

Unimog & MBtrac



Fotografien von Wolfgang Schiffer

UNIMOG
& MBtrac

Ackern wie damals

Unimog & MBtrac in historischen Bildern

Unimog & MBtrac

Ackern wie damals

Unimog & MBtrac in historischen Bildern



INHALT

KAPITEL 1 DER UNIMOG – DAS „UNIVERSAL-MOTOR-GERÄT“ DER NACHKRIEGSZEIT	4
VIELSEITIG IM WINTEREINSATZ	8
„GELÄNDE-AKROBAT“ IM WALD	20
ALLROUNDTALENT IM WEGEBAU	30
„MÄDCHEN FÜR ALLES“ BEI DER FUTTERERNT	46
WIE EIN SELBSTFAHRER IM ERNTEEINSATZ	61
STARKES ZUGPFERD FÜR DIE BODENBEARBEITUNG	85
LASTESEL FÜR GERÄTEKOMBINATIONEN ALLER ART	104
KAPITEL 2 NUR KURZE ZEIT GEBAUT, ABER DOCH EINE LEGENDE: DER MB TRAC	124

EIN WORT ZUM BUCH

Ob als Kartoffelvollernter oder Rapsdrescher, als Spezialist für Wegebau und Forsteinsatz oder als Träger von Schneepflug und -Fräse – die historischen Fotoaufnahmen des Agrarjournalisten Wolfgang Schiffer beweisen, wie vielseitig Unimog und MB trac im praktischen Einsatz unterwegs waren. Mehr als jeder andere Fotograf seiner Zeit hatte Wolfgang Schiffer stets den Ehrgeiz, Szenen aus der landwirtschaftlichen Praxis mit seiner Kamera einzufangen. So dürften zahlreiche seiner Bilder aus den frühen Jahren des Unimogs in diesem Buch einmalig sein. Zugleich belegen sie eindrucksvoll, dass die Traktoren aus dem Hause Daimler-Benz immer wieder Vorreiter landtechnischer Entwicklungen waren.

Im Vergleich zu den Traktorgeschichten von Deutz und Fendt, die wir Ihnen in den bisher erschienenen Bänden „Ackern wie damals“ vorgestellt haben, ist die Geschichte von Unimog und MB trac relativ jung. So wurde der „Ur-Unimog“ von Boehringer erst im August 1948 auf der Frankfurter DLG-Ausstellung dem breiten Publikum vorgestellt. Es folgte der Bau kleiner Stückzahlen am Standort Göppingen, bevor ab Juni 1951 Daimler-Benz die Unimog-Produktion in Gaggenau übernahm. Den MB trac präsentierte Daimler-Benz sogar erst 1972 auf der DLG-Ausstellung in Hannover.

Heute aber sind diese beiden Fahrzeuge mit dem Mercedes-Stern aus Gaggenau bereits „echte Geschichte“. 1991 lief der letzte MB trac vom Band, nachdem Daimler-Benz in knapp 20 Jahren weltweit über 40.000 Stück davon verkauft hatte. Im Jahr 2002, nach 51 Jahren und 320.000 gebauten Exemplaren, wurde auch die Unimog-Produktion in Gaggenau eingestellt und ins Lkw-Werk nach Wörth verlagert.

Umso größer ist heute die Leidenschaft der Unimog und MB trac-Liebhaber. Davon zeugen unter anderem die zahlreichen Aktivitäten rund um den Unimog-Club und das Unimog-Museum in Gaggenau. Zugleich sind die legendären Gaggenauer Zugmaschinen nach wie vor heiß begehrt auf dem landwirtschaftlichen Gebrauchtmaschinenmarkt und werden zu hohen Preisen gehandelt. Doch nicht nur für die vielen Unimog- und MB trac-Liebhaber und -Fans, sondern für jeden, der landwirtschaftliche und landtechnische Geschichte noch einmal erleben will, haben wir in diesem Buch die Originalaufnahmen aus den frühen Zeiten der „legendären Gaggenauer“ zusammengestellt.

Manfred Florus und Roland Feix, zwei alten Hasen, die die Entwicklung des Unimogs seit 1949 begleitet haben und heute ehrenamtlich für Unimog-Club und -Museum aktiv sind, sagen wir Dank: Sie haben uns bei der Bildauswahl und Kommentierung großartig unterstützt! Ein Dank geht auch wieder an Dr. Josef Mangold und seine Mitarbeiter/innen vom Landschaftsverband Rheinland in Bonn, wo die Bilder von Wolfgang Schiffer im Volkskundearchiv aufgehoben werden. Dort warten schon die nächsten Bilder verschiedener Traktorenfabrikate auf eine weitere Veröffentlichung in der Buchserie „Ackern wie damals“.

