
Typenkompass

Armin Bauer

Allgaier / Porsche-Diesel

1946–1963

Motor
buch
Verlag

Einbandgestaltung: Luis dos Santos
unter Verwendung von Motiven aus dem Archiv des Autors.

Foto S. 117 unten: Perfect 401 es, © CC-BY-SA 3.0
Foto S. 126-127: DerHexer, Wikimedia Commons, CC-by-sa 4.0

Eine Haftung des Autors oder des Verlages und seiner Beauftragten für
Personen-, Sach- und Vermögensschäden ist ausgeschlossen.

ISBN 978-3-613-31327-9 (PDF)

Copyright © by Motorbuch Verlag, Postfach 103743, 70032 Stuttgart.
Ein Unternehmen der Paul Pietsch Verlage GmbH + Co.

1. Auflage 2024

Sie finden uns im Internet unter www.motorbuch-verlag.de
--

Nachdruck, auch einzelner Teile, ist verboten. Das Urheberrecht und sämtliche
weiteren Rechte sind dem Verlag vorbehalten. Übersetzung, Speicherung,
Vervielfältigung und Verbreitung einschließlich Übernahme auf elektronische
Datenträger wie CD-ROM, DVD usw. sowie Einspeicherung in elektronische
Medien wie Bildschirmtext, Internet usw. sind ohne vorherige schriftliche
Genehmigung des Verlages unzulässig und strafbar.

Innengestaltung: Bernd Peter

Inhalt

Einführung	6
------------------	---

Allgaier

R 18	18
R 18 / R 22	21
A 22	22
A 24	24
A 30 / A 40	26
A 40 Z	28
A 12	30
A 16	32
AP 17	34
AP 17-51	36
AP 22	38
AP 16	40
P 312	42
A 111 / A 111 L	44
A 111 V	46
A 122	48
A 133	50
A 144	52

Porsche-Diesel 1-Zylinder

P 111 L	54
P 111 K	55
Junior 108 L	56
Junior 108 K	58
Junior 108 LH	60
Junior 108 KH	61
Junior 108 S	62
Junior 108-4	63
Junior 108 V	64
Junior 109 S	65
Junior 109	66

Porsche-Diesel 2-Zylinder

P 122	67
P 208 Standard	68
AP 22	69
AP 18	70
Standard AP 218 (20 PS)	72
Standard AP 218 (22 PS)	73
Standard 218	74
Standard S 218	76
Standard T 217	78
Standard Star 238	80
Standard Star 219	82

Porsche-Diesel 3-Zylinder

P 133	84
Super 308	85
Super 308 S	86
Super L 308	88
Super B 308	90
Super N 309 / S 309	92
Super B 309	94
Super L 318	96
Super L 319	97
Super Export 329	98
Super 339	100

Porsche-Diesel 4-Zylinder

P 144	102
Master 408	104
Master 418	106
Master 419	108
Master 409	109
Master 429	110

Die Entwicklungsgeschichte der Porsche-, Allgaier-, Allgaier-Porsche- und Porsche-Diesel-Schepper vollzog sich in drei großen Schritten. Zunächst ist es die Geschichte des Volksschleppers, 1938 bei Porsche / Stuttgart entwickelt, die es zu erzählen gilt; später ist es die Geschichte des Schlepperproduzenten Allgaier, der 1947 mit dem robusten R 18 startete und 1949 Porsches Volksschlepper übernahm, zum AP 17 weiter entwickelte und zum Erfolg führte. Höhe- und Endpunkt bildet schließlich die Mannesmann-Tochter Porsche-Diesel in Friedrichshafen, wo letztlich ab 1956 die Schlepperproduktion übernommen und bis zum Ende weitergeführt wurde.

Der Volksschlepper

Im Jahre 1938 begann das Porsche-Konstruktionsbüro in Stuttgart, neben dem Volkswagen (KdF-Wagen), auch einen Ackerschlepper zu entwickeln. Er sollte nicht mehr als zwei Pferde kosten und die Bauern im »Großdeutschen Reich« motorisieren. Geplant war die Errichtung eines riesigen Werkes in der Nähe von Köln, mit einer Jahresproduktion von bis zu 300.000 Traktoren. Doch der Krieg setzte diesem gigantischen Projekt ein Ende, bevor es überhaupt begann.

