

## Die Rettung einer Unimog-Schneefräse des Baujahres 1955

Totgeglaubte leben länger  
-----

Der Unimog gehört zu den wohl vielseitigsten Fahrzeugen, die es auf der Welt gibt. Ein solches Gefährt bekam 1991 das Museum für Verkehr und Technik aus dem Bestand der Berliner Stadtreinigungs-Betriebe geschenkt. Die voluminöse Schneefräse wird seit März 1992 von einem 69jährigen Kfz-Schlosser und einem engagierten Team brandenburgischer Lehrlinge in einem Ausbildungsprojekt in Ludwigsfelde bei Berlin restauriert.

Eigentlich war es ein Wunder, dass die alte Unimog-Schneefräse noch nicht den letzten Weg zum Schrottplatz angetreten hatte. Seit 1975 stand das Vehikel, Bj. 1955 regungslos auf dem Tempelhofer Betriebshof der Berliner Stadtreinigungs-Betriebe (BSR) herum und haderte mit seinem Schicksal. Die Schläuche der PneuS hielten keine Luft mehr, am Fahrerhaus wucherte der Rost und die hölzerne Pritsche faulte langsam aber sicher immer stärker durch. Lange hätte das hochbeinige Gefährt nicht mehr sein Aschenputteldasein durchgehalten, als in seiner lieben Not BSR-Werkstattleiter Gradhand im Ringbahnstraßen-Büro zum Telefon griff und ein Notsignal in Richtung Museum für Verkehr und Technik absetzte. „Wollt Ihr den Unimog mitsamt Schneefräse, oder soll der Wagen in den Schredder?“ fragte Gradhand ultimativ wie hoffnungsvoll den Abteilungsleiter Straßenverkehr des Museumskomplexes im Stadtteil Kreuzberg und erhielt ein Okay. „Wir nehmen das Fahrzeug in unseren Bestand auf.“ Im März 1991 konnte die Unimog-Schneefräse zunächst in eine überdachte Depothalle des MVT wandern, es handelte sich um ein Gebäude der ehemaligen Argus-Flugzeugmotorenwerke. Gottseidank ließ sich das Urviech (Unimog Zugmaschine 25, Typ 411) noch mit Muskelkraft in den neuen MVT-Unterschlupf schieben und wartete dort trocken und sicher vor Souvenirjägern, auf bessere Zeiten. Der Dämmerzustand hielt nicht lange an. Denn schon im Sommer 1992 trat der 44jährige Hans-Rüdiger Endres, seines Zeichens Geschäftsführer der Unimog Generalvertretung für Berlin und Brandenburg, auf den Plan und ließ sich nicht lange bitten. Anlässlich des vierzigjährigen Jubiläums seines Betriebes sagte er dem Museum für Verkehr und Technik die Restaurierung der betagten Unimog-Schneefräse zu, die sein Vater knapp vier Jahrzehnte zuvor höchstselbst an die BSR ausgeliefert hatte. Der gelernte Kfz-Mechaniker und Betriebswirt Endres konnte dabei auf die Hilfestellung des Unimog-Herstellerwerkes in Gaggenau und der Schneefräsenfirma Schmidt in St. Blasien (Schwarzwald) zählen.

Zunächst einmal ließ Hans-Rüdiger Endres die Unimog-Schneefräse aus dem Museumsverschlag abholen und überführte das Fahrzeug huckepack auf einem Unimog-Plateauanhänger zu seinem neuen Zweigbetrieb in Ludwigsfelde (Brandenburg). Schnell war die Schneefräse vom Unimog abmontiert, auf einer Spezialpalette für den Weg ins Schwarzwälder Herstellerwerk hergerichtet und per Bahn per Süden expediert. Während dort die Spezialisten sofort mit Sandstrahlgerät dem roten Schaufelwerk zu Leibe rückten, suchte der umsichtige Geschäftsmann Endres, der in seinem Büro liebevoll und penibel zum Teil jahrzehntealtes Material

zusammengetragen hat, das sich mittlerweile zu einer veritablen Berliner Automobil- und Unternehmensgeschichte auftürmt, nach dem geeigneten Restaurator. Bei einer Weihnachtsfeier 1991 sprach er einen seiner besten Mechaniker, den 67jährigen Horst Wirtgen an, der eigentlich längst schon plante, sein Leben als Ruheständler zu führen. Fünfzehn Jahre hatte Wirtgen bei der Fa. Endres in Moabit an Unimogs und Linde-Hydrokarren geschraubt und zudem auch mitgeholfen, zwei Unimogs für das kleine Firmen“museum“ auf Vordermann zu bringen. Die Schneefräse stellte erneut eine berufliche Herausforderung für ihn dar.

