

Aus erster Hand

Faszination

Text
Thomas Schulz

Fotografie
Uli Jooß

Wenn 76 Porsche-Schlepper hintereinander fahren, ist dies natürlich ein toller Anblick und ein Riesenspaß. Schnell wird klar: Die Diesel-Klassikszene ist quicklebendig. Mittlerweile besitzt die legendäre Technik der Porsche-Traktoren sogar Kultstatus.

Zuerst hört man sie nur. Ein ganz spezieller Sound durchdringt die Birkenwälder: die Melodie zahlreicher Dieselmotoren auf niedriger Drehzahl, sonor und rhythmisch wie Buschtrommeln. Kurze Zeit später tauchen sie auf: Wie an einer Schnur gezogen, windet sich eine kilometerlange Kette leuchtend roter Traktoren über die schmalen Wege hier am Rande von Wertheim, wo die Tauber in den Main mündet. Die Menschen am Lenkrad winken. Showtime im Wald. Und das heißt in diesem Falle: Porsche-Time.

Auf dem Landgut von Dr. Wolfgang Porsche im Taubertal treffen sich wieder einmal die aktiven Mitglieder des Porsche-Diesel-Club-Europa e.V. – zu einem präzise organisierten Stelldichein mit ihren Traktoren. Aus den fernsten Ecken der Republik sind die Besitzer von Schleppern der Marke Porsche angereist zur Diesel-Parade. 76 sind es diesmal. „Das ist Rekord“, freut sich Harald S. Stegen, der Präsident des rührigen Clubs, als er mit raumgreifenden Schritten zwischen den akkurat aufgereihten Schleppern seinen Weg findet. Mittendrin stehen die drei Traktoren des Hausherrn Dr. Wolfgang Porsche, der gelöst die rot glänzende Parade abnimmt und bei einer kleinen Gruppe um einen Traktor mit der Bezeichnung AP17 stehen bleibt.

Diese Abkürzung bedeutet „Allgaier Diesel System Porsche“. Denn von 1950 an produzierte die schwäbische Firma Allgaier Ackerschlepper unter Lizenz und nach Plänen von Professor Dr. h.c. Ferdinand Porsche (1875–1951). Der AP 17 besaß mit seinem luftgekühlten, zweizylindrigen Viertakt-Diesel mit 1374 Kubikzentimeter Hubraum und 18 PS bereits zukunftsweisende

Parade in Rot: Die Mitglieder des Porsche-Diesel-Club-Europa präsentieren voller Stolz ihre Schätze

Technik, wie sie in den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg auf den Äckern gebraucht wurde. Zunächst waren die Traktoren gelb, später lackierte Allgaier die Schlepper in Grün. Als Porsche 1956 die Produktion in Eigenregie übernahm, bekamen alle die Farbe Rot. Und die Roten revolutionierten die motorisierte Landwirtschaft mit visionären Konstruktionsmerkmalen.

Das zeigt zum Beispiel der Porsche-Schlepper Modell Junior, der dank der partiellen Aluminium-Leichtbauweise, der ölhydraulischen Kupplung sowie einer Zentrifuge zur Reinigung des Öls der modernste Traktor seiner Zeit war. Er besaß zwar nur einen Zylinder mit 822 bis 875 Kubikzentimetern und verfügte lediglich über 12 bis 15 PS, avancierte jedoch aufgrund seiner Wendigkeit und seiner verblüffenden Technik zum meistverkauften Porsche-Schlepper. Wie der Junior, so ist auch der Standard mit zwei Zylindern und einer Leistung zwischen 20 bis 30 PS ein Stück lebendig gewordene Wirtschaftsgeschichte. Für größere Betriebe gedacht ist das Modell Super mit drei Zylindern und 30 bis 40 PS. Stärkstes Pferd im Stall und Star bei dem Treffen ist der zeitlos majestätische Master mit vier Zylindern und 50 PS.

Der typische Motoren-Aufbau in Reihe, gewissermaßen nach dem Baukastenprinzip je nach Leistungsbedarf, war ebenso genial wie logisch und verdeutlicht noch heute, mit welcher visionären Kraft die Porsche-Entwickler zu Werke gingen. Zudem waren die Motoren extrem wartungsarm und robust. Alle Modelle wurden zeitgleich produziert, für alle waren die verschiedensten Versionen erhältlich. Daraus resultierten wahrhaft universelle Anwendungsmöglichkeiten. Sie machten die Porsche-Schlepper technologisch konkurrenzlos. Dass die Produktion nach 120 000 Einheiten im Jahr 1963 eingestellt wurde, hat hauptsächlich mit der damals fortschreitenden Sättigung des Marktes zu tun. Aber Unikate wie der Gigant, ein allradgetriebener Prototyp von 1963, der nicht in Serie ging und auf dem Treffen so etwas wie das Leitfossil darstellt, zeigen das kreative Potenzial der Konstrukteure.



Die Porsche-Schlepper im Überblick

Junior



Motor: Einzylinder mit 822 bis 875 cm³
Leistung: 12 bis 15 PS bei 2200 bis 2250 U/min
Leergewicht: 845 bis 1000 kg
Geschwindigkeit: 16,5 bis 20 km/h

Super



Motor: Dreizylinder mit 2467 bis 2625 cm³
Leistung: 30 bis 40 PS bei 2000 bis 2300 U/min
Leergewicht: 1985 bis 2450 kg
Geschwindigkeit: 19 bis 27 km/h

Standard



Motor: Zweizylinder mit 1374 bis 1750 cm³
Leistung: 20 bis 30 PS bei 1950 bis 2300 U/min
Leergewicht: 1110 bis 1510 kg
Geschwindigkeit: 19 bis 20 km/h

Master



Motor: Vierzylinder mit 3288 bis 3500 cm³
Leistung: 50 PS bei 2000 U/min
Leergewicht: 1788 bis 2450 kg
Geschwindigkeit: 19,5 bis 22 km/h

Kreativität ist unter den Mitgliedern des Clubs auch heute noch gefragt. „Einen Porsche-Traktor zu restaurieren, ist wie Vater werden“, sagt ein Teilnehmer. „Nur dauert es länger.“ Da ist was dran. Denn hat ein Porsche-Schlepper-Freund in irgendeiner Scheune erst mal ein Objekt entdeckt, ist es um ihn geschehen. Manfred Krämer aus dem Allgäu differenziert: „Jeder Porsche-Traktor hat seine eigene Vorgeschichte, nach der sich der Restaurierungsaufwand bemisst.“ Nicht immer ist es so einfach wie bei Jürgen Schmid aus Höfingen, der einen Porsche Super dabei hat, Baujahr 1960. „Erste Hand“, sagt er stolz, „er hat meinem Großvater gehört. Hier, ich habe sogar den Originalkaufvertrag von damals.“

Zeit und Geduld sind wichtige Voraussetzungen für die wunderbare Freundschaft zwischen Objekt und Mensch. Und: es muss Herzblut fließen. Das ist es auch, was die Freunde der Porsche-Schlepper so emotional bindet. Glücklicherweise hat sich die Restaurierungsszene für Porsche-Traktoren deutlich gewandelt. War es vor wenigen Jahren noch ein aufwendiges Unterfangen, Reifen, Felgen oder auch Zubehör für die bisweilen korrosionsanfällige Elektrik zu finden, so gibt es mittlerweile engagierte Händler, die kaum einen Wunsch nach Rädern, nach Kolben und nach Zylindern unerfüllt lassen und auch Ersatzteile anfertigen. Sogar aus einem Ersatzteilkatalog kann der Kunde wählen. Und es gibt Spezialisten mit einem großen Herz für die Porsche-Traktoren-Szene – wie Helmut Unrath. Er bietet handgefertigte komplette Kabelsätze für die Elektrik an. Dieses Netzwerk an technischer Unterstützung hilft bei der Wiederauferstehung altgedienter Porsche-Diesel, führt aber kurioserweise auch zu Extravaganzen, zu ganz individuellen Aus- und Anbauten. ▶

Projekt Porsche Junior

Die Fitmacher



Dieses Projekt verbindet Generationen: Unter dem Motto „Aus der Lethargie in die Kreativität“ bietet der Verein „Projekt-Porsche-Diesel“ in Zusammenarbeit mit dem Porsche-Diesel-Club-Europa e.V. und unterstützt von Porsche-Schulen sowie sozialen Einrichtungen die Möglichkeit, alte Porsche-Schlepper zu restaurieren. Die betagten Traktoren werden größtenteils von Mitgliedern des Porsche-Diesel-Clubs zur Verfügung gestellt.

