



fahr(T)raum

DIE FERDINAND PORSCHE ERLEBNISWELTEN

DIE AUSTRO DAIMLER ALLSTARS VON 1910 bis 1929

Prinz Heinrich Wagen 1910

Alpenwagen 1911

Sascha Wagen 1922

Stuck Wagen 1929



www.fahrtraum.at

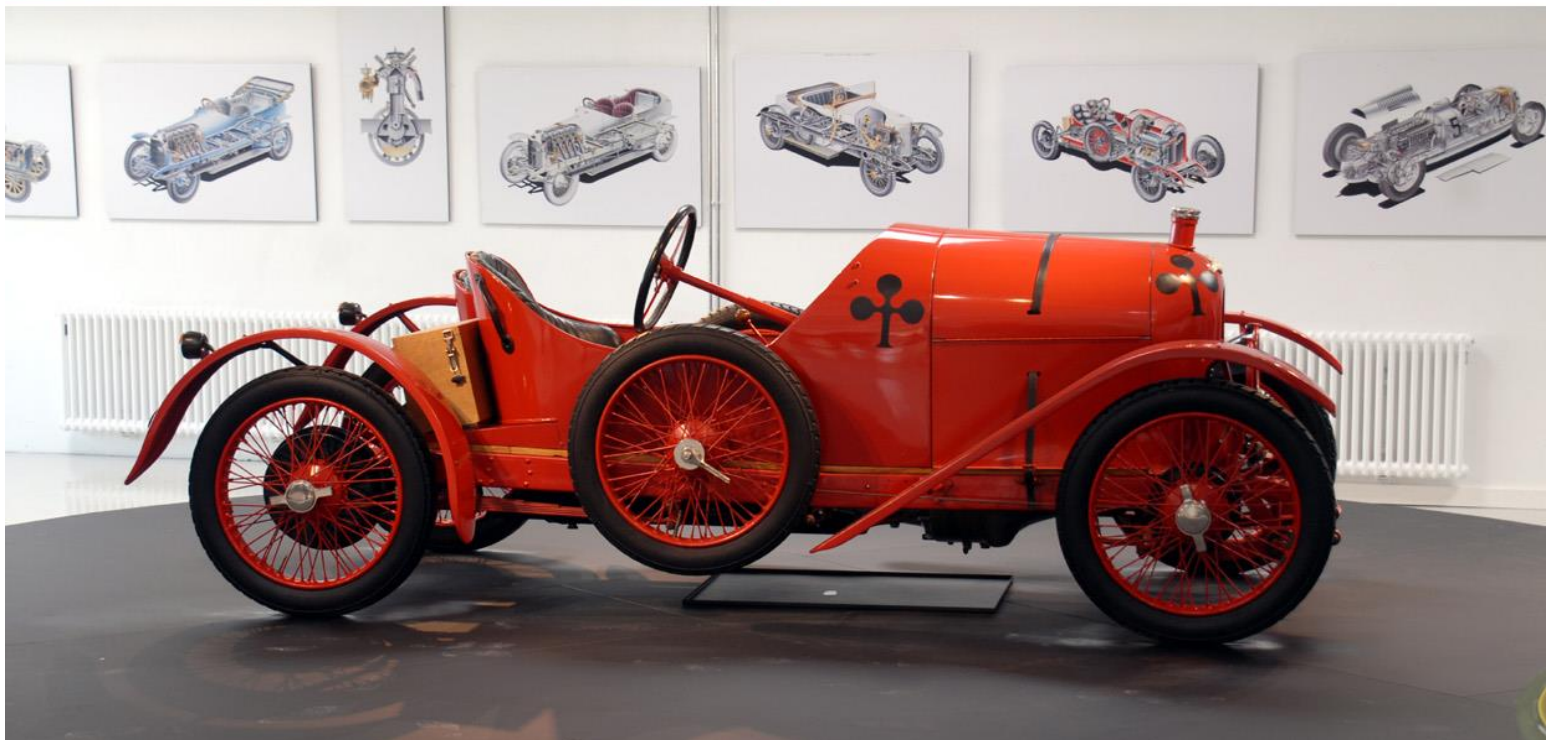
„Siegertyp“ - AUSTRO DAIMLER ADS R 1100 Sascha 1922

