



Fast alle Originale sind verschwunden



Nur dieser Auto Union Rennwagen überlebte im Westen im Deutschen Museum.

Rechts: Klaus Ridder, der Autor des Artikels als Student 1964.

In Museen und bei Oldtimer-Veranstaltungen sind sie zu sehen, die Auto Union Rennwagen aus Zwickau. Doch es ist nicht alles original.

Anlässlich einer Exkursion ins Deutsche Museum im Jahre 1964 erklärte uns unser Professor Nägel den wunderbaren 16-Zylinder-Auto Union Rennwagen aus der Vorkriegszeit. Der Rennwagen im Münchner Museum, damals noch ohne Verkleidung, galt jahrzehntelang als einziges noch existierendes Exemplar der Silberpfeile aus Zwickau. Fast unbeschadet hatte er den 2. Weltkrieg überstanden. Mittlerweile entdeckt man weitere Exemplare in den Museen von Zwickau und Ingolstadt und beim Goodwood

Revival 2012 waren sogar fünf Exemplare am Start, Originale waren das nicht.

Von 1934 bis zum Kriegsanfang 1939 war der Auto Union Rennwagen in 84 Rennen 42mal siegreich und erzielte 20 Weltrekorde. Konstrukteur der Rennwagen war Ferdinand Porsche, der für den Bau bereits 1931 einen Auftrag von den Wanderer Werken bekam. 1932 kam es zum Zusammenschluss der Firmen DKW, Wanderer, Audi und

Horch zur Auto Union. Vier Ringe bildeten seitdem das Emblem der „neuen“ Auto Union.

1934 wurde im Rennsport die neue 750 kg-Formel eingeführt: Die Rennwagen durften maximal 750 kg ohne Fahrer, Sprit, Öl, Wasser und Reifen wiegen. Ansonsten war fast alles freigestellt. Bis zur Einführung dieser neuen Rennformel waren die Italiener und Franzosen im internationalen Rennsport führend.

Sowohl Mercedes als auch Auto Union entwickelten nun neue Rennwagenkonzepte, wobei der Konstrukteur Porsche bei Auto Union auf Erfahrungen mit dem Benz-Tropfenwagen aus den Jahren 1924/1925 zurückgriff und einen Rennwagen mit Mittelmotor konzipierte; das Konzept blieb bis zum Ende der „Silberpfeilära“ gleich. Produziert wurden die Rennwagen im ehemaligen Fabrikgelände von Horch in Zwickau. Probefahrten fanden sowohl auf der Berliner AVUS als auch auf dem 400 km entfernten Nürburgring statt.

Ära »Silberpfeile«

Die „Silberpfeile“ von Auto Union und Mercedes bestimmten von 1934 bis zum Ende der 750 kg-Formel im Jahre 1937 das Geschehen auf den internationalen Rennstre-



FOTOS: RIDDER

cken, gefahren wurden sowohl Rundstreckenrennen, Bergrennen als auch Weltrekordfahrten. Weil der Transport der Rennwagen nach Übersee mit dem Schiff erfolgen musste, fanden die Rennen überwiegend in Europa statt. Diese Europameisterschaft lassen sich mit der heutigen F1-Weltmeisterschaft vergleichen.

Fahrerpersönlichkeiten aus dieser Zeit waren Hans Stuck, Rudolf Caracciola und der Italiener Tazio Nuvolari, später kamen Bernd Rosemeyer, Hermann Lang und H. P. Müller hinzu. Man fuhr mit Textilkappe, Overall in offenen Rennwagen ohne Überrollbügel auf unsicheren Rennpisten und Unfälle mit Todesfolge waren „normal“.

Rekordfahrten auf der A5

Bergrennen, beispielsweise am Großglockner in Österreich oder am Schauinsland bei Freiburg, waren populär. Man setzte hier Rennwagen mit Doppelbereifung am Heck ein. Zahlreiche Siege auf Auto Union fuhr hier der „Bergkönig“ Hans Stuck ein. Bekannt waren auch die Weltrekordfahrten anfangs auf der AVUS in Berlin, später auf der Autobahn bei Darmstadt (heute A5) sowie auf der speziell für Rekordfahrten gebauten Autobahn bei Dessau, ohne Brückenpfeiler und mit Fahrbahnen ohne Mittelstreifen.

Tragisch endete 1938 die Rekordfahrt für den Auto Union Rennstall: Supertalent Bernd Rosemeyer verunglückte tödlich bei dem Versuch, den wenige Stunden vorher von Rudolf Caracciola mit 432 km/h aufgestellten Weltrekord zu brechen. Auto Union zog sich daraufhin von weiteren Rekordfahrten zurück. Nach dem Tod von Bernd Rosemeyer hatte der Auto Union Rennstall „Fahrerprobleme“. Erst mit der Verpflichtung von Tazio Nuvolari kam wieder ein „Siegfahrer“ ins Team.

Nach Ausbruch des 2. Weltkrieges fand das letzte Rennen am 3. September 1939 in Belgrad statt. Der Rennbetrieb wurde eingestellt, die Auto Union Silberpfeile verstreut in Zwickau „untergestellt“. Fast alle Pläne der Auto Union

Rennwagen verbrannten bei einem Luftangriff auf Chemnitz.

1945/1946 gingen die Produktionsmaschinen der Auto Union samt Rennwagen als Reparationen nach Russland. Es soll Versuche gegeben haben, die Fahrzeuge wieder zum Laufen zu bringen, doch den Russen fehlte sowohl der richtige Sprit als auch das nötige Wissen. Im Westen „überlebte“ nur der Rennwagen, der ohne Verkleidung im Deutschen Museum in München ausgestellt war. Dieses Original bekam 1979 eine Verkleidung und wurde bei historischen Rennveranstaltungen eingesetzt. Er steht heute in der Verkehrsabteilung des Deutschen Museums an der Theresienwiese inmitten anderer Motorsportexponate.

Dem amerikanischen Ehepaar Karassik gelang es schließlich auf unbekanntem Wege, zwei Exemplare der Auto Union Rennwagen, darunter ein Exponat mit Stromlinienverkleidung, aus der UdSSR in den Westen zu bringen. Ein weiteres Exemplar, ein Bergrennwagen mit verkürztem Radstand, stand ab 1977 im Museum des Veteranenclubs in Estland und wurde von Audi zurückgekauft. Die Esten erhielten zudem eine originalgetreue Nachbildung. Dieser Rennwagen steht heute im Audi-Museum in Ingolstadt. Ein weiterer Wagen überlebte den 2. Weltkrieg in Prag und wurde 1974 nach Deutschland gebracht und später in Großbritannien restauriert.

Es gibt also lediglich fünf Originale! Mittlerweile tauchen bei historischen Rennveranstaltungen weitere Exemplare auf. Das aber sind Nachbildungen. Bei Christie's sollte beispielsweise 2010 ein Auto Union Typ C versteigert werden und wurde plötzlich von der Versteigerung zurückgezogen. Es sollte sich um das Exemplar handeln, mit dem H. P. Müller 1938 den GP von Frankreich in Reims gewann. ///

**»In 84 Rennen
42mal siegreich, dazu
20 Weltrekorde«**



Besser über den Berg:
Bei Bergrennen wurde oft eine Doppelbereifung eingesetzt

Klaus Ridder