

Historia del Austro-Daimler ADS R

Este artículo refleja la situación en el momento de su publicación. El contenido puede haber quedado desactualizado desde entonces.

11/10/2022 Una iniciativa de Ferdinand Porsche y Alexander Joseph von Kolowrat-Krakowsky para crear un deportivo pequeño, ligero y asequible, a principios de los años 20.

Ferdinand Porsche conoció al conde Alexander Joseph von Kolowrat-Krakowsky en 1921. Aquel entusiasta de la competición automovilística, apodado "Sascha", era socio de Austro-Daimler, la empresa en la que trabajaba Porsche en ese momento. Porsche y Kolowrat hablaron sobre hacer realidad una visión compartida: un automóvil pequeño con un gran volumen de producción y a un precio bajo. Porsche necesitaba la aprobación del Consejo de Dirección de Austro-Daimler para desarrollar el coche, pero los ejecutivos se mostraron escépticos. A pesar de todo, Ferdinand estaba convencido de que la repercusión positiva tras lograr el éxito en una carrera convencería a sus críticos. El magnate de la industria y productor de cine Kolowrat financió el proyecto de un pequeño automóvil de producción con motor de solo 1.100 cc, y también se construyó una versión de carreras, el ADS R, que se conoció con su apodo, Sascha. El resultado fue una variante de competición, biplaza y ligera, hecha a partir del modelo de cuatro plazas de serie, que pesaba solo 598 kilogramos.

Su motor 1.1, de cuatro cilindros en línea y refrigerado por agua, tenía dos árboles de levas en cabeza y estaba colocado en una posición muy retrasada en el chasis. Esto ayudó a lograr una distribución de peso del 53 % en la parte delantera y del 47 % en la parte trasera, que con los dos depósitos de gasolina llenos y los dos ocupantes quedaba perfectamente equilibrado. El segundo *baquet* estaba reservado para el mecánico, lo que no era inusual en aquellos momentos. Las piezas de repuesto y las herramientas iban en una caja de madera detrás de los asientos y las ruedas de repuesto se fijaron a los lados.

Larga tradición: Porsche prueba sus coches en competición

Aunque Ferdinand Porsche abandonó Austro-Daimler por desacuerdos, los 17 exitosos años que pasó allí resultaron ser un trampolín y, a fines de abril de 1923, se unió a Daimler en Stuttgart. Mientras trabajaba en el proyecto del automóvil pequeño, conoció a los hombres que más tarde serían sus primeros empleados: Otto Zadnik y Karl Rabe. Este último fue su sucesor en Austro-Daimler. Unos años más tarde, en 1931, junto con su yerno Anton Piëch y el ex piloto y empresario Adolf Rosenberger, Porsche fundó la oficina de ingeniería Dr. En g. hc F. Porsche GmbH, Konstruktionen und Beratung für Motoren und Fahrzeuge. Ferdinand continuaría manteniendo la costumbre de probar los vehículos en carreras antes de que entraran en la producción en serie. Y la compañía seguiría dando especial importancia a la Targa Florio.

“Extraña carrera por rutas endiabladas”

Los cuatro prototipos del ADS R solo se terminaron poco antes de la carrera de 1922. Se esperó a subir al tren para pintar de rojo las carrocerías de aluminio de los Sascha, de manera que no destacaran y fueran robados en Italia. Para ayudar a diferenciarlos desde la distancia, Kolowrat los adornó con símbolos de naipes.

Su coche fue decorado con corazones, mientras que al de Alfred Neubauer, el piloto más exitoso y más tarde Director de Competición de Mercedes, le pusieron diamantes. Fritz Kuhn condujo uno con picas y Lambert Pöcher con tréboles. El conde Kolowrat no solo financió y dirigió la operación, sino que también se puso al volante del vehículo, inscrito en la categoría de 1.1 litros. Más tarde, los cuatro pilotos del Sascha calificarían la Targa Florio como una “carrera extraña por rutas endiabladas”. Los coches salían a intervalos de dos minutos, lo que significaba que los participantes nunca veían contra quién estaban compitiendo.

El objetivo era completar cuatro vueltas de 108 kilómetros cada una por la isla de Sicilia. Al final, después de 432 km, 6.000 curvas y pendientes de hasta el 12,5 %, el primer Austro-Daimler ADS R terminó en el puesto 19 de la clasificación general. “Muchos alardearon de grandes motores en la Targa Florio, pero el Sascha de 598 kilos era un modelo ágil con sus 50 caballos de potencia a 4.500 revoluciones”, dice Achim Stejskal, Director de Museo y Patrimonio de Porsche. “Al final de la carrera, su velocidad media había sido solo 8 km/h menor que la de los coches más rápidos, con motores cuatro o

cinco veces más potentes".

La prensa italiana elogió al veloz y resistente "minicoche", con una velocidad máxima de 144 km/h, como "la revelación de la Targa Florio". Para difundir la noticia más allá de las fronteras de Italia, Ferdinand Porsche colocó grandes anuncios en los periódicos: "¡Austro-Daimler es el vencedor moral de la Targa Florio de 1922!". Fue un reclamo contestado solo unos días después por Daimler, que colocó grandes anuncios propios. Después de todo, Daimler se había llevado la victoria absoluta. Los miembros del Consejo de Dirección de Austro-Daimler AG, encabezados por Camillo Castiglioni, habían tomado nota, como esperaba Porsche, pero aún no estaban preparados para aprobar la producción en serie del ADS.

Posteriores éxitos tampoco cambiaron su punto de vista. Tras el triunfo en su categoría en la Targa Florio, el ágil y eficiente Sascha logró otras 42 victorias en 52 carreras, a menudo con el joven Ferry Porsche observando. El Consejo rechazó definitivamente la propuesta, argumentando razones financieras, inflación y el hecho de que Austria era demasiado pequeña para ofrecer un mercado adecuado. Creían que había que centrarse en los modelos grandes de seis cilindros. Esa decisión y un conflicto con Castiglioni llevaron a Porsche a dejar Austro-Daimler y pasar a Daimler en Stuttgart. En 1924, Ferdinand Porsche participó en la Targa Florio con Daimler y recibió, entre otras cosas, el título de doctor honoris causa, que todavía figura en el nombre de la empresa en la actualidad.

Porsche: la marca con más éxitos en la Targa Florio

Lo que su padre, Ferdinand Porsche, comenzó hace un siglo como empleado de Austro-Daimler, Ferry Porsche lo continuó con la fundación de una marca de automóviles que lleva el nombre de la familia. Y desde el principio, el fabricante de Stuttgart se convirtió en un competidor habitual en Sicilia. Con 11 victorias absolutas, Porsche ha sido la marca con más éxitos en la Targa Florio de todos los tiempos. En 1956, Umberto Maglioli fue el primero en ganar con un Porsche, concretamente el 550 A Spyder. La victoria de Maglioli evocó lo que el equipo dirigido por Ferdinand Porsche y el conde Kolowrat consiguió en 1922 con el Austro-Daimler ADS R: superar a competidores con motores de mayor cilindrada.

Video

https://newstv.porsche.com/porschevideos/226387_en_6000000.mp4

Image Sublines

Path: Historia del Austro-Daimler ADS R/fotos/img_1.jpg
Title: Edición número 13 de la Targa Florio, 2 de abril de 1922, Porsche AG
Subline: Edición número 13 de la Targa Florio, 2 de abril de 1922. El conde Alexander "Sascha" Kolowrat al volante del coche número 1 y, junto a él, Ferdinand Porsche.

Path: Historia del Austro-Daimler ADS R/fotos/img_2.jpg
Title: Trofeo Armangué, Tarragona, 21 de mayo de 1922, Porsche AG
Subline: Trofeo Armangué, Tarragona, el 21 de mayo de 1922. Alfred Neubauer al volante del Austro-Daimler "Sascha" número 19.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/historia/2022/es-porsche-100-aniversario-victoria-clase-targa-florio-1922-austro-daimler-ads-r-sascha-historia-29972.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/8b7cf3a4-eb1c-4e62-9249-dac6e9d2edaa.zip

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart