

Salzburger Nachrichten

FREITAG, 1. JUNI 2018 // TEL. 0662/8373-0

AUS STADT UND LAND



Oldtimer begeistern beim Gaisbergrennen

Am Donnerstag herrschte bis zum Start des Gaisbergrennens Kaiserwetter in der Altstadt. Dann öffnete pünktlich um 15 Uhr der Himmel seine Schleusen und Ernst Piëch trat kräftig auf das Gaspedal des „Kaiserwagens“. Dieses Automobil wurde 1911 von Ferdinand Porsche für Kaiser Franz Joseph extra mit einem Elektromotor konstruiert. Heute zieht der Oldtimer-Tross weiter zum Gaisberg, wo gleich zwei Wertungen auf dem Programm stehen. **Seiten 6, 7**

BILD: SN/ANDREAS KOLARIK

31.05.2018

BE1/3
ST

Heiße

Beim Gaisbergrennen gab es allerhand zu erfahren. Etwa warum Kaiser Franz Joseph ein Visionär war – weil er stinkende Autos schon damals nicht mochte.

PETER GNAIGER (TEXT)
ANDREAS KOLARIK (BILDER)

SALZBURG. „Vorsicht! Der ist heiß!“ Bürgermeister Harald Preuner schreckt zurück. Er hat sich dem Porsche 356 Jahrgang 1948 zu schnell genähert. Die Warnung kam von Helmut Eggert. Der Markenchef von Porsche Austria wies auf die heiße Karosserie hin. Mehr als vier Stunden stand dieses wunderschöne Fahrzeug schon in der Sonne. Auf der Motorhaube des roten Flitzers hätte man Spiegel-eier zubereiten können.

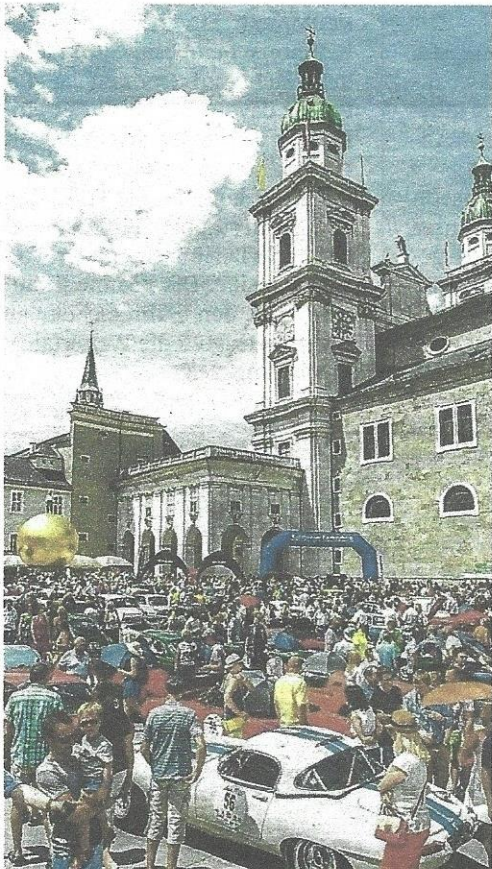
Porsche feierte gestern im Rahmen des 16. Gaisbergrennens ein stolzes Jubiläum. 1948 – also vor 70 Jahren – schlug mit der Konstruktionsnummer 356 und der Fahrgestellnummer 356-001 die Geburtsstunde der Sportwagen-Produktion in Gmünd. Wolfgang Porsche und Bürgermeister Preuner nehmen vorsichtig im 356er Platz. Die Frage, wie man sich als Herr Porsche in einem Porsche fühlt, beantwortet er augenzwinkernd: „Ich bin damit aufgewachsen. Aber ich habe ab 1976 fünf Jahre bei Daimler-Benz gearbeitet. Da war es auch ein gutes Gefühl, sich mit dem Namen ‚Daimler-Benz‘ am Telefon zu melden.“

Ernst Piëch stößt zur Runde. Sein jüngerer Bruder Ferdinand hat den VW-Konzern in Wolfsburg groß gemacht. Von Ernst Piëch wollen wir deshalb wissen, warum es zwar sportliche Porsche-Autos zu kaufen gibt, aber keine soliden Piëch-Autos?

„Das ist ganz leicht zu beantworten“, sagt Piëch trocken: „Die Techniker sind immer die Porsches. Die Piëchs sind immer die Finanzminister.“



Im 356er-Porsche: Bürgermeister Harald Preuner und Wolfgang Porsche. Stehend: Helmut Eggert.



Ein Bild von einer Familie: Ernst und Elisabeth Piëch mit ihrem Sohn Florian. Bild links: Die Stimmung auf dem Kapitelplatz war ausgezeichnet. Bild oben: Auch ein „Regenrennen“ kann glücklich machen.

Bl 2

Kisten und flotte Flitzer

Wolfgang Porsche trat beim Grand Prix durch die Altstadt übrigens mit einem 356er-Carrera-Cabrio aus dem Jahr 1964 an. Das erweckt Kindheitserinnerungen. Genau: wegen der Modellrennbahn. Darauf fuhren sogar schon in den 1970er-Jahren die ersten Porsche-Modellautos mit Strom. „Klingt doch revolutionär“, sagt Porsche augenzwinkernd.

Aber heute kommt niemand an Ernst Piëch vorbei. Denn dieser konnte als Besitzer des Oldtimermuseums „Fahr(t)raum“ in Mattsee so richtig aus dem Vollen schöpfen. Piëch tritt mit dem Kaiserwagen aus dem Jahr 1911 an. Dieser Wagen wurde von seinem Großvater Ferdinand Porsche für Kaiser Franz Joseph konstruiert. Damals noch unter der Marke Austro Daimler. „Der Kaiser verhielt sich dem Automobil gegen-

über ja sehr reserviert“, erzählt Piëch. Weshalb sich sein Großvater an zwei Kriterien hielt. Das erste: Der Kaiserwagen musste sehr hoch sein. Denn ein Kaiser – so sagte man damals – beugt sein Haupt nur vor Gott allein. Des-



„Auch Oldtimer haben Probleme mit dem Nachwuchs.“

Gert Pierer, Salzburg Rallye Club

halb wurde das Dach so hoch gesetzt, dass Franz Joseph aufrecht in das Passagierabteil einsteigen konnte. Zweitens: Das Auto wurde elektrisch betrieben. „Weil der Kaiser stinkende Autos nicht mochte“, erklärt Piëch. Dafür, dass es drinnen trotzdem qualm-

te, war Ferdinand Porsche nur insofern verantwortlich, als er auf Wunsch des Kaisers einen elektrischen Zigarettenanzünder einbaute, der bis in den Passagierraum reichte. Damit konnte sich der Kaiser problemlos seine Zigarren anzünden.

Das Wetter spielte den 153 Startern des Gaisbergrennens diesmal einen Streich. Pünktlich mit dem Startschuss zum Grand Prix zwischen Staats- und Karolinenbrücke öffnete der Himmel seine Schleusen. Es goss wie aus Kübeln. Aber die Teilnehmer absolvierten souverän ihre Runden.

Für Gert Pierer und seine Mitstreiter vom Salzburg Rallye Club (S.R.C.) ist dieses Rennen der jährliche Höhepunkt. Morgen geht es zwei Mal zum Zeitfahren hinauf auf den Gaisberg, samstags zum Salzburgring und noch

einmal den Gaisberg hinauf. Erstmals fand dieses Autorennen 1929 statt, 1969 wurde es nach zahlreichen Todesfällen beendet.

Seit 2003 wird dieses Rennen für Oldtimer als Attraktion für Einheimische und Touristen wieder veranstaltet. Pierer wies allerdings darauf hin, dass der Oldtimer-Szene der Nachwuchs ausgeht. „Heute ist schon ein 1989er-Jahrgang ein Oldtimer. Da muss man schon suchen, bis man ein geeignetes Fahrzeug findet.“ Obwohl: „Kürzlich wurde mir ein 1987er-Volvo angeboten. Der war in einem sehr guten Zustand.“ Aber leider gingen mit den handgearbeiteten Autos auch die Mechaniker verloren. „Ein paar bleiben immer übrig“, meint Pierer und deutet auf das Starterfeld. Er hat recht: Die sind alle heiß – sogar im Regen.

Auf Achse wie Franz Josef I.

Kaiserwagen im Korso durch Salzburgs Innenstadt



Ernst Piëch am Steuer und Projektleiter Siggie Stadler nach geglückter Premiere in der Mozartstadt am Hotel Imlauer Pitter. – F.: ede

Salzburg. Premiere geglückt: Ernst Piëch, Enkel von Konstrukteur Ferdinand Porsche und Initiator des Fahr(T)raum in Mattsee sowie Eigner des von Ferdinand Porsche konstruierten „Kaiserwagens“ steuerte gestern das exklusive Fahrzeug persönlich an der Spitze eines Konvois historischer Fahrzeuge aus der Sammlung in Mattsee durch die Salzburger Innenstadt zum Hotel Imlauer Pitter.