Entwickelt und gebaut wurden von Porsche allerdings einige Versuchsschlepper, recht unterschiedlich in Aufbau und Technik. Das erste

Porsche-Versuchsschlepper, Typ 110, aus dem Jahre 1938



Versuchsfahrzeug (Typ 110) bestand aus einem geschweißten U-Profil-Rahmen mit Quertraversen. Ein luftgekühlter 12-PS-2-Zylinder-Otto-Motor in V-Form, ein 3+1-Gang-Schaltgetriebe und die Antriebsachsen waren im hinteren Drittel des Fahrzeugs zu einer Einheit zusammengefasst.

Es folgten weitere Versuchsfahrzeuge, die den herkömmlichen Ackerschleppern schon ähnlicher sahen. Bei allen Typen war die Antriebseinheit wiederum im hinteren Teil zu einem Block zusammengefasst. Anstelle eines Rahmens kam ein Zentralrohr zum Einsatz, das die Vorderachse aufnahm. Eine vordere Ladepritsche erweiterte die Einsatzmöglichkeiten.

Dem Typ 110 folgte zum Jahresende 1939 der Typ 111 in verschiedenen Varianten und Aufbauten, der über so wesentliche Dinge wie Mähwerk, Zapfwelle und Riemenscheibe verfügte. Alle Modelle wurden auf ihre landwirtschaftliche Brauchbarkeit ausführlich getestet, so beim Pflügen, beim Grasmähen, mit angetriebenem Bindemäher und auch frisch lackiert vorgeführt, bei Vorstellungen vor hochrangigen Personen aus Politik und Wirtschaft.

1940/41 entstand eine Variante mit vorgebautem Holzgasgenerator. Durch seine hintere Antriebseinheit eignete sich der Typ 111 zu diesem Zweck besonders gut, da anstelle der vorderen Pritsche nun Generator mit Filter, Gaskühler und weiteren Aggregaten Platz fanden. Mit diesem Aufbau war man den anderen Schlepperfirmen einen Schritt voraus. Doch bei 12 PS blieb nicht mehr viel Leistung für die Bestellung des Ackers übrig. Der Nachfolger (Typ 112) hatte somit 15 PS und einen vergrößerten Hubraum (1700 statt 1500 ccm). Beim Typ 113 wichen die Stuttgarter dann von der bisherigen Motorbauweise in V-Form ab und konstruierten einen Reihomotor mit den gleichen technischen Daten. Der Grund: bessere Sicht, die sich durch die schmalere Form des Motors ergab.

Der Schlepper war zunächst ausschließlich für

Generatorbetrieb vorgesehen, konnte aber auch mit Benzin betrieben werden. Wie bei allen vorherigen Typen erfolgte die Kraftübertragung vom Motor auf das Getriebe mit einer Einscheiben-Trockenkupplung, der eine Flüssigkeitskupplung vorgeschaltet war; Porsche war der Meinung, dass die Bauern nicht mit einer mechanischen Kupplung umgehen könnten. Das Schaltgetriebe, nun mit vier Vorwärtsgängen, einem Kriechgang sowie einem Rückwärtsgang versehen, stufte man so ab, dass bei maximaler Drehzahl des Motor (2000 U/min.) Geschwindigkeiten von 0,9 bis 16 km/h möglich waren. Der Typ 113 besaß eine komplette Verkleidung, Kofflülge und verfügte über Zapfwelle, Mähwerk, Riemenscheibe und einen hydraulischen Kräfteheber eigener Konstruktion.

Der Krieg hatte inzwischen ganz Europa ins Unglück gestürzt. Die gesamte deutsche Industrie war mit Militäraufträgen bis weit über ihre mögliche Produktionskapazität ausgelastet. Wegen zunehmender Luftangriffe auf deutsche Städte wurden viele Betriebe in ländliche Gebiete ausgelagert. Auch für Porsche kam im Sommer 1944 der Befehl, mit seinem Konstruktionsbüro nach Gmünd in Kärnten /

Der Typ 312 im Sommer 1948 vor der Verschiffung nach Brasilien



Österreich umzuziehen. Auf diese Weise gelangte ein Schlepper des Typs 113 dorthin und wurde auch praktisch eingesetzt. Die Porsche-Techniker verloren den Schlepper nicht aus den Augen und bemühten sich um einen Lizenznehmer. 1948 schien sich in Brasilien eine Chance zu ergeben, und so meldete man den Schlepper zu einem unabhängigen Test bei der dortigen landtechnischen Versuchsanstalt an. Tatsächlich schnitt der mit vielen Gebrauchsspuren behaftete Schlepper erfreulich gut ab. Doch aus dem vielversprechenden Projekt im fernen Brasilien wurde nichts – letztlich entschieden die Brasilianer sich anders und der Schlepper ging zurück nach Österreich.

