

*Bewegte Zeiten*

ULF KAACK

# PORSCHE TRAKTOREN

SCHLEPPER VON GEBALLTER KRAFT



**DK**

DELIUS KLASING

# INHALT

- 7**\_\_ VORWORT
- 8**\_\_ KRIEGSKIND: DER UNVOLLENDETE VOLKSSCHLEPPER
- 14**\_\_ VAKUUM NACH DEM KRIEG
- 16**\_\_ DIE ÄRA ALLGAIER
- 29**\_\_ HÖHENFLUG UND NIEDERGANG DER PORSCHE-DIESEL GMBH
- 38**\_\_ DIE JUNIOR-REIHE
- 47**\_\_ DIE STANDARD-REIHE
- 56**\_\_ DIE SUPER-REIHE
- 62**\_\_ DIE MASTER-REIHE
- 68**\_\_ ALLGAIER P 312 – IN DEN KAFFEEPLANTAGEN BRASILIENS
- 71**\_\_ SONDERMODELL: DER SUPER B
- 74**\_\_ HOFHERR-SCHRANTZ – LIZENZ-PORSCHE AUS WIEN
- 76**\_\_ ISEKI – LIZENZ-PORSCHE IN FERNOST
- 77**\_\_ DER CLUB
- 82**\_\_ DER SAMMLER
- 88**\_\_ DER PATRIARCH – FERDINAND PORSCHE
- 93**\_\_ DER MACHER – KARL RABE
- 96**\_\_ DER MANAGER – ALBERT PRINZING
- 97**\_\_ DIE RENNLEGENDE – WALTER RÖHRL
- 98**\_\_ DAS WERK AM BODENSEE
- 104**\_\_ DAS UNIKAT





# VORWORT

**N**achdem das NS-Regime 1934 das Projekt des KdF-Wagens – des Volkswagens, der nach dem Krieg als VW-Käfer international alle Verkaufsrekorde schlug – unter Federführung von Ferdinand Porsche und seinem Ingenieurbüro technisch und auch hinsichtlich der Infrastruktur auf den Weg gebracht hatte, spielte die Politik diesen Gedanken weiter. Neben der privaten und gewerblichen Massenmotorisierung sollte jetzt die Landwirtschaft flächendeckend mit günstigen Traktoren ausgestattet werden. Im Jahre 1937 erhielt das Konstruktionsbüro von Porsche den Auftrag, nun auch einen Volksschlepper zu entwickeln. Binnen kurzer Zeit präsentierte das Unternehmen einen Prototyp und entwickelte diesen bis 1943 schrittweise weiter. Kriegsbedingt wurde die Arbeit daran nicht vollendet.

1950 griff der Traktorenbauer Allgaier die Pläne von Porsche auf, und baute in der Folge den AP 17 mit großem Erfolg. Die Produktionspalette wurde stetig erweitert. Als Allgaier 1956 den Traktorenbau aufgab, gründete der Mannesmann-Konzern die Porsche-Diesel GmbH.

Das neue Unternehmen führte die Produktion am Standort Friedrichshafen-Manzell fort. Millionen wurden in den Ausbau und die Modernisierung des Werks investiert, das Schlepperangebot ständig erweitert und technisch verfeinert. Zu Beginn der 1960er-Jahre brach der Absatz ein. Die Nachfrage seitens der Landwirtschaft ging auf Grund einer Marktsättigung drastisch zurück, das Potenzial der Porsche-Konstruktion war ausgereizt. Nach 120 000 gebauten Traktoren stellte die Porsche-Diesel GmbH die Produktion am 15. Juli 1963 ein. Damit ging ein beeindruckendes Kapitel deutscher Technikgeschichte und die Erfolgsbilanz einer großen Marke in der Branche zu Ende.

Viel Freude beim Lesen wünscht Ihnen und Euch

  
Ulf Kaack



◀ Dr. Ing. h. c. Ferdinand Porsche (1875–1951)



◀ Alles begann mit dem ersten Versuchsschlepper Typ 110.

# DIE ÄRA ALLGAIER

► Allgaier A 133 mit 33 PS, gebaut 1956.

▼ Der Allgaier AP 16 wurde ab 1954 als vereinfachte Variante des AP 17 auf die Räder gestellt.