Im Museum Fahrtraum am Mattsee steht auf einem großen, sich drehenden Podest ein kleiner Wagen, der aber nicht nur wegen seiner knallroten Farbe ein echter Eyecatcher ist: der ADS R (so seine offizielle Bezeichnung) wurde von keinem geringeren als Ferdinand Porsche konstruiert – damals in Lohn und Brot bei Austro Daimler in Wiener Neustadt – und war als zweisitziger Sportwagen für die Klasse der Rennflöhe bis 1100ccm konzipiert. Die war besonders bei italienischen Langstreckenklassikern wie der Targa Florio (die Mille Miglia gab es erst ab 1927) beliebt und traditionell prominent besetzt – weshalb gutes Abschneiden sich hier ganz besonders gut vermarkten ließ, weil der Wagen mit Kotflügeln und Beleuchtung nachgerüstet auch für den öffentlichen Straßenverkehr zugelassen war.

Tatsächlich war der kleine, 45 - 50 PS starke und über 140 Km/h schnelle Vierzylinderwagen ein

„Siegertyp“, der nicht nur bei der Targa Floria mit den Plätzen eins und zwei seiner Klasse reüssierte (mit dabei unter den Piloten ua Alfred Neubauer, der später als Mercedes Rennleiter zu einer legendären Figur im Motorsport werden sollte), sondern im Lauf seiner kurzen Karriere sich bei 52 Einsätzen 51mal den goldenen Lorbeerkranz auf den Kühler hängen konnte! Nachdem im Training beim allerersten GP auf der neuerrichteten Rennstrecke von Monza am 9. September 1922 ein Sascha wegen Speichenbruchs verunfallte und sein Pilot – Fritz Kuhn - dabei zu Tode kam wurden sie von Austro Daimler für alle Zeit aus dem Renngeschehen genommen.

Damals schon und heute noch ist das Modell als Austro-Daimler „Sascha“ bekannt, der Spitzname des Grafen Alexander Kolowrat-Krakowsky, der die Idee zu dem Wagen hatte und ihn bei Austro Daimler in Auftrag gab.



Des Grafen Stimme hatte Gewicht beim Hersteller, nicht nur war er ein guter Kunde und bekannter Rennfahrer, als Gründer und Betreiber der größten österreichischen Filmproduktionsgesellschaft (die ebenfalls „Sascha“ hieß) hatte er auch in Kunst- und Kulturkreisen einen guten Namen, war also ein

perfekter Werbeträger. Der Graf war ein „Hansdampf in allen Gassen“, mehr über sein bewegtes Leben weiß Karl-Heinz Reumiller und hat darüber in einem Artikel in den OFN Nachrichten berichtet, den wir mit seiner Erlaubnis hierfolgend verwenden dürfen.

„Graf Kilowatt“: Filmpionier, Rennfahrer und Bonvivant Graf Alexander Kolowrat



Vor 136 Jahren wurde der Filmpionier, Rennfahrer und Bonvivant Graf Alexander Kolowrat geboren. Genauer gesagt am 29. Januar 1886, in Glen Ridge, New Jersey, Vereinigte Staaten. Sein ganzer Name lautete Alexander Joseph Graf Kolowrat-Krakowsky, besser bekannt war er aber als Graf Sascha Kolowrat oder Graf Kilowatt, wie man ihn wegen seiner Energie auch nannte.

Weshalb Kolowrat-Krakowsky in den USA zur Welt kam, erklärt ein Brief des Grafen Colloredo-Mannsfeld vom 30. März 1884 an den österreichischen Filmwissenschaftler Walter Fritz: „Wegen einer vermeintlichen oder tatsächlichen ‚Beleidigung‘ seiner Braut erschoss mein Großvater Leopold Philipp Graf Kolowrat-Krakowsky im Duell



seinen Widersacher, einen Prinzen Auersperg, was nach damaligen Gepflogenheiten durch ein mehrjähriges Exil gebüßt werden mußte.“ Dieses altösterreichische, sehr schnitzlersche Drama hätte seinem Sohn Sascha ein schönes Filmsujet liefern können!

Bereits 1898 gehörte sein Vater, Leopold Philipp Kolowrat-Krakowsky zu den Mitbegründern des Österreichischen Automobil-Clubs und war von 1909 bis zu seinem Tode dessen Vizepräsident. Er war seit 1902 Besitzer des ersten Automobils im Bezirk Klattau. Am 10. Juni 1904 gehörte Leopold Philipp Kolowrat-Krakowsky zur Gründungskommission der Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus. Als Förderer der Automobilität wurde Kolowrat-Krakowsky 1907 einer der ersten Privataktionäre von Laurin & Klement. Zwischen 1902 und 1909 war er Präsident des Klubs der Land- und Forstwirte in Wien.

Alexander Kolowrat studierte an der Katholischen Universität Löwen, Belgien, und wurde dort Mitglied der katholischen Studentenverbindung K.A.V. Lovania Leuven. Er diente beim Militär und sprach mehrere europäische Sprachen. Nachdem er 1909 in Paris Charles Pathé begegnete, begeisterte er sich neben der Motorrad- und Autorennfahrt, dem Fliegen und Ballonfahren fortan auch für die Kinematografie. 1909 filmte er privat unter anderem ein Autorennen am Semmering.

Damit er von den Rennen wegkam und die väterlichen Grossgüter später verwalten konnte, wurde er in die Schweiz geschickt. Sein Aufenthalt nahm aber nicht den geplanten Verlauf, auch wenn das zu Hause niemand merkte. Dazu liess Sascha eigenhändig geschriebene Postkarten aus der Schweiz schicken, während er an Rennen teilnahm.

Hauptberuflich war er Filmpionier - Filmproduzent und Begründer der österreichischen Filmindustrie. Zu seinen Hobbys zählten gutes Essen und schnelle Autos.

Der junge Graf Kolowrat war für jeden Spass zu haben – an der „Bosnienfahrt“ 1908 fuhr er auf einem tschechischen Laurin und Klement Wagen, L & K Typ FC, mit einem stylischen Tarbusch (Fes) auf dem Kopf und siegte! Einen der grössten Siege



errang er mit einem zivilen L&K, weil sein schwerer Rennwagen FCS per Bahn zu spät geliefert wurde. Über Nacht demontrierte er die Karosserie seines Laurin und Klement Typs F und gewann auf dem Rolling-Chassis das Bergrennen von Gaillon 1909 in Frankreich. Da die damalige Rennvorschriften nur ein Maximalgewicht der Besatzung von 120 kg erlaubten, nahm der volleibige Kolowrat seinen jüngeren und um einiges leichteren Bruder mit.

Graf Sascha Kolowrat gewann die erste Austragung der „Alpenfahrt“ 1910 und fuhr auch in den Jahren 1912, 1913 und 1914 ohne einen Strafpunkt ins Ziel. Er beherrschte den schweren Wagen wie kein anderer. Natürlich nahm er auch ein grosses Risiko auf sich. Die finanzielle Unterstützung von zu Hause und die der Fabrik Laurin und Klement war ihm aber sicher.

Ein anderes Mal hat er zu Gunsten der Gewichtseinsparung beide Sitze demontieren lassen, für



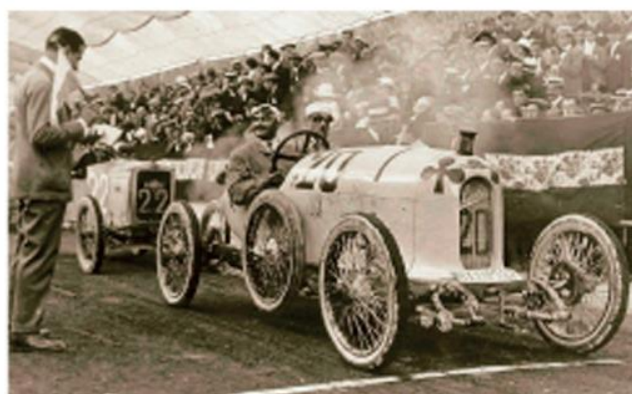
sich nahm er einen leichten Rattansessel und der Mechaniker musste auf einer Werkzeugkiste sitzen und „Graf Kilowatt“ siegte wieder.

Rennenfahren, Film und Spass waren in seinem Leben nicht voneinander zu trennen. Als enger Freund des Hauses Laurin & Klement, beschloss er eine Dokumentation über den Automobilbau in Jungbunzlau (Mladá Boleslav) zu drehen. Weil es dort noch keine Fließbandproduktion gab, liess er flink ein rund 20 Meter langes fingiertes Band einrichten, auf dem die Autos an einer – für den Zuschauer unsichtbaren – dünnen Leine gezogen wurden. Vier Mechaniker montierten auf diese Weise für die Kamera einen Wagen. Am Ende des getürkten Fließbandes setzte sich der Graf ins Auto und fuhr, wie wenn nichts wäre aus der Halle.

Kolowrat siegte auch fern von seiner Heimat, so in Russland, wo er die Rallye über 2400 km gewann. Sascha galt als zäh und schier unermüdlich. Gleich nach dem Sieg nahm er, nach kurzer Erholung, noch das 2-Tage- Rennen um den Kaukasuspokal in Angriff und siegte auch dort!

In den frühen 1920er-Jahren machte er nochmals als Rennfahrer von sich reden, als er bei Austro-Daimler unter der Leitung von Ferdinand Porsche einen leichten „Volkswagen“ bestellte.

Der kleine, leichte (598 kg) Wagen mit ungekröpftem Leiterraum und Starrachsen an halb elliptischen Blattfedern, an der Hinterachse als Auslegerfedern. Der Motor hatte vier Zylinder mit 68,3 mm Bohrung und 75,0 mm Hub, dies ergibt 1089 cm³ Hubraum,



und zwei königswellengetriebene, obenliegende Nockenwellen, die pro Zylinder zwei schräg gegenüber hängende Ventile betätigen. Er leistete 50 PS (37 kW), nach anderen Quellen 33 kW (45 PS) bei 4500/min. Das breite, glatte Kurbelgehäuse des Motors war direkt auf den Leiterraum geschraubt. Für seine Zeit fortschrittlich war die Bremsanlage mit gebremsten Vorderrädern. Alle vier Trommelbremsen wurden mechanisch über Seilzüge betätigt.

Der Wagen erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 144 km/h. Stoßstangen und Scheinwerfer konnten für Autorennen entfernt werden. Erhaltene Fahrzeuge haben gestaffelte kübelartige Sitze für Fahrer und Mechaniker und hinten keine weitere Karosserie. Fotos der Zeit zeigen die Hinterradaufhängungen, Bremsen und das Differential freiliegend, einige zeigen aber auch eine Variante mit Bootsheck. An der Targa Florio von 1922 nahmen drei Saschas teil. In der 1100-cm³-

Klasse belegten sie den ersten und zweiten Platz mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 54 km/h über 432 km auf schlechten Straßen mit Steigungen bis zu 12,5%. Im Gesamtklassement ergab dies Platz 19. Der Sieger der Targa Florio 1922, Giulio Masetti, erreichte 63 km/h mit einem sehr viel stärkeren Motor.

Die Filmarbeit hat Kolowrat aber nie aufgegeben. Seine Firma Sascha-Film-Fabrik prosperierte. Kurz darauf gründete er weitere Filmlaboratorien. Er drehte Filme mit dem gleichen Elan wie er Rennen fuhr. So verhalf er zum Beispiel der bis dahin wenig bekannten Schauspielerin Marlene Dietrich zum Ruhm, als sie in seinem Film „Café Electric“ spielte. Der sympathische und charismatische Alexander Joseph Graf von Kolowrat-Krakowsky wurde stets von allen geliebt und bewundert. Am 4. Dezember 1927 starb der 41-jährige in Wien, noch im jungen Alter, an Pankreaskrebs.

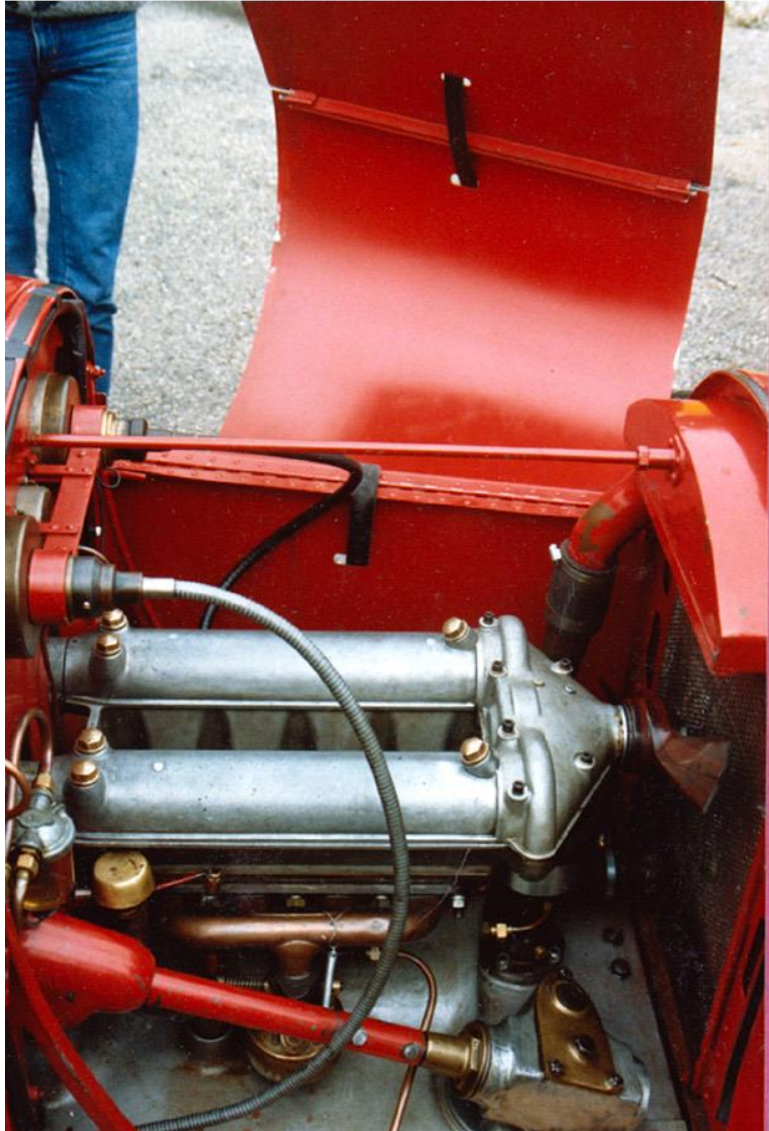
Karl-Heinz Reumiller



Mit dem „Sascha“ – dem letzten von fünf damals gebauten Exemplaren, ergo der Nummer 5 - haben wir im Museum Fahrtraum einen alten Bekannten wiedergetroffen, wobei die Betonung mehrfach auf „alt“ liegt. Nicht nur weil der Wagen bei Erstellung dieses Artikels hundertundein Jahre auf der Motorhaube hat, sondern weil unser erstes

