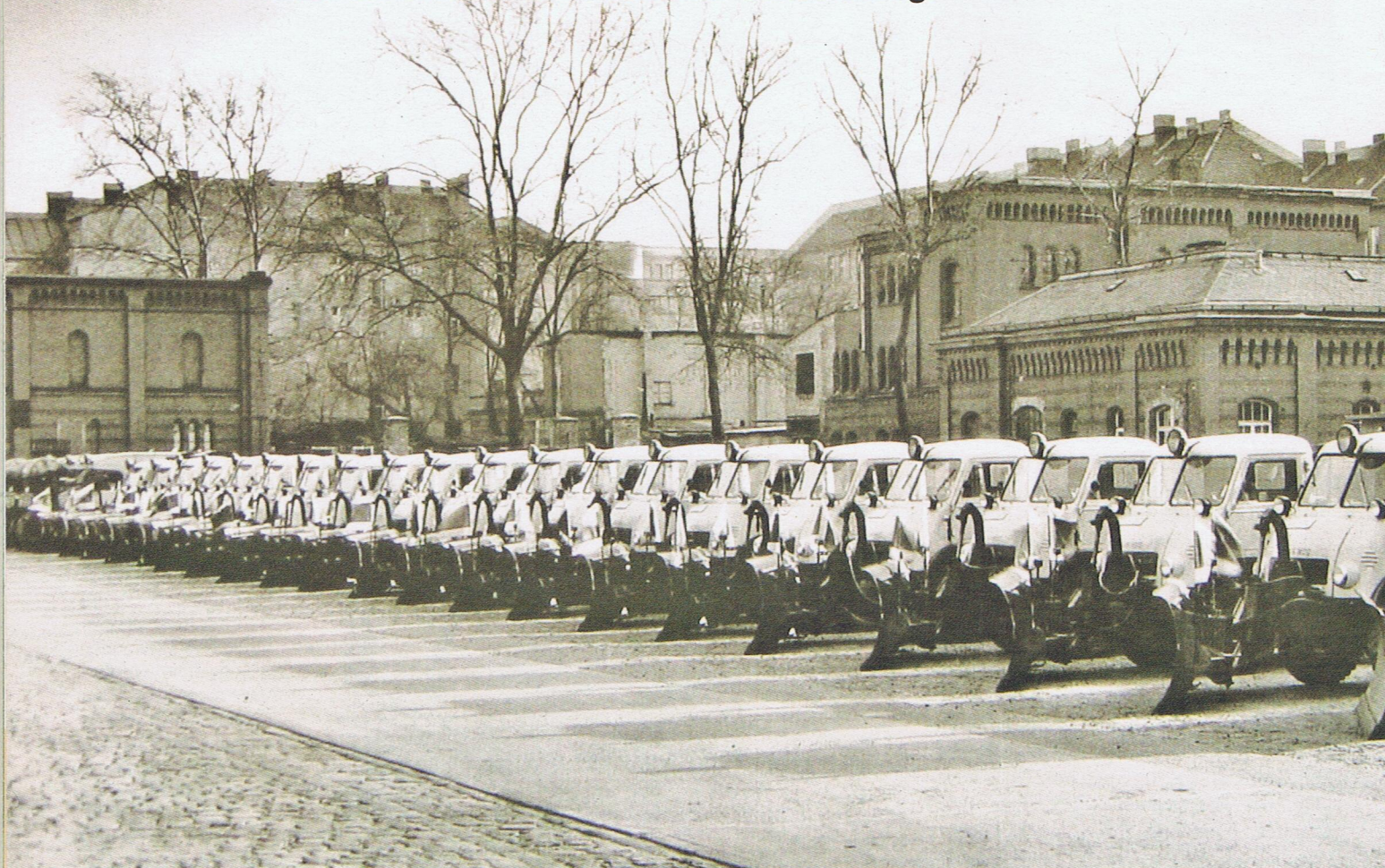


**Es ist angeheizt:**  
1911er Lanz Dampflokomobile



# Wir fahren nach B

Die Geschichte eines Unimog-Vertreters der ersten Stunde und seines kommunalen Großauftrags



