

Die Legende Unimog begann mit dem Boehringer



Das Boehringer-Projekt sB 221‰

Von Hans-Jürgen Wischhof

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	1
Vorwort	2
1. Der Boehringer-Unimog im Vergleich zum Ferguson TE 20.....	3
2. Beschaffung des Boehringer-Unimog 70200/00221 (sB 221%).....	4
3. Typenkunde Boehringer 70200 / U 2010 / U 401 und Bewertung des sB 221% nach diesen Kriterien	6
4. Entscheid zur möglichst authentischen Restaurierung des sB 221% und die begleitende Projektgruppe	8
5. Materialbeschaffung, ein aufwendiger und langwieriger Prozess	9
6. Restaurierung und deren Dokumentation.....	12
7. Beschaffung und Ausstattung des sB 221% mit Geräten und Anbauten	16
8. Förderer und Unterstützer des Projektes.....	17
9. Literaturhinweise	18

Text: Hans-Jürgen Wischhof

Bilder: Manfred Gasafi, Claudio Lazzarini, Carl-Heinz Vogler

Gestaltung: Claudio Lazzarini

Druck: Scharer Druck & Medien

Nachdruck unter Quellenangabe gestattet, Belegexemplar erwünscht.

Vorwort

Es gibt nur wenige Fahrzeuge denen es vergönnt ist, dass für sie ein eigenes Museum geschaffen wurde. Der Unimog gehört zu dieser Spezies. Erfunden und entwickelt von Experten, die weder mit der landwirtschaftlichen Praxis vertraut waren, noch ahnten, welcher großartiger Entwurf ihnen mit dem einzigartigen Konzept gelingen sollte. Der Unimog als erste Neuentwicklung eines Traktors nach 1945 hatte es außerordentlich schwer als land- oder forstwirtschaftlicher Traktor anerkannt zu werden, obschon er durch seine Vielseitigkeit die Arbeitsverfahren in der Landwirtschaft revolutionierte und als der wahre Vater aller so genannten Systemtraktoren gilt. Dass der Unimog wegen seiner spezifischen Gene auch noch andere Fähigkeiten entwickelte ist hinlänglich bekannt.

Als ich 1990 nach Gaggenau kam und die Verantwortung für das Unimog-Geschäft übernahm, habe ich alsbald veranlasst, dass ein Gaggenauer Unimog (U 2010) von der Schweizer Armee zurückgekauft wurde. 1992 kaufte ich selbst einen U 411c und begann alte Gerätschaften für den Unimog zu sammeln, ohne zu ahnen, dass wir einmal ein eigenes Museum für den Unimog in Gaggenau errichten werden. Die Idee für das Museum stammt vom Unimog Club Gaggenau (UCG), dessen Mitglieder entscheidend dazu beigetragen haben, dass wir im Juni 2006 das Museum eröffnen konnten. Die inhaltliche Gestaltung des Museums wurde geprägt durch die Inselgruppe unter meiner Federführung. Nachzulesen im Buch *Faszination Unimog Museum* Autor Dieter Mutard.

Wir brauchen einen Boehringer-Unimog für das Museum. Manfred Florus und ich nahmen Kontakt auf mit dem Leiter des Deutschen Landwirtschaftsmuseums in Stuttgart Hohenheim. Dr. Herrmann stellte uns den U 5 (Prototyp) ausnahmsweise für zwei Jahre leihweise zur Verfügung. Danach konnte die Daimler AG den U 6 (Prototyp) erwerben und überließ diesen dem Unimog-Museum. Einen Boehringer aus der Serie (von insgesamt 600 Einheiten) konnten wir nur zeitweise ausleihen jedoch nicht erwerben. Mein Anliegen als Vorsitzender des Kuratoriums war es, einen Boehringer-Unimog zu suchen, der eventuell zum Verkauf anstand, zugehörige historische Geräte zu beschaffen, Sponsoren für das Projekt zu begeistern, um das ganze Ensemble dem Unimog-Museum zu schenken.

Das Ziel war klar: das Unimog-Museum braucht für seine Entwicklung und Kompetenz Schlüsselmaschinen in seiner Verfügungsgewalt. Dazu gehört ein Boehringer-Unimog aus der Serie von 1950 in einem präsentablen authentischen Zustand. Aber wo findet man ein solches Fahrzeug mit einem Original-Motor (OM 636.912) und Geräten aus den 1950er Jahren? Wer engagiert sich bei der Beschaffung von Teilen und Komponenten, wer hat die Kompetenz, das Fahrzeug unseren Ansprüchen entsprechend zu restaurieren und wer unterstützt das Projekt finanziell? Die vorliegende Broschüre beschreibt das erfolgreich abgeschlossene Projekt *SB 221* dessen Federführung ich übernommen hatte.

Mein ganz besonderer Dank gilt den Förderern und Unterstützern dieses Projekts (siehe Seite 17), die ebenso wie ich von der Legende Unimog fasziniert sind. Ich wünsche viel Vergnügen beim Lesen dieser Broschüre.

