

Universität Stuttgart

Wintersemester 2013/2014

Historisches Institut

Abteilung: Wirkungsgeschichte der Technik

Seminar

History Marketing als Berufsfeld für Historiker am Beispiel Porsche

Dozent: Dr. Thomas Schuetz

Der Porsche Schlepper: Über die Idee, das Werden und die Bedeutung

Autor: Pascal Willrett

Inhaltsverzeichnis

I Einleitung	1
II Hauptteil.....	2
1.Die Situation der deutschen Landwirtschaft am Anfang der Mechanisierung.....	2
2.Porsches Idee des Volksschleppers als Lösung der Probleme.....	5
3.Die Serienproduktion: Lizenznehmer Allgaier und Porsche-Diesel-Motorenbau.....	6
III Fazit.....	9
IV Literaturverzeichnis.....	11

I Einleitung

Die Schlepper stellen aus heutiger Sicht ein vielleicht etwas „vergessenes“ Kapitel der Geschichte Porsches dar. Mit dem Namen Porsche verbindet man nicht mehr unbedingt auch eine Landmaschine, sondern der Sportwagen-Sektor ist vielmehr im Bewusstsein der Gesellschaft. Gerade deswegen möchte ich mich in dieser Ausarbeitung mit dem Schlepper aus dem Hause Porsche beschäftigen.

Die Fragestellung die mich leiten solle ist zum einen, warum es den Porsche Schlepper überhaupt gab und warum die Produktion dann eingestellt wurde, zum anderen, welche Bedeutung dieser einnahm. Mich interessiert dabei der Standpunkt Ferdinands Porsche und des Unternehmens, als auch der in der damaligen Landwirtschaft und in der heutigen Zeit.

Ich möchte keine „Entwicklungsgeschichte“ der technischen Details schreiben, obwohl sie zum Teil natürlich angesprochen werden müssen, sondern viel mehr chronologisch auf die Geschichte der Idee des Porsche Schleppers eingehen. Daher werde ich zuerst etwas zu der Situation am Anfang der Mechanisierung der deutschen Landwirtschaft mit ihren Problemfeldern sagen, um dann näher auf die Idee des Volksschleppers bei Porsche eingehen zu können. Folgend betrachte ich kurz die Zeit der Produktion von Porsche Schleppern, zuerst über den Lizenznehmer Allgaier, dann über Porsche-Diesel. Zu guter Letzt möchte ich hierbei noch auf die Einstellung der Produktion eingehen.

Von der von mir verwendeten Sekundärliteratur möchte ich zwei Werke besonders hervorheben. Erstens das Buch von Frank Uekötter¹ über die deutsche Landwirtschaft in den letzten beiden Jahrhunderten. In diesem wird detailliert aufgezeigt, mit welchen Problemen die Landwirtschaft am Anfang der Mechanisierung zu kämpfen hatte. Zweitens das Buch „Porsche-Diesel Traktoren“ von Manfred Krämer². Es ist zwar vor allem wohl an Oldtimer Freunde gerichtet, enthält aber wertvolle Kapitel zu der Geschichte des Porsche Schleppers. Diese sind für meine Arbeit besonders interessant, da in diesen Heinz Rabe, der Sohn von dem Porsche Chefkonstrukteur Karl Rabe, zu Wort kommt und aus den Aufzeichnungen seines Vaters berichtet.

1 Uekötter, Frank: Die Wahrheit ist auf dem Feld. Eine Wissensgeschichte der deutschen Landwirtschaft. (= Umwelt und Gesellschaft 1), 3. Auflage, Göttingen 2012.

