

Un sueño con más de 90 años que ahora cobra vida: Audi Tradition presenta el Auto Union Type 52

- Audi Tradition mostró el Schnellsportwagen, de impresionante diseño y excepcionales prestaciones, en el Festival de la Velocidad de Goodwood
- La base técnica del Type 52 es el coche de carreras Auto Union Grand Prix
- Stefan Trauf, Director de Audi Tradition: “Nuestro objetivo con este coche de ensueño es entusiasmar a todo el mundo con el diseño y la tecnología”

Madrid, 17 de julio, 2024 – Todo el mundo conoce las Flechas de Plata de Auto Union, los legendarios coches de carreras de Gran Premio de los años treinta. Pero casi nadie sabe que para estos vehículos pioneros también se planeó una versión deportiva homologada para la calle con un motor de 16 cilindros: el Auto Union Type 52. Ahora, Audi ha fabricado este coche, el Schnellsportwagen, que ha sido presentado al público por primera vez en la pasada edición del Festival de la Velocidad de Goodwood celebrada a mediados de julio.

Volvamos a la época en que se imaginó el Auto Union Type 52: Auto Union AG, formada en 1932 a partir de la fusión de Audi, DKW, Horch y Wanderer, se involucró desde el principio en la competición automovilística. Y su nuevo logo, los cuatro aros, pasaron a ser rápidamente conocidos en todo el mundo. Ese mismo año se publicaron las normas para la nueva categoría de 750 kg utilizada en los Grandes Premios celebrados entre 1934 y 1936. En 1933, Auto Union AG encargó a la oficina de diseño de Ferdinand Porsche en Stuttgart el desarrollo de un coche de carreras para esta categoría. Los trabajos en el Auto Union Type A (internamente Porsche lo llamó Type 22) comenzaron en marzo de 1933. Sólo un año después, Hans Stuck estableció un récord mundial conduciendo el vehículo en el circuito AVUS de Berlín. Cuando los innovadores coches de carreras de Auto Union y Mercedes-Benz irrumpieron en la escena del automovilismo internacional, nació la leyenda de las Flechas de Plata.

Rápidos como una flecha, estos legendarios modelos cautivaron al público con su diseño futurista y su tecnología revolucionaria. Mientras Mercedes-Benz se decantaba por los motores en posición delantera, Auto Union fue el primer fabricante en colocar el propulsor detrás del piloto. Esta disposición del motor central sigue siendo la norma en la Fórmula 1 actual. En los años siguientes Auto Union estableció varios récords mundiales, ganó numerosas carreras de montaña, tres campeonatos alemanes y el campeonato europeo en 1936 con el avanzado Auto Union Type C. El resto es historia...

O quizá no del todo, ya que una parte de la historia aún no se ha contado. Pocas personas saben que, mientras se desarrollaban los coches de carreras Grand Prix, Auto Union AG y la oficina de diseño de Ferdinand Porsche también planearon una berlina deportiva homologada para la calle. Los documentos conceptuales llamaban al vehículo “Schnellsportwagen” (deportivo de altas prestaciones), que era su nombre de comercialización previsto inicialmente. Hoy, con sus características distintivas, el coche se parece más a un Gran Turismo clásico. El Auto Union Type 52, como se conoció el proyecto, estaba destinado a clientes para participar en carreras de larga



distancia, como la Mille Miglia; o en competiciones de coches deportivos, como las carreras de resistencia de Spa-Francorchamps o Le Mans. También se contempló la posibilidad de que fuera un coche de carreras de producción.

La dinámica deportiva y la idoneidad para el día a día son algunas de las especificaciones de diseño del Auto Union Type 52

Ya a finales de 1933, la oficina de diseño de Porsche elaboró los primeros bocetos del vehículo, que tomaron una forma más concreta en 1934. Los responsables del proyecto decidieron construir un coche de pruebas; pero por lo que sabemos hoy, nunca llegó a materializarse. El proyecto se abandonó en 1935 y su rastro se perdió en los archivos de Audi y Porsche. Sin embargo, los técnicos e ingenieros dejaron sobre el papel mucho trabajo pionero.

Basado en la tecnología del coche de carreras que se desarrolló en la misma época, el Auto Union Type 52 se diseñó con un bastidor de escalera y el motor montado en posición central. Se utilizó la transmisión del Auto Union Type 22, pero se redujo la compresión del potente motor de 16 cilindros para que el coche pudiera funcionar con gasolina normal. Al mismo tiempo, los ingenieros redujeron la relación de transmisión del sobrealimentador Roots. Con una cilindrada de 4,4 litros, el motor del Auto Union Type 52 proporcionaba alrededor de 200 CV a 3.650 rpm. Su par máximo de 436 Nm se alcanzaba a unas moderadas 2.350 rpm. En comparación con el legendario vehículo de Grand Prix se redujo la potencia. Pero unas excelentes prestaciones, con una velocidad máxima de unos 200 km/h según los cálculos de los ingenieros, demuestran que el Schnellsportwagen habría hecho honor a su nombre. En su época, sería uno de los deportivos de calle y también uno de los vehículos de competición más potentes: un auténtico “Schnellsportwagen”.

La construcción del automóvil: documentos históricos como punto de partida

Audi encargó a Crosthwaite & Gardner la construcción del Auto Union Type 52 a partir de los documentos de archivo, planos y bocetos de diseño que se conservan. Los expertos británicos en restauración también se encargaron de las Flechas de Plata para la colección de vehículos históricos de Audi y, tras varios años de trabajo, terminaron de construir el Schnellsportwagen en 2023. Todos los componentes están hechos a medida y se fabricaron a mano específicamente para el modelo.

Con más de cinco metros de largo, el Auto Union Type 52 causa impacto: su alargada silueta refleja cómo sus ingenieros diseñaron el coche para conseguir una aerodinámica óptima y el máximo rendimiento. A diferencia de sus hermanos Grand Prix, el coche es más adecuado para la conducción diaria, tal y como pretendían los diseñadores, para lo cual estaba equipado con techo y faros, y ofrecía un espacio para el equipaje, además de dar cabida a las dos ruedas de repuesto. Pero ahí acaban las características de confort del coche para tres pasajeros. Como es típico en un coche de carreras, el conductor del Auto Union Type 52 se sienta en el centro, con los asientos de los ocupantes traseros ligeramente desplazados hacia los lados. Con tres pasajeros, 70 kg de equipaje y 150 kg de equipamiento, la ficha técnica indica que el peso total del coche es de 1.750 kg, con un peso en vacío de 1.300 kg.



Mientras que el motor, la transmisión y la caja de cambios de 5 velocidades se tomaron del coche del Grand Prix, los ingenieros optaron por soluciones técnicas diferentes para la suspensión y la amortiguación. En lugar de la combinación de ballestas transversales y amortiguadores del Auto Union Type 22, el Type 52 utiliza una suspensión de muelles y amortiguadores hidráulicos. Durante el desarrollo, el depósito de combustible de 110 litros de capacidad se reubicó bajo los asientos. En el coche de carreras, el depósito, mucho más grande, estaba situado directamente detrás del conductor, en el centro de gravedad del vehículo, lo que proporcionaba a las Flechas de Plata una distribución ideal del peso tanto si el depósito estaba lleno como vacío. Tanto el Auto Union Type 52 como el Type 22 utilizan frenos de tambor y llantas de radios.

Stefan Trauf y Hans-Joachim Stuck, sobre el Auto Union Type 52

Audi Tradition presentó por primera vez al público el Schnellsportwagen vez en el Festival de la Velocidad de Goodwood 2024. Stefan Trauf, Director de Audi Tradition, comentó: *“Estamos encantados de presentar el Auto Union Type 52 aquí. Este coche hace que la gente se emocione con el diseño y la tecnología. Para mí, es un coche legendario. Por desgracia, en su día no pasó de ser un sueño que ahora, 90 años después, podemos hacer realidad. El Auto Union Type 52 demuestra el ingenio de sus creadores y la innovación tecnológica de la época. Poder experimentar el Schnellsportwagen en directo es un gran placer”*.

