

Fahren

»Pferdekräfte«-Wettrüsten, Geschwindigkeitsrekorde und **Technologieoffenheit**: Was Disruptoren in Wien vor 125 Jahren antrieb und wie das Elektroauto zu seinem ersten Boom kam.

VON TIMO VÖLKER

Benzin gegen Elektro: »Need for Speed« anno 1900

An die Ausgabe der „Allgemeinen Automobil-Zeitung“, die am 9. Jänner des Jahres 1900 erschienen ist, werden sich die wenigsten von uns erinnern können. Aber dafür gibt's ja Archive.

Es ist jedenfalls die erste Ausgabe der in Wien gegründeten Zeitung (die bis 1938 erscheinen wird), mit den „Offiziellen Mitteilungen des Oesterreichischen Automobil-Club“ quasi als Organ des jungen „Automobilismus“ im Kaiserreich.

Den kann man durchaus auch politisch bewegt verstehen, insofern, als die Begeisterung für das neue Fortbewegungsmittel ein Aufbegehren gegen die starre Ordnung des alten Systems darstellt, auch gesellschaftlich.

Frankreich probierte es mit Alkohol als Kraftstoff. Bei dem Rennen kam nur einer ins Ziel.

TACHO

„Go Like Hell“: Ford kehrt nach Le Mans zurück Die Story von Fords erstem Sieg 1966 in Le Mans, tatsächlich ein Dreifach-Triumph über Ferrari, erzählt der Film „Le Mans 66“ (mit Christian Bale, Matt Damon; Netflix). Nun hat Chairman Bill Ford himself die Rückkehr der Marke zum 24-Stunden-Klassiker im Jahr 2027 angekündigt (bei den Hypercars, oberste Spielklasse). Fraglich nur, ob Ford bis dahin noch Autos in Europa verkauft ... **TIV**

Zwar sind namhafte Teile des Adels der Bewegung gegenüber aufgeschlossen; die jungen Grafen und Freiherren haben schließlich auch die Mittel, die ersten Fabrikate zu erwerben und zu betreiben. Von Hofe aus wird die Szene aber mit kritischer Distanz beobachtet, und längst nicht alle Zeitgenossen sind bereit, die Straßen widerspruchslos mit den wundersamen Vehikeln zu teilen. Ein Tross johlender Kinder und deftige Verwünschungen von dem einen oder andren Kutschbock aus begleiten die meisten Ausfahrten.

Von einer amtlichen Regelung, wie sie in England noch im alten Jahrhundert Ordnung in das neuartige Verkehrsgeschehen bringt, zum Vorteil der neuen Teilnehmer, ist man in Wien so wieso noch ein paar Jahre entfernt.

Vorkämpfer. Im Wesentlichen ist die Sache in Händen von Bürgerlichen wie Ludwig Lohner, „einer der eifrigsten Vorkämpfer der automobilistischen Bewegung in Österreich“, wie ihn uns die „Automobil-Zeitung“ vorstellt. Lohner, 1825 in Liesing geboren, studierte Maschinenbau und übernahm 1892 den väterlichen Betrieb, immerhin die größte Kutschenfabrik Österreich-Ungarns mit Sitz im Wiener Vorort Alsergrund.

Lohner bringt die p. t. Leserschaft auf den Stand der Dinge, sein Beitrag ist das Skript eines Vortrags, den er wenige Wochen zuvor gehalten hat. Zunächst erörtert er den Stellenwert der Heimat

im internationalen Geschehen, das von Frankreich, „Emporium des Automobilismus“, dominiert wird und in dem inzwischen England und Amerika, „in letzter Zeit“ auch Deutschland, Belgien und Italien eine Rolle spielen, „während Österreichs Verhältnisse bisher nur kleinere interne Vorführungen gestattet“. Lohner selbst ist schon auf dem besten Weg, das zu ändern.