Auf dem ehrenvollen Platz, den einst Kaiser Franz-Josef im Wagen innehatte, saß diesmal Siggie Stadler aus Prien, der als Ingenieur die Ausstattung des wagens mit einem Elektromotor, genau wie von Porsche vorgesehen, geleitet hatte. (*Heimatswirtschaft* berichtete.) Die Autos im Fahr(T)raum sind fahrbereit und können mit Chauffeur für Ausfahrten oder Hochzeiten gemietet werden. – ede



Chauffeur Ernst Piech (Rechtslenkung)
v links Herr Hotelier Imlauer
Mitte Siggie Stadler
hi re Frau Imlauer

Salzburg
25.05.2018 *ST*

Neues Herz für den Kaiserwagen – Projekt im fahr(T)raum in Mattsee geglückt

Zurück in die Zukunft

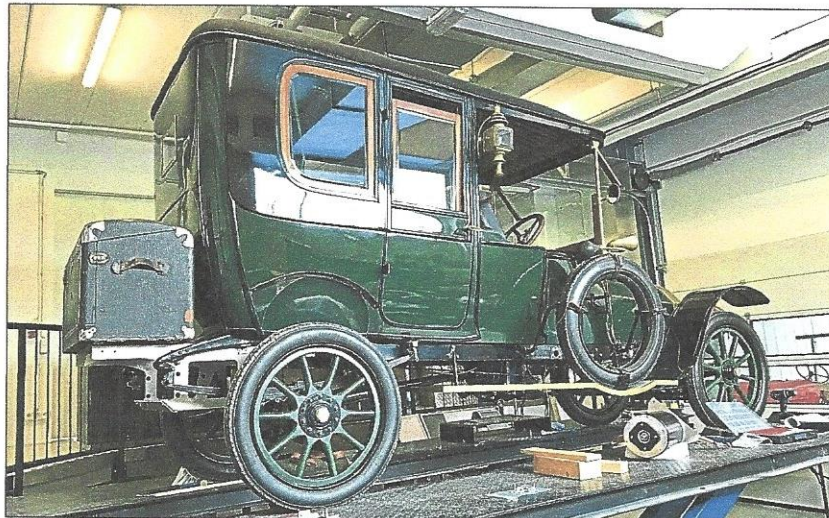
Das Ambiente hat es in sich: Der fahr(T)raum im salzburgerischen Mattsee beherbergt die größte Sammlung an Austro-Daimler Fahrzeugen weltweit. Und es hat was für sich: All diese Fahrzeuge entstammen den Ideen und dem Reißbrett von Ferdinand Porsche. Sie sind alle fahrbereit und straßentauglich. Und im Mittelpunkt – der exklusivste „Porsche“ weltweit – der Kaiserwagen aus dem Jahr 1911. In den vergangenen Wochen sind hier eine Operation am „offenen Herzen“ gelaufen. Der Kaiserwagen hat wieder, wie ursprünglich vom legendären Ferdinand Porsche konstruiert, einen Elektromotor erhalten.

Projektleiter des diffizilen Umbaus war Sigggi Stadler aus Prien, Schacherbauersohn aus Mehring bei Burghausen und leidenschaftlicher Maschinenbauingenieur. Im Chiemedreieck ist Stadler noch aus seiner Zeit als Leiter aller technischen Abteilungen bei der damaligen SKW Trostberg AG in Erinnerung, in der Rennsportzone als motorenbegeisterter Rennsport-Berater/ Betreuer seines früheren Arbeitgebers und Freundes Egon Evertz. In den 60er und 70er Jahren fuhren Evertz Porsche mit dem Werksteam nicht nur auf Augenhöhe, sondern auch vorne mit.

Zum sensiblen Auftrag am ehemaligen Elektromobil des österreichischen Kaisers Franz Josef I. kam Sigggi Stadler jedoch durch eine wesentlich gemächlichere Fraktion der motorisierten Welt – durch die Porsche Traktoren.

Seit seiner Kindheit auf dem elterlichen Bauernhof hatte er sich für Traktoren begeistert, war stolz, dass sein Vater in den 50er Jahren einen Allgaier A 133 System Porsche, auf dem Hof hatte, und erbarmte sich später als Ingenieur und bereits im Ruhestand der robusten und zugleich fortschrittlichen Maschinen aus der Landwirtschaft, als sie auf den Bauernhöfen keinen Platz mehr hatten. Er sammelte und restaurierte – bis er selber keinen Platz mehr hatte.

