



eine Hauptrolle bei Motoren mit hoher Tourenzahl.“ Der größere Abstand zwischen den Zylindern ließ genügend Raum für eine fünffache Kurbelwellenlagerung. Die Lagerdeckel für das erste und fünfte Hauptlager waren Bestandteil der abnehmbaren Aluminiumölwanne, bei den anderen drei wurden sie einzeln aufgesetzt. Die Lager selbst bestanden aus Bronzeschalen, auf die als eigentliche Lagerfläche eine Weißmetallschicht aufgetragen war.

Die Kurbelwelle war in einem Stück aus einem Stahlblock gedreht und trug keine Ausgleichsgewichte. Die Kolben aus dünn-

wandigem Stahl saßen auf Pleuelstangen im Doppel-T-Profil, die vierfach verschraubte Lagerdeckel aufwiesen. Öltaschen in diesen Pleuelfüßen tauchten in Tröge am Ölwannenboden ein und sorgten dadurch für die Schmierung der Gleitlagerschalen. Die wichtigen Stellen im Motor wurden über den, von Porsche bevorzugten, Friedmann-Schmierungsapparat mit seinen mehreren Pumpkolben stets mit Frischöl aus dem Vorrattank beliefert. Auf den ersten Blick erschien dieses System einer Druckumlaufschmierung unterlegen zu sein, der Ölverteiler versorgte jedoch die Schmierstellen stets mit frischem, sauberen Schmierstoff. Ferdinand Porsche zog

dies einem Ölkreislauf vor, in dem auch schädliche Schmutzpartikel zirkulieren konnten.

Die vier einzelnen Krümmerrohre an der linken Motorseite mündeten unten in einen gemeinsamen Auspufftopf, von wo aus die Auspuffgase durch ein langes Rohr zum Fahrzeugheck weitergeleitet wurden. Die Krümmer wurden mit großen Überwurfmuttern an den Ventilgehäusen verschraubt, ebenso wie die Ansaugleitungen auf der gegenüberliegenden Motorseite. Die gleichmäßige Zufuhr des Verbrennungsgemischs wurde mit einer zweifachen Aufteilung der Ansaugkrümmer gewährleistet. Nach

dem Vergaser gabelte sich die Leitung zum erstenmal und gab dann das Gemisch über zwei weitere gegabelte Rohre direkt auf jedes Ventilgehäuse ab. An einigen Motoren wurde ein gerades Ansaugrohr mit vier Mündungen verwendet. Am Übergang vom Vergaser zum Ansaugkrümmer wurde ein Kühlwassermantel zur Gemischvorwärmung angeordnet. Dies war nötig, um, wie Porsche sagte, „den Vergaser am Einfrieren zu hindern.“

Abgesehen von einer Vergaservereisung zielte Ferdinand Porsche auf eine Versorgung mit möglichst kühler Ansaugluft ab. „Durch die Ansaugung kalter Luft“, sagte er, „ist es möglich, ein größeres Quantum explosiblen Gemenges in den Explosionsraum zu bringen, als dies bei Warmluftansaugung der Fall ist.“ Porsches eigener, kompakter Spritzdüsenvergaser war als Mittelstück der Ansaugkrümmeranlage ausgeführt. Die Gemischzusammensetzung wurde über eine Ledermembrane geregelt, die den Luftschieber in Abhängigkeit vom Unterdruck im Ansaugkrümmer steuerte. Durch den Austausch der einzelnen Komponenten und die Anpassung des Federdrucks an der Membrane ließen sich weitere Einstellungen vornehmen.⁸ Nach einem ersten Druckaufbau mit einer Handpumpe sorgte der Auspuffgasdruck aus einem der Zylinder für die Kraftstoffzufuhr aus dem Benzintank.

Durch die Verwendung großer Ventilquerschnitte konnte auf radikale Steuerzeiten verzichtet werden. Die Ventilöffnungszeiten überschritten sich nicht, womit ein guter Drehmomentverlauf bis hin zur Höchstdrehzahl von 2300 U/min sichergestellt war. Bei 1000 U/min standen 32 PS und 22,8 kp/m zur Verfügung, bei einer Drehzahl von 1900 U/min waren es 86 PS. Die maximale Leistung von 95 PS stellte sich bei 2100 U/min ein, das maximale Drehmoment von 32,8 kp/m 100 Umdrehungen früher. Im Jahr 1910 war das eine außergewöhnlich hohe spezifische Leistung, wenn nicht gar die höchste bis dahin erzielte Literleistung eines Verbrennungsmotors. Dieses Ziel wurde ohne größere Umstände bei einem Motor erreicht, der für die Anforderungen einer Langstrecken-Rallye konzipiert war.

Von Wiener Neustadt aus führte die in südwestlicher Richtung parallel zu den Bahngleisen nach Neunkirchen verlaufende Hauptstraße über einen 13 km lang völlig gerade verlaufenden Streckenabschnitt. Neunkirchner Allee genannt, war dies Ferdinand Porsches Hochgeschwindigkeitstestpiste. Als er im April 1910 den ersten fertiggestellten Wagen für die Prinz-Heinrich-Fahrt dort ausprobierte, fuhr er nahezu 130 km/h, was für einen Tourenwagen mehr als beachtlich war. Porsche kannte die Flieger auf dem nahegelegenen Flugplatz recht gut und lud einen von ihnen zu einer Probefahrt ein. Igo Etrich, durch seine frühen Flugversuche mit seiner „Taubе“ bekannt geworden, hatte seine Aktivitäten gerade zwei Monate zuvor auf das Steinfeld, nordwestlich von Wiener Neustadt verlagert. Porsche und Etrich hatten bereits eine Zusammenarbeit für Luftfahrtprojekte begonnen, jetzt aber war die Meinung des Fliegers zu einem ganz anderen Thema gefragt.

Igo Etrich saß also bei einer schnellen Jagd über die Neunkirchner Allee auf dem Beifahrersitz des Austro-Daimler. Er schrieb später dazu in seinen Erinnerungen: „Nach dieser Fahrt fragte mich Porsche über mein Urteil. Ich sagte ihm, daß der Motor sehr gut,

8. Porsche ließ Proben des offiziell verwendeten Kraftstoffs besorgen, um bei den abschließenden Prüfstandsläufen die Vergaser entsprechend einstellen zu können.

aber die Karosserieform falsch wäre, denn der Wagen ziehe einen starken Luftwirbel hinter sich her, der das Tempo herabsetze. Ferner sagte ich, daß, wenn ich dem Rumpf meiner ‚Tauben‘ eine ähnliche Form geben würde, mein Flugzeug keinen Hupfer machen könnte. Ich empfahl ihm, versuchsweise das Wagenheck mit einer Blechhaube zu versehen, die einen günstigen Luftablaß gewährleistet. Daraufhin wurde der Wagen stromlinienförmig verkleidet und es zeigte sich, daß der Motor über die zulässige Tourenzahl durchging, weshalb das Übersetzungsverhältnis geändert werden mußte.“⁴⁹

Die Neunkirchner Allee war also nicht nur Ferdinand Porsches Teststrecke, sondern nun auch sein Windkanal geworden. „Man glaubt gar nicht, wieviel Kraft auf die Luftwiderstände verwendet

9. In zahlreichen Berichten wird der Karosserieentwurf Ernst Neumann-Neander (auf den Tag genau vier Jahre älter als Ferdinand Porsche) zugesprochen. Die existierende Zeichnung gleicht jedoch der fertiggestellten Karosserie kaum, und das von Etrich vorgeschlagene Heck fehlt ganz. Es ist deshalb anzunehmen, daß die endgültige Ausführung hauptsächlich von Igo Etrich beeinflußt wurde.



VORHERIGE SEITE: Graf Schönfelds Besatzung wechselt den rechten Hinterreifen am Austro-Daimler-Werkswagen bei der Prinz-Heinrich-Fahrt 1910. Der Graf war ein treuer Mitstreiter für Fischer und Porsche bei allen ihren Einsätzen.

