

Die visuelle Biografie

Ferdinand Porsche

1875-1951

Copyright 2010 Sieger Heinzmann

Konzeption und Gestaltung Sieger Heinzmann

Redaktion Sieger Heinzmann, Thomas Zehender

Abbildungen Porsche AG, Historisches Archiv

Verlag tredition GmbH, Hamburg

ISBN 978-3-86850-913-7

Printed in Germany

Das Werk, einschließlich seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlages und des Autors unzulässig. Dies gilt insbesondere für die elektronische oder sonstige Vervielfältigung, Übersetzung, Verbreitung und öffentliche Zugänglichmachung.

Der Autor

Sieger Heinzmann
Dipl.-Grafik-Designer (hfg ulm)

Der gebürtige Neu-Ulmer Sieger Heinzmann studiert von 1963 bis 1967 an der legendären Hochschule für Gestaltung in Ulm (hfg) „Visuelle Kommunikation“. Im praktischen Teil seiner Diplom-Arbeit entwickelt er das neuartige Buchkonzept einer „Visuellen Biografie“.

Im theoretischen Teil ist Heinzmann seiner Zeit weit voraus. Er beschäftigt sich mit der Schriftentwicklung im Hinblick auf die automatische Zeichenerkennung.

Zusammenarbeit mit Otl Aicher

Von 1966 bis 1968 arbeitet Heinzmann unter anderem an folgenden Projekten des international renommierten Gestalters und Publizisten Otl Aicher mit: Erscheinungsbild der Olympischen Spiele München (1972) mit Entwicklung der Piktogramme, Erscheinungsbild der Hamburger Werft Blohm + Voss, Informationsbroschüre der Bundesrepublik Deutschland für die Weltausstellung Montreal.

heinzmann design werbeagentur gmbh
1970 gründet Heinzmann seine eigene Werbeagentur in Ulm. Mit seinem Experten-Team betreut er bis heute

namhafte Kunden aus allen Bereichen der Wirtschaft, dem Sport und öffentlichen Einrichtungen. Seine Full-Service-Agentur mit dem Schwerpunkt „Visuelle Kommunikation“ zählt zu den ältesten, ununterbrochen existierenden Werbeagenturen in Ulm.

Zurück zu den Anfängen

2010 zeigt das Ulmer Museum anlässlich des 88. Geburtstags von Otl Aicher († 1991) Werke seiner ehemaligen Studenten, Kollegen und Freunden. Von Sieger Heinzmann ist das Konzept seiner „Visuellen Biografie“ zu sehen. In ihm reift der Entschluss, das neuartige Buchkonzept über Leben und Werk berühmter Erfinder gemeinsam mit dem Ulmer Journalisten Thomas Zehender endlich in die Tat umzusetzen.

heinzmann collection *Berühmte Erfinder*

Der erste Band der heinzmann collection – „Die visuelle Biografie Ferdinand Porsche 1875 - 1951“ – wird im Herbst 2010 veröffentlicht.

Die visuelle Biografie

Das neuartige Buchkonzept „visuelle Biografien berühmter Erfinder“ verbindet hohen Informationsgehalt mit leichter Lesbarkeit. Bilder und Texte sind eindeutig zugeordnet und als Ganzes gestalterisch klar gegliedert. Das Schwergewicht liegt auf der Bildinformation.

Diese Eigenschaften zeichnen das Buch als zeitgemäßes Nachschlagewerk für Erwachsene und Jugendliche aus. Es unterscheidet sich von konventionellen textlastigen Biografien ebenso wie von reinen Bildbänden.

Sieger Heinzmann

Inhalt

- | | | | |
|-----------|---------------------------------------------------------|-----------|---------------------------------------------------------------|
| 3 | Der Radnabenmotor
Bei Lohner & Co. | 27 | Wechsel zu Daimler, Untertürkheim
Targa Florio-Rennen |
| 4 | Weltausstellung in Paris
Elektromobil Lohner-Porsche | 28 | Ehrendoktor der Technischen
Hochschule, Stuttgart |
| 5 | Semmering-Rekordfahrt | 29 | Kompressor-Wagen
Fusion mit Benz |
| 6 | Elektro-Rennwagen | 31 | Wechsel zu Steyr, Österreich |
| 8 | Der benzin-elektrische Antrieb | 33 | Neubeginn in Stuttgart
Patent Drehstabfederung |
| 10 | Exelberg-Rennen | 34 | Auto-Union-Rennwagen |
| 11 | Kaisermanöver | 35 | Die ersten Volkswagen |
| 12 | Hochzeit in Maffersdorf | 36 | Grand Prix-Rennwagen |
| 14 | Bei Daimler in Wiener Neustadt | 37 | Volkswagenwerk in Wolfsburg |
| 16 | Maja-Wagen | 38 | Panzer und VW-Varianten |
| 17 | Elektrische Oberleitungsbusse
Mercedes Electricque | 40 | Typ 64 für Langstreckenrennen
Grand-Prix-Rennwagen Typ 360 |
| 18 | Militär-Lenkballon
Flugmotoren | 42 | Porsche Typ 356 |
| 19 | Prinz-Heinrich-Fahrt | 43 | 75. Geburtstag |
| 21 | Zugmaschinen | | |
| 23 | Verleihung des Franz-Joseph-
Ordens | | |
| 24 | Kraftprotze, Haubitze | | |
| 26 | Sascha-Rennwagen | | |

Im nordböhmisches Maffersdorf kommt Ferdinand Porsche am 3. September 1875 auf die Welt.

Nach acht Jahren Schule beginnt er eine Lehre als Klempner in der Werkstatt seines Vaters, die er später übernehmen soll. Doch das Interesse des jungen Ferdinand gilt schon bald der Elektrotechnik. Mit 14 Jahren experimentiert er mit selbstgebauten elektrischen Anlagen auf dem Dachboden seines Elternhauses. Zu einer Zeit, als Ölfunzeln die Nächte in den Städten notdürftig erhellen und rumpelnde Pferdefuhrwerke zum vertrauten Straßenbild in Österreich gehören.

Die ersten Automobile, die auf den Markt kommen, gleichen vierrädrigen Kutschen. Dank der Fürsprache seiner Mutter darf Ferdinand einen Kurs über Elektrotechnik an der acht Kilometer entfernten Staatsgewerbeschule in Reichenberg besuchen – abends nach der Arbeit als Klempnerlehrling.

1875 - 1892



Porsche mit selbstgebauter Dynamo-Anlage

Der Fortschritt zieht in das Haus Porsche in Maffersdorf ein. In der Werkstatt seines Vaters erzeugt eine selbstgebaute Dynamoanlage Elektrizität. Nun anerkennt der Vater die Neigung und das Talent seines Sohnes. Er schickt ihn 1893 als Praktikant nach Wien zu Béla Egger & Co., der späteren „Vereinigten Elektrizitäts AG“. Das Unternehmen baut elektrische Kraftwerksanlagen und Straßenbeleuchtungen und profitiert von der Industrialisierung. So bringt die VEAG erstmals Elektrizität in die Bergwerke Ungarns. Elektrische Grubenbahnen lösen Muskel- und Pferdekraft ab.