2 Krämer, Manfred: Porsche-Diesel Traktoren. Mythos und Leidenschaft. Stuttgart 2010.

II Hauptteil

1. *Die Situation der deutschen Landwirtschaft am Anfang der Mechanisierung*

Die durch die Dampfmaschine ausgelöste Industrielle Revolution ließ auch die Landwirtschaft nicht unberührt. Zuerst wurden vereinzelt stationäre Dampfmaschinen zum Antrieb von Geräten verwendet. Es dauerte bis Mitte des 19. Jahrhunderts, dass auch auf den empfindlichen Kulturböden Europas mobile Dampfmaschinen, sogenannte „Lokomobile“ erfolgreich eingesetzt werden konnten.³

Doch warum war überhaupt eine Mechanisierung der deutschen Landwirtschaft nötig? Eine Antwort darauf ist, dass es immer schwieriger wurde, mit den herkömmlichen Methoden die Bevölkerung zu ernähren. Anfang des 19. Jahrhunderts arbeiteten 75% der deutschen Bevölkerung noch auf dem Lande, 100 Jahre später jedoch nur noch 25%. Statistisch kamen nun auf einen in der Landwirtschaft Tätigen drei andere Personen, die dieser ernähren musste. Daher mussten die Erträge vervielfacht werden.⁴ Der Übergang vom Agrar- zum Industriestaat erforderte eine Intensivierung der Landwirtschaft. „Die gewaltige Ertragssteigerung der Landwirtschaft aber war nur dadurch möglich, dass die Industrie in zunehmenden Maße landwirtschaftliche Betriebsmittel zur Verfügung stellte, in erster Linie Landmaschinen,“⁵ so Ernst Klein. Er weist auch darauf hin, dass während des Ersten Weltkrieges viele qualifizierte Arbeitskräfte wegfielen⁶ und ein Versorgungsengpass bis 1922 bestand.⁷ Der Bedarf nach Mechanisierung und einer damit verbundenen Ertragssteigerung wurde immer deutlicher.

Ende des 19. Jahrhunderts wurden verschiedene Landmaschinen mit Verbrennungsmotor entwickelt, welche zu den Vorläufern der Schlepper wurden. Der Verkaufsabsatz war jedoch noch begrenzt.⁸ Im Jahre 1920 gab es fast 70 Firmen in Deutschland, die Schlep-

3 Bauer, Armin: Schlepper. Die Entwicklungsgeschichte eines Nutzfahrzeuges. 2. Auflage, Stuttgart 1988. S. 6f.

4 Klein, Ernst: Geschichte der deutschen Landwirtschaft. Ein Überblick. Stuttgart 1969. S. 72.

5 Klein. S. 74.

6 Klein. S. 79.

7 Klein. S. 81.

8 Bauer: Schlepper. S. 10.

per in Kleinauflagen bauten.⁹ „Den Durchbruch zur Motorisierung der deutschen Landwirtschaft erzielte Mitte der 20er Jahre die Firma Heinrich Lanz mit ihren Bulldog-Typen.“¹⁰ Dieser war verhältnismäßig einfach zu bedienen und zuverlässig.¹¹ So betrug die Zahl der mit Schleppern motorisierten Betriebe im Jahre 1925 ca. 7000.¹²

Der Schlepper war nicht immer eine Erfolgsgeschichte. Frank Uekötter weist darauf hin, dass sich die Mechanisierung keinesfalls mit revolutionärer Geschwindigkeit vollzog. Die von ihm verwendeten Zahlen sprechen Bände: im Jahre 1925 waren knapp unter 12.000 Schlepper in Gebrauch; sechs Jahre später waren es 15.859, also nicht einmal 4.000 mehr.¹³ Die Schlepperkäufe fanden „aus dem Bauch heraus“ statt und nicht nach gründlicher Kosten-Nutzen-Kalkulation.¹⁴

Die 1933 an die Macht gekommene nationalsozialistische Regierung setzte anfangs wieder vermehrt auf Zugtiere (v.a. Pferde) in der Landwirtschaft. Diese sollten auch während eines Krieges durch ihre Treibstoffunabhängigkeit die Ernährung sicherstellen und Tiere für die Kavallerie und Artillerie stellen können.¹⁵ Des Weiteren war der Bau eines Schleppers „ein Balanceakt“, so Uekötter.¹⁶ Dies führte zu einer Fülle an verschiedenen Modelltypen, was den Markt komplizierend und verwirrend machte.¹⁷ Auch fehlte qualifiziertes Personal zum Umgang mit den Geräten.¹⁸ Die wartungsintensiven Schlepper und Zubehörteile wurden oft nicht richtig gepflegt, was zu einer kurzen Funktionstüchtigkeit führte.¹⁹ Der Schlepper wurde daher durchaus nicht von jedem als die universale Allzwecklösung für die Landwirtschaft der Moderne betrachtet.

