



Allgaier-Porsche



De historie van Allgaier en Porsche.

Allgaier.



De geschiedenis van Allgaier-Werke uit Ugingen (Württ) dateert al van 1906 toen George Allgaier in Hattenhofen startte met een machinefabriek. In de eerste instantie begon men met het repareren en het vervangen van versleten onderdelen aan kapotte machines.

Na verloop van jaren nam zijn zoon Erwin, die een technische opleiding had genoten en daarna nog enkele jaren als werktuigkundig ingenieur werkzaam was geweest bij Peugeot, in 1939 de leiding over. Net al zoveel andere fabrikanten werden ook zij in 1940 gedwongen over te schakelen om onderdelen te gaan maken voor de Duitse Wehrmacht. Na de oorlog ging men over op het fabriceren van producten waar een nijpend gebrek aan was, zoals kleevers, roskammen, pompen en meer van dat soort klein materiaal.

Al vanaf 1945 waren er plannen gesmeed om een eenvoudige, betrouwbare tractor te gaan bouwen en omdat de fabriek van Allgaier na de oorlog nog vrijwel geheel overleefd stond kon men al gelijk na de oorlog beginnen met het bouwen van tractoren.

Omdat Allgaier zelf geen motoren ontwikkelde wordt er besloten om de motoren hiervoor elders te betrekken. In tegenstelling tot andere fabrikanten worden de motoren niet bij Deutz, Guldner of M.A.N. betrokken maar bij de motorenfabriek van Carl Kaelble te Bangnang. Dit bedrijf stond reeds vanaf de dertiger jaren bekend als fabrikant van 4 en 6 cilinder dieselmotoren voor het wegverkeer. Dat de keuze op de motoren van Kaelble viel was op zich niet zo vreemd want Erwin Allgaier was getrouwd met de dochter van één van de commissarissen van Carl Kaelble. Voorwaarde die Kaelble aan dit contract stelde was dat de naam Kaelble op de zijkant van de watertank zou komen te staan.



In 1946 stonden er al enkele prototypen van de R-18 (R staat voor Robust) klaar voor de uitgebreide test en in 1947 begon men met de serieproductie.

De eerste 20 exemplaren werden nog met de hand gebouwd. De motor, ontwikkeld door Ing. Paul Ströhacker, heeft een horizontale 1 cilinder dieselmotor die op temperatuur wordt gehouden door waterverdampingskoeling. De cilinder is omgeven door een watermantel. Het verwarmde water stijgt in de watertank naar boven en het koele water stoomt naar



Allgaier R-18 (1)

beneden. De motor heeft een cilinderinhoud van 1840 cc, slag/volume is 125 mm bij 150 mm en een vermogen van 18 pk bij slechts 1500 toeren/min. De versnellingsbak wordt aangedreven door 3 V-snaren vanaf de motor. De V-snaren worden gespannen door de motor via de sleufgaten op het chassis naar voren te schuiven. De versnellingsbak is uitgerust met 4 versnellingen vooruit en 1 achteruit met een topsnelheid van c.a. 20 km/uur. De basisuitrusting bestaat uit een aftakas, een riemschijf en maaiaandrijving. Starten gebeurt met de slinger en voor de koude start gebruikt men een startlont die in de voorkamer wordt geplaatst.

In 1949 kwam men er achter dat de motor eigenlijk een vermogen leverde van 22 pk. Allgaier heeft toen van één model twee modellen gemaakt. Het type R-22 werd er bijgevoegd. De R-18 kreeg een kleinere bandenmaat (8 x 20) zodat de topsnelheid terug viel naar 17 pk en de R-22 behield de bandenmaat van de eerste R-18 (9 x 24). Tegelijkertijd vonden er een paar veranderingen plaats en de vierkante watertank krijgt een afgeronde vorm. De eerste tractoren hebben geen motorkap of verlichting. Op de latere typen is er tegen extra betaling een motorkap en verlichting beschikbaar.



Allgaier R-22



Allgaier R-18 (type 2)

Over het type R-22 valt op zich niet zo veel meer te vertellen omdat het gewoon een iets moderner R-18 is met dezelfde technische eigenschappen.

De R-18 (versie 2) en de R-22 zijn gebouwd tot 1950 en worden opgevolgd door de A-22. De A staat volgens mij gewoon voor Allgaier. Weer dezelfde tractor als de R-18 en de R-22 maar nu standaard met een motorkap, verlichting en een startmotor. Door het toerental iets op te schroeven heeft de A-22 een vermogen van 24 pk.

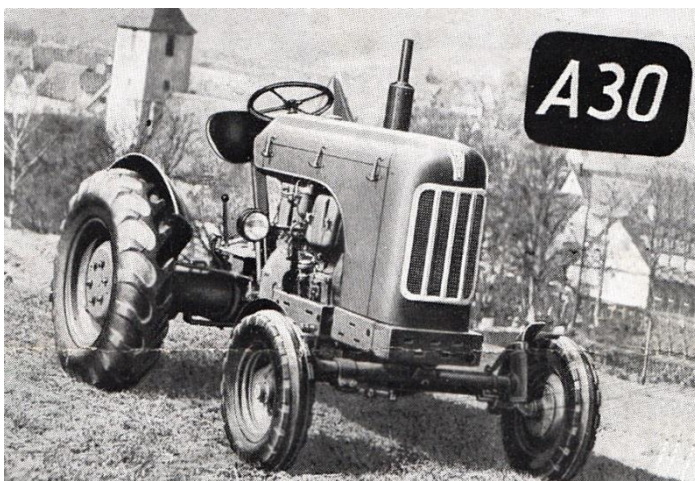


Allgaier A-22

Het gewicht van de R en de A modellen is rond de 1700 kg. Van het eerste type R-18 zijn er ongeveer 1000 exemplaren geproduceerd en van het tweede type in combinatie met de R-22 zo'n 4000 stuks.

Vanaf de jaren 1948 was de concurrentie zwaar in de tractorindustrie. Er waren meer dan 50 fabrikanten die allen het hetzelfde doel nastreefden. Desondanks wist Allgaier Werke zich te handhaven. Dit was hoofdzakelijk te danken aan de gunstige prijs. In 1949 wist Allgaier zich door te dringen naar de vierde plaats op de Duitse ranglijst met een productieaantal van 1700 stuks per jaar.

In 1950 worden er nog twee zwaardere typen aan toegevoegd de Allgaier A-30 en de A-40.



Ze zijn allebei voorzien van een verticale 4-tact 2-cilinder watergekoelde-dieselmotor van Kaelble met vermogens van respectievelijk 35 en 44 pk bij een maximum toerental van 1550 omwentelingen per minuut. De A-30 heeft een boring/slag van 125 mm bij 150 mm en een cilinderinhoud van 3680 cc.

Bij de A-40 is de boring en slag 130 mm bij 150 mm en het slagvolume is 3980 cc Voor de koeling wordt gebruik gemaakt van een radiator. De transmissie is uitgerust met 6 versnellingen vooruit en 1 achteruit met snelheden van 15,5 km/u in de vijfde versnelling. De zesde versnelling is een snelgang waarmee een snelheid van 25.3 km /u wordt behaald.



Een Allgaier A-40 is al in staat om een getrokken maaidorser te trekken

Beide tractoren wegen zo rond de 2000 kg. Tot de basisuitrusting behoren een riemschijf welke 2 zijden op kan draaien, elektrische verlichting plus startmotor, een differentieelslot en een verstelbare spoorbreedte. Er zijn vier aftakas mogelijkheden. Twee mogelijkheden aan de achterzijde waarvan één afhankelijk van de rijsnelheid van de tractor en de andere is genormaliseerd op 540 omw/min. Verder zit er één opzij van de tractor en is bedoeld voor de maibalk met 540 omwentelingen en een as steekt naar voren en deze maakt 420 omw/min. De maibalk zelf is een optie en naar wens kon er is er een hefinrichting worden aangebracht waarop losse hefcilinders werden aangesloten. Om de één of andere redenen zijn er van de A-30 maar weinig gebouwd en nog voor 1951 was de productie al gestaakt. De A-40 werd geproduceerd vanaf 1950 tot 1954.



Allgaier A-12

De Allgaier A-12 die in 1951 op de markt kwam zou in de lagere klassen moeten dienen als start van de motorisering. De doelgroep hiervoor zijn hoofdzakelijk de kleine boerderijen waar het veldwerk voornamelijk nog wordt verricht door paarden of zelfs ossen. De nieuw ontwikkelde

motor heeft een cilinderinhoud van 1082 cc. Een boring en slag van 105 mm bij 125 mm en een verticale 4-tact 1-cilinderdieselmotor met een vermogen van 15 pk bij 1800 omw/min. De tractor is watergekoeld met behulp van een radiator maar zonder waterpomp (thermosyphon). Net als de AP-17, die vanaf 1950 in productie was gegaan, beschikt de A-12 over één centrale rem voor de beide achterwielen een twee afzonderlijke remmen voor de rembesturing. De vijf versnellingsbak is identiek aan die van de AP-17 maar om kosten te besparen is de behuizing gemaakt van gietijzer. De A-12 was standaard leverbaar met een aftakas, sperddifferentieel en een elektrische installatie met twee koplampen, een accu en een dynamo. Het starten gebeurt met de slinger. Er was tegen meerprijs wel een starmotor, maaidrijfwerk plus een maaibalk leverbaar. Ook de poelie behoorde tot de extra uitrusting, deze kon worden gemonteerd op de aftakas. Door de portaalbouw heeft de A-12 een grote bodemvrijheid en is zodoende zeer geschikt voor de gewassenteelt. De tractor blijft slechts een jaar in productie wat hoofdzakelijk te wijten was aan de mankementen die ontstonden door een te lichte constructie en mede hierdoor wordt de A-12 in 1952 vervangen door de A-16.

De motor van de A-12 werd ook gebruikt in de A-16 alleen is de boring wat ruimer waardoor het vermogen wordt verhoogt van 15 naar 16 pk. Technisch blijft de tractor hetzelfde als zijn voorganger. Het uiterlijk is drastisch veranderd. De vormgeving is nu aangepast aan die van de in licentie gebouwde Porsche tractoren. De A-16 bleef tot 1955 in productie.



Allgaier A-16 is de enigste tractor met een watergekoelde motor die Porsche styling heeft.