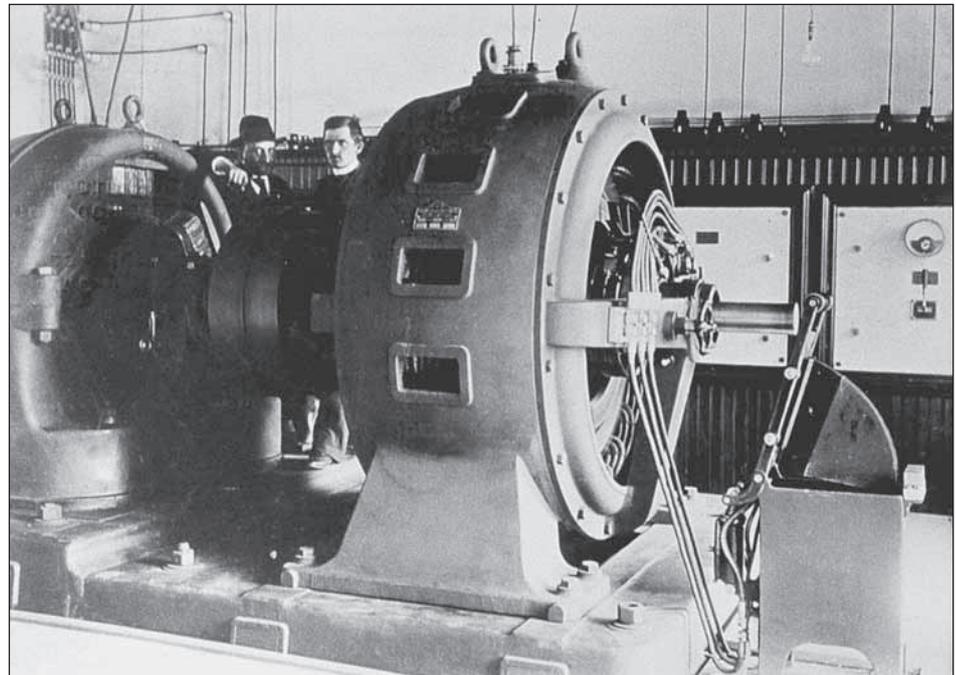
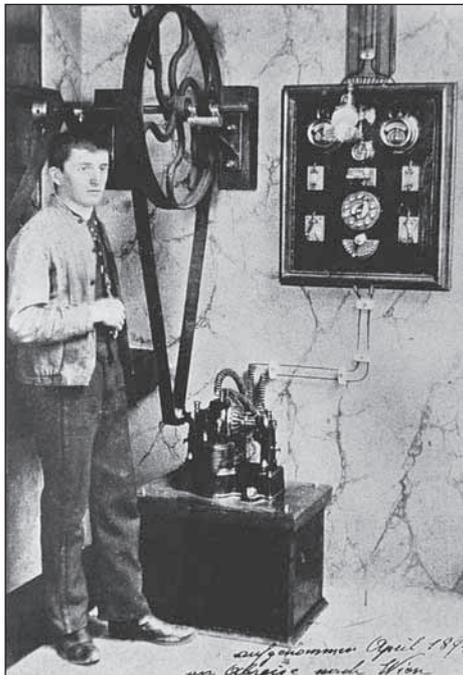
Leiter des Prüfraums bei Egger

In der Versuchsabteilung blüht Ferdinand Porsche auf. Seine Arbeit elektrisiert ihn förmlich, die Elektrotechnik eröffnet ihm völlig neue Möglichkeiten. Beruflich wie privat beweist Ferdinand Porsche eine glückliche Hand. In nur vier Jahren befördert ihn das Unternehmen zum Leiter des Prüfraums und ersten Assistenten im Berechnungsbüro. Bei Egger lernt er seine künftige Ehefrau kennen, die Buchhalterin Aloisia Johanna Kaes.



1893 - 1897

1898



Der Radnabenmotor

Porsche überlegt, wie er den kraftraubenden Übertragungsweg des elektrischen Antriebs vom Motor zu den Rädern vermeiden könnte. Sein Gedanke ist einfach und zugleich genial: Er will den Motor direkt in die Räder einbauen!

Porsche konstruiert die Elektromotoren, die in die vorderen Radnaben eines Elektroautos verlagert werden. So vermeidet er alle Zwischengetriebe und jeden Leistungsverlust. Die Vorderräder lenken und treiben zugleich an, zusammen leisten sie 5 PS bei 120 U/min. Porsche erfindet den Vorderradantrieb.

Ludwig Lohner

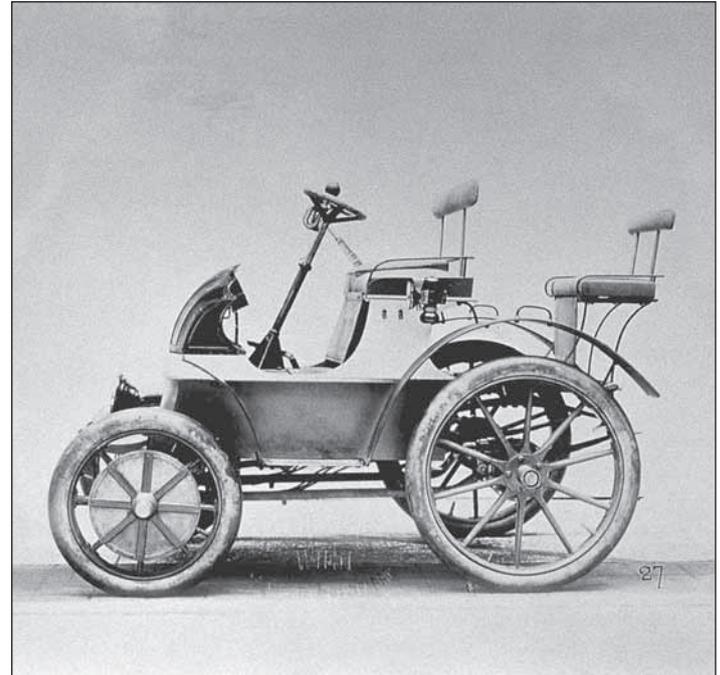
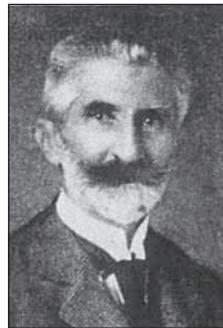
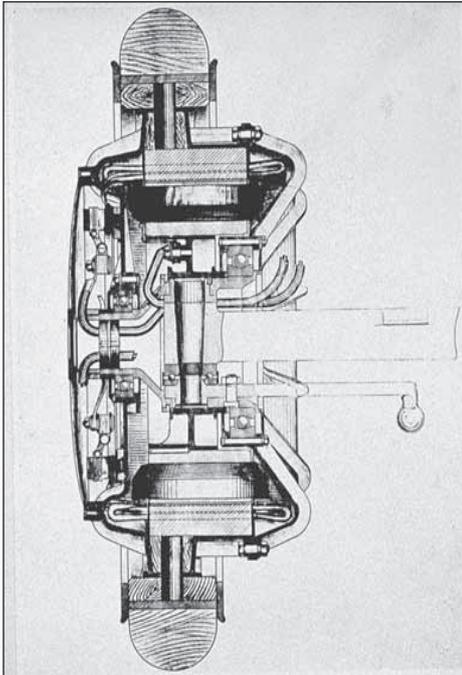
Mit Ludwig Lohner tritt ein wichtiger Mann in das Leben von Ferdinand Porsche. Der Fabrikant leitet die Kaiserliche und Königliche Hofwagenfabrik Jacob Lohner & Co. in Floridsdorf bei Wien. Schon seit einiger Zeit will er Automobile in sein Produktionsprogramm aufnehmen, scheitert aber bei der Suche nach einem Partner.

