


# El Austro-Daimler ADS-R "Sascha" vuelve a casa

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

**05/12/2023** Hace más de cien años, Ferdinand Porsche diseñó en Wiener Neustadt, Austria, un coche de carreras único: el Austro-Daimler ADS-R apodado "Sascha". Ahora, el antiguo ganador de su categoría en la Targa Florio ha visitado su lugar de origen.

Un fuerte giro de la manivela, una ligera presión sobre el acelerador y entonces se oye el sonido que todo el mundo espera. Los transeúntes sacan sus teléfonos, los dueños de los cafés se asoman y en las ventanas de los edificios históricos aparecen caras curiosas. Todo el mundo lo sabe: no es el rugido de un vehículo normal. Y tienen razón. El potente y sonoro ruido de fondo procede del motor de cuatro cilindros y 1.1 litros refrigerado por agua de un Austro-Daimler ADS-R, un coche de carreras diseñado por Ferdinand Porsche hace más de cien años. En la actualidad es el modelo más antiguo del Museo Porsche que puede conducirse. El encargado de darle a la manivela es Jan Heidak, supervisor técnico de vehículos y el empleado más joven del taller del museo. Junto con su maestro artesano, Kuno Werner,

ha dedicado meses a ponerlo de nuevo en condiciones de circular. Hoy se lo llevan de vuelta a su lugar de nacimiento en Wiener Neustadt, en Austria.

## El sueño del visionario

En 1920, Ferdinand Porsche trabajaba en la materialización de una idea pionera. Por aquel entonces, este hombre de 45 años era Director General del fabricante de automóviles Austro-Daimler en Wiener Neustadt, a unos 60 kilómetros al sur de Viena. Su proyecto: un coche popular pequeño, ligero y asequible, para fabricarlo en gran cantidad. Porsche, que ya era un diseñador de renombre en aquella época, se adelantó décadas a la posterior motorización masiva. Encontró un aliado en el conde Alexander Joseph Kolowrat-Krakowsky, apodado "Sascha". Kolowrat era socio de Austro-Daimler, productor de cine y aficionado al automovilismo. El vehículo previsto requería la aprobación del Consejo de Dirección de Austro-Daimler, que se mostraba escéptico ante el proyecto. Porsche estaba seguro de que un resultado positivo en una carrera sería la forma perfecta de convencer a los críticos. Así que, además del proyectado coche pequeño de solo 1.100 centímetros cúbicos de cilindrada, también realizó una versión de carreras: el ADS-R. Como Kolowrat financiaba el proyecto, el vehículo recibió su sobrenombre: "Sascha". El resultado fue un vehículo de competición con solo 598 kilogramos.

En 1922, estrenaron cuatro prototipos en la Targa Florio, la peligrosa carrera por carretera a través de la cordillera de Madonia, en Sicilia. Los vehículos no se terminaron hasta poco antes de la prueba. Durante el viaje en tren, los empleados de Porsche pintaron de rojo las cuatro carrocerías de aluminio para que no destacaran y fueran robadas en Italia. Kolowrat los rotuló con símbolos de naipes para que fueran más fáciles de distinguir a distancia.

Tres de ellos toman la salida en la categoría de 1.1 litros. Kolowrat, que conducía un prototipo, se retiró con daños en el motor, mientras que los otros dos consiguieron un doblete en su categoría. El cuarto "Sascha", equipado con un motor de 1.5 litros, se enfrentó a la competencia en la categoría más abierta y con rivales más potentes. Tras 432 kilómetros, 6.000 curvas y pendientes de hasta el 12,5 %, logró el 19º puesto en la general.

La velocidad máxima del coche era de 144 km/h. La prensa italiana hablaba del ADS-R como "la revelación de la Targa Florio". Contra vehículos con motores hasta cinco veces más potentes, acabó siendo solo 8 km/h más lento en velocidad media. El Consejo de Dirección de Austro-Daimler estaba enterado pero no hizo nada. "Sascha" ganó otras 22 carreras de 52 disputadas. Pese a ello, decidieron no fabricarlo en serie por motivos financieros, la inflación y el hecho de que Austria era demasiado pequeña para ofrecer un mercado adecuado. Solo quedaron los pocos prototipos del ADS-R y la idea de Ferdinand Porsche de un coche ligero y barato, que siguió persiguiendo.

## Por fin en casa

De vuelta a Wiener Neustadt en 2023, el sol proyecta su luz sobre Herrengasse. Muchos de los edificios

están catalogados como monumentos y algunos de ellos datan de la Edad Media. Jan Heidak pisa el acelerador y, después de más de cien años, "Sascha" vuelve a circular por allí. Recorre el casco antiguo, llega a la catedral románica tardía y atraviesa la puerta de la torre Reckturm, del siglo XIII. Un espectáculo parecido al que disfrutaron los habitantes de Wiener Neustadt en su día. Aunque muchos de los edificios relacionados con Porsche ya no existen, como la fábrica Austro-Daimler, calles como el Ferdinand-Porsche-Ring son un recordatorio del legado histórico.