Das NS-Regime änderte bald seine Sicht zum Schlepper, da dieser eine Möglichkeit bot, die angestrebte Autarkie in der Ernährung voranzutreiben. In der sogenannten „Erzeugungsschlacht der Landwirtschaft“, sollten durch planwirtschaftliche Methoden auch die Mechanisierung vorangetrieben werden. Dies hatte jedoch einen eher bescheidenen Erfolg.²⁰ Es wurde „selbst die Wahl von [...] technischen Hilfsmitteln [...] vorgeschrie-

9 Bauer: Schlepper. S. 23.

10 Gebhardt, Wolfgang, H.: Deutsche Traktoren seit 1907. Spezialausgabe, o.O. [Stuttgart] 2006. S. 12.

11 Gebhardt. S. 12f.

12 Klein. S. 83.

13 Uekötter. S. 278.

14 Uekötter. S. 287.

15 Gebhardt. S. 13.

16 Uekötter. S. 280.

17 Uekötter. S. 281f.

18 Uekötter. S. 280.

19 Uekötter. S. 282f.

20 Klein. S. 86f.

ben.²¹ Die diversen Einschränkungen²² führten zu einer wieder verstärkten Nutzung von Zugtieren in der Landwirtschaft.²³

In der Nachkriegszeit war die deutsche Wirtschaft und Industrie am Boden. Auch waren viele landwirtschaftliche Betriebe zerstört. „Die Nahrungsmittelversorgung sank unter das Existenzminimum“²⁴. Die Landmaschinenfabriken waren oftmals vom Luftkrieg stark beschädigt und wurden durch die Demontage weiterhin bedroht. Erst der (dann doch nicht umgesetzte) Morgenthau-Plan²⁵ hinderte die Westalliierten, diese Firmen ganz abzurechen.²⁶

Die deutsche Landwirtschaft schaffte es mit der Zeit, sich wieder aufzurappeln. Aber der Schlepperbau hing noch hinterher. So wurden 1946 von den fünf großen Firmen nur knapp 2.000 Schlepper gebaut.²⁷ In den drei westdeutschen Zonen wurde 1947 ein Bedarf an 310.000 Schlepper errechnet. Es standen jedoch nur circa 67.000 zur Verfügung.²⁸ Es gab also einen sehr großen Bedarf an Schlepper.

Mit der Währungsreform und dem Marshallplan wurde die Lage deutlich verbessert. Der Staat verbilligte den Treibstoff und es wurden günstige Kredite an Landwirte ausgeben.²⁹ Der Schlepperboom setzte ein! 1960 gab es in der westdeutschen Landwirtschaft ca. 902.000 Schlepper. Das war das Zehnfache als zur Gründung der BRD.³⁰ Erst in der Nachkriegszeit wurde die Landwirtschaft durch die Mechanisierung umgestaltet. Der Schlepper unterstützte nicht mehr nur, sondern er konnte durch neue Arbeitsmethoden die Hauptarbeiten übernehmen.³¹ Trotzdem herrschte in Deutschland ein ambivalentes Bild, da bei einer Untersuchung des Schleppergebrauchs in Westfalen Ende der 50er festgestellt wurde, dass es kaum ein Betrieb gäbe, der nicht auch noch Zugtiere zusätzlich zum Schlepper einsetze. Dies sei ein Misstrauensvotum ersten Ranges.³²

21 Klein. S. 88.

22 Shell-Plan s. Gebhardt. S. 13; Staatliche Zuteilung s. Bauer: Schlepper. S. 82; Verbot Neubau von Schleppern mit Verbrennungsmotor s. Gebhardt. S. 13.

23 Bauer: Schlepper. S. 88.

24 Klein. S. 90.

25 Laut diesem solle Deutschland zu einem reinen Agrarstaat werden. Dadurch wurden die Landmaschinenfabriken notwendig und wurden von der Demontage weitgehendst verschont.

