

Gianni Cancellieri Cesare De Agostini Martin Schröder

AUTO UNION

Die großen Rennen 1934-39

AUTO UNION Die großen Rennen 1934-39

S&W

S&W



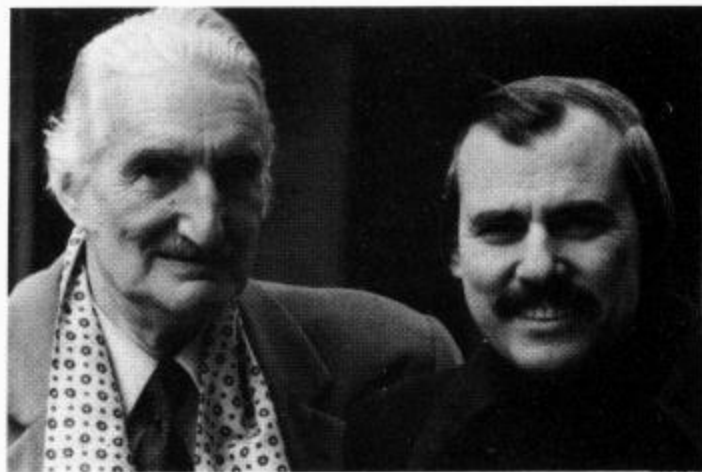
So unerklärlich es erscheinen mag, die Renngeschichte der AUTO UNION 1934 - 39 wurde bisher noch nicht geschrieben.

Dennoch ist diese Tatsache leicht zu erklären: die Lage der Herstellerwerke und der Rennabteilung auf dem Gebiet der heutigen DDR, das Firmenarchiv — soweit vorhanden — nicht zugänglich, die Grand Prix Wagen verschollen, jedenfalls bis zum Erscheinen dieses Buches, das — glücklicher Zufall — mit der Vorstellung des bis dahin einzigen fahrenden AUTO UNION Grand Prix Wagens Ende 1979 zusammenfiel.

Dieses Buch schließt eine Lücke in der Geschichte des Rennsports der dreißiger Jahre. Die Autoren haben die wenigen noch lebenden Beteiligten dieser Ereignisse aufgesucht und befragt; sie haben außerdem hunderte von Unterlagen und bibliographischen Quellen gesichtet und zu einem informativen und spannenden Tatsachenbericht verarbeitet. Das Bildmaterial enthält viele bisher unveröffentlichte Photos und Faksimilewiedergaben. Das Buch bietet einen einzigartigen Querschnitt der Epoche mit ihren Illusionen und Dramen: die Revalitäten der Fahrer und der Werksmannschaften; die harten Herausforderungen der Talente und der technisch gegensätzlichen Konzepte; die Jagd nach Höchstgeschwindigkeitsrekorden; das Eingehen von Risiken bis zur äußersten Grenze und darüber hinaus; die schimmernde und « dröhnende » Welt der Autodrome in drei Kontinenten; die Siege, die Niederlagen, die politischen Hintergründe, Abenteuerdrang, Ruhm und Tod vor der Kulisse eines bereits zum Unheil verurteilten Europa.

In der faszinierenden Geschichte des Rennsports bilden die sechs Jahre vor dem 2. Weltkrieg eines der fesselndsten Kapitel.

Die AUTO UNION — ein Neuling der Automobilwelt — entstanden aus dem Zusammenschluß der sächsischen Firmen Audi, DKW, Horch und Wanderer, die sich in den Jahren 1928 bis 1932 unter dem Markenzeichen der vier Ringe vereinigt hatten, um die Weltwirtschaftskrise zu überstehen. Um den neuen Namen auf den Märkten der Welt bekanntzumachen, entscheidet sich die junge AUTO UNION zur Teilnahme am Grand Prix Sport. Sie übernimmt den von Ferdinand Porsche konstruierten Grand Prix Wagen und wird damit der einzige ernstzunehmende Gegner für Mercedes. Die AUTO UNION gewinnt etwa die Hälfte der Rennen, an denen sie sich beteiligt. Dann unterbricht der Krieg alle Aktivitäten. Die ruhmreiche Renngeschichte der AUTO UNION bleibt den Jahren 1934 bis 1939 vorbehalten, die ihre Geburt sahen, ihren Aufstieg und ihr Ende — ohne Verfall. Der Krieg hatte bereits begonnen, als am 3. September 1939 die AUTO UNION in Belgrad das letzte Rennen gewann. Das « letzte », weil nach jenem Tag die Rennen nie mehr dieselben sein sollten.



GIANNI CANCELLIERI (auf dem Photo rechts mit Robert Eberan von Eberhorst), 46 Jahre alt, Journalist. Verantwortlicher Motorredakteur bei der Mailänder Tageszeitung « La Gazzetta dello Sport ». Vorher tätig für « La Gazzetta di Mantova », « Il Resto del Carlino », « Autosprint », « Auto-Mark3 » sowie als Chefredakteur der Fachzeitschrift « Automondo ».



CESARE DE AGOSTINI (auf dem Photo mit Frau Elly Rosemeyer-Beinhorn), 39 Jahre alt, Journalist. Redakteur der Tageszeitung « La Gazzetta di Mantova » und Mitarbeiter zahlreicher Zeitschriften. Autor der Bücher « Antonio e Alberto Ascari » Verlag L'Editrice dell'Automobile, Rom 1968 (in der Endauswahl des Premio Bancarella Sport 1969), « Anime e Motori », CITEM Mantua, 1969, « L'antileggenda di Nuvolari », Verlag Sperling & Kupferl, Mailand, 1972.



MARTIN SCHRÖDER, 44 Jahre alt, hat eins der größten AUTO UNION Archive zusammengetragen; außerdem war er maßgeblich an der Restauration des 12-Zylinder Typs D beteiligt. Schröder hat eine breit angelegte Dokumentation über die Wiederentdeckung des 12-Zylinders geschrieben, die 1979 von der internationalen Motor Presse veröffentlicht wurde. Mit Hilfe bisher unveröffentlichter Dokumente aus diesem Archiv konnte die deutsche Ausgabe wesentlich erweitert und historisch belegt werden.

Corrigenda zu „AUTO UNION – Die großen Rennen 1934 – 39“

Seite 16,	Bildtext links oben:	Franz-Xaver Reimspieß
Seite 27,	linke Spalte, Zeile 15:	... Molybdän ...
Seite 37,	linke Spalte, Zeile 14:	... in denen er ...
Seite 42,	Bildtext oben links, letzter Satz:	... auf dem Bild vertreten durch das Vorstandsmitglied Claus-Detlev von Oertzen.
Seite 48,	rechte Spalte, Zeile 14:	<i>... daß sowohl die Geschäftsleitung der AUTO UNION als auch ich diese Tatsache sehr bedauern.</i>
Seite 67,	rechte Spalte, Zeile 3:	... Nuvolari ganz rechts an der Boxen- seite, Rosemeyer in der Mitte, von Brau- chitsch ganz links. „Noch eine Minute bis zum Start.“ Die Motoren werden angeworfen; ohrenbetäubender Lärm zwischen Tribüne und Zeitnehmerhaus.
Seite 71,	Bildtext rechts unten:	... Dreyfus (Nr.26), Caracciola (Nr. 12), Stuck (Nr. 2) ...
Seite 93,	linke Spalte, Zeile 15:	... können ...
Seite 94,	rechte Spalte, letzter Absatz, Zeile 2:	... stürmischen ...
Seite 106,	Bildtext Mitte links:	Rosemeyer
Seite 117,	linke Spalte, letzter Absatz:	Die eine liegt in der Stellung Rosemeyers innerhalb der Rennabteilung. Diese ist so überragend, daß der verantwortliche Rennleiter zaghaft vorschlägt: ...
Seite 128,	linke Spalte, letzter Absatz:	Die personelle Besetzung war mit 220 Mit- arbeitern bei Mercedes und weniger als 100 bei AUTO UNION sehr ungleich.
Seite 132,	rechte Spalte, Zeile 19:	... begrüßt ...
Seite 147,	Bildtext unten rechts:	Hans Stuck fuhr auch Rekorde auf dem Wasser ...
Seite 148,	Bildtext, letztes Wort:	... bezeichnet.
Seite 153,	2. Bildtext, letzte Zeile:	(Text

**Gianni Cancellieri
Cesare De Agostini
Martin Schröder**

AUTO UNION

Die großen Rennen 1934-39

S&W

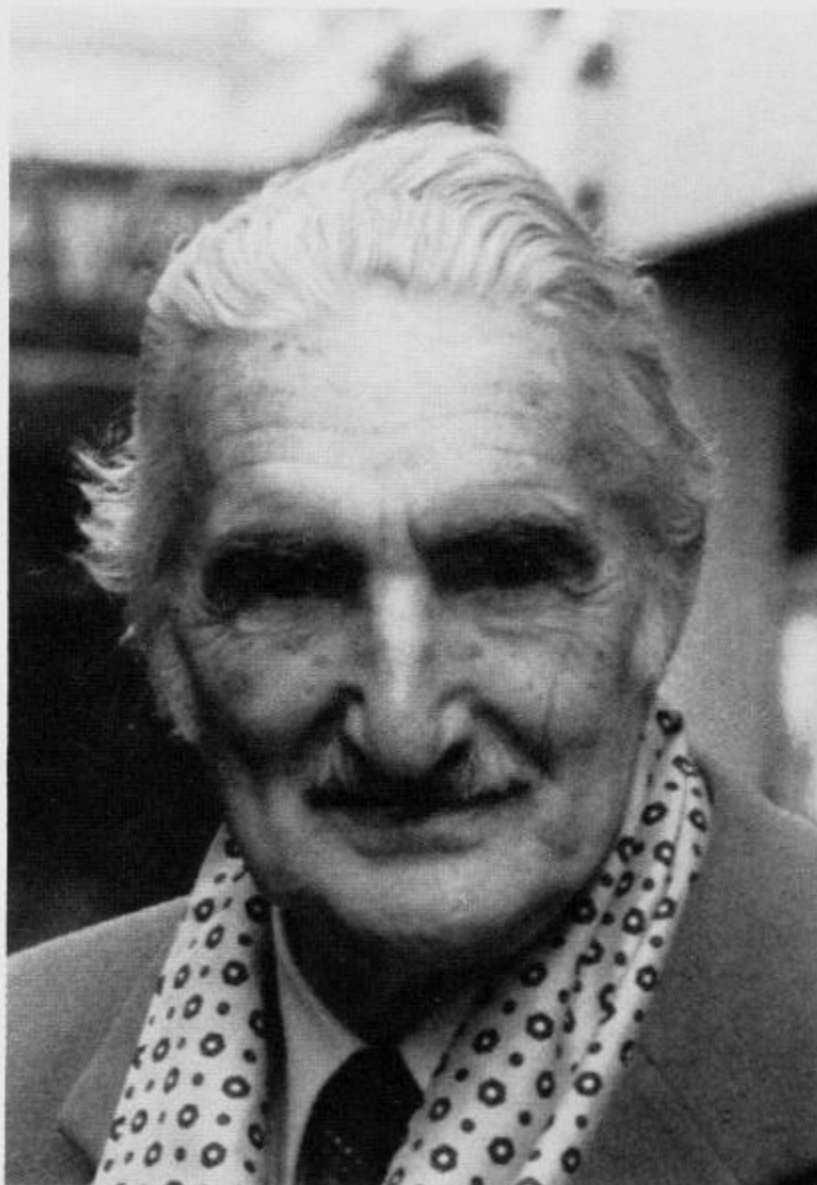
Geleitwort

Der Motorrennsport ist so alt wie das Automobil selbst und hat – obwohl voreiligerweise häufig schon totgesagt – bis heute nichts von seiner Faszination eingebüßt. Das gilt insbesondere für den klassischen "Formel 1 Grand Prix Sport", der immer noch die größten Zuschauermengen anzieht und das meiste Geld kostet, den Siegern aber auch den größten Ruhm und das meiste Geld einbringt.

Der Grand Prix Rennwagenbau mußte immer schon nach den Formelbestimmungen und der Geschwindigkeitshöchstleistung zuliebe eigene Wege gehen und hat längst aufgehört, Lehrmeister und Schrittmacher für den Bau von Gebrauchsautomobilen zu sein. Der Kampf um die Hundertstelsekunden,

stets hart an der Grenze des physikalisch Möglichen, wird Runde für Runde in jeder einzelnen Beschleunigungsphase, in jeder Kurve, auf jeder Höchstgeschwindigkeitsstrecke und bei jedem einzelnen Bremsvorgang aufs Neue gewonnen oder verloren. Das ausgewogene Gleichgewicht in der Erfüllung oft widerstreitender Anforderungen an die Konstruktion und natürlich die absolute Zuverlässigkeit entscheidet seit eh und je über Sieg oder Niederlage. Bei dem ausgeglichenen Können der heutigen Grand Prix Spitzenfahrer – und ihrer gleichen Risikofreudigkeit – rückt die technische Vollendung des Rennwagens nun stärker denn je in den Blickpunkt. Nachdem die Technik immer aus den Erfahrungen der Vergangenheit lernt, gilt dieses Interesse nicht nur den heutigen, sondern auch den Rennwagen

ROBERT EBERAN VON EBERHORST, geboren am. 4 April 1902 in Wien, promovierte 1927 zum Dr. Ing. und begann seine wissenschaftliche Laufbahn als Assistent an der Technischen Hochschule Dresden. Nebenher war er aktiver Motorsportler und gewann einige Bergrennen. Von 1933 bis 1937 arbeitete er in der Rennabteilung der AUTO UNION als Leiter der Motorenforschung und -entwicklung. 1938 — als der Vertrag mit Ferdinand Porsche ausgelaufen war — übernahm er dessen Position als Konstrukteur und entwarf den AUTO UNION Typ D. Gleichzeitig überwachte er dessen Bau und Entwicklung. 1940 kehrte er zu seiner Lehrtätigkeit an der Technischen Hochschule Dresden zurück. Nach Kriegsende nahm er eine beratende Position für das im österreichischen Gmünd wiedererstandene Porsche Büro ein und war an der Entwicklung des Cisitalia Grand Prix Wagens beteiligt. Von 1949 bis 1953 war Eberan von Eberhorst Entwicklungschef der englischen Rennwagenfirma ERA. 1953 kehrte er nach Deutschland zurück und wurde technischer Leiter bei der wiedererstandenen AUTO UNION. Er verließ diese 1957, um sich ausschließlich der Lehrtätigkeit zu widmen. 1957 bis 1960 war er Direktor des Sektors Motorenkonstruktion am Batelle Institut Frankfurt. Von dort kehrte er in seine Heimatstadt Wien zurück und wurde zum Dekan der Fakultät für Ingenieurwesen berufen. Noch heute leitet Professor Eberan von Eberhorst das Institut für Maschinenbau an der Technischen Universität Wien.



vergangener Epochen, von denen eine der glanzvollsten die Zeit von 1934 bis zum zweiten Weltkrieg war.

Die Geschichte der Auto Union beginnt 1932 mit der Fusion der damals schon renommierten Firmen Audi, DKW, Horch und Wanderer. Es war ein kühnes Unterfangen der Auto Union, als Neuling in Wettbewerb zu treten mit an Renntradition so reichen Firmen wie Alfa Romeo, Bugatti, Maserati und Mercedes. Die junge Auto Union war deshalb gut beraten, sich beim Rennwagenbau der Mitarbeit des damals schon weltberühmten Konstrukteurs Ferdinand Porsche und seines bewährten Mitarbeiter-Stabes zu versichern. Die große Zeit eines Stuck, Rosemeyer, Müller und des unvergessenen Altmeisters des Lenkrades, Tazio Nuvolari, auf den Auto Union Silberpfeilen werden in dem

vorliegenden Buch von Cancellieri-De Agostini-Schröder in hervorragender Weise gewürdigt und erstehen zu neuem Leben. Mit beispiellosem Enthusiasmus, persönlichem Einsatz und mit wissenschaftlicher Akribie haben die Autoren den spärlichen Quellen aus dieser Aera nachgespürt, wofür ihnen größter Dank der Fachwelt aber auch der motorsportbegeisterten Jugend gebührt.

Als einer der Auto Union-Mitarbeiter, welcher diese Zeit miterleben und mitgestalten durfte, wünsche ich dem Buch, das eine Lücke schließt und ein wertvolles Stück Technikgeschichte darstellt und den Heroen des Motorsports ein Denkmal setzt, den gebührenden Erfolg. Es sollte vor allem auch durch eine Übersetzung Interessenten in der deutschsprachigen Motorsportwelt erschlossen werden.

**ROBERT
EBERAN-EBERHORST**
Wien, März 1979

Inhalt

- 11 Vier Ringe und eine Idee
 AUTO UNION und Porsche**
- 27 Der futuristische P-Wagen**
- 37 Rendezvous mit der Geschichte**
- 51 Ein Stern geht auf**
- 63 Kampf der Titanen**
- 85 Ein neuer Gegner**
- 101 Zwischen Ruhm und Tod**
- 119 Jetzt kommt Nuvolari**
- 141 Das Ende einer Epoche**
- 151 Von gestern bis heute**
- 165 Anhang**

Besonderer Dank der Autoren gilt
Alfred Dannfeld, Helmut Kugel und
Carlo Villanova, durch deren
tatkraftige Hilfe dieses Buch
ermöglicht wurde.

Für Elly Rosemeyer-Beinhorn



Vier Ringe und eine Idee

AUTO UNION und Porsche

Mai 1933: Abend für Abend rief Ferdinand Porsche von Stuttgart aus in Zwickau an, um sich über den Fortgang der Arbeiten am P-Wagen (P = Porsche) berichten zu lassen. Die Verwirklichung seiner Konstruktion hatte Anfang Mai im Horch-Werk begonnen und machte während des Sommers große Fortschritte.

In der unglaublich kurzen Zeit von nur drei Monaten war der gewaltige 16-Zylindermotor fertiggestellt worden. Allerdings nicht ganz, denn als er am 13. August 1933 erstmals angelassen wurde, fehlten ihm noch die Auspuffkrümmer. So donnerte er bei seinem ersten Probelauf feuerspeiend zwei Stunden lang. Dann mußte er abgestellt werden: die Luft im Prüfraum konnte nicht mehr geatmet werden.

Kurz danach, während der ersten Versuche auf der Motorbremse, konnten bereits fast 200 PS abgelesen werden. Ferdinand Porsche zeigte sich in seinen Telefongesprächen mit Walb und Eberan hochzufrieden.

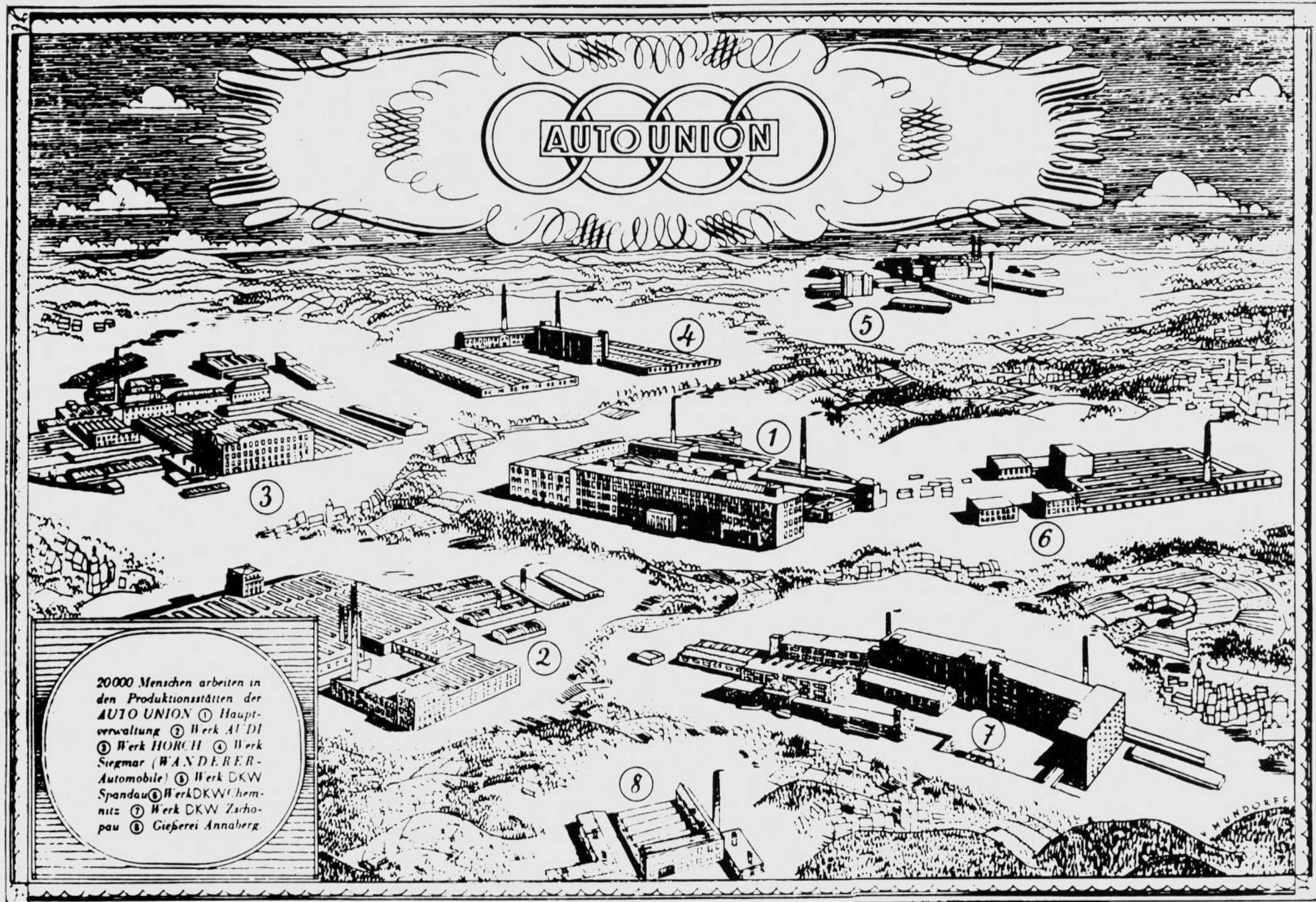
Nach 32 Jahren erfolgreicher Tätigkeit im Dienst der Automobilfirmen Lohner & Co, Austro-Daimler, Daimler, Daimler-Benz und Steyr hatte sich der geniale Konstrukteur böhmischer Abstammung — geboren am 3. September 1875 — trotz der herrschenden großen Wirtschaftskrise am 1. Dezember 1930 selbständig gemacht. Zusammen mit seinem Schwiegersohn Anton Piëch (einem Rechtsanwalt aus Wien, der

seine Tochter Louise geheiratet hatte) und dem Finanzier und ehemaligen Rennfahrer Adolf Rosenberger gründete er die « Dr. Ing. h.c. Ferdinand Porsche GmbH, Konstruktionsbüro für Motoren- und Fahrzeugbau » mit Sitz in Stuttgart, Kronenstr. 14. Zweck des Unternehmens war die Konstruktion von Fahrzeugteilen und kompletten Fahrzeugen für interessierte Auftraggeber aus der Automobilindustrie. Das « Büro » umfaßte zunächst neun Ingenieure und Techniker: Ferdinand und Ferry Porsche, Chefkonstrukteur Karl Rabe und die sechs Bereichsspezialisten Karl Fröhlich (Getriebe), Josef Kales (Motoren), Erwin Kommenda (Karosserie), Josef Mickl (Aerodynamik), Franz-Xaver Reimspieß (Motoren und allgemeine Technik) und Josef Zahradnik (Fahrgestell). Hinzuzufügen ist noch der Name von Josef Goldinger als « Mädchen für alles », Fahrer Ferdinand Porsches, der ihn schon vor 1910 als « Fahrmeister » bei Austro-Daimler eingesetzt hatte.

Der erste wichtige Kunde des Porsche-Büros waren die Wanderer-Werke aus Chemnitz mit dem Auftrag zur Konstruktion eines neuen 2-Liter Mittelklassewagens sowie je eines 6- und 8-Zylindermotors.

Wanderer sollte zwei Jahre später der « vierte Ring » des Markenzeichens jenes sächsischen Automobilkonzerns werden, der in kurzer Zeit Weltruhm erreichte: AUTO UNION.

Ferdinand Porsche an einem Zeichenbrett des « Büros », das er 1930 in Stuttgart für die « Konstruktion für Motoren- und Fahrzeugbau » gegründet hatte. Neben ihm, im weißen Kittel, Josef Kales, verantwortlich für Motoren-Konstruktion.



Schematische Darstellung der Werke der AUTO UNION

- 1) Hauptverwaltung der Firmengruppe in Chemnitz
- 2) Audi-Werk Zwickau
- 3) Horch-Werk Zwickau
- 4) Wanderer-Werk Siegmarsburg
- 5) DKW-Werk Spandau
- 6) DKW-Werk Chemnitz
- 7) DKW-Werk Zschopau
- 8) Gießerei Annaberg

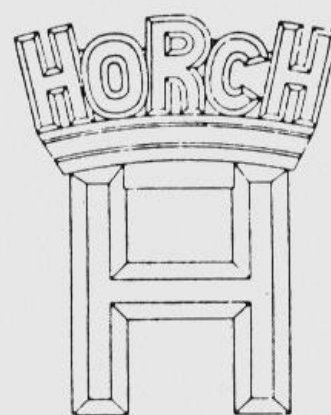
Begonnen hatte das Zusammenfügen der Ringe im Jahr 1928 mit der Übernahme der AUDI-Werke aus Zwickau durch die J.S. Rasmussen AG aus Zschopau, Hersteller der DKW-Motorräder und -Automobile.

Im August 1932 kam zu diesen beiden Unternehmen das Horch-Werk hinzu, ebenfalls aus Zwickau und wie AUDI von August Horch gegründet. Mit dem schon erwähnten Beitritt der Wanderer-Werke waren die vier Ringe komplett und die AUTO UNION geboren. Jene Marke, unter deren Bezeichnung seltsamerweise nur die Rennwagen fi-

gurierten. Kein Personenwagen der Vorkriegszeit wurde als AUTO UNION angeboten! Sie hießen weiterhin Audi, DKW, Horch oder Wanderer. (Erst nach dem Krieg hat DKW den Namen AUTO UNION in die Typenbezeichnung aufgenommen.)

Zurück ins Jahr 1932. Damals beschäftigten Porsche hauptsächlich zwei sehr unterschiedliche Projekte, die seine konstruktiven Fähigkeiten aufs äußerste herausforderten und deren Verwirklichung ihm Weltruhm einbrachte: der Volkswagen und ein Grand Prix Wagen nach der neu beschlossenen

Die Markenzeichen der vier sächsischen Unternehmen, aus deren Zusammenschluß im Jahr 1932 die AUTO UNION entstand: Audi, DKW, Horch, Wanderer



750 kg Formel. Das Grundkonzept für den Volkswagen legte Porsche mit seinen Mitarbeitern Ende September 1931 so fest: der Typ 12 — als « Volksauto » von Zündapp in Auftrag gegeben — sollte preiswert, robust, langlebig sein und geringe Betriebskosten haben. Zentralrohrrahmen, luftgekühlter Heckmotor, Einzelradaufhängung und aerodynamisch durchgebildete Karosserie steckten den technischen Rahmen ab.

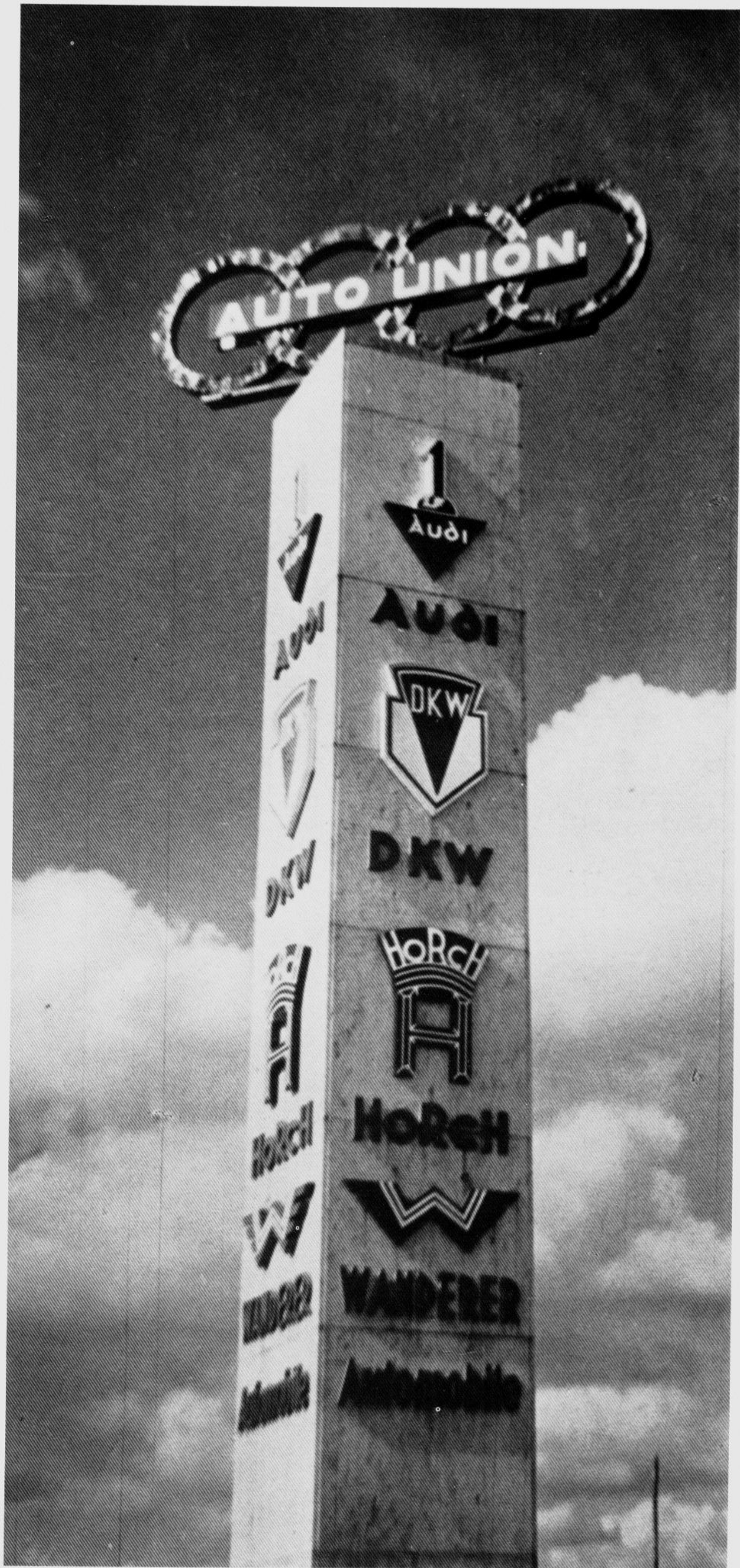
Doch der Typ 12 für Zündapp war seiner Zeit ebenso weit voraus wie der für NSU in drei Exemplaren gebaute Typ 32. Keines von beiden Projekten wurde in die Serie übernommen.

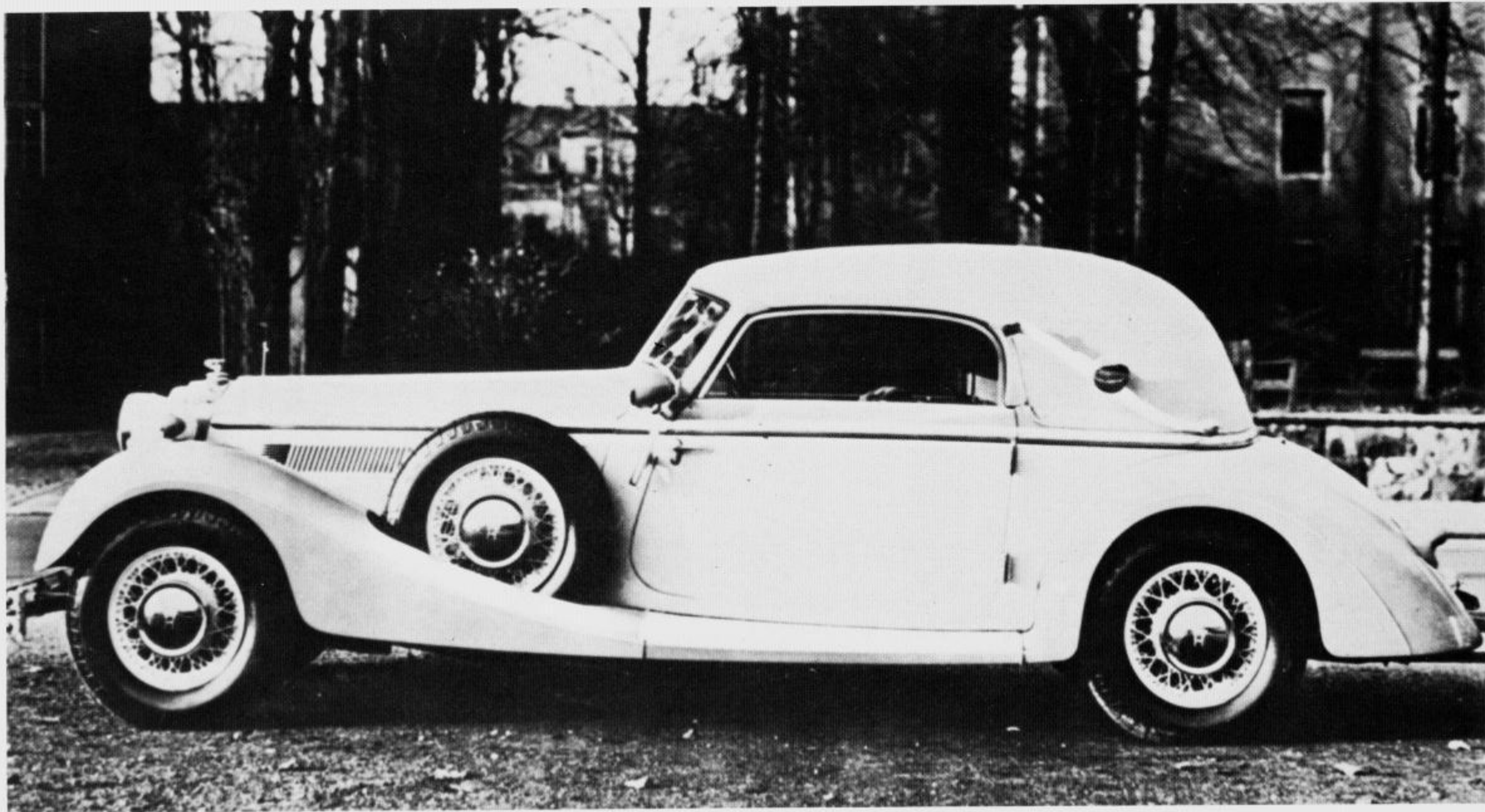
Nach der Rückkehr von seiner großen Reise durch die Sowjetunion begann sich Porsche wieder mit seiner geheimen Lieblingsidee — Konstruktion und Bau eines Grand Prix Wagens — zu befassen. Von seinen persönlichen Erlebnissen als Fahrer erinnerte er sich gern seines Sieges in der « Prinz-Heinrich-Fahrt » 1910 am Steuer eines Austro-Daimlers, des ersten von ihm selbst konstruierten Wagens mit einer nach aerodynamischen Gesichtspunkten gezeichneten Karosserie.

Bedeutend reicher an Erfolgen ist jedoch sein Lebenslauf als Konstrukteur. Es sei hier nur auf die in den Jahren von 1923 - 1928 für die Daimler-Motoren-Gesellschaft und die Daimler-Benz AG (Fusion Daimler und Benz 1926) ausgeführten Entwürfe hingewiesen, aus denen die berühmtesten deutschen Wagen jener Epoche hervorgegangen sind. Zunächst hatte Porsche die Konstruktion des 4-Zylinder 2 ltr. Mercedes Rennwagens mit Kompressor zu Ende geführt, der unter Werner die Targa Florio 1924 gewann. Er hatte die für die damalige Zeit sensationelle Literleistung von 66 PS. Mit einer verbesserten Ausführung dieses Wagens mit leistungstärkerem 8-Zylindermotor erzielte Rudolf Caracciola im Jahre 1926 den ersten seiner sechs Siege im Großen Preis von Deutschland.

Der größte konstruktive Wurf gelang Porsche, dem die TH Stuttgart inzwischen den Dokortitel ehrenhalber verliehen hatte, 1927 mit dem Mercedes S. Der Sieg im Nürburgring-Eröffnungsrennen war der Beginn einer beispiel-

Die berühmte AUTO UNION-Säule am Nürburgring mit den Firmenzeichen und den Namen der « Vier Ringe ».





Horch Typ 853, einer der repräsentativsten Wagen der Zeit, gebaut von 1937 bis 1939. 8-Zylinder Reihomotor, 5 ltr. Hubraum, obenliegende Nockenwelle, 120 PS.

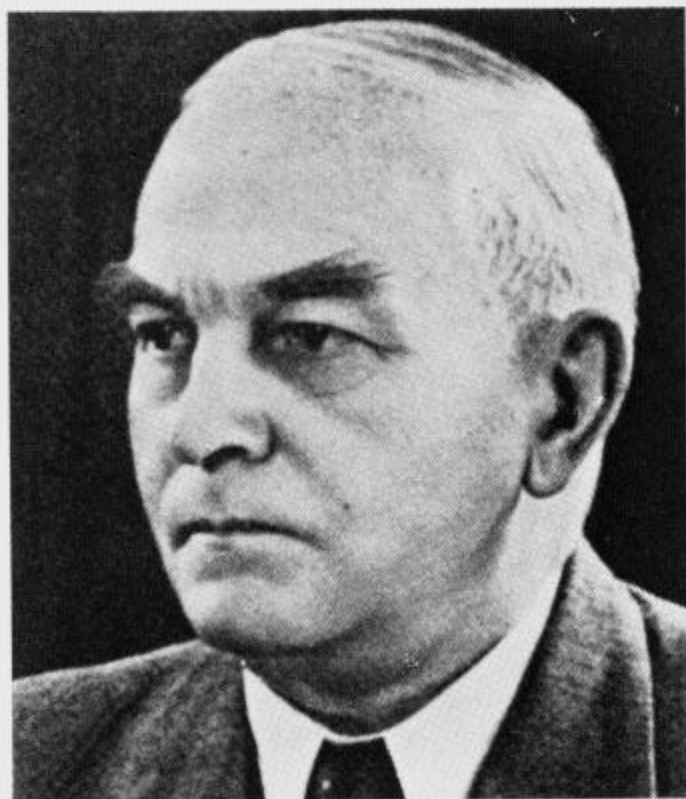
Links: Richard Bruhn, Förderer und Gründer der AUTO UNION und ihr Generaldirektor von Anbeginn bis Kriegsende. Rechts: William Werner, Ingenieur amerikanischer Abstammung und technischer Direktor der Firmengruppe.

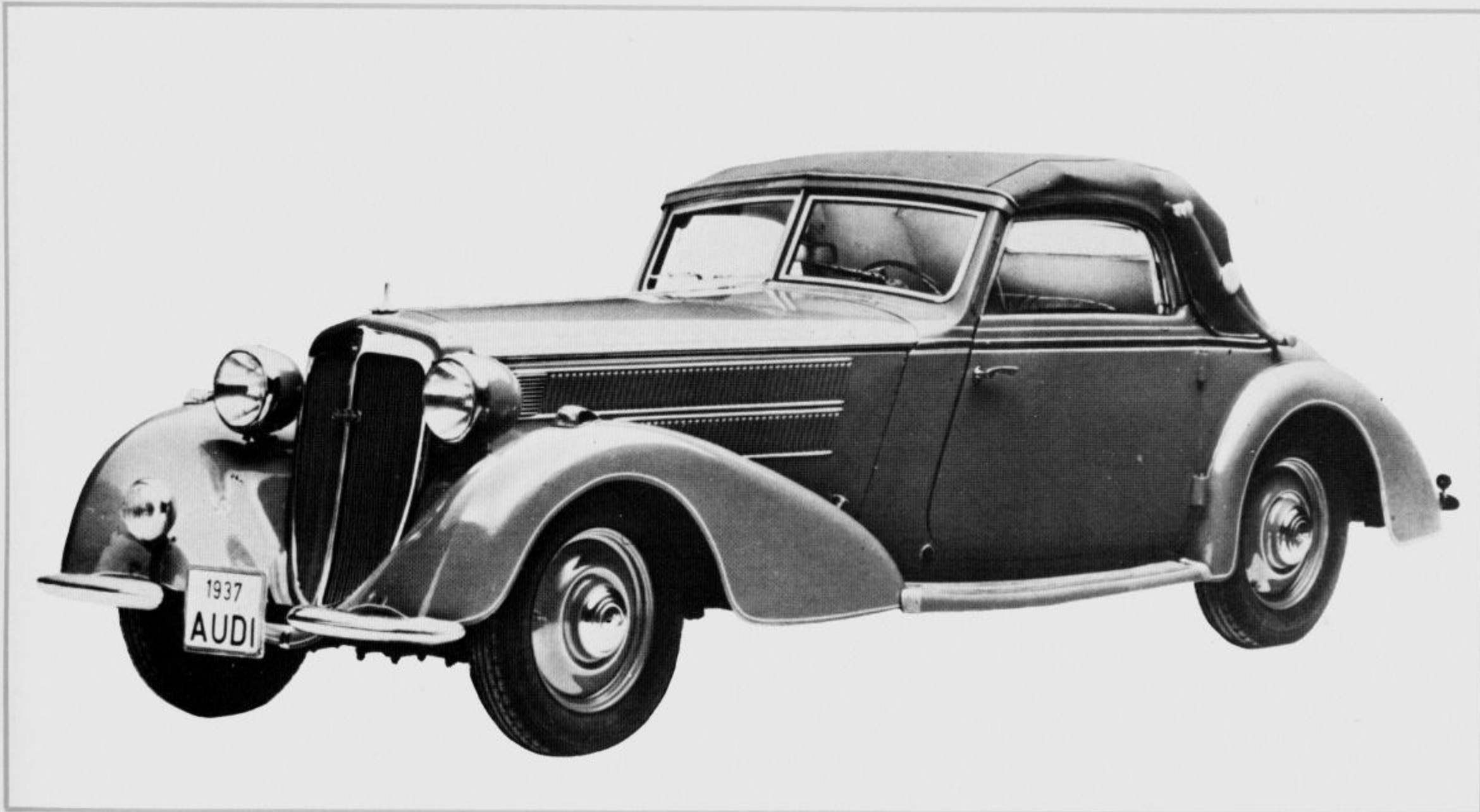
losen Siegesserie dieses Typs und seiner Nachfolger SS, SSK und SSKL. Alle diese Modelle waren mit dem berühmten 6-Zylindermotor mit obenliegender Nockenwelle und Kompressor ausgerüstet, der bis zum Beginn der 750 kg Formel im Jahr 1934 eingesetzt wurde. Noch bei Daimler-Benz hatte Porsche an der Entwicklung eines Rennmotors gearbeitet, der als 3 ltr. Reihenschlinder mit zwei obenliegenden Nockenwellen geplant war. Dieses Projekt konnte er jedoch auf Grund seiner Kündigung bei Daimler-Benz nicht mehr zu Ende bringen. Sein Posten wurde von Hans Nibel eingenommen, einem erstklassigen Ingenieur, der fünf Jahre später den Mercedes W 25 Grand

Prix Wagen bauen sollte. Es war sicher kein Zufall, daß der Wagen einen 8-Zylinder Reihomotor von 3300 ccm hatte, mit zwei obenliegenden Nockenwellen und Kompressor.

Am 12. Oktober 1932 erreichte das Büro Porsche die Nachricht vom Beschluß der Sportkommission des AIACR (Internationaler Verband der anerkannten Automobilclubs), die bisher gültige « freie Formel », die lediglich Mindest- und Höchstdauer der Grand Prix Rennen vorschrieb, zum 31. Dezember 1933 auslaufen zu lassen. Ab 1. Januar 1934 sollten die Grand Prix Wagen ein Maximalgewicht von 750 kg ohne Wasser, Kraftstoff, Öl und Reifen haben; als Karosseriebreite wurden mindestens 85 cm verlangt, Mindesthöhe 25 cm, gemessen am Fahrersitz. Für den Rest hatte der Konstrukteur freie Hand: Hubraum unbegrenzt, Aufladung frei, Kraftstoff frei. Die Herausforderung dieser Gewichtsformel an den Konstrukteur bestand darin, mit den damals bekannten Materialien das Optimum an Leistung innerhalb des Gewichtslimits zu erzielen. Porsche fühlte sich von dieser Herausforderung unwiderstehlich angesprochen.

Die Gewichtsformel war übrigens von der internationalen Sportkommission gerade in der Absicht eingeführt worden, dem Ansteigen der Motorleistungen





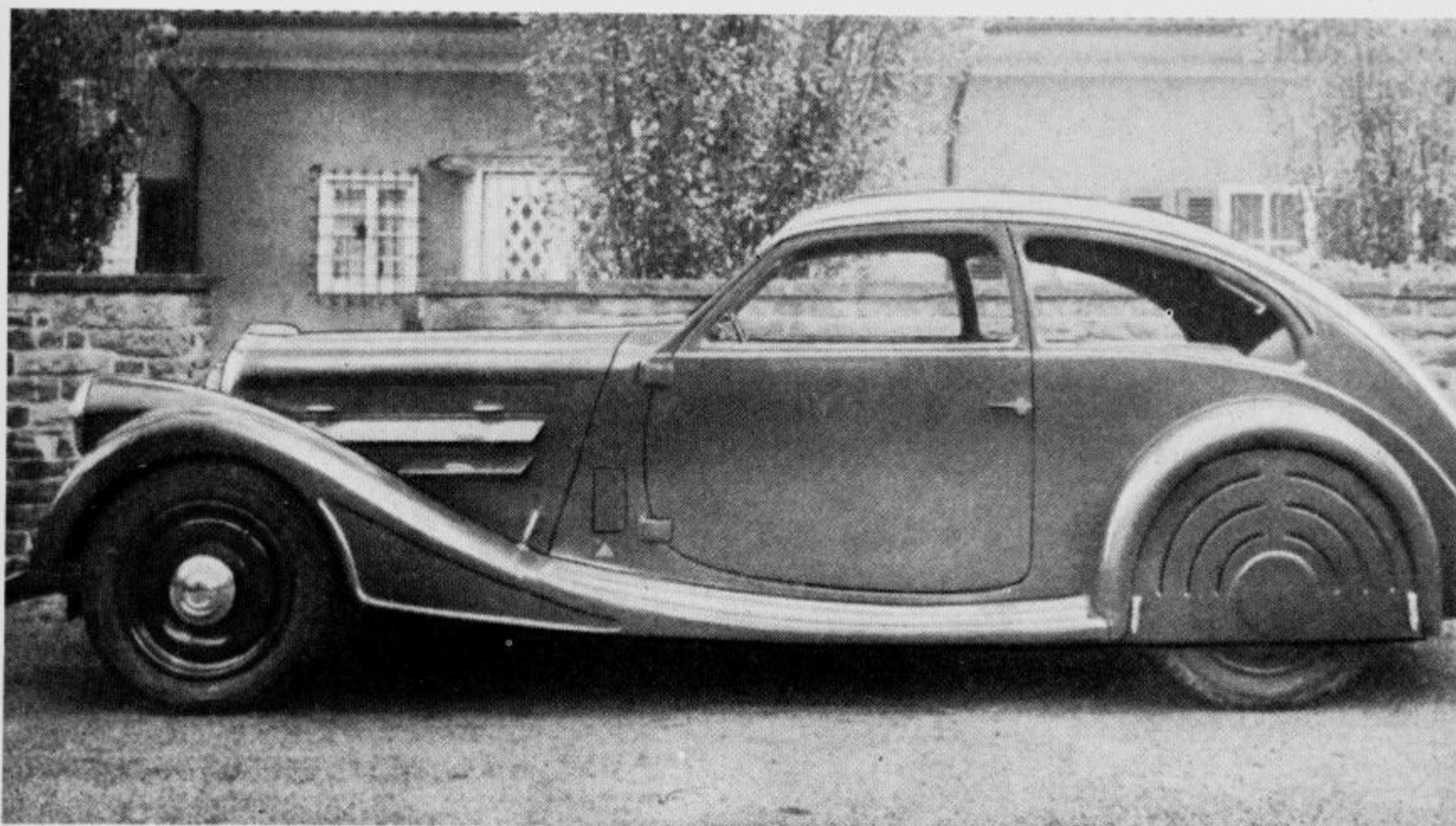
Einhalt zu gebieten und die Geschwindigkeit der Rennwagen zu begrenzen. Eine Absicht, die sich angesichts des schnell entwickelten Leichtbaus in ihr Gegenteil verkehrte. Die 750 kg Formel hat die leistungstärksten Grand Prix Wagen aller Zeiten hervorgebracht.

Eine weitere Herausforderung der neuen Formel bestand darin, die Überlegenheit der italienischen und französischen Wagen zu brechen, die mit Alfa Romeo, Maserati und Bugatti die großen Rennen der letzten Jahre beherrscht hatten.

Ferdinand Porsche und seine Mitarbeiter beschlossen, sich diesen Herausforderungen zu stellen. Am 1. November 1932 gründeten sie die «Hochleistungsfahrzeugbau GmbH», eine vom Porsche Konstruktionsbüro unabhängige Gesellschaft. Geschäftsführer und Finanzier war wiederum Adolf Rosenberger, der es fertigbrachte, das nötige Anfangskapital durch seine weitverzweigten Verbindungen aufzubringen.

Am 15. November 1932 trafen sich Porsche, Rosenberger, Kales und Rabe in den kalten Räumen der Kronen-

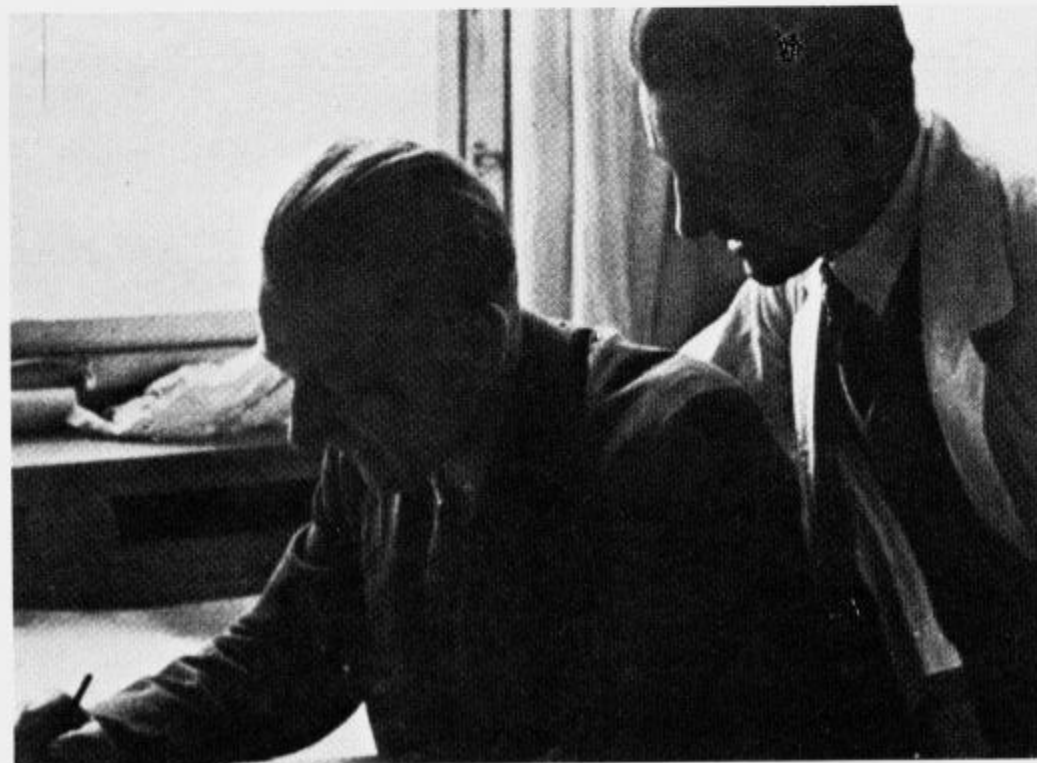
Audi-Front 1937 als Cabriolet, gehobene Mittelklasse, 2,3 ltr. 6-Zylindermotor, 55 PS, Frontantrieb, 110 km/h.



Ein für Wanderer gebauter Prototyp, 3,3 ltr mit Kompressor. Dieser Wagen wurde nie in Serie gebaut. Er diente Ferdinand Porsche als Privatwagen.

**Die Techniker des Porsche
Büros.**

**Oben links: Josef Mickl
(Aerodynamik) neben Ferdinand
Porsche;
rechts: Chefkonstrukteur Karl
Rabe;
Unten links: am Arbeitstisch
Franz-Waver Reimspieß
(Motoren und allgemeine
Technik), hinter ihm stehend
Josef Zahradnik (Fahrgestelle);
rechts: Erwin Kommenda
(Karosserie)**



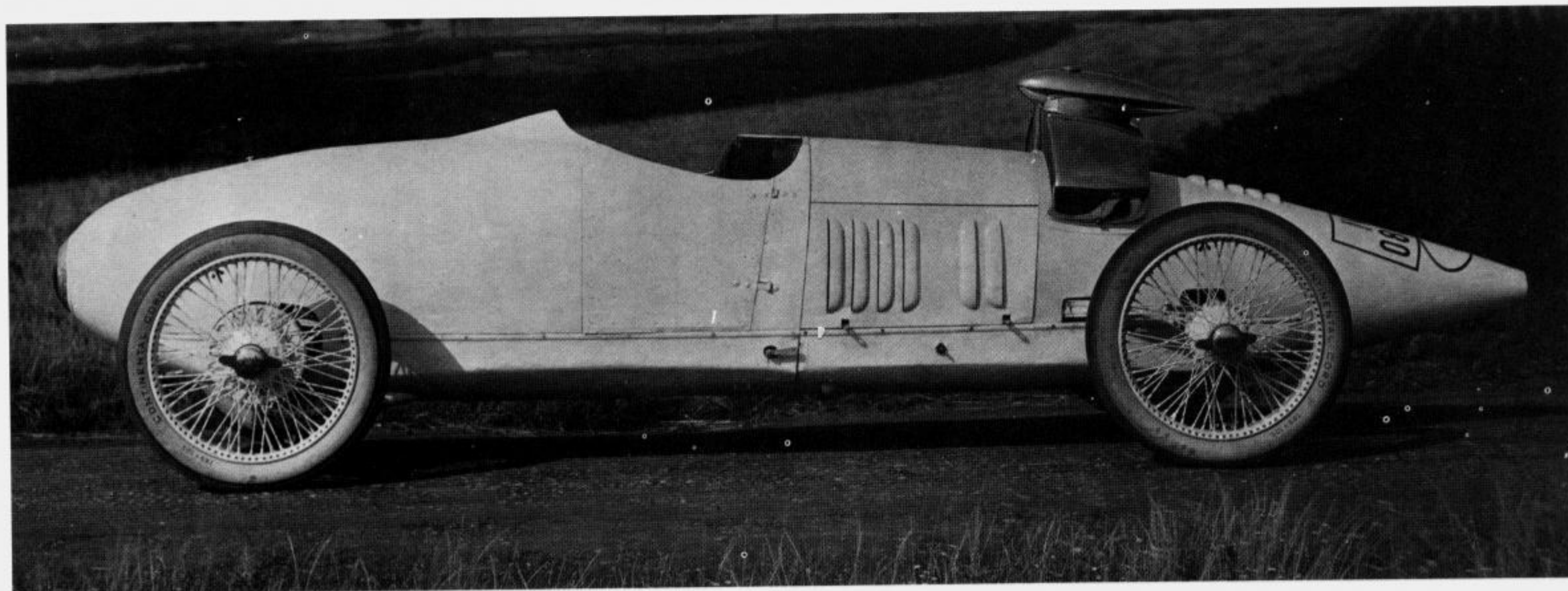
straße und legten einige der grundlegenden Daten des Grand Prix Wagens fest, für dessen Realisierung sie sich voll und ganz engagieren wollten.

Auf einer Karteikarte faßte Karl Rabe die Ergebnisse der Diskussion zusammen. Als « Grundlegende Dimensionen Type R » wurden festgelegt: Mittelmotor, 16-Zylinder in V-Anordnung, Winkel 45°, Bohrung 68 mm, Hub 75 mm, Hubraum 4358 ccm, Verdich-

tungsverhältnis 7:1, maximale Drehzahl 4500 U/min, Einzelradaufhängung. Tank zwischen Motor und Fahrer, nahezu in Fahrzeugmitte. Diese Grunddaten sind bei der späteren Konstruktion und Ausführung streng beachtet worden.

Über die Lage des Motors im Heck und wie es zu dieser Entscheidung kam, ist viel geschrieben worden. Wenig Beachtung in der Literatur hat bisher die

**Benz-Tropfenwagen 1922, einer
der geistigen Vorläufer des
Porsche Typs 22, Heckmotor,
Einzelradaufhängung,
aerodynamisch durchgebildete
Karosserie.**



Tatsache gefunden, daß Adolf Rosenberg in den Jahren 1924 und 1925 ein recht erfolgreicher Fahrer auf dem Tropfenwagen von Benz war, der nach Patenten des Flugingenieurs Edmund Rumpler gebaut worden war. Einzelradaufhängung und Heckmotor waren die konstruktiven Besonderheiten. Es darf daher angenommen werden, daß diese persönlichen Erfahrungen Rosenbergers eine nicht unwesentliche Rolle bei der Entscheidung für das Heckmotor-konzept gespielt haben dürften.

Das Grand Prix Projekt mit der internen Konstruktionsnummer 22 machte innerhalb der « Hochleistungsfahrzeugbau GmbH » während der folgenden Monate rasche Fortschritte. Diese Firma war zwar juristisch selbständig, personell jedoch auf engste mit der « Dr. Ing. h.c. Ferdinand Porsche GmbH » verknüpft. An die Spitze der Grand Prix Mannschaft hatte Porsche seinen Chefkonstrukteur Karl Rabe gestellt. Josef Kales war für den Motor verantwortlich, Karl Fröhlich für Fahrgestell und Radaufhängung, Erwin Kommenda zeichnete für die Karosserie verantwortlich. Natürlich waren auch die übrigen Techniker des « Büros » als Detailkonstrukteure jeder auf seinem Fachgebiet für die « Hochleistungsfahrzeugbau » tätig. Der meistbeanspruchte Mann für die Lösung von Sonderproblemen war der vielseitige Reimspieß. Ferdinand Porsche selbst führte die Oberaufsicht über das Projekt 22. Aber damit nicht genug, er hatte sich auch um dessen Verkauf zu kümmern.

Die ersten Versuche in dieser Richtung waren erfolglos. Verschiedene Hersteller von Kraftstoffen, Reifen und anderen Zubehörartikeln zeigten zwar grundsätzliches Interesse, waren jedoch nicht bereit, finanzielle Verpflichtungen für Konstruktion und Betrieb eines Grand Prix Wagens einzugehen; denn die Zeiten standen noch im Zeichen der Wirtschaftskrise, nicht nur in Deutschland, sondern in der ganzen Welt.

Eine weitere Initiative ergab zwar keinen Sofortserfolg, hatte aber gewissermaßen den Stellenwert einer Langzeitinvestition. Dem Rennfahrer Hans Stuck, der durch Vermittlung Rosenbergers mit einem kleinen Kapitalanteil an der « Hochleistungsfahrzeugbau » beteiligt war, gelang es, sich in München mit Adolf Hitler zu treffen. Stuck

Berechnungen			Bl. Nr. 1
Type <i>R</i>	Gruppe:	Detail:	Dat. 15.11.32.
			Name

Grundlegende Dimensionen. *Bestimmung mit Dr. Rabe*
Rosenberger
Kales

a) Motor

16 Zylinder V Motor, Zyl Winkel 45°.
 Gleichmäßig hintereinander, abwechselnd hintereinander
 hintereinander hintereinander. je 8 Zyl. 16 2 5 8 3 7 4
 oder alle Zyl. 1 1' 6 6' 2 2' 5 5' 8 8' 3 3' 7 7' 4 4'

maxim. Drehzahl des Motors n: 4500, mit 10000 U/min
 (entspricht Vmax: 294 km/h) zeigen lassen.

Gesamter Volumen d. Motors V: 4358 cm³

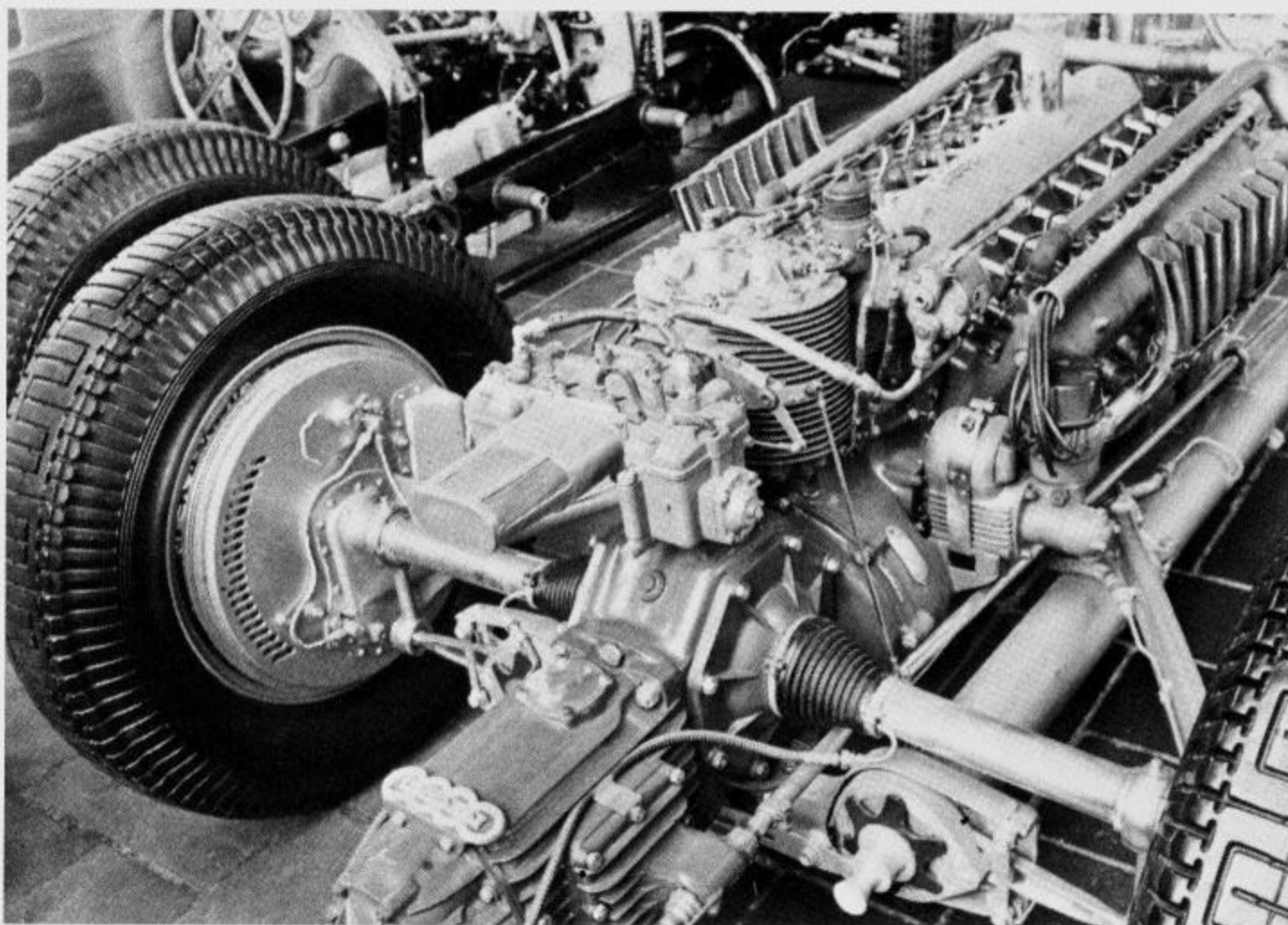
Bohrung B: 68 mm, Pleist H: 75 mm. Pleist Zyl 272, 377 mm

Verdrängung Verhältnis mit Pleist Zylinder E: 7,

Kompressor Füllung für V: 80%

Kompressions Raum pro Zyl: V_{ic}: 83,3 cm³

Man fordert. Ventilschließ. 2 Ventils pro Zyl., 1 Pleist pro Zyl.
 α: 90°



versuchte, den zukünftigen Diktator von der Notwendigkeit zu überzeugen, daß dem deutschen Automobilsport auf internationaler Ebene wieder zu größerer Geltung verholfen werden müsse. Wenige Wochen später wurde Hitler vom Reichspräsidenten von Hindenburg zum Reichskanzler ernannt. Und da alles, was mit Motorisierung und deutscher Geltung in der Welt zu tun hatte, bei Hitler ohnehin auf fruchtbaren Boden fiel, ist dem Gespräch Stucks mit Hitler der Stellenwert eines Mosaikteilchens nicht abzusprechen.

Im Januar 1933 hatte Porsche über die Wanderer-Werke sein Projekt Grand Prix Wagen den leitenden Herren der

Oben: Ein historisches Dokument ersten Ranges stellt die am 15.11.32 erstellte Karteikarte dar, auf der Karl Rabe die « grundlegenden Dimensionen der Type R » niedergeschrieben hat.
Unten: Antriebseinheit des 16-Zylinders: vor der Hinterachse eingebauter Motor, Getriebe hinter dem Achsantrieb, « nasser Kompressor », Drehstäbe in Längsrichtung im Rahmen mit von außen einstellbaren Reibungsstoßdämpfern.

Die Rennabteilung der AUTO UNION wurde im Horch-Werk in Zwickau eingerichtet, weil dort die besten personellen und maschinellen Voraussetzungen gegeben waren.

Links: beim Hämmern der Karosserie.

Rechts oben: Holzmodelle einer Hochgeschwindigkeitskarosserie.

Mitte rechts: Eberan, links im Bild, überwacht einen Probelauf des 16-Zylindermotors.

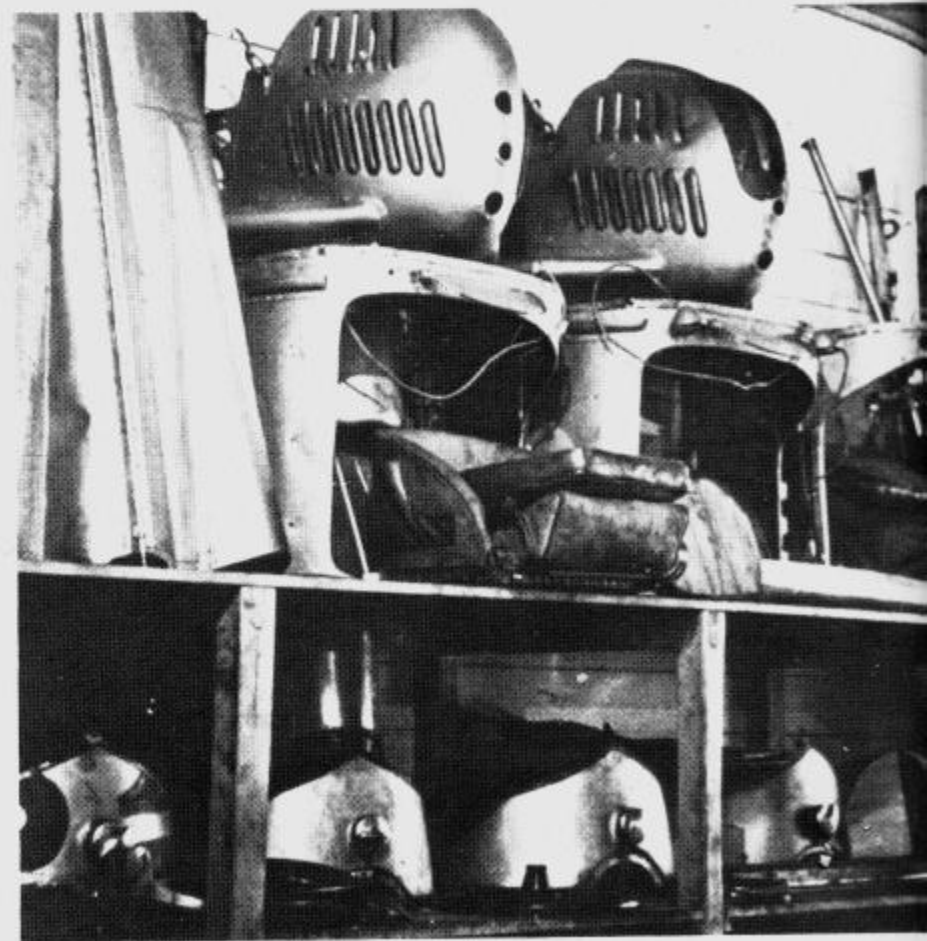
Unten links und rechts: das « Karosserielager ».

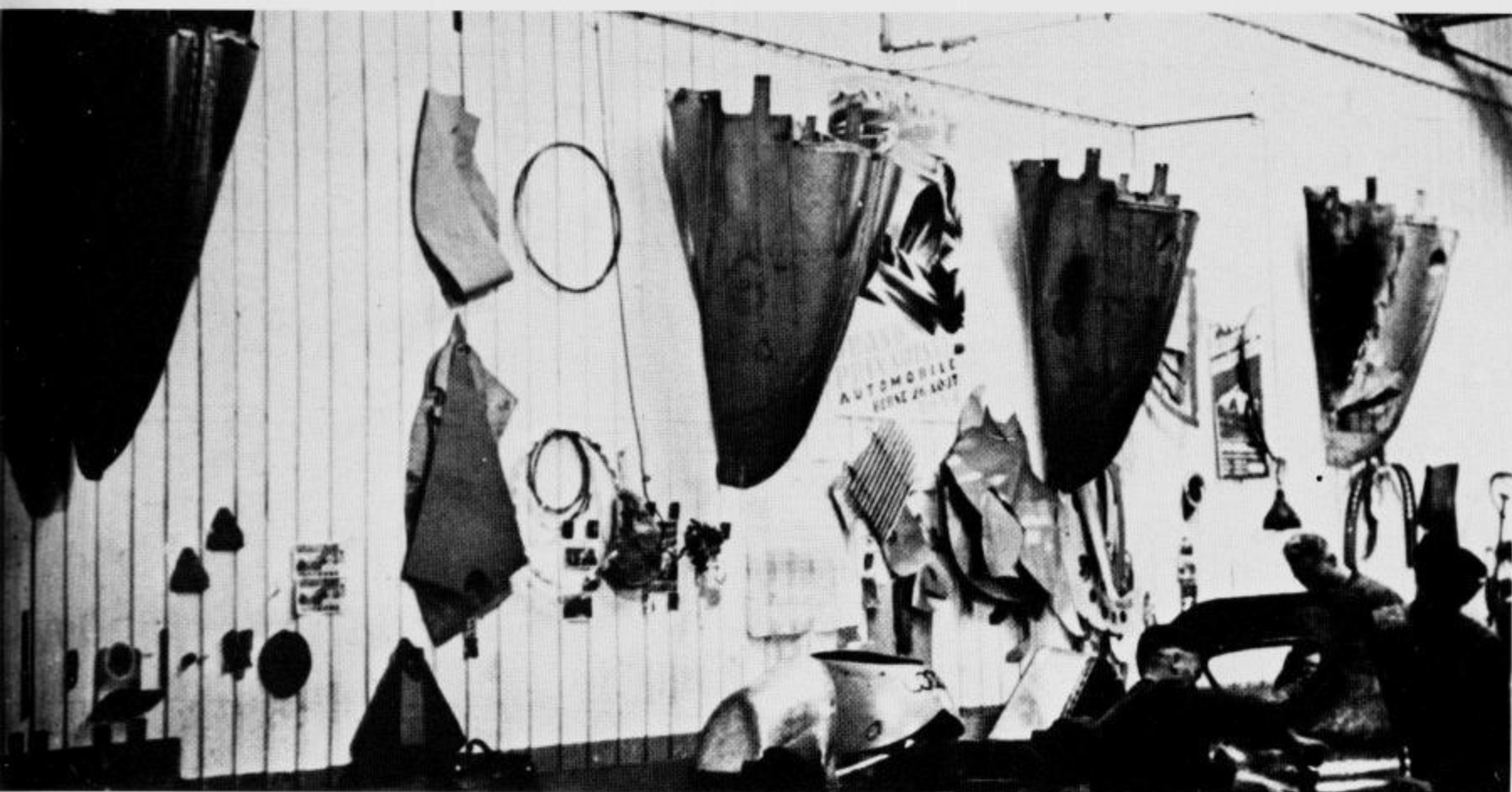
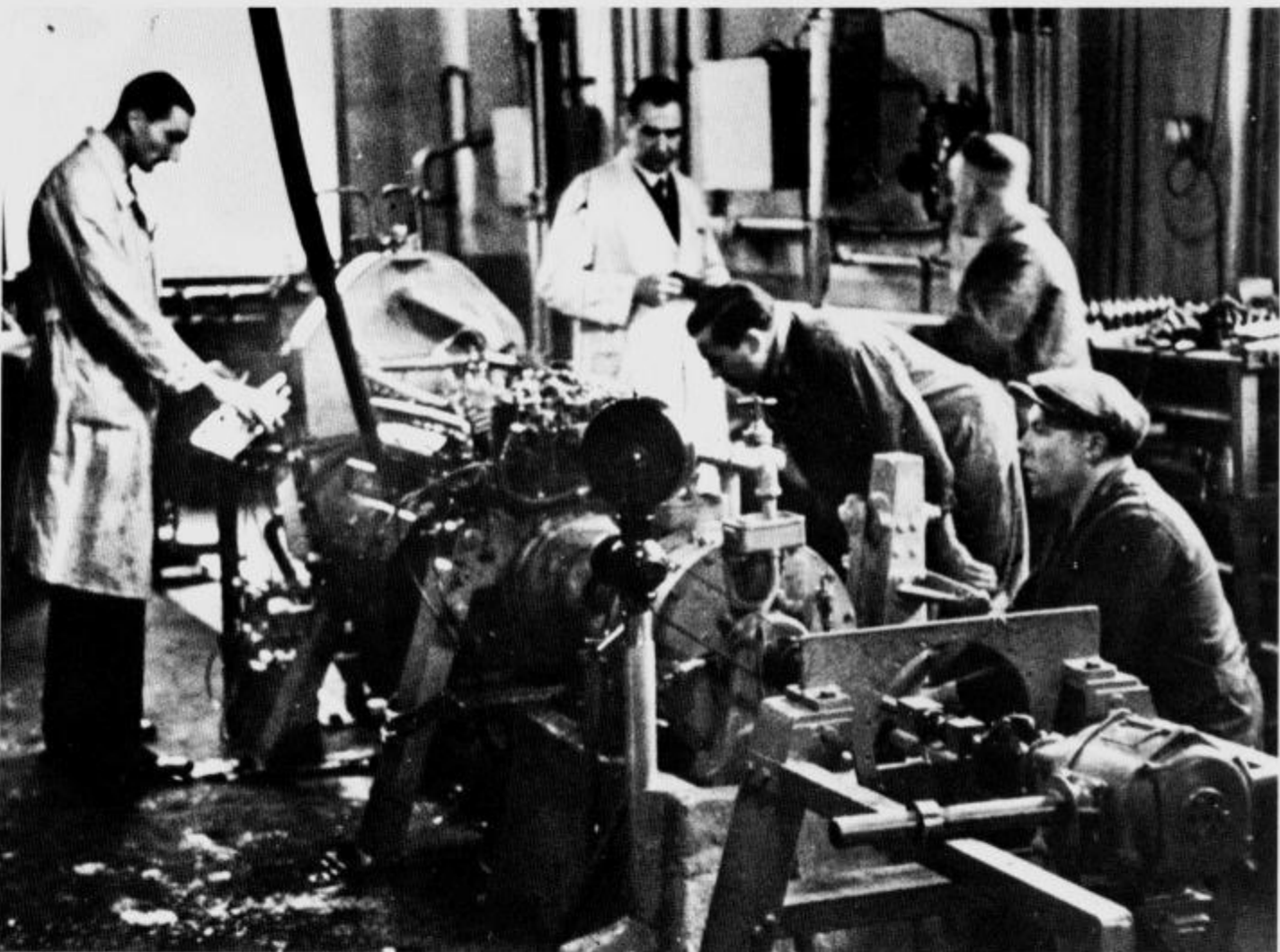
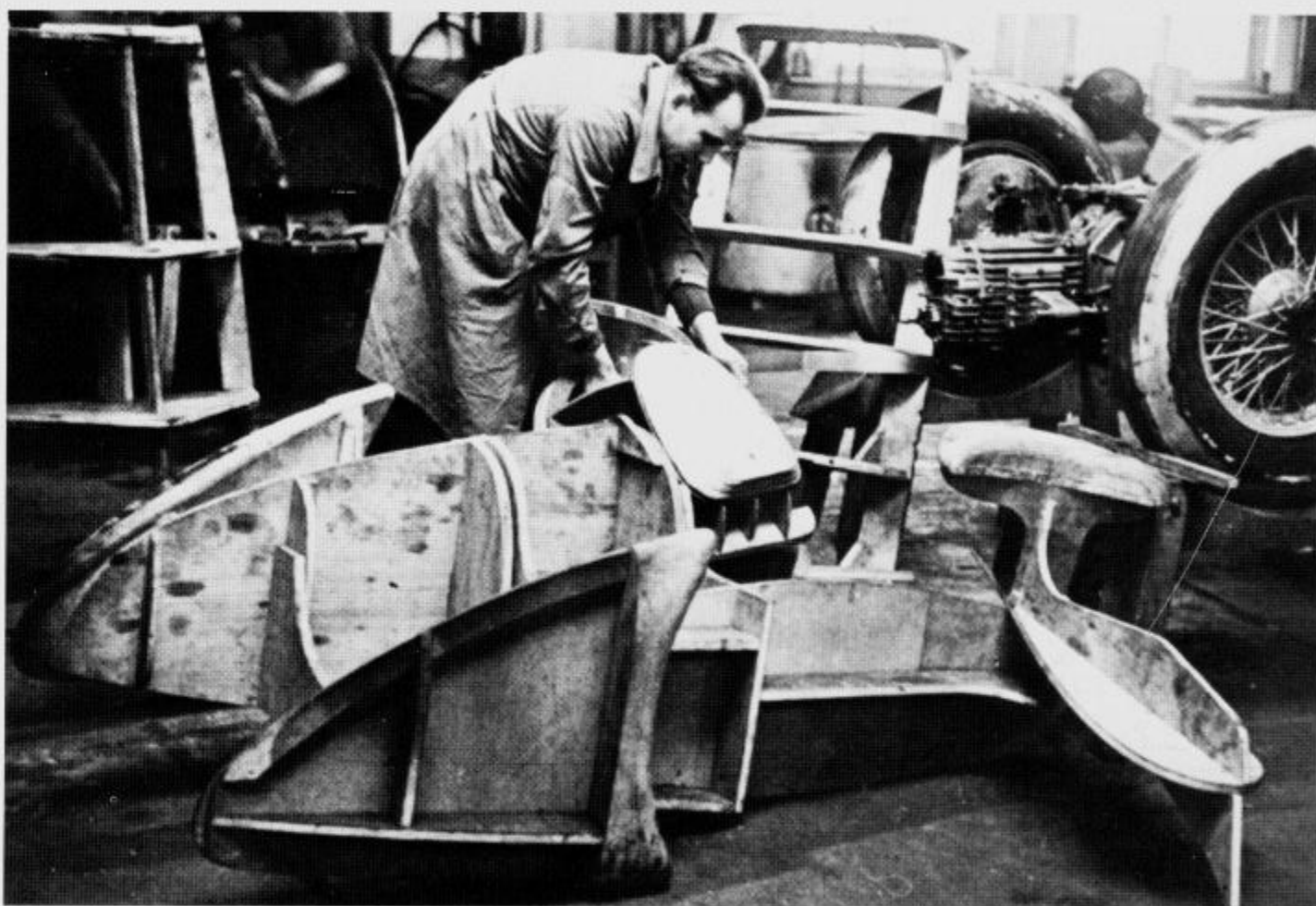
neugegründeten AUTO UNION zu kommen lassen. Über diese erste Kontaktaufnahme gibt es zweierlei Darstellungen. Einerseits wird behauptet, die AUTO UNION selbst habe sich wegen des Entwurfs eines Rennwagens an Porsche gewandt, worauf dieser geantwortet habe: « Er ist schon fertig ». Die zweite Version lautet, Porsche seinerseits habe das Projekt P-Wagen der AUTO UNION angeboten. Wie wir später sehen werden, sprechen die Fakten mehr für die zweite Version. Sicher ist, daß es der Vertriebsleiter des Konzerns, Claus-Detlev von Oertzen war, der dem Vorstand Porsches Pläne vorlegte.

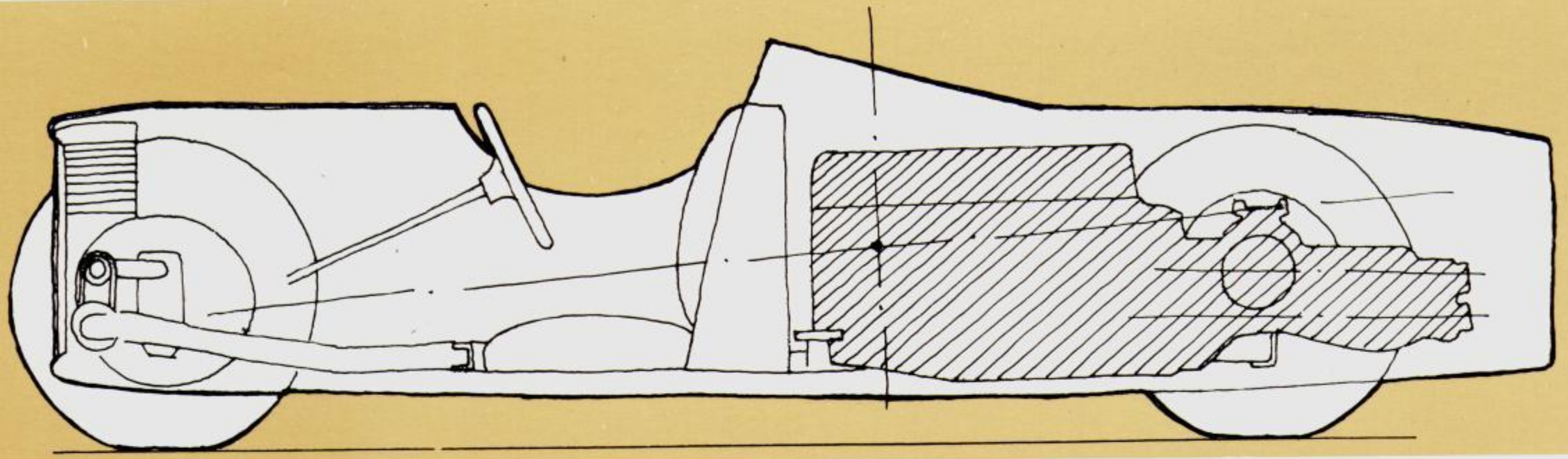
Genau in diesen Tagen sickerte bei der AUTO UNION die Nachricht durch, daß sich Daimler-Benz entschlossen habe, mit großem Aufwand in die Rennen der neuen 750 kg Formel einzusteigen. Daimler-Benz hatte für die großen und leistungsstarken Mercedes-Automobile in Horch einen zwar deutlich kleineren, aber ernst zu nehmenden Konkurrenten. Von einer Beteiligung an Grand Prix Rennen versprach man sich damals einen Prestigegewinn für die großen Repräsentationswagen. Von Oertzens Hauptargument mutet uns heute bezogen auf das Jahr 1933 sehr modern und fortschrittlich an: Die erfolgreiche Teilnahme an Grand Prix Rennen mit ihren Hunderttausenden von Zuschauern und dem weltweiten Presse Echo sei durchaus geeignet, den auf den Weltmärkten noch unbekannten Namen AUTO UNION zu verbreiten und verkaufsfördernd für die Produkte des Konzerns zu wirken.

Zwar teilte der Vorstand der AUTO UNION die Ansicht von Oertzens in Bezug auf Marktbeurteilung, Analyse und Verkaufsstrategie, schreckte jedoch vor den unabsehbaren Kosten zurück. Weder die AUTO UNION allein, noch das Porsche Büro oder die « Hochleistungsfahrzeugbau » waren in der Lage, das Projekt zu finanzieren. Das Porsche Büro befand sich Anfang 1933 ohnehin in schwierigen finanziellen Gewässern, da Adolf Rosenberger als Jude die Zeichen der Zeit richtig erkannt hatte und sich hatte auszahlen lassen, bevor er Deutschland verließ.

Porsches Schwiegersohn, Anton Piëch, war es, der den Nachfolger für Rosenberger fand: Hans von Veyder-Malberg war ein ebenso begeisterter wie begü-







Frühe Skizze des P-Wagens, aus der die Anordnung des Kühlers, des Fahrersitzes und der Antriebseinheit zu ersehen ist: Motor schräg nach hinten geneigt eingebaut, die angedeutete Geriebhauptwelle geht unter dem Achsantrieb hindurch zum Getriebe, die obere Getriebewelle geht zum Achsantrieb.

terter Herrenfahrer, der sich vor Jahren auf Austro-Daimler an Automobilrennen beteiligt hatte. Er übernahm Rosenbergers Firmenanteil, und dieser verließ Deutschland am 30. Januar 1933, wenige Stunden nach Hitlers Machtübernahme. Die Beziehungen zu Porsche bestanden zunächst weiter. Rosenberger verkaufte die Lizenzen für die Drehstabfederung, die Porsche 1931 erfunden hatte, an die französischen Unternehmen Citroen und Mathis. Später emigrierte Rosenberger in die USA und wechselte dort seinen Namen.

Inzwischen harrte das Problem Finanzierung des Projekts P-Wagen noch immer einer Lösung. Und tatsächlich sollte sich die aussichtslos erscheinende Situation schon bald zum Positiven wenden.

Wenige Tage nach seiner Ernennung zum Reichskanzler hielt Hitler anlässlich der Eröffnung der Automobilausstellung in Berlin eine Rede, in der er in großen Zügen die Strategie der neuen Regierung im Hinblick auf die Förderung der deutschen Automobilindustrie darlegte. Er gab die Verabschiedung eines Programms für den Bau einer « Reichsautobahn » genannten, riesigen Schnellstraßensystems bekannt, das die wichtigsten Städte Deutschlands untereinander und mit den bedeutendsten Straßen des Kontinents verbinden sollte. Dieses Programm unter der Leitung von Fritz Todt war nicht nur im Hinblick auf die Motorisierung — sowohl der zivilen wie der militärischen — entworfen worden, sondern auch zur Arbeitsplatzbeschaffung für die vielen Millionen Arbeitsloser.

Hitler gab in derselben Rede die Abschaffung der Kfz.-Steuer bekannt und kam dann auf den Automobilrennsport zu sprechen: er erklärte die Bereitstel-

lung von Automobilen, die erfolgreich auf den Rennstrecken der Welt seien, zur nationalen Notwendigkeit. Und tatsächlich bot die Regierung wenige Tage später jenem Unternehmen eine jährliche Subvention in Höhe von 600.000,- RM, das sich zum Bau international wettbewerbsfähiger Rennwagen verpflichten würde. Dieses Angebot schien — und war es wohl auch — auf Daimler-Benz zugeschnitten zu sein. Doch genau in diesem Augenblick sollte der « Welt ältesten Automobilfabrik » ein neuer und bereits gut gerüsteter Wettbewerber erwachsen.

Anfang März nämlich begab sich eine Delegation leitender Herren der AUTO UNION zusammen mit Ferdinand Porsche zu Hitler nach Berlin. Der « Führer » — nicht anders als andere Diktatoren jeder Zeit und jeden Landes — war fest davon überzeugt, daß Siege im sportlichen Wettkampf und solche in Automobilrennen insbesondere, geeignet seien, Maßstäbe nationalen Prestiges zu setzen. Was immer Hans Stuck Hitler in jenem privaten Gespräch empfohlen haben mag, es war auf fruchtbaren Boden gefallen. Und weiterhin: seit jeher erglänzen Erfolge im sportlichen Wettkampf in jenem gleißenden Licht, das sich besonders gut dazu eignet, die Blicke von weniger erfreulichen Ereignissen abzulenken. Und Hitlers Deutschland konnte es sich nicht leisten, eine Ausnahme von dieser Regel zu sein.

Zu Beginn der Unterredung brachte Hitler ganz offen zum Ausdruck, daß sämtliche staatlichen Mittel auf Daimler-Benz konzentriert werden sollten, da diese ihm bekannte Firma bereits damals auf bedeutende Rennerfolge zurückblicken konnte. Porsche jedoch erläuterte dem « Führer » mit viel psychologischem Einfühlungsvermögen

und großer Geduld die von Grund auf neuartigen technischen Merkmale seiner Konstruktion und deren Erfolgchancen. Der Vortrag Porsches dauerte 25 Minuten — und man kann nur bedauern, daß der Wortlaut nicht überliefert ist. Am Ende jedenfalls ließ sich Hitler überzeugen und entschied sofort, daß der Staatszuschuß für die Entwicklung deutscher Grand Prix Wagen in Höhe von 600.000,— RM beiden Firmen — Daimler-Benz und AUTO UNION — zu gleichen Teilen zufließen sollte.

Darüberhinaus zahlte der Staat in der Höhe unterschiedliche Prämien für Siege, 2. und 3. Plätze in bedeutenden Rennen.

Mit diesen Prämien hoffte die AUTO UNION, wenigstens die laufenden Kosten ihres Sportengagements decken zu können. Hierzu zählten außer den GP Wagen noch die sehr erfolgreichen DKW Motorräder. Sehr bald schon stellte sich der Irrtum in dieser Annahme heraus. Die Kosten für Konstruktion, Bau und Betrieb der Grand Prix Wagen verschlangen ein Vielfaches der staatlichen Prämien. In einem späteren Vorstandsbeschluß wurde das finanzielle Engagement für den Rennsport auf ein Prozent des Konzernumsatzes beschränkt. Einem glücklichen Umstand ist es zu verdanken, daß gerade die Aufzeichnungen über die Kosten der Rennabteilung in einem Archiv in Leipzig überlebt haben und in einem Aufsatz von Dr. Peter Kirchberg veröf-

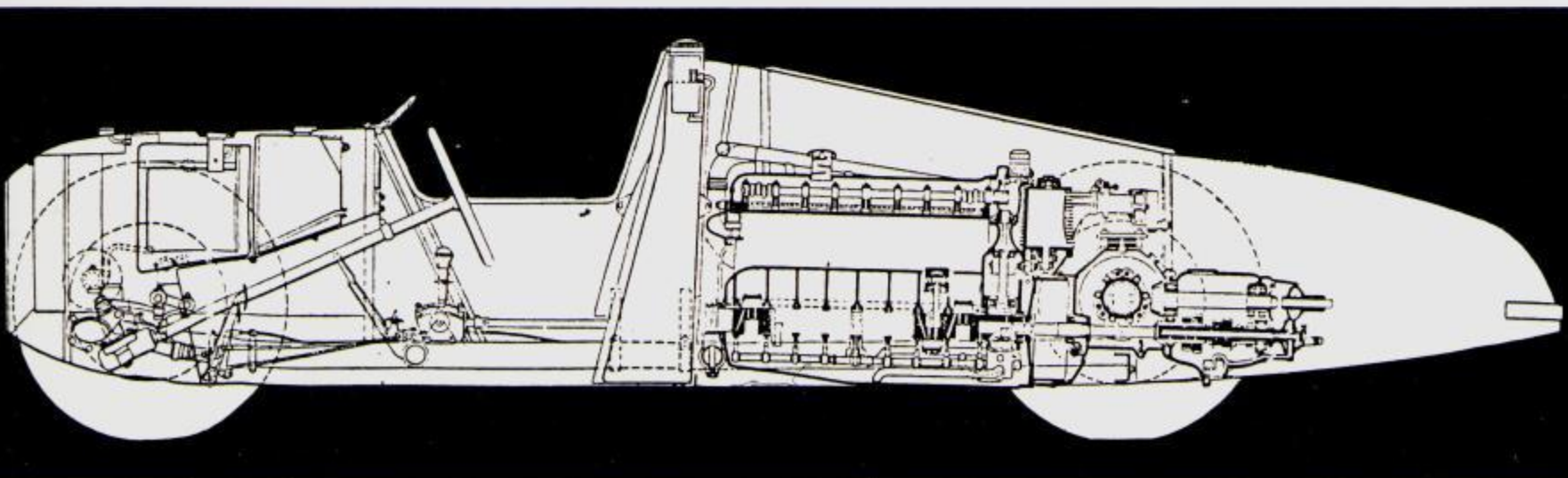
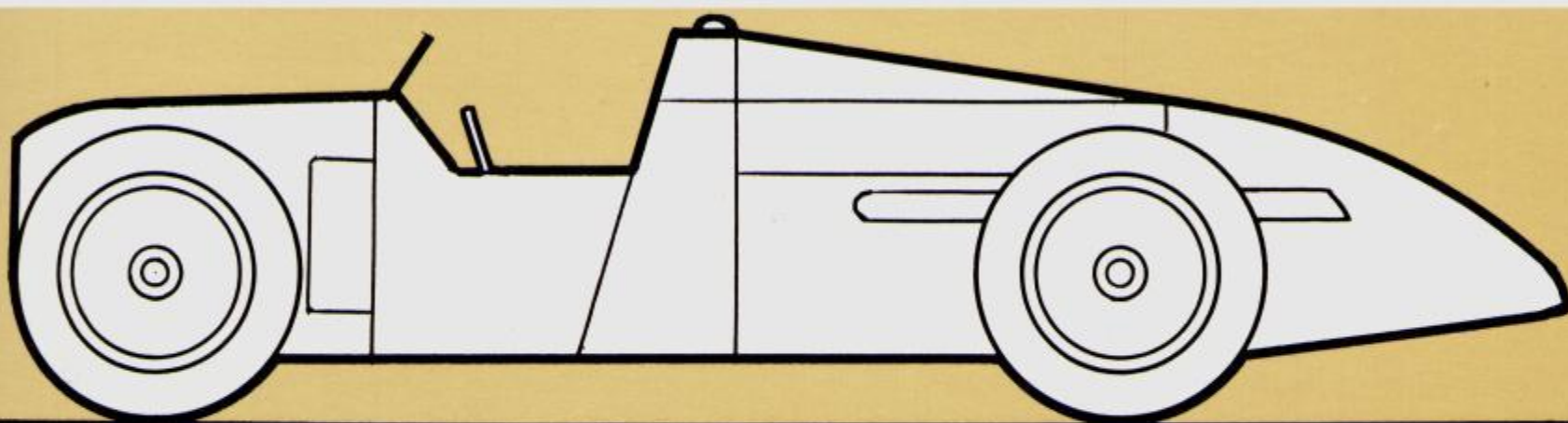
fentlicht wurden. Wir geben diese hochinteressanten Zahlen nebenstehend wieder, sind sie doch bestens geeignet, die Legende von der staatlichen Subventionierung des deutschen Grand Prix Sports dieser Epoche zu relativieren: zwar hat diese Prämie den Anstoß zur Entwicklung der Rennwagen gegeben, doch hat sie nur einen verschwindend kleinen Teil der tatsächlich entstandenen Kosten gedeckt.

