

Hundert Jahre nach dem Sieg von Ferdinand Porsche bei der Prinz-Heinrich-Fahrt in einem Austro-Daimler pilotiert sein Enkel Ernst Piëch diesen Wagen bei der K & K 2010.



Prinz Heinrich Fahrt 1910 also genau vor 100 Jahren.

Der Veranstalter und Schirmherr dieses Wettbewerbs war Prinz Albert Heinrich von Preußen der Bruder Kaiser Wilhelm II. Die Prinz Heinrich Fahrt eine reine Tourenwagen- Veranstaltung mit Schnelligkeits-Prüfung. In einem internationalen Teilnehmerfeld bewarben sich 127 Fahrer auf 25 verschiedenen Automobilfabrikaten um den Sieg. Die Konkurrenz sollte laut Satzung des Wettbewerbs: . . . die Züchtung eines erstklassigen Tourenwagens bezwecken und erreichen . . .

Zugelassen waren viersitzige Tourenwagen welche mit drei Personen zu besetzen waren. Ein offizieller Vertreter der Rennleitung fuhr als Kontrolleur die gesamte Strecke als vierte Person im Wagen mit . Zu bewältigen war vom 2. bis 8. Juni 1910 eine Gesamtstrecke von 1945 km. Mit dem Start in Berlin über sechs Etappen und dem Ziel in Homburg von der Höhe. Bereits bei Genthin Eduard Fischer auf Austro Daimler konnte den Wettbewerb mit einer Spitze von 130.263 km/h für sich entscheiden. Ein zweites Flachbahn-Rennen bei Colmar, während der Etappe zwischen Metz und Straßburg gewann Ferdinand Porsche ebenfalls mit einem Austro Daimler. Dabei wurden hohe Geschwindigkeiten erzielt. Dabei erreichten nicht weniger als 66 Fahrzeuge Geschwindigkeiten über 100 km/h .” Ein hervorragender Beweis für das Wagen- und Fahrermaterial “ wie ein zeitgenössischer Text vermerkte.

Die Prinz Heinrich Fahrt war 1910 die bedeutendste Automobilveranstaltung des Jahres. Es war ein gesellschaftliches und organisatorisches Großereignis ohnegleichen. Servicestationen und Etappen Ziele waren umlagert von Zuschauermassen. Prinz Heinrich von Preußen als Stifter der Konkurrenz und durch seine Volksnähe außerordentlich populär, stand dabei im Mittelpunkt des Interesses. Der Prinz Heinrich , selbst ein hervorragender Fahrer, beteiligte sich aktiv, aber außer Konkurrenz mit seinem weißen Benz 35/60 PS Sport Phaeton. Eigenhändig fuhr er über die gesamte , nicht gerade leichte Strecke. In Anbetracht der Mühe und Strapazen der Fahrt kamen von 127 gemeldeten Teilnehmer-Fahrzeugen lediglich 67 in die Wertung. Weitere 19 fielen aus der Wertung, 32 Wagen fielen auf der Strecke aus , 8 gingen nicht an den Start , und einer wurde disqualifiziert. Austro Daimler ging mit 12 Wagen und davon 3 Werks-Wagen an den Start. Alle Austro Daimler kamen ins Ziel.

Die drei Werks-Wagen haben die ersten drei Plätze belegt.

1. Platz Austro Daimler - Fahrer Ferdinand Porsche, Technischer Direktor von Austro Daimler und Konstrukteur dieser Touren-Wagen
2. Platz Austro Daimler - Fahrer Eduard Fischer, General-Direktor von Austro Daimler
3. Platz Austro Daimler - Fahrer Graf.Heinrich von Schönfeld, Persönlicher Freund und ein sehr guter Kunde von Austro Daimler.

Als lohnendes Ziel für den Gesamtsieg der von 1908 bis 1910 ausgerichteten Konkurrenz winkte eine Silber-Trophäe in der Form eines Tourenwagen-Modells. Diese wurde letztendlich unter den Siegern der drei Fahrten, Fritz Erle 1908 auf Benz, Wilhelm Opel 1909 auf Opel und Ferdinand Porsche 1910 auf Austro Daimler ausgelost. Ferdinand Porsche gewann die Auslosung und erhielt damit die wertvolle Trophäe, den Wanderpreis des Prinz Heinrich von Preußen und Ehrenpreis des KAC zugesprochen. Der Austro Daimler Prinz Heinrich, mit dem Ich an der K&K Wertungsfahrt teilnehmen werde, ist der Sieger Wagen meines Großvaters Ferdinand Porsche.