Die luft- und wassergekühlten Schlepper von Allgaier

Einer der Männer, die nach Ende des Zweiten Weltkriegs ihr Glück auf dem deutschen Schleppermarkt suchten, war Ing. Erwin Allgaier. Zusammen mit seinem Bruder, Oskar, war er Inhaber eines mittelständischen Metall verarbeitenden Familienbetriebes im schwäbischen Uthingen.

Erwin Allgaier beabsichtigte einen Acker-schlepper zu bauen, da er erkannte, dass damit die dringend notwendige Steigerung der landwirtschaftlichen Erträge möglich war. Durch seine familiäre Verbindung zum Hause Kaelble, einem bedeutenden Hersteller zuverlässiger Zug- und Baumaschinen im benachbarten Backnang, ließ sich die Idee schnell in die Tat umsetzen. Bereits im Frühjahr 1946 lief der erste Allgaier-Schlepper (Typenbezeichnung R 18), dessen Aufbau denkbar einfach war: Das in einem rechteckigen, gusseisernen Block untergebrachte Getriebe (Schalt- und Antriebseinheit, Differential, Zapfwelle, Mäh-antrieb) wurde an einen gepressten Rahmen aus Stahlblech geschraubt und hierauf der Dieselmotor mit Verdampfungskühlung gesetzt – befestigt durch vier Schrauben. Zwei Achsträger mit Steckachsen übertrugen die Kraft vom Getriebe auf die Antriebsräder. Eine



Drei Allgaier-Schlepper, Typ A 22, vor dem Werksgelände in Uhingen

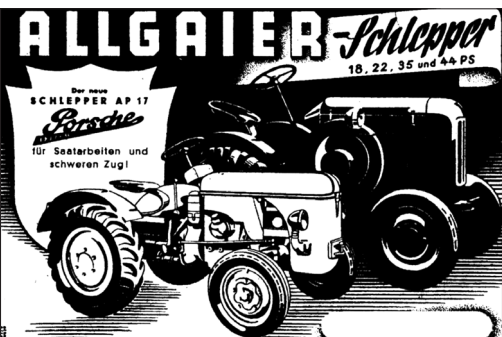
Pendelvorderachse stützte den Schlepper nach vorne ab. Die Kraftübertragung vom Motor auf das Getriebe erfolgte über drei Keilriemen. Das bewährte sich hervorragend.

Die Serienproduktion des R 18 lief 1947 an und nach rund 1000 gefertigten Modellen bekam der Schlepper ab Juli 1949 eine optische Überarbeitung sowie eine detaillierte Typenbezeichnung, wobei »R 18« zukünftig für die Bereifungsgröße 8.00-20 und »R 22« für 9.00-24 stand. Um dem Schlepper ein moderneres Äußeres zu geben, erhielt er ab Sommer 1950 eine ansprechende Motorverkleidung. Die Typenbezeichnung wurde bald darauf in A 22 (»A« steht für Allgaier und »22« für die Motorleistung in PS) geändert.

Als letzte Variante dieses Schleppers entstand 1952 der A 24 mit Kondensations-Kühlung. Die Leistung des Motors wurde durch Hubraumvergrößerung und größere Kraftstoffeinspritzmenge auf 24 PS gesteigert. Der A 24 unterschied sich äußerlich vom A 22 durch die Kühlluftöffnungen in den Seitenblechen und die weiter nach vorn gesetzten Scheinwerfer. Insgesamt entstanden über 16.000 Schlepper der Typen R 18 bis A 24. Sie gehörten damit zu den erfolgreichsten Konstruktionen ihrer Zeit. Mit dem Ziel, das Angebot um einen Schlepper höherer Leistung zu erweitern, bot Allgaier ab

Juni 1950 den Typ A 30/A 40 an. Die beiden Typen unterschieden sich im Wesentlichen durch die Größe der verwendeten Hinterräder (A 30: 11.25-24, A 40: 9.00-40). Ausgerüstet mit einem in Reihe angeordneten Zweizylinder-Dieselmotor (3680 ccm Hubraum – Bohrung und Hub entsprechen dem des R 18) und einem Schaltgetriebe mit sechs Vorwärtsgängen und einem Rückwärtsgang, erregte der große Allgaier-Schlepper beträchtliches Aufsehen. Ein Verkaufserfolg wurde er indes nicht. Probleme mit dem eigenen Getriebe führten schließlich zur Verwendung des 5-Gang-Getriebes, Typ A 15, der Zahnradfabrik Friedrichshafen und gleichzeitiger Änderung der Typenbezeichnung des Schleppers in A 40 Z.

1949 sah Erwin Allgaier, der als Schlepperbauer Neuling bereits ein beachtliches Händlernetz aufgebaut hatte, erstmals die Pläne von Porsches Volksschlepper. Er soll spontan ausgesprochen haben: »Das Schlepperle gehört mir«. Schon nach kurzen Verhandlungen wurden sich Allgaier und Porsche einig, und es kam zum Lizenzabschluss, so dass noch vor Jahresende 1949 in Uhingen mit den Arbeiten zu diesem Schlepper begonnen werden konnte. Ziel war es, den fertigen Schlepper sieben Monate später auf der Ausstellung der DLG präsentieren zu können – also wurde Tag und Nacht und auch an den Wochenenden an diesem Projekt gearbeitet. Als Allgaier dann 1950 mit dem Porsche Volksschlepper auf den Markt kam, sorgte er für den wohl größten



Werbung aus dem Jahre 1950 für die Typen A 22 und AP 17

Wirbel auf dem Schleppermarkt der gerade neu gegründeten Bundesrepublik!

Was nun bot der Porsche-Schlepper, das andere nicht hatten? Zunächst war es die Verwendung von Leichtmetall. Motor- und Getriebeblock, ebenso wie viele Einzelteile, wurden aus einer Aluminiumlegierung (Silumin) hergestellt, was, neben einer erheblichen Gewichtsreduzierung, eine Vereinfachung in der Serienfertigung von Einzelteilen brachte. Die Einzelteile konnten größtenteils aus Aluminiumspritzguss hergestellt werden und benötigten nur noch in geringem Maße Bearbeitung.

Der Motor war als stehender Zweizylinder-Dieselmotor ausgeführt, wobei man im Hause Porsche der Luftkühlung den Vorzug gab.

Als weitere technische Besonderheit verfügte der 18-PS-Porsche-Dieselmotor über eine Ölreinigungszentrifuge, die den Ölwechsel nahezu verzichtbar machte. Ferner waren vorhanden: elektrischer Anlasser, Spurverstellung, Portalbauweise der Achsen für größere Bodenfreiheit. Doch damit nicht genug der Neuerungen: Der nur 950 kg leichte Schlepper war überdies mit einer ölhydraulischen Kupplung versehen – damit war die Sensation perfekt! Die 40. DLG-Ausstellung in Frankfurt öffnete im Juni 1950 ihre Pforten und dort präsentierte Allgaier dem staunenden Publikum seinen

neuen Schlepper zu einem sensationell niedrigen Preis von nur DM 4450 (ca. DM 250 je PS). Die Konkurrenz zeigte sich fassungslos und war schockiert! Der Neuling Allgaier hatte nicht nur allen die Schau gestohlen, sondern auch noch die Preise verdorben: Den neuen Schlepper gab es zum Preis eines Volkswagens! Wohl keiner der 480.000 Besucher der Ausstellung hatte es damals verpasst, den großen Allgaier-Stand zu besuchen und dort den »Volksschlepper« zu bestaunen. Bereits am dritten Ausstellungstag waren sämtliche Allgaier-Schlepper-Prospekte vergriffen und mussten eilig nachgedruckt werden. Täglich feierte Allgaiers Messe-Mannschaft neue Abschlussrekorde. Zum Ende der Ausstellung sollen etwa 15.000 Bestellungen vorgelegen haben!