Gernsbach/Gaggenau, den 26. April 2013



1. Der Boehringer Unimog im Vergleich zum Standardtraktor Ferguson TE 20 im Jahre 1948

Ferguson TE-20

- Hinterradantrieb
- Fahrgeschwindigkeit bis ca. 25 km/h
- Einfacher Schalensitz für einen Fahrer
- Dreipunktanbau für Geräte
- Regelhydraulik
- Zapfwelle hinten
- Zusatzantrieb für Riemenscheibe

Der modernste Standardtraktor von 1948

(steht im Unimog-Museum)



Unimog

- Allradantrieb
- Vier gleich grosse Räder
- Zwei gleiche, gefederte und gedämpfte Portalachsen mit Differentialsperre
- Fahrgeschwindigkeit bis ca. 50 km/h
- Fahrerhaus für zwei Personen
- Pritsche mit 1 Tonne Zuladung
- Geräteanbau hinten, vorne, auf der Pritsche/Fahrgestell und seitlich
- Zapfwelle vorn und hinten
- Seitenantrieb für Hofgeräte
- Druckluftanlage



2. Die Beschaffung des Boehringer-Unimog **1B 221Í**

Aus der Anfangszeit des Unimog fehlt dem Unimog-Museum ein Boehringer-Unimog in grüner Standardfarbe und kompletter Ausstattung für die Anwendung in der Landwirtschaft. Versuche, einen solchen Unimog auf Dauerleihbasis zu erhalten schlugen ebenso fehl wie der Kauf eines Boehringer-Unimog auf dem freien Markt zu vertretbarem Preis.

Mein Freund und Geschäftspartner Mustafa Koluman feierte seinen 80. Geburtstag im Unimog-Museum mit zahlreichen Gästen aus aller Welt. Geschenke wollte Koluman nicht haben. Statt dessen bat er seine Gäste mit der Einladung um eine kleine Spende für das Unimog-Museum, sofern daran Interesse bestünde. Offen war zunächst, was auf Wunsch von Koluman . er ist Hauptförderer des Unimog-Museum - mit der genannten Spende tatsächlich geschehen sollte. Er präziserte dann seine Überlegung wie folgt: Sinnvolle Ergänzung der inhaltlichen Weiterentwicklung des Unimog-Museum, die für jeden Besucher wahrnehmbar ist.

In dieser Überlegung sah ich dann die Chance zur Beschaffung eines Boehringer-Unimog für das Unimog-Museum. Aber: Wo findet man ein solches Fahrzeug, wer gibt dieses ab und haben wir die Mittel um es zu erwerben? Ohne Sponsoren und Glück kommt man nicht zum Erfolg. Josef Paul, Inhaber und Geschäftsführer der Paul Gruppe, Passau, war Gast bei der Geburtstagsfeier von Mustafa Koluman. Er ist ein Unimog Fan und hat einen Bekannten, der privat ein Museum mit alten Fahrzeugen in der Nähe von Passau betreibt. In diesem Museum stand der Boehringer-Unimog mit der Nummer 70200/00221 aus dem Jahr 1950. Die Tatsache, dass Josef Paul Herrn Hans Brummer, Neuburg am Inn, davon überzeugen konnte, seinen Boehringer-Unimog zu einem vertretbaren Preis für das Unimog-Museum herzugeben, erfüllt mich mit großer Dankbarkeit. So konnte ich am 22. Juli 2011 in einem Aktenvermerk an den Vorstand des Unimog-Museum festhalten, dass ein Boehringer-Unimog für das Unimog-Museum beschafft werden konnte.



So kam dieser Boehringer-Unimog nach Gaggenau.

Boehringer-Unimog 70200/00221
Erstmals zugelassen am 03.05.1950

Erster Besitzer: Josef Wiedemann, Kreis Kaufbeuren

Amtliches Kennzeichen: AB 165-298

Kopie des Original Kraftfahrzeugbriefes

I. Der Kraftfahrzeugbrief ist mit dem Zulassungsantrage der Zulassungsstelle einzureichen. Als wichtige Urkunde ist der Kraftfahrzeugbrief vom Eigentümer zu Hause — keinesfalls im Fahrzeug — sorgfältig aufzubewahren. Er bleibt für das Fahrzeug bestehen und ist gemäß Ziffer III auf dem laufenden zu halten, bis das Kraftfahrzeug endgültig außer Betrieb gesetzt (zum Beispiel verschrottet) wird.

II. Der Verkauf eines Kraftfahrzeuges ist ohne den zugehörigen Kraftfahrzeugbrief nicht zulässig. Der bisherige Halter hat das verkaufte Kraftfahrzeug unter Angabe des Käufers und Beifügung der Empfangsbestätigung über den dem Erwerber ausgehändigten Kraftfahrzeugbrief und -schein bei der Zulassungsstelle sofort abzumelden. Der Erwerber hat den Brief der zuständigen Zulassungsstelle unverzüglich vorzulegen und die Ausfertigung eines neuen Kraftfahrzeugscheins zu beantragen.