Zusammentreffen schon im Jahr 1987 erfolgt ist: Der „Sascha“ – damals noch mit Hamburger Kennzeichen ausgerüstet und mit seinem damaligen Besitzer, Herrn von Raffay, am Steuer – startete beim Oldtimer-GP am Salzburgring und gehörte auch damals schon zu den Stars unter den vielen teilnehmenden Raritäten.







fahr(T)raum

DIE FERDINAND PORSCHE ERLEBNISWELTEN

DIE AUSTRO DAIMLER ALLSTARS VON 1910 bis 1929

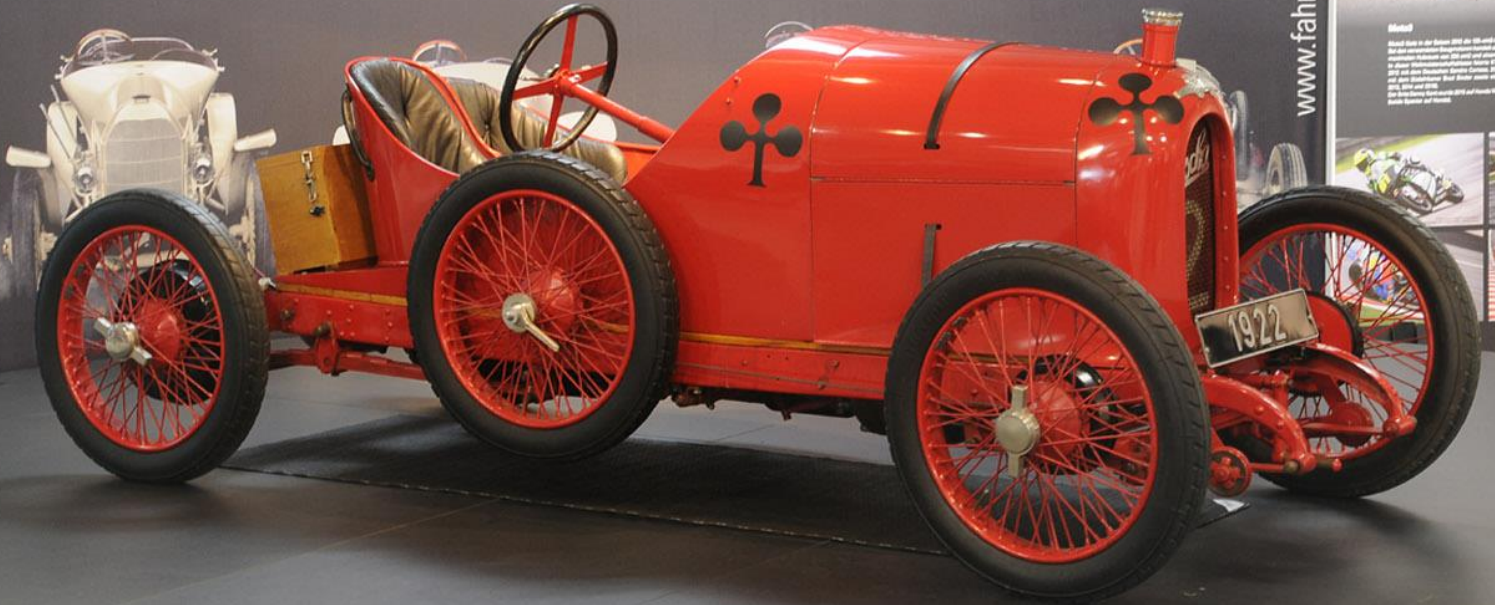
Prinz Heinrich Wagen 1910

Alpenwagen 1911

Sascha Wagen 1922

Stuck Wagen 1929

www.fahrtraum.at



fahr(T)raum

DIE FERDINAND PORSCHE ERLEBNISWELTEN

DIE AUSTRO DAIMLER ALLSTARS VON 1910 bis 1929

Prinz Heinrich Wagen 1910

Stuck Wagen 1929

www.fahrtraum.at