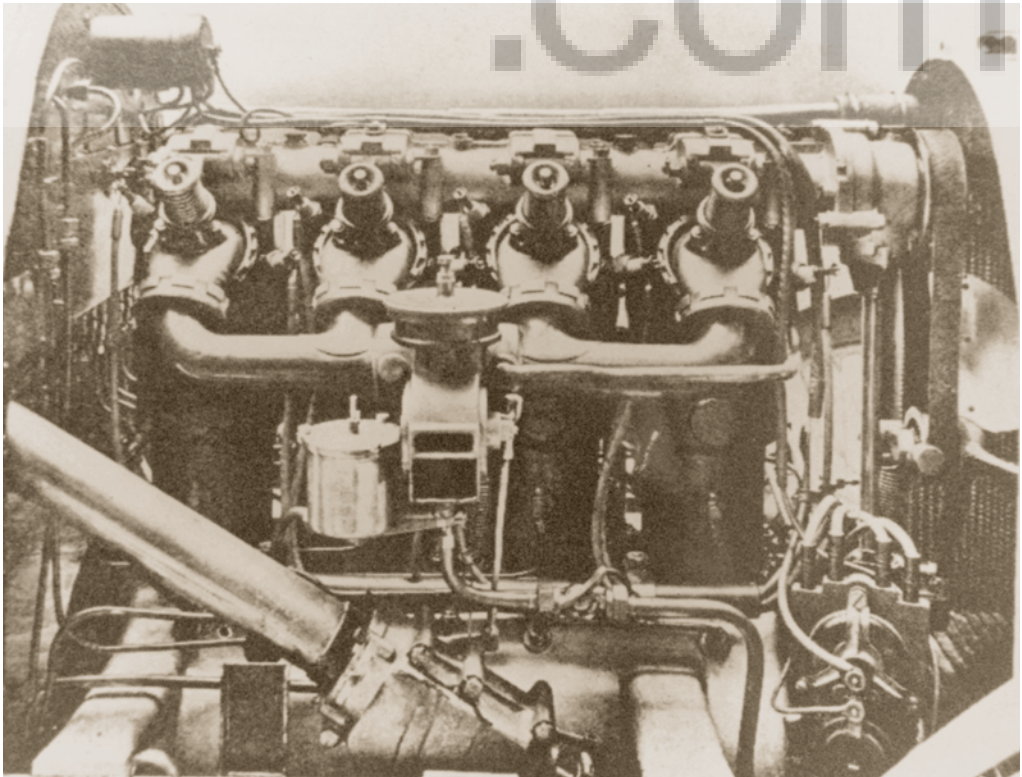
LINKS: Severin Schreiber, der Direktor der neuen Austro-Daimler-Niederlassung in Wien, belegte mit diesem Flachkühler-Modell Platz 33 bei der Prinz-Heinrich-Fahrt 1910.

UNTEN: Heinrich Graf Schönfeld fuhr mit diesem weißen Wagen mit Spitzkühler auf den dritten Platz und vervollständigte damit den Dreifachsieg der Austro-Daimler-Werkswagen bei der Prinz-Heinrich-Fahrt 1910.



OBEN: Ferdinand Porsche hatte es in der Vorbereitung an nichts fehlen lassen, um diesen roten Austro-Daimler an der Spitze der Prinz-Heinrich-Fahrt zu sehen. Eduard Fischer überließ den Sieg jedoch gerne dem Mann, der so hart dafür gearbeitet hatte.

RECHTS: Einige der Austro-Daimler bei der Prinz-Heinrich-Fahrt 1910 wiesen diesen vereinfachten Ansaugkrümmer auf, wie er später auch bei der Serienversion von Porsches siegreichem 5,7 l-Vierzylinder verwendet wurde.





LINKS: Die österreichischen Helden der Prinz-Heinrich-Fahrt 1910 wurden mit ihren Ehrenpreisen abgelichtet: sitzend von links, Heinrich Graf Schönfeld, Ferdinand Porsche und Eduard Fischer; dahinter die anderen Mitglieder der Mannschaft, Dr. Grohmann, Graf B. Schönfeld, H.C. Hanson, F. Schreiber, Major von Bolzano, Dr. Havak, Leutnant Schuster, Ingenieur C.C. Friese, Severin Schreiber und Benno Brauda.

BentleyPublishersTM.com



LINKS: Porsches bekränzter Austro-Daimler läuft nach der hart umkämpften Prinz-Heinrich-Fahrt 1910 vor dem Savoy-Hotel in Bad Homburg ein; Aloisia saß hinter ihm, zusammen mit dem offiziellen Beobachter, während sein verletzter Chauffeur auf dem Beifahrersitz mitfuhr.



werden muß“, berichtet er. „Nach meinen Berechnungen müssen bei Wagen von der Stärke und Schnelligkeit der österreichischen Daimler trotz aller sorgsam ausgeklügelten Detailkonstruktionen nicht weniger wie 60 bis 65 PS für die Überwindung des Luftwiderstandes aufgewendet werden.“

Seinen zahlreichen aerodynamischen Verfeinerungen am Prinz-Heinrich-Wagen schrieb Porsche eine Verbesserung der Höchstgeschwindigkeit um 10 km/h zu. Er versah dafür zahlreiche Bauteile mit Verkleidungsblechen. „Die Vorderachse, die Laternenstreben, der Auspufftopf, alle diese Organe haben Fischform“, erklärte er. Er hätte ebenso Kotflügelstreben, Hinterachse und den Karbidbehälter für die Lichtanlage aufzählen können. „Das heißt, sie zeigen an ihrer Frontseite eine stärkere, aber abgerundete Form und laufen nach hinten spitz zu. Im ersten Augenblick scheint diese Unordnung in der Formgebung nicht ganz logisch, sie ist es aber trotzdem, wie ich bei meinen Versuchen gesehen habe. Es ist ein großer Unterschied, ob man diese Fischform wählt oder – wie dies von vielen Konstrukteuren gemacht wurde – den Wagen scharfe Kanten gibt, die die Luft durchschneiden. Dies scheint logischer, ist aber weniger vorteilhaft. Bei dem fischförmigen Körper wird die Luft verdrängt und ihr Zusammenschließen drückt gewissermaßen den Wagen nach vorwärts.“

Ferdinand Porsche war nicht der einzige, der in Berlin aerodynamisch gestaltete Automobile an den Start brachte. Brennabor

erschien mit Karosserien in Form eines Torpedos, Mercedes mit Pfeilform und Benz, ganz besonders glattflächig, mit Kühlerverkleidungen, Scheibenrädern und einem Stromlinienheck gemäß Igo Etrichs Empfehlungen. Bei vielen Fahrzeugen war der Karosserie-Querschnitt kelchförmig ausgeführt: oben breit, um die Vorschriften der Prinz-Heinrich-Fahrt einzuhalten, nach unten zur Verringerung des Luftwiderstands jedoch schmaler werdend. Bei den drei Werkswagen von Austro-Daimler war dies der Grund für die auf 700 mm reduzierte Rahmenbreite. Der Radstand betrug bei allen teilnehmenden Austro-Daimler einheitlich 3055 mm.

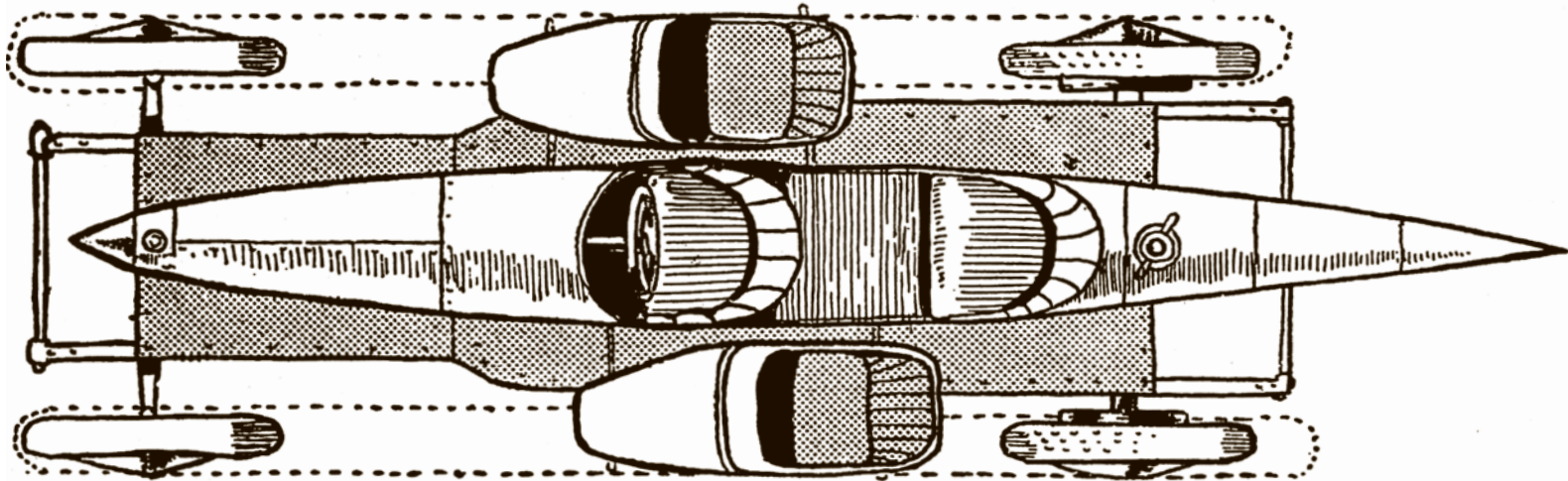
Mit ihrer Karosserie in Kelchform, die wie im Vorjahr wieder von Jacob Lohner & Co. stammte, unterschieden sich die Austro-Daimler kaum von ihren Gegnern, doch an keinem anderen Wagen gab es eine solche Detailversessenheit wie an Porsches Werkswagen zu entdecken. „Ich bin bei meinen Daimler-Wagen so weit gegangen, daß ich sogar jede einzelne Mutter an den Kotflügeln verschalt habe, um der Luft keine Angriffsfläche zu bieten“, gestand der Konstrukteur. Die Unterseite des Wagens wurde komplett abgedeckt, Verkleidungen wurden auch für die Hartford-Reibungsstoßdämpfer und die Kettenräder angefertigt.

Auf der Neunkirchner Allee fanden Mitte Mai Probefahrten für interessierte Amateurfahrer statt, die, wie man hoffte, einen Wagen kaufen und bei der Prinz-Heinrich-Fahrt einsetzen würden. Dazu standen zwei der Wagen mit normalen, eckigen Kühlern zur

SEITE GEGENÜBER: Heute findet ein parkender Ferrari oder Lamborghini zahlreiche Bewunderer, 1911 in London galt die ganze Aufmerksamkeit dem Austro-Daimler 22/80, der Serienversion des Prinz-Heinrich-Siegers und einer der schnellsten Wagen seiner Zeit.

RECHTS: Das Titelblatt der Wiener AAZ spiegelte am 19. Juni 1910 den berechtigten Stolz über den Triumph österreichischer Technik mitten in Deutschland wider. Porsche stand im Zentrum des Interesses, mit Eduard Fischer und Graf Schönfeld bildete er fortan das „Eiserne Team“.

UNTEN: Diese Skizze zeigt angeblich eine Weiterentwicklung, die Ferdinand Porsche verwendet haben könnte, hätte Austro-Daimler an der Prinz-Heinrich-Fahrt 1911 teilgenommen. Obwohl es recht weit hergeholt erscheint, könnte die besondere Sitzanordnung durchaus dem Reglement entsprochen und erhebliche aerodynamische Vorteile geboten haben.



Verfügung. In den Vorberichten zur Prinz-Heinrich-Fahrt wurde dieses Modell als der zu erwartende Werkswagen von Austro-Daimler beschrieben; die tatsächliche Ausführung blieb bis zur letzten Minute verborgen. Mit ihren Spitzkühlern und aerodynamisch gestalteten Heckpartien hatten sie dann in Berlin einen umso sensationelleren Auftritt, und das noch bevor die Motorhauben geöffnet wurden und den Blick auf die Spitzentechnologie des Jahres 1910 freigaben.

ZUM KREIS DER FAVORITEN FÜR DIE dritte Prinz-Heinrich-Fahrt zählten die ähnlich spektakulären neuen Wagen von Benz aus Mannheim, der Siegermarke des Vorjahres. Der Sieger von 1908, Opel, stellte allein 20 Wagen im Teilnehmerfeld, einen davon mit der einzigen Frau am Steuer, Lili Sternberg. Die Rennfahrer Willy Pöge und Camille Jenatzy waren die Stars des Mercedes-Teams, während die zunehmende internationale Bedeutung des Wettbewerbs durch Beteiligungen seitens Vauxhall, Mathis, Fiat, Berliet und Bugatti – mit Ettore Bugatti persönlich am Steuer – unterstrichen wurde.

Eduard Fischer und Ferdinand Porsche war es gelungen, einige Kunden für ihre aufregenden neuen Modelle zu finden. Zusätzlich zu den drei Werkswagen sollten sich weitere sieben Austro-Daimler am Start einfinden. Einen davon steuerte ein Ungar namens Eugen von Baruch. Er mußte am ersten Etappenziel, Braunschweig, so umfangreiche Reparaturen vornehmen, daß er am nächsten Tag nicht rechtzeitig fertig wurde. Das bedeutete Wertungsausschluß, aber von Baruch konnte schließlich den Wagen wieder in Gang setzen und fuhr die gesamte Tour bis ins Ziel mit. Den Austro-Daimler von Robert Voight fuhr Benno Brauda aus Düsseldorf; er schied mit Kupplungsschaden aus dem Wettbewerb, fuhr jedoch weiter, wechselte die Gänge ohne Federbandkupplung und vertraute allein auf die flexible Kraftentfaltung des Motors.

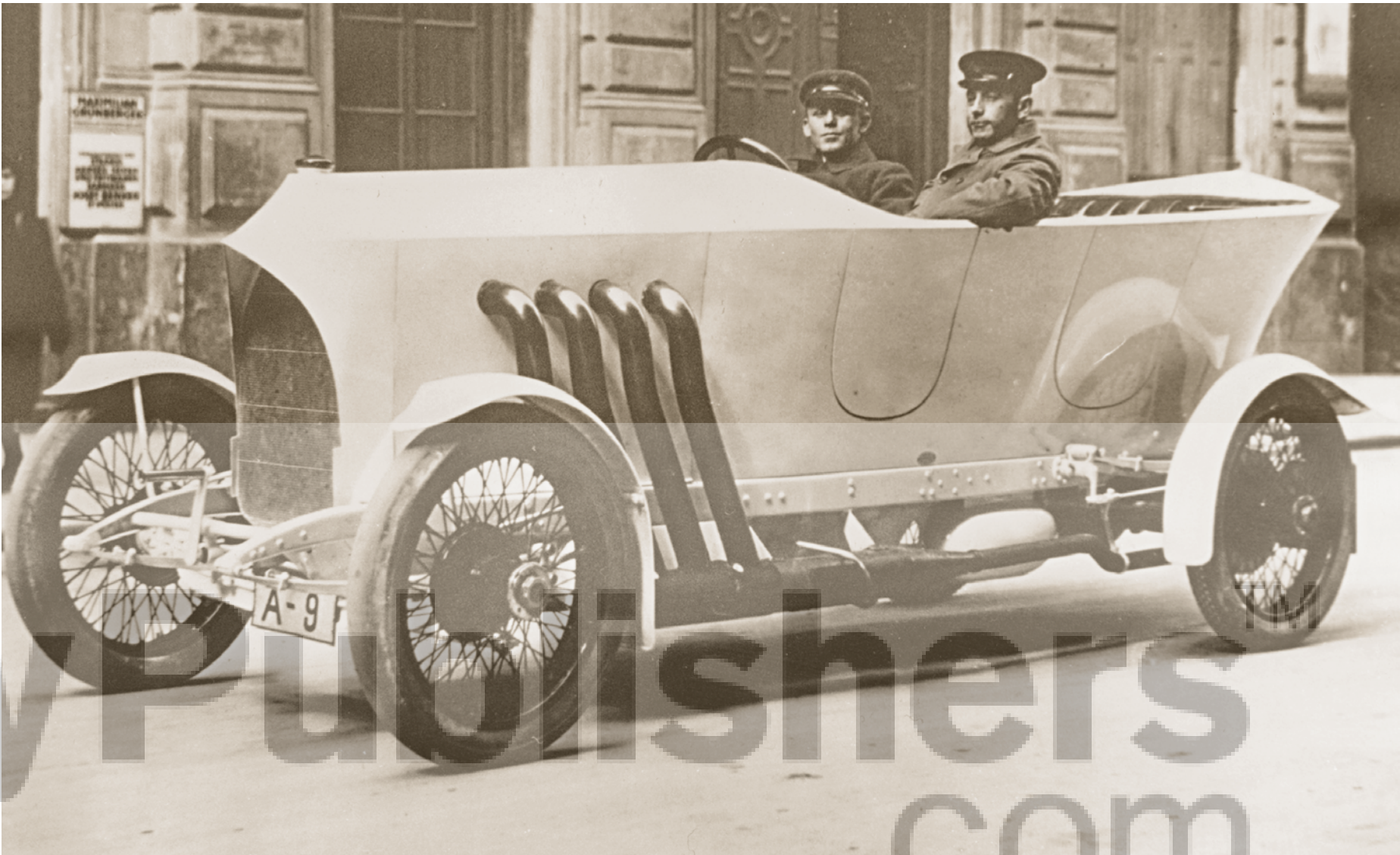
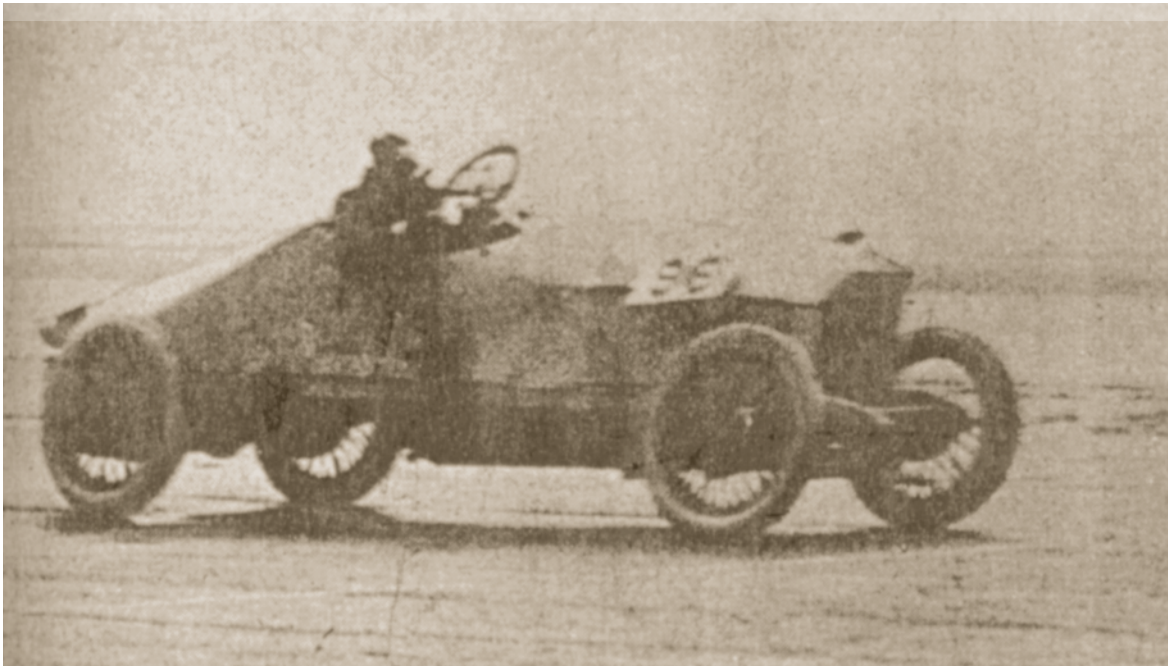
Damit verblieben fünf private Austro-Daimler in der Wertung, die Fahrer erhielten alle eine Erinnerungsmedaille für ihre erfolg-

reiche Teilnahme. Unter den 86 Fahrern, die insgesamt ins Ziel kamen, lag H.C. Hanson auf Platz 59. Er hat beim ersten Flachrennen seinen Wagen versehentlich abgebremst, als er ein geschwenktes Tuch mit einem Flaggensignal verwechselte. Im weiteren Verlauf kamen wegen eines undichten Kühlerschlauchs noch ein paar Strafpunkte dazu. Den 49. Platz belegte Graf Georg Orssich; er sagte, als einziger Teilnehmer sei er mit fünf statt der vorgeschriebenen vier Personen an Bord gefahren. Egon Ritter von Jägermayer wurde 41., den 33. Platz nahm Severin Schreiber ein, Leiter der neuen Austro-Daimler-Niederlassung in Wien.

Der bestplatzierte Privatwagen war der schwarze Austro-Daimler des alten Porsche-Kunden Siegfried Graf Wimpffen. Dieser hatte den Ingenieur C.C. Friese als Fahrer engagiert. Friese war im Jahr zuvor als offizieller Beobachter bei Porsche im Wagen und entschloß sich, 1910 selbst teilzunehmen. Er brachte den Wagen mit dem eckigen Kühler, aber ansonsten allen aerodynamischen Feinheiten, auf Rang 12 ins Ziel.

Ferdinand Porsches Bericht an anderer Stelle bietet einen guten Eindruck von den besonderen Anforderungen der Prinz-Heinrich-Fahrt. Das größte Problem für die Austro-Daimler mit ihren luftgekühlten Auslaßventilen war es dabei keineswegs, daß zu schnell gefahren wurde, sondern eher wenn es zu langsam ging. Bei den zwei Rennen war ein Benz mit 136 und 138 km/h zwar schnellster, doch die beiden Austro-Daimler lagen näher an den Richtzeiten. Eduard Fischer gewann deshalb mit 128 km/h in Genthin, Ferdinand Porsche mit 132 km/h in Heiligkreuz. Es war Eduard Fischers ausdrücklicher Wunsch, daß von ihnen beiden Porsche der Sieger sein sollte, was der Konstrukteur beim zweiten Rennen mit einer ausgezeichneten Fahrt in die Tat umsetzte.

Einem weiteren treuen Weggefährten Porsches, Graf Heinrich Schönfeld, wurde das Steuer des dritten Werkswagens anvertraut; offizieller Besitzer des Austro-Daimler war Fritz Hamburger aus Wien. Beim ersten Rennen traten Fehlzündungen auf, die später auf Wasser im Benzin zurückgeführt werden konnten. Schönfeld



SEITE GEGENÜBER: *Das Strandrennen in Fanö war Dänemarks Pendant zu Daytona/Florida. Ferdinand Porsche brachte einen Austro-Daimler 22/86 an den Start.*

DIESE SEITE: *Prinz Elias von Parma, hier als Beifahrer, gab diese herrliche Karosserie für seinen Austro-Daimler 22/86 bei der Firma Jacob Lohner in Auftrag. Mit den freistehenden Kotflügeln und der außenliegenden Auspuffanlage war dies wohl einer der aufregendsten Sportwagen seiner Zeit.*



lobte ebenfalls den flexiblen Motor und erzählte, daß er stundenlang mit 25-30 km/h im vierten Gang dahingeglitten war. Er wurde dritter mit einem deutlichen Punktevorsprung gegenüber dem Opel auf Platz vier und dem fünftplazierten Benz. Die Hauptgegner wurden entschieden in die Schranken verwiesen.

Graf Schönfeld bekam auch den Preis des Königs von Württemberg überreicht, was den Benz-Werksfahrer Fritz Erle zu der scherzhaften Bemerkung veranlaßte: „Müßt Ihr Österreicher denn nach Deutschland kommen, um uns die Preise wegzunehmen?“ Von den 16 ausgelobten Preisen fuhren die Austro-Daimler die Hälfte nach Hause, was mit einigen Transport- und Verpackungsproblemen verbunden war.¹⁰

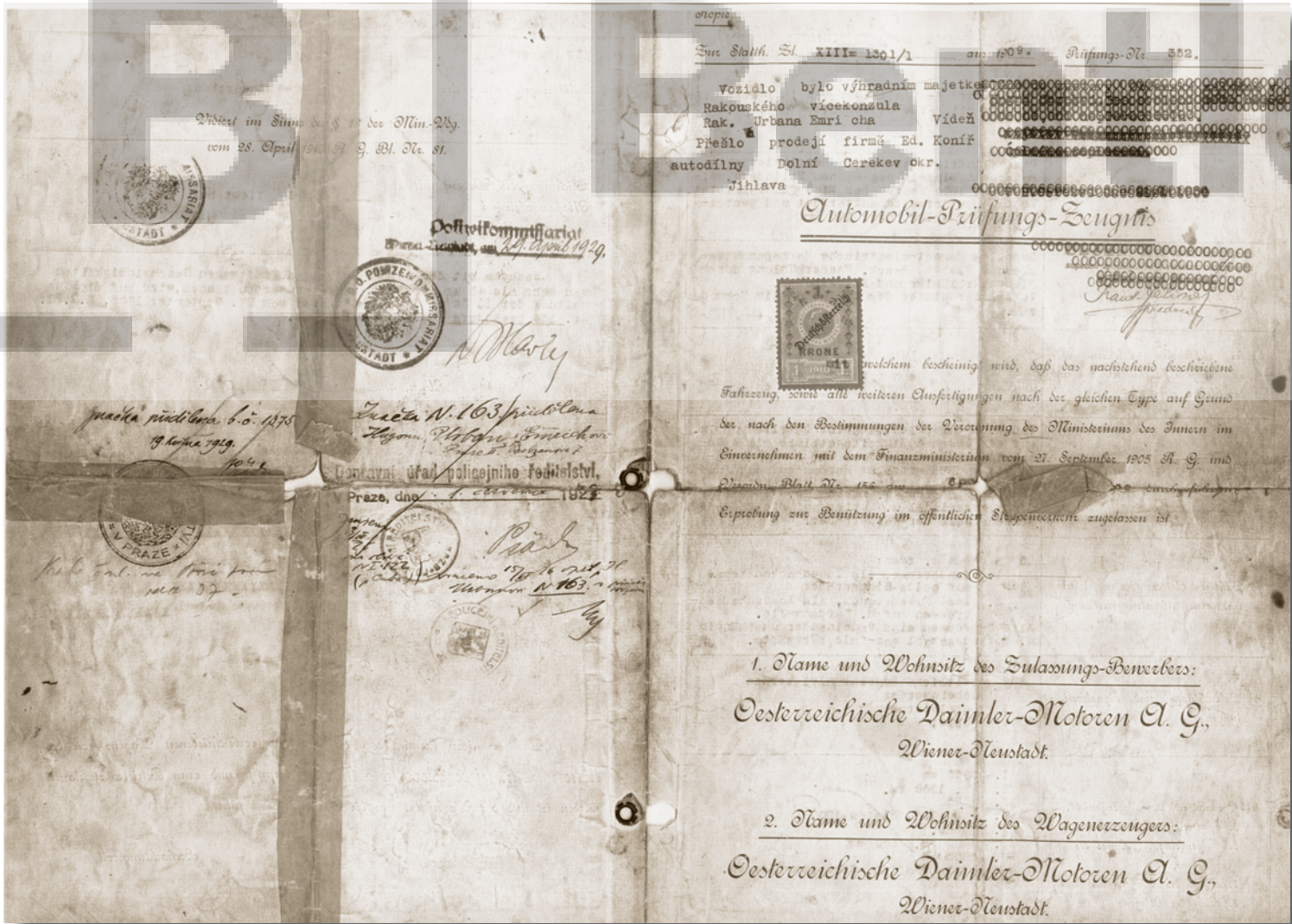
Mit Ferdinand Porsche als Sieger und Eduard Fischer auf dem zweiten Platz lag das „Eiserne Team“ natürlich auch in der Mannschaftswertung weit voraus. Porsches Besatzung mit seinem

