

www.porschediesel.de

Christopheris



LUFTGEKÜHLTE NATÜRLICH...

UNSER REDAKTOR BERICHTET VON EINEM BESUCH
BEIM NEU GEGRÜNDETEN PORSCHE-SCHLEPPER-WERK
IN FRIEDRICHSHAFEN

Es sollte mich nicht wundern, wenn ich demnächst auf einer Landstraße von einem Schlepper angeblinkt werde, mit jenem „Porsche-Gruß“, der in unserer „Familie“ üblich ist, seit es den Namen Porsche auf der Schnauze eines Automobils gibt. Ich würde natürlich mit Vergnügen antworten und auch dreimal mit den Scheinwerfern blinzeln. Bisher gab es Schlepper, die zwar von Porsche konstruiert waren, aber noch nicht diesen Namen trugen – das waren, wie Sie wissen werden, die „Allgaier-Schlepper, System Porsche“, wie man sie nannte – aber jetzt heißen sie tatsächlich Porsche, oder genauer: Porsche-Diesel, denn sie haben alle Dieselmotoren.

Luftgekühlt natürlich.

Sie gehören ja zur Familie. Mit diesem Artikel möchte der Redakteur die neuen Familienmitglieder vorstellen. Denn wir möchten ja schließlich wissen, was sich in unserer Verwandtschaft alles abspielt. Ganz genau, und mit allen Histörchen (oh, da gibt es eine ganze Menge).

Lassen Sie mich die Sache mal etwas einteilen. Zunächst möchte ich Ihnen von Friedrichshafen berichten, wo bekanntlich das neue Schlepperwerk steht und wo die „Porsche-Diesel-Motorenbau GmbH“ stationiert ist, von Friedrichshafen, dem Werksgelände und dem historischen Hintergrund dazu. Da habe ich erstaunliche Sachen gehört! Dann vom Schlepperfahren. Sind Sie schon mal? Es ist im Grunde ganz einfach, obwohl, beim Getriebe geht es für uns sportlich so verwöhnte Leute nicht bloß mit Daumen und Zeigefinger, da muß man schon eine gewisse rustikale Kraft aufwenden, aber davon später.

Und drittens vom Werk selbst, von der Produktion, den Schwierigkeiten, dem erstaunlichen Aufschwung und den neuzeitlichen Methoden.

Was die Stadt Friedrichshafen angeht – eine meiner frühen Kindheits Erinnerungen, die mit dieser Stadt zusammen-

hängen, werde ich sicher nie vergessen. Ich war sieben damals, als das Luftschiff LZ 127, genannt „Graf Zeppelin“, von seiner ersten Weltfahrt zurückkehrte. Das war so etwas wie ein nationales Ereignis (wie die ganze Zeppelindee jener Zeit), und es kamen zu dieser Zeppelinankunft viel mehr Leute nach Friedrichshafen als die Stadt fassen konnte, aus allen Ländern. Ich schlief in einer Badewanne: Hotelzimmer gab es natürlich keine mehr. Das alles war aber damals völlig gleichgültig gegenüber dem Erlebnis, den Zeppelin zurückkommen zu sehen – sämtliche Automobile begannen, als das Luftschiff auftauchte, ein Hupkonzert zur Begrüßung. Es war übrigens die einzige Weltreise, die jemals ein Luftschiff unternommen hat.

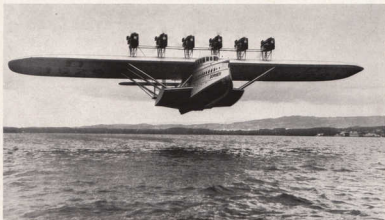
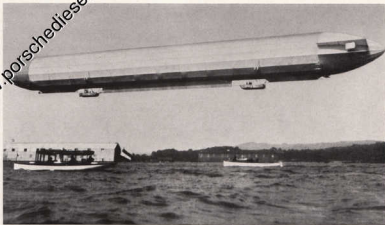
Friedrichshafen heißt erst seit ungefähr 145 Jahren so, früher trug es den Namen Buchhorn und als „Buchhorn“ ist es schon im Jahre 838 zum ersten Male urkundlich erwähnt worden. 1274 wurde es durch Rudolf von Habsburg freie Reichsstadt, nachdem es lange Zeit im Besitz der Grafen von Buchhorn gewesen war. Konradin sammelte hier seine Scharen, und auch die Kaiser Sigismund, Friedrich III. und Maximilian wohnten schon in den Mauern dieser altherwürdigen Stadt, die im Dreißigjährigen Krieg einmal kurz von einem schwedischen General besetzt war.