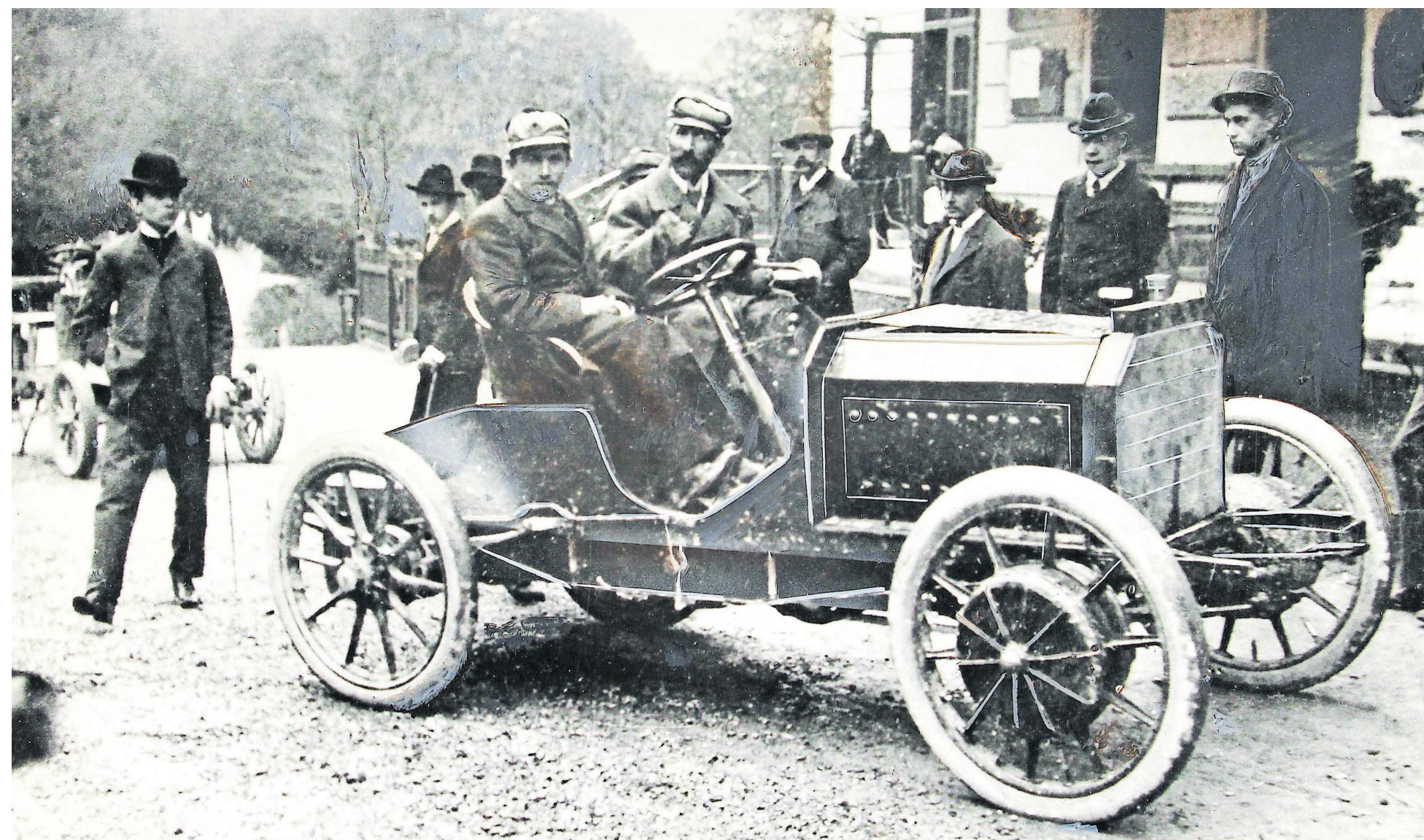
Inbrunst. Deutschland gilt ja als Geburtsland des Automobils, was auf eine Patentschrift des Carl Benz aus Cannstatt früh im Jahr 1886 zurückgeht – zur etwa gleichen Zeit, in der der deutsche Siegfried Marcus (1831-1898) in Wien technisch mindestens Vergleichbares zeigt, nur nicht amtlich bescheinigt und überhaupt nachlässig dokumentiert.

Das sind Sträuße, die Jahrzehnte später mit patriotischer Inbrunst ausgeföhren werden. Lange Zeit mit Vorteil Marcus; wer etwa in den 1920ern im Brockhaus nachschlug, bekam ihn als Erfinder der Automobils vorgestellt. So kam er 1931 zu einem Denkmal im Wiener Resselpark, gleich vor der TU, wengleich die Adoption zum „Unsrigen“ dann auch nur bis 1938 halten sollte – als Wiener Nazis das Denkmal abtransportierten, denn der Mann war jüdischer Abstammung.

Um das noch fertig zu erzählen: Zehn Jahre später, die Nazis in Wien auf wundersame Weise in Luft aufgelöst, wurde die Marcus-Büste an gleicher Stelle wieder aufgestellt. Erst im Vorjahr sah man die Tauben auf ihr wieder vertrieben – bei einer Protestaktion von Klimaschutzern (durch Verhängung von Taferln und einer Augenbinde, da gegen Festkleben naturgemäß immun).

Überlegenheit. Aber Patentschriften und Patriotismus, all das spielt im zeitgenössischen Selbstverständnis wie bei Ludwig Lohner keine Rolle: Es zählte allein das Material, das auf den großen Concours und Rennstrecken der Zeit aufuhr, und das trug Namen wie Peugeot, Panhard, Brouhot und Daimler.

Wichtiger als alle Tüftler und Ingenieure, die in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts rund um das Automobil kreißten, war die subsequeante Industrialisierung, und da kamen Herrschaftsverhältnisse sehr wohl zum Tragen. Der deutsche Kaiser Wilhelm II. beispielsweise war ein Benzinbruder der ersten Stunde, Kaiser Franz-Joseph war das eben nicht.



Was Automobile leisten konnten, mussten sie auf Renn- und Rekordfahrten unter Beweis stellen, sonst galt es nicht. Diese Veranstaltungen waren Stadtgespräch, lockten jede Menge Publikum und Presse an. Es galt ja noch, die Überlegenheit dem Pferd gegenüber unter Beweis zu stellen, in Sachen Tempo, Zuverlässigkeit und Ausdauer.

Dafür nahmen die Piloten, die meist auch die Konstrukteure ihrer Gerätschaft waren, einiges auf sich. Lohner erinnert an das Rennen Paris-Bordeaux-Paris, das der Pionier Émile Levassor 1895 mit einem Gewalttritt von 48 Stunden und 48 Minuten „ohne Aufenthalt und ohne die Lenkung aus der Hand zu geben“ gewonnen hatte, und das inzwischen wegen der übermäßigen Schinderei auf die Hälfte reduziert worden war. Immerhin noch 565 Kilometer, die 1899 von einem „12pferdekräftigen“ Panhard & Levassor in elf Stunden 43 Minuten bezwungen wurden, macht 48,2 km/h Schnitt. Kaum vorstellbar, denn heute weist der Routenplaner 5 h 38 Min. aus.

Rasendes Tempo: Die Rennen forderten Opfer auf und abseits der Strecke.

Das ist kein Match mehr gegen das Pferd, sondern gegen die Eisenbahn: Der Expresszug der Staatsbahn brauchte für die Strecke elf Stunden. Und wir sind mitten in einer Entwicklung mit rasender Geschwindigkeit, die nicht nur auf den Strecken (Pilot Levassor war schon tot), sondern auch an deren Rändern Opfer fordert: Ein Zuschauer, erzählt Lohner, wird beim Anblick des „vorüberrasenden“ Siegerwagens vom Herzschlag getroffen.

Alkohol. Klarerweise waren bei solchen Einsätzen Benziner die erste Wahl, wengleich Elektroautos mit Temporekorden von sich reden machten. Beim flüssigen Energieträger war indes das letzte Wort noch nicht gesprochen. Lohner erzählt vom Pariser „Criterium de l'Alcohol“, bei dem es sich mitnichten um ein Wettlaufen handelte, sondern um den „ernsten Versuch, Alkohol statt Benzin als motorische Kraft zu verwenden und solcherart der französischen Landwirtschaft durch die enorme Ausbreitung des Automobilismus dienstbar zu sein, statt das Rohmaterial aus dem Auslande beziehen zu müssen“. Braucht man in Brasilien niemandem zu erklären, >>

dort ist Tankstellensprit zu mindestens 25 Prozent Bioethanol beigemischt.

