Utav bara sexton!

KLASSIKER
Auto Union V16

Världens första framgångsrika Grand Prix-vagn med mittmotor hette Auto Union V16 och var en av 1930-talets dominanter. Ryssarna knyckte dock hela tävlingsavdelningen 1945 och först i år var det dags att starta upp den enda överlevande V16-racern. Vi tände på alla sexton.

Ferdinand Porsche, ansvarig för konstruktionen av Auto Unions lika spektakulära som revolutionerande sextoncylindriga Grand Prix-vagn, fick ett och annat att tänka på i början av 1945.

Då stegade nämligen ryska armen in i Sachsen och, vad mer var, rakt in i den gruva utanför Zwickau där hela Auto Unions tävlingsavdelning hade grävts ned för att överleva andra världskriget.

Ryssarna packade 18 högteknologiska Grand Prix-vagnar, tätt som sardiner, på ett godståg och körde hela klabbet till Moskva. De kunde komma väl till pass efter kriget då ryssarna planerade egen racingverksamhet, resonerade man.

Av detta blev dock intet. Istället skänktes vagnarna till ryska biltillverkare och diverse tekniska institut. Bland annat NAMI i Moskva, det ryska institutet för fordonsforskning. Vad VAZ och ZIL drog för nytta av dem har man dock inte lyckats spåra.

I år, just när vi svenskar som bäst smorde kråset med sill och andra styrkegivande produkter i midsommarhelgen, satte engelsmännen kring godset Goodwood i grevskapet West Sussex fisk av obestämd men friterad typ i vrångstrupen. Plötsligt tände det på sexton cylindrar igen och Hans-Joachim Stuck, den yngre, satte med fyra rykande bakhjul full fart uppför den klassiska backen. För första gången sedan backtävlingen uppför Grossglockner 1939 släpptes 520 hästkrafter av den mindre blyga typen lösa. Var och en gjorde sig tydligt påmind genom tjutande tvåstegs kompressormatning och sexton korta avgaspipor.

Hans-Joachims pappa, Hans Joachim Stuck den äldre, var en rackare på att framföra dessa blott 750 kg lätta racervagnar i såväl Grand Prix-lopp som i backtåvlingar. En talang som sonen i alla stycken ärvt och som fick förtroendet att styra kulturskatten i årets "Festival of Speed" på Goodwood.

Vagnen, av kännarna kallad "Riga-bilen", är den enda överlevande V16-vagnen i originalskick. Den dök upp i Lettland 1977 i ett bedrövligt men komplett skick. Den renoverades kosmetiskt och ställdes på museum i Riga.

Av naturliga skäl var Audi, som är den moderna förlängningen av biltillverkaren Auto Unions historia (en gång en sammanslagning av Horch,

H.P. Müller i ett näst sista uppträdande på Grossglockner 1939. Kom tvåa efter H. Lang i M-B.