26 Gebhardt. S. 13.

27 Bauer: Schlepper. S. 93.

28 Mayer, Helmut: Die Motorisierung der Landwirtschaft. Zahlen daraus zitiert nach: Bauer: Schlepper. S. 93.

29 Klein. S. 91f.

30 Uekötter. S. 339.

31 Uekötter. S. 340.

32 Uekötter. S. 289.

2. Porsches Idee des Volksschleppers als Lösung der Probleme

Man kann sagen, dass Ferdinand Porsche (1875-1951) als Konstrukteur drei Ideen antrieben: Sportwagen, ein „Volkswagen“ und ein „Volksschlepper“.³³ Mit dem Bau von Sportwagen war er schon während seiner Jahre bei Lohner beschäftigt³⁴ und setzt dies auch Zeit seines Lebens fort. Die zweite Idee, die eines Kleinwagens, kam ihm auch schon relativ früh,³⁵ doch konnte er sie erst Ende der 30er mit dem „Volkswagen“ (KdF-Wagen) vollständig umsetzen. Als drittes beschäftigte ihn die Entwicklung eines Schleppers, der für die breite Masse der Landwirte gedacht war. Dafür wollte er die Probleme der damaligen Schlepperkonstruktionen beheben.

Der ursprünglich aus Böhmen stammende Konstrukteur beschäftigte sich also keineswegs nur mit Rennwagen, sondern war auch offen für andere technische Ideen.³⁶ Die Idee des Schlepperbaus tritt bei ihm wohl während des Ersten Weltkrieges das erste Mal zu Tage. Eine kleinere seiner Zugmaschinen, „Kraftprotz“ genannt, ließ er vor einen Pflug spannen und testen. Porsches Idee eines Schleppers wurde aber aufgrund des Krieges schnell auf Eis gelegt.³⁷

Obwohl er schon 1930 sein eigenes Konstruktionsbüro in Stuttgart gründete,³⁸ kam Porsche erst 1937 durch einen Auftrag der Regierung dazu, sich mit Schlepperkonstruktionen intensiver zu befassen.³⁹ Dieser sollte ein vergleichbares Gegenstück zum Volkswagen in der Landwirtschaft werden.⁴⁰

Ferdinand Porsche schrieb, laut Frankenberg, in sein Notizbuch, dass dieser anschaftungsbillig, betriebsbillig und in der Landwirtschaft universell anwendbar sein sollte. Außerdem stark, robust und narrensicher.⁴¹ Mit diesem Schlepper sollten auch kleine landwirtschaftliche Betriebe durch einen Preis von unter 1000 Reichsmark motorisiert werden können.⁴² Er sollte die Zugtiere ersetzen können,⁴³ und durch eine ausgereifte

33 Frankenberg, Richard von: Porsche-Wagen / Porsche-Schlepper. Ein Mann und ein Werk setzen sich durch. Darmstadt o.J.. S. 30. Ebenso: Krämer. S. 20.

34 Frankenberg, Richard von: Die ungewöhnliche Geschichte des Hauses Porsches. 4. Auflage, Stuttgart 1969. S. 11.

35 Frankenberg: Geschichte Porsches. S. 37.

36 Frankenberg: Geschichte Porsches. S. 37.

37 Frankenberg: Porsche-Schlepper. S. 15f.

38 Krämer. S. 23.

39 Krämer. S. 24.

40 Paulitz, Udo: Porsche Traktoren. Köln o.J.. S. 10.

41 Frankenberg: Porsche-Schlepper. S. 41f.

42 Paulitz. S. 10.

43 Frankenberg: Porsche-Schlepper. S. 43.

Konstruktion nicht so wartungsintensiv sein wie die damaligen Modelle anderer Hersteller.⁴⁴

Der erste Prototyp des Volksschleppers, Typ „110“, wurde 1938 fertiggestellt.⁴⁵ Zu Beginn des Krieges konnte Porsche schon die Weiterentwicklung, Typ „111“, vorstellen.⁴⁶ Von der Reichsregierung war 1940 ein Volkstraktorenwerk bei Köln geplant, dass jährlich bis zu 300.000 Schlepper nach Porsches Konstruktionen fertigen sollte.⁴⁷ Durch die Kriegslage wurde dieses aber nie fertiggestellt.⁴⁸

Trotz des schon genannten Entwicklungsverbotes für „nicht-kriegsentscheidende“ Fahrzeuge wurden von dem Konstruktionsbüro Porsche noch die Schleppertypen „112“ und „113“ entwickelt.⁴⁹

Klar ist, dass das Konstruktionsbüro Porsche viele Aufträge der NS-Regierung bekam, wie z.B. gerade ja den Volksschlepper. Während des Krieges konstruierte dieses auch Kriegsgerät.⁵⁰ Aufgrund des von mir behandelnden Themas ist es hier aber nicht nötig, auf die Rolle Porsches im „Dritten Reich“ näher einzugehen.

Im Sommer 1944 siedelte das Konstruktionsbüro, Aufgrund der Bombardierungen Stuttgarts, nach Gmünd in Kärnten.⁵¹ Nach dem Krieg wird hier der Schleppertyp „312“, eine Weiterentwicklung des Typ „113“, konstruiert.⁵² Für das Modell Typ „313“ suchte Porsche einen Lizenznehmer, da er selbst nicht die nötigen Kapazitäten für eine Fertigung besaß. Diesen fand er dann 1949 in der Uhinger Firma „Allgaier-Werkzeugbau GmbH“.⁵³

3. *Die Serienproduktion: Lizenznehmer Allgaier und Porsche-Diesel-Motorenbau*

Die ursprünglich nur auf Werkzeugbau spezialisierte Firma Allgaier fertigte ab 1945 auch Schlepper. Mit den erworbenen Fertigungsrechten am Volksschleppers Porsches

44 Frankenberg: Porsche-Schlepper. S. 41.

45 Krämer. S. 24.

46 Krämer. S. 27.

47 Gebhardt. S. 387.

48 Frankenberg: Porsche-Schlepper. S. 48.

49 Gebhardt. S. 387.

50 Hunger, Anton / Landenberger, Dieter: Das Porsche Calendarium. 1931-2006. München 2006. S. 23-29.

51 Krämer. S. 28.

52 Krämer. S. 30.

53 Krämer. S. 32.

entstand die Baureihe „AP 17“ mit 17 PS.⁵⁴ Mit dem Nachfolgemodell Typ „A 111“ kam ein Allzweck-Schlepper auf den Markt, der durch seinen niedrigen Preis (3800 DM) ein Verkaufsschlager wurde. Mit ihm konnten alle Feld- und Transportarbeiten in kleineren landwirtschaftlichen Betrieben erledigt werden.⁵⁵ Dieser war für die große Zahl der noch nicht mechanisierten landwirtschaftlichen Kleinbetriebe gedacht,⁵⁶ und war für viele von ihnen auch tatsächlich der Einstieg in die Motorisierung.⁵⁷

In den folgenden Jahren wurde das Angebot ausgebaut. Es entstanden Schlepper mit 11, 22, 33 und 44 PS. Die Motoren unterschieden sich darin, dass jede PS-Klasse einen Zylinder mehr hatte, als die kleinere Klasse. Daher waren fast alle Teile in den verschiedenen Modellen gleich.⁵⁸ Dies führte zu einer überschaubaren Palette an Modellen, welche die verschiedenen Betriebsgrößen abdecken konnte⁵⁹ und einer kostengünstigen Produktion.

„Mit dieser umfangreichen `System-Porsche` Schlepperbaureihe belegte Allgaier mit etwa 40.000 luftgekühlten Schleppern bis 1955 die Spitzenposition auf dem deutschen Schleppermarkt.“⁶⁰

Trotzdem entschied sich die Familie Allgaier, den Schlepperbau aufzugeben, da sie sich auf den Werkzeugbau konzentrieren wollte und das finanzielle Wagnis einer Produktionserweiterung zu groß erschien.⁶¹ 1956 wurde deswegen die „Porsche-Diesel-Motorenbau GmbH Friedrichshafen“ gegründet. Diese war eine Tochtergesellschaft der Mannesmann AG,⁶² wurde aber von der Porsche KG betreut.⁶³ In Manzell entstand ein neues Werk, in dem die Schlepper in Fließbandfertigung gebaut wurden.⁶⁴

Die Typen wurden überarbeitet von Allgaier übernommen. Die vier Klassen hießen nun Junior, Standard, Super und Master.

