fahr(T)raum

DIE FERDINAND PORSCHE ERLEBNISWELTEN

# DER LEGENDÄRE SASCHA WAGEN

Informationen zur Sonderausstellung in den Ferdinand Porsche Erlebniswelten fahr(T)raum

von 12. März - 30. September 2018

***Impressum:***

Gesamtleitung der Sonderausstellung: *Jakob Iglhauser, Geschäftsführer fahr(T)raum*
Recherche, Grafiken und Texte: *Mag. (FH) Juliane Sampl, Marketing fahr(T)raum*
Text technische Besonderheiten und allgemeine Beratung: *Gerhard Weinzettl, Präsident Sektion Austro Daimler, Wiener Neustadt*
Konzeption gesamte Sonderausstellung, Grafiken Leinwand, Plakatgestaltung: *Bernhard Adelsberger, Werkstatt 22*
Recherche, Mitarbeit: *Alexander Schierl, Werkstatt 22*
Soundbox: *Stefan Lechner, Werkstatt 22*

*Quellen:*

*Österreichische Automobilgeschichte: Hans Seperer, Martin Pfunder, Hans Peter Lenz, Verlag Brüder Hollinek, 3. Auflage 2013*

*Ferdinand Porsche - Ein Mythos wird geboren: Gunter Haug, Landhege Verlag, 2. Auflage 2015*

*Austro Daimler - Wiener Neustadt: Peter Zumpf, Gerhard Geissl, Gerhard Weinzettl, merbod-Verlag, 2003*

*Geschichte des Motorsports: Jörg Walz, Delius Klasing Verlag, 2011*

*Automobilrennen und Wettbewerbe in aller Welt, Teil 2: Dr. Peter Kirchberg, Steiger Verlag, 1985*

*Spurwechsel - Wien lernt Auto fahren: Technisches Museum Wien, Christian Brandstätter Verlag, 2007*

*Ferdinand Porsche - Genesis des Genies: Karl Ludvigsen, Delius Klasing Verlag, 2010*

*Rennerfolge 1922: Austro Daimler Reklameabteilung, 1922*

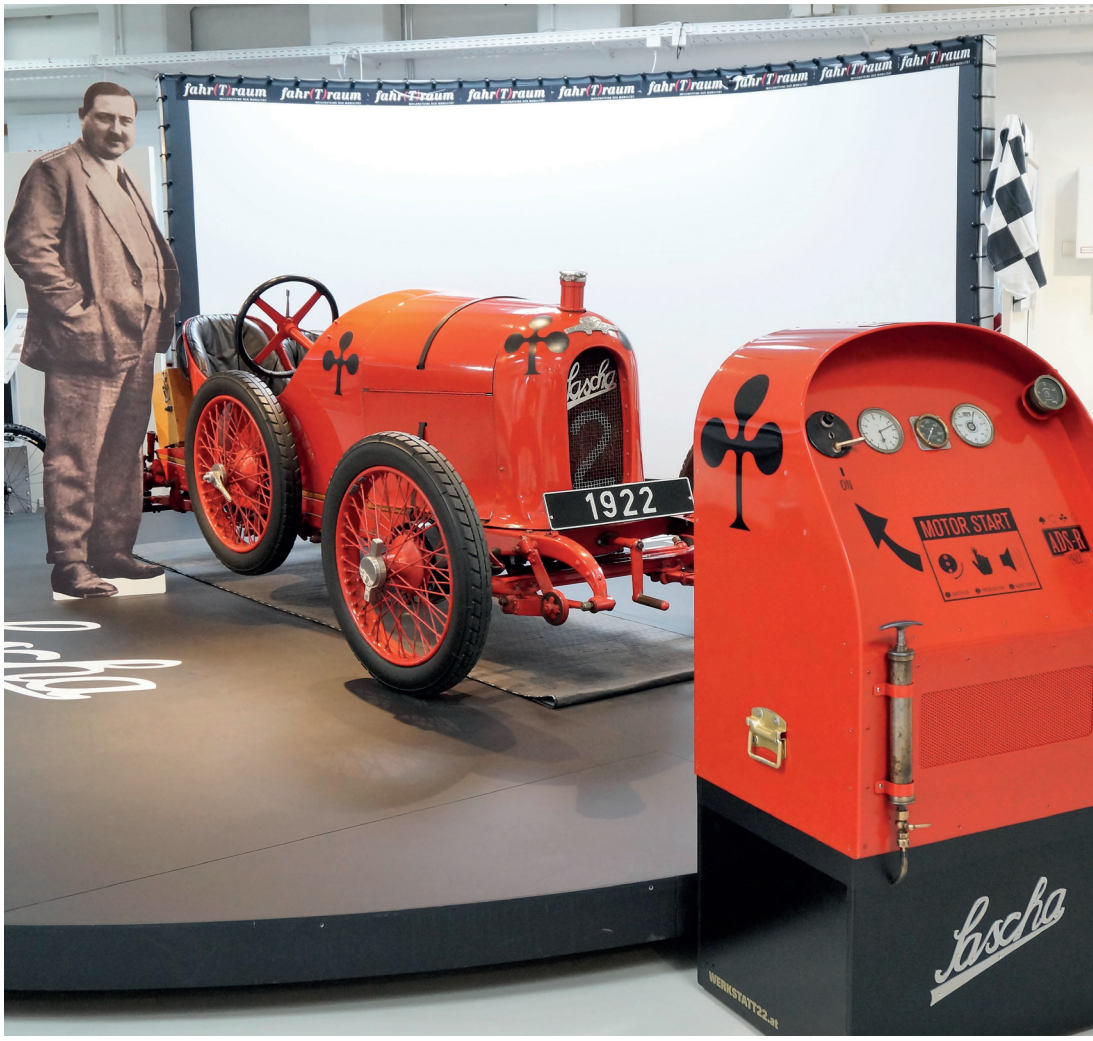
# Vorwort

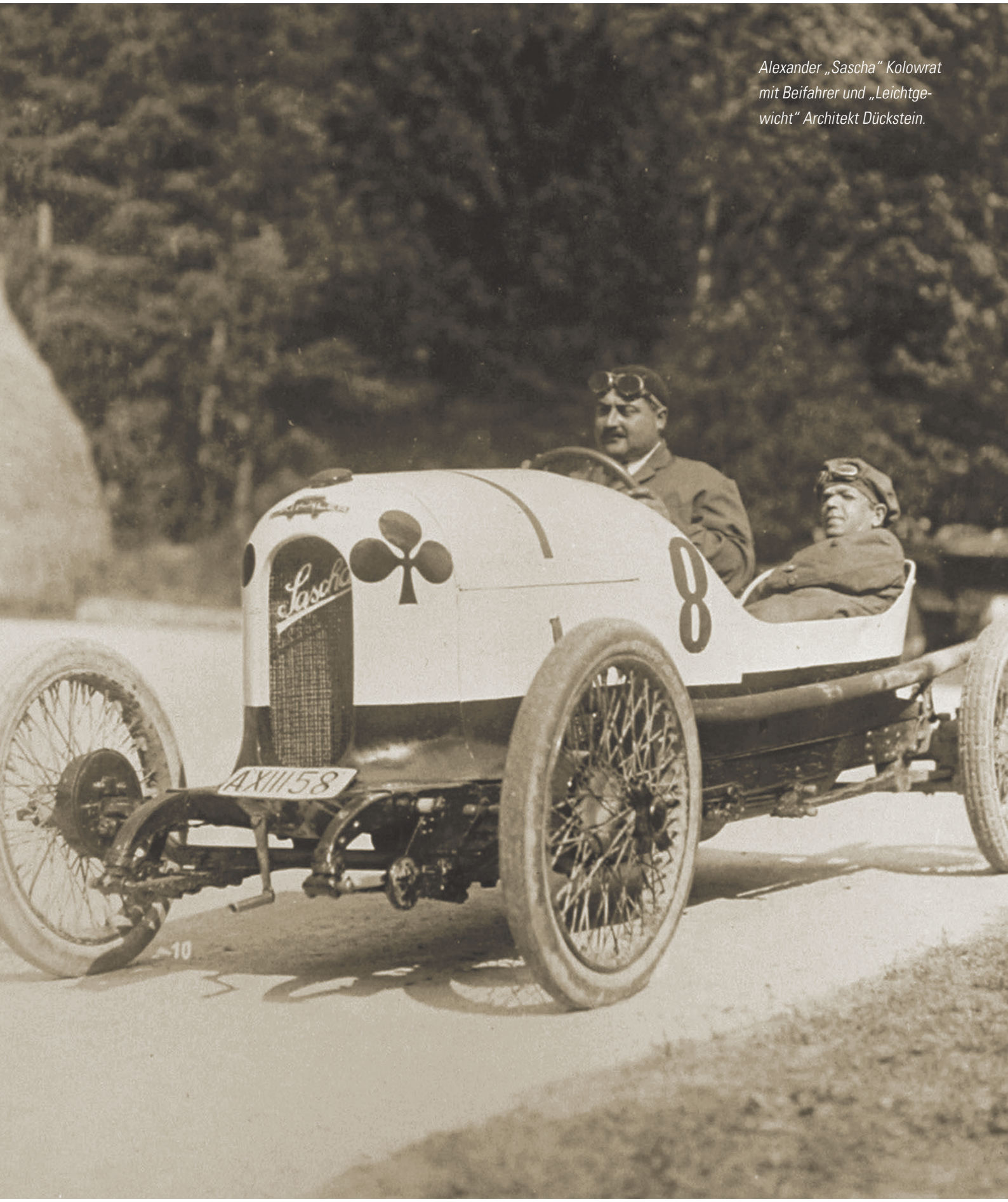
In fast jedem Buch über die Geschichte des Motorsports erscheint in den 1920er Jahren ein Name ganz groß – der „Sascha“ Wagen. Dazu oftmals die Abbildung eines kompakten, unverkennbar geformten Chassis eines „Kleinwagens“.
Erstaunlich, dass es ein solch kleines Automobil in so viele Geschichtsbücher schafft! Taucht man tiefer in die Materie ein, so wird schnell klar was sich dahinter verbirgt und man kommt ins Staunen.