Wenn Sie sich für solche historischen Details von Friedrichshafen interessieren – Sie brauchen das nicht in dickleibigen Büchern nachlesen, sondern nur einmal im Hotel Buchhorner Hof Mittag essen (wofür ich Lachsforellen aus dem Bodensee empfehlen möchte – die wenigsten kennen diese Delikatesse), da steht nämlich fast die ganze Historie in Sprochbändern an der Wand.

Genau genommen befindet sich der Porsche-Diesel-Motorenbau ja nicht in Friedrichshafen selbst sondern in einem Vorort dieser Stadt, welcher Manzell heißt und zwei oder drei Kilometer weiter nordwestlich liegt, an der Seestraße Richtung Meersburg, und direkt am Seeufer.

BLAUPUNKT
das AUTORADIO





Der Alte ist gar tugendlich



und „BOSCH-geleitet“ - jugendlich! Sein Besitzer läßt die elektrische Ausstattung regelmäßig in der Werkstatt mit dem BOSCH-Elektrotester überprüfen. Testen heißt: Rechtzeitig Fehler entdecken, bevor sie sich zu Schäden auswach-

sen. Verlangen auch Sie den BOSCH-Elek-trotest; er dauert nicht länger (und kostet kaum mehr!) als eine Wagenwäsche. Der BOSCH-Elek-trotest wirkt Wunder - er erhält jedes Fahrzeug jung und leistungsfähig!

ROBERT BOSCH GMBH STUTT GART

BOSCH

Mit BOSCH geleitet -
sichere Fahrt

www.porsche-diesel.de

Links: Ein historischer Rückblick — sehen Sie das Zeppelin-Luftschiff ZR 3 vor genau 100 Jahren, auftriebslos in jenem Gelände am Bodensee, wo sich jetzt Porsche-Diesel befindet — darunter, bei einem Aufstieg an gleicher Stelle, vor 25 Jahren die DO X, das Geschick des Flugwesens so berühmt gewordene Drossler De X — und die größte Flugboot der Welt, mit ihren sechs Tandemmotoren.

At the left: Historical review—above you see the Zeppelin ZR 3 rising from the area of the DO X at Constance exactly 100 years ago where Porsche-Diesel is situated at the top and below, at an ascent from the same spot is the Drossler De X as it appeared 25 years ago—the largest flying boat in the world with its six tandem engines which became so famous in the history of aviation

Aussi une rétrospective historique — en haut vous pouvez voir l'aérostat ZR 3. Comme Zeppelin prenait son essai, il y a exactement 100 ans, de l'atterrissage aux bords du Lac de Constance qui occupe aujourd'hui Porsche-Diesel. Un peu plus bas vous verrez à l'essai, officiel, depuis la même place il y a 25 ans, de la Drossler De X qui est au place d'honneur dans l'histoire de l'aéronautique, ayant été alors, avec ses 6 moteurs tandem, le plus important de l'air



Das Werk in Manzell befindet sich nun, von der Geschichte der Technik aus gesehen, auch auf historischem Boden. Und meine Erwähnung der Zeppelinluftfahrt war, so betrachtet, mehr als eine persönliche Erinnerung. Denn hier in Manzell, genau auf dem Gelände, das heute für die Schlepperfabrikation dient, befand sich jene Mole, von der aus im Jahre 1900 das erste Zeppelinluftschiff startete, das je gebaut wurde, jener LZ1, der noch eine schwimmende Halle auf dem Bodensee besaß. Und später gehörte das Gelände der weltbekannten Flugzeugfabrik Dornier, wo die großen Flugboote starteten, darunter der DO X mit seinen 12 Motoren, damals das größte Flugschiff der Welt.

Mitten auf dem Gelände steht noch ein merkwürdiger, ein wenig zerfallener Bau, offensichtlich eine kleine Kapelle. Die Straßen, auf denen die Schlepper und die Lastwagen fahren, sind sorgfältig um diese alte Kapelle herumgeführt worden — sie steht inmitten der modernen Technik einmarm auf einem kleinen Hügelchen, und eines Tages wird man sie vielleicht restaurieren.

Ihre Existenz hängt mit dem Namen Manzell zusammen, der noch älter ist als der von Friedrichshafen bzw. Buchhorn. Denn schon im Jahre 826 v. Chr. wird dieses Gelände hier, wird eine kleine Kapelle erwähnt, im Zusammenhang mit einem Mönch aus St. Gallen, der Manus heißt. „Die Zelle des Manus“ — so deutet man den Ursprung des Wortes Manzell, und einige Grundmauern dieser alten kleinen Kapelle reihen zweifellos auch um ein Jahrtausend zurück in die Anfangszeit der Bodenseegeschichte. Und deshalb läßt man sie stehen, zeigt sie dem Besucher mit einer gewissen Ehrfurcht, wie sie solch historischen Bauten wohl zuseht.

Lassen Sie mich aber jetzt in die Gegenwart einschwenken und von den Schleppern erzählen, die hier gebaut werden. Als ich zur Werksbesichtigung da war, regnete es, zuweilen wirklich in Strömen, und es gab abseits der Straßen viel Morast. Das sei, wurde mir gesagt, zum Schlepperfahren gerade richtig, denn dann würde ich sehen, wie zäh und stur sich diese Fahrzeuge durch schwieriges Gelände durch-

... als James Watt die Pferdestärke (PS) einführte, hat die Technik ihr klassisches Leistungsmaß. Ein Höchstmaß an PS den motorfahrenden Menschen zur leichten Hand geben — das ist das Streben und die klassische Leistung von Bosch!

Bosch wirkt überall, wo Strom im Auto Leistung schafft. Sie wissen doch: Mit Bosch gerüstet, gut die Fahrt!

Deshalb: immer und überall, wenn es um die elektrische Fahrzeugausrüstung — um Ihre Sicherheit — geht, einfach Bosch sagen, »BOSCH, bitte!« — denn Bosch ist wirklich Qualität und darauf kommt es an, gerade auch bei Zündkerzen.

BOSCH — das ist die hohe Schule technischer Leistung.

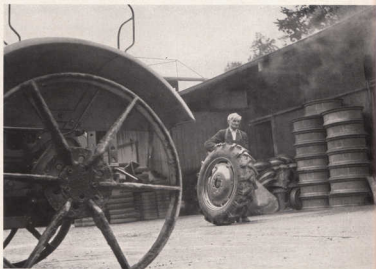
Sie kaufen diese Leistung in jeder BOSCH-Kerze für Ihren Wagen. BOSCH-Kerzen einbauen, dann haben Sie die volle Leistung Ihres Wagens. Der Fachmann empfiehlt nach 15.000 km den Kerzenwechsel (bei 2-Takt-Motoren alle 8.000 km). — »BOSCH, bitte!« das tut dem Motor gut und Ihnen! (Sie spüren's am geschmeidigen Gang, an den vollen PS und in der Benzin-Bilanz!)

BOSCH



Verlangen Sie immer und überall einfach und ausdrücklich Bosch — „BOSCH, bitte!“ — wenn Sie sicher fahren wollen!

ROBERT BOSCH GMBH STUTTGART



arbeiten. Das Schlepperfahren hat man bald kapiert — eine gewisse Umstellung von Porsche her ist allerdings erforderlich.

Zum Beispiel ist ein Ausweg nötig, ja geradezu sinnlos, auf der Ebene des 1. oder 2. Gang anzufahren, im dritten geht das am besten gut, denn die kleinen Gänge sind ja für Fahrten mit großen Lasten, für schweres Gelände, steile Berge... für eine der jeweiligen Feldbestellung angepaßt, besonders niedrige Geschwindigkeit gedacht. Das Schleppen erfordert erheblich mehr „Brachialgewalt“, speziell bei neuen Schleppern, als wir es vom Porsche her gewohnt sind. Auch ist es völlig unangebracht, bei hohen

Drehzahlen zurückschalten zu wollen, also einen Schlepper so zu fahren, wie man einen Sportwagen fährt. Das hat das Getriebe nicht besonders gern — es ist natürlich nicht synchronisiert und erfordert ein eigenes Gefühl für das Maß an Gasgeben, Drehzahlhalten und Schaltpausenmachen.

Nach einigen Versuchen hat man das aber „mitgekriegt“. Dafür kann so ein Schlepper mit Einrichtungen aufwarten, die es beim Porsche nicht gibt — zum Beispiel existiert ein sogenannter Kriechgang. Das ist ein Sondergang des Getriebes, der noch unterhalb des ersten Ganges liegt. Mit ihm entwickelt der Schlepper die verblüffende Geschwindigkeit von 0,7 km/h, auf deutsch 700 Meter pro Stunde...



Auf der linken Seite oben sehen sie eine ganze Reihe neuer Schlepper, die für den Export bestimmt sind, bei der sogenannten Endkontrolle; die Motorhauben sind alle geöffnet, damit man sie noch einmal inspizieren kann. Darunter ein Schnappschuß aus der Schlepper-Produktion, für den man die Unterstrichfräse wählen könnte „Der alte Mann und das Rad“. Einer der Schlepperführer ist gerade fertig geworden. Oben: Natürlich können die Porsche-Schlepper auch ziemlich tief im Wasser herumfahren. Hier vorweggeigt sich zwei am Bodenseeufer.

At the left, above, you see a row of new tractors destined for export during the so-called final control; the hoods are open for a final inspection. Below is a snap shot from the tractor production which might be called "the old man and the wheel". One of the tractor wheels has just been finished. Above, naturally, Porsche tractors are able to drive through rather deep water. Two of them are "amazing" themselves here at the shore of the Lake of Constance.

L'image de haut de côté gauche vous présente toute une série de nouveaux tracteurs destinés à l'exportation au stade du contrôle final; les capots largement ouverts permettent une dernière inspection. Juste au-dessous un instantané de la production de tracteurs. On pourrait l'intituler «le vieillard et la roue». En effet une des roues du tracteur vient d'être achevée. En haut: il va de soi que les tracteurs Porsche peuvent également pénétrer assez profondément dans l'eau. En voici deux qui «prennent leur bain» aux bords du Lac de Constance.



SPEEDOIL

alkalische Ölschmierung im Benzin

verhütet: Korrosion, Reibungsverschleiß, Verrußung
Seit Jahrzehnten bewährt!

Von den führenden Automobilfabriken

u. a. **PORSCHE**, anerkannt





Noch erstaunlicher ist die hydraulische Kupplung. Man kann mit angezogener Handbremse probieren, loszufahren. Dabei stirbt nicht etwa der Motor ab, nein, die öhydraulische Kupplung schaltet sich automatisch ein, der Schlepper bleibt stehen, aber der Motor läuft mit etwa 1000 Touren weiter. Auch wenn bei der Arbeit draußen irgendein Hindernis auftritt – im Gelände zum Beispiel –, bei dem der Schlepper nicht weiter kann, würgt man ihn nicht ab, vielmehr läuft der Motor dann ruhig weiter. Eine sehr praktische Sache!

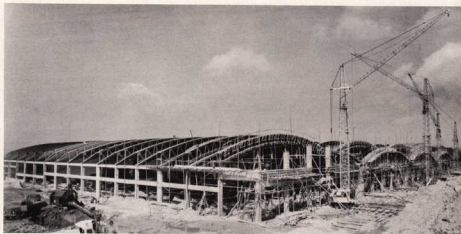
Die Luftkühlung erfolgt – wie beim VW und beim Porsche – durch ein Gebläse, die Anzeige wird durch ein Fernthermometer gegeben und bei Überschreiten der zulässigen Temperaturgrenze gibt es einen Warnton. Beim Fahren mit dem Schlepper muß man sich in den ersten Minuten daran

gewöhnen, daß die relativ kleinen Reifen vorne und die massiven Schlepper-Reifen hinten ein Gefühl hervorrufen, als ob man nur auf den Hinterreifen führe. Aber sehr bald merkt man, daß die Lenkung sehr exakt ist, und vor allem: man kann auf unglaublich engem Kreis wenden. Man kann nämlich ein Hinterrad einzeln abbremesen, so daß sich der Schlepper sozusagen um sich selbst dreht, also einen Drehkreis hat, der nur etwa seiner doppelten Breite entspricht. Das ist sehr lustig!

