

## Der Porsche Schlepper. Das „vergessene Kind“!?



(HDI 8756)

Mit karminroter Karosserie steht er da. Die Motorhaube zu der charakteristischen „Nase“ geformt. Statt 300 PS hat er nur 18 PS, statt 240 km/h schafft er gerade mal nur 25 km/h. Gekostet hatte er neu teilweise nur unter 4000 DM.

Ja, auch das kann ein echter Porsche sein!

Mit dem Name „Porsche“ verbindet man eher noble Sportwagen. Es kommen einem die teuren Karossen aus Stuttgart in den Sinn. Wer einen Porsche fährt, der hat es zu etwas gebracht, sagt man. Ja, Porsche wird mit Erfolg verbunden. Dem Erfolg der Firma Porsche als auch des eigenen Erfolges, wenn man sich ein Auto dieser Marke leisten kann.

Fast vergessen aber ist der Porsche Schlepper. Ein Produkt, dass auf den ersten Blick nicht ganz zu dem Automobilhersteller zu passen scheint.

Aber wie ist es mit dem zweiten Blick: Warum gab es den Porsche Schlepper überhaupt? Und welche Rolle kommt ihm

innerhalb des Konzerns zu Teil?

### **Die landwirtschaftliche Arbeit ändert sich**

Mit der „Mechanisierung der Landwirtschaft“ änderte sich die Arbeit auf dem Lande. Im Zuge der Industriellen Revolution wurde versucht, die neuen technischen Errungenschaften auch für die Landwirte nutzbar zu machen. Der Mähdrescher ersetzte die Muskelkraft beim Dreschen, die Sämaschine das Ausstreuen per Hand und der Schlepper die Zugtiere.

Nun war es aber keinesfalls so, dass sich Ende des 18. Jahrhunderts gleich alles änderte! Nur allmählich konnten sich neue Techniken durchsetzen, viele Erfindungen wurden auch wieder verworfen. Durch den strukturellen Wandel der Gesellschaft (immer mehr Stadtbewohner, immer weniger Landbewohner), war ein größerer Bedarf an gekauften Lebensmitteln, als je zuvor. Daher versuchten die Landwirte die Chance zu nutzen und mehr zu produzieren.

Durch den sich langsam öffnenden internationalen Markt wurden aber gleichzeitig die Preise gedrückt. Die Mechanisierung bot die Möglichkeit, ohne größeren Personalaufwand mehr Fläche zu bewirtschaften.

Die Dampfkraft konnte in Form von ortsgebundenen Dampfmaschinen, oder ab den 1870ern auch als „Lokomobile“ genutzt werden. Lokomobile waren im Prinzip Lokomotiven ähnlich, nur konnten sie ohne Schienen, ähnlich Autos, fahren. Mit ihnen konnten manche Arbeiten auf dem Felde schon erledigt werden.

#### **Info: Dampfseilpflüge**

Neben den Lokomobilen, die selbst auf dem Acker fahren, wurden für die europäischen Kulturböden, die empfindlicher waren als die Prärieböden Amerikas, Dampfseilpflüge entwickelt. Bei diesem System wurden Pflüge an Stahlseilen über einen Acker gezogen, während das Lokomobil stand. Dadurch wurde der Boden nicht durch die schweren Maschinen verdichtet. Nach und nach wurde diese Lokomobile dann versetzt. So konnte eine große Fläche ohne Einsatz von Zugtieren bearbeitet werden. Dieses System wurde teilweise bis zum Ende der 1940er Jahre eingesetzt.

#### **Die ersten Schlepper**

In den frühen Jahren des 19. Jahrhunderts kamen Zugmaschinen mit Verbrennungs-

motor auf dem Markt. Diese sind die Vorläufer der heutigen Schlepper. Doch erst mit dem „Bulldog“ der Firma Lanz aus Mannheim wurden diese neuen Landmaschinen von einem größeren Kreis auf deutschem Boden benutzt.

Doch stiegen die Verkaufszahlen nicht explosionsartig. Der Schlepper hatte lange noch zu kämpfen.