El Auto Union Type 52 fue pilotado en Goodwood por el *recordman* de Le Mans, Tom Kristensen, y por la leyenda del automovilismo Hans-Joachim "Strietzel" Stuck. El padre de este último, Hans Stuck, pasó a la historia como el "Campeón de Hill Climb" por sus numerosas victorias con coches de carreras Auto Union Grand Prix en las subidas de montaña populares en la década de 1930. Hans-Joachim Stuck, tras su primera prueba con el Auto Union Type 52, declaró: *“Cuando de vez en cuando conduzco el Auto Union Type C que mi padre pilotó en su día en los eventos Audi Tradition, la emoción y la fascinación de los aficionados al automovilismo son palpables. Es un gran honor y un placer conducir ahora el Auto Union Type 52 en Goodwood por primera vez. El Schnellsportwagen es, sencillamente, impresionante: su sonido resulta inconfundible y rotundo, como si proviniera de una orquesta. Y el diseño del Auto Union Type 52 prácticamente te dejará boquiabierto: ¡es una genialidad!”*.

Un repaso a los retos de la construcción de este modelo único en su especie

El Auto Union Type 52 no se entregó acabado, por lo que no existen fotografías de un modelo terminado. Durante la disolución de Auto Union AG en la zona de ocupación rusa tras la Segunda Guerra Mundial, la mayoría de los históricos coches Grand Prix de carreras desaparecieron, al igual que muchos archivos y fotografías. Del mismo modo, no existen informes verificados de vehículos contemporáneos que permitan sacar conclusiones sobre la configuración final del Schnellsportwagen proyectado, en la medida en que alguna vez la hubo. Sin embargo, los planos ofrecen una visión clara de la dirección del desarrollo y de los objetivos que perseguían los ingenieros.



Durante la fase de construcción, Audi Tradition y los expertos de Crosthwaite & Gardiner mantuvieron una comunicación constante e intensa, en la que Timo Witt, responsable de la colección de vehículos históricos de Audi, tuvo que resolver toda una serie de cuestiones técnicas. Hubo que tomar decisiones a favor o en contra de soluciones individuales. Witt, tras finalizar el proyecto del coche, declara: *“Una idea que surgió de nuestro intenso intercambio es que los desarrolladores de los años 30 probablemente también habrían tenido que ajustar algunos de los detalles técnicos en el transcurso de las pruebas. Del mismo modo, tuvimos que alargar la distancia entre ejes del Auto Union Type 52 en comparación con los documentos originales, porque era técnicamente incompatible con otros componentes como la suspensión delantera, el motor, la dirección y la transmisión. El interior está inspirado en los coches de carreras Auto Union Grand Prix, con una interpretación moderna de los colores y los materiales”.*

En ninguno de los documentos se especificaba el color que tendría el coche en aquel momento. Así pues, Audi Tradition volvió a tomar como base el coche de carreras y eligió el color Plata Celulosa para el acabado definitivo. En cuanto al motor que propulsaría el Auto Union Type 52, Audi decidió desviarse conscientemente del plan original de los diseñadores. Audi Tradition utilizó el motor de 16 cilindros del Auto Union Type C, sin limitar la potencia para garantizar la compatibilidad con los coches Grand Prix de competición. Por ese motivo, el motor funciona con una mezcla especial de metanol. Basándose en la información transmitida, que Audi Tradition ha interpretado y aplicado con sumo cuidado, el Auto Union Type 52 es la aproximación más cercana al Schnellsportwagen Auto Union Type 52 que se imaginó hace unos 90 años, pero que nunca llegó a construirse... ¡hasta ahora!

Comunicación de prensa Audi

Dirección Comunicación y RR.EE. Audi

E-mail: nacho.gonzalez@audi.es

E-mail: alejandro.martin@audi.es

Información y fotos en las websites de prensa de Audi

<http://prensa.audi.es>

<https://www.audi-mediacycenter.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, Bentley, Lamborghini y Ducati producen en 21 plantas distribuidas en 12 países. Audi y sus socios están presentes en más de 100 mercados en todo el mundo.

En 2023, el Grupo Audi entregó a sus clientes 1,9 millones de automóviles de la marca Audi, 13.560 vehículos Bentley, 10.112 vehículos Lamborghini y 58.224 motocicletas de la marca Ducati. En el año fiscal 2023, el Grupo Audi alcanzó una facturación de 69.865 millones de euros y un beneficio operativo de 6.280 millones de euros. El Grupo Audi emplea a nivel mundial a más de 87.000 trabajadores, 53.000 de ellos en Alemania. Con sus atractivas marcas y nuevos modelos, el grupo continúa avanzado sistemáticamente en su objetivo para convertirse en un proveedor premium de movilidad sostenible y completamente conectada.
