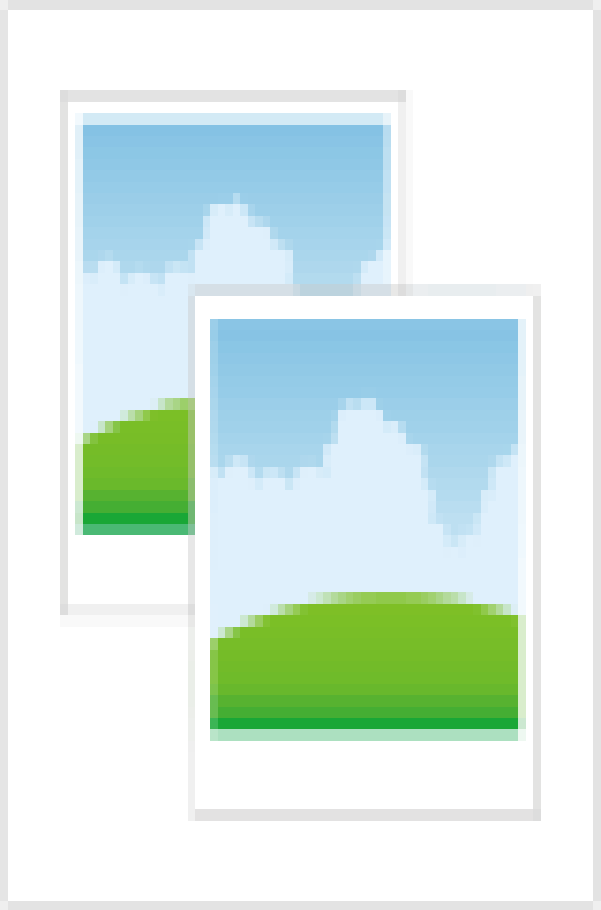
Kleiner Streifzug durch die Nürburg-Typologie

Den Namen Porsche bringt man heute mit technisch erstklassigen Sportwagen oder allenfalls noch mit der Konstruktion des VW Käfers in Verbindung. Einige unter uns werden sich vielleicht an die siegreichen Sechzehnzylinder Mittelmotor-Silberpfeile von Auto Union aus den 30er-Jahren erinnern, auch diese eine Porsche-Konstruktion. Weniger bekannt, aber seit kurzem öfters als Pioniertat gerühmt, ist der sogenannte Lohner-Porsche von 1899, dessen Benzinmotor über einen Generator Strom an die vier Radnabenmotoren lieferte, ein Konzept, dem heute wieder Zukunftschancen eingeräumt werden. Dass Porsche – um präzis zu sein: Dr. Ing. h. c. Ferdinand Porsche (1875–1951) – mit dem noblen, aber behäbigen «Nürburg», dem mehrheitlich als Chauffeur-Limousine gebauten Mercedes-Benz-Oberklassefahrzeug etwas zu schaffen hat, ist weitgehend unbekannt.

