Porsche Master V 429 vs. Porsche 911 Cabrio

Herzlich Willkommen zu den Porsche Open! Neben dem klassischen 911 Cabriolet gibt es noch eine weitere Alternative, äußerst stil- und traditionsbewusst einen offenen Porsche zu bewegen. Classic Driver sattelt um – auf den Porsche Master V 429 Traktor von 1961. Ein Treffen der Gegensätze: 345 PS aus 3,6 Liter Hubraum versus 50 PS aus 3,5 Liter Hubraum. Komplexes Hochleistungstriebwerk mit Benzin-Direkteinspritzung gegen altbewährte Pumpe/Düse-Technik. Porsche PDK gegen Porsche Fünfgang-Handschaltung. 100 Oktan versus Dieseltran. 287 km/h gegen 48 km/h. Noch Fragen?

Gegensätze faszinieren. Gemeinsamkeiten auch. Wenn beides zusammenkommt, entfacht Begeisterung. Zwei offene Porsche, zwei rote Flaggschiffe ihrer Baureihen. Hier das Urmeter der offenen Zuffenhausener Sportwagen, das Porsche 911 Carrera Cabriolet in der neuesten Auflage mit dem Quellcode 997/2. Dort das Flaggschiff der großartigen Porsche-Diesel Schlepper Flotte: der Master V 429.

Feinstes Sportwagendesign trifft auf reduzierte Zweckformgestaltung. Elektrisch verstellbare Ledersitze treten gegen einen asketisch gefederten Eisenstuhl mit Schaumstoff-Sitzkissen an. 19-Zöller ecken an brusthohen Traktorreifen an. Eine ausgeklügelte Elektro-Hydraulik fordert nur von Gummi gedämpfte eisenharte Vollmechanik heraus. PDK gegen Langstock-Handschaltung. Ein Luftwiderstandsbeiwert von Cw 0,30 trifft auf einen rollenden Windfang. Topaktueller Traumwagen gegen ein bald 50 Jahre altes Arbeitstier. Ich sehe Rot. Zugegeben, ein unangepasster, ein unangemessener Vergleich. Und doch: zweimal Porsche.

Tatsächlich erfreuen sich Porsche Traktoren in der eingefleischten Szene größter Beliebtheit. Auf jedem Treffen, wie dem alljährlichen Get-Together der Sportwagenfreunde am 1. Mai in Dinslaken, sind sie die roten Eisenrösser die mittlerweile nicht mehr nur skurrile Attraktion. Angefangen von den knuffigen Porsche-Diesel Junior Modellen mit Einzylindermotoren. Weiter über die Zweizylinder Porsche-Diesel Standard-Modelle, den nochmals größeren Dreizylinder Porsche-Diesel Super-Traktoren, bis hin zur besonders begehrten Top-Baureihe, den Vertretern der Porsche-Diesel Master-Schleppern. Ein Kapitel Porsche-Fahrzeugbau, welches immerhin von 1937 bis 1966 andauerte. Angetrieben von exakt dem Treibstoff, der bei Sportwagenfahrern üblicherweise ein pikiertes Nasenrümpfen auslöst: Diesel. Echte Porsche-Diesel Kenner hingegen verstehen das genauso wenig wie die aufgeregte und scheinbar vollkommen recherchebefreite Motor-Mainstream-Berichterstattung über den neuen Porsche Cayenne mit Dieselantrieb.

Tatsächlich ist es so: Echte Fans haben neben einem 911 mindestens auch einen Porsche-Diesel Traktor in der Garage stehen. Am liebsten sogar mindestens vier, nämlich jeweils einen Vertreter jeder Baureihe. Und wenn das nicht reichen sollte, verziert man auch schon mal seinen 911er mit Diesel-Deko. Ein Miniatur-Gemälde vom geliebten Traktor auf dem roten 964er Tankdeckel? Keine Frage des Geschmacks, sondern der Passion.

Zugkräftig: kleine Chronologie der Porsche Schlepper

Der Fachbuchautor Armin Bauer notiert im Vorwort zu seinem Standardwerk „Porsche Schlepper“: Rund 120.000 Schlepper mit dem Namen Porsche wurden produziert und in viele Länder der Welt exportiert. Die Geschichte dieser Idee begann 1938 mit der Idee des Volksschleppers, von dem in Stuttgart diverse Prototypen gebaut wurden, die später in einem riesigen Traktorenwerk gefertigt werden sollten.“ Doch es kam der Krieg und damit alles anders.

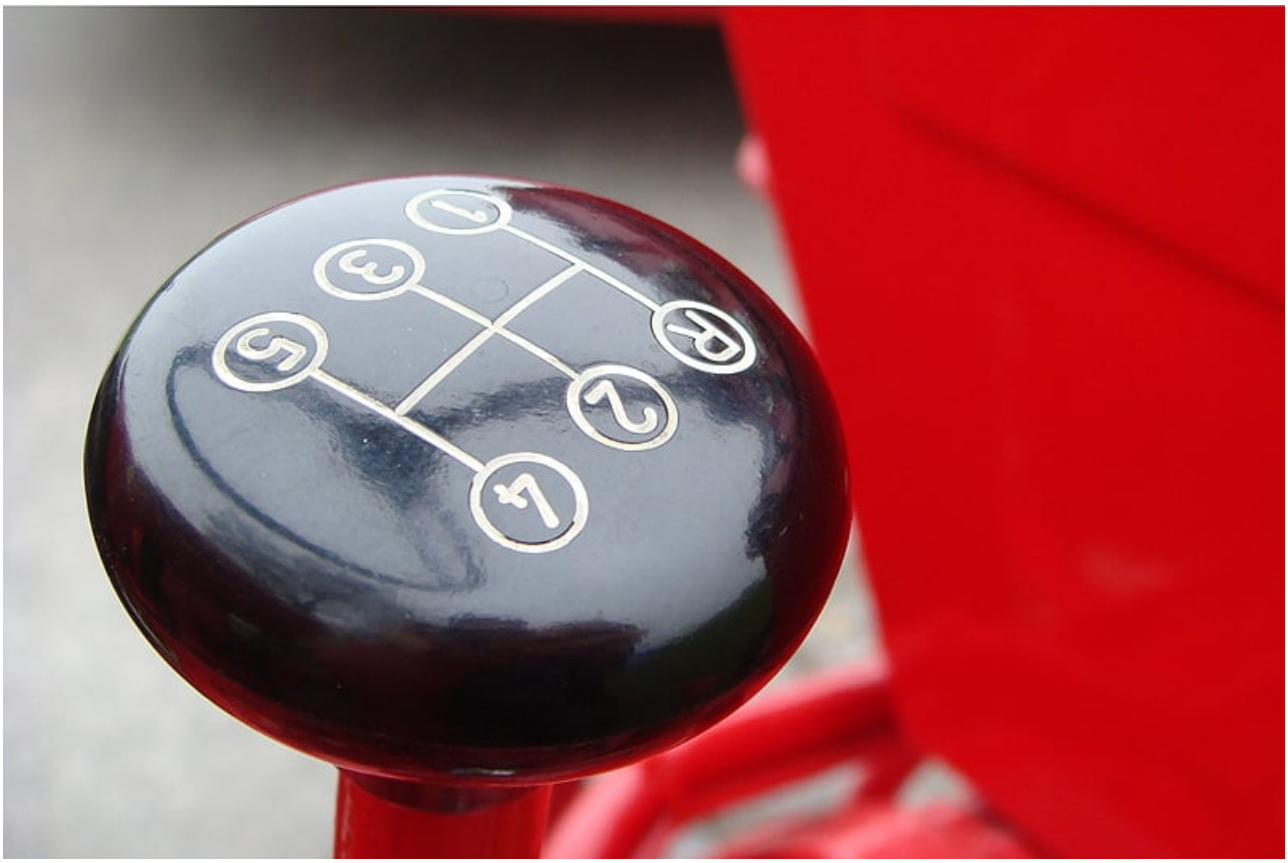
Stattdessen folgte 1950 die Markteinführung des serienreifen Dieselschleppers, der vom schwäbischen Familienunternehmen Allgaier in Uhingen als Allgaier AP 17, System Porsche, gefertigt wurde. Auf Anhieb genoss der Schlepper aufgrund moderner Bauweise ein großes Renommee. Armin Bauer vermerkt: „Die Übernahme des Allgaier-Schlepperbaus durch die Mannesmann AG und die damit verbundene Gründung der Porsche-Diesel Motorenbau GmbH, Friedrichshafen, brachten den roten Schleppern der Typen „Junior“, „Standard“, „Super“ und „Master“ wahre Verkaufserfolge.“ 1958 belegte Porsche-Diesel sogar den zweiten Platz bei den neu zugelassenen Schleppern in Deutschland. Doch schon 1963 fand die Erfolgsgeschichte ihr jähes Ende. Der Absatz brach ein, die Produktion warf keinen Gewinn mehr ab und die Fertigungshallen wurden für immer geschlossen. Dafür fuhren klassische Porsche Sportwagen, mehr und mehr ins Rampenlicht.