Erwin Allgaier erwarb mit staatlicher Unterstützung das stillgelegte Dornier-Flugzeugwerk in Friedrichshafen am Bodensee und begann dort, die Fließbandfertigung des AP 17 aufzubauen. Allgaier verfügte somit über zwei Fertigungsbetriebe, und zwar in Uhingen und in Friedrichshafen. Und bereits im September 1951 lief dort der 5000. Schlepper vom Band. Neben der Standardausstattung bot Allgaier zum AP 17 diverses Zubehör an, wie z. B. 3-Punkt-Hydraulik, Riemenscheibe, Mähantrieb, Spezialverkleidung für Obst- und Weinbau, Schmalspurausführung, Zusatzgewichte. Wie bei jeder Neukonstruktion zeigten sich in der Praxis diverse Mängel, besonders was die Dichtigkeit der einzelnen Baugruppen anbetraf. Die Weiterentwicklung des 1950 vorgestellten AP 17 bedingte somit einige technische Änderungen, z. B. in den Bereichen Fahrwerk, Lenkung, Mähantrieb, Hydraulik. Sie führte zum Typ AP 17-51, der zum Jahresende 1951 auf den Markt kam und sich äußerlich vom Vorgänger durch eine geänderte Lenkung und Verkleidung unterschied. Auch der Preis musste sich ändern, denn der bei der Vorstellung des Schleppers angegebene Preis ließ kaum eine lukrative Schlepperproduktion zu.

Dem AP 17 der zweiten Version folgte der AP 22, mit gleichem Aufbau und zunächst gleicher Verkleidung, aber mit gesteigerter Motorleistung (22 PS). Auch dieser Typ verfügte über eine ölhdraulische Kupplung. 1954 bot Allgaier, als preiswerte Version des AP 22, den Typ AP 16 an. Dieser Schlepper hatte bereits die für die späteren Porsche-Schlepper charakteristische, nach vorne gezogene, Motorverkleidung.

Im September 1951 drehte ein weiterer Allgaier-Schlepper, der Typ A 12, seine ersten Runden auf dem Werkhof in Uhingen. Es war ein preiswerter Kleinschlepper mit stehend angeordnetem, wassergekühlten Einzylinder-Dieselmotor, den man mit geringem technischen und konstruktivem Aufwand entwickelt hatte. Das Porsche 5-Gang-Getriebe, ausgeführt in Grauguss, wurde vom AP 17 übernommen. Viele Bauern besaßen noch Bodenbearbeitungsgeräte für Viehanspannung. Um deren Weiterverwendung zu ermöglichen, bot Allgaier einen mechanisch zu betätigenden Geräterahmen für diesen Schlepper an. Außerdem konnte der Schlepper auch mit einem

direkt vom Motor angetriebenen Mähwerk ausgerüstet werden. In der Praxis zeigte der A 12 leider auf die Dauer diverse Mängel an Motor und Fahrgestell. Das führte schließlich zu seiner technischen Überarbeitung und zu seinem Nachfolger, dem A 16.

Im Jahre 1952 bestand das Angebot von Allgaier aus vier in Aufbau und Konstruktion sehr unterschiedlichen Einzeltypen: A 22, A 40, A 12 / A 16, AP 17. Um weiterhin auf dem Schleppermarkt bestehen zu können, war es notwendig, die Produktion zu rationalisieren und so eine kostengünstigere Fertigung zu ermöglichen. In den Jahren 1952 und 1953 brachten deshalb die Allgaier-Werke eine neue, gemeinsam mit der Porsche KG, entwickelte Schlepperbaureihe auf dem Markt. Sie bestand aus den Typen A 111 (12 PS), A 122 (22 PS), A 133 (33 PS) und A 144 (44 PS). Ausgerüstet waren die Schlepper mit luftgekühlten Ein- bis Vierzylinder-Dieselmotoren. Nach dem Baukastensystem konzipiert, wurde die Verwendung vieler gleicher Bauteile möglich. Allgaier bot der Konkurrenz einmal mehr Paroli. Besonders der A 111, ein Tragschlepper, sowie der A 133 fanden bald eine große Anzahl Käufer. Der A 111 war ein leichter Kleinschlepper, der die Möglichkeit bot, Geräte und Maschinen zwischen den Achsen anzubringen.

