

Kurz und kräftig für

Der Unimog: er schleppte Kohle an der Spree und pflügt noch heute Schnee – 50 Ja

VON GIDEON HEIMANN

Am vergangenen Freitag haben wir uns mit allradgetriebenen Lastwagen beschäftigt, die als Urlaubsmobil genutzt werden. Doch solche Fahrzeuge waren natürlich für ganz andere Aufgaben konzipiert worden. Genauer erfahren wir just an jenem Freitag, denn der Unimog-Club Gaggenau fand sich in Berlin zum „Schraubertreff“ ein. Der Verein, dem Gruppen in vielen Städten des Bundesgebiets und etliche Mitglieder auch an der Spree angehören, hatte für seine Zusammenkunft einen ganz besonderen Anlass: Die hiesige Generalvertretung, seit 1964 an der Kaiserin-Augusta-Allee 4 in Moabit, besteht demnächst 50 Jahre. Das gibt uns die Gelegenheit, auf die Geschichte dieses ungewöhnlichen Fahrzeugs und seiner Berliner Vertretung einzugehen.

Am 29. November 1951 erhielten Margarethe und Hans-Henning Endres das Bestätigungsschreiben von Daimler-Benz über die künftige Zusammenarbeit. Zu diesem Zeitpunkt hatten die Berliner schon sechs Jahre Aufbauarbeit geleistet. Das Familienunternehmen war ja nur ein paar Monate nach Kriegsende gegründet worden, berichtet Hans-Rüdiger Endres, der die Firma mit seiner Schwester, Angelika Meyer-Grant, seit rund 30 Jahren leitet.

Beginnen wir also in Berlin im Oktober 1945: Die Stadt lag in Trümmern und die Felder ringsum sollten auch wieder bewirtschaftet werden, da wurde sofort alles verfügbare an Geräten gebraucht, um anfangen zu können. Hans-Henning Endres hatte unter anderem bei Hanomag in Hannover und Lanz in Mannheim gearbeitet, später war er stellvertretender Direktor der Maschinen-Einkaufs-Zentrale der deutschen Genossenschaften mit Sitz in Berlin – kurz: er besaß nicht nur intensive Kenntnisse im Maschinenbau und in der Landwirtschaft, sondern auch die notwendigen Kontakte für die beginnende Selbstständigkeit.

Die Teilung der Stadt – die sich mit der Blockade 1948/1949 schon ankündigte – sowie die anschließende politische Entwicklung waren für den Handel, der sich vorrangig auf Landmaschinen stützte, recht ungünstig. Doch die Universal-Motorgeräte (dies ist die Bedeutung des Kürzels Unimog) brachten den Erfolg.

Um den Ursprung dieses Nutzfahrzeugs zu erkunden, sollten wir weiter zurück in die Geschichte hinein. Dass Deutschland den Zweiten Weltkrieg verlieren musste, war den Alliierten schon Anfang der 40er Jahre klar. Nur was später werden sollte, das war noch 1944 umstritten. Der amerikanische Finanzminister, Henry Morgenthau, wollte den Unruheherd gründlich kaltstellen und riet Präsident Roosevelt, auf deutschem Boden einen Agrarstaat einzurichten.

Das Kriegsende kam und alles ganz anders als befürchtet – aber davon wusste Albert Friedrich noch nichts: Er hatte zuvor die Flugmotorenkonstruktion bei Daimler-Benz geleitet und rechnete sich aus, dass er sich mit anderen Dingen wird beschäftigen müssen.

Andererseits könnte – sofern sich Morgenthau durchsetzt – in Deutschland bald eine große Nachfrage nach Motorschleppern



STADIEN EINER ENTWICKLUNG: Das Modell 401, vor dem Firmenchef Hans-Rüdiger Endres steht, s

herrschen. Doch gab es bis dahin lediglich Ackergeräte, die allein auf dem Feld etwas taugten. Auf der Straße waren sie zu unhandlich und viel zu langsam. Friedrich malte sich aus, wie erfolgreich ein Fahrzeug sein könnte, das im Gelände als motorisierter Geräteträger fungiert, aber auf befestigten Wegen schneller als alles bisherige rollt.