Wie wollte es Ludwig Lohner aber selbst halten? Mit Ferdinand Porsche hatte er gerade einen vielversprechenden, erst 23-jährigen Techniker angestellt, dessen Spezialgebiet die Elek-

trizität war. Lohners fertige Elektrokutsche konnte dieser noch sinnvoll verbessern, bevor er mit eigenen Konstruktionen Neuland betrat.

1899 wollte Lohner eigentlich einen Benzinwagen bauen, doch ließ sich kein ordentlicher Motor dafür auftreiben. So

Siegreich beim Exelbergrennen nahe Wien: Ferdinand Porsche am Steuer, daneben Ludwig Lohner im Benzin-Elektrohybriden Lohner-Porsche Mixte, 1902. Sammlung Hubmann

„... die Tollkühnheit der Fahrer, ihre Ausdauer und Nervenstärke, zwölf Stunden hindurch nicht Bruchteile einer Sekunde nachzulassen, was bereits genügen würde, den Fahrer zerschmettert im Straßengraben zu finden.“

LUDWIG LOHNER

ließ er Porsche dessen Idee vom Radnabenmotor umsetzen – ein Geniestreich, denn durch den Direktantrieb an der gelenkten Vorderachse entfiel die ganze kräfteraubende „Transmission“ durch Ketten, Riemen und Zahnräder. Die Eleganz der Lösung machte das Fahrzeug zum Sensationserfolg der Pariser Weltausstellung im April 1900, was Lohner in seinem Beitrag allenfalls als „elektrische Überraschung“ ankündigte.

Mit der Entwicklung des Radnabenmotors gelang dem jungen Porsche ein Geniestreich.

Benzin oder Elektro, da waren beide, Porsche und Lohner, pragmatisch, sahen Vor- und Nachteile in dem einen wie dem andren Konzept. Als Brückenlösung erlang Porsche noch den Hybridantrieb, bevor man vom Daimlerwerk in Wr. Neustadt so gute Motoren bezog, dass man die schweren Batterien bald links liegenließ. Fortsetzung folgt.

Sonntagsauto



Gefragt wie nie: Hybridantrieb mit Wiener Wurzeln

Anfang der 1990er begannen in Japan Toyota und Honda den Hybridantrieb zu entwickeln: Ein besonders sparsamer, dafür drehmomentschwacher Benzinmotor wird von einem Elektromotor unterstützt, welcher als Generator Bremsenergie in die Batterie zurückerhalten kann. Auf die Straße kam das bei Toyota mit dem Prius, bei Honda mit dem Insight. Das hybride System, inzwischen in allen möglichen Varianten auf dem Markt, entwickelt sich zur weltweit dominierenden Antriebsart. Der Vorläufer stammt indes aus Wien. Porsche hatte bei Lohner bereits einen aufsehenerregenden Elektrowagen entwickelt, nun, mit einem Paul-Daimler-Motor aus dem Daimler-Werk in Wiener Neustadt, ging es an die Mischform: 1901 entstand der Langstreckenwagen „Mixte“, mit dem Porsche und Lohner 1902 das Exelbergrennen (Bild) gewannen. Dabei treibt ein 28-PS-Vierzylinder einen Generator an, der die elektrische Energie für die Radnabenmotoren liefert. Diese dienen rekuperativ auch als Bremsen, dabei entsteht Spannung bis 420 Volt. **TIV**

Lohner-Porsche System Mixte, 1901

„Presse“-Musiksalon 2025

NUR FÜR SIE



Wilhelm Sinkovicz im Wiener Konzerthaus

Was wäre das neue (Musik-) Jahr ohne die fundiert-charmante Einführung von Wilhelm Sinkovicz? Der renommierte Musikwissenschaftler und „Presse“-Musikkritiker freut sich wieder auf „seinen“ Musiksalon – und darauf, seinen Gästen höchst unterhaltsame und tief sinnige Vorträge zu präsentieren. **Der Schauplatz im Jahr 2025: Das Wiener Konzerthaus.** Als eines der

bedeutendsten Institutionen des internationalen Musiklebens bildet es gemeinsam mit Staatsoper und Musikverein jene prominente Trias, die den weltweiten Ruf Wiens als führende Musikmetropole begründet, und ist dank seiner wohl einmaligen Verbindung von Traditionsbewusstsein und Innovationsfreude unentbehrlich für das lebendige kulturelle Klima Wiens.