Ernst Piech

Ferdinand Porsche war 1906 in die Österreichische Daimler-Motoren-Gesellschaft eingetreten, dem Produzent der Austro-Daimler. 1909 beteiligte er sich mit einem Werkswagen bei der Prinz Heinrich-Fahrt. Nach den Erfahrungen, die er dabei gemacht hatte, suchte er einen neuen technischen

Ansatz: „Ich habe mir eingebildet, es genüge, einen robusten, schnellen Tourenwagen zu bauen, um zu siegen. Aber ich habe bei dieser Fahrt etwas

sehr Wichtiges gelernt, nämlich dass ein Sieg nur möglich ist, wenn man jede Chance der Propositionen auf das Äußerste ausnützte und gewissermaßen einen ‚raffinierten‘ Wagen baut. Nun, das ist für mich kein Kunststück, ich werde es 1910 beweisen.“

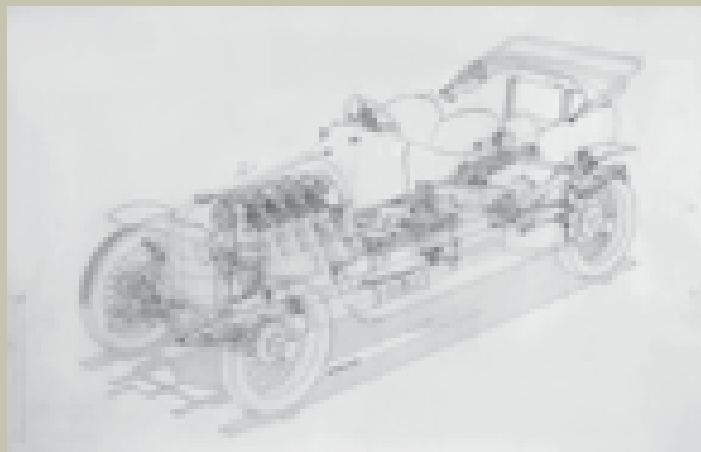


Auf gleichem Fahrgestell wie 1909 behielt Porsche den Kettenantrieb auf die Hinterräder bei, obwohl dieser nicht mehr zeitgemäß war. Entscheidend gegenüber der in einem Prototyp 1909 bereits verwendeten Kardanwelle war beim Kettenantrieb der Vorteil schneller Übersetzungsänderungen durch einfaches Auswechseln der Antriebszahnkränze.

Durch die Hochgeschwindigkeitsprüfungen im Wettbewerbsprogramm kam auch einer strömungsgünstigeren Karosseriegestaltung erhebliche Bedeutung zu. Porsche hatte sich eingehend mit der Reduzierung des Luftwiderstandes beschäftigt und die Wagen mit V-förmigem Kühler und einem Spitzheck ausgestattet. Der Rahmen wurde sehr schmal gehalten, um die Wettbewerbsvorschriften besser ausnützen zu können, indem man einen windschlüpfrigen Aufbau anfertigte. Porsche diente die Neukirchner Allee zugleich als Teststrecke und als Windkanal. Die Straße lief über 13 km geradeaus in südwestlicher Richtung von Wiener Neustadt parallel zur Bahnlinie nach Neunkirchen. Im April 1910 erzielte er dort mit dem ersten Prototyp seines Prinz-Heinrich-Wagens 130 km/h, was für einen Tourenwagen schon eine beachtliche Leistung darstellte.

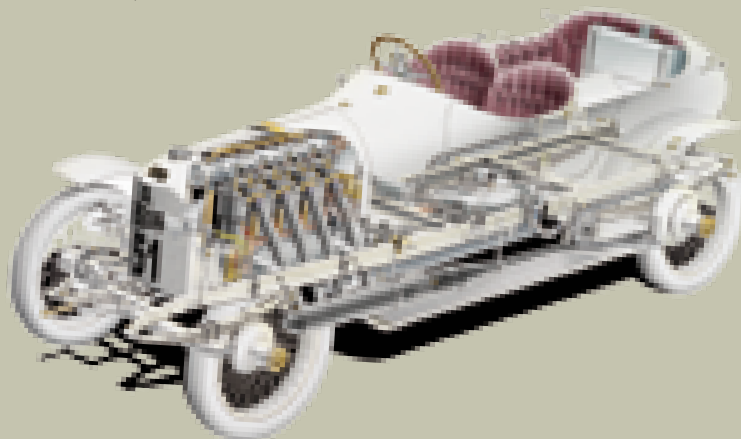
Ferdinand Porsche kannte die Piloten auf dem nahe gelegenen Flugplatz recht gut und nahm einen von ihnen auf eine Versuchsfahrt mit. Der österreichische Luftpionier Ignatz „Igo“ Etrich zeigte sich besonders beeindruckt: „Ich sagte zu Porsche, dass der Motor sehr gut, aber die Karosserieform falsch wäre, denn der Wagen ziehe einen starken Luftwirbel hinter sich her, der das Tempo herabsetzte. Ferner sagte ich, dass, wenn ich den

Rumpf meiner „Tauben“ eine ähnliche Form geben würde, mein Flugzeug keinen Hüpfer machen könnte.“



Ferdinand Porsche schuf mit seiner „Fischform“ eine frühe Stromlinienkarosserie und verkleidete alle im Fahrtwind stehenden Fahrzeugteile.

„Ich bin so weit gegangen, dass ich sogar jede einzelne Mutter an den Kotflügeln verschalt habe, um der Luft keine Angriffsflächen zu bieten“, erklärte der Konstrukteur.



Porsche entwarf 1910 eine vollständig neue Motorkonstruktion für seinen Wettbewerbswagen. Der Motor war die fortschrittlichste Konstruktion des Jahres 1910. Die Betriebssicherheit war das oberste Gebot für den monströsen 5,7 Liter Motor. Porsche pflanzte daher den einzeln stehenden Gusseisen-Zylindern jeweils zwei Zündkerzen im Bereich des Einlassventils ein. Mit seinen 95 PS bei 2100 U/min nahm der 5,7 l-Vierzylinder hinsichtlich der spezifischen Leistungsausbeute pro 1000 ccm Hubraum eine Spitzenstellung ein. Er nutzte das Reglement geschickt aus und verringerte das Maß der Zylinderbohrungen gegenüber dem Vorjahr von 115 auf 105 mm. Dadurch konnte der Wagen



in einer niedrigeren Steuer-PS-Klasse an den Start gebracht werden. Bei der Bemessung des Kolbenhubs schöpfte er das erlaubte Höchstmaß – 60 mm größer als der Zylinderquerschnitt – mit 165 mm komplett aus. Mit 5715 ccm Hubraum lag der Austro-Daimler Vierzylinder zwar über dem 4,5-l-Mercedes, aber deutlich unter dem 7,3-l Benz und dem 6,3-l Berliet.

Nachdem er sich beim Hubraum bewusst beschränkt hatte, richtete Porsche stattdessen sein Augenmerk auf eine umso höhere Leistungsausbeute. Es galt, die vom Veranstalter je nach Steuer-PS-Leistungsklasse angesetzten Zeitvorgaben für die Geschwindigkeitsprüfungen zu schlagen. Porsches Konstruktion sah eine oben liegende Nockenwelle mit Königswellenantrieb vor. Die im Zylinderkopf hängend angeordneten Ventile sollten über Kipphebel geöffnet werden und einen halbkugelförmigen Brennraum bilden. Für einen Motorentechniker, der sich bis dahin nur mit Seitenventilkonzepten befasst hatte, war das ein höchst bemerkenswerter Sprung an die Spitze des technischen Fortschritts. „Mit der oben liegenden Nockenwelle“, sagte Porsche, „können wir einen Vorteil erzielen, weil die hin- und hergehenden Teile so klein wie möglich gehalten sind“. Jegliche Plagiatsvorwürfe entzog sich Porsche mit seiner wohl durchdachten Anordnung der Kipphebel unterhalb der Ventilfedern, um den Ventiltrieb leicht und kompakt zu halten.

Jedes Ventilgehäuse saß in einem eigenen Gehäuse, das zugleich als Einlass- oder Auslasskanal fungierte und separat am nicht abnehmbaren Zylinderkopf befestigt war. Zur Ventilmontage wurden einfach die Gehäuse abgenommen. Es floss keine Kühlflüssigkeit durch die Gehäuse, sondern nur daran vorbei. „Ich gestehe gerne, das war das größte Risiko in der ganzen Konstruktion“, sagte Porsche. „Das hat zu Beginn der Fahrt

das Kopfschütteln der reichsdeutschen Konkurrenten erregt.“ „Obwohl der Ventiltrieb nicht direkt mit dem Wasserraum verbunden war, hat er, ich möchte sagen, Kontaktkühlung. Das erwies sich als völlig ausreichend“, erklärte Porsche. Die heißer werdenden Auspuffgehäuse waren mit Kühlrippen versehen. Um den Kühlluftdurchsatz zu vergrößern, ergänzte Porsche seine übliche Absaugung über das Schwungrad mit einem Lüfterflügel hinter dem Kühler.