**Hinterhöfe und Straßenschlachten, Mauerbau und Mauerfall – im Berlin der Nachkriegszeit konnte man deutsche Geschichte besonders intensiv erleben – vor allem im später umzäunten Westteil der Stadt. Hier gab es allerlei Sonderregelungen, die einschränkten, aber auch Chancen boten. Hans-Henning Endres, ein Unimog-Vertragshändler der ersten Stunde, erkannte die Möglichkeiten und setzte mit dem Allradler aus Gaggenau den Grundstein zu einem Familienunternehmen, das heute, in zweiter Generation, in einem Atemzug genannt wird mit Mercedes – jedenfalls in Berlin.**

Wie der Unimog in die Welt kam, ohne Vorbild, ohne Parallele – ist eins der interessantesten Kapitel der Fahrzeuggeschichte (siehe *OLDTIMER TRAKTOR* 7-8 und 9-10/06). Als der Unimog 1950 in den Verkauf kam, stand das Werk, damals noch Boehringer, vor der nächsten großen Hürde: Vertrieb und Wartung zu organisieren. Währungsreform und die Gründung zweier deutscher Staaten hatten zwar das Chaos der unmittelbaren Nachkriegsjahre beendet, die Wirtschaft musste jedoch ihre neuen Bahnen erst finden.

Solche Perioden des Übergangs bergen große Chancen für Neustarts. Dies hatte ein Ingenieur erkannt, der schon im Oktober 1945 einen Vertrieb für Landmaschinen gründete: Hans-Henning Endres, damals 42 Jahre alt, sah eine Marktlücke für solches Gerät, wo nur wenige sie vermutet

hätten – nämlich in den Trümmern der ehemaligen Hauptstadt. Sein erstes Büro war der Kellerraum eines Privathauses in Berlin-Frohnau; der kleine Raum diente zugleich als Ausstellungsfläche. So was war nur damals denkbar. Endres hatte in den Jahren zwischen den Kriegen reichhaltige Erfahrung im Vertrieb von landwirtschaftlichen Maschinen gesammelt, unter anderem auf Leitungspositionen bei Hanomag in Hanno-

---

*Logisch, die große Stadt wollte versorgt werden*

---

ver und Heinrich Lanz in Mannheim. Als stellvertretender Direktor der Maschinen-Einkaufs-Zentrale der deutschen Genossenschaften (Mazentra) war er nach Berlin gekommen. Hans-Henning Endres kannte sich also auf dem Markt bestens aus, so wusste er auch, dass in den Berliner Randbezirken und vor allem im Umland großer Bedarf an landwirtschaftlichem Gerät



## erlin



So machte er sich selbständig. Wenn auch die Firma zunächst seinen Namen trug, stand er nicht allein: Während der kommenden Jahrzehnte würde ihm seine Ehefrau Margarethe als Finanzdirektorin beiseite stehen. Die Berliner Westsektoren litten 1948/49 unter der sowjetischen Blockade und erhielten Rettung durch die Luftbrücke – das war nur eine der Klippen, die das junge Unternehmen umschiffen musste. Trotzdem lag Hans-Henning Endres offensichtlich richtig mit seiner Idee, denn bereits 1949 konnte die Firma in ordentliche Büroräume in Reinickendorf umziehen. Zu der Zeit hatte Endres schon ein besonderes Produkt entdeckt, das für ihn zum wichtigsten Standbein werden sollte. Im Juli 1948 hatte in Frankfurt am Main die erste DLG-Schau nach dem Krieg stattgefunden, und dort gehörte Endres zu den vielen Besuchern, die über diesen neuartigen Ackerschlepper staunten, der eigentlich eher aussah wie ein Kleinlaster. Endres ließ sich nicht irritieren von der ungewohnten Optik dieses Universal-Motorgeräts. Die Demonstrationen ließen keinen Zweifel: Hier steckte jede Menge Potential.

