

Das Urviech

In Berlin restauriert ein Team junger Leute eine Unimog-Schneefräse vom Baujahr 1955

Der Unimog gehört zu den wohl vielseitigsten Fahrzeugen, die es auf der Welt gibt. Ein solches Gefährt bekam 1991 das Berliner Museum für Verkehr und Technik aus dem Bestand der Stadtreinigungs-Betriebe in der Spreestadt 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-Fräse noch nicht den letzten Weg zum Schrottplatz angetreten hatte. Seit 1975 stand das Vehikel, Baujahr 1955, regungslos auf dem Betriebshof Tempelhof 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 durch. Lange hätte das hochbeinige Gefährt sein Aschenputteldasein nicht mehr durchgehalten, als in seiner lieben Not BSR-Werkstattdirektor Gradhand im Ringbahnstraßen-Büro zum Telefon griff und ein Notsignal ans Museum für Verkehr und Technik absetzte. „Wollt ihr den Unimog mitsamt Schneefräse, oder soll der Wagen in den Shredder?“ fragte Gradhand ultimativ den Abteilungsleiter Straßenverkehr des Museumskomplexes im Stadtteil Kreuzberg und erhielt ein Okay: „Wir nehmen das Fahrzeug in unseren Bestand auf.“



Volles Rohr: Im Berlin der fünfziger und der sechziger Jahre gehörte die Unimog-Schneefräse zum winterlichen Straßenbild.

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. Glücklicherweise ließ sich das Urviech (Unimog-Zugmaschine 25, Typ 411) noch mit Muskelkraft in sei-

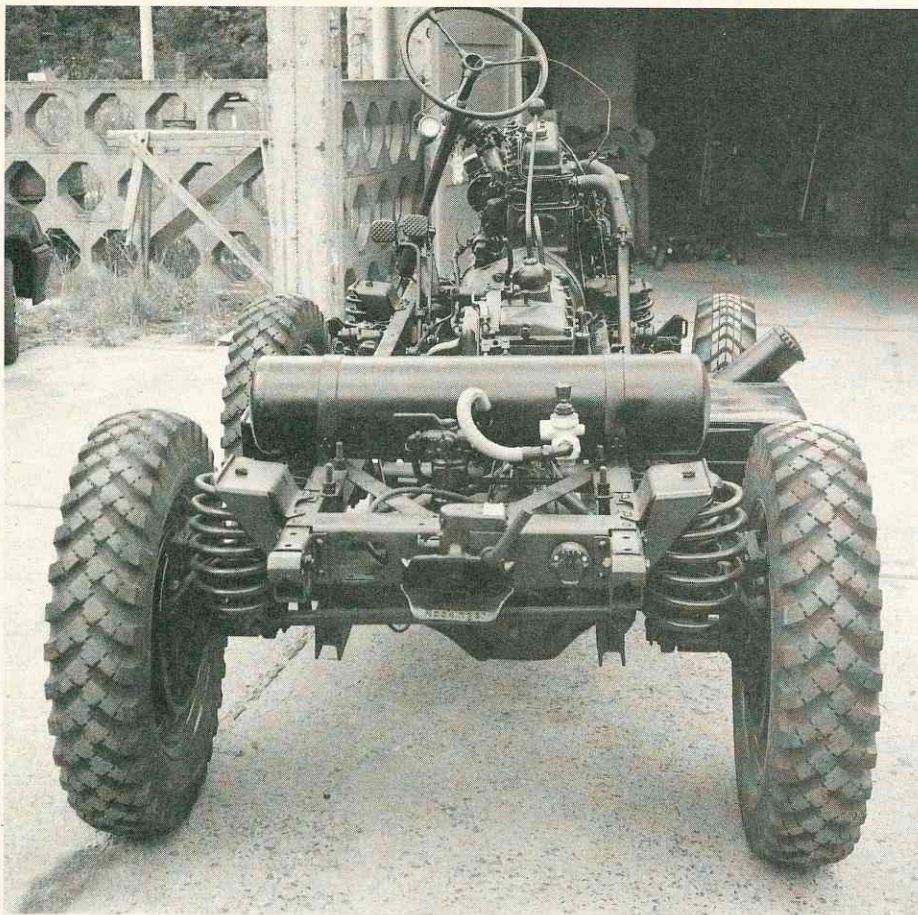
nen Unterschlupf schieben, wo es, trocken und vor Souvenirjägern geschützt, auf bessere Zeiten warten konnte.

