
Im Rückspiegel: Ein Porsche-Diesel für den Käfer

Von Walther Wuttke

Der Mann muss von seiner Beute schwer enttäuscht gewesen sein, und deshalb stellte er den gerade gestohlenen Volkswagen nach einer kurzen Spritztour entnervt am Straßenrand ab und verschwand. In der Tat war der Käfer, den er auf einem Parkplatz entdeckt hatte, ein ganz besonderes Modell, das lärmte und rußte, und auch das Temperament des Heckmotors war selbst für die 1950er Jahre sehr überschaubar. Der Autodieb hatte ausgerechnet einen Versuchswagen gestohlen, bei dem unter der Heckhaube ein Diesel für Vortrieb sorgte. „Sein“ Diesel-Käfer war einer von zwei Prototypen, die Porsche im Auftrag für Volkswagen aufgebaut hatte.

Intern lief die Entwicklungsarbeit im Auftrag der Volkswagen-Werke als „Typ 508“. Das Projekt, war, so ein internes Papier der Porsche-Entwickler „ein auf VW-Basis gebauter Dieselmotor, welcher als leichter luftgekühlter Motor eine vermutliche Lücke im üblichen Modellprogramm füllen sollte.“ Vor 70 Jahren begannen die Arbeiten an dem Antrieb in Zuffenhausen. Porsche hatte damals schon Erfahrungen mit Dieselantrieben gesammelt und bereits einen luftgekühlten Zweitakt-Diesel mit zwei Zylindern für seine Traktoren entwickelt. Dieser Antrieb hätte sogar in den Motorraum des Käfers gepasst.

Für den Käfer war allerdings ein luftgekühlter Vierzylinder-Boxer vorgesehen. Welche Lücke der Diesel-Käfer füllen sollte, wurde damals nicht weiter erklärt. Auf jeden Fall erhielt Porsche 1951 den Auftrag von Volkswagen für die Entwicklung eines Diesellaggregats. Der Diesel-Antrieb in Personenwagen war damals noch ungewöhnlich. Mercedes – 1937 mit dem weltweit ersten Diesel-Pkw (260 D) an den Start gegangen – setzte in seinen Mittelklasse-Modellen auf diese Technik, die vor allem von Taxifahrern und Handelsvertretern geschätzt wurde. Daneben trieb der laut nagelnde Selbstzünder vor allem Nutzfahrzeuge an.

Mercedes' Dieselmotoren als Treiber für Entwicklung?

Diesel war damals in den 1950er Jahren an den Tankstellen mit einem Literpreis von 42 Pfennig deutlich preiswerter als Benzin mit 65,8 und Super mit 72,8 Pfennig. Der 1937 vorgestellte Mercedes 260 D leistete überschaubare 45 PS, soll aber, so zeitgenössische Testberichte, durchaus angenehme Fahreigenschaften besessen haben. Nach Kriegsende setzte Mercedes die Dieselenwicklung weiter fort und brachte mit dem 170 D sowie den Modellen 180 D und 190 D neue Pkw-Modelle auf den Markt. Vermutlich hat man deshalb in Wolfsburg an eine Ausweitung der Antriebspalette gedacht.

Am Anfang der Entwicklung stand ein 1140 ccm großes Aggregat mit in den Zylinderköpfen eingegossenen Vorkammern. „Die Leistung“, so ein internes Memorandum, „betrug bei noch nicht rauchfreier Verbrennung 18 PS bei 3000 Touren“. Später wuchs der Hubraum auf 1308 ccm und die Leistung auf 25 PS bei 3100 Umdrehungen. Diese Verbesserung wurde unter anderem durch den Einsatz einer Scintilla-Pumpe erreicht. Der Verbrauch lag bei sechs bis 6,5 Litern auf 100 Kilometer. In einer Aktennotiz aus dem Jahr 1953 beschreibt ein Ingenieur die Vorteile: „Der Motor, der bis jetzt bei 3000 U/min eine Leistung von 19 PS in bereits abfallender Tendenz zeigte, leistet nunmehr mit der Scintilla-Pumpe 24,5 PS bei gleichbleibender Drehzahl mit noch immer ansteigender Charakteristik.“

Zwei Versuchsträger auf Testfahrt

Von Beginn an hatten die Ingenieure mit Schwierigkeiten zu kämpfen, weil sich unter anderem „der kleine Abstand zwischen Auspuffkrümmer und Pumpenunterteil“ als nachteilig herausstellte, so ein Bericht aus dem Frühjahr 1951. Die Porsche-Entwickler behielten die Boxer-Anordnung der Zylinder bei, und auch die Luftkühlung blieb

unverändert. Der Ölkühler wurde durch den Kühlluftstrom gekühlt. Einspritzdüsen sowie Einspritzpumpe, Glühkerzen und Klappenstutzen wurden von Bosch beigesteuert. Der Motor hatte eine Verdichtung von 19:1. „Die anfangs aufgetretenen Schäden an Riemen und Riemenscheibe durch die größere Ungleichförmigkeit des Motors konnten durch Vergrößerung des Schwungrads behoben werden.“ berichtete ein Entwicklungsingenieur.