Vanaf 1952 is ook de A-24 leverbaar. Deze werd op de markt gebracht om de dalende verkoopcijfers van de A-22 omhoog te brengen. De boring (130 x 150 mm) is iets verruimd waardoor het cilinderinhoud uitkomt op 1990 cc. Ook is de waterkoeling gemoderniseerd en wordt nu gekoeld met behulp van een radiator. Het



Allgaier A-24

vermogen is licht gestegen naar 26 pk bij een toerental van 1500 omwentelingen. Verlichting en een starmotor zijn aanwezig en tegen meerprijs is er een maaigarnituur en een hydraulische hefinrichting beschikbaar. Het gewenste succes bleef echter uit, wat hoofdzakelijk te wijten was door de concurrentie van andere modernere trekkers. Zelfs de



In tegenstelling tot eerdere A-typen heeft de A-24 een radiator

concurrentie was in eigen huis aanwezig met de productie van de volksschlepper de AP-17. De ouderwetse waterkoeling van Allgaier had zijn langste tijd gehad en vanaf 1954 zijn alle watergekoelde tractoren uit de productie genomen. Tot zover de geschiedenis van de watergekoelde tractoren van Allgaier.

Naast de watergekoelde tractoren bouwde Allgaier vanaf 1950 ook luchtgekoelde tractoren Een beslissing die in 1950 door Allgaier werd genomen. Professor Ferdinand Porsche uit Stuttgart die al vanaf 1937 bezig is met het ontwikkelen van tractoren was op zoek naar een licentie bouwer voor zijn reeds ontwikkelde tractor en Allgaier was eigenlijk wel toe aan iets nieuws. Vandaar dat er werd besloten dat Allgaier de Porsche trekkers in licentie zou gaan bouwen.

Allgaier-Porsche.



De tractoren die ik nu ga behandelen zijn allemaal luchtgekoeld en worden gebouwd volgens het Porsche systeem. Allgaier bouwde deze tractoren vanaf 1950 tot 1956 en vanaf 1956 werden deze gebouwd door Mannesmann. Maar nu eerst een stukje geschiedenis over Porsche.



Voor de geschiedenis van de Porsche tractoren moeten we terug gaan naar 1937. In dat jaar kreeg Ferdinand Porsche, bekend van het bouwen en ontwerpen van de Porsche auto's, van Adolf Hitler de opdracht om een volksschlepper (volkstrekker) te bouwen. Je zou dit kunnen vergelijken

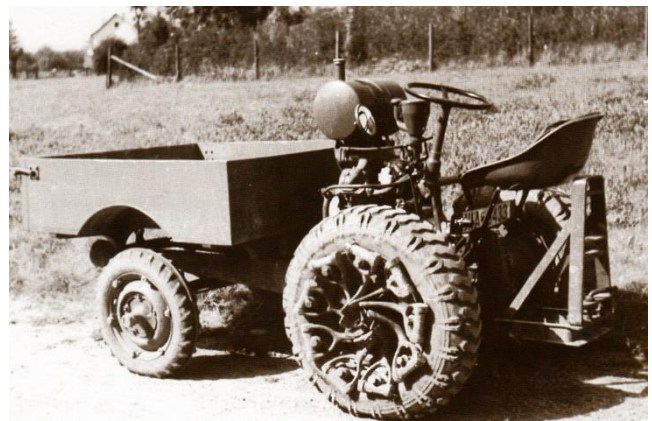


Prototype 110 S-1 met een 2-cilinder Otto motor.

met de Volkswagen onder de auto's. De tractor moest goedkoop in aanschaf en onderhoud zijn, geschikt voor massaproductie en met voldoende vermogen voor het meeste werk op de boerderij. Verder moest de tractor robuust van bouw zijn en eenvoudig in de bediening.

Prototypen:

Al in 1937 was het eerste prototype klaar. De zitplaats van de bestuurder is van voren geplaatst en de motor was van achteren gebouwd. De bedoeling was dat de tractor niet meer zou gaan kosten dan 1000 D-mark terwijl de goedkoopste vergelijkbare tractor vanuit die tijd meer dan 2000 D-mark koste. Die 1000 D-mark bleek echter geen haalbare kaart, sterker nog het prototype heeft de productie nooit gehaald. Het eerste prototype had een frame, gemaakt van een U-balk met daarop een luchtgekoelde motor



Prototype 110 S-2

in V-vorm geplaatst met een 2-cilinder benzinemotor. Dat de keuze op een benzinemotor viel had twee redenen. Ten eerste is een benzinemotor goedkoper in aanschaf en ten tweede stond de tweede wereldoorlog voor de deur waardoor er een te kort aan brandstof aan zat te komen. Van dit

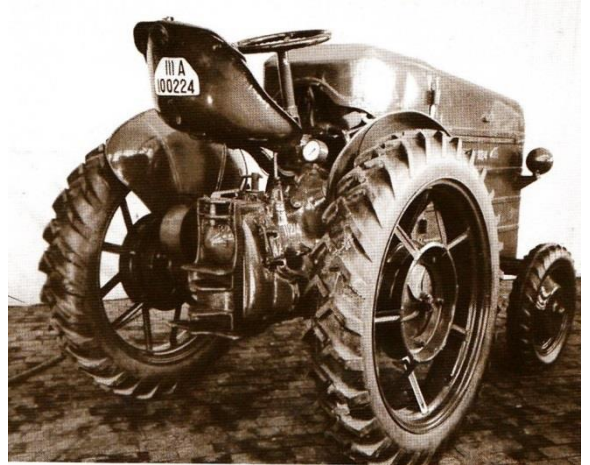
oogpunt gezien was een benzine-motor gemakkelijker om te bouwen voor het gebruik van een houtgasgenerator. In 1939 kwam er een tweede prototype en deze had wel de zitplaats en het stuur op de normale plek van achteren met de motor van voren. In de oorlog gingen de experimenten gewoon door maar dan voornamelijk met een houtgasgenerator.



Prototype 111-2



Prototype 113-3 met een houtgasgenerator



Prototype 112-4 (1942) met een 15 pk Ottomotor.

Tot een massa productie kwam het echter niet. Ferdinand Porsche verhuisde van Stuttgart naar Gmünd (Oostenrijk) omdat men daar minder risico liep, in verband met de bombardementen van de geallieerde.

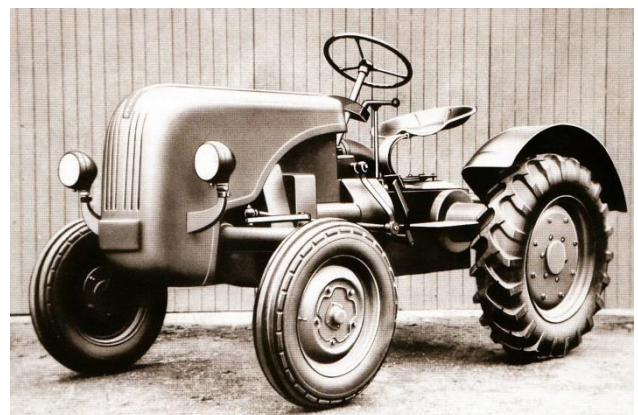
Toen de oorlog was afgelopen ging het ontwerpen en de experimenten gewoon verder. Het volgende prototype werd voorzien van een 2-cilinder luchtgekoelde dieselmotor.



Prototype 113 met 12pk Reihemotor.



Prototype 312 met een dieselmotor werd ontworpen in Gmund



Na de vele prototypen waarmee Porsche experimenteerde kwam uiteindelijk het resultaat in de vorm van de AP-17 een luchtgekoelde 2-cilinder Porschemotor met een vermogen van 18 pk.

Na de tweede wereldoorlog echter mochten in Duitsland enkel de bedrijven die voor de oorlog tractoren hadden gebouwd dit voortzetten. Porsche had voor de oorlog nog geen enkele tractor in productie gebouwd en alleen maar geëxperimenteerd met wat prototypen. Wat nog meer in het nadeel van Ferdinand Porsche werkte was de samenwerking in de oorlog met de nazi's. Hij had toen o.a. militaire voertuigen ontworpen zoals de Kübelwagen en de Schwinnwagen voor het Duitse leger. Maar Porsche had wel een unieke en moderne tractor ontworpen. Met deze troef ging hij naarstig op zoek naar een licentienemer voor het bouwen van zijn tractor en zo kwam hij uiteindelijk uit bij Allgaier in Ugingen, (Baden-Württemberg). Porsche en Allgaier komen overeen dat Allgaier 0,75% licentierechten zou betalen voor elke tractor die werd gebouwd.

Met het verwerven van het Porsche licentie is Allgaier in één klap opgeklommen van producent van de meest ouderwetse tractor naar de producent van de meest moderne tractor. De reeds ontworpen tractor door Porsche van het type 313 was in 1950 gereed voor de productie en kreeg de type aanduiding Allgaier AP-17 ("Volksschlepper"). De A is van Allgaier en de P van Porsche.



Allgaier AP-17 (type 1)

Op alle tractors stond de uiteraard de naam Allgaier en in wat kleinere letters Porsche System. De eerste exemplaren zijn oranje van kleur maar om de één of andere redenen zijn ze overgestapt naar een donkerrode kleur. Voor eigen land werden ze vaak ook wel groen met rode wielen gespoten. Voor de export naar bepaalde landen bleef de oranje kleur vaak gehandhaafd. Dat gebeurde ook later bij andere typen.



De serieproductie vind plaats in de oude Dornier vliegtuigfabriek (Friedrichshafen) aan de Bodensee. De AP-17 is uitgerust met een verticale 4-tact 2-cilinder luchtgekoelde dieselmotor met een vermogen van 18 pk bij 2000 omw/min. Het cilinderinhoud is 1374 cc en heeft een boring/slag van 90 x 108 mm. De motor heeft een wervelkamer, dat betekent dat hij tijdens de koude start moet worden voorgegloeid. Er zijn twee aparte cilinders en koppen. Vele onderdelen waaronder het motorblok, carter en het versnellingsbakhuis zijn gemaakt van silumin, dat is een legering van aluminium en silicium. Dit is speciaal bedoeld om het gewicht van de tractor zo laag mogelijk te houden. Voor de rest is de tractor uitgerust met een vloeistofkoppeling in combinatie met een platenkoppeling. Naast de voetrem werkend op beide achterwielen is er voor elk wiel een apart rempedaal naast de wisselbak, bedoeld als stuurrem. De trekker heeft twee aftakassen, één rijafhankelijke aftakas en een rijonafhankelijke aftakas. De aandrijving voor de maaibalk komt gelijk vanuit de wisselbak.



Verlichting, startmotor en de sperddifferentieel zijn standaard, Als optie kan er een lier worden bijgeleverd.

Zeker in het begin is de tractor een geweldig succes. In oktober 1950 liep de 600^{ste} tractor al van de band in de fabriek aan de Bodensee en in 1951 waren dat er al 5000, mede veroorzaakt door de lage prijs van 4.450 D-mark.