III. Alle im Kraftfahrzeugbrief enthaltenen persönlichen und sachlichen Angaben müssen richtig sein. Jede Änderung am Fahrzeug oder in den Zulassungsverhältnissen ist daher der Zulassungsstelle unter Vorlage des Kraftfahrzeugbriefs unverzüglich zu melden, und zwar auch dann, wenn ein Kraftfahrzeug vorübergehend außer Betrieb gesetzt ist. Meldepflichtig sind insbesondere:

1. technische Änderungen am Fahrgestell, Motor, Aufbau oder z. B. auch die Anbringung einer Anhängervorrichtung am Kraftwagen oder eines Beiwagens am Kraftrad.
2. Verschrottung, Ausschichtung oder sonstige endgültige Außerbetriebsetzung.
3. Jede Wohnungsänderung des Fahrzeughalters sowie jede Verlegung des regelmäßigen Standorts des Kraftfahrzeugs (bei vorübergehender Verlegung des regelmäßigen Standorts ist eine Meldung nur erforderlich, wenn die Verlegung für länger als 3 Monate erfolgt).

IV. Der Verlust des Kraftfahrzeugbriefs ist der Zulassungsstelle, bei der das Fahrzeug zuletzt geführt wurde, unverzüglich anzuzeigen. Diese veranlaßt die Ausfertigung eines Ersatzbriefs. Ebenso ist das Abhandenkommen des Fahrzeugs der zuständigen Zulassungsstelle zu melden.

V. Nichtbeachtung der gesetzlichen Bestimmungen zieht empfindliche Strafen (Geldstrafe oder Haft) nach sich.

Kraftfahrzeugbrief I Nr. 2394756 *

- 3 -

Das Fahrzeug ist heute mit dem amtlichen Kennzeichen AB 165-298 zum Verkehr zugelassen worden für:

Name: Josef Niedemann
 (Bei Eigennamen: Vorname Josef Nachname Niedemann)

Beruf, Gewerbe, Stand: Großhändler

Wohnort: Großsemmat Post: _____

Straße, Haus-Nr. 27

Standort des Fahrzeugs: Landratsamt Kaufbeuren
 (Sofern nicht gleich dem Wohnort)

— Zulassungsstelle — 1. 1. 1950
 (Name und Ort der Zulassungsstelle) (Datum)

(Stempel) (Unterschrift) (Schlüssel-Nr. d. Zul.-Steuer)

Eingetragen, den _____ 19____

Sammelstelle für Nachrichten über Kraftfahrzeuge

Das Fahrzeug ist heute mit dem amtlichen Kennzeichen AB 165-298 umgeschrieben worden auf:

Name: Josef von Kellner
 (Bei Eigennamen: Vorname Josef Nachname von Kellner)

Beruf, Gewerbe, Stand: Kaufmann in Lager- und Handelswaren

Wohnort: Wahlberg Post: Waging

Straße, Haus-Nr. Kaufbeuren, Id. Hainberg

Standort des Fahrzeugs: _____
 (Sofern nicht gleich dem Wohnort)

Landratsamt Kaufbeuren 5. Mai 1954
 (Name und Ort der Zulassungsstelle) (Datum)

(Stempel) (Unterschrift) (Schlüssel-Nr. d. Zul.-Steuer)

Eingetragen, den _____ 19____

Sammelstelle für Nachrichten über Kraftfahrzeuge

(Stempel)

Kraftfahrzeugbrief I Nr. 2394756 *

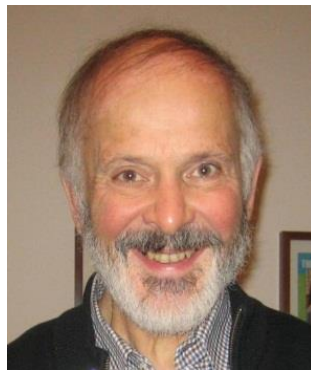
3. Typenkunde Boehringer-Unimog und Bewertung des bB 221Í nach diesen Kriterien

Nur der Experte erkennt die Unterschiede, die einen U 2010 oder U 401 von einem Boehringer-Unimog unterscheiden. Zum U 2010 sind es etwa um die 40 Details, die abgeändert wurden. Diese Änderungen hatten ihre Ursache in den veränderten Herstellungsverfahren im Werk Gaggenau gegenüber der Firma Boehringer in Göppingen, denn man hatte in Gaggenau viel mehr Erfahrung mit Werkzeugen und der betriebswirtschaftlich günstigeren Herstellung.


Auf dieser Seite zeigen wir diejenigen Veränderungen, die heute, dank der von Carl-Heinz Vogler und Heinz Schnepf aufbereiteten Unimog-Typenkunde, fast jeder Unimog-Fan kennt.