Bis er das anzapfen konnte, brauchte Endres Geduld und Zähigkeit. Erst mit dem Wechsel der Unimog-Herstellung ins Gaggenauer Mercedes-Benz-Werk im Juni 1951 bekam der Unimog die Chance, sich seinen Fähigkeiten gemäß zu verbreiten. Endres schrieb sofort einen Brief ans Werk, in dem er sich als Generalvertreter für Berlin empfahl. Zunächst erhielt er eine Absage: Für Berlin gab es schon einen Bewerber. Unverdrossen legte Endres in weiteren Schreiben seine Qualifikation und bisherigen Erfolge dar und reiste im November sogar nach Gag-

genau. Mit Erfolg: Am 25.11.1951 erhielt er das alleinige Vertriebsrecht für den Unimog im Raum Berlin. Der vorige Kandidat hatte offensichtlich die Komplikationen des engen Markts zwischen den vier Sektoren unterschätzt und seine Bewerbung zurückgezogen.

Doch bedurfte es weiterer Anstrengungen, bis sich der Erfolg einstellte. Das lag zum einen daran, dass das landwirtschaftlich geprägte Berliner Umland seit der Blockade zunehmend von den Westsektoren abgeschnitten und der Markt für Ackergüter daher immer zäher wurde, des Weiteren brauchte die Kundschaft eine gewisse Zeit, um die Vorzüge des eigentümlichen Unimog zu verstehen. Andererseits konnte

Endres sich eine Besonderheit des Berliner Steuerwesens zunutze machen: Anhänger waren steuerfrei. Aus diesem Grund setzten Westberliner Spediteure viel stärker auf Zugmaschinenpanne als anderswo angesiedelte Kollegen, wobei ein Zugfahrzeug häufig zwei Anhänger schleppte.

Solche Gespanne prägten das Westberliner Stadtbild bis tief in die sechziger Jahre hinein, sie trugen die lokale Logistik fast vollständig: Lieferanten für Kohle, Getränke, Lebensmittel etc. brachen morgens mit vollgepackten Zügen auf, wobei sich die kurzen und wendigen Zugmaschinen besonders für Lieferungen in die verschachtelten Hinterhöfe der Arbeiterviertel eigneten. Die Anhänger kuppelte man dazu ab und ließ sie an der Straße stehen; sobald die Pritsche des Zugfahrzeugs entladen war, setzte man Güter vom Anhänger um und verschwand erneut in den Hinterhöfen. Bekannte Hersteller wie Hanomag, Kaelble oder Econom konnten mit ihren Zugmaschinen in Berlin ebenfalls erhebliche Verkäufe erzielen.



Ein Schild, das teuer wurde: Endres schraubte es an jeden Unimog, das Finanzamt sah darin einen Umbau und forderte höhere Abgaben

herrschte – logisch, die große Stadt wollte versorgt werden, und besonders in den Jahren vor Gründung der deutschen Staaten war die Stadtbevölkerung auf die Bauregion angewiesen.



Vom Unimog noch keine Spur: Gleich nach dem Krieg machte sich Endres als Landmaschinenhändler selbstständig. Sein Sortiment auf der „Grüne Woche“ 1951 war vielfältig, aber noch „unmotorisiert“



Der Chef bei der Arbeit: Nachdem 1952 der erste Unimog verkauft war, ging es stetig bergauf – Wirtschaftswunderzeiten eben. Hans-Henning Endres setzte auf die Zugkraft aus Gaggenau – und gewann





Angelika und Hans-Rüdiger Endres neben dem „Privatwagen“ ihres Vaters. Am ersten Schultag fuhr Endres seinen Sohnmann im Unimog vor – damals begann die Prägung



Auf der „Grünen Woche“ 1952 stellte Endres erstmals einen Unimog aus – zusammen mit den anderen Produkten für die Landwirtschaft, die noch die Haupteinkommensquelle bildeten



Hans-Henning Endres rückte den kleinen Allradler ins „Rampenlicht“, wo es ging. Hier zieht er einen riesigen Kettendampfran der Berliner Hafen- und Lagerhausbetriebe



Kohlenhandlungen standen bald ganz oben auf der Kundenliste. Der Unimog war schmal und wendig – und damit ideal, um auch in engen Gassen und Hinterhöfen auszuliefern



Hans-Henning Endres (links) zusammen mit seinem ersten Kunden, dem Molkereibesitzer Albert Gutenmorgen. Der kaufte auch den hundertsten Endres-Unimog, daher das Bild



Um bei Problemen sofort helfen zu können, setzte die Firma bereits früh einen sehr gut ausgestatteten Werkstattwagen ein. Das trug wesentlich zur Kundenzufriedenheit bei



Gerhard Hinrichs, langjähriger Meister bei Endres, hieß in „Fachkreisen“ nur noch Mister Unimog. Er kannte jeden „Gaggenauer“, der auf West-Berlins Straßen unterwegs war



Vielleicht die beeindruckendste Vorführung: Der Unimog zieht eine riesige Stahlträger-Konstruktion für den U-Bahnbau in Berlin. Im Hintergrund steht das Kaufhaus des Westens

Genau dafür eignete sich der Unimog in besonderem Maße, davon war Hans-Henning Endres überzeugt, und dafür rührte er die Werbetrommel. Dennoch dauerte es bis in den Sommer 1952, bis der erste Berliner Kunde einen Unimog 2010 kaufte. Der Mann hieß Albert Gutenmorgen, ein verheißungsvoller Name, er setzte das Fahrzeug als Zug- und Antriebsmaschine in seiner Molkerei ein. Endres begann eine Reihe von Vorführungen, die meist ziemlich spektakulär ausfielen. Frühe Unimog sehen nicht eben bullig aus (nicht einmal mit doppelter Bereifung auf der Hinterachse), und wenn Endres ein Exemplar vor eine eindrucksvolle Last spannte, mochte man zuerst vermuten, dass ziemlich bald der Hänger zeigen würde, wo es hingehet, nicht das Zugfahrzeug. Umso überzeugender war es, als sich der kleine Unimog nicht zuletzt dank Allradantrieb auch mächtigen Lasten gewachsen zeigte.

Der Unimog ist nicht nur zugstark, er ist auch geländegängig. Auch das wusste Endres zu demonstrieren, indem er interessiertes Publikum ins Erholungsgebiet an der Havelchaussee einlud und dann den Unimog lustig kraxeln ließ. All das brachte

## Der Mann hieß Albert Gutenmorgen, ein verheißungsvoller Name

den gewünschten Erfolg. Bereits 1953 verkündete Endres einen Marktanteil von stolzen 89,7 Prozent unter den Berliner Neuzulassungen von Dieselfahrzeugen in der Klasse 25 bis 34 PS. Das fand sein Echo auch in Gaggenau: Direktor Hans Rummeler sandte zum Jahresabschluss 1953 ein Glückwunschsreiben.

Die drei gemieteten Zimmer in Reinickendorf waren spätestens mit der Zusage von Daimler-Benz zu eng geworden. Hans-Henning Endres benötigte ein größeres Gelände, das er nicht weit entfernt in der Berliner Straße fand. Hier mietete er sich zusammen mit der Autowerkstatt Flatow ein, die zum technischen Partner der Unimog-Vertretung avancierte und die von Endres verkauften Fahrzeuge wartete. Die Kundschaft der folgenden Jahre liest sich wie ein Auszug aus den Gelben Seiten von Berlin: Das Polizeipräsidium nahm drei Unimog ab, die Kartoffelgroßhandlung Erwin Mencke einen, Siemens griff nach einer eindrucksvollen Zugkraftdemonstration ebenso zu wie diverse Maschinenfabriken, Kohlenhändler und sogar die Humboldt-Universität in Ostberlin.