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 40jährigen Jubiläums seines Betriebs sagte er dem Museum die Restaurierung der Schneefräse zu, die sein Vater knapp vier Jahrzehnte zuvor höchstselbst an die BSR aufgeliefert hatte. Der gelernte Kfz-Mechaniker und Betriebswirt Endres konnte dabei auf die Hilfeleistung des Unimog-Herstellerwerks 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 sie huckepack auf einem Unimog-Plateaulader zu seinem neuen Zweigbetrieb in Ludwigsfelde (Brandenburg). Schnell war die Schneefräse vom Fahrzeug abmontiert, auf einer



In Reih' und Glied: Ein Bild aus der Blütezeit des Unimogwesens in der Spreestadt — die 411er-Typen sind auf dem Hof der Stadtreinigungs-Betriebe zum Appell angetreten.



Kurz und gut: das gedrungene Fahrgestell des Unimog nach der Restaurierung. Die grobstolligen Pneus präsentierten sich zur allgemeinen Überraschung in passablem Zustand.



Starkes Stück: Als die Restaurierer den Aufbaumotor, der hier so unschuldig dasteht, erstmals zündeten, sahen sie nachher aus wie gesprenelte Negerküsse.

Spezialpalette für den Weg ins Herstellerwerk vorbereitet und per Bahn gen Süden expediert.

Während die Spezialisten in St. Blasien sofort dem Rost per Sandstrahler zu Leibe rückten, suchte Endres, nebenbei übrigens begeisterter Sammler von Dokumenten der Berliner Automobilgeschichte, nach dem geeigneten Restaurierer. Bei der Weih-

nachtsfeier 1991 sprach er einen seiner langjährigen Mechaniker an, den 67jährigen Horst Wirtgen, der eigentlich schon längst seinen Ruhestand plante. 15 Jahre lang hatte Wirtgen bei der Firma Endres in Moabit an Unimogs und Linde-Hydrokarren geschraubt und zudem auch mitgeholfen, zwei Unimogs für das kleine Firmenmuseum auf Vordermann zu bringen. Die

Schneefräse stellte eine neue Herausforderung für ihn dar.

Im März 1992, vor genau einem Jahr, rückte Horst Wirtgen dem Unimog des MVT erstmals mit Schraubenzieher und Knarre zu Leibe, tatkräftig unterstützt von einer Lehrlingsgruppe der Nutzfahrzeuge Ludwigsfelde GmbH. Die NLG, am 1. Februar 1992 aus der Taufe gehoben, war auf Grundlage eines zwischen der Treuhandanstalt und der Mercedes-Benz AG geschlossenen Vertrags mit dem Ziel gegründet worden, den traditionellen Automobilbauerstandort Ludwigsfelde (Produktion des IFA-W-50-Lkws zu Honeckers Zeiten) langfristig zu erhalten.

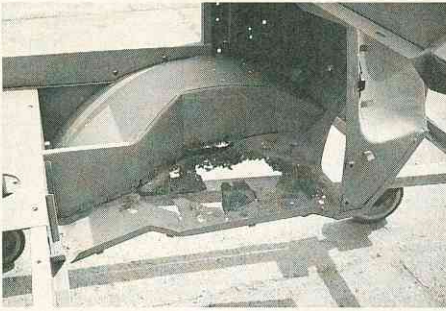
Die „Stifte“ unter Wittgens Fittichen staunten nicht schlecht, als der agile Senior den weit in die Fahrerkabine hineinragenden Motor des Unimogs im Handumdrehen zum Laufen brachte. Er hatte schon bei der ersten Begutachtung festgestellt, daß das Fahrzeug („Universal-Motorgerät“) gerade erst 2000 Betriebsstunden auf dem Buckel



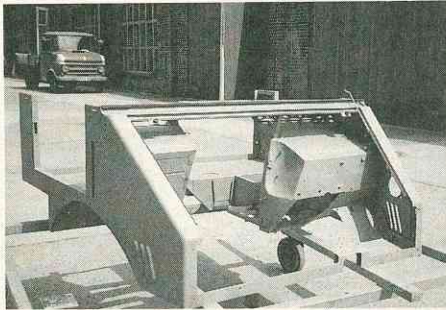
Blech machen statt Blech reden: von Hand nachgedengelter Kotflügel vorne links.

hatte. Obwohl das gedrungene Nutzvehikel über ein Jahrzehnt keinen Mucks von sich gegeben hatte, ließ sich das 25-PS-Aggregat nach einigen wenigen Handgriffen starten. Auch der Sechszylinder-Aufbaumotor (64 PS) für die Schneefräse zeigte sich von seiner besten Seite. Allerdings hatte sich in seinem nach oben ragenden Auspuffrohr Schwitzwasser gebildet — beim ersten Motorhuster wurde die rostige Brühe herausgedrückt, und Wirtgen und seine Mannen sahen aus wie gesprenelte Negerküsse. Die Crew ließ sich davon die gute Stimmung nicht verderben und zerlegte den Unimog binnen Wochenfrist — für die Auszubildenden war es das erste Fahrzeug dieser Art, an dem sie arbeiteten.