Dann eröffnete 2013 der Enkel von Ferdinand Porsche, Ernst Piëch, die Erlebniswelten fahr(T)raum in Mattsee bei Salzburg mit ei-



Jetzt hat der „Kaiserwagen“ aus dem Jahr 1911, konstruiert von Ferdinand Porsche, ein neues Herz, einen Elektromotor aus Italien mit einer Leistung von 30 Kilowatt (gut 40 PS) und brandsicheren Lithium-Ionen-Eisenphosphat Akkus. Details zur Ausstellung im Internet: www.fahrtraum.at



Projektleiter Sigggi Stadler (links) und Kfz-Experte Lampelmaier. – Fotos: ede

ner spektakulären Sammlung der technischen Meisterwerke seines Großvaters, angefangen vom Radnaben betriebenen „Lohner Porsche Mixte“ bis zu den eindrucksvollen Limousinen und Sportwagen der Oberklasse der 20er Jahre, den Austro-Daimler für Straßen, Sport und Jagd.

Und was fehlte in der Sammlung? Die Familie der Porsche-Traktoren, die allesamt den Konstruktionen des genialen Technikers aus den 30er Jahren entstammten. Analog zum Volkswagen sollte damals auch ein Volksschlepper gebaut werden.

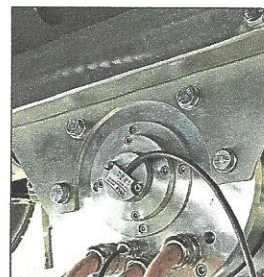
In den 50er Jahren hat dann der Hersteller Allgaier Werke in Ugingen die Porsche-Technik übernommen. Die 1956 neu gegründete Firma Porsche Diesel Motorenwerke GmbH in Friedrichshafen produzierte bis 1963

ca. 120.000 Traktoren, bevor sie an Renault in Frankreich abgegeben wurde. Sigggi Stadler bot seine Sammlung dem fahr(T)raum an und dort füllt sie heute, ergänzt um weitere Exponate, den „Traktor Stadl“.

Eine besondere Bedingung hatte Ernst Piëch an die Übernahme geknüpft: „Du kümmerst Dich um die Aufbereitung der Sammlung und die Darstellung der Technik.“

Über 20 Traktoren hat Sigggi Stadler mittlerweile für den fahr(T)raum organisiert, darunter auch ein exotisches Exportmodell mit kurzem Radstand und schmaler Spurbreite, stromlinienförmig verkleidet, gebaut für den Einsatz auf Kaffeepflanzungen in Südamerika. Ein Sammler aus der Bodenseeregion hatte das Fahrzeug, wie seinerzeit Sigggi Stadler seine Lieblinge, nur unter der Bedingung abgegeben, dass es in gute Hände kommt.

Über seine Begeisterung und Expertise in der Technik hat Stadler vor einem halben Jahr auch die Projektleitung für den Umbau des Kaiserwagens erhalten. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts war Ferdinand Porsche, damals noch nicht mal 30 Jahre alt, zur Wiener Kutschen-Manufaktur Lohner gewechselt. Als Anbieter in der Spitzenklasse wollte der Stellmacher mit der Zeit gehen und nicht nur Pferdekutschen, sondern auch Automobile anbieten.



Der Elektro-Motor ist neu, aber das Antriebskonzept stammt aus dem Jahr 1911.

Porsche baute für Lohner den Lohner Porsche Mixte, ein Elektro-Hybridmobil, angetrieben von Radnabenmotoren, die Porsche konstruiert hatte und sich patentieren ließ.

Das Projekt des Kaiserwagens folgte im Jahr 1910/11. Franz Josef II. wollte kein Automobil, das stinkt und Pferde scheu macht, sondern elegant und mit Komfort reisen. Das versprach ein Elektroantrieb von Porsche. Im Originalzustand hat das Fahrzeug der Überlieferung nach rund 40 Stundenkilometer geschafft, hatte sensationell für die damalige Zeit einen elektrischen Zigarrenanzünder im Fahrgastraum, eine Schlauch-Wechselsprechanlage, um dem Chauffeur Anweisungen zu erteilen und mit Blick auf die Sicherheit, je ein kleines Weihwasserkesselchen neben den Türen. Weitere interessante Acces-

soires sind Blumenvasen aus Uranglas und karbidbefeuerte Fahr- und Rückleuchten. Der Kaiserwagen entstand auf Basis des Austro Daimler Tourenwagen für Stadt und Land Typ 14/28, der letzte neue Austro Daimler, den Porsche vor dem Ersten Weltkrieg konstruiert hatte. Weil der Kaiser aber nur vor Gott und auf keinem Fall vor einem Automobil sein Haupt beugen wollte, erhielt das Fahrzeug einen Aufbau des Kutschenherstellers Lohner, das Design stammte von Armbruster, hoch genug, um das Fahrzeug in aufrechter Haltung und erhabenen Hauptes zu besteigen.

Zum Regierungsjubiläum des Kaisers im Jahr 1911 machte der Verband der österreichischen Automobilindustriellen dem Monarchen das edle und damals hochmoderne Fahrzeug zum Geschenk.

Mit dem Untergang der Monarchie in Österreich begann auch der Abstieg des edlen Fahrzeugs. Der Wagen wurde verkauft, zwischenzeitlich mit einem Austro-Fiat-Motor versehen, war als Werbefahrzeug für eine Kaffee-Firma unterwegs und wurde nach dem Zweiten Weltkrieg von einem ORF-Redakteur wieder entdeckt. Fälschlicherweise wurde dann der Austro-Fiat Motor durch einen Austro-Daimler Motor aus dem Modell Alpenwagen ersetzt.

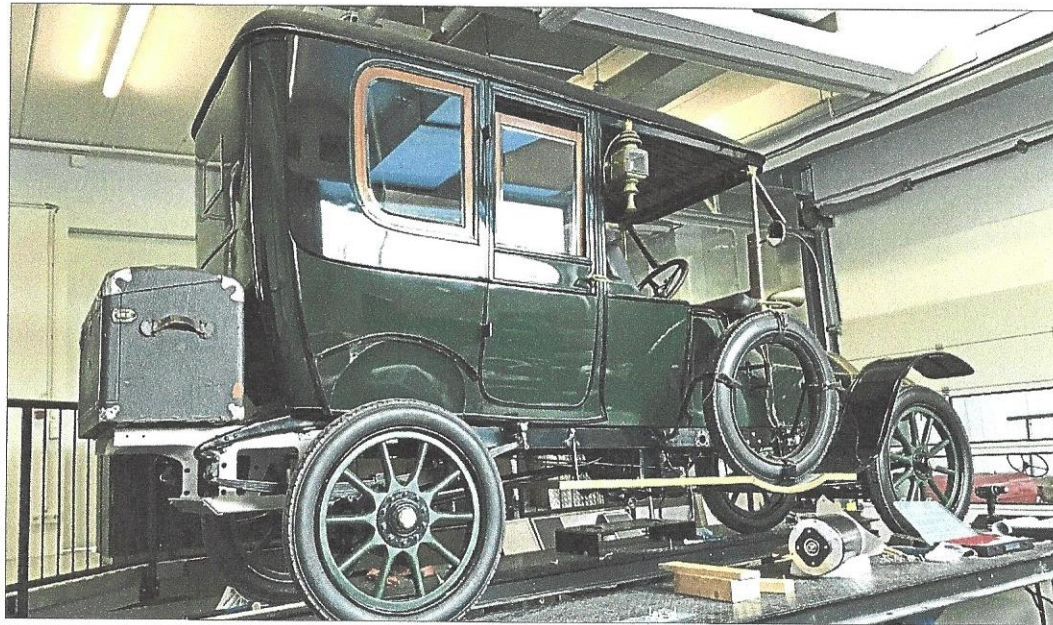
Der Original-Elektromotor blieb und ist verschollen. Jetzt hat der Kaiserwagen ein neues Herz, einen Elektromotor aus Italien mit einer Leistung von 30 Kilowatt (gut 40 PS) und brandsicheren Lithium-Ionen Eisenphosphat Akkus. Die Reichweite wird damit bei rund 80 Kilometern liegen und eine Höchstgeschwindigkeit von maximal 50 bis 60 Stundenkilometern erlauben.

Auf die Verkehrstauglichkeit und Straßenzulassung aller Exponate ist auch Jakob Iglhauser, Geschäftsführer der Ferdinand Porsche Erlebniswelten „fahr(T)raum“ besonders stolz. Rund 370 Ausfahrten wurden im vergangenen Jahr gebucht. Und ab Mai diesen Jahres wird auch der legendäre Kaiserwagen wieder auf Achse sein – mit standesgemäßem Elektroantrieb. – ede

