Berömda RACERVAGNAR

Alfa Romeo

Många av våra läsare har säkerligen mycket svaga minnen av 1930-talets fantastiska racervagnar, som emanerande från de tyska fabrikerna Mercedes-Benz och Auto-Union, drog fram i ett segertåg över hela världen. De nyare vagnarna, som kommit fram under efterkrigstiden, har av förståeliga skäl aldrig kunnat ingående demonstreras i spalterna. Det gläder oss därför att i detta och några följande nummer kunna presentera en del "formelracers" i genomskärningsskisser — både efter 1937—38 års 3-litersformel och senare 1,5-formel — och en början görs här med den tyska 3-liters Auto-Union från 1938.

Racersportens okrönte kung, rattvirtuosen framför alla andra, Tazio Nuvolari, gör sig här beredd till en träningstur med sin Auto-Union före 1938 års Grand Prix på Nürnburger Ring.

Förkrigstidens mest avancerade racervagn var utan tvivel den tyska Auto-Union — och detta redan så tidigt som 1935—1936 då man började att bygga de svansmotorförsedda vagnarna. Konkurrensen mellan Mercedes-Benz och Auto-Union var under de fem senaste "raceråren" på 30-talet knivskarp och vinsterna på banorna fördelades ofta mycket lika mellan dessa två märken. Avgörande blev ofta förarmaterialet och efter Berend Rosemeiers död 1936 hade Auto-Union under de närmaste åren vissa svårigheter att skaffa förare i klass med Rudolf Caracciola och Manfred von Brauchitsch. 1938—1939 fann emellertid Hermann Lang sin rätta form med dessa synnerligen svårkörda vagnar och han tilldelades även det första exemplaret av 1939 års 3-liters Formula-racer.

1939 års Auto-Union hade en 12-cylindrig V-motor på 3 liter utrustad med fyra förgasare samt kompressor. Motorn var för denna tid ovanligt kraftig i förhållande till volymen och gav hela 500 hk vilket gör en litereffekt på omkring 170 hk. Vagnens utformning i sin helhet skilde inte stort från de tidigare årsmodellerna, men chassiet var betydligt lättat. Doktor Ferdinand Porsches modifierade "de Dion"-fjädring, dvs. individuellt fjädrade hjul runt om med svingaxlar bak, gav vagnen en teoretisk väghållningsförmåga avsevärt bättre än Mercedes Benz' men dess tunga bakhalva gjorde i praktiken, att den blev svårare att hålla kvar i kurvorna vid höga hastigheter.

Växellådan var redan på denna vagn sammanbyggd med differentialen, som ju numera på efterkrigsvagnar är tämligen vanligt, och hela denna enhet var okonventionellt nog placerad bakom bakaxeln. Topphastigheten för 3-litersvagnen angavs officiellt till omkring 350 km/tim, men med specialkaross uppnådde man omkring 400. Bland segrar som är särskilt anmärkningsvärda bör främst nämnas 1939 års vinst i franska automobilklubbens Grand Prix i Reims vid vilket tillfälle Hermann Lang satte det fantastiska banrekordet 189 km/tim.

Av genomskärningsskissen får man en mycket klar uppfattning om Auto-Union-konstruktionen, som utan tvivel var förkrigstidens mest avancerade. Egentligen var det endast kylaren som hade sin konventionella placering i vagnens front, men redan en sådan detalj som förbindelsen mellan kylaren och motorn var ganska originell: ramrören. Bakom föraren är arrangemanget helt omkastat i förhållande till alla andra förkrigsracers — först bränsletanken i vagnens centrum (på detta sätt förändrades icke väghållningen i förhållande till full eller tom tank), sedan den 12-cylindriga V-motorn med ett avgasrör för varje cylinder riktat kortast möjliga sträcka ut på vagnens "rygg", kompressor och där under kopplingen, så bakaxelarrangemanget enligt ett modifierat de Dion-system och slutligen växellådan.