Die vielen Wartungsarbeiten und die erst zu erlernende Fahrzeugführung halfen dem Schlepper auch nicht gerade zur Popularität. Durch unsachgemäße Handhabung waren viele Landmaschinen schnell verschlissen. Die damaligen, noch nicht so sehr spezialisierten, Konstrukteure standen vor der schweren Aufgabe, den Balanceakt zwischen Gewicht, Leistung, Schwerpunkt, Handhabung und Preis zu stemmen.

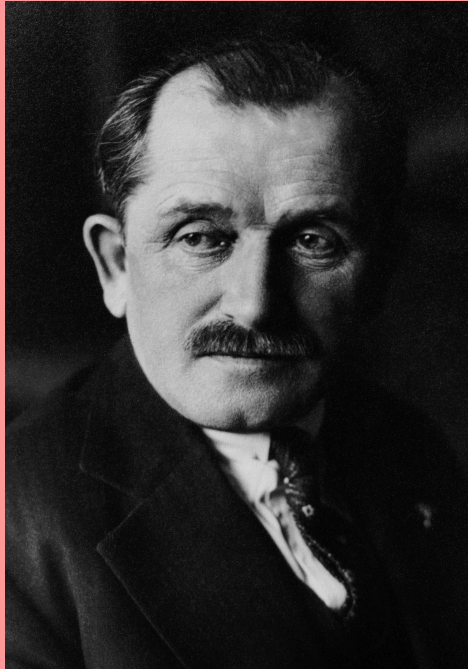
#### **Porsches Idee vom Schlepper**

Drei Ideen beschäftigten Ferdinand Porsche als Konstrukteur maßgeblich: Sportwagenbau, der Bau eines Kleinwagens für die breite Masse und eines Schleppers, der günstig ist, leicht zu warten und mit dem alle auf dem Hof anfallende Tätigkeiten erledigt werden können.

Die Idee einer Schlepperkonstruktion scheint ihm während des Ersten Weltkrieges gekommen zu sein, denn er ließ eine von ihm konstruierte Zugmaschine mit angehängtem Pflug testen. Aufgrund des Krieges wurden diese Versuche nicht weitergeführt.

Die ersten Erfahrungen mit dem Bau eines Schleppers machte Porsche somit schon relativ früh.

#### **Info: Ferdinand Porsche**



*(HNE 1883)*

Geboren 1875 in Maffersdorf (Böhmens) als Sohn eines Klempners. In jungen Jahren erfand er in Wien den Radnabenmotor und konstruierte das erste Hybrid- und Allradfahrzeug. 1922 Anstellung Porsches bei der Daimler-Motoren-Gesellschaft in Stuttgart. 1930 eröffnete er sein eigenes Konstruktionsbüro, ebenfalls in Stuttgart. Er wurde mit der Konstruktion des „Volkswagens“ beauftragt. Während des Krieges konstruierte er vor allem Militärfahrzeuge. Da der Sportwagenbau sein „Steckenpferd“ war, fuhr er auch selbst Rennen. Nach dem Krieg fertigte sein Sohn Ferry Porsche (1909-1998) den ersten Serienrennwagen mit dem Namen Porsche. Ferdinand Porsche starb 1951.

#### **Die Idee des „Volksschleppers“**

Die 1933 an die Macht gekommenen Nationalsozialisten hielten anfangs nicht sonderlich viel von Schleppern. Sie setzten vermehrt wieder auf das Pferd als Zugtier,

da es in einem Kriegsfall für die Kavallerie und Artillerie einsetzbar war. Auch verbrauchte es keinen, für einen modernen Krieg, so wertvollen Treibstoff.

Relativ schnell erkannten die Verantwortlichen der NS-Agrarpolitik aber, dass die Verwendung von Schleppern dabei helfen kann, das Land autark (also unabhängig von Importen) zu machen. Mit Schleppern konnte man größere Flächen bewirtschaften.

1937 erhielt das Konstruktionsbüro Porsche einen staatlichen Auftrag, der dem des Volkswagens ähnelte. Für die deutschen Landwirte sollte ein „Volksschlepper“ entstehen. Durch einen Preis von unter 1000 RM und einfacher Bedienung sollte er auch bei kleineren Höfen Anklang finden. Er war somit für die breite Masse der Landwirte gedacht.