In Schwäbisch-Gmünd arbeitete der Metallwaren-Hersteller Erhard & Söhne. Das Unternehmen produzierte in den kargen Anfangsjahren vorrangig Haushaltswaren, da kam der Auftrag für den Bau des Unimog. Sechs Prototypen wurden gefertigt, jeder sah etwas anders aus als der andere. Nur war die Firma für eine erste richtige Serie zu klein, die inzwischen in Blech geformte Idee rollte 1948 zu den Gebrüdern Boehringher nach Göppingen. Dort stellte man schon 600 Stück her, stieß aber auch bald an Kapazitätsgrenzen, zumal die Produktion im Kerngeschäft Maschinenbau wieder anlief. So sprang das Lastwagenwerk von Daimler-Benz in Gaggenau ein, von Juni 1951 an wurde der Unimog in die Großserie übernommen.

Mit Anhang durch Berlin

Aber wer brauchte ausgerechnet in West-Berlin solche Fahrzeuge? Es waren ja ziemlich schwachbrüstige Vehikel, die mit ihren 25 PS mal gerade 53 km/h erreichten – und das ohne Last an der Hängerkupplung. Doch

in Berlin gab's damals eine Sonderregelung, wonach Anhänger steuerfrei blieben – was den Markt an Zugmaschinen immens förderte. Ob im Straßen- und Hochbau, bei Baustofflieferanten oder bei landwirtschaftlichen Betrieben, von denen es am Rande der Halbstadt ja auch noch einige gab – überall musste kräftig gezogen werden.

Oft ging's sogar um viel Kohle: Noch in den späten 50er Jahren wurden die Zentralheizungen der im Aufbauprogramm errichteten Häuser meist mit Koks befeuert, der von den Gaswerken nach der Entkokung der Steinkohle in großen Mengen abgegeben wurde. So schnauften viele Zugmaschinen mit zwei Anhängern durch die Stadt, und wer es sich leisten konnte, wählte ein vergleichsweise schnelles Zugfahrzeug, den Unimog.

Es dauerte nicht lange, da reagierten Zulieferer auf diese automobilen Neuigkeit, sie ergänzten den „Geräteträger“ um eine Reihe von Zusatzfunktionen. Jetzt konnte er zum Beispiel vom Schneepflüge schieben und hinten Tausalz streuen – eine Aufgabe, die in harten Wintern ebenso viel Kraft wie Geländegängigkeit erfordert. Sommers wurde der Pflug abgeschnallt, Wechselaufbauten ermöglichten andere Arbeiten. Die Berliner Stadtreinigung etwa orderte 1955 gleich 23 Stück. Einer dieser Wagen wurde dort noch bis 1974 genutzt, dann kam er zur Generalvertretung zurück und (1995) originalgetreu restauriert.

