

NSU Rennfox Dolphin y Rennmax Blue Whale: las motocicletas aerodinámicas cazarécords de NSU

- Las monturas de NSU batieron numerosos récords y cosecharon importantes victorias en la década de los años 50
- Su avanzada aerodinámica sentó las bases del diseño del NSU Ro 80, que fue elegido Coche del Año en 1967
- Audi Tradition inaugura una exposición dedicada a la aerodinámica que podrá visitarse en el Audi museum mobile de Ingolstadt hasta el 9 de junio de 2024

Madrid, 27 de diciembre, 2023 – La NSU Rennfox Dolphin y la Rennmax Blue Whale son dos motocicletas especialmente optimizadas para lograr el mejor rendimiento aerodinámico, que cosecharon numerosas victorias de prestigio en la década de 1950. La empresa NSU, con sede en Neckarsulm, realizó sus primeras investigaciones sobre aerodinámica en el túnel de viento y las aplicó en competición y en carreras de récord. Con motivo del 150 aniversario de NSU, Audi Tradition presenta algunos de estos vehículos especiales.

Aerodinámica en NSU: A finales de los años 60, el NSU Ro 80 se hizo famoso por su forma futurista y aerodinámica, con una carrocería en cuña que ofrecía un coeficiente de resistencia al aire de 0,35. El Ro 80 marcó un nuevo hito entre los coches de producción y fue elegido “Coche del Año” en 1967, entre otras cosas por su diseño y su innovador motor Wankel. Pero dos décadas antes las motocicletas de NSU ya presentaban diseños muy aerodinámicos, consiguiendo notables victorias en circuitos internacionales y estableciendo numerosos récords mundiales.

1951: ocho nuevos récords mundiales de velocidad para las motos NSU

Uno de los impulsores de las ambiciones de batir récords que se fraguaron en Neckarsulm fue Wilhelm Herz, un experimentado piloto de motocicletas que ya había trabajado para NSU durante varios años cosechando numerosos éxitos con la marca. En 1948, finalmente convenció a los responsables de desarrollo de NSU para que apoyaran sus planes de batir un récord con un diseño del pionero en aerodinámica Reinhard Freiherr von Koenig-Fachsenfeld. Debido a su forma única y longitud inusual, el vehículo de Fachsenfeld recibió el apodo de “record cigar” en NSU. Su prometedor diseño se sometió a numerosas pruebas, pero la empresa paralizó los planes de batir el récord cuando Herz sufrió un accidente. Dado que ningún otro piloto de NSU quería pilotar el “record cigar”, Walter Froede, entonces jefe del departamento de desarrollo de NSU, detuvo el proyecto. Pero los planes no se cancelaron por completo. El enfoque de la empresa y otros conceptos aerodinámicos dieron sus frutos en otros ámbitos: en abril de 1951, las motos de NSU participaron en carreras de velocidad en la autopista Múnich-Ingolstadt. Herz conducía una NSU con motor sobrealimentada de 500 centímetros cúbicos y un carenado único cuyo distintivo frontal puntiagudo recordaba claramente a la criatura marina que inspiró originalmente a los ingenieros aerodinámicos. Con la Dolphin I, Herz alcanzó una velocidad máxima de 290 km/h (180 mph), ¡todo un récord mundial! El año 1951 fue impresionante para NSU, ya que la marca estableció ocho nuevos récords mundiales de velocidad.



Fue ese mismo año cuando el diseñador gráfico Gustav Adolf Baumm se puso en contacto con NSU. Baumm presentó su propio proyecto de vehículo récord, que iba mucho más allá del concepto de Fachsenfeld y plantaba al piloto tumbado de espaldas, lo que permitía que la motocicleta tuviera una altura de sólo 75 centímetros. Utilizando una tabla de planchar modificada, Baumm convenció a Froede de la manejabilidad de su diseño y recibió apoyo financiero y técnico de NSU. Tras presentar con éxito su primera motocicleta, conocida como “Baumm deckchair” o “flying lawn chair”, NSU adjudicó un contrato a Baumm en 1952 y, junto con el departamento técnico, desarrollaron la “Baumm I” y la “Baumm II”, con las que alcanzaron excelentes resultados en cuanto a coeficientes de resistencia al aire. Las “lawn chairs” (en castellano, “hamacas” o “tumbonas”) no cumplían muchos de los requisitos más comunes de una motocicleta, empezando por el confort; y resultaban totalmente inadecuadas para relajarse en el jardín. Sin embargo, batían récords, y por eso recibieron el apodo de “flying lawn chairs”, o “tumbonas voladoras”. Como diseñador y piloto, en 1954 Baumm logró establecer un total de once récords mundiales en las categorías de 50 a 175 centímetros cúbicos.

Mientras que la “flying lawn chair” de Baumm se diseñó principalmente para batir récords de velocidad, NSU utilizó otros conceptos aerodinámicos en las carreras. En 1954, NSU ganó todas las carreras en las que participó con el modelo NSU Rennmax Dolphin en la categoría de 250 centímetros cúbicos, logrando dobles, tripletes e incluso alcanzando las cuatro primeras posiciones. Ese mismo año, en la carrera Solitude, cerca de Stuttgart, se utilizó por primera vez el carenado completo conocido como “Blue Whale”. En comparación con la Rennmax con carenado Dolphin, el carenado Blue Whale permitía alcanzar velocidades aún mayores. En la primera carrera los pilotos Werner Haas y Rupert Hollaus obtuvieron el primer y segundo puesto, respectivamente. En 1954 Haas ganó el Campeonato del Mundo y el Campeonato de Alemania de 250 centímetros cúbicos con una “Blue Whale”, mientras que en la categoría de 350 centímetros cúbicos, Hermann Paul Müller consiguió para NSU el título de campeón alemán con una Rennmax Blue Whale modificada de 288 centímetros cúbicos de cilindrada.

Herz bate un récord mundial de velocidad con una Dolphin III: 339 km/h

En el verano de 1956 NSU continuó su racha de récords de velocidad. El famoso lago salado Bonneville Salt Flats, ubicado en Utah y conocido por ser uno de los lugares más emblemáticos para pruebas de velocidad, proporcionó el escenario ideal para las hazañas de la marca, que preparó una pista de 22 metros de ancho.

H. P. Müller estableció varios récords de velocidad con una Baumm II y alcanzó una velocidad de 242 km/h (150 mph) con una NSU Rennfox de 125 centímetros cúbicos. Ese mismo año, Wilhelm Herz pilotó una Baumm IV y una Dolphin III. La Dolphin III totalmente carenada, con su característica aleta trasera, tenía una misión especial: Herz quería conducirla más rápido de lo que nadie había conducido nunca una motocicleta y, a pesar de que las condiciones no eran ideales y de una serie de adversidades que obligaron a realizar cambios sobre el terreno en la motocicleta, Herz se propuso batir el récord el 4 de agosto. Gerd Stieler von Heydekampf, Director General de NSU, y el Director Técnico Viktor Frankenberger habían acompañado al equipo, y una emisora de radio informaba sobre el terreno desde Utah. El esfuerzo dio sus



frutos: Herz alcanzó una velocidad máxima de 339 km/h, estableciendo un nuevo récord mundial y demostrando de forma impresionante la experiencia de Neckarsulm en la construcción de motocicletas y su dominio de la aerodinámica.

“Windschnittig”: nueva exposición en el Audi museum mobile

Las máximas prestaciones en términos de velocidad y los mejores valores en consumo de combustible son sólo dos aspectos directamente relacionados con la aerodinámica. En su actual exposición “Windschnittig” (Aerodinámica, en alemán), Audi Tradition transporta a todos los interesados en la tecnología a un viaje a través de la historia de la aerodinámica. La nueva exposición especial en el Audi museum mobile de Ingolstadt, que podrá visitarse hasta el 9 de junio de 2024, presenta los conceptos aerodinámicos básicos de la época hasta 1945, e introduce a los pioneros de la investigación aerodinámica. Edmund Rumpler, Paul Jaray y el ya mencionado Reinhard Freiherr von Koenig-Fachsenfeld son nombres que cualquiera que estudie la historia de la aerodinámica no puede ignorar. A principios del siglo XX, estos tres ingenieros empezaron a adaptar las formas de la carrocería de los automóviles al flujo del aire. Los visitantes de la exposición “Windschnittig” encontrarán más de una docena de grandes piezas, entre las que se incluyen vehículos tan raros como únicos. La segunda parte de la exposición, titulada “Form vollendet” (Forma perfecta, en alemán), narra la historia de la aerodinámica después de la Segunda Guerra Mundial y actualmente se exhibe en el Museo August Horch de Zwickau. Llegará al Audi museum mobile en julio de 2024.

Comunicación de prensa Audi

Dirección Comunicación y RR.EE. Audi

E-mail: nacho.gonzalez@audi.es

E-mail: alejandromartin@audi.es

Información y fotos en las webs de Audi

<http://prensa.audi.es>

<https://www.audi-mediacyber.com>

El Grupo Audi es uno de los fabricantes de automóviles y motocicletas de mayor éxito en el segmento Premium y de lujo. Sus marcas Audi, Ducati, Lamborghini y Bentley producen en 21 plantas distribuidas en 13 países. Audi y sus socios están presentes en más de 100 mercados en todo el mundo.

En 2022, el Grupo Audi entregó a sus clientes 1,61 millones de automóviles de la marca Audi, 15.174 vehículos de lujo de Bentley, 9.233 deportivos de la marca Lamborghini y 61.562 motocicletas de la marca Ducati. En el año fiscal 2022, el Grupo AUDI alcanzó una facturación de 53.100 millones de euros y un beneficio operativo antes de partidas especiales de 5.500 millones de euros. El Grupo Audi emplea a nivel mundial a más de 85.000 trabajadores, 58.000 de ellos en Alemania. Con sus atractivas marcas, nuevos modelos, ofertas de movilidad innovadoras y otros servicios pioneros, el grupo continúa avanzado sistemáticamente en su objetivo para convertirse en un proveedor premium de movilidad sostenible e individual.
