

# Vom „Allgaier“ zum „Porsche“

Eine Ausstellung zur Entwicklungsgeschichte  
der Porsche-Diesel-Traktoren

Von Hubert Flaig und Etienne Gentil

Fotos: Hubert Flaig, Etienne Gentil & Joachim Rumberger



**Auf der diesjährigen Retro Classics feierten Porsche-Fans die Entstehung des ersten Porsche-Sportwagens, der vor 75 Jahren Schlagzeilen machte. Der „356“ Roadster begründete damals den Ruhm der legendären Sportwagen und Rennautos aus Zuffenhausen. Dass etwa zur selben Zeit die Vorfahren für die späteren Porsche-Traktoren entstanden, die aus der Not geboren, in Uhhingen bei der Firma Allgaier gefertigt wurden, war aber nur wenigen von ihnen bekannt.**

„Ein Diesel passt nicht zu Porsche. Der Motor ist zu schwerfällig, zu brummig, zu unspornlich. Unter 4000 Umdrehungen gibt es keinen Fahrspaß,“ soll Porsche-Chef Wendelin Wiedeking gesagt haben, als ihm 2003 der erste „Cayenne“ präsentiert wurde und er vorwurfsvoll in die Runde blickte. Dabei hatte er sich im gleichen Jahr im Manager Magazin als begeisterter Porsche-Diesel-Fahrer geoutet.

Wiedeking, damals einer der bestbezahlten deutschen Manager, baute sogar seine eigenen Kartoffeln mit einem Ein-Schar-Pflug hinter einem Porsche „Junior“ an. Vielleicht half es, seine Abneigung gegen Dieselmotoren in einem Porsche zu mindern. Die Einführung des ersten Diesel-Pkw in der Geschichte des Unternehmens kam

2009 jedenfalls einer Revolution gleich. Doch die Beschäftigung mit Dieselmotoren war ebenso wie die mit Traktoren im Unternehmen Porsche gar nicht so neu.

## **Das Zeug zum „Volksschlepper“**

Neben der Entwicklung des „Volkswagens“ hatte Ferdinand Porsche ab 1938 auch Pläne für einen „Volksschlepper“ auf dem Reißbrett, den er für die Deutsche Arbeitsfront zur breiten Motorisierung der Landwirtschaft entwickeln sollte. Auch die 1906 von Georg Allgaier gegründeten Allgaier-Werke im württembergischen Uhhingen waren ihm bekannt. Der Hersteller von Schnitt-, Press- und Stanzmaschinen sowie dazugehörigen Werkzeugen hat-





*Die Reihe der Fahrzeuge eröffnete ein R 18 (Bild 1 oben). 1947 in Uhingen bei Allgaier gebaut, war er genau der richtige Schlepper für kleinere Betriebe. 1950 folgte der A 22 (Bild 2 oben) mit 22 PS. Das Konzept der Verdampfungskühlung wurde beibehalten. Die Motorhaube verleiht dem Schlepper ein modernes Design.*



*Der Start mit der Kurbel erfordert trotz Zündhilfe Kraft und Geschicklichkeit.*

te bereits 1935 in seinem Auftrag verschiedene Blechteile für den Käfer-Vorläufer-Typ V1, gefertigt.

Die Geschäftsbeziehung der beiden Unternehmen hatte auch nach dem Zweiten Weltkrieg Bestand, was sich in mehreren gemeinsamen Projekten niederschlug und letztlich zur Entwicklung und Fertigung der Porsche-Schlepper führte.

Als nach 1945 die Militärregierungen der Besatzungsmächte Unternehmen nur dann die Erlaubnis gewährten, ihre Produktion wieder aufzunehmen, wenn sie der Versorgung der Bevölkerung diene, stellte Erwin Allgaier den Antrag, Schlepper und Dreschmaschinen für die Landwirtschaft bauen zu dürfen. Mit seinem Schwiegervater Carl Kaelble, dessen in Back-

gang ansässige Firma als Hersteller von Zug- und Baumaschinen bekannt war, hatte er einen zuverlässigen Lieferanten von Dieselmotoren an seiner Seite. Bereits im Frühjahr 1946 liefen in Backnang die ersten Versuche mit einem liegenden Einzylinder-Dieselmotor, der mit einer einfachen Verdampfungskühlung auskam. Parallel zum Motor nahm man die Entwicklung eines Getriebes auf. Reichlich dimensioniert, um den rauen Anforderungen in der Landwirtschaft gerecht zu werden, entstanden so ab 1947 die ersten Schlepper unter den Bezeichnung R 18 und R 22, die an die Bauern der Gegend verkauft wurden.

Mit einem Allgaier R 18 begann auch die Reihe der Schlepper in der Ausstellung, die die Bulldog- und

Schlepperfreunde Württemberg in diesem Jahr auf der Retro Classics präsentierten.

In den ersten Nachkriegsjahren war er genau der richtige Traktor für kleine landwirtschaftliche Betriebe und fand bald erste Käufer unter den Bauern im Filstal und der weiteren Umgebung von Göppingen. Robust und einfach in der Technik und mit ausreichend Leistung für alle anfallenden Arbeiten versehen, rechnete sich die Anschaffung und der Unterhalt. Um den Preis erschwinglich zu halten, war die Fahrzeugelektrik auf das Nötigste beschränkt. Um den Kaelble-Motor zu starten, half nur Muskelkraft.

Etwas Übung und ausreichend Schwung gehört ebenfalls dazu. Und wenn das Zündhütchen richtig einge-





1951 verabschiedete sich Allgaier von den Kaelble-Verdampfer-Modellen. Bei der Entwicklung des AP 17 mischte das Konstruktionsbüro Porsche kräftig mit. Selbst das Design hat Rundungen aus der Sportwagenkonstruktion übernommen. Oben rechts: Porsche 356 SL von 1948



setzt ist, springt der Traktor heute noch genauso gut an wie vor 75 Jahren, was die Schlepperfreunde bei ihren Vorführungen mehrfach bewiesen.

Der ursprünglich als Stationärmotor konzipierte Kaelble-Motor war bei dem präsentierten Fahrzeug auf einer abgekannteten, 5 mm starken Blechplatte montiert und an dem von Allgaier entwickelten 5/1-Gang Getriebe angeflanscht. Die Kraftübertragung von Motor zu Getriebe erfolgte über drei Trapezkeilriemen. Der Motor wird mit der Kurbel und Zuhilfenahme von „Zündfix“ gestartet, ein Dekompressor erleichtert das Andrehen.

Eine Zapfwelle und ein Mähwerksantrieb gehörten zur Ausstattung aller Allgaier-Traktoren. Zum Antrieb von

stationären Maschinen war am rechten Schwungrad eine Riemenscheibe mit Flichkraftkupplung angebracht. Besonders markant ist die eckige Form des Kühlwasserkastens, der dem R 18 ein einprägsames Aussehen verleiht.

Während sich das „R“ in der Typenbezeichnung noch auf die Größe der Bereifung bezog, wurde bei der weiteren Entwicklung die Typisierung geändert. Der zweite Allgaier in der Ausstellung wurde im Sommer 1950 gebaut. Der Motor kam unter die Haube, für den Einfüllstutzen des Wasserkühlers wurde einfach eine Öffnung ins Abdeckblech geschnitten, was bis zur Einstellung der Produktion der Verdampfer-Modelle beibehalten wurde. Die Motorhaube verlieh dem Schlep-

per ein moderneres Aussehen, das neben der Verbesserung der Kühltechnik und der Erhöhung der Leistung den Verkauf des Modells als A 22 – „A“ für Allgaier und „22“ für die Motorleistung – ankurbeln sollte.

### Allgaier „System Porsche“

Bei der Entwicklung des Modells AP 17 hatte unverkennbar das Konstruktionsbüro Porsche die Hand im Spiel. Eine Lizenzvereinbarung, die schon 1949 zwischen Allgaier und Porsche geschlossen wurde, hatte einige Neuerungen in der Entwicklung und Fertigung bei Allgaier zur Folge. Viele Bauteile für den AP 17 wurden im Spritzgusserfahren aus Aluminium herge-



Die Allgaier-Modelle R 18, A 22 und AP 17 (von rechts) repräsentieren die Allgaier-Entwicklungen von 1947 – 1950. Der AP 17 (links) wurde bereits im Allgaier-Werk in Manzell gefertigt





*Gebaut zwischen 1952 und 1955 gehört der Allgaier A 133 (33 PS) bereits zu der Baureihe, die mit den Motoren aus dem Porsche-Baukastensystem vom Einzylinder bis zum Vierzylinder mit Motorleistung von 11 (A 111) bis 44 PS (A 144) entstanden. Obwohl patiniert ist die grüne Lackierung noch zu erkennen, die Form nimmt aber bereits das Design der späteren Porsche-Diesel-Schlepper vorweg.*



stellt und mussten nur noch in geringem Maß nachbearbeitet werden.

Der Motor war als stehender Zweizylinder-Dieselmotor ausgeführt, wobei der Einfluss der Porsche-Konstrukteure der Luftkühlung den Vorzug gab. Das Gesamtdesign trägt eindeutig die Handschrift von Erwin Komenda, dem Konstrukteur des Porsche 356, das sich an Formen aus der Sportwagenproduktion anlehnt. Und durch den Wechsel der Lackierung von Grün zu Orange war die Farbgebung für die späteren Porsche-Diesel-Schlepper ebenfalls vorprogrammiert.

Als der AP17 auf der DLG-Ausstellung in Frankfurt 1950 vorgestellt wurde, sorgte aber mehr als die ungewöhnliche Farbe der Kaufpreis von

nur 4450 DM für eine Sensation. Neben der üppigen Grundausstattung mit verstellbaren Portalachsen, Spurverstellung, elektrischem Anlasser und ölhydraulischer Kupplung löste das auch das Argument für den geringen Wartungsaufwand an dem luftgekühlten Zweizylinder-Schlepper einen wahren Ansturm auf den „Allgaier System Porsche“ aus. Der AP 17 hatte das Zeug zum „Volkschlepper“. Täglich feierte die Allgaier-Messe-Mannschaft neue Abschlussrekorde. Am Ende der Ausstellung sollen ca. 15.000 Bestellungen vorgelegen haben. Als Produktionsstätte für den Schlepper erwarb Erwin Allgaier mit staatlicher Unterstützung das stillgelegte Dornier-Flugzeugwerk in Manzell bei Fried-

richshafen und bereits im September 1951 lief dort der 5000ste Schlepper vom Band.

Bei allen weiteren Entwicklungen war Porsche nun mit im Boot. Gebaut zwischen 1952 und 1955 gehörte der Allgaier A 133 (33 PS) zu den Baureihen, für die Porsche ein Baukastensystem mit einheitlichen Hubräumen von 822 ccm und 11 PS pro Zylinder entwickelt hatte. Teile wie Pleuel, Kolben, Pleuelringe, Ventile und einiges mehr konnten jetzt bei allen Motoren verbaut werden. Mit dem ZF-Getriebe G 3 A (5V/1R) konnte im 5. Gang eine Geschwindigkeit von 30 km/h erreicht werden, die hydraulische Strömungskupplung sorgte für ruckfreies Anfahren und schonte so die Kupplung.



*Der P 111 folgte auf den A 111 und wurde in zwei Versionen angeboten, als K (kurz) und L (lang). Zwischen den Achsen des Tragschleppers konnten Pflegegeräte angebaut werden. Dieser P 111 wird von der Jugendgruppe der Bulldog- und Schlepperfreunde Württemberg vollständig restauriert. Von der Kulturstiftung Sparkasse Böblingen wird das Projekt mit einer Spende von 5000 € unterstützt.*



## Der Schlepperfreund



Die Grundlagen zur Entwicklung des „Kaffeeschleppers“ lieferten die Schmalspurversion des AP 17 und des kompakten Porsche Prototyps 113.

### Ein Exot erobert Brasilien

Sowohl technisch als auch optisch gesehen war der Kaffeeplantagenschlepper P 312 wohl der ungewöhnlichste Schlepper in der Ausstellung.

Noch bevor der Vertrag mit Allgaier geschlossen wurde, war die Familie Porsche unterwegs, Lizenznehmer für den „Volksschlepper“ zu finden. Ein Weg führte nach Brasilien, wo 1949 ein Mitarbeiter den zuständigen staatlichen Stellen in São Paulo einen Versuchsschlepper vorstellte. Ein Jahr später unternahmen auch Erwin und Oskar Allgaier eine Südamerika-Reise, um neue Absatzmärkte für ihre Schlepper zu finden. In Brasilien angekommen, nutzen sie die bereits zuvor von

Porsche geknüpften Kontakte. Vor allem Betreiber von Kaffee-, Zuckerrohr- und Obstplantagen hatte der Porsche-Schlepper, den sie im Vorjahr gesehen hatten, beeindruckt. Aber Standardschlepper waren für den Plantageneinsatz nur bedingt geeignet, da überstehende Bauteile an den Fahrzeugen Äste und Triebe brachen oder beschädigten. So entstand die Idee, in solchen Kulturen vollverkleidete Schlepper mit angebauten Bodenbearbeitungsgeräten einzusetzen. Benzinmotoren sollten verhindern, dass die Früchte mit schmierigen Dieselrückständen in Berührung kamen.

Zurück in Deutschland berieten sich die Allgaier-Brüder mit den Porsche-Ingenieuren über das weitere Vorge-

hen. Als Anbaugerät für die Bodenbearbeitung kam eine Bodenfräse in Frage. Als Grundlage für die Entwicklung des Fahrzeugs, griff man deshalb auf den AP 17 S zurück, mit dem Allgaier bereits gute Erfahrungen im Weinbau gesammelt hatte.

Den Zweizylinder-Dieselmotor ersetzten die Porsche-Konstrukteure durch einen Leichtmetall-Vergaser-Motor, der an Stelle von zwei separaten Zylinderköpfen, einen stark verrippten, beide Zylinder überspannenden Zylinderkopf hatte. Die Kipphebel und Ventile waren durch einen aus Stahlblech gepressten Zylinderkopfdeckel – ähnlich wie beim VW-Käfer-Motor – mit einem Klemmverschluss vor Schmutz geschützt. Ein seitlich am

Ein Blick unter die Haube zeigt den Motor mit dem aufgesetzten Solex-Vergaser, der zwischen zwei Blechen in der Mitte sitzt, links dahinter liegt das Getriebe mit der Schaltung und Hebeln zur Bedienung der Dreipunkt-Aufhängung. Im vorderen Raum sitzt der Benzintank. Drei große ausgesparte Flächen auf beiden Seiten der großvolumigen Blechverkleidung, die mit Lochblechen versehen sind, sorgen dafür, dass der Motor durch den Ventilator immer ausreichend gekühlt wird.







*Porsche Diesel 1956 – 1963:  
Standard Star 238, P 133,  
Super Export 321 und Master  
429 V (von links)*

Zylinderkopf angeschraubter Flansch nahm den Solex-Vergaser Typ 32 PIP auf, dem ein Luftfilter vorgeschaltet war. Die Abgase entwichen durch einen Krümmer in den seitlichen Auspufftopf. Der Zündverteiler befand sich am vorderen Motordeckel.

Die Verkleidung bestand zunächst aus mehreren Teilen, womit Allgaier als Spezialist für die Fertigung von Blechteilen und Hersteller von Werkzeugen und Maschinen für die Blechteilefertigung nicht einverstanden war. So wurde in mehreren Schritten eine Vollverkleidung entwickelt, in deren Haube vorne ein einzelner Scheinwerfer eingesetzt wurde.

Als Gerät für die Bodenbearbeitung entwickelten die Rothenburger Metall-

werke – speziell für diesen Schlepper – die Bodenfräse „Ackerwolf“ Typ AW 8, die von der Zapfwelle angetrieben an der genormten Dreipunkt-Aufhängung der Heckhydraulik angebaut war.

Als der Schlepper im Frühjahr 1952 zum ersten Mal auf einer Kaffeeplantage vorgeführt wurde, erregte das er aufgrund seiner futuristischen Form damals schon erhebliches Aufsehen. Doch nach ausführlichen Vorführungen war man sich einig, dass dies der richtige Schlepper für den Einsatz in Brasilien sei. Nun musste er nur noch seine Tropentauglichkeit unter Beweis stellen, die ihm im Sommer 1952 von der staatlichen Prüfstelle CAMPINAS mit „sehr gut“ attestiert wurde. 1953 waren die Verhandlungen so weit vorangeschritten, dass bei Allgaier 1000 Schlepper des Typs P 312 geordert wurden.

In nur drei Monaten baute man in Friedrichshafen insgesamt 220 Schlepper des Typs. In hölzerne Überseekisten verpackt, gingen im Mai 1954 zwei Sendungen mit jeweils 75 Schleppern auf die Reise, Mitte Juni kamen sie im Hafen von Santos an. Der Verkauf lief aufgrund langwieriger Zollformalitäten aber nur langsam an und der Anbau der Bodenfräsen verzögerte die Auslieferungen. Am Ende stellte Allgaier die Produktion ein, nachdem

200 Schlepper nach Brasilien verkauft waren.

Trotz allem blieb der kommerzielle Erfolg des Allgaier-Schlepperbaus ungebrochen, was aber in UHINGEN zu Kapazitätsengpässen führte, sodass die Schlepperproduktion komplett nach Friedrichshafen verlegt wurde. Doch der Konkurrenzdruck war inzwischen erheblich gewachsen und der Bedarf an Schleppern weitgehend gedeckt.

### Mit Erfolg ins Finale

In UHINGEN konnte Allgaier inzwischen mit dem Werkzeugbau und der Blechteilefertigung enorme Umsatzsteigerungen verbuchen. Der Boom im Automobilbau sorgte für eine gesicherte Auftragslage.

Nach Abwägung der Gesamtlage entschlossen sich die schließlich die Gesellschafter, den Schlepperbau aufzugeben und sich auf ihr Urgeschäft zu konzentrieren. 1956 verkaufte Allgaier den Schlepperbau an die Mannesmann AG. Die dafür extra gegründete Porsche Diesel Motoren GmbH sollte die Produktion der Schlepper weiterführen. Und um die Produktion zu steigern und effizient auszurichten, investierte der Konzern in einen modernen Neubau in Manzell.







Mit dem Junior 108 S gelang Porsche ein Schmalspurschlepper, der mit der engsten Spureinstellung von 66 cm durch jede Gartentür passte. Schmalspurschlepper wurden in kleineren Serien für den Obst-, Wein- und Hopfenanbau sowie für Betriebe mit Sonderkulturen gebaut. An der hydraulischen Dreipunktaufhängung konnte eine Vielzahl von Geräten angebaut werden. Durch Verstellung der Spurbreite konnte der Traktor auch im traditionellen Ackerbau eingesetzt werden.



Der Junior 108 K war mit seiner Motorleistung von 14 PS der Traktor für kleinere Betriebe. Sein ZF-Getriebe A4 (6V/2R) war mit zwei Gruppen fein abgestuft. Vom Junior 108 K wurden von 1957 bis 1961 rund 2800 Stück gebaut.

Der Übergang von „Allgaier-System-Porsche“ zu „Porsche-Diesel“ verlief fließend und die Modelle A 111 bis A 144 aus dem Allgaier-Portfolio erhielten zunächst einfach ein „P“ statt des „A“ in der Typenbezeichnung.

Das änderte sich, als nach der Einführung der Klassen „Junior“, „Standard“, „Super“ und später „Master“ „Porsche-Diesel“ als alleiniger Markenname verwendet wurde. Damit wurde auch das komplette Porsche-

Diesel-Verkaufsprogramm umfassend modifiziert. Die Motorleistung wurde durch Vergrößerung der Zylinderbohrung gesteigert und damit eine neue Typenbezeichnung eingeführt.

Der „Junior“ erhielt die Typenbezeichnung 109, die Zweizylinder „Standard“ wurden in Standard S und Standard T aufgeteilt, auf den Standard T folgte der Standard Star 238 mit 28 PS. In Kooperation mit Deutz, die 1958 mit dem Ziel geschlossen, wurde,

künftig gemeinsam Traktoren zu entwickeln und zu bauen, entstand u.a. erstmals ein Getriebe mit zwei Gruppen (T 25), das bei dem 30-PS-Porsche Standard Star 219 zum Einsatz kam.

Die Baureihe „Super“ mit Dreizylinder-Motoren und dem 5-Gang-Getriebe von Porsche bestand aus den Typen 308 (38 PS) und 309 (40 PS). Die Super L 318 und L 319 (40 PS) waren, wie die Master 418 und 419, mit dem Getriebe A 216 (8 + 4) von ZF und



Oben: Der bei Allgaier gebaute A 133 wurde bei Porsche-Diesel als P133 weiter produziert und brachte es 1956/57 auf 2200 Exemplare bis er wurde vom Super 308 abgelöst.

Rechts: Der Standard Star 238 war mit dem Gruppengetriebe T 25 (8V/4R) von Deutz ausgestattet. Der Zweizylindermotor des Tragschleppers, der für den Zwischenachsenanbau von Geräten konzipiert war, hatte eine Leistung von 26 PS.







*Der Super Export 329 war der letzte Dreizylinder den Porsche-Diesel auf dem Markt brachte. Der Porsche-Motor F 329 leistete 35 PS. Das Getriebe T25 (8V/2) stammte von Deutz und erlaubte eine maximale Geschwindigkeit von 30 km/h.*



*Die Muschelkotflügel an diesem Master 429 V lassen eine Export-Version vermuten. Sein Motor war identisch mit dem des 408 N, das 5-Gang-Getriebe (5V/1R) konnte bei ZF auch mit einem Kriechgang geordert werden.*

Doppelkupplung ausgestattet. Neu dazu kam die Baureihe Super Export 329 mit einer umfangreichen Ausstattung, wie Fronthydraulik, Weg- und Normzapfwelle und vieles mehr.

Auch die Vierzylinder „Master“ erfuhren Änderungen, die Kombination mit ZF-A 216-Getriebe bekam die Typenbezeichnung 418 (95 mm Zylinderbohrung) bzw. 419 (98 mm Zylinderbohrung). Die Typen 428 und 429 erhielten je nach Motor das 5-Gang-

Getriebe von Porsche. Der neu eingeführte Master 409 wurde mit dem ZF-Getriebe A20/18 II ausgestattet.

Mit allen diesen Maßnahmen erreichte man in Friedrichshafen eine beachtliche Absatzsteigerung, sodass die Produktion von rund 17.000 Einheiten fast ausgelastet war. Mit knapp 11.000 im Inland zugelassenen Schleppern stieg Porsche-Diesel in der deutschen Zulassungsstatistik von Platz 6 im Jahr 1957 auf 1958 Platz 2. 1959

waren die Verkaufszahlen allerdings im Sinkflug. Die Konkurrenz aus dem Ausland war zu stark.

1961 wurde die Zusammenarbeit mit Deutz beendet und die Porsche-Fertigung mit dem Traktorenbau von MAN zusammengelegt. 1963 trennte sich Mannesmann vom Traktorengeschäft und verkaufte das Werk an Mercedes, die Traktorsparte ging zu Renault. Insgesamt wurden rund 120.000 Porsche-Traktoren gebaut.



*Als Ablösung für den P 144 kam 1958 der Master 408 auf den Markt. Als Großschlepper für schwerste Arbeiten konzipiert, konnten sich den auch entsprechend teuren Traktor nur wenige Großbetriebe leisten. Nur ca. 200 Stück sollen produziert worden sein. Der Master 408 N war der größte Schlepper der Baureihe und in den 1950er Jahren der längste Schlepper, der auf dem deutschen Markt angeboten wurde.*







Der Prototyp 608 (rechts), besser bekannt als „Brutus“, war der stärkste Schlepper in der Ausstellung. Der Deutz-Sechszylinder-Motor hat sich in der Landwirtschaft seit 1964, als er mit dem Deutz D 80 auf den Markt kam, millionenfach bewährt und deckte mit einem Hubraum von 5100 ccm je nach Anwendung einen Leistungsbereich von 75 bis 110 PS ab. Der Motor des „Remakes“ lief – wie Manfred Krämer erzählte – vorher in einem Schaufellader.

Bild unten: Für die diesjährige Ausstellung wurden die Bulldog- und Schlepperfreunde Württemberg erneut mit einem Pokal ausgezeichnet. Joachim Rumberger (rechts) nahm die Ehrung von S.K.H Eberhard Herzog von Württemberg (links) entgegen. Manfred Krämer und sein Enkel Emilian freuten sich riesig über den Pokal, den sie für den „Brutus“ in Empfang nehmen dürfen. Zusammen mit Moderator Peter Feucht kommentierte der Porsche-Spezialist die Vorführungen auf dem Stand und beantwortete die Fragen der vielen Besucher.



durchsah. Dabei entstand die Idee, die Pläne in Realität umzusetzen. 2002 nahmen sie das Projekt in Angriff.

Viele Teile und Komponenten, die ehemals bereits verbaut waren, wurden in Schrottbeständen gesucht. Blech- und Gussteile standen eher nicht zur Verfügung, konnten aber anhand der früheren Unterlagen gefertigt werden. So entstand nach den Plänen des Prototyps 2096 der erste neue Porsche-Diesel-Schlepper, der 2009 rechtzeitig zum 80. Geburtstag von Paul Hensler fertig wurde und den Namen „Evolution“ erhielt – natürlich mit dem „Hensler-Motor“, der sich zuvor in einem Mähdrescher befunden hatte.

Als nächstes Projekt feierte der Prototyp 2094 Wiederauferstehung. Dieser 1962 bei Porsche-Diesel entwickelte Schlepper war alternativ mit Hin-

terrad- oder Allradantrieb und ZF-Lenkachse konzipiert. Der Motor, das Synchrongetriebe sowie diverse Bauteile waren aus der Entwicklungszeit noch vorhanden, es fehlten aber ebenfalls die kompletten Blechverkleidungen und Bauteile, wie der Vorderachsbock oder die Kupplungsglocke. Diese wurden anhand von Entwürfen und Notizen rekonstruiert und das Blechkleid entsprechend der damals geplanten Designlinie in Form gebracht, der bullig wirkende Allradschlepper den klangvollen Taufnamen „Gigant“ verdankt.

Damit nicht genug baute das Team Hensler-Krämer auch noch einen dritten Schlepper. Der Prototyp 609 sollte eigentlich den Einstieg von Porsche-Diesel in die Sechszylinder-Klasse vorbereiten. Für den Schlepper hatte

Deutz den Motor F6L712 mit 70 PS entwickelt, was ihm den Namen „Brutus“ eintrug. Das Getriebe A 220 (12V/4R) kam von ZF und wurde speziell für Traktoren ab 70 PS mit Sechszylinder-Motoren entwickelt. In Serie sollte der Traktor ab 1962 in Friedrichshafen gefertigt werden. Nachdem aber die Kooperation 1961 endete, wanderte das Projekt nach Köln. Dort wurde der Traktor weiterentwickelt und kam 1964 als Deutz D 80 auf den Markt.

Manfred Krämer und Paul Hensler trugen mit „ihren“ Schleppern wesentlich zum Erfolg unserer Ausstellung auf der Retro Classics 2023 bei. Und wer weiß, ob nicht noch weitere Pläne in einer Schublade liegen, anhand denen Enthusiasten irgendwann historische Fahrzeuge rekonstruieren und bauen, die sonst nie das Licht der Welt erblicken würden.





# Dankeschön!

Vom 23. bis 26. Februar 2023 strömten mehr als 82.000 Besucher in die sieben Hallen der Messe Stuttgart, die die gesamte Bandbreite an Old- und Youngtimern zeigte: Ob mit zwei, drei, vier oder mehr Rädern, ob Rennwagen, Moto-cross-Maschine, Reisebus, Lkw oder Traktor – auf der RETRO CLASSICS Stuttgart kamen alle auf ihre Kosten. Für Karl Ulrich Herrmann war es seine letzte Veranstaltung als Geschäftsführer des von ihm 2001 gegründeten Unternehmens. Nach der diesjährigen „Retro“ übergab er die Geschäfte offiziell an die AFAG Messen und Ausstellungen GmbH und damit an die neuen Geschäftsführer Henning und Thilo Könicke.

Unser besonderer Dank gilt deshalb zunächst Karl-Ulrich Herrmann, der uns als Geschäftsführender Gesellschafter und Inhaber der RETRO Messen GmbH seit 2008 immer auf der RETRO CLASSICS willkommen hieß und unsere Projekte und Ausstellungen durch sein großzügiges Entgegenkommen förderte.

## Wir danken

- Sandra Bader und Gaby Maier sowie dem ganzen Team mit Carina Dietz und Bodo von Campe für die unkomplizierte Zusammenarbeit, die immer ein offenes Ohr für alle unseren Anliegen hatten und uns tatkräftig unterstützten,
- Joachim und Sabine Rumberger sowie dem gesamten BuSF-Vorstand für ihren persönlichen Einsatz und die Unterstützung des Messeteams von der Planung bis zur Umsetzung des Projekts,
- Hubert Flaig und Fritz Krehl für das Standkonzept, die Organisation der Fahrzeuge sowie die unzähligen E-Mails und Telefonate mit den Fahrzeugausstellern und Transporteuren, die als Vorarbeiten damit verbunden sind,
- Reinhard Düfert, Hans Eckert, Friedrich Krehl, Rudi Leitenberger, Edgar Rupp und Alfred Schach für die professionelle Vorführung der Traktoren während der Messe,
- Peter Feucht und Manfred Krämer für ihre sachkundige Moderation und ihr Wissen, das sie mit den Besuchern in zahlreichen Fachgesprächen teilten.
- der Fehrenkötter Transport & Logistik GmbH, allen voran Joachim Fehrenkoetter für seine Unterstützung sowie dem Disponenten Marc Church und dem Fahrer Olaf Gude, die dafür sorgten, dass der Plantagenschlepper pünktlich und sicher in Stuttgart ankam,
- dem gesamten Gastro-Team mit Werner Arnold, Martin Besserer, Sandra und Marina Bieber, Rolf Böhmler, Joachim Bürklen, Dieter Conradt, Bernd Dietrich, Reinhard Düfert, Ruth Düfert, Renate und Rainer Engelhard, Philipp Götz, Beate und Peter Hehr, Ernst Hillenmayer, Rita und Rolf Huber sowie ihren Enkeln Paul und Moritz, Martina Huber, Walter Klingel, Friedrich Krehl, Nena Meier, Joachim Pfeiffer, Thomas Pflug, Jörg Philippin, Hans und Marianne sowie Anna Rehklau, Edgar Rupp, Alfred Schach, Theo Schmutz, Marlies Seitter, Karl Steinmetz, Dajana und Pascal sowie Manuel Stiller, Karl Tenk, Jürgen Weiß und Dennis Wetzel, die wie immer unsere