Porsche im Elektro-Takt

Historischer Kaiserwagen – Operation gelungen – Erste Ausfahrt

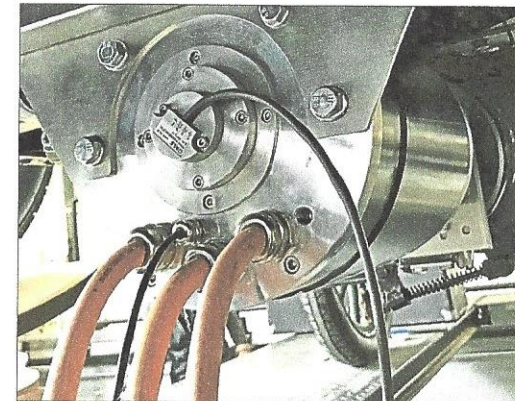
Mattsee/Salzburg. Das Werk ist vollbracht. Zielgenau hat es das Team um Sigggi Stadler im fahr(T)raum in Mattsee geschafft, den exklusivsten „Porsche“ weltweit – den Kaiserwagen aus dem Jahr 1911 – wieder mit einem Elektromotor auszurüsten. Dieses historische und zugleich einzigartige Fahrzeug hatte bereits vom legendären Konstrukteur Ferdinand Porsche einen Elektromotor erhalten. Im Lauf der Jahre war dieser Antrieb zwei Mal durch einen Benzin-Motor ersetzt worden. Projektleiter des Umbaus war Sigggi Stadler aus Prien, Schacherbauersohn aus Mehring bei Burghausen und leidenschaftlicher Maschinenbauingenieur. Sofern es die Witterung erlaubt, wird der Kaiserwagen, den auch das Regionalmagazin WIR in der kommenden Ausgabe näher vorstellt, morgen, die erste Ausfahrt unternehmen. Ziel ist das Hotel Imlauer & Bräu in der Rainerstraße in Salzburg – ab 13.30 Uhr. – ede



Der Kaiserwagen, der wohl exklusivste „Porsche“ der Welt hat wieder einen Elektromotor erhalten und trifft morgen in Salzburg ein.



Projektleiter Sigggi Stadler (links) und Kfz-Experte Lampelmaier. – Fotos: ede



Der Elektro-Motor ist neu, aber das Antriebskonzept stammt aus dem Jahr 1911.

Neues Leben für den „Kaiserwagen“

Seine Majestät Franz Josef I. war seiner Zeit voraus und Sigi Stadler leitet jetzt die Wiederbelebung

Mattsee. Das Ambiente hat es in sich: Der fahr(T)raum im salzburgerischen Mattsee beherbergt die größte Sammlung an Austro-Daimler Fahrzeugen weltweit. Und es hat was für sich: All diese Fahrzeuge entstammen den Ideen und dem Reißbrett von Ferdinand Porsche. Sie sind alle fahrbereit und straßentauglich. Und im Mittelpunkt – der exklusivste „Porsche“ weltweit – der Kaiserwagen aus dem Jahr 1911. Noch bis Mai läuft hier eine Operation am „offenen Herzen“ – der Kaiserwagen erhält wieder, wie ursprünglich vom legendären Ferdinand Porsche konstruiert, einen Elektromotor.

Projektleiter des diffizilen Umbaus ist Sigi Stadler aus Prien, Schacherbauersohn aus Mehring bei Burghausen und leidenschaftlicher Maschinenbauingenieur. Im Chemiedreieck ist Stadler noch aus seiner Zeit als Leiter aller technischen Abteilungen bei der damaligen SKW Trostberg AG in Erinnerung, in der Rennsportzone als motorenbegeisterter Rennsport-Berater/ Betreuer seines früheren Arbeitgebers und Freundes Egon Evertz. In den 60er und 70er Jahren führen Evertz Porsche mit dem Werksteam nicht nur auf Augenhöhe, sondern auch vorne mit.

Zum sensiblen Auftrag am ehemaligen Elektromobil des österreichischen Kaisers Franz Josef I. kam Sigi Stadler jedoch durch eine wesentlich gemächlichere Fraktion der motorisierten Welt – durch die Porsche Traktoren.

Seit seiner Kindheit auf dem elterlichen Bauernhof hatte er sich für Traktoren begeistert, war stolz, dass sein Vater in den 50er Jahren einen Allgaier A 133 System Porsche, auf dem Hof hatte, und erbarmte sich später als Ingenieur und bereits im Ruhestand der robusten und zugleich fortschrittlichen Maschinen aus der Landwirtschaft, als sie auf den Bauernhöfen kei-



Der Kaiserwagen – vor dem Ersten Weltkrieg von Ferdinand Porsche konstruiertes Auto für Österreichs Kaiser Franz Josef I. Bis Mai erhält das exklusive Fahrzeug, das sich erhobenen Hauptes besteigen lässt, wieder einen Elektro-Antrieb ähnlich dem des Originalzustandes.