Der Erfolg in der Anfangszeit war sehr groß. Porsche-Diesel lag mit 12% Marktanteil nur knapp hinter dem Marktführer Deutz. Allein im Jahre 1961 konnten 16.337 Schlep-

54 Gebhardt. S. 20f.

55 Bauer: Schlepper. S. 123. Vgl.: Krämer. S. 34.

56 Paulitz. S. 26.

57 Paulitz. S. 54.

58 Krämer. S. 35.

59 Paulitz. S. 29.

60 Krämer. S. 36.

61 Gebhardt. S. 23.

62 Bauer, Armin: Allgaier – Porsche Diesel. Datenbuch aller Schlepper und Motoren. Obershagen 2005. S 11.

63 Bauer, Armin: Porsche Diesel. Prospekte, Druckschriften, Dokumente. Obershagen 2008. S. 7

64 Krämer. S. 40.

per gefertigt werden.⁶⁵

Durch die langsam eintretende Sättigung des Marktes (1960 wurden ca. 90.000 Schlepper in Deutschland zugelassen; 1970 nur noch etwa 66.000)⁶⁶ und die stärker werdende Konkurrenz durch den sich öffnenden europäischen Markt konnte Porsche-Diesel 1962 nur noch 8% des Marktanteils verzeichnen. Durch die geringere Produktion verteuerte diese sich und auch die unausgelasteten Fertigungshallen verursachten hohe Kosten.⁶⁷ Damit rutschte Porsche-Diesel auf Platz fünf der Schlepperhersteller in Deutschland.⁶⁸ Die ehemals so innovativen Porsche Schlepper waren außerdem nicht mehr ganz auf dem aktuellsten technischen Stand. Auch fehlte als Produkt ein Schlepper in der Klasse über 50 PS.⁶⁹

Zur Rettung des Unternehmens wurde 1962 eine Zusammenarbeit mit MAN beschlossen: Im Porsche-Diesel Werk wurden nun auch MAN Schlepper gefertigt.⁷⁰ Auch sollte die Verwendung von Daimler Motoren die Entwicklungskosten sparen.⁷¹ Durch den Verkauf der Mannesmann Anteile an Daimler-Benz konnte Porsche-Diesel sich nicht mehr halten und stellte zum 15. Juli 1963 die Produktion ein. Die neu gegründete Porsche-Diesel Renault-Schlepper Vertriebsgesellschaft übernahm dann den Verkauf der Restbestände an Schleppern sowie den Kundendienst und die Ersatzteilversorgung.⁷²

Das Ende des Schlepperbooms zwang neben Porsche auch noch viele weitere Firmen zur Auflösung oder Fusion.⁷³

65 Gebhardt. S. 388.

66 Krämer. S. 128.

67 Gebhardt. S. 388.

68 Paulitz. S. 133.

69 Paulitz. S. 133f.

70 Krämer. S. 73f.

71 Paulitz. S. 135.

72 Krämer. S. 74-76.

73 Bauer: Schlepper. S. 131f.

III Fazit

Wie man sieht passt der Schlepper doch ganz gut zu dem mit dem Namen Porsche verbundenen Bild. Ferdinand Porsches drei Ideen (Sportwagen, „Volkswagen“, „Volkschlepper“) widersprechen sich im Prinzip ganz und gar nicht. Es sind jeweils drei innovative Entwicklungen, nur für einen unterschiedlichen Kundenstamm. Allen drei gemein ist der Weg zur Motorisierung!

Der Porsche Schlepper sollte einer breiten Masse von Landwirten die Möglichkeit zur Motorisierung eröffnen. Er schaffte dies, indem er günstig in Anschaffung und Wartung war, die Produktauswahl überschaubar blieb, aber trotzdem (anfangs zumindest) fast allen Wünschen entsprach und als Allzweck-Schlepper konzipiert war. Eine einzelne Person konnte mit dem Schlepper die Aufgaben der Zugtiere ersetzen.

Natürlich muss man dazu sagen, dass Porsche gerade zur rechten Zeit den Schlepper auf den Markt brachte. Der Schlepperboom in Deutschland verhalf dem Produkt sehr. Als dieser dann abflaute, konnte sich Porsche-Diesel nicht mehr rentabel auf dem Markt halten.

Die Bedeutung fand der Schlepper in seinem Beitrag zur Motorisierung der Landwirtschaft, und dies nicht nur in Deutschland. Die Porsche Schlepper waren zu ihrer Einführung den anderen Modellen voraus in Technik und Preis. Sie wiesen die größten Defizite der damaligen Schlepperentwicklung nicht auf. Dies schlägt sich in der Verkaufszahl von allein ca. 120.000 Porsche-Diesel nieder.⁷⁴

Für das Unternehmen Porsche war er ein lukratives Geschäft. Die Lizenzeinnahmen waren lange steigend. In den Anfangsjahren wurden auch deutlich mehr Schlepper als Sportwagen unter dem Namen Porsche gefertigt.⁷⁵ Die Unternehmensführung entschied sich erst nach Absprache der Mannesmann AG zur Aufgabe des Landmaschinenektors, nachdem zuvor Rettungsversuche stattfanden.

Ist der Porsche Schlepper vergessen? Nein, mit Sicherheit nicht. Vielleicht nur etwas im Bild der Marke Porsche durch den Sportwagen beiseitegeschoben worden. Es gibt aber

⁷⁴ Krämer. S. 74.

⁷⁵ Krämer. S. 40.

immerhin eine große Zahl von „Oldtimer Freunden“, die die Erinnerung an das vergangene Produkt aufrechterhalten. Die hohen Preise solcher Schlepper auf dem heutigen Markt sprechen dafür. Aber auch das Unternehmen Porsche vergisst einen seiner großen Erfolge nicht. Der ehemalige Vorstandsvorsitzende Michael Macht schreibt dazu, in dem Vorwort von Krämers Buch, dass der Porsche Schlepper „längst der heimliche Star in unserem neuen Porsche Museum in Stuttgart-Zuffenhausen“⁷⁶ ist.

⁷⁶ Krämer. S. 5.

IV Literaturverzeichnis

- Bauer, Armin: Allgaier – Porsche Diesel. Datenbuch aller Schlepper und Motoren. Obershagen 2005.
- Bauer, Armin: Porsche Diesel. Prospekte, Druckschriften, Dokumente. Obershagen 2008.
- Bauer, Armin: Schlepper. Die Entwicklungsgeschichte eines Nutzfahrzeuges. 2. Auflage, Stuttgart 1988.
- Frankenberg, Richard von: Die ungewöhnliche Geschichte des Hauses Porsches. 4. Auflage, Stuttgart 1969.
- Frankenberg, Richard von: Porsche-Wagen / Porsche-Schlepper. Ein Mann und ein Werk setzen sich durch. Darmstadt o.J..
- Gebhardt, Wolfgang, H.: Deutsche Traktoren seit 1907. Spezialausgabe, o.O. [Stuttgart] 2006.
- Hunger, Anton / Landenberger, Dieter: Das Porsche Calendarium. 1931-2006. München 2006.
- Klein, Ernst: Geschichte der deutschen Landwirtschaft. Ein Überblick. Stuttgart 1969.
- Krämer, Manfred: Porsche-Diesel Traktoren. Mythos und Leidenschaft. Stuttgart 2010.
- Paulitz, Udo: Porsche Traktoren. Köln o.J..

- Uekötter, Frank: Die Wahrheit ist auf dem Feld. Eine Wissensgeschichte der deutschen Landwirtschaft. (= Umwelt und Gesellschaft 1), 3. Auflage, Göttingen 2012.