verletzten Chauffeur und seiner Frau Aloisia an Bord hatte sich nicht gerade in Bestform gezeigt, wurde jedoch auf der Fahrt auch nicht über Gebühr strapaziert. Er gewann den Preis des deutschen Kaiserlichen Automobil-Clubs und dazu noch den Wanderpreis des Prinzen Heinrich von Preußen. Das Modell eines Tourenwagens aus massivem Silber durfte er nach einer Auslosung unter den bisherigen Gewinnern bei der Siegerehrung am 9. Juni sogar behalten. Ferdinand Porsche konnte sich nicht nur auf seine technischen und fahrerischen Fähigkeiten, sondern auch auf sein Glück verlassen.

10. Zusätzliche Preise gab es auch für die Plazierungen bei den beiden Rennen. Für seinen Sieg in Genthin erhielt Eduard Fischer den Preis der Prinzessin Heinrich von Preußen (der Ehefrau) und Porsche den Preis der Erbprinzessin Charlotte von Sachsen-Meiningen. Ferdinand Porsche bekam für den Sieg bei Colmar den Preis des Erzherzogs von Hessen, Fischer den Preis seiner Exzellenz Statthalter Graf Wedel.

VORHERIGE SEITE: Der britische Autohändler C.J. Bendall bot diesen prächtigen Tourenwagen auf dem 27/80-Chassis an. In England unterschied sich die Typenbezeichnung des Austro-Daimler-Prinz-Heinrich-Wagens von der des Herstellers.

DIESE SEITE UND SEITE GEGENÜBER: Ein originaler Zulassungsschein mit Verkaufsbestätigung für einen Austro-Daimler 22/86.