Heinz Schnepf



Carl-Heinz Vogler



Typenkunde


















Vergleiche: Boehringer, U 2010 und U 401

CHV 2012

Typ: Boehringer (70.200)

Produktionsort: Göppingen Stückzahl: 600 Bauzeit: 1949+1950
 Ausführung: Cabrio Baumuster: 1* Getriebe: Boehringer 6 Gang
 Motor-Baumuster: 636.912 Leistung: 25 PS Hubraum: 1697 ccm
* zwei Vorserien-Modelle

Optische- und techn. Detailänderungen

Ventildeckel		Achsendeckel	
Radnaben		Pritschenrahmen	
Türscharniere		Armaturenblech	
Kotflügel vorne		Kotflügel seitlich	
Reifen	 6.5 - 20	Boehr.-Felgen	
Radstand	 Kurz, 1720mm	Ochsenkopf	
Fahrerhaus		DLG-Plakette	
Ackerschiene	 Kurz	Frontgrill	
		Farben	

DB 6286 Unimog-Grün, Tannengrün
Sonderfarben bei Streitkräften

Besonderheiten: Heute im UCG ca. 50 Stück, 44 von 600 Stück gingen an die Schweizer Armee

Bewertung des MB 221

Zunächst stand die Frage an, in welchem Zustand stellen wir den MB 221 in das Unimog-Museum? So wie er ist? Dann zeigen wir einen besseren Scheunenfund. Machen wir eine Teilrestaurierung mit insbesondere optischen Maßnahmen? Machen wir ihn fahrfähig?

Die größte Herausforderung war der nicht typenkonforme Tauschmotor des Baumusters 636.914. Wollen wir einen Boehringer in das Unimog-Museum stellen mit einem Tauschmotor? Wohl kaum. Zudem hatte das Unimog-Museum einen Boehringer-Unimog nicht auf der Prioritätenliste für Beschaffungen. Es gab ja bereits den Prototypen U 6.

Eine der ersten Arbeiten am Boehringer war am 25. 8. 2011 eine Bestandsaufnahme mittels mehrerer Checklisten (Muster der Checkliste auf der rechten Seite).

Hans-Jürgen Wischhof, Heinz Schnepf und Carl-Heinz Vogler begutachteten akribisch alle Details und ordneten sie in die Checkliste ein. Besondere Bedeutung hatte dabei die Spalte Defizit. In dieser Spalte finden wir die Problemstellung bzw. auch den Erledigungsvermerk.

In der Summe sind es vier Seiten Checklisten, die im Gesamtbericht dargestellt werden (hier nur auszugsweise).

Für die Restaurierung bzw. für eine erste Kostenplanung war diese Vorgehensweise notwendig.

Checkliste zum Boehringer-Unimog		14.09.2011 GHV
Checkdurchführung am 25.8.2011: Wischhof, Schnepf und Vogler		02.12.2011 HJW
Detail	In Ordnung (Zustand?)	Defizit? Unbedingt erledigen = rot , o.k. kann so bleiben bzw. liegen Zusagen zur Beschaffung der Komponenten vor
Fahrgestell-Nr.	70200/ 00221, Bj. 50, EZ 3. 5. 1950	o.k. ✓
Typschild im Motorraum	vorhanden	o.k. ✓
Motor läuft an?	Tauschmotor Typ 6 914 Rev. Motor 636.912	Nach Batteriewechsel- Motor dreht durch. Glühvorrichtung defekt
Batterie?	Nicht vorhanden	Batteriekastenboden ersetzen
Ölverluste?	Vorderachse Ölverlust	Vermutlich an den Gelenkwellen
Motor, Getriebe, Neben- abtrieb	Für Museum o.k. Inzwischen wurde ein re- vidierter Original-Motor gekauft, Zustand 1	Nebenabtrieb wird nachgerüstet, HJW, Kauf von H. Warth, Stgt. ✓ Riemenscheibe von M. Wessel ✓
Ventildeckel geteilt	Nein, da Tauschmotor 914	Ziel ist, ein Originalmotor zu beschaffen. Erledigt
Achsdeckel geschraubt	Original Boehringer Achse vorne+ hinten geschraubt	o.k. ✓
Radnaben zylindr.	Nein, konisch wie beim U 2010	o.k. ✓ Werden durch Originale getauscht oder abgedreht
Pritschenrahmen Radian an Pritsche, Zustand?	Boehringer-Pritsche Zustand 4	o.k. ✓ Rückwand wird nach-bearbeitet (passt nicht)
Türscharnier mit Anschlag, Zustand Türen?	Scharniere mit Anschlag, Zustand Türen 4 bzw. 6	Rechte Tür o.k. und li. Tür fällt heraus (verbeult)

4. Entscheidungsumfang Restauration und begleitende Projektgruppe

Beim Jahrestreffen des Unimog Club Gaggenau e.V. vom 09. bis 11. September 2011 in Wilbertoord/Niederlande traf ich mit Claudio Lazzarini und Rainer Schmidt zusammen. Ich berichtete über den Stand der Beschaffung des sB 221% und der aktuellen Bewertung des Boehringer, der dem Unimog-Museum geschenkt wurde. Unsere Diskussion zur Frage, in welchem Umfang wir den sB 221% restaurieren sollten, dauerte mehrere Stunden. Ein Telefonat von Claudio Lazzarini in die Schweiz führte zu dem Ergebnis, dass ein total revidierter Boehringer-Motor verfügbar wäre. Diese eventuelle Möglichkeit sollte ab sofort bei den weiteren Überlegungen zum Grad der Restaurierung des sB 221% mit berücksichtigt werden.