Lohner konzentriert sich nun auf die Entwicklung eines Elektromobils. Zufällig erfährt Lohner von einer Erfindung eines tüchtigen Ingenieurs bei Egger. Genau der Richtige für seine Entwicklungsabteilung! Porsche wird Lohners Mann für die „Elektromobile Abteilung.“

Das Elektromobil Lohner-Porsche

Ludwig Lohner befördert den jungen Erfinder zu seinem Chefkonstrukteur. Ferdinand Porsche baut nun seinen ersten Kraftwagen – der auf den ersten Blick wie eine neue Pferdekutsche aussieht. Aber das neue Elektromobil überrascht mit seiner Leistung von beachtlichen fünf Pferdestärken! Sie kommen aus einer Batterie, die den ganzen Raum unter dem vorderen Wagensitz einnimmt. Der Wagen wiegt 980 kg, allein die Batterie bringt es auf 410 kg. Die kleine Geschwindigkeit reicht bis 17 km/h, die große bis 37 km/h. Für Rennen kann sie auf 60 km/h gesteigert werden. In nur zehn Wochen wird der Wagen in Lohners Werkstätten hergestellt – für die Weltausstellung in Paris.

1899



Weltausstellung in Paris

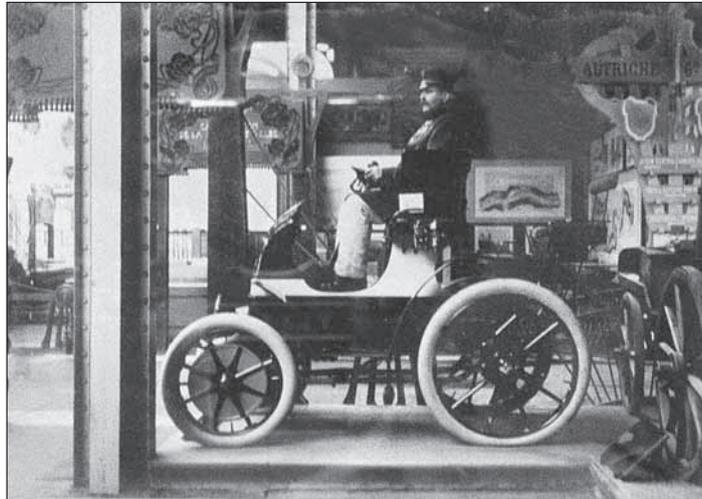
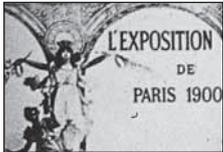
Technik und Wissenschaft stehen im Mittelpunkt der Pariser Weltausstellung im Jahr 1900. Zum ersten Mal werden Automobile ausgestellt – eine große Chance für die Wagenfabrik Lohner. Sie darf als einziges österreichisches Automobilunternehmen ihren neuesten Wagentyp zeigen, das Elektromobil, System Porsche.

Das Elektromobil, System Lohner-Porsche, bei der Weltausstellung

Es ist die Sensation im österreichischen Pavillon: „Elektrische Chaise, System Lohner-Porsche.“ Alle Besucher drängen sich um diesen Stand. Sie kennen den Namen Lohner als Automobilhersteller aus Österreich, aber sie rätseln, was sich hinter „Porsche“ verbirgt. Vielleicht eine technische Neuheit? In Wien wissen dagegen längst alle, wer für die Sensation in Paris verantwortlich ist: Ferdinand Porsche, der Chefkonstrukteur bei Lohner. Ein Zeitungsartikel beschreibt das System Lohner-Porsche: „... die epochemachende Neuheit des Wagens besteht in der gänzlichen Beseitigung aller Zwischengetriebe wie Zahnräder, Riemen, Ketten, Differenziale

etc., kurz in der Herstellung des allerersten bisher transmissionslosen Wagens. Dieses wurde erreicht durch den Einbau der Elektromotoren, System Porsche, in die Naben der Vorderräder. Die Eignung der Vorderräder als gleichzeitige Antriebs- und Lenkräder beseitigt mit einem Schlage die bisherigen Übelstände der Automobile mit Hinterradantrieb, welche geschoben wurden, während Vorderradantrieb und Lenkung in der Wirkung vollkommen dem animalischen Betriebe gleichkommt, indem der Wagen gezogen und der Zug bei der Wendung auch stets unmittelbar in der neuen Bewegungsrichtung wirkt. Daher kein Schleudern in scharfen Kurven oder auf glattem kotigem Pflaster ...“