Foto aus dem Jahre 1952 mit A 12, AP 17-51, A 22 und A 40





Der Typ A 111 beim Pflanzen von Kartoffeln

Ausgerüstet mit einem Getriebe mit vier Vorwärts- und vier Rückwärtsgängen und einem 12-PS-Motor, war der Schlepper damals einer der modernsten Kleinschlepper seiner Leistungsklasse. Er konnte auch mit diversen Zusatzaggregaten versehen werden. Der A 111 war so konzipiert, dass er sämtliche auf Hof und Acker anfallende Arbeiten verrichten konnte und dadurch die Abschaffung der Zugtiere ermöglichte. Neben dem Tragschlepper wurde auch eine kurze Version angeboten.

Mit 22 PS Motorleistung erschien 1953 der A 122, der bis 1954 fast ausschließlich für den Export bestimmt war, ab 1955 aber auch auf dem deutschen Markt verkauft wurde.

Durch das Verdrehen der beiden hinteren Portalachsen ergab sich bei diesem Modell eine Änderung des Radstandes um ca. 17 cm.

Das war auch beim A 133 gegeben, der sein Debüt 1952 hatte. Sein luftgekühlter Dreizylinder-Dieselmotor leistet 33 PS bei 2000 U/min. Ölhydraulische Kupplung und 5-Gang-Getriebe gehörten zu den technischen Komponenten dieses modernen und formschönen Schleppers, der nach dem A 111 der meistverkaufte Typ dieser Baureihe war.

Von 1954 bis 1955 fertigte Allgaier den A 144. Mit seinem luftgekühlten Vierzylinder-Reihenmotor und dem ZF A 17-Getriebe, ölhydraulischer Kupplung und Hinterradbereifung der Größe 13-30 war er nicht nur eine robuste

und zugstarke Maschine, sondern durch seine lange und formschöne Verkleidung auch ein sehr eleganter Schlepper.

Der sowohl optisch als auch technisch am meisten auffallende Allgaier-Schlepper war der Kaffeeplantagenschlepper, Typ P 312, der, in Kombination mit einer Fräse, für die Bodenbearbeitung in brasilianischen Kaffeeplantagen entwickelt wurde. Um die Äste der Kaffeebüsche bei seinem Einsatz nicht zu beschädigen, war der Schlepper mit einer mehrteiligen Blechverkleidung versehen, die ihm ein stromlinienförmiges Aussehen gab. Über einen in Brasilien ansässigen Händler hoffte man, groß in das dortige Schleppergeschäft einzusteigen und organisierte verschiedene offizielle Tests

Der Kaffeeplantagenschlepper, Typ P 312, im Einsatz in Brasilien





Werkansicht der Porsche-Diesel-Motorenbau GmbH, Friedrichshafen a.B.

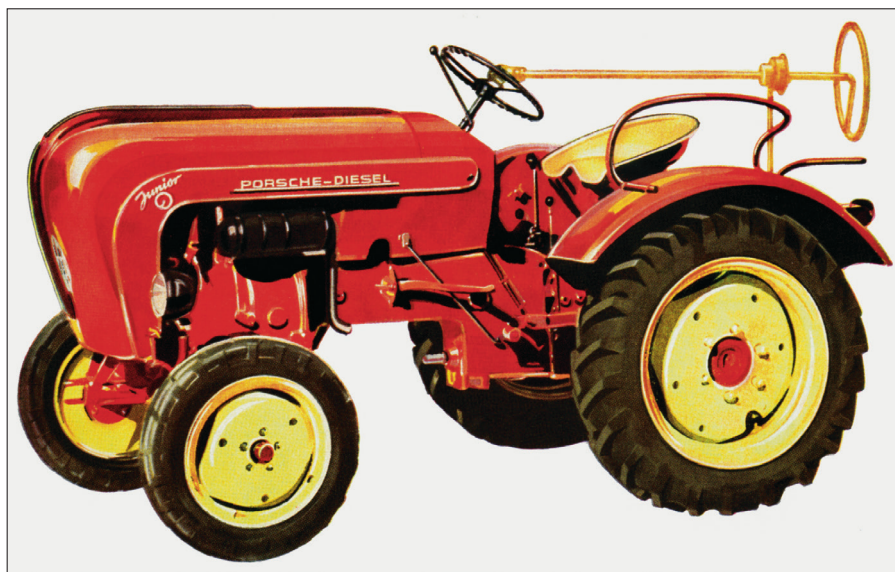
mit einem Versuchsschlepper. Der technische Aufbau des P 312 entsprach dem des AP 17 S, der Schmalspurversion. Angetrieben wurde der Schlepper aber nicht von einem Dieselmotor, sondern von einem Ottomotor, den Porsche, auf der Basis des AP 17-Motors, zu diesem Zwecke geändert hatte. Der kleine Schlepper erregte überall, wo er vorgestellt und eingesetzt wurde, erhebliches Aufsehen, doch der Absatz hielt sich in engen Grenzen, so dass Entwicklungskosten und Verkaufserlös in keinem wirtschaftlichen Verhältnis standen. Die Firma Allgaier bot zwar ein modernes und technisch ausgereiftes Ackerschlepper-Programm an, doch war der Konkurrenzdruck inzwischen erheblich größer geworden, und der kriegsbedingte Nachholbedarf an Schleppern bereits gedeckt. Um weiterhin auf dem Schleppermarkt konkurrenzfähig bleiben zu können, hätte Allgaier in seinen beiden Werken in Uhingen und Friedrichshafen in erheblichem

Umfang investieren müssen. Ganz anders dagegen beim zweiten Standbein von Allgaier: Parallel zum Schlepperbau liefen in Uhingen noch Werkzeugbau und Blechteile-Fertigung. Hier konnte Allgaier enorme Umsatzsteigerungen verbuchen, und der sich ankündigende Boom im Automobilbau versprach eine gesicherte Auftragslage. Nach Abwägung der Finanz- und Marktlage entschlossen sich daher die Gesellschafter den Schlepperbau aufzugeben, um sich in Uhingen ausschließlich dem Werkzeugbau und der Blechteilefertigung zuzuwenden. Auf diesem Gebiet ist die Firma heute noch erfolgreich tätig.

Für die Übernahme der Schlepperproduktion in Friedrichshafen fand sich der Mannesmann-Konzern, der ab 1.1.1956 durch die neu gegründete Porsche-Diesel-Motorenbau GmbH, Friedrichshafen, das Werk weiterführte.

Die Porsche-Diesel-Schlepper

Die neu gegründete Gesellschaft war ein hundertprozentiges Tochterunternehmen der Mannesmann AG. Die Porsche KG in Stuttgart übernahm, so war es vertraglich geregelt, den



Junior 108 LH mit Hydrostop-Einrichtung

größten Teil der Konstruktions- und Entwicklungsarbeiten. Die Schlepperproduktion mit dem vorhandenen Mitarbeiterstamm von ca. 1150 Personen lief ohne Unterbrechung weiter und auch das Typenprogramm wurde beibehalten. Mannesmann hatte große Pläne und investierte einen mehrstelligen Millionenbetrag in neue Produktionshallen und -anlagen. Bereits im Sommer kam es zur ersten optischen und technischen Überarbeitung der Schlepper, die zur Unterscheidung eine neue Motorhaube und eine neue Typenbezeichnung erhielten. Das »A« für Allgaier wich nun einem »P« für Porsche. Die Technik der vier Vertreter der 100er-Baureihe blieb unverändert. Neu war der AP 18, der die Nachfolge des AP 16 antrat, und, wie sein Vorgänger, keine öldruckhydraulische Kupplung hatte. Auch der AP 22 wurde technisch fast unverändert weiterproduziert, aber mit der neuen Motorhaube ausgeliefert. Das Angebot bestand 1956 aus folgenden Typen: A 111 V / P 111 K, A 111 L /

P 111 L, A 122 / P 122, A 133 / P 133, A 144 / P 144, AP 16, AP 18, AP 22 / AP 22 S. 1957 wurde für Porsche-Diesel das Jahr der Wende. Man weihte mehrere neue Werkhallen ein und übergab sie ihrer Bestimmung. Nach Fertigstellung einer modernen Produktionsstraße stieg Porsche-Diesel in die Großserienfertigung ein und konnte nun nach neuesten fertigungstechnischen Gesichtspunkten jährlich bis zu 20.000 Schlepper produzieren. Die Erweiterung des Vertriebssystems wurde vorangetrieben, der Export erheblich ausgebaut und die Werbung intensiviert. Auch technisch gab es im zweiten Porsche-Diesel-Jahr viel Neues: zunächst erreichte man eine Leistungssteigerung bei den Ein- bis Vierzylinder-Motoren mit Tunnelgehäuse durch Verbesserung des Verbrennungsverfahren. Dieses so genannte Porsche-Optima-Verfahren (POV) ergab bei allen Typen mehr PS, ohne Hubraumvergrößerung und ohne Erhöhung der Drehzahl, bei gleich bleibendem spezifischen Kraftstoffverbrauch. Damit nicht genug der Neuerungen, die die Konkurrenz sorgenvoll nach Friedrichshafen blicken ließ: Porsche-