Dazwischen gab es Aufträge wie die Großbestellung der Berliner Stadtreinigung Ende 1955: 26 Stück U25 bestellte man auf einen Schlag, allesamt mit Spezial-



ausstattung als selbstfahrende Arbeitsgeräte. 23 Stück kamen mit frontmontiertem Schneepflug, Aufreißhaken am Heck und teilweise Streumittelbehälter, drei weitere mit frontmontierter Schneefräse.

Die Geschichte des Hans-Henning Endres und seines Unternehmens zeichnet die eigentümliche Geschichte einer Stadt nach, die jahrzehntelang geteilte Frontstadt war: Die Möglichkeiten und Grenzen, die Schocks und Chancen, die Berlin durchzogen, wirkten unmittelbar auch auf die Firma. Der Bau der Mauer und ihr Fall hatten direkte Auswirkungen: 1961 fiel der Osten Berlins und das gesamte Umland als Abnehmer weg, was eine strategische Neuausrichtung verlangte; 1990 öffnete sich ganz Brandenburg und verlangte Investitionen und erneut strategische Entscheidungen mit weitreichenden Folgen.

Auch weniger weltbewegende Einflüsse hatten Bedeutung: Aufgrund verschiedener Verordnungen und Gesetzesvorgaben, aber auch fehlendem Geld konnte Endres erst im April 1963 den Grundstein für das heutige Firmengebäude am Spreeufer in

Moabit legen – obwohl er das Grundstück bereits 1956 erworben hatte.

Jedes ausgelieferte Fahrzeug erhielt damals das Markenzeichen der Firma, das gepfeilte E, gewissermaßen als Qualitätsgarantie. Ein oberschlauser Finanzbeamter stuft die Montage dieses Druckguss-Emblems eines Tages als Fahrzeugumbau ein und durfte damit einen höheren Steuersatz erheben – welchen er als satte Nachforderung für mehrere Jahre kassieren wollte. 1974 schlingerte die Kraftfahrzeugwirtschaft unter dem Einfluss des Ölshocks und einer ausgedehnten Rezession. Das drückte auf den Absatz, dazu kam der Umstand, dass Daimler-Benz den beliebten 411c aus dem Programm nahm, das Urbild des Unimog. Steyr-Daimler-Puch stellte den Haflinger ein, Linde baute keine Hydrocars mehr – es war kein gutes Jahr für die Endres KG, die all diese Fahrzeuge vertrieb. Zumindest was die äußeren Umstände anging.

Die Endres-Geschichte ist auch eine Familiensaga – die Geschwister Angelika und Hans-Rüdiger kamen kurz nach der Firmengründung zur Welt. Da die Familie in den ersten Jahren noch mit jedem Pfennig rechnen musste, gab es auch anfangs kein Familienauto – dafür aber einen Unimog,

was die Sache zumindest in den Augen der Kinder reichlich wettmachte: „Am ersten Schultag hat unser Vater uns mitsamt Schultüten im Uni-

mog vors Schultor gebracht. Da waren wir mächtig stolz“, erinnert sich Hans-Rüdiger Endres.