Im März 1992 rückte Horst Wirtgen dem Unimog des MVT erstmals mit Schraubenzieher und Knarre zu Leibe und wurde dabei tatkräftig unterstützt von einer Lehrlingsgruppe der Nutzfahrzeuge Ludwigsfelde GmbH. Die NLG, am 1. Februar aus der Taufe gehoben, war auf Grundlage eines zwischen der Treuhandanstalt und der Mercedes-Benz AG geschlossenen Vertrages mit dem Ziel gegründet worden, den traditionellen Automobilbauerstandort Ludwigsfelde (Produktion der IFA W 50-LKW zu Honnecker-Zeiten) langfristig zu erhalten. Die „Stifte“ unter Wirtgen´s Fittichen staunten nicht schlecht, als der agile Senior im Handumdrehen den Motor des Unimogs, der weit in die Fahrerkabine hineinragte, zum Laufen brachte. Er hatte schon bei der ersten Begutachtung festgestellt, dass das Fahrzeug („Universal-Motorgerät“) aus dem städtischen Fuhrpark gerade erst 2000 Betriebsstunden auf dem Buckel hatte. Obwohl das gedrungene Nutzvehikel über ein Jahrzehnt keinen Mucks von sich gegeben hatte, ließ sich das 25 PS-Aggregat nach einigen wenigen Handgriffen bereits starten. Auch der 6 Zylinder-Aufbaumotor (64 PS) für die Schneefräse zeigte sich von seiner besten Seite. Allerdings hatte sich in seinem Auspuffrohr, das nach oben rausging, reichlich Spritzwasser gebildet. Beim ersten Zündfunken wurde die rostige Brühe herausgedrückt, und Wirtgen und seine Mannen sahen aus wie gesprenkelte Negerküsse. Die gute Stimmung ließ sich die Restaurierungs-Crew durch dieses unfreiwillige Ereignis nicht verderben und zerlegte binnen Wochenfrist den Unimog – es war für die Auszubildenden das erste Fahrzeug dieser Art, an dem sie sich abmühten. Die Demontage stellte sie immer wieder vor große Probleme, einige Schrauben, welche das Fahrerhaus mit dem Fahrzeugrahmen verbanden, waren so verrostet, dass sie nur noch per Trennschleifer beseitigt werden konnten. Anschließend ging die zerlegte Karosserie zu einer Zossener Firma, welche den Aufbau sorgfältig sandstrahlte. Nach dieser Arbeit zeigte sich das wahre Ausmaß des Dilemmas: einige Blech sahen aus wie ein Schweizer Käse. In der Blechnerei wurden mehrere Quadratmeter Blech passend zugeschnitten, gebogen und verschweißt, um dem Unimog sein altes Gesicht wiederzugeben. In besonders schlechtem Zustand befand sich das Dach über dem Fahrerhaus und dem Aufbaumotor. Eine Tischlerei aus Ludwigsfelde nahm sich dieses Teiles an und beplankte es mit Blech. Eine Überraschung stellte der Zustand der Reifen dar. Nach dem Einzug neuer Schläuche präsentierten sich die fast vier Jahrzehnte alten Original-Latschen in noch fast jungfräulichem Zustand und werden wohl auch noch die nächste Dekade überleben. Die Felgen wurden in klassischem Unimog-Rot ausgeführt und der Aufbau bekam die alte Farbe RAL 1014 der Berliner Stadt-Reinigung verpasst.

Getriebe und Motor – wie schon gesagt – brauchten aufgrund ihres einwandfreien Zustandes nicht extra ausgebaut werden. Bei beiden Aggregaten mussten nur die Lichtmaschine und der Regler in Ordnung gebracht werden.

Keine Gnade fanden mehr die Blinklichter des heruntergewirtschafteten BSR-Unimogs. Der Originalität halber ließ Wirtgen unter seiner Aufsicht die ursprünglichen Blinker, welche der Wagen bei seiner Werksauslieferung besaß herrichten. 550

Stunden sind bereits in das Restaurierungsprojekt geflossen und eine Menge von Handwerksbetrieben in den neuen Bundesländern wurden bei dem Wiederaufbau des Fahrzeuges beschäftigt – vom Sattler bis zum Karosseriebauer. Im April 1993 wird endlich die Schneefräse aus St. Blasien wieder in der Spreemetropole eintreffen und sofort mit dem Antriebsmotor verbunden werden. Die mächtige Kardanwelle ragt schon jetzt durch die Frontscheibe des Fahrerhauses um die Fräse vom Superkriechgang auf Hochtouren zu bringen (heute gibt es übrigens 3500 Anbaugeräte für den Unimog!).

Sobald die Unimog-Schneefräse fertig ist, wird sie in einer neuen Ausstellungshalle des MVT (3000 qm) zusammen mit alten Polizeiwasserwerfern, Elektro-Straßensprengwagen, Paketauslieferungs-LKW und Doppeldeckerbussen gezeigt werden. Die Eröffnung des neuen MVT-Gebäudeteils ist für Juni 1993 geplant.

Die Adresse:

Horst Wirtgen  
c/o Hans-Henning Endres GmbH & Co. KG  
Kaiserin-Augusta-Allee 4  
1000 Berlin 21  
Tel.: 030 / 34 68 06 - 0