



F. COLET EN CARAVANA

NUESTROS VIAJES

ALEMANIA

Baviera en Navidad

Berlín y el Este

El Rin

La Oktoberfest

Museo Audi

Museo BMW

Museo Hockenheimring

Museo Mercedes 2016

Museo Mercedes 2009

Museo Porsche

Museo Téc. Sinsheim

Museo Técnica Speyer

Navidad en el Rin

Ruta 1001 museos

Selva Negra Navidad

ALSACIA EN NAVIDAD

AUSTRIA

BÉLGICA

DINAMARCA

ESTONIA

FINLANDIA

FRANCIA

GRAN BRETAÑA

HOLANDA

HUNGRÍA

IRLANDA

ITALIA

LUXEMBURGO

MALTA EN AVIÓN

MÓNACO

NORUEGA

PORTUGAL

"PUENTES" Y "FINDES"

REPÚBLICA CHECA

SAN MARINO

SUECIA

SUIZA

ORGANIZA TU VIAJE

MOVERSE POR EUROPA

COSAS DEL CARAVANING

MUSEOS SOBRE RUEDAS

MUSEOS AIRE Y GUERRA

DE LA "A" A LA "Z"

PARQUES ATRACCIONES

TURISMO VALLADOLID

Contacto

Aviso legal

Mapa del sitio



Audi Museum Mobile



Baviera, el estado más grande de Alemania, alberga dos joyas de la historia del automóvil, solo separadas por un centenar de kilómetros: los museos Audi y BMW.

El Museo Audi se ubica en la pequeña ciudad de Ingolstadt y el de BMW, en la "pequeña" Munich, la capital del "Land" de Baviera.

Las dos marcas "premium" muestran orgullosas su historia en sus respectivos museos.



Four car companies: Audiwerke GmbH, Dampf Kraft Wagen, August Horch & Cie, Wanderer



Audi

Auto Union (1932)

Current Audi logo

Su cercanía geográfica brinda al aficionado al automóvil la oportunidad de visitarlos en un mismo viaje. Y por si eso fuese poco, a poco más de doscientos kilómetros podremos disfrutar con los museos de las otras dos grandes y no menos míticas marcas alemanas: Mercedes y Porsche. En Stuttgart están esperándoos.

Como un servidor ya ha tenido ese placer, qué mejor que compartirlo con todos vosotros. Pinchando en la foto podréis ir abriendo boca con todos ellos. Así la visita se hará más imperiosa aún...



El Museo BMW

El Museo Mercedes

El Museo Porsche



El Audi Museum, en el complejo del Audi Forum



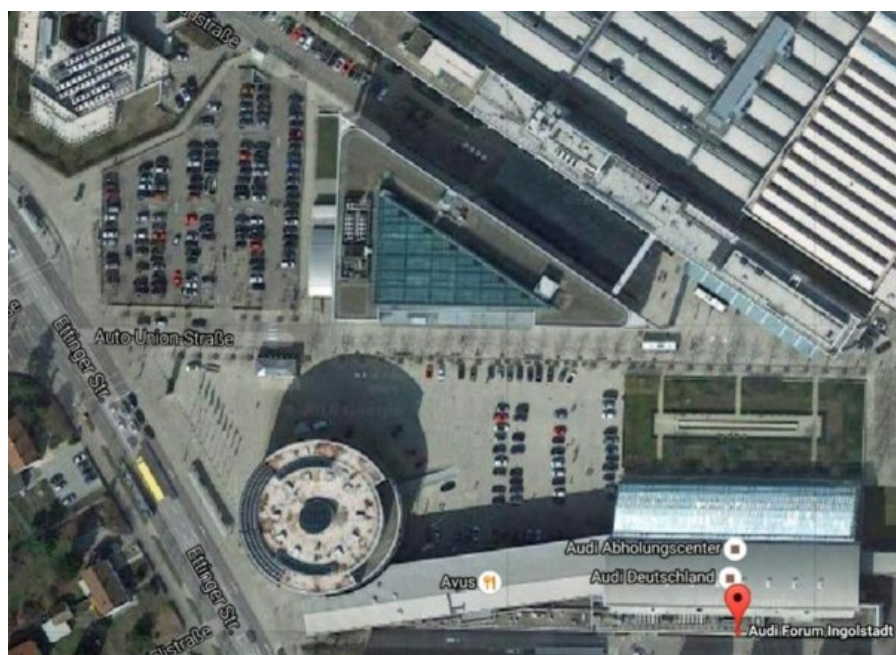
El acceso al Audi Forum

Aspectos prácticos

El museo Audi abre todos los días del año, de 9 a 18 h La entrada sólo cuesta 2 euros, la más económica de todos los museos de automóviles europeos. Más info en su [web](#).

