
Heimgekehrt: Letzter Auto Union Silberpfeil Typ D Doppelkompressor wieder bei Audi

Veröffentlicht am: 10.08.2012, 10:03

Pressemitteilung von: **Audi AG // AUDI Deutschland**

Audi Tradition kauft zweiten Wagen der "Karassik-Restauration" zurück. Auto Union Typ D von 1939 jahrzehntelang in der UdSSR verschollen. Thomas Frank, Leiter der Audi Tradition: "Einer der emotionalsten Momente in der Historienarbeit der AUDI AG"

"Das ist einer der emotionalsten Momente in der Historienarbeit der AUDI AG - für uns hat sich eine Klammer geschlossen", betont Thomas Frank, Leiter Audi Tradition. Vor wenigen Wochen hat der Automobilhersteller einen der extrem raren Auto Union Silberpfeile zurückgekauft, die noch weitestgehend aus Originalteilen bestehen. Es handelt sich bei dem Auto Union Typ D Doppelkompressor aus dem Jahr 1939 um eines der beiden legendären "Karassik-Autos". Damit besitzt die AUDI AG nun drei von fünf Auto Union-Rennwagen, die sich auf Originalität berufen dürfen.

In den 1930er Jahren gründete sich der Mythos "Silberpfeile". Die deutschen Rennwagen der Auto Union und von Mercedes Benz betraten 1934 als völlig neuartige Motorsport-Fahrzeuge die internationale Rennszene und eroberten sie im Sturm: silberne Boliden in noch nie gesehenem Design, die aus der Zukunft zu kommen schienen. Vertraute Mercedes Benz Frontmotoren, setzte die Auto Union das Aggregat hinter den Fahrer - bis heute Standard in der Formel 1. Bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkrieges 1939 beherrschten die beiden Firmen die Grand Prix-Strecken Europas nach Belieben.

Die 16-Zylinder und 12-Zylinder-Rennwagen aus Zwickau und Stuttgart machten die Siege unter sich aus. Fahrer wie Bernd Rosemeyer, Tazio Nuvolari, Hans Stuck (Auto Union), Rudolf Caracciola, Manfred von Brauchitsch, Hermann Lang (Mercedes Benz) gelten bis in die aktuelle Motorsport-Welt hinein als Helden, weil sie sich ohne jegliche Sicherheitsstandards in Rennen bekämpften, in denen Geschwindigkeiten jenseits der 300 Stundenkilometer gefahren wurden. Auf der langen Geraden beim Avus-Rennen 1937 in Berlin schlug in Rosemeyers Wagen die Tachonadel bei 380 an.

Mit Ausbruch des Zweiten Weltkriegs endete die sogenannte Kompressor-Ära abrupt. Während Mercedes Benz nach dem totalen Zusammenbruch Deutschlands nahezu all seine Silberpfeile über den Krieg retten konnte, passierte bei der Auto Union das Gegenteil. Zwickau wurde von der sowjetischen Armee besetzt, die Auto Union aufgelöst, die Fabriken stillgelegt. In diesem Zusammenhang fanden die russischen Besatzer die Auto Union Silberpfeile in der oberirdischen Halle eines Bergwerks. Die Wagen wurden als Reparationsleistung in die ehemalige UdSSR abtransportiert, wo sich in dem Riesenreich die Spuren verloren.

Die großen Zeugen der Motorsportgeschichte der Auto Union AG galten für die 1949 in Ingolstadt neugegründete Auto Union GmbH (die heutige AUDI AG) als unwiederbringlich verloren. Der "Kalte Krieg" hatte längst begonnen, der Eisener Vorhang war dicht verschlossen. Übrig blieb nur noch ein Auto Union Typ C, der noch vor dem Zweiten Weltkrieg dem Deutschen Museum in München geschenkt und dann bei den Bombenangriffen auf München beschädigt wurde.

Ende der 1970er Jahre tauchten die ersten Gerüchte über die Existenz eines als längst verschollen geglaubten Auto Union-Rennwagens irgendwo in den Weiten der damaligen Sowjetunion auf. Paul Karassik, ein amerikanischer Sammler von hochwertigen Oldtimern, machte sich mit seiner Frau

Barbara, die aus Deutschland stammte, auf die Suche. Karassik war als kleiner Junge Zuschauer beim letzten Großen Preis vor dem Zweiten Weltkrieg in Belgrad - ein Erlebnis, das ihn nie wieder losließ. In die USA ausgewandert und zu Vermögen gekommen, kam ihm zugute, dass er aus einer weißrussischen Familie stammte, in Serbien aufgewachsen war und fließend russisch sprach. Mehr als zehn Jahre benötigte er, um nach zahlreichen Reisen in die UdSSR die Reste von zwei zerlegten Auto Union-Rennwagen in Russland und in der Ukraine ausfindig zu machen und mit viel Verhandlungsgeschick zu erwerben.

In mehreren abenteuerlichen Reisen, zum Teil mit einem Lieferwagen, gelang es ihm schließlich, die Teile eigenhändig durch den Eisernen Vorhang nach Westeuropa zu bringen, von wo die Motoren, Fahrgestelle, Achsen und Getriebe nach Florida ausgeflogen wurden. Im Herbst 1990 nahm Paul Karassik erste Kontakte zu Fachleuten auf, so auch im Mai 1991 zur Traditionsabteilung der AUDI AG, die im Folgenden als Berater bei der Restaurierung tätig war. Den Wiederaufbau der Rennwagen legten die Karassiks in die Hände der englischen Firma Crosthwaite & Gardiner, die bereits umfängliche Kenntnisse in der Restaurierung von historischen Rennfahrzeugen besaß.

Nach eingehender Sichtung der Rennwagenteile wurde entschieden, einen Typ D Rennwagen mit Einfachkompressor in der Ausführung von 1938 und einen Typ D Rennwagen in der 1939er Version mit Doppelkompressor aufzubauen. In beiden Fällen mussten die Karosserien komplett nachgebaut werden, da keine Karosserieteile überlebt hatten. Rod Jolley Coachbuilding fertigte die Karosserien in England neu an. Im August 1993 konnte der erste der beiden Rennwagen, die Ausführung von 1938, fertiggestellt werden. Ein Jahr später war auch der Doppelkompressorwagen von 1939 "ready for roll-out". Mit Unterstützung von Audi wurden beide Rennwagen erstmals nach 1939 wieder an den Start geschoben: anlässlich der Eifel Klassik am 1. Oktober 1994 auf dem Nürburgring.

In den darauf folgenden Jahren durfte Audi den 1938er Rennwagen ob der Unterstützung beim Wiederaufbau für Ausstellungszwecke nutzen, während der Doppelkompressorwagen von 1939 nach Florida zurückkehrte. Im Juli 1998 erfolgte der Ankauf des 1938er Rennwagens durch die AUDI AG. Im Frühjahr 2000 veräußerte Paul Karassik das zweite Auto an einen privaten Sammler, nachdem sein Traum, diesen Auto Union Rennwagen 60 Jahre nach dem letzten Grand-Prix 1999 noch einmal in Belgrad fahren zu lassen, wegen des Balkankriegs vereitelt wurde.

Mit dem Kauf des Doppelkompressor Typ D besitzt die AUDI AG nun alle drei Auto Union-Rennwagen, die aus der ehemaligen UdSSR wieder zurückkamen. Thomas Frank, Leiter Audi Tradition ist begeistert: "Noch vor 20 Jahren konnte man davon nicht mal träumen." Neben den beiden "Karassik-Autos" ist dies der berühmte Bergrennwagen von Hans Stuck, Auto Union Typ C/D, der bis kurz nach der Wende im Automuseum Riga in Lettland stand und heute eines der herausragendsten Exponate des Audi Museum Mobile in Ingolstadt darstellt. Dort sollen auch die Auto Union Typ D langfristig ihre Heimat finden. Vorher sieht die Neuerwerbung aber dem großen Auftritt entgegen. Beim Goodwood Revival in England vom 14. bis 16. September werden die nach 67 Jahren aus der ehemaligen Sowjetunion zu Audi heimgekehrten und 1994 erstmals gezeigten Auto Union Typ D-Rennwagen wieder einträchtig nebeneinander stehen.

Pressekontakt

AUDI Deutschland
Audi Media Services

Audi AG

Auto-Union-Straße 1
85045 Ingolstadt , Deutschland

Telefon: +49 (0)841 89-0
E-Mail: kundenbetreuung@audi.de
Website: www.audi.de

Firmenportrait

Audi steht für sportliche Fahrzeuge, hochwertige Verarbeitung und progressives Design - für "Vorsprung durch Technik". Die hohe Innovationskraft ist auch einer der Erfolgsfaktoren des Unternehmens: So hat Audi mit der Allradtechnologie "quattro", dem TDI-Motor und dem Leichtbau mit Aluminiumrahmen "Audi Space-Frame" weltweit Automobilgeschichte geschrieben.

Seit den 90er Jahren ist die AUDI AG stetig auf Erfolgskurs. Heute arbeiten an den deutschen Standorten Ingolstadt und Neckarsulm 46.500 Mitarbeiter und weltweit rund 58.000 Mitarbeiter daran, international bei Innovation und Qualität Maßstäbe zu setzen. Dabei ist es gerade die Motivation, das Engagement und die Begeisterung der Mitarbeiter für die Marke Audi mit ihren Produkten, die diese Erfolge möglich machen.

Die Erfolgsgeschichte der AUDI AG begann 1949 als Auto Union GmbH in Ingolstadt, dem heutigen Hauptsitz in der Donauebene. Auf dem etwa 200 Hektar großen Firmengelände befindet sich die Konzernleitung, die Technische Entwicklung und die Hauptverwaltung. Der Schwerpunkt liegt hier natürlich in der Produktion von Automobilen, die weltweit erfolgreich sind - und richtungsweisend in Sachen Sicherheit, Komfort, Design, Leistung und Umweltschutz. Ein Führungsanspruch, der sich auch in der Fertigung zeigt: modernste Produktionsanlagen und eine ausgeklügelte Umwelttechnologie. In Ingolstadt laufen die Modelle Audi A3, A4, A4 Avant, der Sportmodelle S3, S4 und S4 Avant vom Band. Der Audi TT wird in Zusammenarbeit mit dem Hungaria Motor Kft gefertigt. 1999 waren hier rund 28.400 Mitarbeiter beschäftigt.

Wichtiger Hinweis:

Für diese Pressemitteilung sowie das Bild- und Tonmaterial ist allein der jeweils angegebene Herausgeber verantwortlich. In der Regel ist dieser der Urheber der Presstexte sowie der angehängten Bild und Informationsmaterialien. Das TRENDKRAFT-Presseportal ist für den Inhalt dieser Pressemitteilung nicht verantwortlich und übernimmt keine Haftung für die Korrektheit oder Vollständigkeit der dargestellten Meldung. Die Nutzung von hier archivierten Informationen zur Eigeninformation und redaktionellen Weiterverarbeitung ist in der Regel kostenfrei. Vor der Weiterverwendung sollten Sie allerdings urheberrechtliche Fragen mit dem angegebenen Herausgeber klären. Eine systematische Speicherung dieser Daten sowie die Verwendung auch von Teilen dieses Datenbankwerks sind nur mit schriftlicher Einwilligung durch das TRENDKRAFT-Presseportal gestattet.

Des Weiteren beachten Sie bitte unseren Haftungsausschluss unter: www.trendkraft.de/haftungsausschluss