Wenige Tage nach der erfolgreichen Berliner Verhandlung unterzeichnete Porsche den Vertrag mit der AUTO UNION über die Konstruktion des P-Wagens und dessen Weiterentwicklung sowie über die Beratung der Rennabteilung während der geplanten Dauer der 750 kg Formel 1934-36. Das Gesamthonorar wurde auf 300.000,— RM festgelegt. Die näheren Einzelheiten und Zahlungsmodalitäten dieses Vertrags entnehmen wir einem Brief, den die AUTO UNION am 23. Mai 1936 an den Reichs- und Preußischen Verkehrsminister richtete:

Anfang März 1933 hat uns Herr Dr. Porsche die Konstruktion eines Rennwagens angeboten. Wir waren damals zunächst der Ansicht, daß der Wert der Konstruktion und der Bau dieses Rennwagens uns finanzielle Opfer auferlegen wird, die für unser Unternehmen untragbar seien.

Von Herrn Dr. Porsche hörten wir, was auch mit unserer eigenen Auffassung übereinstimmte, daß zur Hebung der

Zwei schematische Darstellungen des später offiziell AUTO UNION Typ A genannten P-Wagens. Oben: Seitenansicht. Unten: Phantomzeichnung mit Lage der wichtigsten Bauteile. Beim Typ A waren im Bug sowohl Ölbehälter als auch Zusatzkraftstoffbehälter angeordnet, der Zentraltank war kleiner als bei den späteren Typen, der Radstand um 11 cm kürzer als später.



Ferdinand Porsche war für die Auto Union nicht nur der Konstrukteur des Rennwagens, er überwachte auch Schritt für Schritt den Bau des Wagens. Bei den ersten Probeläufen hat er sogar bei Einstellarbeiten selbst Hand angelegt. Großes Bild: Porsche persönlich prüft die Sitzposition bei Probefahrten in Monza. Neben ihm Fahrer Nummer 1 der frühen Periode, Hans Stuck, und der erste Rennleiter der AUTO UNION, Willi Walb (mit Händen auf dem Rücken), links im Bild Wilhelm Sebastian, verantwortlich für die Montage der Rennwagen.

deutschen Weltgeltung der Führer und Reichskanzler Wert auf die Beteiligung deutscher Firmen bei den in- und ausländischen Rennkonkurrenzen legt, und aus diesem Grund sind wir bereit gewesen, mit Herrn Dr. Porsche in nähere Verhandlungen einzugehen. Mit Rücksicht darauf, daß es uns nicht möglich war, den von Herrn Dr. Porsche mit Recht für die Abgeltung seiner Konstruktionsvorarbeiten geforderten Betrag in voller Höhe zu erlegen, sind wir schließlich in gemeinsamer Beratung zu dem Ergebnis gekommen, daß wir aus eigenen Mitteln Herrn Dr. Porsche lediglich einen Betrag von 75.000,-- RM für seine Konstruktion zur Verfügung stellen. Der Rest seiner Forderung, die fast 300.000,-- RM betrug, sollte jedoch nur dann an ihn zur Auszahlung kommen, wenn auch wir durch öffentliche Spenden, d.h. durch die Regierung oder Clubs, einen Zuschuß zu unseren eigenen Rennkosten erhalten.

Der Wortlaut der Abmachung, die wir mit Herrn Dr. Porsche getroffen haben, ist für diesen Punkt folgender:

„Sollten für den Bau von Rennwagen innerhalb der Vertragsdauer staatliche oder Clubsubventionen oder solche von dritter Seite gegeben werden, so erhält die AUTO UNION diese Subventionen zunächst allein, bis sie einen Gesamtbetrag von 100.000,-- RM erhalten hat. Jede weitere, diesen Betrag übersteigende Summe wird dann zur Hälfte zwischen der AUTO UNION und Dr. Porsche GmbH geteilt.“

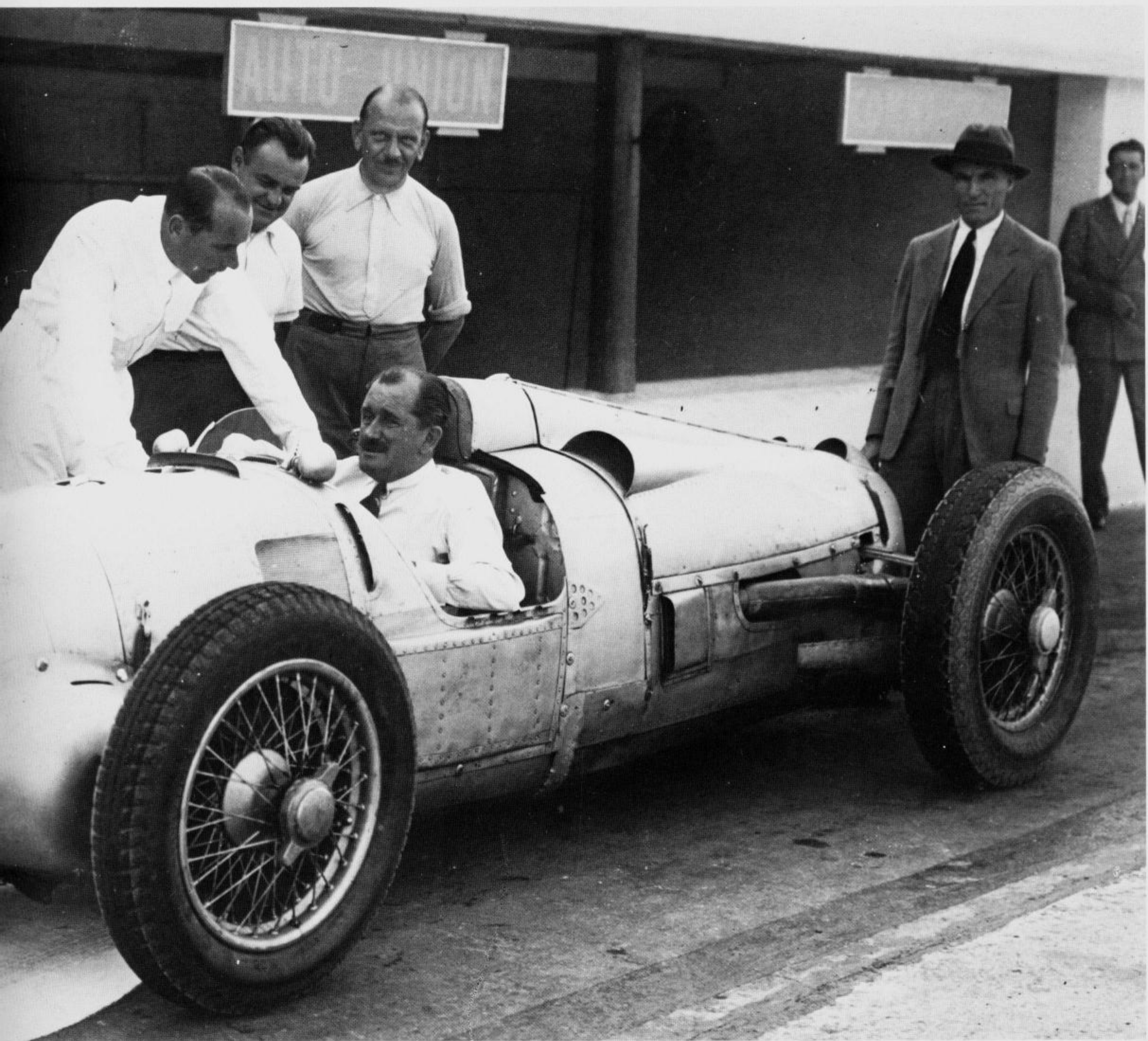
Bereits am 27. Mai 1933 ging im Direktionssekretariat der AUTO UNION in Zschopau ein vom 24. Mai datiertes Schreiben des Reichs- und Preußischen Verkehrsministers mit folgendem Wortlaut ein:

Ich habe Ihnen zur Förderung des Baues neuer deutscher Rennwagen eine Beihilfe von 300.000,-- RM bewilligt und die Reichshauptkasse angewiesen, von dem genannten Betrag 100.000,-- RM sofort und je 50.000,-- am 15. Juni, 15. Juli, 15. August und 15. September auf das von Ihnen unter Bezugnahme auf dieses Schreiben der Reichshauptkasse noch anzugebende Bankkonto zu zahlen.

Die Arbeiten in der neugegründeten Rennabteilung im Horch-Werk begannen im Mai unter strengster Geheimhaltung. Trotzdem drangen Gerüchte an die Öffentlichkeit: so konnte man

Auch bei den meisten Rennen war Ferdinand Porsche sozusagen als oberster Rennleiter, Kontrolleur und Zeitnehmer dabei.





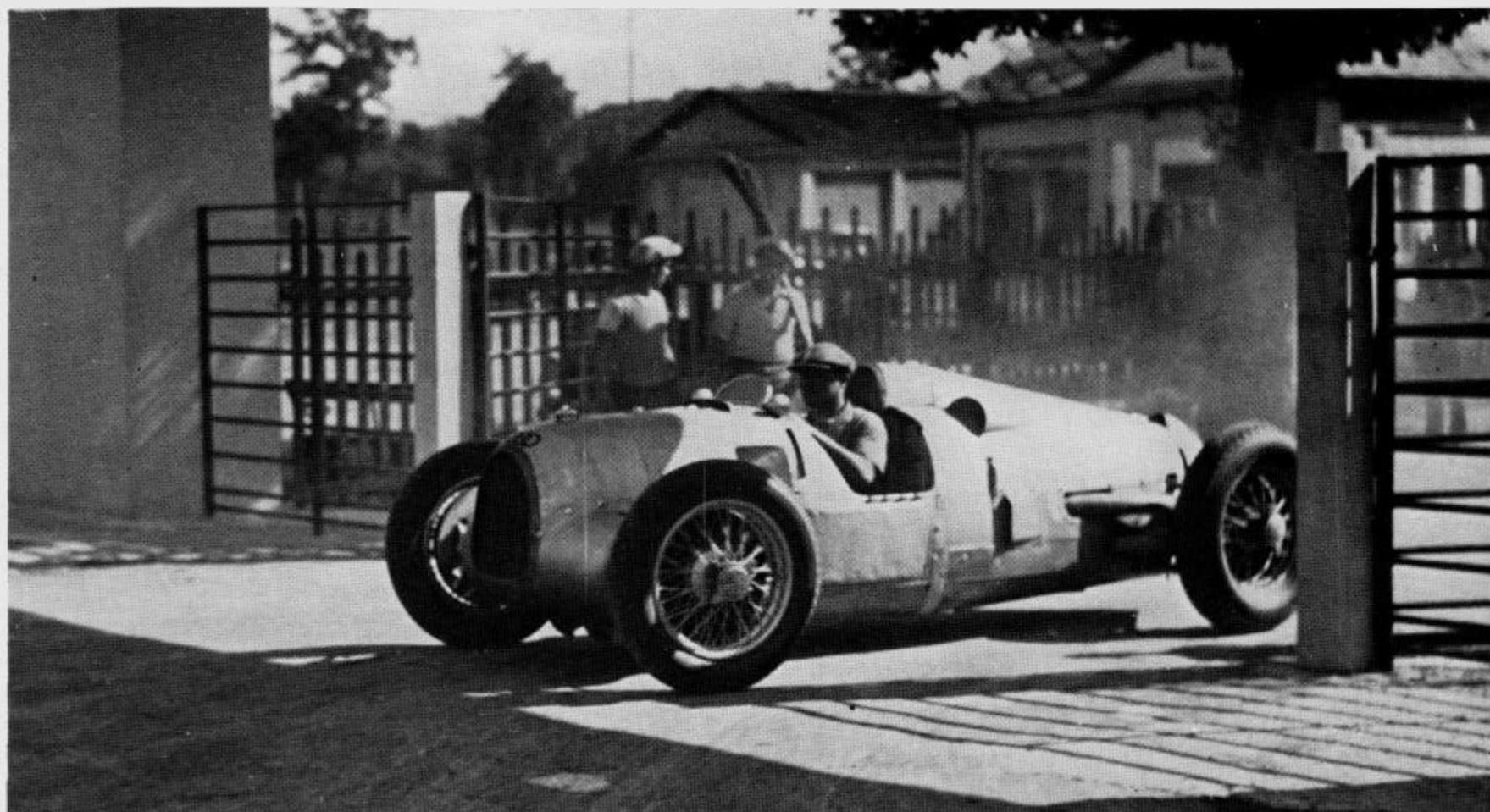
lesen, daß der 16-Zylindermotor aus zwei gekoppelten Reihenachtzylindern entstehen sollte oder daß der Motor im Zündapp-Werk — das gar nicht zur AUTO UNION gehörte — gebaut werden sollte, die Rahmen hingegen bei Horch, was ja stimmte. Man sieht: ein Körnchen Wahrheit ist an jedem Gerücht.

Die Standortwahl für die Rennabteilung war auf Horch gefallen, weil hier die besten Präzisions-Werkzeugmaschinen vorhanden waren.

Die Stellung der Rennabteilung im Gesamtkonzern war recht kompliziert

und ist nur aus dem Zustandekommen der AUTO UNION zu verstehen. Theoretisch hätte die Rennabteilung unter der Kontrolle der technischen Leitung des Gesamtkonzerns mit Sitz in Chemnitz unter dem Vorstandsmitglied William Werner stehen müssen. Als Mitarbeiter hatte der aus den USA stammende Werner zwei Ingenieure: Siebler als Projektleiter und Strobl, verantwortlich für Motoren und Getriebe. Dieser Technikerstab war direkt dem Vorstand unter Richard Bruhn, dem geistigen Vater und tatkräftigen Förderer des Zustandekommens der AUTO UNION, unterstellt. Werners Abteilung

Die ersten Probefahrten wurden auf dem Werksgelände und den umgebenden Straßen gemacht.



hätte die gesamte Kontrolle der technischen Planung und Entwicklung innerhalb des Konzerns — also einschließlich Rennabteilung — ausüben sollen. Aber verständlicherweise stieß er auf erheblichen Widerstand seitens der technischen Leitungen der Einzelwerke, die wenigstens einen Teil der alten Unabhängigkeit behalten wollten. In diesem recht unsicheren Gefüge der Kompetenzen wandte sich beispielsweise Willi Walb als Leiter der Rennabteilung in technischen Angelegenheiten nicht nach Chemnitz, sondern nach Zwickau an den technischen Direktor der Horch-Werke, Ingenieur Zerbst. Dieser ließ Walb in technischer Hinsicht auch einigermaßen freie Hand. Mit Ausnahme der Kosten — eine von Anfang an schwache Stelle bei der AUTO UNION —, die in Chemnitz genehmigt werden mußten. Auf wie schwachen Füßen die Finanzierung der Rennabteilung stand, zeigt eine Begebenheit, an die sich Eberan erinnert: «Wenn wir zum Beispiel verlangten, drei Antriebswellen bauen zu lassen, wurde uns geantwortet, wir sollten versuchen, mit einer auszukommen.»

Willi Walb, der mehr noch als Rosenberger reiche Erfahrungen als Fahrer mit dem Benz-Tropfenwagen gesammelt hatte, leitete die Rennabteilung nicht nur im Werk und auf den Rennstrecken, er war auch für die Einstellung der Motoren und Fahrwerke und für die ersten Fahrversuche zuständig. Einen großen Teil dieser Arbeiten führte er anfangs persönlich aus. Seine wichtigsten Mitarbeiter waren die Ingenieure Otto Langsteiner und Robert Eberan

von Eberhorst. Letzterem war die Forschung und Entwicklung der Motoren anvertraut. Zwei Techniker leiteten den Bau von Motor und Fahrgestell (Schubert) und den der Karosserie (Kellinger).

Die Montage der fertiggestellten Einzelteile wurde von acht hochqualifizierten Mechanikern vorgenommen, unter ihnen die Brüder Wilhelm und Ludwig Sebastian. Ersterer hatte als Mechaniker und Beifahrer von Rudolf Caracciola erstklassige Rennerfahrungen sammeln können. Unter anderem gewann er mit Caracciola die Mille Miglia 1931. Wilhelm Sebastian, der fast nie den Arbeitsanzug anhatte, war verantwortlich für die Endmontage der Rennwagen.

Die gesamte Rennabteilung mit Ingenieuren, Technikern und Arbeitern erreichte zunächst eine Stärke von 60 Mann, die später auf maximal 75 ausgebaut wurde. Die Gesamtüberwachung des Rennwagenbaus lag natürlich bei Ferdinand Porsche selbst, der neben seinen täglichen Telefonanweisungen wenigstens einmal in der Woche persönlich nach Zwickau kam. Dies geschah meistens per Bahn, in seltenen Fällen auch mit dem von ihm selbst konstruierten Wanderer Prototyp, gefahren von dem damals 24-jährigen Sohn Ferry. Porsche junior war ja ebenfalls an der Konstruktionsarbeit des Typs 22 beteiligt und kontrollierte bei diesen Besuchen einzelne Bauteile. Kam Ferdinand Porsche allein, so kam er mit der Bahn, stieg um 5 Uhr morgens auf dem Bahnhof Weissenfels aus dem Schlafwagen und wurde gewöhn-

lich von Eberan oder Langsteiner abgeholt.

Im Sommer 1933 arbeitete die Rennabteilung in drei Schichten 24 Stunden pro Tag, um das Unmögliche möglich zu machen: nämlich einen neu konstruierten Grand Prix Wagen in allen Einzelteilen anzufertigen. Hierzu muß man wissen, daß die Rennabteilung der AUTO UNION als selbständiger Werkstattbetrieb geführt wurde, der zur Anfertigung einzelner Bauteile nicht auf andere Abteilungen des Konzerns zurückgreifen konnte.

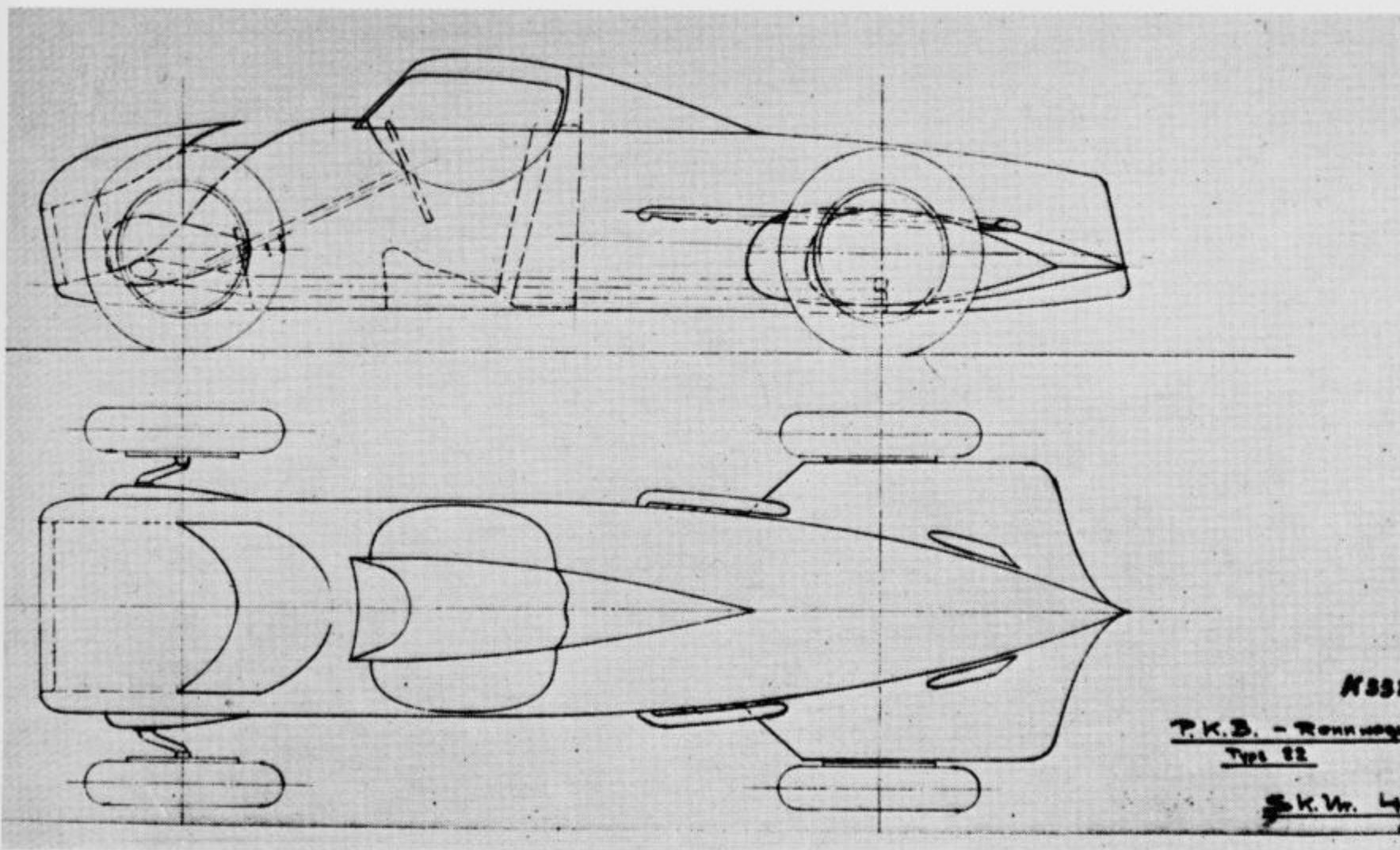
Bei diesen Besuchen wurden Porsche in einem separaten Raum auf einem langen Tisch alle die Teile zur Begutachtung gezeigt, die seit seinem letzten Besuch fertiggestellt worden waren. Porsche prüfte Teil für Teil peinlich genau und diskutierte über das Ergebnis mit den zuständigen Technikern. Manchmal kam es auch zu heftigen Ausbrüchen der Ungeduld und Unzufriedenheit seitens Porsches; dann nämlich, wenn die Anzahl oder die Qualität der hergestellten Teile nicht seinen Vorstellungen entsprachen.

Die Inspektion erstreckte sich auch auf die bereits im Stadium der Montage befindlichen Teile wie Rahmen, Rad- aufhängungen, Motor usw. Porsche arbeitete den ganzen Tag fast ohne Unterbrechung — ein Brötchen war alles, was er zu sich nahm — bis er am Abend wieder zum Zug nach Stuttgart gebracht wurde.

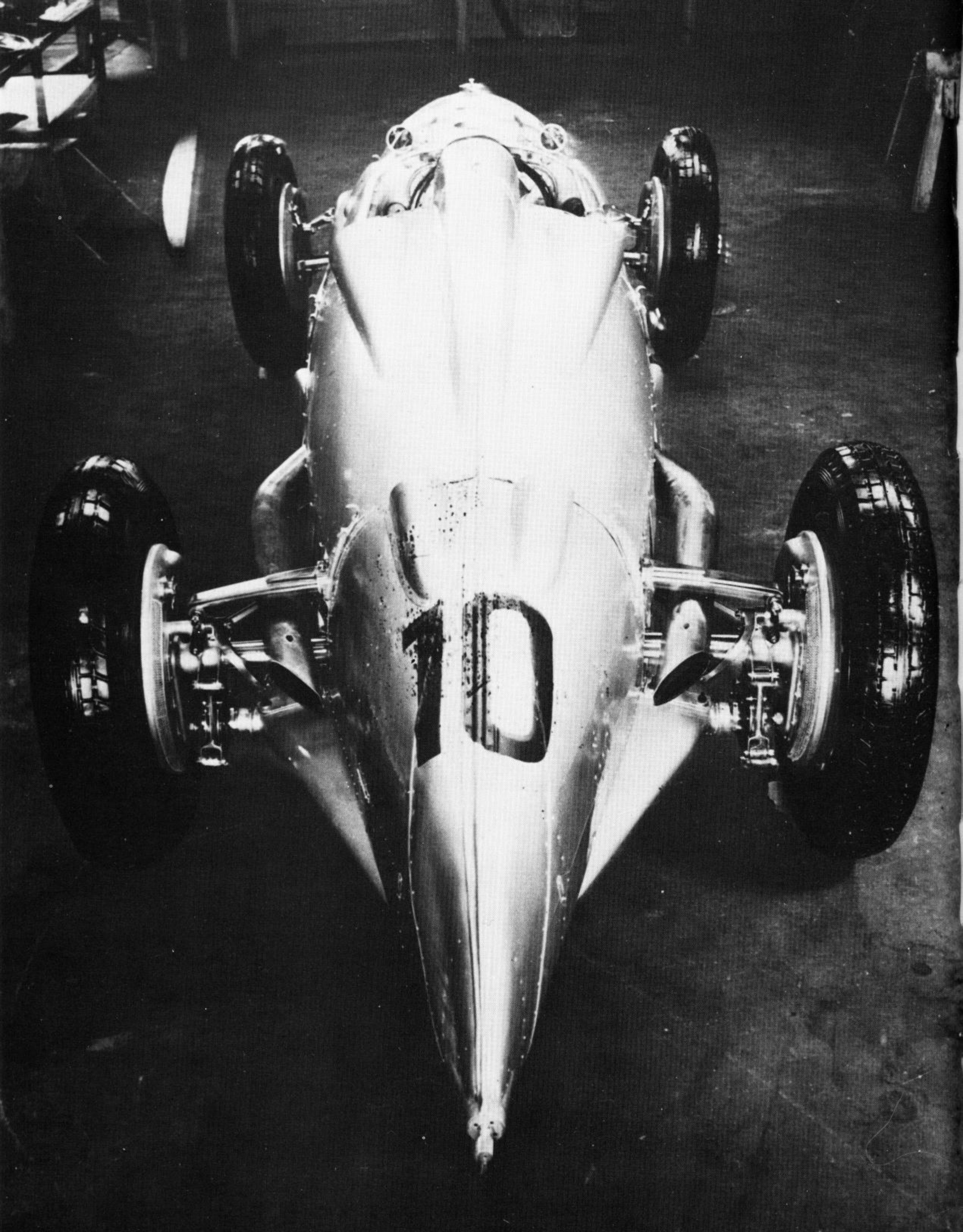
Es war Oktober, als der erste P-Wagen endlich probegefahren werden konnte. Willi Walb hatte das Privileg der ersten Fahrt. Er setzte sich hinter das Lenkrad und drehte einige Runden um die Werksgebäude.

Bei den danach beginnenden Fahrversuchen auf öffentlichen Straßen stellten sich eine ganze Reihe von Problemen ein: Getriebe — zweiter und dritter Gang sprangen heraus —, Bremsanlage und Kraftstoffzuführung machten Schwierigkeiten, erhebliche Probleme auch bei der Einstellung der Vergaser auf das zunächst gewählte Renngemisch. Die Techniker der Rennabteilung und von Bosch, Shell und Solex verbrachten im wahrsten Sinne des Wortes einige schlaflose Nächte, bis sie den Wagen soweit am Laufen hatten, daß er für weitere Fahrversuche unter Rennbedingungen zum Nürburgring gebracht werden konnte. Diese Taufe der Rennbahn begann am 13. November 1933 auf der 7,747 km langen Südschleife des Nürburgrings. Diese kürzere Strecke war für Probefahrten geeigneter als die 22,8 km lange Nordschleife.

Dieser historischen Testfahrt wohnte eine kleine Gruppe ausgewählter Gäste bei, die im Schutz der Boxen vergeblich versuchten, dem eisigen Novemberwind zu entgehen, der über die Hügel der Eifel wehte, während das einsame Donnern des 16-Zylinder P-Wagens die tausendjährige Ruhe der Eifeltannenzwälder brach.



Entwurfsskizze für den vollverkleideten Hochgeschwindigkeitswagen. Interessant die Kühlluftabführung. Unten rechts: P.K.B. steht für Porsche Konstruktions Büro, Type 22 ist die Konstruktionsnummer des Grand Prix Projekts.



Der futuristische P-Wagen

Er war « anders » als alle anderen, in seinem Erscheinungsbild so gänzlich verschieden von dem gewohnten Rennwagen mit langer Motorhaube und dem Fahrersitz weit hinten. Sein Vorsprung in Konzept und Technologie betraf nicht nur die Grand Prix Wagen seiner Zeit, sondern auch jene, die viele Jahre nach ihm entworfen wurden.

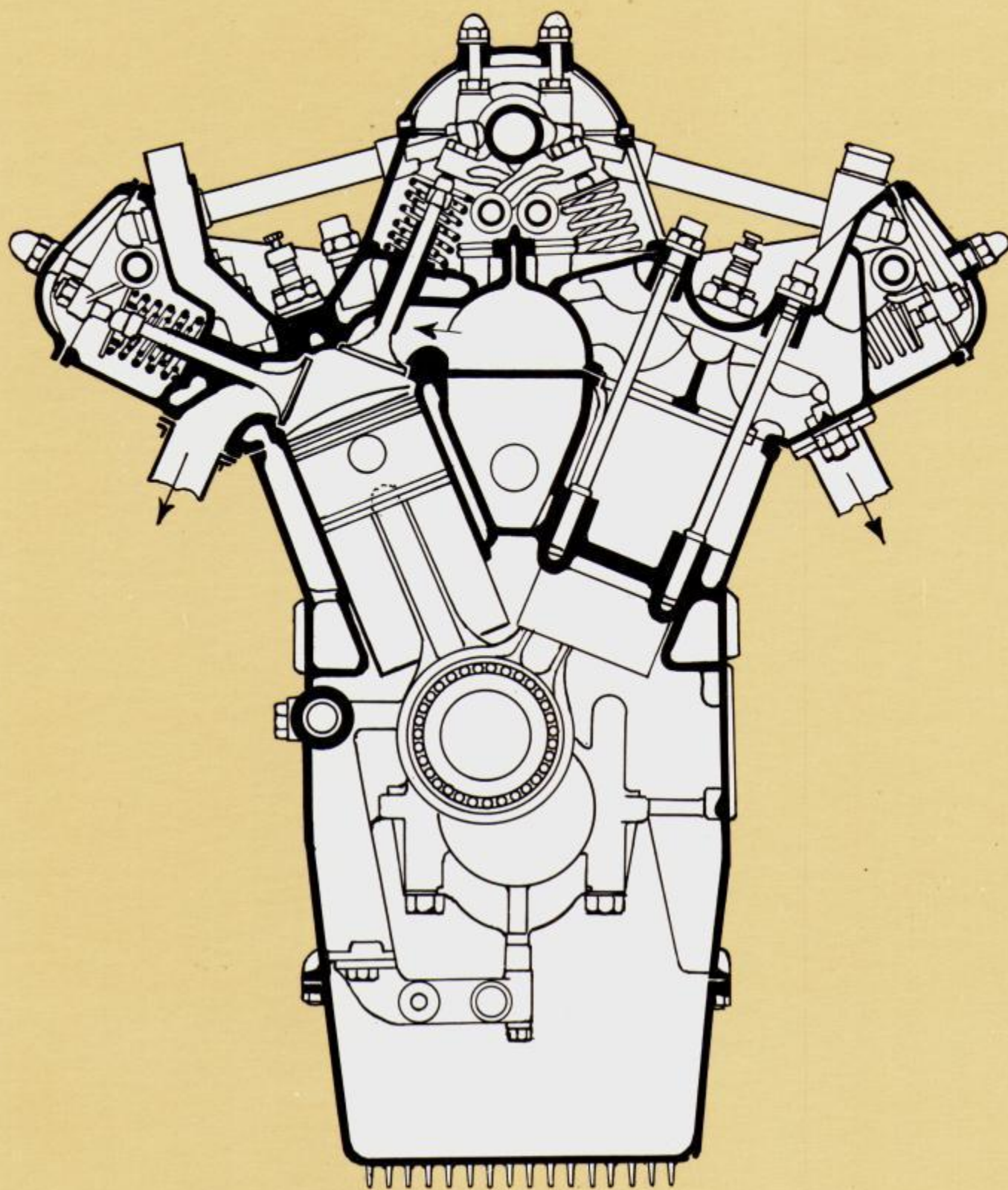
Der P-Wagen von 1934, später offiziell als AUTO UNION Typ A bezeichnet, sah auf den ersten Blick wie ein mit vier Rädern versehener Flugzeugrumpf aus. Der Rohrrahmen aus Chrom-Nickel-Molybden-Stahl war aus zwei Längsrohren und vier Querrohren zusammengeschweißt und wog nur 56 kg. Der vor der Hinterachse angeordnete 16-Zylinder V-Motor mit einem Zylinderwinkel von 45° hatte bei 68 mm Bohrung und 75 mm Hub einen Hubraum von 4358 ccm. Die Gemischaufbereitung erfolgte durch einen Doppelflachstromvergaser von Solex und Roots Gebläse. Je Zylinder zwei hängende Ventile im Winkel von 90° wurden von einer zentral angeordneten Nockenwelle betätigt: die Einlaßventile direkt, die Auslaßventile über kurze Stößelstangen und Kniehebel. Magnetzündung mit einem Magneten je Zylinderbank, eine Zündkerze je Zylinder, Trockensumpfschmierung, Flüssigkeitskühlung mit einem unter

0,35 atü stehenden Äthylen-Glykolgemisch, Zu- und Abführung der Kühlflüssigkeit erfolgte beim Typ A durch die Längsträger des Rahmens. (Wegen Abdichtungsproblemen gab man diese Lösung bei den späteren Typen wieder auf.)

Der Motor war um einige Grad nach hinten geneigt eingebaut, um die Antriebswelle für das Getriebe unter dem Differential hindurchführen zu können. Das Getriebe hatte 5 Gänge. Alle vier Räder waren unabhängig aufgehängt: vorn an Kurbellenkern, die durch zwei schräg übereinander verlaufende Drehstäbe im Querrohr gefedert wurden, hinten Pendelachse mit Schräglenkern und querliegender Blattfeder. Stoßdämpfung über Reibungsdämpfer; hydraulische Vierradtrommelbremse von Lockheed; Lenkung über Schnecke und Rolle. Der Hauptkraftstoffbehälter war im Schwerpunkt des Wagens zwischen Fahrer und Motor angeordnet und faßte 170 Liter, der Zusatztank hatte eine Kapazität von 40 Litern und befand sich vor dem Armaturenbrett über den Beinen des Fahrers. Charakteristisch für den Typ A waren drei Einfüllöffnungen auf der Fronthaube: Wasser, Öl, und Kraftstoff. Der Einfüllstutzen für den Zentraltank saß seitlich links.

Die Karosserie aus Duraluminium war

AUTO UNION Typ A in seiner ersten Ausführung mit langem Heck. Wenn man sich das damals bekannte Aussehen eines Rennwagens wie des Alfa P 3 oder Bugatti Typ 51 vor Augen führt, kann man sich die Sprachlosigkeit der Zeitgenossen vorstellen angesichts dieses « Rennungeheuers » oder « Flugzeugrumpfs auf Rädern » um nur einige Sprachschöpfungen der damaligen Journalisten zu zitieren.



Querschnitt des AUTO UNION Motors wie er praktisch für sämtliche Ausführungen des 16-Zylinders beibehalten wurde.

ein Meisterwerk des Leichtbaus von Erwin Kommenda: sie wog nur knapp 45 kg.

Im ersten Rennjahr 1934 gab es zwei unterschiedliche aerodynamische Lösungen. Für die anfänglich durchgeführten Rekordfahrten und die beiden ersten Rundstreckenrennen auf der Avus und dem Nürburgring wurde die Langheckversion eingesetzt, für die

restlichen Rennen der Saison die Ausführung mit kurzem Heck.

Sowohl Motor- als auch Fahrleistungen des Typs A erwiesen sich von Anbeginn als sehr zufriedenstellend. Mit dem für einen Rennwagen bescheidenen Verdichtungsverhältnis von 7:1 und der niedrigen Nenndrehzahl von 4500 U/min entwickelte der Motor eine Leistung von 290-295 PS. Zum Vergleich: der Mercedes W 25 des Jahres 1934 hatte einen Motor von 3360 ccm mit Kompressor und einer Spitzenleistung von 314 PS. bei 5800 U/min. Porsches Konzept war der langsamlaufende Rennmotor mit gewaltigem Drehmoment.

Durch die geringe Drehzahl konnten mit einem Motor mehrere Rennen bestritten werden, wie sich Ferry Porsche erinnert. Der Motor des Typs A hatte das für die Zeit sensationelle Drehmoment von 54 mkg bei nur 2700 U/min. Ohne an der Grundkonstruktion des Motors etwas zu verändern, wurde es durch Aufbohren und andere Detailmaßnahmen im Typ C auf 87 mkg gesteigert.

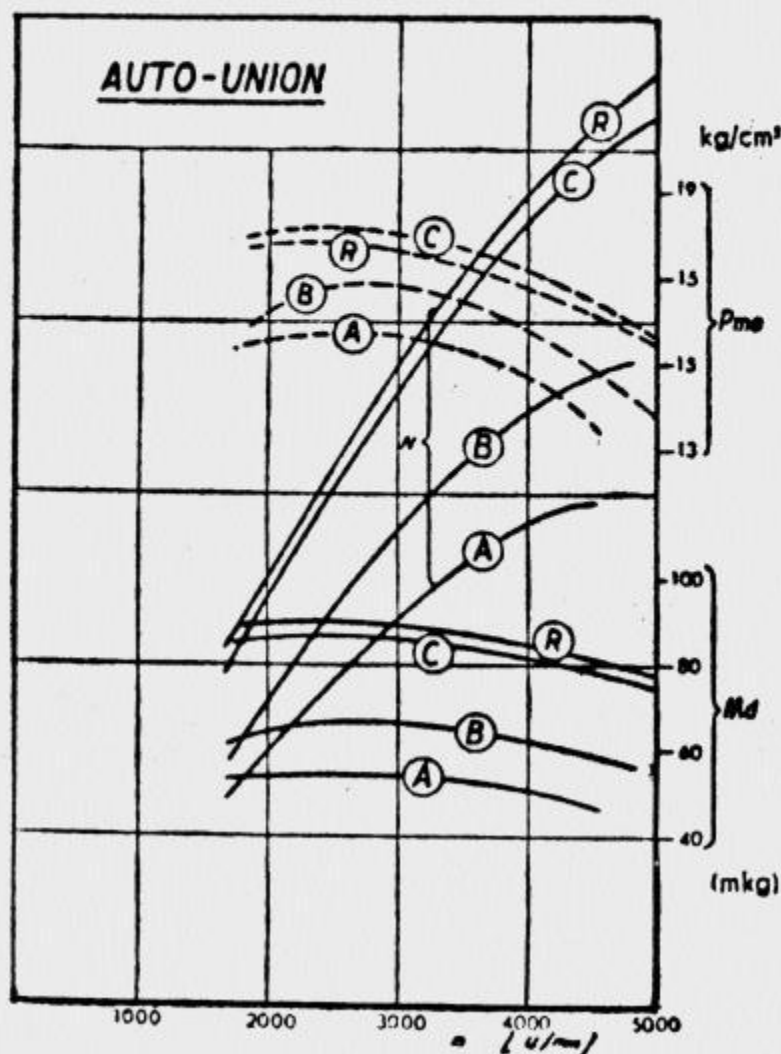
Dieses aus dem Drehmoment resultierende Beschleunigungsvermögen konnte kein Grand Prix Wagen der damaligen Zeit aufweisen. Dem ungehinderten Einsatz dieses gewaltigen Vorschubs setzten lediglich die im Jahre 1934 erhältlichen Rennreifen eine Grenze. Sie waren den möglichen Belastungen in keiner Weise gewachsen. Im 1. Gang anzufahren, erwies sich als fast unmöglich, und noch beim Schalten vom 4. in den 5. Gang konnte der Fahrer auf trockener Bahn die Räder zum Durchdrehen bringen. Die Legende behauptet, daß man einen Großen Preis von Deutschland auf dem Nürburgring zur Not im 5. Garg bestreiten konnte. Eberan schließt dies jedoch auf Grund der gemachten Erfahrungen aus.

Rennkosten Auto Union 1933 bis 1939

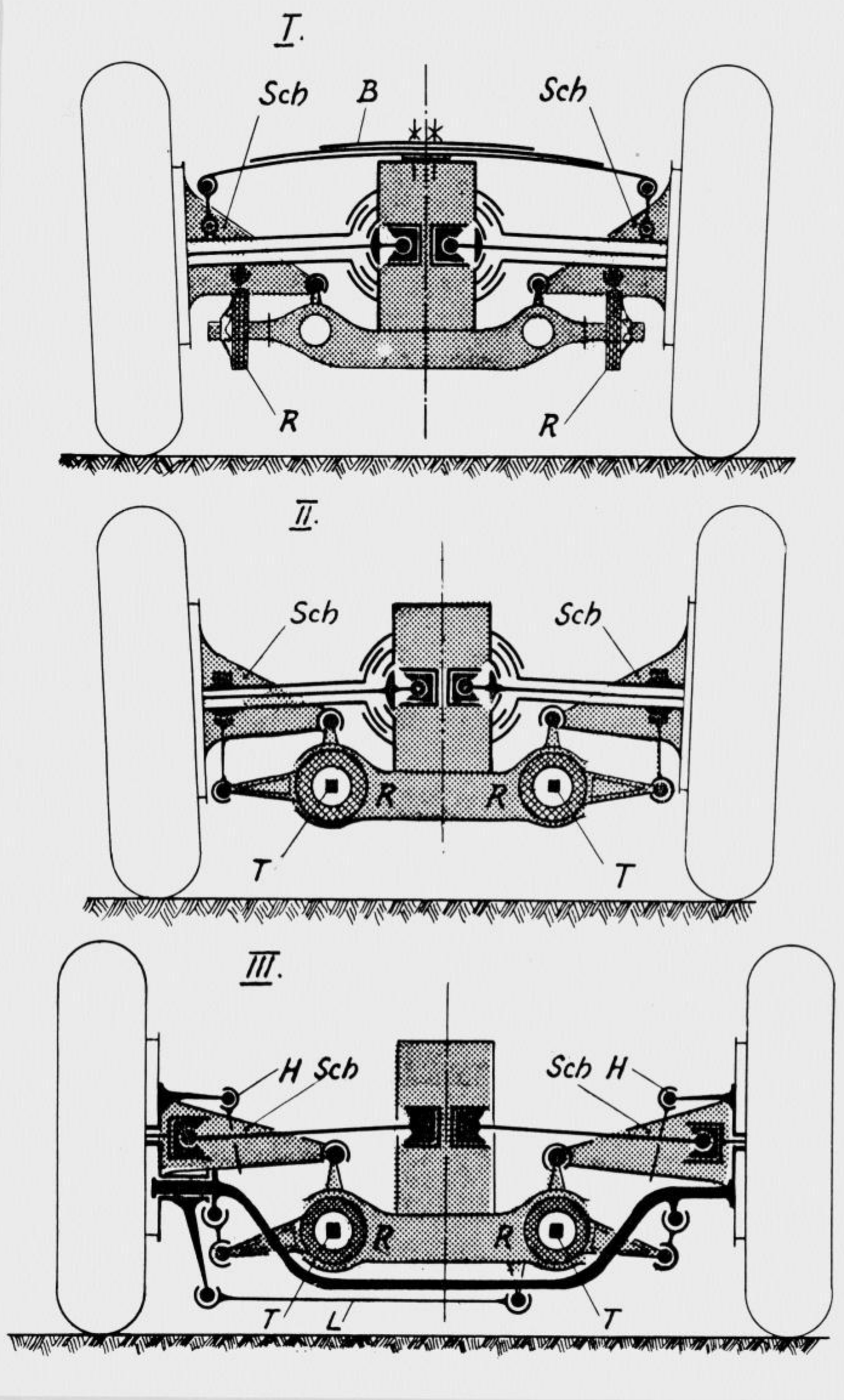
Jahr	Konstruktion u. Fertigung in RM	Renn- aufwand in RM	Summe in RM	Direkte u. in- direkte Sub- ventionen in RM	Prozent- satz Gesamt- aufwand
1933/34	1 285 252 13	96 298.13	1 381 550.26	392 857.—	28,9%
1934/35	1 504 519.78	396 671.88	1 901 191.66	438 000.—	23,1%
1935/36	1 442 524 —	818 306.62	2 260 880.62	475 000.—	21,0%
1936/37	1 831 051.77	861 221.67	2 692 273.44	526 000.—	19,5%
1937/38	1 752 867 96	647 477.87	2 400 345.83	467 000.—	19,4%
1938/39			2 548 370.62	401 000.—	15,6%
			13 184 612.43	2 699 857.—	20,4%

Wenn man den AUTO UNION Grand Prix Wagen in seinen Einzelteilen näher betrachtet, zeigt sich ein eigenartiges Zusammenspiel revolutionärer Ideen und äußerster konstruktiver Vereinfachungen. Ein Beispiel hierfür ist die um die hintere Antriebsachse gruppierte Einheit aus Motor, Differential und Getriebe und der davor nahezu in Wagenmitte installierte Zentraltank. Diese Lösung brachte mehrere Vorteile: durch den Wegfall von Kupplungsglocke und Kardanwelle ergab sich eine sehr tiefe Sitzposition für den Fahrer; durch den Einbau des Tanks in Wagenmitte änderte sich während des Rennens und damit während des Entleerens des Tanks die Gewichtsverteilung vorn : hinten nur unwesentlich. Bei vollem Tank war sie 41,8:58,2, bei leerem Tank 42:58. Änderung mithin 0,2%. Durch das große Gewicht auf den Antriebsrädern ergab sich weiterhin eine stets ausreichende, unveränderliche Traktion; durch die Anordnung der Antriebseinheit und des Tanks eine weit nach vorn verschobene Sitzposition für den Fahrer. Bei einem Radstand von 2800 mm beim Typ A war der untere Rand des Lenkrades nur 900 mm von der Mitte der « durchgehend gedachten » Vorderachse entfernt.

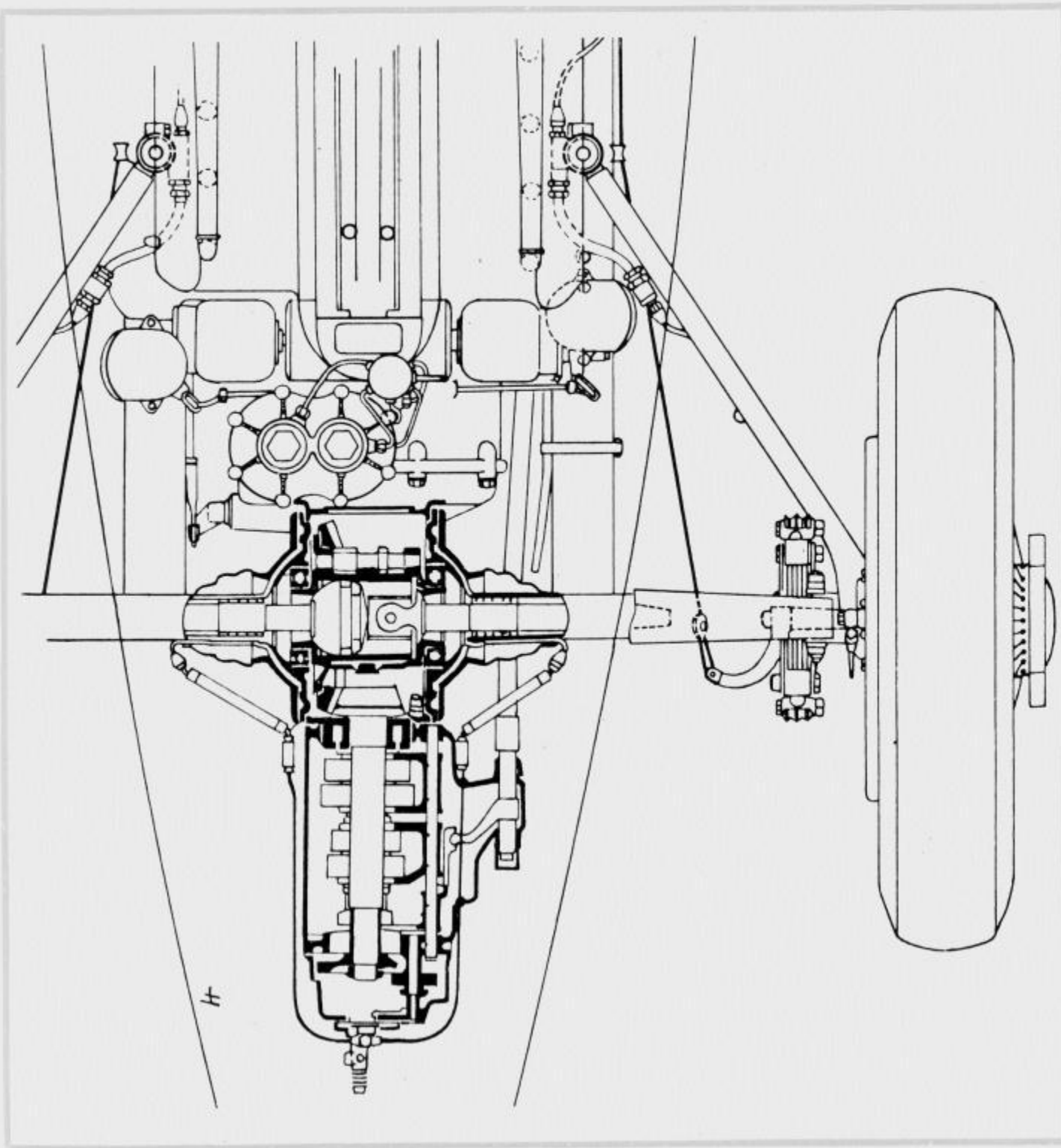
Das Streben nach konstruktiver Vereinfachung zeigte sich auch in der Ausnutzung des unbegrenzten Hubraums. Diese Maßnahme ergab ein gutes Drehmoment bei geringer Drehzahl, die wiederum der Haltbarkeit des Motors zugute kam. Zum Vergleich: Mer-



Leistungskurven des 16-Zylinder Motors.
Ansteigende Linie: Leistung;
Abfallende Linie: Mitteldruck;
flache Linie: Drehmoment.
A: Typ A, 1934, 4358 ccm
B: Typ B, 1935, 4951 ccm
C: Typ C, 1936, 6010 ccm
R: Rekordmotor 1938, 6330 ccm.



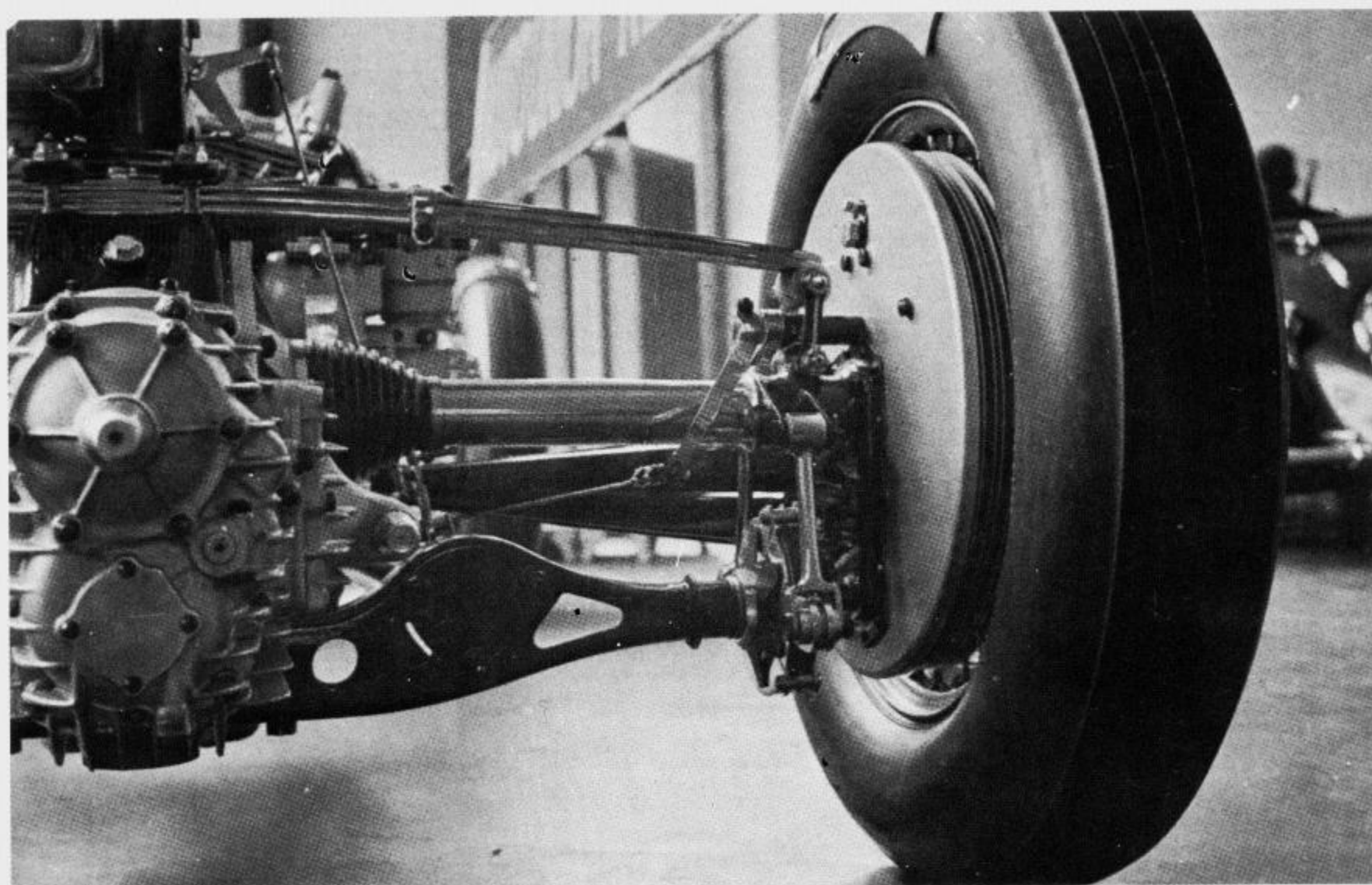
Verschiedene Hinterachstypen der AUTO UNION Rennwagen.
Oben: Typ A - Pendelachse mit Querblattfeder, Schräglenkern und Reibungsdämpfern.
Mitte: Typ C - Pendelachse mit Drehstäben in den Rahmenlängsrohren, Schräglenker, einstellbare Reibungsdämpfer.
Unten: Typ D - De-Dion Achse mit Doppelgelenkantriebswellen und Längenausgleich, Schräglenker, Drehstäbe in den Rahmenlängsrohren, Reibungs- und hydraulische Stoßdämpfer, Querführung durch Panhardstab.



Zeichnung der Hinterachse in Draufsicht. Deutlich zu erkennen die Anordnung Motor-Differential-Getriebe und die Schräglenker zur Längsführung der Hinterachse.

cedes 3360 ccm, Bugatti 3257 ccm und Alfa Romeo 2905 ccm. Nur scheinbar bestand ein Gegensatz hierzu in der Aufteilung in 16 Zylinder und dem damit zweifellos verbundenen konstruktiven Mehraufwand. Denn der Vorteil

Hinterachsaufhängung des Typs A von hinten gesehen. Oben die Querblattfeder, darunter die Antriebswelle, der Schräglenker und der Reibungsdämpfer, der hier längs zur Fahrtrichtung eingebaut ist.



bestand in der Größe der Kolbenfläche von insgesamt 580 cm². Manche konstruktiven Maßnahmen waren der Technologie der Zeit sogar soweit voraus, daß man sie bald aufgab. Hierzu gehörte u.a. die Wasserführung vom Kühler zum Motor und zurück durch die Längsrohre des Chassis; im Hinblick auf extremen Leichtbau zweifellos eine geniale Lösung, unter Berücksichtigung der Schweißtechnik des Jahres 1934 jedoch nicht zufriedenstellend zu lösen: Undichtigkeiten der Schweißnähte führten zu erheblichen Problemen sowohl bei der Kühlung des Motors als auch für das Wohlbefinden der Fahrer, die nicht selten Verbrennungen an den Füßen zu beklagen hatten.

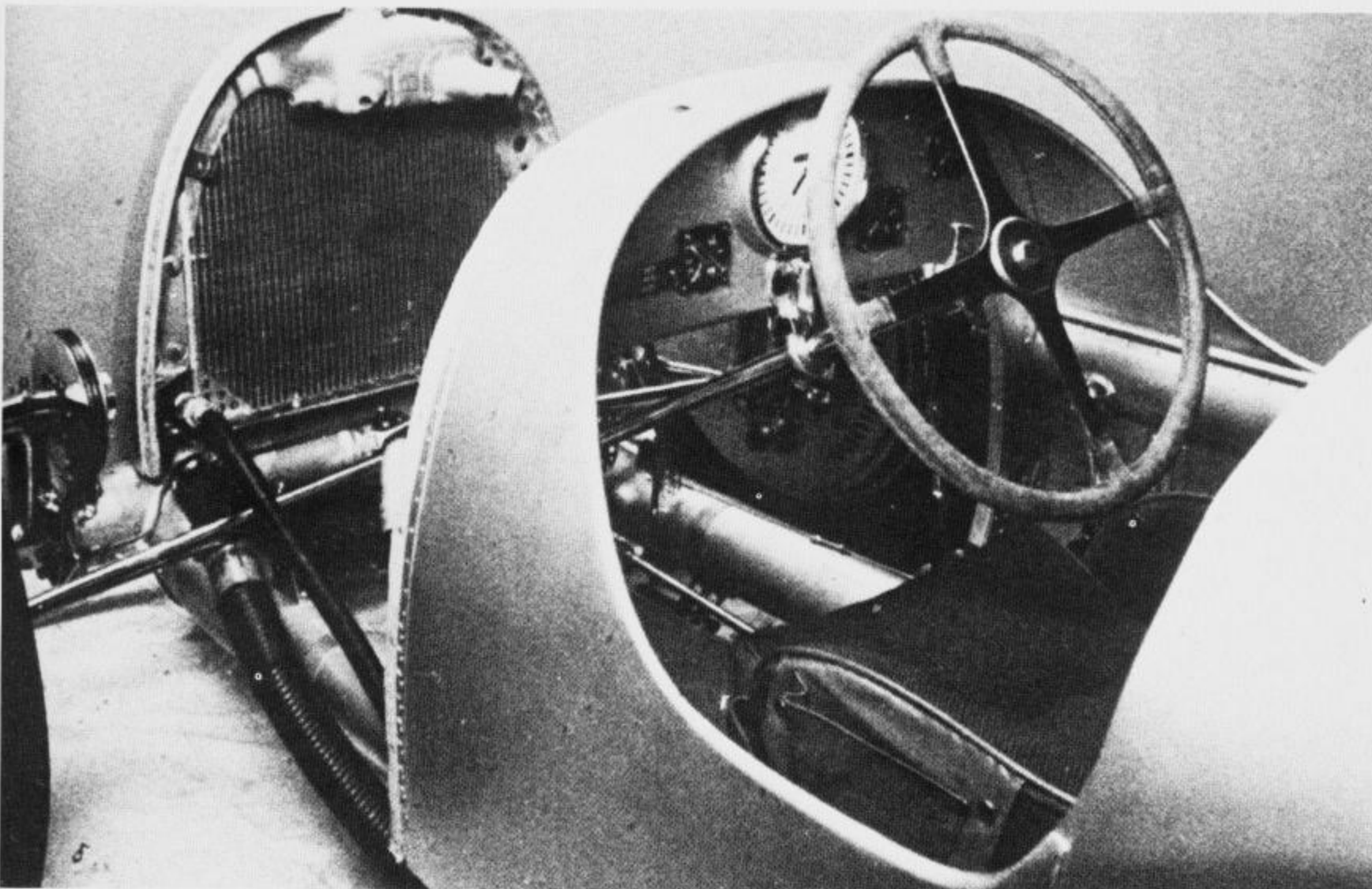
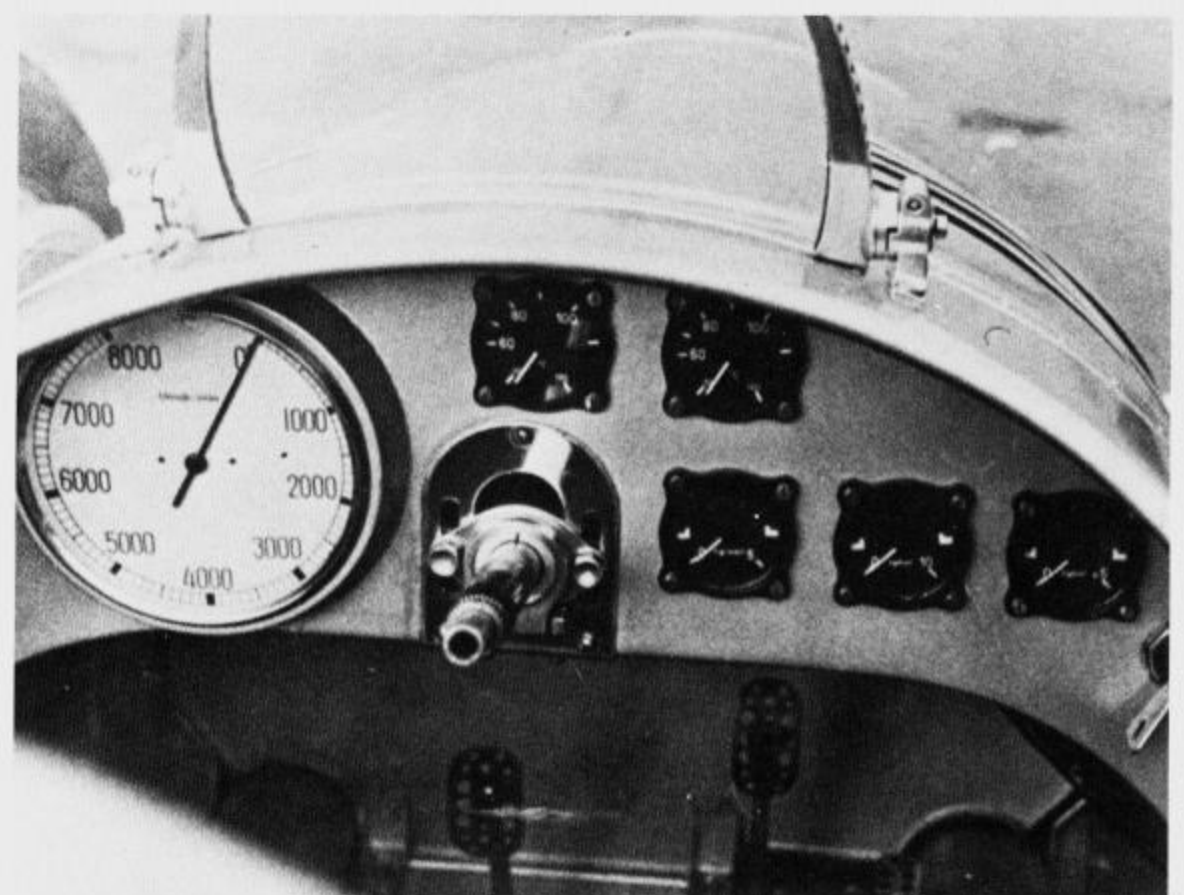
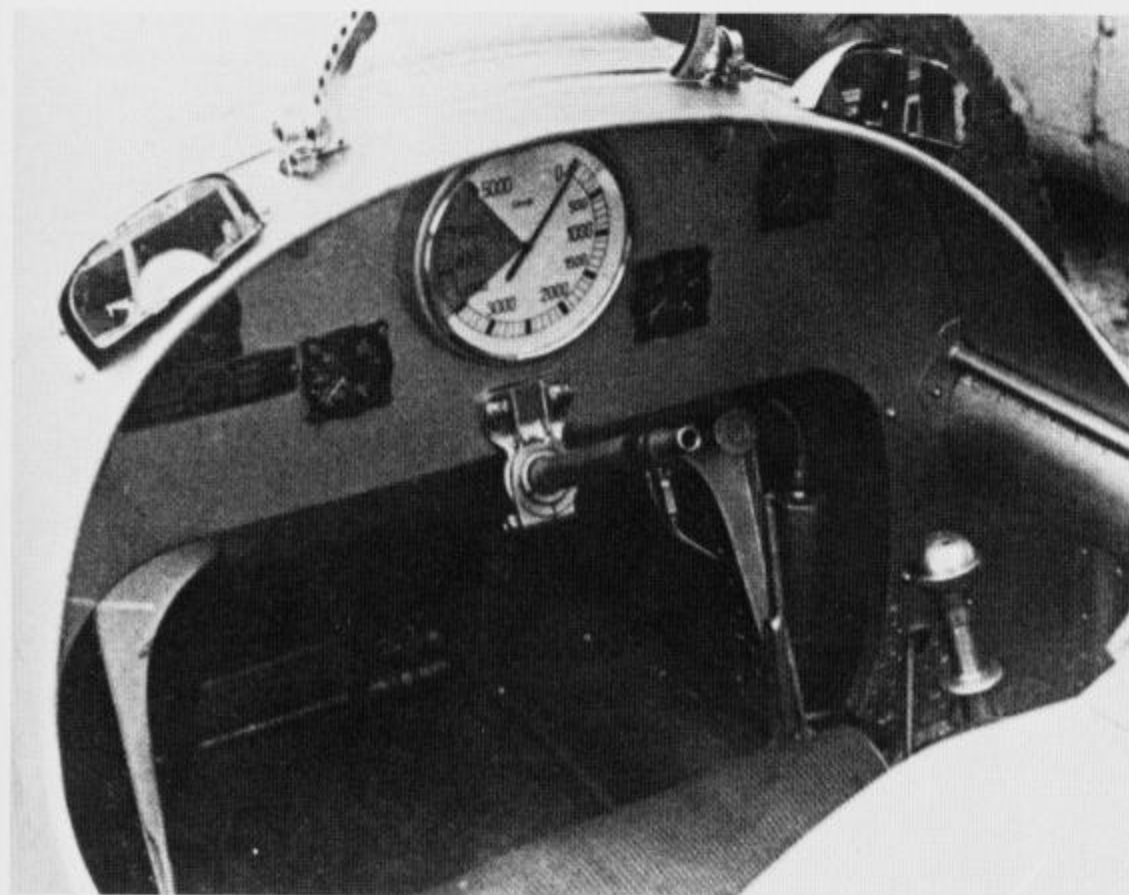
Das ungewöhnlich hohe Drehmoment des AUTO UNION Rennwagens haben wir bereits erwähnt. Auch die Spitzengeschwindigkeit lag — bezogen auf den Typ A und das Jahr 1934 — außerordentlich hoch: 280 km/h. Dementsprechend war auch der Kraftstoffverbrauch mit einem Liter Renngemisch für 1,25 km sehr hoch. Bekanntlich war die Zusammensetzung des Kraftstoffs frei; so ließen sich die Firmen von den Kraftstoffherstellern spezielle Renngemische zusammenstellen, die auf die Motoren und auf die Rennstrecken abgestimmt waren. Diese Renngemische waren der allerstrengsten Geheimhaltung unterworfen. Eines der von der AUTO UNION gefahrenen Gemische sah zum Beispiel so aus: 60% Alkohol,

20% Benzol, 10% Diäthyläther, 8% Benzin, 1,5% Toluol und Nitrobenzol, 0,5% Rizinusöl.

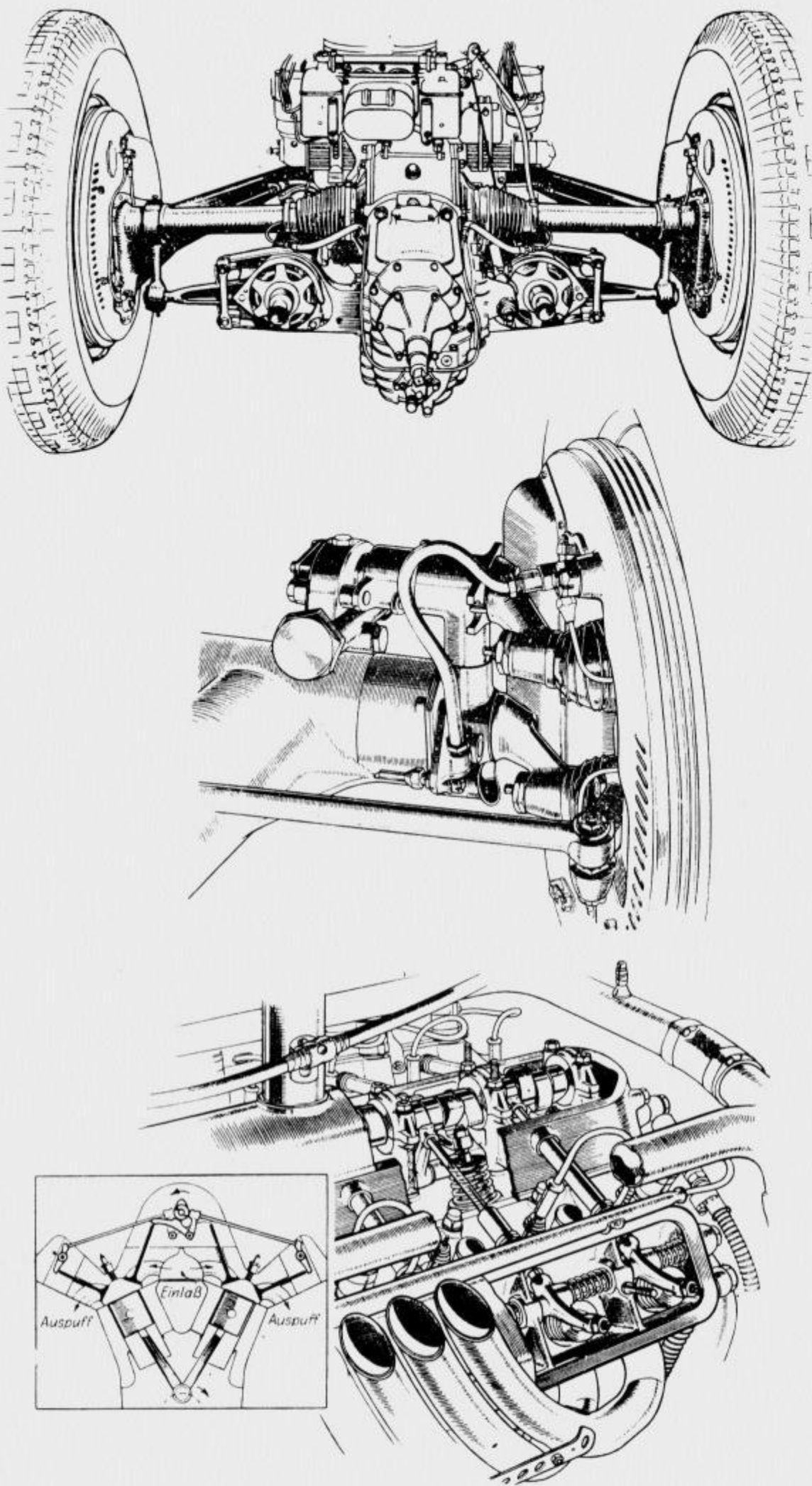
Wenden wir uns nun dem Fahren des AUTO UNION Grand Prix Wagens zu. Die Gewichtsverteilung von 58% auf der Hinterachse ergab zwar ausgezeichnete Traktionswerte, hatte jedoch auch eine ausgeprägte Übersteuerungstendenz zur Folge. Durch die sehr tiefe Schwerpunktlage des Wagens konnte der Fahrer zwar im Vergleich zum traditionell gebauten Rennwagen der Zeit über eine weit vorgerückte Haftgrenze der Reifen verfügen; die Wahrnehmung der Überschreitung dieser Haftgrenze war auf Grund der weit vorn angeordneten Sitzposition jedoch sehr

schwierig. Sie verlangte äußerste Feinfühligkeit und ein überdurchschnittliches Reaktionsvermögen. So konnte es durchaus vorkommen, daß die Hinterachse eingangs einer Kurve ziemlich weit ausbrach, bevor der Fahrer durch Gegensteuern und dosiertes Gasgeben in einen kontrollierten « Powerslide » übergehen konnte. Weniger problematisch verhielt sich der Wagen ausgangs einer Kurve. Hier konnte der Fahrer dank der Belastung der Hinterachse einen guten Teil des verfügbaren Drehmoments zum Beschleunigen ausnutzen.

Fahrerische Probleme ergaben sich aus der Vorderachsauslegung als Kurbellenkerachse, wie sie aus dem



Cockpits dreier AUTO UNION Grand Prix Typen.
Oben links: Typ C 1936 mit abgenommenem Lenkrad.
Rechts: Typ D 1938, Drehzahlmesser bis 8000, höhenverstellbares Lenkrad, fünf für Forschungszwecke angebrachte Armaturen.
Unten: Typ B 1935; deutlich zu erkennen Öl- und Wasserschlauch — man war bereits in jenem Jahr von der Zu- und Abführung des Wassers durch die Chassislängsrohre abgegangen.



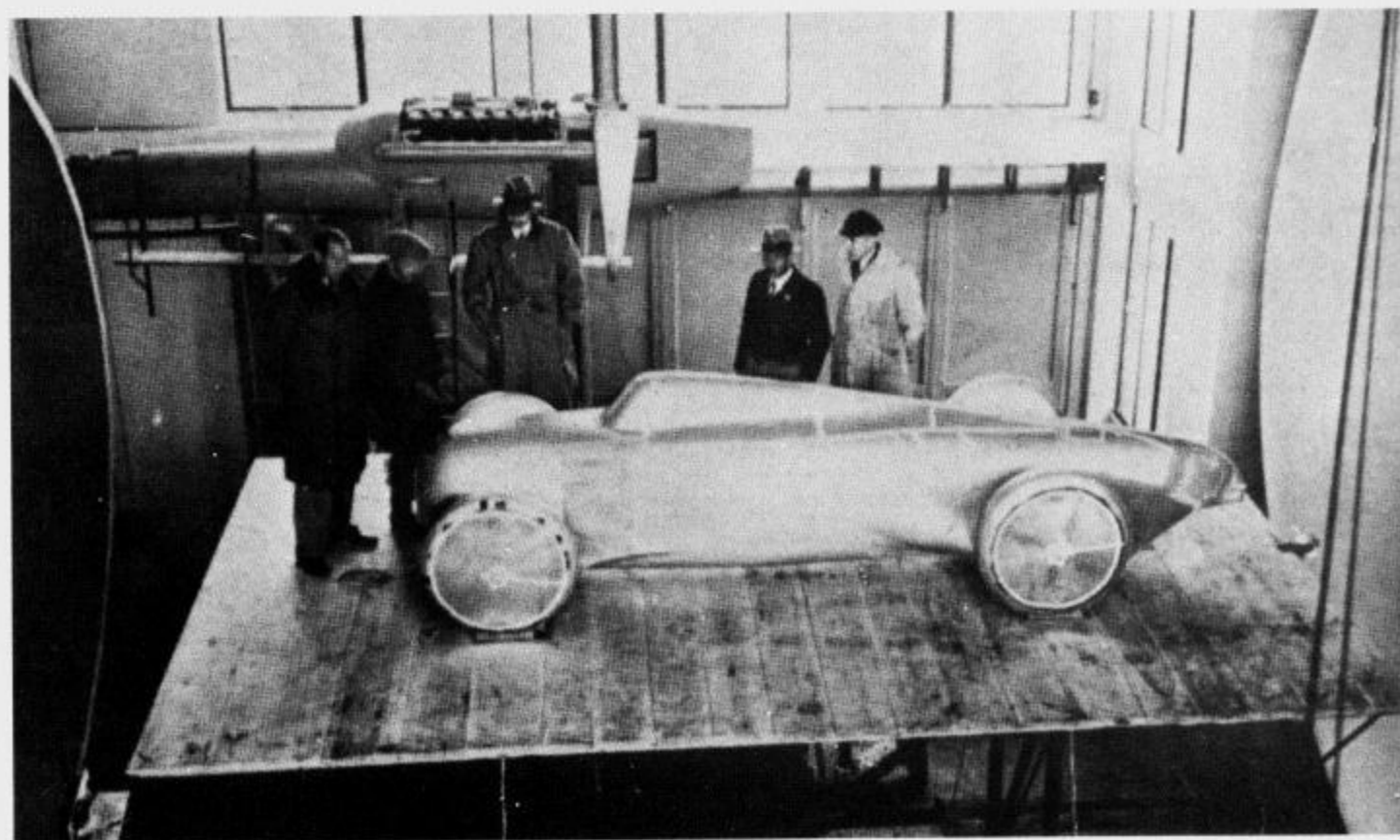
Drei Detailzeichnungen des Typs C.
Oben: Die Hinterachskonstruktion.
Mitte: Die Vorderachsaufhängung mit Kurbellenkern; der untere wirkt auf den im Querrohr liegenden Drehstab, der obere in der Regel auf einen Reibungsstoßdämpfer. Hier ist eine Lösung mit Hydraulikstoßdämpfer gezeigt, die allerdings erst beim späteren Typ D zur Anwendung kam.
Unten: Darstellung des Ventiltriebs mit einer zentralen Nockenwelle für alle 32 Ventile.

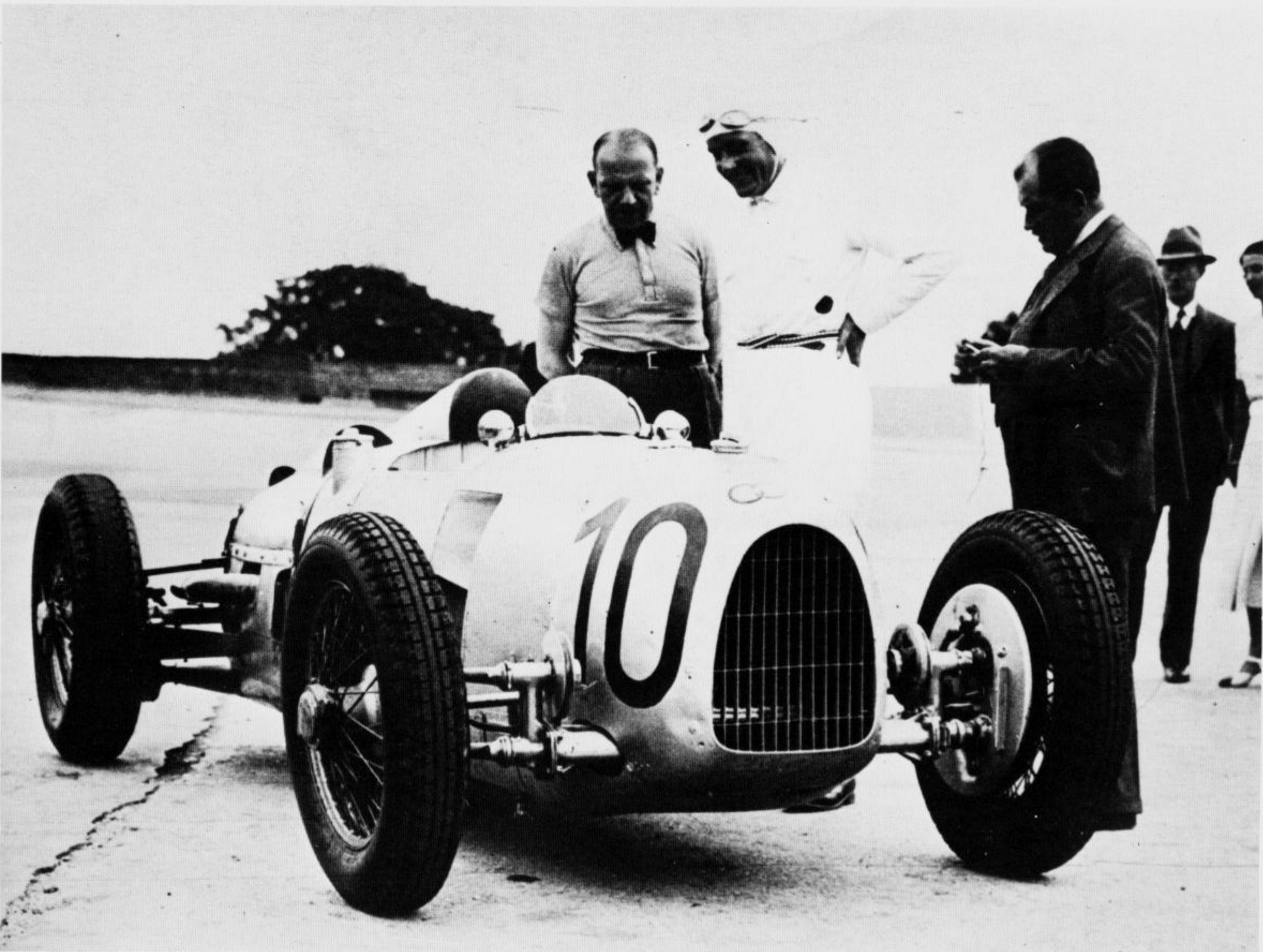
Windkanalversuche bei der DVL in Berlin mit einem Prototyp im Maßstab 1:1.

VW Käfer und dem Porsche 356 weltweit bekannt geworden ist. Hinzukam, daß der Wagen auf Grund der geringen Länge der Kurbellenker stark zum Nicken neigte. Außerdem sprangen die Vorderräder auf unebener Fahrbahn sehr stark — eine Folge der noch mangelhaften Stoßdämpfung. Obendrein neigten die Vorderräder beim Bremsen zum Flattern; besonders, wenn sie schon etwas eingeschlagen waren — jeder, der einen alten VW Käfer gefahren hat, kennt das. All diese Kräfte und Stöße wurden vollkommen ungedämpft auf das Lenkrad und damit auf Hände und Arme des Fahrers übertragen. Zerfetzte Handschuhe und blutende Hände waren keine Seltenheit nach einem 500 km Grand Prix. Trotz dieser unzweifelhaften Schwierigkeiten bei der Beherrschung des AUTO UNION muß ganz klar gesagt werden, daß die Legende vom « unlenkbaren » oder gar « tödlich gefährlichen » Rennwagen nur als Ergebnis einer oberflächlichen Betrachtung oder der Zweckpropaganda der Konkurrenz angesehen werden kann; einer kritischen Analyse jedenfalls hält sie nicht stand.

In den sechs Jahren (1934-39) der Grand Prix Beteiligung hatte die AUTO UNION drei tödliche Unfälle zu beklagen, deren Ursachen hier aufgezeigt werden sollen: Am 4.2.36 verlor der Nachwuchsfahrer Heydel bei einer Probefahrt in Monza die Kontrolle über den Wagen, als er sich durch ein über seine Erfahrung und sein Können hinausgehendes Risiko einen Platz in der AUTO UNION Rennmannschaft erkämpfen wollte.

Der Todessturz von Ernst von Delius ist auf einen Fahrfehler zurückzuführen,

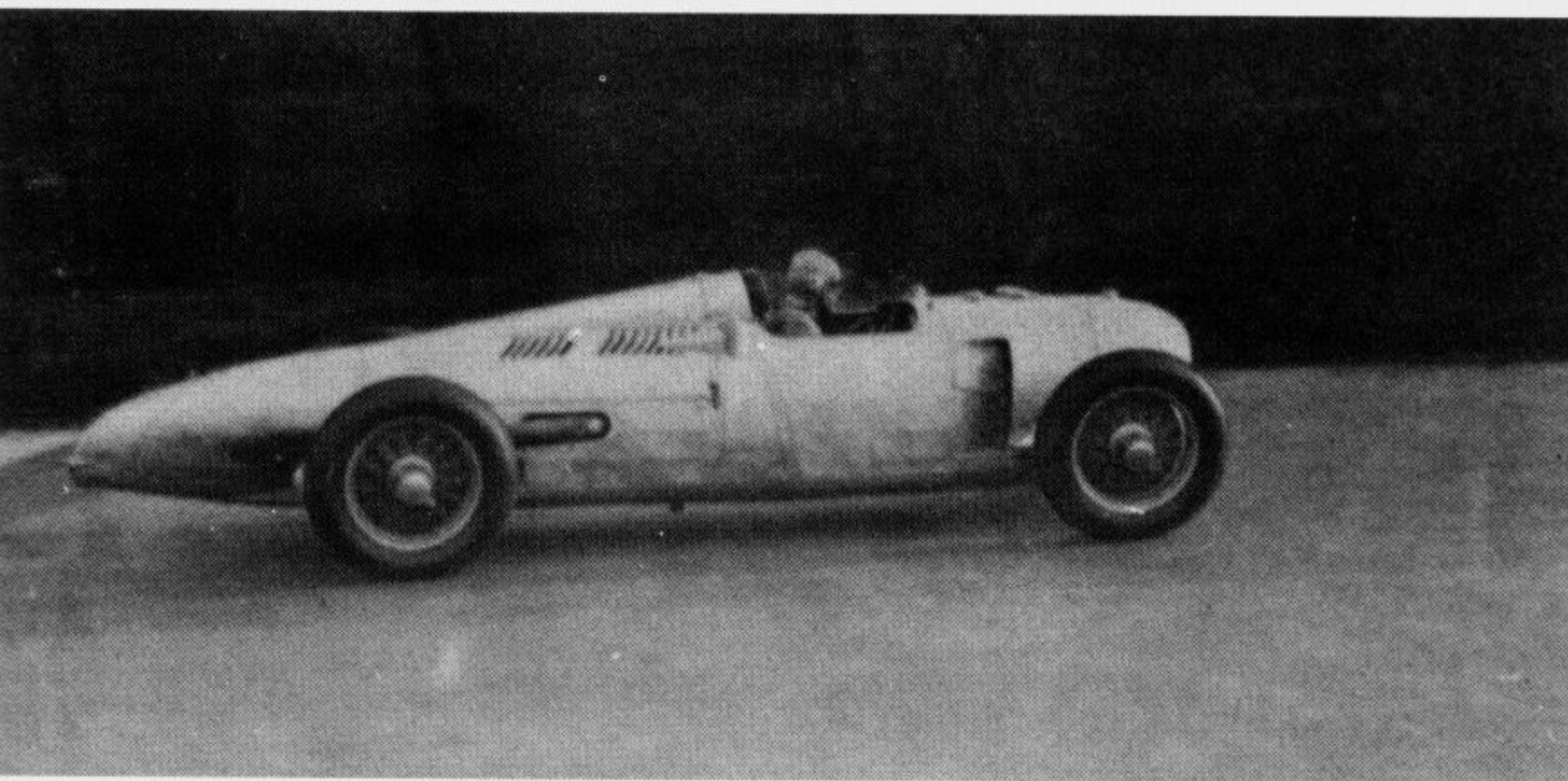




der unverständlich ist. Denn obwohl er von der Rennleitung das Zeichen erhalten hatte, in der nächsten Runde Reifen zu wechseln, überholte er auf der Geraden, nur 1,5 km vor den Boxen, Seaman (Mercedes) bei Tempo 270 km/h, kam mit zu hoher Geschwindig-

keit über einen Brückensteg, so daß der Wagen einen Sprung machte. Das Verhängnis nahm seinen Lauf: er begann zu schleudern, fuhr links in die Hecken, prallte von dort ab, schleuderte unkontrolliert über die Fahrbahn und verließ diese, sich mehrmals überschla-

Willi Walb, der erste Rennleiter der AUTO UNION, neben Hans Stuck, dem Fahrer Nr. 1 der Jahre 1934 und 1935; rechts Ferdinand Porsche. Der Wagen ist die Kurzheckversion des Typs A.



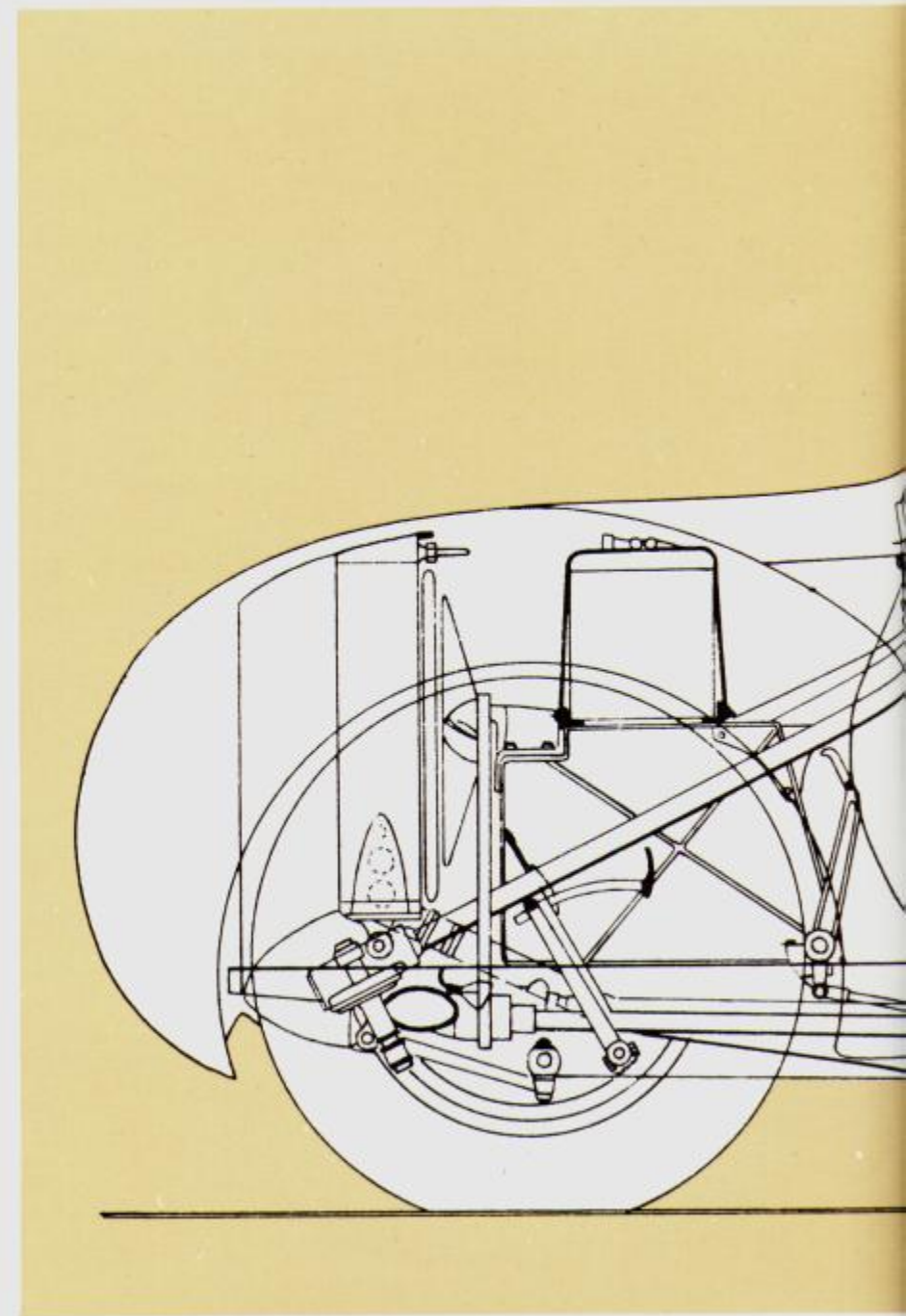
Während der Rennsaison 1934 setzte die AUTO UNION zwei verschiedene Karosserieversionen ein. Für die ersten Rekordfahrten und die beiden Läufe auf der Avus und dem Nürburgring kam die Langheckversion zum Einsatz, danach nur noch die Kurzheckversion. Foto: Hans Stuck auf der Avus während der Rekordfahrt am 6. März 1934.

gend. Delius wurde dabei aus dem Wagen geschleudert und erlag wenig später seinen Verletzungen im Krankenhaus in Bonn.