El museo se encuentra situado en las afueras de la ciudad de Ingolstadt (Baviera/Alemania), dentro del complejo llamado Audi Forum y junto a la factoría Audi. Hay un aparcamiento subterráneo y uno de superficie junto al Audi Museum.

Ingolstadt se encuentra a sólo una centena de kilómetros de Múnich, la capital bávara.



El museo es el edificio circular (Foto Google Maps)

El Audi Museum Mobile



El museo Audi, de superficie circular, se estructura en tres plantas. La visita se inicia en la planta tercera, que reúne a los ancestros de los actuales Quattro. A partir de ese punto iremos descendiendo, de planta en planta, mientras repasamos la historia de Audi y de las otras marcas que formaron "Auto Union" (1932) a través de sus modelos de dos y cuatro ruedas.

A diferencia de los museos de las otras marcas "premium" alemanas, éste dispone de un elemento arquitectónico-decorativo que lo hace único y exclusivo: el "ascensor-expositor".

El curioso "ascensor-expositor" exhibe catorce modelos Audi, mayormente de color rojo, que rotan sin parar ante nuestros ojos y que nos permite disfrutar de todos ellos de una manera muy original, además de dar al museo un toque tecnológico, de estética retro, muy característico. Todo un acierto.



Desde luego no se puede negarles la originalidad



Los coches se ven muy cercanos. Un poco de paciencia y el modelo deseado estará ante nuestros ojos

La planta superior El origen del nombre "Audi" y un poco de historia...

Al menos para mí, la historia de la actual Audi era bastante desconocida. Claro que para eso están los museos, ¿no?. Siempre te acostarás sabiendo alguna cosa más. Eso sí, en el museo la información se encuentra sólo en alemán e inglés, pero no hay que llamarse a engaño. Es lo habitual.

El origen del nombre Audi es una historia muy curiosa. En 1899 el industrial alemán August Horch fundó una pequeña empresa de automóviles en Colonia, la "A. Horch & Cie". En 1901 lanzó al mercado su primer coche y tres años después empezó a cotizar en bolsa ante los buenos resultados de la marca.

Hasta 1909 las cosas marcharon bien para Horch -lo vemos en la foto de la derecha- pero importantes diferencias con otros miembros del consejo de administración le animaron a fundar una nueva empresa: la "Horch Automobil Werke" (Fábrica de Automóviles Horch).

Los líos no terminaron ahí. Sus antiguos compañeros de consejo decidieron complicarle la vida y empezó un litigio por el uso del nombre "Horch".

No obstante, August era un hombre de recursos y ante la pérdida del pleito, optó por zanjar la cuestión cambiando -sin cambiar en realidad- el nombre de su nueva empresa. Y lo hizo de una manera tan original como creativa. "Horch", en alemán, no solo alude a un apellido, también es el imperativo del verbo

"Horch" (escuchar). Es decir, "Horch" puede traducirse por... ¡Escucha!

Pues bien, al amigo August se le ocurrió la brillante idea de convertir al latín su propio apellido. Horch se preguntó: ¿Cómo se dice "¡Horch!" en latín? "Audi", le respondieron. Y así, un 25 de abril de 1910, nació "Audi Werke" como nueva fabricante de automóviles. Curioso, ¿verdad?

Ahora bien, aunque Audi empezara así su andadura, aún quedaría mucha historia que contar hasta llegar a la Audi que hoy conocemos. Su famoso logo de cuatro aros entrelazados también tiene una larga historia a sus espaldas, historia directamente relacionada con el devenir de Audi.



En 1928 la mayoría de las acciones de Audi Werke fueron adquiridas por el propietario de otra marca alemana mítica, DKW, la que fuera durante los años 30 del siglo XX la mayor productora de motocicletas del mundo mundial. Pero sólo un año después llegó la Gran Depresión y con ella una crisis económica y social sin precedentes tanto en Alemania como en el resto del mundo.

En 1932 nacía Auto Unión, fruto de la fusión de cuatro marcas germanas: Audi, DKW, Wanderer y, paradójicamente, la primera Horch. De esa manera, Audi y Horch volvían al mismo redil.

Como bien ilustra la imagen, el primer logo de Auto Unión fue el de los cuatro aros con los antiguos logos de las marcas originales en su interior, simbolizando su unión. Con el paso del tiempo los cuatro aros se simplificaron y solo Audi acabaría sobreviviendo...

La nueva Auto Unión se estableció en Chemnitz y, gracias a la respectiva experiencia de sus integrantes, fabricó todo tipo de vehículos, desde motocicletas, a coches de lujo, pasando por coches más modestos. Cada una de las marcas se especializó en un segmento del mercado.

DKW fabricaba motos y coches medios y "pequeños", más accesibles al gran público. Wanderer, los del segmento medio. Por su parte Audi se reservaba los coches de lujo de esa misma categoría, mientras que Horch quedaba como la marca "premium" del grupo, con sus elegantes y lujosos coches.



El DKW F5 (1937)



Los DKW a la izquierda. El Audi, a la derecha.



Audi 920 Limousine (1939)



El Audi 920, con los 4 aros de Auto Unión en el frontal



*El Wanderer W 25 K Roadster (1938) y la DKW RT 3 (1938)
Puede que el Wanderer fuera del segmento medio, pero desde luego, no dejaba indiferente a nadie*



DKW Schwebeklasse (1937)



Y un Audi

Y llegamos a Horch, la marca de alto standing del grupo Auto Unión....



El elegante Horch 853 Sport Cabriolet (1937)



El no menos elegante Horch 670 Sport Cabriolet (1932), una de las primeras creaciones bajo Auto Unión



Tras ese repaso a estos bellos ejemplares Auto Unión, no hay que olvidar que sus cuatro marcas tuvieron, en su momento, vida propia. El museo no se olvida de ellos...



Un Wanderer, del primer decenio del siglo XX

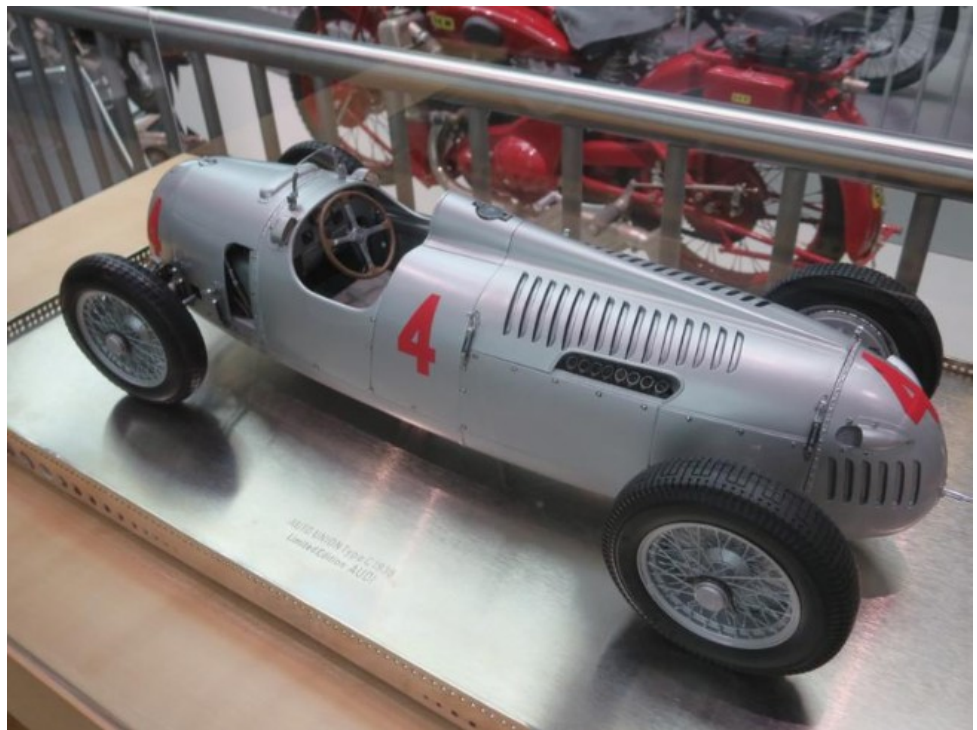


En primer plano, el Wanderer Typ W8 (1923)



El Audi Typ M - Pullman Limousine (1925)

Las "Flechas de plata" de Auto Unión



Auto Unión Type C (1936)

Campeón de Europa con Rosenmeyer al volante.

Este 16 cilindros, de motor trasero, fue diseñado por Ferdinand Porsche

Auto Unión fue una marca muy activa deportivamente en los años de pre-guerra, batiendo récords de velocidad y venciendo en los Grand Prix de la época.

Auto Union Type D (1939)

Evolución del Type C, pero con 6 cilindros menos para adaptarlo a la nueva reglamentación.

El motor pasó al centro y el motor equipó un compresor. La suspensión era por barras de torsión.

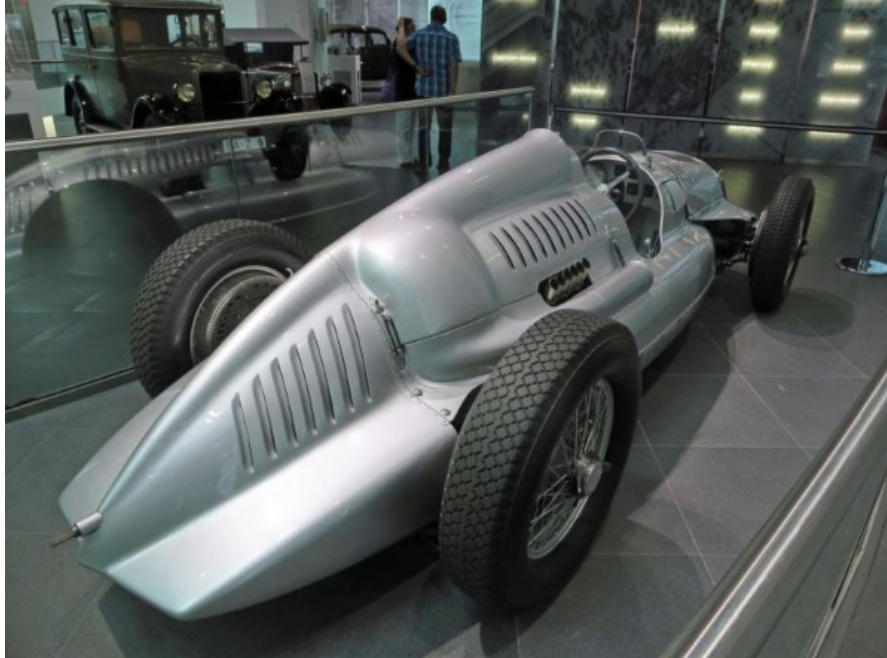
En 1939 venció los GP de Italia e Inglaterra.

Tazio Nuvolari y Hans Stuck (padre) fueron sus pilotos.

La unidad expuesta es una de las tres que se conservan y que sobrevivieron al exilio soviético tras la guerra.



Un coleccionista norteamericano localizó el coche en la antigua URSS, siendo restaurado en Gran Bretaña.

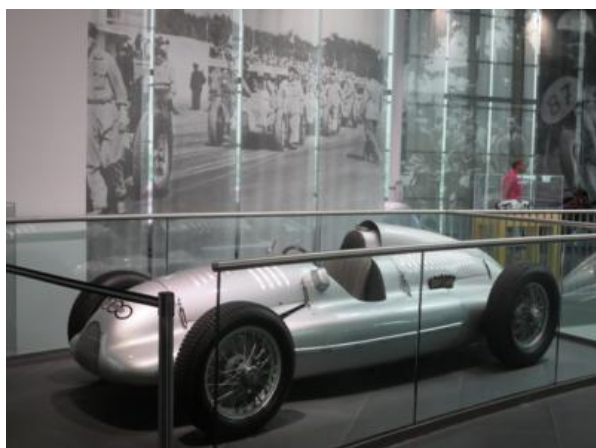


Espectacular trasera del Type D



Type C/D (1939)

El cambio de reglamento dio luz verde a este "híbrido" entre los tipos C y D creado para disputar las carreras de montaña. Del Type C heredó el motor de 16 cilindros, mientras que la carrocería era la del nuevo modelo D. Fijaos en la doble rueda trasera para mejorar la tracción.



El Type D (1939)



Y el C/D de montaña

El diseño de la trasera del Type C/D es tan galáctico que cuesta adivinar si estamos viendo el frontal o la cola...



Type C "Stromlinien" (carrocería aerodinámica - 1937)

Este coche era el más rápido de su época y fue el máximo desarrollo del motor 16 cilindros, con 560 cv.

Bernd Rosenmeyer batió el récord de velocidad en carretera abierta, cuando alcanzó los 400 km/h en la autopista que unía Frankfurt y Darmstadt.

¡Cuesta imaginar cómo sería la autopista!

El modelo expuesto es una reproducción del Typ C "cazarrécords" de velocidad



Estar metido ahí, a 400 km/h, tenía su aquel...



Claro que no lo tenía que ser menos competir a toda velocidad, a pecho descubierto, en ese habitáculo.

Pero Hitler no se conformaba con batir un récord de velocidad tras otro a mayor gloria del III Reich. Dos años después de la hazaña de Rosenmeyer y Auto Unión, el dictador nazi decidió también batir otros récords más sangrientos y menos lustrosos... Y en Europa estalló la guerra.

Y estalló la Segunda Guerra Mundial...

Evidentemente en 1935, Hitler ya barruntaba que invadir Europa podía tener su gracia. Había, pues, que estar preparado. Así que encargó a Auto Unión la fabricación de vehículos todo-terreno a fin de equipar a las fuerzas armadas alemanas. El Horch 901 fue fruto de aquel empeño...



El Horch 901, 4x4. 8 cilindros. (1941)

El "animalito" de la Wehrmacht "se bebía" 25 litros cada 100 km



Las motos DKW también jugaron su papel en la guerra



Habitáculo del Horch 901. Acogedor no era...

De hecho durante toda la Segunda Guerra Mundial, tanto Auto Unión como el resto de fabricantes alemanes de coches tuvieron que dedicarse plenamente al esfuerzo bélico. Al final de la contienda y dependiendo de la ubicación geográfica de las factorías, la suerte fue dispar para ellas. Destrucción de las instalaciones al margen, las que quedaron en el sector soviético se llevaron la peor parte. Una de ellas fue, precisamente, Auto Unión.

Planta 2 - El renacimiento de Audi y sus triunfadores en la competición



El Audi S1 Pikes Peak Quattro.

Walter Röhrl, campeón del mundo de rallys, llevó en 1987 a esta "bestia parda" al triunfo en la mítica prueba USA de montaña, la "Pikes Peak", a más de 4.000 de altura.

Adviértanse los exageradísimos alerones, necesarios para mantener el coche en el asfalto a tanta altitud

Al descender de planta, encontramos una pequeña sección dedicada a los campeones Audi más modernos, tanto en las carreteras como en los circuitos.

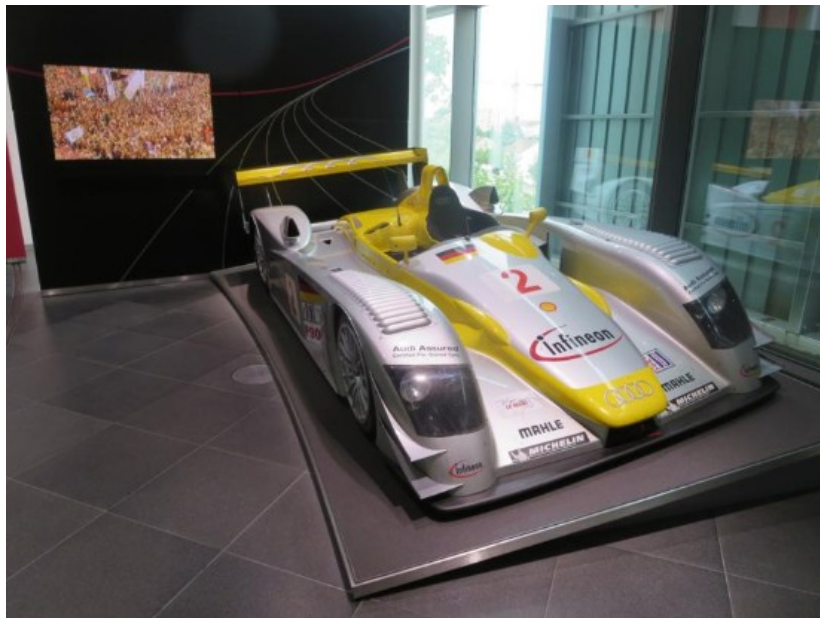
Claro que son todos los que están, pero no están todos los que son.