DER UNIMOG – DAS „UNIVERSAL-MOTOR-GERÄT“ DER NACHKRIEGSZEIT

Als der Diplom-Ingenieur Albert Friedrich nach dem zweiten Weltkrieg die Idee eines neuen Zug- und Antriebsfahrzeugs für die Landwirtschaft entwickelte, wollte er einen von Grund auf neuen Traktor bauen. Dieses Fahrzeug sollte vor allem auf den kleinen und mittleren landwirtschaftlichen Betrieben alle anfallenden Arbeiten erledigen und damit zur Rationalisierung der Landwirtschaft beitragen. Keine Frage – das ist Albert Friedrich und seinen Mitstreitern damals gelungen: Der Unimog hatte einiges mehr zu bieten als die Standardtraktoren der damaligen Zeit: geschlossenes Fahrerhaus mit gepolsterten Sitzen für Fahrer und Beifahrer, Hilfsladefläche, Zapfwellenstummel sowie Kraftheber vorne und hinten, seitlicher Abtrieb für eine Riemenscheibe. Geradezu revolutionär war die Getriebeabstufung: Man konnte mit nur 1 km/h im Kriechgang arbeiten, andererseits mit schnellen 50 km/h auf Landstraßen und Autobahnen unterwegs sein.

Auch der Allradantrieb über vier gleich große Räder, die gefederten Achsen, seine Rahmenbauweise und die spezielle Gewichtsverteilung machten den Unimog von Anfang an einzigartig. Zahlreiche Zulieferfirmen bauten schon früh die passenden Anbaugeräte. Seine extreme Geländetauglichkeit prädestinierte ihn zugleich für den Forsteinsatz.

Die guten Geländeeigenschaften machten den Unimog alsbald auch zum begehrten Einsatzfahrzeug bei Militärs, Straßenmeistereien, Feuerwehren und Hilfsorganisationen. Mit der Hilfsladefläche, der Druckluftanhängerbremsanlage und der Straßentransportfähigkeit war er zudem für zahlreiche nichtlandwirtschaftliche Branchen als Zugfahrzeug interessant.

Für die Landwirtschaft aber, sein eigentliches Einsatzgebiet, war der Unimog in der Tat zunächst das Allroundtalent schlechthin. Selbstfahrende Spezialmaschinen waren nicht erforderlich, weil man mit dem Unimog (fast) alle anfallenden Arbeiten erledigen konnte. Warum der Unimog tatsächlich ein echtes „Universal-Motor-Gerät“ für die kleinen und mittleren landwirtschaftlichen Betriebe der Nachkriegszeit war, erleben Sie nun mit den Bildern von Dr. Wolfgang Schiffer in diesem Buch.



Es war mit Sicherheit ein gutes Gefühl, morgens aus dem Büro auf einen Unimog zu schauen: Das Universal-Motor-Gerät für (fast) alle Arbeiten auf und rund um den Hof!

Die Möglichkeit, den Unimog für alle landwirtschaftlichen Arbeiten, aber auch den schnellen Straßentransport zu nutzen, machte ihn für viele Betriebe zu dem, was er war:
zum unentbehrlichen
„**Universal-Motor-Gerät**“.



Auch die Geländegängigkeit des Unimogs beeindruckte überall. So wurde er für diese Aufnahme kurzerhand auf den Misthaufen gefahren.





Der Unimog war ein echter Alles-
könner! Hier mit einem 5 kVa-
Stromgenerator von der Firma
Eisenmann als Schnellwechselgerät
an der Front eines Unimog 401 mit
Ochsenkopf.



Der Unimog bei der Einfahrt in eine
Mustergarage im Daimler-Benz-
Schulungsgebäude. Hier sollten
Kleingeräte, Werkzeuge usw. fein
sauber abgelegt und der Unimog
unter Dach abgestellt werden. Diese
Garage war Symbol dafür, dass man
sich damals bei Daimler-Benz inten-
siv bemühte, dem Kunden nicht nur
einen Traktor zu verkaufen, sondern
auch zu zeigen, wie er gepflegt
werden sollte.

Vielseitig im Wintereinsatz

Dank Allradantrieb, Pritsche und Frontanbaumöglichkeit gehörte der Winterdienst zu den großen Stärken des Unimog. Dieser Keilschneepflug, 2,7 m Räumbreite, diente in der Hauptsache zum Aufbrechen stark verschneiter Straßen.





Einsatz mit dem elektrobetriebenen „Urstreuer“: Ein Mann musste noch auf der Pritsche stehen und das Streumaterial einschaufeln.



Dieser „einseitige“ Schneepflug war links und rechts schwenkbar, hier an einen Unimog S (Militärausführung, Benzinmotor) angebaut. Gut zu erkennen ist der große Zylinder für die Druckluftaushebung des Schneepfluges.



Unimog 411 mit einem Ganzstahl-Fahrerhaus von Westfalia. Im kalten Winter bot das geschlossene Fahrerhaus mehr Wärme als das bekannte Allwetterverdeck des Unimog.

Kalt war es mit Sicherheit für den zweiten Mann, der im Heck des Unimogs per Luftzylinder den „Eisaufreißer“ bediente. Im Sommer diente dieses Gerät als Profiliergerät im Wegebau.





Ganz schön eng wurde es, wenn nach dem Schneepflug, wie in dieser engen Straße St. Blasiens, die Randwälle liegen blieben. Kein Problem für den Unimog, wenn er mit der zapfwellengetriebenen Seitenschleuder (0,9 m Durchmesser) die Schneemassen einfach in weitem Bogen von der Straße wegschleuderte.

Unimog S bei der Passräumung. Das
größere Schleuderrad hatte einen
Durchmesser von 1,1 m.





Je nach Schneebeschaffenheit konnte so eine Wurfschleuder die weiße Masse
15 bis 30 m weit neben die Straßenränder schleudern.