



AUTO UNION 1934

När Auto Union presenterade sin racerbil enligt 750-klitsoformen år 1934 kom man med något helt nytt. Det som skiljde den mest från alla tidigare konstruktioner var svansmotorn, eller rättare sagt miltmotorn, som satt mellan föraren och bakaxeln. Men även chassiet bjöd på nymodigheter. Ramen bestod av två långsgående relativt tjocka stålrör som hölls samman av tvärstag. Ramen var både lätt och stark. Framvagnen byggde helt och hållet på Ferdinand Porsche's idéer som hölls kvar konstruerad efter helt nya principer. Varje hjul var upphängt i två bakåtriktade parallella länkar. De undre länkarna var anslutna till varsin torsionsfläder som låg i ramens främre tvärstag. De övre länkarna påverkade mekaniska friktionsstötdämpare. Bakljudsupphängningen tungerade enligt svängaxelstyrmot. Fläddingen bestod av en stor tvärliggande bladfäder som låg ovanpå kraftöverföringens u-nut. Axeln fixerades av stång mellan svängaxelarna och rambalkarna. Men inte bara chassiet bjöd på nyheter. Motorn var det mest oökonomenliga man kunde tänka sig. Det var en V16 på 4 380 cc med kompressor. Vinkeln mellan de två cylinderraderna var 45°. Toppistaken 205 hästkrafter togs ut vid blygsamma 4 500 varv/min, vilket var 1 000-1 500 varv lägre än konkurrenternas varv för högsta effekt. Detta med lågt varv var en av Porsche's stora idéer, se för övrigt på Volksvagen som ännu tar ut sin effekt vid ett osedvanligt lågt varv. En annan av Porsche's stora idéer var att placera bensinranken mellan föraren och motorn. På så sätt skulle trygdpunkten vara i stort sett oförändrad oavsett hur mycket bensin som fanns i tanken. Tyvärr kunde inte ens denna fint kompensera de mycket överskattade egenskaper som Auto Union's P-wagen fick. Många av de dåliga egenskaperna torde ha berott på att föraren satt normalt långt fram i bilen och således fick mycket dålig känsla för vad bakvagnen hade för sig. Det krävdes en övermåttad skicklighet och reaktions snabbhet för att köra P-wagen. Men trots detta betraktas Auto Union P-wagen som något av en föregångare till den moderna formelvagnen. Detta var ju trots allt det första, om än misslyckade försöket att föra racersporten in på de konstruktionsidéer som i dag betraktas som självklara.