

Mit dem Unimog im Abendkleid zur Hochzeit

Prototyp Nummer 2 kommt im Jahr 1950 von Göppingen nach Rotenfels / Karl Gutmann als Käufer

Gaggenau (wess) – Es war schon ein ganz besonderes Gefährt, das der Rotenfelsler Karl Gutmann 1950 nach einem Arbeitseinsatz bei Gebrüder Boehringer in Göppingen in sein Heimatdorf mitbrachte: Der Prototyp Nummer 2 des Unimog, noch gebaut bei Erhard & Söhne in Schwäbisch Gmünd. Mit vier weiteren Kollegen war er zuvor vom Benzwerk aus in die zwischenzeitliche Produktionsstätte der ersten 600 Unimog nach Göppingen entsandt worden, um sich dort in die Montage des Unimog einzuarbeiten. Schließlich sollte der im Laufe des Folgejahres in Gaggenau gebaut werden.

Gutmann war von dem Fahrzeug so begeistert, dass er sich privat den Prototyp 2 kaufte. Schnell wurden er für allerlei Transportaufgaben, insbesondere für das Einbringen von Bürgerholz, eingesetzt, und so entwickelte sich ein interessanter Nebenerwerb für die Familie.

Der Sohn, Karlheinz Gutmann, erinnert sich im Band 2 der „Geschichten rund um den Unimog“: „Das Geschäft entwickelt sich gut. An einem Samstag brachten wir es oft auf 20 Ster Holz, die wir im Wald aufluden und dann zu unseren Kunden transportierten. Für das Aufladen, Transportieren und Abladen verlangten wir DM 4,50. Für mich blieben meistens noch 20 Pfennig Trinkgeld hängen. Viel Geld damals.“

Der Transport beschränkte sich aber nicht auf Holz, es wurde auch gelegentlich Kies für die Häuselbauer oder Mist für die Nebenerwerbslandwirte auf der Pritsche oder auf dem Einachsanhänger befördert.“ Sonntags kamen Bänke auf die Pritsche und los ging es. Überall erregte das Fahrzeug Aufsehen.

Nach dem Erwerb eines bereits in Gaggenau gebauten Unimog 2010 verkaufte Karl Gutmann Ende 1951 den Unimog-Prototypen an Holzbau Hurrle. Ein Jahr zuvor hatten Vroni Hurrle und Friedrich Dinger geheiratet und führten das Geschäft.

Der Unimog brachte einen großen Fortschritt. Mit einem Anhänger des benachbarten Anhängerbaus Lindner konnten zwölf Kubikmeter Holz auf einmal zur Baustelle gefahren werden.

Prototyp 1 mit Totalschaden

Als 1956 zum Jubiläum „50 Jahre Unimog“ der älteste seiner Art gesucht wurde, war es der von Holzbau Hurrle, denn Prototyp Nummer 1 hatte zuvor einen Totalschaden. Anfang der 1960er Jahre wurde der Prototyp Nummer 2 bei der Anschaffung eines leistungsfähigeren Unimog in Zahlung gegeben. Heute stehen im Deutschen Landwirtschaftsmuseum Stuttgart-Hohenheim der Prototyp Nummer 5 und im Unimog-Museum der Prototyp Nummer 6.



Unimog-Prototyp Nummer 2 im Jahr 1956 auf dem Betriebsgelände von Holzbau Hurrle in Gaggenau.

Hellauf begeistert war Vroni Hurrle, als sie hörte, dass jetzt wieder ein Unimog auf dem Betriebsgelände von Holzbau Hurrle zum Einsatz kommt. Dabei erinnert sie sich, dass es auch privat ein Glücksfall war, einen Unimog zu besitzen, denn Personenwagen waren Anfang der 1950er Jahre Mangelware. Wie Karl Gutmann hatte auch ihr Mann Sitzbänke angefertigt, und so wurden Ausfahrten – im Winter insbesondere zum Skifahren – gemacht. Schmunzelnd ergänzt sie: „Wir sind mit dem Unimog auch einmal zu einer Hochzeit nach Lauf gefahren – ich mit einem Abendkleid!“

Mitte August dieses Jahres wurde der Fuhrpark von Holzbau Hurrle im Ottenauer Pionierweg um einen Unimog 1400, Baujahr 1995, erweitert.

Damit knüpft der Inhaber Simon Baumann ganz bewusst an eine besondere Tradition an, denn der allererste Unimog in Gaggenau, der Prototyp Nummer 2, lief bereits 1951 in diesem Betrieb.

2019 waren Holzbau Hurrle und Rolladenbau Hurrle aus den beengten räumlichen Verhältnissen in der Gaggenauer Viktoriastraße in den Pionierweg nach Ottenau umgezogen (wir berichteten). „Ein richtiger Schritt, den wir nie bereut haben“, so Simon Baumann heute. Statt 3500 stehen jetzt 5500 Quadratmeter mit einer besseren Verkehrsanbindung zur Verfügung. Da sich auch hier immer wieder die Aufgabe stellte, langes Holz mit einem möglichst kurzen Zugfahrzeug zu transportieren, hatte Baumann die Idee, auch aus histo-



Simon Baumann mit seiner Neuerwerbung für seinen Fuhrpark bei Holzbau Hurrle, einem Unimog 1400. Fotos: Wessel

rischen Gründen das Angenehme mit dem Nützlichen zu verbinden. „Wenn wir wieder am Ende einen Unimog auf dem Hof hätten, wäre das cool!“ dachte sich Baumann, und begab sich auf eine intensive Suche nach dem am besten geeigneten Unimog.

„Zweites Leben im zivilen Bereich“

Gefahrene Kilometer, Baujahr, Leistung und Zustand und natürlich auch der Preis waren dabei die wesentlichen Entscheidungskriterien. Letztlich empfahl ihm ein renommierter Unimog-Händler, einen gut gepflegten Unimog 1400 mit 136 PS zu nehmen und stellte ein Fahrzeug zur Probe auf den Hof. Schnell

war klar, dass ein Fahrzeug in dieser Art genau das Richtige wäre.

Aus dem früheren Bestand der Bundeswehr wurde ein Unimog mit nur 80000 gefahrenen Kilometern in gepflegtem Zustand ausgewählt, der zuvor als Flugzeugschlepper im Einsatz war. Für sein „zweites Leben im zivilen Bereich“ erhielt der Unimog für seine besonderen Transportaufgaben unter anderem vorne und hinten ein Zugmaul und Ballast auf die verkürzte Pritsche. Und natürlich wurde das Öl in die Firmenfarbe Weiß umlackiert.

Damals wie heute begeistert der Unimog durch seine enorme Zugkraft. Heute zieht er bis zu 24 Tonnen. Hatte der kleine Unimog-Prototyp nur 25 PS, so sind es heute mehr als fünfmal so viel.