Projektleiter Sigi Stadler und Kfz-Experte Max Lampelaier inspizieren das Cockpit des Kaiserwagens. Hier wird die Schaltung des neuen Elektroantriebs integriert.



Blumenvase aus Uranglas



Weihwasser-kesselchen

ckerdem Motor und robustem Schaltgefühl. Über 20 Traktoren hat Sigi Stadler mittlerweile für den fahr(T)raum organisiert, darunter auch ein exotisches Exportmodell mit kurzem Radstand und schmaler Spurweite, stromlinienförmig verkleidet, gebaut für den Einsatz auf Kaffeeplantagen in Südamerika. Ein Sammler aus der Bodenseeregion hatte das Fahrzeug, wie seinerzeit Sigi Stadler seine Lieblinge, nur unter der Bedingung abgegeben, dass es in gute Hände kommt.

Über seine Begeisterung und Expertise in der Technik hat Stadler vor einem halben Jahr auch die Projektleitung für den Umbau des Kaiserwagens erhalten. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts war Ferdinand Porsche, damals noch nicht mal 30 Jahre alt, zur Wiener Kutschen-Manufaktur Lohner gewechselt. Als Anbieter in der Spitzenklasse wollte der Stellmacher mit der Zeit gehen und nicht nur Pferddekutschen, sondern auch Automobile anbieten. Porsche baute für Lohner den Lohner Porsche Mixte, ein Elektro-Hybridmobil, angetrieben von Radnaben-Motoren, die Porsche konstruiert und sich patentieren ließ.

Das Projekt des Kaiserwagens folgte im Jahr 1910/11. Franz Josef II. wollte kein Automobil, das stinkt und Pferde scheu macht, sondern elegant und mit Komfort reisen. Das versprach ein Elektroantrieb von Porsche. Im Originalzustand hat das Fahrzeug der Überlieferung nach rund 40 Stundenkilometer geschafft, hatte sensationell für die damalige Zeit einen elektrischen Zigarrenanzünder im Fahrgastraum, eine Schlauchwechselsprechanlage, um den Chauffeur Anweisungen zu erteilen und mit Blick auf die Sicherheit, je ein kleines Weihwasserkesselchen neben den Türen. Weitere interessante Accessoires sind Blumenvasen aus böhmischem Uranglas und karbidbelegte Fahr- und Rückleuchten. Der Kaiserwagen entstand auf Basis des Austro Daimler

Der Original-Elektromotor blieb und ist verschollen. Auf der Suche nach einem passenden Antrieb ließ Ernst Piëch ein amerikanisches Elektromobil der Marke „Rauch und Lang“ erwerben. Diese Fahrzeuge hatten damals eine von Thomas Edison entwickelte Technik und die war dem Porsche Motor recht ähnlich. Dann aber erbarmten sich alle des ehrwürdigen „Rauch und Lang“, restaurierten ihn bis zur Straßentauglichkeit, anstatt ihn für den Kaiserwagen zu opfern.

Jetzt erhält der Kaiserwagen ein neues Herz, einen Elektromotor aus Italien mit einer Leistung von 30 Kilowatt (gut 40 PS) und brandsicheren Lithium-Ionen Eisenphosphat Akkus. Die Reichweite wird damit bei rund 80 Kilometern liegen und eine Höchstgeschwindigkeit von maximal 50 bis 60 Stundenkilometern erlauben.

Theoretisch wäre mehr möglich, „aber wir müssen das ehrwürdige Alter des Fahrzeugs, seine schmalen Reifen und seine Holzspeichenräder berücksichtigen“, schränkt Sigi Stadler ein. Das Fahrzeug soll im Mai schließlich seine Straßenzulassung erhalten und für Aus-



Anpassen eines originalgetreuen Kofferraums an den Kaiserwagen. Links im Bild „fahr(T)raum“-Leiter Jakob Iglhauser mit Sigi Stadler (rechts) und einem Techniker.

fahrten mit Elektroantrieb zur Verfügung stehen.

Auf die Verkehrstauglichkeit und Straßenzulassung aller Exponate ist auch Jakob Iglhauser, Geschäftsführer der Ferdinand Porsche Erlebniswelten „fahr(T)raum“ besonders stolz. Rund 370 Ausfahrten wurden im vergangenen Jahr gebucht. Und ab Mai diesen Jahres wird auch der legendäre Kaiserwagen wieder auf Achse sein – mit standesgemäßem Elektroantrieb. – ede



Über 20 unterschiedliche Typen der charakteristischen Porsche-Traktoren hat Sigi Stadler in den vergangenen Jahren für den „Porsche Stadl“ des fahr(T)raum in Mattsee beschafft.

nen Platz mehr hatten. Er sammelte und restaurierte – bis er selber keinen Platz mehr hatte.

