90 JAHRE AUTO UNION TYP 52

➔ Fakten

*Die technische Plattform für den straßentauglichen Sportwagen sollten die Grand-Prix-Rennwagen – die Silberpfeile der Auto Union – mit ihrem 16-Zylindermotor stellen

*Parallel zum Grand-Prix-Rennwagen startete im Jahr 1933 die Entwicklung bei der Auto Union und im Konstruktionsbüro von Ferdinand Porsche

*Die Vermarktung war als „Schnellsportwagen“ geplant, heute würde man wohl von einem Gran Turismo sprechen

*Kunden sollten den Typ 52 – so der Projektname – bei Fernfahrten wie der Mille Miglia oder Sportwagen-Wettbewerben wie den Langstreckenrennen in Spa-Francorchamps oder in Le Mans einsetzen; selbst Werkseinsätze waren ein Thema

➔ Favoriten

TOP 1

Erste **DESIGNSKIZZEN** des „Schnellsportwagens“ entstanden bereits Ende 1933, konkretere Formen nahm er im Laufe des Jahres 1934 an. Die über fünf Meter lange Karosserie beeindruckt mit ihrer Formgebung und vermittelt sofort den Eindruck, dass eine optimierte Aerodynamik sowie eine bestmögliche Performance hohe Priorität genossen. Das gilt – anders als für die Silberpfeile – auch für die Alltagstauglichkeit: Dies belegen das Dach, die Scheinwerfer, der Gepäckraum und der angedachte Platz für die doppelte Ersatzbereifung ebenso wie smarte Details: So sollten drei Passagiere mitfahren können – der Fahrer sitzt rennwagentypisch in der Mitte, die Beifahrer leicht seitlich versetzt nach hinten. Zum bereits beschlossenen Bau eines Versuchswagens kam es (leider) nicht mehr, das ambitionierte Projekt wurde schließlich 1935 gestoppt.

TOP 2

Die **TECHNISCHE BASIS** für den straßentauglichen Sportwagen stellte der Silberpfeil (Typ 22) mit dem als Leiterrahmen mit Mittelmotor ausgeführten Chassis, dem Triebwerk, dem 5-Gang-Getriebe mit offener Schaltkulisse, den Trommelbremsen sowie den Drahtspeichenrädern. Individuelle Lösungen mit Blick auf den beim Typ 52 veränderten Einsatzzweck betrafen Federung und Dämpfung – hier kamen an der Hinterachse längs angeordnete Drehstabfedern in Verbindung mit hydraulischen Dämpfern zum Einsatz – oder den 110 Liter fassenden Tank, der statt hinter dem Fahrer unter den Sitzen platziert werden sollte.

TOP 3

Von zentraler Bedeutung für die anvisierte Dynamik des „Schnellsportwagens“ war natürlich der kraftvolle **16-ZYLINDERMOTOR** mit 4,4 Liter Hubraum, 200 PS und 436 Nm Drehmoment (Planungsstand 1934). Gegenüber dem Grand-Prix-Rennwagen wurde jedoch die Verdichtung des potenten 16-Zylindermotors verringert, damit normales Benzin getankt werden konnte. Ebenfalls reduziert wurde die Übersetzung des Roots-Kompressors. Trotz dieser Änderungen kann man den Typ 52 guten Gewissens als „Boliden der 1930er-Jahre“ bezeichnen, denn er wäre zur damaligen Zeit eines der stärksten Fahrzeuge mit Straßenzulassung gewesen. Und eines der schnellsten mit einer von Ingenieuren berechneten Höchstgeschwindigkeit von etwa 200 km/h.

➔ Fazit

Aufmerksamen Lesern ist sicherlich das mehrmals benutzte Wort „sollte“ bei der Vorstellung des Typ 52 aufgefallen. Der Grund dafür ist, dass der „Schnellsportwagen“ zwar in den Jahren 1933 bis 1935 entwickelt, von ihm aber nie auch nur ein einziges Exemplar gebaut wurde. Bis jetzt – denn Audi beauftragte Crosthwaite & Gardiner auf Basis noch vorhandener Konstruktionszeichnungen und Archivdokumente den Typ 52 aufzubauen. Und die englischen Restaurationsprofis, die alle Bauteile „custom made“ und in Handarbeit speziell für das Modell anfertigten, lieferten eindrucksvoll ab. Das Ergebnis? Ein Traum in Cellulose Silver (Silber seidenmatt) – diese Farbe wurde übrigens vom Silberpfeil übernommen. Ich bin eigentlich kein großer Bewunderer von vor dem zweiten Weltkrieg gebauten Autos, aber der „Schnellsportwagen“ begeistert mich absolut. Stellt sich abschließend nur noch die Frage, ob andere Marken dem Beispiel von Audi folgen sollten? Denn Pläne von attraktiven, jedoch nie auch nur als Unikat gebauten oder gar verschwundenen Modellen haben sie sicherlich ebenfalls in ihren Archiven. Die Meinungen dazu dürften weit auseinandergehen …

(Alle Bilder: Audi)