**D**ie Firma Allgaier wurde 1906 als Produzent für Stanz- und Schnittwerkzeuge in Uhingen nahe Stuttgart gegründet und entwickelte sich schnell zu einem führenden Hersteller von Presswerkzeugen und Karosserieteilen. 1946 präsentierte das Unternehmen mit dem R 18 erstmals einen Schlepper, der im Folgejahr in Serie ging. Angetrieben wurde er von einem Verdampfermotor, der beim Hersteller Kaelble zugekauft wurde.

Firmenchef Erwin Allgaier hatte bereits vor dem Krieg Kontakte zu Ferdinand Porsche gehabt. »Als ich dann nach dem Krieg den Volksschlepper gesehen habe,

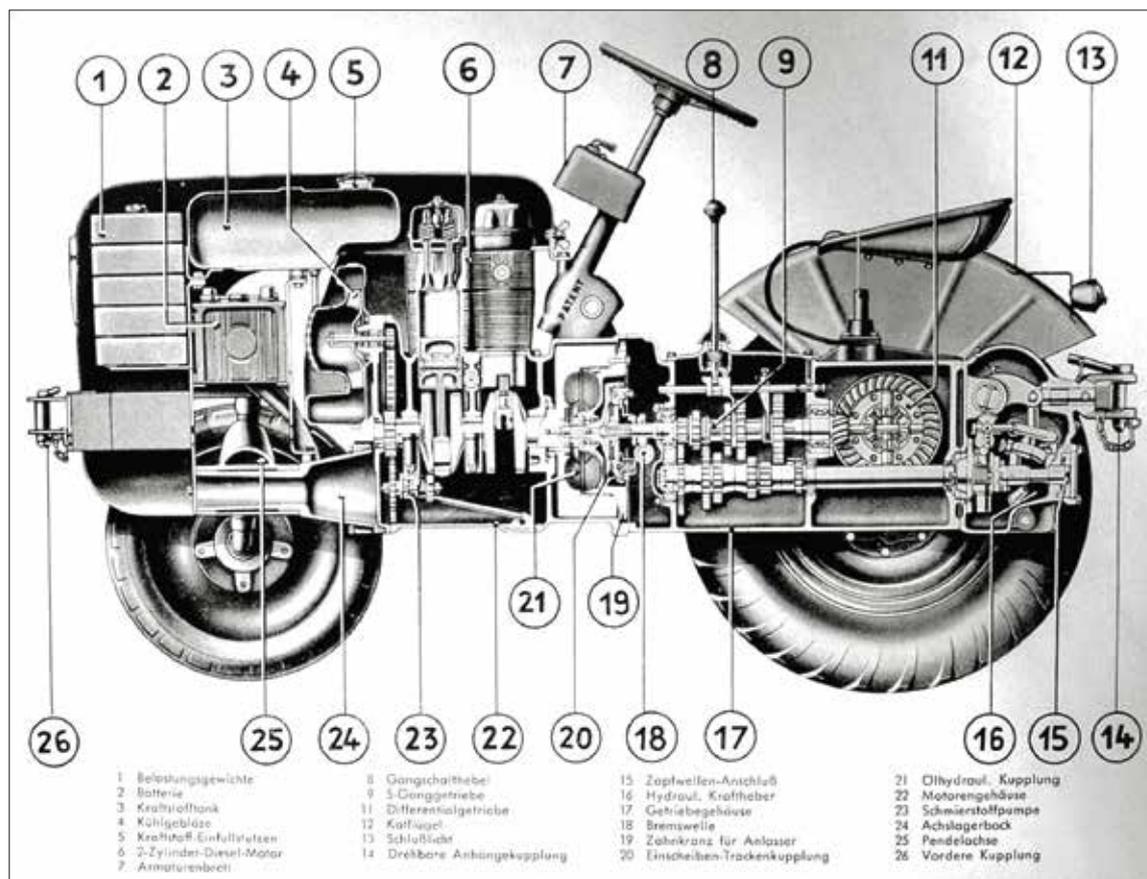


habe ich gesagt: »Das ist grad' das Schlepperle für mich«, wird Allgaier zitiert.

Im August 1949 einigten sich Allgaier und Porsche auf eine Kooperation. Der Typ 313 wurde in gemeinsamer Arbeit binnen kurzer Zeit zur Serienreife gebracht. Das Allgaier-Team hatte eine elfseitige Liste mit Änderungsvorschlägen erstellt, sämtliche Konstruktionszeichnungen wurden bei Porsche in Gmünd angefertigt.