1900



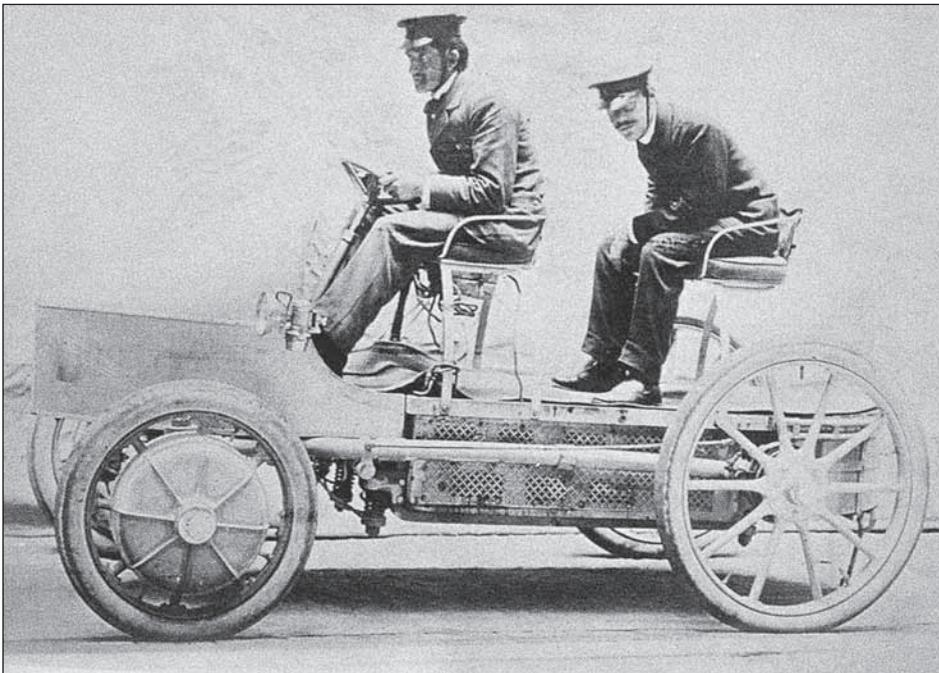
Porsche am Lenkrad des Semmering-Rekordwagens

Die Qualitäten eines Ferdinand Porsche am Zeichenbrett und an der Werkbank sind inzwischen bekannt. Auf der Semmering-Bergstrecke beweist er am 23. September, dass er auch ausgezeichnet Auto fahren kann. Ihm gelingt mit diesem eigens für Rennzwecke konstruierten Wagen die absolut schnellste Zeit – ohne Beifahrer, ohne Karosserie.



Urkunde für die Semmering-Bergfahrt
 „Benötigte Zeit für 10 km bei 400 m Steigung = 14 Min. 52 1/5 Sec. (bei 4 % Steigung ein Stundendurchschnitt von 40 km). Diese Zeit gilt als bisheriger Rekord für sämtliche Gattungen Elektromobile und erscheint hierdurch vom österreichischen Automobilclub als anerkannt.“

1900



ÖSTR. AUTOMOBIL-CLUB
 WIEN
 Kärntnerstr. Nr. 10.

Protocoll
 über die
 RECORD-FAHRT der Firma JACOB LOHNER & Co
 mit deren Electromobil am 23. September 1900.

Anwesend beim Start in Schottwien Km-Stein 79: Prof. Georg Göbel,
 Gen.-Secretär Fasbender.
 Beim Ziele: E. v. Ritschl, V. Kadlczik als offizieller Zeitnehmer.
 Gattung des Wagens: Electromobil System Lohner-Porsche, ohne Carrosserie.
 Gewicht: Complet 1120 kg.
 Fahrer: Porsche, ohne weitere Besetzung.
 Strecke: Schottwien, Km-Stein 79 bis zum Hotel Erherzog Johann am Semmering |
 Km-Stein 89.
 Distanz: 10 Kilometer.
 Abf.-ort: 6 1/2 Uhr früh mittelenrop. Zeit.
 Ankunft: 6 Uhr 14 Min. 52 1/5 Sec. mittelenrop. Zeit.

**Benötigte Zeit für 10 Kilometer bei 400 Meter Steigung:
 14 Minuten 52 1/5 Secunden.**

Diese Zeit gilt als bisheriger Record für sämtliche Gattungen Electro-
 mobile und erscheint hiedurch vom Oesterr. Automobil-Club als anerkannt.
 Wien, 24. September 1900.

V. KADLCZIK m. p. G. GÖBEL m. p. E. v. RITSCHL m. p.
officieller Zeitnehmer. Capitan.
 Z. HARMSEN m. p. K. FASBENDER m. p.

Für die Richtigkeit der Abchrift verantwortlich
 Der General-Secretär
 KARL FASBENDER.

RECORDS VOM 8. SEPTEMBER 1900
 Semmering-Rennen

Categorie der Motorwägen	14.30%	Categorie der Elektromobile	22.27%
Tourenwagen	16.57	Vollwägen	22.49%

2

Rennwagen mit vier Radnabenmotoren

Rennen entdeckt Porsche als seine neue Leidenschaft. Die Wagen müssen schneller werden und brauchen stärkere Batterien – zu Lasten des Gewichts. 1800 kg wiegen die Batterien dieses Allrad-Rennwagens.

Elektro-Rennwagen

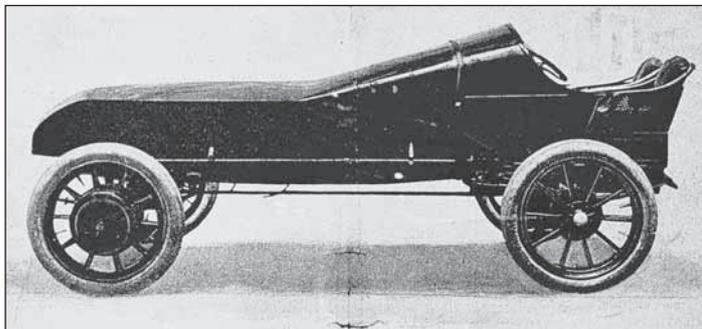
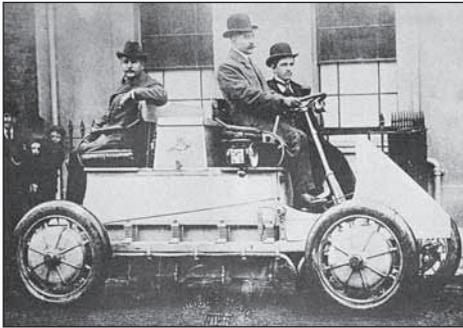
Diesen stromlinienförmigen Rennwagen bezeichnet Porsche als Akkumulatorenwagen. Auf kurzen Rennstrecken beschleunigt er damit auf eine Geschwindigkeit von 90 km/h. Die beiden Elektromotoren leisten zusammen 60 PS. Im langgestreckten Motorkasten ist die 850 kg schwere Batterie eingebaut.

Montage-Werkstätte der k. und k. Hofwagenfabrik Jacob Lohner & Co.

Bei Lohner herrscht Hochbetrieb. Jedes Fahrzeug wird in allen Einzelheiten so gebaut, wie es der Kunde wünscht. Die Automobilisierung breitet sich aus, so dass Lohner gute Geschäfte macht. Bestellungen kommen aus Deutschland, England, Italien, Niederlande, Rumänien, Frankreich – und sogar aus Argentinien.



1900



In der Verkaufsliste der Firma Lohner stehen illustre Namen des österreichischen Adels wie zum Beispiel Erzherzog Franz Salvator. Kein Wunder, wenn die Firma Lohner mit ihrem Kundendienstwagen wirbt. Mit weithin sichtbaren Glühlampen kutschiert er durch die Straßen Wiens.

