Historie und Histörchen (79): Porsches Traum vom Kleinwagen

Von Hanns-Peter von Thyssen-Bornemisza

Keiner hat die deutsche Automobillandschaft mehr gestaltet als Ferdinand Porsche. Er entwickelte erfolgreiche Rennwagen und Massen-Automodelle wie den Volkswagen Käfer. Sein Lebenslauf ist so bunt wie lang, und sein Name lebt in dem Unternehmen Porsche weiter, immerhin der bedeutendste Sportwagen-Hersteller und als Porsche SE Mehrheitseigner des Volkswagen Konzerns. Unser Autor Hanns-Peter von Thyssen und Bornemisza erzählt die Porsche-Vita als ein Stück deutscher Geschichte (Folge 2 von 6).

Porsche träumte weiterhin von der Entwicklung eines Kleinwagens, den sich die Deutschen würden leisten können. An einem Nachmittag im September 1931 erläuterte Porsche den Mitarbeitern wieder einmal seine Ideen zu einem solchen Kleinwagen: der Typ 12, ein Kleinwagen mit leichtem, flugmotorähnlichem Drei-Zylinder-Sternmotor auf Zündapp-Basis im Heck und aerodynamisch geformter Karosserie. Für seine unabhängige Radaufhängung waren quer liegende Blattfedern vorgesehen. Der Radstand sollte 2,50 m, die Spurweite 1,20 m betragen, die Dauer-Höchstgeschwindigkeit 100 km/h. Als Auftraggeber hatte Ferdinand Porsche den Motorradfabrikanten Fritz Neumeyer für das Projekt interessieren können. Gebaut wurde je ein Coupé und ein Cabriolet. Aber Neumeyer verlor wegen des hohen Finanzbedarfs bald die Lust.

Der damalige Generaldirektor von NSU, Fritz von Falkenhayn, war 1932 voller Begeisterung an Ferdinand Porsche herangetreten, um das Projekt Typ 32 anzustoßen. Der 32 sollte ein viersitziger, vierrädriger Wagen mit Heckmotor sein. Er entstand im Jahre 1932. Um das Raumproblem zu lösen, entwickelte das Porsche-Team ein neuartiges Federungssystem, das viel weniger Platz beanspruchte: die aufgedrehte Schraubenfeder, den „Drehstab“. Chefkonstrukteur Karl Rabe ließ ihn am 10. August 1931 patentieren. Porsche benutzte den Drehstab gleich beim NSU-Projekt. Doch die metallurgischen Zusammensetzungen waren noch nicht ausgereift. Die Drehstäbe zerbrachen häufig.

Der Boxermotor entsteht – zunächst für die Ablage

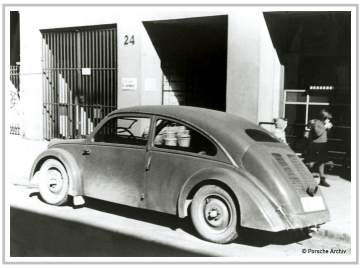
Der NSU-Prototyp hatte Motorfachmann Kales davon überzeugt, dass ein neues Triebwerk hermusste. Die Wahl fiel auf einen flugmotorähnlichen luftgekühlten Boxermotor mit vier Zylindern, der genau zwischen die Hinterräder passte. Hierfür benötigte man ein großes und lautes Gebläse, um die Luft durch hässliche Schlitze in den Motorraum zu saugen. Dadurch blieb nur Platz für ein winziges Rückfenster, das zu hoch angebracht war, um die Straße sehen zu können. Gegenüber dem Typ 12 wurde auch das Chassis des Wagens mit dem Zentralrohr verbessert.

NSU-Chef von Falkenhayn hatte seinen Kleinwagen schon Volksauto genannt, als Ende 1932 der Versuchsbau begann. Doch die Prototypen wurden schwerer als geplant. Das Projekt wurde abgebrochen, obwohl der neue flachere Motor gut lief. Von Falkenhayn verwarf alle Vorschläge. Die NSU-Männer erinnerten sich nun des Vertrags mit Fiat von 1929 und orientierten sich nach Turin.

Porsche bereitete damals außerdem die Klage der tschechischen Firma Tatra gegen den kleinen Motorrad-Hersteller Standard Sorge. Der hatte in seinem Heckmotor-Kleinwagen „Superior" einen Zentralrohrrahmen als Chassis verwendet, der auf ein Tatra-Patent zurückging. Tatra verklagte Standard damals auf eine Million Mark Schadensersatz. Verschreckt hatte Standard daraufhin die Produktion seines Superior aufgegeben. Nun

fürchtete auch Porsche eine Klage Tatras. Die Arbeit an den unfertigen Prototypen sollte zwar weitergehen, aber es war klar, dass sie nie in Serie gehen würden. (ampnet/hptb)

Bilder zum Artikel



Vorläufer des VW Käfer: der für NSU gebaute Porsche Typ 32 (1934).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche