



Die „Oberbayerischen Unimogfreunde“ haben Ursula Lebert (4.v.l.) als Ehrenmitglied unter die Unimog-Fans aufgenommen. Foto: bro

# Sie war die Taufpatin des Unimog

## Tochter von Erfinder Albert Friedrich lebt in Schäftlarn

VON CAROLA GRUBER

**Schäftlarn** – „Unimog-deppert“ nennt man Schäftlarn in Fachkreisen – worauf die Gemeinde durchaus stolz ist. Über die Hälfte der 28 zugelassenen historischen „Universalmotorgeräte“ in München Stadt und Land befindet sich in der ländlichen Gemeinde. Nun haben die „Oberbayerischen Unimogfreunde“ erfahren, dass der „direkteste noch lebende Zeitzeuge der Entstehung des Geräts wie durch Zufall auch in der Unimog-Hochburg wohnt“, so der Vorsitzende Jörg Ostenrieder. Aus diesem Anlass wurde Ursula Lebert, die Tochter des Erfinders, als Ehrenmitglied in den Kreis der Unimog-Fans aufgenommen.

Neun Unimog-Freunde waren mit insgesamt acht Fahrzeugen angereist. Das älteste – Baujahr 1950 – stammte sogar noch aus der Boehringer Pro-

duktionsserie. In diesem würdigen Rahmen wurde der 71-jährigen Tochter von Unimog-Erfinder Albert Friedrich eine Urkunde zur Ehrenmitgliedschaft überreicht. „Ich habe mich sehr gefreut. Es war ein rührender Anblick, all die alten gepflegten Unimogs“, schwärmt Ursula Lebert. Sie versteht Urkunde und Mitgliedschaft als ein Andenken an ihren Vater.

Wie der Name andeutet, konzipierte Albert Friedrich 1944 seinen „Unimog“ als universal anwendbares Gerät: Das Gerät mäht, pflügt und eggt. Ob im Wald oder auf der Straße, das neue Fahrzeug transportiert bis zu zehn Personen – und das fast so schnell wie ein Auto. Mit seinen vielen verschiedenen Funktionen war der Unimog die genialste Erfindung seit dem Taschenmesser.

Dementsprechend erfolgreich war dann auch die Pro-

duktion. 1945 genehmigte die amerikanische Militärregierung die Pläne zu dem ausdrücklich „nicht militärischen“ Fahrzeug. Entwickelt wurde es von Friedrich, dem früheren Chef der Flugmotorenentwicklung bei Daimler-Benz, zusammen mit fünf ehemaligen Arbeitskollegen in einer Gold- und Schmuckwarenfabrik in Schwäbisch Gmünd.

Finanziert wurde das Projekt durch Friedrich selbst, durch einen befreundeten Schuhfabrikanten sowie der Schmuckfirma, welche Büromittel und Werkstatt zur Verfügung stellte und die Materialkosten übernahm. Trotz der Knappheit der Konstruktionsmaterialien war der Prototyp des Unimog schon bald fertig. Der erste fahrbereite Unimog besaß jedoch noch keine Karosserie. Es war vielmehr ein „fahrbarer Untersatz“, erinnert sich Ursula Lebert.

Doch bald bekam der Unimog richtige Sitze statt der Obstkisten, seine markante dunkelgrüne Karosserie mit dem abknöpfbaren Wachstuchdach. Die Kühlerhaube zierte der Ochsenkopf mit Ring durch die Nase. So wurde das Gefährt schließlich von Ursula Lebert – damals noch Friedrich – am 20. November 1946 mit einer Mineralwasserflasche getauft.

Die „familiäre“ Produktion entwickelte sich rasch zur Serienproduktion ab 1948 in Göppingen. Zwei Jahre später kaufte Daimler-Benz den Betrieb. Friedrich blieb der leitende Direktor.

Seither wurde der Unimog weltweit mehr als 400 000 Mal verkauft, als Ackerschlepper, Schneeräumer, Straßenzugmaschine, Geräteträger und, und, und. Friedrich erhielt 1958 die Max-Eyth-Medaille für „besondere Verdienste um die deutsche Landtechnik“.