Kundendienst-Wagen

Der Vielsitzer, speziell für Hotels

1900 – 1902

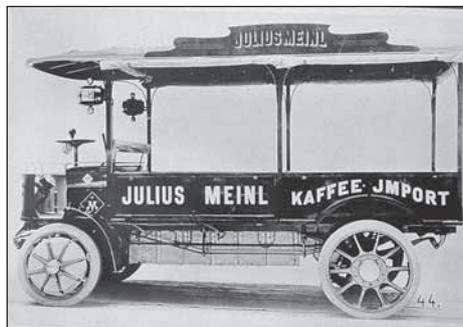
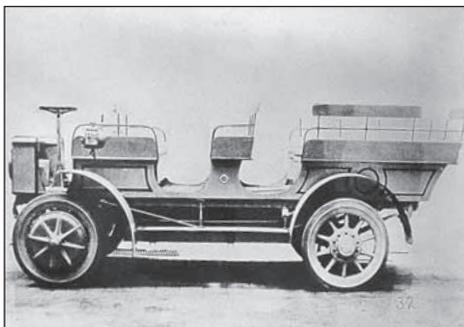
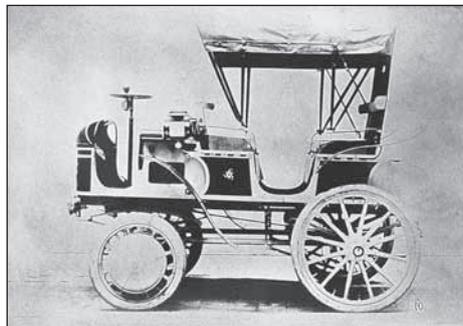
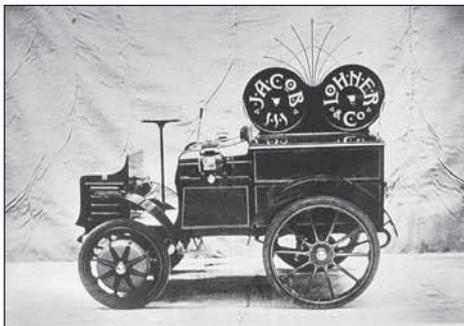


Elektrischer Stadtwagen, Mylord-Coupé

Elektrischer Warenwagen

Die Marke der
vornehmen Welt
Anzeige in der Automobilpresse

Geräuschlos wie der Hauch des Windes.



Erklärung.

Es ist zu unserer Kenntniss gelangt, dass gewissenlose Concurrenten die Nachricht verbreiten, unsere Elektro-Motoren, System Lohner-Porsche, dürften ohne Weiteres von Jedermann nachgemacht werden.

Wir gestatten uns festzustellen, dass unser System in allen Culturstaaten theils bereits durch Patent, theils durch Anmeldung geschützt ist und warnen daher hiermit vor jeder unbefugten Nachahmung, die wir mit allen uns gesetzlich zu Gebote stehenden Mitteln mit Nachdruck verfolgen werden.

Jacob Lohner & Co.

k. u. k. Hof-Wagen- u. Automobil-Fabrik.

IX. Porzellangasse
Wien.

Der Benzin-elektrische Antrieb, ein Prüfstand bei Lohner

Die begrenzte Reichweite des Elektromobils missfällt Porsche. Ein richtiges Automobil muss aus Wien hinauskommen, soweit sein Fahrer will. Porsche will schließlich in seine Heimatstadt Maffersdorf, den Eltern seine geliebte Aloisia vorstellen. Aber 400 km mit einem Elektromobil? Mindestens achtmal müsste die Batterie während der Fahrt aufgeladen werden. Er überlegt. Vielleicht ein anderer Motor? Doch auf Benzinantrieb umsteigen und die Idee des elektrischen Antriebs aufgeben? Porsche weiß nur zu genau, dass die Leistung der Benzinmotoren ständig steigt. Den Elektromotoren setzt das un-

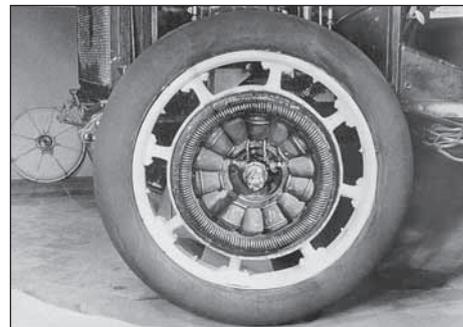
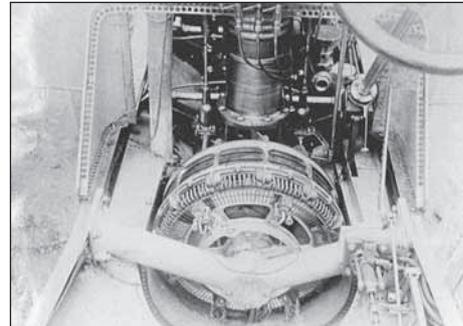
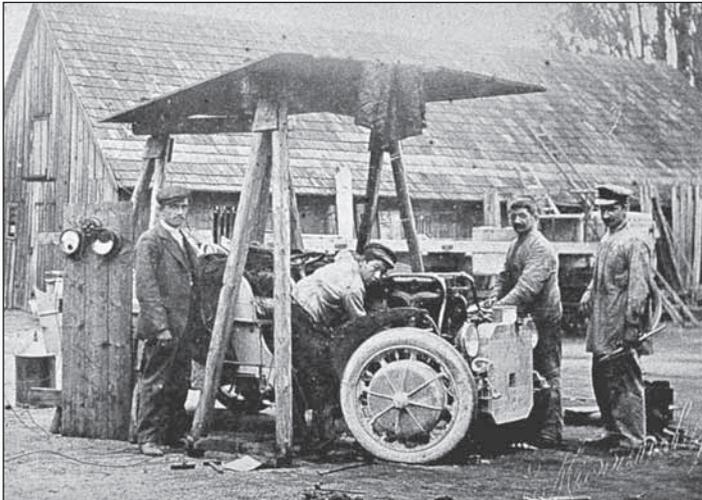
veränderliche Gewicht der Akkumulatoren die Grenzen bei der Leistung – sie kann nicht gesteigert werden. Also muss der Strom zum Fahren selbst erzeugt werden!

50-KW-Dynamo

Ein Verbrennungsmotor soll einen Dynamo antreiben, der die mechanische Energie des Motors in elektrische Energie umwandelt und so die Innenpolmotoren in den Radnaben speist.