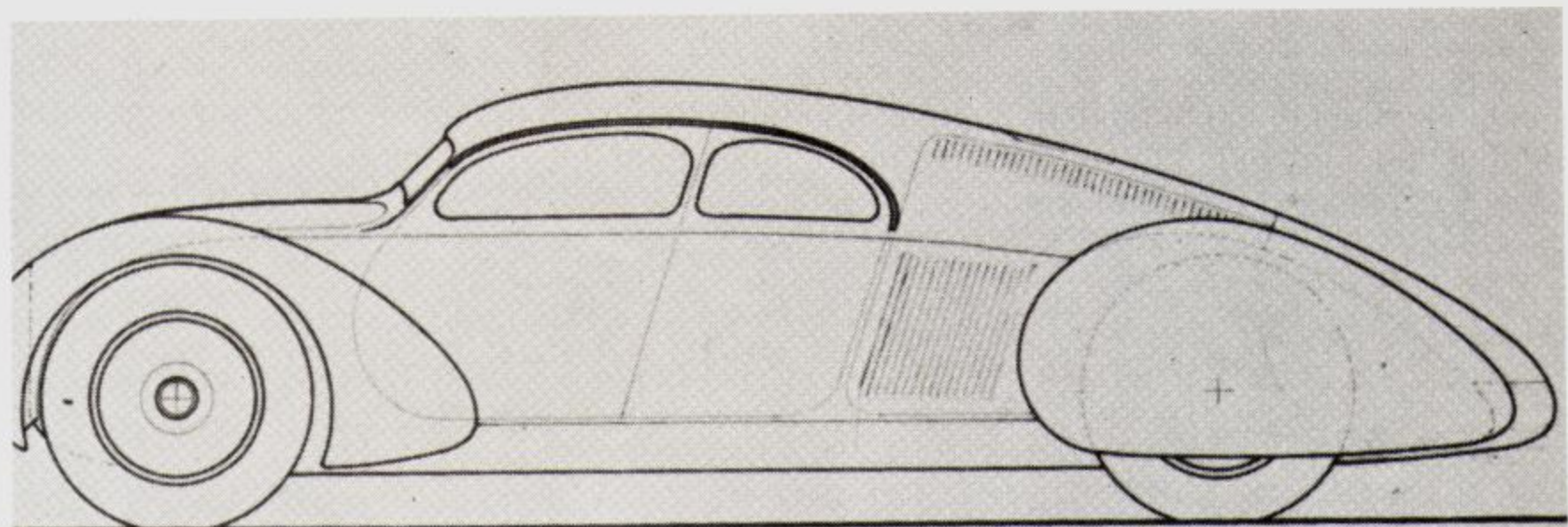
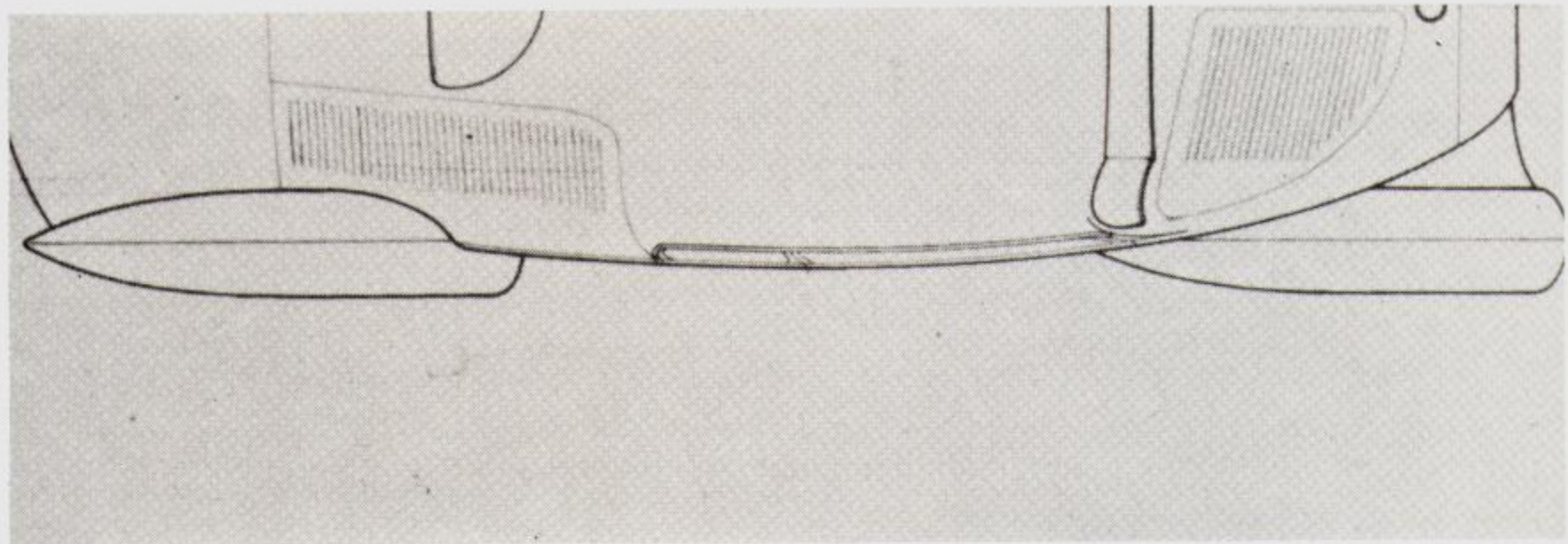
Der Unfall, der Bernd Rosemeyer das Leben kostete und auf den wir später noch ausführlich eingehen werden, wurde letztlich durch eine Windböe verursacht, die den Wagen bei über 400 km/h von der Fahrbahn drückte.

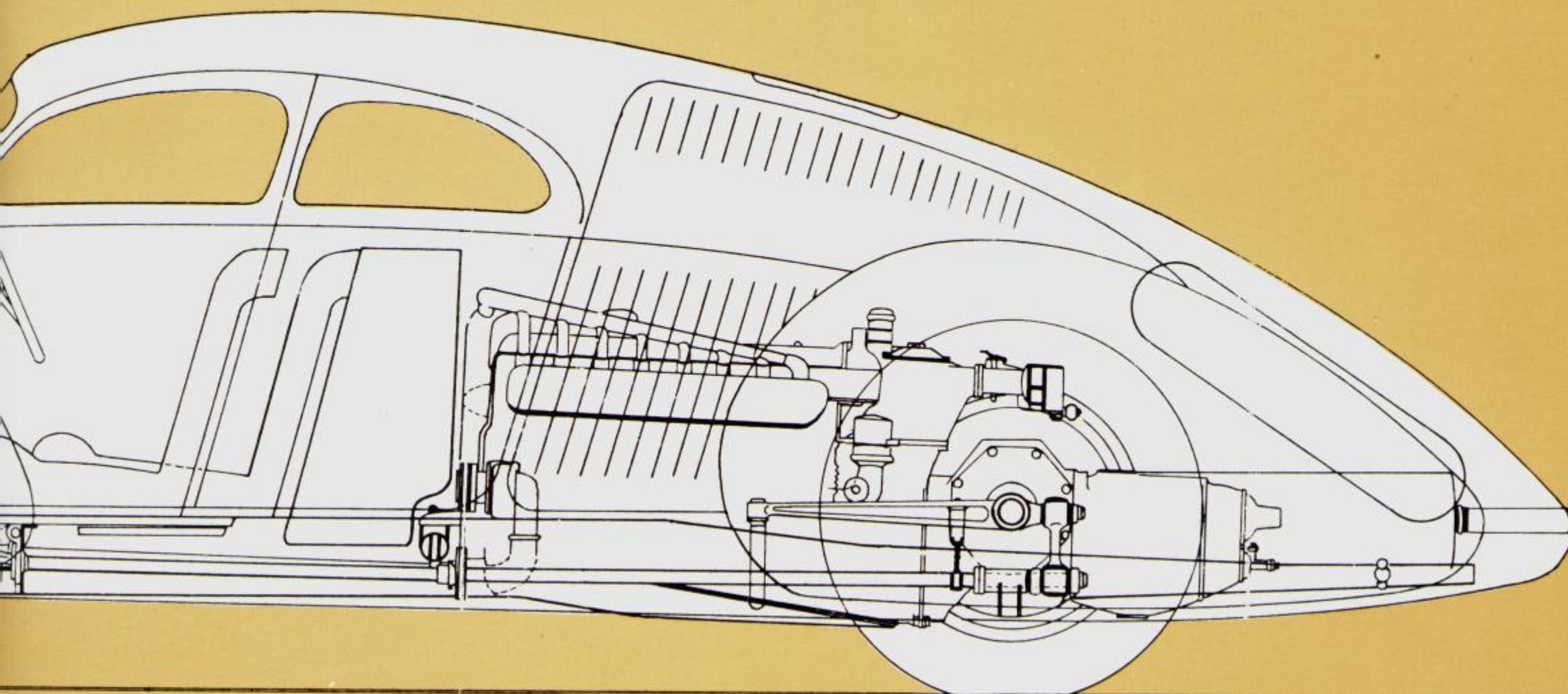
Diese zweifellos traurige Bilanz erlaubt es jedoch nicht, den AUTO UNION Grand Prix Wagen mit dem Stempel der Unsicherheit zu versehen. Der Wagen war nicht leicht zu beherrschen, doch wer ihn beherrschte, konnte mit ihm auf Grund der geschilderten konstruktiven Vorteile ungemein schnell sein. Einem einzigen Fahrer gelang es, die Möglichkeiten des 16-Zylinder Rennwagens voll auszuschöpfen: Bernd Rosemeyer. Von ihm wird berichtet, daß er das größte Fahrtalent der 750 kg Epoche gewesen sei. Manche sagen sogar, er sei dem um 17 Jahre älteren und erfahreneren Nuvolari überlegen gewesen. Aber er was keineswegs der einzige, der mit dem AUTO UNION große Rennen fuhr. Andere Fahrer jener Epoche konnten sich mit ihm durchaus vergleichen, wenn sie auch einen grundlegend anderen Fahrstil hatten; Hans Stuck, Achille Varzi oder Tazio Nuvolari zum Beispiel führten die Wagen mit den vier Ringen zu vielen

großartigen Siegen. Daß der Wagen durchaus beherrschbar war, belegt jedoch vor allem die Tatsache, daß auch Fahrer aus dem zweiten Glied wie von Delius, Hasse und Müller zu Grand Prix Erfolgen kommen konnten. Auch



Aus dem Grand Prix Wagen sollte auch ein dreisitziges Sportcoupé entwickelt werden. 1935 wurden zwei Prototypen gebaut. Es kam jedoch nie zur Produktion.





die Plazierungen von Fahrern wie Momberger, Prinz zu Leiningen und Meier dürften für diesen Sachverhalt sprechen.

Piero Taruffi, einer der wenigen Rennfahrer, der in der Lage war, seinen Eindruck von einem Rennwagen in Worte zu kleiden, beschrieb den AUTO UNION nach einer Probefahrt auf der Monzabahn am 16. Februar 1936 so: Der Wagen sei enorm leistungsstark, erfordere großes Feingefühl und Präzision mit dem Lenkrad und eine höchst aufmerksame Kontrolle des Gashebels. Trotz solcher Beurteilungen und der großen Erfolge konnte der AUTO UNION Grand Prix Wagen den Mythos der gefährlichen «Heckschleuder» nie ganz loswerden. Man darf sogar vermuten, daß dieses negative Image nicht unerheblich dazu beigetragen hat, daß erst zwanzig Jahre später ernsthafte Versuche mit dem Mittelmotor Rennwagen unternommen wurden.

Parallel zum Typ 22 entwickelten Porsche und seine Mitarbeiter ein zweites Projekt für die AUTO UNION: den Typ 52. Dies war die Konstruktion eines Sportcoupés, der aus dem Grand Prix Wagen abgeleitet werden sollte.

Der Wagen, von dem 1935 zwei Prototypen gebaut wurden, hatte vorn drei Sitze nebeneinander; die Lenkung sollte von der Mitte aus erfolgen. Der Mittelmotor war eine gedrosselte Ausführung des Rennmotors Typ B: 16 Zylinder, 4951 ccm, Kompressor, 200 PS bei 3650 U/min., 5-Gang-Getriebe hinter der Hinterachse, verstärkter Plattformrahmen, Einzelradaufhängung vorn und hinten und hydraulische Stoßdämpfer, die im Grand Wagen erst 1938 zum Einsatz kamen. Von vorn sah der Wagen durch die Verwendung des gleichen Kühlers dem P-Wagen ähnlich. Die Seitenansicht zeigte eine hoch angesetzte Gürtellinie mit verhältnismäßig kleinen Fensterflächen. Die Dachlinie ging von der Frontscheibe recht elegant und ohne Unterbrechung in das Fließheck über. Die hinteren 20"-Räder waren abgedeckt, das Reserverad lag schräg im Heck hinter dem Getriebe. Der Wagen wog etwa 1300 kg; der Radstand war 3,30 m, die Spurweite 1,39 m; als Höchstgeschwindigkeit waren 200 km/h vorgesehen.

Nach dem Bau der beiden Prototypen wurde bei AUTO UNION beschlossen, das Projekt aufzugeben.

Das Antriebsaggregat des AUTO UNION Coupés war eine auf 200 PS reduzierte Ausführung des Grand Prix Motors Typ B: 16 Zylinder, 4951 ccm mit Kompressor. Geplante Höchstgeschwindigkeit: 200 km/h.

Nachtausgabe

Wochenlich zwei Ausgaben. Zustellung der ersten Ausgabe in Berlin und in Orten mit eigener Zustellung auf Wunsch auch ins Haus. Bezugspreis wöchentlich 60 Pfennig, monatlich 2,50 Mark, davon 36 Pfg. für Zustellung ins Haus. Durch die Post monatlich 2,50 Mark einschließlich 29 Pfennig Postgebühren; hierzu 36 Pfg. Bestellgeld. — Bestellungen in allen Scherl-Filialen, Postanstalten und beim Verlag, Berlin SW 68, Zimmerstraße 35/41. Bei Ausfall in der Lieferung wegen höherer Gewalt oder Streik besteht kein Anspruch auf Ersatz oder Rückzahlung.

10 Pf.
auswärts 15 Pf.

Jeder Abonnent kann unsere juristischen Sprechstunden in Anspruch nehmen. Anzeigenpreis: Die 12gespaltene mm-Zelle 0,45 Mark, die 4gespaltene mm-Zelle im Textteil 2,50 Mark, Preisnachlässe laut Tarif. — Keine Gewähr für Aufnahme an bestimmten Tagen. — Anzeigenannahme im Scherlhaus, Berlin SW 68, Zimmerstraße 35/41, und in allen Scherl-Filialen und Agenturen. — Postscheck-Konto Berlin Nr. 3111. — Fernsprecher A7 Dönhofs-Sammel-Nr. 4195 für auswärts Dönhofs-Sammel-Nr. 4100. — Telegramm-Adresse Scherlverlag Berlin.

Die letzten Trainingsfahrten vor der großen Motorschlacht auf der Avus

Diplomaten-Empfänge bei Hindenburg

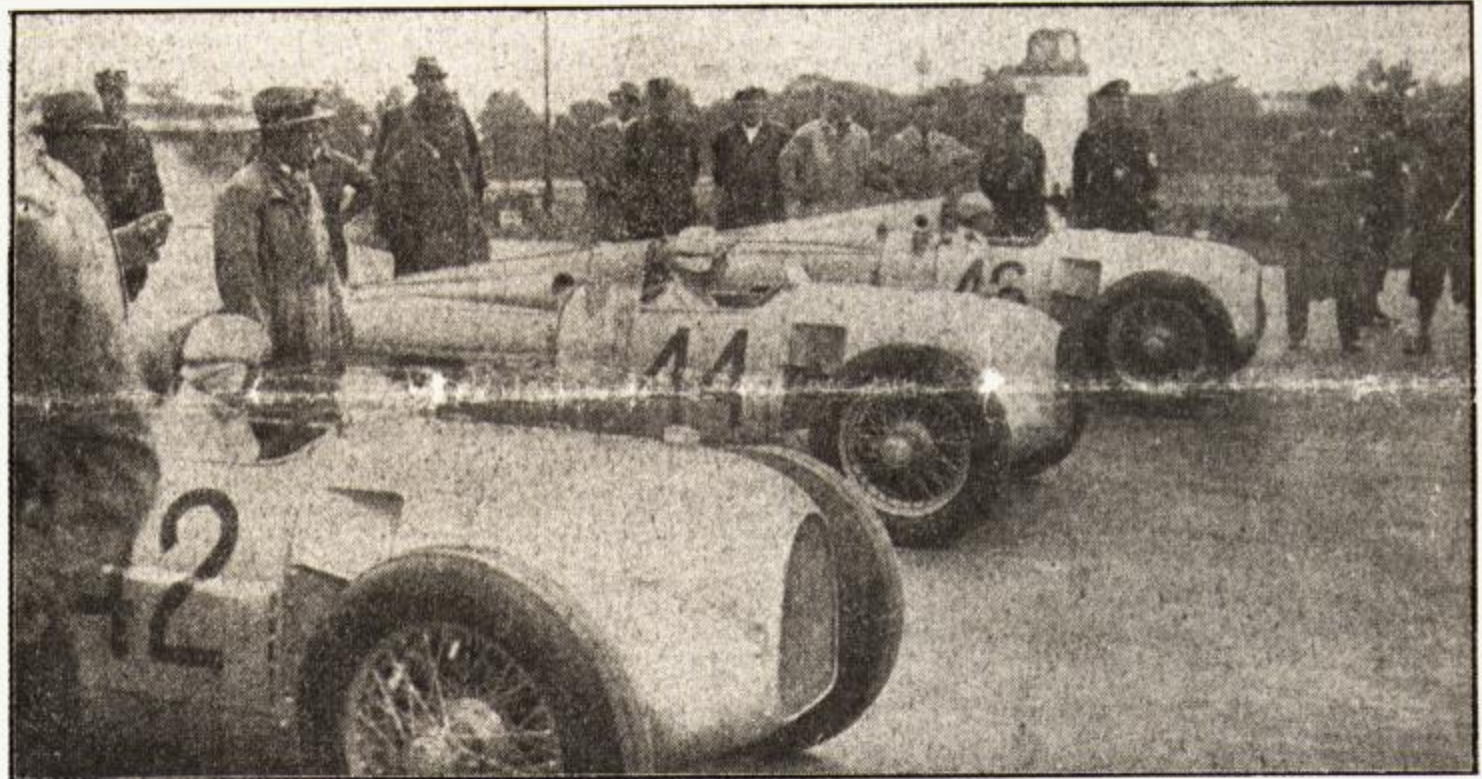
Reportage auf der 3. Seite

Zwischenfall an der Grenze

Belgische Granaten freipierten in Deutschland

Dachau, 26. Mai. Gestern nachmittag sind, wie der Westdeutsche Beobachter mitteilt, im Grenzgebiet der Gemeinde Katterberg drei Granaten, die von dem belgischen Truppenübungsplatz Elsenborn abgeschossen wurden, etwa 1000 Meter von der Grenze entfernt auf deutschem Gebiet in unmittelbarer Nähe von deutschen Waldarbeitern eingeschlagen. Zwei Granaten sind sofort freipiert, eine dritte blieb als Blindgänger im Boden stecken. Die Waldarbeiter sind glücklicherweise nicht verletzt worden. Der Regierungspräsident von Aachen hat sich sofort mit dem belgischen Lagerkommandanten in Verbindung gesetzt und ihn gebeten, Vorkehrungen zu treffen, damit ein Wiederholungsfall ausgeschlossen ist.

Elsenborn ist der größte belgische Truppenübungsplatz. Er wurde erst vor ganz kurzer Zeit mit allen Mitteln der modernen Technik in unmittelbarer Nähe der deutschen Grenze ausgebaut.



Die Auto-Union-Fahrer Hans Stuck, Prinz zu Reiningen und Romberger beim Start zu einer Trainingsfahrt

Verzweifelte Regierungsmaßnahmen in Oesterreich

Grenzsperre für Kuffstein

Ganze Gebiete praktisch im Ausnahmezustand — Polizei wird verstärkt

Telegraphische Meldung

Wien, 26. Mai. Die Bundesregierung in Wien, ohnmächtig gegen die täglichen Protestkundgebungen der Bevölkerung, hat praktisch das Land unter Ausnahmezustand gestellt. In die Paläste der Bischöfe, in die Wohnungen der hervorragenden Mitglieder der „militanten katholischen Verbände“ und vieler hundert Geistlicher sind zur Verhütung neuer Anschläge und Überfälle Schutzkorpswachtmannschaften gelegt worden. Der Ministerrat hat gestern weitere Abwehrmaßnahmen beschlossen. Mit das Tollste aber ist in Kuffstein geschehen, wo man wegen eines auf eine Felswand gemalten Hakenkreuzes die Grenze nach Deutschland gesperrt hat.

In Kuffstein wurden alle Grenzübertretter erleichterungen für die Bewohner Kuffsteins aufgehoben und sämtliche Grenzschleier, die für den kleinen Grenzverkehr Gültigkeit hatten, den Inhabern abgenommen. Der Grenzübertreter ist nur noch Person gestrichelt, die jenseits der Grenze in Arbeit stehen. Weiter teilt die Bezirkshauptmannschaft mit, daß den Kuffsteiner Geschäftsleuten, denen die Aufhebung der Kosten für die Entfernung des Hakenkreuzes auf dem Felsstein auferlegt wurde, und die sich weigern, diese Beträge zu zahlen, die Konzeption zur

Ausübung des Gewerbes entzogen wird. Sechs Kuffsteiner Nationalsozialisten wurden in ein Anhaltelager eingeliefert.

Am Donnerstag wurde ein nationalsozialistischer Flüchtling, der die Salzach bei Oberndorf durchschwamm und sich bereits im reichsdeutschen Teil des Flusses befand, von Heimwehrleuten beschossen und verschwand, von den Augen getroffen, in den Fluten.

Im Ministerrat wurde gestern eine Ausdehnung des Standrechtsverfahrens auf Sprengstoffanschläge beschlossen. Das Standrechtsverfahren galt bisher für Mord, Raub, Brandlegung und boshafte Sachbeschädigung unter besonders gefährlichen Umständen. Das Standgericht fällt nach der Prozeßordnung entweder das Todesurteil oder beschließt Rückverweisung an die ordentlichen Gerichte. Die Regierung will nunmehr auch Sprengstoffanschläge, wie Bomben- und Bolleranschläge, vor das Standgericht bringen.

Nach Mitteilungen des Sicherheitsministers Feß ist geplant, die Polizei auf 8000, die Gendarmerie auf 10 000 Mann zu erhöhen. Ferner werde die Polizei militärisch ausgerüstet. Die Sicherheitsorgane seien bereits mit den neuesten Verteidigungsmitteln, wie Panzerwagen, Maschinenpistolen und Stahlhelmen ausgerüstet, doch habe sich während der Februarereignisse gezeigt, daß die Ausrüstung der Sicherheitsorgane ungenügend sei.

Auch heute nachmittag weitere Probefahrten

Zwischenfälle auf der Strecke

„Neugierige“ Hirsche — Zwei Fahrer von der Bahn abgetommen

Das morgen stattfindende große Avusrennen ist das sportliche Tagesgespräch der Reichshauptstadt. Die Spannung, mit der man diesem bedeutenden europäischen Automobil-Ereignis entgegenfiebert, hat fast schon am Vorabend den Höhepunkt erreicht, nur noch zu übertrumpfen von dem Augenblick, wenn sich morgen mittag um 2 Uhr die Startflagge senkt, der erbitterte Kampf begonnen haben wird und das stählerne Lied der hochgezüchteten Motoren über die Rennstrecke braust. Man hat die den Fahrern zur Verfügung stehende Trainingszeit, die ursprünglich am am Sonnabendmittag beendet sein sollte, überraschenderweise noch einmal verlängert, so daß von 3 bis 6 Uhr erneut trainiert werden konnte.

Boller-Wagen hatten Pech

Die für heute morgen erwartete Ankunft der neuen Boller-Wagen, über deren Leistungsvermögen zwar viel erzählt wird, man jedoch sich noch kein eigenes Urteil bilden konnte, hatte sich verzögert, da ein Lastwagen bei der Ueberführung der Rennwagen in der Nähe von Magdeburg Defekt erlitt, und so wartete man gespannt auf die für den frühen Nachmittag verheißene Ankunft dieser Zweitaktwagen.

Es wurde auch heute wieder ausgiebig trainiert, es zeigte sich also, daß die Anfertigung eines dritten Probetages von den Fahrern selbst als sehr nützlich angesehen wurde. Bevor man jedoch die Bahn benutzen konnte, galt es, die Rennstrecke von gänzlich unerwartetem Besuch zu säubern: Ein Rudel Hirsche, das sich zu sehr ungelegener Zeit auf der Strecke eingestellt hatte, mußte von Motor-SU verjagt werden.

Noch schnellere Runden

Die in den Morgenstunden erzielten Geschwindigkeiten waren nicht besonders groß. Und das ist erklärlich. Die Fahrer haben sich in den vorausgegangenen Trainingstagen mit der Bahn vertraut gemacht und wissen, welches Höchsttempo sie erreichen können. Und dabei ist es überhaupt zweifelhaft, ob es bereits erreicht worden ist. Denn vermutlich werden die morgen erzielten Geschwindigkeiten noch weit höher liegen. Was das heißt, erfährt man daraus, daß beispielsweise schon am Tage vorher der Auto-Union-Fahrer Hans Stuck mit 245 Stundenkilometer einen phantastischen Rundenrekord aufgestellt hatte. Die meisten Fahrer hielten etwas zurück, um sich nicht allzu sehr „in die Karten sehen“ zu lassen. Immer mehr verstärkt sich aber der Eindruck, daß die deutschen Wagen eine Siegeschance haben, wenn sie durchhalten werden. Dies gilt namentlich in der großen Klasse, wo die Neuschöpfungen der

Rendezvous mit der Geschichte

Der 12. Januar 1934 war für Ferdinand Porsche und seinen P-Wagen ein besonderer Tag. Sollte er doch Aufschluß darüber bringen, ob der Vertrag mit der AUTO UNION fortgesetzt oder beendet werden würde. Die dies entscheidende Klausel verlangte, daß der P-Wagen in der Lage sein müsse, die Berliner AVUS (Automobil-Verkehrs- und Übungs-Straße) mit einem Runderdurchschnitt von mehr als 200 km/h zu durchfahren. Hans Stuck war mit dem P-Wagen auf der Bahn und drehte in aller Ruhe Runden, in denen er die geforderte Geschwindigkeit bei weitem übertraf und die auf den beiden langen Geraden über 240 km/h lag. Porsche war froh, diese Bedingung erfüllt zu haben, und setzte die Fahrversuche zur Einstellung der Wagen noch einige Tage fort. Außer dem von der AUTO UNION als Nr. 1 verpflichteten Hans Stuck nahm Ernst Günther Burggaller an diesen Versuchsfahrten teil.

Wegen des schlechten Wetters wurden die Versuche auf der AVUS bald abgebrochen, und die ganze Mannschaft begab sich Richtung Süden nach Monza. Aus Zwickau nahm man den zweiten, soeben fertiggestellten P-Wagen mit nach Italien.

Dort befand sich die Konkurrenz aus Untertürkheim bereits im Training. Manfred von Brauchitsch hatte am 18. Januar 1934 auf der Autobahn Mailand-Como Versuchsfahrten mit verschiedenen aerodynamischen Lösungen für den Mercedes Rennwagen Typ W 25 durchgeführt. Einer der interessierten Zuschauer dieser Probefahrten war Vittorio Jano, der Chefkonstrukteur von Alfa Romeo. Die AUTO UNION Mannschaft fuhr direkt nach Monza und wickelte dort vom 21. bis 30. Januar ein sehr umfangreiches Versuchsprogramm ab. Die Wagen absolvierten täglich mindestens 40 Runden — etwa 400 km. Es wurden in der Hauptsache verschiedene Kompressortypen ausprobiert. Für den 31. Januar hatte Porsche eine Fahrt unter Rennbedingungen angesetzt, zu der er auch seinen berühmten Kollegen von Alfa Romeo, Vittorio Jano, einlud. Die Wagen wurden von Willi Walb als dem Versuchsleiter, Hans Stuck und Hermann Prinz zu Leiningen gefahren. Was den wenigen Anwesenden geboten wurde, konnte sich sehen lassen: Stuck erreichte mit 252 km/h die höchste Geschwindigkeit und gab so Jano, der schon die Mercedes Probefahrten mit-

Das Renndebüt der AUTO UNION Grand Prix Wagen fand am 26. Mai 1934 beim Internationalen AVUS-Rennen in Berlin statt. Ein außerordentliches Ereignis, das von der Tagespresse groß herausgebracht wurde.



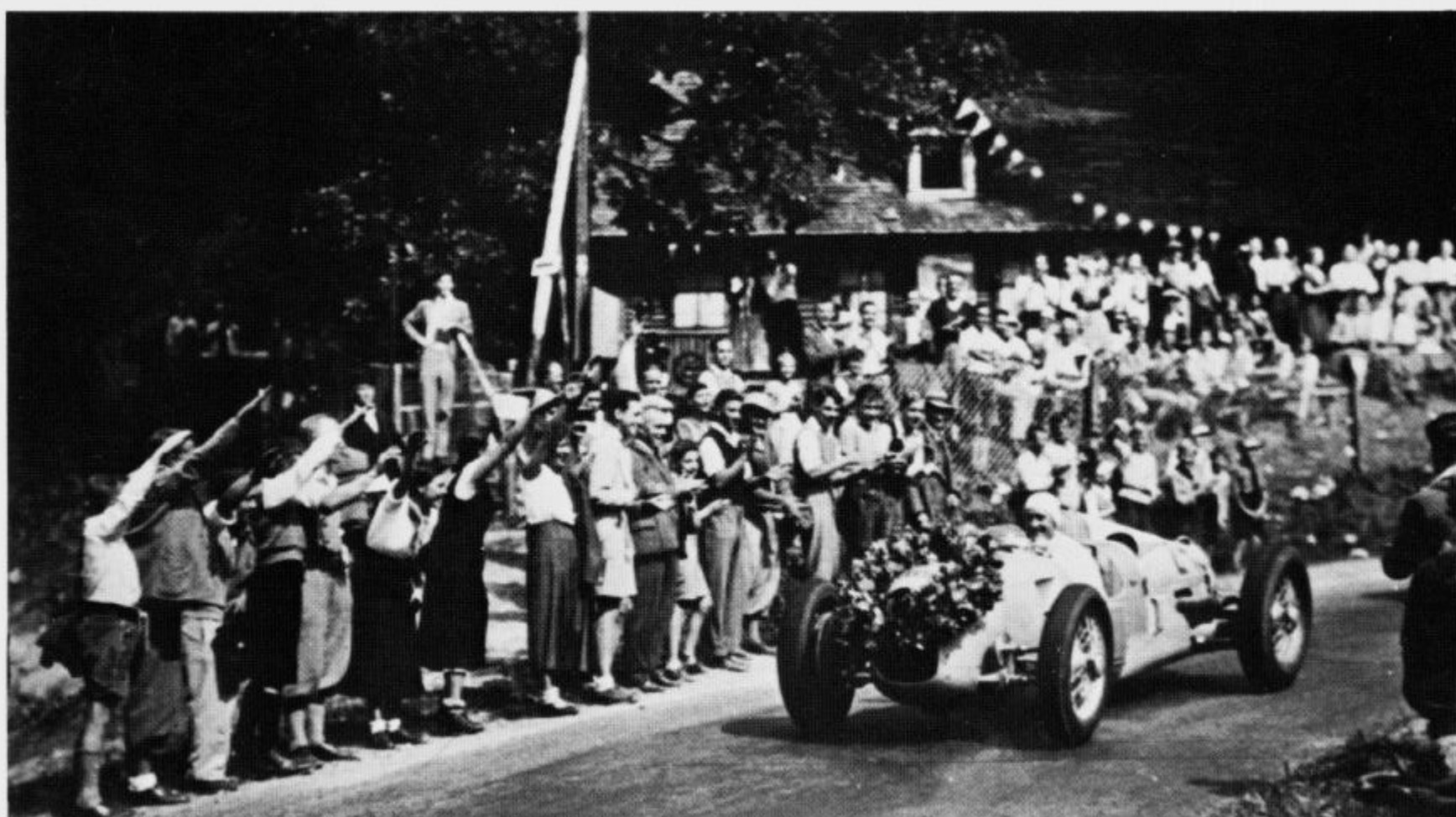
Die Ingenieure und Techniker arbeiteten während der Vorbereitung auf das erste offizielle Auftreten des P-Wagens Tag und Nacht. Rechts Eberan von Eberhorst beim Prüfen einer Zündkerze. Interessant, daß der AVUS-Wagen mit Drehzahlmesser und Tachometer ausgerüstet war. Die Rückspiegel fehlten noch und auch im Rennen hatten die Wagen nur einen provisorisch montierten Rückspiegel. Das alles zeigt, unter welchem ungeheuren Zeitdruck der Wagen entwickelt und fertiggestellt worden war.

erlebt hatte, eine Vorstellung davon, was in der kommenden ersten Saison der 750 kg Formel von der Konkurrenz aus dem Norden zu erwarten war.

Die Probefahrten wurden noch bis zum 4. Februar fortgesetzt, dann machte sich die Mannschaft auf die Heimreise. Ausgerechnet an diesem 4. Februar, einem Sonntag, hatte George Eyston mit einem Panhard auf der französischen Rennbahn in Montlhéry mit 214,064 km einen neuen Stundenweltrekord aufgestellt. Dieser Rekord sollte der Anlaß für den ersten öffentlichen Auftritt des P-Wagens werden. Denn in Zwickau angekommen, werteten Por-

sche und Walb die Ergebnisse jener ersten Versuchsfahrten auf der AVUS aus und kamen zu dem Schluß, daß man mit dem nunmehr optimal eingestellten P-Wagen eine reale Chance besäße, den Stundenrekord von Eyston zu überbieten. Das « Rendezvous mit der Geschichte » wurde auf den 2. März anberaumt, mußte jedoch wegen schlechten Wetters auf Dienstag, den 6. März verschoben werden.

Erlauben wir uns an der Schwelle dieses großen Ereignisses eine kurze Rückschau auf die vergangenen 16 Monate, die zwischen der ersten Skizzierung der « Type R » am 15. November 1932 und



Den ersten Sieg für AUTO UNION errang Hans Stuck nicht in einem Rundstreckenrennen, sondern in seiner Spezialdisziplin, dem Bergrennen. Das Foto zeigt den Sieger Stuck am Felsberg/Saar, 10. Juni 1934.

dem ersten öffentlichen und offiziellen Auftreten des P-Wagens lagen. In dieser unglaublich kurzen Zeit ist einer der erfolgreichsten Grand Prix Wagen der Renngeschichte konstruiert, gebaut und erprobt worden. Welche Selbstsicherheit aller Beteiligten in die Qualität ihrer Arbeit gehört zu einem solchen Unterfangen! Sicher stand auch ein gewisser Druck seitens der Firmenleitung der noch jungen AUTO UNION dahinter, als man die Chance erkannte, vor Mercedes mit einem herausragenden Rekord für Schlagzeilen zu sorgen. Und das Gespann P-Wagen-Hans Stuck sorgte an diesem 6. März 1934 für große Schlagzeilen. Stuck verbesserte den erst vier Wochen alten Stundenrekord von Eyston auf 217,106 km und stellte während der Fahrt zwei neue Rekorde auf: 100 Meilen mit 216,870 km/h und 200 Kilometer mit 217,086 km/h. Auf den beiden Geraden wurden Geschwindigkeiten von mehr als 265 km/h erreicht. Vor den beiden 180°-Kurven mußte auf etwa 120 km/h bzw. 70 km/h abgebremst werden. Der P-Wagen, den man von da an nur noch « AUTO UNION » nannte, hatte sein Rendezvous mit der Geschichte des Automobils erfolgreich absolviert, hatte für Schlagzeilen der nach deutschen Erfolgen hungrigen Presse gesorgt und war der begeistert gefeierte Mittelpunkt der wenige Tage danach beginnenden Automobilausstellung in Berlin.

Aus dem geheimnisvollen Prototyp war ein in aller Öffentlichkeit gezeigter erfolgreicher Rennwagen geworden.

Inzwischen stand die Grand Prix Saison 1934 unmittelbar bevor und für den Zahlengläubigen kündigte sich Großes an: das fünfte Jahr nämlich der letzten vier Jahrzehnte hatte jeweils große Ereignisse im Rennsport gebracht: 1894 Paris - Rouen, das erste Automobilrennen der Geschichte; 1904 das erste Gordon-Bennett-Rennen auf der Rundstrecke im Taunus; 1914 letzter Grand Prix vor dem Weltkrieg mit einem dreifachen Mercedes-Triumph; 1924 die Einführung der Kompressor-Rennwagen. Das Jahr 1934 sollte keine Ausnahme von dieser Regel bilden.

Die AUTO UNION AG verpflichtete für die Saison 1934 Hans Stuck als Nr. 1; weiterhin wurden August Momberger, Hermann Prinz zu Leiningen, Ernst-Günther Burggaller und Bobby Kohlrausch in die Rennmannschaft aufgenommen. (Kohlrausch kam jedoch nicht zum Einsatz). Wilhelm Sebastian war Assistent von Rennleiter Willi Walb und wurde auch als Reservefahrer eingesetzt. Mercedes trat mit Caracciola, von Brauchitsch und dem Italiener Luigi Fagioli an. Ob Caracciola voll einsatzbereit sein würde, war bei Beginn der Saison nicht abzusehen, da er noch schwer unter den Folgen seines Monaco-Unfalls zu leiden hatte. Enzo Ferraris « Scuderia Ferrari » brachte die offiziellen Alfa Romeo Monopostos an der Start. Er hatte Achille Varzi von Bugatti geholt, um Fagioli zu ersetzen; außerdem fuhren Graf Felice Trossi, Louis Chiron und der talentierte Nachwuchsfahrer Guy Moll für die Scuderia.

Bugatti hatte René Dreyfus, Jean-Pierre Wimille, Robert Benoist und Tonino Brivio verpflichtet. Tazio Nuvolari fuhr in dieser Saison meistens für Maserati, gelegentlich jedoch auch für Bugatti. Die weiteren Piloten bei Maserati waren Philippe Etancelin und Goffredo Zehender.

Die Überlegenheit der Alfa Romeo erschien zu Beginn der Saison überwältigend. Sie hatten während des Vorjahrs und auch zu Beginn des Jahres 1934 sämtliche bedeutenden Rennen für sich entscheiden können: 1933 Targa Abruzzo (Severi-Cortese), Coppa Acerbo (Fagioli), G.P. des Comminges (Fagioli), G.P. von Marseille (Chiron), G.P. von Italien (Fagioli), G.P. von Brünn (Chiron), G.P. von Spanien (Chiron), 1934 G.P. von Monaco (Moll), Mille Miglia (Varzi), Alexandria (Varzi), G.P. von Tripolis (Varzi), G.P. von Casablanca (Chiron) und Targa Florio (Varzi). Alle diese Rennen hatten ohne Beteiligung deutscher Wagen stattgefunden. AUTO UNION fühlte sich nach den erfolgreich verlaufenen Rekordfahrten vom 6. März 1934 auf der AVUS für die neue Rennsaison gut gerüstet und meldete für das Internationale AVUS-Rennen am 27. Mai 1934 drei Wagen, die von Stuck, Prinz zu Leiningen und Momberger gefahren werden sollten. Die Mercedes-Wagen waren noch nicht fertig. 200.000 Menschen, unter denen auch Hitler gewesen

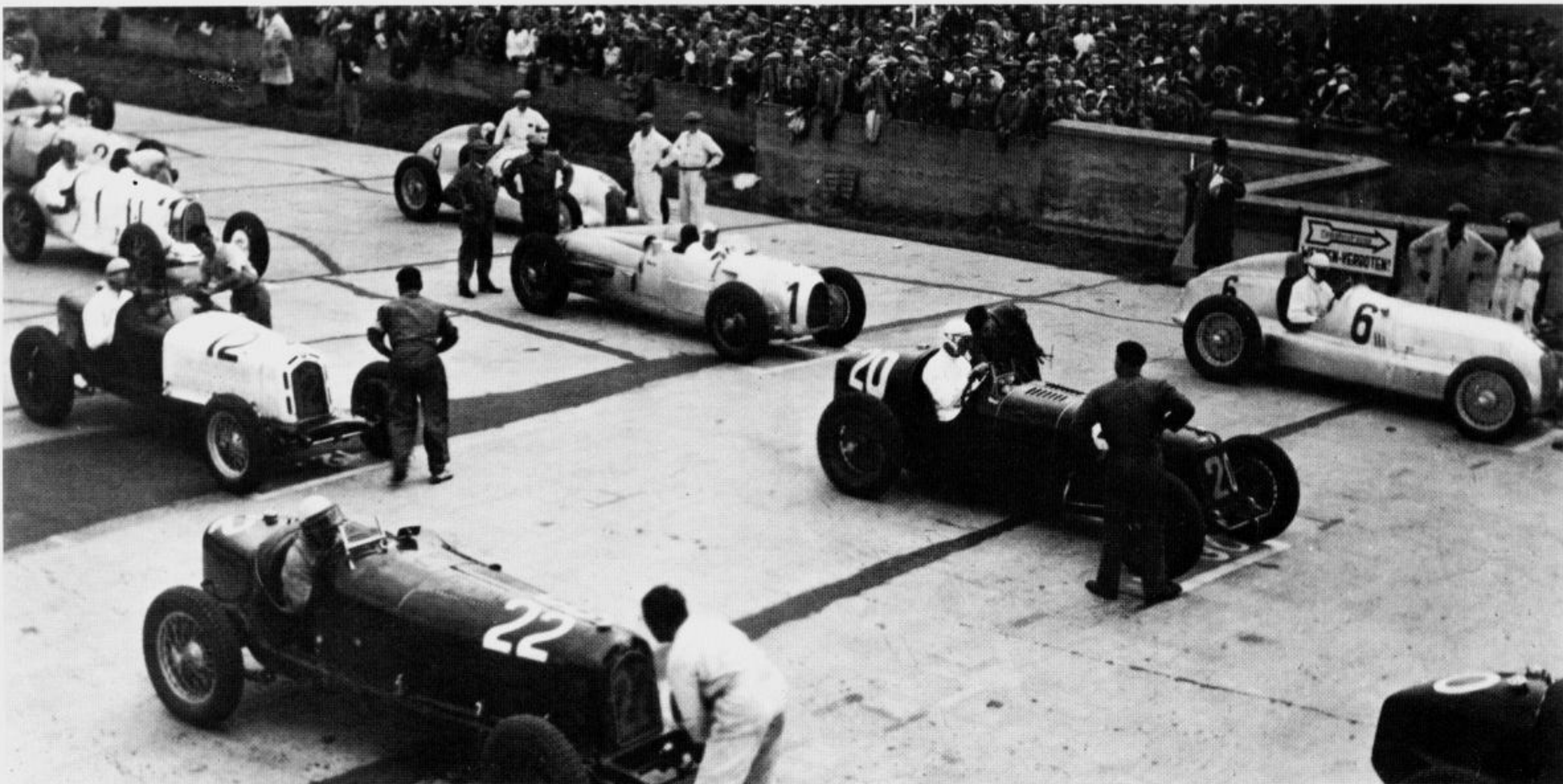
sein soll, säumten die AVUS, als bei leichtem Regen die Wagen der 750 kg Formel auf die 15-Runden Jagd gingen. Stuck setzte sich aus der zweiten Reihe sofort an die Spitze und baute seinen Vorsprung Runde für Runde aus. Bei Halbzeit des Rennens führte er mit 1:23 min vor dem Zweiten, Guy Moll, auf dem Alfa Romeo. Über das, was dann passierte, schreibt der Berichterstatte von « Das Auto und Motorrad »:

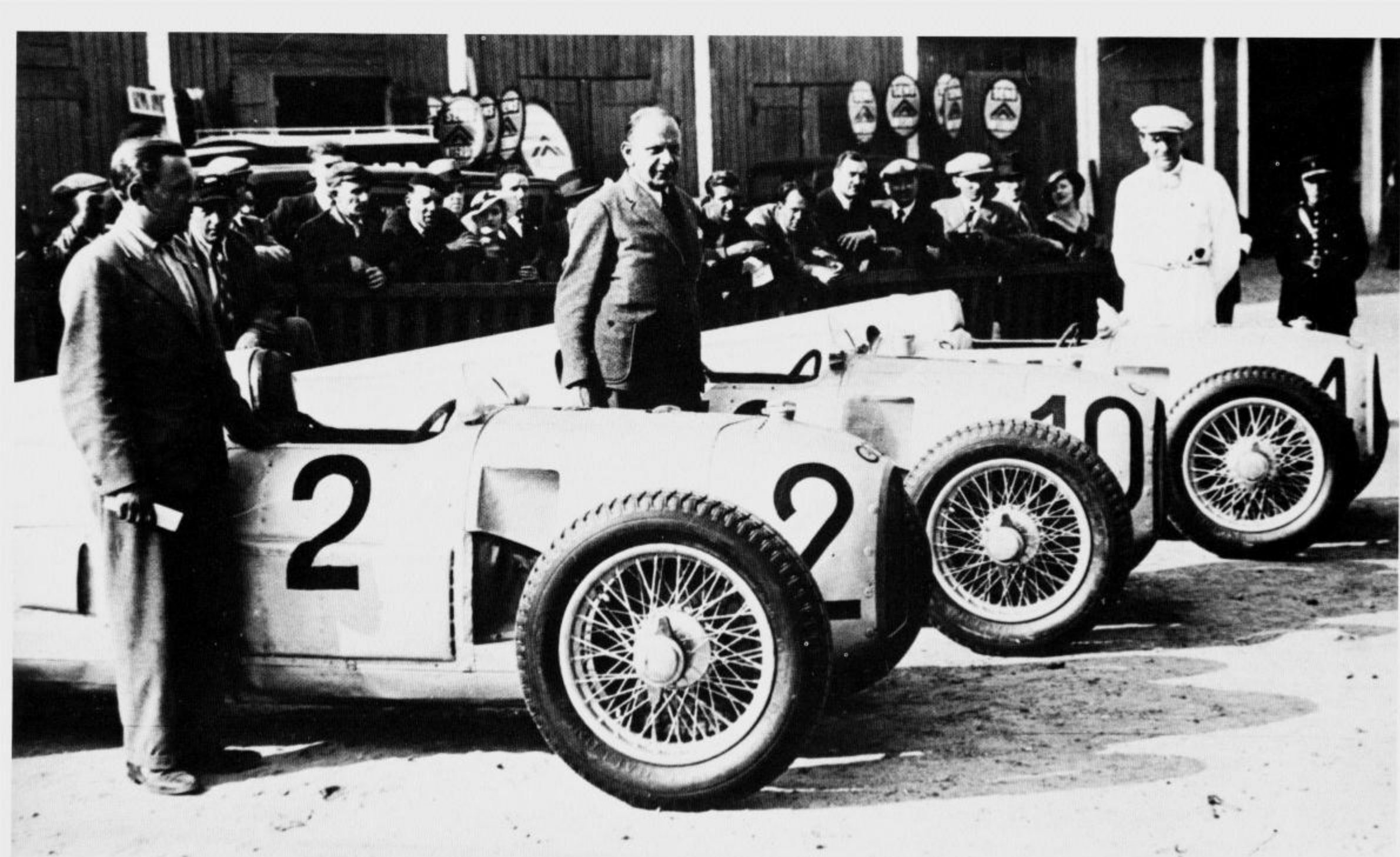
... Das Wetter klart weiter auf, doch weiß der Himmel, was Walb, den Rennleiter der AUTO UNION, veranlaßt, Stuck die gelbe Flagge in seinen Siegeslauf hineinzufluchtn?! Wir wollen nicht hoffen, daß es allzugroße Siegeszuversicht war. Die Haare sträubten sich langsam, als Stuck mit Tanken und Reifenwechsel 1 Minute und 22 Sekunden "auf Befehl" verschenkt! Bei Momberger dauert die gleiche Prozedur nur 45 Sekunden...

Stuck fuhr daraufhin derartig scharf an, daß die Kupplung verbrannte und er zwei Runden später aufgeben mußte. Leiningens Wagen war wegen Motorschadens ausgeschieden, so daß Momberger nun allein die Farben der AUTO UNION verteidigte. Er tat dies auch ausgezeichnet und fuhr mit 225,843 km/h die schnellste Runde des Rennens.

Er kam als Dritter ins Ziel, hinter den noch immer unschlagbaren Alfa Romeos von Guy Moll und Achille Varzi.

Der erste Auftritt des Mercedes W 25 wurde am 3. Juni 1934 auf dem Nürburgring inszeniert und endete mit einem Sieg von Manfred von Brauchitsch. Stuck (Nr. 1) wurde Zweiter.





Die Zeit des Siegers betrug 1:26:03 h, was einem Schnitt von 205,29 km/h entsprach. Mit dieser gegenüber dem Vorjahr etwas langsameren Zeit war scheinbar das eingetreten, was sich die Väter der 750 kg Formel erhofft hatten. Tatsächlich war die geringere Geschwindigkeit jedoch auf das wechselvolle Wetter zurückzuführen — und natürlich auf den Ausfall von Stuck, der das Rennen sicher in kürzerer Zeit hätte beenden können. Auch sollten die folgenden Rennen schnell den « Irrtum » beweisen, die Durchschnittsgeschwindigkeiten durch ein Höchstgewicht beschränken zu können. Im Gegenteil: der Leichtbau wurde aufs äußerste forciert und die Motoren von Jahr zu Jahr leistungsfähiger gemacht.

Alfa Romeo beteiligte sich zwischenzeitlich an weniger bedeutungsvollen Rennen auf der Isle of Man und am G.P. von Montreux, die von Lewis bzw. Graf Trossi gewonnen wurden.

Am 3. Juni 1934, beim 12. Internationalen Eifelrennen auf dem Nürburgring kam es zum ersten Zusammentreffen der beiden deutschen Rennmannschaften. Mercedes kam erstmals mit seinen W 25 auf die Rennstrecke und gewann. Manfred von Brauchitsch

und Luigi Fagioli hießen die Fahrer. Die Generalprobe gelang: Sieg für von Brauchitsch in neuer Rekordzeit. (Fagioli fiel in der letzten von 15 Runden aus). Stuck belegte einen wertvollen 2. Platz und blieb mit einem Schnitt von 120,800 km/h noch unter Caracciolas bisherigem Streckenrekord.

Der erste Sieg für die neuen AUTO UNION sollte nicht in einem Rundstreckenrennen sondern am Berg errungen werden. Zwei Dinge machen dies verständlich: zum einen konnte Stuck bereits auf eine Karriere am Berg zurückblicken, zum anderen war der AUTO UNION auf Grund seiner konstruktiven Gegebenheiten — 58% Gewicht auf dem Antriebsrädern — für Bergrennen geradezu prädestiniert. Stuck gewann an zwei aufeinanderfolgenden Sonntagen die Bergrennen am Felsberg/Saar und am Kesselberg.

Dann wurden die Rundstreckenrennen fortgesetzt. Alfa Romeo hatte am Nürburgring die erste Unterbrechung seiner seit 15 Rennen währenden Siegesserie hinnehmen müssen und bereitete die Revanche zunächst mit Siegen bei den 24 Stunden von Le Mans (16.-17. Juni, Chinetti-Etancelin) und beim G.P. von Penya Rhin (17. Juni, Varzi) vor. Beim

Montlhéry, 1. Juli 1934: Momberger, Walb und Stuck stehen neben den drei AUTO UNION, die am Grand Prix von Frankreich teilnehmen sollen. Keines der drei Fahrzeuge wird am Ziel ankommen, ebensowenig wie die Wagen von Mercedes, Maserati und Bugatti. Dieses Rennen bringt mit den ersten drei Plätzen einen weiteren Alfa Triumph.

Nürburgring, 15. Juli 1934:
Hans Stuck fährt den AUTO
UNION zu seinem ersten Sieg
in einem Grand Prix, dem
Großen Preis von Deutschland.
Ein erhebender Tag für Stuck,
Porsche und die AUTO
UNION — auf dem Bild
vertreten durch den späteren
Rennleiter Dr. Feuereissen.

Großen Preis von Frankreich am 1. Juli 1934 siegte Alfa Romeo mit der « altbewährten Konstruktion » überlegen und belegte am Ende die Plätze 1, 2 und 3 mit Chiron, Varzi und Moll. Der als vierter ankommende Benoist auf Bugatti war vier Runden zurück und wurde nicht mehr gewertet. Alle Mercedes, AUTO UNION und Bugatti waren ausgefallen. Stuck führte das Rennen bis zur zehnten Runde souverän an und hatte das Tempo auf einen Runden-durchschnitt von 144,7 km/h getrieben. Die Ausfälle und deren Ursachen bei AUTO UNION: Momberger — Stoßdämpferbruch, Stuck — Wasser-

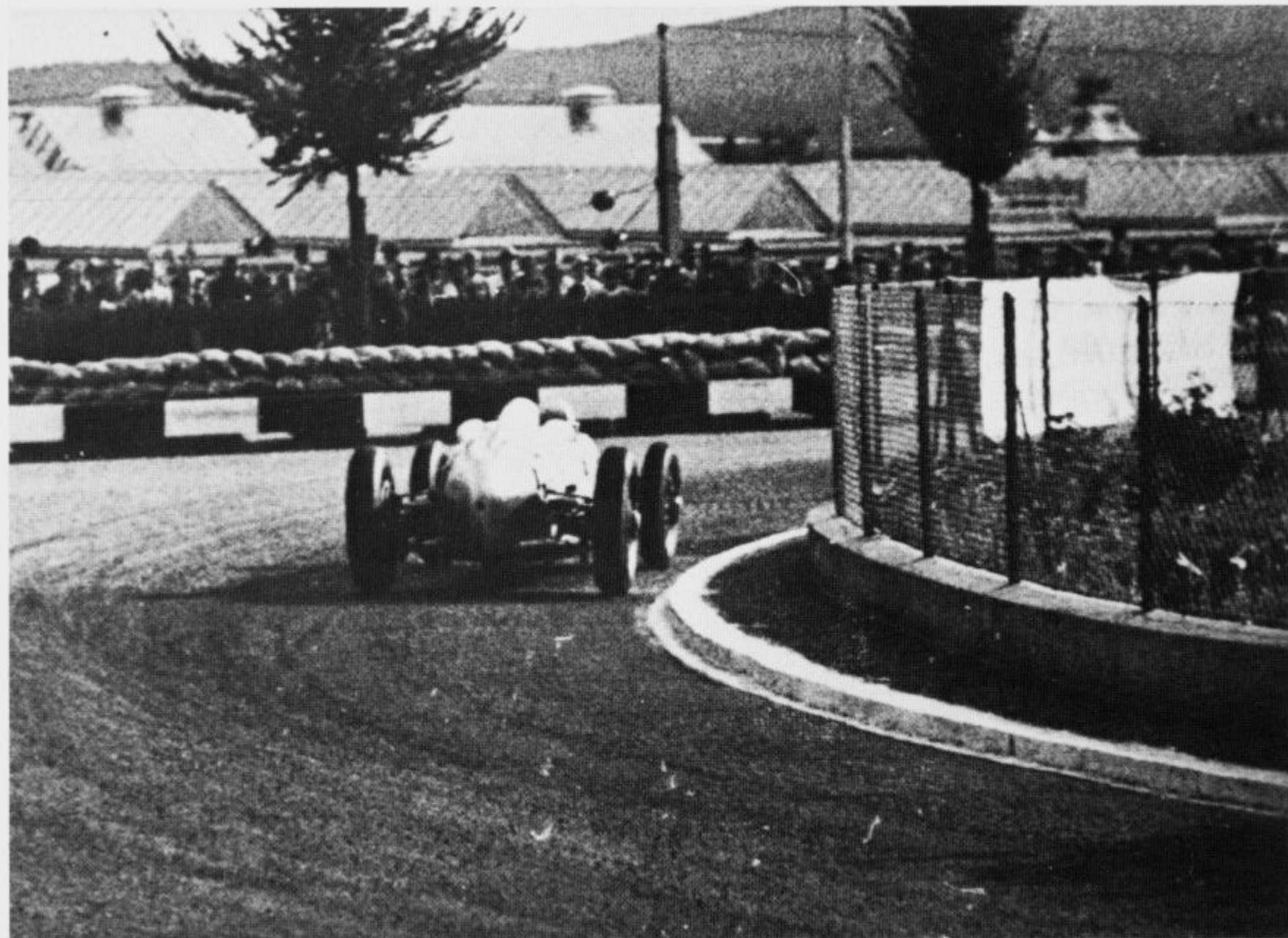
pumpendefekt; bei Mercedes: Fagioli — Bremsschlauch defekt; Caracciola und von Brauchitsch — Getriebeschaden. Alles typische « Kinderkrankheiten » der Neukonstruktionen, die auch bei noch so sorgfältigen Probefahrten nicht ganz ausgeschlossen werden konnten. Das entscheidende Prüffeld des Grand Prix Wagens ist eben die Rennstrecke! Nach dem Ausfall der Wettbewerber fuhren die Alfas ein ausgesprochen gemütliches Rennen nach Hause: der Durchschnitt lag am Ende bei 136,881 km/h.

Am 8. Juli feierte die Scuderia Ferrari beim Grand Prix de la Marne — ohne deutsche Beteiligung — mit Chiron einen erneuten Sieg.

Der Nürburgring, wo am 15. Juli der Große Preis von Deutschland ausgetragen wurde, sah das Duell zweier großer Fahrer auf den beiden deutschen Marken: Hans Stuck auf AUTO UNION, der in der Saison 1934 zweifellos seine beste Zeit hatte und nach heutiger Punktebewertung Weltmeister geworden wäre, und dem unbeugsamen Rudolf Caracciola auf Mercedes, der trotz einer doppelten Hypothek — er hatte erst wenige Monate zuvor seine Frau durch ein Lawinenunglück verloren und seine Verletzung aus dem Vorjahr war keineswegs ganz geheilt — ein ganz großes Rennen fuhr. Er war der Trainingsschnellste und durchfuhr die 172



Erster G.P. der Schweiz am 26.
August 1934. Auf der neuen
Bremgartenstrecke fährt Stuck
einen Start-Ziel Sieg.

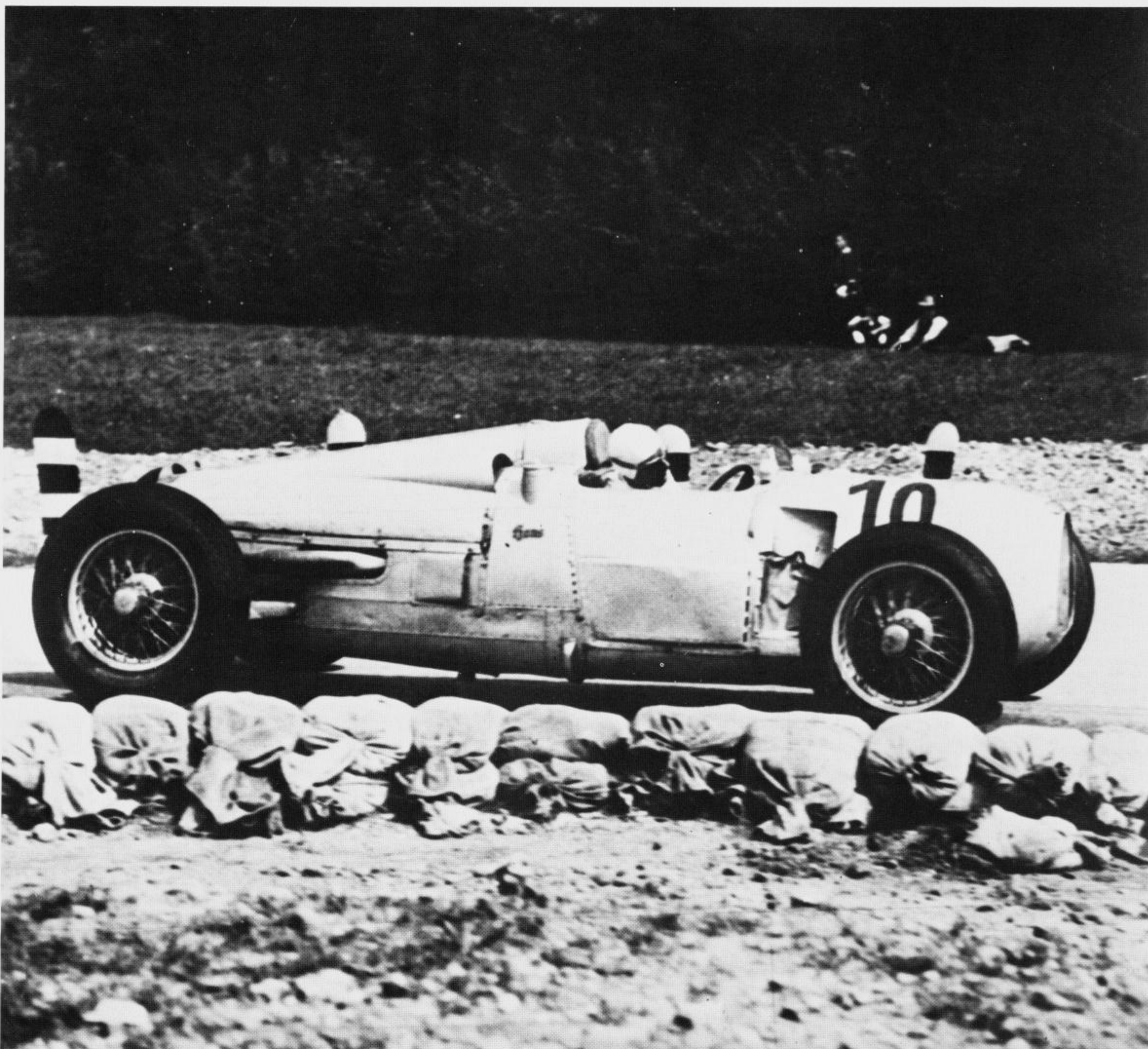


Kurven des Nürburgrings als erster in weniger als 11 Minuten. Eine Traumzeit! Aber bei der Verlosung der Startplätze, die damals noch üblich war, zog er nur die Sechs; Noch schlechter traf es die AUTO UNION: Stuck Platz 9, Momberger Platz 14 und der « Neue », Ernst-Günther Burggaller, Platz 16. Trotz dieser schlechten Startpositionen kamen Stuck und Caracciola mit einem Abstand von 7 sec als Erster und Zweiter aus der ersten Runde. Stuck hielt die Spitze bis Runde 13; aus dem Karusell wurde ein Abstand der beiden führenden Wagen von nur 20 Metern gemeldet. Dann, auf der langen Zielgeraden gibt es die Sensation dieses

Großen Preises: mitten auf der Geraden, als beide Wagen mit Höchstgeschwindigkeit hintereinander herjagten, öffnete Caracciola die Drosselklappe seines Mercedes voll und ging unwiderstehlich an Stuck vorbei; bei Start und Ziel hatte er bereits einen Vorsprung von 100 m, den er im Lauf der 14. Runde meisterlich ausbaute. Doch etwa nach der Hälfte dieser 14. Runde begann der Motor unregelmäßig zu laufen, die Leistung fiel rapide ab, Caratsch fuhr an die Boxen und mußte aufgeben. Während nun Stuck wieder die Führung übernahm und sie auch nicht mehr abgab, wollen wir ihn bis zur 18. Runde allein lassen und uns zwei

Der AUTO UNION Typ A sah auf den ersten Blick wie ein mit Rädern versehener Flugzeugrumpf aus.

Dieser Eindruck wurde noch verstärkt durch die tiefe Sitzposition des Fahrers und die hohe seitliche Abdeckung des Cockpits — von der Seite war nur der Kopf des Fahrers zu sehen. Deutlich sichtbar auch die für alle AUTO UNION Grand Prix Wagen typischen Lochbänder, die zur Aufnahme der Karosseriebleche dienten. Das Foto zeigt Hans Stuck 1934 beim Großen Preis von Italien in Monza, wo er zweiter wurde.



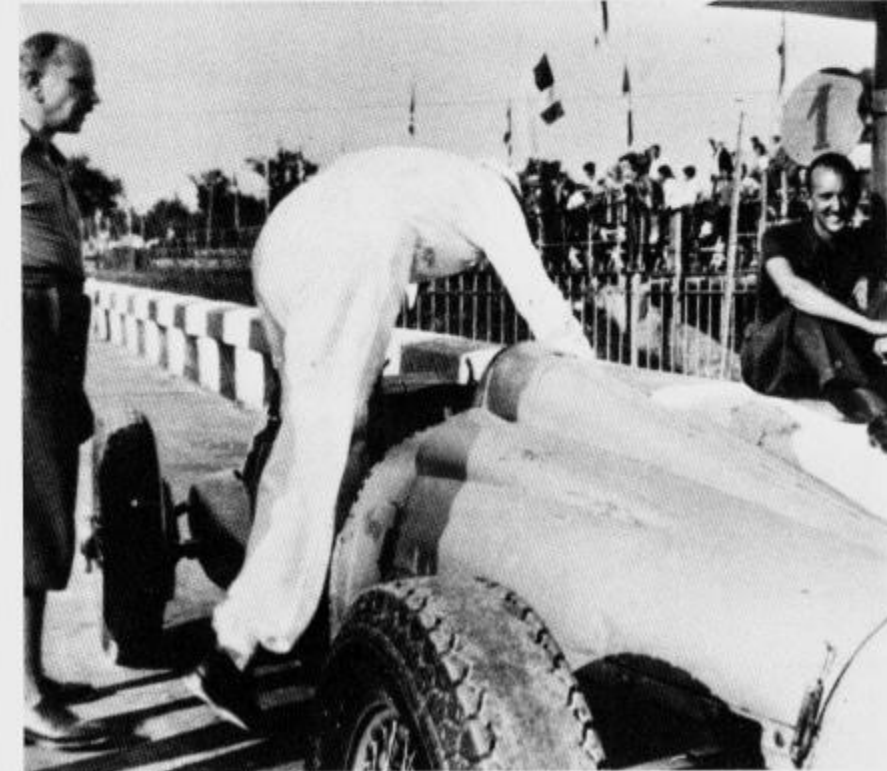
Fragen zuwenden, die interessante Einblicke in die unterschiedlichen technischen Grundkonzepte Porsches und der Daimler-Benz Ingenieure gestatten.

1. Wie war es möglich, daß Caracciola Stuck so mühelos auf der Geraden überholen konnte?

2. Warum hielt der Mercedes-Motor dieser Beanspruchung nicht stand?

Zur ersten Frage: Beide Wagen befanden sich während des Überholvorgangs in einer Situation, in der nicht das fahrerische Können, sondern allein die Motorleistung und der Luftwiderstand

Start abgestimmt, kühles Wetter mit Aussicht auf Regen. Jedoch eine Wetterprognose am Nürburgring ist immer unsicher. Denn während des Rennens besserte sich das Wetter, und es wurde allmählich wärmer. Eigentlich hätte man nun Kerzen mit höherem Wärme-wert einsetzen müssen. Die erstmals bis an die Grenze getriebene Belastung des Motors während der Verfolgungsjagd Caracciolas führte zu Glühzündungen und damit zur Überhitzung des Motors, was einen Kolbenschaden an einem Zylinder bewirkte. Diese Rennerfahrung war für Mercedes die wichtigste der frühen Epoche, weil sie Vorteil und



Oben links: Tanken während des Trainings.

Rechts die Kanister mit Renngemisch; die beiden Fahrer sind Momberger und Prinz zu Leiningen.

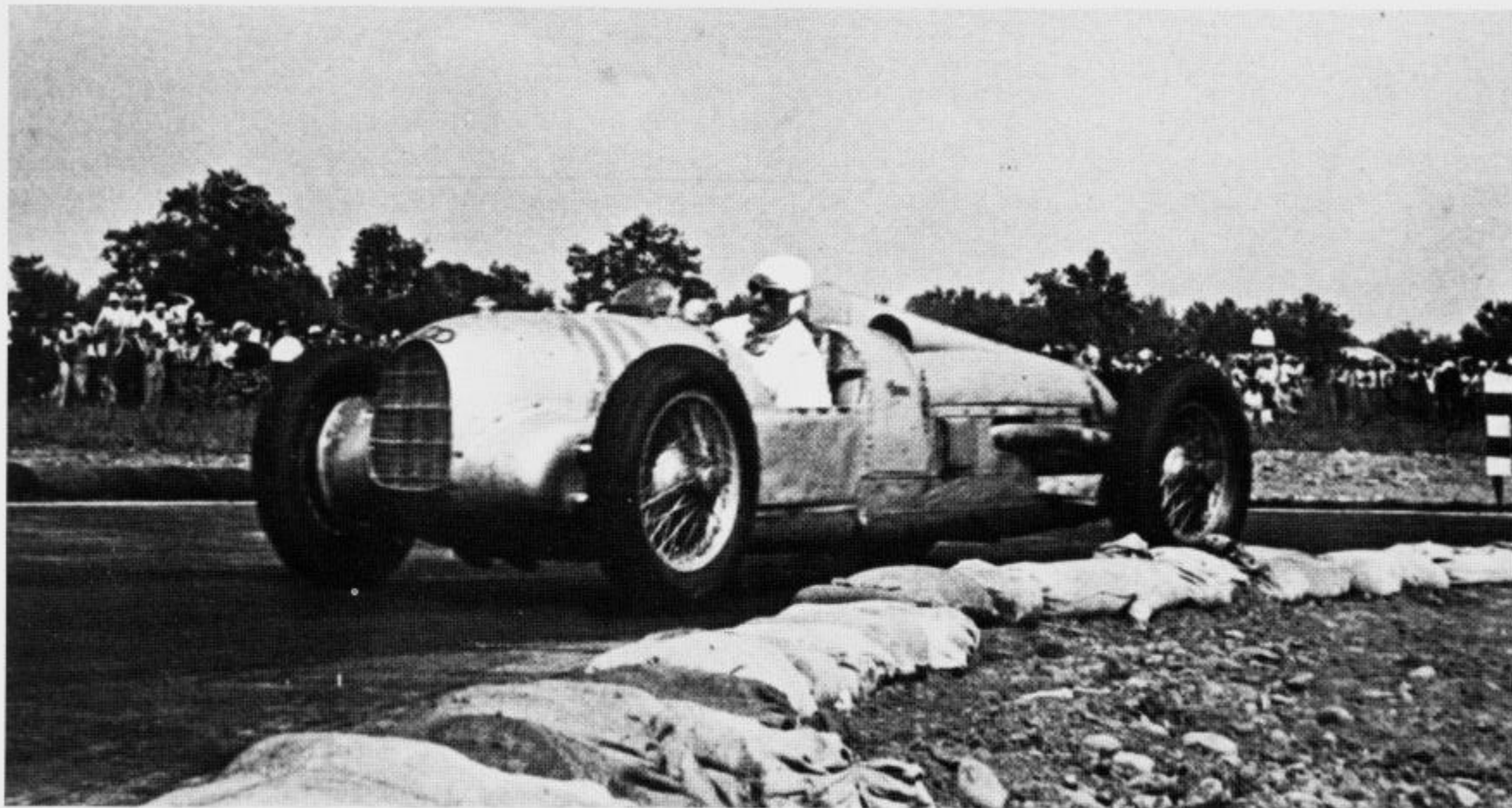
Rechts: Hans Stuck besteigt mit dem linken Fuß zuerst den AUTO UNION Rennwagen; links Rennleiter Willi Walb; rechts auf der Mauer der italienische Journalist und Fotograf Corrado Millanta.

entscheidende Faktoren darstellten. Beide sprachen für die Mercedes-Konstruktion mit Frontmotor und aerodynamisch besser durchgestalteter Karosserie. Der Lufteinlaßstutzen des Mercedes-Kompressors lag an der Stirnseite des Wagens, so daß der volle Staudruck darauf lag, was den Wirkungsgrad des Gebläses bei hoher Geschwindigkeit verbesserte und somit die Motorleistung anhub — bis zu einer gewissen Grenze, wie sich noch zeigen wird. Was den Luftwiderstand anbelangt, so war der Mercedes insofern im Vorteil, als man die im Windkanal ermittelte Karosserieform mit verkleideter Vorderachse beibehalten hatte, während beim AUTO UNION die Verkleidung der Vorderachse für das Nürburgringrennen weggelassen worden war. Durch diese Faktoren war der W 25 seinem Konkurrenten leistungsmäßig überlegen.

Unten rechts: Rückansicht der Kurzheckversion des Typs A. Die Conti Rennreifen hatten 1934 noch nicht das später berühmte Meander Profil.

Versuchen wir nun eine Beantwortung der Frage 2: Die Motoreinstellung der drei startenden Mercedes war genau gleich und auf die Wetterlage beim





Der Große Preis von Italien im Autodromo di Monza hatte 1933 drei Todesopfer gefordert: Borzacchini, Campari und Czaykowski. Um die Strecke langsamer zu machen baute man für 1934 erstmals Schikanen ein, noch reichlich improvisiert mit Sandsäcken. Der Kurs wurde dadurch sehr langsam und schwer zu fahren. Auf dem Foto Hans Stuck im AUTO UNION Nr. 20, der den zweiten Platz belegte.

Grenzen der Konstruktion gleichzeitig aufzeigte.

Der AUTO UNION Motor mit seiner wesentlich niedrigeren thermischen Belastung reagierte auf die Temperaturunterschiede zwischen Beginn und Mitte des Rennens wesentlich unempfindlicher. Hier zeigte sich deutlich der Vorzug der Porsche-Konstruktion: großer Hubraum, geringe Drehzahl, Verteilung der Leistung auf viele kleine Einheiten (16 Zylinder) und daraus resultierend, die große Standfestigkeit des Motors.

Zurück zum Renngeschehen: Vier Runden vor dem Ende (das sind auf dem Nürburgring etwas mehr als 90 km) bemerkt der souverän führende Stuck ein bedrohliches Ansteigen der Kühltemperatur. Beim Passieren der Boxen deutet er unmißverständlich auf den Kühler des Wagens, und Willi Walb, der Rennleiter, ist auch geneigt, ihn in der nächsten Runde an die Boxen zu holen. Aber Porsche widerspricht und behält — Gott sei Dank — die Oberhand. Stuck draußen auf der Rennstrecke ist zu Recht beunruhigt und drosselt das Tempo merklich, um seinen sicher erscheinenden Sieg im Großen Preis von Deutschland nicht zu gefährden. Der Abstand zwischen Stuck und dem ihn nunmehr hart bedrängenden Fagioli, der von Neubauer « freie Fahrt » bekommen hatte, verringert sich von der 19. bis zur 22. Runde von 3:34 auf 1:25 min.

Porsche war der Ansicht, daß nach 18 einwandfrei gefahrenen Runden ein Defekt in der Kühlanlage unwahrscheinlich sei — vor allem, weil ein

Wasserverlust nicht festzustellen war. Seiner Meinung nach war ein Defekt in der Anzeige wahrscheinlicher. Natürlich hätte es genausogut anders sein können, aber es zeigt Porsches Intuition für seine eigene Konstruktion in schöner Weise.

Stuck fährt das Rennen sicher zu Ende und gewinnt damit für sich selbst, für die AUTO UNION und nicht zuletzt auch für Ferdinand Porsche das wichtigste Rennen des Jahres, den Großen Preis von Deutschland. Das Publikum ist begeistert, die Akteure sind zufrieden und sogar der sonst so reservierte Porsche läßt sich von der Begeisterung anstecken und umarmt Hans Stuck, der an diesem Tage eines seiner größten Rennen gefahren hatte. Burggaller und Momberger waren während des Rennens mit Getriebeschaden ausgefallen.

Das Klausenpaßrennen am 5. August sah Stuck als Zweiten hinter Caracciola. Mitte August traf man sich in Italien zur traditionellen Coppa Acerbo. Nach einem dramatischen Rennen, in dem der talentierteste Fahrer des Jahres 1934, Guy Moll, bei einem Überholmanöver tödlich verunglückt war und nach dem Ausfall von Stuck mit Motorschaden, gewann Luigi Fagioli mit seinem Mercedes vor Nuvolaris Maserati und Brivios Bugatti.

Hans Stucks Revanche ließ nicht lange auf sich warten. Vier Tage später gewann er das Schauinsland Bergrennen bei Freiburg und am 26. August fuhr er beim Eröffnungsrennen der neuen Rennstrecke bei Bern im Großen Preis der Schweiz einen Start-Ziel Sieg. Um den Erfolg abzurunden, wur-



Großer Preis von Spanien am 23. September 1934. Hans Stuck beim Passieren des Dorfs Lasarte. Es ist erstaunlich, auf welchen Strecken und unter welchen Sicherheitsbedingungen diese Großen Preise ausgetragen wurden.

de Momberger Zweiter und fuhr mit 151,954 km/h die schnellste Runde. Momberger, der mit 20 Jahren seinen ersten bedeutenden Sieg im Großen Preis von Deutschland auf der Taunusrundstrecke gewonnen hatte, war von Beruf Ingenieur und daher in der Lage, einen Rennwagen aus der Sicht des Technikers zu beurteilen. Von dieser Möglichkeit machte er auch ziemlich oft und ohne diplomatische Umschweife Gebrauch.

Beispielsweise hatte er vor dem Debakel von Montlhéry auf diverse Mängel an den Fahrzeugen hingewiesen, die sich dann im Rennen auch durch Ausfälle bemerkbar machten. Dadurch entwickelte sich das Verhältnis zwischen ihm und dem Rennleiter Willi Walb recht spannungsgeladen. Die Folge war unter anderem, daß er beim Großen Preis der Schweiz unter den für die AUTO UNION ausgelosten

Startplätzen den schlechtesten zugeteilt bekam. Als er an zweiter Stelle liegend von der Box das Zeichen « langsam » bekam, fuhr er — vielleicht aus Protest — die schnellste Runde und mußte sich dafür nach dem Rennen schwere Vorwürfe von Walb machen lassen. Vielleicht waren es diese Querelen, die Momberger bewegten, zum Jahresende aus der Rennmannschaft der AUTO UNION anzuscheiden.

Der Große Preis von Italien war für den 9. September in Monza angesetzt. Auf dieser sehr schnellen und auch sehr gefährlichen Rennstrecke hatten im Jahr 1933 drei große Fahrer den Tod gefunden: Borzacchini, Campari und Czaykowski. Um die Geschwindigkeiten zu reduzieren, hatten die Verantwortlichen für das Rennen 1934 Schikanen in die Strecke eingebaut. Zunächst noch sehr provisorisch mit Sandsäcken, dafür aber sehr wirkungsvoll, was den beabsichtigten Effekt betraf: die Durchschnittsgeschwindigkeit des Rennens war mit 105,175 km/h das « Tempo eines Fiat Balilla », wie eine italienische Sportzeitung schrieb.

Stuck führte zunächst, gefolgt von Caracciola. Der Tag war sehr heiß und forderte seinen Tribut von Fahrern und Wagen. Die AUTO UNION waren wieder mit verkleideter Vorderachse ausgerüstet. Das bedeutete wenig Kühlung im Fußraum und an den Pedalen. Durch die zu der Zeit noch praktizierte Wasserführung durch die Längsrohre des Rahmens war die Wärmeabgabe an die Pedale derartig stark, daß die Fußsohlen unerträglich heiß wurden. Stuck übergab mit verbrannten Füßen für 20 Runden an Leiningen, um dann selbst wieder weiterzufahren. Leiningen war es nicht besser ergangen. Er stand überhaupt nur zur Verfügung, weil er wegen Kraftstoffmangels auf der Strecke stehengeblieben war. Nach der 50. Runde und dem zweiten Wechsel Leiningen — Stuck übernahm Caracciola die Führung, mußte jedoch kurz danach seinen Wagen wegen Erschöpfung an Fagioli abgeben, der ihn dann als Sieger über die Ziellinie fuhr. Stuck wurde Zweiter. Momberger mußte sich ebenfalls wegen der Hitze mit Wilhelm Sebastian ablösen und endete auf dem siebten Platz. Die Vorfälle in Monza trugen in der Hauptsache dazu bei, daß man im nächsten Jahr die Wasser- und Ölführung in Schläuche verlegte. Beim Bergrennen Mont Ventoux am 16.

September hatte Stuck keine ernsthaften Gegner und gleichzeitig mit dem Sieg erhielt er den Titel des Deutschen Bergmeisters.

Am 23. September ging der Große Preis von Spanien in der Nähe von San Sebastian über den Lasarte-Kurs. Stuck hatte wie gewöhnlich einen guten Start, mußte seinen Wagen jedoch schon kurz danach wegen Bruchs einer Ölleitung abstellen. In der zehnten Runde übernahm er den an 8. Stelle liegenden Wagen von Leiningen und startete eine großartige Aufholjagd, wobei er den Rundenrekord mehrmals verbesserte. Die schnellste Runde fuhr er mit einem Schnitt von 219,5 km/h. Sein Handikap jedoch war, daß er einen Bergwagen mit kleinem Tank fahren mußte, der ihn zu einem zusätzlichen Tankstop zwang. So ging er am Ende nur als Vierter durchs Ziel hinter Fagioli, Caracciola und Nuvolari.

Den Saisonabschluß bildete der Große Preis von Brünn auf dem Masaryk-Ring. Stuck erzielte hier seinen dritten Sieg in einem bedeutenden Rennen vor Fagioli und Nuvolari. Während des Trainings hatten die Zuschauer Gelegenheit, ein recht ungewöhnliches « Bäumchen wechsele Dich » der Wagen und Fahrer zu beobachten. Stuck saß plötzlich am Steuer eines Mercedes Rennwagens und Nuvolari drehte vorsichtige Runden im AUTO UNION.

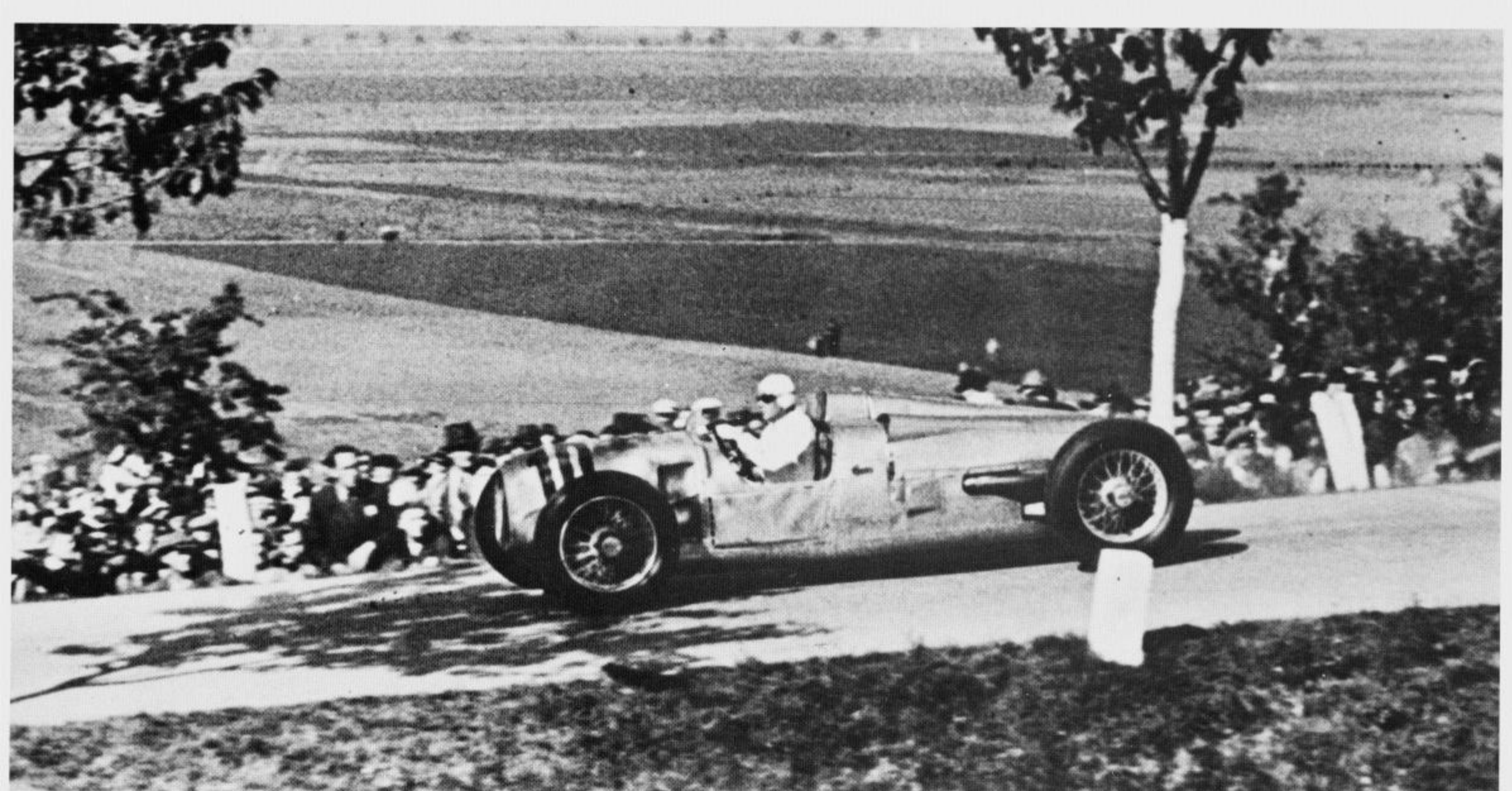


Stucks Siegerwagen mit Lorbeerkrantz nach dem Großen Preis von Brünn, seinem dritten Sieg in einem Rundstreckenrennen 1934. Am Wagen Wilhelm Sebastian, im Hintergrund Eberan von Eberhorst. Auch diese Ausführung hat noch Drehzahlmesser und Tachometer.

Interessant die Tatsache, wie schnell gute Fahrer auch in ungewohnten Wagen sind. Stuck fuhr Runden mit 14:05 min, Nuvolari mit 14:15 min. Verglichen mit Fagiolis bestehendem Rundenrekord von 13:16,2 min erstaunlich!

Es handelte sich bei diesen « Fahrten im Leihwagen » allerdings nicht nur um einen Spaß der Champions: vielmehr beabsichtigte die AUTO UNION für das Jahr 1935 eine Verstärkung ihrer Mannschaft und hofierte Nuvolari. Bereits beim Training zum Großen Preis von Spanien hatte man ihm Gelegenheit zu einigen Runden im AUTO

Stuck auf seiner Fahrt zum Sieg auf dem 29,142 km langen Masaryk-Ring. Man beachte die Kilometersteine und das Fehlen jeglicher Absperrung zwischen Rennstrecke und Zuschauern.



Ein Foto, das durch die Presse ging: Tazio Nuvolari, der « Championissimo » am Steuer des AUTO UNION, aufgenommen am 29. September 1934 auf dem Masaryk-Ring in Brünn.



UNION gegeben. Die Verhandlungen mit diesem Großen des Automobilsports führte der Leiter der Abteilung « Presse-Propaganda-Sport », Dr. Richard Voelter. Er schrieb am 15. Oktober 1934 an Nuvolari:

... Auf Grund unseres Gespräches in Brünn, glaube ich sicher sein zu können, daß Sie bereit sind, unsere Rennwagen zu fahren. Ich darf Sie bitten, mir so bald wie möglich Ihre Forderungen und Wünsche mitzuteilen ...

Am 25. November 1934 antwortete Nuvolari und forderte von der AUTO UNION einen seinem überragenden Können und seiner Popularität angemessenen Betrag. Die Antwort aus Zschopau kam am 4. Dezember, in französisch und sehr höflichem Ton, dennoch nichts weniger als eine kalte Dusche:

*Lieber Herr Nuvolari,
mit Bedauern muß ich Ihnen mitteilen, daß bezüglich Ihres Engagements in den letzten Tagen einige Schwierigkeiten aufgetreten sind. Ich möchte darauf hinweisen, daß es nicht Ihre Forderungen sind, die uns dazu zwingen, unsere Verhandlungen abubrechen. Über Ihre Forderungen hätten wir verhandeln können, auch wenn sie bedeutend höher lagen, als wir erwartet hatten. Ich betrachte es als meine Pflicht, Sie vertraulich zu unterrichten, daß der Grund für den Ab-*

bruch der Verhandlungen in der Tatsache zu suchen ist, daß einige der von uns für das Jahr 1935 verpflichteten Fahrer gewisse Bedenken bezüglich Ihres Engagements zum Ausdruck gebracht haben. Obwohl ich persönlich nicht derselben Meinung bin, muß es unser Interesse sein, daß unter unseren Fahrern für das Jahr 1935 bestes Einvernehmen und Vertrauen herrscht. Nach eingehenden Überlegungen haben wir beschlossen, die Verhandlungen mit Ihnen nicht weiterzuführen. Ich möchte jedoch nochmals betonen, daß sowohl die Geschäftsleitung Wir schätzen Sie als Rennfahrer ebenso sehr wie als Sportler und möchten Sie unserer ungeteilten Sympathie und Hochachtung versichern.

Die prompte Antwort Nuvolaris zeigt, daß er die « Branche » gut kennt und ihre Regeln akzeptiert:

Sehr geehrter Herr Dr. Voelter,

Ihr Schreiben vom 4. d.M. habe ich erhalten und inhaltlich von den Schwierigkeiten, die sich für den Abschluß unserer Vereinbarungen ergeben haben, Kenntnis genommen. Meinerseits akzeptiere ich Ihre Entscheidung um des guten Einvernehmens mit Ihren Fahrern willen.

Ihnen, Herr Dr. Voelter, und der Geschäftsleitung der AUTO UNION danke ich für das mir entgegengebrachte Vertrauen und den Ausdruck der Sympathie und Hochachtung.

Für das kommende Jahr wünsche ich Ihnen und der AUTO UNION den verdienten Erfolg in der Hoffnung, dabei zu sein, um diesen Erfolg mit Ihnen zu feiern.

Die Verlobung war gebrochen, wenn auch unter dem Zeichen eines vorbildlichen « fair play ». Jedoch die Hochzeit war nur vertagt.

Während die Rennabteilung in Zwickau bereits mit Hochdruck an den Wagen für 1935 arbeitete (Typ B), fuhr Stuck am 20. August auf der AVUS eine letzte Serie von Geschwindigkeitsrekorden. Er stellte dabei an einem Tag fünf Weltrekorde auf, alle mit stehendem Start: 1 km = 163,451 km/h; 1 Meile = 187,860 km/h; 50 km = 241,770 km/h; 50 Meilen = 243,890 km/h; 100 km = 244,898 km/h.

Kaum eine Woche später kam aus Ungarn die Nachricht, daß Mercedes mit Caracciola auf der Autobahn von Győr Stucks Rekord für die Stehende Meile auf 188,656 km/h verbessert hatte. Außerdem konnte Mercedes noch folgende Rekorde für sich verbuchen — diese mit fliegendem Start: 1 km = 316,591 km/h und 1 Meile = 317,460 km/h.

Wie sieht die Bilanz dieser ersten, ereignisreichen Saison der 750 kg Formel aus? Von den zehn wichtigsten Rundstreckenrennen hatte Mercedes vier gewonnen (Eifel-Rennen, Coppa Acerbo, Italien und Spanien); AUTO UNION hatte drei Siege zu verzeichnen



(Deutschland, Schweiz und Brunn) und Alfa Romeo ebenfalls drei (Monaco, AVUS, Frankreich). Bei der AUTO UNION kamen vier Siege in klassischen Bergrennen hinzu — gegen einen von Mercedes; und acht Weltrekorde — gegen drei von Mercedes.

Die Kräfteverteilung der Wagen und Fahrer war mehr als offen und ließ für das Rennjahr 1935 spannende Kämpfe erwarten.

Die Wand der Rennabteilung wurde mit den Siegerkränzen und Trophäen dekoriert.



Die Rennmannschaft mit kleinen Lorbeerkränzen an den Revers vor einem der Renntransporter. Interessant die ersten bescheidenen Anfänge von Eigenwerbung, wenn auch nicht am Rennwagen - wie heute üblich - so doch am Transportfahrzeug.



Ein Stern geht auf

Die erste Rennsaison hatte sowohl die außerordentlichen Qualitäten des Typs A als auch seine Mängel deutlich gemacht. Bereits im Herbst 1934 begann die Rennabteilung mit der Vorbereitung des Typs B. Porsche, der bei den meisten Ereignissen 1934 persönlich anwesend war, nahm einige gravierende konstruktive Detailänderungen vor, ohne von der Grundkonstruktion abzuweichen.

Zunächst wurde der Hubraum durch Aufbohren auf 72,5 mm unter Beibehaltung des Hubs von 75 mm auf 4951 ccm erhöht. Die Verdichtung wurde von 7:1 auf 8,95:1 angehoben. Das Ergebnis war eine um 30% höhere Leistung von 375 PS bei nunmehr 4800 U/min. Die mittlere Kolbengeschwindigkeit lag mit 12 m/sec immer noch niedrig. Das Trockengewicht des Wagens konnte um 20 kg gesenkt werden. Die Mehrleistung wurde in der Hauptsache durch neue dachförmige Kolben und die erstmals verwendete zusammengesetzte Hirthkurbelwelle mit Rollenlagern ermöglicht. Bis in die 50er Jahre waren die meisten Rennwagen mit der Hirthwelle ausgerüstet, weil diese höhere Drehzahlen zuließ — bezogen auf den damaligen Stand der Schmiertechnik.

