



SIEMENS
Ingenuity for life

Der Protos: Siemens als Automobilproduzent

Wer hätte das gedacht? 1986 stellt der damalige Vorstandsvorsitzende der Siemens AG Karlheinz Kaske in einem Gespräch mit dem *Spiegel* klar: „Eines können Sie sicher sein, wir werden nie eine Automobilfirma kaufen.“ Ob er dabei im Hinterkopf hat, dass Siemens schon einmal eine Automobilfirma übernommen und das Geschäft nach einem Vierteljahrhundert wieder aufgegeben hat? Wir wissen es nicht... aber eines ist sicher: Siemens hinterlässt zumindest eine kleine Duftmarke in der Geschichte des Automobils: den „Protos“.

Im Grunde beginnt der Automobilbau bei Siemens schon mit Werner von Siemens: Nachdem der Unternehmensgründer 1879 seine erste elektrische Eisenbahn in Berlin vorgeführt hat, denkt er über die weitere Produktion von Bahnen hinaus auch an die Entwicklung von „Straßenwagen“. Mehr noch: Da Werner von Siemens noch viel Entwicklungsarbeit bei den elektrischen Bahnen sieht, will er das Geschäft zunächst auf die von ihm „Elektromote“ genannten Fahrzeuge konzentrieren. Denn diese würden – so schreibt er in einem Brief an seinen Bruder Friedrich 1881 – „der billigen Anlage wegen am ehesten reussieren“.

„Elektromote“ und Obus – der erste Schritt in die kommerzielle Elektromobilität

Hier täuscht sich der sonst so weitsichtige Unternehmer: Die elektrischen Bahnen erleben einen rasanten Aufschwung; immer mehr Städte wollen ihren Nahverkehr durch das neue Transportmittel modernisieren.



SIEMENS
Ingenuity for life

Die „Elektromote“ sowie der auf ihrer Basis weiterentwickelte Oberleitungsbus (Obus) haben schwer mit den unzureichenden Verkehrswegen und technischen Problemen der damaligen Zeit zu kämpfen. So dauert es bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts, bis eine erste kommerzielle Obus-Linie in Sachsen eingerichtet werden kann.

Die Electricitäts-Aktiengesellschaft vormals Schuckert & Co. (EAG) fertigt bereits Ende des 19. Jahrhunderts erste Elektromobile, zum Beispiel die sogenannte Schuckert-Droschke. 1903 übernimmt Siemens & Halske die EAG und führt sie mit den eigenen Starkstromabteilungen zusammen. Das neue Unternehmen firmiert unter der Bezeichnung „Siemens Schuckertwerke“ (SSW) und setzt die EAG-Aktivitäten auf dem Gebiet des Automobilbaus fort. Dabei konzentriert man sich zunächst auf den Bau von Elektromobilen.

Nachdem es gelungen ist, geeignete Akkumulatoren für elektrische Fahrzeuge herzustellen, errichten die Siemens-Schuckertwerke 1905/06 ein Automobilwerk an der Motardstraße in Berlin-Siemensstadt. Ein Jahr später werden auf der Internationalen Automobil-Ausstellung in Berlin die ersten Fahrzeugmodelle präsentiert: Zusätzlich zu „Staddroschken“ wie der „elektrischen Viktoria“ sind auch „Lieferungswagen“, „Hotel-Omnibusse“ und sogar ein „elektrischer Lastwagen“ mit einer Nutzlast von rund zwei Tonnen im Angebot. Um möglichst bald praktische Erfahrungen über den Einsatz der Fahrzeuge sammeln zu können, beginnt SSW, Kontakt zu lokalen Fuhrunternehmen zu knüpfen. Bis 1911 betreibt man in Berlin sogar ein eigenes Transportunternehmen namens „Fortschritt“. In Wien fährt ein eigener elektrischer Omnibus regelmäßig aus der Innenstadt zu den Wiener Siemens-Werken.



Elektrofahrzeuge auf dem Vormarsch
– Luftaufnahme des Automobilwerks
in Berlin-Siemensstadt, 1907



SIEMENS
Ingenuity for life

Fortschrittlich, aber zunächst unrentabel – hoher Stromverbrauch, geringe Reichweite

Die gewonnenen Erkenntnisse sind zwiespältig: Elektromobile erweisen sich nur unter ganz bestimmten Voraussetzungen als wirtschaftlich: Auf Strecken unter 30 Kilometern Länge bleibt der „Pferdebetrieb“ rentabler, bei über 70 Kilometern Länge ist der Betrieb von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor günstiger. Darüber hinaus wird der wirtschaftliche Betrieb leicht durch schlechte Straßenverhältnisse wie Steigungen oder durch Schneefall gestört. Dann erhöht sich der Stromverbrauch der Batterie, was die Reichweite des Elektrofahrzeugs oder die Maximalgeschwindigkeit negativ beeinflusst.

Als Konsequenz aus diesen Praxiserfahrungen wird zusätzlich zum Elektromobilbau bereits zum Jahreswechsel 1907/08 die Fertigung von Fahrzeugen mit „gemischten Systemen“ (heute als Hybrid-Systeme bekannt) aufgenommen. Wenig später folgt die Produktion von Kraftfahrzeugen mit Verbrennungsmotor. Das erste Fahrzeug dieser Art ist der „Typ G“: Das Automobil ist zunächst mit einem 6-PS-, später mit einem 8-PS-Motor ausgerüstet, den eine Fremdfirma zuliefert. Nachdem in verschiedenen Abteilungen des Gesamtunternehmens der Bedarf an Verbrennungsmotoren immer größer wird, beginnt das Blockwerk von Siemens & Halske mit dem Bau von Motoren aus eigener Entwicklung. Infolgedessen stellt SSW ab 1908 den Bezug von Fremdmotoren ein und greift auf die Fabrikation der Schwestergesellschaft zurück.



Protos Typ G II – mit Verbrennungsmotor aus eigener Fertigung

Der Konkurrenz voraus – die Marke „Protos“ erobert den Automobilmarkt

Parallel zu den technischen Fortschritten gelingt dem Automobilwerk im Herbst 1908 ein „Marketing-Geniestreich“, der die Automobilfertigung von SSW schnell weltweit bekannt machen wird: Die Berliner Motorenfabrik Protos stellt seit 1899 eigene Kraftwagen mit Verbrennungsmotor her.



SIEMENS
Ingenuity for life

Im Frühjahr 1908 gewinnt einer ihrer Wagen eine Konkurrenzfahrt um die Welt – und „Protos“ ist in aller Munde. Als sich wenig später die Gelegenheit bietet, die Motorenfabrik zu übernehmen, greifen die Verantwortlichen bei SSW zu und konzentrieren nunmehr den gesamten Fahrzeugbau unter der eingeführten Marke Protos im Automobilwerk am Nonnendamm.

Zunächst versucht man, mit dem Angebot vieler unterschiedlicher Wagentypen die Wünsche der Kunden möglichst gut zu erfüllen. Diese Strategie erfordert jedoch viel individuelle und damit kostenintensive Einzelfertigung und lässt wenig Spielraum für Plattformlösungen, geschweige denn eine Massenproduktion. Deshalb wird die Produktpalette bald wieder auf einige wenige Pkw-Modelle reduziert. Doch der Transportbedarf innerhalb des Gesamtunternehmens wird immer größer, und die Nachfrage der Kunden und – ab 1914 – des Militärs wächst. Deshalb wird parallel mit der Entwicklung und Produktion von Lastwagen begonnen. Vertrieben werden die unterschiedlichen Fahrzeugtypen durch die im März 1911 gegründete Protos Automobile GmbH; der Verkauf erfolgt durch autorisierte Vertreter, die Technischen Büros der SSW oder deren Tochtergesellschaften im Ausland.



Zum Großteil Handarbeit – die Fertigung der Protos-Fahrzeuge am Berliner Nonnendamm, 1913

Den SSW fehlen indes die Erfahrungen und Kenntnisse eines Automobilunternehmens, und es gelingt dem Unternehmen nur wegen der kriegsbedingt hohen Nachfrage, überhaupt mit Gewinn zu arbeiten. Dessen ungeachtet betreibt man über Jahre hinweg intensive Entwicklungsarbeiten, sodass die Protos-Fahrzeuge in der Fachwelt stets einen guten Ruf genießen. Als aber ab 1925 nach der Aufhebung fast aller Importbeschränkungen verstärkt amerikanische Fahrzeuge auf den deutschen Markt drängen, verschlechtert sich die Marktlage für die SSW und Protos dramatisch.



SIEMENS
Ingenuity for life

Um mit den in Massenproduktion gefertigten und damit günstigeren amerikanischen Modellen mithalten zu können, wären hohe Investitionen in das unsichere Geschäftsfeld erforderlich. In einer Aktennotiz anlässlich einer Bilanzbesprechung wird dazu festgehalten: „Die Klagen aller Büros gehen dahin, dass das Protosgeschäft immer unwirtschaftlicher wird, weil die Lieferfähigkeit des Wagens zu gering ist. Es wird immer wieder betont, wie beliebt der Protoswagen ist und welche Gewinnchancen in dem Verkaufsgeschäft stecken könnten.“ Entsprechend drängen die Verantwortlichen des Automobilwerks darauf, die notwendigen Investitionen zu tätigen, und argumentierten: „Wirtschaftlich scheinen uns Kapitalinvestitionen gerechtfertigt, weil bisher der Protoswagen sich so bewährt hat, dass er bei entsprechender Fabrikationsleistung einen sicheren Markt hat.“ Dieser optimistischen Einschätzung steht jedoch ein Verlust von mehr als drei Millionen Reichsmark im Geschäftsjahr 1925/1926 gegenüber – ein Umstand, den die SSW-Leitung nicht ignorieren kann und deshalb ein Jahr später beschließt, die eigene Automobilproduktion aufzugeben. Die Protos-Fabrikation und ihr Kundenstamm werden mit der Nationalen Automobil-Gesellschaft (N.A.G.) vereinigt, die nach Auslaufen der bestehenden Produktionsreihen die weitere Fertigung der Protos-Fahrzeuge sowie die Wartung der vorhandenen Typen in ihren Werkstätten übernimmt.

Im Gegenzug kann sie die Geschäftsstellen der SSW im In- und Ausland für ihren Vertrieb nutzen. Doch auch diese Maßnahmen bringen keine wirkliche Entlastung, und so muss die N.A.G. 1934 ihre Produktion einstellen. Damit ist auch die Geschichte der Automobilproduktion von Siemens zu Ende. Und bestimmt hat sich Karlheinz Kaske während des Interviews 1986 an diese schwierige Episode der Siemens-Geschichte erinnert.

Weitere Informationen

www.siemens.com/geschichte



Vom guten Ruf profitieren –
Werbeanzeige für Protos-
Kraftwagen, 1926