



PORSCHÉ ELEKTRISIERT!



PORSCHÉ-FANS MÜSSEN ZUKÜNFTIG BESONDERS TAPFER SEIN. DENN WAS DER STUTTGARTER AUTOBAUER DIESES JAHR AUF DEM GENÈVE AUTOSALON ZUM BESTEN GAB, STELLT DIE WELT HARTGESOTTENER RENNSPORTFANS KOMPLETT AUF DEN KOPF: STATT MIT GEWOHNT BOLLERND-RÖHRENDEM SOUND ÜBERRASCHTE PORSCHÉ MIT DREI STILLEN HYBRIDMODELLEN UND SEGELT DAMIT EINER VÖLLIG NEUEN ÄRA ENTGEGEN. WER ALLERDINGS GLAUBT, DASS DIE ZUFFENHAUSENER NEUES TERRAIN BETRETEN, IRRT. TATSÄCHLICH PRÄSENTIERTE FERDINAND PORSCHÉ SCHON VOR ÜBER 100 JAHREN DAS ERSTE ÖKOMOBIL DER WELT!

Als im März 1900 die Pariser Weltausstellung ihre Tore öffnete, trauten die Besucher ihren Augen kaum. Röntgenapparate sendeten plötzlich erstmals Bilder aus dem Innern des Körpers, und geheimnisvolle Lichteffekte verwandelten den Eiffelturm nachts in eine illuminierte Märchenwelt. Die Elektrizität eroberte das neue Jahrhundert! Als der junge österreichische Ingenieur Ferdinand Porsche schließlich sein erstes Automobil vorstellte, kannte die Begeisterung kein Halten mehr. Denn völlig geräuschlos preschte dieser plötzlich am Steuer eines muschelförmigen, knallroten Vehikels am Grand Palais vorbei und flitzte den Droschkenfahrern mit unglaublichen 50 km/h davon!

Zwei Radnabenmotoren, welche direkt auf den Vorderrädern angebracht waren, lieferten dabei den nötigen Speed und versorgten den Wagen über eine Strecke von rund 50 Kilometern mit Energie. Der Name des Wunderwerks: Lohner Porsche „Elektro Phaeton“. Das erste Elektromobil der Welt!

Erst zwei Jahre zuvor hatte Porsche den erfolgreichen Wiener Hofwagenlieferanten Ludwig Lohner kennen gelernt und war kurzerhand von ihm als technischer Leiter seines Werkes in Wien-Florisdorf eingestellt worden, denn der Ruf des jungen Mannes als Elektronikgenie eilte ihm schon damals voraus. Immerhin soll er



Ferdinand Porsche

schon mit 16 Jahren auf dem heimischen Dachboden die seltsamsten Erfindungen zusammen geschmurgelt und seine Eltern bereits mit Lampen und einer Türklingel beglückt haben, als die Nachbarschaft noch im Kerzenlicht saß! Erpicht darauf, im gerade entstehenden Automobilmarkt seine müden Pferdekutschen durch neue PKWs abzulösen, erhoffte sich Lohner so von Porsche den nötigen Geistesblitz, um die ersten Auto vernarrten Kunden für sich zu elektrisieren. Die Rechnung ging auf! Denn kaum in Paris aufgetreten, wurde das vorgestellte Elektromobil zum begehrtesten Wagen weltweit! Prominente

wie der Wiener Kaffee-Großunternehmer Julius Meinl, Schokoladenfabrikant Ludwig Stollwerck, Bankier Baron Nathan Rothschild oder Fürst Max Egon von Thurn und Taxis gehörten schließlich zum erlauchten Kundenkreis, den der stolze Preis von 15.000 Kronen für das Gefährt verständlicherweise nur wenig schockte. Dass der Mann auf der Straße den Elektrokarren skeptisch beäugte, kümmerte den Erfinder indes wenig. Im Gegenteil: Hofiert vom Jetset, präsentierte Porsche schon fünf Monate später den Rennwagen „La Toujours Contente“ („Die stets Zufriedene“). Eine klare Kampfansage

