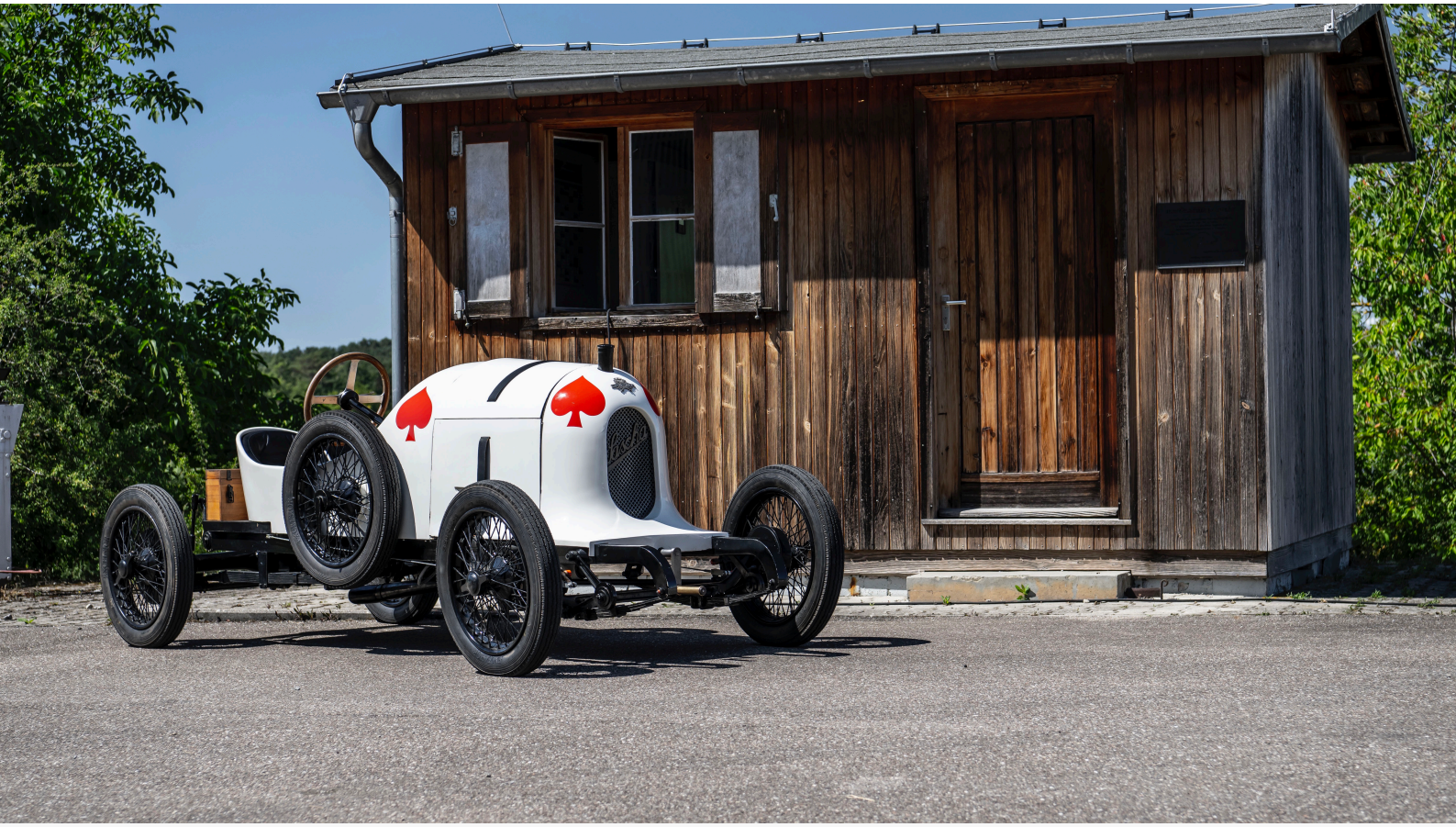


Technik des Austro-Daimler ADS R

Dieser Artikel gibt den Stand zum Zeitpunkt seiner Veröffentlichung wieder. Der Inhalt kann inzwischen veraltet sein.

11/10/2022 Hier finden Sie alle Informationen zur Technik des Austro-Daimler ADS R.

Der Sascha ist bei der Entwicklung vor mehr als einhundert Jahren bereits seiner Zeit voraus. So betätigt der Fahrer die vier Trommelbremsen des leichten Fahrzeugs mechanisch über Seilzüge, die im Rahmen der Restaurierung gegen neue Seilzüge getauscht werden, der Sicherheit wegen. Zentralmuttern halten die Räder, die Schaltung des Vierganggetriebes ist innerhalb des Fahrzeugs – beides innovativ für die 1920er-Jahre. Der Motor mit Laufbuchsen aus Stahl, Leichtmetallkolben und Trockensumpfschmierung verfügt über eine technische Innovation aus dem Rennsport, vermutlich aus Sicherheitsgründen und nicht aus Gründen der Leistungssteigerung: die Doppelzündung. Pro Zylinder sind zwei Zündkerzen eingesetzt.

Beim Ausfall einer Zündkerze kann der Motor immer noch auf allen Zylindern laufen. Im Vergleich zu anderen Rennmotoren aus dieser Zeit erweist sich Porsches Vierzylinder mit größerer Bohrung und kürzerem Hub ohnehin als das fortschrittlichste Konzept. Die Auspuffanlage ist trichterförmig und

bestens durchdacht: Die Auslasskanäle der mittleren Zylinder laufen in einem gemeinsamen Krümmer zusammen, ebenso die beiden äußeren. Weiter unten vereinen sich die beiden in einem Rohr und beschleunigen die Austrittsgeschwindigkeit der Abgase.

Beim Roll-out nach mehr als sechs Monaten Arbeit darf Jan Heidak, der sich um die Restaurierung des ältesten Fahrzeugs des Porsche Museums kümmerte, an das große Holzlenkrad. „Erstaunlich gut für ein einhundert Jahre altes Auto", schildert er seine ersten Fahreindrücke mit dem Vorkriegsfahrzeug auf dem Skid-Pad des Entwicklungszentrums in Weissach. Gewöhnungsbedürftig sei jedoch die Anordnung der Pedale gewesen, die nicht wie heutzutage ist. Das mittlere Pedal ist zum Gas geben und nicht zum Bremsen. Außerdem seien die Lenkkräfte hoch und die Lenkung habe keine Rückstellkräfte, was für ihn den größten Unterschied zu neuen Fahrzeugen ausmacht. „Die Schaltung ist sehr gut, es klappt, ohne zwischenkuppeln hoch- und runterzuschalten, wobei es sich besser anfühlt, mitzuschalten. Wie bei einem Porsche 356", fasst Heidak zusammen. Ohne Brille empfiehlt er jedoch keine Ausfahrt, denn: „Die Vorderräder wirbeln einiges an Dreck auf, der einem samt kleiner Steinchen direkt im Gesicht landet", sagt Heidak.

Die Pläne des Porsche Museums mit dem Sascha verrät Kuno Werner: „Wir werden dafür sorgen, dass ihn Interessierte fahrbereit auf vielen Events antreffen können." Dafür, so viel ist sicher, gibt es genügend Einsätze im Aktivitätenkalender der Abteilung Porsche Heritage und Museum.

MEDIA ENQUIRIES



Astrid Böttinger

Spokesperson Heritage and Porsche Museum
+49 (0) 170 / 911 2065
astrid.boettinger@porsche.de

Video

https://newstv.porsche.com/porschevideos/226387_de_6000000.mp4

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/2022/historie/porsche-100-jahre-klassensieg-targa-florio-austro-daimler-ads-r-sascha-technik-29954.html

Media Package