Im Verlauf der weiteren Diskussion in Wilbertoord reifte folgender Plan:

- Restaurierung auf der Basis der durchgeführten Bewertung des Fahrzeugs vom 25.08.2011, jedoch sollten wir dem Serienzustand des Boehringer von 1950 möglichst nahe kommen. Wir waren uns dabei bewusst, dass dieses Ziel nur mit einem sehr hohen Engagement möglich sein wird.
- Sicherung des Motors OM 636.912. Wenn verfügbar, dann hat das Konsequenzen für das hohe Niveau der Restaurierung
- Start eines Projektes, das die geplante Restaurierung aktiv begleitet.
- Suche nach Sponsoren mit dem Ziel, das restaurierte Fahrzeug dem Unimog-Museum ohne Kostenfolge zu schenken.

Projektbeschreibung:

- Restaurierung des fahrfertigen sB 221% auf möglichst authentischer Basis.
- Neben den beiden Prototypen U 5 (Standort: Deutsches Landwirtschaftsmuseum) und U 6 (Standort: Unimog-Museum) wird der restaurierte sB 221% zu den aufwendigsten Unimog-Restaurationen gehören, die bekannt sind.
- Ausrüstung mit original Anbaugeräten wie: Kraftheber 4 Punkt hinten, Kraftheber vorn, Ackerschiene, Aufnahmepunkte für die Original Seilwinde von 1950 (ganz selten), Nebenabtrieb mit Flachriemenscheibe, Winker statt Blinker, Gitterräder, Fronthacke der Firma Braun, Münster, (1954) und Seitenmähwerk der Firma Mörtl (1954) sowie Sitzhöhenverstellung für Fahrer.
- Kosten sollten durch Spenden gedeckt werden.

Projektgruppe

Zusammenstellung einer Projektgruppe aus den Herren Claudio Lazzarini, Heinz Schnepf, Carl-Heinz Vogler, Rainer Schmidt, Manfred und Timo Gasafi sowie Hans-Jürgen Wischhof (Federführung).

Restauration und Dokumentation

Im Januar 2012 wurde die Firma Allrad Gasafi mit der Restauration und der Mithilfe bei der Beschaffung von Teilen/Komponenten beauftragt. Die Dokumentation übernahm Carl-Heinz Vogler, der dabei auf seine profunden Erfahrungen und Unterlagen sowie Bilder der Firma Allrad Gasafi zurückgreifen konnte.

5. Die Materialbeschaffung

Ein langwieriger und schwieriger Prozess. Viel Geduld und Zeit mussten die Beteiligten aufwenden, um die für die Restaurierung erforderlichen Materialien zusammen zu tragen. Stellvertretend für die vielen Komponenten soll die Beschaffung des Original-Motors stehen.

Der Motor OM 636.912-03199

Die Geschichte des Motors mit der Kennzeichnung OM 636.912-03199 beginnt mit dessen Fertigung im Laufe des Sommers 1950. Das Schicksal wollte es, dass er in den Boehringer-Unimog 70200-00502 eingebaut wurde. Dieses Fahrzeug war Bestandteil einer vierzig Stück umfassenden Serie für die Schweizer Armee, welche am 18.09.1950 zu einem Stückpreis von CHF 11.412.- bestellt und gesamthaft am 02.12.1950 in die Schweiz geliefert wurde.

Der genannte Unimog gehörte zu Beginn als Fahrzeug für den motorisierten Fernmeldeleitungsbau der Motorisierten Telegraphenkompanie 21 und war im Zeughaus in Romont (FR) stationiert. Zu einem noch nicht dokumentierten Zeitpunkt erhielt das Fahrzeug einen Austauschmotor des Baumusters OM 636.914, und das ursprünglich verbaute Aggregat fristete jahrelang ein trauriges Dasein in irgendeiner dunklen Ecke.

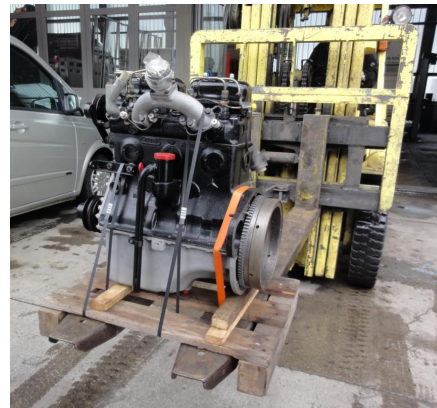
Der ummotorisierte Boehringer-Unimog wurde anlässlich der jährlichen Versteigerung ausgedienter Militärfahrzeuge am 23. 04. 1986 in Thun für einen Preis von CHF 3.000.- versteigert. Er ging für kurze Zeit zu einem Besitzer im Kanton Tessin und befindet sich jetzt seit vielen Jahren in guten Händen bei einem Clubmitglied im Kanton Appenzell.