Diesel brachte im Herbst 1957 die drei neuen Typen »Junior« (14 PS), »Standard« (25 PS) und »Super« (38 PS) sowie im Frühjahr 1958 noch den »Master« mit 50 PS auf den Markt. Alle vier Schlepper waren technisch umfangreich ausgestattet und konnten mit erheblichem Zubehör geliefert werden. Mit knapp 11.000 im Inland zugelassenen Schleppern stieg Porsche-Diesel in der deutschen Zulassungsstatistik auf den sechsten Platz.

Mit großem Werbeaufwand propagierte Porsche-Diesel 1957 die Großserienfertigung von nur vier Grundtypen, die zu einem konkurrenzlosen Preis führen sollte – so die Werbung. Tatsächlich war man auf dem Inlandsmarkt preislich gut angesiedelt, doch zu einer tatsächlichen Beschränkung auf nur vier Typen kam es nicht. Es gab zwar die vier bekannten Verkaufsbezeichnungen »Junior«, »Standard«, »Super« und »Master«, doch dahinter verbargen sich diverse Untertypen, Baumuster und Ausführungen, so dass das Angebot nun tatsächlich weit größer war als vorher. Der Junior, Typ 108, war eine komplette Neuentwicklung, bestehend aus dem leistungsgesteigerten Einzylinder-Dieselmotor und dem Zweistufen-Gruppengetriebe, Typ A 4 der Zahnradfabrik Friedrichshafen (ZF). Zwischen Motor und Getriebe befand sich das Zwischengehäuse und zwar ein kurzes bei dem Typ K und ein langes beim Tragschlepper, Typ L. Wie sein Vorgänger besaß auch der Junior L Aufnahmemöglichkeiten für eine Vielzahl an Zwischenachsbaugeräten, die zudem noch hydraulisch betätigt werden konnten. Noch mehr Komfort boten die Varianten LH und KH, mit ölhydraulischer Kupplung. Der entscheidende Vorteil lag in der Nutzung der Hydrostop-Einrichtung, die das Anfahren, Anhalten und Lenken ohne Fahrer auf dem Schlepper ermöglichte. Auch eine Schmalspurversion mit einer Breite von nur 87 cm wurde angeboten – mit Dreipunkthydraulik und Strömungskupplung war dieser Typ S ein hochwertiger Spezialschlepper.

Zum Jahresende 1958 warb Porsche-Diesel mit Preissenkungen, die man aufgrund der Produktionsauslastung erreichte und direkt an die Käufer weitergab. Unter der Verkaufsbezeichnung V wurde der Junior in allen vier Varianten angeboten und unterschied sich nur optisch durch das Fehlen einer Alu-Zierleiste und der Alu-Firmenschilder. Bei dieser Aktion handelte es sich also lediglich um eine verkaufsfördernde Maßnahme.

Unter der Bezeichnung »Standard« wurden ab Herbst 1957 alle Schlepper mit Zweizylinder-Dieselmotor zusammengefasst. Aus dem A 122 / P 122 entstand der Standard 208 mit 25 PS Motorleistung. Die AP-Typen mit 18, 20 und 22 PS blieben technisch und leistungsmäßig zunächst gleich und hießen nun Standard AP.

Jeder dieser vier Typen wurde bereits ein dreiviertel Jahr später durch die neue Baureihe 218 abgelöst, die, wie bei den Vorgängertypen, u. a. aus dem bewährten Porsche-5-Gang-Getriebe und einem neuen Zweizylinder-Dieselmotor bestanden. Dieser neue Motor war eine Kombination aus den beiden im Aufbau sehr unterschiedlichen Zweizylinder-Motoren.

Endmontage bei Porsche-Diesel