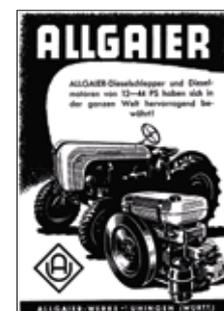
## ERFOLGREICHER AP 17

Innerhalb kürzester Zeit entstand der AP 17 – eine Blockkonstruktion aus einem luftgekühlten, 18 PS starken Zweizylinder-Dieselmotor und einem Fünfganggetriebe in Portalbauweise. Die Vorderachse war pendelnd aufgehängt. Um das Gewicht des Schleppers niedrig zu halten, wurden viele Teile – wie der Motor- und Getriebeblock – aus Aluminium sowie 11 bis 13,5 Prozent Silicium hergestellt.



▲ Der Allgaier AP 17 erwies sich als äußerst robust, worauf die Befestigung des vorderen Kennzeichens nicht unbedingt schließen lässt.

◀ Allgaiers Erfolgsmodell AP 17 im Röntgenblick.



► Mit dem A 111 brachte Allgaier 1952 einen Tragschlepper in der unteren Leistungsklasse heraus. Dadurch war eine Zwischenachsenbringung der Arbeitsgeräte möglich.



▼ 1952 wurde auf Basis des AP 17 in der Schmalspurversion der Plantagenschlepper Typ P 312 präsentiert.



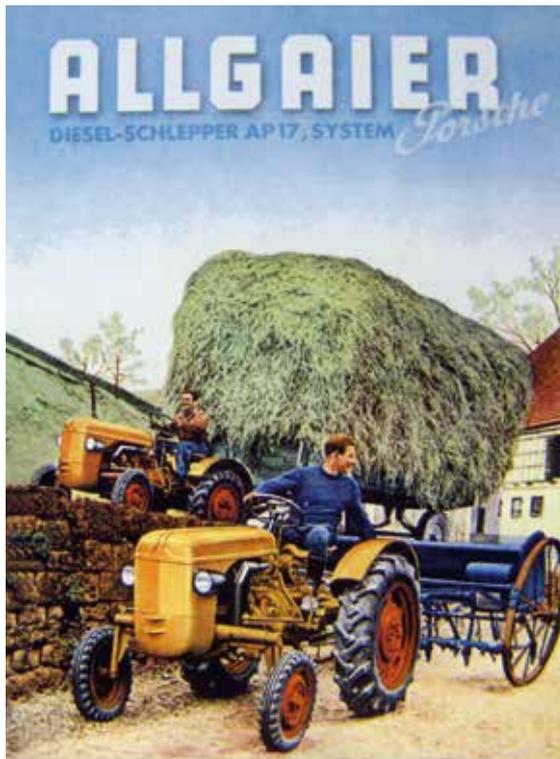


◀ Allgaier A 111 in der Ausführung als Tragschlepper aus dem Jahre 1954.



◀ Fertigung des AP 17 in der ehemaligen Werkskantine des Flugzeugbauers Dornier.

► Zeitgenössische Werbung in Farbe für den Allgaier AP 17.



Spektakulär war die ölhydraulische Voith-Strömungskupplung, die für hohen Fahrkomfort sorgte. Der AP 17 verfügte serienmäßig über Riemenscheibe, Zapfwelle und Anhängerkupplung. So konnte eine Vielzahl auch älterer Landmaschinen mit dem Schlepper kombiniert werden. Eine integrierte Ölzentrifuge zur automatischen Reinigung des Schmierstoffs machte Ölwechsel nahezu überflüssig. Eine moderne, rundum ausgewogene und vor allem preisgünstige Konstruktion. Auf der DLG-Wanderausstellung in Frankfurt wurde der Allgaier AP 17 im Juni 1950 vorgestellt und sofort zum Star der Fachmesse. Der von Allgaier geforderte Preis von 4450 DM war eine Sensation. Bereits am dritten Messetag lagen 15000 Bestellungen vor. Damit war es eindeutig zu eng im Stammwerk Uhingen geworden. Allgaier erwarb das stillgelegte Dornier-Flugzeugwerk in Friedrichshafen-Manzell am Bodensee und nahm binnen kürzester Zeit die Serienfertigung am Fließband auf. Bereits am 10. Juli 1950 fuhr der erste in Friedrichshafen gebaute AP 17 aus der Werkshalle, und drei Monate später feierte man die Fertigstellung des 500. Allgaier-Porsche. Die fruchtbare Zusammenarbeit der beiden Unternehmen ging weiter: Durch den großen Verkaufserfolg

► Der Allgaier A 12 sollte in der unteren Leistungs-kategorie als Einstiegsmodell zur Motorisierung der Landwirtschaft dienen.