Die Maximaldrehzahl liegt bei 2000 Touren, bei allen vier Typen. Der Unterschied zwischen den vier Typen, äußerlich durch die Kompaktheit und Stabilität des Baus gekennzeichnet, liegt im wesentlichen im Motor. Der kleine Porschediesel hat einen 11-PS-Einzyylinder, der nächstgrößere einen 22-PS-Zweizylinder, dann kommt ein 33-PS- und ein



Links oben: Bei Porscha-Diesel hat man Humor, weswegen die ältere, voluminösere Hausform, die man rechts sieht, die Sophia Loren genannt wurde, während die neuere, links zu sehende Frontgestaltung Audrey-Hepburn-Schnauze heißt. Links unten auf der Seite sehen Sie, wozu ein Schlepper alles gut kann - zum Langholz-Transport zum Beispiel. Vorne befindet sich eine Seilwinde. Dieser Schlepper kann beinahe als ein „Reisecoupé“ bezeichnet werden, denn er besitzt ein gar nicht unelegantes, für den Fahrer schützendes Dach. Auch im Schlepperbau gibt es viele Feinissen und Details. Unten sehen Sie die große Produktionshalle im Bau - inzwischen ist sie fertig geworden und beherbergt die modernste Produktionsstraße im deutschen Schlepperbau



At the extreme left: You find humor at Porsche Diesel, too. The older, more voluminously shaped hood which you see at the right is called Sophia Loren. The new front design which you see at the left is named after Audrey Hepburn. At the left on the bottom of the page you can see that a tractor is good for many things, even for transporting lumber. In front it has a rope winch. This tractor may almost be called a "Travel Coupe" because it features a roof for the protection of the driver which even has a touch of elegance. There are many finesses and details involved in building tractors. Below you see the large production hall as it is being built. Meanwhile it has been finished and features the most modernistic production line for tractors in Germany.

A l'extrême gauche: on se moque pas d'humour chez Porsche-Diesel. La presse en est que le capot volumineux «vieux modèles» que vous voyez à droite a été baptisé au nom de Sophia Loren, alors que le devant plus moderne, visible à gauche, se voit nommé «après Audrey Hepburn». Au pied de la page à gauche vous voyez à quel point servent un pareil tracteur - par exemple au transport de troncs d'arbres. Au premier plan se trouve un tracteur à câble. Ce tracteur mérite presque le nom de «coupe-circuit» de voyage, car il possède un toit protecteur soigneusement soigné pour le chauffeur. Quant au corps du tracteur proprement dit, il est équipé de nombreux détails soignés. En bas vous voyez le grand hall de fabrication en voie de construction - il a été achevé depuis et contient la voie de production la plus moderne de toutes les usines de tracteurs allemandes.

KAFFEE HAG *schont Herz und Nerven,
regt an, ohne aufzuregen.*





Ja, Sie haben recht, das ist Juan Manuel Fangio, und er probiert gerade — rechts von ihm sehen Sie Professor Prinsing — in Friedrichshafen den neuesten Porsche-Diesel-Schlepper. Die Diskussionslagen mit Fangio über eine Übernahme der Schlepptreibrüstung in Argentinien sind in Gange . . .

Yes, you are right, this is Juan Manuel Fangio and he is just testing one of the latest Porsche-Diesel tractors at Friedrichshafen. To his right you see Professor Prinsing. Negotiations with Fangio about his taking over the tractor agency for Argentina are continuing . . .

Pas d'erreur possible, c'est bien Manuel Fangio que vous voyez en train d'essayer à Friedrichshafen, aux côtés du professeur Prinsing (à sa droite) le plus récent modèle du tracteur Porsche-Diesel. Les pourparlers avec Fangio au sujet de l'acceptation d'une représentation pour l'Argentine des tracteurs Porsche-Diesel sont en plein cours . . .

44-PS-Typ, jeweils mit 3 bzw. 4 Zylindern. Die Zylinder selbst sind alle gleich groß, die Bohrung beträgt 95, der Hub 116 mm. Eine logische Reihe also, wobei man kein Fachmann zu sein braucht, um zu erkennen, daß dabei natürlich zwischen den einzelnen Typen sehr viele Teile austauschbar sind.

Unsere Leser werden noch wissen wollen, wie groß eigentlich der Hubraum dieser Maschinen ist — eine Zahl, die allerdings den Landwirt sehr viel weniger interessiert als uns Autofahrer, denn dem kommt es mehr auf die PS-Leistung, die Maße und Gewichte, und nicht zuletzt auf die Haltbarkeit und den guten Kundendienst an. Der 11-PS-Schlepper, der kleine, hat 822 ccm, die größeren besitzen jeweils das Zwei- bis Vierfache davon, also 1644 ccm, dann 2,5 Liter und 8,3 Liter (der 44-PS).

Eine für uns noch verblüffende Sache: die Spur ist, entsprechend den Erfordernissen in der Landwirtschaft, verstellbar! Beim kleinen kann man z. B. von 1,00 m bis 1,60 m „ausfahren“. Was ich noch vergaß zu sagen: Der 11-PS-Schlepper hat 4 Gänge und einen Rückwärtsgang, die größeren Modelle haben 5 Vorwärtsgänge — vom zusätzlichen Kriechgang ganz abgesehen. Für den Landwirt ist wichtig, daß die Schlepper — teilweise serienmäßig, teilweise auf Wunsch — mit einem hydraulischen Kraftheber ausgerüstet sind, dann mit verschiedenen Zapfwellen zum Antrieb von Arbeitsgeräten und Maschinen: solche Details wollen wir aber den Experten überlassen.

Den 1500er Porsche Speedster müssen wir allerdings auch den Experten überlassen, den es beim großen Preisausschreiben zu gewinnen gab. Das wissen Sie noch nicht? Nun, die Porsche-Diesel-Schlepper haben nämlich beim „Bundeswettplügen“ die ersten Preise gewonnen (ist es anders zu erwarten?), und die zwei Jungbauern, die da so erfolgreich waren, vertreten in der Zeit, in der diese Nummer gedruckt wird, in England die deutschen Farben auf Porsche-Diesel bei einem Welt-Wettplügen.

Es waren nach Ansicht dieser Jungbauern sechs Eigenschaften und Vorteile, die sie gerade zum Porsche-Diesel gebracht haben — und diese sechs mußten sie aufschreiben und einschicken. Jedoch konnten „nur in der Praxis tätige Junglandwirte teilnehmen, die noch nicht 30 sind“.

Während ich diesen Bericht schreibe, geht die große Montagehalle, die wir auf dem vorletzten Bild noch im Rohbau sehen, bereits ihrer Fertigstellung entgegen — 16 000 qm ist sie groß und wird den gesamten Zusammenbau der Schlepper enthalten — 23 Fertigungsstraßen werden eingerichtet, die Belieferung der einzelnen Arbeitsplätze am Fließband wird automatisch erfolgen. Schon im Vorstadium dieser Produktion, im ersten Halbjahr 1956, hat der neue Name „Porsche-Diesel“ im Zusammenhang mit der neuen Organisation erstaunliche Resultate gebracht — von Februar bis August stieg die Produktion von etwa 460 auf knapp über 1000 Einheiten an, während die Kurve der Reklamationen von 5,9 Prozent bis auf 0,4 Prozent abfiel: Professor Prinsing, der Generaldirektor des neuen Werkes, kann damit durchaus zufrieden sein, und das große Mannesmann-Unternehmen, dessen Tochter die Porsche-Diesel ist, hat mit Recht seinen Stolz auf die neue Produktionsstätte.