Hier machen die Jungen die Alten wieder richtig flott. In weit mehr als 30 Bildungseinrichtungen haben sich inzwischen mehr als 400 Jugendliche der Herausforderung gestellt, unter Anleitung erfahrener und qualifizierter Pädagogen einen längst ausgemusterten, zumeist fahruntüchtigen Oldtimer in einen optisch und technisch einwandfreien Zustand zu versetzen.

Die Idee für das außergewöhnliche Programm hatte Harald S. Stegen, der Präsident des Porsche-Diesel-Clubs-Europa, der gleichzeitig auch Leiter des Projekts ist. Der Verein steht den jeweiligen Einrichtungen während der Arbeiten für Fragen zu Verfügung.

Der Erfolg kann sich sehen lassen: Vom Rost befreit präsentieren sich die Porsche-Schlepper dann in neuem Glanz. Und auch die Jugendlichen haben einen Mehrwert. Zu dem Projekt gehört eine Dokumentation, in der die Arbeitsabläufe festgehalten sind. Daraus entstehen dann auch Arbeitsmappen, die als sinnvolle Ergänzung für die Bewerbungsunterlagen der Jugendlichen dienen und bei der Suche nach einer Ausbildungsstelle helfen können.

So haben etliche Porsche-Traktor-Freunde Kisten und Kästen auf dem Heck ihres Gefährts installiert. Aus Holz, aus Aluminium, mit Schiffslack einbalsamiert oder bunt bemalt. Für allerlei Gepäck oder für den Hund, der natürlich auch dabei sein will. Manche Experten betrachten die restauratorischen Alleingänge mit Skepsis. „Die Original-Porsche wurden erst zusammengesetzt und dann komplett überlackiert“, erklärt einer mit einem Seitenblick auf metallisch glänzende Schrauben, „und zwar in Karminrot, genauer in der RAL-Farbe 3002. Es gab also keine blanken Schrauben.“ Puristen nennen solche herausgeputzten Exemplare abfällig „Zirkuspferde“. Aber das sind Lehrmeinungen und Eitelkeiten, wie sie in den besten Kreisen vorkommen.

Denn spätestens bei der Ausfahrt zählt wieder das kollektive Erlebnis. Auf den schmalen Waldwegen entlang der Tauber, wo sich die rote Porsche-Kette durch die Birkenwälder schlängelt, gibt es nur noch Gleichgesinnte. Und wenn von 76 gestarteten Porsche-Schleppern 75 ins Ziel kommen, dann ist das auch ein deutlicher Hinweis auf die Effizienz und den Sachverstand der Restauratoren. Denn kein Zweifel: die Diesel-Klassikszene ist quicklebendig, die Faszination für Traktoren der Marke Porsche ungebrochen. Ihre legendäre Technik hat mittlerweile Kultstatus. In dem im Jahr 1996 gegründeten Porsche-Diesel-Club-Europa e.V. sind inzwischen rund 600 Mitglieder organisiert.

Wobei die Fangemeinde sogar stetig anwächst. Die Traktorfreunde ordnen keinen Nachlass, im Gegenteil: Sie fangen gerade erst richtig an. So sind beim Kraftfahrt-Bundesamt in Flensburg noch 22 000 Porsche-Schlepper gemeldet. Nach der Statistik von Harald S. Stegen zählen 4000 zum Bestand des Clubs, „wobei 3000 davon noch gar nicht restauriert sind“. Und das heißt: die alten Porsche-Schlepper haben eine große Zukunft vor sich. ◀



Vollversammlung: Die 76 Teilnehmer – so viele wie noch nie – haben ihre liebevoll restaurierten Traktoren akkurat aufgereiht