Gäste und Helfer aufs Beste bewirteten und für einen gepflegten Gastrobetrieb sorgten – Bärbel Arnold, Barbara Götz, Nena Meier und Dajana Stiller hatten darüberhinaus die Versorgung mit leckeren Kuchen gesichert,

- Tonia, Hilde & Herbert Büttner, Reinhard Düfert, Fritz Grillparzer, Aaron Hörnstein, Florian Schumann und Pascal Stiller die den Infowagen betreuten,
- Manfred Amos, Heidrun Böhmler, Julian Filippis, Thomas Fuss, Uschi Neumann, Sabine und Marcel Rumberger die an der Kasse die Einnahmen sicherten,
- Norbert Dick, Joachim Rumberger und Alfred Schach für die Installation von Wasser, Strom und Licht,
- und natürlich allen Helfern, die vom Laden, über den Aufbau und am Ende den Abbau, sowie das Aufräumen und die Transporte routiniert erledigt haben. Allen voran Alfred und Walter Schach, Joachim, Sabine & Marcel Rumberger, Bärbel und Werner Arnold, Martin Besserer, Heidrun und Rolf Böhmler, Dieter Conrard, Norbert Dick, Bernd Dietrich, Reinhard Düfert, Hans Eckert, Renate und Rainer Engelhard, Hubert Flaig, Thomas Fuss, Barbara und Philipp Götz, Fritz Grillparzer, Aaron Hörnstein, Rolf Huber, Heinrich Junker, Walter Klingel, Friedrich Krehl, Rudi Leitenberger, Nena Meier, Joachim Pfeiffer, Thomas Pflug, Edgar Rupp, Franz Schattel, Gottlob Schill, Michaela Schumann, Claus Stahl, Dajana und Pascal sowie Manuel Stiller, Siegfried Wagner, Jürgen Weiß, Dennis Wetzel und nicht zuletzt Heinz Wöhr mit seinem Radlader,
- der Bäckerei Diefenbach, die die Auf- und Abbaumannschaft mit Brezeln und die Gastro rund um die Uhr mit Brötchen und Brot versorgte,
- Hubert Flaig und Etienne Gentil, für ihren Bericht, in dem sie alles akribisch festgehalten haben.

## Exponate & Leihgeber

Armin Bauer: Allgaier P 312 (1954)  
 BuSF: Porsche A 111 (1956 – 1957)  
 Hartmut Diefenbach: Porsche Standard Star 238 (1961 – 1962) Gerhard Hess: Allgaier R 18 (1946 – 1949) Jürgen Hummel: Allgaier A 22 (1950 – 1955)  
 Petra Knibbecke: Porsche Junior 108 S (1957 – 1961) Manfred Krämer: Porsche Evolution Prototyp 2096 (1962), Porsche Gigant Allrad Prototyp 2094 (1963), Porsche Brutus 6 Zylinder Prototyp 609 (1960) Hans Kubitschek: Porsche P 133 (1956 – 1957) Gerhard Mühleisen: Porsche Master 429 V (1961 – 1963)  
 Wolfgang Retter: Porsche Master 408 N (1958 – 1960) Edgar Rupp: Allgaier A 133 (1952 – 1955)  
 Karlheinz Schaich: Porsche Junior 108 K (1957 – 1961) Helmut Unrath: Porsche Super Export 329 (1961 – 1963)  
 Siegfried Wagner: Allgaier AP 17 (1951)



Fotos: Etienne Gentil, Hubert Flaig, Sabine und Joachim Rumberger