



# ROT IST DIE LIEBE

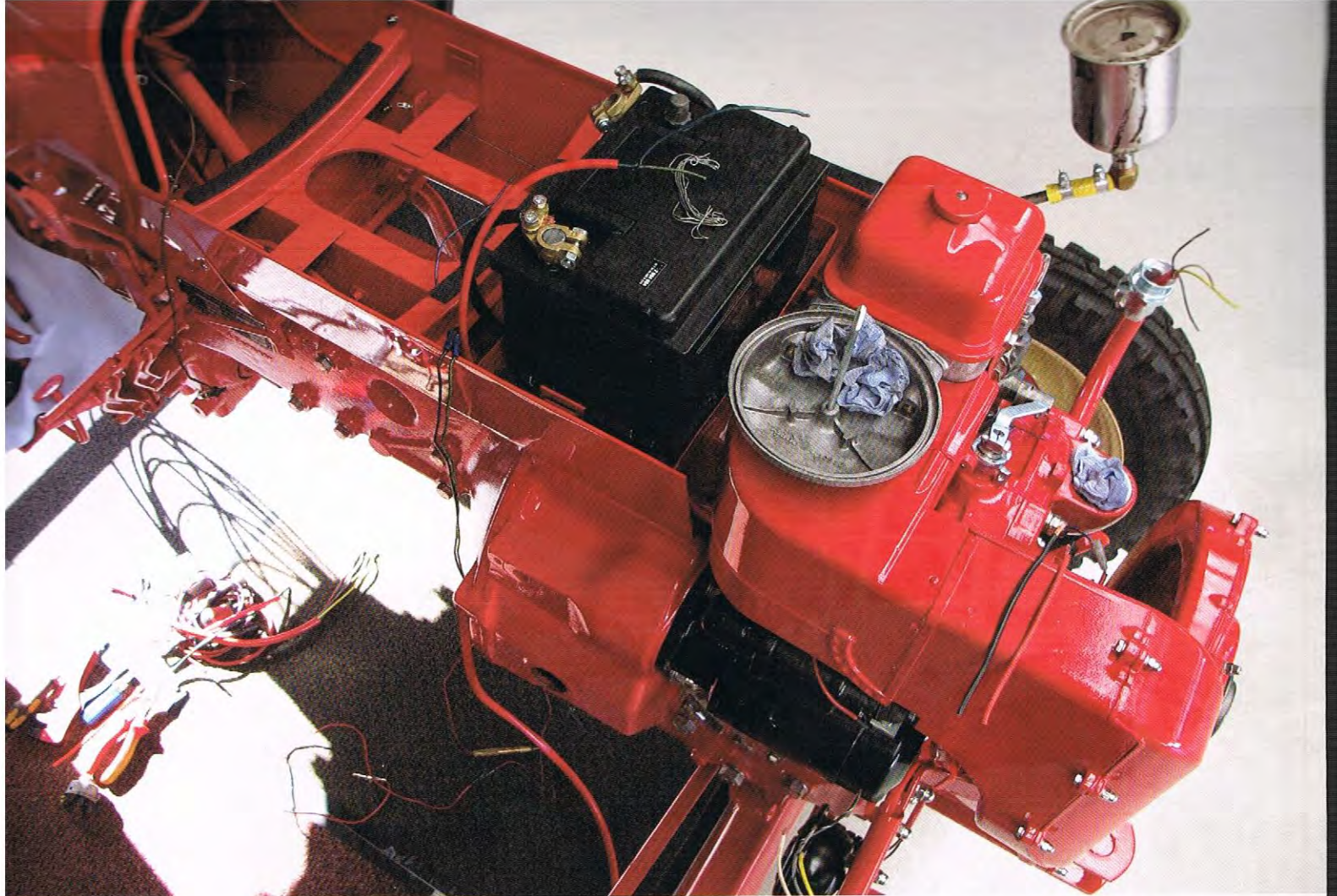




LANGE ZEIT WOLLTE SIE NIEMAND MEHR HABEN. HEUTE FEIERN  
PORSCH-TRAKTOREN EIN BEACHTLICHES COMEBACK – ALS MÄNNERSPIELZEUG.  
DER GLANZVOLLE MARKENNAME HILFT DABEI

**Text und Fotos** Matthias Pfannmüller



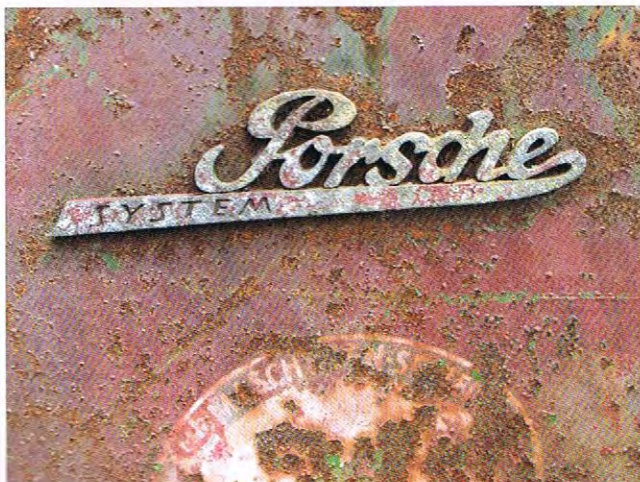


Im Rotnasenland werden Traktoren bis auf die letzte Schraube zerlegt. Die Qualität ist erstklassig

**M**üde und verbraucht stehen sie da, mit stumpfem Lack und platten Reifen. Gut zwei Dutzend alte Porsche-Traktoren dämmern in einer noch älteren Scheune vor sich hin, und es ist das Beste, was ihnen passieren konnte. Denn hier sind sie in Sicherheit und warten auf den zweiten Frühling.

Der Jungbrunnen heisst «Rotnasenland» ([www.rotnasenland.de](http://www.rotnasenland.de)), befindet sich gut 30 Kilometer nordöstlich von Saarbrücken im deutschen Käshofen und ist die clevere Geschäftsidee von Thomas Hoffmann: Vor wenigen Jahren noch verdiente der gelernte Hotelfachmann gutes Geld mit dem Handel gebrauchter Geländewagen. Dann kam die Wirtschaftskrise; zahlende Kundschaft blieb aus. «Viele von denen, die sich noch zu uns verirrt, be-

wunderten aber stets den restaurierten, unverkäuflichen Porsche Junior, der hinten in der Ecke stand», erinnert sich der Pfälzer. Warum hatte er das Ding überhaupt? «Der Traktor-Virus hat mich schon vor 15 Jahren befallen und seither nicht mehr losgelassen.» Hoffmann zählte eins und eins zusammen, erkannte, dass die Zeit für ihn arbeitete – und begab sich auf die Suche nach jenen roten Nutzfahrzeugen. Die hatte lange niemand mehr haben wollen, doch auf vielen Bauernhöfen standen sie herum. Das war Anfang 2010. Inzwischen ist er in der Szene bekannt wie ein bunter Hund, steht sein Telefon nicht mehr still. Scheunenfunde werden langsam rar, doch Hoffmann ist bestens vernetzt. «Nicht jeder Schnäppchenjäger mag uns, weil wir faire Preise bezahlen und niemanden über den Tisch ziehen.» Gemeinsam mit seiner Lebensgefährtin Stefanie Heim reist er kreuz und quer durch Europa und sammelt die weidwunden Traktoren ein. Heim berichtet von herzerreissenden Geschichten weinender Bauerswitwen, die ihren tropfenden Junior nur in gute Hände abzugeben bereit sind.



**Die Geschichte** der Porsche-Traktoren ist kurz und heftig. Alles begann Mitte der 30er-Jahre mit dem Auftrag der Nazis an Professor Ferdinand Porsche, nicht nur einen KdF-Wagen (den späteren Käfer), sondern auch einen «Volksschlepper» zu konstruieren. So geschah es. Der Trecker erhielt einen Zweizylinder-Dieselmotor und der war natürlich luftgekühlt; allein der Krieg verhinderte seinen Einsatz. 1949 kamen die Pläne dann wieder auf den Tisch. Der schwäbische Traktorenproduzent Allgaier erwarb von Porsche eine Lizenz zur Herstellung des Modells «System Porsche», errichtete auf dem Gelände der ehemaligen Dornier-Werke in Friedrichshafen am Bodensee eine Fabrik – und brachte den konservativen Traktorenmarkt ab 1950 mit günstigen Einstiegspreisen und tech-





Thomas Hoffmann neben einem frisch restaurierten Porsche Junior: Der kleine Schlepper ist heute wieder sehr gefragt

**Nach dem Vorglühen** springt der Porsche sofort an und verfällt in ein vibrierendes «put-put-put-put-put». Hoffmann grinst: «Herrlich, nicht wahr?» Der Charme gebrauchter Nutzfahrzeuge erschliesst sich nicht sofort, doch die männliche Fangemeinde wächst. Galten Lanz-Bulldog-Besitzer früher als Spinner, locken ihre regelmässigen Treffen heute immer mehr Publikum an. In der Rotnasen-Szene ist es inzwischen genauso. Das hat viel mit Nostalgie zu tun – viele heute 50-Jährige erinnern sich an die Porsche-Trekker ihrer Kindheit – und der Sehnsucht nach einer heilen Welt. Das ist Wirtschaftswunder-Romantik und sicher auch eine Flucht aus dem digitalen Alltag. Also am Wochenende keine Mails mehr checken oder die abgestürzte Festplatte vom Sohnmann reparieren, sondern entschleunigen und Furchen ziehen, vielleicht auch den Mähbalken einspannen und Nachbars Garten gleich mitschneiden – eine herrliche Vorstellung! Vielleicht am Sonntag mit 20 km/h ganz gemütlich über Feldwege quer durch die Natur tuckern – aber bitte mit Stil. Und den bietet nun mal kein Hatsu-Matsu- oder Szôvynçy-Trekker.

Sinkende Verfügbarkeit und steigende Nachfrage treiben die Preise. Konnte man einen fahrbaren Junior vor zehn Jahren noch für ganz kleines Geld erwerben, sind heute mindestens 10 000 Franken fällig; ein komplett überholtes Prachtexemplar kostet bald 30 000 Franken. Wer sich für einen der seltenen Master begeistert, muss gar sechsstelligen Summen investieren. Ob original, revidiert oder besser als neu – Hoffmann erfüllt jeden Wunsch und führt längst eine Warteliste. Eine Komplettüberholung dau-

ert sechs bis zwölf Monate. Sahen die Trekker ab Werk auch so schön aus? «Ach was, erst wurde alles montiert und dann komplett lackiert. Lediglich die Zierleisten hat man damals nachträglich angebracht», weiss der 46-Jährige, der schon über 40 Rotnasen restauriert hat und mittlerweile jede Schraube kennt: «Ich selbst mag es mit etwas Patina, aber viele Kunden wünschen sich eben einen perfekten Porsche.»

**Goldgräberstimmung** in Käshofen: Die Sorgfalt fürs Detail hat sich herumgesprochen; solvente Sammler aus ganz Europa reisen an, um sich die Prachtstücke aus der Nähe anzusehen. Auch mehrere Schweizer Porsche-Fans haben bei Hoffmann Traktoren gekauft. Es sind Liebhaber dabei, die ihren Porsche richtig arbeiten lassen wollen. Aber auch Manager, Werber, Architekten, Rechtsanwälte, Ärzte. Fünf Traktoren wird Hoffmann am Wochenende unseres Besuchs verkaufen. Ein Interessent kommt im Audi Allroad aus Luxemburg, steht mit verklärtem Lächeln neben den nagelneuen Junioren und bewundert deren Finish. Besonders die Einzylinder haben es ihm angetan, von denen er bereits einige besitzt – «aber eben noch keinen Porsche!». Das dürfte sich aber bald ändern und auch wir sind versucht, dem frugalen Zauber der selbstzündenden Ackerschlepper zu erliegen – erst recht, nachdem wir einige Kilometer auf ihnen zurückgelegt haben. Ein Junior, von dem es diverse Baumuster gegeben hat, läuft gut 20 Sachen und mit langer Achse auch etwas schneller. Die Zeit vergeht wie im Flug, doch Hoffmann muss zurück: Kundenschaft wartet. ■





**Dreimal Master:** Das Porsche-Diesel-Topmodell hat beeindruckende Armaturen, ist 50 PS stark, dazu besonders selten und teuer

nischen Innovationen gehörig durcheinander: Motor und Getriebe des damals noch orange lackierten und Allgaier AP17 genannten Typs bestanden aus Aluminium. Die Kupplung verfügte über eine Ölhydraulik, was die Lebensdauer erhöhte und ein Abwürgen praktisch unmöglich machte. Darüber hinaus war die ganze Konstruktion nicht nur einfach und robust gehalten, sondern auch leicht und schnell. Die Produktion brummte, allein 1955 entstanden 25 000 Exemplare, doch Allgaier veränderte sein Geschäftsmodell und gab die Traktorenproduktion auf. Anfang 1956 übernahm Mannesmann die Porsche-Diesel Motorenbau GmbH und entwickelte den Schlepper weiter. Schon ein Jahr später wurden mit dem einzylindrigen Junior, dem Standard (zwei Zylinder) und dem Super (drei) neue Modelle eingeführt, eroberte man Platz 2

der deutschen Traktor-Zulassungsstatistik. Doch auch im Ausland erfreuten sich die Baureihen mit ihrer markant geschwungenen Motorhaube wachsender Beliebtheit; 1958 krönte die Baureihe Master mit vier Zylindern und 50 PS das Programm. Der Master war gleichzeitig auch der Schwanengesang der Porsche-Traktoren-Ära: Das Unternehmen hatte wichtige Entwicklungen verschlafen; vor allem in Bezug auf Leistung und Hubkraft geriet man ins Hintertreffen. Auch einen Allradantrieb hatte es ab Werk nie gegeben. Schon 1963 endete die Produktion; die restlichen Traktoren wurden in einer mit Renault gegründeten Vertriebsgesellschaft verramscht. Bis 1966 wurden zudem noch 255 Porsche-Traktoren von Iseki in Japan produziert, dann war endgültig Schluss. Insgesamt sind etwa 150 000 Exemplare entstanden. ►





