

## **Audi Tradition rescata una leyenda: el Auto Union Lucca se une a la familia de las Flecha de Plata**

- **Primera aparición dinámica de la recreación de la *Rennlimousine* en el Festival de la Velocidad de Goodwood el próximo mes de julio**
- **“El coche de competición de carretera más rápido del mundo”: Hans Stuck llevó el Auto Union Lucca hasta una velocidad de 326,975 km/h el 15 de febrero de 1935**
- **Aerodinámica, construcción ligera y motores de altas prestaciones: un testimonio de la capacidad innovadora y la excelencia técnica de Auto Union**

**Madrid, 7 de mayo, 2026 - El Auto Union Lucca simboliza la innovación técnica de los cuatro aros en la década de 1930. Audi Tradition ha recreado este espectacular automóvil de récord y lo presentará por primera vez a principios de mayo en la ciudad italiana de Lucca, un escenario especialmente significativo para su historia. El 15 de febrero de 1935, el vehículo estableció un récord en la prueba de la milla con salida lanzada en un tramo de la autopista cercana a Lucca, alcanzando una velocidad media de 320,267 km/h y una velocidad máxima de 326,975 km/h. La reconstrucción de la *Rennlimousine*, un término de la época utilizado para denominar una berlina de competición, se completó en la primavera de 2026, y el vehículo se unirá a las legendarias Flechas de Plata en la colección de vehículos históricos de AUDI AG.**

La década de 1930 estuvo marcada por una auténtica carrera internacional para batir récords. La velocidad era mucho más que una simple magnitud: las carreras de Gran Premio y la constante superación de marcas de velocidad eran seguidas y celebradas casi obsesivamente por los medios de comunicación y el público. Con el paso de los años, Alemania se convirtió en escenario de una intensa rivalidad entre fabricantes, pilotos y tecnologías: la estrella frente a los cuatro aros, Caracciola y von Brauchitsch contra Stuck y Rosemeyer, motor delantero frente a motor central... Auto Union AG, fundada en 1932 mediante la fusión de Audi, DKW, Horch y Wanderer, debutó en la temporada de Grandes Premios en 1934 bajo la nueva categoría de 750 kg con el Auto Union Type A de 295 CV. Ese mismo año la compañía tomó la delantera en cuanto a récords de velocidad: Auto Union estableció tres récords mundiales el 6 de marzo y cinco más el 20 de octubre, todos ellos con el experimentado piloto y especialista en subidas de montaña Hans Stuck al volante.

Daimler-Benz AG se vio entonces presionada a reaccionar y dio un paso al frente: Rudolf Caracciola igualó el récord de Stuck y, a finales de octubre de 1934, estableció varios récords internacionales en la autopista cercana a Gyón, Hungría, con un vehículo desarrollado especialmente para batir récords. Entre otras marcas, alcanzó una velocidad media de 316,592 km/h en la prueba de la milla lanzada, un registro que se convirtió en la marca a batir. Los ingenieros y mecánicos de competición de Auto Union afrontaban un invierno “caliente” planificando los siguientes intentos de récord para principios de 1935, por lo que era necesario llevar el coche de competición un paso más allá. Partiendo del vehículo utilizado para establecer



los récords logrados en octubre, los expertos desarrollaron inicialmente un modelo para el túnel de viento que fue sometido a diversas pruebas: primero como versión abierta, y posteriormente con un habitáculo cerrado para mejorar la aerodinámica.

La división de competición de Auto Union incorporó los resultados del túnel de viento del Instituto de Investigación Aeronáutica de Berlín-Adlershof al diseño de lo que más tarde se convertiría en el coche que batió el récord. “Una primicia en la construcción europea de automóviles de competición”, como señaló en su momento la revista especializada “Automobilrevue”.

La carrocería fue cuidadosamente lijada y recubierta con barniz transparente, mientras que las llantas de radios se equiparon con cubiertas aerodinámicas. Dos aberturas circulares en la parte trasera servían como entradas de aire fresco para el carburador. Los tubos de escape apuntaban hacia arriba y se agrupaban en dos salidas a cada lado. El vehículo equipaba un motor de 16 cilindros correspondiente a la temporada de 1935, cuya cilindrada se había aumentado hasta aproximadamente 5 litros; sin embargo, esta primera versión del propulsor, con sus 343 CV, aún no alcanzaba la potencia de 375 CV lograda más adelante, en 1935. El chasis y la suspensión seguían siendo los del coche de competición de 1934, mientras que la silueta alargada y aerodinámica, con una zaga en forma de aleta y pasos de rueda con diseño de lágrima, se diferenciaba claramente de sus homólogos de competición de la temporada anterior. Al mismo tiempo, estas modificaciones, concebidas principalmente con criterios técnicos y funcionales, dieron lugar a una silueta que convirtió a la *Rennlimousine* -nombre acuñado por la prensa para este vehículo de alta velocidad- en un modelo único en su género.

### **La ruta del récord: de Gyón (Hungría) a Milán y Lucca**

Tras solo unas semanas de trabajo de desarrollo, el vehículo quedó terminado en diciembre de 1934 en el taller de la división de competición de Auto Union en Zwickau. El 17 de diciembre realizó sus primeras pruebas en el circuito Avus de Berlín y, a finales de enero de 1935, se tomó la decisión: el intento de récord tendría lugar en Hungría, en el mismo circuito cerca de Gyón donde Caracciola había establecido el año anterior el récord de la categoría en la milla lanzada con un Mercedes. Auto Union realizó todos los preparativos necesarios junto al Automóvil Club de Hungría, y el vehículo destinado a batir el récord llegó a Budapest el 4 de febrero de 1935. Al día siguiente, el equipo se desplazó hacia el trazado situado unos 40 km más al sur, aunque las condiciones meteorológicas empeoraban rápidamente. Aun así, el 5 de febrero se realizan dos pruebas. En la segunda, un problema con el escape debido a la temperatura obligó a suspender los ensayos. Ante la alta inestabilidad meteorológica se decidió continuar con los intentos de récord al sur de Milán, pero las condiciones tampoco son ideales allí: la ruta prevista está cubierta de nieve, por lo que Auto Union continuó desplazándose más hacia el sur. Finalmente se encontró un tramo adecuado en la carretera Florencia-Viareggio, entre Pescia y Altopascio, cerca de la ciudad de Lucca.

Este tramo de la *autostrada* resultaba ideal para los intentos de récord: completamente llano, con un firme de gran adherencia, ocho metros de anchura y prácticamente recto durante unos cinco kilómetros. Las primeras pruebas comenzaron el 14 de febrero de 1935, ensayando



diferentes configuraciones del vehículo. Se ajustaron detalles como la rejilla del radiador y las cubiertas de las llantas, y se analizaron los datos obtenidos. A la mañana siguiente, a las 9:00 horas, el coche vuelve a salir al trazado cercano a Lucca, nuevamente con Hans Stuck al volante. El rumor de que podría estar gestándose algo grande ya se había extendido. “Automobilrevue” publicó: *“El nuevo monoplaza de Auto Union, con su carrocería aerodinámica fabricada íntegramente en metal ligero, causó un gran revuelo entre las numerosas personalidades del mundo del deporte italiano que se habían desplazado a Lucca para el acontecimiento. Miles de espectadores presenciaron las pruebas de conducción”*. Los cronometradores independientes, como se les llamaba en aquella época, utilizaban cronómetros de última generación equipados con células fotoeléctricas.

Stuck realizó varios intentos al tiempo que se llevaban a cabo nuevos ajustes en la *Rennlimousine*. Con la parte delantera del radiador sellada -salvo por una pequeña abertura, la parrilla quedó cubierta- y tras nuevas optimizaciones aerodinámicas, finalmente se alcanzó el ambicioso objetivo: en el promedio de dos pasadas, el récord de la milla con salida lanzada en la Clase Internacional C se quedó establecido en una velocidad media de 320,267 km/h. Además, los dispositivos de medición registraron un tiempo de tan solo 11,01 segundos para un tramo de la pasada de regreso correspondiente a la “Run 3 Stuck II”, lo que correspondía a una velocidad sobre el kilómetro de exactamente 326,975 km/h, convirtiendo al vehículo en “el coche de competición de carretera más rápido del mundo”.

La espectacular demostración ofrecida cerca de Lucca por este extraordinario automóvil y por su intrépido piloto Hans Stuck debía difundirse al mundo de inmediato para otorgar a Auto Union una nueva ventaja sobre las Flechas de Plata de Stuttgart en su reñida batalla por el prestigio. Casi al mismo tiempo que el exitoso intento de récord en Lucca, la marca presenta una versión prácticamente idéntica del coche récord en el Salón Internacional del Automóvil de Berlín, que se celebró del 14 al 24 de febrero. La principal diferencia con respecto al modelo de Lucca era la parrilla más grande. Dado que el récord de la milla aún no había sido reconocido oficialmente, el cartel promocional creado para el certamen, junto con una relación de todos los récords mundiales y de categoría logrados por las marcas de Auto Union hasta la fecha, presenta el coche de Lucca como “el vehículo de competición de carretera más rápido del mundo”, destacando la velocidad máxima de 326,975 km/h.

### **En el circuito: finales de mayo de 1935 en el Avus de Berlín**

Dado que el éxito en el automovilismo debía demostrarse una y otra vez, la división de competición de Zwickau analizó inmediatamente los datos recopilados en Lucca con el fin de seguir desarrollando y optimizando el vehículo. El coche modificado hizo su siguiente aparición tan solo unos meses después de establecer el récord en Italia, esta vez acompañado de su homólogo berlinés: el 26 de mayo de 1935 se celebró en Berlín la quinta edición de la Carrera Internacional Avus. Al tratarse de una prueba fuera del reglamento y no aplicarse el límite de peso de 750 kg, Auto Union alineó no solo dos monoplazas de Gran Premio, sino también dos *Rennlimousinen*, con un peso documentado en parrilla de salida (incluido el piloto) de 1.030 kg. Hans Stuck y el italiano Achille Varzi pilotaron los coches de Gran Premio; el antiguo vehículo de Lucca, con el dorsal número 3, fue conducido por el príncipe Hermann zu Leiningen, integrante



del equipo Auto Union desde principios de 1934. Bernd Rosemeyer, un joven piloto fichado para la temporada de 1935, pilotó la segunda *Rennlimousine*, con el dorsal número 4; este vehículo había sido exhibido previamente en el Salón del Automóvil de Berlín y fue equipado con una rejilla del radiador más grande para la carrera de Avus.

Rosemeyer alcanzó la impresionante velocidad de 290 km/h en los entrenamientos y, por ello, partió junto a Stuck en la primera fila de la manga inicial. Pero al acelerar al salir de la curva norte, el neumático trasero derecho de su coche reventó. Rosemeyer consiguió mantener el control del vehículo y detenerse a un lado de la pista, poniendo fin de forma prematura a su primera carrera en circuito con Auto Union. En la segunda manga el príncipe zu Leiningen partió desde la segunda fila en su *Rennlimousine*, el coche de récord de Lucca técnicamente mejorado. A su lado se encontraba el piloto de Mercedes Rudolf Caracciola, con el dorsal 5. Achille Varzi, con el número 2, y Manfred von Brauchitsch, con el dorsal 6, ocupaban la primera línea de la parrilla. En un primer momento los dos coches de Auto Union y Rudolf Caracciola lucharon por el liderato. Sin embargo, Auto Union tuvo que acabar cediendo la victoria a sus rivales de Stuttgart: la *Rennlimousine* de Hermann zu Leiningen tuvo que retirarse debido a daños en un conducto del sistema de refrigeración durante las mangas.

### **El Auto Union Lucca encarna la búsqueda de “más alto, más rápido, más lejos”**

La década de 1930 constituye un claro ejemplo de la rapidez con la que evolucionaba la competición automovilística y de la cantidad de altibajos, éxitos y momentos dramáticos que ofrecía: el coche de Lucca estableció un récord de velocidad en Italia a mediados de febrero de 1935, pero a finales de mayo ninguna de las dos *Rennlimousinen* logró cruzar la meta en la carrera de Avus en Berlín. Al mismo tiempo, tanto el Auto Union Lucca como sus variantes Avus proporcionaron al equipo Auto Union valiosos conocimientos y, en general, desempeñaron un papel importante en la historia de los cuatro aros en competición en la década de 1930, como explica Stefan Trauf, Director de Audi Tradition: *“Audi aún no cuenta en su colección de vehículos históricos con ningún coche de carreras o de intentos de récord de Auto Union de la primera época de los Grandes Premios. Con el Auto Union Lucca incorporamos a la colección de AUDI AG un miembro muy evocador de la familia de las Flechas de Plata. El coche récord de Lucca es una impresionante demostración del papel de la ingeniería: establecer nuevos estándares, abrir nuevos caminos y ampliar continuamente los límites de lo posible. El vehículo es un testimonio de la innovación técnica de los cuatro aros y muestra cómo se materializaba el lema ‘A la vanguardia de la técnica’ en la década de 1930. Para mí, el Auto Union Lucca es una obra maestra de la ingeniería, optimizado para altas velocidades y máximo rendimiento, pero al mismo tiempo un coche precioso; en mi opinión, esta combinación es única”*.

Audi encargó la recreación del Auto Union Luca a Crosthwaite & Gardiner basándose en fotografías históricas y diversos documentos de los archivos. Tras dedicar algo más de tres años a su construcción, los especialistas británicos en restauración completaron el proyecto a principios de 2026. Todos los componentes están fabricados a mano especialmente para este modelo; además de la implementación técnica, la producción de la carrocería aerodinámica,



como la cubierta del habitáculo y la parte trasera cónica, requirió un trabajo especialmente laborioso. El esfuerzo valió la pena: a finales de abril se midió un coeficiente de resistencia aerodinámica de 0.43 para este vehículo en el túnel de viento de Audi.

El responsable del proyecto para la construcción del Auto Union Lucca fue Timo Witt, al frente de la colección de vehículos históricos de Audi Tradition desde 2015, que anteriormente trabajó más de diez años como ingeniero en el mundo del automóvil. Witt afirma: *“Me impresiona la agilidad y la rapidez con la que respondían a la competencia en aquella época, tanto en el ámbito técnico como en el desarrollo de vehículos y en cuestiones organizativas: cuando el tiempo cambiaba, todo el equipo se desplazaba sin dudar. Sin este alto grado de flexibilidad o la capacidad de adaptarse a nuevas situaciones, el récord en Lucca no habría sido posible”*. Timo Witt también comparte algunos detalles fascinantes sobre la construcción del vehículo: *“Por supuesto, hemos recreado el coche de la forma más auténtica posible; pero al mismo tiempo, cuestiones como la durabilidad del vehículo y la maximización de la eficiencia en la ejecución del proyecto también eran importantes para nosotros”*. Lo ilustra con dos ejemplos: Audi Tradition ha equipado el Lucca con el motor de 16 cilindros del Auto Union Type C, ya que su motor de 6 litros es visualmente indistinguible de uno de 5 litros, lo que hace que los motores sean intercambiables dentro de la familia de las Flechas de Plata. El Auto Union Lucca también cuenta con varias modificaciones que se implementaron para la carrera de Avus en Berlín en mayo de 1935, como el sistema de ventilación. Según Timo Witt: *“Realizamos estos cambios en el Auto Union Lucca porque, de lo contrario, el vehículo habría estado sometido a un estrés térmico excesivo durante nuestras próximas exhibiciones dinámicas”*.