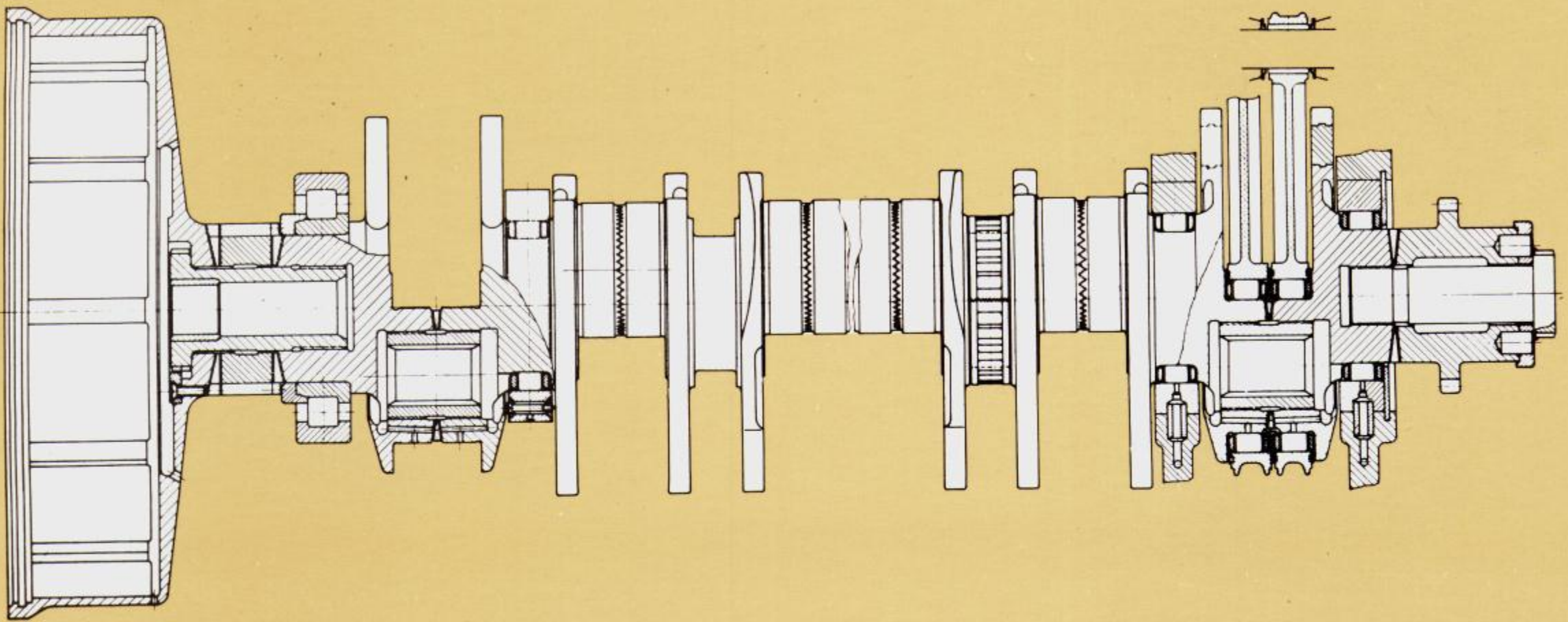
Der Zusatztank über den Beinen des Fahrers wurde weggelassen, dafür wur-

de der Zentraltank auf 210 ltr. Fassungsvermögen vergrößert. Dafür mußte der Radstand um 110 mm auf 2910 mm verlängert werden. Die Auspuffrohre wurden ab 1935 in der für alle späteren AUTO UNION Rennwagen typischen Form einzeln gekrümmt und direkt nach draußen geführt. Durch die Steigerung des Drehmoments von 54 auf 66 mkg war der 1. Gang praktisch nicht mehr benutzbar, so daß er vom Typ B an gesperrt blieb.

Trotz der Verlängerung des Radstands um 110 mm wurde der Wagen in der Gesamtlänge auf 3920 mm verkürzt; die Spur wurde vorn und hinten um 30 mm auf 1420 mm, der Wagen von 1660 auf 1690 mm verbreitert; die Höhe konnte von 1160 mm auf 1020 mm reduziert werden.

Die Kühlanlage wurde radikal umgebaut. Der Flüssigkeitsumlauf Kühler-Motor-Kühler erfolgte jetzt in separaten Leitungen, die teils aus Messingblech, teils aus flexiblen Schläuchen bestanden. Wie im vorhergehenden Kapitel beschrieben, hatte sich die konstruktiv einfache Lösung, die Längsrohre des Chassis als Leitungen zu benutzen, aus zwei Gründen nicht bewährt: Zum einen war die Schweißtechnik noch nicht in der Lage, die geforderte Dichtigkeit an den Nähten herzustellen, zum anderen führte

Der junge Bernd Rosemeyer in seiner ersten « Saison » am Steuer eines AUTO UNION Grand Prix Wagens. Von ihm wird gesagt, er sei das größte Fahrgenie jener Epoche gewesen, vergleichbar nur mit dem um 17 Jahre älteren Tazio Nuvolari.



Zu den technischen Neuerungen des Typs B für 1935 gehörte als eine der wichtigsten die Verwendung der zusammengesetzten Hirthkurbelwelle. Die obere Abbildung zeigt einen Längsschnitt, auf dem die Hirthverzahnungen deutlich zu erkennen sind. (12-Zylinder Motor)

die Wärmeleitung zu einer starken Überhitzung der Pedale und des gesamten Cockpits; denn die Längsrohre lagen innerhalb der Karosserie — der Wagen war unten durch eine Bodenwanne geschlossen — und wurden somit vom Fahrtwind nicht gekühlt.

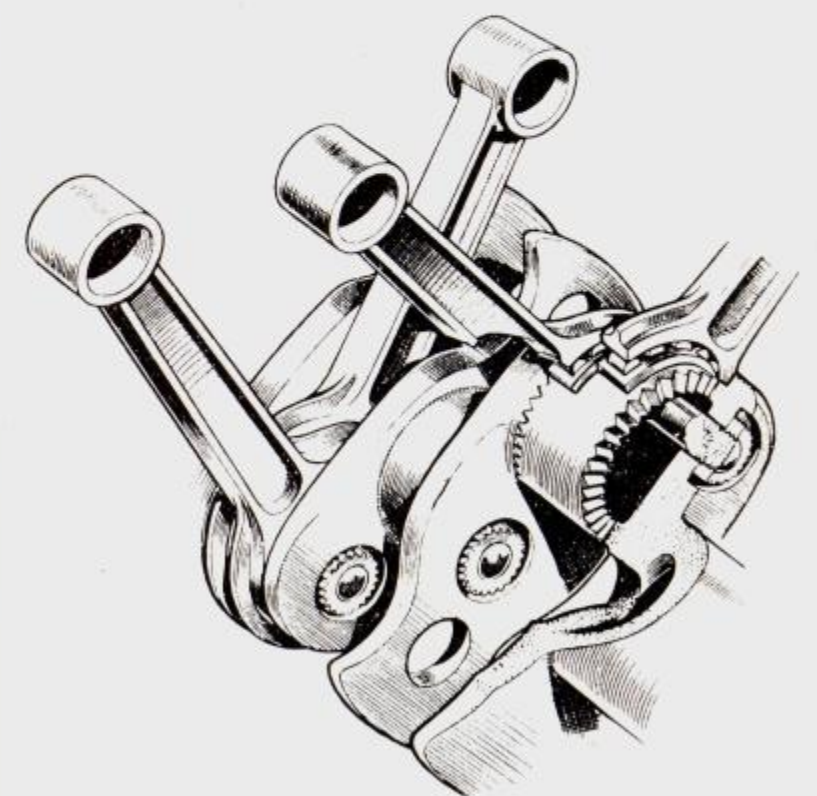
Außerdem wurde der Kühler aus aerodynamischen Gründen etwas schräg nach hinten geneigt eingebaut. Die Hinterachsfederung wurde ebenfalls geändert, indem die schwere Querblattfeder, die zu den ungefederten Massen gehört, durch längs im Rahmen verlaufende Drehstäbe ersetzt wurde. Der Drehstab, auf den Porsche das Patent besaß, verringert die ungefederten Massen erheblich, da er selbst gefederte Masse darstellt. Die Seitenverkleidung des Cockpits war noch immer ziemlich hoch. Um das Einsteigen zu erleichtern, bekam der Typ B ein abnehmbares Lenkrad.

Winter herrschte noch über Europa, als Hans Stuck am 15. Februar auf der Autobahn bei Florenz den von Caracciola erst 109 Tage zuvor aufgestellten Rekord über die fliegende Meile mit 320,267 km/h einstellte. Stuck fuhr einen aerodynamisch besonders gut durchgearbeiteten Wagen mit Vorder- und Hinterachsverkleidung, Luftabläufen hinter den Rädern und einer mit gebogenem Plexiglas ganz geschlossenen Fahrerkanzel. Der Rekordwagen ist als « Typ Lucca » — so benannt nach einer an der Autobahn liegenden Stadt — bekannt geworden. Auf der Avus, wo er wenig später eingesetzt wurde, fan-

den die Journalisten den treffenden Ausdruck « Rennlimousine ».

Ebenso wie die Wagen war auch die Rennmannschaft der AUTO UNION für das Jahr 1935 verstärkt worden. Nachdem der geplante Vertrag mit Nuvolari auf Grund von « Bedenken der von uns für das Jahr 1935 verpflichteten Fahrer » nicht zustande gekommen war — im Klartext bedeutete dies, daß Hans Stuck, dessen Position wegen seines Anteils an der « Hochleistungsfahrzeugbau GmbH » besonders stark war, nicht zur Nr. 2 im Team herabgestuft werden wollte — setzten sich die Verantwortlichen insofern durch, als man Achille Varzi engagierte. Man darf annehmen, daß beide

Detailzeichnung der Welle - die einzelnen Teile werden durch selbstsichernde Gewinde mit Differentialgängen zusammengehalten. Die Hirthwelle zählt zu den kompliziertesten Bauteilen im Automobilbau.





innerhalb der Mannschaft gleichgestellt waren, denn Varzi war zu dieser Zeit ein schneller Mann, auf dem Höhepunkt seiner Karriere.

Beim Großen Preis von Tunis am 5. Mai 1935 gab er sein Debüt mit der schnellsten Runde (169,254 km/h) und dem Gesamtsieg vor Wimille (Bugatti) und Etancelin (Maserati).

Nur eine Woche später, am 12. Mai, fand zum neunten Mal der Große Preis von Tripolis statt; ein überaus schnelles Rennen, das Varzi in den beiden vergangenen Jahren hatte gewinnen können. Auch in diesem Jahr mit dem neuen Wagen lag er in der Spitzengruppe und übernahm in der 30. Runde die Führung. Genau zu diesem Zeitpunkt startete Caracciola aus der 5. Position eine seiner unerhörten Aufholjagden, bestens dirigiert von Alfred Neubauer, dem großen Strategen der Rennstrecke. Varzi führte das Rennen bis zur vorletzten Runde; ein Reifendefekt brachte ihn um den möglichen Sieg. Am Ende gewann Caracciola mit einem Schnitt von 197,993 km/h und beendete das Rennen 1:06,6 min vor Varzi. Stuck war in der 21. Runde einem böse aussehenden Unfall glimpflich entkommen. Bei etwa 250 km/h bemerkte er Feuer hinter sich im Wagen. Unter Aufbietung seiner ganzen Erfahrung brachte er den Wagen durch Bremsen und Herunterschalten zum Stehen und wurde durch herbeigeeilte Streckenposten aus dem brennenden Wagen gerettet, ohne daß ihm etwas Ernsthaftes passiert war. Was war geschehen? Ent-



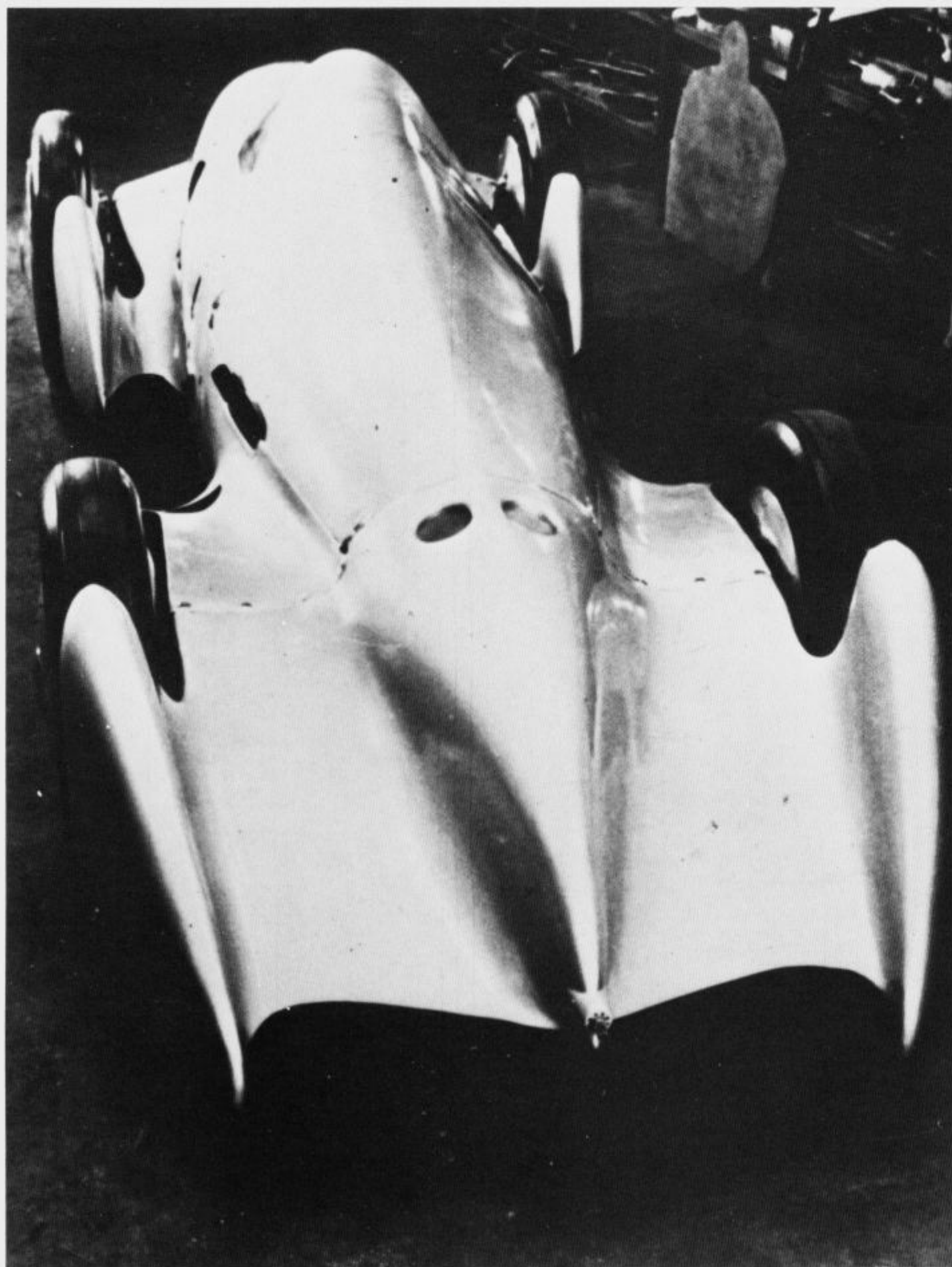
weder war einer der Auspuffkrümmer undicht geworden oder er hatte sich gar vom Zylinderkopf gelöst. Jedenfalls schlugen Flammen aus dem undichten Auspuffrohr, verbrannten eine Ölleitung und entzündeten das Öl. Durch den auf Hochtouren laufenden Motor wurde das Feuer sogar noch genährt. Durch eine in jenen Zeiten gewiß nicht

Nachdem man Nuvolari nicht hatte engagieren können, wurde Achille Varzi verpflichtet. Varzi (links im Bild) im Gespräch mit Willi Walb (Mitte) und dem italienischen AUTO UNION Repräsentanten Ugo Ricordi.



Varzi vor dem AVUS Rennwagen mit fast profillosen Reifen.

Hans Stuck — einer der ersten Plakettensammler — hinter seinem von Armbruster in Wien karossierten Mercedes SS.



Am 15. Februar 1935 erzielte Hans Stuck auf der Autobahn bei Florenz mit einem vollverkleideten Wagen - später als « Typ Lucca » bekannt geworden - einen neuen Rekord über eine Meile mit fliegendem Start.

Foto oben: Die « Rennlimousine » von hinten. Gut zu erkennen die Vorder- und Hinterachsverkleidung, die geschlossene Fahrerkanzel und die Luftabläufe hinter den Rädern.

alltägliche, gute Organisation jedoch waren die richtigen Helfer am richtigen Platz, befreiten den Fahrer und löschten den brennenden Wagen.

Die Anfangsbilanz der Saison 1935 begann positiv. Nach drei Rennen je ein erster und ein zweiter Platz für die Teams von Mercedes und AUTO UNION. (Mercedes war in Tunis, AUTO UNION in Monaco nicht angetreten.) Doch die Rennleitung mußte an die Zukunft denken und tat dies auch, indem sie während der schon laufenden Saison Nachwuchstalente zu Probefahrten auf den Nürburgring einlud. (Eine Praxis, derer sich auch Mercedes bediente, denn von Seiten der zahlenden Reichsregierung wurden « reindeutsche » Siege gewünscht. Das bedeutete damals: deutscher Fahrer auf deutschem Auto.)

Eine ganze Reihe von jungen Leuten wurden um den Ring geschickt, aber nur einer erschien vielversprechend: ein junger Mann aus der DKW-Rennabteilung mit Namen Bernd Rosemeyer. Er beeindruckte die Verantwortlichen durch eine natürliche Begabung im Umgang mit diesem ihm völlig fremden Grand Prix Wagen. Hinzu kam ein sehr ausgeprägtes Selbstvertrauen in seine Fähigkeiten und eine Hartnäckigkeit in seinem Streben, nicht nur in die Rennmannschaft aufgenommen, sondern auch möglichst sofort in einem Rennen eingesetzt zu werden. Einige Zeit später berichtete er selbst



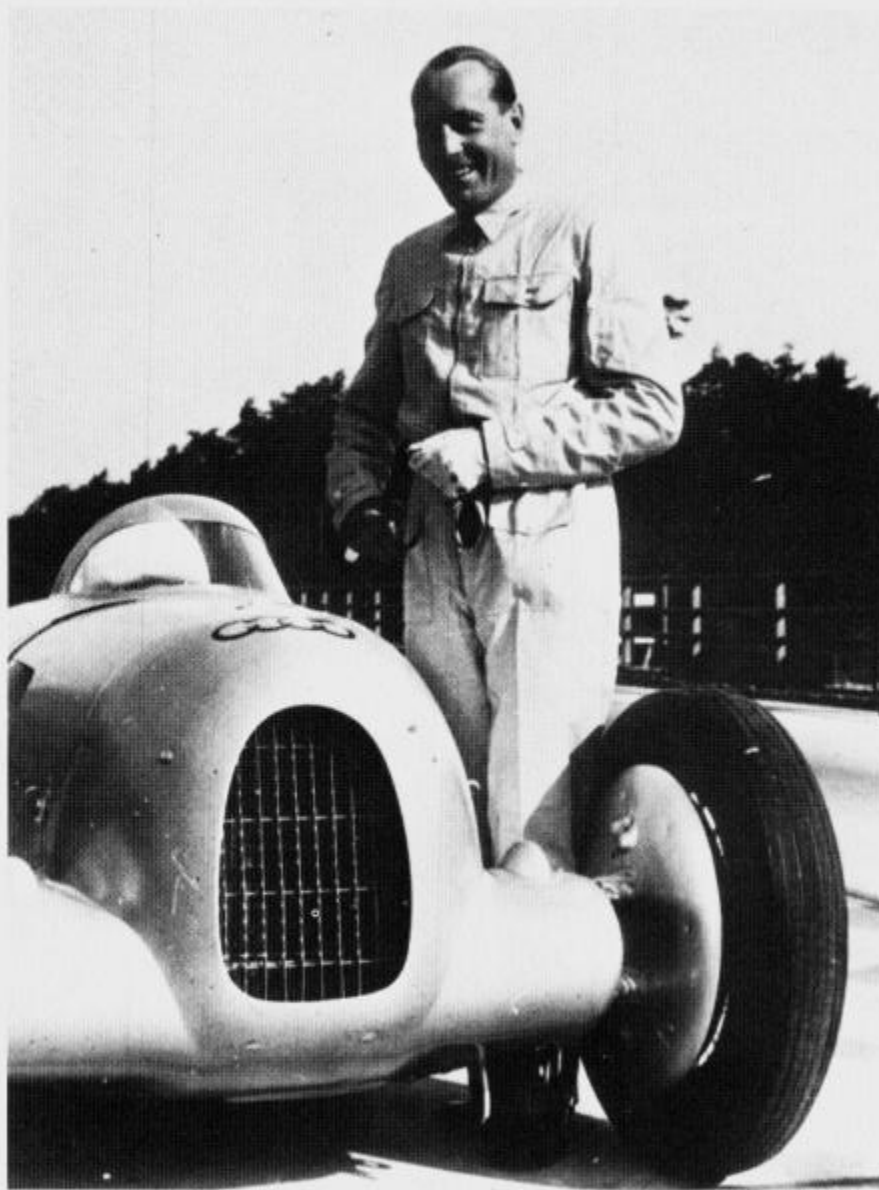
Rechts: Vorbereitungen zum Start.

von seinem « Eintritt » in die Rennmannschaft der AUTO UNION:

Eine amüsante Geschichte: nach den Fahrprüfungen auf dem "Ring" bekam ich meinen ersten Vertrag als Fahrer der "neuen Generation" und dazu die Aussicht, in einem leichten und nicht zu schnellen Rennen der Saison 1935 starten zu dürfen. Als das AVUS-Rennen dann allmählich näherrückte, dachte ich, das wäre gerade der richtige Start. Aber Willi Walb, der Rennleiter war dagegen, weil er befürchtete, ich würde mir den Hals brechen. Nachdem er sein « Nein » ausgesprochen hatte, schrieb ich täglich in seinen Kalender die Frage: "Wird Rosemeyer auf der AVUS fahren?" Diese Frage in seinem Kalender und meine täglichen Besuche in seinem Büro wiederholte ich solange, bis Walb eines Tages wütend seine Zusage zum Start auf der AVUS gab.

Wenn es auch unterschiedliche Versionen dieser Geschichte gibt, so zeigt sie doch die ungewöhnliche Hartnäckigkeit Bernd Rosemeyers, der wir auch später bei den Renneinsätzen noch oft begegnen werden.

Sein Debüt also gab Bernd Rosemeyer auf der AVUS am 26. Mai 1935. Ein sehr schnelles Rennen, das sich in zwei Vorläufe und einen Endlauf gliederte. Stuck gewann einen Vorlauf, im Endlauf war er vierter hinter Varzi. Der Sieger hieß Fagioli auf Mercedes, zweiter Platz für Chiron auf Alfa Romeo. Und Rosemeyer? Er mußte während



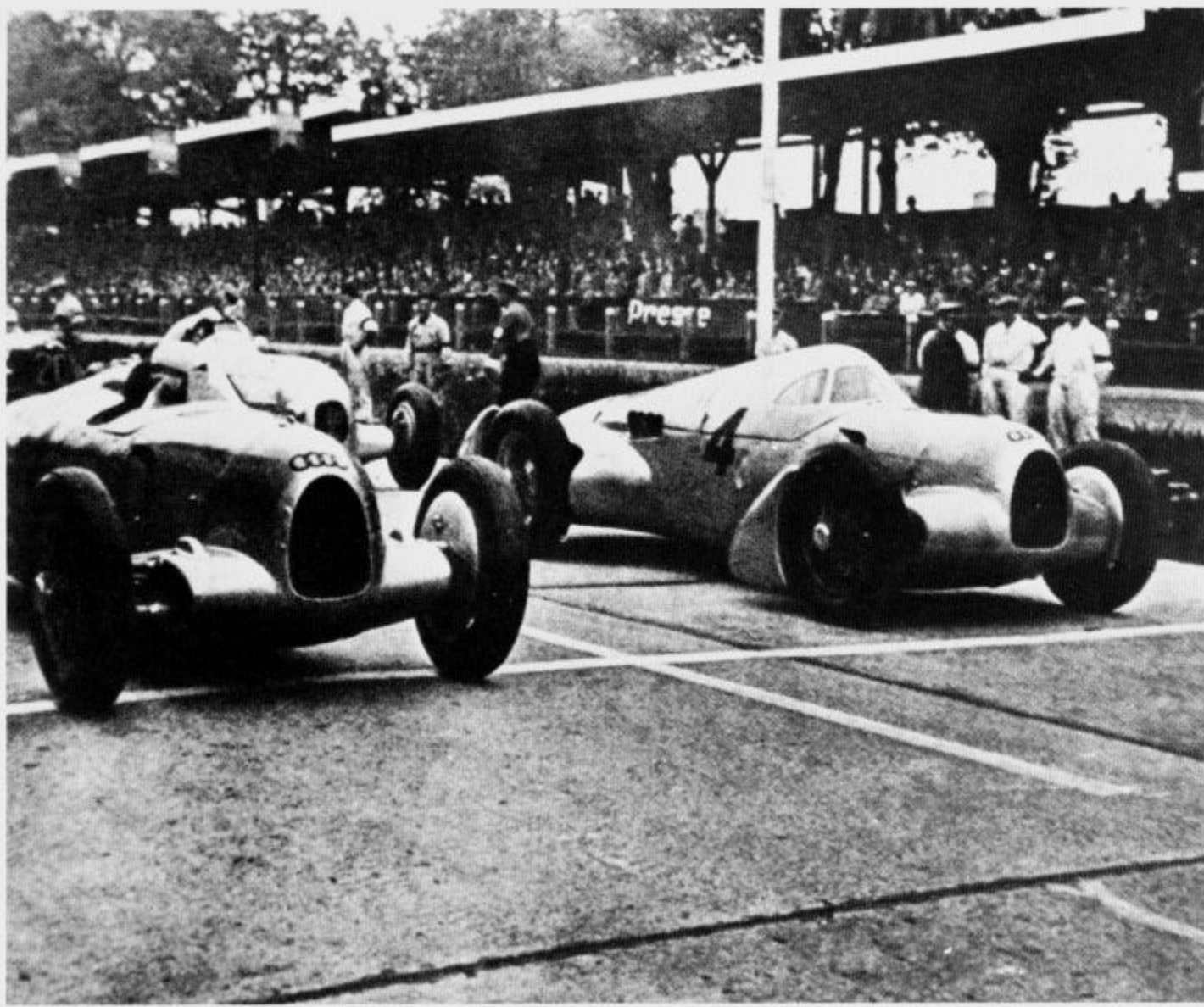
Hans Stuck neben dem « Typ Lucca » nach der Rekordfahrt.



Bearbeitung der Fahrerkanzel, wie sie auf dem AVUS Wagen 1935 eingesetzt wurde.



Start zum Eifelrennen am 16. Juni 1935. Hinter von Brauchitsch (7) sehen wir in der zweiten Reihe Rosemeyer (3), Fagioli (6), Varzi (2) und Caracciola (5).



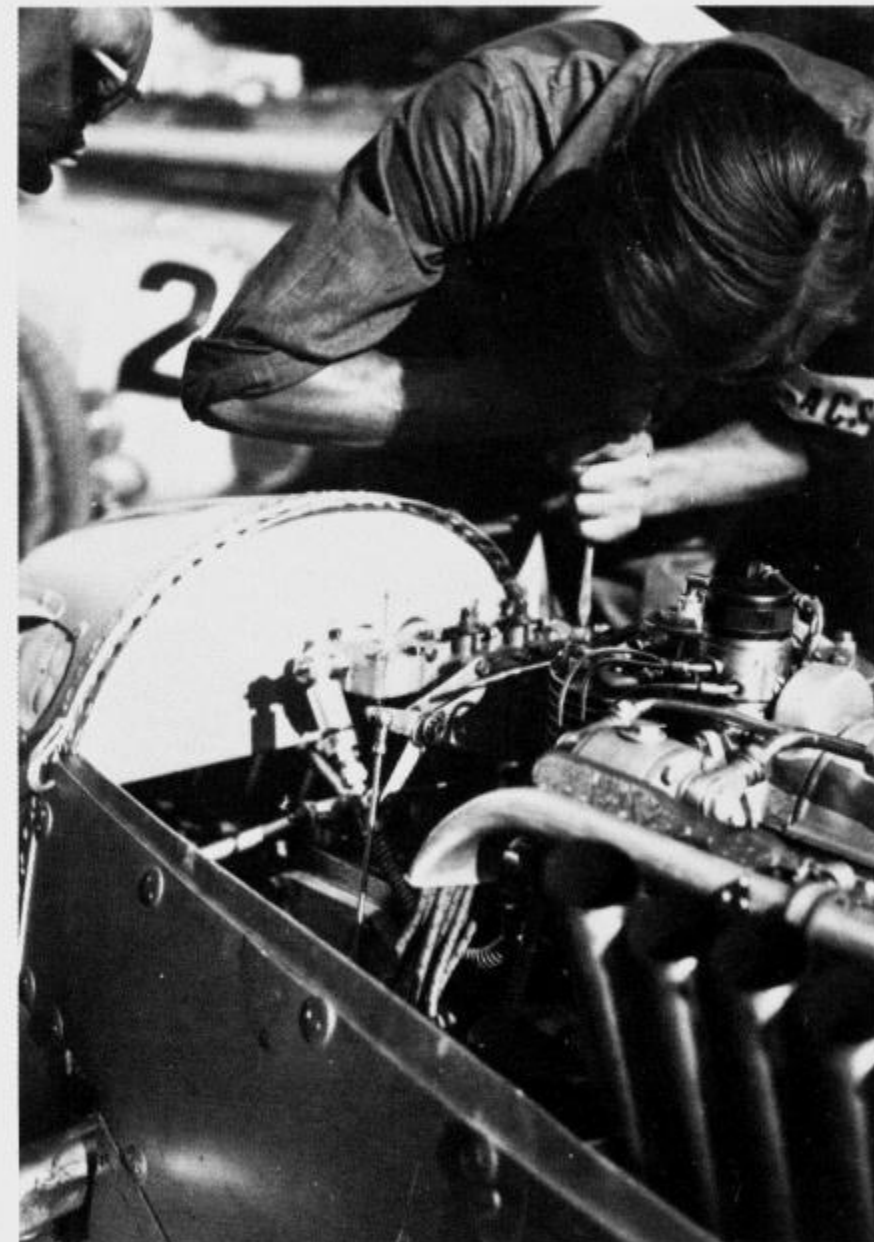
AVUS-Rennen am 26. Mai 1935.
Start zum ersten Vorlauf.
Startaufstellung nach
Trainingszeiten, Rosemeyer in
einem dem « Typ Lucca » sehr
ähnlichen Wagen neben Hans
Stuck im offenen Wagen.

eines Vorlaufs aufgeben, nachdem ihm ein Protektor weggefliegen war. Trotzdem fiel die Art, wie er die ungewohnte und sehr schwierige Situation meisterte, aufmerksamen Berichterstattern schon damals auf. Bemerkenswert ist außerdem, daß er im ersten Vorlauf neben Hans Stuck in der ersten Startreihe stand — beim AVUS-Rennen wurde erstmals in Deutschland die Startaufstellung nach den Trainingszeiten praktiziert. Außer als Beginn der kometenhaften Karriere Bernd Rosemeyers ist dieses AVUS Rennen unter zwei weiteren Aspekten von Bedeutung: Es war die erste große « Reifenschlacht » der Renngeschichte; die Continental setzte drei verschiedene Typen Rennreifen ein, um auf einem Kurs mit Spitzengeschwindigkeiten von 300 km/h Erfahrungen zu sammeln. Die Reifen waren so unterschiedlich, daß sie teils nach wenigen Runden gewechselt werden mußten oder gar nicht hielten (Protektorablösung), teils aber auch unbeschädigt blieben, so daß Fagioli das ganze Rennen ohne Reifenwechsel fahren und dadurch gewinnen konnte. Die zweite Besonderheit dieses AVUS-Rennens hängt mit dem Reifenproblem zusammen; denn dieses war den Ingenieuren in der Rennabteilung natürlich bestens bekannt. In der richtigen Erkenntnis, daß es bei einem in der Hauptsache aus zwei langen Geraden bestehenden Rennkurs nicht unbedingt auf das letzte Gramm an Ge-

wichtersparnis ankommt, waren die AUTO UNION Wagen bei diesem Rennen erstmals mit eingebauten Pressluftwagenhebern ausgerüstet. So wie der Wagen an der Box hielt, wurde von außen die Preßluftflasche angeschlossen, der Wagen wurde von den eingebauten Wagenhebern angehoben, und die Räder konnten in erheblich kürzerer Zeit als mit dem sonst üblichen Gestell gewechselt werden.

Zurück zum Renngeschehen und Bernd Rosemeyer. Am 16. Juni beim Eifelrennen auf dem Nürburgring gelingt dem Neuling Rosemeyer etwas, das den Fachkundigen des Rennsports den Atem verschlägt und einen Vorgeschmack auf kommende Rennen gibt. Bernd Rosemeyer überholt in der 7. Runde den Altmeister Caracciola und behält die Führung bis zur letzten Runde. Erst auf der Döttinger Höhe, 4 km vor dem Ziel, gelingt es Caratsch, den nicht ganz sauber laufenden AUTO UNION zu überholen. Mit einem Abstand von 1,9 Sekunden gehen der große Caracciola und der junge Bernd Rosemeyer durchs Ziel. Ein neuer Meister ist geboren.

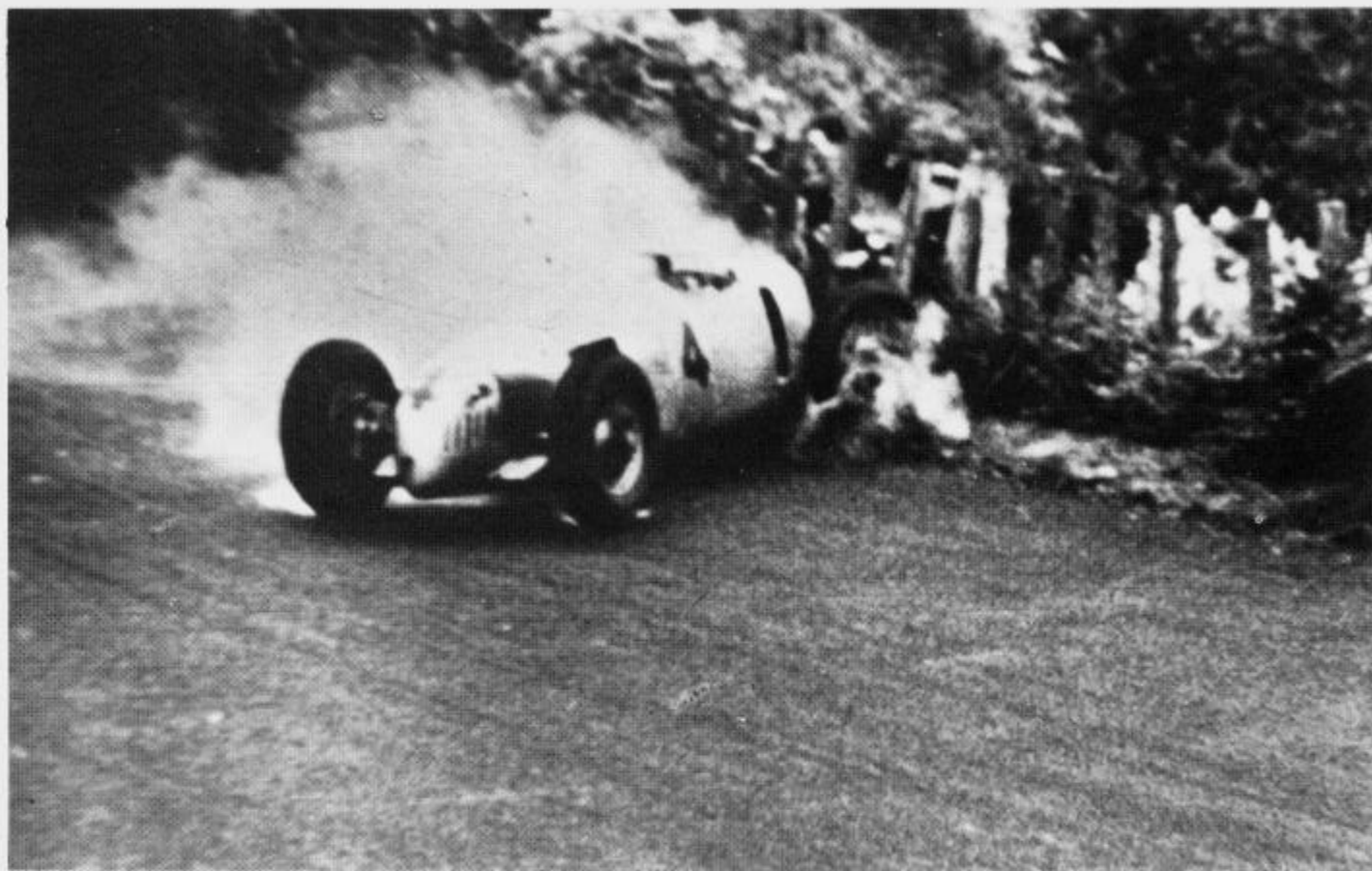
Der Grand Prix de l'ACF — das wichtigste der internationalen Rennen — fand am 23. Juni 1935 auf der nunmehr wie Monza mit Schikanen versehenen Rennstrecke von Linas-Montlhéry bei Paris statt. Stuck und Varzi brachten



Letzte
Einstellarbeiten am 16-Zylinder
Motor vor dem Start

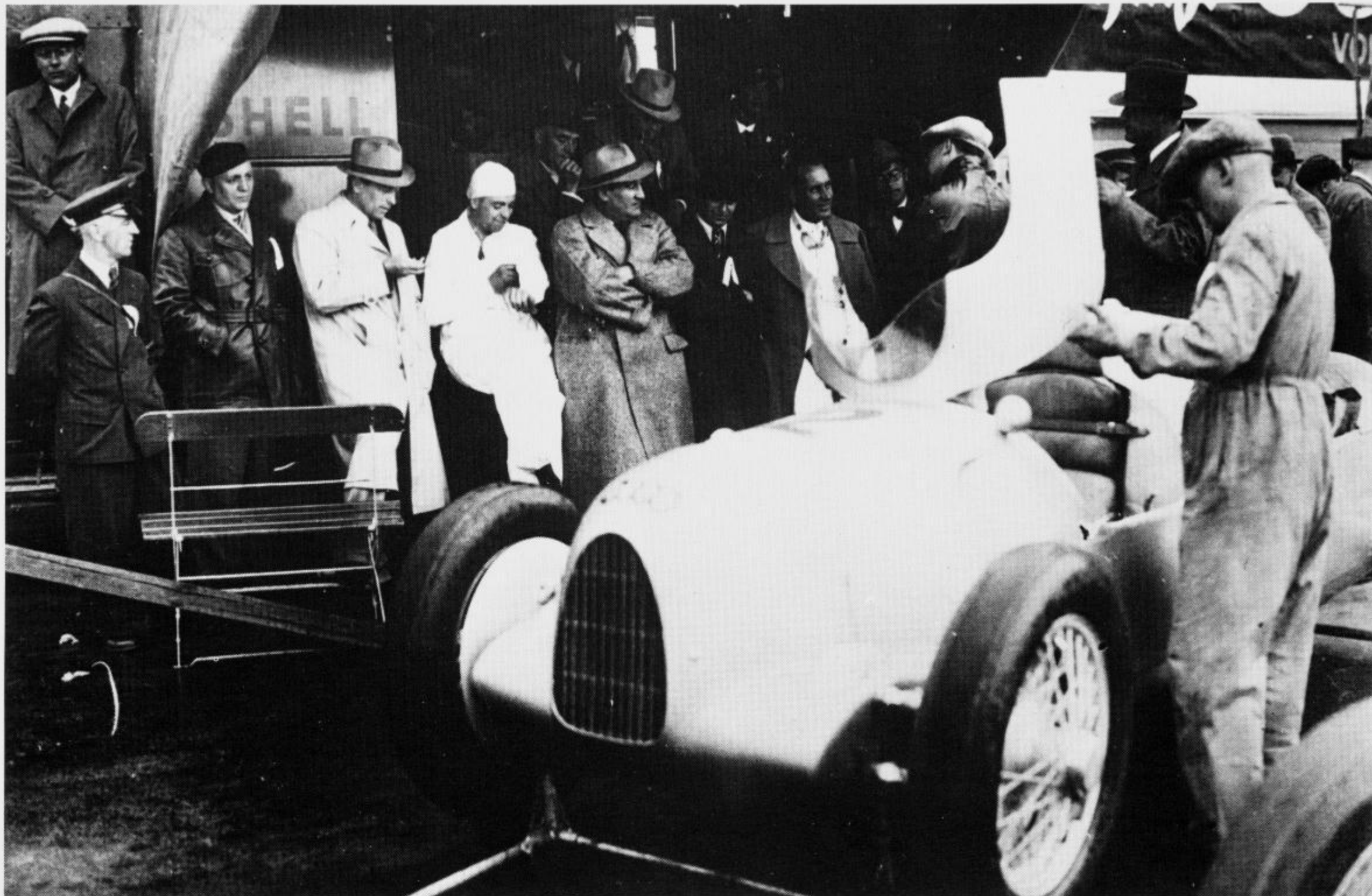
Wagen mit vergrößerten Motoren an den Start (5,6 ltr), Rosemeyer hatte den gleichen Typ wie in der Eifel. Varzi fuhr Trainingsbestzeit, hatte jedoch wie die beiden anderen AUTO UNION im Rennen große Schwierigkeiten — Vergaser- und Zündeneinstellung waren für die Strecke und das herrschende heiße Wetter nicht richtig gewählt worden. Varzi litt zudem unter starken Schmerzen (Blinddarmreizung) und gab seinen Wagen gegen Ende des Rennen an Rosemeyer ab, dessen Wagen mit Bremsdefekt ausgefallen war. Rosemeyer bewies wieder einmal seine Zähigkeit: ohne die geringste Hoffnung auf den Sieg, fuhr er der Spitzengruppe mit großem kämpferischem Einsatz nach und beendete das Rennen — nach 12 Boxenstops! — an fünfter Stelle. Das Publikum spendete ihm für dieses sportliche Verhalten Sonderbeifall. Stucks Wagen war ebenfalls mit Bremsdefekt ausgefallen.

Am 28. Juli wird auf dem Nürburgring der Große Preis von Deutschland gefahren, für den sich beide deutsche Firmen ganz besonders gut vorbereiten. AUTO UNION setzt vier Wagen ein



Trainingsunfall von Paul Pietsch auf dem Nürburgring vor dem Großen Preis von Deutschland 1935. Pietsch blieb unverletzt, startete im Rennen und beendete es an neunter Stelle.

AVUS Rennen 1935. Profillose Hochgeschwindigkeitsreifen, halbverkleidete Fahrerkanzel beim offenen Rennwagen. Im Hintergrund in angeregter Unterhaltung Hans Stuck (im Mantel) und Bernd Rosemeyer (im weißen Anzug); für ihn ist es das erste Rennen seiner Karriere.



Die beiden größten deutschen Rennfahrer der Vorkriegsepoche: Der erfahrene Rudolf Caracciola und der aufgehende Stern Bernd Rosemeyer, aufgenommen beim Training zum Großen Preis der Schweiz am 25. August 1935.



mit Stuck, Varzi, Rosemeyer und Pietsch (Leiningen Reserve). Trotzdem geschieht bei diesem Rennen das eigentlich Unmögliche: Tazio Nuvolari mit einem nicht ganz neuen Alfa ist an diesem Tag von keinem Mercedes und keinem AUTO UNION zu halten und gewinnt den Großen Preis von Deutschland. Stuck wird zweiter, Caracciola dritter, Rosemeyer trotz vieler Boxenstops vierter, Varzi/Leiningen achte, Pietsch neunter.

Am 15. August ist die AUTO UNION Mannschaft in Pescara zur Coppa Acerbo. Schnellste Runde und Sieg für Varzi, der damit seinen zweiten Sieg auf AUTO UNION feiert. Ein Detail: während des Rennens wird für Varzi der fliegende Kilometer mit 260,896 km/h gemessen! Rosemeyer wird nach einem spektakulären Zwischenfall zweiter.

Dieser Zwischenfall verdeutlicht Rosemeyers phänomenales Reaktionsvermögen und seine traumwandlerische Sicherheit beim plötzlichen Auftauchen schwieriger Situationen. In der achten Runde blockierte vor einer Kurve ein Hinterrad. Keine Chance, heil durch die Kurve zu kommen. Rechts eine Giebelwand, links davon eine Telegrafentaste, davor ein Graben. Im Bruchteil einer Sekunde erkennt Rosemeyer, daß es nur einen « Ausgang » gibt, lenkt den Wagen in die richtige

Position, streift drei Chausseesteine, überfliegt den Graben und bringt den Wagen zwischen Hauswand und Mast hindurch, fährt wieder auf die Strecke, wechselt am Notdepot die Hinterräder und setzt das Rennen mit stark eingebultem Heck fort. Später geht Ferdinand Porsche zur Unfallstelle und mißt die lichte Breite zwischen Mast und Hauswand: sie ist nur wenige Zentimeter breiter als der Wagen. (Die überlieferten Zahlen reichen von 2,5 cm breiter bis 6 cm schmaler!)

Das war das Debüt des jungen Rosemeyer auf italienischem Boden, mit dem er die Sympathien der rennbegeisterten Italiener im Sturm eroberte. Die Presse schrieb: « Er fährt wie Nuvolari ... » Und in der Tat hatte er sich bereits aufgemacht, die damals berühmtesten Meister des Volants in den Schatten zu stellen. Mit jedem Rennen wurde er an Erfahrungen reicher und kam seinem ersten Grand Prix Sieg einen Schritt näher.

Der zweite Große Preis der Schweiz auf der Bremgartenstrecke bei Bern sah einen Start-Ziel-Sieg des souverän fahrenden Caracciola, dem an diesem Tag niemand das Wasser reichen konnte. Rosemeyer beendete das Rennen auf dem dritten Platz in derselben Runde wie der Sieger; alle danach ankommenden Wagen waren überrundet.

8. September 1935, 13. Großer Preis von

Italien im Autodromo di Monza. In einer von Ausfällen gekennzeichneten Hitzeschlacht gewinnt Hans Stuck vor Nuvolari und Rosemeyer. Von 17 gestarteten Wagen kommen nur fünf ins Ziel, davon drei in Wertung, sämtliche Mercedes fallen aus. Rosemeyer muß in der 18. Runde wegen Bremsdefekts aufgeben, übernimmt in der 21. Runde den Wagen von Pietsch und startet — nun an achter Steller liegend — eine begeisterte Aufholjagd, die mit einem dritten Platz hinter Nuvolari honoriert wird.

Der Große Preis von Spanien auf der Lasarte-Strecke bei San Sebastian ist auf den 22. September angesetzt. Die ausgleichende Gerechtigkeit für das Pech von Monza beschert Mercedes einen 1-2-3-Sieg. Vierter wird Wimille auf Bugatti, fünfter Rosemeyer. Stuck muß in Führung liegend wegen Getriebeschadens aufgeben. Varzi wird von einem Stein am Kopf getroffen, gibt

seinen Wagen zunächst an Pietsch, nimmt das Rennen dann wieder auf, fährt mit 173,825 km/h die schnellste Runde, muß den Wagen dann wegen großer Schmerzen wieder an Pietsch übergeben, der schließlich in der 24. Runde mit Kolbenschaaden aufgeben muß.

Der 29. September 1935 ist für unseren Protagonisten in doppelter Hinsicht von besonderer Bedeutung. Im letzten Rennen des Jahres, dem Großen Preis von Brünn auf dem Masaryk-Ring gewinnt Bernd Rosemeyer sein erstes Rennen; und hier begegnet er nach dem Rennen der damals schon berühmten Fliegerin Elly Beinhorn...

Doch schön der Reihe nach! Das Rennen findet ohne Mercedes statt, so daß sich diesmal AUTO UNION und Alfa Romeo allein gegenüberstehen. Favorit ist Stuck, der jedoch durch einen Vogel zum Pechvogel wird. Und das im wahr-

Ebenfalls während des Trainings in Bern: Rennleiter Willi Walb kümmert sich um seinen vielversprechenden Nachwuchsmann.





Monza, 8. September 1935, G.P. von Italien. Kampf in der Schikane der « Curva Grande ». Vorn Achille Varzi auf AUTO UNION, sein « Schatten » ist Fagioli auf Mercedes.

sten Sinne des Wortes; denn es ist ein Vogel, der ihm die Brille zertrümmert und ihn am Auge verletzt. Stuck übergibt seinen Wagen an Pietsch, setzt sich nach kurzer Behandlung wieder ans Lenkrad, gibt dann aber doch auf. Der Weg ist nun frei für Bernd Rosemeyer, der seine Chance erkennt und nutzt. Selbst ein Nuvolari kann ihm den so heiß ersehnten Sieg an diesem Tag nicht streitig machen. Gleichzeitig ist es der Auftakt zu vielen begeisternden Zweikämpfen, die sich die beiden herausragenden Fahrkünstler jener Epoche noch liefern werden.

Lassen wir Bernd Rosemeyer die letzten Runden auf dem Masaryk-Ring drehen und wenden uns inzwischen der Bilanz des zu Ende gehenden Jahres 1935 zu. Mercedes konnte trotz des Verlustes des Chefkonstruktors Hans Nibel (gestorben im November 1934) auf eine sehr erfolgreiche Saison zurückblicken. Von den 15 wichtigsten Rundstreckenrennen gewann « der Welt älteste Automobilfabrik » neun: Monaco, Tripolis, AVUS, Eifelrennen, Peña Rhin, Frankreich, Belgien, Schweiz und Spanien. Die AUTO UNION konnte vier Siege für sich verbuchen: Tunis, Coppa



Über die Geschichte des Automobilrennsports ist viel geschrieben worden. Einige der interessantesten Kapitel sind in einer Art Super-Comic an den Wänden der Garage von Giovanni Lurani festgehalten. Das hier abgebildete Kapitel entstand nach dem Sieg Stucks im Großen Preis von Italien 1935, als die gesamte Mannschaft nach dem Rennen bei Lurani zu Gast war. Ferdinand Porsche persönlich zeichnete mit einem Kohlestift eine Karikatur « seines » Wagens, der einen ziemlich verbogenen Mercedes-Stern hinter sich im Staub läßt. Außer Porsche unterschrieben Stuck, Eberan und Sebastian. Ein Jahr später, nach dem erneuten Sieg genügte es, das Datum und die Unterschrift des neuen Rennleiters Dr. Feurereissen hinzuzufügen.

Acerbo, Italien und Brünn sowie drei Siege in Bergrennen durch Stuck. Der Sieg für Alfa im Großen Preis von Deutschland geht in der Hauptsache auf das Konto des überragenden Tazio Nuvolari und kann über den konstruktiven Rückstand der Wagen nicht hinwegtäuschen.

Zurück zum Großen Preis von Brünn. Das Rennen ist zu Ende. Der Sieger heißt erstmals Bernd Rosemeyer. Er trägt einen übergroßen Lorbeerkrantz um die Schultern und ist eben im Begriff, eine für sein weiteres Leben sehr bedeutsame Bekanntschaft zu machen. Doch lassen wir über ihre erste Begegnung mit Bernd Rosemeyer am besten Elly Beinhorn selbst berichten.

Mit den Worten eines Freundes: « Bernd, das ist Elly Beinhorn, die möchte dir auch gern gratulieren. » begann alles.

Bernd fuhr herum. erinnert sich Elly Beinhorn, Mit weißen Ringen um die Augen im sonst staubbedeckten Gesicht, einem riesigen Lorbeerkrantz um den Hals, strahlte er mich aus zwei lachenden, graublauen Augen an. Herrgott, mußte der Mensch eine innere Freude haben! Der erste große Sieg des jungen Nachwuchsfahrers. Mir wurde bewußt, daß Rosemeyer in diesem Augenblick etwas erlebte, was nie wiederkommen wür-



de, mochte er noch so viele Siege erringen. Daß seine Freude auch etwas mit meinem Glückwunsch zu tun haben könnte, daran habe ich wirklich nicht gedacht.

Mit einer Schwimmbewegung zerteilte Rosemeyer die ihm gratulierende Menschenmenge und drückte mir die Hand. Intuitiv erfaßte Elly Beinhorn bei dieser ersten, flüchtigen Begegnung, daß dieser junge Rennfahrer alles, was er anfaßte, so unbeschreiblich intensiv tat, daß da kein Raum für irgend etwas anderes blieb. In der Tat eine sehr treffende Charakterisierung Bernd Rosemeyers.

Masaryk-Ring, 29. September 1935. Der strahlende Bernd Rosemeyer nach seinem ersten Sieg im Rennwagen der AUTO UNION.



Kampf der Titanen

Das Rennjahr 1936 begann im Regen von Monte Carlo und endete im Nebel des Feldbergs. Für die AUTO UNION war es trotz eines schwierigen Starts die erfolgreichste Saison ihrer Renngeschichte. Denn mit der Kombination Rosemeyer-AUTO UNION war eine nahezu unbesiegbare Einheit aus Mensch und Maschine gefunden, wie sie nur selten in der Geschichte des Automobilsports zu beobachten ist. Das fahrerische Können und der sportliche Einsatz Rosemeyers erreichten 1936 das Niveau eines Tazio Nuvolari, des einzigen Fahrers überhaupt, der Rosemeyer in einem Rennen bezwingen konnte.

Rosemeyer gelangen in der Zeit von Ostern bis Ende September sieben Siege: fünf bei Rundstreckenrennen und zwei am Berg. Er wurde zum Liebling eines nach Millionen zählenden rennbegeisterten Publikums in ganz Europa. Nicht weniger ungewöhnlich als das Talent Rosemeyers war der Wagen, den ihm sein väterlicher Freund Ferdinand Porsche für diese Saison zur Verfügung stellte. Es ist der Welt stärkster Formelrennwagen mit 520 PS und dem gewaltigen Drehmoment von 87 mkg.

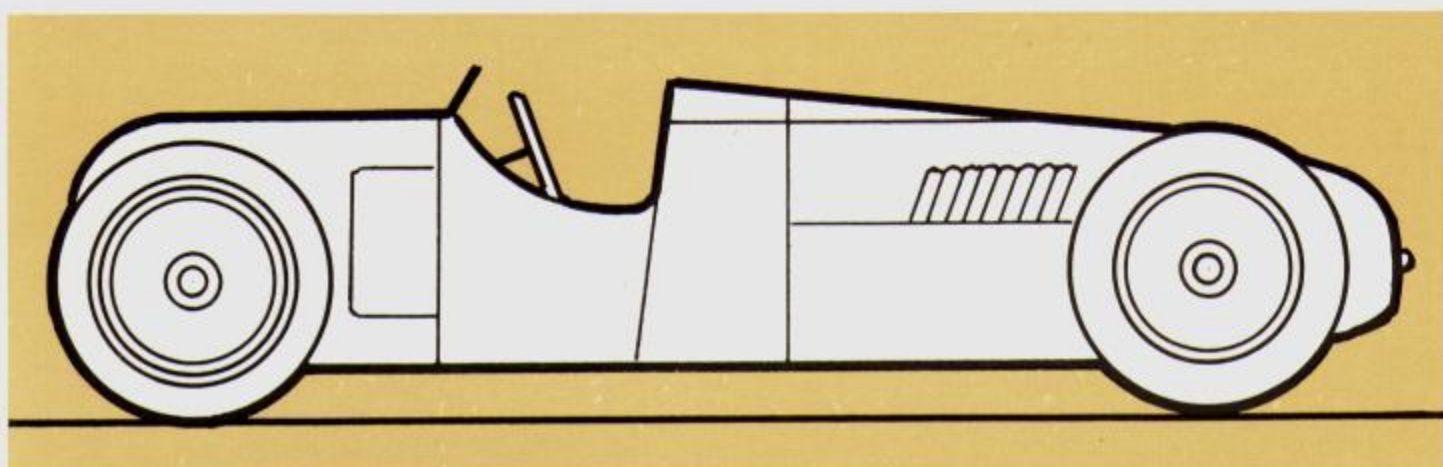
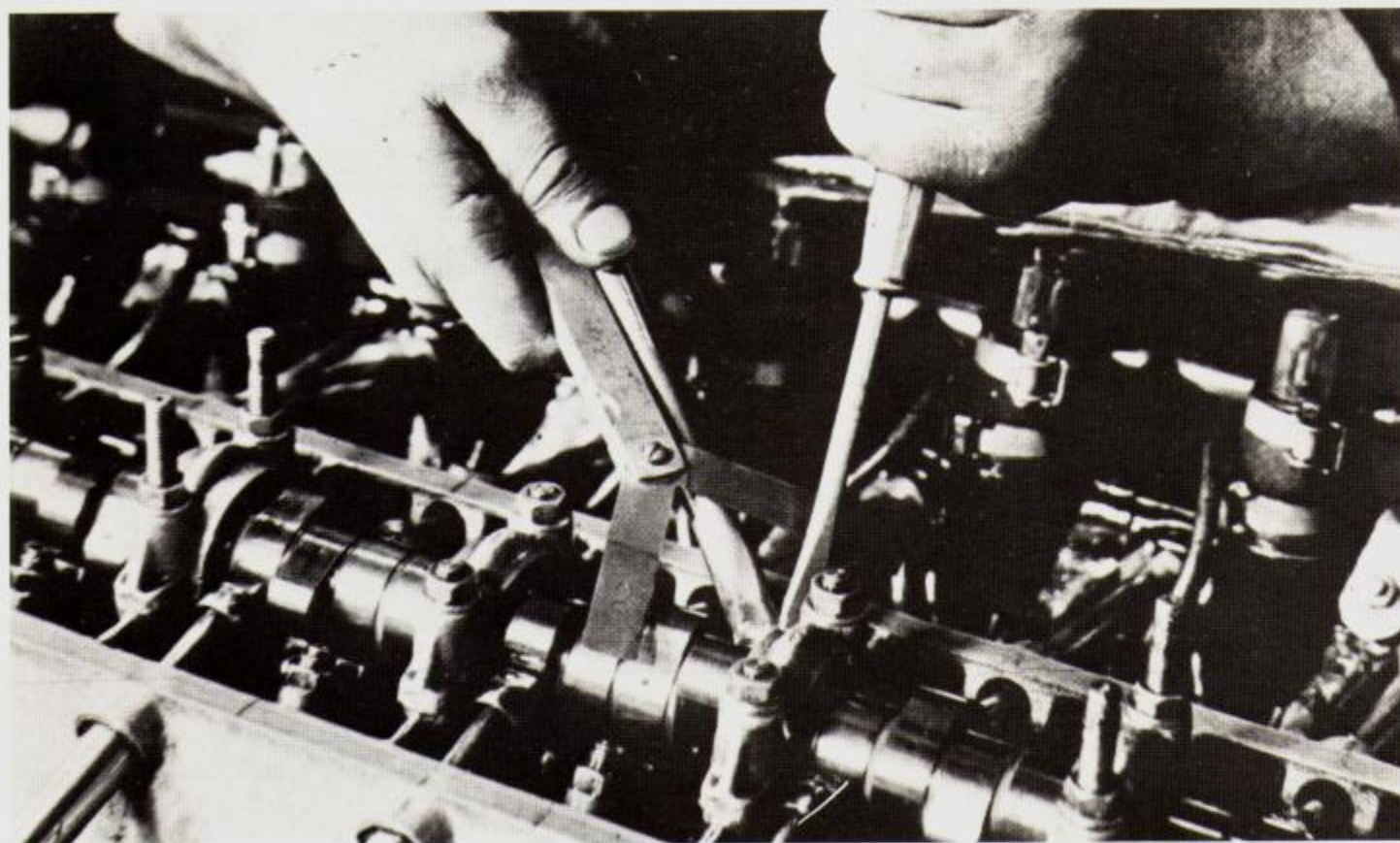
Die Änderungen des Typs C gegenüber seinem Vorläufer bestanden in der Erweiterung der Bohrung von 72,5 auf 75 mm und der Erhöhung des Hubs von 75 auf 85 mm. Daraus ergab sich ein Hubvolumen von nunmehr 6005 ccm. Die Nenndrehzahl stieg nur unwesentlich von 4800 auf 5000 U/min. Das

maximale Drehmoment wurde bereits bei der sehr niedrigen Drehzahl von 2500 U/min erzeugt. Um dieses überhaupt anwenden zu können, bekam der Wagen ein ZF-Sperrdifferential. Die Spitzengeschwindigkeit für ein normales Rundstreckenrennen lag bei etwa 340 km/h.

Auch personell hatten sich einige Veränderungen ergeben. Rennleiter der AUTO UNION war ab 1936 der Ingenieur Dr. Karl Feuereissen, hervorgegangen aus der Abteilung Forschung und Entwicklung bei Horch. Die Rennmannschaft des Jahres 1935 — Stuck, Varzi, Rosemeyer — wurde voll bestätigt. Mit dem Unterschied, daß Rosemeyer auf dem Wege war, die unbestrittene Nr. 1 im Team zu werden. Zusätzlich wurden zwei Nachwuchsfahrer in die Mannschaft aufgenommen, die sich bei den schon erwähnten Prüfungsfahrten als vielversprechend erwiesen hatten: Ernst von Delius und Rudolf Hasse. Der ebenfalls als Nachwuchsfahrer vorgesehene Rudolf Heydel war während des Trainings in Monza tödlich verunglückt. Ein Blick nach Untertürkheim: auch Neubauer hatte seine Mannschaft personell verstärkt: die Kernmannschaft Caracciola, von Brauchitsch, Fagioli wurde durch den erfahrenen Chiron und den früheren Rennmonteur Fagiolis, Hermann Lang, verstärkt.

Diese beiden in der Renngeschichte einzig dastehenden Mannschaften hat-

Bernd Rosemeyer und der AUTO UNION Typ C stellten im Jahr 1936 eine nahezu unbesiegbare Einheit dar. Rechts oben einer der wichtigsten Männer für beide deutsche Teams, Reifenmeister Dietrich von der Conti.



Die zentrale Nockenwelle des 16-Zylinders mit 32 Nocken; deutlich zu erkennen die kurzen Stößelstangen zu den Auslaßventilen. Unten: Seitenansicht des Typs C.

ten praktisch nur einen Gegner: Tazio Nuvolari mit seinen Alfa Romeo Rennwagen. Ihm standen in diesem Jahr der 8-Zylinder- und der neue 12-Zylinder Wagen zur Verfügung.

Zum Saisonauftakt fuhr Hans Stuck auf der Autobahn Frankfurt-Heidelberg im März acht Rekorde, davon fünf Weltrekorde über lange Distanzen.

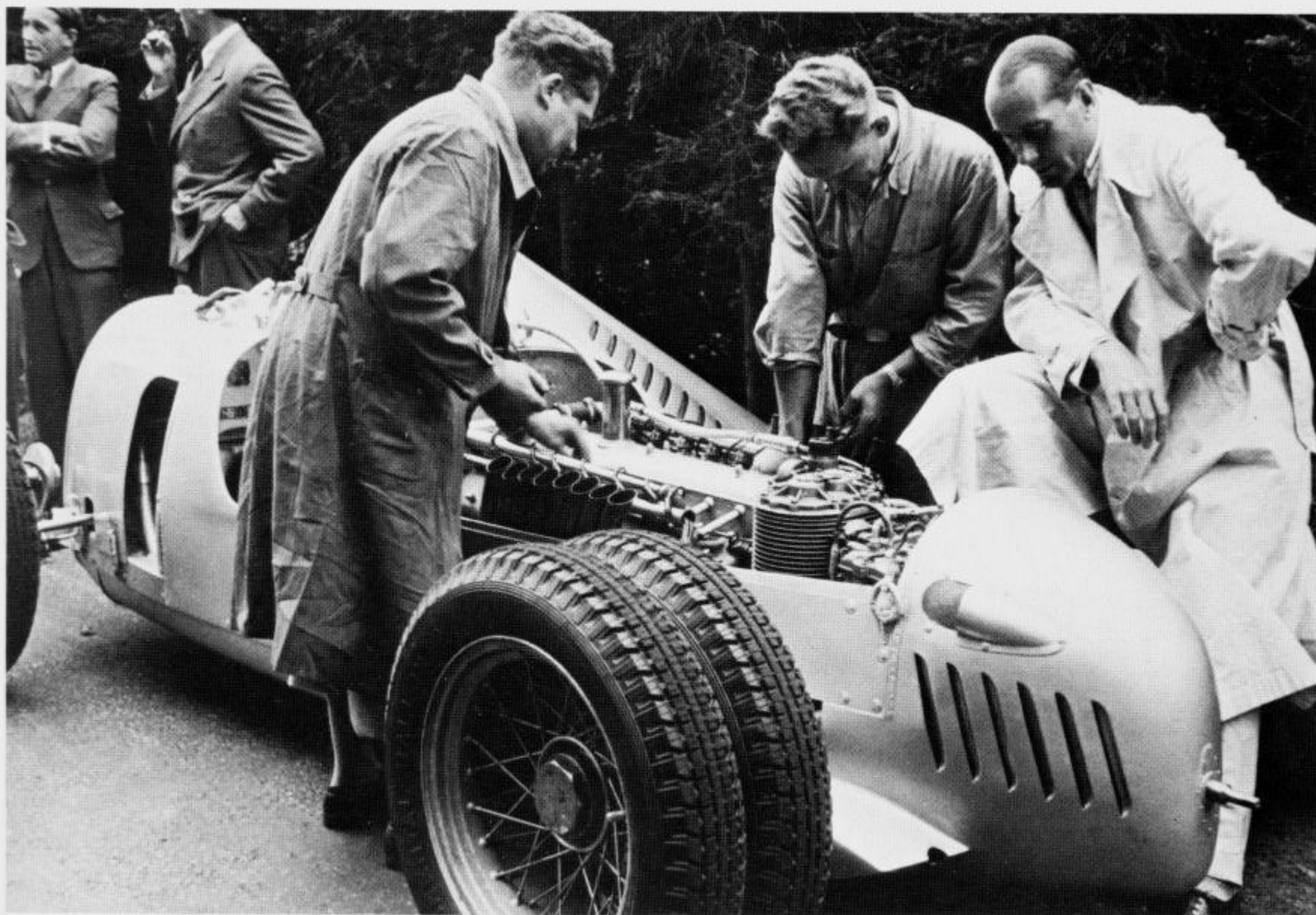
Eine Woche vor Ostern gewann er das älteste Bergrennen der Welt, La Turbie in neuer Rekordzeit von 103 km/h.

Die Rennsaison steht unmittelbar bevor. Doch werfen wir zuvor einen Blick auf den Rennkalender: der hatte sich nämlich gegenüber dem Vorjahr nicht unerheblich geändert. Die Rennen um die Großen Preise von Belgien und Brunn wurden aus Kostengründen abgesagt, das Rennen auf der AVUS fiel wegen des Baus der überhöhten Nordkurve aus, der Große Preis von Spanien wegen des Ausbruchs des Bürgerkriegs. Der Grand Prix de l'ACF schließlich wurde diesmal für Sportwagen ausgeschrieben; eine Maßnahme, um der erdrückenden Übermacht der deutschen Wagen zu entgehen, die allerdings selbst französische Fahrer als recht unelegant bezeichneten. Um drei internationale Rundstreckenrennen, die allerdings keine Grand Prix waren, wurde der Kalender bereichert: Budapest, Mailand und Livorno.

In Monte Carlo, beim 8. Grand Prix von Monaco am 13. April, regnet es in Strömen. In der zweiten Runde gibt es in der Schikane eine Massenkarambolage, nachdem Tadinis Wagen Öl verloren hat. Für Chiron, Farina, von Brauchitsch und Siena ist das Rennen zu Ende. Caracciola fährt an diesem Tag und unter diesen Bedingungen eines seiner größten Rennen, das ihm den Titel « Regenmeister » einbringt. Für

Monte Carlo, 13. April 1936. Der durch Tadinis Wagen verursachte Ölfleck führte zu einer Massenkarambolage in der Schikane. Das Foto zeigt Rosemeyer beim Passieren der Unfallstelle. Es gelingt ihm gerade noch, den stark schleudernden Wagen abzufangen.





Außer an den großen Rundstreckenrennen nahm AUTO UNION mit Erfolg an Bergrennen teil. Meistens fuhr Stuck, bekannt als Bergmeister. Doch 1936 nahm auch Rosemeyer an diesen Wettbewerben teil und wurde deutscher Bergmeister. Um das gewaltige Drehmoment besser auf die Straße zu bringen, wurden 1936 erstmals — und mit Erfolg — Zwillingsreifen an der Antriebsachse montiert. Hier sehen wir Stuck mit einem solchen Wagen mit Zwillingsbereifung.

ihn ist der Sieg auch insofern von besonderer persönlicher Bedeutung, als er hier in Monte Carlo vor drei Jahren seinen schwersten Unfall erlitten hatte, der seine Rennfahrerlaufbahn beinahe beendet hätte.

Varzi und Stuck enden auf dem zweiten und dritten Platz, Stuck fährt mit 90,1

km/h die schnellste Runde, in der 98. von 100 zu fahrenden.

Rosemeyer mußte im ersten Drittel des Rennen mit Vergaserschwierigkeiten an die Box, startete dann eine Aufholjagd, in der er auf der nun völlig mit Öl und Gummi verschmierten Strecke bei der Kasinokurve in Schleudern kam und gegen eine Steinmauer prallte. Das Rennen war für ihn zu Ende. Sein Selbstvertrauen jedoch konnte ein Rutscher wie dieser in keiner Weise erschüttern. Er stieg aus dem Wagen, schaute sich um, sein Blick fiel auf eine Steinvase, die durch den Anprall von der Brüstung auf seinen Wagen gefallen war, ohne zu zerbrechen. Er nahm diesen « Pokal » unter den Arm und marschierte zu seiner Box. Einem Rundfunkreporter, der ihn auf die Vase ansprach, antwortete er: « Ach wissen Sie, die habe ich mir mitgebracht, weil sie dem Pokal des Fürsten von Monaco, um den wir hier fahren, sehr ähnlich sieht. Als Trostpflaster sozusagen. »

Das Rennen in Tripolis am 19. Mai gewann zum dritten Mal Achille Varzi in der neuen Rekordzeit von 2:31:25,4 h für die 524 km (208,412 km/h); Stuck wurde mit wenigen Sekunden Abstand zweiter. Auf dem sehr schnellen Melaha-Kurs konnten die AUTO UNION ihre gewaltige Leistung voll zur Geltung bringen. Rosemeyer führte das Feld zunächst an, mußte in der zwölften Runde Reifen wechseln; danach



Nuvolari hatte den AUTO UNION gefahren. Kein Wunder, daß er seinem Freund Rosemeyer seinen Alfa zu einer Proberunde zur Verfügung stellte. In diesem Fall handelte es sich allerdings nicht um eine versuchte Abwerbung, sondern um einen Spaß unter Kollegen.

Start zum Eifelrennen am 14. Juni 1936 bei schlechtem Wetter. In der ersten Startreihe Nuvolari (4), Rosemeyer (18) und von Brauchitsch (10).



kämpfte er sich wieder bis auf den zweiten Platz vor; fiel jedoch in der 16. Runde endgültig aus, als sein Wagen in Brand geriet — wie im Vorjahr der Wagen von Stuck. Seltsame Duplizität der Fälle.

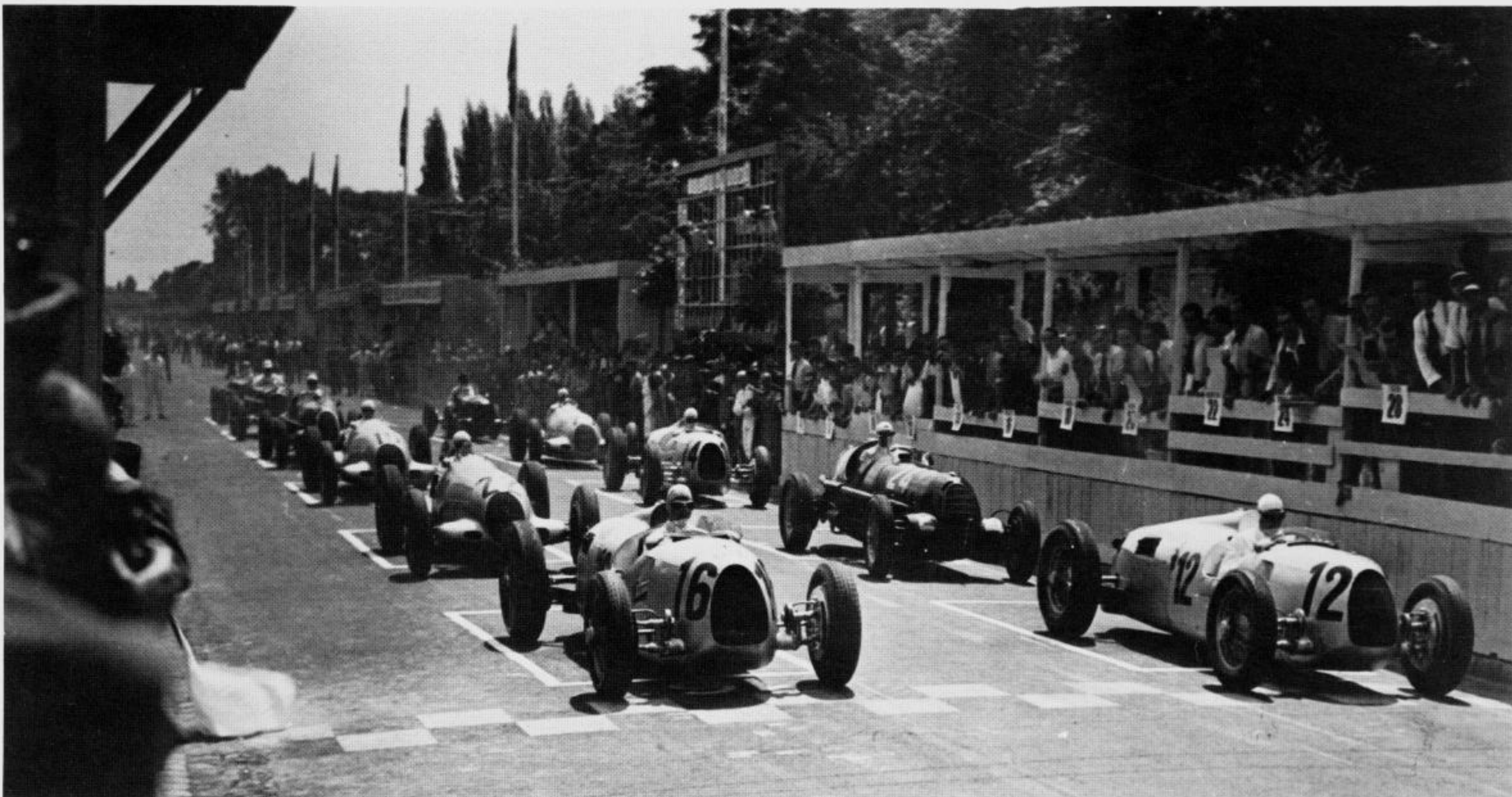
Doch damit nicht genug: Beim Großen Preis von Tunis, eine Woche später, dramatische Wiederholung! Rosemeyers Wagen geriet nach einem Reifenwechsel in Brand. Wieder konnte sich der reaktionsschnelle Bernd unverletzt in Sicherheit bringen. Das Rennen gewann Caracciola. Stuck war mit Motorschaden, Varzi nach einem Überschlag ausgeschieden.

Auch beim G.P. von Penya Rhin am 5. Juni war Rosemeyer noch immer vom Pech verfolgt. Während des Trainings kam er wegen eines Schadens an der Lenkung von der Strecke ab; der Wagen prallte gegen einen Laternenmasten, Rosemeyer verletzte sich leicht an Nase und Knie. Trotzdem erschien er zwei Tage später am Start. Allerdings mußte er in der sechsten Runde und dann noch einmal in der zweiten Hälfte des Rennens an die Boxen, um den Tank befestigen zu lassen. Er kam auf den fünften Platz hinter dem debütierenden von Delius. Das Rennen gewann der entfesselt fahrende Nuvolari auf dem 12-Zylinder Alfa Romeo.

Bernd Rosemeyer nach seinem Sieg im Nebelrennen 1936 auf dem Nürburgring. Neben ihm, der unbeugsame Nuvolari, mit dem er sich gerade ein packendes Duell geliefert hatte.

Die große Wende kam für Bernd Rosemeyer am 14. Juni beim Eifelrennen, einem der denkwürdigsten Rennen, das je auf dem Nürburgring gefahren wurde. Das Training begann bei gutem, nicht zu warmem Wetter. Am Renntag jedoch war es kühl und regnerisch. In aller Eile wurden die Wagen auf die





geänderten Wetterbedingungen eingestellt und die von der Conti gelieferten «Nürburgring-Reifen» aufgezo- gen. Sie waren besonders tief profiliert, und die Rennleiter hofften, bei feuchtem Wetter ohne Reifenwechsel auszukommen. Das Eifelrennen ging über 10 Runden = 228 km. Die Startplätze wurden unter den teilnehmenden Firmen ausgelost. Alfa, Mercedes und AUTO UNION hatten je einen Platz in der ersten Reihe. Im Vorgriff auf die

spätere Praxis besetzten die Rennleiter diese erste Startreihe mit ihren trainingsschnellsten Fahrern: Nuvolari ganz links. «Noch eine Minute bis zum Start». Die Motoren werden ange- worfen, ohrenbetäubender Lärm zwischum Start. Die Motoren werden ange- worfen, ohrenbetäubender Lärm zwischum Tribüne und Zeitnehmerhaus. Niemals zuvor hat der Nürburgring eine solche Geräuschkulisse erlebt. Start- schuß! Rosemeyer übernimmt zunächst die Führung, doch dann kommt wie ein aus seinem Käfig befreites Raubtier in einem gewaltigen Spurt Caracciola aus der dritten Reihe nach vorn, liegt an der Südkehre bereits in Front und hat auf der Gegengeraden einen Vorsprung von 100 m vor Nuvolari. Rosemeyer folgt in dritter Position. In dieser Reihenfolge kommen sie auch aus der ersten Runde an den Tribünen vorbei.

Verweilen wir einen Augenblick bei diesem nur Sekunden währenden Vor- beischießen an den Tribünen. Ist es doch ein in jeder Weise typisches Bild jener Epoche — auch akustisch. Im Abstand weniger Sekunden die drei bedeutendsten Fahrer der Zeit in den drei wichtigsten und sehr unterschiedlichen Konstruktionen der 750 kg For- mel. Rudolf Caracciola im Mercedes W 25 mit seinem typischen singenden Kompressor- klang unter Last und dem infernalisch klingenden Brüllen beim

Startaufstellung zum Großen Preis von Budapest am 21. Juni 1936 auf der Rennstrecke im Volkswäldchen. Die Strecke ist schmal, so daß die Wagen hintereinander starten müssen. Rosemeyer (16), Stuck (12).



Boxentraining auf dem Nürburgring 1936. Die Fahne zeigt an, wo die Vorderräder stehenbleiben sollen. Ein Grand Prix über die 500-km Distanz forderte bei trockenem Wetter stets einen oder mehrere Reifenwechsel, so daß die dafür benötigte Zeit über Sieg oder Niederlage entscheiden konnte.

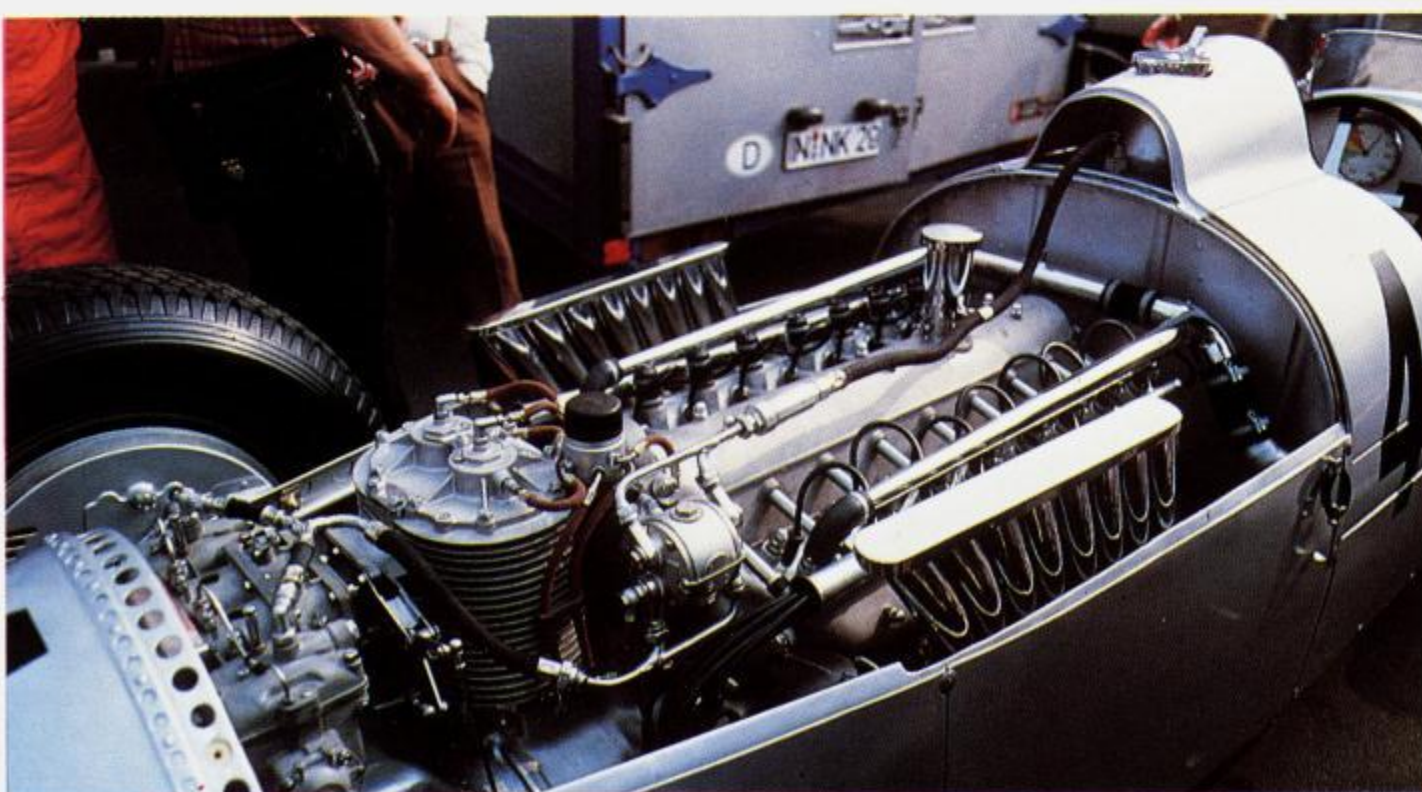


Nürburgring, 16. August 1980.
Offizielle Vorstellung des
restaurierten und
neuaufgebauten AUTO UNION
Typs C aus dem Deutschen
Museum.

Oben: Paul Pietsch am Steuer
des Typs C in der Boxengasse
des Nürburgrings.

Mitte: Der "Silberpfeil" im
neuen Kleid - die Karosserie
wurde von Firma Bunte nach
Fotos angefertigt.

Unten: Der imposante
16-Zylinder Motor.



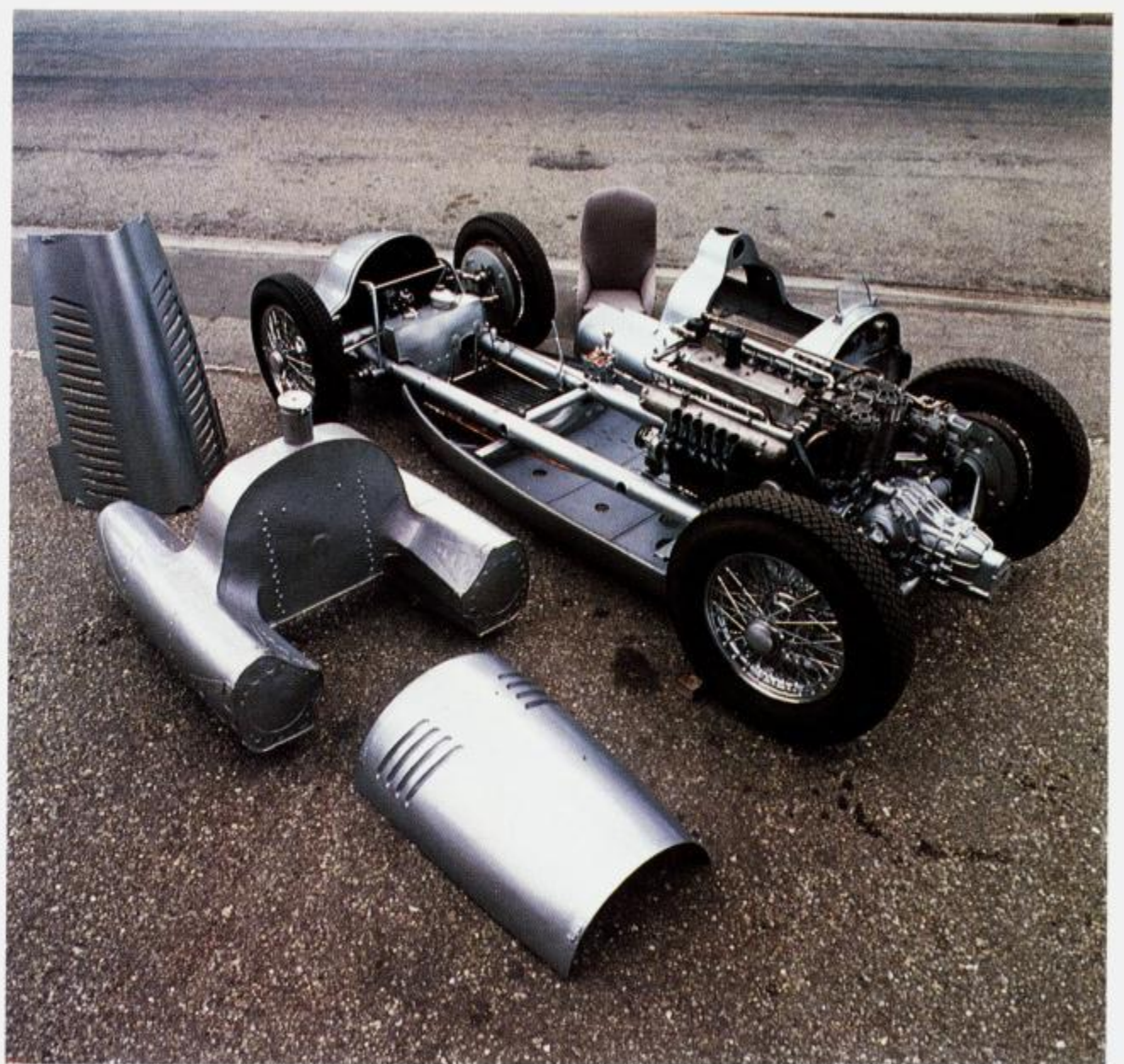
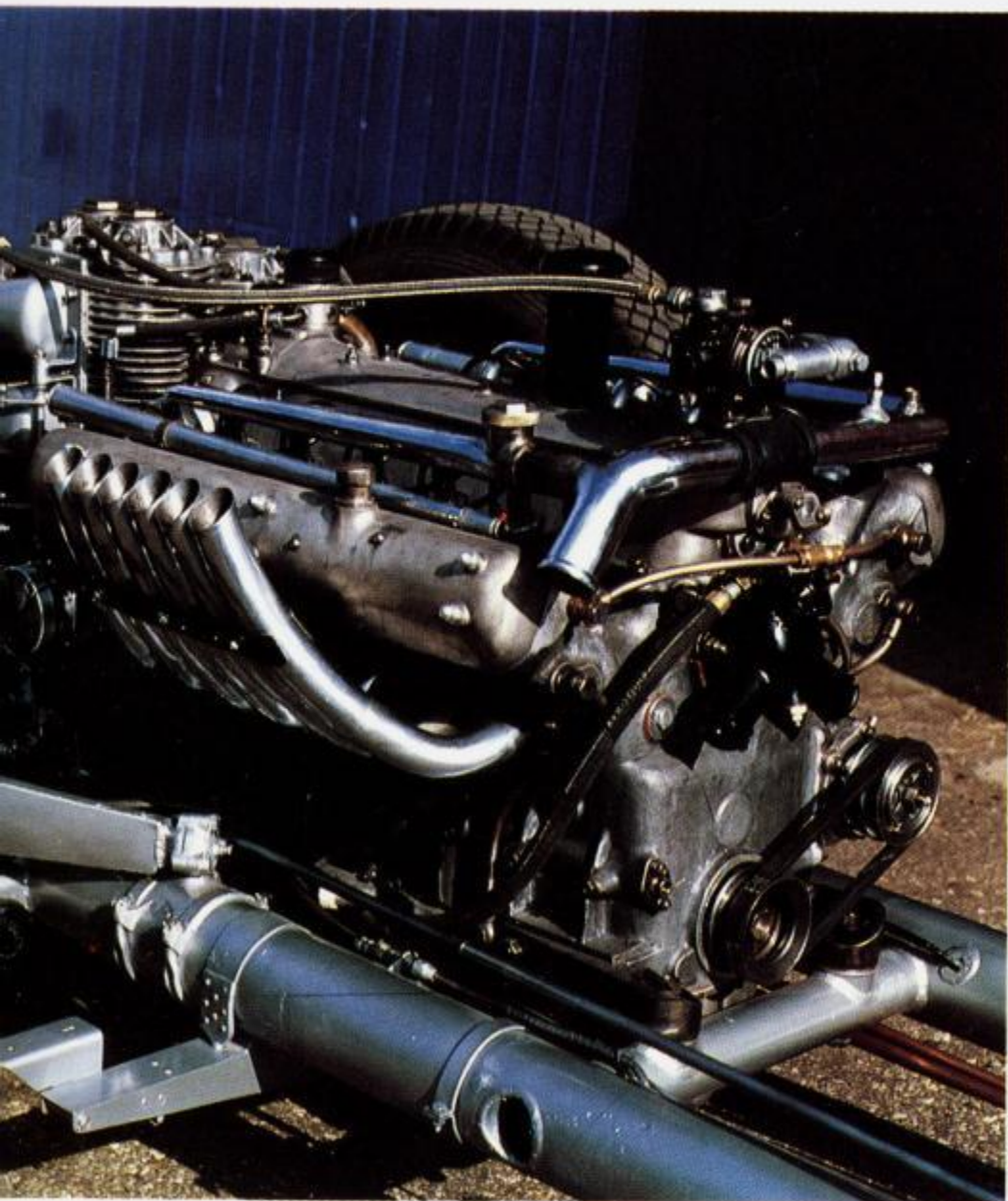
Nürburgring, 12. August 1979.
40 Jahre nach dem letzten
Rennen vor dem 2. Weltkrieg
dreht erstmals wieder ein AUTO
UNION Grand Prix Wagen
seine Runden um den « Ring ».

Oben: AUTO UNION Typ D
vor historischer Kulisse.

Links: Die beeindruckende
Antriebseinheit aus
ungewöhnlicher Sicht.

Rechts: Dieses Foto verdeutlicht
den komplizierten
Karosserieaufbau des Typs D.





Stadttrennen von Mailand, 28. Juni 1936. Ein weiteres Duell der beiden alten Gegner Achille Varzi auf AUTO UNION und Tazio Nuvolari auf Alfa Romeo.

Das Foto zeigt die beiden Rivalen kurz vor dem Start. Auf ihren Gesichtern die Andeutung eines Lächelns; um die innere Spannung zu unterdrücken oder wenigstens darüber hinwegzutäuschen?

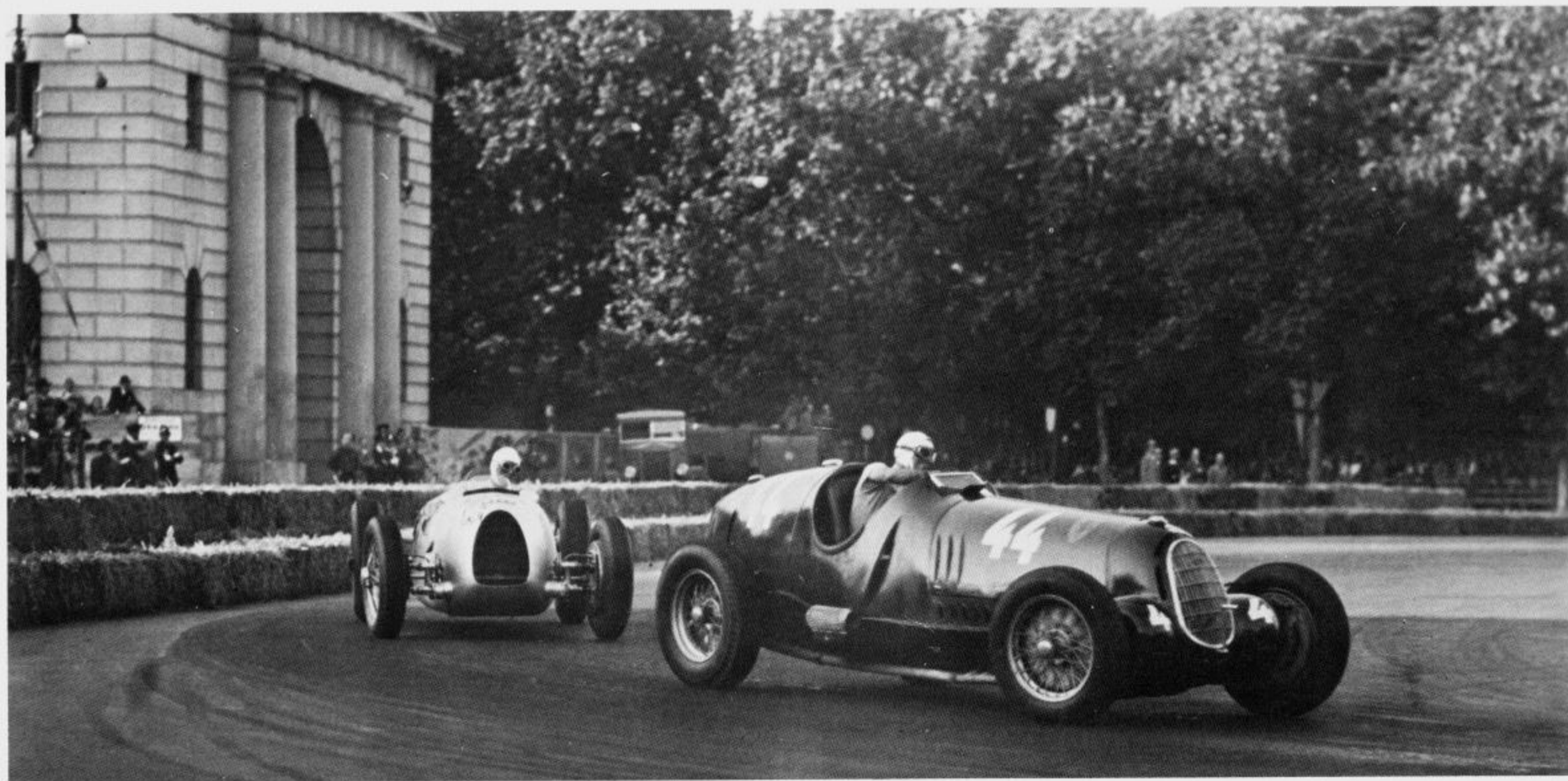


Gaswegnehmen — hervorgerufen durch den vor dem Vergaser sitzenden Kompressor und die beim Gaswegnehmen durch ein Ventil in der Druckleitung ausströmende Luft. Tazio Nuvolaris Alfa war durch einen bis an die Schmerzgrenze gehenden giftigen Auspuffton gekennzeichnet. Bernd Rose-

meyers AUTO UNION Typ C war der leiseste von allen, denn durch die kurzen Auspuffstummel konnte sich keine große Resonanz aufbauen. Auch der Kompressor des AUTO UNION lief relativ leise. Allerdings verbreitete der Wagen beim Vorbeifahren einen enormen Schalldruck, der sich in der Mägengegend deutlich bemerkbar machte. Inzwischen sind die drei Spitzenfahrer an der Südkehre angelangt. Da, eine dicke Rauchwolke aus Rosemeyers Heck! Ein Aufschrei geht durch die Menge. Brennt Rosemeyers Wagen schon wieder? Doch er fährt weiter und kommt mit sauber laufendem Motor die Gegengerade herunter. Die Rauchwolke war verbranntes Öl, das aus den Ventildführungen ausgetreten war, die erst bei voll erwärmtem Motor ganz abdichteten.