Im Verlaufe des Jahres 2008 erhielt Claudio Lazzarini einen Anruf eines ihm seinerzeit nicht persönlich bekannten Clubmitgliedes, welcher sich nach dem Handelswert eines komplett revidierten OM 636.912 erkundigte. Er sei vom Besitzer eines ihm bestens bekannten Zylinderschleifwerkes, welcher so ein Aggregat von Grund auf restauriert habe, um entsprechenden Rat gefragt worden. Da solche Objekte sehr selten und erst noch oft unter der Hand den Besitzer wechseln, konnte ihm leider nicht weiter geholfen werden. Der Anruf blieb aber im Gedächtnis und die Telefonnummer des Anrufenden auf der SIM-Karte des Telefons haften.

Szenenwechsel: Jahrestreffen 2011 des Unimog-Club Gaggenau e.V. in Wilbertoord. In kleinem Kreise erfolgte ein reger Gedankenaustausch, mit welchem Aufwand der zu Beginn des genannten Jahres für das Unimog-Museum erworbene Boehringer-Unimog 70200-00221 restauriert werden sollte, da die Substanz des Fahrzeuges in mehreren Punkten nicht optimal war. So verfügte er bekanntlich leider ebenfalls nicht mehr über den Originalmotor sondern über einen Austauschmotor des Baumusters OM 636.914. In diesem Moment besann sich Claudio Lazzarini des Anrufes aus dem Jahr 2008. Ein Griff in die Tasche, ein Tastendruck und wenige Sekunden später war das Clubmitglied aus dem Kanton Bern am Apparat. Es war Samstagabend, 21.00 Uhr. Markus Ruprecht, so sein Name, teilte mit, dass der fertig revidierte Motor immer noch beim befreundeten Zylinderschleifwerk stehe, worauf dieser verbindlich

reserviert wurde. Damit war für die anwesenden Personen klar, dass für den Museum-Boehringer nur eine vollwertige Komplettrestaurierung in Frage kommt und das entsprechende Projekt wurde aus der Taufe gehoben.

Bis der Motor wirklich gesichert war, folgten noch einige langwierige Verhandlungsrunden und ebenso viele schlaflose Nächte. Am 02.12.2011 schliesslich war es soweit; der Motor wurde verladen. An den Kaufpreis von CHF 16'484 (EUR 13'737) spendete Mustafa Koluman EUR 5'000 (CHF 6'000); der Rest wurde vollständig durch Spenden von Mitgliedern des Unimog-Club Schweiz / FL gedeckt.



Umlad ins Fahrzeug
von Hans-Jürgen Wischhof



In guter Gesellschaft im Unimog-
Museum

Es ist vollbracht! 02.12.2011

Materialliste zur Restaurierung Boehringers 70200/221

Bezeichnung	Sponsor
Fahrzeug 70200-00221	Mustafa Koluman Josef Paul
Motor 636.912	Claudio Lazzarini Mustafa Koluman Unimog-Club Schweiz/FL
Anlasser	Claudio Lazzarini
Lichtmaschine	Claudio Lazzarini
Mechanische Winker	Claudio Lazzarini
Reflektoren	Claudio Lazzarini
Windschutzscheiben	Claudio Lazzarini
Spiegelhalter	Claudio Lazzarini
Treibstofftank	Hans-Jürgen Wischhof
Kotflügel hinten	Hans-Jürgen Wischhof
Zwei Reifen	Hans-Jürgen Wischhof
Stossstange	Hans-Jürgen Wischhof
Ackerschiene lang	Hans-Jürgen Wischhof
Mörtl-Mähwerk	Hans-Jürgen Wischhof
Nebenabtrieb	Hans-Jürgen Wischhof
Riemenscheibe	Hans-Jürgen Wischhof
Fehlende Einlochfelge	Hans-Jürgen Wischhof

Bezeichnung	Sponsor
U 2010 als Teileträger	Hans-Jürgen Wischhof
U 2010 als Teileträger	Hans-Jürgen Wischhof
Knebelschrauben	Hans-Jürgen Wischhof
Beschriftungen	Rainer Schmidt
Spiegel	Rainer Schmidt
Sitzkissen grün	Rainer Schmidt
Luftmanometer	Rainer Schmidt
Ölmanometer	Rainer Schmidt
Scheibenwischerblätter	Rainer Schmidt
Batteriekasten	Rainer Schmidt
Seitenteile mit Winkerschächten	Rainer Schmidt
Abschleppkupplung vorn	Rainer Schmidt
Zwei Reifen	Rainer Schmidt
Hebelstossdämpfer hinten	Allrad Gasafi
Kosten der Getriebereparatur	Allrad Gasafi
Aufnahmen für Frontanbau	Allrad Gasafi
Radnaben zylindrisch	Allrad Gasafi

6. Restaurierung und deren Dokumentation

Für die professionelle Restaurierung konnte das Projektteam die Firma Allrad Gasafi in Unteröwisheim mit Manfred und Timo Gasafi sowie deren Mitarbeiter gewonnen werden.