Con pequeñas modificaciones en el radiador o en los paneles de la carrocería, el Auto Union Lucca puede transformarse en el coche Avus. Ya sea en la configuración Lucca o Avus, este vehículo representa como casi ningún otro modelo de Auto Union la fusión profundamente emocional entre máximas prestaciones y unas líneas elegantes. Tras su presentación en Lucca, Italia, la *Rennlimousine* hará su primera exhibición dinámica ante el público en el Festival de la Velocidad de Goodwood, que se celebra del 9 al 12 de julio.

### Características técnicas

	<b>Auto Unión Lucca (modelo 2026)</b>
<b>Motor</b>	16 cilindros con compresor, 6.005 cc (como el Auto Union Type C de 1936)
<b>Potencia máxima</b>	520 CV (382 kW) a 4.500 rpm
<b>Combustible</b>	50% metanol, 40% gasolina sin plomo, 10% tolueno
<b>Dimensiones</b>	4.570 x 1.200 x 1.700 mm
<b>Batalla</b>	2.800 mm
<b>Peso</b>	960 kg
<b>Color exterior</b>	Plata celulosa
<b>Total unidades fabricadas</b>	Ejemplar único



**Comunicación de prensa Audi**

Dirección Comunicación y RR.EE. Audi

E-mail: [nacho.gonzalez@audi.es](mailto:nacho.gonzalez@audi.es)

E-mail: [alejandro.martin@audi.es](mailto:alejandro.martin@audi.es)

**Información y fotos en las websites de prensa de Audi**

<http://prensa.audi.es>

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

---

El logotipo de Audi, compuesto por cuatro aros, simboliza las marcas Audi, DKW, Horch y Wanderer, que se fusionaron en Auto Union en 1932. Auto Union y NSU se fusionaron en 1969 y desempeñaron un papel fundamental en el desarrollo del automóvil. Finalmente, en 1985, Audi NSU Auto Union AG pasó a ser AUDI AG. Desde 1998, Audi Tradition/Auto Union GmbH, junto con NSU GmbH, se encarga de conservar y dar a conocer la extensa y variada historia de Audi. El Audi museum mobile, situado en el Audi Forum Ingolstadt, abre de lunes a viernes de 9:00h a 17:00h; y los sábados, domingos y festivos de 10:00h a 16:00h. El Museo August Horch de Zwickau abre de martes a domingo de 9:30h a 17:00h. AUDI AG y la ciudad de Zwickau poseen una participación del 50% cada una en August Horch Museum Zwickau GmbH. <http://www.audi.com/tradition>

Audi Tradition apoya la labor de Audi Club International e. V. (ACI). La organización, reconocida oficialmente por AUDI AG, representa a todos los clubes de la marca Audi, así como a los clubes de la marca predecesora.

**Acerca de Audi**

Audi impulsa la transformación y da forma a la movilidad del mañana con productos inteligentes y eléctricos.

La marca de automóviles premium está presente en más de 100 mercados. Su red de producción global abarca 22 centros en 12 países. El lema "A la Vanguardia de la Técnica" une a más de 88.000 empleados que con decisión, pasión, responsabilidad y confianza, están reinterprestando más de 100 años de tradición automovilística de cara al futuro. En 2026, Audi entra en la Fórmula 1 con un equipo de fábrica, en una audaz expresión de su ADN deportivo.

El Grupo Audi también incluye al fabricante de superdeportivos Lamborghini, la marca de lujo Bentley Motors y el fabricante de motocicletas Ducati.

Más información sobre el Grupo Audi [aquí](#).

---