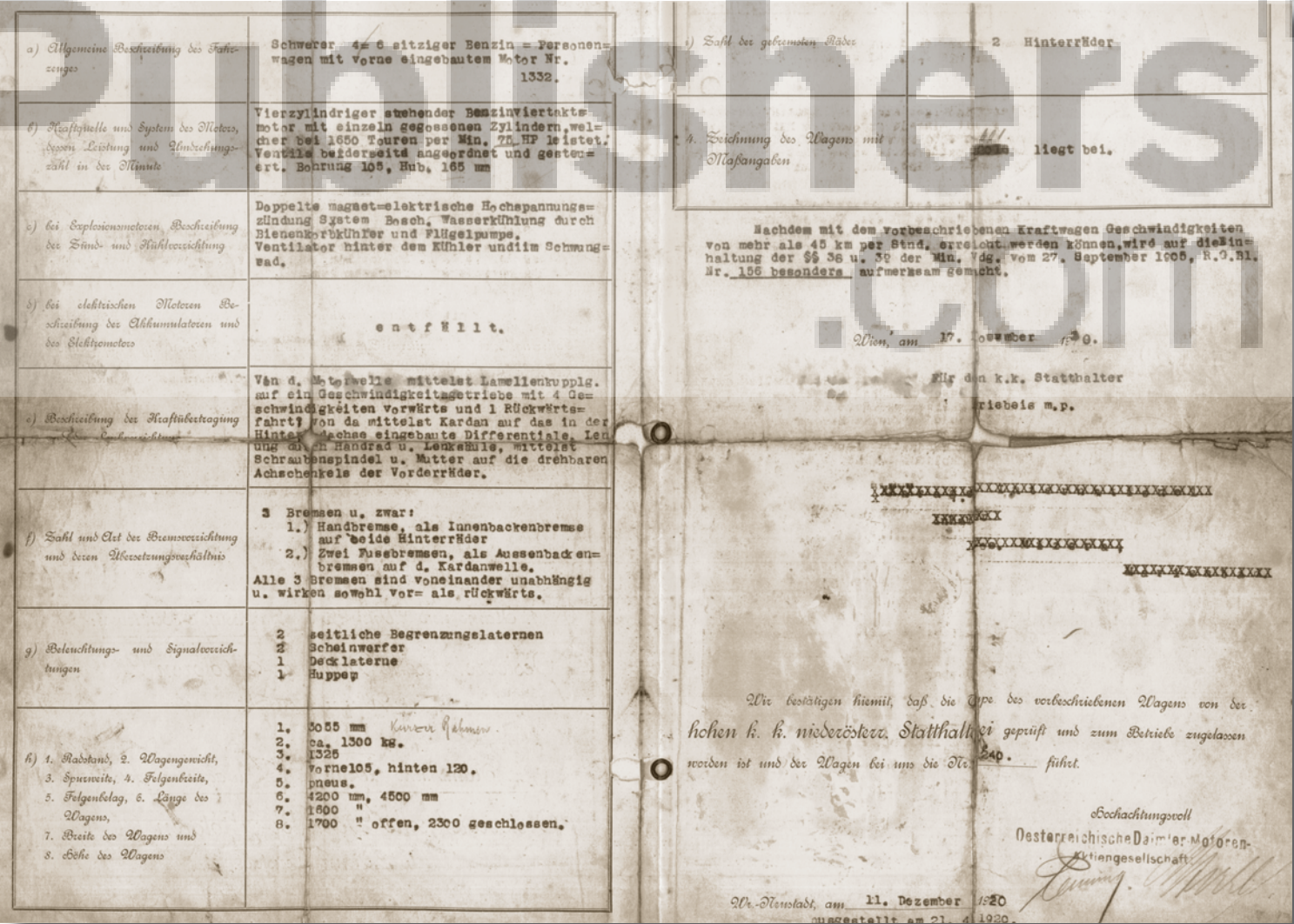


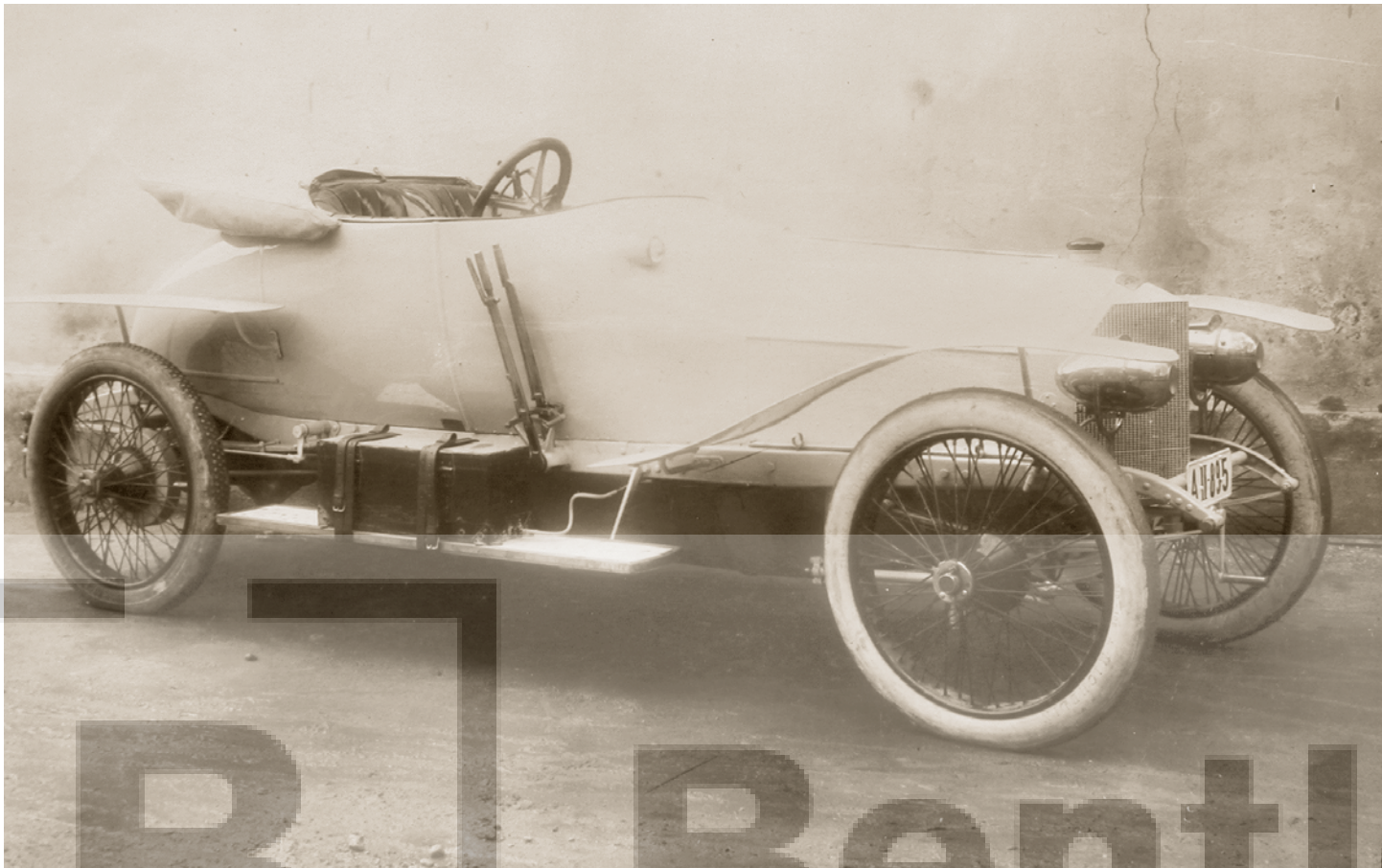
Eduard Fischer durfte auf seinen Beitrag zu diesem grandiosen Erfolg ebenso stolz sein. Mit seinem zweiten Platz gewann er den Preis des Bayerischen Automobil-Clubs. Der Firmenchef mit den scharf geschnittenen Gesichtszügen und dem stolzen Schnurrbart konnte den ehemaligen Offizier nicht verleugnen, stellte aber erneut seine Fähigkeiten als unerschütterlicher, verlässlicher und scharfsinniger Sportsmann eindrucksvoll unter Beweis.

Dem Abschlußbankett und der Preisverteilung im Kurhaus von Homburg wohnten 500 Gäste bei, sie „applaudierten immer und immer wieder“, als Porsche und Fischer gleich mehrmals hintereinander aufgerufen wurden und mit immer neuen Preisen an ihren Tisch zurückkehrten. Danach wurde der 34jährige Sieger von Gratulanten und Vertretern der Presse buchstäblich belagert. „Unter den gewonnenen Preisen fast vergraben“, berichtete die AAZ, „mußte er immer wieder die Hände der Gratulanten schüt-

teln und Frage und Antwort stehen. Es war nicht leicht, sich da den Weg zu bahnen und ungestört einige Worte zu wechseln. Direktor Porsche wußte aber auch hier den praktischen Ausweg zu finden und erklärte in einer lebenswürdigen und bescheidenen Art: „Machen Sie doch, bitte, das Interview selbst, Sie wissen ja schon, was ich meine.“ Und man wußte es wirklich oder konnte es an seinen glückstrahlenden Augen ablesen: er hatte auf den Sieg gerechnet, aber einen derartig eklatanten und durchschlagenden Erfolg seiner Wagen nicht erhofft.

Bei einem privaten Diner am selben Abend im Homburger Savoy-Hotel pries Eduard Fischer seinen Kollegen mit den Worten: „Direktor Ferdinand Porsche hat in der Prinz-Heinrich-Fahrt einen Doppelsieg gefeiert, denn er ist Fahrer und Konstrukteur des siegreichen österreichischen Daimlers in einer Person. Ein solcher Doppelerfolg ist nicht vielen Konstrukteuren beschieden, denn er setzt





eine Vielseitigkeit voraus, die sich selten in einem Menschen vereint findet, nämlich hohes technisches Können, ein feines mechanisches Verständnis, viel Energie und körperliche Geschicklichkeit.“

„Nicht vielen Konstrukteuren“, fuhr Fischer fort, „war dieser seltene Erfolg beschieden. Wenn wir zurückgehen in den Annalen der automobilistischen Geschichte, so finden wir nur Levassor, den seither verstorbenen Konstrukteur des Hauses Panhard & Levassor, Amédée Bollée, Renault und unseren einheimischen Konstrukteur Otto Hieronimus. Sie sind die einzigen, die konstruierten und für ihre Konstruktion auch den Sieg einzuheimsen vermochten. Ihnen reiht sich jetzt würdig Ferdinand Porsche an.“ Dieser Auflistung berühmter Größen konnten in den vielen Jahren seither nur wenige neue Namen hinzugefügt werden.

Der Reporter der AAZ erinnerte sich an Porsches Reaktion auf das Ergebnis der Prinz-Heinrich-Fahrt im Jahr zuvor: „Die Type 1909 war nicht schnell genug und sie interessierte ihn infolgedessen gar nicht mehr. Aber 1910, so sagte er, werde er einen Prinz-Heinrich-Wagen bauen, dem der Erfolg sicher sein müsse. Und er sagte das in seiner ruhigen gelassenen Art, die diesem einfachen klugen Menschen eigen ist; er sagte das wie jemand, der absolut davon durchdrungen ist, daß er das Richtige treffen werde, und man war versucht, ihm zu glauben, obgleich es unwahrscheinlich schien. Doch das Unwahrscheinliche ist hier einmal wieder zum Ereignis geworden.“

Einen günstigeren Zeitpunkt für die Erfolgsmeldungen hätte man gar nicht finden können, nur eine Woche nach dem Ende der Prinz-Heinrich-Fahrt öffnete die alljährliche Automobilausstellung in Wien ihre Tore. Der Sieg des „Eisernen Teams“ in Deutschland

verhalf Austro-Daimler zur Spitzenposition unter den Herstellern aus der Donaumonarchie. Der Siegerwagen stand im Mittelpunkt des Interesses, als am Donnerstag, den 16. Juni, Kaiser Franz Joseph einen Rundgang machte. Zusammen mit dem Aufsichtsratsvorsitzenden von Austro-Daimler, Direktor Marcus vom Wiener Bankverein, befand sich Ferdinand Porsche am Ausstellungsstand, um den hohen Besuch zu empfangen.

„Dieser Wagen hat die Prinz-Heinrich-Fahrt gewonnen?“ erkundigte sich Kaiser Franz Joseph. Direktor Marcus entgegnete: „Jawohl, Majestät, dies ist der Wagen, und“ – auf Porscheweisend – „hier ist Herr Direktor Porsche, dessen Geschick es gelang, den Sieg zu erringen. Er ist nicht nur der Fahrer, sondern auch der Konstrukteur des Wagens.“

„Das ist eine sehr schöne Leistung“, sagte der Kaiser, sich an Porsche wendend, „und ich gratuliere Ihnen herzlichst dazu. Es hat mich sehr gefreut, daß die heimische Produktion in dieser internationalen Konkurrenz so gut abgeschnitten hat. Der Wagen hat viel ausgehalten.“ Darüber informiert, daß die Wagen nicht nur den Wettbewerb bestritten hatten, sondern danach auch noch auf eigener Achse nach Wien zurückgekehrt waren, sagte der Kaiser: „Das ist ja eine ganz außerordentliche Leistung, und es ist sehr erfreulich, daß unsere Industrie so leistungsfähig ist.“ Bevor er den Stand verließ, fügte er noch hinzu: „Ich gratuliere Ihnen nochmals herzlichst.“

Am nächsten Tag feierte der Österreichische Automobil-Club die erfolgreiche Mannschaft. Mit Ferdinand Porsche zu seiner Rechten eröffnete der Club-Präsident, Markgraf Alexander Pallavicini den festlichen Abend mit folgendem Trinkspruch: „So ein Erfolg ist einmalig in der Geschichte des Automobilismus. Wenn man unter 121

Konkurrenten den ersten, den zweiten und den dritten Platz erzielt und zwei weitere Wagen auch noch ins Ziel bringt, dann ist das ein Erfolg, den bisher noch keine Firma errungen hat.“ Das ist nicht nur ein Sieg für diese herausragenden Fahrer und die herausragende Konstruktion ihrer Wagen, um die es hier geht, sondern auch ein Sieg für die gesamte Industrie unseres österreichischen Vaterlandes.“