Hoy, Heidak es el único que sabe lo que se siente al conducirlo. "El 'Sascha' se concibió para otras superficies. Aquí tenemos demasiado agarre, vamos muy deprisa y tenemos mucha potencia", dice durante un descanso. "Pero es muy divertido. Puedes sentir cada vibración, oír cómo va el motor. No hay dirección asistida. Necesitas mucha fuerza y sensibilidad". Llevar gafas también es esencial, ya que las ruedas delanteras levantan polvo. Pero para Heidak todo esto es un placer. "Y un honor absoluto conducir en este entorno".

## Aprender de Ferdinand Porsche

Después vuelve a subirse al coche de carreras. No hay cinturones de seguridad ni luces. Junto al asiento del conductor, hay uno auxiliar para el mecánico, algo habitual en los vehículos de carreras de la época. Los pedales también son inusuales: el embrague a la izquierda, los frenos a la derecha y el acelerador en el centro. "No fue hasta después de empezar el proyecto cuando nos dimos cuenta de que aún quedaban muchas cosas por entender de 'Sascha'", explica el Jefe de taller Kuno Werner. "Cuando quisimos devolver la vida al sistema de propulsión, tuvimos que pensar como los diseñadores del pasado". El Museo Porsche se ocupa de más de 700 vehículos históricos, pero rara vez uno de esta época.

"Los frenos de cable, por ejemplo, son absolutamente inusuales hoy en día", explica Werner. "Para el motor, contamos con la ayuda de un especialista en los de antes de la guerra". Primero hubo que fabricar algunas herramientas especiales para la restauración. Al mismo tiempo, los expertos reconocieron las primeras características del ADN Porsche actual. "La construcción ligera de aluminio, el bajo centro de gravedad", informa Werner. "Ese es el hilo conductor de nuestros deportivos". El aluminio era aún más caro entonces que hoy, pero Ferdinand Porsche decidió utilizarlo en favor del rendimiento, que hoy en día sigue estando indisolublemente ligado al nombre Porsche.

## El renacimiento es el principio

Por la tarde, de repente, el coche no se pone en marcha ni empujándolo. El equipo empieza a estar nervioso. Excepto Werner y Heidak. Sin intercambiar muchas palabras, comienzan a trabajar. Cada movimiento es perfecto. Y menos de 15 minutos después, oímos el ya familiar sonido del motor. "Hubo que cambiar una bujía", explica Werner. "Es bastante normal que le pase algo a un vehículo tan viejo cuando está caliente. Nos lo esperábamos". El propio Werner es la prueba de que nunca se deja de aprender. Aunque lleva casi 27 años trabajando en Porsche, el proyecto era todo un reto.

"Al principio, no tenía ninguna relación con el 'Sascha'", dice este hombre de 49 años. "Para mí, la historia de la empresa empieza más tarde. Pero cuando profundizas en el tiempo y encuentras muchas cosas que conocemos de otros vehículos, es impresionante". Ahora, el coche de carreras, con sus 598 kilogramos de peso en orden de marcha, sus 50 CV a 4.500 rpm, el motor de cuatro cilindros en línea con árbol de levas en cabeza y sus 1.100 centímetros cúbicos de cilindrada funciona como antes. "Es un trabajo de ensueño", dice Heidak cuando se le pregunta por la experiencia. "Trabajamos en el taller del museo con vehículos de más de cien años de historia del automóvil. Y entre ellos destacan algunos como el 'Sascha', que es único". Da una última vuelta por Burggasse y a lo largo de la histórica muralla de la ciudad. Kuno Werner sonríe satisfecho al borde de la carretera. "El hecho de que hayamos podido traerlo de vuelta a casa es el resultado de un gran esfuerzo de equipo", afirma. Ya fuera con la ayuda de compañeros del Centro de Desarrollo de Weissach, de empleados jubilados o de proveedores externos, la restauración fue un proyecto gigantesco. "Pero eso fue solo el principio", subraya Werner. En el futuro, "Sascha" seguirá participando en las actividades de la empresa e informando con autenticidad sobre las raíces del ADN Porsche.

Artículo publicado en el numero 409 de Christophorus, la revista para clientes de Porsche.

Texto: Matthias Kriegel
Fotos: Heiko Simayer

Copyright: las imágenes y el sonido aquí publicados tienen copyright de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Alemania, u otras personas. No se debe reproducir total o parcialmente sin autorización escrita de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG. Por favor, contacte con newsroom@porsche.com para más información.

### Image Sublines

Path: "Sascha" vuelve a su origen/fotos/img_1.jpg
Title: Jan Heidak, supervisor técnico de vehículos en el taller del Museo Porsche, Austro-Daimler ADS-R "Sascha", Austria, 2023, Porsche AG
Subline: Viaje en el tiempo: Jan Heidak, supervisor técnico de vehículos en el taller del Museo Porsche, lleva a “Sascha” a dar una vuelta por la catedral de Wiener Neustadt en 2023.

### Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/historia/2023/porsche-austro-daimler-ads-s-sascha-christophorus-34570.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/988845e6-63a7-49d8-85c6-2e04fa5b41e9.zip

External Links
https://christophorus.porsche.com/es.html
https://newsroom.porsche.com/es_ES/empresa/911-magazine.html