## Ein Puzzlestück seiner Erfolge

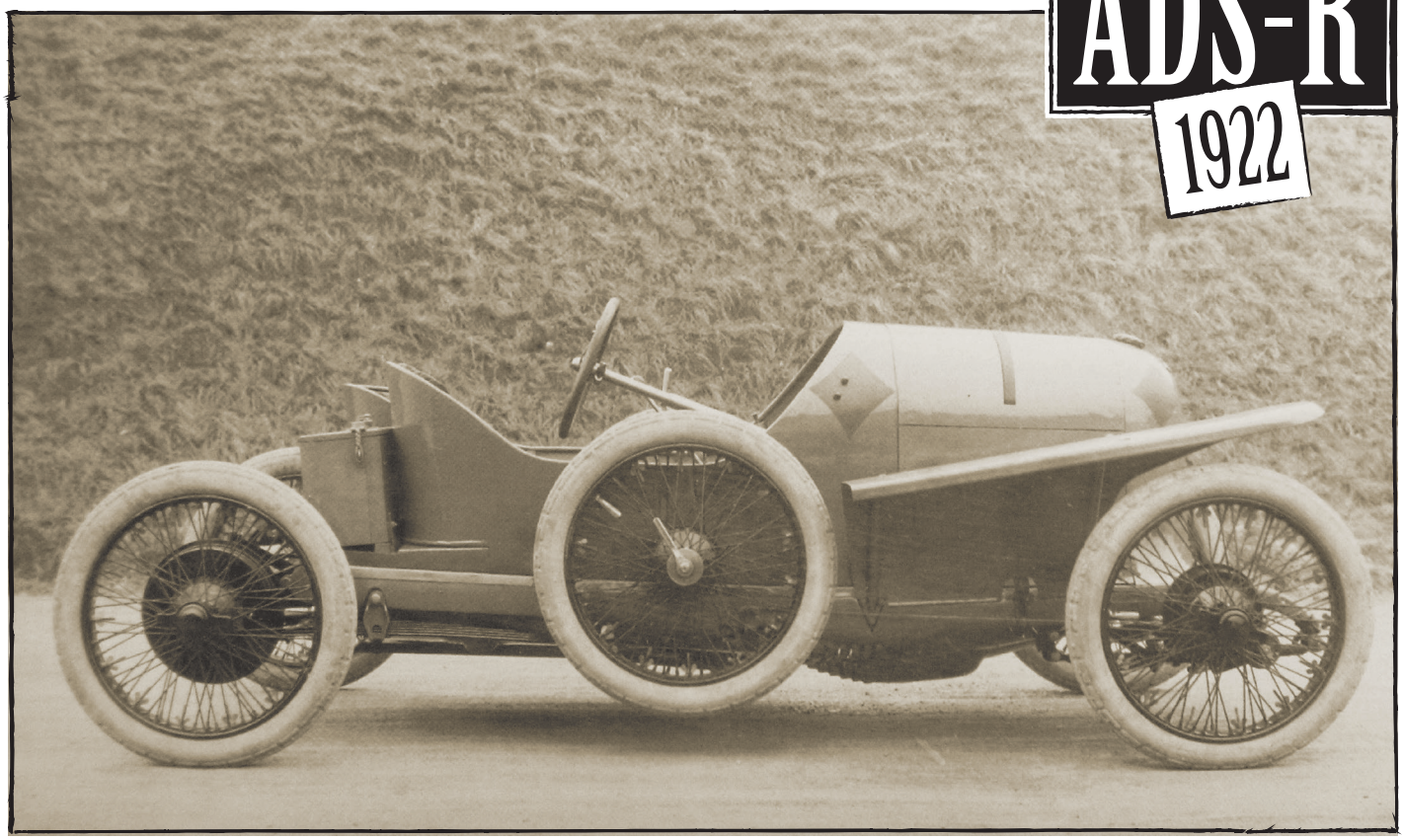
Es ist einer der Meilensteine des Konstrukteurs Ferdinand Porsche in seiner Zeit bei Austro Daimler. Ein Puzzlestück seiner großen Erfolge in der Renngeschichte. Erschaffen in den wirtschaftlich schweren Jahren der jungen Republik Österreich und seiner Zeit voraus. Eine Geschichte wie David gegen Goliath, der Kleine bezwingt die Großen – das ist was den Menschen gefällt – ob in der Politik, in der Wirtschaft oder eben im Motorsport.
Die Ferdinand Porsche Erlebniswelten fahr(T)raum widmen im Jahr 2018 eine höchst ansprechende Sonderausstellung dem „Legendären Sascha Wagen“.

*Bilder der Sonderausstellung, wie sie von 12. März bis 30. September 2018 in den Ferdinand Porsche Erlebniswelten fahr(T)raum in Mattsee zu sehen war. Emotionen wurden mit einer gebogenen 10 m Wand mit großformatigen Bildern erzeugt. An den Litfaßsäulen fanden Texte und Bilder Platz. Auf die Leinwand wurde ein Video mit kleinen Ausschnitten aus einer Probefahrt des Sascha-Wagens sowie mit Ausschnitten aus den spektakulären Rennen auf der Brooklands Strecke in England projiziert. Aufkleber am Boden mit den Kartensymbolen der Sascha Rennwagen beleben die Sonderausstellung zusätzlich.*
*Auf einem großen LED Touchscreen wurden außerdem noch sämtliche Bilder, Videos, historische Dokumente und Texte für die Besucher integriert.*
*Rechts:*
*Eine Soundbox spielt das Motorgeräusch beim betätigen eines Tasters ab.*






*Alexander „Sascha“ Kolowrat mit Beifahrer und „Leichtgewicht“ Architekt Dückstein.*




# Legendäre Sascha Wagen

*oben:*
*Der ADS-R mit den Karo - Kartensymbolen und dem Chassis, wie es bei der Targa Florio in Sizilien verwendet wurde.*

Ein turbulentes Jahr 1922.
53 Rennteilnahmen des Austro Daimler Teams und 22 Siege für die legendären „Sascha“ Wagen waren die Bilanz des Jahres 1922. Kleine, kompakte Prototypen aus der Hand Ferdinand Porsches, finanziert von Alexander „Sascha“ Kolowrat und gelenkt von jungen, siegeshungrigen Rennfahrern.
In nur acht Monaten konstruierte das Team rund um Porsche vier Prototypen für das international bekannte Targa Florio Rennen in Sizilien.
Durch einzigartige Sporterfolge sollte für ein zukünftig geplantes Serienmodell Werbung gemacht werden, so der Plan der beiden rennbegeisterten Automobilenthusiasten Porsche und Kolowrat.
Den Widerständen des Austro Daimler Vorstandes, allen voran Camillo Castiglioni zum Trotz, konnte Ferdinand Porsche mit Hilfe des Finanziers Alexander Kolowrat seinen Traum eines Kleinwagens im April 1922 erstmals der Welt am Targa Florio Rennen präsentieren. Die zwei Siege in der Serienwagenklasse bis 1100 cm³ mit Fritz Kuhn und Lambert Pöcher am Steuer sowie den hervorragenden fünften Platz in der Rennwagenklasse von Alfred Neubauer lobte die Presse *„als die Offenbarung der Targa Florio und als moralische Sieger!“*

**„die Offenbarung der Targa Florio ...“**

Doch auch nach zahlreichen europaweiten Erfolgen der kleinen Austro Daimler Sascha Wagen in nur einem Rennjahr wurde die Serienproduktion nie gestartet und Ferdinand Porsche wechselte nach einem Streit mit dem Vorstand 1923 zu Mercedes nach Stuttgart.

# Ein Graf mit Geld und Leidenschaft

Im Kopf von Ferdinand Porsche spukte schon einige Zeit die Idee, einen Kleinwagen zu konstruieren, der durch eine Serienfertigung günstig im Verkauf war und doch einen leistungsstarken Motor aufwies. Er wusste über die Bedürfnisse der Kunden gut Bescheid und meinte damit eine größere Kundenschicht erreichen zu können. Die Österreichische Daimler Motoren Aktiengesellschaft hatte sich in den Kriegsjahren mit Fahrzeugen für die Rüstung, mit großen Motoren für Lastkraftwagen, leistungsstarken Panzer- und Flugzeugmotoren sowie mit Automobilen, die sich nur eine bestimme Käuferschicht leisten konnte beschäftigt. Der Krieg war beendet, die Großaufträge blieben ebenso aus.

„Österreich in seinen jetzigen Grenzen ist viel zu klein, um einen geeigneten Markt für seinen solchen Kleinwagen zu bieten", so der Austro Daimler Vorstand in Wiener Neustadt. Die enormen Entwicklungskosten und Investitionen für Werkzeuge und Maschineneinrichtungen erschienen dem Vorstandsvorsitzendem Camillo Castiglioni viel zu hoch. „Wir halten an den großen Sechszylindern fest und werden die Karosserieaufbauten nach Kundenwunsch herstellen, wie wir es immer schon gemacht haben. Auf das sollen Sie sich konzentrieren", so die Antwort Castiglionis. Porsche ärgerte sich über diese Zurückweisung und wie das Schicksal so spielt geriet er an den Grafen Alexander „Sascha" Kolowrat-Krakowsky. Dieser war an der Österreichischen Daimler Motoren Aktiengesellschaft beteiligt, ein Autonarr, Rennfahrer, Geschäftsmann, Filmproduzent und glaubte an die Idee des kleinen Serienwagens. Und so sicherte er Porsche zu, die Finanzierung für die Entwicklung und den Bau einer Kleinwagenserie zu übernehmen.

**„Österreich in seinen jetzigen Grenzen ist viel zu klein ...."**

Im Sommer 1921 trommelte Porsche sein Team, unter ihnen Otto Köhler, Karl Rabe und Otto Zadnik zusammen, und schon am 25. August 1921 wurden die ersten Pläne vorgestellt.

*Finanzier und Geschäftsmann Graf Alexander Kolowrat-Krakowsky testet einem Prototypen der Kleinwagenserie.*

*Seite rechts:*
*Graf Kolowrat in voller Statur. Bildausschnitt aus einem Foto nach dem Ries-Rennen am 10. Mai 1922.*

# Alexander Joseph Graf Kolowrat-Krakowsky

*29. Jänner 1886 in Glen Ridge – New Jersey, USA | † 4. Dezember 1927 in Wien

Sein Vater war Graf Leopold Philipp von Kolowrat-Krakowsky aus einem der bedeutendsten Adelshäuser Österreich-Böhmens. Er befand sich unter den Gründungsmitgliedern (u.a. mit Ludwig Lohner) des Österreichischen Automobil-Clubs. Die Familie beschäftige sich schon sehr früh mit der Motorisierung und so gab es rund um den Familienstammsitz Schloss Teinitzl (bei Klattau/Pilsen) nur glattgewalzte Straßen. Er war ebenso an der Automobilfirma Laurin & Klement finanziell beteiligt. Seinerzeit wurde er als „ein österreichischer Kavalier vom Scheitel bis zur Sohle" gelobt. Doch der Graf duellierte sich mit einem Nebenbuhler und musste auf Geheiß Kaiser Franz Josephs für einige Jahre ins Exil.

Er ging nach Kuba und lernte dort Nadine Freiin von Huppmann-Valbella, Tochter eines Zigarrenfabrikanten kennen und lieben. Aus der Ehe gingen 4 Kinder hervor, deren ältester Alexander „Sascha" 1886 in Glen Ridge geboren wurde.

Alexander Kolowrat studierte an der Katholischen Universität Löwen (Belgien), diente beim Militär und sprach mehrere europäische Sprachen.

Neben dem Motorrad- und Autorennfahren, dem Fliegen und Ballonfahren beschäftigte er sich auch mit dem Filmen. 1910 verstarb sein Vater und Alexander „Sascha" Kolowrat erbte ein gigantisches Vermögen. Danach ging er nach Wien und gründete 1913 die „Sascha – Filmfabrik in Wien-Brigittenau. Er entdeckte zahlreiche Schauspieler, unter anderem auch Marlene Dietrich. Ein Höhepunkt war „Sodom und Gomorrha" einer der teuersten Monumentalfilme der Stummfilmgeschichte.

Kolowrat war bekannt als Lebemann, Autonarr und Rennfahrer, als Filmproduzent und Teilhaber unterschiedlichster Firmen. In ihm vereinigten sich böhmische Noblesse mit kubanischer Heiterkeit. Alfred Neubauer beschrieb ihn als „hochgewachsenen Mann mit gepflegtem Schnurrbart, dunklen, glänzenden Augen und immer einem Lächeln im Gesicht. Seine Stimme war so kräftig, dass die Scheiben in den Fenstern klirrten." Scheinbar konnte er seine Gäste auch mit seinem Talent, alle möglichen Motorengeräusche nachzuahmen, vorzüglich unterhalten.

Seine Leibesfülle wie auch seine Erfolge als Unternehmer und seine überaus umfangreichen Bekanntschaften machten ihn legendär und zu einem lohnenden Partner für Ferdinand Porsche und sein Vorhaben einer Kleinwagenserie. Natürlich ließ es sich der Graf nicht nehmen auch selbst an zahlreichen Rennen in dem nach ihm benannten „Sascha – Wagen" hinter dem Steuer zu sitzen.

Am 30. April 1923 heiratete er Prinzessin Sonja Troubetzkoi im Wiener Stephansdom – natürlich fuhr das Brautpaar in einem Sascha Wagen in die Flitterwochen.

Wenig später ereilte ihn jedoch ein schlimmes Krebsleiden, dem er am 4. Dezember 1927 im Sanatorium Loew in Wien erlag.

Die „Kolowratgasse" in Wien-Favoriten und ein Denkmal am ehemaligen Wien-Film-Gelände in Sievering erinnern bis heute an seine erstaunliche Persönlichkeit.

# „Der Rest ist Österreich“

## DIE ERSTE REPUBLIK

Im November 1918 zerbrach das alte Reich der Habsburger. Kaiser Karl unterzeichnete am 11. November in Schloss Schönbrunn ein Manifest an das deutsch-österreichische Volk, in dem er auf jeden Anteil an der Regierung verzichtete. Der Staatsvertrag von St. Germain vom 10. September 1919 besiegelte die Aufteilung der habsburgischen Monarchie unter den Nachfolgestaaten. Massive Gebietsabtretungen an die Tschechoslowakei, Polen, Südslawien und Italien ließen vom einstigen Reich mit seinen 54 Millionen Einwohnern in der neu ausgerufenen Republik Österreich gerade einmal 6 ½ Millionen Einwohner übrig.

Daraus ergaben sich natürlich größte wirtschaftliche Probleme. Die Währung (damals Kronen) brach nach dem Krieg nach und nach völlig zusammen. Der Zerfall des Wirtschaftsgefüges der Monarchie, schlechte Ernten und allgemeine Ressourcenknappheit die zu Ausfällen in der Industrieproduktion führten, eine Regierung, die zur Budgetfinanzierung die Banknotenmenge exorbitant steigerte – das waren die Ursachen der Hyperinflation, die 1922 ihren Höhepunkt erreichte.

| | 1914 | 1921 | 1922 |
|---|---|---|---|
| 1 Laib Brot | 0,46 KR | 160 KR | 5670 KR |
| 1 kg Fleisch | 2,10 KR | 1100 KR | 40.000 KR |

Die ersten Friedensjahre waren auch von Konflikten unter der Bevölkerung geprägt. Immer wieder gerieten politische Interessensgruppen aneinander, Verletzte und Tote waren die Folge. Arbeit gab es kaum, die Menschen hungerten, viele waren ihrer Identität beraubt.

1920 trat die neue Verfassung in Kraft. Sie war und ist Grundlage der gesamten Gesetzgebung und basiert auf dem demokratischen Prinzip: Art.1: „Österreich ist eine demokratische Republik, ihr Recht geht vom Volke aus.“

Schön langsam begann auch das kulturelle Leben wieder Fuß zu fassen – die ersten Salzburger Festspiele wurden 1921 mit dem „Jedermann“ unter der Regie von Max Reinhardt am Domplatz in Salzburg eröffnet. (Allerdings konnten wegen der hohen Inflation die Gäste nicht mehr mit Lebensmitteln versorgt werden und die übrigen Veranstaltungen wurden abgesagt.)

*links oben:*
*Familie Habsburg; im Hintergrund der Karl von Habsburg davor seine Frau Zita und die beiden Kinder Otto und Adelheid.*

*rechts daneben:*
*Das Werksgelände der Österreichischen Daimler Aktiengesellschaft*
*unten:*
*500.000 Kronen Schein*

## GEWÖHNUNGSEFFEKT AUTO

Alle Automobilfabriken des klein gewordenen Österreich wurden durch den Ausgang des Ersten Weltkrieges schwer getroffen. Für den Kriegsbedarf auf kurze Zeit stark vergrößert – die Austro-Daimler Werke zum Beispiel beschäftigte im Krieg 5.000 Mitarbeiter – war die Umstellung auf die Friedensproduktion ein Gebot der Stunde, das nicht ohne Opfer blieb. Automobile wurden kurz nach dem Krieg kaum produziert, geschweige denn konnte man sich einen neuen Wagen leisten. In Schleichgeschäften wechselten alte Karren ihre Besitzer. Als Zentrum galt das Café „Zischhandel“ – eine inoffizielle und eher unseriöse Autobörse. Benzin war rar, wurde stark besteuert und den wichtigsten öffentlichen Fabriken zugeteilt. Aber auch hier wurde geschmuggelt, gefeilscht und unter der Hand verkauft. Die

**Alle Automobilfabriken wurden schwer getroffen ...**

*rechts oben:*
*Die erste Aufführung des „Jedermanns" auf dem Domplatz in Salzburg 1921.*

*rechts daneben:*
*Das Essen wurde rationiert; die Menschen hungerten - vor allem in den Städten*

Lieferungen kamen mit Zügen aus Italien nach Wien. Doch der Gewöhnungseffekt an die Mechanisierung des Verkehrs im Ersten Weltkrieg war ein wichtiges Zugpferd für die Autoindustrie. Güter konnten schneller transportiert werden, man war unabhängig von den Gleisen, der Personentransport verlief zügiger. Der schlagartige Rückgang der Autonutzung nach dem Krieg war nur von kurzer Dauer. 1919 zählte man in Österreich 4.557 Personenwagen, 1.606 Lastwagen und 1.389 Motorräder. 1922 hatte sich der Bestand schon mehr als verdoppelt!

## ENDLICH WIEDER RENNLÄRM

Der Lärm auf den Rennpisten war in den Kriegsjahren dem Lärm auf den Schlachtfeldern gewichen. Als die Kanonen nach vier Jahren wieder verstummten dauerte es nicht lange, bis sich die ersten internationalen Rennen in Europa ankündigten. In Frankreich wurden Bergrennen abgehalten und in Italien bereits 1919 wieder die Targa Florio.
Ein „Voiturette Grand Prix" folgte 1920 in Le Mans und 1921 dann der echte französische Grand Prix. Auch die Italiener entschlossen sich zur Austragung eines großen Preises und so fand am 4. September der Gran Premio ´d Italia in der Nähe von Brescia statt.

*Das Ehepaar Porsche mit dem zwölfjährigen Ferry (es war das Geburtstagsgeschenk für ihn) und Graf Alexander Kolowrat machten sich zu diesem Rennen nach Norditalien auf. Man wollte nähere Details über die Targa Florio in Erfahrung bringen und eine Zulassung. Die Familie genoss bestimmt die unbeschwerten Stunden des Autorennens, bei dem die gesamte Elite der italienischen Rennindustrie am Start vertreten war.*

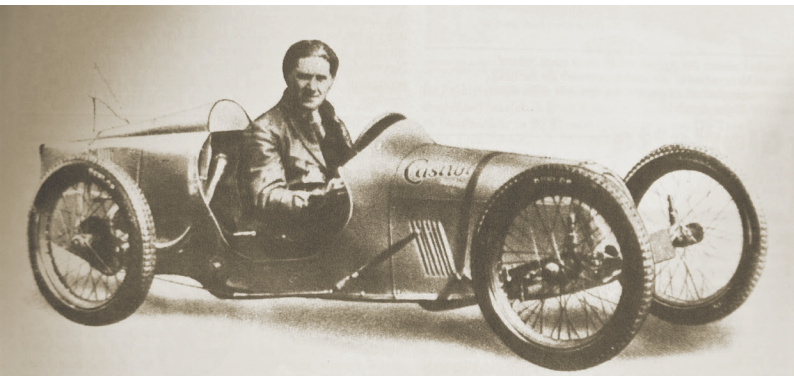
*oben:*
*Ferry Porsche - dahinter stehend sein Vater Ferdinand Porsche.*

### Und wie sah es in Österreich renntechnisch aus?

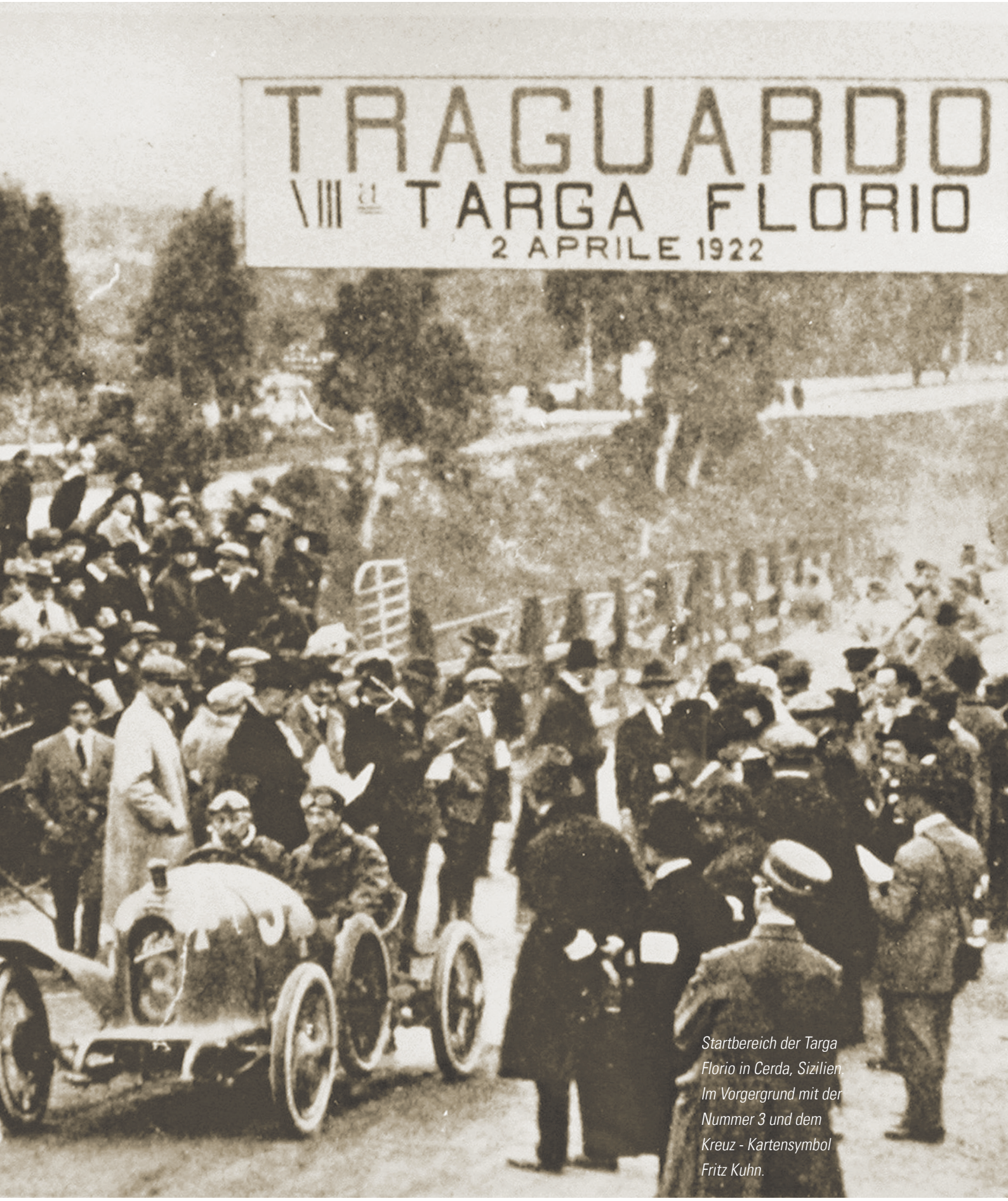
Kleine Bergrennen machten den Anfang – das Riederberg-Rennen, das Grazer Ries-Rennen und die Filius Gedächtnisfahrt. Im Herbst 1920 versuchte man das traditionelle Semmering-Rennen wiederzubeleben. Alexander Kolowrat durfte dabei natürlich nicht fehlen! Er trat mit einem kleinen Wanderer 5/15PS an. Graf Kolowrat war ein sehr fülliger Mann und so überschritt er mit dem Wagen das zulässige Gesamtgewicht. Nach einigen Adaptionen am Wagen reichte es aber noch immer nicht zur Teilnahme und so riss der Graf einfach seinen Autositz aus der Verankerung und ersetzte ihn gegen einen Korbsessel - er gewann das Rennen.

## ETWAS FÜR DEN KLEINEN MANN

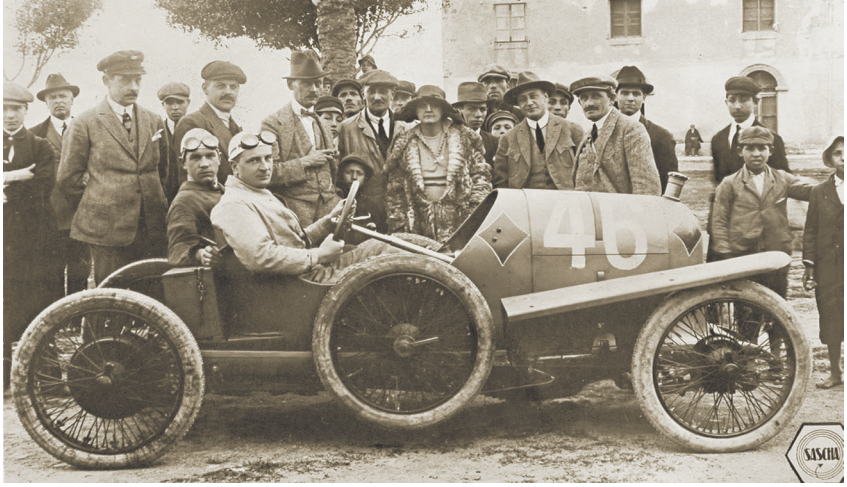
Graf Alexander „Sascha" Kolowrat, sprang schon vor dem Krieg auf den einsetzenden Trend der „Cyclecars" auf. In England waren diese Automobile mit ihren max. 1100 cm³ Zylinderinhalt, einer Karosserie für ein oder zwei Personen und einem Gewicht von unter 350 kg sehr beliebt. Kolowrat als kreativer Geist kreierte selbst ein „Sascha Cyclecar" und fuhr damit 1913 beim Semmering Rennen mit und gewann. Im Österreich der 20er Jahre kam diese Wagenform für „den kleinen Mann" ebenfalls auf – allerdings blieb es bei einem kurzweiligen Trend. Ferdinand Porsche hatte diese Entwicklung sicher beobachtet …



*unten:*
*Karner Cyclecar. Der Antrieb erfolgte über einen 500 cm³ Motorradmotor.*

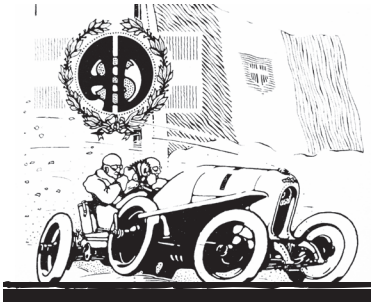



*Startbereich der Targa Florio in Cerda, Sizilien. Im Vorgergrund mit der Nummer 3 und dem Kreuz - Kartensymbol Fritz Kuhn.*



*oben:*
*Im Vorgergrund Alfred Neubauer und sein Beifahrer Georg Auer. Dahinter stehend Ingenieur Otto Zadnik; Hinter der Motorhaube Ferdinand Porsche (mit Schirmmütze)*

*oben rechts:*
*Steilkurve auf der Madonie-Strecke. Im Bild die Nummer 3 mit Fritz Kuhn als Fahrer.*



# TARGA FLORIO

## 2. April 1922

In letzter Minute wurden die vier „Sascha" Wagen für den Eisenbahntransport nach Sizilien fertig. Tag und Nacht hatte man daran gearbeitet – doch der letzte „Schliff" fehlte noch! Schicht für Schicht der roten Farbe trugen die Lackierer während der dreitägigen Eisenbahnfahrt durch Italien auf. Die Farbe ROT hatte Graf Kolowrat mit Bedacht gewählt – denn es war die Farbe der italienischen Autohersteller. So würden Banditen oder Saboteure sie für Landsmänner halten. Dadurch sollten Überfälle an einsamen Streckenabschnitten vermieden werden. Sein Plan ging auf! Zur Unterscheidung der vier Fahrzeuge hatte Kolowrat auch noch die Idee, Spielkarten – Symbole zu verwenden.

Das international bekannte Straßenrennen Targa Florio wurde 1906 vom sizilianischen Grafen Vicenzo Florio initiiert. Mehr als 6000 Kurven auf teilweise schlechten Schotterstraßen über die Madonie-Hügel verlangten Mensch und Maschine alles ab. In vier Runden über 432 km kämpften die Rennfahrer gegen Steigungen, Staub, Steinschlag und die Müdigkeit, denn die österreichischen Piloten waren ein so langes Rennen nicht gewohnt. Alfred Neubauer bestritt in Sizilien überhaupt sein Debut.

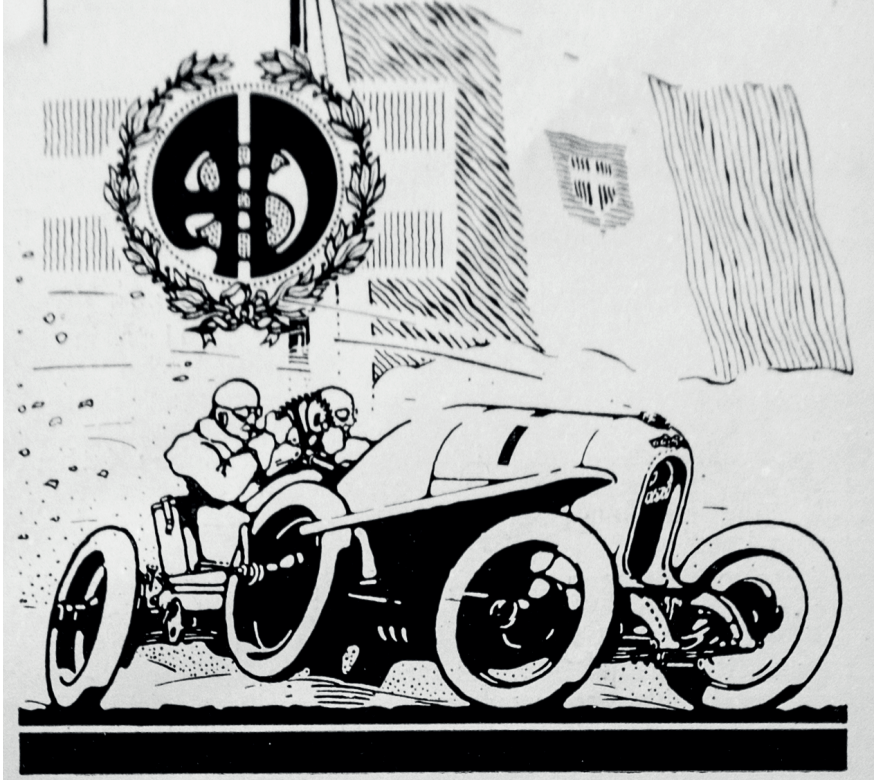
Am Start standen 42 Wagen, die im Zwei-Minutentakt auf die Strecke geschickt wurden. Graf Alexander Kolowrat (Herz), dahinter Lambert Pöcher (Kreuz) und Fritz Kuhn (Pik) gingen als die ersten drei Wagen ins Rennen. Nach wenigen Kilometern schied ausgerechnet der Finanzier des Projektes, Sascha Kolowrat mit Motorschaden aus. Als letzter des AUSTRO DAIMLER Teams startete Alfred Neubauer mit Nummer 46 und dem Karo - Symbol. Er fuhr in der Rennwagenklasse gegen die Hubraumstärksten Rennlegenden wie Mercedes, Ballott, Alfa-Romeo oder Fiat.

**„die Offenbarung der Targa Florio ..."**

*„Noch bis zum Vorabend des Rennens glaubten wir nicht an die vier AUSTRO DAIMLER, in die Kolowrat so großes Vertrauen setzte. Allein vier Runden der Madonie Strecke genügten, um auch den eingefleischtesten Skeptiker eines Besseren zu belehren. (...) Wir erklären unumwunden, dass die AUSTRO DAIMLER SASCHA WAGEN eine Offenbarung der Targa Florio bilden."*

Das schrieb die „Gazetta dello Sport" in der Ausgabe vom 3. April 1922.

Wie könnte man den Erfolg der Targa Florio 1922 besser ausdrücken als mit der von Austro Daimler entworfenen Anzeige in sämtlichen Motorzeitschriften der damaligen Zeit.



**Sizilien**

**13.**

# TARGA FLORIO

veranstaltet vom Sizilianischen Automobilklub, Palermo, auf der Madonie-Rundstrecke

**2. April**

Rennstreckenlänge 432 *km*, 4 Runden à 108 *km*. Straßenbeschaffenheit: Schlecht, teilweise Schotter, mehr als 6000 Kurven. Steigungen bis 12·5%. Start und Ziel: CERDA

✷

# AUSTRO DAIMLER

startet zum erstenmal nach dem Kriege in einem großen internationalen Rennen und

## siegt

✷

Kategorie I: Serienwagen bis 1100 $cm^3$ Zylinder-Inhalt des Motors. **Fritz Kuhn** (Start Nr. 3) u. **Lambert Pöcher** (Start Nr. 2)

auf

# AUSTRO DAIMLER

**Sportwagen, Type „Sascha"**

die mit nur 1100 $cm^3$ Zylinder-Inhalt des Motors ($4^1/_2$ Steuer-Pferdestärken) die kleinsten u. schwächsten Wagen der ganzen Konkurrenz sind, beenden das Rennen der in jeder Beziehung überaus schwierigen Bergrennstrecke mit chronometrischer Gleichmäßigkeit in **8** Stunden **19** Minuten **46**$^4/_5$ Sekunden, bezw. **8** Stunden **20** Minuten **37** Sekunden als

## Sieger

## und zweiter Preisträger

✷

**Alfred Neubauer** (Start Nr. 46)

**auf einem Wagen mit einem Motor genau derselben kleinen 1100 $cm^3$ Type, startet in der großen Rennwagenklasse und bleibt mit der hervorragenden Zeit von 7 Stunden 49 Minuten 54$^2/_5$ Sekunden nur 8 *km* in der Durchschnittsgeschwindigkeit hinter dem viermal stärkeren absoluten Sieger. Von 42 Gestarteten kamen 26 ans Ziel**

AUSTRO DAIMLER

1

Allgemeine
**Automobil-Zeitung.**
Allgemeine Flugmaschinen-Zeitung.
Nr. 17/18. Band I. Wien, 30. April 1922. XXIII. Jahrgang.

Graf Alexander Kolowrat

**AUSTRO DAIMLER**
**SIEGE**
**im Jahre 1922**

| | | |
|---|---|---|
| 2. April: | **Targa Florio** | (Sizilien) |
| 10. Mai: | **Riesrennen** | (Oesterreich) |
| 19. Mai: | **Scheveningen** | (Niederlande) |
| 11. Juni: | **Riederberg** | (Oesterreich) |
| 9.—12. Juni: | **Hortobagy-Balaton** | (Ungarn) |
| 17. Juni: | **Saltburn** | (England) |
| 18. Juni: | **Rabassada** | (Spanien) |
| 26. Juni: | **Spa** | (Belgien) |
| 2. Juli: | **Fanoe** | (Dänemark) |
| 5. Juli: | **Southend** | (England) |
| 5. Juli: | **Home Hors** | (England) |
| 8.—10. Juli: | **Ostende** | (Belgien) |
| 22. Juli: | **Brooklands** | (England) |
| 20. August: | **Fahrt d. Schlesiens Berge** | (Deutschland) |
| 24. Sept.: | **Semmering-Rennen** | (Oesterreich) |
| 8. Oktob.: | **Schwabenberg-Rennen** | (Ungarn) |

✷

**Oesterreichische Daimler Motoren Aktiengesellschaft**

Werk: **Wr.-Neustadt** — Zentral-Verkaufsbureau: **Wien, I. Canovag. 5** — Niederlage u. Ausstellungslokal: **Wien, I. Kärtnerring 13**

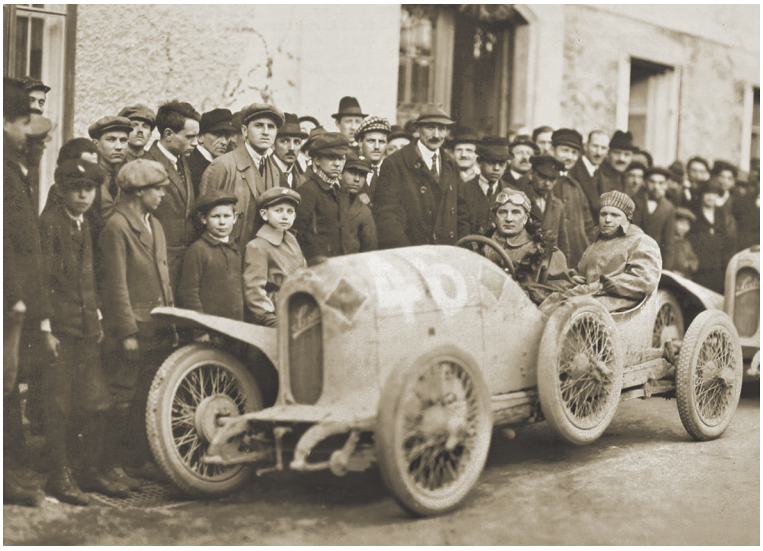
*IMAGE DURCH RENNERFOLGE*

*Gleich am Abend nach den Rennerfolgen in Sizilien sandte Ferdinand Porsche ein langes Telegramm nach Österreich. Die Presse sollte über das sensationelle Abschneiden der AUSTRO-DAIMLER Wagen berichten.*

*In den darauffolgenden Ausgaben sämtlicher Automobil - Zeitschriften wurde in großen Anzeigen über den Triumph berichtet. Eine eigene Reklameabteilung kümmerte sich um die weitere Vermarktung. Ziel war es, durch die Rennerfolge der Sascha - Kleinwagen Werbung für die Serienproduktion zu machen und das Image aufzubauen.*

Den Helden der Targa Florio wurde in den Österreichischen Daimler Motoren Aktiengesellschaft Werken in Wiener Neustadt ein jubelnder Empfang bereitet.
Natürlich durften auch die Kinder der Werksarbeiter dabei sein! Ferry Porsche durfte in Lambert Pöchers Wagen mitfahren.

Doch die Feierlichkeiten dürften nicht lange gedauert haben, denn Ferdinand Porsche machte sich sofort an die Optimierung der Sascha Wagen - denn der Rennplan sah noch einige Einsätze in diesem Jahr vor!



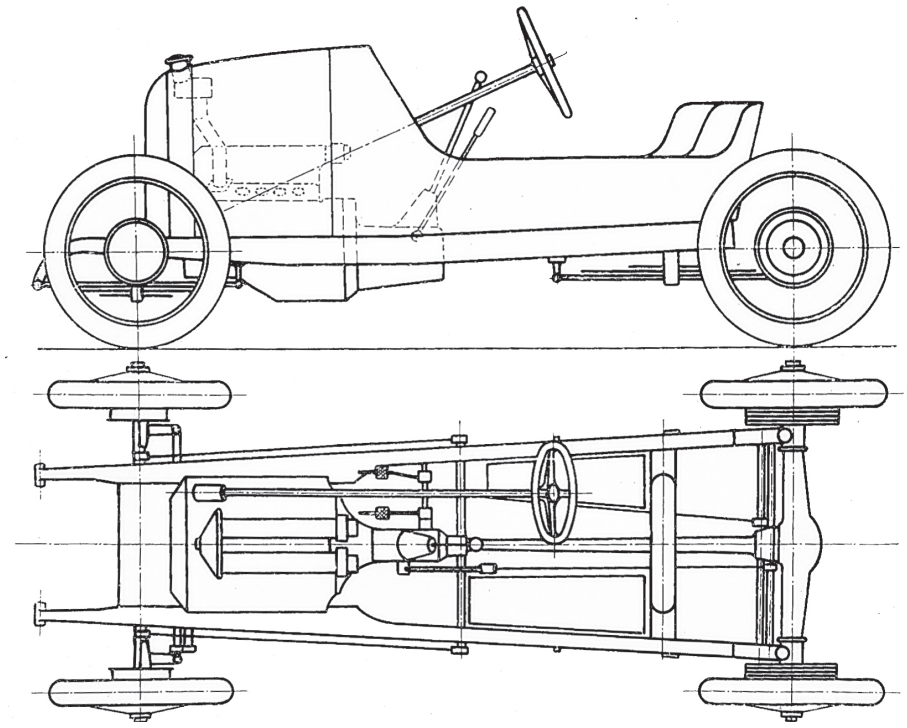
AUSTRO DAIMLER

:: ÖSTERREICHISCHE DAIMLER ::
MOTOREN AKTIENGESELLSCHAFT
WR.-NEUSTADT WIEN GRAZ

Sascha

# AUSTRO DAIMLER SPORTWAGEN

## ADS-R 1100 UND 1500CCM



**ADS-R 1922**

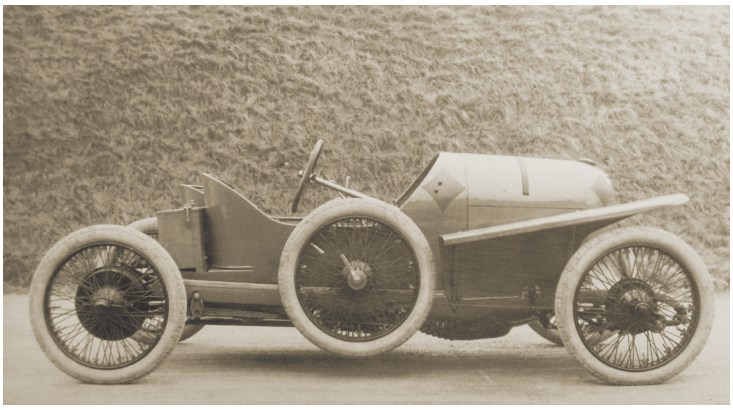
| | |
|---|---|
| Zylinder / Cylinders: | 4 DOHC |
| Hubraum / Size: | 1099 ccm |
| Hub / Stroke: | 75 mm |
| Bohrung / Bore: | 68,3 mm |
| Leistung / Power: | 35 PS |
| Drehzahl / RPM: | 5000 |
| Gänge / Gears: | 4 |
| Geschwindigkeit / Speed: | 135 km/h |
| Gewicht / Weight | 598 kg |
| Radstand / Wheelbase | 2450 mm |

## BESONDERHEITEN DES KLEINEN SASCHA-RENNWAGENS

Im Sommer 1921 begann Porsche mit seinem Team - Otto Köhler, Karl Rabe und Otto Zadnik mit der Entwicklungsarbeit des ersten schnellaufenden DOHC Rennmotores für den AD Sascha bei Austro Daimler in Wiener Neustadt. Die Serienversion wurde ADS, die Rennversion ADS-R bezeichnet, sein Name „Sascha“ stand für den Finanzier Graf Alexander „Sascha“ Kolowrat.

Mit seinen Zylinderdimensionen 68 x 75 mm (1100 cm³) 35PS und 72 x 92mm (1500 cm³) 50PS galt der ADS-R zu dieser Zeit schon nahezu als Kurzhuber. Drehzahlen von 5000rpm und mehr waren damit möglich. Porsche verwendete einen Aluminium-Motorblock mit eingepressten Stahllaufbuchsen, die Pleuel und Kolben waren aus einer Alulegierung, die geschmiedete polierte Kurbelwelle besaß 2 Hauptlager. Der Doppelnockenzylinderkopf war aus Bronzelegierung gegossen. Die Zündverteiler saßen am hinteren Ende der beiden obenliegenden Nockenwellen. Aus Leistungs- und Sicherheitsgründen wurde eine Doppelzündung eingebaut.