Die ebenfalls professionelle Dokumentation wurde von Carl-Heinz Vogler besorgt, der dabei auch auf Bilder zurückgreifen konnte, welche die Firma Gasafi während des Restaurationsprozesses aufnahm.

An dieser Stelle möchte ich den genannten Herren herzlich danken für ihren leidenschaftlichen Einsatz. Nur so konnten wir das Projekt gemeinsam zum Erfolg führen.



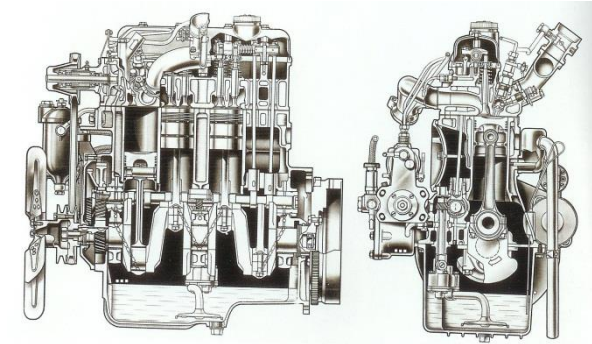
Manfred Gasafi



Das Restaurationsteam



Durchgehender Ventildeckel beim Baumuster 636.914



Austauschmotor OM 636.914



Originalmotor OM 636.912 mit geteilten Ventildeckeln und stehendem Ölfilter



Detailaufnahme der vorderen Seitenteile, welche durch Neuanfertigungen ersetzt wurden.



Der neu hergestellte hintere Kotflügel



Im Anlieferungszustand



Neu mit zylindrischen Radnaben



Zustand nach sechs Monaten Arbeit



Instrumententafel alt



Revidierter Originaltachometer



Instrumententafel neu

7. Beschaffung und Ausstattung des **MB 221Í** mit Geräte und Anbauten

Der Name Unimog (**Universalmotorgerät**) ist Programm. Kein anderer Traktor hat in den 1950er Jahren die Anwendungstechnik und die Traktorenentwicklung so stark beeinflusst wie das Unimog-Konzept. Die Vielseitigkeit der Anwendung und Verwendung basierte auf der Zusammenarbeit zwischen dem Fahrzeughersteller, der damaligen Daimler-Benz AG, Abteilung Unimog in Gaggenau, sowie den Geräte-, Komponenten- und Anhängerherstellern. Das Gerätefreigabesystem des Unimog-Bereiches war der Schlüssel zum Erfolg in höchst unterschiedlichen Marktsegmenten. Die Basis wurde mit dem Boehringer-Unimog und seinen Fähigkeiten geschaffen.

Der MB 221Í präsentiert sich voll funktionsfähig im Unimog-Museum mit folgenden Ausstattungen:

- Original Motor OM 636.912
- Luftbetriebener Heckkraftheber in 4-Punkt Ausführung. Ende der 1940er Jahre waren nur wenige Traktoren überhaupt mit einem Kraftheber ausgerüstet. Ferguson war der Erfinder und Wegbereiter des 3-Punktanbaus, der sich dann später als der Weltstandard in der Landtechnik durchsetzte. In Deutschland gab es bei den Normungsarbeiten eine intensive Diskussion zu der Frage: 3-Punkt oder 4-Punkt-Aufhängung.
- Seitenantrieb mit Flachriemenscheibe für den Antrieb von stationären Maschinen wie z. B. Dreschmaschinen auf dem Feld oder Hof.
- Luftbetätigter Frontkraftheber. Damit wurde z.B. das Frontvielfachgerät in Transport- oder Arbeitsstellung bewegt.
- Sitzhöhenverstellung für den Fahrer zur besseren Sicht nach vorn auf die Arbeitsgeräte
- Fronthackgerät (1954) der Fa. Braun, Münster (sehr selten).
- Seitenmähwerk (1954) der Fa. Mörtl.
- Hilfsladefläche.
- Anschlusspunkte für die Heckseilwinde (sehr selten).
- Gitterräder zur Reduzierung des Bodendruckes.
- Lange Ackerschienen mit Spurlockerer.

Die Beschaffung der original Ausstattungsteile war eine der ganz großen Herausforderungen in diesem Projekt. Sie dauerte mehrere Jahre und beinhaltete unter anderem auch den Kauf und die Ausschachtung von zwei Scheunenfunden.