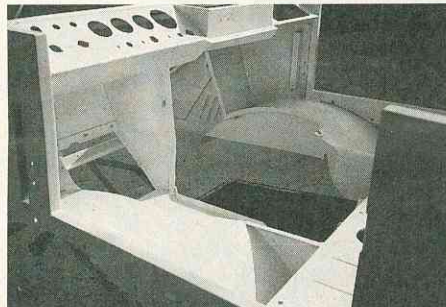
Die Demontage machte immer wieder Probleme; einige Bolzen, die das Fahrerhaus mit dem Rahmen verbanden, waren so verrostet, daß sie nur noch per Trennschleifer zu beseitigen waren. Die verrostete Karosserie ging zu einer Firma in Zossen, die den Aufbau sandstrahlte. Danach zeigte sich das wahre Ausmaß des Dilemmas: Einige Blechteile sahen aus wie Schweizer Käse.



Strahlsand des Grauens: Zu Füßen des linken Radhauses hatte der Rostfraß gewütet...



...wie sich nach dem Strahlen zeigte; ebenso am Dach, das neu beplankt werden mußte.



Lochblech: Das Armaturenbrett mit den Aufnahmeausschnitten für die Schalter und Instrumente.

In Ludwigsfelde 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 örtliche Tischlerei nahm sich dieses Teils an und beplankte es mit Blech. Eine Überraschung stellte der Zustand der Reifen dar: Nach dem Einziehen neuer Schläuche präentierten sich die fast vier Jahrzehnte alten Original-Latschen in noch fast jungfräulichem Zustand — sie werden wohl auch die nächste Dekade noch überleben. Die Felgen wurden in klassischem Unimog-Rot ausgeführt, und der Aufbau bekam die alte Farbe Ral 1014 der Berliner Stadtreinigung verpaßt.

Getriebe und Motor brauchten aufgrund ihres einwandfreien Zustands nicht ausgebaut zu werden — nur der Regler und die Lichtmaschine bedurften der Überholung. Dafür fanden die Blinker keine Gnade mehr — der Originalität halber ließ Wirtgen unter seiner Aufsicht die ursprünglichen Winker, die der Wagen bei Werksaus-



Unbedacht: Der Sechszylinder-Aufbaumotor ist bereits huckepack montiert, die Fräse, die über eine durch das Führerhaus laufende Welle angetrieben wird, fehlt jedoch noch ebenso wie das Kabinendach.



Berlin-Beige: Bei der Lackwahl griffen Wirtgen und seine Crew auf den Ton RAL 1014 zurück, wie er bei der Stadtreinigung einst üblich gewesen war.

lieferung besessen hatte, wiederherstellen. 550 Arbeitsstunden sind bislang in das Restaurierungsprojekt geflossen, zahlreiche Handwerker aus den neuen Ländern beschäftigt worden. Jetzt, im April, soll endlich die Schneefräse aus St. Blasien zurückkommen und mit dem Antriebsmotor verbunden werden. Die mächtige Kardanwelle ragt bereits 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, 3000 Quadratmeter großen Ausstellungshalle des MVT zusammen mit alten Polizei-Wasserwerfern, Elektro-Straßensprengwagen und Doppeldeckerbussen gezeigt werden. Die Eröffnung des neuen MVT-Gebäudeteils ist für Juni 1993 geplant.

Ulrich Kubisch

Oldtimer Praxis

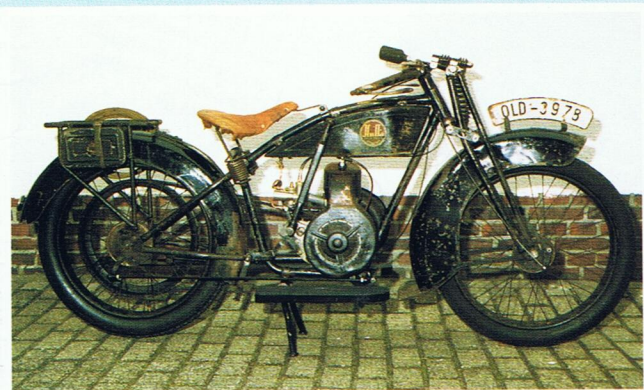
Technik · Tips · Termine

April · 4/1993

DM 3,-

1Y4018E Lit. 3200,- · Ptas. 265,- · sFr. 3,- · öS. 25,- · Dr. 550,-

Vorderachs-Überholung



Rastlos: Hulla-Rettung

Furchtlos: TÜV-Tips



Makellos: VW 1600 TL



Garagenschicksal: Der Siata Spring – ein Rost-Roadster!