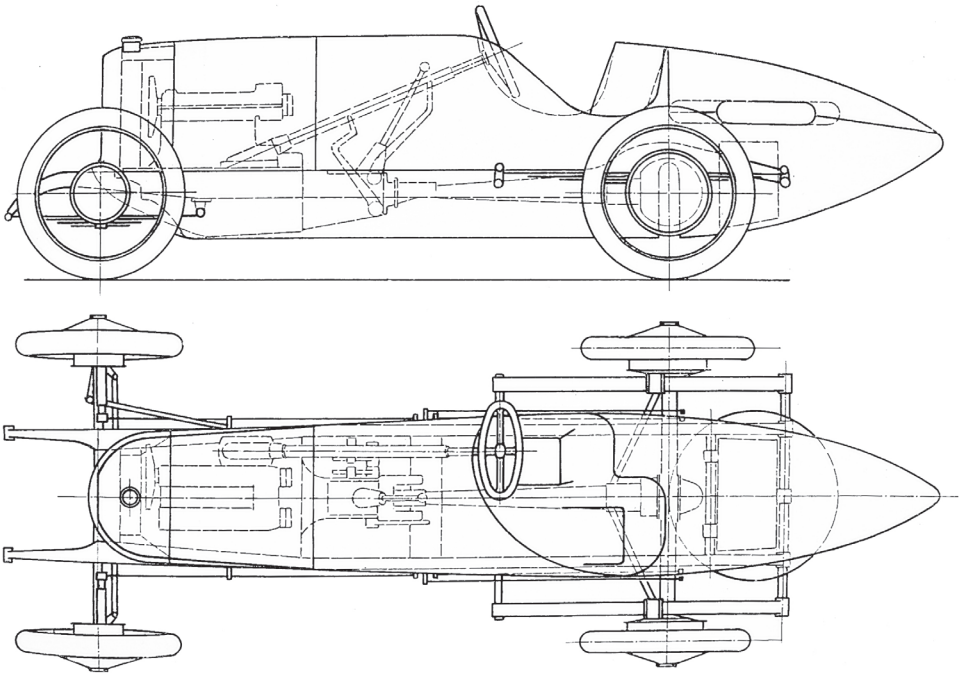
Die Nocken steuerten direkt – ohne Schlepphebel - die Ventile, der Ventilwinkel belief sich auf 60 Grad. Als Königswelle kam die Lichtmaschinen zur Verwendung. Dies und die Position des Zündverteilers ließ sich Porsche und Austro Daimler patentieren. Ein „Pallas“ Aufstrom-Vergaser diente als Gasfabrik. Was nicht vorhanden war konnte auch nicht kaputt gehen, die Wasserpumpe wurde weggelassen, eine Thermosyphon Kühlung lieferte ausreichende Ergebnisse. Ein leichtes Chassis, der Alumotor und die ganz aus Aluminium gebaute Karosserie- verbunden mit einer sehr guten Gewichtsverteilung verpassten dem Sascha exzellente Fahreigenschaften.



Mit seiner spezifischen Leistung von etwa 33 PS pro 1000 cm³ und Höchstgeschwindigkeit bis zu 150km/h lag der ADS-R „am PULS“ seiner Zeit.

# AUSTRO DAIMLER SPORTWAGEN

## DER 2 LITER ADS-II-R



**ADS-II-R**

**1922**

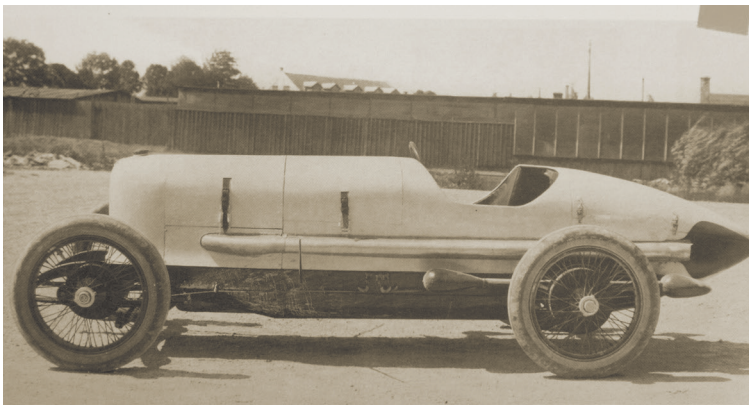
| | |
|---|---|
| Zylinder / Cylinders: | 4 DOHC |
| Hubraum / Size: | 1996 ccm |
| Hub / Stroke: | 92 mm |
| Bohrung / Bore: | 72 mm |
| Leistung / Power: | 70 PS |
| Drehzahl / RPM: | 5000 |
| Gänge / Gears: | 4 |
| Geschwindigkeit / Speed: | 170 km/h |
| Gewicht / Weight | ka. |
| Radstand / Wheelbase | 2750 mm |

## DIE WEITERENTWICKLUNG ZUM ADS-II-R UND ADM-R

Seinen ersten Auftritt und Sieg hatte der 2 Liter DOHC Sascha mit dem damaligen Geschäftsleiter von Austro-Daimler in England. F.M. Luther saß im Juli 1922 in Southend am Steuer. Mit einer Bohrung von 74 und 116 mm Kolbenhub wurde der Hubraum auf 2000 cm³ erweitert. Spitzengeschwindigkeiten bis zu 170km/h waren damit möglich. Die angegebene Höchstleistung von 90PS (M. Pfundner) passt nicht zu den errechneten Literleistungen der anderen AD Renner des Jahres, 70PS wären passender. An den Federbriden der Hinterradfederung und an der Vorderachse waren strömungsgünstige Verkleidungen angebracht. Ein Vergleich zum Prinz Heinrich Wagen 1910 ist obligat. Das Chassis wurde adäquat verlängert, die Hinterradfederung auf Halbelliptik umgebaut. Einen tragischen Höhepunkt erreichter der 2 Liter als beim Training in Monza Fritz Kuhn einen tödlichen Unfall erlitt, die Speichen der Hinterräder brachen, der Wagen schleuderte und überschlug sich.

### DER ADM-R

Der 6-Zylinder Motor war die logische Weiterentwicklung des ADS-II-R, Hub und Bohrung blieben gleich, Hubraum 3000 cm³. Äußerlich unterscheidet er sich nur durch eine längere vordere Motorhaube vom 2 Liter. Der so typische „Sascha" Kühler wurde kompromisslos übernommen. Mit seinen 109PS erreichte er eine Spitzengeschwindigkeit von etwa 185 km/h. Zum Einsatz kam dieses „heiße Eisen" erstmalig im September 1922 beim Semmeringrennen Ing. Alfred Neubauer erfuhr damit den 1. Platz seiner Kategorie. Nach dem Abgang von Porsche wurde es in Österreich still um die so erfolgreichen Renner der Saison 1922, in Großbritannien wurden die Wagen mit respektablen Erfolgen und durch berühmte Fahrer wie M. Campbell einige Jahre weiter verwendet.



# RENNWETTBEW

## DES JAHRES

# lascha 1922

**Holme Mors**
9. Juli
Klasse I: Wagen bis 1550 cm³
M. Campbell
Beste Zeit

**Shelsley Walsh**
29. Juli
Klasse der leichten Wagen
A. Paul
Zweiter

**Saltburn**
17. Juni
Klasse H: Motoren bis 2000 cm³
Klasse I: Motoren bis 2500 cm³
M. Campbell
Klasse H: Sieger
Klasse I: Sieger

**Portcawl**
1. Juli
Bergrennen
H.W. Lewius
Zweiter Platz

**Meeting**
2. Ju
Kat.9: Wagen bis
Alexander Ko
Kat.8: Wagen bis
Lambert Pö
Kat. 9: S
Kat. 8: S

**Brooklands**
22. Juli
Stehender Start / Sportwagen
M. Campbell
Sieger

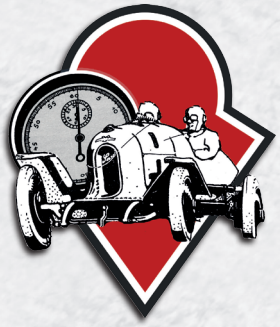
**Scheveningen**
19. Mai
Klasse: von1100 cm³ - 2500 cm³
Fritz Haiden
Sieger
zweitbeste Zeit des Tages

**Meeting von Spa**
24. - 26. Juni
Kat.: Sportwagen
Lambert Pöcher
Kat.: Sportwagen
Alexander Kolowrat
Sieger & zweiter Platz

**Southend**
5. - 6. Juli
Klasse 47: Motor bis 2000 cm³
F.M. Luther
Klasse 46: Motor bis 1500 cm³
L. Cushmann
Klasse 47: Sieger
Klasse 46: Zweiter

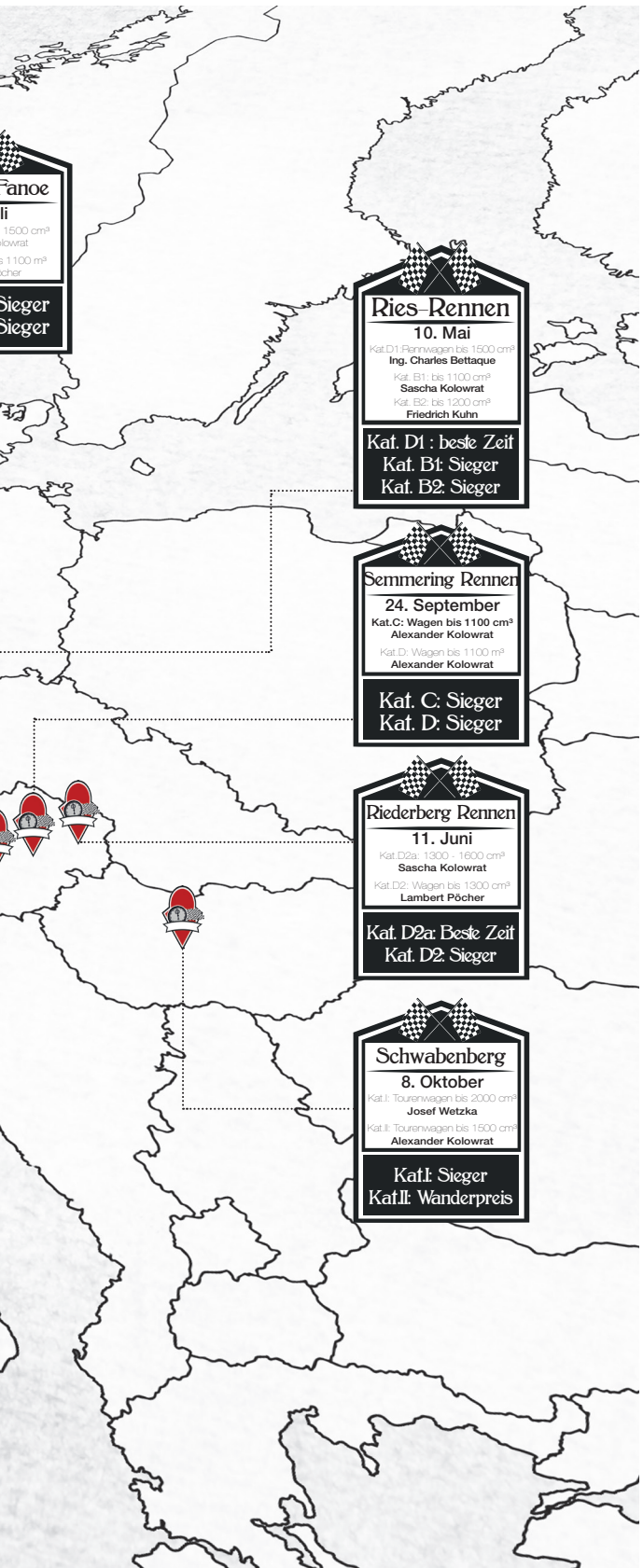
**Armangues Trophy**
21. Mai
Klasse: Kleinwagen bis 1100 cm³
Alfred Neubauer
(Absage des Rennens nach Unfall)
bis zur Absage Rundenrekord

**Targa Florio**
2. April
Kat.1: Serienwagen bis 1100 cm³
Fritz Kuhn | Lambert Pöcher
Kat.: Rennwagenklasse
Alfred Neubauer
Kat. 1: Sieg & 2. Platz
Rennwagen: 5. Platz



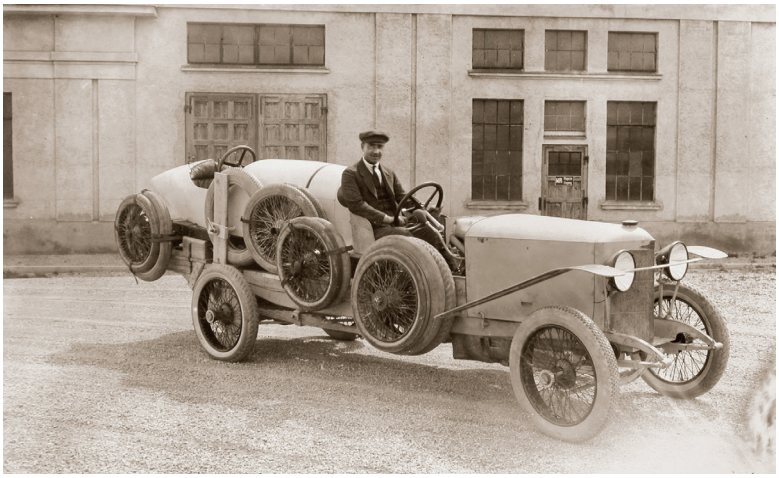
ÖSTRO DAIMLER WIENER NEUSTADT

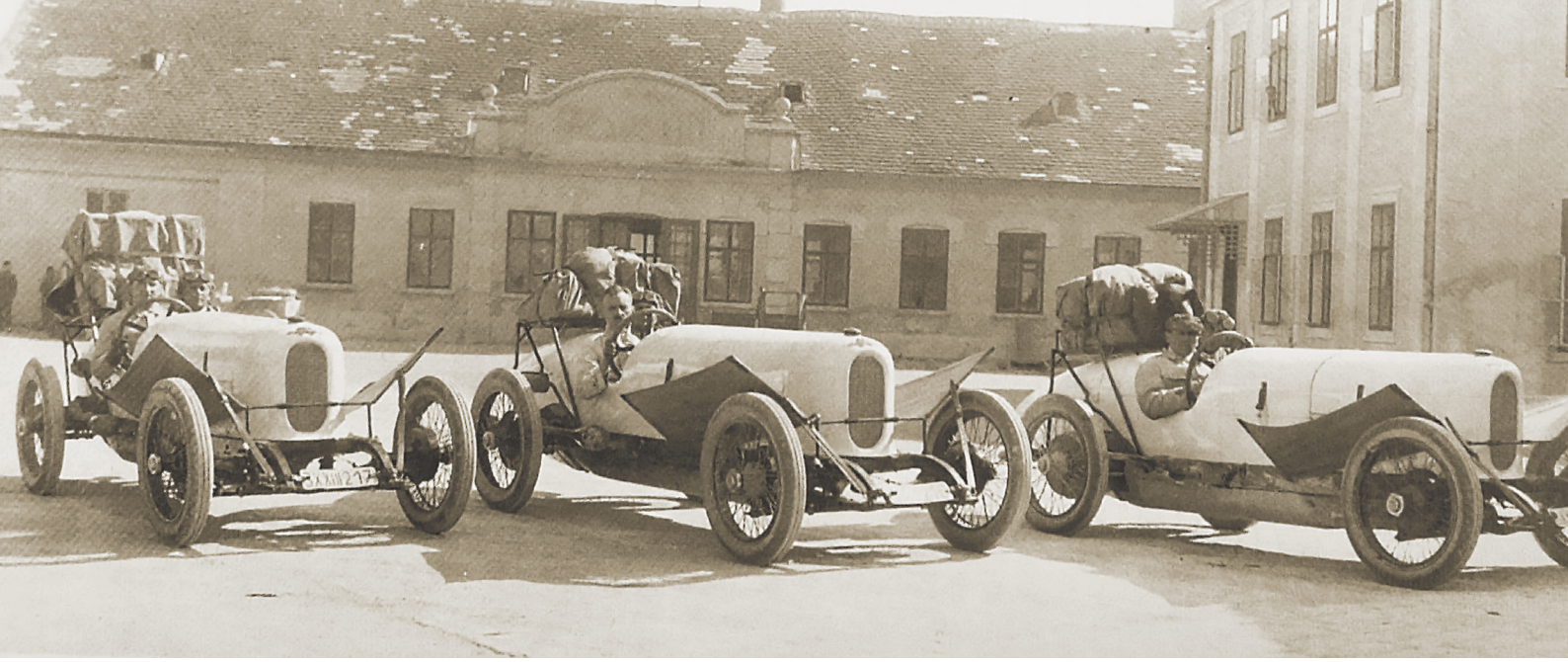
# VERBE




## QUER DURCH EUROPA

Als Transporter zu den Rennen ließ man einen AUSTRO DAIMLER 617 umbauen. Das Chassis wurde mit einer kleinen Plattform versehen, auf der man den Sascha - Rennwagen anschrauben konnte. An den Seiten montierte man die Ersatzreifen. Mit diesem Gefährt war man durch ganz Europa zu den Rennveranstaltungen unterwegs. Nach dem Ries-Bergrennen am 10. Mai brachen Alfred Neubauer und Lambert Pöcher nach Spanien zur Armangues Trophy nahe Barcelona auf. Nach dem tragischen Unfall, bei dem ein Teilnehmer verunglückte und mehrere Zuschauer mit in den Tod riss, wurde das Rennen beendet. Neubauer lag bis dahin in Führung und hielt den Rundenrekord. Beinahe zeitgleich machte sich Fritz Haiden in die Niederlande auf. Im Rennen von Scheveningen drückte er bei fliegendem Start das Gaspedal bis an den Anschlag und erreichte sensationelle 144 km/h.





# Aufbruch nach Monza

## RENNWAGEN = LASTKRAFTWAGEN

Ein Bahntransport zum Rennen nach Mailand war zu kostspielig in Zeiten der Hyperinflation. Auch der reiche Graf Kolowrat musste mit seinen Finanzen haushalten. Für den Wettbewerb am 10. September 1922 in Monza wurden daher die Sascha Wagen provisorisch umgebaut. In Zeiten der Not wusste man sich bei Austro-Daimler zu helfen, denn ein Rennerfolg in Monza würde vielleicht endlich den Vorstand der Automobilwerke in Wiener Neustadt überzeugen doch die Finanzierung der Kleinwagenserie zu genehmigen. Am Heck der ADS-II-R Wägen schraubte man Transportgitter an. Hier wurde Gepäck und Werkzeug mit Gurten festgeschnallt. Kleinwerkzeug hatte noch in Kisten an den Seiten Platz. Große provisorische Kotflügel sollten die Fahrer vor Schmutz und Steinschlag auf der langen Reise schützen. Neben Finanzier und Rennfahrer Sascha Kolowrat und Konstrukteur Ferdinand Porsche waren auch Fritz Kuhn und der 12-jährige Ferry Porsche mit nach Monza aufgebrochen. Das muss für den Jungen wohl ein Abenteuer gewesen sein - Früh übt sich eben, ... Die Fahrt nach Monza mit den aufgepackten Sascha-Wagen war alles andere als bequem. Die umgebauten Transporter hatten ja kein Dach und bei der Fahrt über die Alpen wurde es ungemütlich nass und kalt.

## FRITZ KUHN VERLIERT DIE KONTROLLE

In Mailand angekommen konnte das Austro-Daimler Team die gerade fertiggestellte Strecke in Augenschein nehmen. In nur 100 Tagen Bauzeit wurde in Monza die erste komplett befestigte Rennstrecke Europas errichtet. Ein 5,5 km langer Straßenkurs und ein 4,5 km langer Hochgeschwindigkeitsoval sollten am 10. September 1922 die Zuschauer mit einem Massenstart begeistern. Das Rennen ging über 800 km und die schmale Strecke hatte so manche Tücken.

Fritz Kuhn fuhr gerade seine Trainingsrunde, als sein Wagen in der „Curva Grande", einer schnellen Rechtskurve in der nähe der Boxen, ins Schleudern geriet. Das Heck brach aus und auch die Gegenlenkversuche des Rennfahrers halfen nichts mehr - der Wagen überschlug sich. Jede Hilfe kam zu spät. Fritz Kuhn erlag am 9. September 1922 kurz vor der offiziellen Eröffnung des Rennens seinen schweren Verletzungen. Das schwer geschockte Austro-Daimler Rennteam zog die Teilnahme zurück und verließ Monza.

†

Tieferschüttert geben wir bekannt, daß unser langjähriger, verdienstvoller Einfahrer und erfolgreicher Rennfahrer, Herr

**Fritz Kuhn**

in Ausübung seines Berufes infolge eines tückischen Zufalles beim Training auf der Rennbahn von Monza, Oberitalien, am 9. September früh plötzlich verschieden ist.

Wir betrauern in Herrn Kuhn einen außergewöhnlich tüchtigen, allgemein beliebten, erfolgreichen Mitarbeiter. Wir alle widmen ihm, dessen Name in den Annalen unseres Unternehmens fortleben wird, ein ehrendes Andenken.

Die Beerdigung findet heute Samstag, den 16. September, 5 Uhr nachmittags von der evangelischen Kirche in Wiener-Neustadt, Bismarckring, aus, statt.

Wien, 16. September 1922.