Darauf entgegnete Direktor Marcus zur Linken Pallavicinis sitzend, in etwas gemäßigterem Ton, er ziehe es vor, von einem Erfolg und nicht von einem Sieg zu sprechen, denn in einem Wettbewerb wie der Prinz-Heinrich-Fahrt wurde niemand besiegt, da sich alle Wagen und ihre Fahrer in vorbildlicher Weise bewährt hatten. Marcus sprach danach über die Erwartungen, die man in die Mannschaft gesetzt hatte: „Als unsere Fahrer mit den von Direktor Porsche gebauten Wagen abfuhren, hatten wir ein positives Gefühl und den starken Verdacht, daß uns ein Erfolg sicher sein würde. In jedem Fall aber erwarteten wir nur einen Erfolg in bescheidenem Maße. Wir hofften darauf, daß der eine oder andere unserer Wagen eine gute Platzierung erreichen und möglicherweise sogar als Sieger ins Ziel fahren könnte.“

Wie sein Vorredner Pallavicini schlug auch Marcus zum Schluß nationale Töne an: „Wir haben der Welt gezeigt, daß wir uns vor dem Ausland nicht zu fürchten brauchen.“ In der übrigen Welt galt Österreich-Ungarn im Vergleich zum kämpferisch auftretenden Nachbarn Deutschland als eher fragiles Reich, das nun aber zu neuen Ehren kam. Das war dem Mann der Stunde, Ferdinand Porsche, seiner Entschlossenheit und seinem Scharfsinn zu verdanken.

Porsches Leistungen fanden weit über die Grenzen seines Heimatlandes hinaus große Anerkennung. In Deutschland bemerkte *Der Motorwagen* über den Aufwand, der mit der Verbesserung der Karosserie des Austro-Daimler getrieben wurde: „Eine umfassende und deutlich überlegene Leistung hatten die österreichischen Daimler-Wagen gezeigt, deren Karosserien den mutigsten Eindruck von allen machten. Es war klar zu beobachten, daß die Austro-Daimler-Karosserien mit peinlichster Sorgfalt vorbereitet waren.“ *The Car* in England schrieb: „Erster - Zweiter – Dritter! Was für

ein überwältigender Triumph! Dieser Wagen legt das beste Zeugnis über Herrn Porsche und die österreichische Firma Daimler ab.“¹²

„Es ist keine Übertreibung zu sagen, daß auch die Serienprodukte der Firma kaum zu übertreffen sind“, fügte *The Car* hinzu. Das war jedoch genau das Problem der Herren in Wiener Neustadt, die sich nach diesem großen Erfolg einen generellen Aufschwung bei den Verkaufszahlen ihres Unternehmens erhofft hatten. Das Interesse auf den Exportmärkten war wichtig und ließ sich durch den Erfolg in Deutschland auch entsprechend stimulieren, aber gerade unter den Käufern im Heimatland hätte man sich ein größeres Echo erwartet. Man schien unter dem Syndrom, daß der „Prophet im eigenen Land nichts gilt“ zu leiden. „Gibt es wirklich solche Leute?“ war die erstaunte Reaktion von Kaiser Franz Joseph auf der Wiener Automobilausstellung, als man ihm erklärte, daß bei den Kunden keineswegs immer die heimatischen Produkte Vorrang hätten.

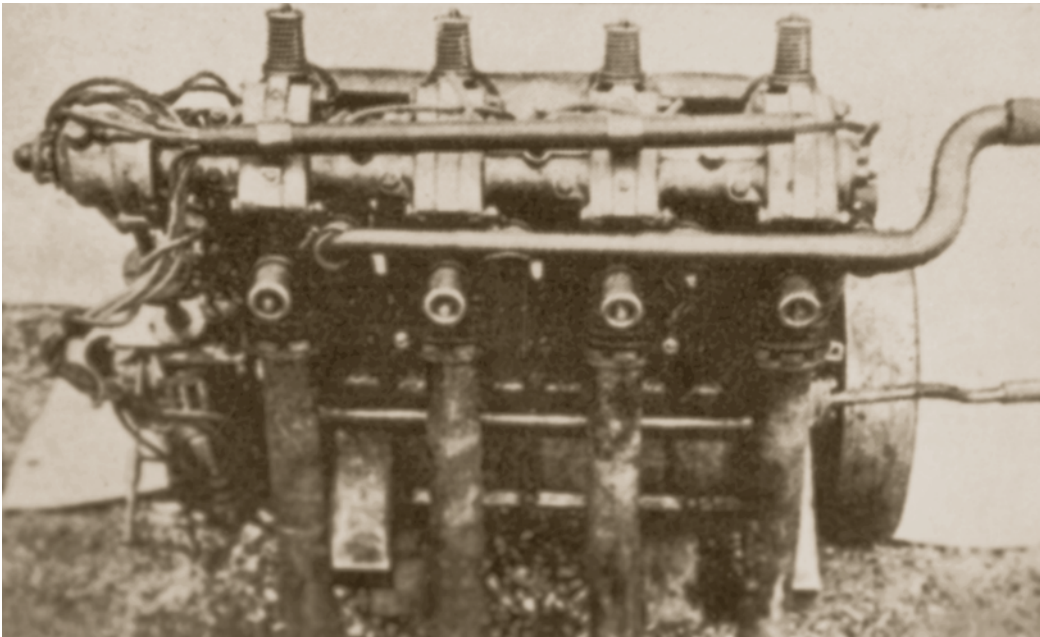
IN ERSTER LINIE FÜR DIE PRINZ-HEINRICH-FART gebaut, sollte sich Porsches sportliches Vierzylindermodell als durchaus alltagstaugliches Automobil erweisen. Graf Wimpffen stellte das als einer der ersten fest. Er fuhr seinen Wagen von Homburg zurück nach Wien und reihte ihn in seinen Fuhrpark ein. Bis September legte er

11. In der Euphorie des Augenblicks werden oft die Tatsachen verdreht. Panhard waren 1898-1900 fünf Dreifachsiege bei Rennen in Frankreich gegückt, über Distanzen zwischen 200 bis 2300 km, jedoch gegen erheblich schwächere Gegner in Teilnehmerfeldern von ein bis zwei Dutzend Wagen. Bei keinem anderen Wettbewerb vom Niveau der Prinz-Heinrich-Fahrt hatte es einen solchen Erfolg zuvor gegeben. Mit den Prinz-Heinrich-Wagen sollte Mercedes später im selben Jahr 1910 noch ein dreifacher Erfolg bei der 2880 km langen Zar-Nikolaus-Fahrt in Russland gegen weniger starke Konkurrenz gelingen.

12. Für die großartigen Wagen folgten keine weiteren Werkseinsätze. Austro-Daimler hatte 1912 eine Teilnahme beim Großen Preis von Frankreich in Betracht gezogen, verzichtete dann jedoch aufgrund der Tatsache, daß die kleineren 3,0 l-Wagen im selben Rennen, wenn auch mit getrennter Wertung, starten sollten. Das ging den Wiener Neustädtern gegen ihre Ehre.

VORHERGEHENDE SEITE
AUSKLAPP-FARBTADEL: Mit einer Zweisitzer-Karosserie war der Austro-Daimler 22/86 von 1911-14 einer der ersten richtigen Seriensportwagen. Ein solches Fahrzeug brachte Ferdinand Porsche beim Strandrennen in Fanö in Dänemark an den Start.

RECHTS: Hier sind die beiden Systeme am 22/86-Vierzylindermotor zu sehen, Magnetzündung und zusätzlich Hochspannungsspulenzündung mit Verteiler. Porsche sah dies bei einigen Motoren aus Gründen höherer Zuverlässigkeit vor.





THE AUTOCAR. ADVERTISEMENTS.—SUPPLEMENT. JUNE 3RD, 1911. XXXIX.

!!! UP VESUVIUS !!!

The final test of the new 50.60 Model Car, driven by its designer, was from Vienna over the Alps, Apennines, to Italy, and included the ascent of Vesuvius, the worst winter conditions of roads were encountered, deep snow, and gradients extraordinary, the distance covered being 2,500 miles in 10 days. On return, minute examination showed that with heavy body and full load, not the slightest strain had taken place in either engine or chassis.

EUROPE'S MOST EFFICIENT DESIGNER.

By placing your order now you will obtain the fashion of 1912 during the present season.

Catalogue A, and full particulars of this and all other models gladly forwarded on request.



ENGINEER DIRECTOR PORSCHE.

In stock for immediate and early delivery:

16-18 & 25-30
Touring Model.

16-27
Sporting Model.

20-80
Prince Henry Model.

WINNER. PRINCE HENRY TROPHY. 1910.
also Second and Third, and all Special Speed Prizes.

