

---

## Im Rückspiegel: 2932 Kilometer und 30 Alpenpässe

Vor 110 Jahren startete Laurin & Klement bei der Österreichischen Alpenfahrt. Zwischen 1910 und 1914 starteten die Teilnehmer zu insgesamt fünf Auflagen dieser bis zu 2932 Kilometer langen Rallye. Sie zählte zu den anspruchsvollsten Herausforderungen, denen sich Mensch und Automobil Anfang des 20. Jahrhunderts stellen konnten. Die Modelle des Automobilherstellers Laurin & Klement setzten sich dabei jedes Mal gegen die renommierte internationale Konkurrenz durch, auch dank der starken Leistungen von Graf Alexander ‚Sascha‘ Kolowrat-Krakowsky.

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts boten die Alpen mit ihren unbefestigten, kurvigen Passstraßen die Kulisse für einige der anspruchsvollsten Rennveranstaltungen der Welt. Hierzu gehörte auch das berühmte Bergrennen am Semmering, der Niederösterreich mit der Steiermark verbindet. Bereits am 20. September 1908, kaum drei Jahre nach dem Beginn der Automobilproduktion in Mladá Boleslav, feierte Laurin & Klement auf dieser insgesamt zehn Kilometer langen Strecke einen Motorsporterfolg. Die Marke siegte in allen drei Kategorien, in denen sie mit ihren speziellen Rennfahrzeugen und Tourenwagen an den Start ging und holte darüber hinaus zahlreiche zweite und dritte Plätze.

Nur 14 der 23 Teilnehmer kamen an

Eine noch größere Herausforderung war wenig später die Österreichische Alpenfahrt, die erstmals am 26. Juni 1910 stattfand. Von Wien ging es durch Unterösterreich und die Steiermark, Kärnten und das Salzburger Land. Nach drei Tagen oder 867 Kilometern und zahlreichen Streckenabschnitten durch schwieriges Hochgebirgsterrain mit vielen Steigungen, darunter auch der Katschberg-Pass, kamen nur 14 der 23 Teilnehmer wieder am Ausgangspunkt an.

Das Team aus Mladá Boleslav ging mit drei „Markt-Tourenwagen Laurin & Klement à 20 PS 95 x 130“ an den Start. Die seriennahen Fahrzeuge verfügten über einen 20 PS (14,7 kW) starken Motor, dessen Zylinder eine Bohrung von 95 Millimeter und einen Kolbenhub von 130 Millimetern aufwies. Eines dieser Fahrzeuge steuerte Graf Alexander Kolowrat-Krakowsky. Der in den USA geborene Tscheche, der als Begründer der österreichischen Filmindustrie und Entdecker von Marlene Dietrich in die Geschichte einging, war auch leidenschaftlicher Motorrad- und Autorennfahrer. Ihm gelang es, die Alpenfahrt ohne einen einzigen Strafpunkt zu beenden.

Sonderprüfung gegen Getriebeschwindel

Auch die beiden anderen Laurin & Klement Fahrzeuge, gelenkt vom kroatischen Grafen Paul Drašković sowie von Laurin & Klement-Chefkonstrukteur Otto Hieronimus, erreichten das Ziel. Damit konnte der Automobilhersteller aus Mladá Boleslav die begehrte Teamwertung gewinnen und schließlich auch die Fünf-Kilometer-Sonderprüfung vor den Toren Wiens mit einer hervorragenden Durchschnittsgeschwindigkeit von 104,985 km/h für sich entscheiden. Im Rahmen dieser Sonderprüfung stellten die Veranstalter anhand des gefahrenen Tempos sicher, dass die Fahrzeuge nicht mit einer kürzeren Gesamtübersetzung ausgestattet waren, die ihnen an den Steigungen in den Bergen einen Vorteil eingebracht hätte.

1911 trat Laurin & Klement bei der Alpenfahrt an, um den Titel zu verteidigen. Die Distanz betrug inzwischen bereits 1421 Kilometer und die Strecke führte über den Loiblpass mit einer Steigung von bis zu 30 Prozent. Das strenge Reglement sah vor, dass die Motoren der Fahrzeuge während der Tagesetappen ohne Unterbrechung laufen mussten. Strafpunkte gab es unter anderem für Reparaturen, die unterwegs durchgeführt wurden,

---

eine zu langsame Fahrweise oder Abweichungen von der vorgeschriebenen Strecke.

Ein Sportkommissar war immer dabei

Ein Sportkommissar des Österreichischen Automobilclubs wachte in jedem Wagen darüber, dass alles entsprechend des Reglements und der Vorgaben ablief. Wichtige Teile und Aggregate trugen amtliche Siegel und in den Etappenzielen mussten alle Fahrzeuge auf einem abgeschlossenen, bewachten Platz geparkt werden. Zu diesem Parc fermé hatten während der Nachtpause weder die Besatzungen noch Mechaniker Zugang. Trotzdem erreichten alle fünf Autos von Laurin & Klement das Ende der Alpenfahrt 1911 ohne Strafpunkte und Otto Hieronimus sicherte sich das „Silberne Schild“.

Auch 1912 fuhr Hieronimus erneut auf den ersten Platz und das Werksteam, zu dem auch Graf Alexander Kolowrat-Krakowsky und Paul Draškovič gehörten, hatte wieder keinen einzigen Strafpunkt auf dem Konto. Ein Jahr später führte die Alpenfahrt 1913 über sieben Etappen und eine Gesamtdistanz von 2667 Kilometern.

Der Rolls Royce blieb am Berg hängen

Laurin & Klement schickte einmal mehr Serienfahrzeuge ins Rennen, während etwa Rolls-Royce auf den sechszylindrigen Silver Ghost setzte, der über ein spezielles Vier-Gang-Getriebe mit kürzerer Gesamtübersetzung verfügte. Das englische Team hatte im Jahr zuvor an den steilen Anstiegen passen müssen. Hieronimus gewann einmal mehr die Silberplakette. Er und Graf Alexander Kolowrat-Krakowsky kamen abermals ohne Strafpunkte ins Ziel.

Als letztes großes Automobilrennen vor dem Ersten Weltkrieg sorgte die Alpenfahrt 1914 noch einmal für ein großes Spektakel. Vom 14. bis 23. Juni standen nunmehr 2932 Kilometer und 30 Alpenpässe auf dem Programm. Von 75 Startern kamen nur 50 Teilnehmer ins Ziel, davon bleiben 19 strafpunktfrei – unter ihnen auch Graf Alexander Kolowrat-Krakowsky.

Fünf Trophäen

Diese Leistung machte ihn zu einem von nur fünf Rennfahrern, denen das zum dritten Mal in Folge gelungen war und die damit Anspruch auf den Großen Alpen-Wanderpreis hatten. In aller Eile beschafften die Organisatoren vier weitere Trophäen in identischem Stil. Das Werksteam des böhmischen Herstellers hatte bei allen fünf Auflagen der Alpenfahrt mindestens ein Auto ohne Strafpunkte ins Ziel gebracht, das war sonst keinem anderen Hersteller gelungen. Die Trophäe von Kolowrat-Krakowsky ist heute im Skoda Museum in Mladá Boleslav zu sehen.

Fünf Tage nach der fünften Alpenfahrt fielen in Sarajevo jene Schüsse auf den österreichisch-ungarischen Erzherzog Franz Ferdinand und seine Frau, die den Ersten Weltkrieg auslösten.

Erfolge bei der Alpenfahrt konnte Skoda erst viel später wieder feiern – zum Beispiel 1955, als am 17. Juni die Sportausführung des neuen 440 „Spartak“ bei dessen internationalem Renndebüt zur Silber- und Bronzemedaille in der Hubraumklasse bis 1,3 Liter fuhr.  
(ampnet/Sm)

## Bilder zum Artikel



110 Jahre Alpenfahrt: Laurin & Klement dominierte Anfang des 20. Jahrhunderts die anspruchsvollste Rallye der damaligen Zeit: Graf Alexander Kolowrat-Krakowski im Jahr 1913.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Skoda



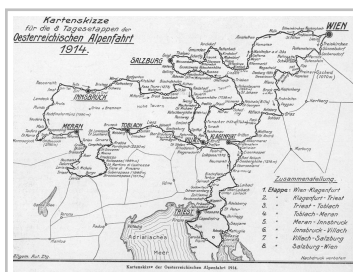
110 Jahre Alpenfahrt: Laurin & Klement dominierte Anfang des 20. Jahrhunderts die anspruchsvollste Rallye der damaligen Zeit: Otto Hieronimus.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Skoda



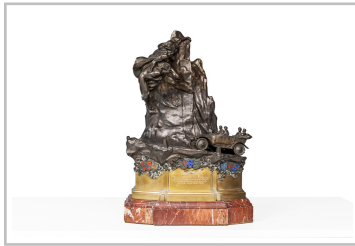
110 Jahre Alpenfahrt: Laurin & Klement dominierte Anfang des 20. Jahrhunderts die anspruchsvollste Rallye der damaligen Zeit.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Skoda



110 Jahre Alpenfahrt: Laurin & Klement dominierte Anfang des 20. Jahrhunderts die anspruchsvollste Rallye der damaligen Zeit.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Skoda



110 Jahre Alpenfahrt: Die Trophäe steht heute im Skoda-Museum.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Skoda

---