Vor 100 Jahren, vom 2. – 8. Juni 1910, fand die Prinz-Heinrich-Fahrt statt, die bedeutendste Automobilveranstaltung des Jahres. Sie war eine reine Tourenwagen Veranstaltung mit Schnelligkeitsprüfungen. Die Fahrt sollte laut Satzung des Wettbewerbs „die Züchtung eines erstklassigen Tourenwagens bezwecken und erreichen

In einem international besetzten Teilnehmerfeld bewarben sich 127 Fahrer auf 25 verschiedenen Automobil-Fabrikaten um den Sieg. Das Reglement beschränkte die Teilnahme auf viersitzige Vier- oder Sechszylinderwagen, die zur Fahrt auf öffentlichen Straßen zugelassen waren und am Tag der Abnahme mindestens 2000 km Laufleistung aufweisen mussten. Die viersitzigen Tourenwagen mussten mit drei Personen besetzt sein, ein offizieller Vertreter der Rennleitung fuhr als Kontrolleur im Wagen mit. Insgesamt 1944,6 Kilometer mussten von den Teilnehmern bewältigt werden: mit dem Start in Berlin über Magdeburg, Braunschweig, Kassel, Würzburg, Nürnberg, Stuttgart, Straßburg, und Trier nach Homburg vor der Höhe, der Sommerresidenz der kaiserlichen Familie“ – eine unerhörte Zerreißprobe für den damaligen Stand der Technik.

Austro-Daimler ging mit 12 Wagen und davon 3 Werks-Wagen an den Start. Alle Austro-Daimler kamen ins Ziel. Bereits kurz nach dem Start erfolgte eine erste Schnelligkeitsprüfung, das Flachbahnrennen bei Genthin. Eduard Fischer auf Austro-Daimler konnte den Wettbewerb mit einer Spitze von 130,263 km/h für sich entscheiden. Ein zweites Flachbahnrennen bei Colmar, während der Etappe zwischen Metz und Straßburg, gewann Ferdinand Porsche, ebenfalls mit einem Austro-Daimler. Dabei wurden hohe Geschwindigkeiten erzielt. Während der gesamten Konkurrenz erreichten nicht weniger als 66 Wagen ein Tempo über 100 km/h. „Ein hervorragender Beweis für das Wagen- und Fahrermaterial“, wie ein zeitgenössischer Text vermerkte.

Prinz Heinrich von Preußen, als Stifter der Fahrt und durch seine Volksnähe außerordentlich populär, stand dabei im Mittelpunkt des Interesses. Der Prinz, selbst ein hervorragender Fahrer, setzte sich selbst ans Steuer seines weißen Benz 35/60 PS Sport Phaeton und fuhr er die gesamte, nicht gerade einfache Strecke – wenn auch außer Konkurrenz. Das gesellschaftliche und organisatorische Großereignis lockte die Massen an. Am Straßenrand verfolgten Tausende gespannt das Geschehen. Neueste Informationen wurden durch die extra von Verkehrstruppen verlegten Telefonleitungen weitergegeben. Ortsdurchfahrten waren mit Fahnen geschmückt und von jubelndem Publikum gesäumt, Servicestationen und Etappenziele umlagert. Hautnah konnten hier die Fahrer bewundert werden.

In regelmäßigen Abständen standen Servicestationen bereit. Sie kündigten den Fahrern weithin sichtbar ihre Dienste durch hoch fliegende Fesselballons an. Denn die ständige Gefahr von Reifenpannen durch Hufnägel auf den unbefestigten Straßen war allgegenwärtig. Aber auch mutwillige Attacken von Auto-Gegnern gab es: Kurz nach dem Etappenstart in Metz bei Avold, waren quer über die Straße dickköpfige Nägel gestreut.



1997 wieder aufgetaucht und aufwändig restauriert: der Austro-Daimler, der bei der Prinz-Heinrich-Fahrt 1910 gewann.

Technische Daten:

Bauart:	5,7 l-Vierzylinder Reihenmotor, OHC 3
Hubraum:	5715 ccm
Leistung:	95 PS bei 2100 U/min
Kraftübertragung:	4-Gang-Getriebe, Federbandkupplung
Radstand:	3055 mm
Bereifung:	810 x 90
Chassisgewicht:	1050 kg
Hinterradantrieb	
Höchstgeschwindigkeit:	138 km/h
Restauration:	Zweimüller Restauration

Der Anschlag konnte rechtzeitig entdeckt und schwere Unfälle verhindert werden. Im Harz stellte der ortsansässige Automobil Club eine anders geartete, willkommenere „Autofalle“. Die Fahrzeuge wurden aufgehoben und die auf den staubigen Straßen ausgedörrten Besatzungen mit Erfrischungen gestärkt.

In Anbetracht der Mühen und Strapazen der Fahrt kamen von den 127 gemeldeten Teilnehmerfahrzeugen lediglich 67 in die Wertung und erhielten eine Erinnerungsplakette. 32 Wagen fielen auf der Strecke aus, weitere 19 kamen nicht in die Wertung, acht waren erst gar nicht an den Start gegangen und einer wurde disqualifiziert.



Ferdinand Porsche im Austro-Daimler bei der Prinz-Heinrich-Fahrt 1910.

Die Prinz Heinrich-Fahrt 1910 wurde zu einem Triumph für Austro-Daimler: Die Konstruktionen von Ferdinand Porsche belegten die ersten drei Plätze, die Konkurrenz Mercedes, Benz und Opel wurde auf die Plätze verwiesen. Im Siegerwagen saß der Konstrukteur höchstpersönlich.

Den ersten Platz im Gesamt-Klassement belegte Ferdinand Porsche mit seinem Prinz-Heinrich-Wagen von Austro-Daimler, wo er damals seit vier Jahren als Konstruktionschef beschäftigt war. Zweiter wurde Eduard Fischer und Dritter Heinrich Graf Schönfeld, beide ebenfalls auf Austro-Daimler.

Als lohnendes Ziel für den Gesamtsieg der von 1908 bis 1910 ausgerichteten Konkurrenz winkte eine Silber-Trophäe in der Form eines Tourenwagen-Modells. Diese wurde letztendlich unter den Siegern der drei Fahrten, Fritz Erle 1908 auf Benz Wilhelm Opel 1909 auf Opel und Ferdinand Porsche 1910 auf Austro-Daimler ausgelost.

Ferdinand Porsche gewann die Auslosung und erhielt damit die wertvolle Trophäe, den Wanderpreis des Prinz Heinrich von Preußen und Ehrenpreis des KAC zugesprochen. Der Siegerwagen aus dem siegreichen Austro-Daimler Werks-Team tauchte 1997 wieder auf. Egon Zweimüller hatte es aufgespürt, und als Ernst Piëch, der älteste Enkel von Ferdinand Porsche, diesen letzten überlebenden Prinz Heinrich-Wagen erwarb, setzte eine aufwändige Restauration bei der Firma Zweimüller in Ennsdorf ein. Im Mai 2007 wurde erstmals der Motor angeworfen.

Bei der K & K 2010 wird Ernst Piëch das Juwel seines Großvaters demonstrieren und meint dazu: „Der Austro-Daimler Prinz Heinrich, mit dem ich an der K&K Wertungsfahrt teilnehmen werde, ist der Siegerwagen meines Großvaters Ferdinand Porsche. Ich traue mir zu, das Auto bis 100 Stundenkilometer heute noch auszufahren“.

Im Namen des OÖMVC bedanke ich mich bei Herrn Piëch für die Teilnahme an der K&K 2010, freue mich, dass der Prinz-Heinrich-Wagen in die Kaiserstadt Bad Ischl kommt - Kaiser Franz Joseph erlaubte 1911 dem Unternehmen Austro-Daimler, den kaiserlichen Doppeladler im Firmenwappen zu verwenden, welcher den Austro-Daimler Wagen große Bekanntheit verschaffte - und wünsche einen unfallfreien Verlauf der Veranstaltung.

Hans Aumayr, Vizepräsident

© Fotoquelle / Bildrechte: Heinz Haster, Wolfgang Franke
Unter Verwendung von Textauszügen aus „Prof. Ferdinand Porsche - erhabene Werke“ & „Genesis des Genies“ (Verfasser Karl Ludvigsen).

HAKA®

K Ü C H E