Beim Musiksalon plaudert Wilhelm Sinkovicz über aktuelle sowie zukünftige Stars und erläutert Hintergründe und Zusammenhänge. Mit viel Wissen und Humor kommentiert er das kommende Programm für 2025, unterlegt mit eindrucksvollem Bild- und Tonmaterial. **Tipp:** Sie möchten weitere Geheimnisse der Klassikwelt entdecken? Wilhelm Sinkovicz

präsentiert seine Lieblingsaufnahmen und lädt ein mit ihm in seiner Klassiksammlung zu stöbern. Ein Podcast für Kenner und Neulinge. Alle Folgen finden Sie direkt unter [diepresse.com/podcast](https://www.diepresse.com/podcast).

Di, 18. März 2025
Mi, 28. Mai 2025
Mi, 10. September 2025
Mi, 29. Oktober 2025
Mi, 19. November 2025

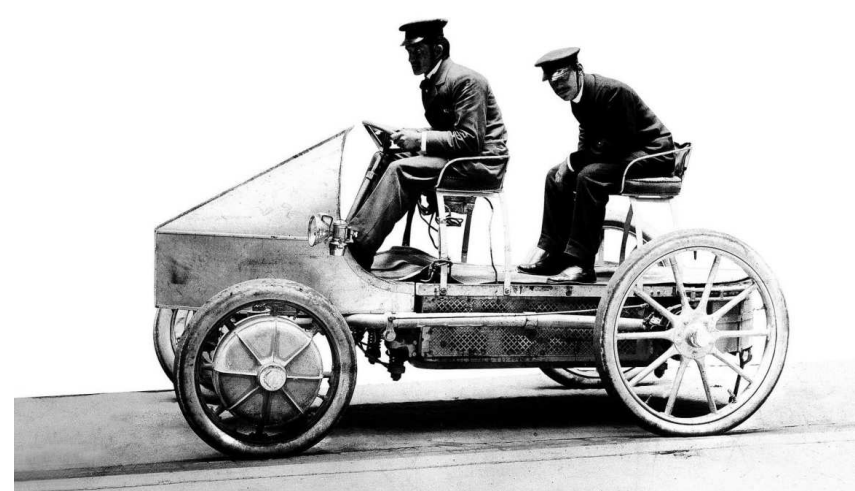
Wiener Konzerthaus
Berio Saal
Lothringerstraße 20
1030 Wien
www.konzerthaus.at

Beginn ist jeweils um 19 Uhr
Preis € 99,- pro Person und Abonnement
Einzelkarten € 25,- pro Person und Termin

Weitere Details und Buchung direkt unter [diepresse.com/shop](https://www.diepresse.com/shop)

COMPLIANCE-HINWEIS

Die Reisen zu Produktpräsentationen wurden von den Herstellern unterstützt. Testfahrzeuge wurden kostenlos zur Verfügung gestellt.



Renn-Elektromobil: Der von Porsche entwickelte Radnabenantrieb vorn (gut zu sehen) machte Ketten, Riemen und sonstige „Transmission“ obsolet. Porsche Archiv

Keinen Club-Vorteil verpassen und zum Newsletter anmelden: [diepresse.com/club](https://www.diepresse.com/club)



Die Presse Club

Aktionen gültig für „Presse“-Club-Mitglieder. Wenn Sie ein Abonnement besitzen, sind Sie automatisch Mitglied im „Presse“-Club (ausgenommen Test- und Schnupperabo). Mitgliedschaft ohne Abo: € 153,89/Jahr (inkl. Samstagausgabe)