

# DE "PRINZ HEINRICH FAHRTEN" 1908-1911

---

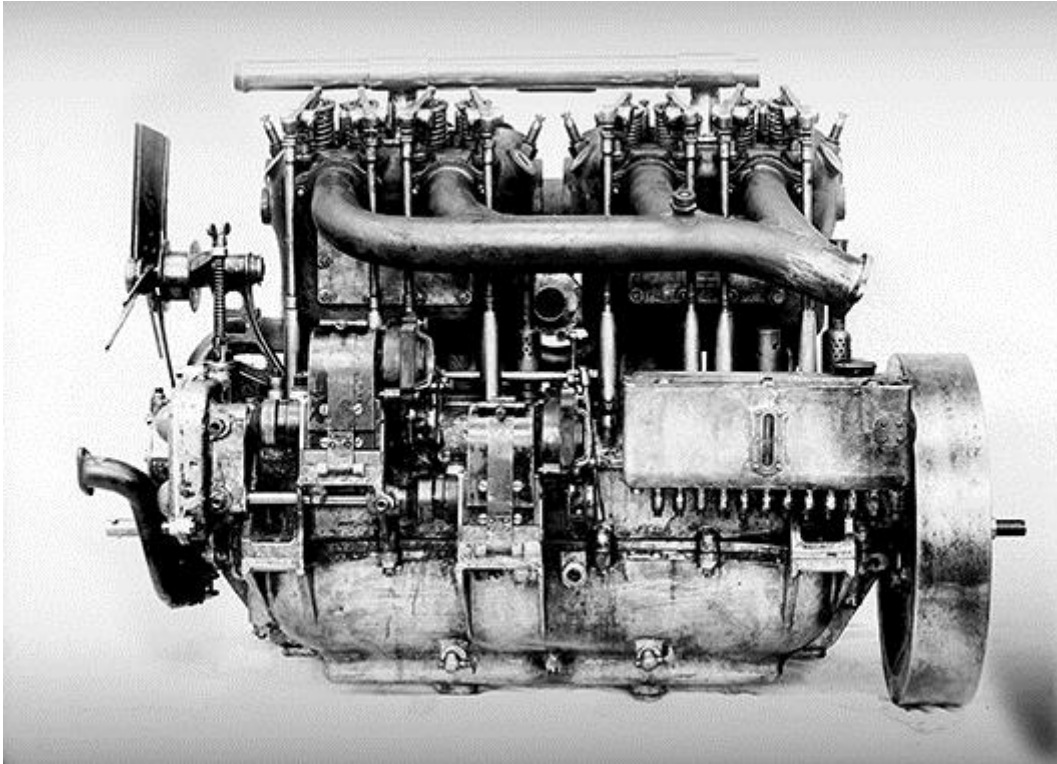
Vanaf het begin van het ontstaan van de auto, probeerde men sneller te rijden dan de "concurrentie". Een wedstrijd was geboren. Aanvankelijk waren de zgn. stedenraces de hoogste vorm van autosport. In 1903 kwamen deze aan een abrupt einde toen de race Parijs Madrid voortijdig werd afgelast in verband met de vele slachtoffers die, in het eerste deel van Parijs naar Bordeaux, gevallen waren. De eerste "Grand Prix" werd in Frankrijk gehouden in 1906, waarbij gebruik werd gemaakt van een min of meer afgesloten circuit bij Le Mans.

Veel van dit soort wedstrijden werden aanvankelijk in Frankrijk gehouden, maar ook in Duitsland raakte men in de ban van dergelijke evenementen. De broer van de Duitse Keizer Wilhelm II, Prinz Heinrich van Pruisen, was een echte auto(sport)enthousiast en was de instigator van een naar hem vernoemde wisseltrofee. Deze bestond uit een model van een vier persoonsauto, uitgevoerd in massief zilver met een gewicht van 13,5 kilo (ca. 4350 ounces). Zelfs in die tijd was dit een zeer kostbare en daardoor zeer eervolle prijs. Aan belangstelling dus geen gebrek!

Het betrof hier niet een echte race maar meer een uithoudingsproef, waarbij lange afstanden gereden moesten worden (in totaal ca. 2000 km) met als tussendoortjes snelheidsproeven. Pure racewagens waren uitgesloten want slechts auto's met vier zitplaatsen konden hieraan deelnemen. Minimaal drie passagiers (incl. bestuurder) vormden de equipe. Bovendien was de race voorbehouden aan "amateurs".

De Duitse fabrikanten waren er als de kippen bij om deel te nemen. De toen nog elkaar beconcurrerende merken Benz en Daimler (lees: Mercedes) voorop. Voor de drie klassen waarin gereden werd, hadden beide merken snelle auto's gebouwd. De klassenindeling werd overigens bepaald door de boring van de motor. Dit werkte het gebruik van zgn. lange slag motoren in de hand.

Ondanks het feit dat de lange slag motor een ouderwets concept lijkt -de lange slag beperkt het maximale toerental van de motor- was er wel degelijk sprake van innovatie, te weten de bovenliggende nokkenas die door enkele fabrikanten werd geïntroduceerd. Benz kwam met motoren voorzien van vier kleppen per cilinder en met dubbele ontsteking, in die tijd ook iets nieuws.



### motor 1910 Benz

De, als gevolg dit soort ontwikkelingen, veel efficiëntere motoren leverden zo een voor die tijd hoog vermogen, met een relatief kleine motorinhoud. De tijd van motoren van soms wel 13 liter inhoud was voorbij, zo leek het. De motorinhoud "van nu" ging tot iets meer dan 7 liter met vermogens van 60 tot 100 pk. De uiteindelijke winnaar werd bepaald door een handicapsysteem dus het was geen vast gegeven dat de krachtigste auto won!

Doordat er "amateurs" ingezet werden zijn de namen van de winnaars geen gemeengoed geworden in de automobielgeschiedenis. In totaal werd de Prinz Heinrich Fahrt vier maal verreden. De derde race in 1910 was het hoogtepunt want in dat jaar was er maximale inzet van de grote Duitse fabrikanten. Zeker in het geval van Mercedes en Benz kan gesproken worden van auto's die veel overeenkomsten hadden met Grand Prix wagens. Slechts de overigens vaak fraaie carrosserie gaf aan dat het hier een "toerwagen" betrof. In 1910 vond een dodelijk ongeluk plaats waardoor de race van het volgend jaar slechts een slap aftreksel vormde van de evenementen uit de jaren daarvoor.

De eerdergenoemde, fraaie, wisselprijs werd in 1911 uiteindelijk uitgereikt aan Ferdinand Porsche, die de rit in 1910 gewonnen had in een Austro-Daimler. Deze auto was voorzien van een relatief kleine motor, door Porsche ontworpen, met een voor die tijd groot vermogen (5400 cc resp. 86 pk)



Austro Daimler

P. Helbach