►► Der Allgaier AP 17 war für die damalige Zeit sehr modern. Dazu trugen die Portalachse hinten, die Luftkühlung, die hydraulische Kupplung, der hydraulische Kraftheber und der aus Aluminium hergestellte Motor- und Getriebeblock bei.



► In der Schmalspurversion eignete sich der AP 17 hervorragend für den Einsatz in Baumschulen und Weinbergen.

motiviert – Allgaier belegte 1950 den zweiten Platz in der deutschen Verkaufstatistik –, entwickelten die mittlerweile wieder in Zuffenhausen beheimateten Porsche-Ingenieure den kleinen, als Tragschlepper ausgelegten A 111 mit einem Zylinder und 12 PS. Außerdem den größer dimensionierten, dreizylindrigen A 133 mit 33 PS. Beide kamen 1952 auf den Markt.

## BAUKASTENSYSTEM

Mit diesen Typen begann das Werk die Entwicklung einer ganzen Modellreihe im Baukastensystem. Durch Standardisierung konnte Allgaier in der Folge unter Verwendung einer möglichst geringen Anzahl von Bauteilen ein komplettes Traktorenprogramm nahezu aller Leistungsklassen anbieten. 77 Prozent der Einzelteile konnten unter den verschiedenen Typen getauscht werden. Der A 111 war auf den Bedarf von kleinbäuerlichen Betrieben ausgerichtet, während der A 133 als Allzweckschlepper in Mittel- und Großbetrieben Verwendung fand.

Ab 1953 wurde der mit 44 PS stärkste aller Allgaier-Traktoren gebaut – der A 144 mit vier Zylindern. Hier verzichteten die Ingenieure auf die Entwicklung eines eigenen Getriebes und verbauten stattdessen ein ZF-Getriebe mit fünf Vorwärtsgängen und einem Rückwärtsgang. Etwa zeitgleich mit dem A 144 schloss der

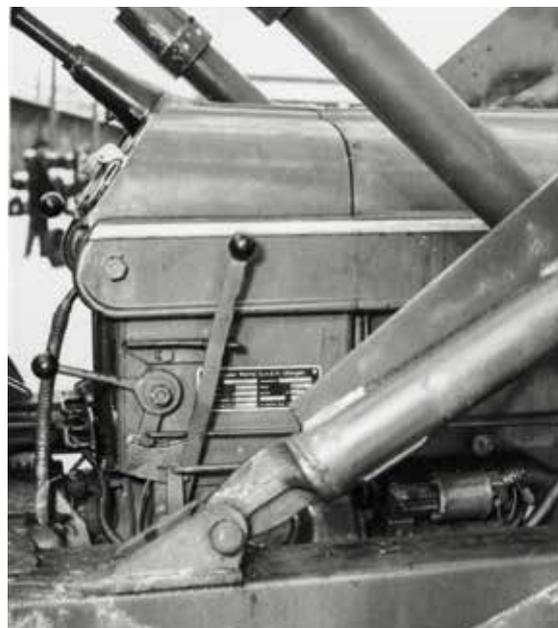
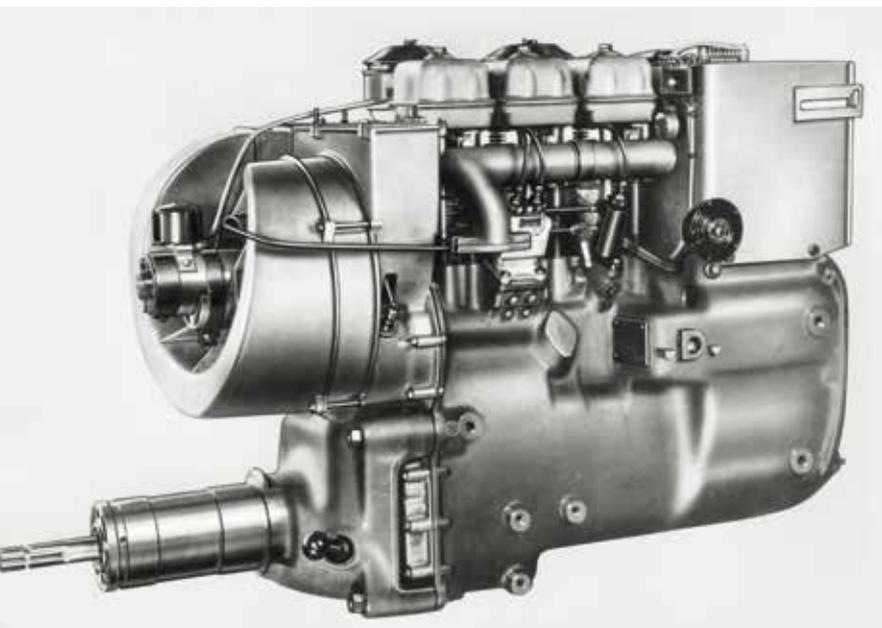
▼ Der luftgekühlte Dreizylinder-Dieselmotor mit 33 PS kam ab 1952 im Allgaier A 133 zum Einsatz.