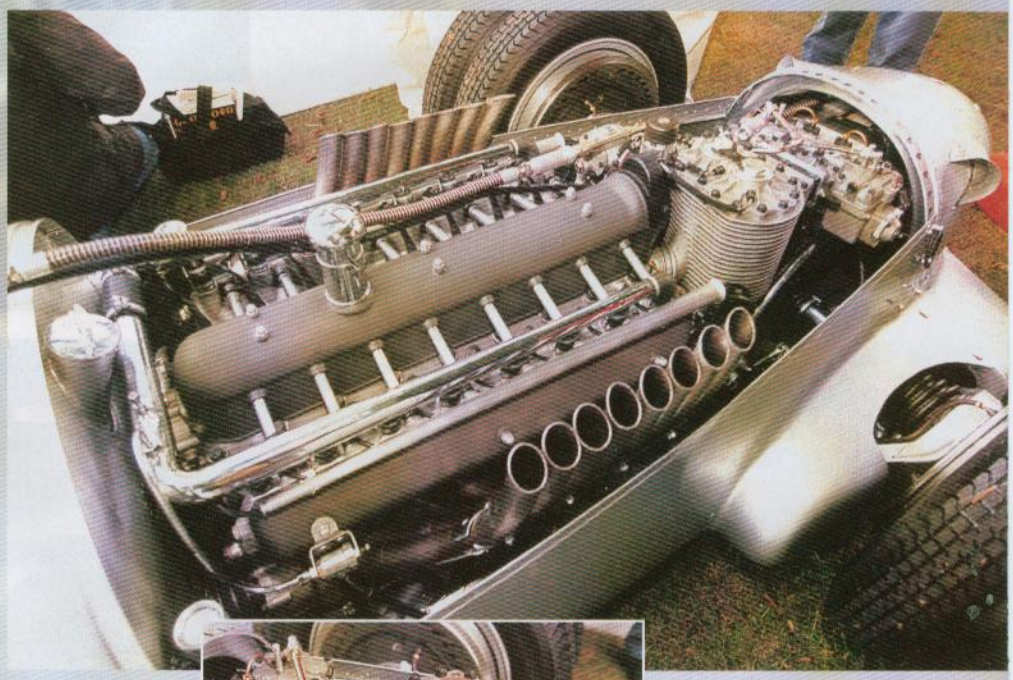
PETER GUNNARS

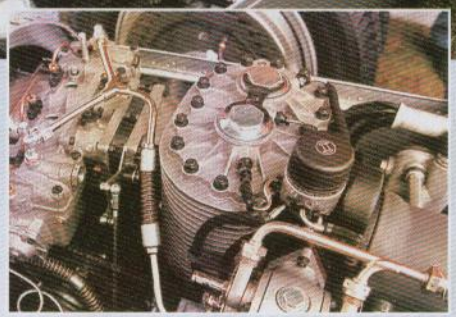
Wanderer, DKW och Audi) rejält upphetsade av att dunklet kring åtminstone ett exemplar av V16-vagnarna hade skingrats. Efter att en imponerande postväxel bytt ägare 1995 gjorde V16-vagnen samma sak. Nya ägaren Audi AG skickade vagnen på renovering hos den enda som kan utföra ett sådant värv; Crosthwaite & Gardiner.

Den nu restaurerade vagnen var redan 1939 en bastard då den i motsats till Grand Prix-bilarna inte hade den nya 3-liters V12-motorn utan den gamla hederliga 6-litersspisen monterad i det kortare och modernare D-typ-chassit med De Dion-bakvagn. "Rennleiter" Walb tyckte helt enkelt att den gamla motorns vridmoment behövdes i backarna. Med 850 Nm vid 2 500 r/min ansågs dessutom dubbla bakhjul nödvändigt.

Det gällde även öronpropparna, som hastigt trycktes på plats sedan den där friterade fiskbiten hostats upp under "Festival of Speed".

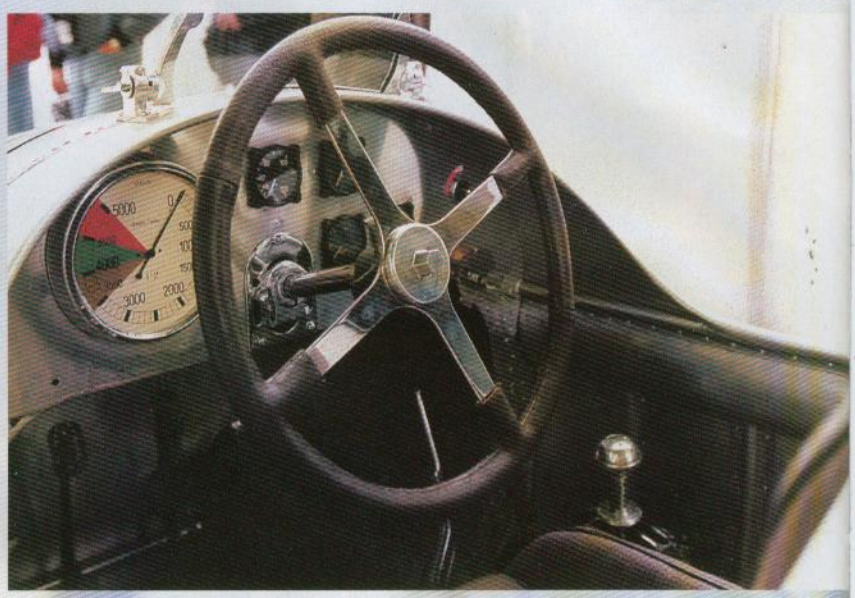
Mattias Persson





Den respektingivande motorkonstruktionen innehåller bara en centralt placerad kamaxel. Å andra sidan består vevaxeln av 2 000 (tvåtusen!) delar inklusive alla rullager. Tvåstegs kompressormatning av inalles sexton cylindrar fördelade på 6 005 cm³ ger 520 hk vid 5 000 r/min och 850 Nm vid 2 500 r/min.

MED VINGAR, PROPELLER, LANDNINGSSTÄLL OCH KANON HADE AUTO UNION V16 BLIVIT ETT UTMÄRKT STRIDSFLYGPLAN



Hans-Joachim Stuck Jr har plötsligt fått ett nytt perspektiv på sin pappas spartanska arbetsplats. Av minen att döma hade han inget emot att efterträda honom.