Nach ausführlichen Tests auf dem Porsche-Prüfstand wurden zwei Aggregate in Versuchsträgern montiert und auf Testfahrt geschickt. 16.000 Kilometer legte ein Motor in einem, so der interne Bericht, „Combi“ zurück, der zweite Motor lief „über 25.000 Kilometer in einem Volkswagen.“ Allerdings „zeigten sich nach etwa 20.000 Kilometern an einem Zylinderkopf Rissbildungen, die durch Schweißen repariert wurden. Daraufhin fuhr das Fahrzeug weiter, ohne dass sich bisher weitere Störungen gezeigt haben.“ Ein weiterentwickelter Motor mit neuen Zylinderköpfen und vergrößertem Ventilabstand sowie verbesserter Legierung wurde offensichtlich nie aufgebaut. „Mit diesem Motor“, so der Bericht eines Entwicklungsingenieurs, sollten „Dauerversuche durchgeführt“ werden. Der Mann dachte sogar noch einen Schritt weiter, denn „es ist auch möglich, die Versuche auf Kerosin auszudehnen.“

„VW-General“ Nordhoff stoppte das Projekt

Soweit sollte es dann nicht mehr kommen. Volkswagen-Generaldirektor Heinrich Nordhoff, der das Unternehmen tatsächlich wie ein General führte, hatte offensichtlich die Lust an einem nagelnden und rußenden Käfer verloren und stoppte die Entwicklung. Der VW-General sah damals keinen wirtschaftlichen Erfolg in der Kombination Käfer und Diesel. Wahrscheinlich lag er damit richtig. Als Taxi kam der Zweitürer nicht in Frage, im Export waren die Chancen ebenfalls gering, und Handelsvertreter auf der Langstrecke vertrauten lieber dem Stern auf der Haube. Das Projekt 508 wurde beendet. Bereits im Oktober 1954 hatte der kaufmännische Geschäftsführer der „Porsche Konstruktionen GmbH“, Albert Prinzing, in einer Mitteilung an die Porsche-Geschäftsleitung und andere leitende Angestellte gebeten, „festzulegen, wie die endgültige Prüfung dieses Motors bis zum 10. Dezember abgeschlossen werden kann.“ Und: „Es ist uninteressant, diesen Motortyp weiterzuschleppen, falls Neuentwicklungen ihn veraltet erscheinen lassen.“

Die beiden Versuchsträger wurden nach Ende der Entwicklungsarbeiten verschrottet. Zum 50. Firmenjubiläum suchte Porsche nach besonderen Entwicklungsprojekten außerhalb der Motorsport-Aktivitäten, und der Käfer-Diesel wurde rekonstruiert. Ausfahrten mit dem Modell zeigten, dass die damalige Entscheidung wohl richtig war. Der Automobilhistoriker Jerry Sloninger jedenfalls vermisste damals ein Radio, „um die Töne von achtern zu übertönen“, und auch das Temperament des Diesel-Käfers war überschaubar: „Von Null auf 100 km/h brauchte man eine volle Minute.“

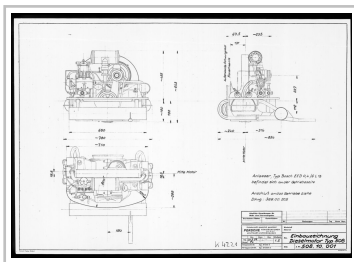
Bei Volkswagen sollte es noch einige Jahre dauern, bis sich der Diesel in der Kompaktklasse durchsetzen konnte. 1976 kam der Golf mit dem Antrieb auf den Markt und entwickelte sich auf Anhieb zu einem Verkaufserfolg. (ampnet/ww)

Bilder zum Artikel



Diesel-Käfer von Porsche.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Diesel-Käfer von Porsche, Einbauzeichnung.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Diesel-Käfer von Porsche.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche
