

échelle 1/43

#04000

disponible

07/2015

édition limitée 333 pcs.



Conception aérodynamique extrême

Révolutionnaire, la Schlörwagen est présentée lors d'un salon à l'IAA de Berlin en 1939.

C'est à l'Institut de la Recherche pour l'Aérodynamisme (AVA) à Göttinger en Allemagne qu'un ingénieur aérodynamicien allemand, Karl Schlör von Westhofen-Dirnstein (1911-1997) développa un drôle d'engin, que l'on croirait sorti d'un livre de science-fiction.

Son credo: réduire drastiquement la consommation en adaptant le concept d'une aile d'avion sur une carrosserie. Un rêve devenu réussite.

Son prototype, surnommé "l'œuf de Göttinger" s'appuyait sur le châssis de la Mercedes-Benz 170H. Grâce à sa forme très étudiée et à ses matériaux, sa consommation était de 20 à 40% plus basse que les autres modèles de sa génération. Son créateur annonçait une vitesse maximale augmentée de 30 à 40%.

La conception aérodynamique de cette voiture était telle, que même les roues étaient recouvertes par la carrosserie pour une meilleure pénétration de l'air.

Les fenêtres s'ouvraient entièrement en s'effaçant dans une carrosserie en aluminium.

Le bas de caisse, complètement scellé était d'une

grande importance pour obtenir ce résultat.

Contrairement à toutes les voitures économiques en énergie, postérieures à celle-ci, (expérimentales, records...) elle était la seule qui offrait un habitacle pour une famille de 7 personnes. Une berline extraordinaire, pour tous les jours, était née!

Grâce à son design si particulier (2.13 m de large tout de même), son coefficient de pénétration dans l'air (Cx) était de 0.186 la poussant facilement à 135 km/h pour 8l/100... Et nous étions en 1939!

Une nouvelle étude plus précise sur une réplique au 1/5è, effectuée en 2014 par les techniciens de Volkswagen, révèle un coefficient plus spectaculaire encore : 0.15 Cx. Depuis cette époque, les prototypes obtenant de meilleurs coefficients, n'offrent pas la même capacité de transport. Pour les berlins modernes, le Cx se situe plutôt entre 0.240 et 0.300.

Malheureusement, la Schlörwagen n'a jamais pu être produite en série. Pour deux raisons: la forme et... encore la forme.

- Son design si efficace par vent de face, la faisait réagir dangereusement au vent latéral et il faut le dire, à la qualité médiocre des routes de l'époque.

- Le public n'était pas encore prêt à accueillir

favorablement un design aussi révolutionnaire. Bien que reconnue pour sa grande précision technologique, elle souffrait d'une image étrange et "moche" pour cette époque.

Une troisième raison s'ajoute et pas des moindres: le timing! L'arrivée de la 2de guerre mondiale a signé son arrêt de mort. Le projet abouti sera finalement abandonné.

Après-guerre, Karl Schlör aura vainement tenté d'obtenir l'autorisation de reconstruire sa voiture.

Mais l'administration militaire britannique lui refusa. Le désespoir de Karl Schlör fut total lorsque, "l'œuf de Göttinger" fut totalement démantelé.

AutoCult GmbH

Äußere Further Straße 3
90530 Wendelstein
Allemagne

Tel. +49 / 9129 / 296 4280

Fax +49 / 9129 / 296 4281

info@autocult.de

www.autocult.de