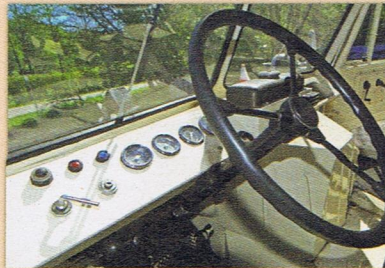
Solcherart ins Unternehmen hineingewachsen, trat er 1974 mit seiner Schwester der Geschäftsführung bei, also dem Vater zur Seite. Neben den damals aktuellen Problemen galt es immer wieder, Schwierigkeiten zu lösen – von denen eine nicht zuletzt in der schieren Qualität des Unimog begründet liegt. „Er ist halt zu gut, hält eigentlich ewig – so wartete

### Der Bau der Mauer und ihr Fall hatten direkte Auswirkungen

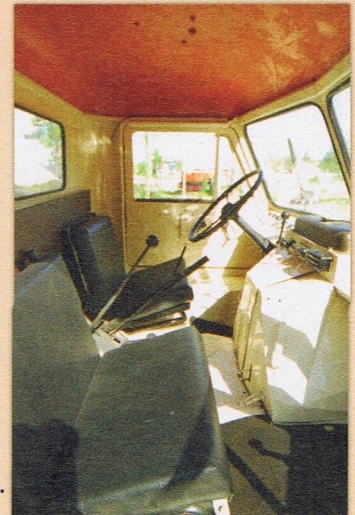


Einst waren sie 26 an der Zahl, die von Gaggenau aus auf eigener Achse nach Berlin fahren. Einer ist zurückgekehrt, ins Museum, dort bleibt er

Es ist nicht nur ein Arbeitsplatz, es ist Fahrzeuggeschichte – und zwar von Mercedes, Westfalia, der Firma Endres und der Berliner Stadtreinigung



Die Restaurierung übernahm die Firma Endres. Das Fahrerhaus wirkt heute fast wieder so wie bei der Auslieferung



Als die Unimog ausgeliefert wurden, hatten sie Aufreißhaken am Heck, um festgefahrenen Schnee und Eis aufzubrechen

So steht er auch im *Unimog Museum* in Gaggenau, der „Schneeschieber“ der Stadtreinigung aus dem Jahr 1955





# Vom Betriebshof ins Museum



Horst Wirtgen kannte sich mit Unimog und Mercedes-Motoren bestens aus. Im März 1992 begann er mit der Restaurierung der „Schneefräse“



Hans-Rüdiger Endres ließ es sich nicht nehmen und begleitete uns ins Depot des Deutschen Technik Museum in Berlin

Eigentlich ist es ein Wunder, dass der U25 mit seiner überaus eindrucksvollen Schmidt-Schneefräse überhaupt noch existiert. 16 Jahre hatte er nach seiner Ausmusterung im Januar 1975 auf dem Betriebshof der Berliner Stadtreinigung ausgehalten. Die Jahre hatten ihre Spuren hinterlassen, und jetzt war er fällig für den Schrott. Werkstattleiter Gradhand brachte es aber nicht übers Herz, den alten Kämpen in die Presse wandern zu sehen – wäre damit doch ein Stück Kommunalgeschichte verschwunden. Der Unimog ist der eine der wahrscheinlich letzten zwei Überlebenden eines Großauftrags von 28 Fahrzeugen, die die Berliner Stadtreinigung 1955 bei der Hans-Henning Endres KG gekauft hatte (der andere, ein U25 mit Schneepflug und Streugutbehälter, steht im Gaggenauer Unimog-Museum). Die Fahrzeuge fuhr seinerzeit im Konvoi auf eigener Achse vom Werk aus nach Berlin und wurden am 20.12.1955 ausgeliefert.

Werkstattleiter Gradhand setzte also einen Notruf an das damalige Museum

für *Verkehr und Technik* ab – und tatsächlich fand der Unimog einen Unterstellplatz, wenn auch das Budget für eine Restaurierung fehlte. Doch selbst dieses Problem löste sich: Hans-Rüdiger Endres, zur Zeit der Auslieferung durch seinen Vater sieben Jahre alt, erfuhr von der Rettungsaktion und bot an, den Unimog in der Ludwigsfelder Niederlassung seines Unternehmens restaurieren zu lassen. Das Fahrzeug kam im März in die äußerst kundigen Hände von Horst Wirtgen, der vor seiner Pensionierung 15 Jahre lang bei Endres Unimog gewartet hatte.

Die Nutzfahrzeuge Ludwigsfelde GmbH, ein Nachfolgeunternehmen des VEB Automobilwerke Ludwigsfelde und jetzt in Besitz von Daimler-Benz, nahm die Restaurierung in den Ausbildungsplan auf und schickte seine Lehrlinge als Helfer. Projektleiter Wirtgen stellte fest, dass der Unimog in 20 Jahren nur 2000 Betriebsstunden gesammelt hatte, den schlechten Zustand verdankte er vor allem den vielen Jahren im Freien ohne Wetterschutz. Zum Erstaunen der Lehrlinge gelang es Wirt-

gen recht schnell, die Motoren von Fahrzeug und Fräse zum Laufen zu bringen.

Das Zerlegen war erwartungsgemäß schwierig – kaum eine Schraube ließ sich noch bewegen. Ein Fachbetrieb bekam Rahmen und Blechteile zum Sandstrahlen, während die Fräse zurück in den Schwarzwald zum Hersteller wanderte. Die Ludwigsfelder Lehrlinge hatten dann jede Menge Arbeit am Blech des Unimog, besonders am Fahrerhausdach und der Überdachung des Aufbaumotors. Die Motoren selbst verlangten nicht viel, nur die Lichtmaschinen und Regler waren zu überholen.

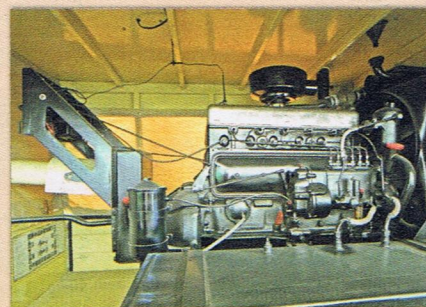
Im April 1993 traf die fertig restaurierte Fräse ein, und der Unimog wuchs, in den Originalfarben der Stadtreinigung lackiert, wieder zusammen. Zum 50. Jubiläum der Firmengründung von Hans-Henning Endres 1995 hatte er einen besonderen Auftritt auf dem Firmengelände in Moabit und steht seither in einem Außenlager des *Deutschen Technik Museum* zusammen mit anderen Berliner Nutzfahrzeugen.



Die Antriebswelle für die Fräse ging mitten durchs Fahrerhaus. Wenn's zu ruppig wurde, gab's für den Beifahrer schnelle ein Kopfnuss



Wäre er in den Alpen im Einsatz gewesen, hätte er wohl über 100.000 Betriebsstunden sammeln können, in Berlin blieb es bei 2000



Allein hätte der U 25 nichts gegen die weiße Pracht ausrichten können, aber mit 90 PS im Heck räumte er jeden Weg frei



die Stadtreinigung mit einem Nachfolgeauftrag zu der ersten Großlieferung bis 1984 und orderte dann sechs U 406“, erzählt Hans-Rüdiger Endres.

In einem begrenzten Markt wie Berlin muss man sich andere Standbeine aufbauen, wenn potentielle Abnehmer versorgt sind. So zählten bald Zug- und Hubfahrzeuge aller Art zum Programm, dazu alle erdenklichen Geräte: Atlas-Hubwagen, Vespa-Kleinlaster, Bungartz-Einachser und

Mercedes-Transporter, um nur wenige zu nennen. Sehr guter Service sei nicht vergessen. Als völlig überraschend am 9. November 1989 die Mauer durchlässig wurde, stand Endres junior staunend dabei. Den nachfolgenden Boom betrachteten er und seine Schwester mit gebotener Skepsis, sie expandierten gezielt und umsichtig ins Umland; so gibt es jetzt auch Endres-Mercedes-Vertretungen in Oranienburg und Ludwigsfelde – für Personenwagen und Lkw.

Der Unimog, der nicht nur sein Leben begleitete, bleibt Hans-Rüdiger Endres' Leidenschaft. Beim Jubiläumstreffen 2001 war er natürlich in Gaggenau dabei, er widmet sich der Unimog-Historie und hilft, technisches Kulturgut zu erhalten. Und genau so wie der Unimog Krisen und Höhenflüge erlebte, gab es aufregende Zeiten für sein Berliner Stammhaus.

Text: Alfons Göbel

Fotos: Hans-Rüdiger Endres, Knebel

### Technische Daten: Unimog 401 Berliner Stadtreinigung

Typ	Unimog AF25, Baumuster 401.104, mit Schneepflug, teils Streumittelbehälter	Unimog A25, Baumuster 401.101 mit Schneefräse und Zusatzmotor
Motor	Typ OM 636/VI-U, Baumuster OM 636.914; Viertakt-Vorkammer-Reihendiesel; im Kopf hängende Ventile, über Stoßstangen Kipphebeln von untenliegender Zahnradtriebener Nockenwelle betätigt; dreifach gleitgelagerte Kurbelwelle; Druckumlaufschmierung; Bosch-Kraftstoffeinspritzung; Wasserkühlung	
Zylinderzahl	4	4
Hubraum (cm³)	1767	1767
Bohrung x Hub (mm)	75 x 100	75 x 100
Verdichtung	19 : 1	19 : 1
PS bei U/min	25 bei 2350	25 bei 2350
Nm bei U/min	101 Nm bei 2000	101 Nm bei 2000
Kraftübertragung	Einscheiben-Trockenkupplung, Sechsgang-Wechselgetriebe, 1. und 2. Gang umkehrbar für Rückwärtsfahrt oder untersetzbar für Kriechfahrt; Verteilergetriebe; Allradantrieb mit zuschaltbaren Differentialsperren, Vorderachsantrieb zuschaltbar; Starrachsen an Schraubenfedern und hydraulischen Stoßdämpfern, Portalachsen mit Vorgelege in den Radnaben; hydraulische Bremsanlage	
Rahmen	Rechteckrahmen aus U-Profilen	Rechteckrahmen aus U-Profilen
Aufbau	Ganzstahl-Fahrerhaus (Hersteller: Westfalia); Vorbau-Schneepflug (Schmidt St. Blasien), teilweise mit pritschenmontiertem Streugutbehälter von A. Ries Bruchsal	offenes Fahrerhaus mit festem Überbau; stirnmontierte Schneefräse von Schmidt St. Blasien Typ VFU, Räumbreite 1860 mm; Antrieb (pritschenmontiert): Daimler-Benz OM 312.910 (6 Zylinder, 4580 ccm, 90 PS)
Radstand (mm)	1720	1720
L x B x H (mm)	3500 x 1630 x 2050 (ohne Aufbauten)	3500 x 1630 x 2050 (ohne Aufbauten)
Spur vorn/hinten (mm)	1284/1292 oder 1476/1484	1284/1292 oder 1476/1484
Bereifung	6.50-20	6.50-20
Leergewicht (kg)	1825 (ohne Aufbauten)	1825 (ohne Aufbauten)
Bauzeit	10/1953 bis 8/1956	8/1953 bis 8/1956
Stückzahl	2158 (Gesamtproduktion 401.104)	5462 (Gesamtproduktion 401.101)



Margarethe und Hans-Henning Endres 1985 beim 40-jährigen Firmenjubiläum. Zu diesem Zeitpunkt hatten sie sich bereits zurückgezogen

#### Die Kontaktadresse

Hans-Henning Endres GmbH & Co. KG  
 Kaiserin-Augusta-Allee 4  
 10553 Berlin  
 Tel.: 030-3468060  
 www.endres-berlin.de

Das Firmengelände in Moabit in den siebziger Jahren: Bereits 1956 hatte Hans-Henning Endres das Gelände gekauft, aber erst 1963 begannen die Bauarbeiten. Früher war das erhebliche finanzielle Risiko nicht tragbar