Innenpolmotor

1901



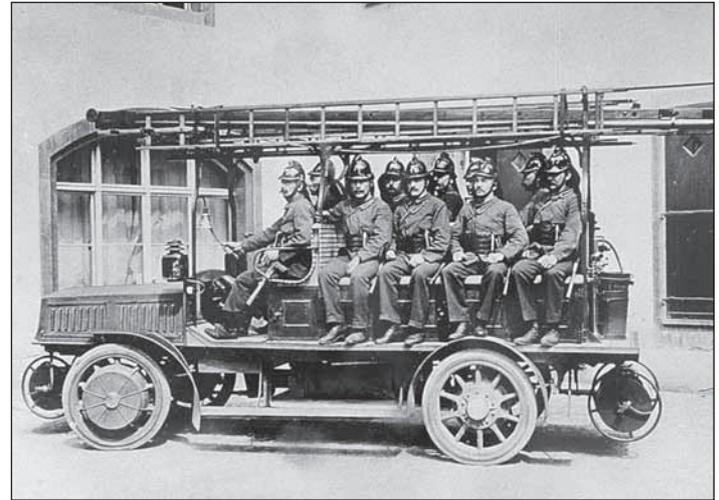
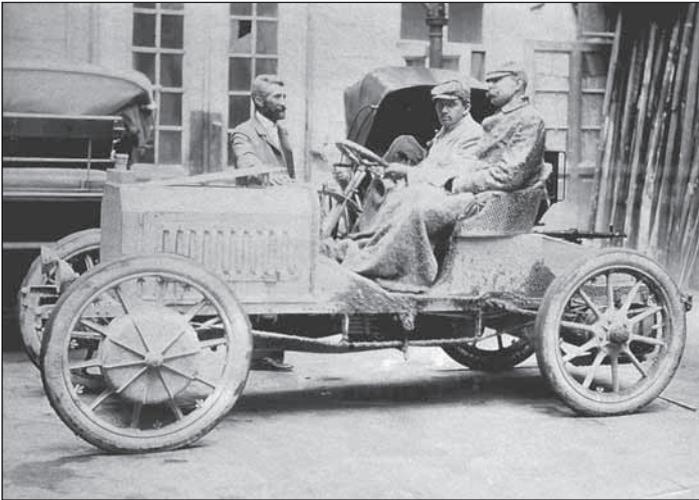
Porsches erster benzin-elektrischer Mischwagen: Porsche am Lenkrad, Ludwig Lohner hinter dem Wagen

In Österreich bekommt dieser Mixtwagen bald den Namen „Mixte“. Lohner bestellt Benzinmotoren bei Daimler in Stuttgart und Levassor in Paris. Sie sollen Porsches Elektromotoren antreiben. Kurz darauf nimmt der französische Automobilhersteller Panhard & Levassor Lizenzen für Frankreich, England und Italien auf.

Die Wiener Feuerwehr vertraut dem Elektro-Benzin-Automobil von Lohner

JACOB LOHNER & CO.
k. u. k. Hof-Wagen- u. Automobil-Fabrik – Wien
liefert im Frühjahr 1902 ausser den bisherigen bewährten Elektro-
mobilen System «Lohner-Porsche» mit Accumulatoren-Betrieb
Elektro-Benzin-Automobile *
System «Lohner-Porsche»
und zwar folgende Typen:

1901



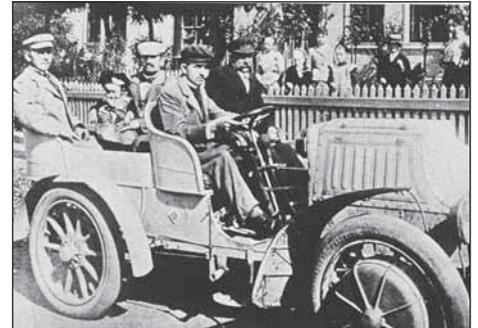
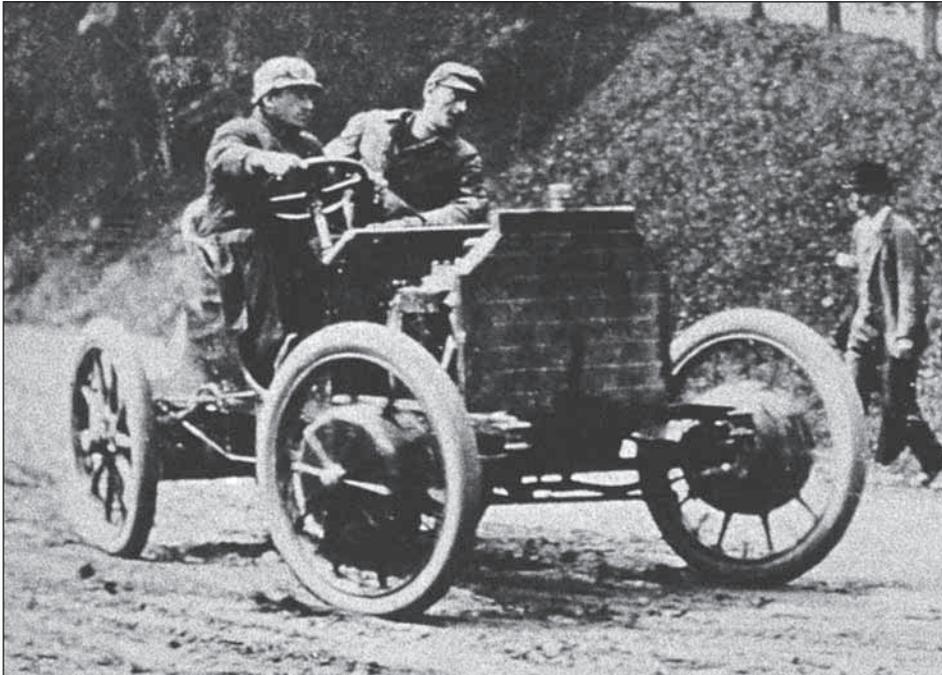
Exelberg-Rennen, Porsche am Lenkrad

Nach den Rennerfolgen des Vorjahres gewinnt Porsche mit diesem „Mixte“ auch in diesem Jahr das Exelberg-Rennen. Im Wettbewerb der Wagen bis 1000 kg fährt er an die Spitze. Bei diesem Rennen übt der Beifahrer eine halsbrecherische Funktion aus: Zur Verlagerung des Schwerpunkts muss er sich weit über den Wagensitz hinauslehnen. In engen Kurven ist das bei einer solchen Geschwindigkeit unbedingt erforderlich.

Ferdinand Porsche mit Familie in Maffersdorf

Endlich hat Porsche einen Wagen konstruiert, dessen Reichweite nicht mehr begrenzt ist. Auf einer Tourenfahrt nach Maffersdorf soll er seine erste größere Bewährungsprobe bestehen – 400 km quer durch Böhmen. Der „Mixte“ besteht den Hätetest und erreicht Maffersdorf. Im Hause Porsche ist man stolz auf seinen Besuch. Bislang fährt nur der Großindustrielle Ginzkey ein ähnliches Automobil. Und nun erscheint Porsche mit seinem Eigenbau! Während die Nachbarn das Automobil bewundern, stellt Ferdinand seine Braut „Louisl“ seinen Eltern vor.

