

Ein flotter Feger, wann's mal wieder eng wird

Der Fumo, ein neues Modell von Multicar / Die Waltershausener Fertigung war schon zu DDR-Zeiten wirklich weltweit bekannt

Es gibt wenige DDR-Marken, die heute noch existieren, und meist bezeichnen sie Waren mit eher kurzer Lebensdauer: Radeberger Bier, Rotkäppchen-Sekt und Spee-Waschmittel. Aber unter den Handelsnamen, die überlebt haben, befindet sich auch einer aus Thüringen, der schon immer über die DDR-Grenzen hinaus für Langlebigkeit bekannt war: Multicar. Inzwischen ist daraus eine Gruppe geworden, die eine komplette Bandbreite von Spezialfahrzeugen für den kommunalen Bereich anbietet. Und mit dem Fumo präsentiert das Unternehmen nun das neueste Modell dieser vielseitigen Kleintransporter und Geräteträger, für die es vom Rasenmäher bis zur Kehrmaschine mehr als 100 Anbauteile gibt. Einige dieser Sonderfahrzeuge werden uns jetzt als Räumgeräte im Winterdienst begegnen, und zwar überall dort, wo es für große Lastwagen zu eng ist.

An eine solche Zukunft war 1920 natürlich noch nicht zu denken, als der Ingenieur Arthur Ade in Waltershausen bei Gotha mit dem Bau landwirtschaftlicher Geräte begann. Zu den ersten Produkten gehörte übrigens eine damals neuartige Sicherheits-Anhängerkupplung, die ihren Namen verdiente. Denn war die Deichsel erst auf die Kupplung ausgerichtet, brauchte kein Helfer mehr in den gefährlichen Bereich zwischen Anhänger und Zugmaschine zu treten – beim Zurückrollen schnappte die Kupplung von selbst in die Deichsel-Öse ein. Ein Prinzip, das heute noch so funktioniert.

Stahlhelme zu Kochtöpfen

Die Firma hatte schon in ihrer Frühzeit ihre Anhänger, denn die baute sie selbst mit mehr als 400 Mitarbeitern. In der Nazizeit wurden solche Teile auch fürs Militär gebraucht, die Produktion lief also durch bis zum Kriegsende. Da war erst einmal Schluss: die sowjetischen Behörden ließen alles demontieren. Wie andernorts auch, begann der Wiederaufbau mit einfachen Mitteln – aus Stahlhelmen wurden Kochtöpfe gepresst.

Da das Unternehmen aber Erfahrungen im Bau von landwirtschaftlichen Geräten und im Fahrzeugbau besaß, lief die Herstellung dieser dringend benötigten Produkte wieder an.



DIE ROHFASSUNG. Mehr als 100 unterschiedliche Maschinen und Geräte können an den Fumo von Multicar gebaut werden.

Foto: Gideon Heimann

Schon 1946 entstanden die ersten Lkw-Anhänger, die Firma entwickelte sich in dieser Sparte zu einer der führenden in der DDR.

Nun brauchten die wachsenden Fabriken zum internen Transport von Gegenständen kleine Elektro-Lastkarren. Die Planwirtschaft des Comecon hatte deren Fertigung jedoch nach Bulgarien verbannt, wo man der Nachfrage nicht nachkam. Da sich die Not nicht nach dem Plan richtete, musste ein Trick her: statt des Elektroantriebs wurde der Karre ein Einzylinder-Dieselmotor eingepflanzt. Das war die Geburtsstunde der Dieselkarre DK 3 im früheren Daimler-Benz-Werk in Ludwigsfelde bei Berlin. Dort jedoch lief bald die Lastwagen-Produktion an, also musste ein anderer Fertigungsstandort gefunden werden. Waltershausen hatte noch Kapazitäten frei, so begann 1956 dort der Karrenbau. Aus der „Diesel-Ameise“ entstand 1958 der erste Multicar, immer noch mit einem offenen Fahrer-Standplatz.

In den Folgejahren zeigte sich, dass es nicht nur für Kleintransporter, sondern

auch für kleine Geräteträger allenthalben Interessenten gab – zum Beispiel in Straßenbau und -unterhaltung, im Elektro-Anlagenbau und in der Forstwirtschaft. 1964 trug das Lasteselchen endlich eine Fahrerkabine, auch die Aufbaumöglichkeiten erweiterten sich. Die Multicars – die inzwischen zu einem Exportschlager geworden waren – erhielten nun auch eine Hydraulik, zum Beispiel für einen Muldenkipper.

Die 70er Jahre brachten einen kräftigeren Motor, eine zweisitzige Kabine und weitere Exporterfolge, übrigens auch im Westen. So stand zur Wendezeit ein vergleichsweise gesundes Unternehmen auf den Rädern, zumal die Ingenieure die Zeit nicht verschlafen hatten. Nun hatten sie endlich Zugang zu Bauteilen aus den alten Bundesländern, der M 91 erschien 1991 mit VW-Motor und verbesserter Hydraulik. Und schon ein Jahr später war der M 26 mit weiteren technischen Verbesserungen auf dem Markt.

Seit 1996 steht der 26er mit einem Vierzylinder-Diesel (105 PS) von Iveco gut im Fut-

ter, auch die Hydraulik wurde (in einer Bau-Variante) zur tragenden Säule des Antriebs. Denn wer angebaute Maschinen per Öldruck in Gang setzen will, braucht ohnehin eine dicke Pumpe – da kann man gleich das ganze Fahrzeug hydraulisch bewegen. Man spart sich ein Getriebe samt Kupplung.

Vorderachse verstärkt

Und der neue Fumo? Auch er besitzt den 2,8-Liter-Turbodiesel, der nun die Euro-III-Norm erfüllt, seine verstärkte Vorderachse kann noch schwerere Vorbauten tragen, ABS und Traktionskontrolle verbessern die Sicherheit und der Komfort für den Fahrer wuchs noch einmal beträchtlich, berichtet Ronald Noack, Mit-Geschäftsführer des Vertriebszentrums für Berlin und Brandenburg.

Was hier in der Rückschau so folgerichtig klingt, musste natürlich auch durch einige schwierige Jahre schlingern. In trockene Tücher geriet das Unternehmen erst 1998, als die Mehrheit der Anteile von der Hako-Holding übernommen wurde. Hako stellte in Bad Oldesloe bereits Reinigungsgeräte für Innen- und Außenbereiche her. Unter dem Hako-Dach versammelte sich bald eine ganze Reihe dieser kleinen bis mittleren Nutzfahrzeuge: von Kramer wurde die Marke Tremo übernommen, von Unimog (DaimlerChrysler) der UX 100. Jetzt werden alle in Waltershausen bei Multicar gefertigt, etwa 280 Beschäftigte bauen jährlich so um die 1500 Einheiten zusammen.

Für den Vertrieb in Berlin und Brandenburg sorgt Hans-Rüdiger Endres, der an der Kaiserin-Augusta-Allee 4 in Moabit die hiesige Unimog-Generalvertretung innehat. Aber da Gaggenau nur noch riesige „Universal-Motorgeräte“ baut, entstand eine Lücke für jene Kunden, die's gern ein bisschen kleiner hätten. So übernahm Endres im April dieses Jahres die Firma Hesta, die sich (an der Storkower Straße 137 in Prenzlauer Berg) zuvor schon mit den Multicars befasst hatte.

Wieder also viel Geschichte – noch dazu eine, die gut ausgegangen ist. Es muss ja jemanden geben, der uns beim nächsten Schneefall enge Gassen und Gehwege sauber kehrt und streut. GIDEON HEIMANN