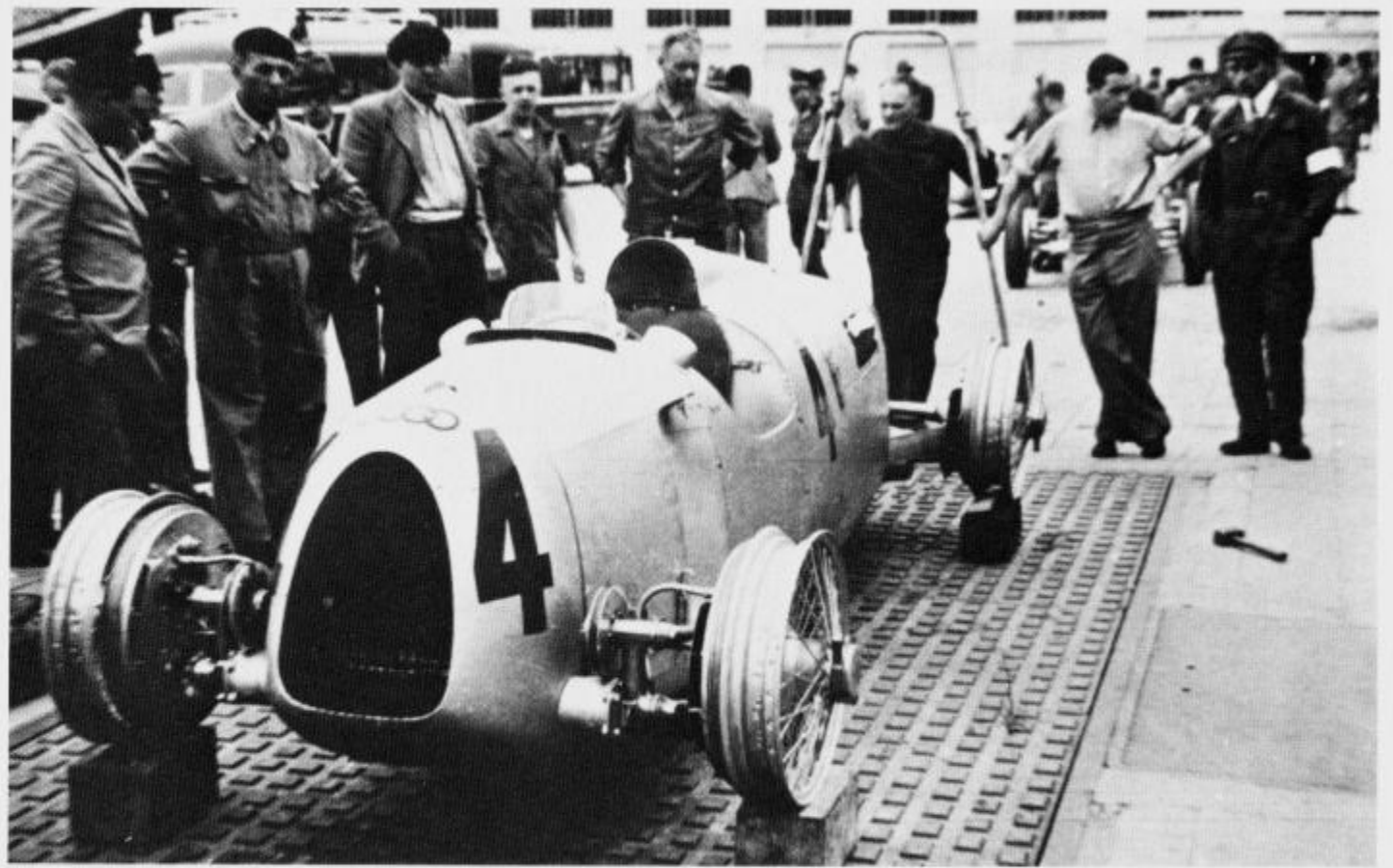
Nach der dritten Runde die erste Sensation: Nuvolari hat Caracciolas Mercedes überholt und liegt an der Spitze. Nuvolari, dessen Wagen leistungsmäßig den Mercedes und AUTO UNION unterlegen ist, fährt wieder eins seiner großen Rennen und macht die Unterlegenheit seiner Maschine durch seinen alles in den Schatten stellenden Fahrstil wett. Das Gas länger stehen lassen, mit größerem Tempo in die Kurve — das bringt Zehntelsekunden, die sich bei den 172 Kurven des Nürburgrings schnell zu Sekunden addieren. In der vierten Runde hat er bereits einen Vorsprung von 17 Sekunden

Auf den Alleen des Mailänder Stadtparks ging Nuvolari sofort in Führung. Varzi konnte ihm diese im Lauf des Rennens zwar entreißen, doch der « fliegende Mantuaner » blieb am Ende Sieger.



vor Rosemeyer, der nun zweiter ist. Caracciola muß das Rennen wenig später wegen Stoßdämpferschadens aufgeben. Verfolgen wir nun den Kampf zwischen Nuvolari, dem alten Meister, und dem jungen Rosemeyer — zwei Persönlichkeiten, die sich in ihrer Einstellung zu ihrem Sport so sehr ähneln wie sie sich äußerlich unterscheiden. Beide verfügen über fahrerische Grenzen, die anderen nicht gegeben sind, beide kämpfen mit ungeheurem persönlichen Einsatz und sind jederzeit bereit, bis an ihre Grenzen vorzustoßen — manchmal sogar darüber hinaus.

Rosemeyer holt auf, verringert den Abstand zu Nuvolari in der sechsten Runde auf 10,5 Sekunden. In der siebten Runde jagen beide mit etwa 280 km/h in 20m Abstand an den Boxen vorbei und der Südkehre entgegen. Beim Beschleunigen aus der Südkehre kann der Alfa bis etwa 150 km/h mithalten, dann macht sich das gewaltige Drehmoment des 6-Liter Motors auf der inzwischen etwas abgetrockneten Bahn bemerkbar und Rosemeyer kann Nuvolari auf der Gegengeraden überholen, ohne daß dieser etwas dagegensetzen hätte. Wie unterschiedlich mag beiden in diesem Moment zumute gewesen sein? Rosemeyer führt nun vor Nuvolari und vergrößert seinen Abstand. Der Rundendurchschnitt liegt bei 117 km/h. In der achten Runde — an Start und Ziel ist noch klare Sicht —



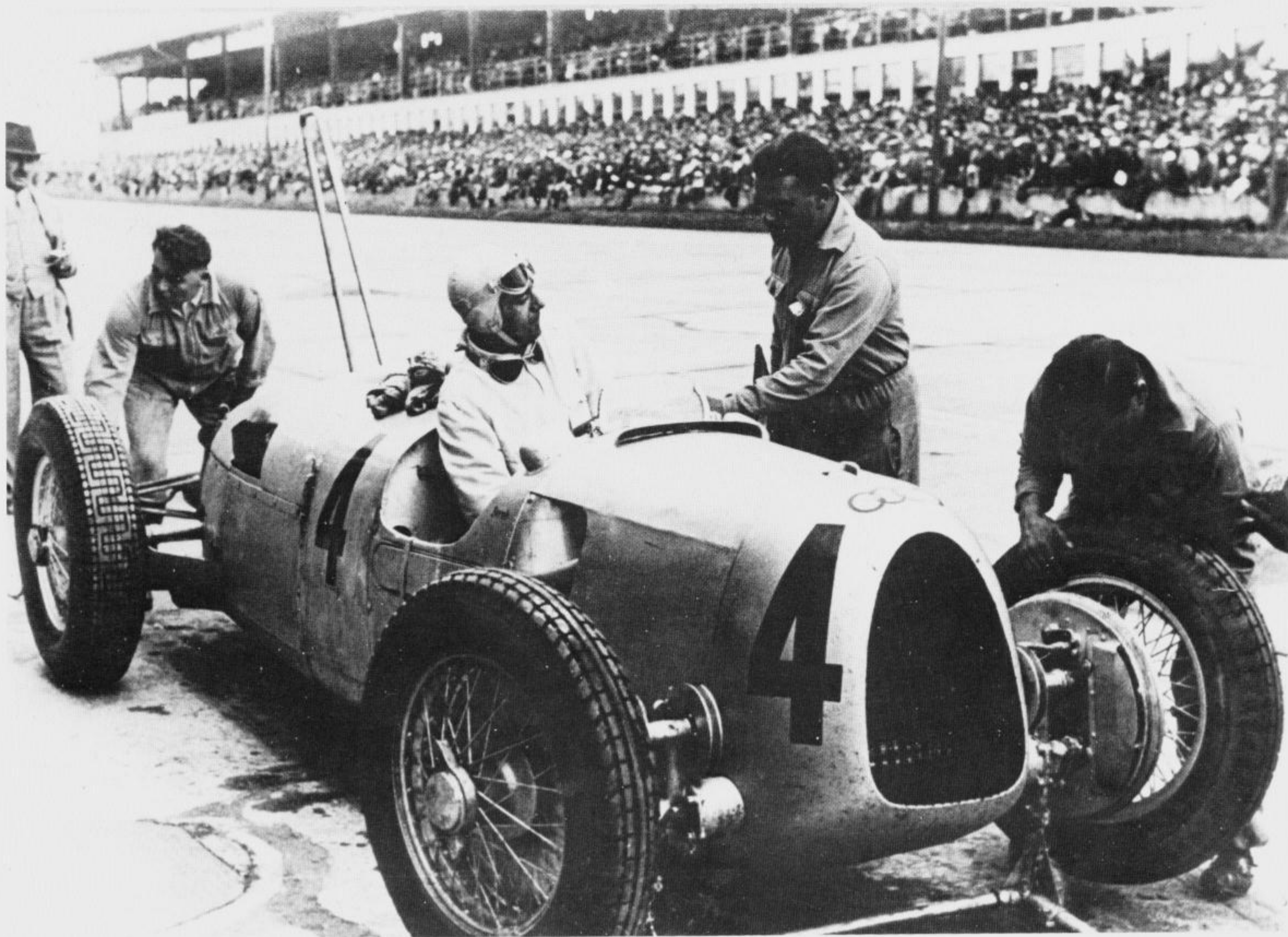
Lautsprechermeldung vom Karussell: Nebel einbruch! Man muß es als Einbruch bezeichnen, denn innerhalb weniger Minuten ist der gesamte Nürburgring in einen undurchdringlichen Nebel gehüllt. Sichtweite keine 20 m. Vom Zeitnehmerturm sind die Tribünen nicht zu erkennen. Wer nun ein verlangsamtes Rennen erwartet hatte, sah sich getäuscht — jedenfalls, was den führenden Rosemeyer angeht. Ohne das Tempo im geringsten zu reduzieren, fährt er praktisch ohne Sicht, nur nach dem Gedächtnis und einer nicht zu erklärenden Intuition das Rennen zu Ende.

Es existieren Filmaufnahmen von diesem Rennen, auf denen man den Rennleiter schemenhaft an der Strecke

Bernd Rosemeyers Wagen während der Gewichtskontrolle vor dem Großen Preis von Deutschland, 26. Juli 1936. Der Wagen darf ohne Öl, Kraftstoff, Wasser und Reifen höchstens 750 kg auf die Waage bringen.

Start zum Großen Preis von Deutschland am 16. Juli 1936 auf dem Nürburgring. Wenige Meter nach dem Start ergibt sich folgendes Bild (von links): Rosemeyer (Nr. 4), Lang (Nr. 20), von Brauchitsch (Nr. 14), Dreyfus (Nr. 2), Fagioli (Nr. 16), Nuvolari (Nr. 22). In der Mitte die erstmals eingesetzte Startampel.





Reifenwechsel an Rosemeyers Wagen nach der 8. Runde des Großen Preises von Deutschland. Die Hinterreifen sind bereits gewechselt. In wenigen Sekunden wird es weitergehen. Im Hintergrund Ferdinand Porsche, der mit der Stoppuhr die Zeit kontrolliert.

stehen sieht, wie er Zeichen gibt: « Langsam, langsam. » Doch das kann kein Fahrer erkennen. Die Wagen sieht man in 10 m Abstand von der Filmkamera kurz als graue Schatten auftauchen, dann sind sie schon wieder verschwunden.

Rosemeyer weiß, daß er führt. Er kann jedoch die Signale seiner Rennleitung nicht erkennen. Er erfährt also nicht, wie es hinter ihm aussieht. Er merkt nicht, daß Nuvolari dieses Tempo im Nebel nicht mithalten kann. So fährt er hart an seiner Grenze und jenseits der Grenze der meisten teilnehmenden Fahrer einem Sieg entgegen, der zu seinen begeisterndsten zählt und ihm den Titel « Nebelmeister » einbringt. Das Publikum, in ungeheure Spannung versetzt, weil es praktisch die Wagen nur noch hört, bricht nach diesem Sieg Bernd Rosemeyers in ungeheuren Jubel aus und feiert seinen Helden stürmisch. Rosemeyer fährt das Rennen in einem Schnitt von 117,5 km/h. Nuvolari kommt 51 Sekunden hinter Rosemeyer

als Zweiter durchs Ziel und wird ebenfalls stürmisch gefeiert — hat er doch durch seinen eindrucksvollen Kampf mit dem Jüngeren dem Publikum die Spannung geliefert, derentwegen es zu Automobilrennen kommt.

Rosemeyer nimmt übergelukkig einen riesigen Lorbeerkrantz entgegen, Tazio Nuvolari trinkt einen Schluck aus seiner obligaten Thermosflasche, lächelt dem Sieger zu und geht hinter diesem die Treppe hinunter.

Eine Woche später, beim Großen Preis von Budapest, gab es eine Neuauflage des Eifelrennens in umgekehrter Reihenfolge. Rosemeyer lag zunächst unangefochten in Front. Aber auf der sehr langsamen Strecke war der Vorteil der PS-starken Wagen geringer und das fahrerische Können entscheidender. Hinzu kam noch, daß Ferrari den mit kürzerem Radstand versehenen 8-Zylinder Alfa einsetzen konnte, der auf dem aus einer 700 m langen Geraden und ansonsten nur aus Kurven bestehenden 5-km Strecke per se schon im

Vorteil war. Nuvolari gewann, Rosemeyer wurde zweiter mit 14 Sekunden Abstand.

Wieder eine Woche später, am 28. Juni gewann Nuvolari auch das neu in den Rennkalender aufgenommene Stadtrennen in Mailand gegen seinen alten Rivalen Achille Varzi, der den einzigen AUTO UNION fuhr.

Rosemeyer startete bei diesem Rennen nicht, denn er war wegen eines alten Leberleidens außer Gefecht gesetzt und mußte sogar zur Behandlung ins Krankenhaus. Die Wagen waren gerade aus Budapest zurückgekommen, als Feuerissen einen Anruf von Rosemeyer aus Berlin bekam, der ihn erbleichen ließ. Rosemeyers Leberleiden war den Verantwortlichen bekannt; bereits im Winter hatte er sich behandeln lassen müssen. Doch hielt man die Sache für ausgestanden. Jetzt sah die Situation anders aus. Am 26. Juli wurde der Große Preis von Deutschland gefahren, in jeder Beziehung das wichtigste Rennen des Jahres für die beiden deutschen Mannschaften. Rosemeyer war zu dieser Zeit bereits die alles beherrschende Figur in der Rennmannschaft der AUTO UNION, so daß man sich ein Rennen mit Aussicht auf Erfolg ohne ihn überhaupt nicht vorstellen konnte. Würde er es schaffen, nach einem Krankenhausaufenthalt bis zum Großen Preis wieder in Form zu sein? Eine Frage, die damals nicht nur Feuerissen und die Leute der AUTO UNION bewegte, sondern die in der gesamten Presse heftig diskutiert wurde.



Doch Bernd Rosemeyer verblüffte wieder einmal alle. Innerhalb von zwei Wochen war er wieder auf den Beinen. Nachdem er das Krankenhaus verlassen hatte, rief er als erstes in der Rennabteilung an und verkündete: « Montag heirate ich. » Und am Montag, dem 13. Juli 1936, heirateten Bernd Rosemeyer, der Fahrer, und Elly Beinhorn, die Fliegerin. Am 23. Juli erschien das « schnellste Paar der Welt » zum Training auf dem Nürburgring. Elly Beinhorn erinnert sich gut, wie schrecklich aufgeregt sie zunächst war und wie selbstverständlich sie dann innerhalb von Minuten in den Kreis der Fahrer mit den großen Namen aufgenommen wurde. Wie nett und freundlich sie alle zu ihr und untereinander waren, die sich auf der Rennstrecke solch erbitterte Kämpfe lieferten!

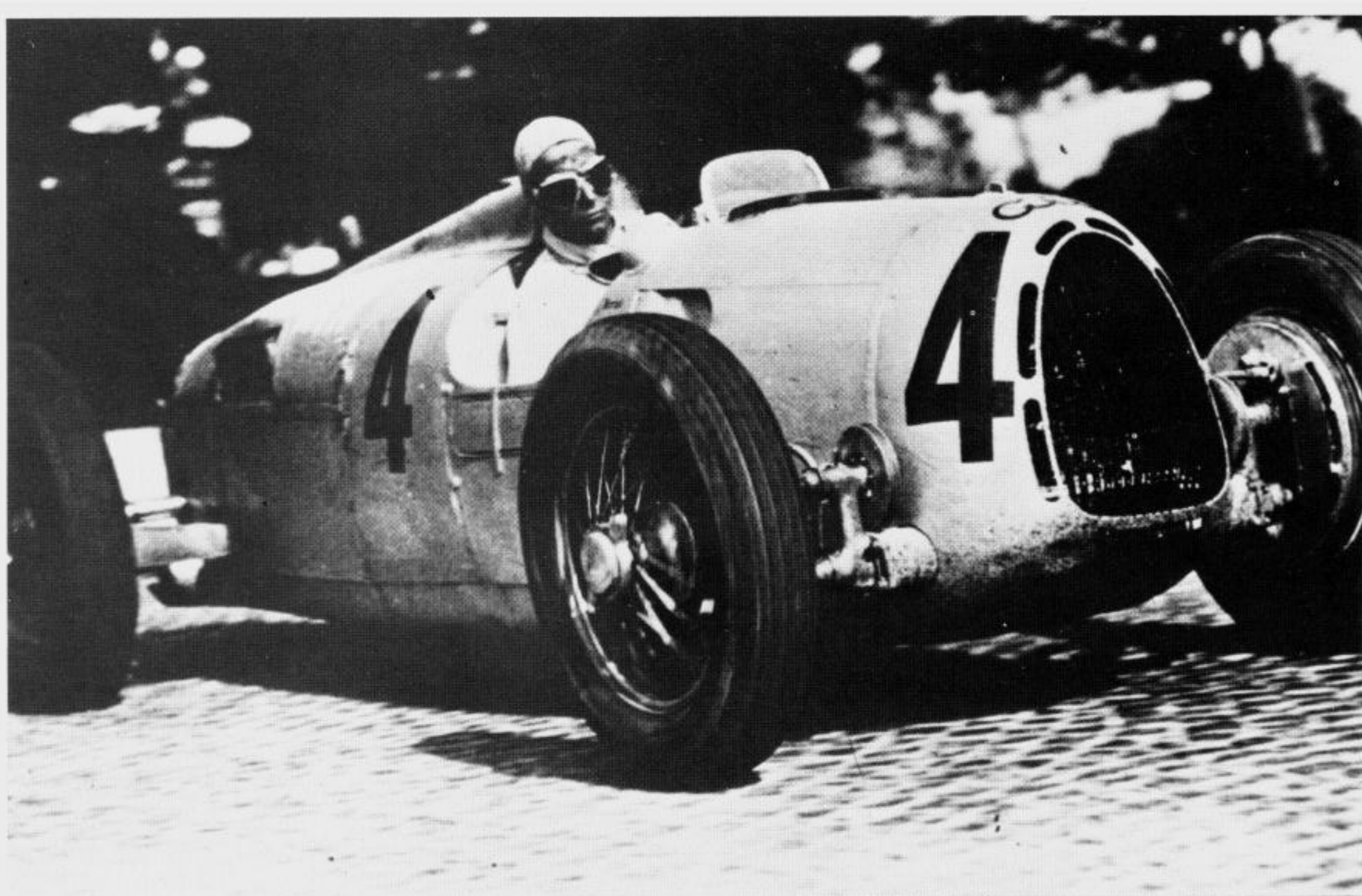
Rosemeyer fährt im Training die

Ein interessantes Foto: Beim Großen Preis von Deutschland 1936 ging es auch um den « Ehrenpreis des Führers ». Wie man sich erinnert, favorisierte Hitler die Marke Mercedes. So ist es kein Zufall, daß der Rennwagen im Lorbeerkrantz dem Mercedes sehr ähnlich sieht. Auch bei noch so perfekter Organisation kommen also kleine Pannen vor.

Letzter Händedruck vor dem Rennen — Bernd Rosemeyer und seine jungvermählte Frau, die berühmte Fliegerin Elly Beinhorn, jetzt Frau Rosemeyer.



23. August 1936. Rosemeyer auf seinem Weg zum Sieg beim G.P. der Schweiz. Man beachte den Straßenbelag! Mit einem 500 PS Wagen im Renntempo über Kopfsteinpflaster!



schnellste Runde. Am Start, der hier noch immer ausgelost wird, steht er in der dritten Reihe.

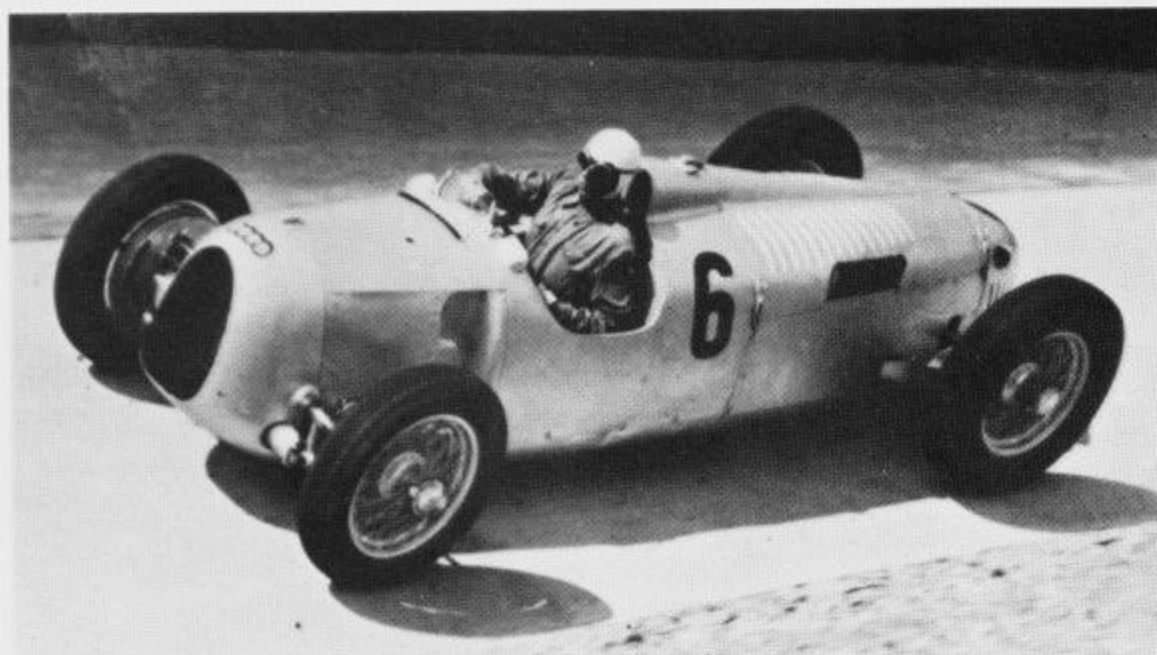
Wie die meisten Rennfahrer ist er ein bißchen zahlengläubig: die 13 ist seine Glückszahl. Am 13. hat er geheiratet, dreizehn Tage wird seine Ehe alt sein, wenn der Startschuß fällt.

Am Tag vor dem Rennen geht Rosemeyer früh zu Bett. Er verbringt eine ruhige Nacht, steht früh auf, nimmt ein leichtes Frühstück ein und fährt zur Rennstrecke. Startzeit ist 11 Uhr. Man versucht erstmals einen Ampelstart mit einer in Fahrbahnmitte hängenden Verkehrsampel. « Rot » bedeutet « Noch eine Minute bis zum Start ». Die Wagen werden teils mit Fremdanlassern angeworfen, teils mit Kurbeln, teils angeschoben. Hektik breitet sich aus, als einige Motoren nicht anspringen wollen, andere wieder absterben. « Gelb »: « Noch 15 Sekunden bis zum

Start ». Die Spannung steigt auf den Höhepunkt, alle warten auf das befreiende « Grün ». Doch das bleibt aus, die Ampel versagt ihren Dienst. Beträchtliche Nervosität unter den Fahrern, die dann durch einen geistesgegenwärtig abgegebenen Startschuß gelöst wird. In einem Furioso setzt sich das Feld in Bewegung. Nach wenigen Metern schon hat sich von Brauchitsch aus der zweiten Reihe startend an die Spitze gesetzt. Rosemeyer fährt ganz rechts an der Boxenseite und gibt seiner jungen Frau im Vorbeifahren ein Zeichen. Vor dem Rennen hatte er ihr versprochen: « Mach dir keine Sorgen um mich. Ich riskiere nichts. Wenn alles gut läuft, gebe ich dir in jeder Runde ein Zeichen. »

Bernd Rosemeyer, der bisher stets sehr viel riskiert hatte und meistens eine Portion Glück in seine Kalkulation einbezogen hatte — wenn es eine solche bei den bisherigen Rennen überhaupt gab — hatte sich für den Großen Preis von Deutschland auf Grund der Trainingsergebnisse und unter Beachtung der alles entscheidenden Reifenfrage eine klar erkennbare Taktik zurechtgelegt, an die er sich im Rennen auch streng hielt. Er hatte sich die 22 Runden in drei Abschnitte eingeteilt, also zwei Reifenwechsel vorgesehen, um jeweils mit den frischen Reifen schnelle Runden fahren zu können. Diese Taktik sollte sich hervorragend bewähren, wie aus der folgenden Tabelle zu ersehen ist.

Varzi im « Karussell » des Nürburgrings während des Großen Preises von Deutschland 1936.





« Dem scharfen Rivalen Nuvolari, herzlichst Bernd Rosemeyer. Berlin, 30.5.37 »
Dieses Foto, aufgenommen beim G.P. von Italien 1936, widmete Rosemeyer Nuvolari nach dem Rennen auf der AVUS 1937, an dem Nuvolari als Zuschauer teilnahm. Die Bildauswahl — Nuvolari führt — ist typisch für die Achtung, die Rosemeyer seinem größten Gegner entgegenbrachte.

Bereits in der dritten Runde fährt er Rekord und kommt erstmals unter die für unbezwinglich gehaltene 10-Minutengrenze für eine Runde auf dem Nürburgring.

1. 10:25 Min.	12. 10:18 Min.
2. 10:06 Min.	13. 10:19 Min.
3. 09:56 Min.	14. 10:16 Min.
4. 10:13 Min.	15. 10:19 Min.
5. 10:09 Min.	16. 11:38 Min. R* + T*
6. 10:10 Min.	17. 10:23
7. 10:45 Min. R*	18. 10:28
8. 10:45	19. 10:30
9. 10:39 Min.	20. 10:28
10. 10:08 Min.	21. 10:27
11. 10:16 Min.	22. 10:30

R* = Reifenwechsel, T* = Tanken

Rosemeyer beendet das Rennen als überlegener Sieger in neuer Rekordzeit von 3:48:39,3 h = 131,65 km/h. Stuck, für den nur ein Reifenwechsel vorgesehen war, wird zweiter mit einem Schnitt von 129,5 km/h. Brivio bringt den einzigen « überlebenden » Werks-Alfa auf den dritten Platz. Hasse führt sich mit der vierten Position gut ein, und von Delius, der zweite « Neue », wird sechster. Wie unglaublich viel schneller die Wagen geworden waren, erkennt man daran, daß der sechstplatzierte von Delius mit einem Schnitt von 122,5 exakt die Zeit des Siegers von Brauchitsch von vor zwei Jahren erreicht und den Durchschnitt des Vorjahressiegers Nuvolari (121,1 km/h) sogar übertrifft.

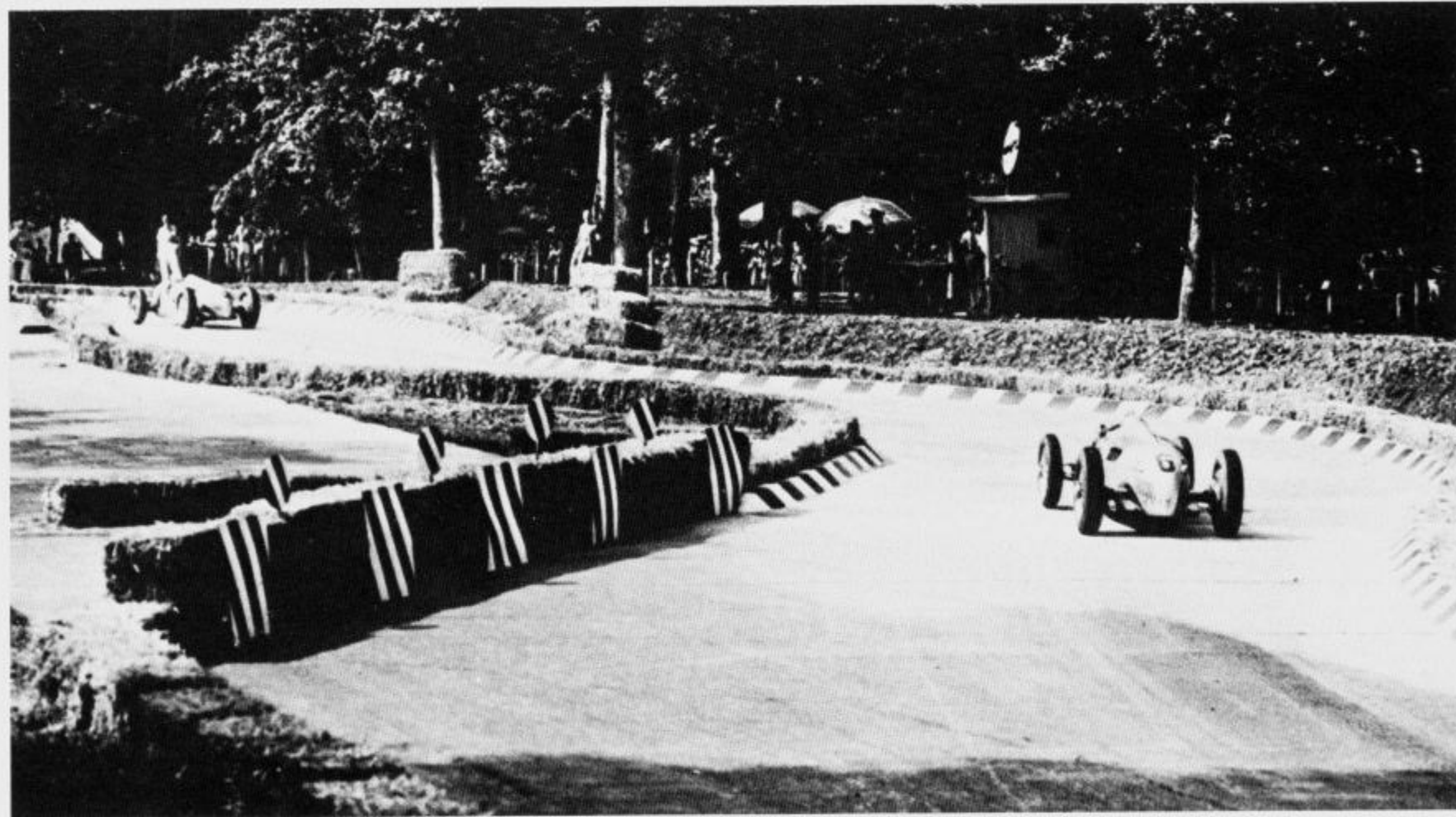
Doch wenden wir uns von diesen trockenen, wenn auch hochinteressanten Zahlen ab und lassen Elly Beinhorn erzählen, wie sie das erste Rennen als Frau Rosemeyer erlebte.

Nach dem für alle erlösenden Startschuß bekam ich für einen Augenblick weiche Knie, als ich meinen Bernd aus der dritten Startreihe nach vorn schießen sah. Er fuhr ganz rechts an der Boxenseite und hatte auf unserer Höhe schon ein Höllentempo drauf. Die Wagen lagen ganz eng zusammen. Mir schienen es damals nur Zentimeter zu sein. Ich mußte in diesem Augenblick, als ich erstmals mit der Wirklichkeit eines Autorennens konfrontiert wurde, unwillkürlich an meine Fliegerei denken. Sie war dagegen, auch im Wettbewerb, harmlos. Ich bekam zum ersten Mal eine Ahnung davon, welche physische und psychische Belastung ein 500-km-Rennen in diesen Ungeheuern bedeutete. Ich war innerlich so erregt, daß ich mit den Tränen zu kämpfen hatte und gar nicht richtig mitbekam, wer auf der Gegengeraden führte. Zehn Minuten Ruhe, nur unterbrochen von den Lautsprecheransagen über die Positionen auf der Strecke.

Wie sollte ich das nur 22 Runden lang aushalten? Dasitzen und warten, bis sie kommen? Das war nichts für mich.

Paula Stuck war es schließlich, die mir mit ihrer Erfahrung und Ruhe im wahren Sinne des Wortes « über die Runden half ». Sie hatte ein Brett mit vielen

Die recht provisorisch errichteten Schikanen in Monza dienten der « Verlangsamung » der gefährlichen Strecke.



Stoppuhren und einer großen Tabelle vor sich, auf der sie alle Zeiten eintrug. Ich sollte ihr die Nummern der ankommenden Wagen nennen. So bekam ich mich wieder einigermaßen in die Gewalt. Über mir, auf dem Boxendach, stand Bernd's Vater, der mir jedesmal beruhigend zuwinkte, so oft ich hinaufblickte.

Die Voranzeige leuchtete auf. Nummer vier? Nein, die Vierzehn führt nach der ersten Runde, Manfred von Brauchitsch auf Mercedes. Aber jetzt, die nächste Zahl. Die Vier! Und dann hörten wir sie auch schon kommen — zuerst das hohe Singen des Mercedes Kompressors, dann den etwas dumpferen Klang des AUTO UNION. Beide rasten vorbei, gingen um die Südkehre. Gleich sah ich ihn noch einmal auf der Gegengeraden. Und tatsächlich, trotz des mörderischen Tempos erkannte er mich und legte zwei Finger an die weiße Kappe. Hieß das nun wirklich « Alles in Ordnung »?

Aus der zweiten Runde kam Bernd als erster an Start und Ziel vorbei. Bernd, mein Mann seit 13 Tagen, führte im Großen Preis von Deutschland.

Aufregung verursacht Elly, als ihr Bernd in der 7. Runde zum Reifenwechsel an die Box rollt und sie spontan von der Mauer springt, um ihm etwas Aufmunterndes zu sagen oder seine Hand zu berühren.

« Weg da! » schreit mir Feuereissen zu. Ich erschrecke und wende mich bestürzt zur Seite. Es ist doch schließlich mein Mann, der da im Wagen sitzt. Die Monteure arbeiten wie die Maschinen. In nur 42 Sekunden sind die Hinterreifen gewechselt. Weiter geht die wilde Jagd.

Sonderbeifall für die Boxenmannschaft. Ich beiße mir auf die Unterlippe und zerbreche mir den Kopf, warum ich kein Wort mit Bernd hatte sprechen dürfen. Das hätte ihm seine Siegesaussichten bestimmt nicht genommen.

Da tritt Dr. Feuereissen zu mir an die Box, atmet auf und wischt sich die Stirn, auf der noch die Schweißperlen von der Nervenanspannung des Boxenstopps stehen. « Hat Ihnen denn Bernd nicht gesagt, daß Sie den Wagen während des Rennens nicht berühren dürfen? Um Gottes Willen! wenn Sie ihn auch nur einen Moment angefaßt hätten, wäre er sofort disqualifiziert worden. Da hätten Sie in Ihrer Ahnungslosigkeit etwas Schönes angerichtet. »

Nun, das war meine erste Erfahrung mit den strengen Regeln des Grand Prix Sports.

An die letzte Runde des Großen Preises von Deutschland 1936 erinnert sich Elly Beinhorn noch sehr genau:

Wir warten auf unseren Sieger. Die Vier leuchtete an der Voranzeige auf. Und da kam er auch schon, trat ein letztes Mal aufs Gas und raste über die Ziellinie. Und in diesem Moment, da plötzlich auch alles nach mir rief, löste sich die Spannung der letzten Stunden in einem Tränenfluß. Ich wandte mich ab und verstand gar nicht, was alle von mir wollten.

Schließlich kam Bernd, den riesigen Lorbeerkrantz um die Schultern und den Preis des Führers in der Hand, auf mich zu, legte den Arm um mich und sagte: « Dieser Sieg ist mein nachträgliches Hochzeitsgeschenk. »

Mitte der Saison 1936 bestand kein



Zweifel daran, daß der AUTO UNION Typ C der leistungsfähigste und am besten vorbereitete Grand Prix Wagen war. Daran konnte auch der Sieg Nuvolaris in der Coppa Ciano am 2. August nichts ändern. Rosemeyer fühlte sich an diesem Tag psychisch nicht in Form, weil er seit drei Tagen keine Nachricht von seiner Frau erhalten hatte, die sich auf ihrem Drei-Kontinente-Flug befand. Er war vernünftig genug, seinen Wagen nach wenigen Runden in Führung an Stuck zu übergeben.

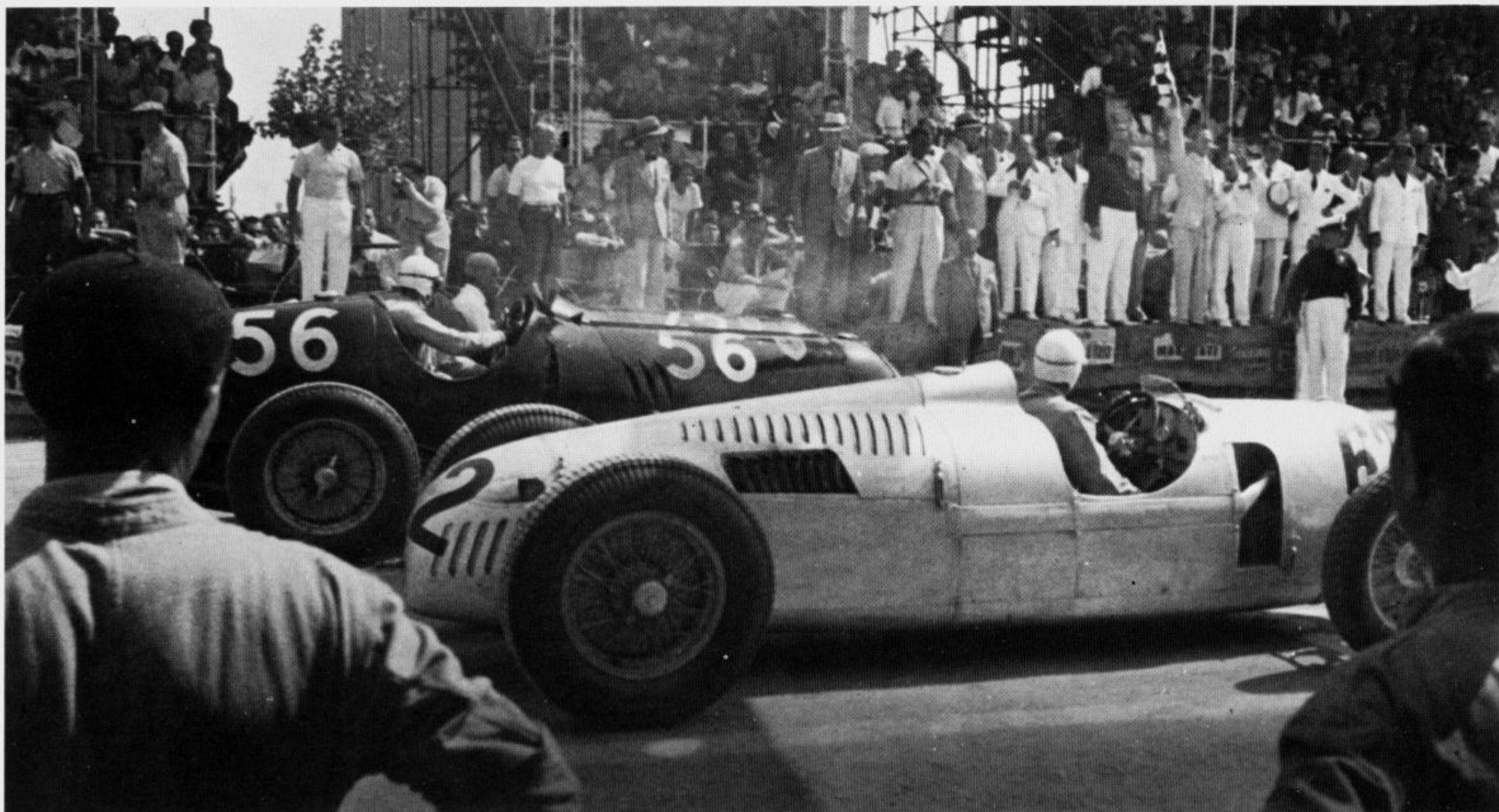
Am 15. August, bei der Coppa Acerbo ist die kleine Krise vergessen. Rosemeyer ist nicht zu schlagen und fährt einem in keiner Phase gefährdeten Sieg entgegen. Zweiter mit 6 Minuten Abstand wird von Delius, dritter Varzi. Ein beeindruckender Erfolg für AUTO UNION.

Vom 15. August bis zum 27. September,

in einem Zeitraum von 43 Tagen, werden fünf Rennen gefahren. Rosemeyer wird sie alle gewinnen. Für die AUTO UNION eine nie wiederkehrende Erfolgsserie: Erster, zweiter und dritter Platz und schnellste Runde in Pescara; erster, zweiter und dritter Platz und schnellste Runde in Bern; erster und zweiter Platz am Schauinsland; erster und dritter Platz und schnellste Runde in Monza; erster Platz am Feldberg.

Der 3. Große Preis der Schweiz auf der Bremgartenstrecke bei Bern war auf Sonntag, den 23. August 1936 angesetzt. Vor dem offiziellen Trainingsbeginn sah man Rosemeyer in seinem Spezial-Horch, der von ihm so genannten « Manuela », die Strecke abfahren. Auf dem Beifahrersitz von Delius, dem Rosemeyer die Tücken der Strecke erklärt, besonders der gefährlichen Eymatt-Kurve. Zwischen beiden hatte sich eine über das Kollegiale hinausreichende

Rosemeyer war der überlegene Sieger der Coppa Acerbo am 15. August 1936. Das Foto zeigt ihn in einer der schnellen Kurven des leicht hügeligen Kurses. Trotz des heißen Wetters und der Distanz von 412 km konnte Rosemeyer das Rennen ohne Reifenwechsel beenden.



Start zur Coppa Acerbo am 15. August 1936. Vorn Rosemeyer, dahinter Nuvolari (56). Man beachte die sehr viel niedrigere Sitzposition im AUTO UNION gegenüber der im Alfa.

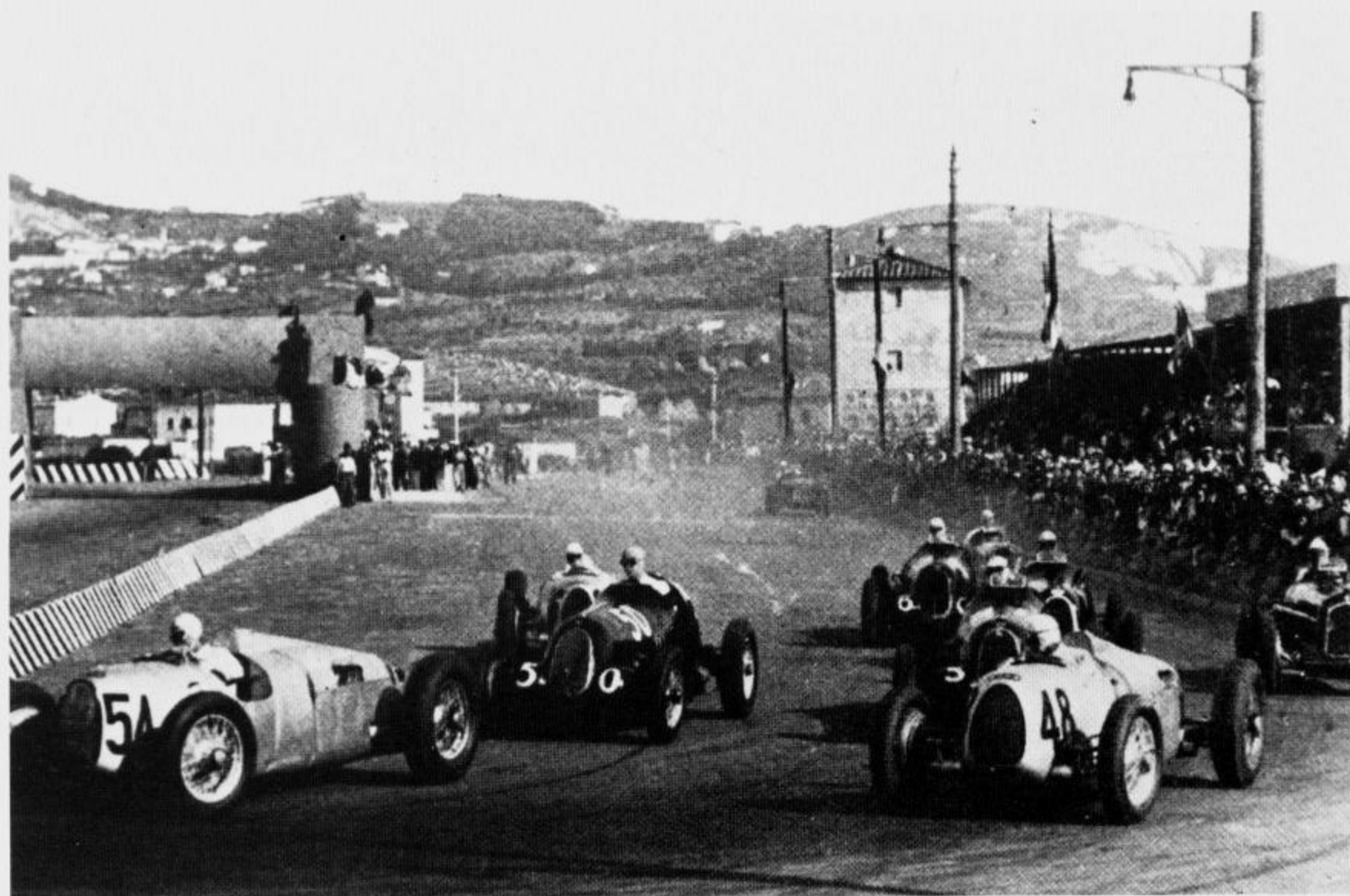
persönliche Freundschaft entwickelt. Die Erläuterungen waren für dieses Rennen allerdings nutzlos, da am Rennsonntag Rudolf Hasse an von Delius' Stelle eingesetzt wurde.

Für den großen Gegner Mercedes war dies das erste Rennen seit dem Großen Preis von Deutschland. In den vier Wochen zwischen beiden Rennen hatten die Ingenieure bei Mercedes fieberhaft an der Verbesserung der Straßen-

lage und besonders an der Hinterachse gearbeitet. So konnten die vieltausenden Besucher aus der ganzen Schweiz und aus Deutschland wieder auf einen spannenden Zweikampf Mercedes - AUTO UNION hoffen. Und in dieser Hoffnung wurden sie — zunächst — nicht getäuscht.

Vom Start weg geht Caracciola mit einem seiner Gewaltstarts in Führung, Rosemeyer drängt stark nach und will

Start zur Coppa Ciano am 2. August 1936. In der ersten Kurve lagen Rosemeyer (54) und Varzi (48) in Führung. Doch der spätere Sieger hieß Nuvolari; auf dem Foto hinter Varzi.



überholen, Caratsch läßt ihn jedoch nicht passieren, bis ihm die blaue Flagge gezeigt wird: « Überholen lassen! » In der 9. Runde geht Rosemeyer in Führung und baut diese von Runde zu Runde aus.

Interessant ist ein Vergleich der Rundenzeiten des Mercedes und des AUTO UNION — das fahrerische Können Caracciolas und Rosemeyers einmal als gleichwertig angenommen: Caracciola fuhr während seiner Führung Runden von 2:39,7 min, Rosemeyer brauchte nur 2:34,5 min, als er seinerseits führte. Daraus folgt: der AUTO UNION Typ C ist dem Mercedes W 25 in diesem Jahr klar überlegen.

Caracciola fällt später mit Hinterachs-schaden aus; und der einzige Mercedes Fahrer, der sich in die Phalanx der AUTO UNION schieben kann, ist Fa-gioli auf Platz 4.

Auch bei diesem Rennen wieder eine enorme Verringerung der Rundenzeiten gegenüber den Vorjahren. Da die Rennen 1934 und 1935 je zur Hälfte im strömenden Regen gefahren wurden, wollen wir zum Vergleich nur die jeweils bei trockener Bahn gefahrenen schnellsten Runden heranziehen: 1934 Momberger (AUTO UNION) 152,4 km/h; 1935 Caracciola (Mercedes) 159 km/h; 1936 Rosemeyer (AUTO UNION) 169,6 km/h.

Rosemeyer fühlte sich im Rennen von Caracciola behindert und war ihm des-



Trainingspause beim Großen Preis der Schweiz 1936. Vorn: Paula Stuck mit ihren Stoppuhren und ihrer berühmten Rudentabelle.

halb noch lange Zeit gram. Abends im Fahrstuhl kam es zu einer unfreiwilligen Begegnung der beiden, die in einem heftigen Wortwechsel endete, als Caracciola etwas gönnerhaft sagte: « Na, Kleiner, das hast du ja gut gemacht. Ich gratuliere auch. »

Monate später, als sich beider Gemüter wieder beruhigt hatten, kam es zu einer Aussprache, in der der alte Streit beige-

Rosemeyer beim Passieren der Haupttribüne am Nürburgring während seiner Siegesfahrt beim Großen Preis von Deutschland 1936.



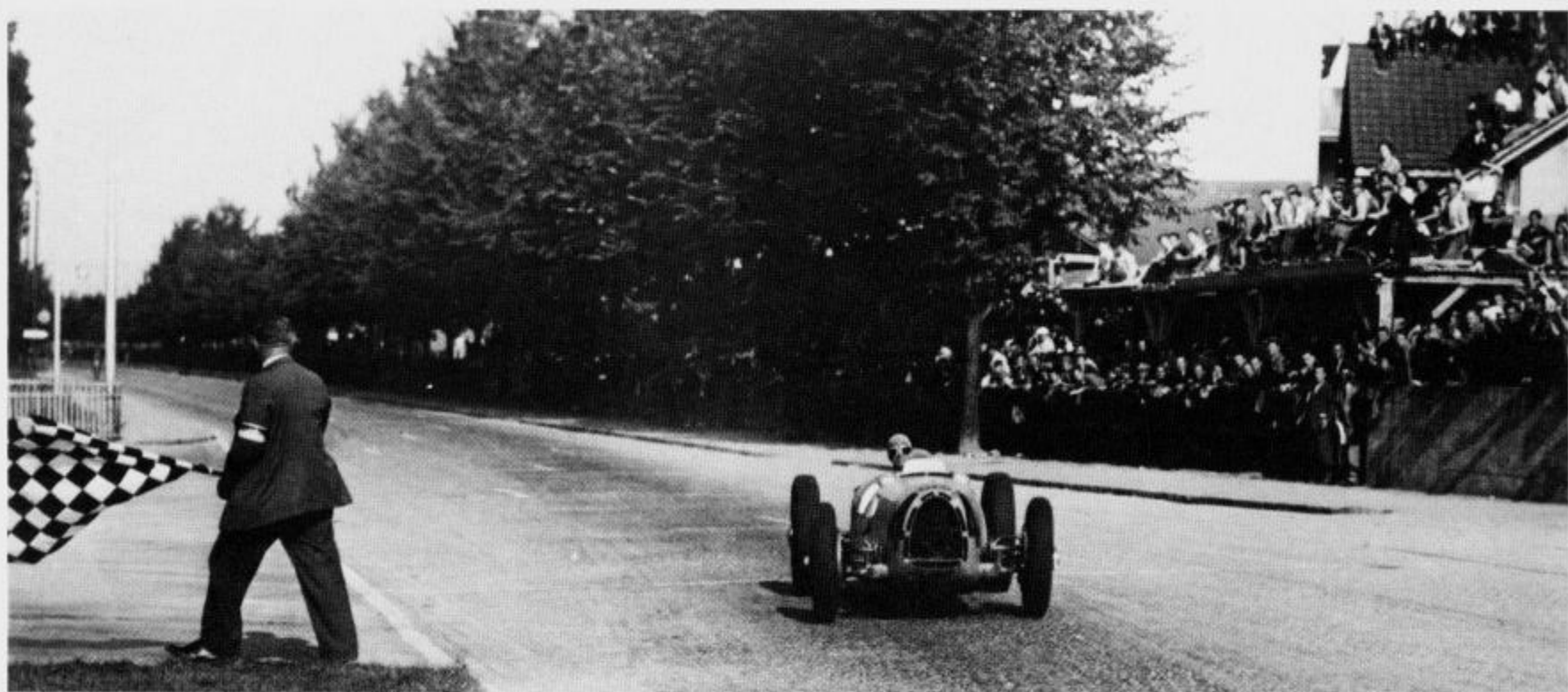


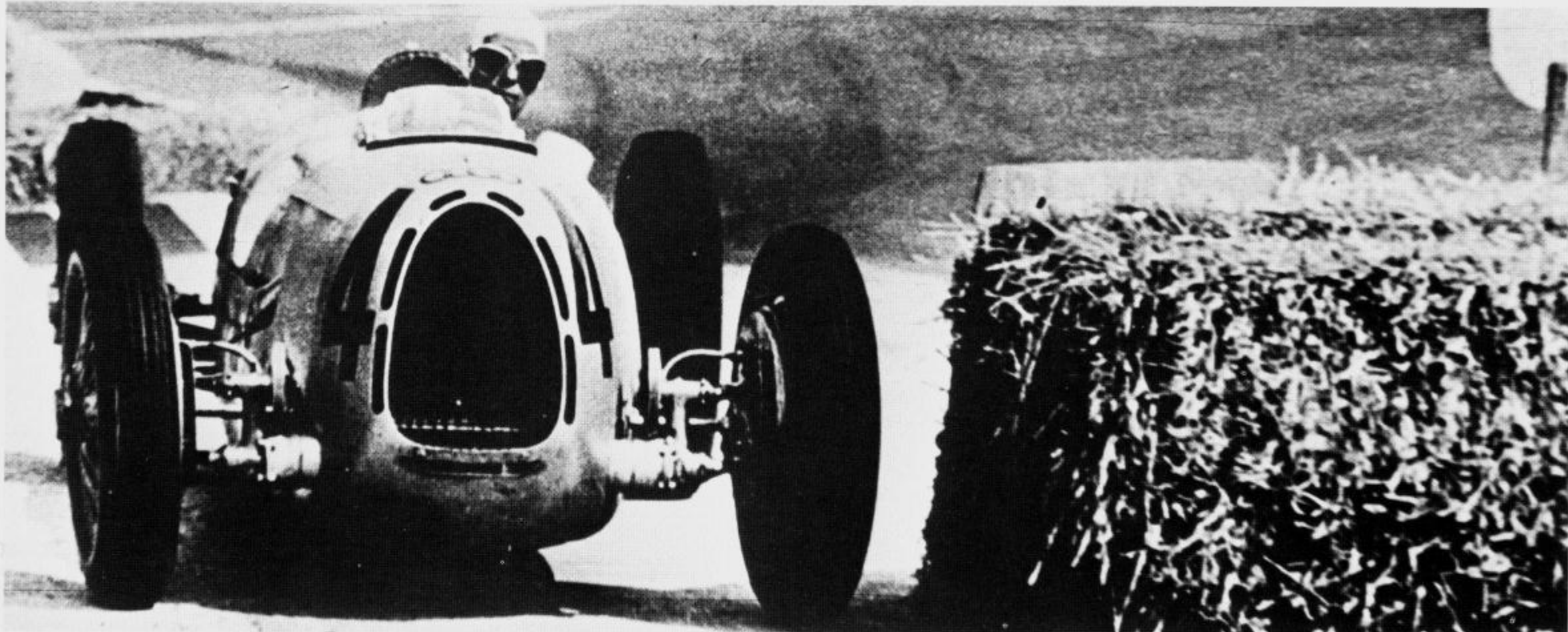
Ein strahlendes Lächeln, eine Zigarette zur Entspannung, den Lorbeerkrantz um den Hals: das ist Bernd Rosemeyer in der Stunde des Sieges beim Großen Preis der Schweiz 1936.

legt wurde. Caracciola entschuldigte sich, Rosemeyer konzedierte, daß Caracciola ihn vielleicht nicht deutlich im Rückspiegel erkannt haben könnte. Etwas völlig Neues für Rosemeyer ist ein Bergrennen, in dem er nicht gegen einen sichtbaren Gegner fährt, sondern gegen die Uhr. Rosemeyer be-

reitet sich auf sein Debüt am Berg gut vor. Er fährt von Bern direkt in den Schwarzwald und macht sich zunächst in seiner «Manuela» mit der Schauinsland-Strecke vertraut. Auch beim Training mit dem Rennwagen fährt er die Strecke ungezählte Male hinauf und hinab. Am Renntag kann er den Lohn

Rosemeyer passiert als überlegener Sieger die Ziellinie beim Großen Preis der Schweiz.





der Mühlen ernten: Mit 7:59,3 min = 90,1 km/h für die 12 km lange Strecke fährt er Tagesbestzeit und neuen Bergrekord. Auch von Delius, der für den erkrankten Bergmeister Stuck eingesetzt wird, bleibt mit 8:01,9 min noch unter Stucks Bestzeit von 8:06 min!

Das letzte große Rennen des Jahres 1936 ist der Gran Premio d'Italia im Autodromo di Monza. Während des Trainings ein ungewöhnliches Bild: Elly Rosemeyer-Beinhorn am Steuer des AUTO UNION Grand Prix Wagens. Als ohnehin berühmte Frau und nun noch als Frau des ersten Mannes im Team wurde ihr das Privileg eingeräumt, zwei Runden mit einem Trainingswagen auf der Monzastrecke zu fahren. Trotz sehr vorsichtiger Fahrweise sind diese beiden Runden für Elly Beinhorn ein bis heute unvergessenes Erlebnis geblieben. Sie wurde von den Monteuren angeschoben, dann ertönte der Ruf « Kupplung rein », und ab ging die Post. Vorsichtig zuerst mit dem ungewohnt langen Wagen um die engen Kurven der Schikanen, auf der Geraden einmal ein wenig den Gashebel betätigt und den ungeheuren Vorschub im Rücken gespürt. Nach den zwei Runden richtiges Abwinken von der Box. Sie dürfte die einzige Frau sein, die jemals einen Grand Prix Wagen der 750 kg Formel gefahren hat.

Vor dem Rennen verspricht Bernd seiner Elly, heute ganz mit Köpfchen zu fahren und nicht unbedingt vom Start weg loszurasen mit einem entfesselten Nuvolari im Nacken. So läßt er auch am Start Stuck den Vorrang, Nuvolari in seinem spektakulären Stil hinterher. Er

kann Stuck auch sofort überholen; die italienischen Zuschauer sind begeistert. Sie wollen ihren Tazio auf seiner Hausstrecke gewinnen sehen. Doch die Illusion hält nur zwei Runden lang an. Dann geht Rosemeyer an seinem Gegner Nummer eins vorbei und fährt das Rennen unangefochten an erster Position liegend zu Ende. In den Runden fünf bis acht gibt es nochmals ein spannendes Intermezzo der beiden Rivalen. Nuvolari fährt mit dem um 100 PS schwächeren Alfa eine Runde von 3:03 min, Rosemeyer, dem diese Zeit von der Box signalisiert wird, antwortet mit 3:01,4 min; Nuvolari darauf 3:00,8 min; Rosemeyer wird so zur Rekordzeit herausgefordert und fährt mit 2:59,6 min (140,31 km/h) die schnellste Runde des Tages. Daß er heute wirklich mit Köpfchen fährt, erkennt man an Nuvolaris schnellster Runde. Wenn ein schnellerer Gegner dagewesen wäre, hätte Rosemeyer zweifellos noch zulegen können.

Stuck entgeht glimpflich einem böse aussehenden Unfall in einer der Schikanen. Er wird nur leicht verletzt, das Rennen jedoch ist für ihn zu Ende. Varzi fällt mit Motorschaden aus. Der sehr zäh kämpfende von Delius kann sich auf den dritten Platz vorschieben. Nach dem Rennen gibt es für den Sieger Rosemeyer und den Zweiten Nuvolari im wahrsten Sinne des Wortes ein « Bad in der Menge ». Die Zuschauer sind von keiner Absperrung zu halten, überfluten die Rennstrecke und tragen ihre Lieblinge auf den Schultern zur Siegerehrung auf die Tribüne. Elly Beinhorn erinnert sich noch gut dieses

Bernd Rosemeyer beim Anpeilen einer engen Kurve der mit Strohballen markierten Schikanen auf der Monza-Bahn 1936.

wohl nur in Italien möglichen Temperamentsausbruchs. Als sich die beiden Helden oben auf der Tribüne die Hände geben und umarmen, kennt der Jubel und die Begeisterung der Menschen keine Grenzen. Mit Motorrad-Eskorte und sechs Polizisten auf den Trittbrettern ihres Wagens mußten Elly und Bernd aus der Arena geleitet werden.

Erlauben wir uns beim Ausklang dieses Rennens einen kleinen Blick in die Zukunft: Auf dem 5. Platz landet mit seinem Maserati ein gewisser Piero Dusio, der ein Jahrzehnt später den Auftrag zur Konstruktion des Cisitalia Rennwagens an das Büro Porsche vergeben wird: eines Grand Prix Wagens, der als Weiterentwicklung und Endpunkt der Kompressor-Ära in die Geschichte eingehen wird.

Wir wollen das Jahr 1936 nicht zu Ende gehen lassen, ohne die Rolle des nationalsozialistischen Staats im Sport allgemein — Olympiade — und im Motorsport insbesondere näher zu beleuchten.

Wie wir in den Eingangskapiteln gesehen haben, war das Interesse des Regimes nach « deutscher Weltgeltung » sehr ausgeprägt. Erfolge auf motorsportlichem Sektor schienen den Machthabern besonders geeignet, weil sie überall ein sehr breites Publikum ansprachen und auch im Ausland sehr ausführlich kommentiert wurden. Nun muß man hierzu wissen, daß diese Betonung des Nationalen im Automobilsport Tradition hatte. Sichtbarer Ausdruck des nationalen Denkens — und Fühlens — war die Anfang des Jahrhunderts eingeführte Nationalfarbe für die Rennwagen. Bereits beim Grand Prix de l'ACF 1914 war es ein Kampf der Nationen, und Frankreich empfand es als Schande, daß der Erzfeind Deutschland das Rennen gewinnen konnte.

Kein Wunder also, daß das Nazi Regime in Deutschland die Erfolge und die sich abzeichnende Überlegenheit der beiden deutschen Grand Prix Wagen

Hans Stuck beim Großen Preis von Deutschland 1936 in einer Linkskurve. Im Hintergrund die Nürburg.



für Propagandazwecke ausschachtete und den sportlichen Einsatz, das Durchstehvermögen und die Härte der Fahrer gegenüber äußeren Einwirkungen oder sich selbst zu « deutscher Überlegenheit », « fanatischem Einsatzwillen » und « blinder Opferbereitschaft für das Vaterland » uminterpretierte. Es kann kein Zweifel an der Absicht der Verantwortlichen bestehen, die Jugend Deutschlands mit Hilfe der sportlichen Größen in ihrem Sinne zu indoktrinieren.

Wie jeder Sportler, der 1936 an der Olympiade teilnehmen wollte, stand jeder Motorsportler irgendwann vor der Frage, ob er sich zum Vehikel der pseudoreligiösen Weltanschauung der Nazis machen lassen sollte oder nicht. Kein Spitzensportler hat diese Frage mit einem klaren Nein beantwortet, weil das die Aufgabe der sportlichen Laufbahn bedeutet hätte. Die meisten versuchten, der Entscheidung aus dem Wege zu gehen.

Dem Motorsportler wurde diese Entscheidung insofern gleich zu Beginn seiner Laufbahn abgenommen, als er seinen Sport überhaupt nur im Rahmen und in Organisationen des NSKK (Nationalsozialistisches Kraftfahrer Korps) ausüben konnte.

Ein langes Interview mit George Monkhouse, dem englischen Journalisten und Fotografen, der 1937 die Mercedes Rennmannschaft begleitete und alle großen Fahrer persönlich kennt,



Europameister
Bernd Rosemeyer und Frau Elly Rosemeyer-Beinhorn

ergab das Bild politisch indifferenter bis uninteressierter Sportler, die wahrscheinlich sogar noch mehr als die schwülstigen Siegesansprachen des Korpsführers Hühnlein und die nicht minder unverdaulichen « Rennberichte vom Großkampftag... » der Parteipresse hingenommen hätten, um ihren Sport ausüben zu können.

Elly Beinhorn beschreibt diesen Zustand Jahre später sehr treffend:

Wir alle lebten im Rahmen einer scheinbaren Hochkonjunktur — und wir, d.h. unsere Männer waren die Helden dieser Zeit. Hunderttausende in allen europäischen Ländern liebten und bewunderten sie...

Bernd Rosemeyer und Elly Beinhorn-Rosemeyer, das « schnellste Paar der Welt », zweifellos ein Traumpaar der dreißiger Jahre. Eine von der AUTO UNION herausgegebene Postkarte.



Elly Beinhorn-Rosemeyer vor ihrer Probefahrt mit dem AUTO UNION Rennwagen während des Trainings zum G.P. von Italien 1936. Ernst von Delius, den sie besonders gern mochte, erteilt letzten Rat. Im Hintergrund stehen die Monteure schon zum Anschieben bereit. Gleich wird es heißen « Kupplung rein » - und ab geht die Post.



Ein neuer Gegner

Ein Ungeheuer auf Rädern — 5660 ccm — über 600 PS — der stärkste jemals gebaute Formel Rennwagen: der Mercedes W 125 war die Antwort aus Unter-
türkheim nach einem Jahr der Enttäuschungen. Wenig bekannt sind die näheren Umstände, wie es zu diesem nur im Jahr 1937 eingesetzten Grand Prix Wagen gekommen ist.

Am 13. Februar 1936 hatte die A.I.A.C.R. über Möglichkeiten für die ab 1937 gültige Formel beraten. Der Vorschlag des Bureau Permanent International des Constructeurs d'Automobile lautete: 4500 ccm ohne oder 3460 ccm mit Kompressor, Mindestgewicht bei voller Ausschöpfung der Hubraumgrenze 850 kg mit Rädern und Reifen.

Auf diesen Vorschlag hatte man sich zwar nicht einigen können, er stand jedoch im Raum; und mit Blick darauf war die Konstruktion des W 125 begonnen worden. Den gegenüber dem 1936er W 25 um 30 cm längeren Radstand hatte man für den ursprünglich mit 3,5 ltr. Motor geplanten Wagen aus Gründen der Straßenlage gewählt.

Die endgültige Einigung der A.I.A.C.R. war dann in abgewandelter Form — 4500 ccm ohne oder 3000 ccm mit Kompressor — im September 1936 zustande gekommen. Unter dem Eindruck, daß es keiner der teilnehmenden Firmen gelingen würde, innerhalb eines

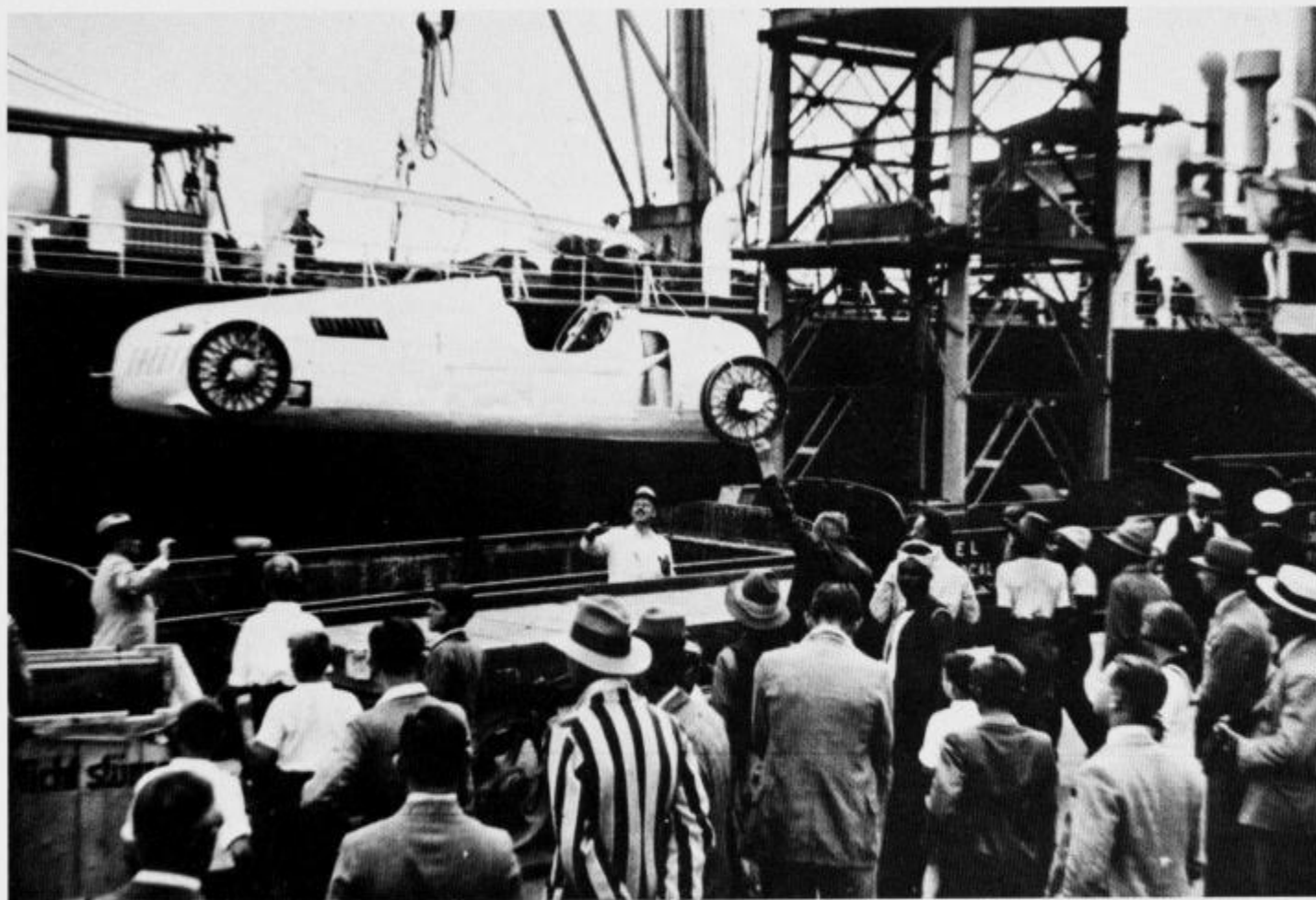
halben Jahres einen völlig neuen Wagen rennfertig zu haben, hatte man die alte 750 kg Formel um ein weiteres Jahr verlängert. Bei Mercedes war ein völlig neues Chassis fertig, das — glücklicher Zufall — den wesentlich länger bauenden Motor M 125 aufnehmen konnte.

Abgesehen von den überragenden Erfolgen des AUTO UNION Typ C war es sicher auch die Ungewißheit über die neue Formel, die die AUTO UNION Ingenieure davon abgehalten hatte, den Wagen für 1937 wesentlich zu ändern. Porsche, dessen Vertrag ebenfalls um ein Jahr verlängert worden war, hatte lediglich kleine Detailverbesserungen an der Lenkgeometrie und an der Bremsanlage vorgenommen. Es standen sich somit 1937 zwei etwa gleichstarke Fahrer-Wagen-Kombinationen gegenüber, wie aus dem Zahlenvergleich auch deutlich sichtbar wird.

Von den zwölf Rundstreckenrennen, an denen sich beide deutsche Firmen beteiligten, gewann die AUTO UNION fünf (vier durch Rosemeyer, eins durch Hasse) hinzu kamen für die AUTO UNION ein Bergsieg durch Stuck und mehrere Geschwindigkeitsrekorde durch Rosemeyer. Insgesamt eine ausgeglichene Bilanz. Nicht mitgezählt sind die untypischen Handikap Rennen in Südafrika

Leider schrumpfte die Zahl der Wett-

Der Mercedes W 125 ist der große Gegner des AUTO UNION Typs D im Jahre 1937. Das Foto zeigt von Brauchitsch auf dem Sprunghügel im Donington Park 1937.



Verschiffung der Wagen nach Südafrika, wo AUTO UNION im Januar an zwei Handikap Rennen teilnahm.

bewerber der 750 kg Formel de facto auf die beiden deutschen Mannschaften zusammen, da der einzige bisherige Gegner Alfa Romeo zwar noch an einigen Rennen teilnahm, aber nicht mehr ernsthaft in den Kampf um die vorderen Plätze eingreifen konnte.

Den ungeheuren Leistungen der Wagen entsprachen nie zuvor erreichte Geschwindigkeiten und Rekorde, die teilweise viele Jahre bestehen blieben. In Tripolis gewann Lang mit einem Durchschnitt von 216 km/h, Stuck fuhr die schnellste Runde mit 229, 224 km/h.

Auf der umgebauten AVUS war man noch schneller. Rosemeyer fuhr im Rennen die schnellste Runde mit 276,4 km/h, im Training erreichte er sogar 283 km/h.

Auf dem Fahrermarkt hatte sich nur eine geringfügige Verschiebung ergeben, indem Fagioli von Mercedes zur AUTO UNION gewechselt war. Varzi zählte 1937 nicht mehr fest zur AUTO UNION Rennmannschaft, wurde aber gelegentlich noch eingesetzt.

Die AUTO UNION hatte die 1937er Wagen so früh fertig, daß sie es sich erlauben konnte, bereits im Januar an zwei Handikap Rennen in Südafrika teilzunehmen. Der sportliche Wert dieser beiden Wettbewerbe wird allgemein als gering erachtet. Der Grund für das südafrikanische Abenteuer dürfte mehr in wirtschaftlichen Erwägungen — Exportsteigerung — zu suchen sein.

Das Handikap wurde auf Grund angenommener Durchschnittsgeschwindigkeiten der Wagen und Fahrer «errechnet», erwies sich in den Rennen jedoch als unrealistisch. So startete Rosemeyer im ersten Rennen, an Neujahr in East London, 53:30 min hinter dem langsamsten Wagen des 24-Starter-Feldes, und noch 28:13 min nach dem späteren Sieger Pat Fairfield auf ERA. Rosemeyer fuhr zwar die schnellste Runde

Vorbereitungen für den Start in Tripolis am 9. Mai 1937. Nr. 6 ist der Wagen von Fagioli, Nr. 22 von Delius, Nr. 12 Hasse und Nr. 16 Rosemeyer.



GRAN PREMIO AUTOMOBILISTICO DI TRIPOLI
Il posteggio dell'Auto-Union.
Servizio fotografico dell' "Agenzia
d'Italia e dell'Impero".



Großer Preis von Tripolis 1937.
Von Delius im Gespräch mit
Nuvolari, in der Mitte Bernd
Rosemeyer.

mit 181,8 km/h und neuen Streckenrekord mit 161,6 km/h — andere Berichte sprechen sogar von 174,98 km/h — wurde aber schließlich als auf Platz fünf liegend gewertet. Das zweite Rennen, am 16. Januar in Kapstadt, gewann von Delius, nachdem man ihm eine Vorgabe von 2 min gegenüber Rosemeyer gegeben hatte. Dieser startete 14 min nach Earl Howe auf Bugatti und war am Ende zweiter.

Die europäische Rennsaison 1937 beginnt am 9. Mai mit dem Großen Preis von Tripolis. Mercedes bringt vier Wagen ins Rennen (mit Caracciola, Lang, von Brauchitsch und dem erstmals startenden Seaman), AUTO UNION sogar fünf (mit Rosemeyer, Stuck, Fagioli, von Delius und Hasse), Alfa Romeo sechs (mit Nuvolari, Farina, Brivio Sommer, Tadini und Trossi), ein Maserati (mit Bianco) vervollständigt das Feld der 16 Starter. Rosemeyer verursacht während des Trainings Aufregung, als er mit 300 km/h von dem

Links: Bernd Rosemeyer gönnt sich eine Erfrischung während des Trainings.

Beim Eifelrennen 1937 feiert Bernd Rosemeyer seinen dritten Sieg hintereinander auf dem Nürburgring.
Rechts NSKK Chef Hühnlein, der « Führer des deutschen Kraftfahrtsports ».





Erinnerungsfoto aus Südafrika 1937. Die Rennmannschaft der AUTO UNION mit dem vielbestaunten Wagen. In der vorderen Reihe die damals sehr bekannte Rennfahrerin Kay Petre mit Wilhelm Sebastian und Ernst von Delius an ihrer Seite.

überaus starken Ghibli-Wind von der Bahn geweht wird und auf Sand gerät. Den Blicken der erschrockenen Beobachter durch eine riesige Staubwolke entzogen, gelingt es ihm, den Wagen wieder auf die Bahn zu manövrieren. Um 15 Uhr gibt Marschall Balbo, der italienische Gouverneur von Libyen, den Startschuß. Caracciola geht sofort in Führung, gefolgt von Rosemeyer, Stuck und von Brauchitsch. Rosemeyer drückt aufs Tempo, geht in der dritten Runde an Caracciola vorbei in Führung, muß als Preis dafür aber schon in der fünften Runde zum Reifenwechsel an die Boxen; fünfter Platz, als er das Rennen wieder aufnehmen kann; Aufholjagd bis auf den ersten Platz, als Lang zum Tanken hält. Als Rosemeyer selbst zum letzten Tank- und Reifenstop an die Box fährt, kostet ihn ein schwerwiegender Fehler der Boxenmannschaft den Sieg. Die Tankanlage ist leer, und es dauert 1:45 min, bis er weiterfahren kann. Ein nicht mehr aufzuholender Rückstand! Trotzdem kann er in einer zweiten Aufholjagd wieder auf den zweiten Platz vorstoßen. Doch den durch gleichmäßig schnelle Runden führenden Lang kann er nicht mehr gefährden. Lang gewinnt mit neuem Streckenrekord von 216,315 km/h das Rennen, Rosemeyer kommt mit 10 Sekunden Rückstand auf den zweiten Platz; es folgen von Delius, Stuck und Fagioli auf AUTO UNION, Carac-

ciola und Seaman auf Mercedes und Hasse auf AUTO UNION; erst an neunter Stelle kann sich Farina mit seinem Alfa plazieren. Eine eindrucksvolle Demonstration der Überlegenheit der deutschen Konstruktionen, die sich im Laufe der Saison immer deutlicher zeigen sollte.

Die AVUS war durch den Umbau der Nordkurve zur Steilkurve eine der schnellsten Rennstrecken der Welt geworden. Die Zielsetzung der Verantwortlichen war ausschließlich das Erreichen nie gekannter Geschwindigkeiten. Daß ein aus zwei Geraden, einer mit 180 km/h zu durchfahrenden Steilkurve und einer Spitzkehre bestehender Rennkurs mit Geschwindigkeiten von 360 km/h auf den Geraden ein Überholen fast unmöglich machte und für die Zuschauer auf die Dauer langweilig werden mußte, hatte man bei der Entscheidung für die überhöhte Kurve außer acht gelassen. Allerdings stellte sich die praktische Unbefahrbarkeit der AVUS schon 1937 als derartig gravierend heraus, daß das Rennen 1938 nicht abgehalten wurde.

Zurück ins Jahr 1937. Sowohl Mercedes als auch die AUTO UNION hatten sich durch speziell für die AVUS entwickelte Stromlinienkarosserien besonders gut auf dieses Ereignis vorbereitet. AUTO UNION setzte zwei Stromlinienwagen ein mit Rosemeyer und

Fagioli, Mercedes drei mit Caracciola, Lang und von Brauchitsch. Von Delius und Hasse starteten in offenen Rennwagen mit verkleideter Vorder- und Hinterachse.

Das Rennen gliedert sich in zwei Vorläufe zu je sieben Runden und einen Hauptlauf zu acht Runden. Den ersten Vorlauf gewinnt Caracciola vor Rosemeyer und von Delius, den zweiten von Brauchitsch vor Hasse und Lang. Im Endlauf muß Rosemeyer in der dritten Runde Reifen wechseln und verliert dadurch vier Plätze. Fagioli fällt mit Getriebeschaden aus, Caracciola und von Brauchitsch mit Kupplungsschaden. Von Delius stößt in der 4. Runde nach vorn, fährt im offenen Wagen ein großes Rennen und belegt den zweiten Platz. Den wieder sehr schnell und gleichmäßig fahrenden Hermann Lang auf seinem Mercedes Stromlinienwagen kann niemand gefährden. Der Endstand sieht mit von Delius, Hasse und Rosemeyer drei AUTO UNION auf den Plätzen zwei bis vier. Die an diesem Tag erreichten Geschwindigkeiten auf der AVUS sind die höchsten bis dahin und sollten erst 20 Jahre später auf dem Hochgeschwindigkeitskurs von Monza übertroffen werden. Schnellste Trainingsrunde Rosemeyer 283,7 km/h, schnellste Runde

im Rennen ebenfalls Rosemeyer mit 276,4 km/h; Gesamtdurchschnitt des Siegers Lang 261,7 km/h.

Hans Stuck, genannt der « Diplomat unter den Rennfahrern », war auf eine Public Relations Tour nach Südamerika geschickt worden und wurde am Sonntag, dem 6. Juni zweiter im G.P. von Rio de Janeiro hinter Pintacuda auf Alfa Romeo.

Das Eifelrennen stand am 13. Juni auf dem Programm. Der zahlengläubige Rosemeyer machte sich sowohl wegen der « 13 » als auch wegen der « 3 » — es könnte sein dritter Sieg in Reihe am Nürburgring werden — besondere Hoffnungen. Während des Vortrainings war von Delius ziemlich schwer gestürzt; nachdem ihm ein Vogel ins Gesicht geflogen war, kam er von der Strecke und überschlug sich. Er verletzte sich am Schenkel und zog sich eine nur schwer verheilende Blutvergiftung zu.

Rosemeyer stand auch insofern unter Erfolgszwang, als nur er durch sein überragendes Können Siege gegen den kolossal leistungsfähigen W 125 erringen konnte. Jetzt also war die Situation umgekehrt wie 1936. Und Rosemeyer, der immer dann besondere Leistungen hervorbringen konnte, wenn er besonders gefordert wurde, enttäuschte seine



Links: Das Rennen in East London wurde auf einer mit Lavagestein versehenen Strecke gefahren, die sich für die Reifen der 500-PS Wagen als mörderisch herausstellte. **Rechts:** Reifenmeister Karl Dietrich von der Conti in Hannover, genannt « Schnurrbiber », war bei jedem Rennen als einer der ersten Reifenexperten dabei und während der dreißiger Jahre eine sehr populäre Figur auf den Rennstrecken.



Für das AVUS Rennen am 30. Mai 1937 hat die AUTO UNION wegen der zu erwartenden hohen Geschwindigkeiten zwei Wagen mit Stromlinienkarosserien vorbereitet. Das Foto zeigt Bernd Rosemeyer auf dem Kotflügel seines Wagens.

Rechts: Frontansicht der beiden AVUS Stromlinienwagen. Die Öffnungen sollen dem Fahrer die Reifenkontrolle ermöglichen. An den Hinterrädern haben sie gleichzeitig auch Kühlwirkung.

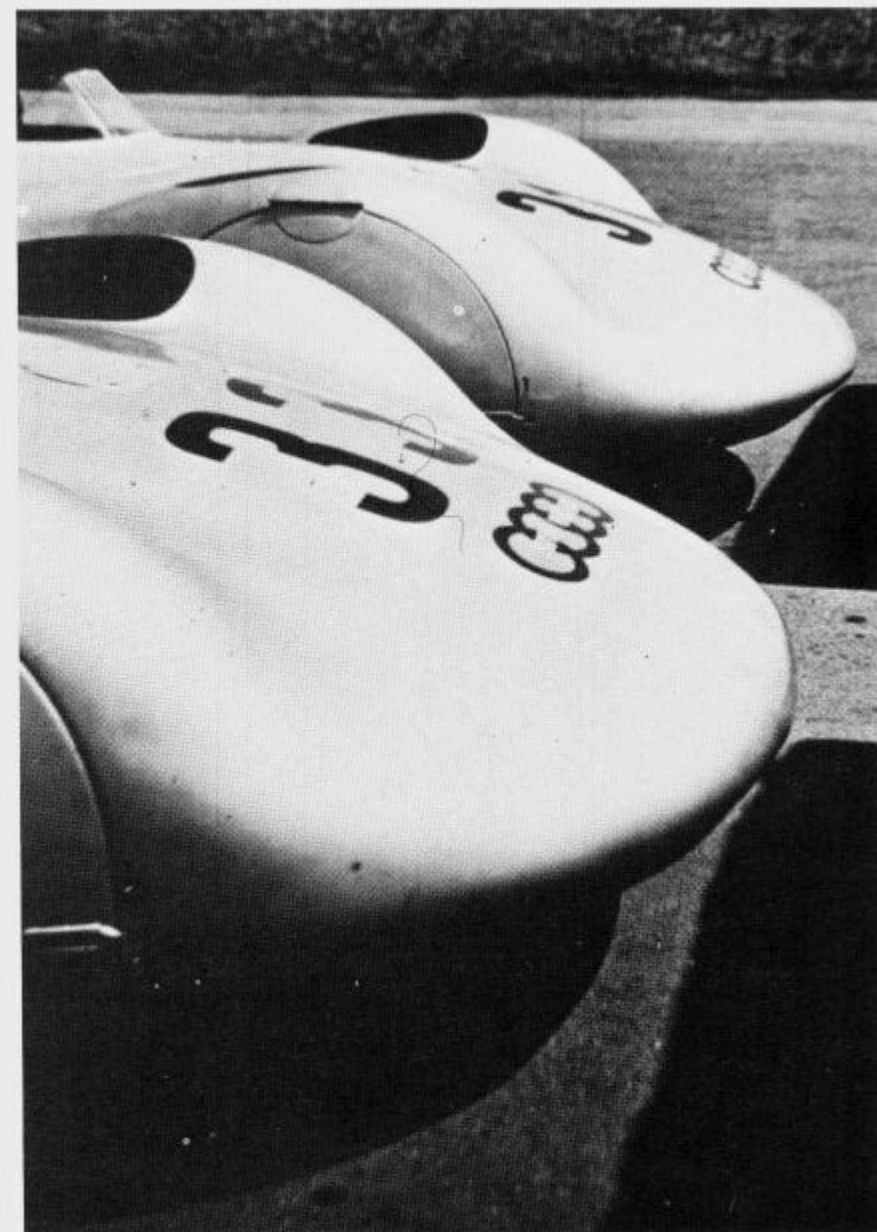
Rennleitung und die Mannschaft nicht. Wie üblich ging zunächst Caracciola in Führung. Rosemeyer verfolgte ihn hart. Beide verschärften das Tempo. In der dritten Runde kam der stark drängende Rosemeyer an Caratsch vorbei. Von nun an fuhr er das Rennen sicher nach Hause. Caracciola, der Probleme mit dem Motor hatte, war gezwungen, sehr spektakulär und in einem für ihn untypischen Stil zu fahren, um das Rennen 50 Sekunden hinter Rosemeyer beenden zu können. Rosemeyer fuhr neuen Nürburgring-Rekord mit 133,5 km/h. Der erste Sieg im Jahr 1937 war errungen, die Moral der Rennmannschaft wiederhergestellt.

Die Grand Prix Rennen waren während der dreißiger Jahre auf Europa und Nordafrika beschränkt. Trotzdem haben wir die AUTO UNION bereits in Südafrika und Südamerika starten sehen; und im Sommer 1937 treffen wir zwei komplette Rennmannschaften — AUTO UNION und Mercedes — auf der « Bremen » in Richtung Amerika an. Die Amerikaner, die bis dahin keine Straßenkurse besaßen, hatten auf dem Roosevelt Field nahe New York eine Straßenrennstrecke gebaut, wobei sie versucht hatten, eine Art verkleinerten Nürburgring auf die vollkommen flache Betonpiste zu projizieren. Das erste Rennen fand 1936 unter ziemlich katastrophalen Umständen statt, weil nämlich die als einzige europäische Grand Prix Wagen erschienenen Alfa den zu

weichen Asphalt aus dem Boden rissen und riesige Löcher hinterließen. Die Veranstalter hatten sich danach Porsche als Berater geholt und die Strecke nach seiner Vorschlägen umgebaut.

Während die « Bremen » nach Amerika fährt, wollen wir die Frage untersuchen, aus welchem Grund die beiden deutschen Firmen und auch Alfa Romeo sich entschlossen, diese kostspielige Reise für ein Rennen zu unternehmen, das nicht zur Europameisterschaft zählte.

Durch die nach der Machtergreifung Hitlers begonnene Wiederaufrüstung der deutschen Wehrmacht entstand schon sehr bald ein Devisen- und Rohstoffmangel, der zu Kontingentierungen führte. Die Verwendung bestimmter Edelmetalle wurde im Kraftfahrzeugbau bald eingeschränkt oder verboten. Folge dieser Kontingentwirtschaft war de facto eine Einfrierung der Marktanteile der deutschen Firmen auf dem Inlandsmarkt. Die Nachfrage nach Fahrzeugen stieg im Inland auf Grund der anwachsenden Konjunktur schneller als die Möglichkeit, sie zu befriedigen. Um diese Nachfrage überhaupt befriedigen zu können, mußten die Firmen über entsprechende Kontingente verfügen; und an diese konnten sie außer durch Aufträge sogenannter « Kontingenträger » — Wehrmacht etc. — nur durch Exportaufträge her-



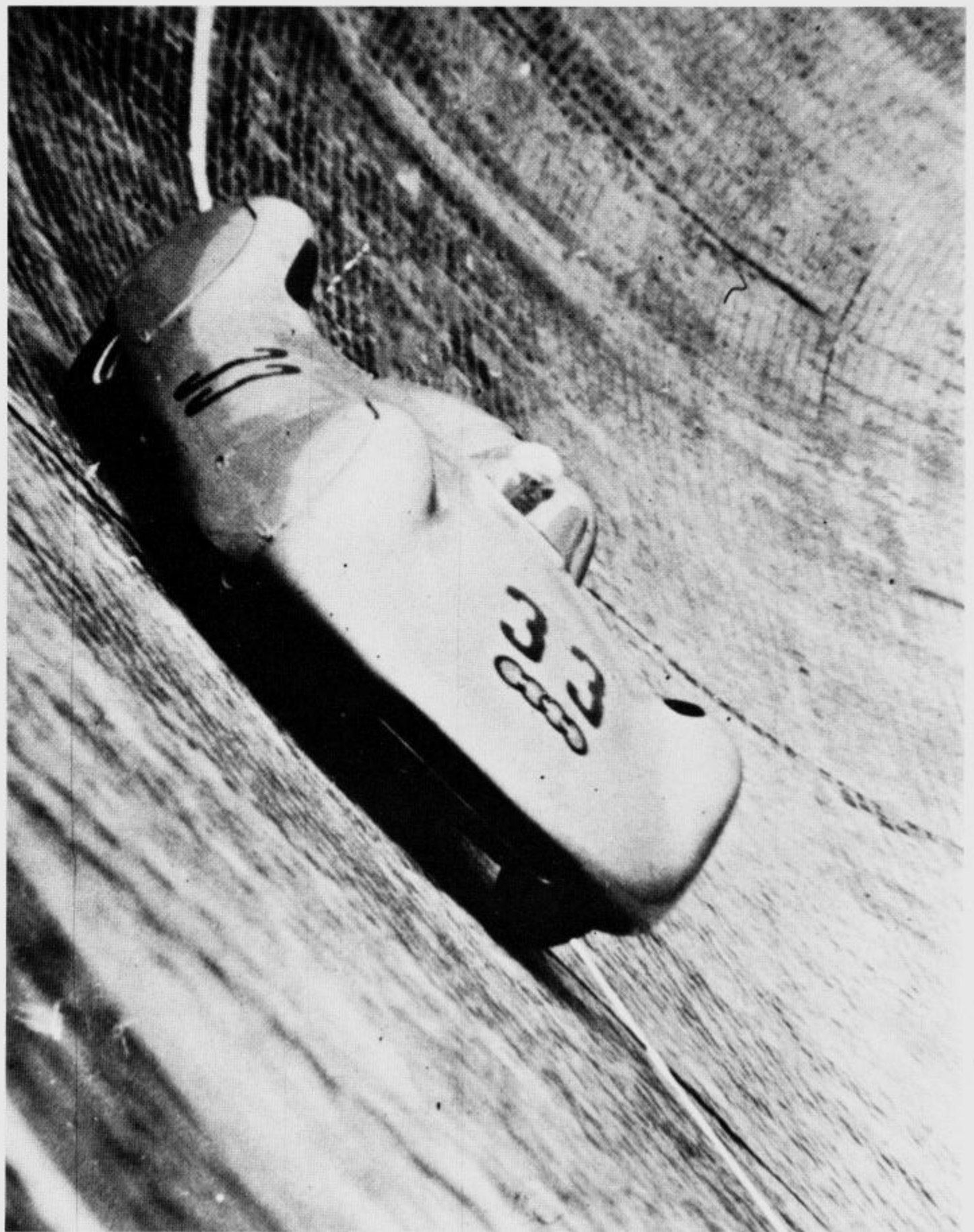
ankommen. Denn der Export wurde auf Grund der schlechten Devisenlage stark gefördert. Die deutsche Automobilindustrie hatte in der Zeit nach der Weltwirtschaftskrise mit ihren zu teuren Produktionsmethoden und der zu teuren Reichsmark einen großen Wettbewerbsnachteil gegenüber den internationalen Mitbewerbern. Der Händlernettoppreis für den Mercedes 170 V beispielsweise war 1937 in den USA mit umgerechnet RM 3.000,-- dreimal so hoch wie der des Ford V 8 mit doppelt so starkem Motor. Angesichts dieser Marktlage griffen die deutschen Hersteller zu jeder sich bietenden Absatzhilfe. So waren es nicht zuletzt die Grand Prix Erfolge, denen die AUTO UNION eine Steigerung ihres Exportes von 1933 bis 1939 auf das Achtfache verdankte.

Kehren wir zurück auf die. « Bremen », die soeben in New York festgemacht hatte. Die europäischen Wagen und Mannschaften wurden mit großem Presseaufgebot empfangen. Die Amerikaner hatten nie zuvor solche Rennwagen gesehen und ergingen sich in Superlativen. Täglich erschienen Zeitungsberichte mit den Trainingszeiten und Kommentare mit allerhand Klatsch. Einer dieser Kolumnisten traf ins Schwarze, als er schrieb: « Diese Rosemeyers haben es schon verdammt eilig. Er fährt mit beinahe 400 km/h auf der Autobahn, sie fliegt mit nicht viel weniger um die Welt. Was soll erst werden, wenn die beiden einen Sohn haben? » Alle, die es lasen, lachten. Elly und Bernd sahen sich nur an, denn der Nachwuchs war schon unterwegs.

Rosemeyer und von Delius trainierten eifrig auf der fast nur aus Kurven und einer kurzen Geraden bestehenden Bahn. Das Rennen war für Samstag, den 3. Juli angesetzt, mußte jedoch wegen unmittelbar vor dem Start einsetzenden Regens auf Montag verschoben werden.

Für Elly Beinhorn ist dies das aufregendste Rennen gewesen, das sie jemals selbst miterlebt hat. Sie stand mit Porsche auf einem kleinen Turm oberhalb der Box. Von diesem Platz konnte sie die ganze Strecke überblicken.

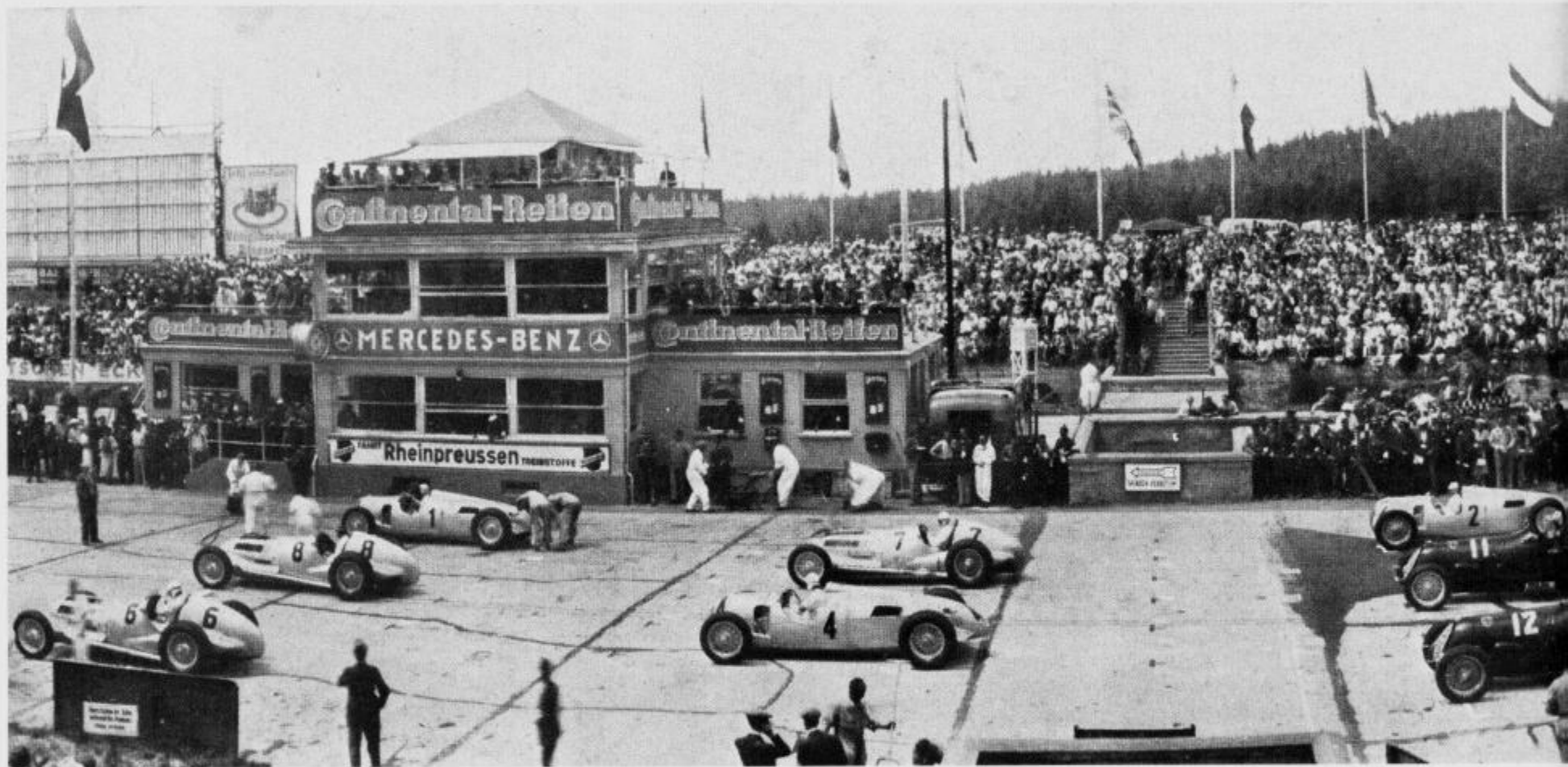
Dadurch fehlte die Entspannung, erinnert sich Elly Beinhorn, die sonst zwischen dem Passieren in jeder Runde eintritt und die für die Nerven des beteiligten Zuschauers so nötig ist. Direkt vor uns



war eine ganz flache Haarnadelkurve, durch die Bernd immer mit einer aus der kurzen Entfernung unglaublich schnell erscheinenden Geschwindigkeit hindurchschlidderte. Das neunzigmal mitanzusehen und jedes Mal damit zu rechnen, daß es kracht, ist weiß Gott nicht beruhigend.

In der 18. Runde mußte Caracciola mit Motorschaden aufgeben. Nuvolari konnte seinen brennenden Alfa gerade noch von der Bahn lenken, bevor er unverletzt abspringen konnte. Rosemeyer führte das Rennen, gefolgt von Seaman. Gegen Ende gab es noch einige bange Runden, bevor man Rosemeyer noch einmal zum Tanken heranwinkte. Man war der Meinung, daß Seaman das Rennen ohne zweiten Tankstop zu Ende fahren könne und hatte Rosemeyer von der Box durch leicht « frisierte » Zeiten zu immer schnelleren Runden getrieben, um die

Der AUTO UNION Stromlinienwagen in der aus Backsteinen gemauerten Steilkurve der AVUS. Hier traten enorme Belastungen für Fahrwerk und Reifen auf.



für den Tankstop vermeintlich nötige Zeit herauszuholen. Doch zuguterletzt stellte sich die ganze Aufregung als überflüssig heraus, da auch Seaman nochmals zum Tanken halten mußte. Rosemeyer gewann den Vanderbilt Cup, Seaman wurde zweiter, von Delius dritter.

Am nächsten Tag ging der Dampfer ab, der alle rechtzeitig zum Großen Preis von Deutschland zurückbringen sollte.

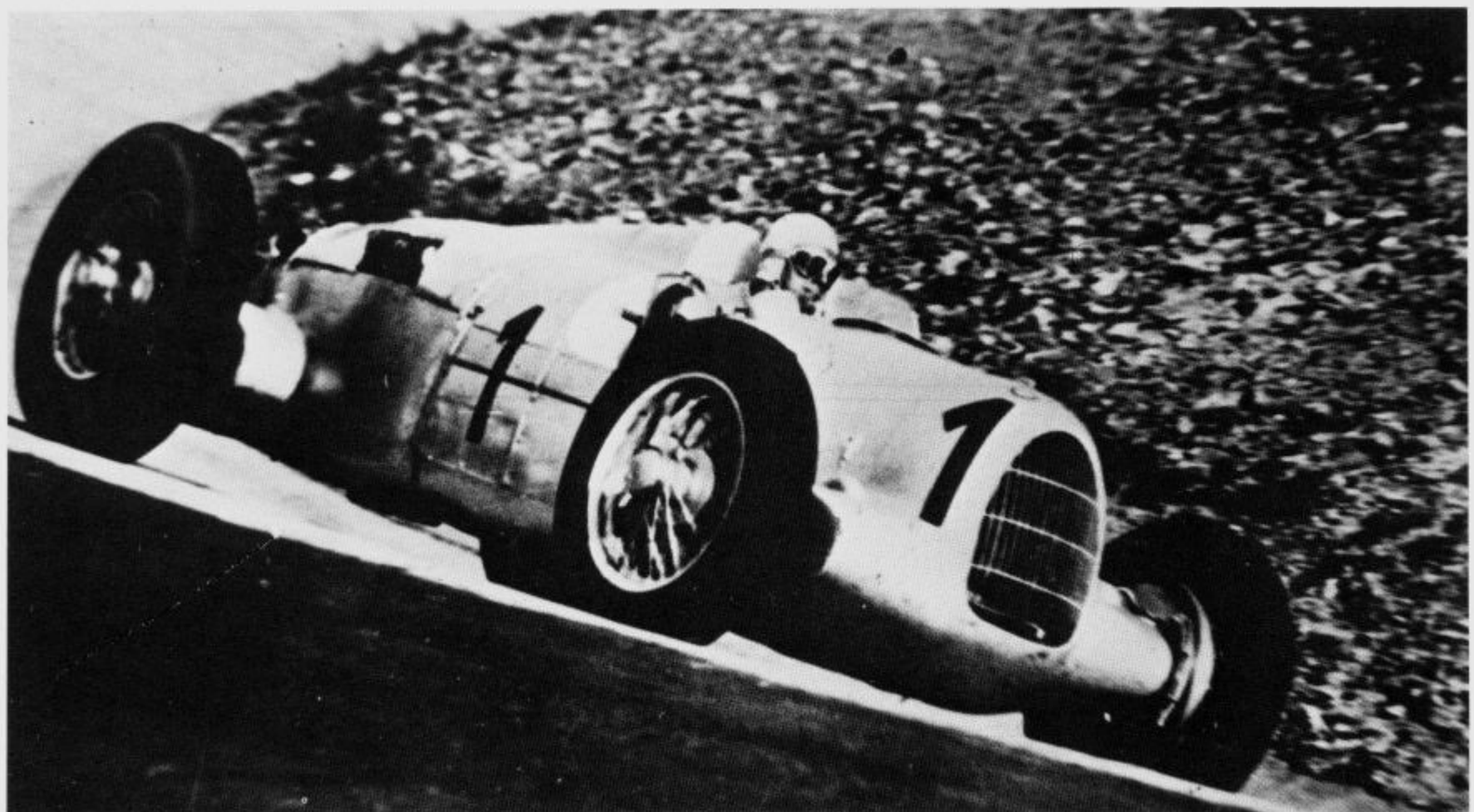
Doch vor diesem Rennen gab es noch eine überschwengliche Begrüßung in Berlin, bei der Rosemeyer wie ein Held gefeiert wurde. Er wurde aus dem kaum stehenden Zug herausgerissen und von den begeisterten Menschen auf den Schultern zum Ausgang getragen. Empfänge, Ehrungen und Interviews schlossen sich an.

Am 11. Juli gewann Rudolf Hasse in Abwesenheit von Rosemeyer den Großen Preis von Belgien in Spa-Francorchamps vor Stuck, Lang und Kautz.

Der Große Preis von Deutschland am 25. Juli war, wie in den Jahren zuvor, das wichtigste Ereignis für die Werksmannschaften von Mercedes und AUTO UNION. Beide Firmen hatten je fünf Wagen gemeldet. Mercedes kam mit Caracciola, von Brauchitsch, Lang, Seaman und Kautz; AUTO UNION mit Rosemeyer, Stuck, von Delius, Hasse und H.P. Müller. Rosemeyer hatte dreimal hintereinander auf dem Nürburgring gewinnen können. Wie würde er diesmal abschneiden — mit einem leistungsmäßig unterlegenen Wagen?

Die Ampel schaltet auf « Grün ». Mit

Eifelrennen 1937 auf dem Nürburgring. Rosemeyer im Karussell. Interessantes Detail: der Wagen ist mit verkleideter Vorder- und Hinterachse ausgerüstet - und das auf dem nicht gerade als Hochgeschwindigkeitskurs zu bezeichnenden Nürburgring. Es scheint, als habe man einen AVUS Wagen eingesetzt.





Startaufstellung zum Eifelrennen, 13. Juni 1937.
Erste Reihe:
 Caracciola (6), von Brauchitsch (8), Rosemeyer (1).
Zweite Reihe:
 Hasse (4), Lang (7).
Dritte Reihe:
 Farina (12), Nuvolari (11), von Delius (2).
Vierte Reihe:
 Müller (5), Kautz (10).
Fünfte Reihe:
 Hartmann (16), Seaman (9), Ruesch (18).
Sechste Reihe:
 Soffietti (15), Carraroli (24).
Siebte Reihe:
 Balestrero (19), Festetics (23).

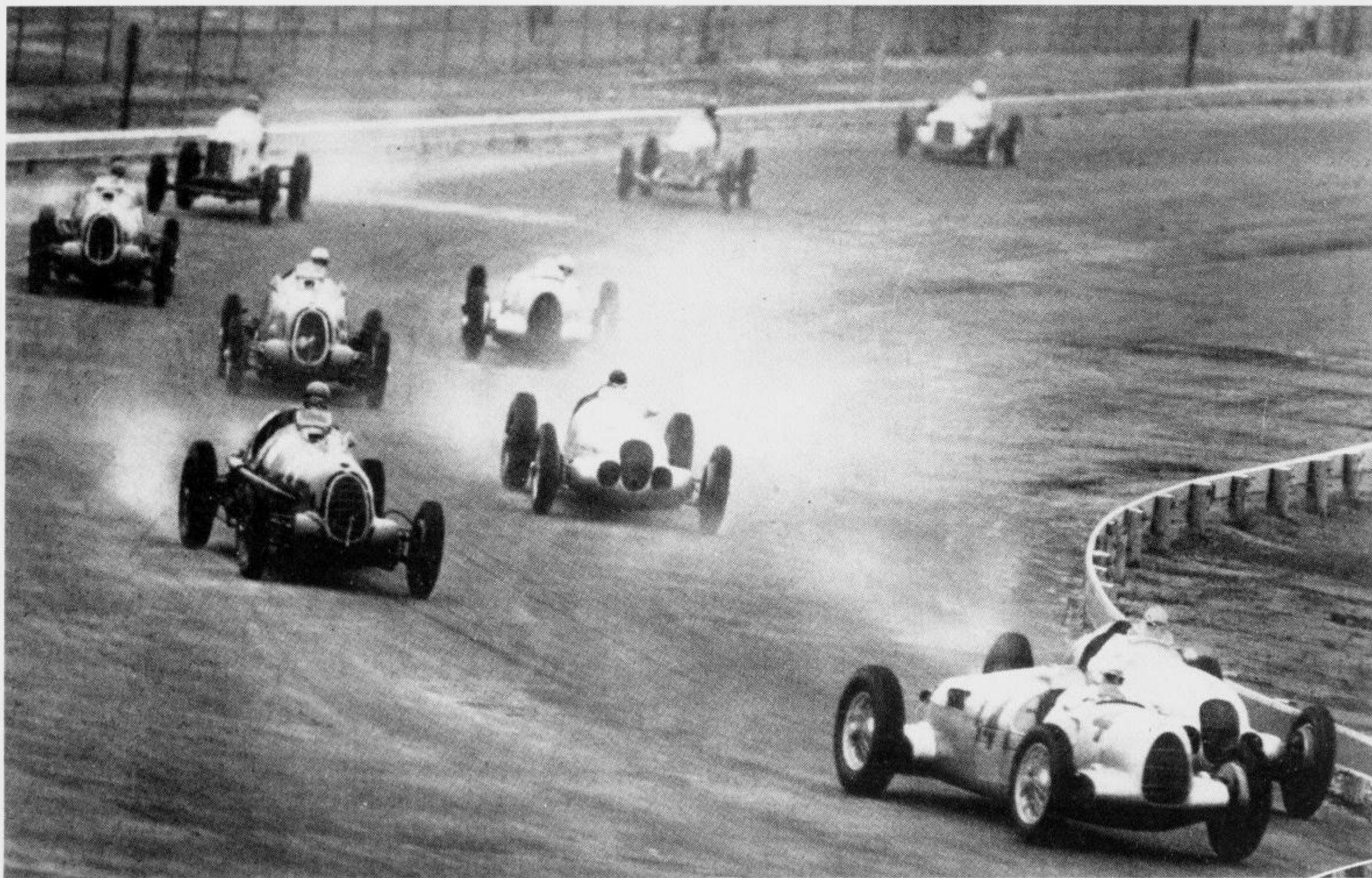
ohrenbetäubendem Crescendo setzt sich das Feld in Bewegung. Caracciola hat wie üblich den besten Start, führt auch auf der Gegengeraden das Feld vor Lang und Rosemeyer an. Das Publikum erwartet den großen Zweikampf Rosemeyer - Caracciola. Und es wird in dieser Annahme zunächst bestätigt, als Rosemeyer vom Karussell in Führung gemeldet wird. Die Überraschung ist groß, als Hermann Lang als erster an Start und Ziel vorbeischießt. Er hatte Rosemeyer auf Grund der überlegenen Motorleistung des W 125 auf der Geraden überholen können, die von der Döttinger Höhe herabführt.

Aber Rosemeyer fährt nach seiner schon oft beobachteten Taktik schnelle Runden zu Beginn des Rennens, um Abstand zwischen sich und die Verfolger zu bringen. Bereits in der zweiten

Runde gelingt ihm die Rekordzeit von 9:53,4 min und mit 9 Sekunden Vorsprung vor Lang kommt er an den Tribünen vorbei. In der dritten Runde baut er seinen Vorsprung auf 12 Sekunden aus. Als er in die Südkehre geht, springt ein Teil des Zentralverschlusses von einem Hinterrad ab, ohne daß Rosemeyer dies zunächst bemerkt. Einer der Streckenposten läuft mit dem Teil zurück zur AUTO UNION Box. Der Rennleiter und die Monteure erleben. Rosemeyer muß mit dem Hinterrad irgendwo angestoßen sein, so daß die Zentralverschlußmutter beschädigt worden ist. Aus der vierten Runde kommen nun die drei Mercedes von Caracciola, Lang und von Brauchitsch in Führung an den Tribünen vorbei. Rosemeyer folgt 28 sec später in einem lahmen Wagen mit völlig demoliertem Hinterrifen. An der Box beginnt man hektisch zu arbeiten. Der Zentralverschluß und die Verzahnung sind verklemmt. Es dauert die über Sieg oder

Ende Juni überquerten die Rennmannschaften der AUTO UNION und Mercedes auf der « Bremen » den Atlantik, um am Vanderbilt Cup teilzunehmen. Schnappschuß aus dem Schwimmbad der « Bremen »: von Delius, Elly und Bernd Rosemeyer, stehend Dr. Feuereissen und Eberan von Eberhorst. Rechts: Festtafel auf der « Bremen ». Vorn sitzend Eberan, links von ihm von Delius, Elly und Bernd Rosemeyer, Dr. Feuereissen — von Fahrern und Monteuren scherzhaft « Feuerfresser » genannt.





New York, 5. Juli 1937, Rennen um den Vanderbilt Cup auf dem Roosevelt Race Way bei New York. In der ersten Runde nach dem Start liegt Rosemeyer (4) knapp vor Caracciolas Mercedes.

Niederlage entscheidende Ewigkeit von weiteren 2:28 min bis er — nun auf den zehnten Platz zurückgefallen — das Rennen wieder aufnehmen kann. In diesem Augenblick steht es schlecht um die Aussichten der AUTO UNION. Stuck ist bereits mit Motorschaden ausgefallen, Müller durch einen Rutscher im Graben gelandet; Rosemeyer liegt völlig abgeschlagen auf Platz zehn. Dem an fünfter Position liegenden von Delius wird der Stand der Dinge von der Box signalisiert. Über dieses Boxensignal gibt es unterschiedliche Versionen, die für die Einschätzung des späteren Geschehens jedoch von Bedeutung sind.

Die eine Version sagt, man habe ihm «freie Fahrt» gegeben, um noch das Beste aus der Situation zu machen; die andere dagegen, man habe ihm zu verstehen geben wollen, daß er in der nächsten Runde zum Reifenwechsel an die Box kommen solle. Tatsache ist, daß von Delius auf der Geraden von der Döttinger Höhe den an vierter Stelle liegenden Seaman angriff und versuchte, an ihm vorbeizugehen. Dabei kam es zu der bereits beschriebenen Kollision, bei der beide Fahrer verletzt wurden.

Seaman nur leicht an Nasenbein, Gesicht und Daumen, von Delius jedoch so schwer, daß er seinen Verletzungen am folgenden Montag im Bonner Krankenhaus erlag.

Inzwischen bilden Caracciola und von Brauchitsch unangefochten die Spitze, uneinholbar für jeden anderen Teilnehmer. Auch Rosemeyer weiß das. Trotzdem fühlt er sich wieder einmal gefordert, das Unmögliche zumindest zu versuchen. Er wächst fahrerisch über sich selbst hinaus und dreht Runde auf Runde unter 10 Minuten. Das geht natürlich enorm auf die Reifen, so daß er zwei Reifenstops einlegen muß. Einmal kommt er auch noch von der Strecke ab. Aber in der letzten Runde kann er wenigstens noch Nuvolari überholen und belegt am Ende den dritten Platz hinter Caracciola und von Brauchitsch.

Rosemeyer hat einmal mehr alles gegeben und erntet dafür den stürmischen Beifall des Publikums, das ja dem auf verlorenem Posten stehenden Kämpfer immer ganz besondere Sympathien entgegenbringt. Aus dem gleichen Grunde wird auch Nuvolari stürmisch gefeiert, als er an vierter Stelle die Ziel-

linie passierte. Der ruhige Hasse wird fünfter vor Kautz und Lang auf Mercedes. Rosemeyer fuhr mit 9:46,2 min die schnellste Runde im Training und mit 9:53,4 min die schnellste im Rennen. Gesamtdurchschnitt des Siegers Caracciola 133,2 km/h. Interessant ist ein Blick zurück auf die beiden vorangegangenen Läufe auf dem Nürburgring: Eifelrennen 1937 133,5 km/h, Großer Preis 1936 131,65 km/h. Eine große Steigerung scheint mit den zur Verfügung stehenden Wagen, Motoren, Bremsen und Reifen nicht mehr möglich zu sein.

Bei Saison-Halbzeit standen noch sieben Rennen aus; sechs Rundstrecken- und ein Bergrennen. Stuck war der überlegene Sieger beim Großen Bergpreis am Schauinsland, Rosemeyer wurde zweiter, Caracciola dritter.

Es folgten der Große Preis von Monaco, die Coppa Acerbo, der Große Preis der Schweiz, Gran Premio d'Italia, Masaryk-Rennen und der Donington Grand Prix. Rosemeyer gewann die Coppa Acerbo und das Rennen in Donington.

Beim Großen Preis von Monaco am 8. August fuhr Rosemeyer zu schnell in die Gasometerkurve, kam in die Sandsäcke und beschädigte dabei seinen Wagen so stark, daß er nicht weiterfahren konnte. Er wechselte sich mit Stuck ab und wurde am Ende fünfter.

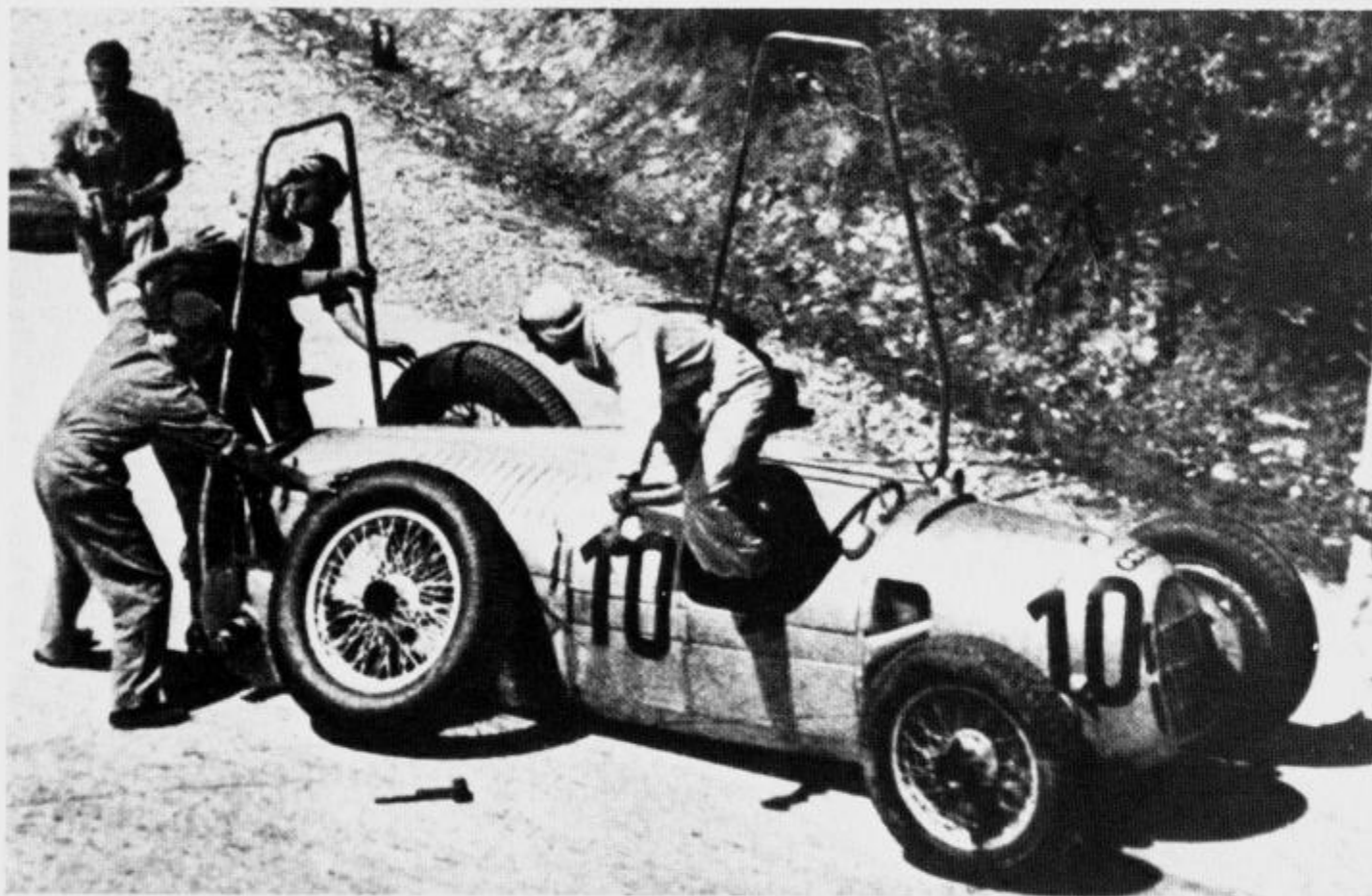
Die Coppa Acerbo am 15. August sieht wieder einen unbesiegbaren Rosemeyer. Zunächst liefert er sich einen harten Kampf mit Caracciola, dann kommen beide zum Reifenwechsel an die Boxen; dabei verliert Rosemeyer 20 Sekunden. Bei der Verfolgungsjagd kommt er vor einer Kurve ins Schleudern, prallt mit dem Hinterrad gegen Kilometerstein 10, bringt den Wagen wieder auf die Straße, schleudert dann nochmals — diesmal gegen den Kilometerstein 13, seine Glückszahl — und verliert dabei das rechte Hinterrad, das allein weiterrollt und dem nicht weit entfernt liegenden Notdepot die Ankunft Rosemeyers signalisiert. Auf drei Rädern und der Bremstrommel kommt er dort an. Das Rad wird in Rekordzeit gewechselt und Rosemeyer setzt seine Verfolgungsjagd auf Caracciola fort. Am Ende der elften Runde muß Caratsch wegen Motorschadens an die Boxen; der Wagen fällt wenig später unter Seaman endgültig aus. Rosemeyer fährt seinem zweiten Sieg in der



Bernd Rosemeyer mit dem riesigen Vanderbilt Cup. Im Hintergrund seine Rennmechaniker.



Rosemeyer vor seinem Start mit einer Sportmaschine von der Start- und Zielgeraden auf dem Nürburgring. Im Hintergrund der AUTO-UNION-Turm.



Pescara, 15. August 1937.
Rosemeyer in Führung verliert ein Rad, das kurz vor ihm am Notdepot ankommt. Blitzschnell wird ein neues Rad montiert. Rosemeyer fährt weiter und gewinnt die Coppa Acerbo.

Coppa Acerbo sicher entgegen und gewinnt in neuer Rekordzeit von 2:55:39,5 h (141.009 km/h).

Das Rennen fand an einem sehr heißen Tag statt, und so konnte der von Porsche konstruierte Motor von 6 Litern Hubraum wieder einmal seine thermische Unempfindlichkeit unter Beweis stellen. Die Mercedes Mechaniker hatten schon im Training erhebliche Schwierigkeiten gehabt, die richtige Vergasereinstellung zu finden. Caracciolas Motor war letztlich den Hitzetod gestorben.

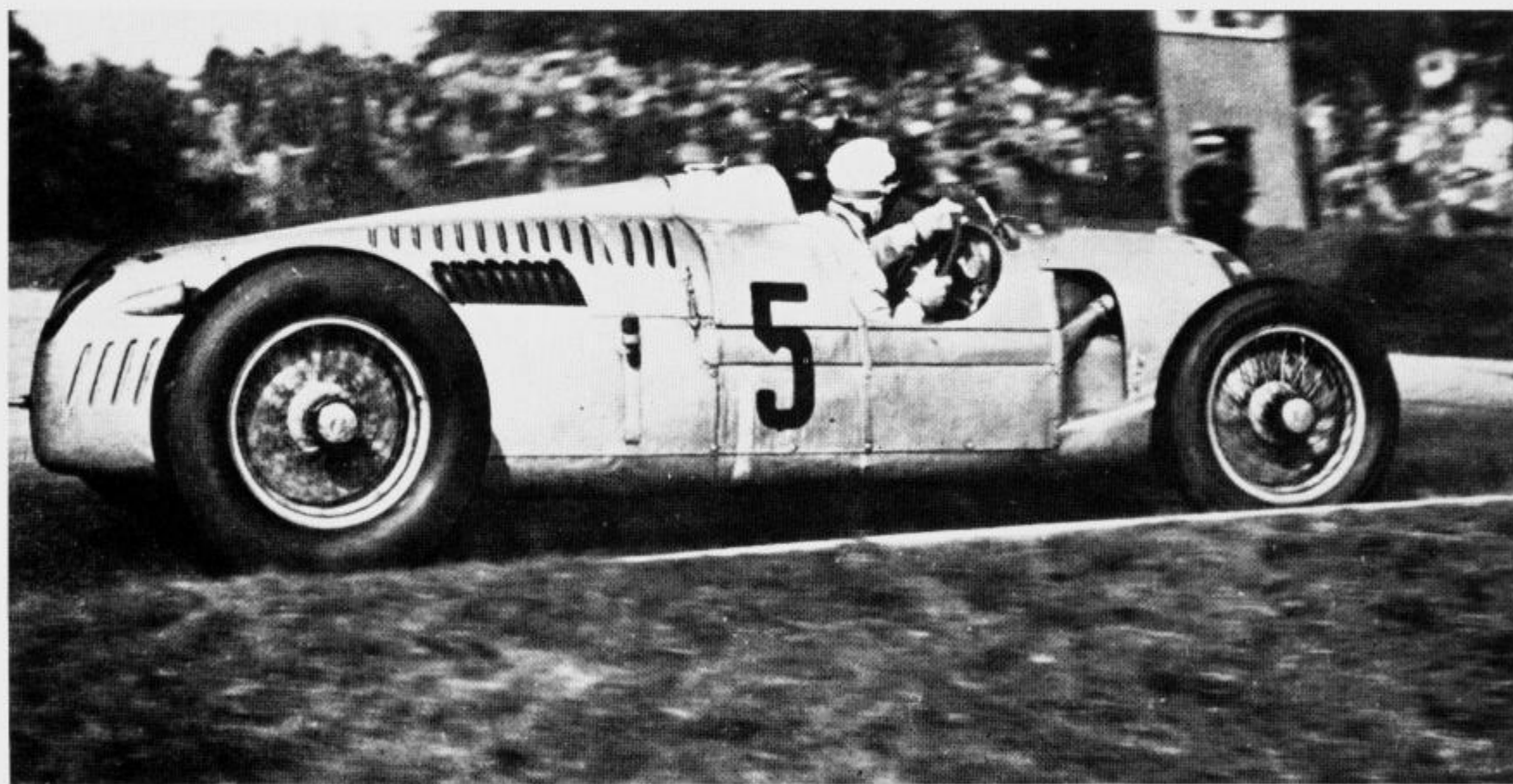
Beim Großen Preis der Schweiz, am 22. August, war es eine kleine Sensation, als man — zum zweiten Male — Tazio Nuvolari am Steuer eines AUTO UNION sah. Diesmal nicht zu einer Probefahrt, sondern auf Einladung der AUTO UNION als Fahrer. Von Nuvolaris Seite sicher aus Enttäuschung über die ewig unterlegenen Alfa, aus der

Sicht der AUTO UNION wahrscheinlich mit Blick auf ein Engagement. Denn die Rennmannschaft war zu sehr von Rosemeyer abhängig. Fiel er aus, war kein gleichwertiger Ersatz da. Außerdem war bekannt, daß Nuvolari und Rosemeyer befreundet waren. Mit « Einwänden seitens der Fahrer » war mithin nicht zu rechnen.

Im Rennen selbst geriet Rosemeyer wegen eines blockierenden Vorderrads von der Fahrbahn und mußte aufgeben. Er lief zu Fuß zu den Boxen und rief schon von weitem: « Haltet Nuvolari an! Ich übernehme seinen Wagen, weil ich schneller damit bin. Er wird es verstehen. Schnell! Schnell! »

Nuvolari übergab seinen Wagen wie selbstverständlich an Rosemeyer. Er kannte die Regeln des Sports und sagte: « Wenn ich gewußt hätte, was geschehen war, hätte ich schon auf der Strecke an Bernd übergeben. » Nuvolari übernahm später den Wagen von Fagioli. Das Rennen jedoch war für die Wagen mit den vier Ringen nicht erfolgreich. Es endete mit einem eindrucksvollen 1-2-3 Sieg für Mercedes. Stuck kam auf den vierten, Rosemeyer-Nuvolari auf den fünften und Nuvolari-Fagioli auf den siebten Platz. Die Siegerzeit für Caracciola für die auf 364 km verkürzte Distanz betrug 2:17:39:3 h, was einem Durchschnitt von 158,6 km/h entspricht. Diese Durchschnittsgeschwindigkeit lag deutlich unter der von Rosemeyer aus dem Vorjahr für die 500 km Distanz (161,777 km/h). Das sagte nichts gegen Caracciolas Fahrkunst, zeigte aber deutlich seine taktische Einstellung, nicht schneller zu fahren, als es für den Sieg notwendig war. Auch

2. Oktober 1937. Rosemeyer auf dem Weg zum Sieg im letzten Rennen des Jahres in der 750 kg Formel.



war es ein Beispiel für die Disziplin innerhalb der Rennmannschaft.

In den zwei folgenden Rennen, in Livorno (G.P. von Italien) und auf dem Masaryk-Ring (Großer Preis von Brünn) zeigte sich die leistungsmäßige Überlegenheit des W 125 recht deutlich. Caracciola konnte beide Rennen für sich entscheiden. Rosemeyer, dem nur der Neuling H.P. Müller zur Seite stand, wurde jeweils dritter. (Hasse war an Mandelentzündung erkrankt, Stuck zu dieser Zeit nicht einsatzbereit.)

Ebenso wie sich Mercedes im Jahr vorher von einigen Rennen ferngehalten hatte, als die Überlegenheit der AUTO UNION zu groß erschien, trug man sich in Zwickau mit ähnlichen Gedanken im Hinblick auf den Donington Grand Prix. Nachdem Mercedes seine Teilnahme zugesagt hatte, zauderte man bei der AUTO UNION lange, entschloß sich dann aber doch, an den Start zu gehen — wahrscheinlich aus den schon erwähnten Gründen der Auslandswerbung.

Mercedes kam mit der Bombenmannschaft Caracciola, von Brauchitsch, Lang und Seaman, die AUTO UNION mit Rosemeyer, Hasse und Müller. Da es außer dem Einzelsieger noch eine Mannschaftswertung gab, war Mercedes zweifellos im Vorteil. Neubauers Strategie war: zwei seiner schnellen Leute sollten an der Spitze Rosemeyer in die Zange nehmen, der dritte sollte reifenschonend auf Sicherheit fahren, der vierte versuchen, in die zweite Garde der AUTO UNION Fahrer einzubrechen.

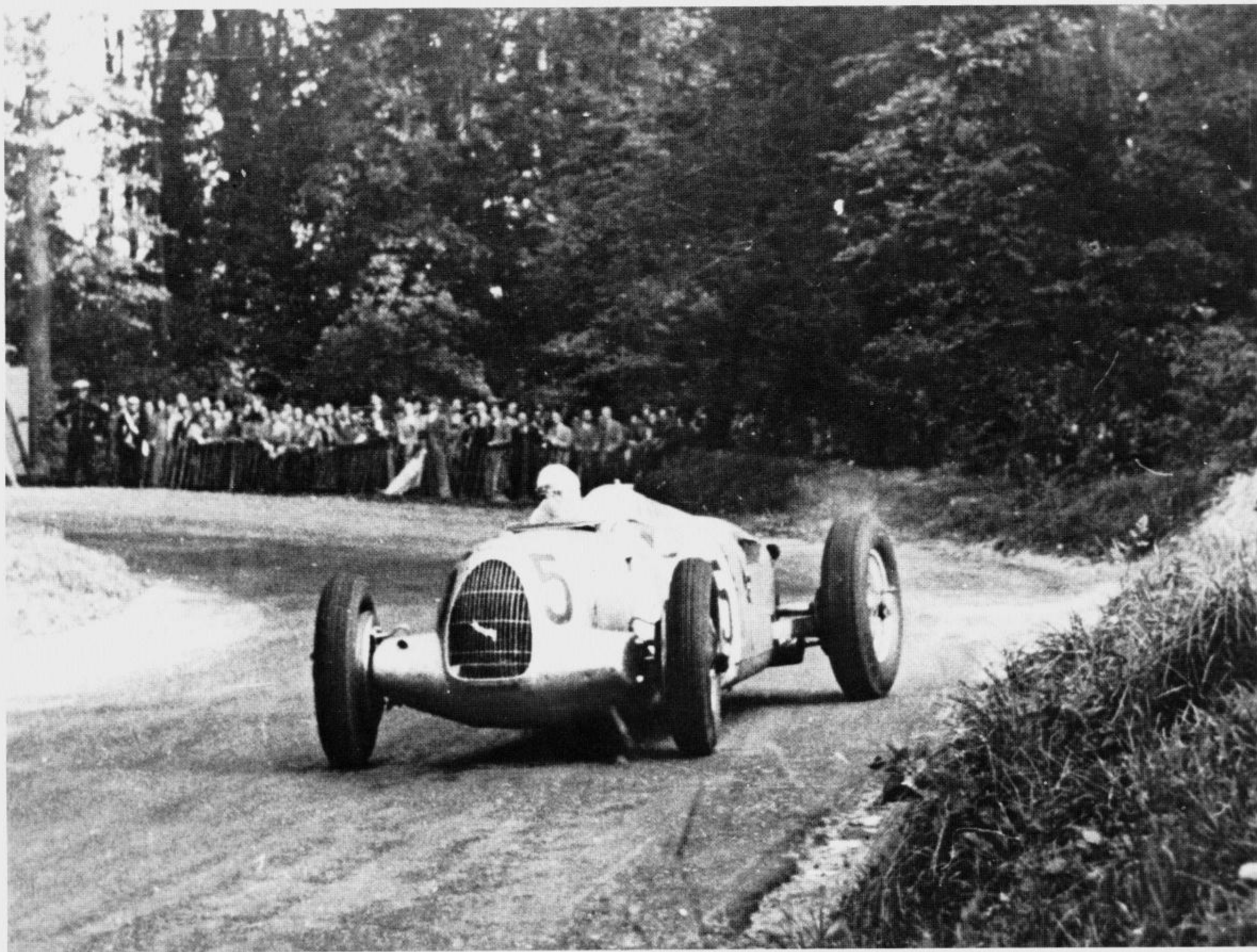


Feuereissens Konzept sah vor, Rosemeyer möglichst lange in der Spitzengruppe mitfahren, aber nicht auf Biegen und Brechen von Anfang an die Führung übernehmen zu lassen. Er sollte selbstverständlich auf Sieg fahren, aber gewissermaßen in Caracciola-Manier. Müller und Hasse hatten ihn von hinten gegen Angriffe abzudecken und sollten versuchen, Anschluß zu behalten — wegen des Mannschaftspreises. Beide Strategien waren gut und aus der Sicht des Rennstalles durchdacht. Nur eine jedoch kann in einem Rennen erfolgreich sein. In diesem Falle ging Dr. Feuereissens Rechnung besser auf.

Eine halbe Stunde vor dem Start wurden die Wagen an die Startplätze geschoben. Vier Mercedes, drei AUTO

Das zweite Mal Tazio Nuvolari im AUTO UNION Rennwagen. Diesmal als offizieller Teilnehmer am Großen Preis der Schweiz 1937. Links Eberan, rechts Ugo Ricordi.

Nuvolari im Gespräch mit Ferdinand Porsche.



Rosemeyer beherrscht den Four-Wheel-Drift perfekt. Die starke Beschleunigung erkennt man am « Einknicken » der Hinterräder.

UNION, fünf 1,5 ltr. ERA, zwei Maserati und ein Riley. Nach dem Signal « Noch 5 Minuten bis zum Start » wurden die englischen Wagen mit dem typischen « Wuff-Wuff » angeworfen; viereinhalb Minuten später, nach dem Signal « Noch 30 Sekunden » wurden die Mercedes und AUTO UNION mit den externen elektrischen Anlassern zum Leben erweckt und verbreiteten das in England nie zuvor vernommene, unbeschreibliche Dröhnen, das die Tribünen erzittern ließ. Alle Wagen liefen jetzt, bis auf Rosemeyers, der erst zehn Sekunden vor dem Start angelassen wurde. Lang hatte den besten Start und ging als erster um Red Gate Corner, gefolgt von Caracciola, von Brauchitsch, Seaman, Rosemeyer, Müller und Hasse. Die Wirkung des Starts mit seiner furiosen Geräuschkulisse und seinem Geruch nach Rizinus und verbranntem Gummi war auf die Zuschauer so intensiv, daß sie sich kaum erholt hatten, als die Wagen schon aus

der ersten Runde zurückkamen. Lang war es, der mit 270 km/h die Starkey Gerade heruntergeschossen kam, mit den drei anderen Mercedes und Rosemeyer im Gefolge. Dieser hielt sich entsprechend der Stallorder zunächst zurück und beobachtete das Rennen aus einer Position innerhalb der Spitzengruppe. In der dritten Runde gab es einen Beinahe-Unfall, als Müller von hinten auf Seamans Mercedes auffuhr. Zwar konnten beide das Rennen zunächst fortsetzen; Seaman mußte jedoch kurz darauf mit undichtem Tank und gebrochenem Stoßdämpfer aufgeben. Bis zur 23. Runde wechselten sich Lang und von Brauchitsch in der Führung ab. Rosemeyer lag auf Platz drei, Caracciola an vierter Stelle. In der 24. Runde kam Rosemeyer durch Reifenstops der beiden Mercedes in Führung und hielt diese bis zur 32. Runde als er zum Tanken und Reifenwechsel an die Box fuhr. Die Mechaniker erledigten dies in 31 Sekunden und rissen die Zu-

schauer, die niemals zuvor Boxenarbeit in dieser Präzision gesehen hatten, zu Beifallsstürmen hin. Etwa nach der Hälfte des Rennens, in der 40. Runde, startete Rosemeyer seinen Angriff auf den führenden von Brauchitsch. Es folgte einer der großartigsten Kämpfe dieser Rennsaison. Beide fuhren hart an der Grenze des Möglichen. Rosemeyer konnte zunächst nur sehr wenig gegenüber von Brauchitsch gutmachen. Der mußte jedoch in der 52. Runde noch einmal Reifen wechseln. Rosemeyer kam dadurch in Führung und behielt sie bis zum Ende.

Einmal mehr war Rosemeyer der vielumjubelte Sieger eines Grand Prix Rennens, das in mancherlei Hinsicht das « letzte » war: letztes Rennen des Jahres 1937, letztes Rennen der 750 kg Formel. Für Bernd Rosemeyer sollte es das letzte Rennen auf einer Rundstrecke und der letzte Sieg sein.

Blicken wir zurück auf die hinter uns liegende Rennsaison 1937, so stellen wir fest, daß Mercedes die Schlappe, die es im Jahr 1936 durch den AUTO UNION

Typ C in Verbindung mit dem furios fahrenden Bernd Rosemeyer hatte hinnehmen müssen, durch den Einsatz des W 125 wettgemacht hatte. Von den zwölf wichtigsten Rundstreckenrennen konnte Mercedes sieben für sich entscheiden (Tripolis, AVUS, Deutschland, Monaco, Schweiz, Italien und Brünn); die AUTO UNION gewann fünf Rennen (Eifelrennen, Vanderbilt-Cup, Belgien, Coppa Acerbo und Donington). Hinzu kamen für AUTO UNION von Delius' Sieg in Südafrika und Stucks Sieg am Schauinsland.

Die 750 kg Formel lief 1937 aus. Sie hatte



mit dem Mercedes W 125 und dem AUTO UNION Typ C die stärksten und schnellsten Grand Prix Wagen hervorgebracht, die die Welt bis dahin gesehen hatte. Sie hatte aber auch durch den ungeheuren finanziellen Einsatz der beiden deutschen Firmen zu einer Vorherrschaft auf den Rennstrecken geführt, die die Szenerie der Buntheit früherer Jahre beraubt hatte.

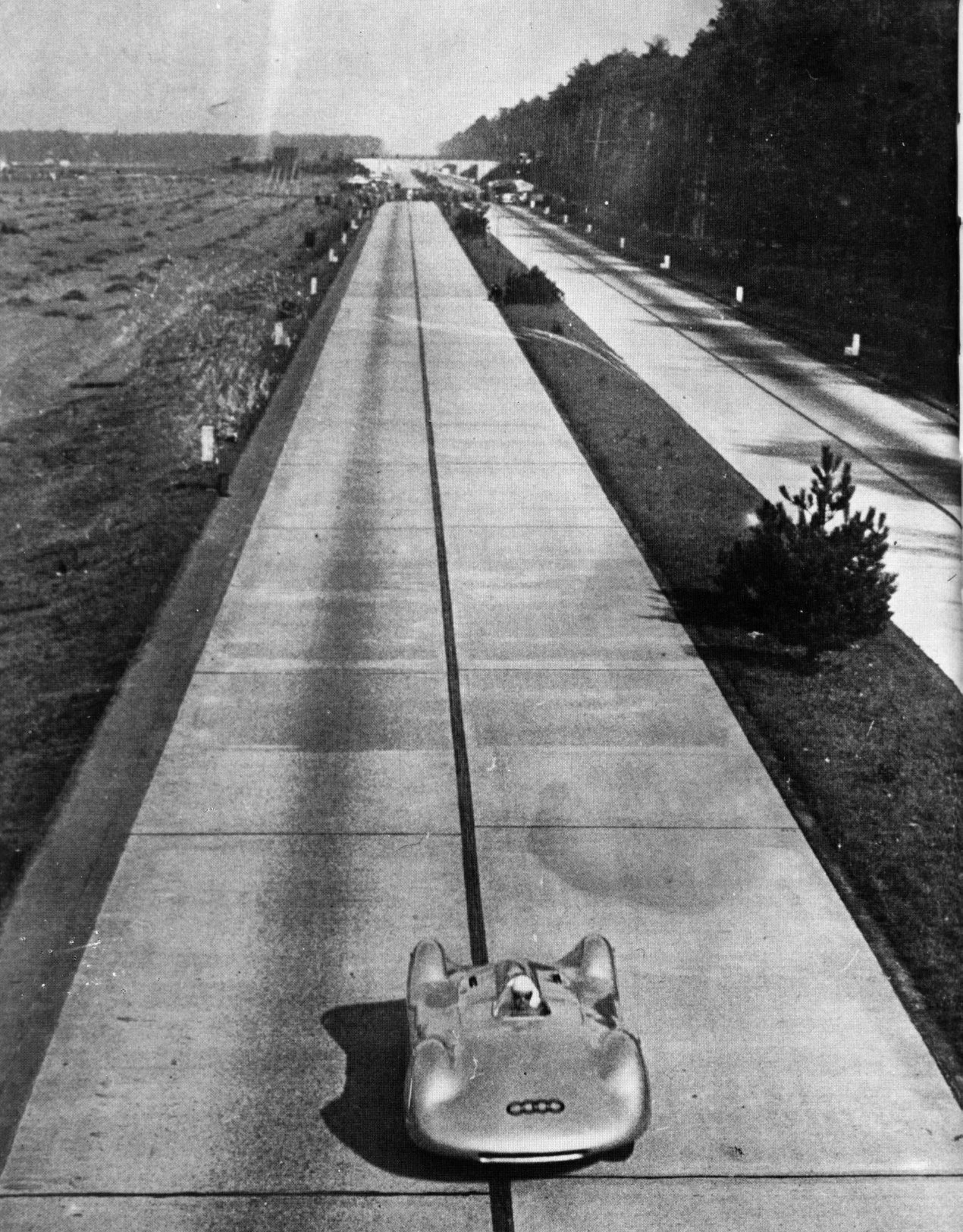
Bernd Rosemeyer jr. wurde am 12. November 1937 in Berlin geboren. Das Foto entstand am 25. Januar 1938, drei Tage vor dem Tod Rosemeyers. Der große Bernd zeigt dem kleinen ein Modell seines Rennwagens.



*Das kleine Lamm
und wie dankbar vielmals für ein
Aufmerksamkeit zum Geburtstag
Bernd Rosemeyer*

Berlin, im November 1937

Die Geburtsanzeige für Bernd Rosemeyer jr.: Die Mutter im Flugzeug und der Vater im Rennwagen ziehen die Wiege durch die Lande.



Zwischen Ruhm und Tod

Außer den Rennen nach der Grand Prix Formel hatte sich während der dreißiger Jahre eine zweite Art der Geschwindigkeitsprüfung durchgesetzt: die Rekordfahrt. Diese Rekordfahrten wurden außerhalb der Rennen auf besonders dazu geeigneten Strecken mit eigens dafür hergerichteten Wagen unternommen. Man unterschied zwischen Distanzfahrten (1 km bis 100 Meilen) und Zeitfahrten (Stundenrekord).

Wie wir schon gesehen haben, war die Erzielung höchster Geschwindigkeiten in jener Zeit sehr bedeutsam. Man betrachtete die erreichbaren Geschwindigkeiten als klaren Ausdruck des konstruktiven Könnens.

Hinzu kam eine besondere Förderung dieser Rekordfahrten seitens des NSKK-Chefs Hühnlein, der ein übriges tun wollte für die internationale Popularisierung der Reichsautobahn (« des Führers schnellste Straßen »). Ab 1935 wurden daher die Rekordfahrten nur noch auf Autobahnen unternommen; zunächst in Italien, ab 1936 ausschließlich auf der Autobahn Frankfurt-Darmstadt-Heidelberg.

Die Rekordfahrten waren zunächst

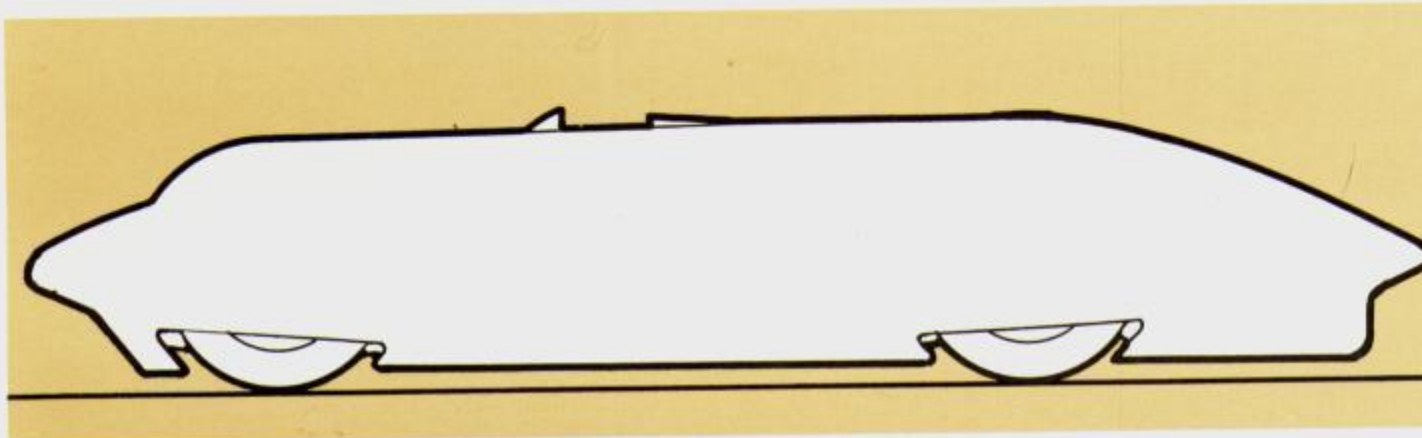
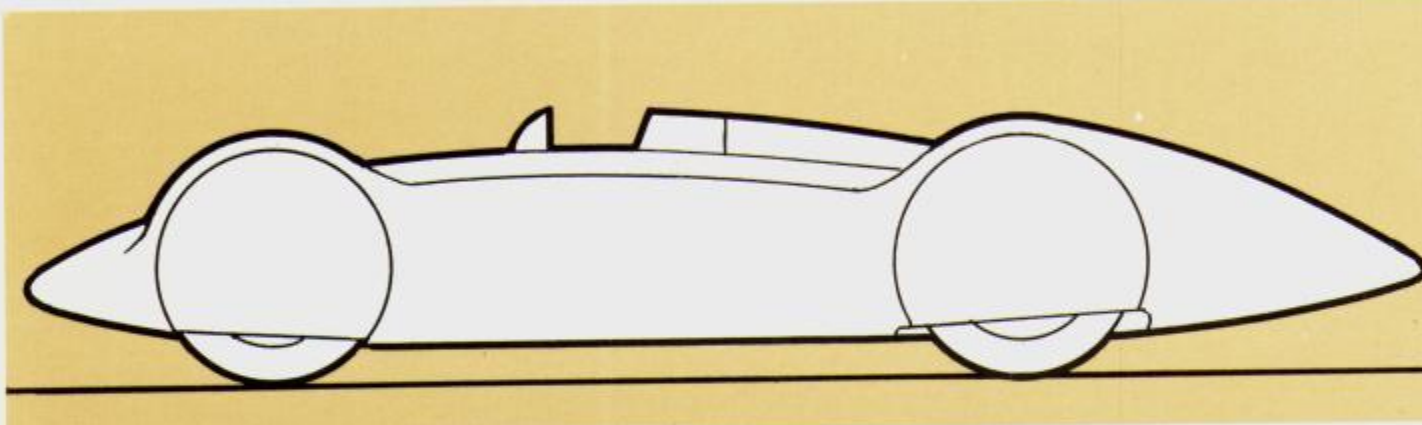
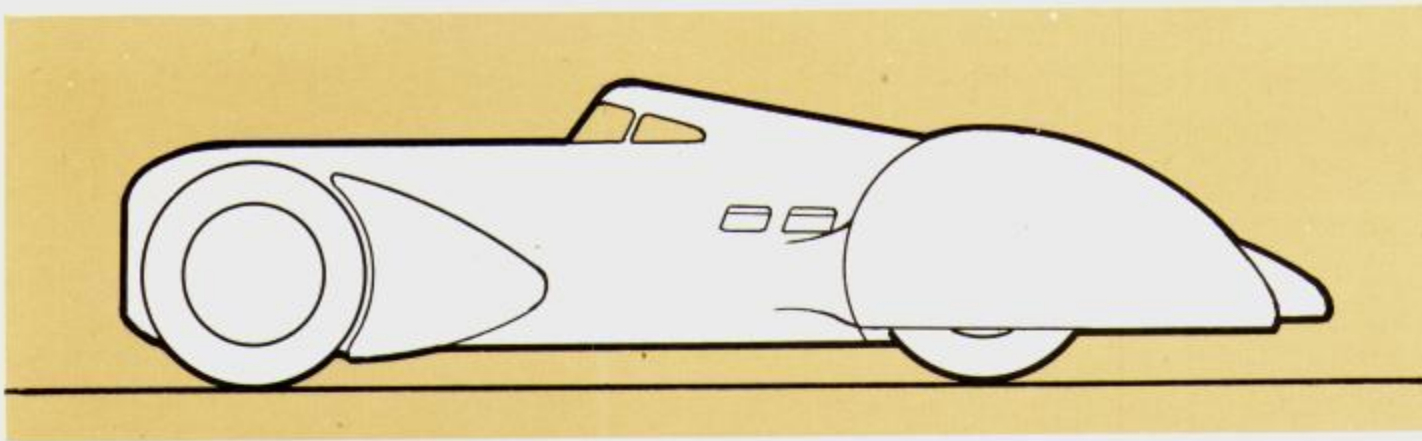
Hans Stuck vorbehalten, der in den Jahren 1934 bis 1936 eine ganze Reihe von Rekorden für die AUTO UNION erringen konnte.

Seit seinem Eintritt in die Rennmannschaft der AUTO UNION war es Bernd Rosemeyers zunächst geheimer, später offen zum Ausdruck gebrachter Wunsch, ebenfalls an Rekordfahrten teilnehmen zu dürfen. Er war fasziniert von dem Gedanken an höchste Geschwindigkeiten auf gerader Strecke und ohne Rücksichtnahme auf andere Teilnehmer.

Noch 1936, dem Jahr der Europameisterschaft für Rosemeyer, war die Stellung Stucks in der Mannschaft so stark, daß nur er Rekordfahrten unternehmen durfte. Stuck fuhr am 24. März 1936 auf der Autobahn Frankfurt-Heidelberg in der Klasse 5000-8000 ccm fünf Weltrekorde über lange Distanzen bis zu 100 Meilen.

1937 war die Situation jedoch gegenüber dem Vorjahr stark verändert. Rosemeyer war die überragende Figur innerhalb der Rennmannschaft. Er war der einzige Fahrer der AUTO UNION überhaupt, der in der Lage war, Siege

25. Oktober 1937, Autobahn Frankfurt-Darmstadt. Bernd Rosemeyer am Steuer des AUTO UNION Rekordwagens überschreitet als erster Fahrer die 400-km/h Grenze auf normaler Straße. Das Mittel aus zwei Fahrten ergibt für den « fliegenden Kilometer » die enorme Geschwindigkeit von 406,3 km/h.



Die Silhouetten von drei AUTO UNION Rekordwagen.
Oben: Typ « Lucca » 1935.
Mitte: der AVUS Rennwagen, der auch für die Rekordfahrten 1937 eingesetzt wurde.
Unten: der Rekordwagen von 1938. Deutlich zu erkennen die Vorderradabdeckung und die seitlichen Schürzen.

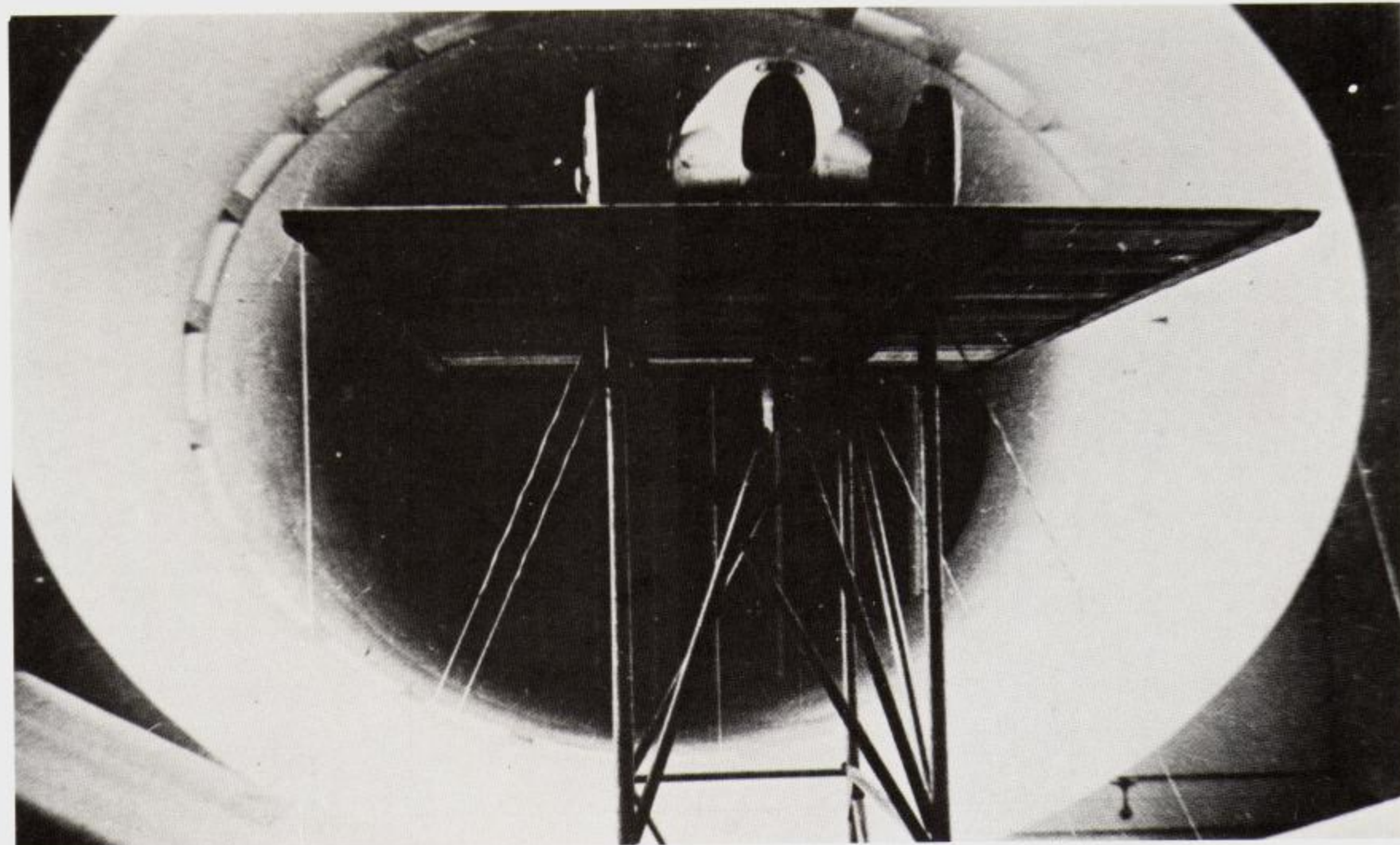
gegen die maschinell überlegenen Mercedes herauszufahren. So war es kein Wunder, daß Feuereissen Rosemeyers nie nachlassendem Drängen nachgab und für 1937 nur noch sein Name für Rekordfahrten genannt wurde.

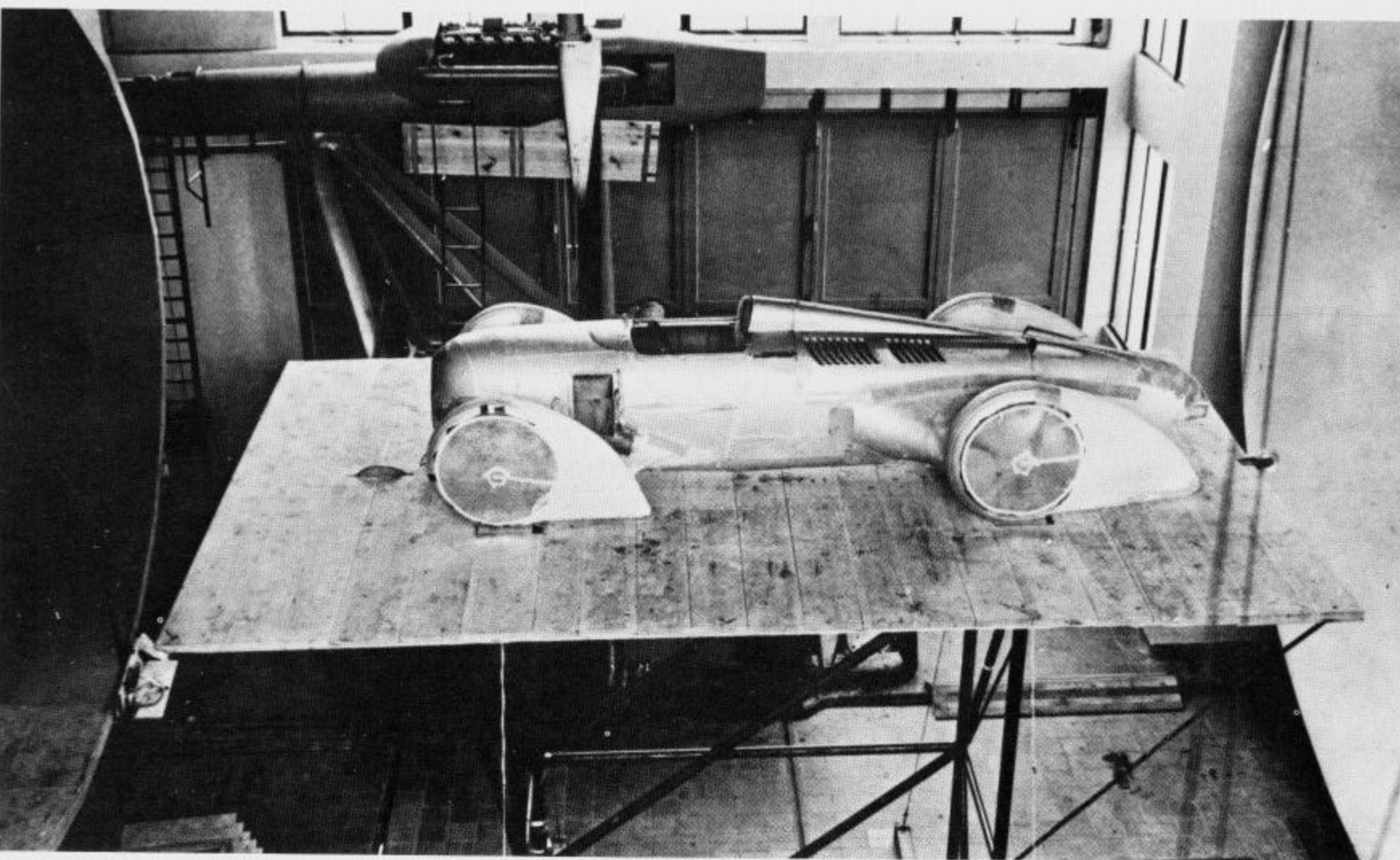
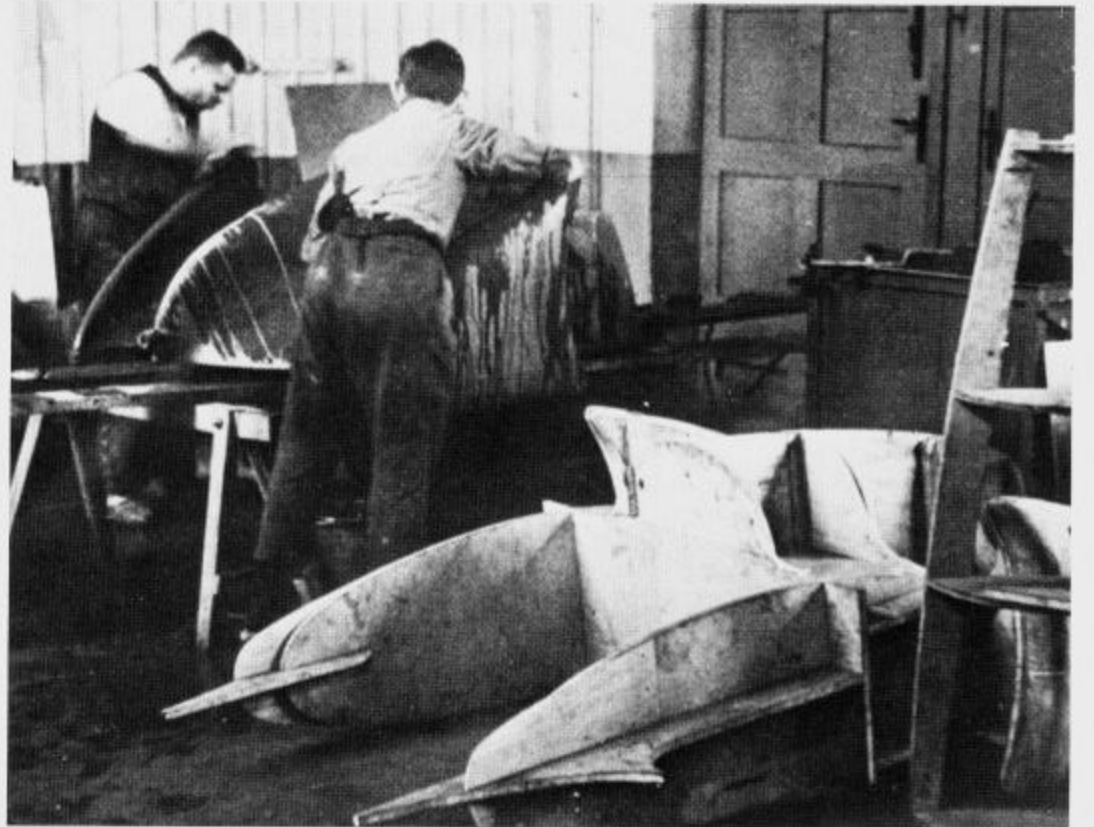
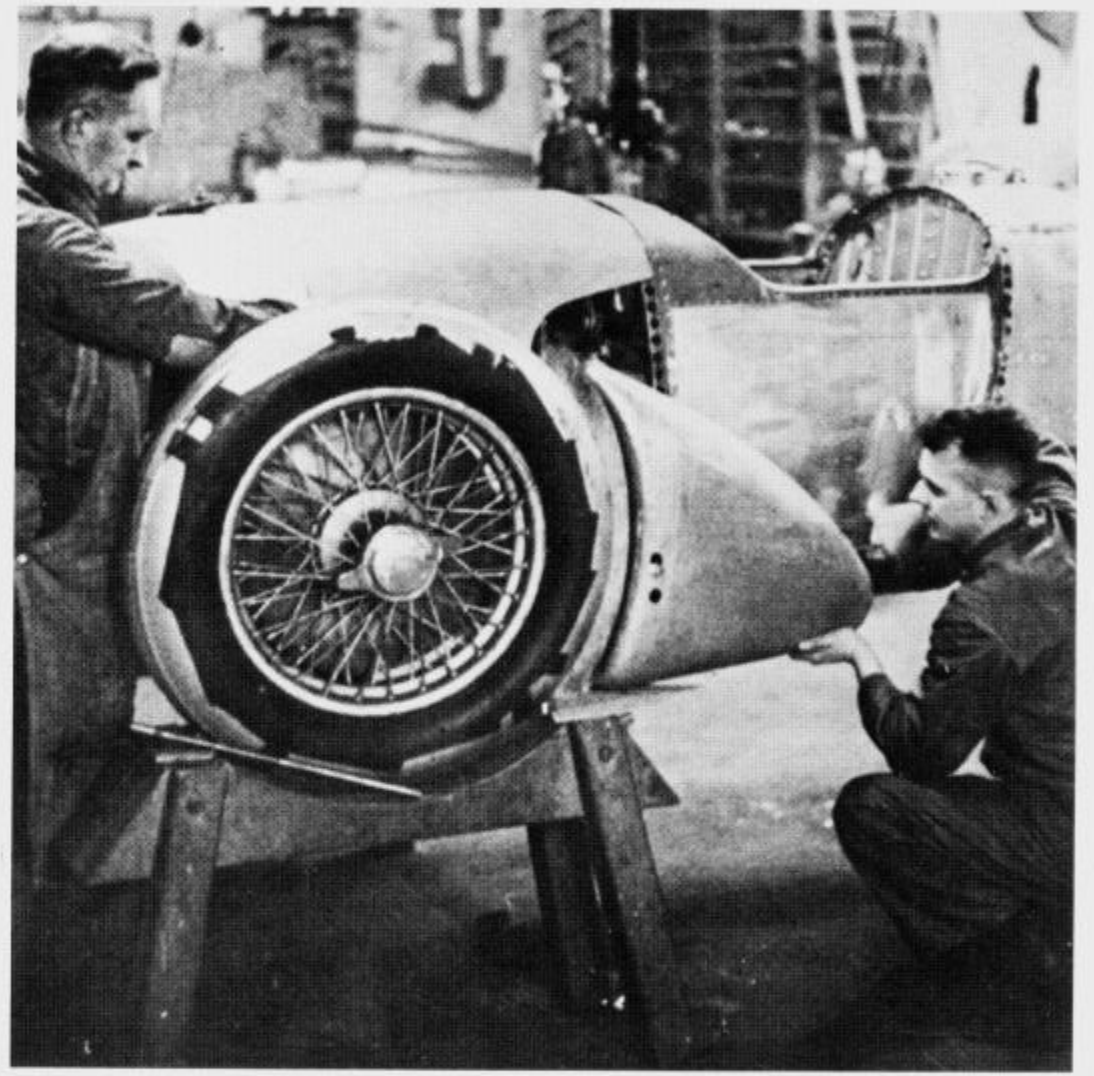
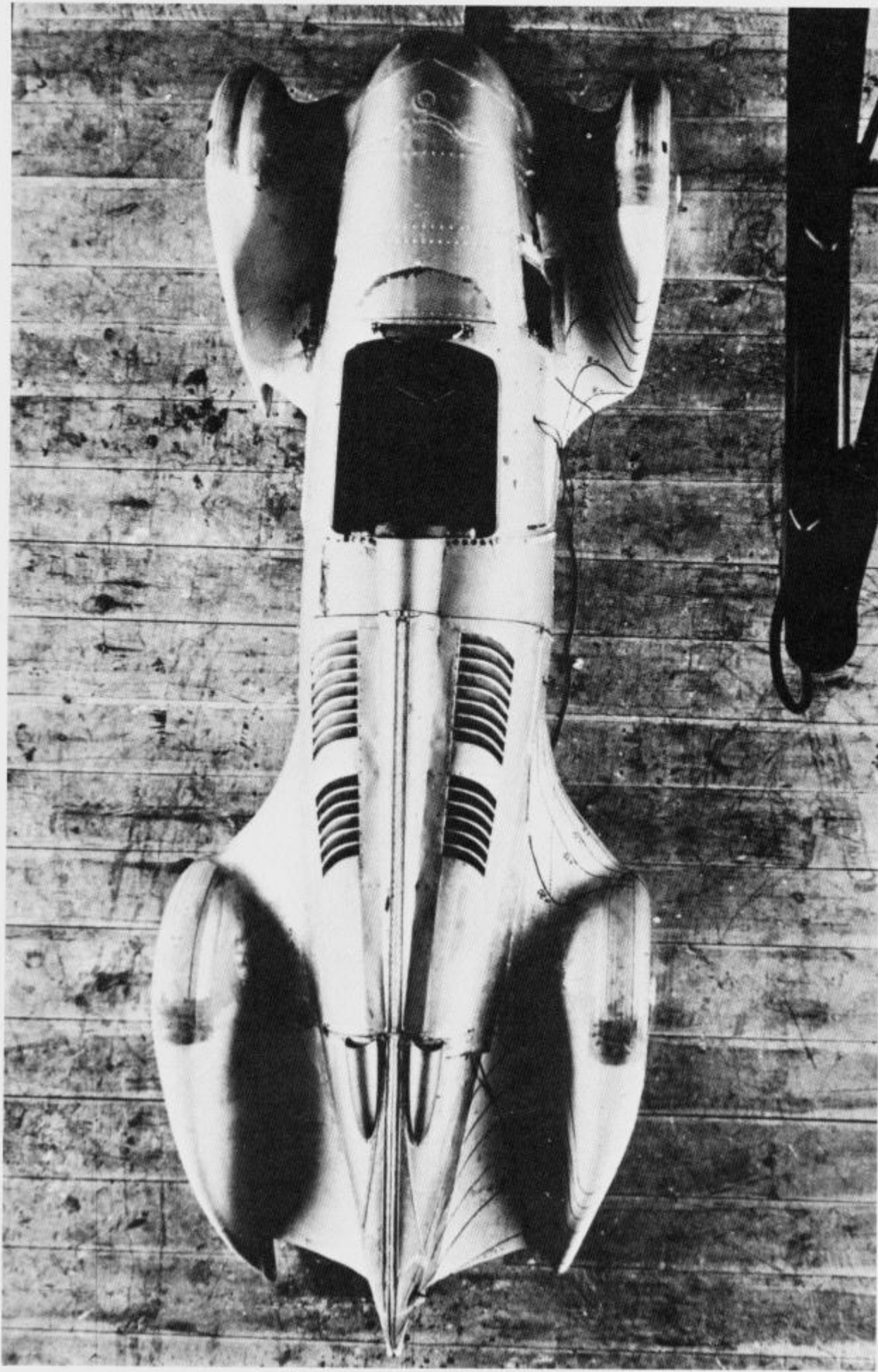
Nach Rosemeyers Sieg im Eifelrennen 1937 — dem ersten und für die Moral der Rennmannschaft sehr wichtigen Saisonsieg — wurde während der

Preisverteilung die Idee geboren, einen Rekordversuch mit dem siegreichen Grand Prix Motor zu unternehmen. Hühnlein gab seine Zustimmung. Noch am selben Tag wurde der Motor aus dem Grand Prix Wagen ausgebaut, plombiert und nach Zwickau gebracht. Dort wurde er in einen der vollverkleideten AVUS Rennwagen eingebaut und zur Autobahn Frankfurt—Darmstadt gebracht.

Bereits am 16. Juni war alles an der Meßstrecke versammelt, einschließlich des Zeitnehmerteams der ONS. Als Meßstrecke diente die östliche Fahrbahn, die in Richtung Darmstadt befahren wurde. Die Autobahn war nur einseitig gesperrt worden und nur auf einer Distanz, die für Kilometer- und Meilenrekord mit An- und Auslauf genügte. Der aus Darmstadt kommende Verkehr wurde mittels eines in Kniehöhe über die Autobahn gelegten Balkens auf die Gegenfahrbahn geleitet. Obwohl Feuereissen die Strecke mit Rosemeyer vorher im PKW abgefahren hatte, ereignete sich während einer der Anwärmfahrten ein Zwischenfall, der alle aufs äußerste erschreckte: Rosemeyer ließ aus ungeklärter Ursache das Gas zu lange stehen, konnte den Wagen nicht mehr rechtzeitig vor dem Balken zum stehen bringen, wollte zunächst über den Mittelstreifen der Autobahn auf die andere Seite ausweichen, erkannte dann rechtzeitig, daß die Helfer in letzter Sekunde den Balken weggerissen hatten und fuhr — als erster « Geisterfahrer » — auf der linken

Für die Erprobung der Hochgeschwindigkeitskarosserien bediente sich die AUTO UNION des großen Windkanals der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt in Berlin-Adlershof.





**1:1 Modell des Rekordwagens
im Windkanal und während des
Baus.**



15. Februar 1935, Autobahn Florenz-Meer. Hans Stuck fährt mit dem nach einem Städtchen an der Strecke so genannten « Typ Lucca » neuen Rekord über die « fliegende Meile » mit 320,267 km/h.

Fahrbahn bis Darmstadt. Dort drehte er um, fuhr zur Stelle des Beinahe-Unglücks zurück, bedankte sich bei den geistesgegenwärtigen Helfern und blickte wenige Sekunden später in sehr ernste Gesichter seiner Mechaniker und seines Rennleiters.

Wie wir jedoch schon bei früheren Beinahe-Unfällen hatten beobachten können, berührten solche Zwischenfälle sein Selbstvertrauen in keiner Weise. Jedem anderen hätte danach der Schreck noch für einige Zeit in den Gliedern gesessen. Nicht so Rosemeyer. Er war es sogar, der den Erschrockenen lachend zurief: « Keine Sorge! Ich hätte eure schöne Karosserie schon nicht am Balken hängen lassen. Ich hatte schon Maß genommen, um über den Grünstreifen auf die andere Seite zu fahren. »

Danach wurden noch einige Fahrten zur richtigen Einstellung des Vergasers unternommen. Der erste Rekordversuch fand um 8.30 Uhr über die kurzen Distanzen 1 Kilometer und 1 Meile mit fliegendem Start statt und war auf An-

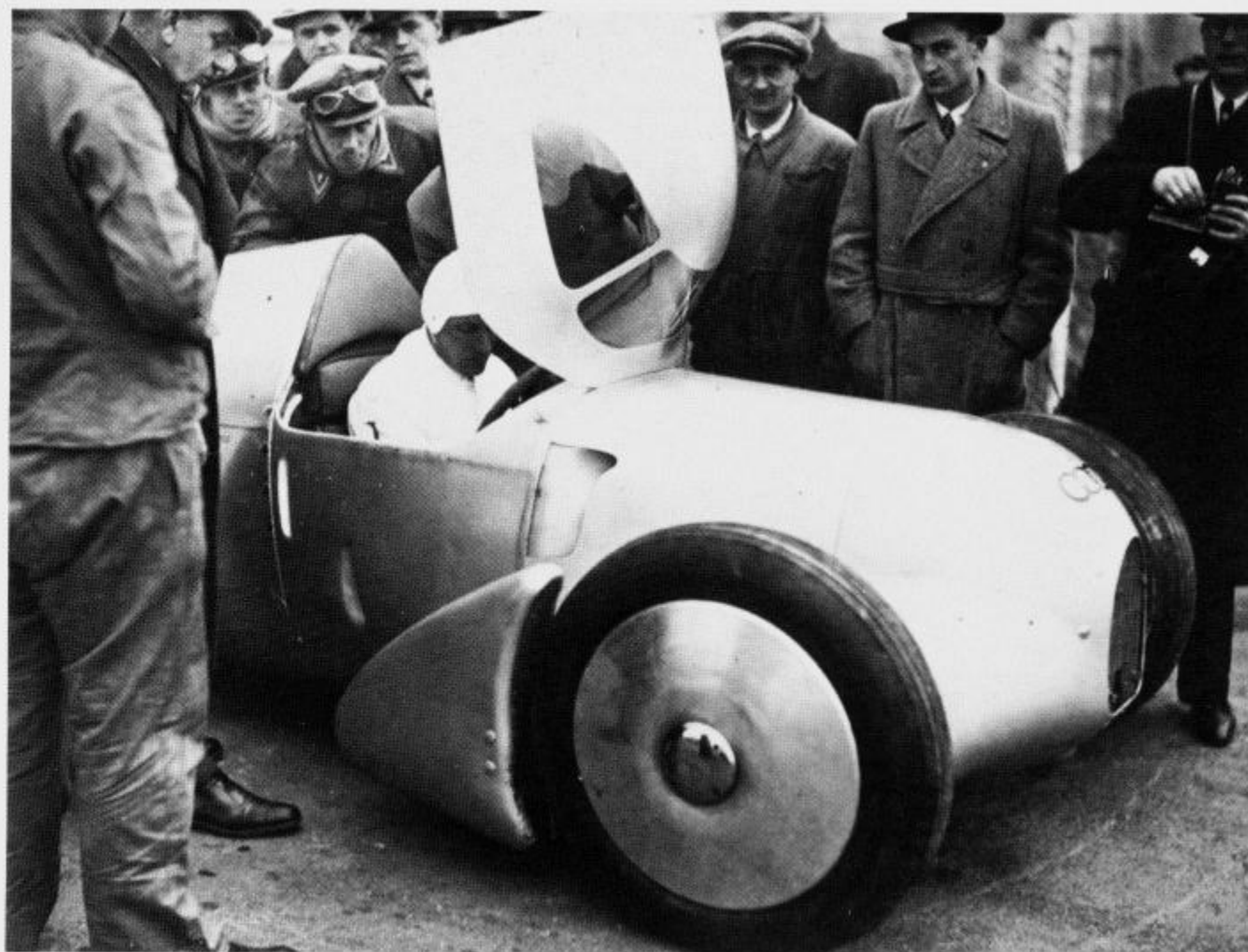
hieb erfolgreich. Mit 389,2 km/h — dem Mittelwert aus Hin- und Rückfahrt — für den Kilometer und 389,6 km/h für die Meile war Rosemeyer Inhaber der Rekorde für Wagen von 5000-8000 ccm. Bei einer Fahrt war er mit 393 km/h hart an die damals als « Schallmauer » geltende 400 km/h Grenze herangekommen.

Rosemeyer fuhr am selben Tag noch vier Klassenrekorde und einen Weltrekord und machte dabei eine für ihn neue Erfahrung: nämlich die unglaubliche Nervenanspannung bei Geschwindigkeiten nahe 400 km/h über die lange Distanz von 10 Meilen (mit An- und Auslauf sind das ca. 23 km). Als besonders gefährlich erwies sich von Anfang an die zu geringe Breite der Autobahn (acht Meter), die eine Lenkkorrektur bei Geschwindigkeiten um 100 m/sec fast unmöglich machte. Rosemeyer war auf der Rückfahrt an Brückenüberführungen zweimal derartig versetzt worden, daß er mit den Rädern schon auf dem Grünstreifen war. Er war nach der Fahrt zunächst nicht in

der Lage, aus dem Wagen zu steigen und konnte auch nicht sagen, wie er den Wagen wieder auf die Fahrbahn gebracht hatte. Rosemeyer hielt die Nervenanspannung einer solchen Rekordfahrt über 10 Meilen für größer als die eines 500 km Grand Prix. Und das, obwohl die Rekordfahrt nur 2:40 Minuten dauerte.

Innerhalb weniger Minuten hatte sich Rosemeyer soweit erholt, daß er mit eigener Kraft aus dem Wagen klettern konnte. Seine Äußerungen nach der Fahrt klangen eher etwas unzufrieden: « Es ist doch zu schade! So ganz heimlich hatte ich gehofft, vielleicht über die 400 km/h Grenze zu kommen... » Von dieser 400 km/h Marke fühlte er sich trotz der eben erst gemachten sehr bedenklichen Erfahrung unwiderstehlich angezogen; vergleichbar nur mit jener Faszination, die den Bergsteiger zu einem bestimmten Gipfel zieht.

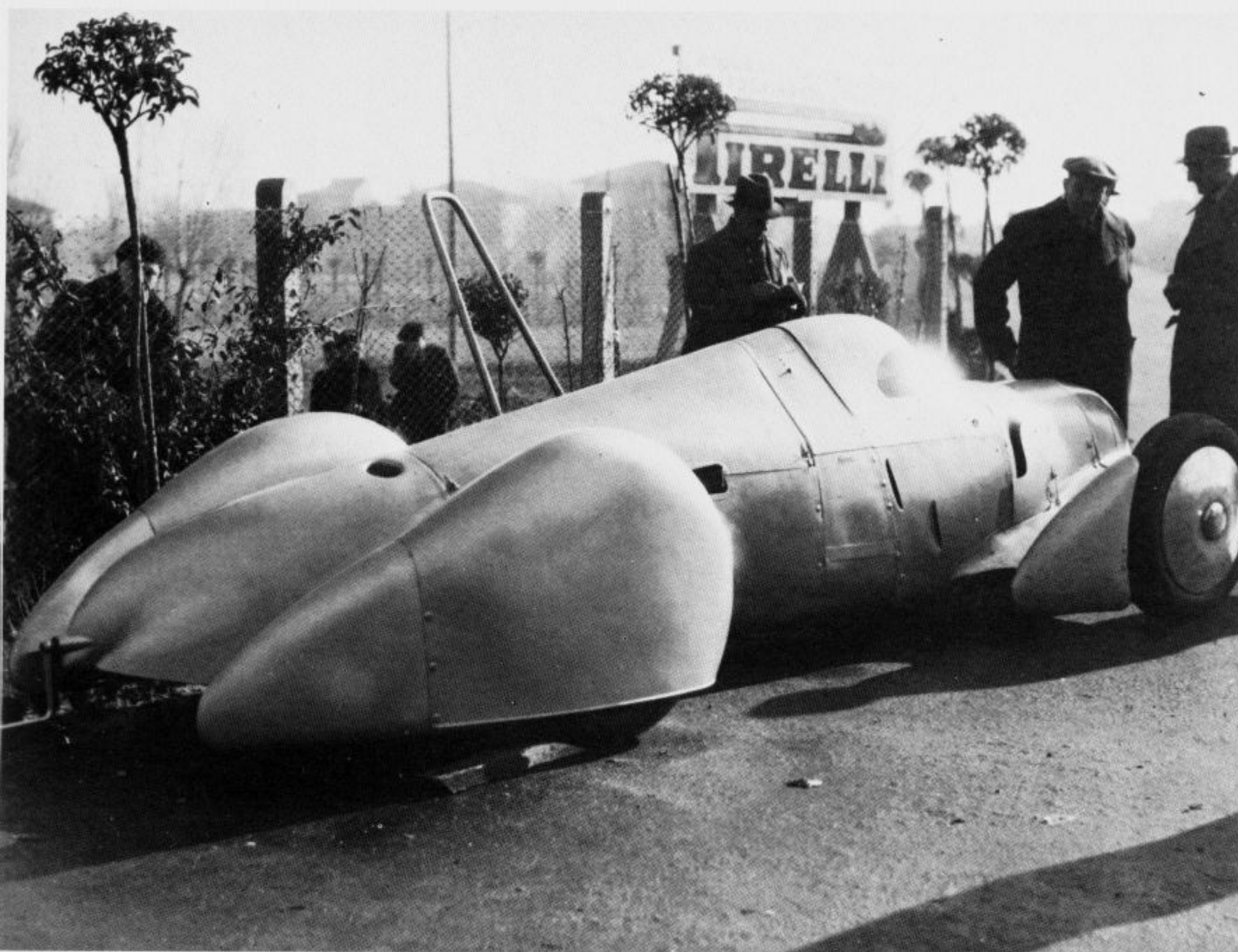
Wenige Monate später schon erhielt Rosemeyer Gelegenheit, seinen Gipfel zu bezwingen, sprich, die Mauer der 400 km/h auf normaler Straße zu durchbrechen. Die « Internationale Rekordwoche », an der sowohl Motorräder als auch Autos, Privatfahrer ebenso wie Werksmannschaften teilnahmen, war für die letzte Woche im Oktober angesetzt worden.



Das Hauptinteresse lag natürlich im Wettbewerb der beiden großen Gegner Mercedes und AUTO UNION in der Klasse 5000-8000 ccm.

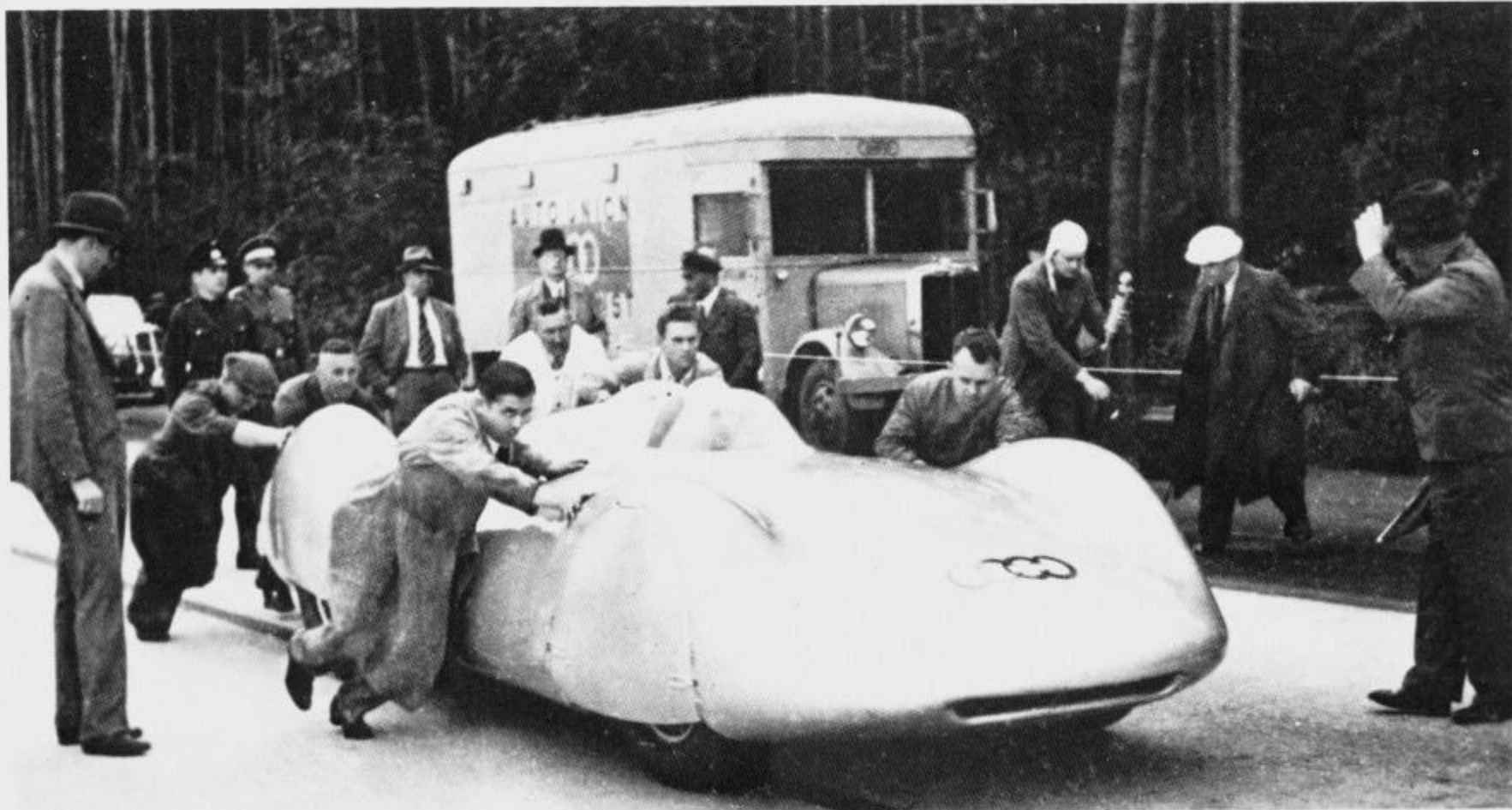
Am 25. Oktober 1937 ist alles am Startplatz versammelt, die Mannschaften und Wagen von Mercedes und AUTO UNION sowie die gesamte internationale Presse einschließlich Funk und Wochenschau. Rosemeyer und Neubauer knobeln mit Streichhölzern, wer

Stuck im « Typ Lucca » kurz vor dem Start. Interessant die Abdeckung der Speichen an den Vorderrädern und die Verwendung nahezu profilloser Hochgeschwindigkeitsreifen.



Diese Aufnahme des « Typ Lucca » zeigt die sehr komplizierte Karosserie, bei der man Wert auf geringe Stirnflächen und gute Luftableitung ohne Wirbel gelegt hat.

25. Oktober 1937.
Der Rekordwagen wird
angeschoben. Bernd Rosemeyer
sitzt am Steuer. In wenigen
Minuten wird er die Mauer der
400 km/h durchbrechen. Links
Eberan, hinten rechts mit weißer
Mütze ein Rundfunkreporter.



Resemeyer nach einer
Rekordfahrt im Gespräch mit
Ferdinand Porsche und Eberan
von Eberhorst. Deutlich
erkennbar die Spuren der
Anstrengung in seinen
Gesichtszügen.

zuerst startet. Rosemeyer gewinnt. Der Rekordwagen wird aus dem Zelt geschoben und in Startposition gebracht. Äußerlich ist er dem AVUS-Wagen sehr ähnlich, lediglich die Sicht- und Kühllöffnungen an den Rädern sind geschlossen. Der Motor war jedoch durch nochmaliges Aufbohren auf 77 mm im Hubraum auf 6,33 ltr. und in der Leistung auf 545 PS angehoben worden. In allen anderen Details entsprach er dem Grand Prix Motor. Daß es sich um die AVUS Karosserie handelt, erkennt man an den beiden Öffnungen im Heck: die eine in Höhe der Hinterachse für den Druckluftanschluß des eingebauten Wagenhebers, die andere am Auslauf der Karosserie in Wagenmitte zur Aufnahme der Anlasserwelle. Die Fahrerkanzel ist nach oben offen. Die Kühlluft tritt unter dem Wagen aus. Unten ist der Wagen ebenfalls voll verkleidet. Die Bauchfläche bildet mit

der Fahrbahn eine Düse mit beschleunigter Strömung, um den aerodynamischen Auftrieb an Vorder- und Hinterachse zu vermindern.

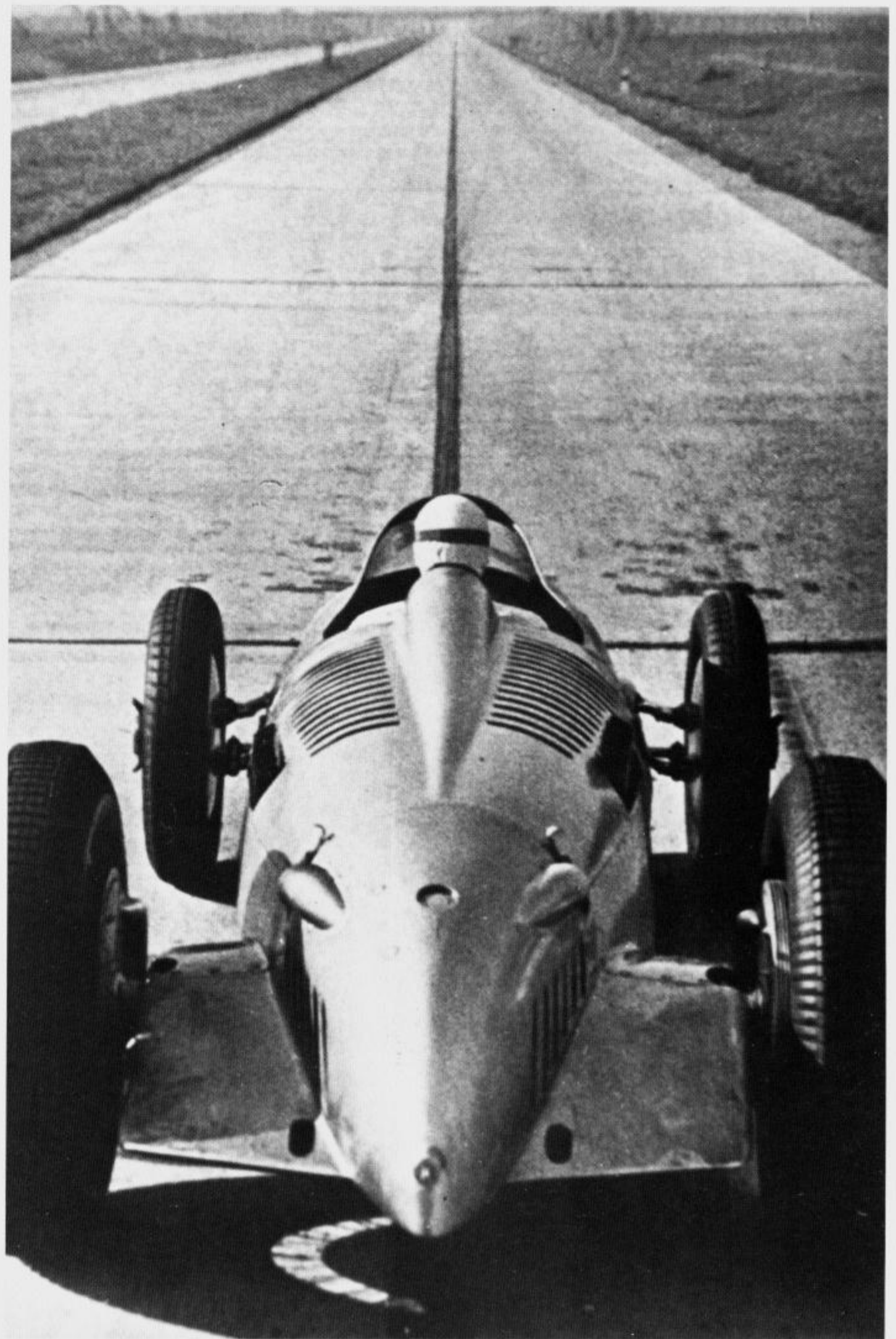
Der Wagen wird angeschoben und zunächst warmgefahren. Dann ist alles zur Fahrt über die Meßstrecke von einem Kilometer und einer Meile bereit. Der Wagen setzt sich in Bewegung, wird immer schneller, erreicht die Meßstrecke und durchrast sie in der nie dagewesenen Zeit von 8,86 Sekunden für den Kilometer und 14,18 Sekunden für die Meile. Damit ist zum erstenmal ein Wagen auf einer normalen Straße über 400 km/h gefahren. Rosemeyer hat seinen Gipfel erreicht. Er verschwindet schnell vom Ort des Geschehens und meldet den Erfolg vom nahegelegenen Flughafen telefonisch seiner Elly in Berlin.

Als er wieder an der Strecke erscheint, ist das genaue Ergebnis bekannt: 406,320 km/h für den Kilometer und 406,285 km/h für die Meile; schnellste Fahrt in einer Richtung: 409 km/h. Die AUTO UNION hatte noch einen zweiten Wagen mitgebracht, um auch die Rekorde in der Klasse 3000 - 5000 ccm anzugreifen. Rosemeyer tut dies am Nachmittag mit großem Erfolg.

Am nächsten Tag fährt er im offenen Grand Prix Wagen Rekordversuche über die Distanzen von einem Kilometer und einer Meile mit stehendem Start. Diese Fahrten aus dem Stand erfordern sehr viel Feingefühl für das ungleiche Verhältnis von Drehmoment und Traktion der Antriebsräder bei damals sehr schmalen Aufstandsflächen. Rosemeyer beweist hierbei einmal mehr

seine ausgereifte Fahrkunst und verbessert die bestehenden Rekorde für den Kilometer von 163,451 km/h auf 188,697 km/h und für die Meile von 188,656 km/h auf 216,422 km/h. Um diese Leistungen richtig würdigen zu können, muß man sich vorstellen, daß der Wagen am Ende der Meßstrecke eine Geschwindigkeit von ca. 340 km/h haben muß, um auf die Durchschnittsgeschwindigkeit von über 200 km/h zu kommen. Am nächsten Tag kann Rosemeyer im vollverkleideten Wagen den Rekord für die « stehende Meile » sogar auf 223.2 km/h verbessern. Bei der längeren Strecke und der höheren Endgeschwindigkeit macht sich der geringere Luftwiderstand der Hochgeschwindigkeitskarosserie bereits deutlich bemerkbar.

Am selben Tag entschließt sich Rosemeyer auch zum Angriff auf den Rekord über die 5-km Distanz. An- und



Auslauf liegen bei dieser Entfernung und bei den zu erwartenden Geschwindigkeiten in Kurven, die « nur » im 300 km/h Tempo genommen werden können. Rosemeyer will es trotzdem versuchen. Er startet, ist auf der Hinfahrt sehr schnell, deutlich über 400 km/h; auch die Rückfahrt ist wieder sehr schnell, doch als der Wagen steht, ist Rosemeyer — wie schon im Sommer — nicht in der Lage auszusteigen. Die Nervenanspannung ist selbst für ihn zu groß gewesen. Wenn wir die Berichte der unmittelbar Anwesenden zusammenfassen, so können wir Rosemeyers Zustand nach der Rekordfahrt nur als psycho-physischen Kollaps bezeichnen.

Rosemeyer im normalen Grand Prix Wagen beim Start zu einer Rekordfahrt mit « stehendem Start ».

Rosemeyer nach einer Rekordfahrt über 5 km. Er ist fast nicht in der Lage, den Wagen zu verlassen. Die psychisch-physische Belastung ist größer als bei einem Grand Prix.

Während der Rekordwoche im Oktober 1937. Rosemeyer unterhält sich mit dem ihm väterlich zugetanen Ferdinand Porsche.



Bei der Rekordwoche im Oktober 1937 wurden zwei Wagen mit unterschiedlichen Motoren eingesetzt. Links der Wagen mit 4358 ccm für die Klasse 3000-5000 ccm, rechts der Wagen mit der 6,3 ltr. Maschine für die Klasse 5000-8000 ccm. Auf dem Kotflügel links Wilhelm Sebastian, daneben Porsche, Dr. Feuereissen, rechts Rosemeyer.

Er selbst berichtet, daß er nicht weiß, wie er die Rückfahrt geschafft hat. Der anwesende Rennarzt, Dr. Gläser bemüht sich um Rosemeyer, der sich innerhalb weniger Minuten soweit regeneriert, daß er selbst aus dem Wagen steigen kann. In welchem Zustand er sich befindet, kann man auf dem Foto auf Seite 107 gut erkennen.

Das Ergebnis aus beiden Messungen ergibt einen Durchschnitt von 404,6 km/h über 5 km. Rosemeyer beendet die Rekordwoche mit einigen erfolg-

reichen Fahrten der kleineren Wagenklasse.

Das erwartete Duell mit Mercedes ist ausgeblieben, da deren Wagen aerodynamisch nicht befriedigten. Bei den ersten Fahrten hatte der Wagen vom Boden abgehoben, woraufhin man ihn unverzüglich ins Werk gebracht hatte. Die AUTO UNION war Sieger auf der ganzen Linie und Bernd Rosemeyer die alles beherrschende Fahrerpersönlichkeit.

Seinen persönlichen Eindruck von den besonderen Schwierigkeiten der Rekordfahrten auf der Autobahn schilderte Rosemeyer später gegenüber Dr. Feuereissen:

Die Geschwindigkeit an sich ist überhaupt nicht spürbar. Der Wagen liegt wunderbar ruhig und gehorcht dem Steuer einwandfrei. Das Lenkrad darf nicht verkrampt gehalten werden. Es liegt nur ganz leicht zwischen den Fingerspitzen sozusagen, um keine Körperbewegungen auf die Lenkung zu übertragen. Die Steuerbewegungen betragen am Lenkrad vielleicht 1-2 mm. Bei etwa 380 km/h werden die Stoßfugen der Betonstraßendecke als Schläge fühlbar, die eine Resonanz am Wagen erzeugen, die jedoch bei höherer Geschwindigkeit sofort wieder verschwindet. Beim Durchfahren der Brückenüber-





führungen erhält man einen furchtbaren Schlag auf die Brust, hervorgerufen durch die Luftverdrängung des Wagens, die sich nicht schnell genug ausgleichen kann. Den Wagen stets in Fahrbahnmitte zu halten, erfordert allerhöchste Konzentration. Das rechtzeitige Abfangen von Seitenwind und von Versetzungen an den Unterführungen erfordert ein solches Höchstmaß dauernder Bereitschaft zu instinktmäßiger, blitzschneller Reaktion noch bevor sich der Seitenwind oder ein anderer Einfluß voll auswirken kann, daß nach längstens ein paar Minuten die Nervenkraft einfach verbraucht ist. Dadurch ist die Belastung zum Beispiel des 10 Meilen Rekords größer als die eines Grand Prix Rennens, obwohl die

ganze Angelegenheit nur 2:40 Minuten dauert.

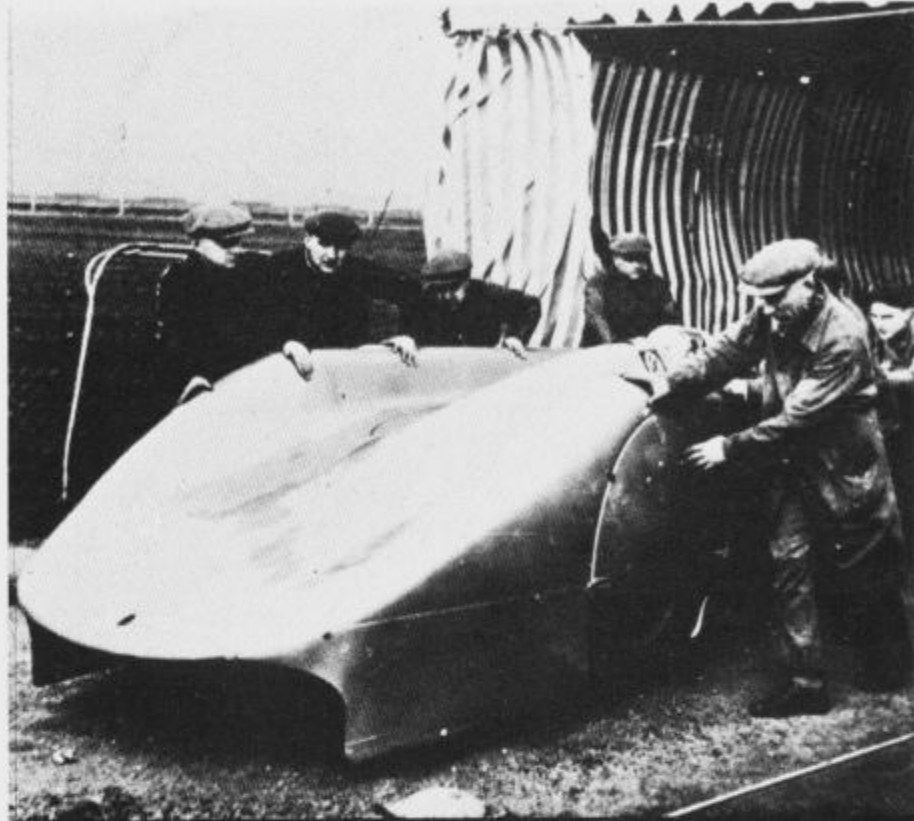
Obwohl offiziell pro Jahr nur eine Rekordwoche auf dem Programm stand, gelang es Mercedes dank weitverzweigter Verbindungen zu höchsten Stellen in Regierung und Partei, einen Termin für neue Rekordversuche noch vor der im Februar 1938 beginnenden Automobilausstellung durchzusetzen. Hiervon erfuhr selbstverständlich auch die AUTO UNION. Die Reaktion der Verantwortlichen in Chemnitz schildert Eberan von Eberhorst — inzwischen Entwicklungschef der Rennwagenabteilung — in einem « Memorandum der Rennwagenabteilung » vom 11.2.38:

Am 11.12.37 wurde in einer Sitzung bei Direktor Werner in Chemnitz die

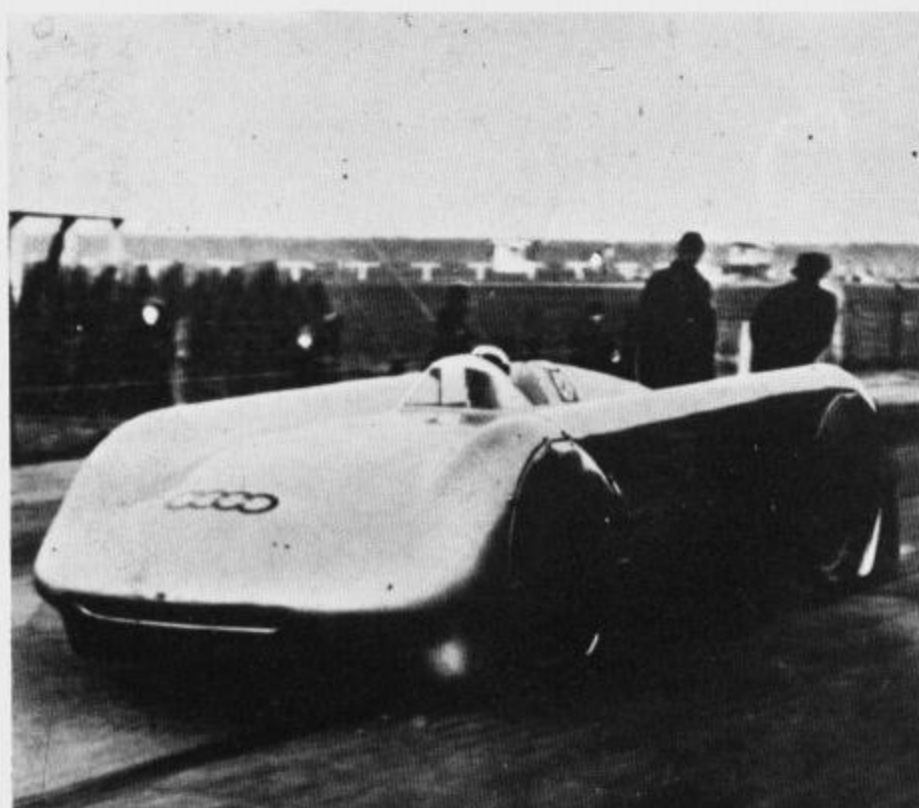
28. Januar 1938, Autobahn Frankfurt-Darmstadt, Kilometer 2. Nach der Aufwärmfahrt werden zunächst die Reifen überprüft. Rechts Reifenmeister Dietrich von der Conti.



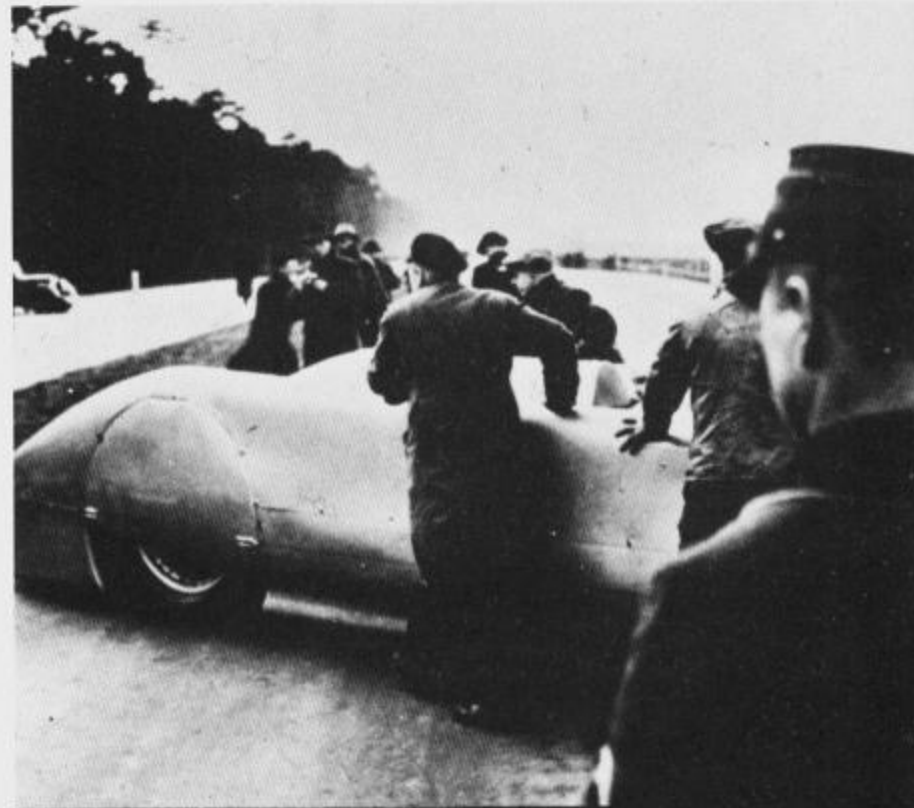
Film von den
Vorbereitungen zu Bernd
Rosemeyers letzter Fahrt.



11.40 Uhr: Der Wagen wird wieder aus dem Zelt
geschoben. Rosemeyer sitzt bereits am Steuer.



11.06 Uhr: Rosemeyer startet zur ersten
Aufwärmfahrt in Richtung Darmstadt.



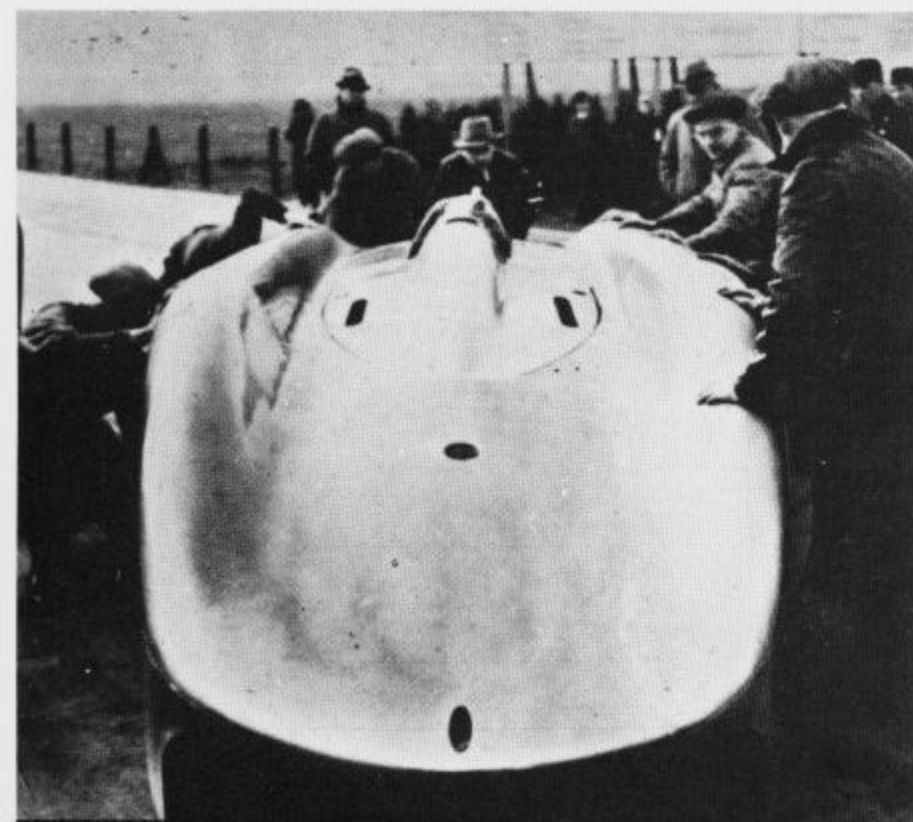
11.42 Uhr: Der Wagen muß wegen des nur sehr
geringen Einschlags der Vorderräder mehrmals
hin- und hergeschoben werden ...



11.23 Uhr:
Nach seiner Rückkehr wird der Wagen zu
letzten Einstellarbeiten ins Zelt geschoben.



11.42 Uhr: ... zwischendurch noch ein letztes
Foto ... bis er in der richtigen Richtung steht.



11.43 Uhr: Letzte Überprüfung vor dem Start.



11.46 Uhr: Die Monteure schieben den Rekordwagen an ...



11.46 Uhr: ... « Kupplung rein! » Bernd Rosemeyer startet zu seiner letzten Fahrt.



beschleunigte Weiterentwicklung des Rekordwagens beschlossen, um jederzeit gegen Rekordangriffe von MB gerüstet zu sein. Die Möglichkeiten zur Steigerung der Spitzengeschwindigkeiten waren:

- 1. Leistungssteigerung des Grand Prix Motors.*
- 2. Verbesserung des Luftwiderstandsbeiwerts der Karosserie.*

Grundlegende, mit großen Kosten verbundene Änderungen, wie neue Modelle, Abgüsse, neue Karosserie etc., sollten vermieden werden, schon wegen der gebotenen Eile. Die Vorarbeiten sollten so beschleunigt werden, daß unser Wagen am selben Tag, an dem MB fahren würde, startbereit in Frankfurt steht.

Interessant hieran ist, wie fixiert beide Firmen auf diese Rekordfahrten waren. Hier schien sich Emotionales in das sonst vorrangig wirtschaftliche Kalkül der Rennbeteiligung geschlichen zu haben.

Die Arbeiten am Rekordwagen liefen sofort an. Man operierte in beiden Richtungen: Leistungssteigerung des Motors durch nochmaliges Aufbohren auf 6,5 ltr. und Verringerung des Luftwiderstands durch ausführliche Wind-

Bericht des internationalen Zeitnehmers Jarlo Wiedmann: «... und wurde in stumpfem Winkel auf den Grünstreifen, der links die Fahrbahn abgrenzt, getragen, so daß die Räder der linken Wagenseite ca. 1/2 m auf der Rasenfläche des Grünstreifens fuhren. Von dort aus hat anscheinend R. gegengesteuert, denn der Wagen bewegte sich plötzlich wieder nach rechts und kam sofort quer zur Bahn...»



Bericht des internationalen Zeitnehmers Jarlo Wiedmann:
 «... habe ich den Eindruck gewonnen, daß R., als er auf den Grünstreifen gekommen war, angesichts des nur etwa 400 m entfernten Brückenbogens mit aller Gewalt versuchte, den Wagen durch Gegensteuern und Bremsen (siehe Bremsspur auf der Autobahn) glücklich durch den Brückenbogen zu bringen.»

kanalversuche in Friedrichshafen. 18 Meßreihen wurden dort am Rekordmodell vorgenommen. Gemessen wurden dabei Stirnwiderstand, Bug- und Heckauftrieb sowie Querkomponenten an Bug und Heck. Dabei ergab die günstigste Ausführung mit oberer und unterer Radverkleidung sowie geschlossenem Kühler eine Reduzierung des Luftwiderstands auf 77% des 1937er Rekordmodells. Dies ging auf Kosten der Seitenwindempfindlichkeit, da die Seitenflächen durch die Verbindung der Vorder- mit den Hinterkotflügeln erheblich vergrößert wurden.

Der aufgebohrte Motor leistete nochmals 25 PS mehr und arbeitete ohne Kühlung von außen mit Wärmespeicherung. Der Wagen konnte 55 Sekunden mit Volleistung fahren, bei einer Erhöhung der Kühlmitteltemperatur um 30 Grad. Die Luftöffnung vorn

diente der Fahrerraumbelüftung. Die theoretische Geschwindigkeit des neuen Rekordwagens mit Schnellgang-übersetzung und 24" Rekordreifen lag bei 456 km/h.

Die aus 0,7 mm starkem Aluminium bestehende Karosserie wurde auf ein normales Grand Prix Chassis gesetzt. Hasse absolvierte am 23. Januar 1938 auf der Autobahn Leipzig-Halle zwischen Kilometer 2 und 10 zufriedenstellende Probefahrten.

Die AUTO UNION Rennabteilung fühlte sich gut gerüstet, einem Angriff von Mercedes auf die bestehenden Rekorde für Kilometer und Meile im Falle des Erfolgs mit einem gleichwertigen Wagen begegnen zu können.

Wenige Tage später erreicht die AUTO UNION die Nachricht, daß Mercedes am 27. Januar 1938 erneute Versuche fahren wolle. Der Wagen wird verladen,

Rosemeyer benachrichtigt, und am 26. und 27. trifft die AUTO UNION Mannschaft in Frankfurt ein. Der Rekordversuch muß aus Witterungsgründen auf den 28. verschoben werden. Morgens um 8.12 Uhr startet Caracciola zur Fahrt in Richtung Darmstadt, wenige Minuten später kommt er zurück. 8,4 Sekunden werden für die Hinfahrt, 8,24 für die Rückfahrt auf der Kilometerstrecke gemessen. Das ergibt im Mittel 432,692 km/h für den Kilometer und 432,35 km/h für die Meile. Rosemeyers Rekord ist deutlich überboten. Caracciola ist nach der Fahrt der Ansicht, daß er mit längerer Hinterachsübersetzung noch schneller fahren könne. Er lehnt einen erneuten Versuch jedoch ab wegen aufkommenden Windes und Raureifs auf der Strecke.

Rosemeyer wird im Hotel angerufen und fährt sofort zum Kilometer 2 der Autobahn Frankfurt-Darmstadt. Er kommt wenig später gut gelaunt an, gratuliert zunächst Caracciola zu seinem Erfolg und macht sich dann in Eberans Horch mit der Strecke vertraut. Danach unternimmt er eine Aufwärmfahrt, bei der er zwar 429 km/h erreicht, sich jedoch nachher beklagt, daß der Motor nicht richtig « auf Touren » gekommen sei. Der Wagen wird wieder ins Zelt geschoben und unter der Leitung von Eberan und Wilhelm Sebastian für den endgültigen Rekordversuch vorbereitet. Es ist 11.23 Uhr.

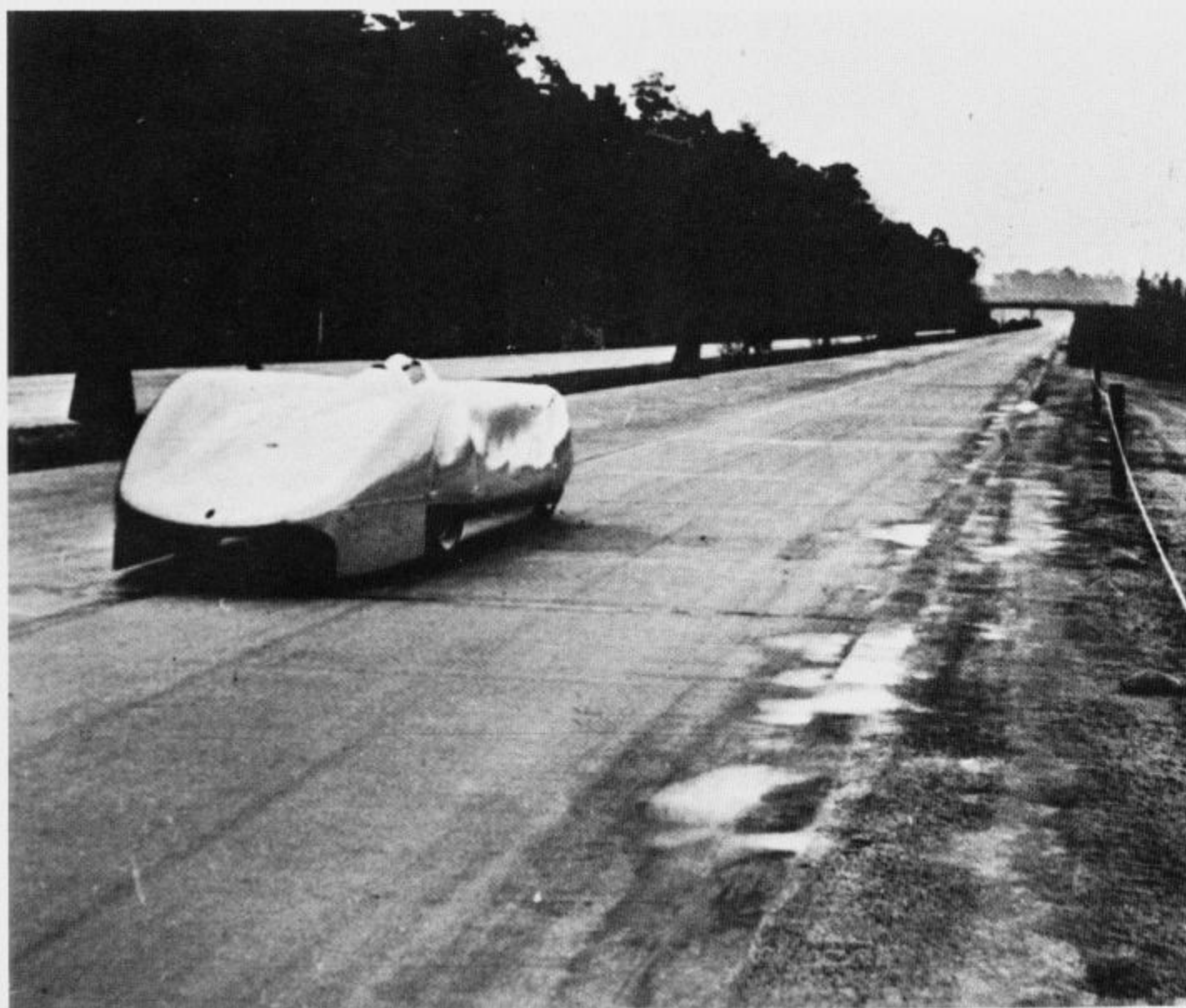
Um 11.40 schieben die Monteure den



Bericht des internationalen Zeitnehmers Jarlo Wiedmann: « ... wobei ich eine Explosion beobachtete. Hierbei flog die Karosserie hoch in die Luft und landete kurz vor mir als Trümmer auf der Fahrbahn ... »

Bericht des internationalen Zeitnehmers Jarlo Wiedmann: « ... Das Chassis prallte an den Bäumen ab und wechselte seine Richtung erneut, indem es am Waldrand entlang auf mich zuflog, über mich hinweg und schließlich am Hang des Dammes bei Kilometer 9,2 landete, an der dort befindlichen Straßenüberführung. Dort lag das Chassis mit den Rädern nach oben, zertrümmert und ohne Karosserieverkleidung. »



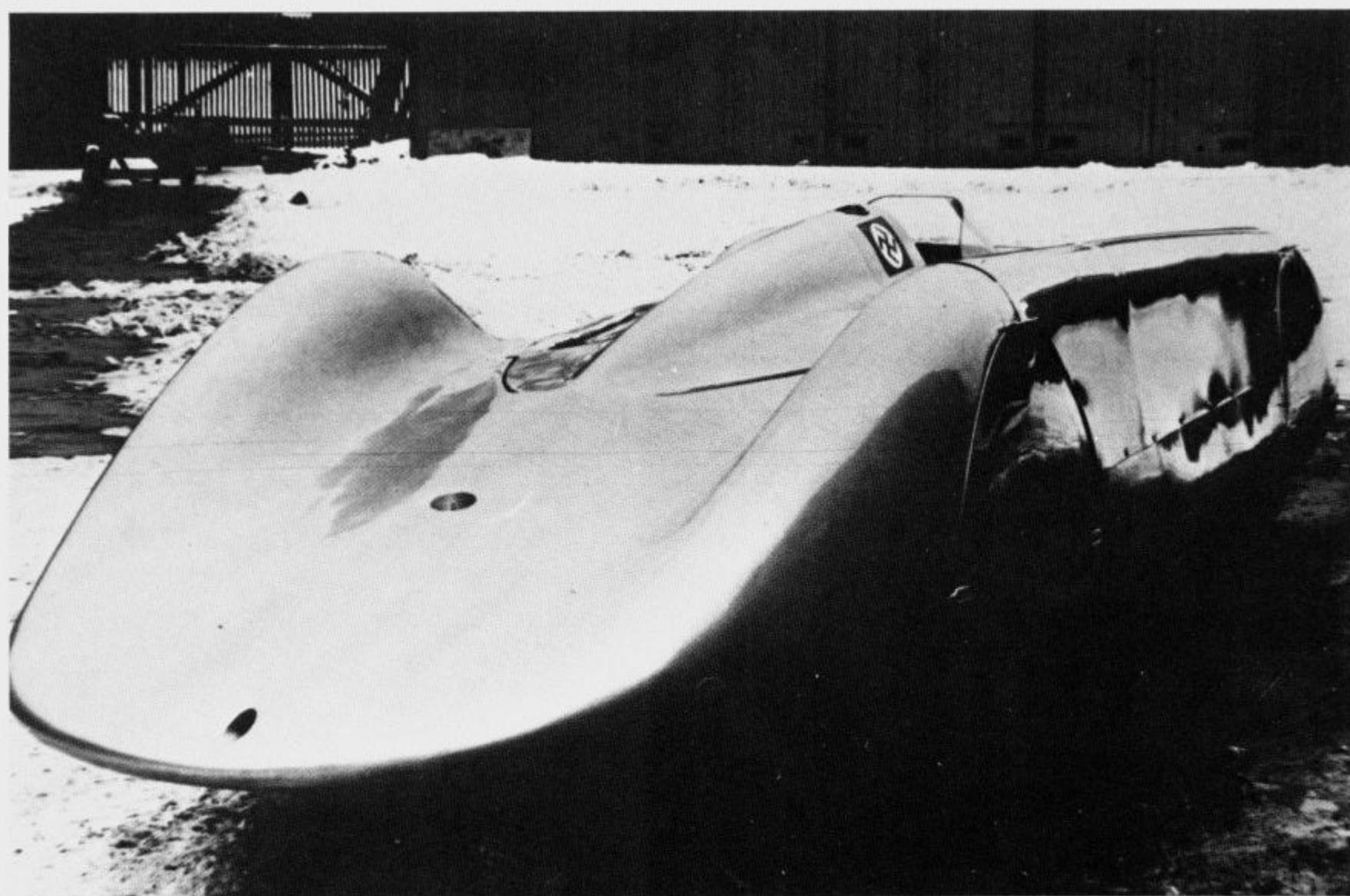


Dieses Foto verursachte beinahe einen Skandal, als es erstmals veröffentlicht wurde. Auf der Suche nach einem « Schuldigen » am Rosemeyer Unfall gab es die wildesten Spekulationen. Eine davon war, daß sich die Karosserie des Wagens unter dem Luftdruck verzogen habe und so den Unfall hervorgerufen habe. Als vermeintlichen « Beweis » führte man die Reflexion auf der Seitenfläche des Wagens an.

Durch diese Presseveröffentlichung und um einem Skandal entgegenzuwirken, wurde die Karosserie in der Rennabteilung nachgebaut. Die Presse wurde eingeladen und konnte Fotos machen. Diese Fotos ergaben exakt die bekannten Reflexionen unter einem bestimmten Winkel.

Und das auch bei stehendem, gänzlich unbelastetem Wagen.

Wagen aus dem Zelt, Rosemeyer sitzt bereits im Cockpit, 11.46 wird der Wagen in Richtung Darmstadt auf der westlichen Fahrbahn angeschoben, 11.48 bereits ist Bernd Rosemeyer tot. Über das, was in diesen 25 Minuten von 11.23 bis 11.48 Uhr getan und gesagt worden ist und was sich auf der Strecke ereignet hat, ist seitdem so viel Möglichen und Unmögliches geschrieben und kolportiert worden, wie nur über wenige Ereignisse der Automobil Renngeschichte.



Wir zitieren nachstehend erstmals bisher unveröffentlichte Berichte unmittelbar Beteiligter, die geeignet sind, Licht in das Dunkel der Vermutungen zu bringen. Alle Zitate stammen aus der « AUTO UNION Akte » im Staatsarchiv in Leipzig, und im Werkarchiv WTZ.

Bericht des Ingenieurs Jacob, Rennabteilung:

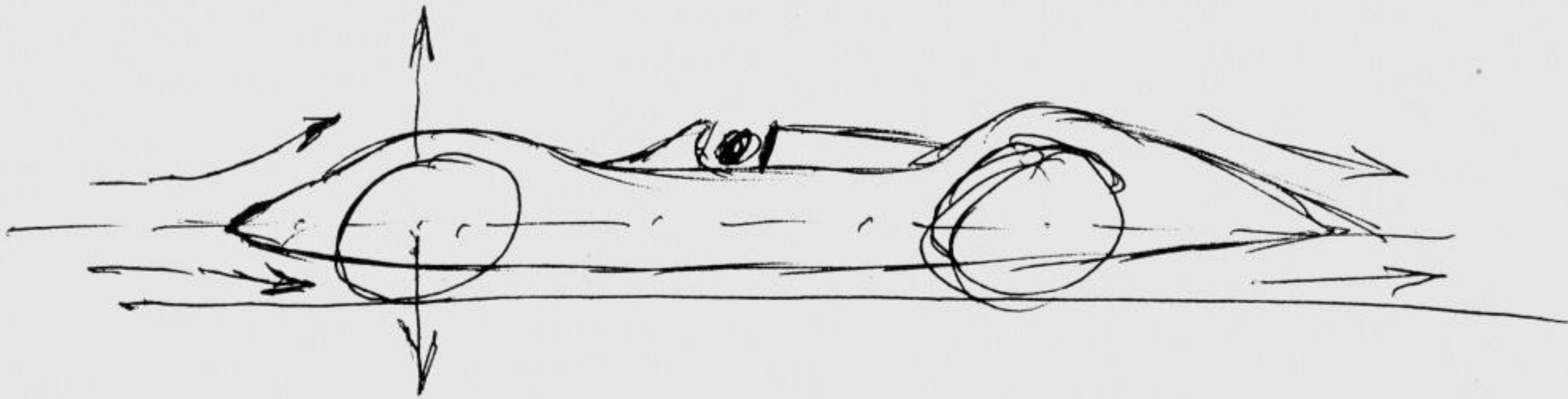
Während der Wagen fahrfertig gemacht wurde, beobachtete ich, daß die südliche Stirnseite des Zeltes hin- und herflatterte, und sah, daß auch Rosemeyer diese Beobachtung machte, ohne sich dazu zu äußern.

Aus den Notizen des Rennleiters, Dr. Karl Feuereissen:

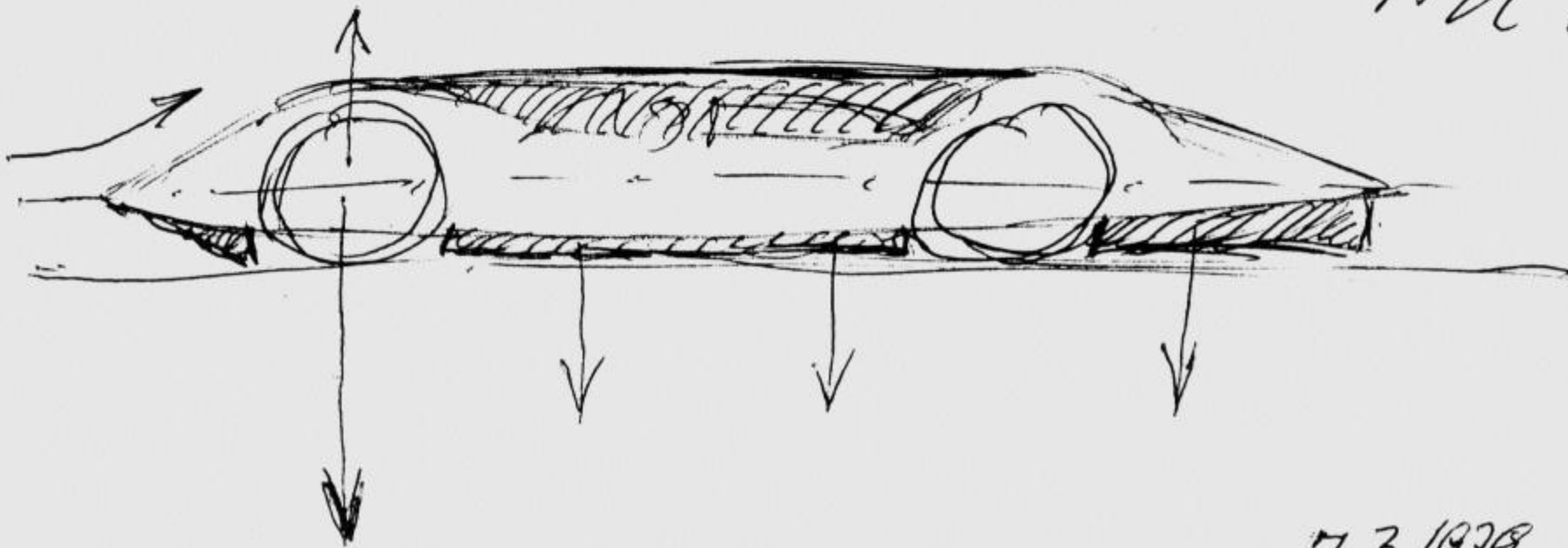
Mit den Technikern jetzt auch über den Wind gesprochen, ob wir noch weiterfahren sollten, da wir unsicher waren. Ich habe mir überlegt, ob man während des Windes fahren sollte. Wenn man nicht ganz herankäme (an die Caracciola Zeit), wäre es vielleicht doch besser, den Wind zum Grunde des evt. Abtretens zu nehmen. Ich ging ins Zelt zurück, wo der Wagen stand. Rosemeyer saß bereits im Wagen. Ich sagte: « Rosemeyer, lassen Sie es doch lieber sein, es hat doch keinen Sinn bei dem Wind, wir wollen doch nichts riskieren. »

Rosemeyer antwortete: « Ach Doktor, einmal fahre ich noch, ich riskiere doch nichts, ich bin doch kein Anfänger, ich will bloß mal ausprobieren, wie das mit

AN 1937



AN 1938



7.3.1939

[Signature]

der Verkleidung geht. Ich fahre ruhig und taste mich doch nur an die Geschwindigkeit heran.»

Bericht Wilhelm Sebastians, Chefmonteur der Rennabteilung:

Nachdem ich von der Wendemarke vom Kilometer 14 nach der zweiten Fahrt (Rückfahrt, Red.) Rosemeyers zum Kilometer 2 zurückgekommen war, wurden von mir und Eberan die Kontrollarbeiten im Zelt angegeben und beaufsichtigt. Ich erinnere mich, daß Herr Dr. Feuerissen die Frage anschnitt, ob wir bekanntgeben sollten, daß wir einen 6,5 ltr. Motor haben. Ebenso waren wir wegen des Windes etwas unsicher geworden. Ich machte deshalb von mir aus Rosemeyer eindringlich auf den aufgekommenen Wind aufmerksam und versuchte, ihn von einer weiteren Fahrt abzuhalten: « Bernd, schieß doch auf die ganze Rekordfahrt, wir brauchen Dich für die kommende

Saison mehr als jetzt das eine Mal rauf- und runterfahren. Morgen früh ist vielleicht besseres Wetter. Dann sind wir sowieso gleich fertig. » Er antwortete: « Wilhelm, Du kannst versichert sein, ich merke es allein, wenn es nicht mehr geht. Ich will mich nur noch einmal rantasten. » Ich gab mich damit zufrieden, ging aus dem Zelt heraus, sagte Dr. F., Herr R. wollte noch einmal fahren, und fuhr dann mit Eberan zum Kilometer 14.

Bericht der Wetterdienststelle des Rhein-Main-Flughafens an Hand des Böenschreibers für den 28. Januar 1938:

Zwischen 6 und 8 Uhr schwacher und gleichmäßiger Süd-West, Geschwindigkeit kleiner als 4 m/s. Gegen 8 Uhr war der Wind etwas unruhiger, doch zeigte er zwischen 8 und 9.30 Uhr noch keine besonders starken Schwankungen und hielt sich zwischen 3 und 6 m/s. Die Windrichtung blieb Süd-West. Nach 9.30

Zwei Skizzen von Professor Eberan von Eberhorst zur Verdeutlichung der aerodynamischen Verbesserungen am 1938er Rekordwagen gegenüber dem Modell von 1937. Interessant ist die Anwendung der seitlichen Schürzen 40 Jahre bevor sie im Grand Prix Sport neu erfunden wurden.



Gedenkstein für Bernd
Rosemeyer an der Autobahn
Frankfurt-Darmstadt beim
Kilometer 508.

Uhr wurde der Wind zunehmend böiger. Die mittlere Geschwindigkeit betrug zwischen 10 und 11 Uhr etwa 6 m/s, doch wurden Spitzenwerte von 8 m/s gemessen. Zwischen 11 und 12.30 Uhr wurden wiederholt Böen von 11 m/s registriert. Die mittlere Geschwindigkeit lag um 8 m/s. Die stärksten Böen wurden kurz nach 12.20 Uhr mit etwa 12 m/s gemessen. Die Windrichtung war Süd-West.

Unfallbericht des Augenzeugen Jarlo Wiedmann, internationaler Zeitnehmer:

Bei der Unglücksfahrt fuhr der Wagen auf der westlichen Fahrbahn Richtung Darmstadt. Als R. den Brückenbogen (km 8,4) durchfahren hatte, bewegte sich der Wagen etwas rechts vom Mittelstreifen der Fahrbahn. Ungefähr beim Kilometer 8,8, wo eine Schneise auf die Au-

tobahn mündet, bekam der Wagen seitlichen Südwestwind und wurde in stumpfem Winkel auf den Grünstreifen, der links die Fahrbahn abgrenzt, getragen, so daß die Räder der linken Wagenseite ca. 1/2 m auf der Rasenfläche des Grünstreifens fuhren. Von dort aus hat anscheinend R. gegengesteuert, denn der Wagen bewegte sich plötzlich wieder nach rechts und kam sofort quer zur Bahn, worauf er sich seitlich überschlug, und zwar zunächst über das linke Vorderrad. Beim ersten Überschlagen schlug der Wagen mit den Rädern nach oben stehend auf die Fahrbahn, überschlug sich ein zweites Mal, wobei ich eine Explosion beobachtete. Hierbei flog die Karosserie hoch in die Luft und landete kurz vor mir als Trümmer auf der Fahrbahn. Das Chassis mit den Karosserieresten überschlug sich erneut nach vorn und landete am Waldrand. Erst dabei muß m.E. der Fahrer aus dem Wagen herausgeschleudert worden sein, denn er lag in der gleichen Richtung, ca. 50 m entfernt, im Wald am Boden. Das Chassis prallte an den Bäumen ab und wechselte seine Richtung erneut, indem es am Waldrand entlang auf mich zuflog, über mich hinweg, und schließlich am Hang des Dammes bei Kilometer 9,2 landete, an der dort befindlichen Straßenüberführung. Dort lag das Chassis mit den Rädern nach oben, zertrümmert und ohne jede Karosserieverkleidung. Obwohl sich der Unfall in Bruchteilen von Sekunden abspielte, habe ich den Eindruck



gewonnen, daß R., als er auf den Grünstreifen gekommen war, angesichts des nur etwa 400 m entfernten Brückenbogens mit aller Gewalt versuchte, den Wagen durch Gegensteuern und Bremsen (siehe Bremsspur auf der Autobahn) glücklich durch den Brückenbogen zu bringen.

Versuchen wir abschließend eine Analyse des Unfalls und seiner Ursachen. Als direkte Unfallursache darf nach den obigen Schilderungen eindeutig der Seitenwind gelten, der den — dagegen ohnehin extrem empfindlichen — Rekordwagen von der Fahrbahn drückte und gegen den auch ein Rosemeyer bei 440 km/h nichts mehr auszurichten vermochte.

Eine ebenso große Rolle wie der unmittelbar auf den Wagen einwirkende Seitenwind spielen zwei mittelbare Ursachen, deren Bedeutung nicht unterschätzt werden darf.

Diese ist so überragend, daß der verantwortliche Rennleiter zaghaft Diese ist so überragend, daß der verantwortliche Rennleiter zaghaft vorschlägt: « Rosemeyer, lassen Sie es doch lieber sein... » anstatt zu entscheiden: « Sie fahren nicht. » Zwar sind der AUTO UNION nach Rosemeyers Tod viele und schwerwiegende Vorwürfe gemacht worden, jedoch gerade nicht der mangelnden Autorität seitens der Rennleitung. Das erklärt sich leicht aus der unmittelbar nach dem Unglück

Der Sieger so vieler schwerer Rennen, der geniale, vielbewunderte, stets zum letzten Einsatz bereite Fahrer, der immer fröhliche Freund und Kamerad

unser Bernd Rosemeyer

ist uns heute auf der Autobahn bei Frankfurt/M., in Verteidigung seiner im Oktober 1937 aufgestellten Rekorde durch einen tödlichen Unglücksfall entrissen worden. Auf dem höchsten Gipfel sportlichen Ruhmes, auf den ihn Mut und Können in wenigen Jahren geführt, vollendete sich allzufrüh sein Schicksal. Voll tiefster Trauer stehen wir alle an der Bahre dieses Mannes, dessen Tod eine Lücke in unsere Reihen gerissen hat, die niemals zu schließen sein wird.

Chemnitz, den 28. Januar 1938

**BETRIEBSFÜHRUNG UND GEFOLGSCHAFT
DER AUTO UNION A-G**

einsetzenden propagandistischen Ausschachtung seines Todes als eines « Gefallenen für Deutschlands Weltgeltung », den « ein Blitzstrahl aus heiterem Himmel ins junge Herz getroffen hatte in der letzten Phase seines großen Kampfes. »

Die zweite Ursache liegt in Bernd Rosemeyers Charakter und seiner Einstellung zum Sport, die wir schon oft beobachtet haben: Nichts konnte seinen Ehrgeiz mehr mobilisieren als das unmöglich Erscheinende. Fühlte er sich von einer Situation gefordert, so war er bereit, bis an seine sehr weit vorgesteckte Grenze zu gehen. Am 28. Januar 1938 hat er sie überschritten.

**Todesanzeige der AUTO
UNION für Bernd Rosemeyer.**

**Bernd Rosemeyers Grab in
Berlin-Dahlem.**





Jetzt kommt Nuvolari

Bernd Rosemeyers Tod stürzte die AUTO UNION in mehrfacher Hinsicht in eine schwere Krise.

Ziemlich bald nach dem Unglück setzte ein Rätselraten um die Unfallursache ein, das in der Hauptsache aus wenig qualifizierten Spekulationen in Presse und Öffentlichkeit bestand, aber der Firmenleitung so schwer zu schaffen machte, daß sie sich veranlaßt sah, die Karosserie des Rekordwagens noch einmal zu bauen, nur um der unsinnigen Behauptung entgegentreten zu können, die Karosserie habe sich bei der hohen Geschwindigkeit verformt und sei vom Wagen gerissen worden. (Jedermann weiß, daß eine so große Seitenfläche wie die des AUTO UNION Rekordwagens aus nur 0,7mm starkem Aluminium niemals völlig glatt sein kann. Das Aluminium ist immer etwas wellig, so daß sich unter einem bestimmten Blickwinkel Spiegelungen ergeben).

Viel härter jedoch war der Schlag für die Rennabteilung selbst. Denn die Person Bernd Rosemeyer und der Grand Prix Wagen der AUTO UNION waren in einem niemals zuvor dagewesenen Grad miteinander identifiziert worden — und werden es noch heute —, wofür sich erst viele Jahre später in dem Verhältnis Jim Clark — Lotus eine Parallele finden wird.

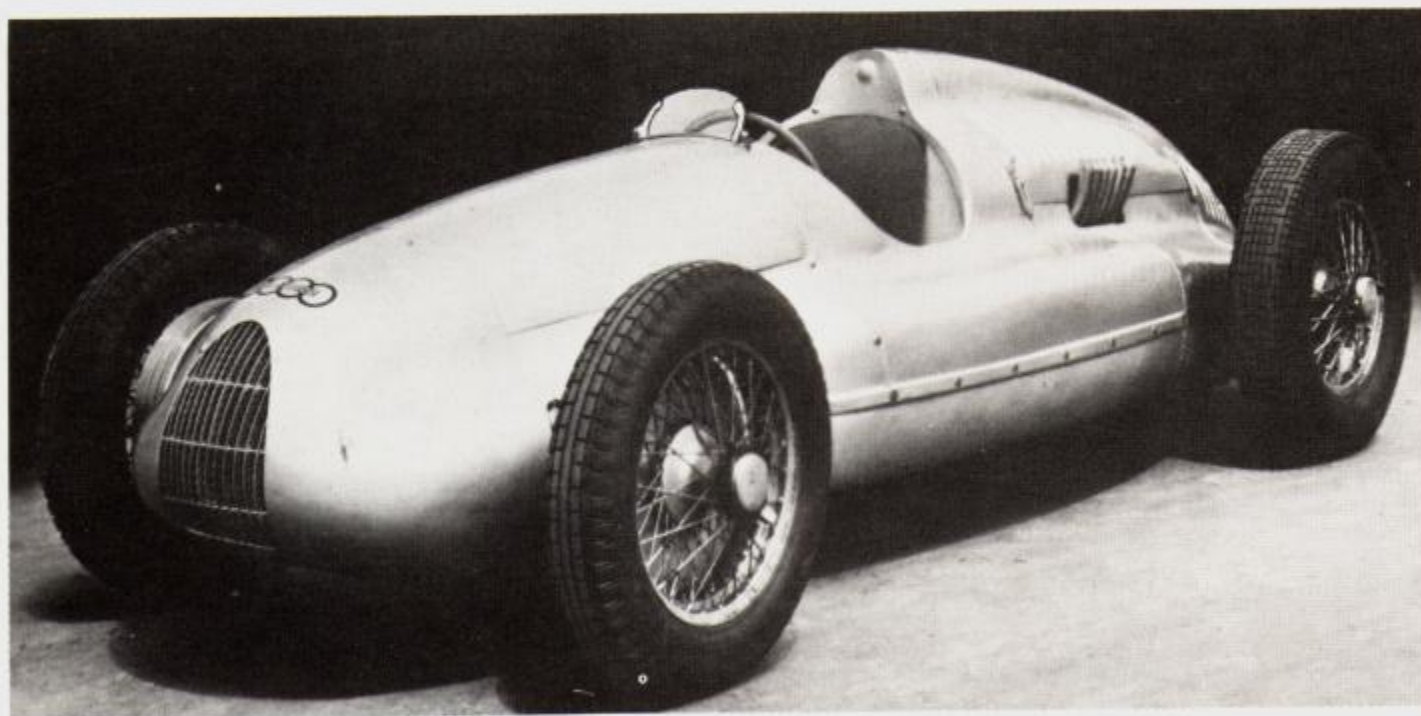
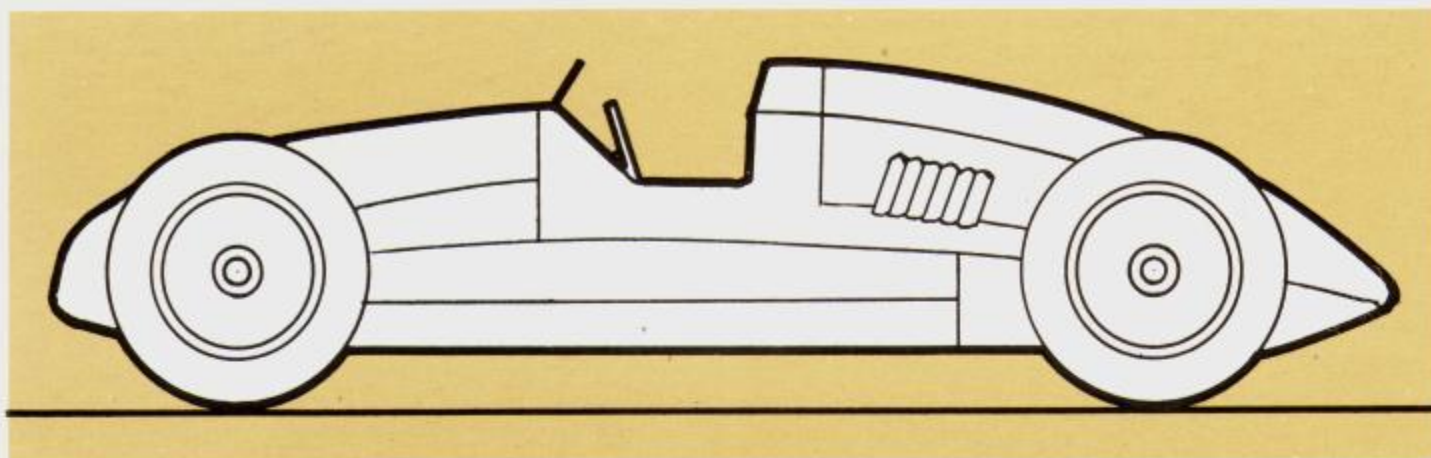
Die personelle Situation auf der Fahrerseite war Anfang 1938 so wenig erfolgversprechend, daß ein Rückzug aus

dem Grand Prix Sport ernsthaft in Erwägung gezogen wurde.

Zum Glück kam es zu diesem Schritt nicht — sonst wäre einer der fortschrittlichsten und schönsten Grand Prix Wagen niemals auf der Rennstrecke erschienen: der AUTO UNION Typ D. Denn die personelle Situation auf der Konstruktionsseite war durchaus positiv. Mit Dr. Ing. Robert Eberan von Eberhorst war der AUTO UNION aus den eigenen Reihen ein Konstrukteur herangereift, der während der 750 kg Formel viel gelernt hatte und mit den Pfunden zu wuchern verstand, die ihm Ferdinand Porsche hinterlassen hatte, ohne den Blick für das Verbesserungsbedürftige zu verlieren. Wahrscheinlich war Anfang 1938 das Projekt 3 ltr. Grand Prix Wagen auch schon zu weit fortgeschritten, als daß man es hätte abbrechen können.

Wie sah die Grand Prix Formel für die Jahre 1938 bis 1940 aus? Nun, zunächst war man von der Höchstgewichts- zu einer Mindestgewichtsformel umgeschwenkt. Die neuen Wagen mußten bei voller Hubraumausschöpfung ein Mindestgewicht von 850 kg einschließlich der Räder und Reifen aufweisen, jedoch ohne Kühlmittel, Öl und Kraftstoff. Der Hubraum durfte maximal 4500 ccm ohne oder 3000 ccm mit Kompressor betragen. Der Faktor für den aufgeladenen Motor war also von 1,3 entsprechend dem ersten Vorschlag 1936 auf 1,5 erhöht worden. Auch dieser Faktor sollte sich schnell als unrea-

Monza, 11. September 1938.
Tazio Nuvolari hat auf AUTO UNION den « Gran Premio d'Italia » gewonnen und wird im Triumph auf den Schultern zur Siegerehrung getragen.



Der AUTO UNION Typ D hat zwar den gleichen Grundaufbau wie seine Vorgänger, ist jedoch in der Linienführung wesentlich harmonischer.

listisch herausstellen, denn kein 4,5 ltr. Motor der damaligen Zeit konnte an die Leistungen der Kompressormotoren auch nur im entferntesten heranreichen. Die Konstrukteure erkannten dies sehr schnell, und außer Delahaye und Talbot entwarfen alle Kompressormotoren.

Sowohl Mercedes als auch AUTO UNION brachten völlig neue Konstruktionen heraus, dazu bestimmt, die sich in den letzten Jahren bereits abzeichnende Vorherrschaft der Silberpfeile auf den Rennstrecken zu einer nahezu totalen werden zu lassen. (1938 - 39 gab es nur einen Sieg für ein nicht-deutsches Fabrikat: Delahaye in Pau.)

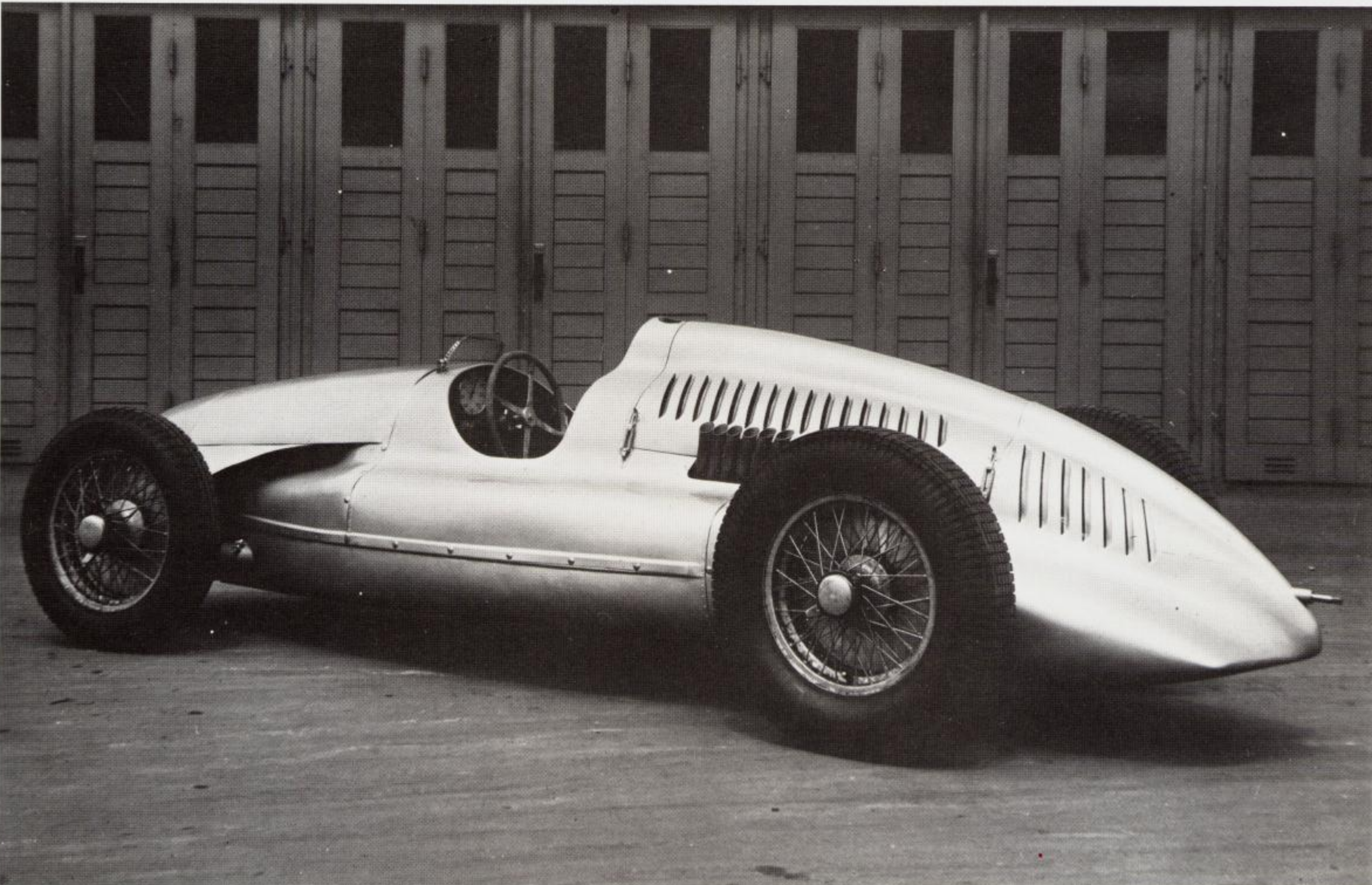
Frontpartie des Typs D: niedriger als der Typ C, verkleidete Vorderachse. Deutlich zu sehen: der Luftaustritt hinter der Vorderachse.



Werfen wir zunächst einen Blick auf den neuen Mercedes: langgestreckt, niedriger als sein Vorgänger, aggressives Erscheinungsbild durch den riesigen Kühllufteinlaß, ausgestattet mit einem V-12 Zylinder Motor mit Kompressor. Konstruktive Besonderheit: der Motor wurde schräg nach hinten geneigt und schräg zur Längsachse des Wagens eingebaut. Dadurch konnte die Kardanwelle seitlich am Fahrersitz vorbeigeführt und dieser sehr niedrig angeordnet werden. Der Motor leistete zunächst etwa 420 PS mit einem Kompressor, später wurde ein zweiter hinzugefügt, der die Leistung auf 483 PS steigerte.

Zurück zur AUTO UNION. Hier hatte sich vieles gegenüber den Vorjahren geändert. Die schwerwiegendste Änderung für die Rennabteilung bestand darin, daß der Vertrag mit Porsche nicht verlängert worden war, so daß nun auch sämtliche Konstruktionsarbeiten innerhalb der Rennabteilung ausgeführt werden mußten. Bei gleichbleibender personeller Besetzung führte dies zu einer erheblichen Mehrbelastung des einzelnen Mitarbeiters, die sich später auch in einer weniger guten Vorbereitung der Wagen niederschlagen wird.

Die Konstruktionsabteilung unterstand von nun an dem technischen Vorstand unter Werner, Siebler und Strobl und hatte ihren Sitz in Chemnitz, während die eigentliche Rennabteilung nominell dem Leiter des Horch-Werks, Ingenieur Jacob unterstellt wurde. Eine recht komplizierte Kompetenzverteilung, die — wie wir noch sehen werden — direkte

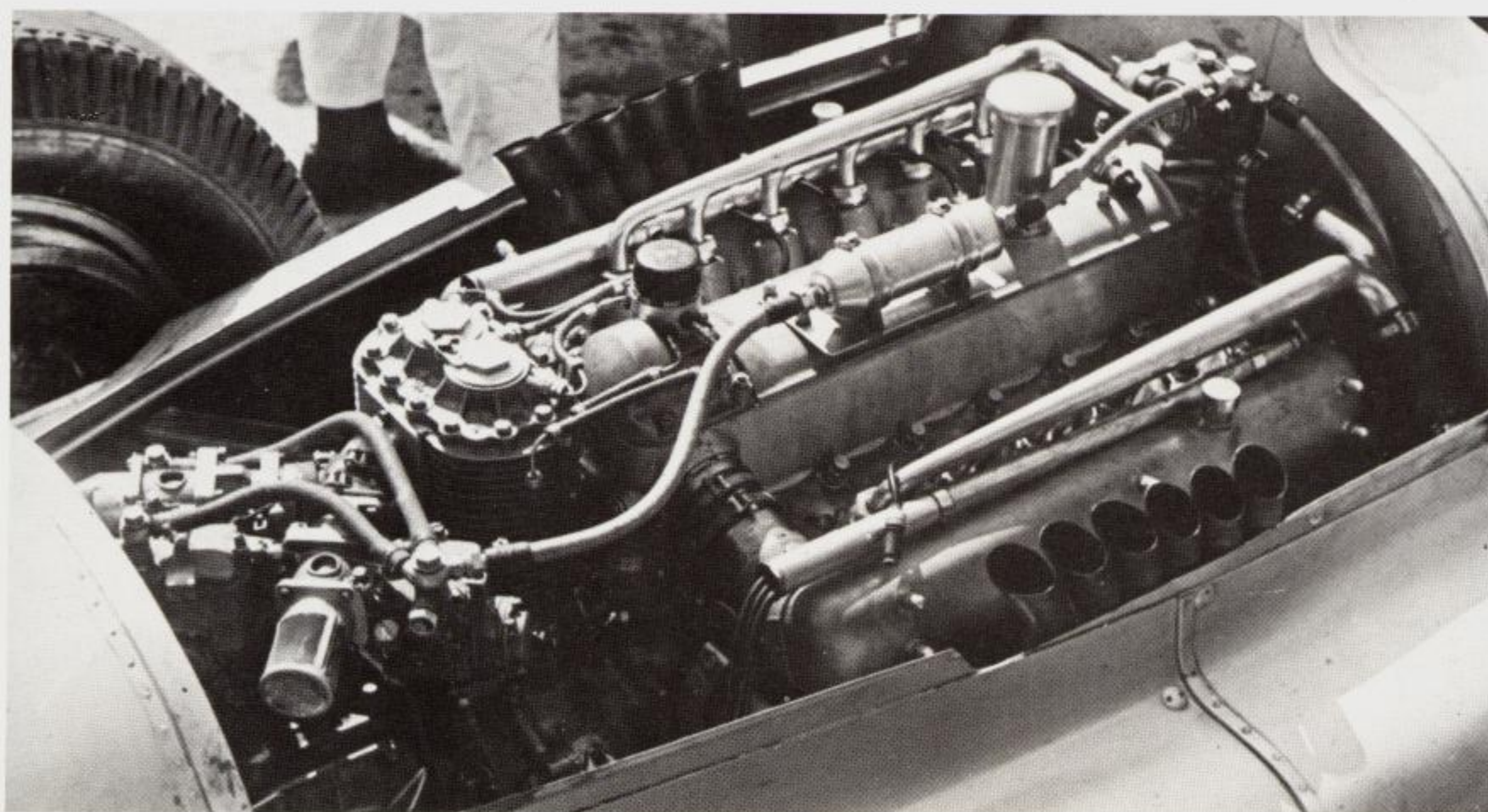


Auswirkung auf die Wettbewerbsfähigkeit der Rennwagen hatte. Die richtige Verteilung der Verantwortlichkeiten war bei der AUTO UNION immer sehr schwierig.

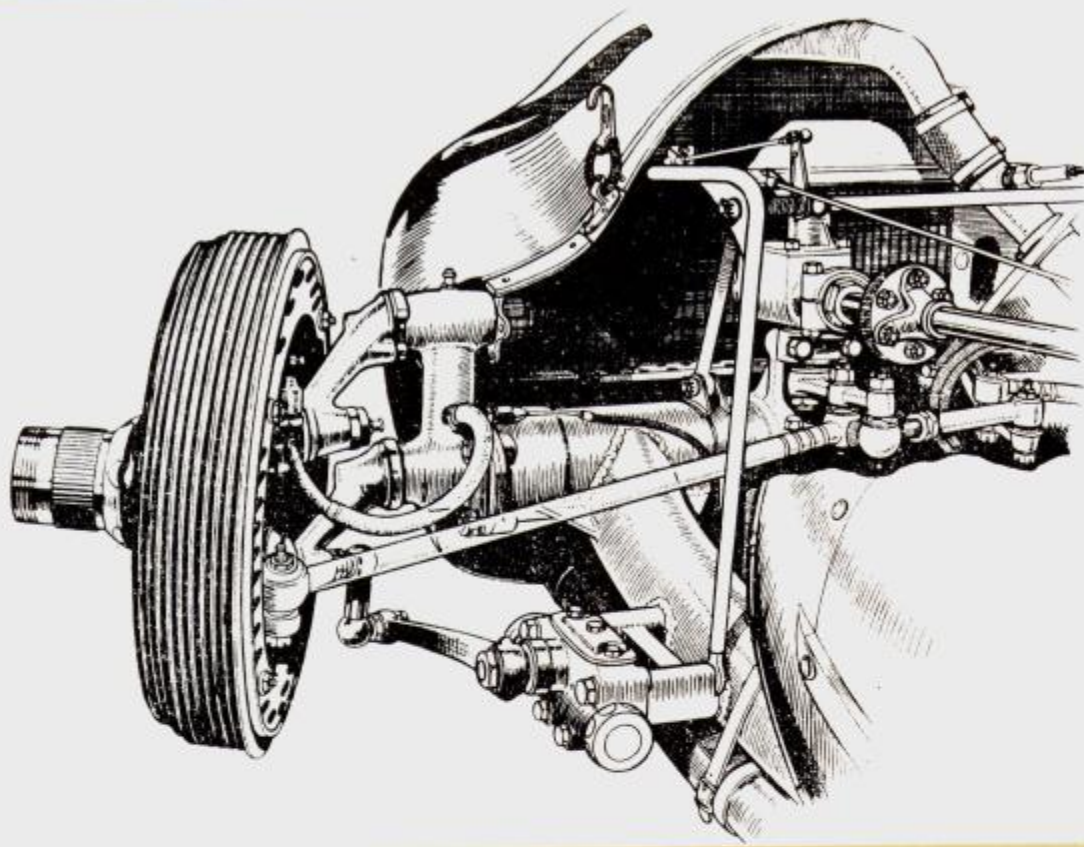
De facto war es so, daß nach dem Ausscheiden von Porsche aus den Diensten der AUTO UNION Eberan von Eberhorst die technische Leitung übernommen hatte. Das geht schon daraus her-

vor, daß — wie sich Eberan erinnert — der Untersuchungsrichter nach dem Rosemeyer-Unfall ihn befragte und nicht Jacob oder das Vorstandsmitglied Werner. Eberans wichtigste Mitarbeiter waren der Ingenieur Langsteiner und die Bereichsingenieure Schubert (Motor und Fahrgestell), Kellinger (Karosserie) und Wilhelm Sebastian (Montage). Rennleiter blieb nach wie vor Dr. Karl Feuereissen.

AUTO UNION Typ D vor den Auto Union Hallen am Nürburgring. Aus diesem Winkel zeigt sich der Wagen von seiner « Schokoladenseite ».



Der Motor des Typs D in der Ausführung mit Einstufenkompressor. Leistung 420 PS bei 7000 U/min, Hubraum 2990 ccm. Gut zu erkennen sind die drei Nockenwellen mit den seitlichen Antriebswellen, Kraftstoffpumpe, Kraftstofffilter, Boschöler für Kompressor, Roots Gebläse mit den davor winklig angeordneten Vergasern. Rechts und links die charakteristischen Auspuffstummel.



Vorderachsaufhängung Typ D: Kurbellenkerachse mit schräg übereinanderliegenden Drehstäben im Querrohr des Chassis', hydraulische Stoßdämpfer, dreiteilige Spurstange mit Zwischenlenkhebeln.

Eberan entwarf den AUTO UNION Typ D, indem er das inzwischen bewährte konstruktive Prinzip der Mittelmotoranordnung beibehielt, die Schwachstellen der Porsche Konstruktion verbesserte (Bremsen und Fahrersitzanordnung) und die nicht befriedigende Hinterachse radikal änderte.

Der Typ D ist in seiner äußeren Erscheinung ein Rennwagen mit weichen Linien und besseren Proportionen als seine Vorgänger. Er ist sehr niedrig, der Fahrersitz ist weiter hinten als beim Typ C, die hintere Motorhaube läuft in einer abfallenden Linie zum Heck aus, der Kühlluftaustritt ist wesentlich eleganter gelöst als beim Typ C. Der AUTO UNION Typ D gehört zu den schönsten jemals gebauten Grand Prix Wagen.

Der Motor ist ein V-12 Zylinder in 60-Grad Anordnung, Bohrung 65 mm, Hub 75 mm, Hubraum 2990 ccm, Leistung mit einem Kompressor 420 PS, mit Zweistufenkompressor 485 PS, bei 7000 U/min, Motorblock aus Alumi-

nium gegossen, nasse Zylinderlaufbüchsen aus geschmiedetem Stahl, die vom Zylinderkopf in das Kurbelgehäuse gepreßt werden. Drei obenliegende Nockenwellen (eine zentrale für die Einlaßventile beider Zylinderreihen, zwei äußere für die Auslaßventile), Antrieb durch Königswelle und Seitenwellen, voll ausgewuchtete Hirthkurbelwelle, zwei Ventile pro Zylinder, 80° Ventilwinkel, je ein Zündmagnet für jede Zylinderreihe, Trockensumpfschmierung. Gemischaufbereitung beim Einstufengebläse durch zwei im Winkel montierte Solex-Vergaser, beim Zweistufengebläse durch schwimmerlosen Druckvergaser von SUM.

Die Chassiskonstruktion wurde bis auf die geänderten Abmessungen nicht wesentlich verändert. Ebenso wenig wie Getriebe und Differential — von unterschiedlichen Übersetzungen einmal abgesehen.

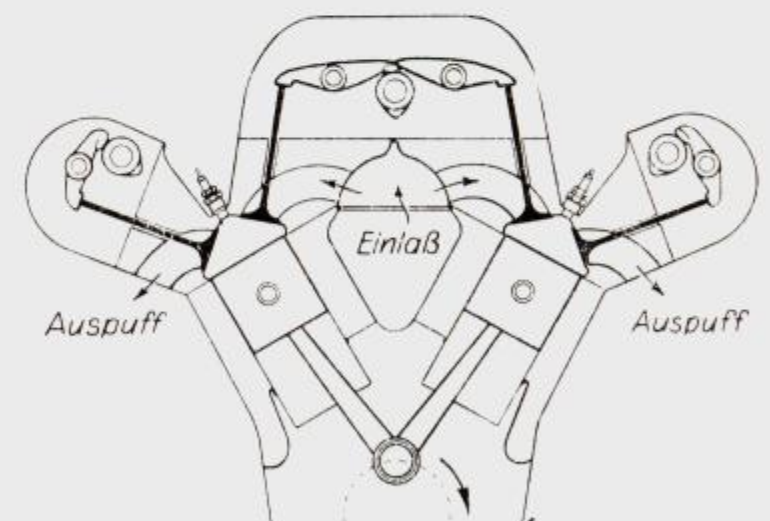
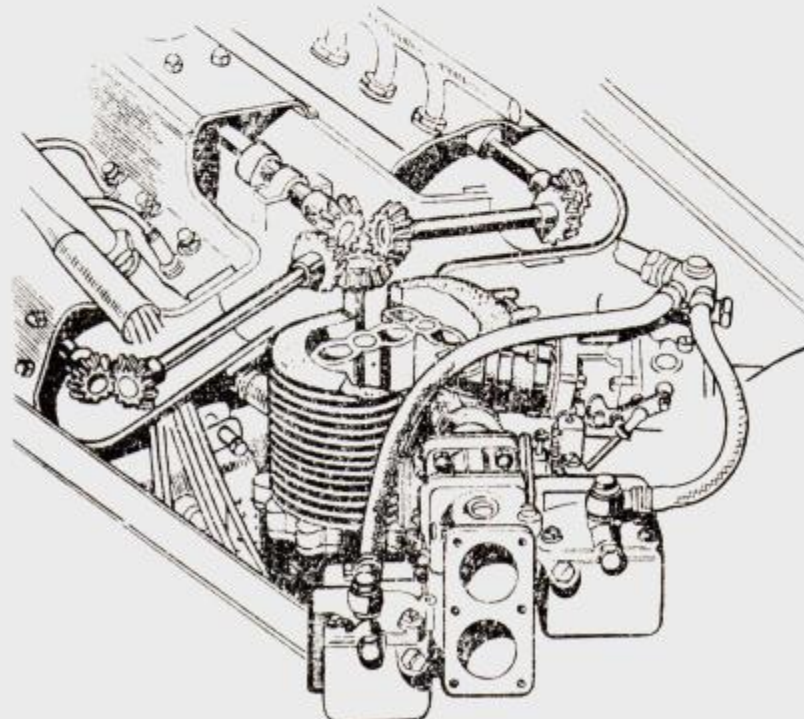
Verbesserungen gab es hinsichtlich der Tank- und Fahrersitzanordnung. Der Fahrersitz mußte weiter nach hinten rücken. Dies wurde einmal durch den kürzer bauenden 12-Zylinder-Motor ermöglicht, in der Hauptsache jedoch durch die Einführung der Seitentanks. Dadurch hat der unmittelbar hinter dem Fahrer befindliche Mitteltank nur noch eine Stärke von 12-15 cm. Er verbindet die beiden seitlichen Tanks. An der Gewichtsverteilung vorn : hinten (45,5:54,5) bei vollem oder leerem Tank ändert sich dadurch fast nichts (0,5%). Das Fassungsvermögen konnte auf die erforderlichen 280 Liter erhöht werden. (Der Verbrauch lag anfänglich bei 100 ltr. auf 100 km, später bei ca. 70 ltr.)

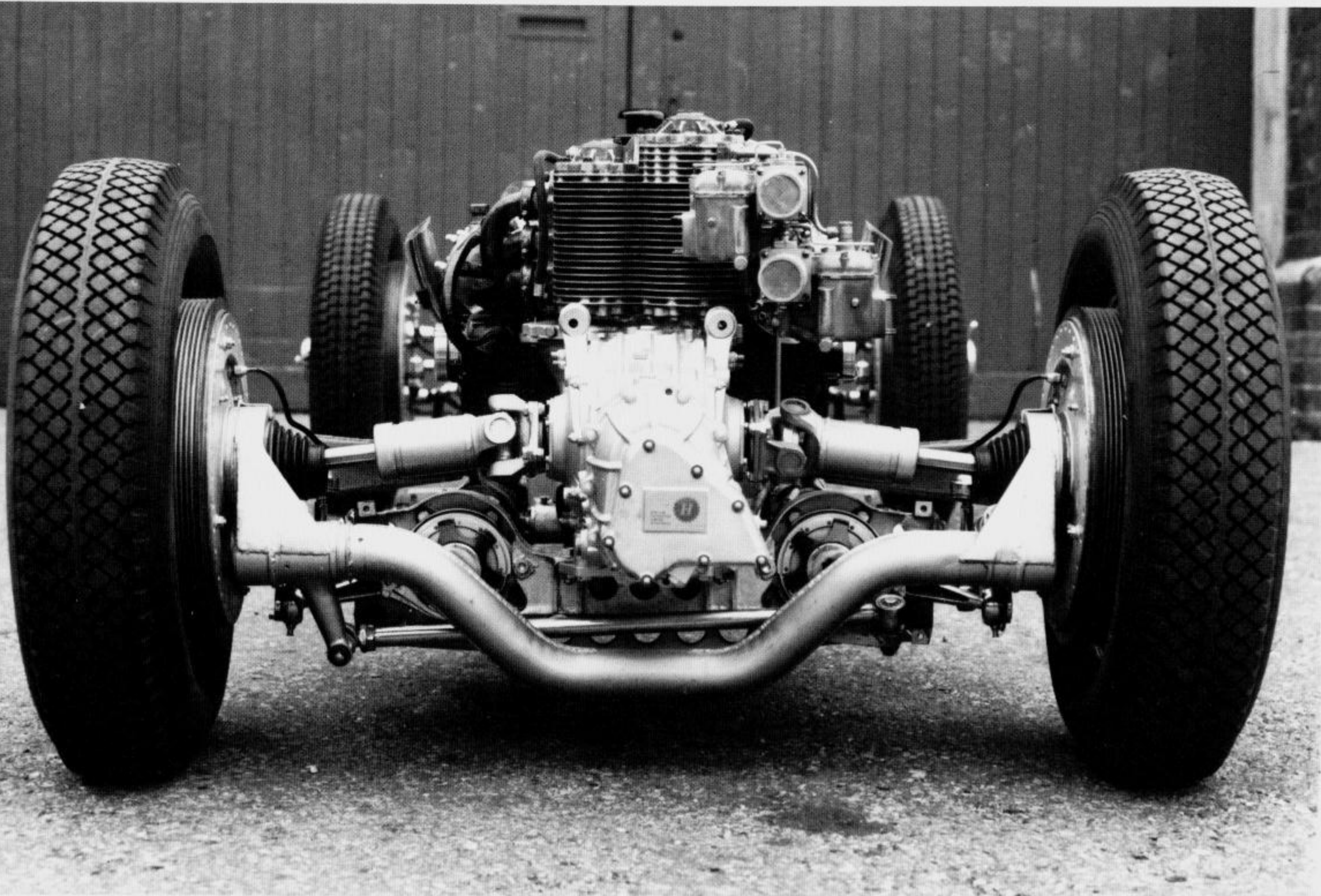
Die Bremsanlage wurde verbessert: 50

Schematische Darstellung des Nockenwellen- und Ventiltriebs.

Links: Die zentrale Einlaßnockenwelle wird aus dem Motor von einer Königswelle angetrieben, die beiden Auslaßnockenwellen werden durch kurze seitliche Antriebswellen von der Zentralnockenwelle in Gang gesetzt.

Rechts: Schematische Darstellung des Ventiltriebs.





mm Bremsbacken, 400 mm Durchmesser, je Rad vier Bremszylinder, neun Kühlrippen an den Bremstrommeln. Der Radstand konnte auf Grund des kürzer bauenden Motors und durch die Änderung der Tankanlage auf 2850 mm verringert werden, die Gesamtlänge auf 4200 mm.

Radikale Änderungen nahm Eberan an der Aufhängung, insbesondere an der Hinterachsauslegung vor. Die Vorderachse erhielt doppelt wirkende hydraulische Stoßdämpfer, die Spurstange wurde dreiteilig mit zwei Zwischenlenkhebeln. Die Hinterachse — schwächster Punkt aller Vorgängerwagen — wurde vollständig neu entworfen und stellt eine der aufwendigsten Hinterachskonstruktionen im Rennwagenbau dar. Es ist eine De-Dion Achse mit Doppelgelenkantriebswellen. Die Längsführung geschieht über Schräglenker, die Querführung über einen Panhardstab, die Federung über längs im Rahmen verlaufende Drehstäbe mit aufgesetzten Reibungsstoßdämpfern, zusätzlich noch hydraulische Stoßdämpfer. Die Antriebswellen haben Längenausgleich.

Das Ergebnis dieser Bemühungen war ein zunächst leicht untersteuernder Wagen, der mit der stets reichlich zur Verfügung stehenden Motorleistung jederzeit zu neutralem Kurvenverhalten gebracht werden konnte. Dies jedenfalls ist die Meinung eines, der es wissen muß: Phil Hill, Formel 1 Weltmeister von 1961, hat 1979 den einzigen noch existierenden Typ D auf der historischen Rennstrecke im Donington Park einer ausgedehnten Probefahrt unterzogen. Er kann sich auch insofern ein Urteil erlauben, als er der einzige Grand Prix Fahrer ist, der auch den 3 ltr. Mercedes aus dem gleichen Jahr gefahren hat.