1902

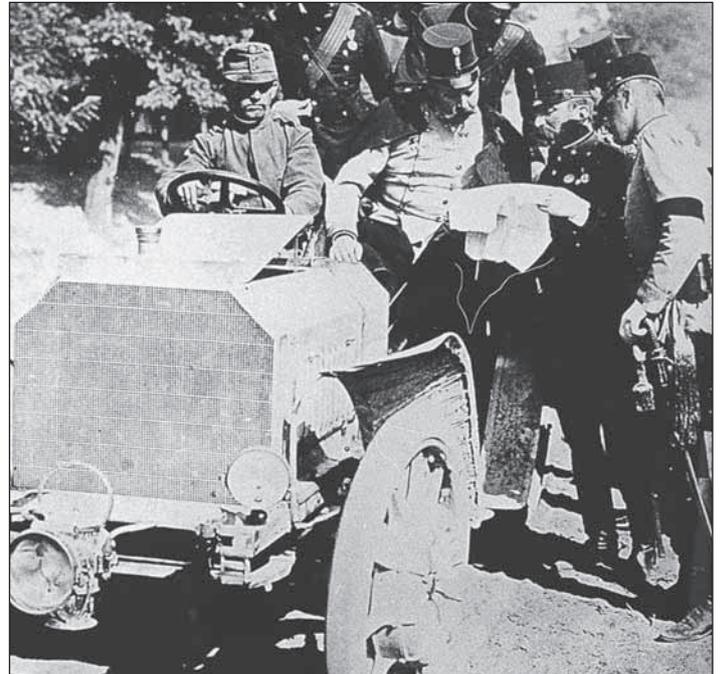


Kaisermanöver

Was für eine große Ehre für den k.u.k. Reserve-Infanteristen Ferdinand Porsche!
Er hat den Erzherzog Franz Ferdinand höchstpersönlich ins Kaisermanöver nach Sasvar in West-Ungarn zu chauffieren.
Das ganze Regiment kommt angesichts des ratternden Wagens in Staunen und Porsche muss allen sein benzin-elektrisches System erläutern.



1902



Handschreiben des Kaisers

Nach diesem denkwürdigen Manöver erhält Porsche ein Handschreiben der Kaiserlichen und Königlichen Hoheit: „Die Leistung Ihres Automobils, sowie Ihre sichere und exakte Führung desselben haben seine Kaiserl. Königl. Hoheit in jeder Beziehung befriedigt. Wien, am 8. November 1902.“

Das Brautpaar Aloisia Kaes und Ferdinand Porsche

In jedem Brief an Ihre Eltern schreibt Aloisia Kaes: Ferdinand hat viel zu tun. Das Brautpaar, das sich schon sechs Jahre zuvor die Ehe verspricht, will jetzt endlich heiraten. Die Hochzeit soll am 17. Oktober in Maffersdorf sein.

Ferdinand Porsche startet nach Paris

Kurz vor der Hochzeit muss Porsche nach Paris zu Verhandlungen mit Levassor. Auf dem Hinweg wählt Porsche die kürzeste Strecke, über den Arlberg-Pass. Dort überrascht ihn ein Schneesturm, so dass er verspätet in Paris eintrifft. Auf dem Rückweg nimmt Porsche den Schnellzug nach Wien, um seine Hochzeit nicht zu gefährden. Gerade noch rechtzeitig kommt er in Maffersdorf an ...

1902

Euer Wohlgeboren!

Seine Kaiserl. Königl. Hoheit der durchlauchtigste Herr Erzherzog Franz Ferdinand geruhen Euer Wohlgeboren beiliegend eine Erinnerung an die heurigen Manöver in West-Ungarn übersenden zu lassen.

Die Leistung Ihres Automobils, sowie Ihre sichere und exakte Führung desselben haben Seine Kaiserl. Königl. Hoheit in jeder Beziehung befriedigt.

Karl Gub, Oberstleutnant

Wien, am 8. November 1902

1903



Radnaben-Montage

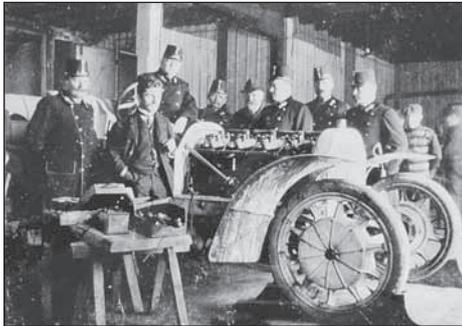
Ein gewaltiger Arbeitseifer packt Porsche, was Lohner nicht so gerne sieht. Denn Porsche verschleißt bei seinen Versuchen so viel Material, dass die kommerzielle Auswertung nicht mehr Schritt halten kann. Zwar kennt Lohner die Qualitäten Porsches, der die höchste Auszeichnung Österreichs für die beste Leistung im Automobilbau erhält, den begehrten Pötting-Preis. Porsche benötigt viel Geld für seine Experimente – zu viel für Lohner. Dem Fabrikanten sind die Experimente zu kostspielig. Es kommt zum Bruch zwischen Lohner und seinem Chefkonstrukteur.

Omnibus mit Hinterradnaben-Antrieb vor dem Verkaufshaus der Firma Jacob Lohner & Co.

Dieser Lohner-Omnibus hat die Elektromotoren, System Porsche, in die Naben der Hinterräder eingebaut.



1904



1905 – 1907



Ludwig Lohner, Ferdinand Porsche

Eine Zeitung widmet den beiden Persönlichkeiten folgenden Artikel: „Man muß die Herren absolut zusammen als eine Art ‚Mixtl‘ photographieren. Sie ergänzen einander. Herr Lohner als der trefflich gebildete, alle Vorteile einer momentanen Konstellation scharfäugig übersehende Industrielle, Herr Porsche als von unermüdlichem Arbeits- und Schaffenstrieb beseelter Enthusiast der Technik. Er ist ruhig und gelassen nach außen. Aber die Augen! Zwei Abgründe voll technischer Träume, die alle nach Realisierung streben.“

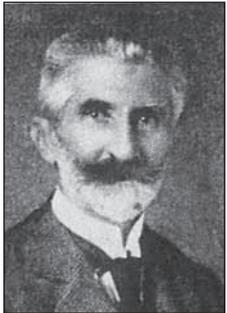
Werksansicht der Österreichischen Daimler-Motoren-Gesellschaft

Eduard Fischer, der 38-jährige Direktor der Daimler-Motoren-Gesellschaft AG in Wiener Neustadt (Austro-Daimler)