En particular eché de menos más campeones de las 24 horas de Le Mans.

Si tenemos en cuenta que, desde el año 2000, Audi se ha anotado 13 triunfos en la mítica carrera francesa, la exhibición de un único representante de semejante gesta me supo realmente a muy poco.

Para que no se diga, ahí estaba el R8 LMP, que se anotara 5 triunfos en el primer lustro del siglo XXI.

Desde 1964 hasta 1978, Audi permaneció alejada de la competición automovilística, pero no se le puede negar que, al regresar, lo hizo con todo su poderío.



Claro que si, después de todo, uno se queda con mono de contemplar más Audi de resistencia, en el [museo de la Técnica de Sinsheim](#) (no demasiado lejos del de Audi) y en el [museo del circuito de las 24 de Le Mans](#), en ambos disfrutará de más triunfadores de la mítica prueba.



El imponente Audi 90 - IMSA GTO (1989)

Con esta "bestia parda", Audi participó en 1989 en el prestigioso, pero ya desaparecido campeonato USA de resistencia, el IMSA.

Aunque se llevaron 7 triunfos sobre 13 posibles, dos ausencias (Sebring y Daytona) y dos descalificaciones le costaron a Audi los campeonatos de pilotos y de constructores.

No obstante, a mí, eso no me importó en absoluto, porque lo que me gustó de veras fue verlo, "en vivo y en directo, después de tenerlo en mi Scalextric



El Audi 80 GLE, campeón de Europa de Turismos en 1980, sólo dos años después del retorno de la marca a la competición automovilística



En 1990 y 1991 Audi se llevó el prestigioso DTM. El modelo expuesto es el Audi V8 Quattro de 1991, pilotado por el italiano F. Biela

La posguerra: Auto Unión se convierte en Audi AG

Al final de la Segunda Guerra Mundial, la factoría Auto Unión se encontró en la zona de ocupación soviética y en 1948, tras resultar desmanteladas sus fábricas, Auto Union AG desaparecía del mapa.

Pero el "Plan Marshall" norteamericano para la reconstrucción de Alemania y el apoyo decidido del gobierno de Baviera resucitaron la antigua Auto Unión en 1949 y nació la factoría de Ingolstadt, "la central" de la actual Audi, tras un "regreso en el tiempo". Auto Unión volvía a sus raíces.



*¿Quién con más de 50 años no recuerda con cariño la famosa "DKW"?
Historia viva del automóvil, aunque en España no abundasen en exceso
Este modelo de furgoneta fue el responsable de que todavía se siga utilizando la palabra "DKW" para referirnos a "cualquier furgoneta en general". Es el Cola-Cao de los furgones.
La DKW F 89 de 1949 fue el primer vehículo fabricado en Ingolstadt, tras el renacimiento de Auto Unión.
El modelo expuesto estuvo en servicio hasta 1977 y ha sido restaurado a sus condiciones originales.*

DHW Meisterklasse F 89 P (1951)

Este cuatro plazas de 1950 fue el primer turismo de la nueva Auto Unión, aunque bajo el logo de DKW.

Su aerodinámica línea, su chasis de acero y su vocación familiar marcaron un hito en el devenir de la marca.

Este modelo, con motor dos tiempos, derivó en varias carrocerías: un descapotable, un "ranchera", un coupé...





*El DKW 3=6 Sonderklasse (1950)
Esta carrocería convertible era el "Dream Car"
de los alemanes de la posguerra.
Fue protagonista habitual
de numerosas películas de su época*



Las motocicletas DKW seguían teniendo protagonismo en los años 50

*Horch 830 BL V8 - (1953)
"El último Horch"*

La historia de este único, exclusivo y estropeado coche es más que curiosa.