De Allgaier AP-17 werd ook geleverd in een smalspooruitvoering, als type AP-17 S

Een prijs die andere fabrikanten dwong om ook hun prijzen te verlagen om de concurrentie bij te blijven. Dit fenomeen deed zich ook voor met de oude modellen van Allgaier die ook nog in de productie waren.



Allgaier AP-17 –(51) Ook wel type II genoemd

De tractor had ook minpunten en dat deden zich vooral voor bij de eerste serie van de AP-17. Door de hoge temperatuur in de koppen, ontstonden er vaak gescheurde koppen, verbrande kleppen en olie-lekkages. Al deze ongemakken deden de reputatie van de nieuwe tractor geen goed en vanwege de garantie die Allgaier aan de klanten had beloofd koste dat de onderneming bakken met geld. Ook bleek de lage prijs niet haalbaar te zijn en in 1952 koste een AP-17 al meer dan 6000 D-mark. Ik moet er wel bij vertellen dat het dan ging om een verbeterde versie, de serie 2.

Er zijn twee varianten van het type AP-17 gebouwd. De eerste variant, in het totaal 5500 stuks, is gebouwd van 1950 tot 1951 en de tweede versie - AP-17 (51) - ook wel type 2 genoemd, van 1951 tot 1954. Hiervan zijn er in het totaal 3500 stuks van geproduceerd. Echt veel veranderingen zijn er niet alleen maakt de tractor een robuustere indruk wat hoofzakelijke komt door de grotere bodemvrijheid onder de tractor die is ontstaan door de montage van grotere wielen. Ook is het dashboard onder handen genomen. Naar wens kan er een hydraulische hefinrichting worden gemonteerd. In het begin jaren 50 waren vooral lichtere tractoren intrek bij de kopers.



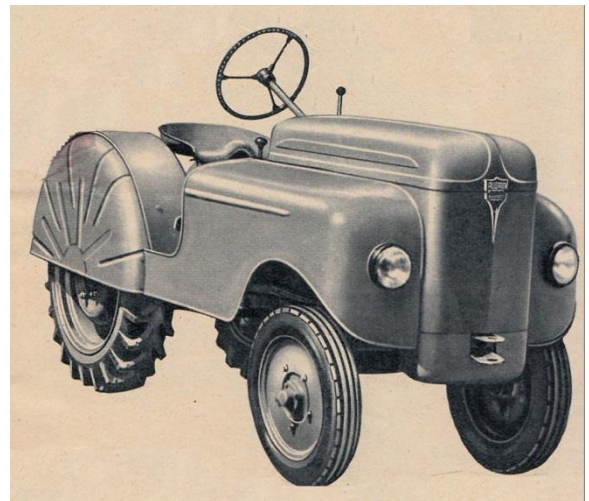
De tractoren die in ons land werden geïmporteerd door Veldkoninging NV waren bijna allemaal rood. Allgaier AP-17 (51)



Allgaier AP-22

Vanaf 1952 wordt het type AP-22 op de markt gebracht. Hiervoor zijn niet veel veranderingen nodig. Optisch is hij gelijk aan de AP-17 alleen is de boring wat verruimd (95 x 108) waardoor het cilinderinhoud op 1531 cc uitkomt. Het vermogen is gestegen van 18 naar 22 pk bij 2000 omw/min. De AP-22 werd

parallel aangeboden met de AP-17. De bijgeleverde accessoires en de opties zijn nagenoeg hetzelfde als bij de AP-17. In 1953 kreeg de tractor dezelfde styling als de net nieuw uitgekomen serie Allgaier tractors met de moderne Porsche motorkap. De wielbasis is langer dan bij het oude exemplaar. De Allgaier AP-22 bleef tot 1956 in productie en ging daarna verder als Porsche AP-22. De productie van de AP-17 was al gestopt in 1954. In het totaal zijn er 3450 stuks van gebouwd. Ook is ook een smalspoor-uitvoering leverbaar.



Zowel de Allgaier AP-17 (type II) als de typen AP-22 konden worden geleverd in een smalspoor uitvoering. Meestal zonder deze extra beplating.

Een jaar na het uitkomen van de AP-22 lanceerde Allgaier de A-111 met een motorvermogen van 11 pk bij 2200 omw. De 1-cilinder 4-tact dieselmotor is luchtgekoeld en heeft een boring/slag van 95 x 116 met een cilinderinhoud van 822 cc. De A-111 is een Porsche concept en speciaal ontworpen voor het betere zicht op het werk. Dit is één van de eerste



Allgaier AP-22 (1953)

Duitse trekkers die dezelfde mogelijkheden bieden die te vergelijken valt met de Amerikaanse row-crop trekker, o.a. de Farmall Cub. De tractor krijg als bijnaam de wespentaille vanwege zijn model.

IMPORTEUR VOOR NEDERLAND:
VELDKONINGS HANDELMY. N.V.
 ROERMOND
 TEL. 2746 - 2747 - 3563



Allgaier A-111 (Wespen-taille)

De A-111 heeft zowel voor als achteruit 4 versnellingen, alleen lag de rijsnelheid van de achteruit versnellingen beduidend lager. De A-111 wordt geleverd met een elektrische starter verlichting, dynamo en een accu. Als optie kan er een maaiaandrijving en

ook een hydraulische hefinrichting worden gemonteerd. Tijdens zijn productieperiode vanaf 1952 tot 1956 zijn er drie varianten gemaakt.

In 1954 kwam van de besproken A-111 een verkorte versie op de markt (A-111 V) met een 15 cm kortere wielbasis. De doelgroep voor deze tractor waren hoofdzakelijk bedrijven die de tractor gebruikten voor lichte karweitjes op het erf of op de fabrieken die een lichte compacte trekker nodig hadden met een korte draaicirkel. Beide tractoren hebben slechts een gewicht van 890 kg.

De A-111(L) die in 1955 de wespen-taille verving krijgt de nieuwe Porsche motorkap zodat hij niet meer opviel tussen de anderen. De tractor is hierdoor 27cm langer vandaar dat de L achter de typeaanduiding wordt toegevoegd. Het eigen gewicht steeg naar 930 kg. Technisch vinden er vrijwel geen veranderingen plaats. Deze A-111.L bleef slechts een jaar in productie en wordt in 1956 i.v.m. de overname van Allgaier opgevolgd door de P-111.



Allgaier A-111 L



Eind 1952 begin 1953 wordt de serie uitgebreid met drie nieuwe typen, de A-122 (2-cil), de A-133 (3-cil) en de A-144 (4-cil). Met de A-111 (1-cil) mee gerekend is de serie compleet. De A-133 komt nog in de tweede helft van 1952 op de markt, de andere twee de A-122 en de A-144 verschijnen pas in 1953. De nieuwe styling, ontworpen door Porsche baart veel opzien. Het is een prachtige verschijning die nieuwe modellen met vele moderne technieken waar menig fabrikant jaloers op mag zijn.

Porsche bouwt zijn tractoren volgens het Baukastensysteem, d.w.z. vele onderdelen zijn onderling wisselbaar en dat geldt voornamelijk voor de motor. Elke cilinder heeft een boring van 95 mm en een slag van 116 mm en een cilinderinhoud 822 cc met een vermogen van 11 pk Dat zien we bij de A-111. Vermenigvuldig dat met het aantal cilinders en



De nieuwe A serie is prachtig gestroomlijnd.

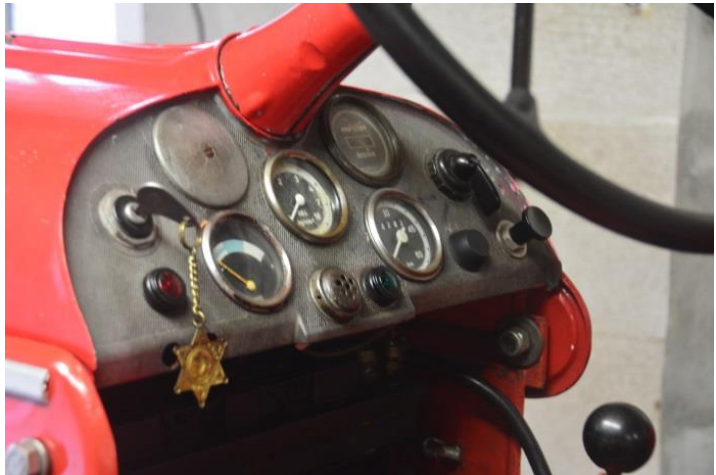
je heb het totale cilinderinhoud en vermogen. Zo zou het moeten zijn maar volgens de gegevens uit de documentatie, die ik heb, gaat dit toch niet precies op. Vraag me niet waarom dan moet ik je hierop het antwoord schuldig blijven maar ik denk gewoon slordig met exacte gegevens. Het cilinderinhoud van de A-122 is volgens de verkoopbrochure 1650 cc, van de A-133 is dat 2475 cm³ en de van de A-144 is dat 3289 cc, maar laten we het maar gewoon houden op 1644, 2466 en 3288 cc.



De rijafhankelijke aftakas is een aparte as die ook dienst doet als handrem. Zie boven de band rond de as.

Alle 3 typen zijn uitgerust met 3 aftakassen. Twee van achteren waarvan één met een genormaliseerd toerental van 540 omw/min en de andere is een rijafhankelijke aftakas dus gebonden aan de rij snelheid van de tractor.

Deze aftakas kan twee kanten opdraaien wat de tractor zo geschikt maakte in zware omstandigheden in combinatie met een aangedreven wagen. De rijafhankelijke aftakas is niet uitschakelaar. Tevens wordt deze benut om als handrem te fungeren. De schijf die over de aftakas is geschoven wordt doormiddel van een handel, die een stalen klem over de schijf heen aan te trekt, geblokkeerd. De derde as steekt naar voren. Deze frontaftakas maakt 1000 omw/min en mag alleen uit en aan worden gezet wanneer de motor stilstaat. Dit zelfde is ook van toepassing voor de oliepomp van de hefinrichting die ook uit schakelbaar is.