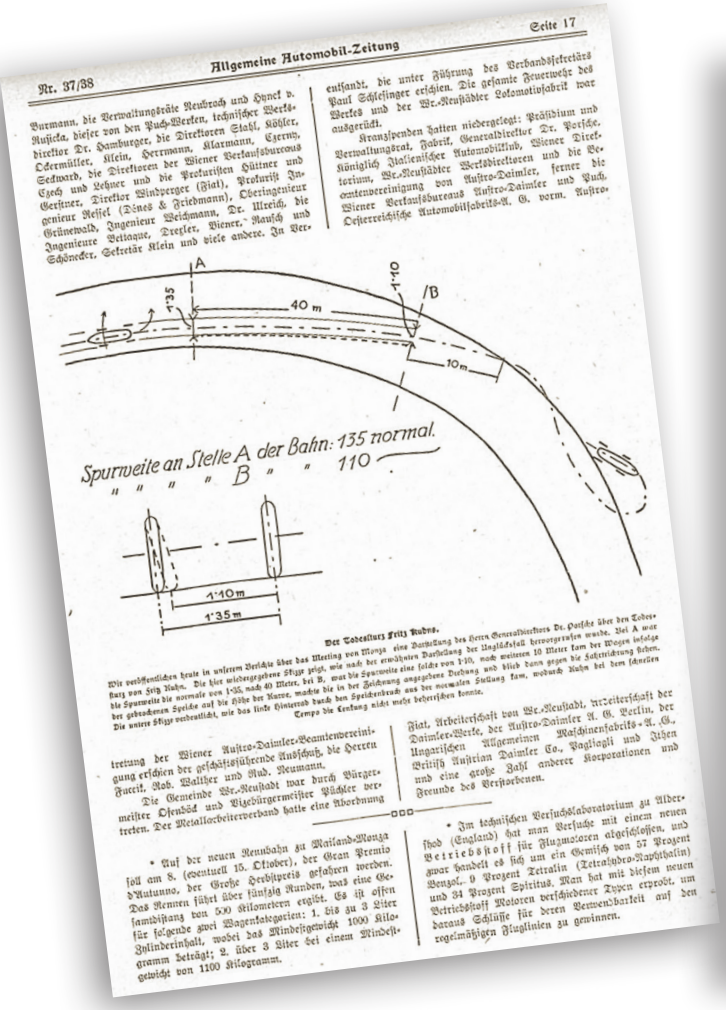
Oesterreichische Daimler Motoren A. G.

## URSACHEN UND KONSEQUENZEN

Nach dem Verlust seines Freundes und Kollegen Fritz Kuhn begab sich Ferdinand Porsche auf die Suche nach der Ursache des Unfalls. Als Augenzeugen hatten sie gesehen, dass es kein Fahrfehler Kuhns gewesen sein konnte - es musste mit dem Hinterrad zu tun haben.
War es ein Konstruktionsmangel des Sascha Wagens?

Porsche konnte diese These jedoch wiederlegen. Es war ein Materialschaden der „Rudge-Whitworth" Räder. Aufgrund eines Streiks wurde auf eine Endkontrolle vor der Auslieferung der Räder verzichtet. Ein tödlicher Fehler. Eine Speiche brach und der Wagen wurde bei dieser Geschwindikeit unkontrollierbar. In einer Anzeige stellte der Generaldirektor Ferdinand Porsche den Unfallhergang noch einmal genau dar.

Nach diesem tragischen Zwischenfall und der Rennabsage geriet Porsche immer öfter mit dem Austro Daimler Aufsichtsratsvorsitzenden Camillo Castiglioni aneinander. Die Unstimmigkeiten wurden größer, der Umgangston rauer. Die Hoffnung, durch die vielen Rennerfolge doch eine Finanzierung der Kleinwagenserie durchsetzen zu können zerschlugen sich. Nachdem Castiglioni seinen Generaldirektor Porsche auch noch dazu aufforderte, 2.000 Mitarbeiter innerhalb von zwei Wochen zu entlassen, plazte diesem der Kragen. Er war empört über diese Vorgehensweise, bei der so viele Arbeiter in diesen schweren Zeiten alles verlieren würden.
Nach einem Streitgespräch, in dem er den Austro Daimler Aufsichtsrat als „Saubagage" beschimpfte, verließ er die Österreichische Daimler Motoren Aktiengesellschaft in Wiener Neustadt und nahm das Angebot von Mercedes in Untertürkheim an.



Nr. 37/38 Allgemeine Automobil-Zeitung Seite 17

Burmann, die Verwaltungsräte Neubrach und Hynek v. Auficka, dieser von den Puch-Werken, technischer Werksdirektor Dr. Hamburger, die Direktoren Stahl, Köhler, Ockermüller, Klein, Herrmann, Klarmann, Czerny, Seckward, die Direktoren der Wiener Verkaufsbureaus Czech und Lehner und die Prokuristen Hüttner und Gerstner, Direktor Windberger (Fiat), Prokurist Ingenieur Reisel (Dénes & Friedmann), Oberingenieur Grünewald, Ingenieur Weichmann, Dr. Ulreich, die Ingenieure Bettaque, Dreßler, Wiener, Rausch und Schönecker, Sekretär Klein und viele andere. In Vertretung der Wiener Austro-Daimler-Beamtenvereinigung erschien der geschäftsführende Ausschuß, die Herren Fuceit, Rob. Walther und Stud. Neumann.

Die Gemeinde Wr.-Neustadt war durch Bürgermeister Ofenböck und Vizebürgermeister Püchler vertreten. Der Metallarbeiterverband hatte eine Abordnung entsandt, die unter Führung des Verbandssekretärs Paul Schlesinger erschien. Die gesamte Feuerwehr des Werkes und der Wr.-Neustädter Lokomotivfabrik war ausgerückt.

Kranzspenden hatten niedergelegt: Präsidium und Verwaltungsrat, Fabrik, Generaldirektor Dr. Porsche, Königlich Italienischer Automobilklub, Wiener Direktorium, Wr.-Neustädter Werksdirektoren und die Beamtenvereinigung von Austro-Daimler, ferner die Wiener Verkaufsbureaus Austro-Daimler und Puch, Oesterreichische Automobilfabriks-A. G. vorm. Austro-Fiat, Arbeiterschaft von Wr.-Neustadt, Arbeiterschaft der Daimler-Werke, der Austro-Daimler A. G. Berlin, der Ungarischen Allgemeinen Maschinenfabriks-A. G., Britisch Austrian Daimler Co., Pagliagli und Zitzen und eine große Zahl anderer Korporationen und Freunde des Verstorbenen.

000

• Auf der neuen Rennbahn zu Mailand-Monza soll am 8. (eventuell 15. Oktober), der Gran Premio d'Autunno, der Große Herbstpreis gefahren werden. Das Rennen führt über fünfzig Runden, was eine Gesamtfahrstrecke von 500 Kilometern ergibt. Es ist offen für folgende zwei Wagenkategorien: 1. bis zu 3 Liter Inhalterinhalt, wobei das Mindestgewicht 1000 Kilogramm beträgt; 2. über 3 Liter bei einem Mindestgewicht von 1100 Kilogramm.

• Im technischen Versuchslaboratorium zu Alderstead (England) hat man Versuche mit einem neuen Betriebsstoff für Flugmotoren abgeschlossen, und zwar handelt es sich um ein Gemisch von 57 Prozent Benzol, 9 Prozent Tetralin (Tetrahydro-Naphthalin) und 34 Prozent Spiritus. Man hat mit diesem neuen Betriebsstoff Motoren verschiedener Typen erprobt, um daraus Schlüsse für deren Verwendbarkeit auf den regelmäßigen Fluglinien zu gewinnen.

Der Todesfall Fritz Kuhns.

Wir veröffentlichen heute in unserem Berichte über das Meeting von Monza eine Darstellung des Herrn Generaldirektors Dr. Porsche über den Todessturz von Fritz Kuhn. Die hier wiedergegebene Skizze zeigt, wie nach der erwähnten Darstellung der Unglücksfall hervorgerufen wurde. Bei A war die Spurweite die normale von 1·35, nach 40 Meter, bei B, war die Spurweite eine solche von 1·10, nach weiteren 10 Meter kam der Wagen infolge der gebrochenen Speiche auf die Höhe der Kante, wodurch die in der Zeichnung angegebene Drehung und blieb dann gegen die Fahrtrichtung haben. Die untere Skizze verdeutlicht, wie das linke Hinterrad durch den Speichenbruch aus der normalen Stellung kam, wodurch Kuhn bei dem schnellen Tempo die Lenkung nicht mehr beherrschen konnte.

# PORSCHE-MERCEDES.

Dr.-Ing. Ferdinand Porsche.

HERR Dr. Ingenieur F. Porsche, der seine Laufbahn, nach Ablauf seiner Tätigkeit bei der Firma Jacob Lohner u. Cie., bei der Oesterreichischen Daimler-Motoren-Aktiengesellschaft begann, zu einer Zeit, da diese Firma noch den Mercedes-Werken gehörte, wird demnächst aus seiner Stellung an der Spitze der technischen Leitung des Austro-Daimler-Konzerns ausscheiden und als technischer Direktor und ordentliches Vorstandsmitglied in die Dienste der Mercedes-Werke zu Untertürkheim übertreten. Zu dieser Verbindung wird man beide Teile beglückwünschen können.

Es ist kein Zweifel, daß die Auswanderung Porsches für den österreichischen Automobilismus einen großen Verlust bedeutet: für ihn selbst aber ist die Berufung nach Untertürkheim ein Aufstieg in seiner Laufbahn, denn wenn ein Mann dazu auserwählt wird, in die Fußstapfen von Gottlieb Daimler und Maybach zu treten, so bedeutet dies für ihn eine hohe Auszeichnung wie nicht minder eine Anerkennung seiner hervorragenden Fähigkeiten als Automobilkonstrukteur.

Was Porsche in der langen Reihe der Jahre seiner Tätigkeit in Oesterreich als Automobilkonstrukteur geleistet hat, steht mit goldenen Lettern in der Geschichte der österreichischen Automobilkonstruktion verzeichnet.

In Wiener-Neustadt hat Porsche als Konstrukteur vorbildlich gewirkt. Es ist sein Verdienst, daß die österreichische Marke Austro-Daimler durch ihre Siege in der Prinz Heinrich-Fahrt und in den österreichischen Alpenfahrten und durch fortwährende Ausgestaltung der Konstruktionsdetails nicht nur in Oesterreich den Rang einer erstklassigen Marke einnimmt, sondern sich auch auf dem internationalen Automobilmarkt eine hervorragende Stellung gesichert hat.

# fahr(T)raum

DIE FERDINAND PORSCHE ERLEBNISWELTEN

„Eine Zeitreise zu den
Meilensteinen der Mobilität“

Ferdinand Porsche Erlebniswelten fahr(T)raum | Passauerstr. 30 | 5163 Mattsee bei Salzburg
Täglich geöffnet 10:00 - 17:00 Uhr | +43 (0) 6217 592 32 | office@fahrtraum.at
**www.fahrtraum.at**