Concebido por el departamento de pruebas de DKW como coche de representación, el Horch 830 disponía de separación entre los pasajeros y el chófer.

Su odisea empezó en 1956, cuando Al Wilson, un soldado estadounidense desplazado a Alemania lo adquirió y se lo llevó a Texas (USA).

Medio siglo después de estancia en la tórrida Texas, los hijos de aquel soldado, se pusieron en contacto con los responsables de "Audi Tradition". Así fue redescubierto el "último Horch". Audi lo adquirió en 2008 y se exhibe tal cual fue encontrado.



La paradoja de esa azarosa historia es que, siendo un coche nacido para la alta alcurnia, tuviera su particular descenso a los infiernos y, aunque desvencijado, renaciese de sus cenizas para acabar ocupando un lugar estelar en el museo de la marca que lo vio nacer...



La "Era Daimler-Benz" de Auto Unión

Es de todos conocido que la moderna Audi forma parte del grupo Volkswagen, pero probablemente pocos sabrán que, durante ciertos años, Auto Unión y, por ende Audi, pertenecieron a su afamada rival... ¡Daimler Benz!

Admito que, al menos para mí, descubrirlo fue toda una sorpresa. Desde 1958 y durante el primer lustro de la década de los sesenta los cuatro aros fueron propiedad de la marca de la estrella y la sede de Auto Unión, lógicamente, se trasladó a Stuttgart.

Si Volkswagen no la hubiera adquirido en 1964, es más que probable que a las actuales marcas "premium", tal cual las conocemos, les faltara algún que otro protagonista de renombre. En fin, así se va construyendo la Historia con mayúscula y, para recordar aquellos tiempos, aquí tenemos a algunos modelos del período "Auto Unión-Daimler Benz"...



Auto Unión 1000 Roadster (1961)

El bello "1000" estaba claramente inspirado en el "Ford Thunderbird" norteamericano.

La carrocería se fabricaba en Stuttgart y el coche se acababa de montar en Ingolstadt



DKW Junior (1959)

Dotado de un motor tricilíndrico de dos tiempos, el Junior cumplía su papel de vehículo utilitario, de clara inspiración estilística norteamericana, con sus aletas traseras o la rejilla del radiador con aspecto de boca de tiburón.

El Junior fue el primer coche fabricado en la moderna factoría de Ingolstadt.



DKW F 102 Limousine (1965)

El último DKW con motor dos tiempos y sucesor del "Auto Unión 1000" berlina.

Audi 72 (1965)

El heredero del F102 abandonó la marca DKW y fue el primer Audi de la época moderna y el último de la era Auto Unión-Daimler Benz.

Este tracción delantera equipaba un motor de cuatro cilindros y cuatro tiempos.

Tiempos modernos. La Audi que hoy conocemos



Aunque en 1964 el grupo Volkswagen adquiriese la compañía Auto Unión, no fue hasta dos años después que se hizo con la totalidad de las acciones y la sede de Auto Unión regresó a Ingolstadt para convertirse, ya de modo definitivo, en Audi.

Actualmente el Grupo Volkswagen está integrado por las siguientes marcas: Volkswagen, Audi, Seat, Skoda, Bentley, Bugatti y Lamborghini.



El primer Audi 100 de la historia (1969)

Curiosamente el coche que marcó el devenir de la moderna Audi fue desarrollado por los técnicos de Auto Unión sin que Volkswagen, la nueva propietaria, tuviera conocimiento de ello. Su gran baza fue la ligereza.

Tras el éxito del Audi 100, a primeros de los '70 llegaron los Audi 80 y 50 -precursores de los Volkswagen Passat y Polo- sentando las bases de lo que es y representa la marca Audi actualmente.

El Audi 80 (1973)

El Audi 80, posicionado un escalón por debajo del 100, era una berlina media y fue el primer Audi en llevarse el título de "Coche del Año en Europa" en 1973.

Alcanzó el millón de unidades fabricadas.



El Audi 80, segunda serie (1979) al desnudo

Audi 50 (1974)

Fruto de la crisis del petróleo de 1973, el Audi 50 fue el primer coche compacto fabricado en Alemania.



Pequeño, ligero, poco gastón, con potón trasero y, además, económico fueron sus credenciales para hacer historia. Fabricado en la factoría Volkswagen de Wolfsburg, se comercializó también como VW Polo.

NSU: la quinta marca de la de los cuatro aros

En 1969 Auto Unión se fusionó con NSU, la mayor fabricante de motocicletas de Alemania y pasó a denominarse Audi NSU Auto Union AG, con sede en Neckarsulm, la que fuera sede de NSU y cuya factoría Audi aún utiliza.

No obstante, en 1985 la empresa regresó a Ingolstadt, asumiendo la actual denominación de Audi AG, lo que supuso la desaparición de la marca NSU.

En su etapa como empresa independiente, NSU fabricó extravagantes turismos como el futurista NSU Ro 80, que incorporaba soluciones tan innovadoras como el motor rotativo diseñado por el ingeniero Félix Wankel o un diseño rompedor.

En 1968 el Ro 80 se coronó "Coche del Año en Europa" y estuvo en producción hasta 1977. La complejidad técnica y de funcionamiento del motor rotativo sentenciaron su futuro.



El "extraño" NSU Ro 80, con motor Wankel



El ingeniero Félix Wankel, creador del motor rotativo

Los años 80: La "Era Quattro" entra en acción



El Audi Quattro (1980)

El primer turismo dotado de tracción total permanente. Sus 200 cv y su motor pentacilíndrico marcaron el camino de su gloriosa senda de triunfos deportivos y posicionaron a Audi como una auténtica marca "premium"

Los primeros años de la década de los '80 verán el nacimiento de un mito: las versiones "Quattro" que marcarán indeliblemente la imagen de marca de Audi como vanguardia del desarrollo tecnológico .

No es que la tracción a las cuatro ruedas fuera ninguna novedad. Su mérito fue haber creado un coche "de calle", el Audi Quattro, con ese tipo de tracción, superando así el concepto clásico de "todo terreno". El responsable no fue otro que el Dr. Ferdinand Piëch, nieto de Ferry Porsche y presidente, años más tarde, del Grupo Volkswagen.

La tecnología "Quattro" facilitó la conjunción de coches de corte deportivo, con elevadas potencias, capaces de desenvolverse perfectamente en el tráfico cotidiano.

Audi apostó por los rallies como escaparate para su nueva tecnología y se llevó el gato al agua. En 1982 se adjudicó el campeonato mundial de rallies como constructor. Un año después, logró el de pilotos y en 1984, ambos.

Tras el "Quattro" apareció el "monstruoso" S1, que ya hemos visto en la sección dedicada a la competición.

La tecnología Quattro, unida a la TDI diésel en competición, ha hecho de Audi una marca campeona en múltiples disciplinas.



El Audi Sport Quattro de 1983, el coche de producción más rápido de Alemania, 306 cv Alcanzaba los 250 km/h. Dotado con carrocería de kevlar y fibra de carbono, solamente se fabricaron 214 uds.

Audi: pasado, presente y futuro...



Y así, tras la "Era Quattro", llegaremos a la planta baja. En ella se rinde un homenaje al pasado, al presente y al futuro de Audi como marca automovilística puntera.



El Audi A5

Algunos de los más emblemáticos modelos de la historia de la marca de los cuatro aros encuentran aquí un perfecto escaparate. El centro de la sala lo ocupaba el Audi A5 más actual, como estandarte del presente, pero a mí, el coche que más me gustó fue el Horch 853 "Manuela" de 1937.



Horch 853 "Manuela" (1937)



El "Manuela" destila elegancia



Audi TT Coupé Show Car



DKW 3=6 Monza (1958)



Audi 100 Coupé S (1971)



Auto Union 1000 SP Coupé (1960)



Audi Fleet Shuttle Quattro (2013)

Un coche de película.

Este modelo, a escala 1:5, se creó especialmente para la película "El Juego de Ender", protagonizada por Harrison Ford, quien estampó su firma en esta misma maqueta.

Y así, de esta forma tan cinematográfica, pondremos fin a una visita francamente interesante, habiendo recorrido la agitada -y no muy conocida- historia de la marca Audi, no sin antes pasar por la inevitable tienda que hay al final de todo museo que se precie...



La tienda del Audi Museum Mobile

www.francisco-colet-viajesycaravaning.com
contacto@francisco-colet-viajesycaravaning.com