▲ Allgaier A 133 mit Frontladersystem von Horn-Draulic.



22 PS starke zweizylindrige A 122 die letzte bislang in der »Baukastenserie« verbliebene Lücke. Ab 1954 baute Allgaier außerdem den AP 16, als vereinfachten Nachfolger des AP 17, ohne Strömungskupplung.

Mit einer Monatsproduktion von rund 1000 Schleppern erreichte Allgaier Mitte der 1950er-Jahre seine Kapazitätsgrenze. Das Management stand vor der Entscheidung, in einen Ausbau der Fertigung zu investieren oder sich zugunsten der Kerngeschäftsbereiche Werkzeugbau und Blechteilefertigung von der erfolgreichen Traktorensparte zu trennen. Und so kam es: Nach rund 40 000 gebauten Traktoren stellte Allgaier 1955 den Schlepperbau auf der Höhe des Erfolges ein. Doch dies war noch lange nicht das Ende der beliebten und leistungsfähigen Porsche-Konstruktionen.





◀ Der Allgaier AP 17 wird 1952 auf der Grünen Woche in Berlin vorgeführt.

▼ Ferdinand Porsche, sein Sohn Ferry und Erwin Allgaier (von rechts) begutachten den AP 17.

▼ Kommunalausführung des AP 17 mit Räumschild und Kehrmaschine.



► Auch in der Forstwirtschaft sollte sich der AP 17 nach Vorstellung des Allgaier-Managements etablieren.



► Der passt überall durch: AP 17 in der Schmalspurversion.

▼ Der Allgaier AP 22 war praktisch ein AP 17 mit aufgebohrtem Motor. Ab Ende 1953 erhielt er die typische Porsche-Motorhaube.





### Der Autor

Ulf Kaack – Jahrgang 1964 und im Ländlichen südlich der Hansestadt Bremen lebend – hat bislang mehr als drei Dutzend Bücher verfasst. Dabei widmet er sich allem, was fährt, schwimmt und fliegt, wie er selbst sagt. Aus seiner Feder stammen verschiedene maritime Titel über die Geschichte der deutschen U-Boote, die Bundesmarine, die Deutsche Marine, die Seestreitkräfte der DDR sowie die Reichs- und Kriegsmarine. Ausführlich hat er sich außerdem dem Segelschiff GORCH FOCK und dessen Schwesterschiffen gewidmet. Auf dem Vierradsektor hingegen dem Mercedes-Benz W123, dem Mercedes MB-trac, der Historie des Daimler-Werkes in Bremen und dem Leben Carl F. W. Borgwards. Für seinen Titel »Borgward – Das Kompendium« wurde der Autor auf der Frankfurter Buchmesse 2012 mit dem ADAC Motorwelt Autobuch Preis ausgezeichnet. Ulf Kaack ist außerdem regelmäßiger Autor bei verschiedenen Fachzeitschriften in den Bereichen Automobile, Traktoren sowie Luft- und Schifffahrt.