Cars can be seen in the Showrooms of the following Agents:—

Messrs. PAIR, BERNARD & KIM, Berkeley Street, London, S.W.
Messrs. WATSON, Ltd., Hampden Road, London, S.W.
Messrs. HEALEY & CO., Ltd., John Street, Birmingham.
Messrs. THE RUMFOLD AUTOMOBILE CO., Wilmslow Road, Rusholme, Manchester.

Messrs. DAVIES & KILBICK, Friar's Road Garage, 127, Upper Hill Street, Liverpool.
Messrs. LEVIN, Taylor Motor & Coach Works, Tudor Lane, Cardiff.
Messrs. THE ST. VINCENT MOTOR & CYCLE CO., 114, North Street, Glasgow.

Trial Runs Arranged.

AUSTRIAN DAIMLER Motor Co., Ltd., 112, Gt. Portland St., W.

OBEN: Die Karosseriefirma Healey in New York hatte das Alleinvertretungsrecht für Austro-Daimler in den USA. Mindestens einer ihrer 22/89-Roadster existiert heute noch.

LINKS: Ferdinand Porsches Ansehen als einer der herausragendsten Automobiltechniker seiner Zeit stellte der britische Austro-Daimler-Importeur in seinen Werbeanzeigen deutlich heraus, so bei seiner Meldung über den Erfolg bei der Alpenfahrt 1911, die an die siegreiche Prinz-Heinrich-Fahrt im Vorjahr anschloß.

weitere 4000 km damit zurück und zeigte sich überaus zufrieden. Dies, und das ohnehin vorhandene Vertrauen in das Produkt, veranlaßte Austro-Daimler, eine Serie von 100 Exemplaren aufzulegen.

Mit dieser Entscheidung schrieben sowohl Austro-Daimler als auch Ferdinand Porsche Automobilgeschichte. Selbst wenn es nur bei den zehn Wettbewerbswagen geblieben wäre, der Ruf der Marke und ihres Konstrukteurs waren auf jeden Fall fest etabliert. Durch die Aufnahme einer Serienfertigung wurde jedoch noch mehr daraus: der erste Sportwagen der Welt. Das Prinz-Heinrich-Modell von Austro-Daimler war kein reinrassiger Rennwagen, sondern vielmehr ein hochwertiges Straßenauto mit wettbewerbs-tauglichen Fahrleistungen, und genau das ist es, was einen richtigen Sportwagen bis heute auszeichnet.

Der Historiker Hans-Heinrich von Fersen schrieb dazu: „Der Austro-Daimler war ein Meilenstein in der Geschichte des Sport-wagens, und es ist keineswegs übertrieben, zu behaupten, daß es sich um den ersten serienmäßigen Hochleistungs- und Sportwagen der Automobilgeschichte handelt, der hier ganz neue Maßstäbe setzte.“ *The Autocar* stellte fest: „Ohne ein Rennwagen zu sein, bringt er Fahrleistungen, wie sie Kenner und Genießer schätzen und es sich auch etwas kosten lassen.“ Eine gute Definition für einen Sportwagen, die unverändert zutrifft.

Für die Serienausführung des Prinz-Heinrich-Wagens, den Austro-Daimler 22/86 (in England lautete die Bezeichnung 27/80), ersetzte Ferdinand Porsche den Kettenantrieb durch eine Kardan-welle.¹³ Die zugehörigen Hinterachs- und Aufhängungsteile wurden zum Teil vom anderen hubraumstarken Modell im Programm, dem Austro-Daimler 27/60 übernommen. Das Antriebssystem mit einem separaten Vierganggetriebe, über eine Zwischenwelle vom Motor aus angetrieben, wurde ebenso beibehalten wie zwei riesige, fußbetätigte Bremsen auf der Ausgangswelle. Dahinter folgte die Anlenkung des Antriebsrohrs und Porsches bekannter Hinterachsantrieb mit dem speziell konstruierten Gehäuse. Die Antriebsübersetzung belief sich auf 2,52:1.

Das Serienmodell behielt den Radstand der Wettbewerbs-wagen bei, die Spur geriet mit 1325 mm breiter. Das komplette Fahrgestell mit Antrieb wog 1050 kg. Ferdinand Porsches Meister-stück von einem Motor blieb im Grunde unverändert, es wurden lediglich Ventilgrößen und Kanalquerschnitte reduziert, hinzu kam die vereinfachte Ansaugkrümmeranlage.

Im Herbst 1911 stellte der neueste Austro-Daimler die viel bewunderte Attraktion der europäischen Automobilausstellun-gen dar. Unter den Anbietern für passende Karosserieaufbauten nahm die Firma Jacob Lohner & Co. die führende Stellung ein; sie lieferte auch die Aufbauten für den prächtigen Tourenwagen, den Kaiser Franz Joseph seinem deutschen Kollegen Wilhelm II. zum Geschenk machte. Unter den verschiedenen Möglichkeiten fanden sich darüber hinaus einige Zweisitzer, einen davon benutzte Fer-dinand Porsche beim Strandrennen von Fanö in Dänemark. Die Healey & Company in New York bot als exklusive Vertretung der österreichischen Marke für die USA ebenfalls zweisitzige

Karosserieausführungen an. Healey importierte einige Austro-Daimler 22/86 in Chassisform für die Neue Welt. Das Modell blieb noch bis ins Jahr 1914 im Programm; es dürften wohl insgesamt an die 50 Wagen entstanden sein.

Der große italienische Autoliebhaver aus Parma, Prinz Elias, wollte natürlich ebenfalls einen dieser Austro-Daimler sein eigen nennen. Er hatte dazu bei der Firma Lohner die wohl spektakulärste Karosserie, die je auf ein 22/86-Chassis montiert wurde, und damit eine der aufregendsten Automobilkarosserien der Geschichte, in Auftrag gegeben. Bei diesem viersitzigen Tourenwagen waren die Türen nahezu fugenlos in den seitlich gerundeten und sich nach hinten in eine Spitze verjüngenden Aufbau eingepaßt. Der Kühler war im Stil eines Helms von einem mittelalterlichen Ritterturnier verkleidet und wies über dem Deckel eine scharfe Spitze aus. Alle vier Räder hatten freistehende Kotflügel, die nicht an der Karos-erie, sondern an den Achsen befestigt waren. Vier riesige, schwarz glänzende Auspuffrohre, die außen an der Motorhaube nach unten zum Auspufftopf verliefen, komplettierten die für ihre Zeit außergewöhnlich extravaganten Einfälle des Elias von Parma.

Vor mehr als 90 Jahren hatte der Austro-Daimler-Besitzer das Privileg, mit dem 22/86 einen der schnellsten Wagen auf der Straße zu fahren. Und ein Verkehrshindernis ist er auch heute in keinem Fall. „Wenn man nur leicht das Gaspedal betätigt, reagiert der Motor sofort, und es geht ein Ruck durch den ganzen Wagen, er drückt sich förmlich in die Federn“, sagte Eddie Berrisford, der einen Austro-Daimler 22/86 restauriert hat. „Ein dumpfes Röhren aus dem Auspuff kommt mit steigender Drehzahl dazu, begleitet vom rhythmischen Geklapper des freiliegenden Ventilmechani-mus. Wie haben noch kaum Gas gegeben, und schon sind uns die ersten modernen Autos im Weg. Mir scheint, die halten sich alle an die Vorschriften und fahren 100 km/h. Meine geschätzten 1500 U/min entsprechen wohl schon mehr als 110 km/h. Der Wagen fühlt sich unheimlich stabil an; die Lenkung ist leichtgängig und reaktionsschnell ohne unruhig zu werden. Gebremst wird vorwie-gend mit dem großen Handhebel; die Hinterradbremsen lassen sich gut dosieren und packen fest zu.“

„Es ist heute nicht mehr so leicht, dem gewissen Etwas eines bestimmten Wagens, das ihn zu etwas Besonderem gemacht hat, auf die Spur zu kommen“, erklärte Berrisford weiter, „und dieser Austro-Daimler-Prinz-Heinrich-Wagen ist in der Tat etwas ganz Besonderes.“ Es hätte da ja schon noch eine ganze Reihe von Be-werbern um die Ehre, als erster Sportwagen bezeichnet zu werden, gegeben, meinte er. „Um sich von diesen abzuheben, mußte er sich deutlich unterscheiden oder eine besondere Leistung vollbracht haben. Mit dem Prinz-Heinrich-Wagen gelang Porsche beides. Ich glaube, daß man ihn als den Vater des Sportwagens gelten lassen kann.“ Dem bleibt nichts hinzufügen.

13. Die vorhandenen Bestände wurden komplett verwertet, so baute man schließlich auch die Wettbewerbswagen auf Kardanantrieb um und verkaufte sie an Privatkunden.