Allgaier tractoren waren hun tijd ver vooruit. Zeker voor 1953 is dit een modern, mooi en overzichtelijk dashboard

Alle tractoren kunnen worden geleverd met een hydraulische hefinrichting, en een maaiaandrijving direct vanuit de motor. Sperdifferentieel en een voetgaspedaal zijn standaard. De tractoren zijn uit gerust met 5 versnellingen vooruit en 1 achteruit en kan op aanvraag

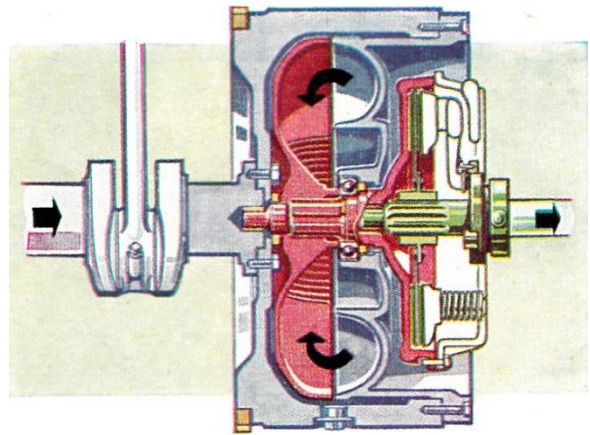


Welke tractor had er in 1953 een verstelbare vooras zowel in de hoogte als in de breedte, frontaftakas en een vloeistofkoppeling?

worden uitgebreid met een kruipversnelling. De achteras is trapsgewijs verstelbaar en de vooras, en daarmee is Allgaier zijn tijd ver vooruit, is zowel in de breedte als in de hoogte verstelbaar en is door het aanbrengen van spiraalveren om de fusees geveerd. De stuurinrichting wordt betrokken bij ZF-Ross of Fulmina. In de koelruimte zit er een schakelaar verbonden met de claxon, wanneer de lucht in de koelruimte te heet wordt gaat de claxon automatisch loeien.

Het is dan wel zo wenselijk dat niet door blijft rijden. Het gewicht van de A-122 is c.a.1360 kg de A-133 weegt c.a. 1710 kg en de A-144 heeft een gewicht van 2100 kg. Voorin de tractor liggen 3 of 4 uitneembare gewichten waarmee men het gewicht van de tractor kan aanpassen naar de werkomstandigheden.

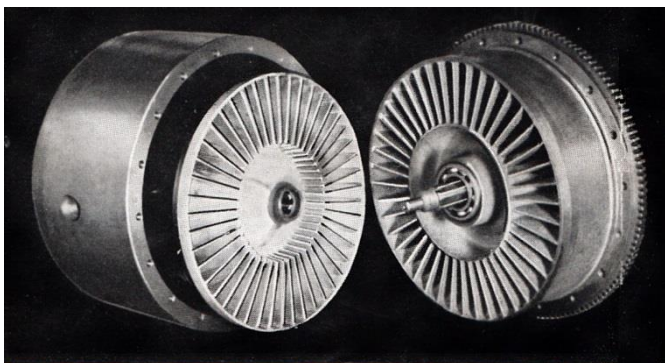
De A-133 en de A-144 zijn uitgerust met een olievloeistofkoppeling. Een vloeistof koppeling werkt altijd in combinatie met een droge platen koppeling. In tegenstelling tot een gewone platenkoppeling waarbij twee schijven met voeringmateriaal tegen elkaar worden aangedrukt om de kracht van de motor met de versnellingsbak te verbinden wordt bij de vloeistofkoppeling de verbinding



Het elastisch moment van de vloeistofkoppeling.

tot stand gebracht door de beweging van olie. De vloeistofkoppeling bevindt zich binnen in een hol uitgevoerd vliegwielt. Het vast verbonden vliegwielt met de krukas heeft aan de binnen kant schoepen waardoor er een pompende werking optreedt. Daar tegenover zit een meeneemwiel die met een korte as via een platenkoppeling is verbonden met de versnellingsbak. Beide wielen bevinden zich in een bijna gevuld geheel met dunne olie en ze zijn niet met elkaar verbonden wanneer de motor stilstaat. Als de motor loopt wordt de olie door de middelpuntvliedende kracht via de schoepen van het vliegwielt naar het meeneemwiel gedrukt. Op deze manier gaat het meeneemwiel eerst langzaam maar daarna steeds sneller draaien. Dat zorgt voor een soepele start waardoor de levensduur van de koppeling

aanzienlijk wordt verlengt. Dit systeem maakt het mogelijk om vanuit stilstand in iedere versnelling weg te rijden mits de trekker de last aan kan. Bij overbelasting blijft de tractor gewoon stilstaan terwijl de motor doorloopt.



De hydraulische vloeistofkoppeling is in het vliegwielt gebouwd.

De lichtste is de A-122. Met zijn 22 pk viel hij toen al in de middenklasse en daarom is hij bedoeld voor de midden grote bedrijven. Zijn grootste concurrent zat waarschijnlijk in eigen huis met de AP-22.

De boring en slag (95 x 116) is gelijk aan die van de A-111 en het volume is 1644 cc. Standaard is de maximum snelheid 20 km/u De tractor is e.v.t. ook leverbaar op grotere wielen en hiermee kan een maximum snelheid worden verkregen van 26 km/u. De A-122 heeft geen vloeistofkoppeling maar net als de A-111 een éénschijvige droge koppeling.



Hoewel het niet origineel is werden de wielen later vaak crème gespoten Allgaier A-122

Ongetwijfeld is één van de mooiste en elegantste tractor die op 7 september 1952 voor de eerste keer wordt getoond op de tentoonstelling (Südwest) te Mannheim de nieuwe Allgaier A-133, aldus één van de eerste brochures van de nieuwe tractor. De A-133 is met een vermogen van 33 tot 36 pk in staat om wat zwaardere machines aan te drijven of te trekken. Vaak werd de tractor als hoofdtrekker gebruikt op de wat grotere bedrijven. De maximum snelheid is 23,3 km/u wanneer de trekker is uitgerust met 11 x 28 banden. De A-133 kon ook worden geleverd met een bandenmaat van 13 x 30 of 11 x 36. Alleen is er dan één nadeel want met



Allgaier A-133

het veranderen van de bandenmaat klopte de combinatie trekker-aangedreven kar niet meer want zo'n aangedreven wagen was vaak afgestemd op een Allgaier met 5 versnellingen, met een bandemaat van 11 x 28. Het aanpassen van zo'n wagen was in die tijd een prijzige zaak.

De zwaarste uit de serie is de A-144 met een vermogen van 44-46 pk bij 2000 omw/min. Voor die tijd zeker een behoorlijke tractor die voldeed aan de eisen van de grotere bedrijven. De A-144 is in staat om zware ploegen te trekken. Oogstmachines zoals een maishakselaar of een getrokken combine kan hij aan.



Echter er waren te weinig klanten voor dit topmodel waardoor de productie bleef steken bij slechts 150 exemplaren. Van de A-133 zijn er 4500 gebouwd en van de A-122 en de A-111 zijn er respectievelijk 3000 en 6500 stuks geproduceerd. Bij de A-111 hebben we het dan wel over alle A-111 modellen.



Voor de thuismarkt kregen de tractoren vaak een groene kleur. De wielen bleven echter rood. Allgaier A-144

In 1953 zijn de volgende Allgaier modellen leverbaar. In de categorie watergekoelde tractoren A-22, A-24, A-40, A-12 en de A-16. In de categorie luchtgekoeld zijn er de AP modellen de 17 en de 22 en in de A modellen de 111 de 122, de 133 en de 144. Van de typen A-22, AP-17, AP-22 en de A-111 zijn ook smalspoorttractoren leverbaar. Speciaal ontworpen voor de fruitteelt. Deze worden aangeduid met een S van smal.

Een speciaal ontworpen tractor voor de koffieplantages in Brazilië is de Allgaier Porsche P-312 ook wel aangeduid als AP-25. Allgaier had contacten in Brazilië. Hier was behoefte aan speciaal uitgevoerde tractoren voor de koffieplantages. Deze tractor moest aan speciale eisen voldoen, hij moest smal zijn om tussen de rijen planten te kunnen rijden en hij moest rondom omgeven zijn van een afwerende plaat om de planten niet te beschadigen. Er mochten geen scherpe hoeken of andere uitstekels



aanwezig zijn. Aangezien dat de scherpe geur van de dieselmotoren tot het fruit door kon dringen was het een vereiste dat de tractoren werden uitgerust met een benzine motor. De 2-cilinder luchtgekoelde motor levert 30 pk bij 2200 omw/min. De cilinderinhoud is 1820 cc bij een boring en slag van 100 x 116.

De koffieplanten mochten niet worden beschadigd en mochten ook niet worden blootgesteld aan riekende stoffen. Allgaier P-312 (AP-25)

ALLGAIER

Al in 1952 was het prototype van de P-312 al voltooid alleen was de tractor iets maller met minder vermogen en een kleinere cilinderinhoud dan de latere in productie gebouwde P-312 tractor. Als basis is men uitgegaan van een volksschlepper die al in de oorlog was ontwikkeld.

Vanaf 1952 werd er al succesvol met dit prototype in Brazilië gedemonstreerd maar tot een contract kwam het echter niet. De tractor werd verder ontwikkeld met bovenstaande gegevens zonder dat het ooit tot een massaproductie kwam. Pas in 1954 werd er een koper gevonden die er meer dan 1000 wou kopen. Zover kwam het echter niet want



Prototype P-312 S

de eerste zending, in het totaal 220 tractoren, werden maar moeizaam verkocht. Omdat nieuwe leveringen niet meer mogelijk waren is het bij deze 220 stuks gebleven er werd de productie in dat zelfde jaar nog gestaakt. Vandaag de dag is een P-312 een gewilde zeldzaamheid. Omdat alle geproduceerde exemplaren zijn verkocht in Brazilië moet je zoeken naar de resterende exemplaren in een groot land. Om zo'n tractor hier te krijgen kost dat een vermogen. Als je er überhaupt nog één tegenkomt is hij zo afgereden dat je een dure restauratie staat te wachten en bovendien komen daar nog eens de dure transportkosten overheen. Dus komt het er op neer dat je hier in Europa weinig of geen van deze tractoren zal tegenkomen.

In 1954 komt de AP-16 een éénvoudiger versie van de AP-17 op de markt. Motorisch gezien zijn er maar weinig verschillen.



De Allgaier AP-16 of voor onze begrippen de A-116 was met verschillende leverbaar spatborden leverbaar.

Dat de tractor het met een iets lager vermogen moet doen heeft enkel maar te maken dat dit wat gunstiger uitkwam voor de verzekering. De AP-16 heeft niet de vloeistofkoppeling van de AP-17 maar moet het met een droge platenkoppeling doen.

Tevens is de AP-16 ook bedoeld om de A-16 te vervangen die nu nog enkel op bestelling wordt gemaakt voor iemand die de voorkeur geeft aan een watergekoelde tractor. De typeaanduiding AP-16 wordt niet overal gebruikt. Ik denk dat die aanduiding alleen is bedoeld voor de tractoren in Duitsland. Voor de export met name naar ons land werd dezelfde tractor aangeboden als Allgaier A-116. De styling is hetzelfde als van de luchtgekoelde tractoren uit de A-serie, alleen zijn er verschillende spatborden leverbaar. Ze zijn rond of trapeziumvormig maar dat heeft te maken met de grote van de banden. De AP-16/A-116 is de laatste tractor die bij Allgaier in productie ging. In het totaal zijn er c.a. 2400 van geproduceerd en bleef slechts amper 2 jaar in productie tot 1956 waarna hij door de overname verder ging als Porsche AP-16/P-116.

ALLGAIER

(14a) UHINGEN/Würtf.

Fernruf: Göppingen 3454—55 Fernschreiber: 069761
Telegramm-Adresse: ALLGAIER, Uhingen

50.000
ALLGAIER
Diesel Luchtgekoelde Tractoren
Systeem PORSCHE
veroverden in 4 jaar de markt in West-Europa en ver daarbuiten
Ook de NEDERLANDSE LANDBOUWER mechaniseert zijn
bedrijf met een
ALLGAIER
Diesel Tractor
1955
De enorme voordelen die wij U bieden doen U tot een Allgaier besluiten
Importeur voor Nederland:
VELDKONINGS HANDELMAATSCHAPPIJ N.V. - ROERMOND

Na een succesvolle periode liep in 1955 de 50.000ste Allgaier van de band. Nou ja succesvol, waren het wel zulke goeie jaren? Er zijn best wat investeringen gedaan maar wilde men blijven bestaan moest men groeien om de productie uit te breiden. Maar daar is geld voor nodig maar dat ontbrak.



Allgaier had te kennen gegeven zich terug te willen trekken uit de tractorbouw en wilde zich weer gaan specialiseren als metaalbedrijf voor de werktuigenbouw. Vanzelfsprekend

had Porsche (Stuttgart-Zuffenhausen) er belang bij dat het bedrijf zou blijven bestaan of eventueel zou worden overgenomen om de tractorproductie in stand te houden. Zolang er maar tractoren zouden worden geproduceerd kreeg Porsche immers 0,75% licentierechten van iedere Allgaier/Porsche die er werd gebouwd. Porsche zelf echter was niet kapitaalkrachtig genoeg om de tractordivisie van Allgaier over te nemen. Vandaar dat men naarstig op zoek ging naar een kapitaalachtige compagnon of iemand die de zaak wou overnemen.

PORSCHE-DIESEL

Porsche

In dezelfde tijd is het Duitse bedrijf Mannesman AG met zijn hoofdvestiging in Düsseldorf op zoek naar een nieuwe markt voor het staal dat zij produceren. Een mogelijkheid is om tractoren te gaan produceren. Mannesman was nu nog actief in de mijnbouw en hoogovens, staal, buizen en kolenhandel. Ook bedrijven zoals Demag, producent van o.a. hydraulische en draadkranen, en Kronprinz, producent van velgen voor tractoren behoren tot dit bedrijf. Vanaf 1956 neemt Mannesman de tractordivisie van Allgaier over. Allgaier is daardoor in één klap uit te zorgen. Maar dit betekent ook het einde van een legendarische tractorfabrikant. Slechts negen jaar hebben ze trekkers gebouwd maar in die negen jaar heeft Allgaier wel een stukje geschiedenis geschreven.

Ook in ons land zijn er veel Allgaier tractoren geïmporteerd. Al vanaf het eerste uur werden ze naar ons land gehaald door Veldkoning's Handelsmij. N.V. uit Roermond.

Ook in onze streek zag je veel Allgaiers, vaak in combinatie met een aangedreven kar. Echter waren het geen aangedreven wagens van Veldkoning.



Verkoopbrochure van Veldkoning voor aangedreven wagens

Eén van de vier plaatselijke Allgaier dealers, die verdeeld waren over een afstand van 15 km, is de Firma A. Tramper uit 's-Gravenpolder. Hij liet de wagens zelf bouwen. Oersterke wagens gemonteerd met een aangedreven cardan van het leger. Sterk en onverwoestbaar.



Een Porsche trekker met een zelf gebouwde kar van Tramper 's-Gravenpolder. Omdat de rijafhankelijke aftakas van de Allgaier en Porsche tractoren niet uitschakelbaar is liet Tramper van voren aan de wagen een opbergkist maken om tijdens de transport de aftakas-verbinding tussen tractor en de wagen er in op te bergen. De as van de kar was wel in en uit schakelbaar.

Met de overname van Allgaier had Mannesmann ook de fabriek aan de Friedrichshafen en de licentierechten van Porsche over genomen. De nieuwe vestiging ging verder onder de naam Porsche-diesel motorenbau GmbH. De productie van de bestaande serie werd onveranderd voortgezet. De eerste veranderingen kwamen halverwege 1956 toen de A van Allgaier in de typeaanduiding veranderde in de P van Porsche en de naam Allgaier op de motorkap verdween. Deze wordt nu vervangen door de naam Porsche-diesel. De typeaanduiding van de AP modellen blijven ongewijzigd. Technisch zijn de P-111, de P-122, de P-133 en de P-144 nog steeds het zelfde, alleen is de typeaanduiding in tegenstelling tot die van de A modellen duidelijk te lezen aan de zijkant van de motorkap.

Auto- en Tractorbedrijf

A. TRAMPER

Dorpsstraat 9 – 's-Gravenpolder

Giro 37.21.69 - Telefoon 317

De Porsche serie P



Porsche P-111



Porsche P-111 S



Porsche P-122



Porsche P-113



Porsche P-144



Porsche A-116 / AP-16

De AP typen bestonden na de overname uit drie modellen o.a. de AP-16 voor ons beter bekend als de P-116. Deze is in de Porsche periode maar even meer gebouwd en eind 1956 werd de productie beëindigd.

Vervolgens de AP-18 met dezelfde eigenschappen als de AP-22 maar dan zonder vloeistofkoppeling. Of

deze tractor nog door Allgaier is uitgebracht is mij niet bekend. Waarschijnlijk is deze tractor nog wel ontwikkeld in de Allgaier periode maar pas in 1956 op de markt gebracht. Ik zie het als de eenvoudiger versie van de AP-22.

De derde tractor uit de AP-serie is de AP-22 Van dit type zijn drie varianten beschikbaar, een korte uitvoering als AP-22 K, een lange uitvoering als AP-22 L en een smalle uitvoering aangeduid als AP-22 S.



Porsche AP-18

Men had de grootste plannen. Na de overname herbouwde Mannesmann de oude Allgaier fabriek. De zaak werd groots aangepakt en in de fabriek stonden de grootste machines en de meest moderne productielijnen die er op dit moment te krijgen waren. 20.00 tractoren per jaar moest haalbaar zijn met uiteindelijk een productie van meer dan 100 tractoren per dag. De beginperiode verliep voorspoedig.



Porsche AP-22

Al in 1957 bezette Porsche de zesde plaats op de Duitse ranglijst voor de meest verkochte tractoren en in 1958 steeg men zelfs naar de tweede plaats. Met alleen Deutz nog boven zich. In 1959 was er zelfs een wachtlijst van meer dan drie maanden voor een nieuw bestelde Porsche tractor.





AP-18 en de AP-22 zijn ook leverbaar in een smalspooruitvoering.



Links AP-18S, rechts AP-22S.

In april 1957 was de nieuwe fabriek zover gereed dat men kon starten met de serieuropductie. Eind 1957 werden de tractoren geüpload en de typebenaming werd veranderd. De basistypen voor de Porsche tractoren worden vanaf 1957 gevormd door de Junior, de Standard, de Super en de Master met daarnaast nog de AP modellen.



De junior, de Standard, de Super en de Master vormen de nieuwe basis serie.

Om enigszins duidelijk aan te geven in de chaos van alle typen tractoren die Porsche heeft uit gebracht wil ik type voor type behandelen. Ik begin met de Junior type 108 die de Porsche P-111 vervangt.



Porsche Junior-108 V de eenvoudigste uitvoering



Porsche Junior-108 KH de korte versie met vloeistofkoppeling

Door enkele verbeteringen in de overigens identieke motor werden de prestaties verhoogt van 11 á 12 pk naar 16 pk. Een andere verandering is de ZF transmissie met 6 versnellingen vooruit en 2 achteruit verdeelt over 2 groepen. Boring x slag en het cilinderinhoud is nog steeds het zelfde als bij de P-111.



Porsche Junior 108-4

Er zijn verschillende varianten leverbaar o.a de 108 L en LH. De L is een lange uitvoering en de 108 LH is een lange uitvoering met een vloeistofkoppeling. De 108 K is een korte uitvoering en de 108 KH is een korte uitvoering met een vloeistofkoppeling. Het type 108 S is een smalle uitvoering. Van het type 108-4 (1958) zijn er maar 150 gebouwd. Deze zijn

nog uitgerust met de oude 4 x 4 transmissie uit de P-111. Vandaar de 4 in de typeaanduiding. Deze is waarschijnlijk gewoon op de markt gebracht om van de voorraad oude versnellingsbakken af te raken. De Junior V is een vereenvoudigde versie, zonder vloeistofkoppeling of ander extra's. Dit type is enkel maar verkrijgbaar in de korte versie en werd het eerste jaar als type Junior 108 K verkocht.

Van alle varianten Porsche Junior 108 zijn er in het totaal meer dan 23.000 gebouwd waarvan meer dan 13.000 van de vereenvoudigde versie de Junior 108 K en V.



Porsche Junior 108-L



Porsche Junior-108 S

Vanaf 1961 wordt de Junior 108 opgevolgd door de Junior 109. De boring is iets verruimd naar 98 x 116 mm (875 cc cilinderinhoud) waardoor de 109 iets meer vermogen krijgt (17pk). De transmissie is het zelfde dan bij zijn voorgangers, alleen zijn er van dit type c.a. 30 exemplaren uitgerust met een transmissie met 9 versnellingen vooruit.

Net als bij de Junior-108 zijn de dezelfde varianten leverbaar, alleen wordt de vereenvoudigde versie nu aangeduid met 109 G. De korte versie (109 G en 109 KH) krijgen een wat bredere motorkap dan hun voorgangers. Vanaf 1961 tot aan het einde van hun productiejaar 1963 zijn er slechts 2500 exemplaren verkocht. De markt voor de kleine tractoren was ingestort en bovendien was de concurrentie groot. Een opvolger voor de Porsche Junior 109 is er niet verschenen.



Porsche Junior-109

De Standard N-208 is de directe opvolger van de P-122. De motor heeft net als het voorafgaande model een volume van 1644 cc maar het vermogen is verhoogt van 22 naar 25 pk bij 2000 omw/min. De transmissie is van ZF of Getrag met 5 vooruit en 1 achteruit. Een kruipbak blijft een optie. Ook kan de wielbasis op verzoek met 15 cm worden verlengt.



Porsche Standard-208

In 1957 worden de typen AP-18 en de AP-22 geüpdatet waardoor het vermogen wordt bijgesteld naar respectievelijk 20 en 24 pk. In Nederland werd het type van 24 pk aan geboden als AP-24.

Onder welk type de anderen zijn verkocht is mij niet duidelijk. Het zou gewoon nog AP-18 kunnen zijn maar zo af en toe kom ik ook een type AP-20 tegen dus ga ik voor de laatste. Voor de rest hebben ze alle eigenschappen van de AP-18 en AP-22.

Deze modellen zijn maar kort in productie geweest en worden al weer in 1958 vervangen door de door de Standard AP-218 met of zonder vloeistofkoppeling. Het type zonder vloeistofkoppeling heeft een vermogen van 20 pk en het type met vloeistof koppeling is 28 pk.

Ook daar zijn de meningen over verdeelt

want ik kom ze tegen met dezelfde vermogens als voorheen maar volgens een Belgische brochure vanuit die tijd zou de AP-24 van toen nu (Standard AP-218) 28 pk zijn. Ik mag toch aannemen dat deze gegevens goed zijn. Wat het vermogen van de andere Standard AP-218 is niet duidelijk. Ook de typeaanduiding is niet juist want ze zullen zeker niet alle

twee dezelfde typeaanduiding hebben. Mogelijk is dat deze tractoren nooit in Nederland zijn verkocht.

Beide tractoren zijn uitgerust met een transmissie van ZF of van Getrag met e.v.t naar wens te leveren met een kruipbak. Ondanks dat de AP-modellen veel op de Standaard 218 lijken zijn ze duidelijk herkenbaar aan, vanaf de voorkant gezien, de van weerskanten schuin aflopende stuurstang voor de vooras in tegenstelling van de 218 waar de stuurstang onderdoor de trekker achter de vooras loopt.



Brochure Porsche Standard AP-24 van Veldkoning



Belgische brochure van de Porsche Standard AP-218



In dat zelfde jaar wordt ook de Standard N-208 vervangen door de Standard 218. Opvallend is dat de vooras niet meer in de hoogte verstelbaar is en de spiraalvormige ring rond de fusee heeft plaats gemaakt voor een vering onder de fusee. De accu is naar voren verplaatst.



Porsche Standard AP-218 S

Dit model omvat 4 verschillende varianten te beginnen met de 218-H, deze wordt geleverd met vloeistofkoppeling. De 218-V is een vereenvoudigd model zonder vloeistofkoppeling en zonder sierstrippen en belettering. Deze is herkenbaar aan de G in het serienummer. Dit is de best verkochte

tractor in zijn klasse, een gunstige prijs met veel mogelijkheden. De smalle uitvoering wordt aangeduid als AP-218-S. Verder is er nog een Standard 218-U.



Porsche Standard-218 H

Tijdens de productieperiode van de Standard zijn de spatborden gemoderniseerd en is de krukas gewijzigd, het motorblok wordt nu vervaardigd van

gietijzer. Vooral na deze wijziging had deze motor in het begin veel last van kinderziektes. Eén van de meest voorkomende problemen waren de balanceergewichten op de nieuwe krukas. De niet goed uitgebalanceerde motor gaf veel trillingen wat de motor geen goed deed.



Porsche Standard-218 V zonder sierstrippen en belettering



AGENTSCHAP VOOR NEDERLAND

VELDKONING'S HANDELMIJ N.V.

ROERMOND

TELEFOON 04750 - 2746, 2747, 3563



PORSCHE-DIESEL

PORSCHE-DIESEL MOTORENBAU GMBH FRIEDRICHSHAFEN A. B.



Porsche Standard T-217

De in 1960 verschenen Porsche Standard T-217 is op de markt gebracht als een goedkope tractor in de 2-cilinder klasse. De bedoeling is dat deze tractor uiteindelijk de Junior zou gaan vervangen maar zover is het nooit gekomen. Toch zijn er nog 6800 van geproduceerd.

De motor is een vernieuwde versie van de AP-17. De boring en slag is 90 x 108 en de T-217 heeft een vermogen van 20 pk bij 2300 omw/min. De Getrag transmissie heeft 8 versnellingen vooruit en 2 achteruit verdeelt in 2 groepen. Ook voor de Standard T-217 komt geen opvolger in 1963 werd de productie beëindigd

Vanaf 1960 komt ook de Standard Star 219 op de markt. Bij deze is de boring verruimd naar 98 mm maar de slag blijft 116 mm. Met zijn 30 pk bij 2300 omw/min is het tevens de zwaarste tractor die Porsche heeft gebouwd in de 2-cilinder klasse.



Porsche Standard Star-219

De tractor heeft een moderne uitstaling. Door de nieuwe look zijn de bekende sierstrippen nagenoeg verdwenen. De tractor is lager gebouwd en ze zijn alleen in een lange uitvoering en als smalspoor leverbaar (219-S). De versnellingsbak is van Deutz (T-25) met 8 versnellingen vooruit en 2 achteruit. Vele accessoires zijn leverbaar o.a een maaier, voorlader, een frontaftakas, een doordraaiende aftakas en een bank in plaats van een stoel. En niet te vergeten een frontheft. Welke tractor had dat in die periode? Het productie aantal bleef steken op c.a. 3400 stuks in 1963.



Porsche Standard Star-238

De Standard Star 238 die vanaf 1961 werd geproduceerd is het laatste 2-cilinder-model die Porsche op de markt heeft gebracht. De Standard 238 heeft een prestatie-verbeterde motor (26 pk bij 2300 omw/min) van de AP-22.

Om tot meer vermogen te komen is de boring iets verruimd en de slag is gelijk gebleven (98 x 108). De transmissie echter is de nieuwe T-25 van Deutz met 8 versnellingen vooruit en 2 achteruit. De styling is gelijk aan die van de Standard Star 219, slank en lang.

De basisuitrusting bevat een hydraulische vloeistofkoppeling, een oliecentrifuge voor het reinigen van de olie en een inschakelbare rijafhankelijke aftakas. De optionele uitrusting is modern en uitgebreid



Van het type Porsche Standard Star-219 S zijn slechts 20 exemplaren gebouwd.

De tractor kon zelfs worden uitgerust met een voorlader, maaiaandrijving met maaibalk, doordraaiende aftakas en een uitgebreid pakket hydrauliek behoorde tot de mogelijkheden. Een veelzijdige tractor met veel mogelijkheden, op de markt gebracht als verplegingstractor. Echter de tractor zorgde nog al eens voor problemen wat hoofdzakelijk werd veroorzaakt door een te smalle rand tussen het motorblok en de cilinders. De tractor bleef slechts 2 jaar in productie, al in 1962 werd de productie van de Porsche Standard 238 gestaakt.

De Super N-308 die vanaf 1957 werd geproduceerd is een directe opvolger van de P-133. Op een paar kleinigheden na is hij identiek aan de P-133.



Porsche Super N-308

De Porsche Super 308 is er in 4 varianten. De Super N-308 (N=Normaal) is de normale versie met een motor vermogen van 38 pk bij een toerental van 2300 omwentelingen per minuut. De transmissie van Getrag bestaat nog steeds uit 5 versnellingen vooruit en 1 achteruit en kan net als voorafgaande typen worden uitgebreid met een kruipversnelling.

Er zijn 2 aftakassen 1 met een normaal toerental (540omw/min) en een inschakelbare rijafhankelijke aftakas werkend op alle versnellingen behalve op de kruipversnelling. Dit is trouwens van toepassing bij alle Porsche tractoren. Ook al werkt de rijafhankelijke aftakas op alle normale versnellingen lijkt het mij niet raadzaam om die in de hoogste versnellingen te gebruiken.



Een Porsche trekker met een hydrostop



De N-308 is uitgerust met een enkelvoudige vloeistofkoppeling (geen doordraaiende aftakas) en kon desgewenst worden uitgerust met een hydrostop. Volgens de brochures destijds maakt een hydrostop volledig éénmanswerk mogelijk. De tweede man, de bestuurder, is dankzij de hydrostop overbodig geworden. De bediening van optrekken, stoppen en sturen gebeurt nu in plaats van op de tractor naast de tractor zonder te koppelen of te schakelen. De hydrostop is een verlengde stuurstang met een stuurwiel gekoppeld aan het originele stuur. Naast het tweede stuurwiel zijn hendels aangebracht voor de bediening van het starten en stoppen, gas en de koppeling. De hydrostop is in een hand omdraai bevestigd of verwijderd van de tractor en is zowel leverbaar voor de Junior, Standard en de Super tenzij ze zijn uitgerust met en vloeistofkoppeling. De wielbasis van de N-308 was in twee verschillende maten leverbaar met slechts 3 cm verschil in lengte.

De Super L-308 (L=lang) die vanaf 1958 op de markt kwam heeft niet alleen een langere wielbasis maar ook de dubbele koppeling met een doordraaiende aftakas. De spatborden hebben een moderner vormgeving. Naast deze twee besproken modellen is er nog een smalspoor versie, Porsche Super S-308 en de industriële variant wordt aangeduid als B-308.



Porsche Super L-308



Porsche Super S-308

Vanaf 1960 wordt de Super L-308 vervangen door de Super L-318. De Super L-318 is alleen in de lange versie beschikbaar. De technologie werd volledige herzien en vooral de transmissie werd onder de loep genomen. De ZF A-216 versnellingsbak is uitgerust met 8 versnellingen vooruit en 4 achteruit verdeelt in 3 groepen. De centrale rem voor de beide achterwielen en de beide afzonderlijke stuurremmen zijn vervangen door 2 stuurpedalen naast elkaar die doormiddel van een pal tot 1 rem voor beide wielen kan worden verbonden. De motor komt vrij overeen met zijn voorganger maar door het toerental te verhogen naar 2300 omw/min steeg het vermogen van 38 naar 40 pk. Van de Porsche Super L-318 zijn er c.a. 400 gebouwd.



Porsche Super L-318



Porsche Super N-309

Vanaf 1961 worden de Super N-308 en de L-318 opgevolgd door de Super 309 en de L-319. Bij de Super 309 zijn er weer enkele varianten beschikbaar, o.a. de N-309, de S-309 en de B-309. De lange versie ontbreekt.

Op zich niet zo vreemd want de inmiddels verdwenen L-318 en de nieuwkomer de L-319 zijn allebei lange uitvoeringen. De boring van de Super 309 en de L-319 is verruimd van 95 mm naar 98 mm terwijl de slaglengte hetzelfde blijft Door het vergroten van het cilinderinhoud (2625 cc) is het vermogen van beide tractoren 40 pk bij 2000 omw.