### Danksagung:

Der Autor bedankt sich beim PORSCHE-DIESEL Club Europa e.V. für die hervorragende Unterstützung, insbesondere bei seinem Präsidenten Harald S. Stegen sowie Hermann Ahlhorn, Jutta-Irene und Wilhelm Dehlwes. Außerdem bei Bodo Brüns, Ekkehard Diez, Georg Hammann, Franz und Robert Heymann, Peter Kurze, Dr. Wolfgang Porsche und Walter Röhr. Ein besonderes Dankeschön geht an Heinz-Christel Ahrens und seinen Sohn Thorsten für so manch wichtigen fachlichen Ratschlag.

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

1. Auflage

ISBN 978-3-667-10692-6

© Delius Klasing & Co. KG, Bielefeld

Lektorat: Alexander Failing

Fotos: Archiv PORSCHE-DIESEL Club Europa e.V.: Titelfoto und Seiten 4, 6, 12, 16o, 17u, 28-32, 35u, 38/39, 41o, 42o, 42ul, 44/45, 47-50, 51or, 52u, 53ol, 53or, 56o, 57-59, 62, 65-74, 75o, 76o, 77-80, 98-100, 102u; Sammlung Ekkehard Diez: Seiten 18o, 19o, 20, 22/23u, 24-26, 27u, 33, 34, 35o, 36/37, 46, 56u, 75u, 82-87; Sammlung Ulf Kaack: Seiten 7-11, 13, 15, 18u, 19u, 23ol, 23or, 88-96, 110ol, 110or; Wikimedia Commons: Seiten 14, 63, 64; Ulf Kaack: Seiten 16u, 40, 41or, 41u, 42ur, 50/51ol, 52o, 53u, 54/55, 60/61, 81, 97; Claas: Seite 103u; Popie Commons: Seite 14; Andreas Dittmer: Seite 110u; Sammlung Georg Hammann: Seiten 105-109; Sammlung Franz Heymann: Seite 27o; Iseki: Seite 76u; Iris Meyer: Seite 111; MTU: Seiten 101, 102/103o; Paul Botzenhardt/Archiv Peter Kurze Bremen: Seiten 17o, 21

Einbandgestaltung und Layout: Gabriele Engel

Lithografie: scanlitho.teams, Bielefeld

Druck: DZA Druckerei zu Altenburg GmbH

Printed in Germany 2016

Alle in diesem Buch enthaltenen Angaben und Daten wurden von dem Autor nach bestem Wissen erstellt und von ihm sowie vom Verlag mit der gebotenen Sorgfalt überprüft.

Alle Rechte vorbehalten! Ohne ausdrückliche Erlaubnis des Verlages darf das Werk weder komplett noch teilweise reproduziert, übertragen oder kopiert werden, wie z. B. manuell oder mithilfe elektronischer und mechanischer Systeme inklusive Fotokopieren, Bandaufzeichnung und Datenspeicherung.

Delius Klasing Verlag, Siekerwall 21, D - 33602 Bielefeld

Tel.: 0521/559-0, Fax: 0521/559-115

E-Mail: [info@delius-klasing.de](mailto:info@delius-klasing.de)

[www.delius-klasing.de](http://www.delius-klasing.de)

# PORSCHE KANN AUCH ANDERS



Ihren Namen bringt man eher mit schnellen Spaßautos aus Zuffenhausen in Verbindung, ihre Farbe mit reinrassigen Sportwagen aus Maranello – aber die roten Porsche-Traktoren versuchen es lieber mit Gemütlichkeit. Denn in der Ruhe liegt die Kraft, und von der haben die durch Ferdinand Porsche selbst entwickelten Landmaschinen reichlich.

In diesem neuen Band der Reihe »Bewegte Zeiten« wird die Entstehungsgeschichte der Porsche-Diesel Motorenbau GmbH dargestellt und alle Modelle – vom Einzylinder-Modell »Junior« über die Zwei- und Dreizylinder-Typen bis hin zum »Master« mit vier Zylindern – vorgestellt. Neben vergnüglich zu lesenden Texten weiß das Buch durch zahlreiche zeitgenössische Fotografien und Abbildungen von historischem Werbematerial zu begeistern.

ISBN 978-3-667-10692-6



[www.dellus-klasing.de](http://www.dellus-klasing.de)