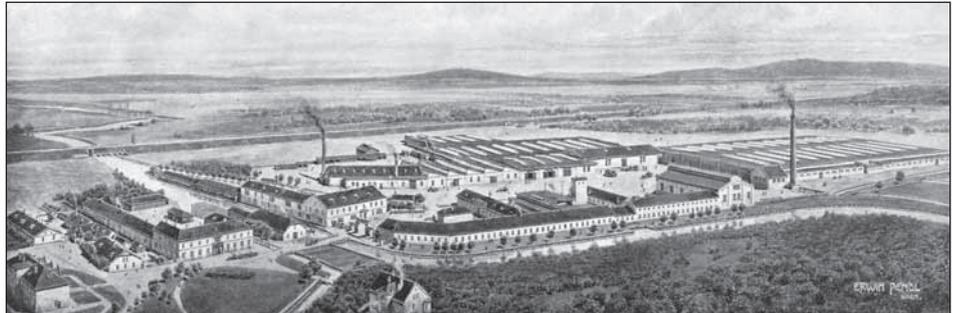
Nach dem Tod seines Vaters im Jahr 1897 übernimmt Fischer die damalige Wiener Neustädter Maschinenfabrik „Brüder Fischer“ und stellt sein Werk auf die Herstellung von Kraftwagen um. Sieben Jahre später löst sich das Unternehmen von den Daimler-Patenten und verwirklicht eigene Konstruktionsideen. Bei Daimler bleibt die Rolle Porsches in der Fabrik von Ludwig Lohner nicht verborgen. Fischer

bietet Porsche die Stelle Paul Daimlers als technischer Direktor an. Porsche nimmt an und Paul Daimler kehrt ins Werk Stuttgart-Untertürkheim zurück. Ferdinand Porsche, erst 31 Jahre alt, stürzt sich als neuer technischer Direktor und Vorstandsmitglied – mit Direktor Otto Stahl an seiner Seite – sofort in seine Arbeit und beginnt mit der Konstruktion eines reinen Benzinmotor-Wagens.

1905



1906

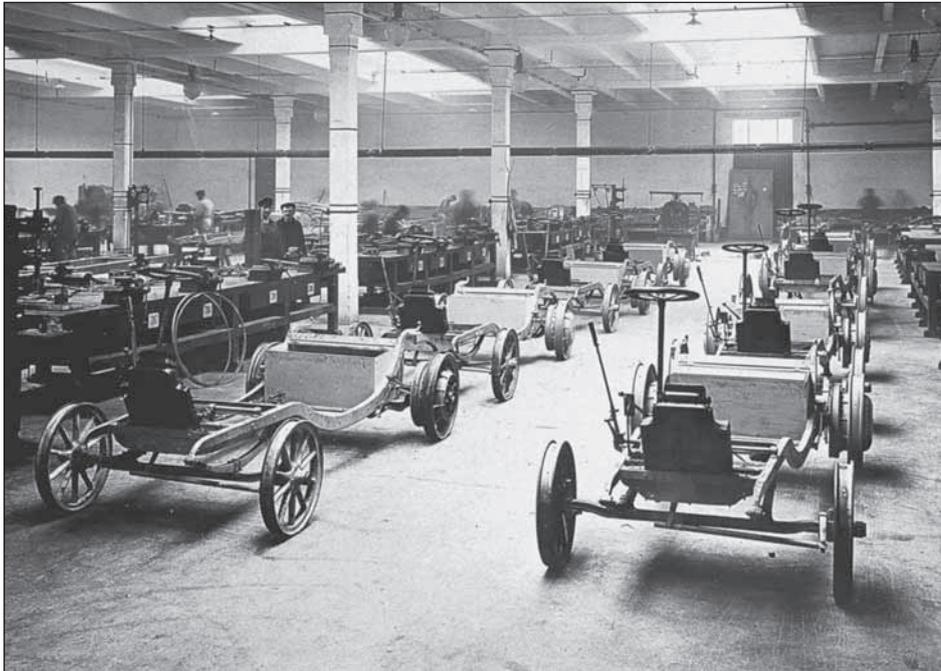


Serienfertigung bei Austro-Daimler, Montage der Elektrowagen

Industrielle Serienproduktion löst die handwerkliche Fertigung immer mehr ab. 200 elektrische Wagen und 350 Wagen nach der Porsche-Konstruktion „Maja“ rollen als Jahresproduktion aus den Hallen von Austro-Daimler. Hergestellt werden etwa 20 verschiedene Typen, darunter auch Limousinen.



1907

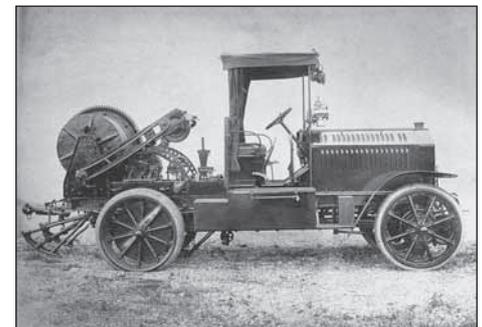
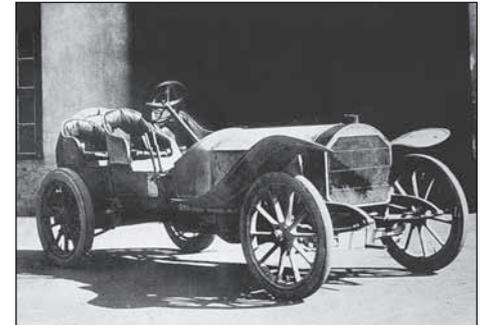


Taunuswagen

Eigens für das Taunusrennen baut Austro-Daimler einige Rennwagen mit benzin-elektrischem Antrieb. Weil Porsche für diese Mixte-Konstruktion einen Benzinmotor mit hohen Drehzahlen benötigt, entwickelt er einen eigenen ausgesprochen kurzhubigen Vierzylinder-Motor. Die beiden Elektromotoren baut er in die Hinterräder ein. Bei vielen Rennen erweist sich der Taunuswagen als schnellster Sportwagen seiner Zeit.

Seilwindenwagen 80 PS

Für die österreichische Heeresverwaltung liefert Austro-Daimler einen Seilwindenwagen mit Sechszylinder-Motor.



Maja-Wagen

Porsches erster Wagen mit reinem Benzin-Antrieb entspricht dem Trend der Zeit. Denn erst der Benzinmotor leitet eine neue Ära im Automobilbau ein. Emil Jellinek, großer Finanzier seiner Tage und Großaktionär der Austro-Daimler-Mercedes-Gesellschaft, taufte den Wagen auf den Namen seiner zweiten Tochter, Maja. Im Gegensatz zu Mercedes, dem Namen der ersten Tochter Jellineks, wird Maja kein weltumspannender Begriff. Technische Probleme am Diamant-Getriebe lassen das Projekt letztlich scheitern und Porsche verliert seinen wichtigsten Geschäftspartner.



1907