Dann eröffnete 2013 der Enkel von Ferdinand Porsche, Ernst Piëch, die Erlebniswelten fahr(T)raum in Mattsee bei Salzburg mit einer spektakulären Sammlung der technischen Meisterwerke seines Großvaters, angefangen vom Radnaben betriebenen „Lohner Porsche Mixte“ bis zu den eindrucksvollen Limousinen und Sportwagen der Oberklasse der 20er Jahre, den Austro-Daimler für Straßen, Sport und Jagd.

Und was fehlte in der Sammlung? Die Familie der Porsche-Traktoren, die allesamt den Konstruktionen des genialen Technikers aus den 30er Jahren entstammten. Analog zum Volkswagen sollte damals auch ein Volksschlepper gebaut werden. Erste Arbeiten hatte Porsche bereits im Ersten Weltkrieg mit Zugmaschinen für Kanonen gesammelt.

In den 50er Jahren hat dann der Hersteller Allgaier Werke in Udingen die Porsche Technik übernommen. Die 1956 neu gegründete Firma Porsche Diesel Motorenwerke GmbH in Friedrichshafen produzierte bis 1963 ca. 120.000 Traktoren, bevor sie an Renault in Frankreich abgegeben wurde. Sigi Stadler bot seine Sammlung dem fahr(T)raum an und dort füllt sie heute, ergänzt um weitere Exponate, den „Traktor Stadl“.

Eine besondere Bedingung hatte Ernst Piëch an die Übernahme geknüpft: „Du kümmerst Dich um die Aufbereitung der Sammlung und die Darstellung der Technik. Jetzt, knapp vier Jahre nach der Eröffnung des „Traktor-Stadls“ im „fahr(T)raum“ präsentiert sich die Sammlung nicht nur mit übersichtlichen Informationen, sondern auch erlebnisgerecht mit einer modernen Fahrsimulation auf einem echten Traktor: Lenken ohne Hydraulik, mit tu-

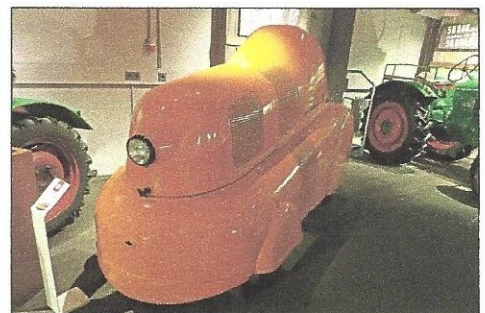
Tourenwagen für Stadt und Land Typ 14/28, der letzte neue Austro Daimler, den Porsche vor dem Ersten Weltkrieg konstruiert hatte. Weil der Kaiser aber nur vor Gott und auf keinem Fall vor einem Automobil sein Haupt beugen wollte, erhielt das Fahrzeug einen Aufbau des Kutschenherstellers Lohner, das Design stammte von Armbruster, hoch genug, um das Fahrzeug in aufrechter Haltung und erhobenen Hauptes zu besteigen.

Zum Regierungsjubiläum des Kaisers im Jahr 1911 machte der Verband der österreichischen Automobilindustriellen dem Monarchen das edle und damals hochmoderne Fahrzeug zum Geschenk.

Mit dem Untergang der Monarchie in Österreich begann auch der Abstieg des edlen Fahrzeugs. Der Wagen wurde verkauft, zwischenzeitlich mit einem Austro-Fiat-Motor versehen, war als Werbefahrzeug für eine Kaffee-Firma unterwegs und wurde nach dem Zweiten Weltkrieg von einem ORF-Redakteur wieder entdeckt. Fälschlicherweise wurde dann der Austro-Fiat Motor durch einen Austro-Daimler Motor aus dem Modell Alpenwagen ersetzt, der bis dahin ein trauriges Dasein als Stationärmotor für eine Standkreissäge in Wien geleistet hatte.



Pionierleistung: Dieser Lohner Porsche Mixte aus dem 19. Jahrhundert hatte bereits einen richtungsweisenden Radnabenantrieb.



Unter dieser Stromlinienverkleidung steckt Technik von Porsche: Dieser Traktor wurde für den Export und zum Einsatz auf Kaffeeplantagen gebaut. Die Verkleidung sollte ein Verhaken des Fahrzeugs in den Sträuchern verhindern. – Fotos: ede