Porsche-Diesel Traktoren hingegen gerieten Jahr für Jahr mehr in Vergessenheit. Bis die Porsche-Szene sie entdeckte und den gebrauchten Eisen-Porsche im letzten Jahrzehnt zu einer wahren Renaissance mit entsprechenden Wert- und Preissteigerungen verhalf. Der Porsche-Diesel Master 429 ist das Topmodell des gesamten Schlepperverbandes. Der stattliche Traktor wurde ab 1961 gefertigt. Es gab ihn in den Ausführen N 429 und V 429, wobei die V-Version das Exportmodell darstellte. Der Master N 429 repräsentiert eine Kombination aus dem Vierzylinder-Dieselmotor mit 50 PS Leistung und dem Porsche Füngang-Getriebe mit Portal-Hinterachse. Bei normaler Übersetzung läuft der 429 im fünften Gang 22 km/h V-max. Damit überholt ihn auch ein nur mittelmäßig durchtrainierter 911er-Pilot zu Fuß im Laufschritt. Der 911 Carrera stürmt locker im ersten Gang oder sogar im Leerlauf bei eingelegtem dritten Gang vorbei. Mittels entsprechender Zahnradwerke lässt sich der Porsche-Diesel 429 aber auch auf 50 km/h und mehr frisieren. Meine Damen und Herren, stellen Sie sich bitte eine Geschwindigkeitsverdopplung beim ab Werk 287 km/h schnellen Porsche 911 vor. Sehen Sie! Das dokumentiert die Leistungsreserven, die im Porsche-Traktor stecken.

Porsche Fahren, zweimal ganz anders

Noch ein paar Details, bevor wir nach intensiver Vorglühphase den Motorblock zum Dienst rufen: die Exportversion V 429 wies ab Werk Schalenkotflügel auf. Der Master 429 wurde tatsächlich ab 1961 überwiegend für den Export angeboten. Ab September 1961 erhielten die Zugkräftigen einen auf 60 Liter vergrößerten Kraftstofftank. „Einige Schlepper wurden auch mit der Typbezeichnung N 428 oder V 428 ausgeliefert. Hier wurden vermutlich Motoren mit 95 mm Zylinderbohrung und 2.100 Motor-Umdrehungen pro Minute verwendet“, so Armin Bauer. Der 429 dreht bis 2.000 Touren hoch. Und bitte: Überdrehzahlen sollte man tunlichst vermeiden.

Wer auf dem Maschinenstand des Traktors Platz nimmt, sieht die Porsche Welt aus einem ganz anderen Blickwinkel. Ich fühle mich wie ein Jäger auf der Ansitzkanzel. Mit entsicherter und eingestochener Büchse in Gestalt des Schalthebels, der zwischen meinen Beinen aus dem Getriebestrang ragt. Und bedient werden will: mit Entschiedenheit und Nachdruck. Es ruckelt, es dröhnt, es rappelt. Der Schlepper rollt an. Und es ist luftig hier oben, es schaukelt, schwankt und da ist Nichts, woran man sich festhalten könnte; außer dem dürren Lenkrad, welches Befehle sehr direkt überträgt. Hektische Lenkmanöver? Besser nicht - keine Sache für den 429. Es droht Kippgefahr. So jedenfalls kommt es mir beim Rangieren vor.



Auf die rudimentäre Instrumentierung im rot lackierten Eisencockpit kann ich kommod verzichten. Geräuschkulisse, das olfaktorische Geruchsspektrum bei unterschiedlichen Betriebstemperaturen und natürlich der Vibrationspegel des Porsche-Diesel sind die eindeutig besseren Auskunftgeber. Anfahren kann man übrigens in jedem Gang. Das Drehmoment des 3,5 Liter Motors mit einem Verdichtungsverhältnis von 19:1 setzt das rote Ross nebst Reiter praktisch immer in Bewegung. Wer mit Top-Speed im schnell gemachten Master dahin eilt, fühlt sich nicht von ungefähr an eine offene Fahrt im 911 Carrera bei 250 km/h erinnert. Der Wind ist das herrschende Element. Er zaust in den Haaren, kneift in den Augen und zerrt an der Kleidung.

Stichwort: Fahren. Dass das Fahrerlebnis im Porsche 911 ein gänzlich anderes ist, dürfte klar sein. Doch die Herzen von wahren Porsche Enthusiasten schlagen im Anblick eines Master V 429 auch im Stand höher. Wenn dann noch ein neuer 911 dazu kommt, ist die Inszenierung perfekt. Gegensätzlicher kann die Porsche-Welt kaum ausfallen. Und doch ist die Faszination die Gleiche. Verwandtschaft verbindet; die Familie hält zusammen.

Classic Driver dankt den beiden niederrheinischen Sammlern von Porsche Traktoren, Jochen Schreiber und Dirk Querfurt, sowie Dieter Landenberger vom Porsche Museum Stuttgart-Zuffenhausen für die Unterstützung bei der Umsetzung dieser Reportage.

Text & Fotos: Mathias Paulokat

ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter
Jetzt kostenlos abonnieren!
Galerie

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/porsche-master-v-429-vs-porsche-911-cabrio
© Classic Driver. All rights reserved.