Porsche Super L-319

Buitenom de motor is de L-319 technisch gelijk aan zijn voorganger. De motor bestaat uit 2 varianten, de eerste met de typeaanduiding F-319 maakt 2100 omw/min en de tweede variant type F-319a maakt 2000 omwentelingen met het zelfde vermogen. Bij de Super 309 is dat het zelfde verhaal. De technologie blijft het zelfde als zijn voorganger en ook hier draait het om de motor. Doordat de Super L-319 langer in productie bleef dan de L-318 zijn er ook meer van gebouwd, c.a. 623 stuks. De Super 309 en de L-319 blijven tot het laatste toe in productie, tot 1963.

De Super Export 329 was de laatste vernieuwde tractor die Porsche als 3-cilinder op de markt bracht. De motor is een basis concept van de L-319 en er waren 2 verschillende motoren leverbaar

PORSCHE-DIESEL

IMPORTEUR VOOR NEDERLAND:

Veldkonings Handelmy. N.V.
ROERMOND

© Printed in Germany

De eerste is de F-329 en werd later vervangen door de F-339 met het zelfde cilinderinhoud (2625 cc) als de L-318 en de L-319.

Beide motoren hebben een vermogen van 35 pk. Voor de F-329 is dat bij een toerental van 2300 omw/min en voor de F-339 motor is dat bij 2100 omw/min. De transmissie is de bekende

T-25 van Deutz en is uitgerust met 8 versnellingen vooruit en 2 achteruit verdeelt over 2 groepen. De snelheden van de laagste groep lagen volledig onder de hoogste groep. De opties waren gevarieerd met o.a een kruipbak,



Porsche Super Export-329

een dubbele koppeling (doordraaiende aftakas), hydraulisch regelventiel voor een voorlader of een hydraulische kipkar. Al met al een universele tractor, inzetbaar voor de meest voorkomende werkzaamheden. Tijdens zijn productie periode die liep van 1961 tot 1963 zijn er c.a. 5000 van gebouwd.



Porsche Super-339

Met de Super 339 wilde Porsche een tractor aanbieden met een vermogen van 30 pk in de 3-cilinder klasse om nieuwe klanten aan te trekken. De tractor was aanzienlijk lager geprijsd dan De Super Export 329. De technische uitrusting is identiek aan die van de 329. Ook zijn hier weer 2 verschillende motoren aanwezig De F-329a en de F339a motor hebben allebei hetzelfde vermogen van 30 pk alleen de eerst bij een maximum toerental van 2300 omw/min en de tweede bij 2100 omw/min. De Super 339 bleef iets slechts meer dan een jaar in productie vanaf 1962 tot in 1963.

Vanaf 1958 wordt de Porsche P-144 vervangen door de Porsche Master 408.



Porsche Master-408

Dealer:
Zeeuwsche Tractor Mij.
Kantoor Clara's Pad B 47
HEINKENSZAND - TELEF. 227

De motor vrij identiek aan die van de P-144 alleen is het vermogen nu 50 pk bij 2000 omw/min. Deze grote 4-cilinder luchtgekoelde tractor is speciaal ontworpen voor het aller zwaarste werk op de boerderij of bij loonwerkers. Alleen de allergrootse bedrijven konden zo'n trekker betalen vandaar dat er maar c.a. 200 exemplaren zijn van geproduceerd. De ZF A-20/18 II transmissie wordt geleverd met 7 versnellingen vooruit en slechts 1 achteruit. Er is wel een optie voor een extra kruipversnelling.



Porsche Master-418

Al in 1960 wordt de Porsche Master 408 vervangen door de Porsche Master 418. De motor is identiek aan zijn voorganger met hetzelfde vermogen van 50 pk. De vernieuwde ZF transmissie (A-216) is uitgevoerd met 8 versnellingen vooruit en 4 achteruit verdeelt over 3 groepen (Laag, hoog en achteruit). Ondanks dat de Master 418 slechts een jaar in productie bleef zijn er toch nog tussen de 400 en 800 gebouwd. Dit is ook wel te verklaren want in 1960 is de vraag naar zware tractoren aanzienlijk gestegen ten opzichte van 1958.

De eerste Master tractoren hadden nog het motorvolume van de P-144, 3844 cc. Door de boring te vergroten van 95 mm naar 98 mm steeg het cilinderinhoud van de volgende modellen de Master 409, 419 en de 429 van 3244 cc naar 3,5 liter.

Ze behouden wel hetzelfde vermogen van 50 pk bij 2000 omw/min. De motor de F-419 is bij alle drie de tractoren gelijk. Toen de laatste Master de 409 in 1962 verscheen had deze wel de nieuwe F-419 motor van de beide anderen maar de transmissie is nog steeds gelijk aan die van de allereerste Master de 408 met 7 versnellingen vooruit en 1 achteruit. Tot aan het einde van zijn productieperiode in 1963 zijn er slechts 50 van gebouwd. De reden waarom deze tractor op de markt is gekomen is dan ook niet erg duidelijk.



Porsche Master-409



Porsche Master-419

Als vervanging van de Porsche Master 418 in 1960 kwam de Master 419 op de markt. Nieuw is de F-419 motor met een inhoud van 3,5 liter. De transmissie met 8 versnellingen vooruit en 4 achteruit blijft gehandhaafd. Er is een dubbele koppeling gemonteerd voor een onafhankelijke bediening voor de versnellings-

bak en de aftakas. Zowel achter als van voren is er een aftakas aanwezig. De inhoud van de brandstoftank is in 1961 vergroot van 46 naar 60 liter. Ongetwijfeld zullen er van dit type wel meer gebouwd zijn dan 50 stuks maar hoeveel is niet bekend.

De in 1961 op de markt gebrachte Porsche Master N-429 is bedoeld als een goedkopere versie dan de andere Masters vanuit die tijd. De grotendeels identieke tractor kreeg een eenvoudiger versie van de versnellingsbak, een ZF of Getrag.



Porsche Master N-429

De transmissie is uitgerust met 5 versnellingen vooruit en 1 achteruit. Er is als optie wel een kruipversnelling leverbaar. Net als bij de 419 wordt in 1961 de brandstoftank vervangen voor een andere van 60 liter.



Porsche Master V-429

De N-429 is uitgevoerd met brede spatborden terwijl de Master V-429 is uitgerust met schelpspatborden. De V-429 is gewoon de exportversie van de N-429. De V mag dan nog de betekenis hebben van vereenvoudigd maar in tegenstelling tot de andere tractoren die met een V worden aangeduid zoals de Junior en Standard heeft de Master V-429 wel een

vloeistofkoppeling net zoals alle Masters die hebben. De Porsche Master 428 wordt aanvankelijk nog geproduceerd met de oude motor met een cilinderinhoud van 3288 cc uit de eerste Masters. Wanneer dat precies is geweest en andere details zijn niet bekend. Wat wel bekend is dat er vanaf 1963 geen Porsche tractoren meer worden geproduceerd.



De Porsche Master 428 werd gewoon in elkaar gezet van overgebleven onderdelen. Het zouden brede spatborden kunnen zijn maar als het uitkwam waren het schelpjes

Tot slot,

Met de overname van Allgaier had Mannesmann gedacht om in een korte tijd de Duitse tractormarkt te kunnen veroveren, maar dat pakte net iets anders uit. Tijdens de productieperiode van de Porsche tractoren werden er voortdurend verbeteringen aangebracht maar ondanks dat zijn de resultaten minder dan men er had van verwacht. De eerste jaren na de overname van Allgaier door Mannesman viel het allemaal nog wel mee maar naarmate de tijd verstreek liep de omzet langzamerhand terug. Rond 1960 zijn de tekenen dat de motorisering in de landbouw nagenoeg is voltooid duidelijk zichtbaar. De markt voor tractoren is verzadigd en de concurrentie van onder meer Deutz, Fendt, Massey- Ferguson, Mc-Cormick en Ford is groot.

Door de verandering van het Duitse boerenbedrijf waarbij het accent meer komt te liggen op de grote bedrijven neemt de vraag naar lichte tractoren drastisch af.



De Junior was bij Porsche de grootste prijismaker. Met name de Junior 108 K

Voorals Porsche had daar zwaar onder te lijden, temeer ook omdat bij Porsche de Junior de grootste winstmaker was. Porsche heeft nog van alles geprobeerd om het tij te doen keren. Onder meer door een samenwerkingsverband aan te gaan met M.A.N om e.v.t naar keuze water of luchtgekoelde tractoren te kunnen aanbieden. Ook heeft men getracht om met Daimler-Benz een overeenkomst te sluiten om de Porsche tractoren uit te rusten met de bekende OM-636 motor.

Vanaf 1962 zijn er daadwerkelijk M.A.N diesel tractoren in de Porsche fabrieken gebouwd. Tot een samenwerking met Daimler is het nooit gekomen. Om de tractoren toch verkocht te krijgen werd de prijs zo laag mogelijk gehouden. De verkoopprijzen zijn nauwelijks kosten dekkend en bij de geringste tegenslag wordt er al snel verlies geleden. Er was nog een ander nadeel om de nieuwe modellen verkocht te krijgen. Geïnteresseerden zagen de nog vele oude bestaande modellen in de showroom staan voor een veel lagere prijs. Desondanks bleef men bij Porsche onverstoort tractor produceren.



Er stonden nog veel oude modellen in de showroom maar ook op het bedrijventerrein. Ook dat ontging de gegadigden niet.



Bij de hoofdvestiging van Mannesman is men er vanaf het begin af aan gespist om winst te maken uit de tractordivisie in de Friedrichshafen. Nu achteraf blijkt dat de planning met een productie van 20.000 tractoren per jaar, alleen dan was een winstgevende zaak mogelijk geweest, duidelijk achterblijft gaat met naarstig op zoek naar een eventuele koper. Wanneer deze niet wordt gevonden besluit de directie van Mannesman in 1963 om de productie van de Porsche tractoren te beëindigen. Dit besluit betekende tevens dat ook de productie van de M.A.N. stopte.

De gebouwen werden overgenomen door Daimler-Benz, voor de productie van grote motoren Renault een Franse tractorfabrikant nam de onderdelendivisie van Porsche en M.A.N over. Hiermee was de onderdelenvoorziening voorlopig veilig gesteld. Tevens probeerde men ook om de voorraad Porsche trekkers te verkopen. Dit lukte men ten dele want er staat niemand te wachten om een tractor te kopen die niet meer in productie is. Het duurde nog tot 1965 voordat de laatste Porsche is verkocht.



Porsche / Iseki TB-20

**PORSCHE-DIESEL
RENAULT**

SCHLEPPER-VERTRIEBSGESELLSCHAFT MBH
799 Friedrichshafen a. B. - Postfach 668
Tel. (07541) 38 06 - Fernschreiber 0734334 - Telegr.-Adresse PDR Fahfn

De laatste Porsche trekker is in 1966 gebouwd in Japan bij Isekie met uit Duitsland geïmporteerde onderdelen.

Ook in Oostenrijk zijn er tussen 1961 en 1965 ook een aantal

Porsche trekkers gebouwd. Om hoeveel exemplaren het gaat is mij niet bekend De firma Hofherr-Schranz voormalig producent van de HSCS Robuste tractoren werkte al voor de overname van Allgaier, door Mannesman, samen met Porsche. Net als Allgaier produceerde Hofherr-Schranz op dezelfde voorwaarde als Allgaier Porsche tractoren. Waarschijnlijk zijn dat er maar heel weinig geweest. Een van deze Oostenrijkse Porsche's die ik tijdens mijn zoektocht tegen kom is de Austro Junior, vertaald als Oostenrijkse Junior. Deze is gebaseerd op de Junior 108-4. Er waren 2 varianten, één die gelijk is aan de 108-4 en de andere is speciaal aangepast voor in de bergen.



De firma Hofherr-Schranz uit Oostenrijk bouwde ook Porsche trekkers in licentie. O.a de Austro Junior en de Super Export 339

Later kwam ik ook nog een Super Export 339 tegen die van Oostenrijkse bodem kwam.

Er zijn heel wat modellen Porsche, of ze nu door Allgaier of door Mannesman werden gebouwd, geproduceerd. En om heel eerlijk te zijn waren ze niet allemaal even goed. Maar er waren ook modellen bij die wel goed in elkaar staken. Modern waren ze wel. Welke tractor had er in die tijd al een vloeistofkoppeling, frontaftakas, een fronthef, een geveerde en in de hoogte verstelbare vooras? Met hun felrode kleur, met of zonder beige wielen, en hun vormgeving staken ze toch ver



In de beginperiode waren de Allgaier trekkers leverbaar in 3 kleuren. De Porsche tractoren hadden maar, een kleur.

boven de anderen uit. Ondanks de vele modellen die er zijn geweest is ze tijdens hun productieperiode vanaf 1950 tot 1963 maar weinig veranderd. Zelfs de motor uit de AP-17 kom je, al is hij wel wat aangepast, nog tegen in 1 van de laatst geproduceerde Porsche trekkers (Standard Star 238). Veel veranderingen zijn er wel maar vaak waren ze maar uiterst klein. Er wordt wel geschreven dat er maar weinig merken in Duitsland zijn waarin de opkomst en de ondergang in zo'n korte tijd plaats heeft gevonden. Nou ja opkomst, het bedje van Mannesman was al gespreid toen ze met de productie van de Porsche trekkers begonnen. Allgaier had het voorwerk al gedaan want zoals ik al eerder schreef de tractors zijn tot aan het einde van hun productieperiode maar weinig veranderd.

Om nog het één en het ander te verduidelijken kom ik nog even terug op de letters achter de typeaanduiding en de vloeistofkoppeling.



Alle luchtgekoelde tractoren van Allgaier, dus die gebouwd zijn in licentie van Porsche en de Porsche tractoren met een vermogen van 30 pk of en meer hebben een vloeistofkoppeling. Dat komt dus neer op de A en P-133 en 144 van Allgaier en alle Supers en Masters van Porsche.

In de glorie tijd van Mannesman stonden er meer dan 1500 Porsche trekkers op het bedrijventerrein van de fabriek in Friedrichshafen. Werd ook wel de rode zee van Porsche genoemd.

Onder de 30 pk en dan met name de Junior en de Standard waren er vereenvoudigde uitvoeringen verkrijgbaar om een goedkope tractor op de markt te brengen (type V) en deze zijn niet uitgerust met een vloeistofkoppeling.

Ook zijn er eenvoudiger uitvoeringen van de AP-modellen en ook deze moesten het zonder vloeistofkoppeling doen. Wanneer er verschillende varianten bij bepaalde typen waren, net als bij de Junior, Standard en de Super gebruikt men de N voor normale uitvoering, de H staat voor hydraulisch en de V voor vereenvoudigd. Voor de smalle uitvoering gebruikte men de letter S van Smal. De K



Ook moesten sommige AP modellen het zonder vloeistofkoppeling doen. Zoals deze Porsche AP-18

is een tractor in een korte uitvoering. en de L is een lange uitvoering. Meestal is hier een tussenstuk geplaatst voor de zijaandrijving voor de maaibalk of voor andere doeleinden. Zijn deze laatste genoemde uitgerust met een vloeistofkoppeling dan kwam achter de K of de L een H te staan (KH of LH). Wanneer er bij bepaalde typen geen varianten zijn vervalt ook de letter N. De Master is daar een mooi voorbeeld van. Alleen bij het type Master 429 zijn er twee modellen en daar wordt de N (N-429) gebruikt voor de normale uitvoering en voor de eenvoudig uitvoering gebruikt en met de letter V (V-429.) Alleen heeft deze wel een vloeistofkoppeling.



Alhoewel er Allgaier op staat zijn het toch ook Porsches

Vandaag aan de dag zijn de Porsche tractoren een geliefd verzamel object bij de tractorverzamelaars. Vooral in Amerika zijn de tractors zeer gewild. En eigenlijk gaat het maar om één ding, om de naam. Tractors waar Allgaier op staat zijn net nog iets minder intrek dan wanneer er Porsche opstaat, alhoewel ze bijna identiek zijn. En dan heb ik het niet over de watergekoelde tractoren maar over de luchtgekoelde Allgaier tractoren waar System Porsche opstaat. Thuis hadden wij ook een Allgaier A-133 waar ik als kleine jongen heb leren tractor rijden. Maar we hadden het nooit over de Allgaier, het was altijd de Porsche. Nu heb ik weer een Allgaier A-133 maar voor mij is het nog steeds de Porsche.



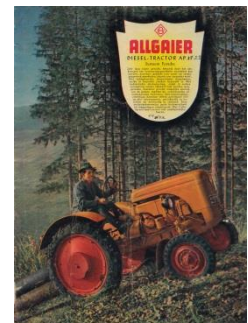
Nu zijn ze nog iets minder aan de prijs maar och als er geen Porsche voor handen is kopen van een Allgaier een optie, als die er tenminste nog zijn, anders houd het op en dan trekt de prijs van de Allgaier's vanzelf aan. Het zijn immers toch ook Porsche's.



Een Algaier of een Porsche met een aangedreven wagen van Trampler was eind vijftig en zestiger jaren een bekend verschijnsel op Zuid-Beveland. Dat is ook wel te verklaren want het bedrijf van Arjaen Trampler was immers op 's-Gravenpolder gelokaliseerd.

Bronnen,

Veel informatie over Allgaier en Porsche tractoren heb ik kunnen vinden op internet of clubbladen zoals de Pionier en de Klep. Alleen is het de kunst om uit te zoeken wat er wel of niet juist is Vaak is de informatie in strijd met elkaar, Vooral als het om productiejaren, vermogen of typeaanduidingen gaat. Vandaar dat de meeste informatie toch uit eigen huis komt



De meeste informatie komt uit eigen huis. Vooral wanneer het om technische gegevens gaat

2 X Porsche Standard H-218



 **PORSCHE - DIESEL**



Algaier

Alle rechten voorbehouden geheel of gedeeltelijke
overname is niet toegestaan

Auteur: Arjaen



*Folders
Oldtimers
Miniaturen*

*Adrie Mol
v/d Poest
Clementstraat 14
4443 AM Nisse*

*E-mail
moldjonge@zcclanduct.nl*

Tel 0118-649525

De nieuwe

ALLGAIER

DIESELTRACTOR A 133

Super moderne tractor met o.a.
een 3-cilinder luchtgekoelde
motor met een vermogen van

33-36 pk.

Frontaftakas.

Rijafhankelijke en
rijonafhankelijke aftakas.

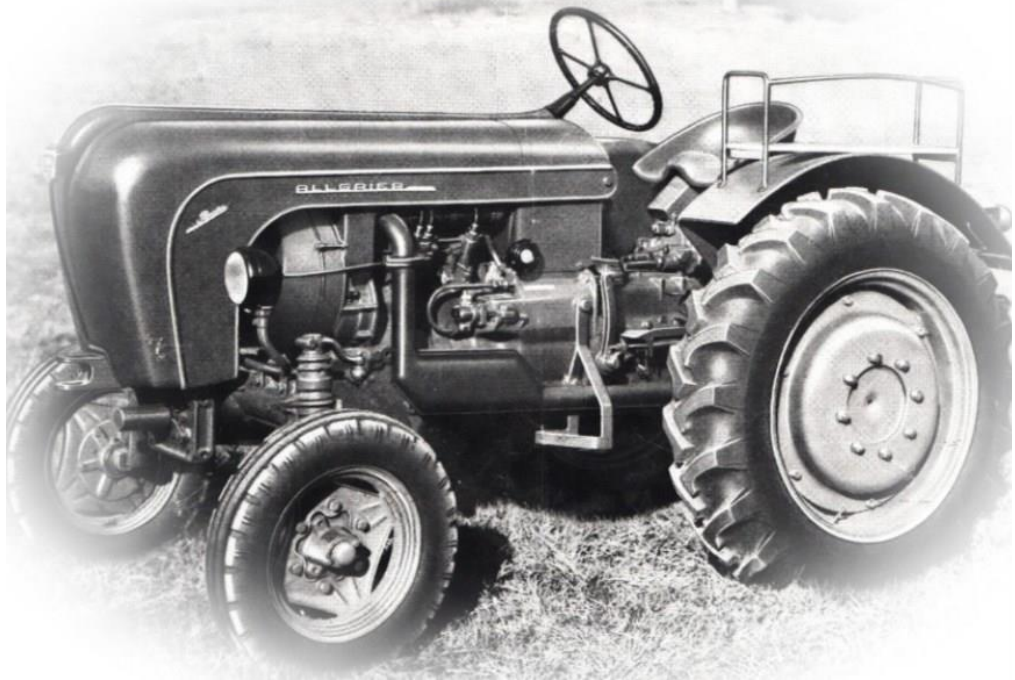
Verstelbare vooras zowel in de
breedte als in de hoogte

Vloeistofkoppeling

Sperdifferentieel

Voet en handgas

Modern dashboard



De tractor voor midden en groot bedrijf voor al je werk



Dealer:

IMPORTEUR VOOR NEDERLAND:
VELDKONINGS HANDELMY. N.V.
ROERMOND
TEL. 2746 - 2747 - 3563

Zeeuwsche Tractor MIJ
Kantoor Clara's Pad B. 47
HEINKENSZAND - TELEF 227