Porsche konnte sich nach all den Jahren endlich richtig mit dem Schlepperbau beschäftigen.

#### **Die ersten Prototypen entstehen**

Schon ein Jahr später konnte Porsches Team den ersten Prototyp vorstellen: den Volksschlepper Typ „110“. Er war mit 12 PS motorisiert und der Fahrer fand noch vor dem Motor platz. Nur kurz später stand die Weiterentwicklung, Typ „111“ bereit. Hier war nun der Fahrerplatz hinter den Motor versetzt worden. Schon seit dem ersten Modell waren die Porsche Schlepper luftgekühlt.



Prototyp des Volkstraktors (HAV 117)

Ein von den Nationalsozialisten geplantes „Volkstraktorenwerk“ sollte bis zu 300.000 dieser Schlepper pro Jahr fertigen können und damit die Mechanisierung der Landwirtschaft immens vorantreiben. Diese gigantische Bauunternehmung wurde allerdings wegen des Krieges nie fertig gestellt.

Während des Krieges wurden auch in der deutschen Landwirtschaft eine Vielzahl von planwirtschaftlichen Maßnahmen eingeführt. So durften z.B. nur noch ausgewählte Firmen Landmaschinen herstellen und gegen Ende des Krieges nur noch Schlepper mit Holzvergaser.

Porsches Konstruktionsbüro arbeitete mittlerweile für die Rüstungsindustrie. Das „nicht-kriegsentscheidende“ Projekt Volksschlepper wurde somit von staatlicher Seite wieder beendet. Im Geheimen arbeitete man jedoch an den Konstruktionen weiter. Noch während des Krieges wurden die Typen „112“ und „113“ entwickelt. In einer italienischen Fabrik sollte dann gegen Ende des Krieges eine genehmigte Serie gebaut werden, was aber durch Kriegsschäden an Teilen dann doch nicht möglich wurde. Ein

paar dieser Schlepperprototypen „überleben“ auf dem von Porsche 1941 erworbenen Landgut.

### **Schlepperboom und Wirtschaftswunder**

Nach dem Krieg war die Versorgungslage an Lebensmitteln katastrophal. Viele Landwirte waren gefallen oder in Kriegsgefangenschaft, viele Höfe und Maschinen zerstört. Es bestand daher ein riesiger Bedarf an landwirtschaftlichen Geräten, vor allem an Schleppern.

Durch die Währungsreform und den Marshallplan konnten über Darlehen vielen Landwirten geholfen werden. In dieser Zeit setzte ein bis dahin so nicht gekannter Schlepperboom ein, den viele alte Landmaschinenhersteller für sich nutzen konnten.

### **Porsches Neuanfang und Allgaier**

Das gegen Ende des Krieges nach Kärnten gezogene Konstruktionsbüro entwickelte aus dem Typ „113“ den „312“. Da für eine eigene Produktion dort jedoch die Mittel fehlten, suchte man einen Lizenznehmer, also eine Firma, die unter Gebührenzahung an Porsche relativ selbständig den Schlepper baut.

Diese fand man in dem Werkzeugbauer Allgaier aus Uhingen. 1950 stellte diese Firma zusammen mit Porsche den „AP 17“ (Allgaier-Porsche mit 17 PS) der Öffentlichkeit vor. Auch das Nachfolge-



modell Typ „A 111“ wurde ein Erfolg. Durch den geringen Preis und der leichten Handhabung wurde dieser vor allem von einer großen Anzahl kleineren Höfen gekauft.



AP 17 (HDI 29344)

Das Angebot wurde durch verschiedene Leistungsgrößen ausgebaut. Für jeden landwirtschaftlichen Betrieb war der passende Schlepper dabei. Dadurch schaffte es Allgaier 40.000 Schlepper zu verkaufen und belegte so die Spitzenposition auf dem Markt bis 1955.

### **Das Kapitel Porsche-Diesel**

Trotz des großen Erfolgs entschied sich Allgaier dazu, den Schlepperbau aufzugeben. Der Grund waren das Wagnis hoher Investitionen einer Produktionserweiterung sowie der Werkzeugbau. Hierbei war die Firma sehr gefragt und er warf höhere Gewinne ab.

1956 übernahm die neugegründete Mannesmann Tochterfirma „Porsche-Diesel-Motorenbau GmbH Friedrichshafen“ die Produktion der Schlepper. Die Porsche

KG betreut diese weiterhin. Es wurde ein neues Werk gebaut, dass auf Fließbandproduktion ausgelegt war. Die Modelle wurden von Allgaier leicht überarbeitet übernommen. Das Angebot wurde in vier Klassen eingeteilt: Junior, Standard, Super und Master. Der Junior besaß ein Zylinder, die folgenden immer jeweils einen mehr. Dank diesem System waren fast alle Teile der Porsche Schlepper identisch und somit günstig in der Herstellung.



Porsche-Diesel „Standard“ (HDK 485)

Porsche-Diesel konnte am Anfang 12% des Marktes einnehmen. Damit war sie nach Deutz die größte Schlepperfirma Deutschlands.

### **Das Ende der Produktion**

Doch der Stern Porsche-Diesels sank. Da der Markt für Schlepper langsam übersättigt war, am besten an den sinkenden Zulassungszahlen erkennbar, und Porsche nicht schnell genug sich technisch anpasste, stieg der Mannesmann Konzern aus.

### **Info zu untergegangenen Firmen**

Nicht nur Porsche Diesel hatte am Ende des Schlepperbooms zu kämpfen. Mehrere große Firmen stellten den Schlepperbau ein (z.B. MAN, Hanomag und Normag), mussten fusionieren (z.B. Fahr) oder wurden aufgekauft (z.B. Heinrich Lanz).

Man versuchte von Seiten Porsches zur Rettung der Firma noch eine Zusammenarbeit mit MAN, dessen Schlepperbau somit von Porsche-Diesel übernommen wurde. Es wurden zum Schluss sogar Daimler Motoren in Porsche Schleppern verwendet, da diese nicht selbst produziert werden mussten.

Dies alles half aber im Endeffekt nichts. Die nicht ausgelasteten Fertigungshallen kosteten zu viel und der Schleppermarkt lief nur noch richtig bei Modellen über 50 PS. So etwas bot Porsche aber nicht an.

Im Jahre 1963 wurde die Produktion eingestellt. Der letzte Porsche Schlepper verließ das Band. Eine Vertriebsgesellschaft, von Renault ausgehend, verkaufte die letzten Schlepper vom Hof und übernahm den Kundendienst und die Ersatzteilversorgung.

### **Resümee**

Man sieht, dass der Schlepper durchaus zu Ferdinand Porsches Werk passt. Er war innovativ bei seiner Einführung, er war günstig (wie der Volkswagen) und er war erfolgreich. Wegen seinem niedrigen Preis

waren die anderen Hersteller gezwungen, sich anzupassen und ebenso günstiger zu werden.

Der Porsche Schlepper sollte die damaligen gängigen technischen Probleme der Schlepper nicht aufweisen. Dies schaffte Porsche auch. Er sollte vor allem für kleinere Betriebe der Einstieg zur Mechanisierung werden. Die Verkaufszahlen sprechen hier für sich!

Ca. 40.000 „Allgaier-Porsche“ und ungefähr 120.000 Porsche-Diesel Schlepper wurden verkauft. Das war ein riesiger Erfolg. Der Sportwagenbau Porsches konnte der Schleppersparte lange nicht das Wasser reichen.

Trotz allem warf der Schlepperbau auf Dauer nicht genug Gewinn ab. Als der Schlepperboom in Deutschland zurückging, wurde Porsche-Diesel vom Mannesmann Konzern aufgegeben und konnte sich nicht mehr halten.

Doch das Kapitel Porsche Schlepper ging damit nicht zu Ende. Längst ist diese Konstruktion Porsches aus ihrem Dornröschenschlaf erwacht. In Oldtimer Kreisen werden Porsche Schlepper hoch gehandelt. Auch hier ist ein echter Porsche etwas ganz besonderes. Der Porsche Konzern vergisst sein „Kind“ auch nicht. Im Porsche Museum In Stuttgart steht er sozusagen sogar in der Loge, hoch über den Sportwagen.

*Pascal Willrett*

*(Photographien: Porsche Archiv)*