8. Förderer und Unterstützer des Projektes **SB 221**

Es ist hilfreich, wenn man zu Beginn eines Projektes nicht weiß, was alles auf einen zukommt um sein Ziel zu verwirklichen, dass man sich auf engagierte und fachkundige Mitstreiter verlassen kann. Die Absicht war seit dem Jahrestreffen in Wilberoord klar: das Unimog-Museum braucht einen Boehringer Unimog in landwirtschaftlicher kompletter Ausstattung. Das Ziel konnte nur erreicht werden durch ein konsequentes Projektmanagement mit engagierten Förderern und Unterstützern, die ich hier in der Reihenfolge ihres Engagements vorstellen möchte:

Hans-Jürgen Wischhof	Ideengeber und Federführung des Projekts. Hauptsponsor der Restaurierung und Beschaffer der Geräte.
Claudio Lazzarini	Ideengeber und engagierter Beschaffer des originalen Motors sowie vieler weiterer Komponenten. Setzte sich aktiv dafür ein, daß der Unimog Club Schweiz / FL und dessen Mitglieder sich maßgeblich an der Finanzierung des Motors beteiligten.
Mustafa Koluman	Hauptförderer des Unimog-Museum und Hauptsponsor des Kaufs des SB 221
Josef Paul	Stellte den Kontakt zum Besitzer des SB 221 her, führte die Übernahmegespräche und sponserte einen Teil der Beschaffungskosten.
Manfred und Timo Gasafi	Führten zusammen mit ihrem Team die Restauration des SB 221 durch und beschafften durch ihr Netzwerk mit hohem Engagement fehlende Teile und Komponenten.
Rainer Schmidt	Steuerte aus seinem Unternehmen eine Reihe von Teilen bei, die wesentlich dazu beitrugen, das angestrebte Niveau der Restauration zu erreichen.
Carl-Heinz Vogler	Begleitete von Anfang an das Projekt, setzte Maßstäbe bei der Bewertung und Dokumentation. Diese Broschüre zeigt nur einen Auszug seiner Projekt begleitenden Arbeit. Eine vollständige Dokumentation des Projektes wird folgen.
Heinz Schnepf	Über viele Jahre begleitet mich Heinz Schnepf bei unterschiedlichen Projekten, die im Wesentlichen dem Unimog-Museum zugute kamen. In diesem Projekt war er als Experte mitverantwortlich für die Bewertung.

9. Literaturhinweise

Über den Unimog und seine Geschichte wurden zahlreiche Schriften, Bücher und Fachbücher veröffentlicht, die entweder beim Unimog Club Gaggenau e.V., beim Unimog Veteranen Club e.V. oder im Shop des Unimog-Museum käuflich erworben werden können.

Stellvertretend für die mehr als 100 veröffentlichten Schriften und Bücher möchte ich in Bezug auf den Boehringer-Unimog auf folgende Publikationen besonders hinweisen:

Unimog spezial

Sonderausgabe Boehringer 70200 & U 2010 erschienen 2012 in der Schriftenreihe Unimog Heft 4, Autor Carl-Heinz Vogler, zu beziehen beim Unimog Club Gaggenau e.V. oder im Shop des Unimog-Museum

Traktoren der Daimler AG

Band 1 Unbekannte Einblicke in die Geschichte.

Band 2 Vom Unimog zum MBtrac und warum es keinen Nachfolger gab.

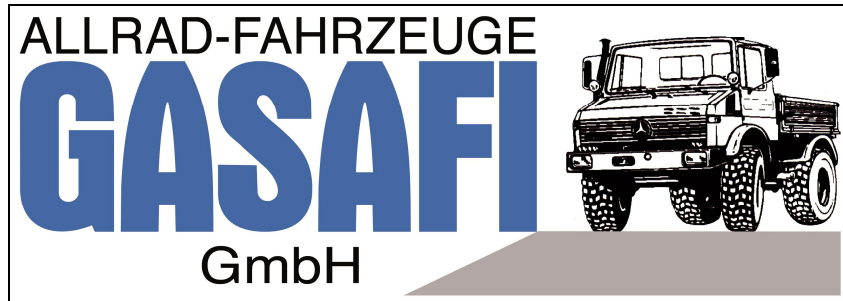
Autoren Werner Schmeing und Hans-Jürgen Wischhof

Erschienen 2009 bzw. 2011 im DLG Verlag GmbH, Frankfurt/Main, zu beziehen in jeder Buchhandlung oder im Shop des Unimog Museum

Dank

Auch in meiner Funktion als Vorsitzender des Kuratoriums Unimog-Museum danke ich den Förderern und Unterstützern für die Realisierung dieses Projektes im Interesse des Unimog-Museums.

Mein ganz besonderer Dank gilt Claudio Lazzarini für seine großartige Unterstützung bei der Bewältigung aller Herausforderungen.



Allrad-Fahrzeuge GASAFI GmbH
Fabrikstrasse 7
76703 Kraichtal-Unteröwisheim

Tel: 07251 / 96334
Fax 07251 / 96338
allrad-gasafi@t-online.de

Die Firma Allrad Gasafi hat mehr als dreissig Jahre Erfahrung in Service, Reparatur und Restaurierung von Unimog und MBtrac-Fahrzeugen sowie deren An- und Aufbauten.

Zudem werden im Unternehmen TÜV, AU, SP, UVV durchgeführt, Hydraulikschläuche auf Mass hergestellt sowie gebrauchte Fahrzeuge, Geräte und Ersatzteile vertrieben. Manfred und Timo Gasafi führen ihren Meisterbetrieb unabhängig und selbstständig.