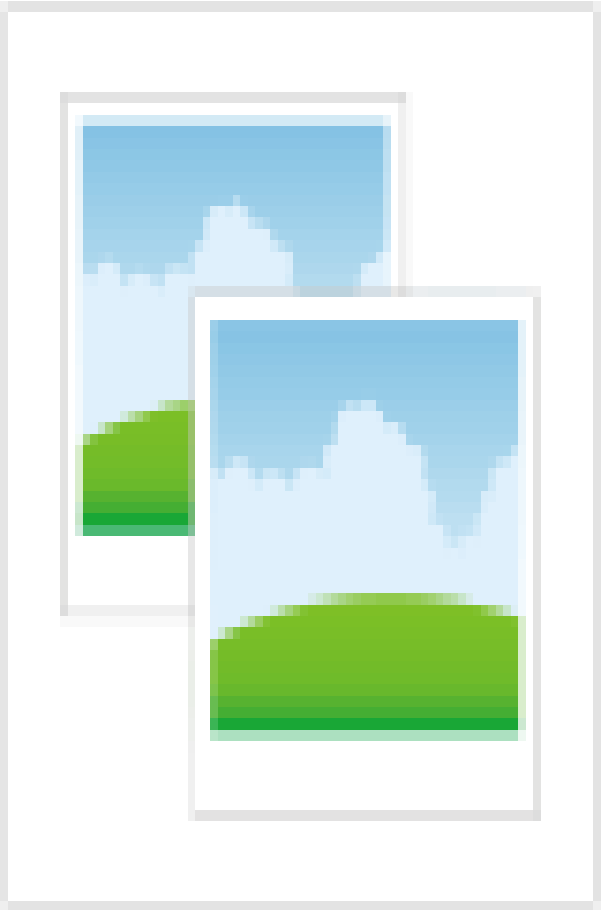


Dr. Ing. h. c. Ferdinand Porsche (1875–1951), zwischen 1923 und 1928 Leiter des Konstruktionsbüros und Vorstandsmitglied der DMG bzw. Daimler-Benz AG

Ferdinand Porsche war ab 1923 Konstruktionsleiter und Vorstandsmitglied bei der Daimler Motoren Gesellschaft (DMG). Unter ihm begann die Ära der ebenso berühmten wie in Rennen erfolgreichen Mercedes-Kompressorwagen. Als Daimler 1926 zur Fusion mit Benz gezwungen wurde und in der Folge der Einfluss der Mannheimer-Führungskräfte und Ingenieure fühlbar wurde, begann Porsches Stern in Untertürkheim zu sinken; 1928 wurde sein Arbeitsvertrag nicht mehr verlängert.

Das hatte Gründe: Porsche, dem stets ein Hang zu teuren Konstruktionen nachgesagt wurde, hatte offensichtlich wenig Interesse an Gebrauchsfahrzeugen, selbst wenn diese in höheren oder höchsten Klassen positioniert waren. Der Mittelklasse-8/38 PS von 1926 geriet wegen technischer Mängel in Misskredit und der im folgenden Jahr lancierte Typ

300/320/350 war ein schwerfälliges, unhandliches und unausgereiftes Auto, das sich nur sehr schleppend verkaufte. Damit nicht genug. Die junge Daimler-Benz AG sah sich noch mit einem weiteren Problem konfrontiert: Seinerzeit hatte die DMG Porsches Vorgänger Paul Daimler, Sohn des Firmengründers Gottlieb Daimler, den Bau eines Klasse-Automobils mit Achtzylindermaschine verwehrt, so dass dieser zur Argus Motoren Gesellschaft wechselte. Argus gehörte zu den Horch-Werken in Zwickau, die nun mit dem Horch 8 das erste serienmässig hergestellte Achtzylindermodell Deutschlands hervorbrachten, das von Beginn weg ein grosser Verkaufserfolg wurde. Daimler-Benz musste handeln, um nicht noch mehr potente Käufer an den sächsischen Konkurrenten zu verlieren. Unter erheblichem Zeitdruck konstruierte man nach Porsches Weisungen einen Luxus-Achtzylinder, den man – um ein neuerliches Debakel zu vermeiden – ausgiebig testete. Schliesslich legte man mit einem Wagen dieses neuen Typs auf dem Nürburg-Ring während 13 Tagen und Nächten werbewirksam 20’000 Kilometer zurück. Um an diese Rekordfahrt zu erinnern, gab man dem Fahrzeug die Typenbezeichnung «Nürburg» 460.



Der neue Luxus-Mercedes-Benz wurde vor dem Verkaufsstart ausgiebig auf dem soeben fertig gestellten Nürburg-Ring in der Eifel getestet. Werbewirksam nannte man das Fahrzeug folglich «Nürburg»

Eigentlich wurde dieser neue Luxusklasse-Mercedes-Benz 1928 gut aufgenommen. Er fuhr sich ruhig und die Elastizität des 4,6 Liter grossen Reihen-Achtzylinders fand lobende Erwähnung. Unglücklicherweise wurde zur selben Zeit, als der Nürburg in den Verkauf gelangte, der Horch 8 gründlich überarbeitet. Schon bislang war dessen Motor mit zwei obenliegenden, über Königswellen angetriebenen Nockenwellen wesentlich aufwändiger konstruiert als die simple Nürburg-Maschine mit ihren stehenden Ventilen. Mit der Erhöhung des Hubvolumens auf 4 Liter stieg nun die Motorleistung ebenfalls auf 80 PS, womit beide gleichauf lagen. Dass der Horch im Verkauf dem Mercedes-Benz davoneilte, lag aber nicht zuletzt an der überarbeiteten, optisch nunmehr sehr ausgewogenen Karosserie. Im Vergleich sah der Nürburg – wegen seines Hochrahmens eine hochbeinige Erscheinung – im wahrsten Sinn alt aus. Tatsächlich war Porsches Nürburg-Konzept 1928 bereits antiquiert. Porsche musste gehen…
Sein Nachfolger als Technischer Direktor, Ingenieur Hans Nibel, vormals Chefkonstrukteur bei Benz & Cie, schuf aus dem 8/38 PS den brauchbaren «Stuttgart», konstruierte den mangelhaften Typ 300/320/350 zum handlicheren, gefälligeren und schliesslich recht erfolgreichen «Mannheim» um und nahm sich notgedrungen auch dem «Nürburg»

an. Hier halfen ein zeitgemässer Niederrahmen mit einer underslung-gefederten Hinterachse, die nun wie beim Horch einen wesentlich besser proportionierten und trotz seiner stattlichen Grösse beinahe eleganten Aufbau ermöglichte. So verbessert, verkaufte sich der Nürburg 460 recht erfolgreich. Trotz seiner erzkonservativen Fahrwerksdisposition mit Starrachsen hinten und vorn fuhr sich der Wagen sicher und spurtreu, zudem war er bemerkenswert komfortabel gefedert, eine Eigenschaft, die man in dieser Fahrzeugklasse sehr zu würdigen wusste. In den Fahrwerksqualitäten stach er den identisch disponierten Horch 8 klar aus. Auch lief der Nürburg-Motor dank seinen neun Kurbelwellenlagern weicher als die Horch-Maschine, die lediglich über fünf Hauptlager verfügte. Dies änderte sich jedoch 1932, als der Horch deren zehn erhielt.

Doch damit haben wir vorgegriffen: Bereits 1930 geriet Daimler-Benz in Zugzwang, weil Horch in Zwickau seine 8-Zylinderreihe durch eine 5-Liter-Version ergänzt hatte, die satte 100 PS leistete. Die Antwort aus Mannheim war der «Nürburg» 500, dessen auf ebenfalls fünf Liter Hubraum vergrösserter Motor dieselbe Leistung abgab und das Fahrzeug auf eine Höchstgeschwindigkeit von 115 km/h beschleunigen konnte.

Der 8-Zylinder-Reihenmotor mit stehenden Ventilen verkörpert den technischen Stand der 1920er-Jahre. In der Grundausführung hatte er einen Hubraum von 4’622 cm3; ab 1931 war er, um 2,5 mm aufgebohrt, mit 4’918 cm3 und einer von 80 auf 100 PS gesteigerten Leistung erhältlich

Nürburg-Fertigung im Werk Mannheim, um 1930. Im Vordergrund ein Fahrgestell mit den optional erhältlichen Drahtspeichenrädern. Standard waren überlackierte Holzspeichenräder. Als die Produktion 1939 eingestellt wurde, war der Nürburg das letzte Serienfahrzeug, das noch mit Holzspeichenrädern ausgeliefert wurde

Das erste Fahrzeug dieses leistungsgesteigerten Typs haben wir in diesen Club Nachrichten vor uns – es wurde im März 1931 produziert. Ab 1933 gab es nur noch die 500-Version zu kaufen, die im folgenden Jahr mit einer leicht schräggestellten und abgewinkelten Kühlermaske mit Gitter (und ohne den Schriftzug «Nürburg») optisch den übrigen Mercedes-Benz Fahrzeugen angepasst und durch weitere Details – beispielsweise Lüftungsklappen statt Kiemen seitlich an der Motorhaube – stilistisch leicht modifiziert wurde. 1935 folgten neue Vorderkotflügel, die stärker zur Stossstange heruntergezogen waren und mit seitlichen Schürzen versehen waren. Das formal veraltete Schirmdächlein über der Frontscheibe entfiel; deren Rahmen war in den oberen Ecken nun gerundet. Damit hatte der teure Wagen zwar sein 20er-Jahre-Gesicht verloren, doch an der überholten Grundform und der veralteten Technik hatte sich nichts geändert. Im folgenden Jahr stand eine neuerliche und weitergehende Überarbeitung an: Der Bügel zwischen den Schweinwerfern entfiel, die Kühlermaske war stärker gerundet und stand schräger – wie auch die Windschutzscheibe. Das Achtzylinder-Aggregat leistete nun bei einer auf 3500 U/min erhöhten Drehzahl 110 PS und das Vierganggetriebe war teilsynchronisiert, der unterdruckbetätigte Maybach-Schnellgang jedoch nur noch auf Sonderwunsch erhältlich. Schliesslich wich die Bezeichnung «Nürburg» einem schlichten «N», die Wagen wurden folglich mit 500 N bezeichnet. Mit recht viel Geschick versuchte man nun die Pullman-Limousinen an allen möglichen Stellen mehr oder weniger stark zu runden, die Türen öffneten nun umgekehrt, waren also an der B-Säule gebandet und das Fenster der Hintertür und der dritten Seitenscheibe trennte lediglich noch ein schmaler verchromter Steg; der schwere Wagen erhielt dank diesen

punktuellen, aber dezidierten Retuschen eine fast sportlich anmutende Erscheinung. In seiner letzten Entwicklungsstufe 1938 wurde das Repräsentationsfahrzeug W 08 schliesslich mit einer leichtgängigeren ZF-Ross-Lenkung, einer hydraulisch betätigten - und nach wie vor von einem Bosch-Dewandre-Servo unterstützten - Bremsanlage und einer konventionellen, vom Motorölkreislauf unabhängigen Zentralchassisschmierung mit Fussbetätigung versehen. Optisch sind die letzten 1939 gebauten Wagen an den einteiligen Stossstangen mit den breiten weissen Gummiprofilen erkennbar, wie sie gleichzeitig auch für alle andern Ober- und Luxusklasse-Mercedes-Benz verwendet wurden.

Die Angaben zu den Produktionszahlen variieren je nach Quelle stark; vermutlich eine Folge des kriegszerstörten Archivs im Werk Mannheim, wo alle «Nürburg» gebaut wurden. Die Horch 8-Zylinder konnten sie stückzahlenmässig während ihrer ganzen neunjährigen Produktionszeit nicht konkurrieren, zudem wurden sie im Lauf der Zeit hausintern durch neuere Modelle bedrängt. Als ausgereifte, höchst kultivierte und hervorragend verarbeitete Wagen hatten die «Nürburg» aber eine treue Anhängerschaft, die sich weder durch den einfach konstruierten Motor, das altertümliche Starrachsfahrwerk noch durch die Holzspeichenräder verunsichern liess. Schliesslich waren alle diese Dinge hervorragend aufeinander abgestimmt – und darauf, das wusste man schon vor einem Dreivierteljahrhundert, kommt es schliesslich an.

Der hochbeinige Ur-Nürburg war schon bei seiner Verkaufslancierung 1928 mindestens formal veraltet

Auf die massiv überarbeitete Version von 1929 folgten 1934 und 1935 Karosserieretuschen im Bereich Stossstange, Kühlermaske, Moe, Kotflügel und Windschutzscheibetorhaube

Die letzte Entwicklungsstufe zeigte eine deutlich modernere Kühlermaske, die – wie die Windschutzscheibe – stark schräg gestellt war

1939 erhielt der Wagen, der nur nun 500 N hiess, eine moderne Stossstange mit breiter weisser Gummieinlage und Hörnern

Fotos: ©Daimler AG

Veröffentlicht am:
16:11:39 21.02.2012

Autor:
Hans Peter Würsten

Letzte Aktualisierung
17:21:38 21.02.2012