Spät
beson
nen, H
samt
neind
Papst“
Jähri
nau t
verbra
abteil
jede v

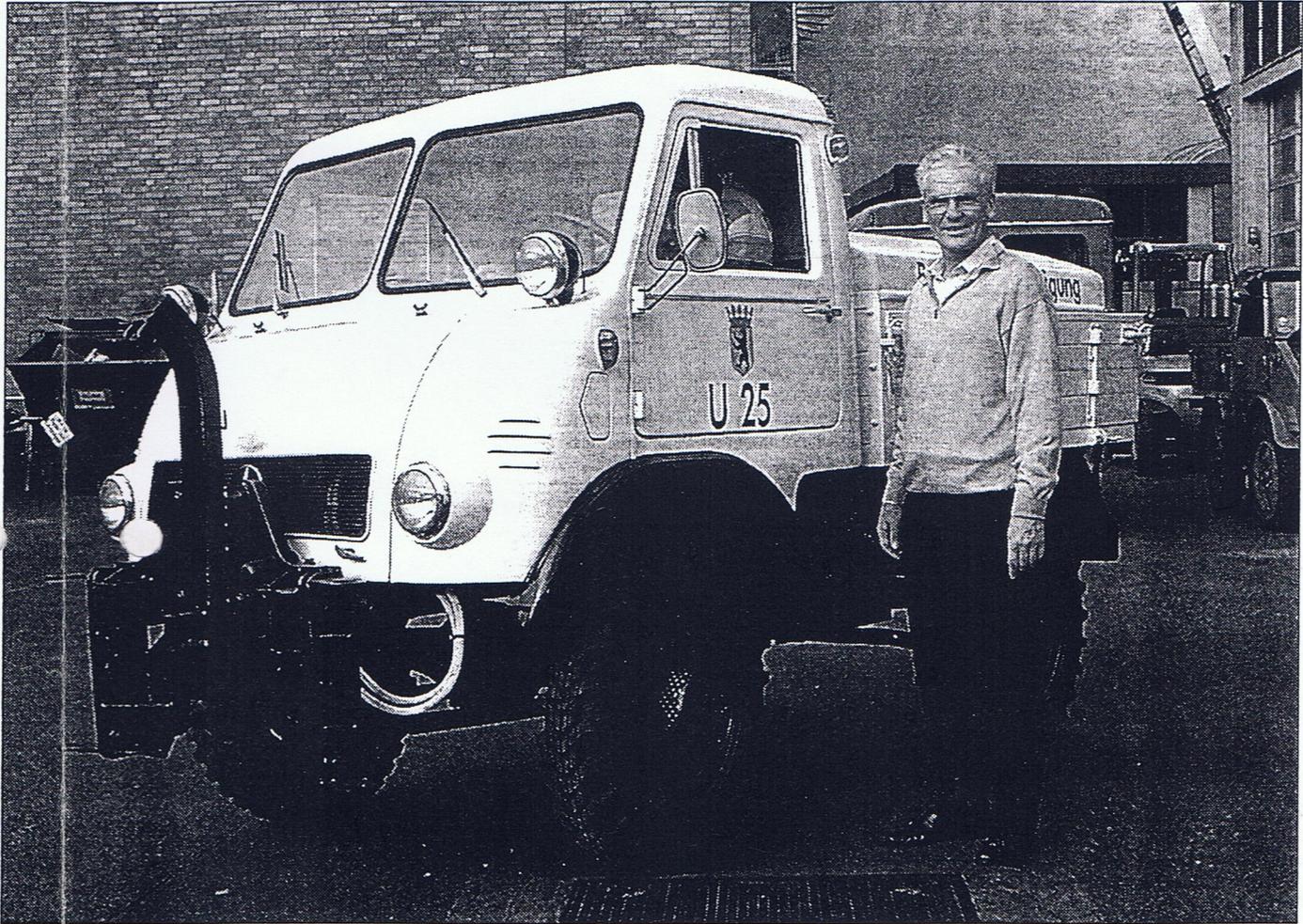
Um
den, s
nicht z
cefahr
zwar i
die Da
war. 1
lye Par
kistan.

Kom
die sic
nicht r
Model
wie Sp
kurzer
Endres
entwic
derner
len die

r die härtesten Jobs

DER TAGESSPIEGEL, 26.1.

50 Jahre Generalvertretung Endres in Berlin mit Club-„Schraubertreff“ gefeiert



steht, stammt aus dem Jahr 1955 und arbeitete bei der Stadtreinigung. Links ein aktuelles Modell der 400er Serie. Fotos: Gideon Heimann

Spätestens jetzt müssen wir einen ganz besonderen Teilnehmer des Treffens erwähnen, Heinz Schnepf. Er wird von der insgesamt etwa 4000 Mitglieder großen Fangemeinde die: Fahrzeugs als „Unimog-Papst“ verehrt. Zu Recht, denn der heute 65-Jährige hat 1950 mit seiner Lehre in Gaggenau begonnen und 42 Jahre im Werk verbracht – 34 Jahre davon in der Versuchsabteilung der Unimog-Fertigung. Er kennt jede verbaute Schraube beim Vornamen.

Nach Dakar und Peking

Um die Grenzen der Produkte zu erkunden, schreckte er auch vor harten Einsätzen nicht zurück: Schnepf düste sogar im Servicefahrzeug auf der Paris-Dakar mit, und zwar in den Jahren 1984, 1985 und 1986 – als die Dakar noch ein ganz wildes Abenteuer war. 1990 nahm er an der vierwöchigen Rallye Paris-Peking teil, fuhr durch den Iran, Pakistan, hoch ins Karakorum und noch weiter.

Kommen wir zu den heutigen Unimogs, die sich mit denen aus den Anfangsjahren nicht mehr vergleichen lassen – die frühen Modelle mit ihren 25-PS-Motoren wirken wie Spielzeuge im Vergleich zu jenen extrakurzen Lastwagen, die wir auf Hans-Rüdiger Endres' Betriebsgelände sehen. Bis zu 280 PS entwickeln die Sechszylinder-Diesel in moderner Pumpe-Düse-Technik heute, sie holen diese Leistung aus 5,8 Liter Hubraum.

Endres ist seinen Eltern denn auch für die Weitsicht dankbar, 1964 eine so hohe Werkstatthalle gebaut zu haben – manch anderer Händler hatte wohl zwischenzeitlich aufstocken müssen. Immerhin sind die modernen Unimogs fast doppelt so hoch wie ihre Ahnen. Aber weiter wachsen werden sie kaum, denn mehr als vier Meter Höhe erlaubt die Straßenverkehrs-Zulassungsordnung ohne Ausnahmegenehmigung nicht.

In den 60er Jahren stieg nicht nur die Leistung der Motoren immens, sondern auch die Kraft der als Zubehör erhältlichen hydraulischen Pumpen an Bord. Und damit erweiterte sich das Umfeld dieses Allzweckfahrzeugs wiederum erheblich. Es bietet die Möglichkeiten eines Baukastensystems, wobei die Ausstattung je nach Einsatzzweck die Kosten des reinen Basis-Automobils vervielfachen können. Sonderanfertigungen dienten schon als Flugzeugschlepper, andere Varianten arbeiten bei Bahnen als Zweibegefahrzeuge für den Reparaturdienst – sie besitzen zusätzlich zu den bereiften Rädern noch Fahrgestelle, mit denen sie wie eine Lokomotive auf Schienen rollen können.

Falls es notwendig ist, überwinden die Unimogs durchaus 100 Prozent Steigung, was einem Winkel von 45 Grad entspricht. Vorsicht ist allerdings nicht nur beim Hinauf-Fahren angeraten, sondern vor allem auf dem Weg hinunter. Denn die entscheidende Grenze wird oft gar nicht von der Motorkraft

gebildet, sondern von der Traktion der Räder auf lockerem Terrain. Geht sie verloren, gibt's leider kein unfallfreies Halten mehr.

Von solch seltenen Extrem-Events abgesehen sind die Fahrzeuge allenfalls durch üble Misshandlung kaputtzukriegen. Diese Haltbarkeit fördert das Image des Produkts, und so gehören bundesweit natürlich Bundeswehr und Bundesgrenzschutz, Katastrophenschutzdienste sowie viele Kommunalbetriebe zu den Großabnehmern. Insgesamt hat der Hersteller bis heute um die 320 000 Exemplare in alle Welt verkauft. Doch auch der Berliner Generalvertreter kann auf eine stattliche Statistik verweisen: Im Durchschnitt der Jahrzehnte setzte die Firma immerhin 50 Unimogs pro Jahr ab, insgesamt also 2650 Stück.

Wer sich dermaßen mit dem von ihm vertriebenen Produkt identifiziert, sammelt auch Modelle davon, schon von Kindesbeinen an, versteht sich. Und zu den ausgefallensten Unimogs gehören nicht nur jene aus Holz (Buche und Kiefer, wie ein Fachmann schnell feststellte), nein, es gab von Mercedes sogar ein „Sondermodell“ aus Plüsch. Nur ist das wiederum so groß, dass es nicht in die Vitrine des Chefzimmers passt. Wesentlich schmackhafter jedoch wirkt dagegen jenes kleinere Fahrzeugmodell, das Endres zum 50. Jahrestag der Firmengründung 1995 in einer Kleinserie hat anfertigen lassen: es besteht aus Marzipan.