an den belgischen Rennfahrer Camille Jenatton, der erst zwei Jahre zuvor mit seinem Elektrowagen „La Jamais Contente“ („Die nie Zufriedene“) einen Geschwindigkeitsrekord von 105,3 km/h auf den Asphalt gebracht hatte! Statt zwei klebten nun gleich vier Radnabenmotoren an den Rädern und brachten damit nicht nur den ersten PKW mit Allradantrieb auf die Straße, sondern auch erstaunliche 56 PS! Auftraggeber E. W. Hardt, ein englischer Geschäftsmann, der den Wagen für ein Rennen bei London geordert hatte, zeigte sich beeindruckt, als Porsche selbstbewusst mit dem Wagen vor seinem Haus auffuhr. Doch der ersehnte Ruhm endete schon am nächsten Tag in einem unerwarteten Fiasko, denn kaum in Chislehurst gestartet, hielt Hardt statt dem Siegespokal schließlich nur noch einen Ballen Reifenfetzen in der Hand. Der Grund: Das Gewicht der Elektrobatterien und Motoren – ganze vier Tonnen – hatte den Gummirädern den Garaus gemacht. Auch die Nachfolgemodelle „Semper Vivus“ und der erste Vollhybrid „Mixte“, die, unterstützt von einem Verbrennungsmotor, das Gewicht reduzieren sollten, brachten in den Folgejahren nicht mehr als ein paar Sensationsschlagzeilen. Denn aufgeweckt vom anfänglichen Erfolg Porschés hatten auch andere Autobauer längst weiter geforscht und leichte, Benzin betriebene Wagen mit langen Laufzeiten und günstigeren Preisen auf die Straßen gebracht. Gerade mal 31 der Lohner-Porsche-Wagen wurden so verkauft. Enttäuscht sattelte Porsche schließlich um und nahm mit sei-

ner eigenen Firma und der Konstruktion neuer Sportmodelle das Rennen mit der Konkurrenz auf.

Wer glaubt, dass für Porsche das Thema Hybrid damit geflopt war, der irrt, denn außer Hochdeutsch können die Schwaben bekanntlich alles – auch alte Motoren per Stromschlag wieder zum Zucken bringen. Dass etwas im Busch ist, schwante manchem da vielleicht schon beim Klimagipfel in Kopenhagen 2009, als der Porsche Cayenne – normalerweise ein Schluckspecht, der bei Bleifuß bis zu 60 Liter weghaut – plötzlich als bekehrter Antagonist der Birkenstock-Jünger die Delegierten mit reiner Elektropower durch die dänische Hauptstadt

segelte. Dass Porsche jedoch gleich alles umkrempeln würde, ging wohl selbst über die Vorstellungskraft der Branchenmutigsten hinaus. „Mit dem heutigen Tag beginnt eine völlig neue Ära im Hause Porsche“, verkündete Porsche-CEO Michael Macht stolz auf der Automobilmesse in Genf und präsentierte unter dem neuen Zauberwort „Performance Intelligent System“ drei Modelle, an denen die Zuffenhausener zwei Jahre lang getüftelt hatten. Die Ansage Porschés war dabei unmissverständlich gewesen: „Macht alles anders. Anders als erwartet. Ihr dürft alles anfassen. Nur eines nicht: das Porsche-Emblem!“ Das Ergebnis: der Full-Hybrid Cayenne S, der jetzt auch auf der Autobahn bei Geschwindigkeiten

bis zu 156 km/h elektrisch segelt und seinen Benzindurst damit auf 9 Liter pro 100 km zügelt. Ein 911 GT3, der mittels eines riesigen Schwungrades – ähnlich wie ein Darda-Spielzeugauto – per Turbo-Kick über 500 km/h erreicht. Und der Spyder 918. Eine Studie, die mittels Parallel-Hybrid-Technik Roadster-Power mit Kleinwagenenden verbindet: 680 PS und Spitzengeschwindigkeiten von 320 km/h bei schmalen Verbrauchswerten von gerade mal 3 Litern! Große Befürchtungen, dass Benzin blütige Porsche-Fans den grünen Flitzer ignorieren könnten, hat in Stuttgart seltsamerweise niemand. „Porsche hat noch nie ein Konzeptauto gezeigt, das später nicht auch gebaut wurde“, rief Michael Macht den Öl orientierten Bedenkenträgern zu. Bei elektrischem Licht betrachtet hat er damit durchaus Recht. Manchmal dauert es eben nur 110 Jahre. ■



Weitere Infos

Porsche Museum
Porscheplatz 1
D-70435 Stuttgart-Zuffenhausen

Tel.: +49 (0)711 911 20911
Fax: +49 (0)711 911 20356

E-Mail: info.museum@porsche.de

www.porsche.com