Doch zurück ins Jahr 1938. Im März waren die Wagen soweit vorbereitet, daß mit Probe- und Einstellfahrten in Monza begonnen werden konnte. Für diese Fahrten wurden zwei umgebaute Typ C und ein fertiger Typ D eingesetzt, die zur Täuschung der Konkurrenz und der Presse mit acht Auspuffrohren an jeder Seite ausgestattet waren.

Die Abstimmung des Wagens und besonders des völlig neuen Motors erwies sich als schwierig und zeitraubend.

Die Hinterachsauslegung Typs D ist eine vollkommene Neukonstruktion: De-Dion Achse mit Doppelgelenkantriebswellen und Längenausgleich, Schräglenker, Panhardstab, Drehstabfederung in den Längsträgern des Chassis, Reibungsstoßdämpfer und zusätzliche Hydraulikdämpfer (vom Achsrohr verdeckt).



AUTO UNION

**GROSSER BERGPREIS VON
DEUTSCHLAND AM GROSSGLOCKNER**

Hans Stuck

Deutscher Straßenmeister für Rennwagen 1938, überlegener
SIEGER AUF AUTO UNION
erreicht beste Zeit des Tages 20:15 = 74,67 km/st und wird auch
DEUTSCHER BERGMEISTER für Rennwagen 1938

Erkämpft mit Continental-Reifen und Bosch-Erzeugnissen

28. 8. 38

Rennplakate der AUTO
UNION.



AUTO UNION

Sieg in Monza

GROSSER PREIS VON ITALIEN 13. 9. 1936.

Sieger: Rosemeyer
Dritter: E. v. Delius

Der letzte »GRAND PRIX« des Jahres - der Höhepunkt einer
unvergleichlichen Siegesserie der Auto Union im Jahre 1936

ERKÄMPFT MIT CONTINENTAL-REIFEN, BOSCH-ZÜNDUNG UND BOSCH-KERZEN



» *Grosser Preis*
für Rennwagen

Ein unerhört

AUTO

im Olympischen Jahr

SIEGER: *Rosemeyer*
Gewinnt den Preis des Füllhorns
Neuer Streckenrekord
km/Std. — Neuer Rund
ZWEITER: *Hans Stuck*
VIERTER: *R. Haas*
SECHSTER: *v. Delius*

Vier Wagen am Start - vier
6 Gewerteten - nach mörderischem
Aufgebot europäischer
Alle 4 Fahrer der AUTO UNION benutzten

AUTO UNION



on Deutschland «

agen 1936

er Erfolg der

UNION

jahr 1936

auf AUTO UNION

und Reichskanzlers —

3:48:39,6 Stunden = 131,6

rekord: 9:56,53 Minuten

auf AUTO UNION

in 3:52:36,2 Stunden

auf AUTO UNION

auf AUTO UNION

en am Ziel - unter den ersten

em Kampf gegen das stärkste

ner Spitzenfahrer

Continental-Reifen und Bosch-Erzeugnisse



V. MUNDORFF



Großer Preis der Schweiz 23. 8. 1936

**Wieder
dreifacher Sieg
der AUTO UNION**

- **SIEGER:** *Bernd Rosemeyer* auf AUTO UNION
Neuer Streckenrekord in 3:09:01,6 Std. — 161,37 km/Std.
Neuer Rundenrekord in 2:36,5 Minuten — 169,623 km/Std.
- **ZWEITER:** *Achille Varzi* auf AUTO UNION
in 3:09:54,2 Std.
- **DRITTER:** *Hans Stuck* auf AUTO UNION
in 3:10:41,0 Std.
- **FÜNFTER:** *Rudolf Hasse* auf AUTO UNION
in 3:11:02,8 Std.

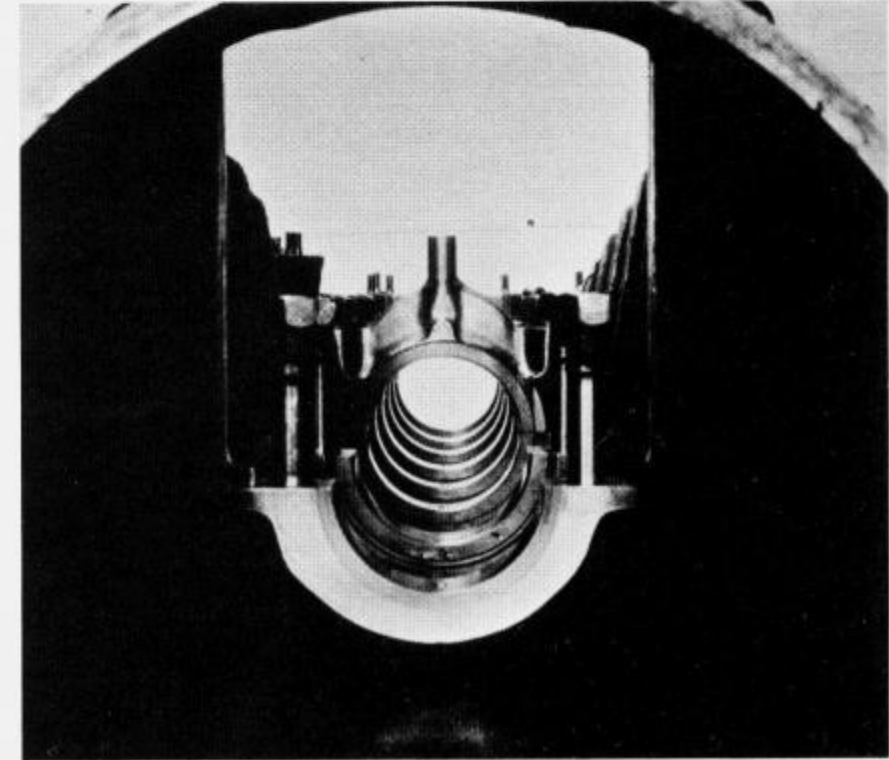
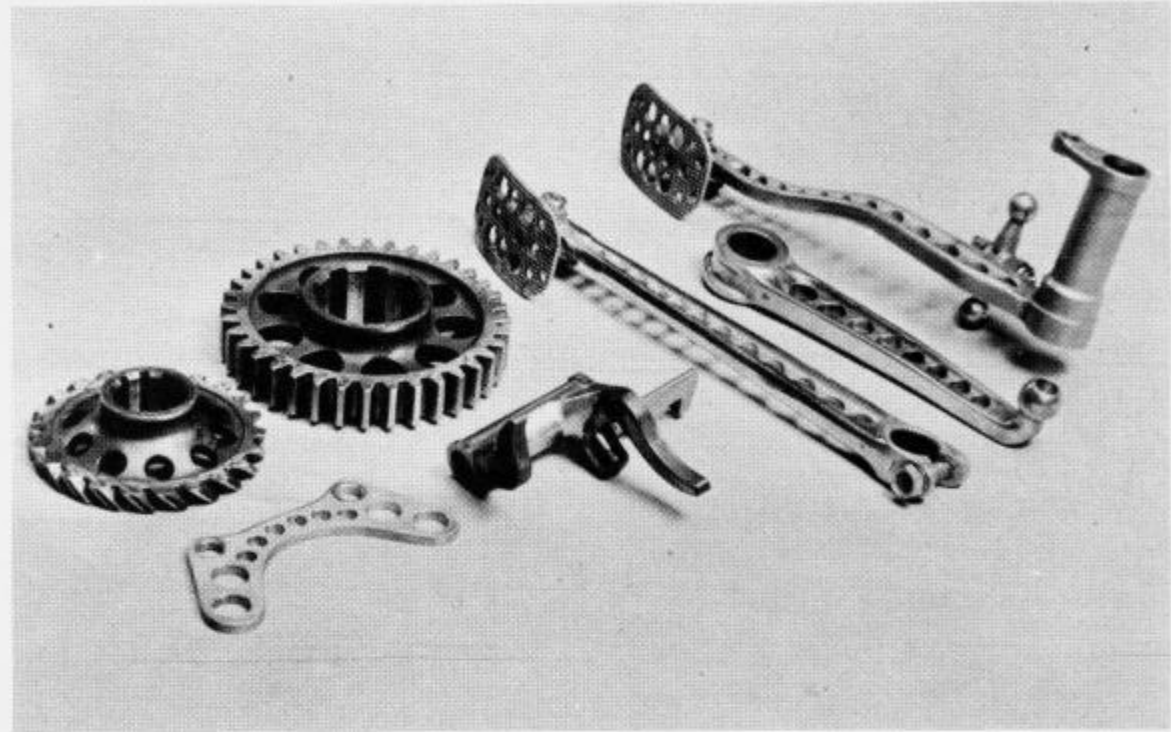
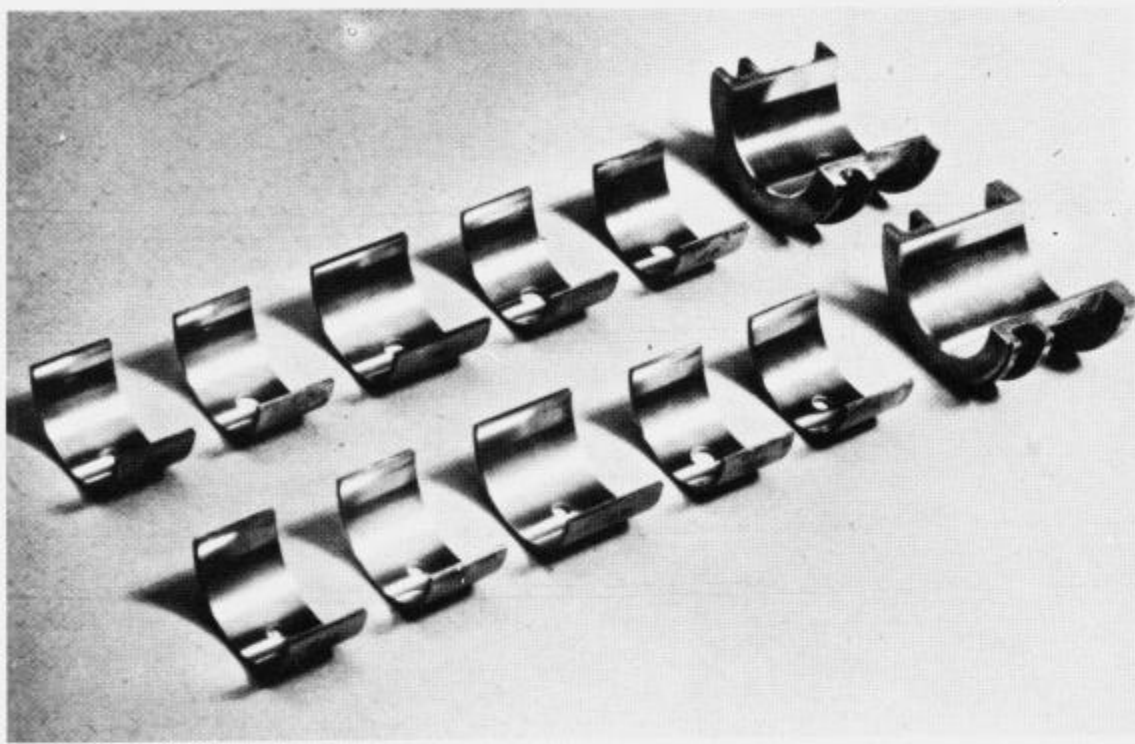
Ein grandioser Beweis für die überragende Qualität deutscher Arbeit! Von 17 gestarteten Wagen erreichen nur 5 das Ziel, davon alle 4 gestarteten AUTO UNION-Wagen

Erkämpft mit CONTINENTAL - Reifen, BOSCH - Zündung und BOSCH - Kerzen



BERLIN - 50 JAHRE AVUS-RENNEN 1921 - 1971

Briefmarkensatz der Deutschen Bundespost zum 50-jährigen Jubiläum der AVUS.



Oben von links:
Kurbelwellenlagerschalen.
Beispiele für Leichtbau:
Zahnräder und Pedale mit
Erleichterungsbohrungen. Blick
durch das Kurbelgehäuse.
Herstellung der Karosserie über
dem Holzmodell.

Eberan selbst war nicht — wie sein Kollege Uhlenhaut von Mercedes — in der Lage, einen Wagen im Renntempo zu fahren. Und von den ihm zur Verfügung stehenden Fahrern konnte nur Hasse verwertbare Angaben machen. Eberan half sich schließlich damit, daß er in Zusammenarbeit mit Kienzle spezielle Instrumente entwickelte, die ihm objektive Angaben über Beschleunigung, Geschwindigkeit, Bremszeiten und andere Daten lieferten.

Eberan konnte sich nicht entschließen, seine Wagen zum Grand Prix von Pau (10. April) zu schicken. Mercedes machte den ersten Versuch mit den

neuen Wagen und wurde von Dreyfus' Delahaye auf den 2. Platz verwiesen. Langs Wagen war ausgefallen, an Caracciolas Wagen traten Schaltschwierigkeiten auf — typische Kinderkrankheiten. Beim Training zu diesem Rennen ereignete sich etwas, das für die Rennmannschaft der AUTO UNION von Bedeutung sein wird: Nuvolaris Alfa gerät bei hohem Tempo in Brand, Nuvolari kann sich nur durch einen Sprung aus dem brennenden, noch fahrenden Wagen retten. Er trägt Brandverletzungen davon und muß ins Krankenhaus eingeliefert werden. Die Presse kolportiert Meldungen vom endgültigen Rücktritt des Maestro. Tatsache ist, daß Nuvolari seinen Vertrag mit Alfa Corse nach dem Unfall in Pau kündigte.

Auch in Tripolis am 15. Mai, trat AUTO UNION noch nicht an. Mercedes hatte seine Wagen jetzt perfekt vorbereitet und gewann in der Reihenfolge 1-2-3.

Das Debüt des 3 ltr. AUTO UNION sollte am 3. Juli beim Großen Preis von Frankreich stattfinden. Eberan und Feuereissen brachten vier Wagen und



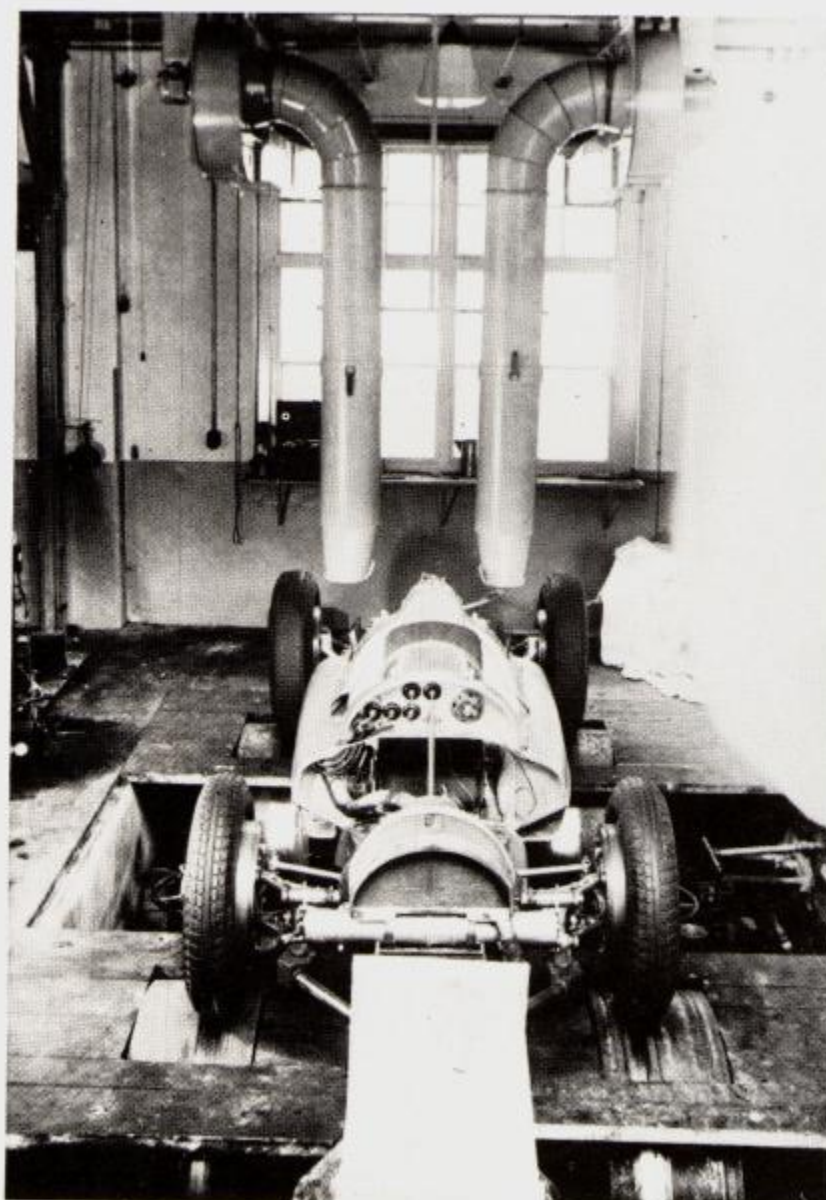
drei Fahrer mit: zwei Stromlinienwagen und zwei aus alten Typ C aufgebaute offene Wagen. Die Fahrer waren Müller, Hasse und der von Mercedes übergewechselte Christian Kautz.

Schon im Training kündigte sich die Katastrophe an: Müller kam mit dem Stromlinienwagen bei hoher Geschwindigkeit von der Strecke und wurde so schwer verletzt, daß er ins Krankenhaus eingeliefert werden mußte. Auch Hasse kam mit dem zweiten Stromlinienwagen nicht zurecht und erlitt einen Unfall, bei dem ihm zwar nichts passierte, der Wagen jedoch schwer mitgenommen wurde. Müllers Wagen dagegen war nur leicht beschädigt worden.

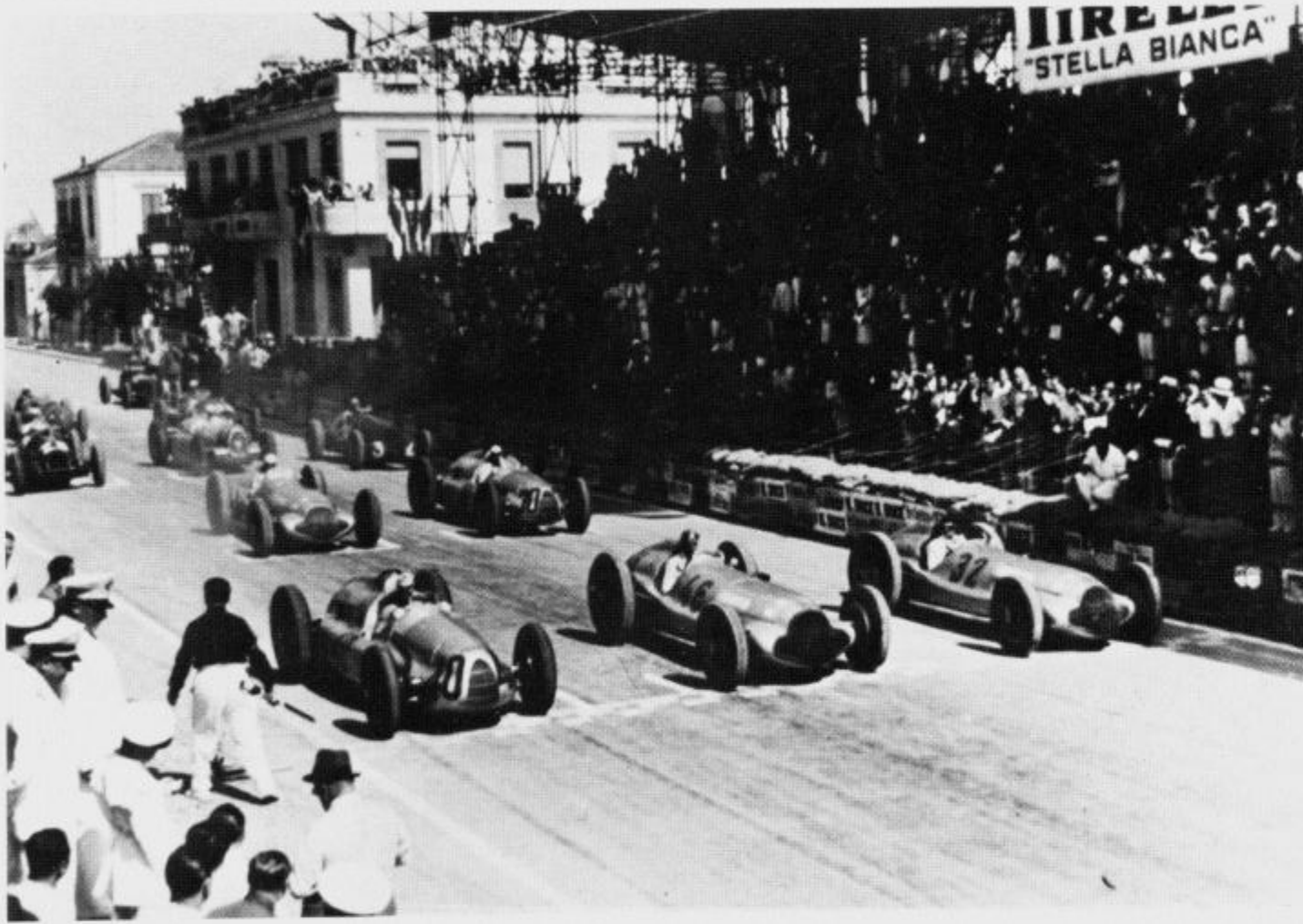
Um Mercedes nicht allein fahren zu lassen — außer den beiden deutschen Mannschaften waren nur zwei kompressorlose Talbots, ein Bugatti und ein Sefac am Start — entschloß sich Feuerissen zur Teilnahme der beiden offenen Wagen. Doch was unglücklich begann, nahm auch ein unglückliches Ende. Beide Fahrer, Hasse und Kautz hatten bereits in der ersten Runde Unfälle, die sie zur Aufgabe zwangen. Kautz war im Dorf Gueux in einer Kurve ins Schleudern geraten und hatte Hinterrad, Hinterachse und Heck seines Wagens stark beschädigt. Hasse war beim Anbremsen einer Kurve mit eingeschlagenen Rädern in einen Graben gerutscht. Mercedes siegte wieder in der Reihenfolge 1-2-3.

Verweilen wir einen Moment bei der Frage, wie es nach einem vier Jahre währenden technischen Gleichstand der beiden deutschen Firmen zu einem solchen Rückstand der AUTO UNION Grand Prix Wagen kommen konnte. Die Antwort liegt in der unterschiedlichen Organisation der Rennabteilungen von Mercedes und AUTO UNION. Bei Daimler-Benz gliederte sich die « Rennabteilung » in mehrere Bereiche: Konstruktion, Versuchsbau, Mon-

Stromlinienkarosserie auf dem Fahrgestell des Typs D, entwickelt und gebaut für den Großen Preis von Frankreich in Reims. Interessant: Kühlluftableitung nach oben. Die Wagen bewährten sich nicht und wurden bereits im Training durch Unfälle außer Gefecht gesetzt.



Typ D auf dem Rollenprüfstand. Die Vorderachse ist am Boden verankert, von vorn wird Luft durch den Kühler geblasen. Über den Auspuffrohren die Absaugkanäle. Es handelt sich bei diesem Wagen um ein Modell 1939, wie man an der veränderten Vorderachsaufhängung an Dreieckslenkern erkennen kann. Auch der Kühler hat eine flachere Form.



Pescara, 14 August 1938.
Startaufstellung zur Coppa
Acerbo. Links Nuvolari, daneben
von Brauchitsch und Lang in
ihren Mercedes W 154.

tage und Rennbeteiligung. Die wichtigste Abteilung war der Versuchsbau, der Aufträge für konstruktive Änderungen an das Konstruktionsbüro geben konnte und Aufträge zum Bau der betreffenden Teile an die geeignete Abteilung im Werk.

Bei der AUTO UNION war die « Rennabteilung » eine kleine Firma für sich, die alles selbst zeichnen, konstruieren und bauen mußte. Es bestand keine Möglichkeit, irgendwelche Arbeiten von anderen Abteilungen des Konzerns ausführen zu lassen.

Die personelle Besetzung war mit 220 Mitarbeitern bei Mercedes und 200 bei AUTO UNION etwa gleich.

Hinzu kam bei der AUTO UNION die immer prekäre finanzielle Situation, da jede Ausgabe, die nicht im Jahresplan vorgesehen war, gesondert begründet und beantragt werden mußte. Die Maschinen- und besonders die Hilfsmaschinenausrüstung war bei AUTO UNION chronisch schlechter als bei Daimler-Benz, wo man sogar über eine Art Fahrsimulator verfügte, auf dem unter ähnlichen Bedingungen — auch klimatischen — wie auf der Rennstrecke « probegefahren » werden konnte. Hierauf mußten Eberan und seine Leute verzichten. Aus den unterschiedlichen Organisationsformen der beiden Rennabteilungen ergab sich ein klarer leistungsmäßiger Vorteil für Mercedes — gleichen Personaleinsatz vorausgesetzt, sowohl quantitativ als auch qualitativ.

War 1938 die Lage also schon in technischer Hinsicht sehr angespannt, so machte das Fehlen einer überragenden Fahrerpersönlichkeit sie beinahe hoffnungslos. Denn weder Hasse, Müller noch Kautz konnten einen Rosemeyer ersetzen.

Dazu war nur ein Fahrer in der Lage: Tazio Nuvolari, Rosemeyers Freund und großer Gegner in vielen Rennen. Wir erinnern uns, daß Nuvolari schon einmal mit der AUTO UNION in Verhandlung gestanden hatte; daß er der Marke Sympathie und Vertrauen entgegenbrachte, und daß er im Augen-

Völlig entspannt lenkt Nuvolari
seinen Typ D durch eine
schnelle Passage im Donington
Park.





blick «frei» war auf Grund seiner Kündigung bei Alfa.

«Was lange währt, wird endlich gut» — sagt das Sprichwort. Nach langer Bekanntschaft, einer gelösten Verlobung und vorsichtiger Wiederannäherung fanden zwei Größen des Automobilsports im Frühjahr 1938 zusammen: AUTO UNION und Tazio Nuvolari.

Beide konnten auf eine ruhmreiche Vergangenheit zurückblicken, beide befanden sich gegenwärtig in einer Krise. So ist es natürlich, daß beide ihr ganzes Prestige und Können in die Verbindung einbrachten in dem Bestreben nach erfolgreicher Selbstbestätigung.

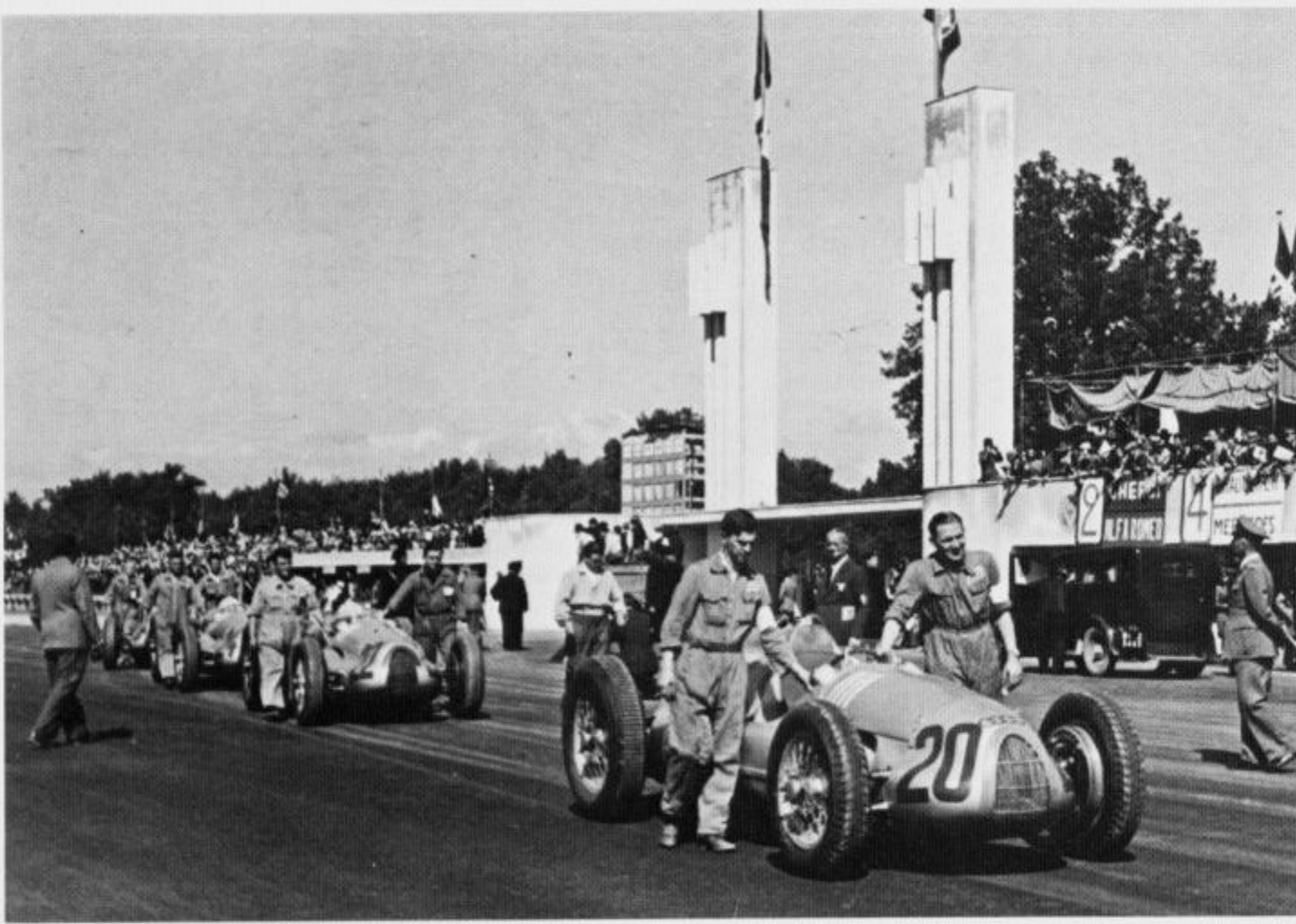
Das Debüt findet beim Großen Preis von Deutschland auf dem Nürburgring statt. Nuvolari, der sein Rennfahrerleben lang Frontmotorwagen gefahren hat, gewöhnt sich schnell an die völlig andere Fahrweise, die der AUTO UNION verlangt. Seine beste Trainingszeit: 10:03,3 min gegenüber von

Brauchitsch 9:49,4 min für die Nürburgringrunde.

Nachdem auch der erfahrene Hans Stuck ins AUTO UNION Team zurückgekehrt ist, kann Rennleiter Feuereissen vier Wagen melden mit Nuvolari, Stuck, Hasse, und Müller. Als Reservefahrer hat er Kautz und den neu in die Mannschaft aufgenommenen Ulli Bigalke zur Verfügung.

Am 27. Juli 1938 steht Nuvolari in der zweiten Startreihe neben Caracciola. Das Feld setzt sich mit nie zuvor gehörtem, infernalischem Getöse der Mercedes Kompressorwagen in Bewegung. Nuvolari versucht, im Vorderfeld mitzufahren, kommt jedoch bereits aus der ersten Runde mit großer Verspätung und eingedrücktem Heck zurück. Was ist geschehen? An von Brauchitschs Wagen war der Öltank nicht richtig verschlossen worden; in der Kurve war das Öl herausgeschossen und hatte sich über Nuvolaris Wagen

Nürburgring, 24. Juli 1938. Der Große Preis von Deutschland ist das offizielle Debüt von Tazio Nuvolari als Mitglied der AUTO UNION Rennmannschaft.



Monza, 11. September 1938.
Großer Preis von Italien.
Die Monteure schieben die
Wagen zum Startplatz.

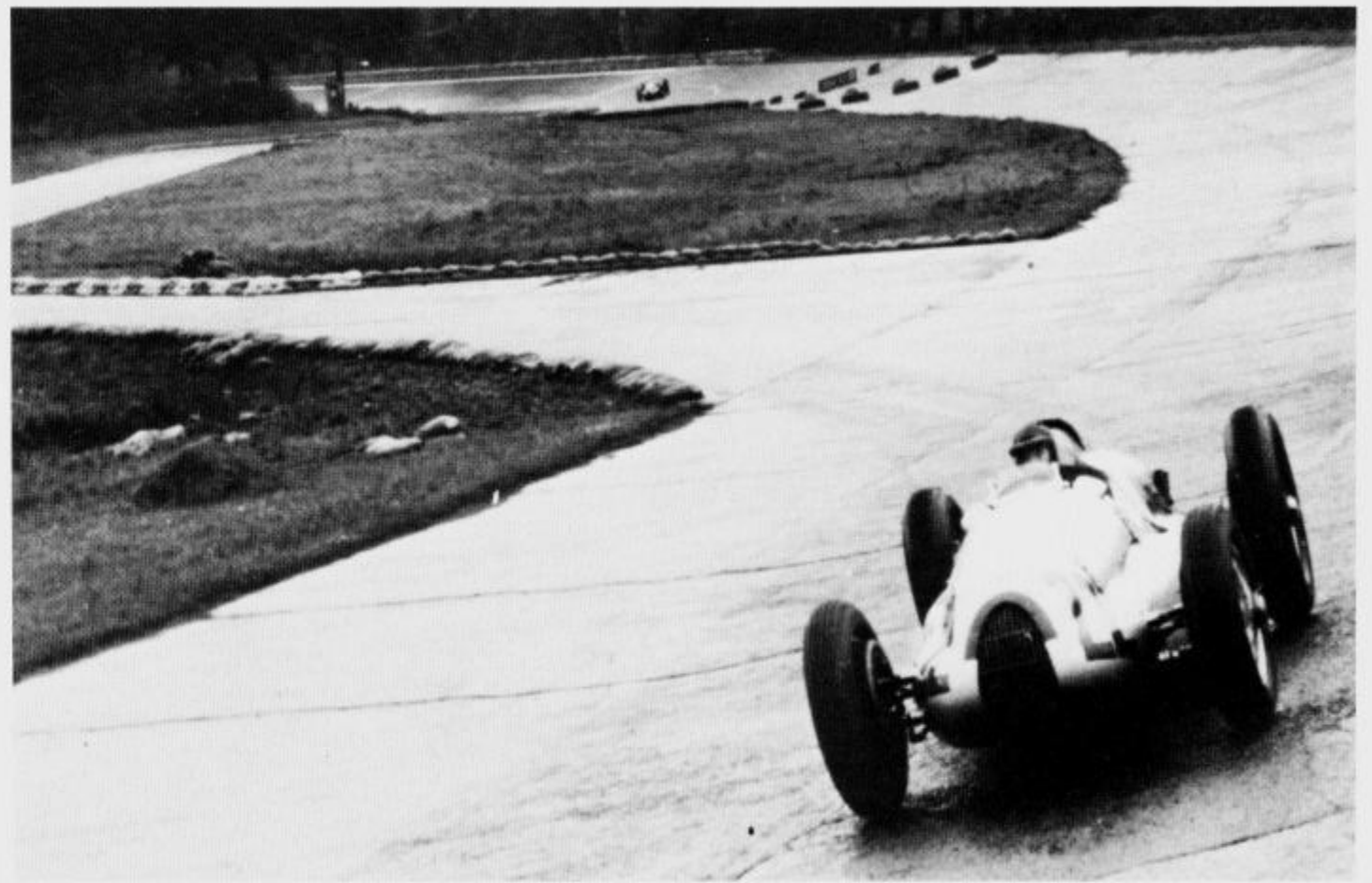
ergossen. Bei dessen Versuch, Brille und Frontscheibe mit der Hand zu reinigen, ist der Wagen hinten in einem Graben gerutscht und wurde dabei an Heck und Getriebe beschädigt. In der zweiten Runde muß Nuvolari den Wagen abstellen. Er übernimmt dann Müllers Wagen und kann sich auf den dritten Platz hinter von Brauchitsch und Seaman vorarbeiten. Stuck liegt in vierter Position. Gegen Ende des Rennens gibt es noch einmal große Aufregung, als von Brauchitschs Wagen nach dem Tanken in Brand gerät. Das Feuer wird schnell gelöscht. Von Brauchitsch

nimmt das Rennen wieder auf, kommt jedoch kurze Zeit später zu Fuß zurück. Der Wagen ist von der Bahn gekommen. Der junge Engländer Seaman führt nun im Großen Preis von Deutschland, Lang liegt an zweiter Stelle, dahinter Nuvolari und Stuck. Hasse ist inzwischen mit Motorschaden ausgefallen. In der letzten Runde muß Nuvolari noch einmal kurz an die Box. Dadurch kommt Stuck auf den dritten, Nuvolari auf den vierten Platz. Kein berauschendes Ergebnis, aber immerhin zufriedenstellend.

Zwischen den Rennen wurde intensiv an der Verbesserung der Wagen und der Standfestigkeit der Motoren gearbeitet. Das Ergebnis schien positiv zu sein, denn nach dem Training zur Coppa Acerbo stand Nuvolari in der ersten Startreihe. Das Rennen jedoch verlief für die Wagen aus Zwickau mehr als unglücklich. Nuvolari fiel aus, weil ein Kugellager im Kompressor klemmte — ein nie vorher und nie nachher aufgetretener Defekt —; Müller blieb ohne Kraftstoff auf der Strecke stehen — ein Fehler der Rennleitung, die den Verbrauch falsch berechnet hatte —; Hasse schließlich schied mit Differentialschaden aus. Von den drei gestarteten Mercedes erreichte nur der überlegen fahrende Caracciola das Ziel und gewann. Der Große Preis der Schweiz fand am 21. August auf der Bremgartenstrecke



statt. AUTO UNION setzte vier Wagen unter Nuvolari, Stuck, Müller und Kautz ein. Während des Rennens regnete es. Das Rennen wurde dadurch relativ langsam und die AUTO UNION, die nun erstmals auch in thermischer Hinsicht stark belastet waren, hatten erhebliche Schwierigkeiten mit der richtigen Vergasereinstellung und den dazu passenden Kerzen. Die Motoren liefen unregelmäßig und neigten zum Verölen der Kerzen. Die Mercedes waren in allerbesten Verfassung und gewannen wieder einmal 1-2-3. Müller war während des Rennens von der Strecke gekommen. Auch Stuck drehte sich, konnte den Wagen jedoch mit eigener Kraft wieder in Gang bringen und kam auf den vierten Platz — allerdings zwei Runden zurück. Nuvolari beendete das Rennen nach mehreren Boxenstops vier Runden zurück auf dem 9. Platz. Wieder wurde in der Rennabteilung intensiv an der Verbesserung der Wagen gearbeitet. Und zum großen Stelldichlein in Monza waren die Wagen mit den vier Ringen endlich in Gewinnerform. Die zweieinhalb Stunden des Großen Preises von Italien am 11. September haben bewiesen daß Nuvolari nicht zu schlagen war, wenn er über den richtigen Wagen verfügte, und daß der AUTO UNION Typ D nun zu einem Grand Prix Wagen entwickelt worden war, mit dem ein Meisterfahrer gewinnen konnte.

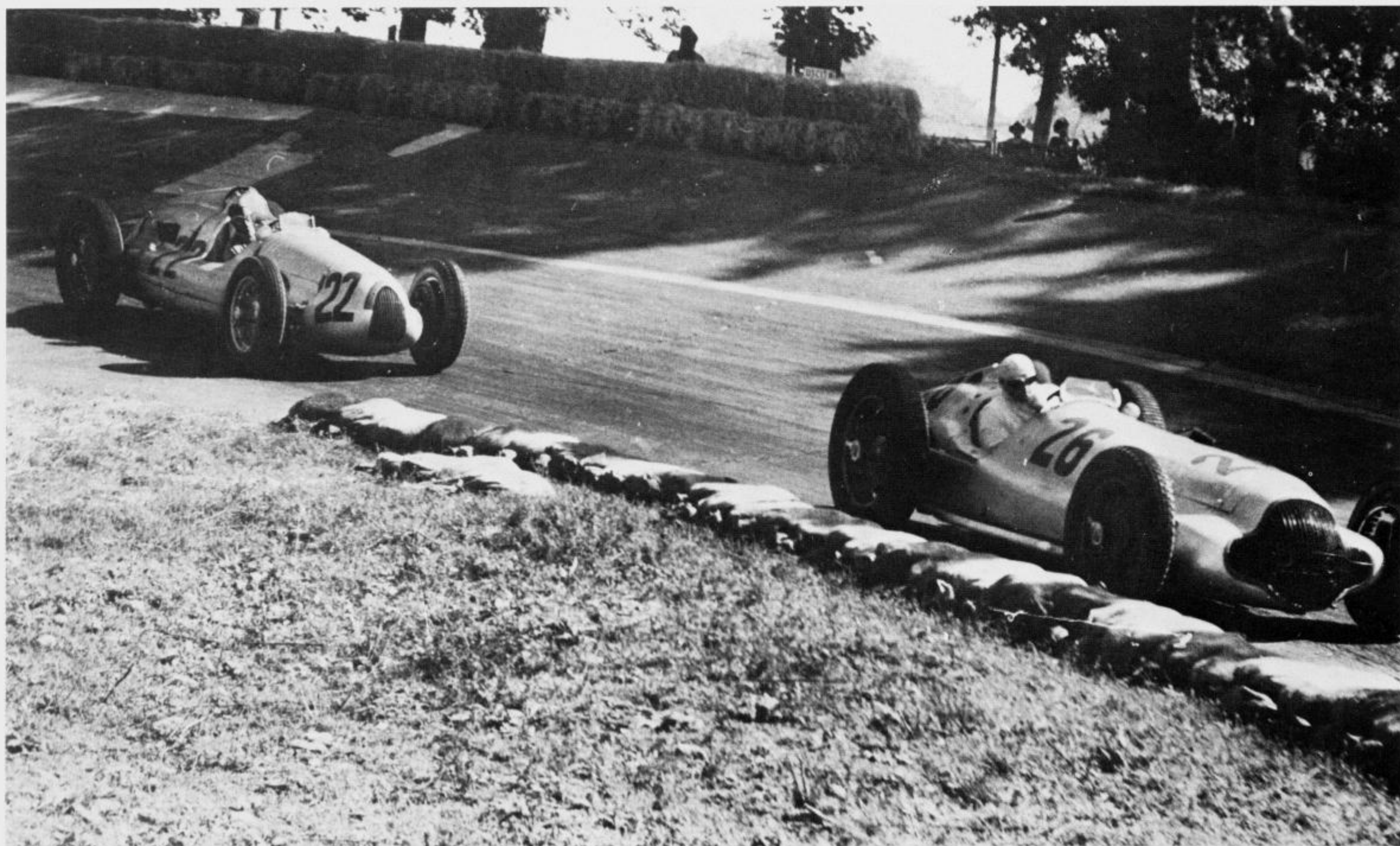


Nuvolari mit der Startnummer 22 kommt als fünfter aus der ersten Runde, als vierter aus der zweiten, als dritter aus der vierten und als zweiter aus der fünften. Er fährt ein unerhörtes Tempo und ist auf den Geraden schneller als die Mercedes. In der achten Runde überholt der Maestro vor der Start- und Zieltribüne unter dem Freudentaumel der Menschenmenge Langs Mercedes und setzt sich an die Spitze des Feldes. Nuvolari fährt auf einem schnellen und gleichmäßig laufenden AUTO UNION Typ D einem Sieg entgegen, der für ihn ebenso wichtig ist wie für die AUTO UNION. Am Schluß des Rennens sind die Menschen nicht zu halten. Sie stür-

Nuvolari während des Trainings zum Großen Preis von Italien, Monza 1938.



Bern, 21. August 1938. Die fünf AUTO UNION Typ D vor den Boxen während der Vorbereitungen zum Rennen. Links mit Hut Eberan von Eberhorst.



Gran Premio d'Italia 1938:
Nuvolari ist nur noch wenige
Meter hinter Hermann Lang
und wird ihn gleich überholen.

men die Rennstrecke und tragen « ihren » Tazio, der ihnen einmal mehr das Schauspiel seiner beispiellosen Fahrkunst geboten hatte, auf den Schultern zur Siegerehrung.

Der kleine Mann im gelben Trikot ist glücklich. Er genießt das Bad in der Menge nach einem Jahr der Mißerfolge. Nicht weniger froh sind die Verantwortlichen der Rennabteilung, da sie nun — wenn auch zum Ende der Saison — einen Wagen haben, der wieder auf der Straße der Sieger fahren kann.

Nuvolari ist in Italien sehr populär, einem Volkshelden gleich. Entsprechend sind die Schlagzeilen der italienischen Zeitungen. « La Gazzetta dello Sport » bringt eine Schlagzeile über die ganze Titelseite: *Der größte Fahrer der Welt, Tazio Nuvolari, gewinnt auf AUTO UNION den Großen Preis von Italien.*

Lesen wir den Leitartikel von Bruno Roghi mit dem Titel « Der Held des Tages », so lernen wir ein wenig die Begeisterung und Anteilnahme der Italiener an « ihrem » Nuvolari verstehen.

In den Tagen vor dem Rennen spricht man zurückhaltend von Tazio. Das Thema vor dem Rennen ist der Angriff auf die Vormachtstellung von Mercedes. Dieser

Angriff wird weniger von den unzuverlässigen AUTO UNION als vielmehr von den Maseratis in den Händen der Trossis und Villoreisis erwartet . . . « Auf den AUTO UNION ist nach vielen Enttäuschungen nicht zu zählen. Der Mann hat viele Lenz auf dem Buckel. Vielleicht ist die Siegesgöttin, launische Göttin, seiner müde geworden. Das ist der Lauf der Dinge. » Tazio begibt sich zu Fuß zur Startlinie. Die Zuschauer erkennen seine schlanke Gestalt. Er zeigt auf sein gelbes Trikot. Die Zuschauer applaudieren. Es ist der Applaus für den Benjamin. Es ist der erneute Dank für viele große Kämpfe, die der Athlet ihnen in der Vergangenheit geboten hatte. Es ist aber nicht der brausende Applaus, mit dem der Matador des Rennens begrüßt wird. Die Zuschauer wissen, wollen sie Tazios Sieg, so müssen sie ein Wunder von ihm verlangen.

Die deutschen Silberpfeile übernehmen mit Entschlossenheit die Führung. Nach wenigen Runden bereits zeigt sich, daß auch heute nicht mit einer Revanche der italienischen Wagen zu rechnen ist. Aber sogleich wird die mechanische Überlegenheit von einem leuchtenden menschlichen Einsatz angegriffen, bedrängt und übermannt. In die Phalanx der deutschen Fahrer wirft sich ein italienischer Pilot,



der größte und würdigste. Er wartet nicht. Er zaudert nicht. Er teilt sich den Rhythmus des Rennens nicht nach den Gesichtspunkten von Geduld und Ausdauer ein. Er greift nicht an. Er überfällt!

... Von dem Moment an, in dem der "Fliegende Mantuaner" Langs Mercedes überholt und die Spitze des Feldes über-

nimmt, verwandelt sich der "Große Preis von Italien" in ein Gedicht des Sports... Das Furioso seiner Fahrt — gekennzeichnet von rasendem Tempo und einer nicht nachgebenden Kampfeslust — ist derartig, daß sich die Gegner in seiner Spur verirren und verlieren. Sein ist der außerordentliche Sieg, sein ist die Schuld — wenn es erlaubt ist, von Schuld zu

Donington Grand Prix 1938.
H.P. Müller führt vor Seaman und Lang auf Mercedes.



Großer Preis von Deutschland 1938. Die Mechaniker schieben die Wagen zum Start. Nr. 2 ist der Typ D in seiner endgültigen Form (Stuck), Nr. 6 ist ein aus einem verkürzten Typ C Chassis gebautes Übergangsmodell. Höherer Kühler, Kühlluftaustritt aus Schlitzen, eckige Seitentanks (Hasse).



**Großer Preis von Italien,
11. September 1938. Der
« Fliegende Mantuaner » in
seiner charakteristischen
Haltung am Steuer des AUTO
UNION auf dem Weg zu seinem
ersten Sieg für die Wagen aus
Zwickau.**

*sprechen — an der heftigen Dezimierung
des Feldes, der Hekatombe defekter Wa-
gen, die den Verlauf des Rennens kenn-
zeichnen. Nuvolari ist die Strafe Gottes.
Er könnte der Vater mehrerer jüngerer
Fahrer sein, die dem silbernen Schwanz
seines Autos nachkriechen, und erscheint
doch wie ein Junge, der zum Spiel fährt,
den Kranz seines Steuerrades mit gelben
Handschuhen liebevoll, während sein
Bolid die Geraden sprichwörtlich wie
der Blitz durchrast . . .*

**Eine der seltsamsten Trophäen
des Rennsports: Dieser Hirsch
lief Nuvolari während des
Trainings zum Donington Grand
Prix 1938 vor den Wagen und
wurde von ihm erfaßt. Die
Trophäe befindet sich noch
heute im Haus Nuvolaris in
Mantua.**





Das letzte Ereignis der Saison ist der Donington Grand Prix am 22. Oktober. Ein Jahr und zwanzig Tage sind seit Rosemeyers Sieg vergangen. Die Zuschauer haben es nicht vergessen und kommen in großen Scharen. Diesmal ist Rosemeyer, der Liebling des englischen Publikums, nicht mehr dabei. Nuvolari, der Alte (44 Jahre), hat seinen Platz eingenommen.

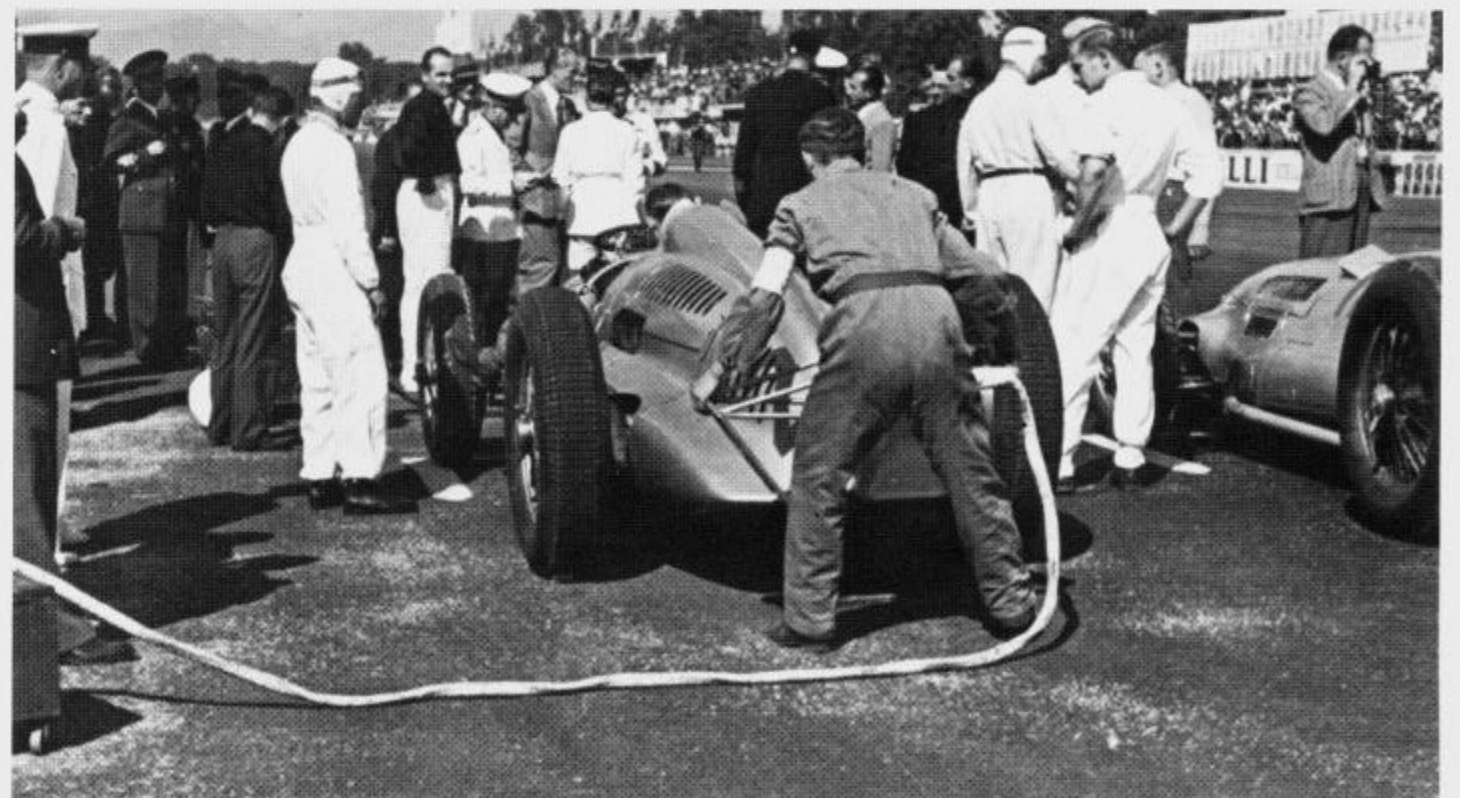
Während des Trainings läuft Nuvolari ein Hirsch vor den Wagen, dem er nicht mehr ausweichen kann. Er behält den Kopf des Tieres als Erinnerung und kommt so zu einer der seltsamsten Trophäen der Renngeschichte.

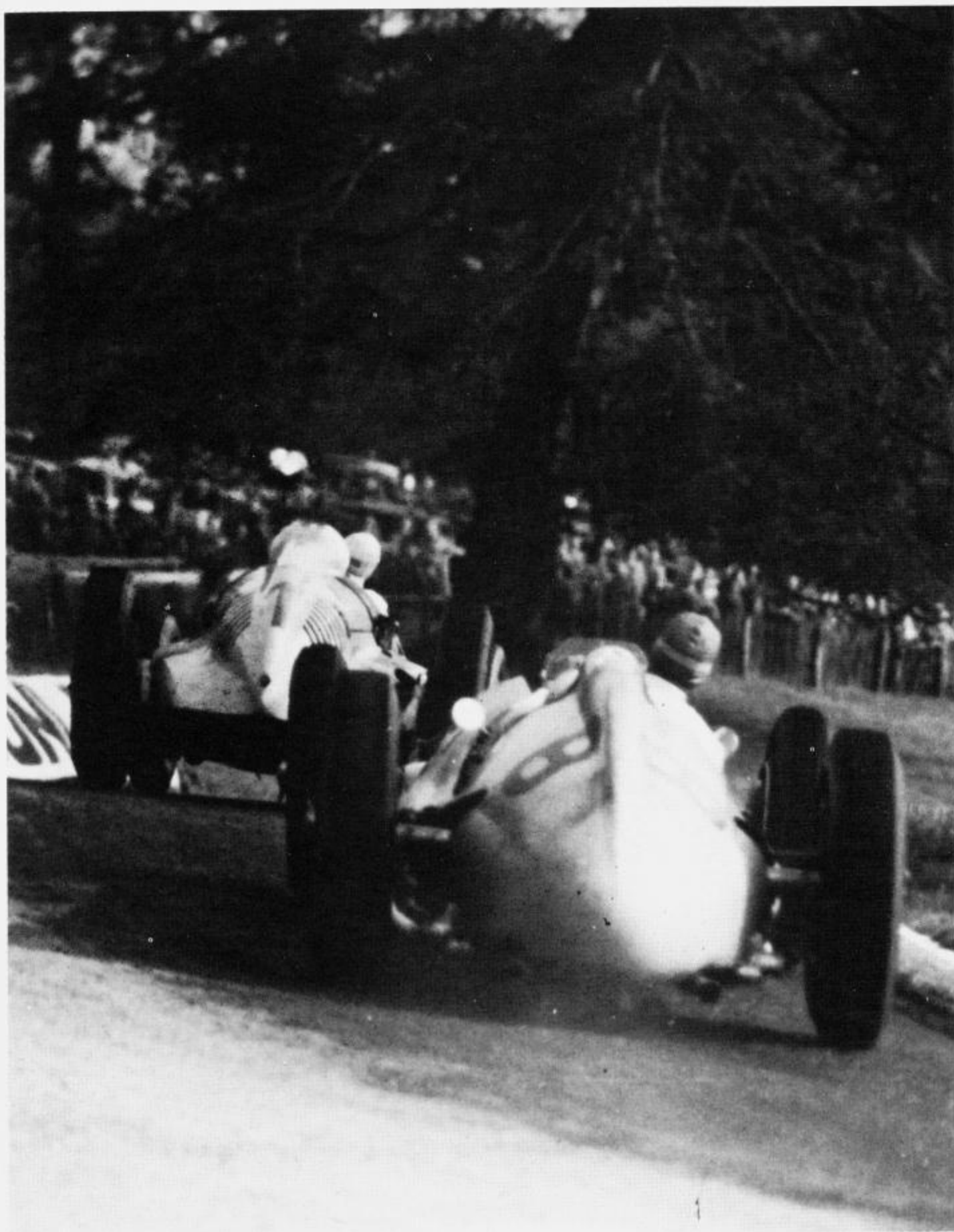
Nuvolari ist wieder in großer Form, der AUTO UNION Typ D ebenso. Wie schon in Monza, ist gegen diese Kombination wenig auszurichten. Nuvolari kommt als erster aus der ersten Runde zurück und behält die Führung bis zur 25. Runde. Große Aufregung, als Nuvolari in der 26. Runde an die Box kommt: Kerzenwechsel. Der an zweiter

Position liegende Müller übernimmt jetzt die Führung. Nuvolari fällt durch den Aufenthalt auf den vierten Platz zurück und startet sofort zu einer Aufholjagd, die die sonst eher kühlen Engländer zu Begeisterungstürmen hinreißt. Inzwischen hat sich im Feld viel geändert. Kautz ist von der Strecke abgekommen. Öl auf der Fahrbahn bedeutet das Aus für fünf Wagen; darun-

Tazio Nuvolari in voller Aktion beim Großen Preis der Schweiz 1938.

Der elektrische Außenanlasser wird beim AUTO UNION von hinten auf die verlängerte Getriebewelle aufgesetzt.





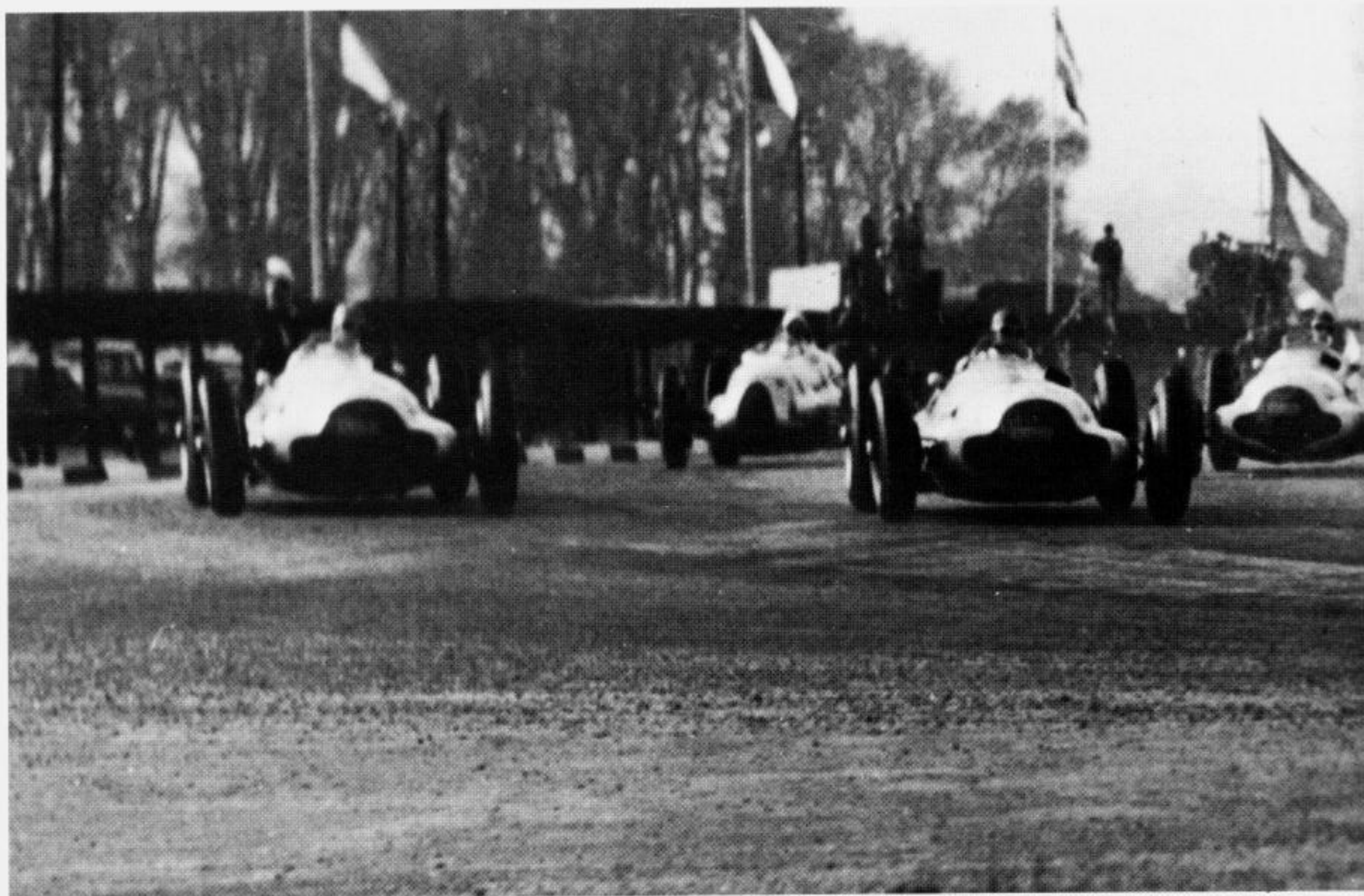
Donington Grand Prix 1938:
Müller auf AUTO UNION führt
vor Seaman auf Mercedes.
Das Foto verdeutlicht das
leichte Übersteuern beider
Wagen.

ter Hasse, der sich überschlägt, Gott sei Dank aber nicht verletzt wird. Müller fährt trotz defekter Stoßdämpfer ein hervorragendes Rennen, muß sich jedoch von Lang und Seaman überholen lassen. Tazio rückt inzwischen unaufhaltsam nach vorn, überholt einen nach dem anderen und geht in der 67. von 70 zu fahrenden Runden an dem ohne Windschutzscheibe fahrenden Lang vorbei. Er behält die Spitze und gewinnt den letzten Donington Grand Prix vor dem 2. Weltkrieg überlegen für die AUTO UNION. Publikum und Presse sind begeistert. Die Schlagzeile einer englischen Zeitung: « Music, Maestro, please. »

Die Bilanz des Jahres 1938 sah für die AUTO UNION mit nur zwei Siegen zwar nicht gut aus, doch hatten diese deutlich gemacht, daß die Entwicklungsphase des Typs D nunmehr als erfolgreich abgeschlossen betrachtet werden durfte. Der Wagen war dem Mercedes gleichwertig und hatte gezeigt, daß er siegen konnte — mit einem Nuvolari am Steuer.

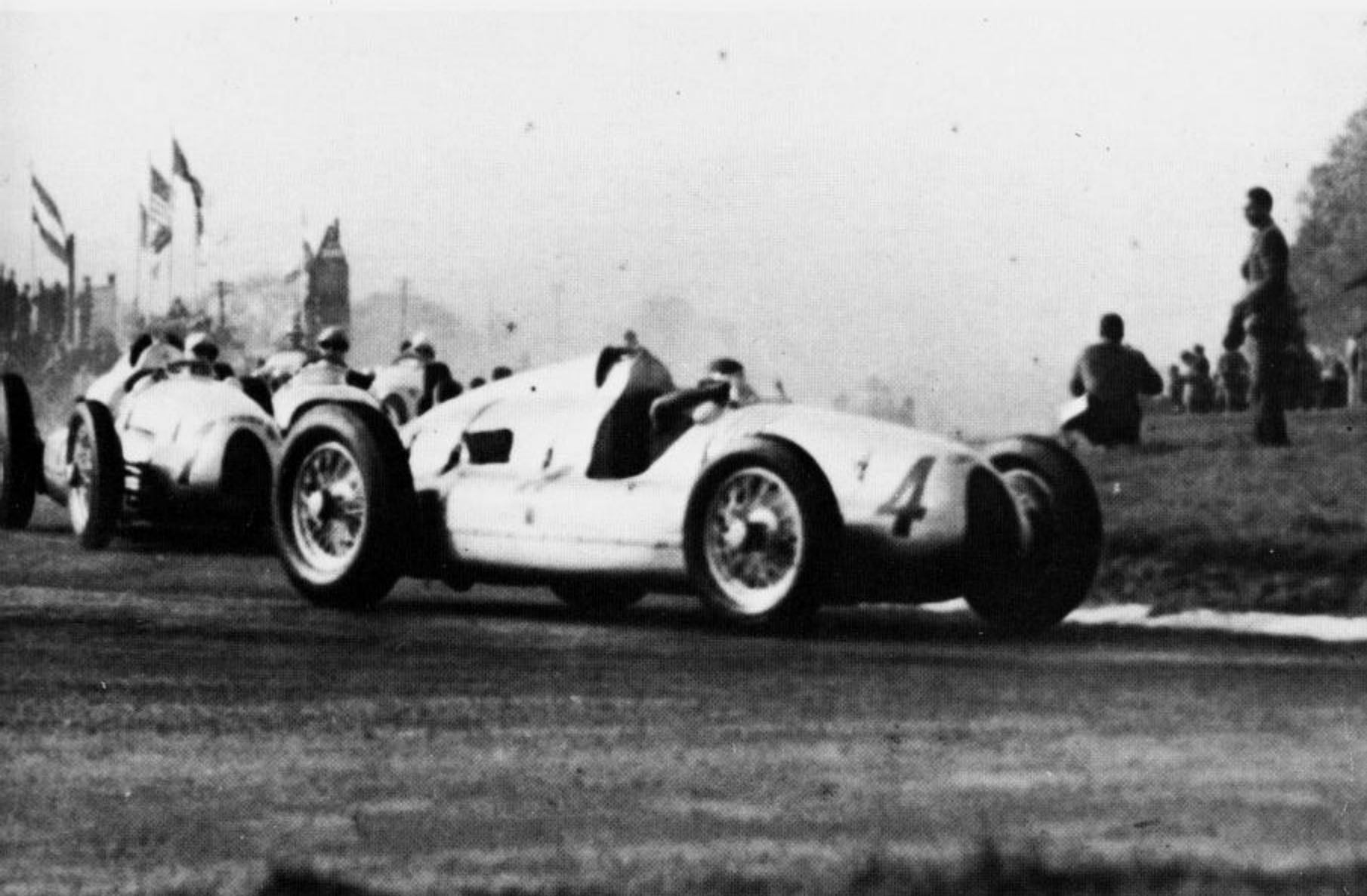
Der Erfolgsbilanz hinzuzurechnen sind noch fünf Siege in Bergrennen, alle von Stuck errungen. Allerdings nicht mit dem neuen Motor, sondern mit dem in das verbesserte Chassis eingebauten 16-Zylinder.

Wir wollen die Darstellung der Saison 1938 abschließen mit einem Brief, den Tazio Nuvolari nach seinem Sieg in





H.P. Müller beim Donington Grand Prix 1938. Er führte lange Zeit, schied dann aber mit Motordefekt aus.



Donington Park, 22. Oktober 1938. Vom Start weg geht Nuvolari in Führung. Hier nimmt er Red Gate Corner.

AUTO UNION A-G

C H E M N I T Z , B E R N D - R O S E M E Y E R - S T R A S S E

BRIEFANSCHRIFT: AUTO UNION A-G, CHEMNITZ 1, POSTFACH 843.

VORSTAND: DR. RICHARD BRUHN, WILLIAM WERNER
STELLVERTRETEND: DR. CARL HAHN, HANS HUSCHKE
VORSITZER DES AUFSICHTSRATES:
STAATSMINISTER R. GEORG LENK

Durch Eilboten! Einschreiben!

Herrn
Tazio Nuvolari,
z.Zt. Nürburgring,
=====
Post Adenau/Eifel,
Sporthotel.

IHRE ZEICHEN:

--

IHR SCHREIBEN VOM:

--

UNSERE ABT.:

WNS

HAUSTELEFON:

157

ZEICHEN:

sz/sche.

CHEMNITZ, DEN

22.7.1938.

Sehr geehrter Herr Nuvolari!

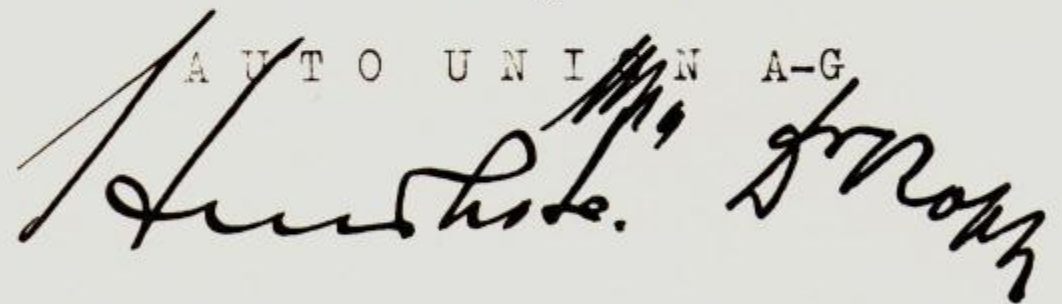
Wir bestätigen den Empfang der uns zur Verstempelung übersandten 2 Ausfertigungen des Vertrages. Wir werden für sofortige Verstempelung Sorge tragen und das für Sie bestimmte Exemplar noch bis kommenden Sonntag, spätestens Montag früh an Ihre Adresse auf dem Nürburgring absenden. Zwischenzeitlich überreichen wir Ihnen in der Anlage eine Abschrift des mit Ihnen abgeschlossenen Vertrages zur gefl. Bedienung.

Gleichzeitig teilen wir Ihnen mit, dass wir unserer Bankabteilung Anweisung gegeben haben, die Ihnen laut Vertrag zustehende Engagementssumme von 20.000,-- RM (Reichsmark zwanzigtausend) im deutsch-italienischen Clearing zu überweisen.

Wir wünschen Ihnen für die kommenden Rennen beste Erfolge und begrüßen Sie

hochachtungsvoll

AUTO UNION A-G



1 Abschrift.

Urkundensteuer

In Höhe von RM. 100.- + 3.- für Doppel
 entrichtet am 23.7.38
 unter Nr. 443 VERTRAG.



Zwischen

Herrn Tazio Nuvolari, Mantua/Italien,
 und der

AUTO UNION A-G, Chemnitz,
 im nachstehenden AUTO UNION genannt, wird folgender Vertrag
 abgeschlossen:

§ 1.

Herr Tazio Nuvolari wird für die AUTO UNION als Wagenrennfahrer
 für die Zeit vom 1. Juli bis 30. November 1938 verpflichtet.
 Herr Nuvolari stellt sich mit seinem ganzen Können ausschliess-
 lich der AUTO UNION, und zwar für Rennen sowie für Probe- und
 Versuchsfahrten zur Verfügung. Vorgesehen sind folgende Rennen:

- Grosser Preis von Deutschland 24.7.38.
- Coppa Acerbo 13.8.38.
- Grosser Preis der Schweiz 21.8.38.
- Grosser Preis von Italien 11.9.38.
- Doningtonpark-Rennen 1.10.38.

§ 2.

- a) Herr Nuvolari erhält von der AUTO UNION ein monatliches
 Bruttogehalt von 2.000,— RM
 (i.W.: Reichsmark zweitausend), das sind
 für die Monate Juli bis November 1938 insgesamt 10.000,— RM
 (i.W.: Reichsmark zehntausend).
- b) Die AUTO UNION garantiert Herrn Nuvolari für jedes Rennen
 ein Startgeld von 3.000,— RM
 (i.W.: Reichsmark dreitausend).
 Beträgt das Startgeld des Veranstalters weniger
 als 3.000,— RM (i.W.: Reichsmark dreitausend) für
 Herrn Nuvolari, so zahlt die AUTO UNION die Diffe-
 renz an Herrn Nuvolari. Beträgt das Startgeld des
 Veranstalters mehr als 3.000,— RM (i.W.: Reichs-
 mark dreitausend) für Herrn Nuvolari, so zahlt
 Herr Nuvolari die Differenz an die AUTO UNION.

- 2 -

AUTO UNION BILDBERICHT 18

Sieg im GROSSEN PREIS von ITALIEN



SIEMER: TAZIO NUVOLARI AUF AUTO UNION



Die „B.Z.“ am Mittag vom 12. 9. 38 schreibt:

Nuvolari hatte seinen Startplatz in der zweiten Linie; er arbeitete sich draufgängerisch und trotzdem mit Kopf fahrend, in den ersten acht von den insgesamt sechzig Runden an die Spitze vor, die er dann nicht mehr abgab. Er erkämpfte sich einen klaren Vorsprung vor dem übrigen Felde, fuhr zum Schluß klugerweise etwas verhalten, und sein Sieg wäre auch nicht in Frage gestellt gewesen, wenn von den auf den nächsten Plätzen zunächst hinter ihm Liegenden nicht die gefährlichsten Gegner einer nach dem andern durch Motorschaden zurück- oder ausgefallen wären.



Oben: Drei Asse des Auto Union-Rennstalles: Nuvolari, Stuck und Müller. In dieser Reihenfolge hielten die drei Auto Union-Fahrer in der zweiten Hälfte des Rennens lange Zeit die Spitze.



Links: Tazio Nuvolari nach seinem großen Siege. Rechts neben ihm sein Landsmann Dr. Farina (Alfa Romeo), der mit einer Runde Rückstand den zweiten Platz belegte.

Zum Erfolg trugen bei: Ate-Bremsen, Bosch-Erzeugnisse und Continental-Reifen

AUTO UNION A-G

Donington an die Direktion der AUTO UNION richtete. Er zeigt in schöner Weise die Bescheidenheit des großen Könners, der wie kaum einer die Regeln des Grand Prix Sports kannte — und sie akzeptierte.

Ich hatte die Freude zeigen zu dürfen, daß die AUTO UNION Rennwagen der Konkurrenz davonfuhren, nachdem die Situation zunächst schwierig war. Dies verdanke ich vor allem dem überlegenen Wirkungsgrad, den das Auto dank Ihrer perfekten Vorbereitung erreicht hat. Meine Aufgabe war es, das zu Ende zu führen, was Ihre Techniker, Mechaniker und Direktoren mit Hartnäckigkeit und Vertrauen vorbereitet hatten und was mit dem Sieg verdienstermaßen belohnt wurde.

Ein seltenes Dokument: der Rennfahrervertrag zwischen Tazio Nuvolari und der AUTO UNION.

AUTO UNION Bildbericht zum Aushang in den Vertretungen.



Das Ende einer Epoche

Die europäische Krise wirkte sich auch auf die Anzahl der Rennen in Europa aus, das sich unaufhaltsam dem Abgrund des Krieges näherte. Doch das Abkommen von München gab einen — wenn auch trügerischen — Aufschub. In den Rennabteilungen von Mercedes und AUTO UNION wurden jedenfalls während des Winters weitere Verbesserungen und Änderungen an den Grand Prix Wagen vorgenommen.

An beiden Konstruktionen hatte sich während der vergangenen Saison herausgestellt, daß der Kraftstoffverbrauch und die Leistungsabgabe der Motoren in einem ungünstigen Verhältnis zueinander standen.

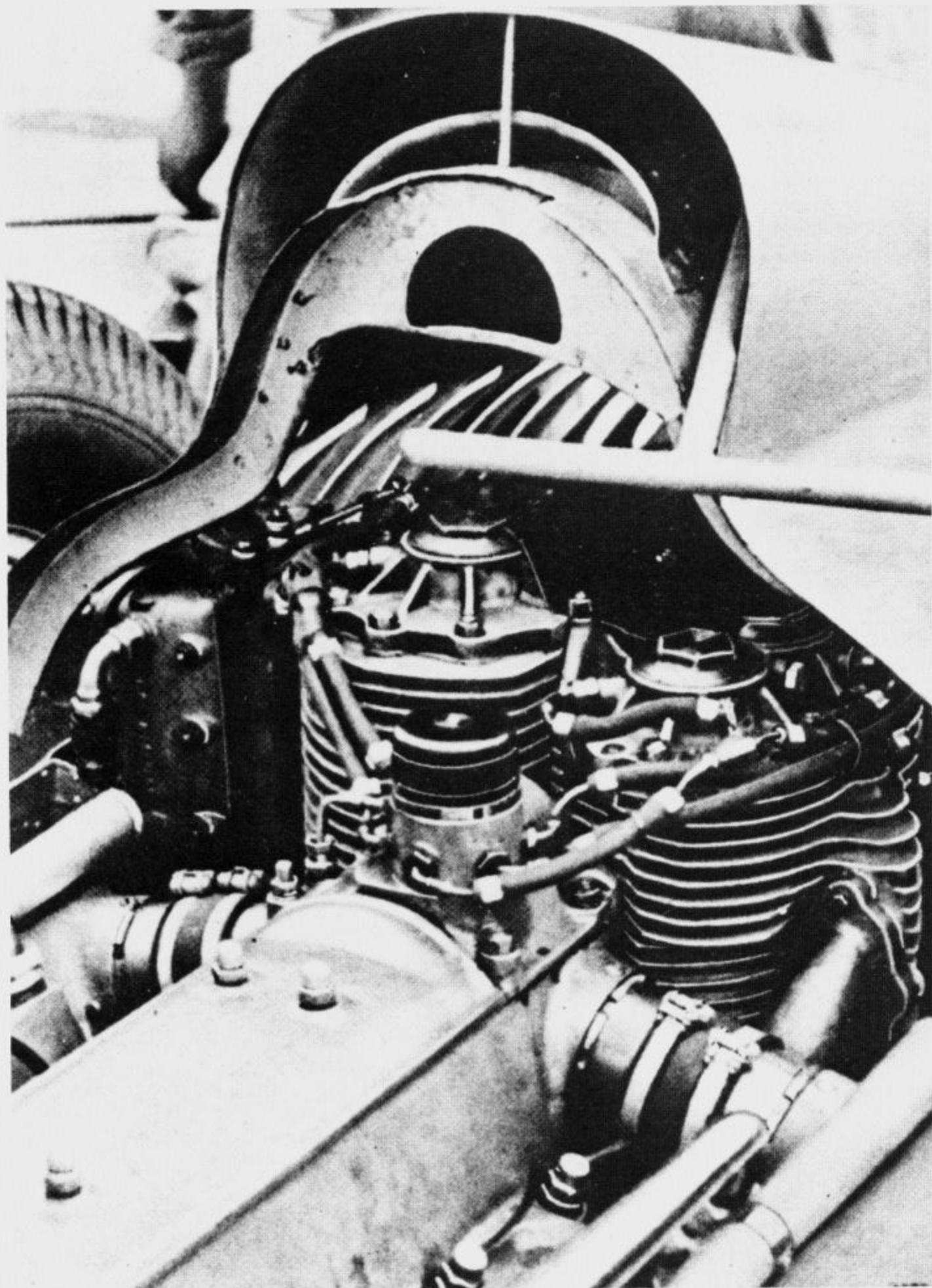
Sowohl Mercedes als auch AUTO UNION entschlossen sich daher zum Zweistufengebläse, bei der die erste Stufe das vorverdichtete Gemisch in die zweite drückt, von wo es dann in den Brennraum gelangt.

Der Zweistufenkompressor ist beim Typ D stehend hinter dem Motor angeordnet. Er liefert einen Druck von 1,67 atü. Der Antrieb erfolgt über eine Mehrscheibenkupplung durch die aus dem Motor kommende Königswelle. Die bisher verwendeten Solex Schwim-

merkammervergaser wurden durch schwimmerlose Druckvergaser ersetzt — einer Gemeinschaftsentwicklung von AUTO UNION und der Vergaserfirma SUM in Berlin. Der Vergaser wurde seitlich senkrecht an die erste Kompressorstufe angebaut. Man erkennt die Wagen mit dem Doppelkompressor an der zusätzlichen Luftzuführung für den Vergaser und an einer Karosserieausbeulung hinten rechts. Die Zusatzluft wurde durch ein auf der rechten Seite angebrachtes Rohr nach hinten geführt. Dieses Rohr hatte vorn eine größere Öffnung und verjüngte sich nach hinten; es begann unmittelbar hinter dem Zentraltank zwischen Motorhaube und Karosserie. Eine weitere konstruktive Änderung war die Verwendung von zwei Kraftstoffpumpen: die eine zur Versorgung des Vergasers, die andere zur Rückförderung des nicht benötigten Kraftstoffs. Der Motor leistete in dieser Version 485 PS bei 7000 Upm, das maximale Drehmoment von 56 m kg wurde bei 4000 Upm erreicht, der Verbrauch konnte auf 70 ltr. für 100 km gesenkt werden.

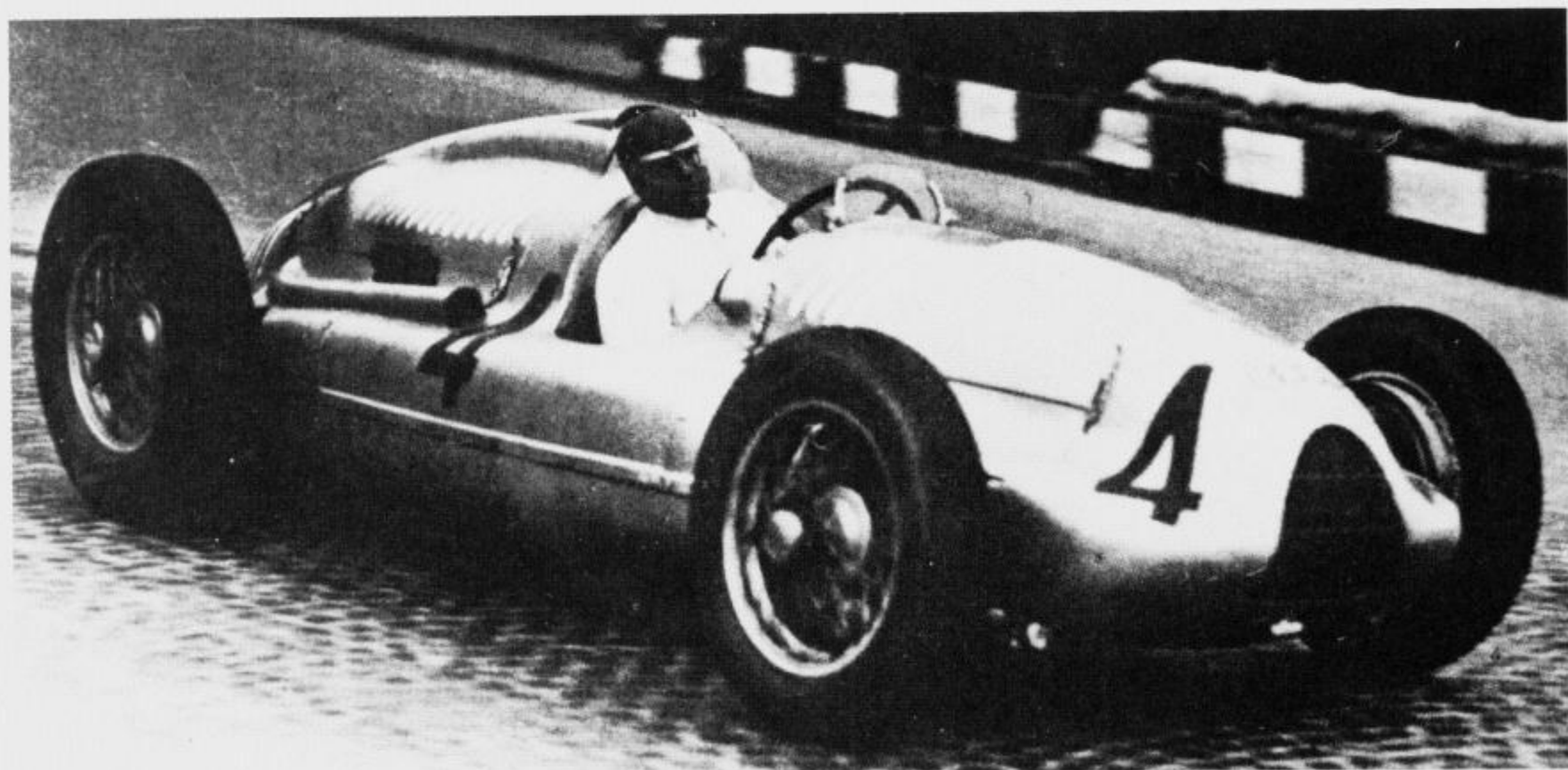
Eine interessante Änderung gegenüber dem Modell 1938 wurde an der Vor-

Tazio Nuvolari und Robert Eberan von Eberhorst im Gespräch während des Trainings zum Eifelrennen im Mai 1939. Die Szenerie ist menschenleer und wird es für die nächsten Jahre auch bleiben.



Eins der ganz wenigen Fotos,
das die Ausführung mit
Zweistufenkompressor und
SUM-Vergaser zeigt.

Großer Preis von Bern 1939.
Typ D mit Doppelkompressor,
Luftzuführung durch das
seitliche Rohr und die nach oben
offene Kopfstütze.



derachse vorgenommen. Nachteil jeder Kurbellenkerachse ist das Flattern der Vorderräder beim bremsen auf unebener Fahrbahn, besonders in Kurven. Um diesem Mißstand abzuhelpen, wurde die Basis der Kurbellenker in der Art eines Dreieckslenkers verbreitert; die Drehstäbe wurden aus dem Querrohr des Chassis' nach außen verlegt und so angelenkt, daß der obere Drehstab das rechte und der untere das linke Rad abfederte. Das jeweils am Rahmen befestigte Ende der Drehstäbe diente als Führung für den zweiten Dreieckslenker (Abb. S. 127 und 161). Bei dieser Vorderachsausführung wurde der Wagen vorn in Höhe des Querrohrs etwas breiter. Daher wurde für die so ausgerüsteten Wagen der Kühler ebenfalls etwas verbreitert und konnte flacher gehalten werden. Die Wagen unterscheiden sich äußerlich nur unwesentlich von der alten Konstruktion.

Die Mannschaft von 1938 — Nuvolari, Stuck, Hasse und Müller — wurde voll bestätigt. Als Reservefahrer wurden der vom Motorrad kommende Georg Meier und Ulli Bigalke eingesetzt. Bigalke war seit langem für die Rennabteilung als LKW-Fahrer und Filmopérateur tätig und sollte nun seine Chance als Rennfahrer bekommen.

Der Große Preis von Tripolis war 1939 erstmals nur für 1,5 ltr. Rennwagen ausgeschrieben. Bekanntlich entwickelte und baute Mercedes in der Rekordzeit von acht Monaten zwei Exemplare des W 165, die das Rennen gewannen. Auch AUTO UNION begann mit der Entwicklung eines 1,5 ltr. Rennwagens. Auf dieses Projekt werden wir noch ausführlich eingehen. Erwähnenswert ist in diesem Zusammenhang, daß Ende

1938 auch das Volkswagenwerk Fallerleben einen Auftrag zum Entwurf eines 1,5 ltr. Rennwagens an das Büro Porsche vergab. Dieses Projekt erhielt die Konstruktionsnummer 116. Es existieren Zeichnungen, die einen V-12 Zylinder Motor mit vier obenliegenden Nockenwellen und Königswellenantrieb zeigen. Zur Konstruktion ist es nie gekommen (Abb. S. 158).

Für die AUTO UNION war das Eifelrennen am 21. Mai der erste Auftritt 1939. (Der Große Preis von Pau mußte ausgelassen werden, ein 1,5 ltr. Wagen für Tripolis stand noch nicht zur Verfügung).

Dr. Feuereissen meldete fünf Wagen unter Nuvolari, Hasse, Müller, Meier und Bigalke. Stuck war verletzt und konnte nicht starten. Meier startete im Rennen nicht, da der Wagen defekt war. Mercedes hatte ebenfalls vier Wagen im Rennen mit Caracciola, Lang, von Brauchitsch und Hartmann.

Aus der kurzen Distanz des Eifelrennens — zehn Runden = 228 km — leiteten die beiden Rennleiter Dr. Feuereissen und Neubauer zwei in sich richtige, wenn auch sehr unterschiedliche Taktiken ab. Nuvolari bekam von Feuereissen die Weisung, reifenschonend zu fahren, um ohne Reifen- und Tankstop das Rennen durchfahren zu können.

Neubauer ging davon aus, daß Reifen gewechselt werden müßten, schickte seine beiden Fahrer Caracciola und Lang dafür aber mit nur halb vollem Tank ins Rennen. Das bedeutete eine Gewichtersparnis von über 100 kg, die die beiden für schnelle Runden und damit einen genügend großen Vorsprung vor Nuvolari nutzen sollten. (Von Brauchitschs Wagen wurde zur Vorsicht vollgetankt.)

Beide Strategien bewährten sich. Lang konnte einen Vorsprung herausfahren, der für den auf dem zweiten Platz liegenden Nuvolari nicht einzuholen war. Nuvolari konnte jedoch Caracciola während dessen Tank- und Reifenstop überholen und das Rennen an zweiter Stelle beenden. Hasse, Bigalke und Müller belegten die Plätze fünf und sieben.

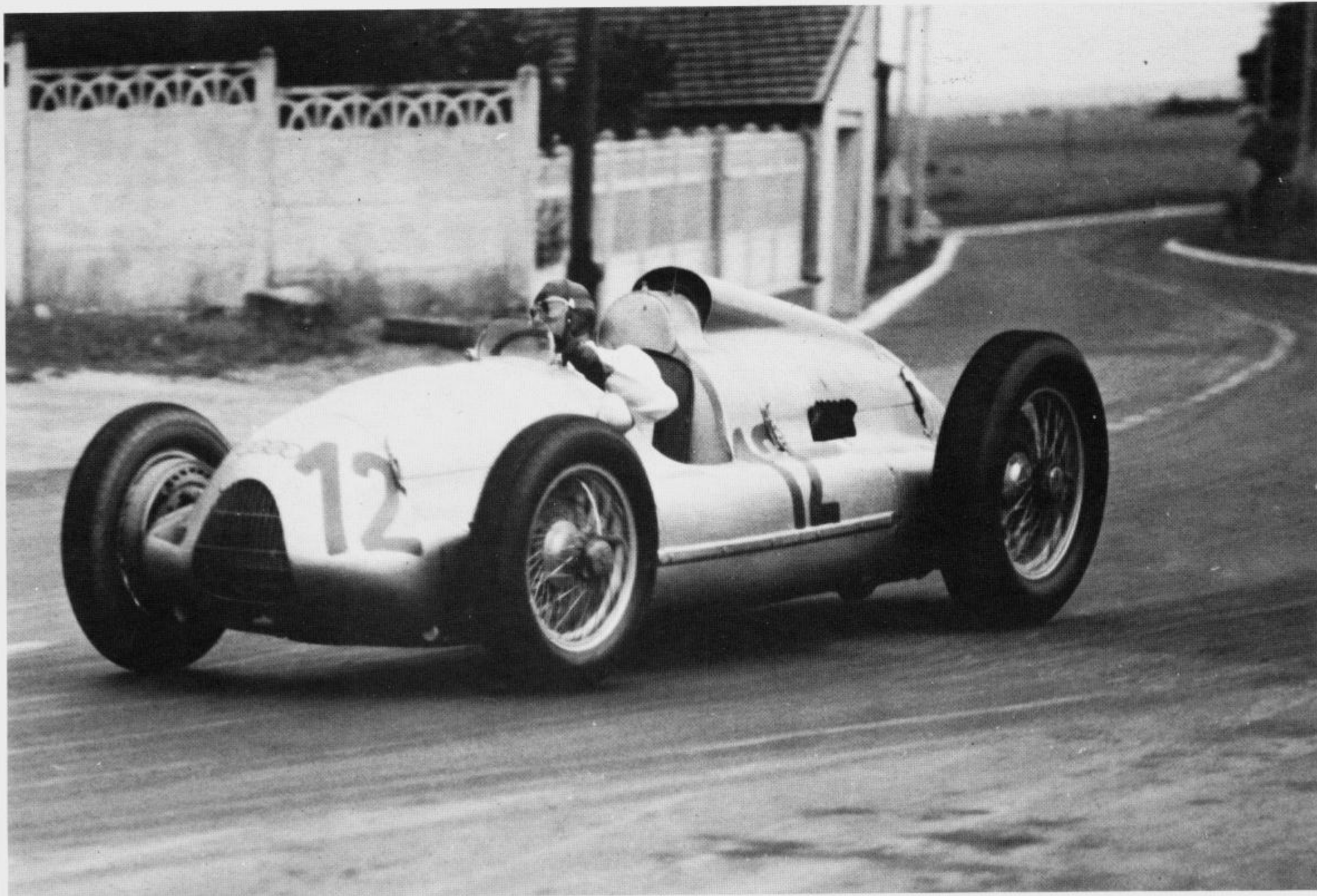
Am 25. Juni standen zwei Große Preise auf dem Programm: der Große Preis von Belgien in Spa-Francorchamps und der Große Preis von Bukarest. Das Rennen in Spa zählte zur Europamei-



sterschaft und war deshalb das wichtigere. AUTO UNION und Mercedes setzten je vier Wagen ein. Dr. Feuereissen schickte Nuvolari, Müller, Hasse und erstmals Georg Meier ins Rennen gegen Caracciola, Lang, von Brauchitsch und Seaman.

Schon bei Beginn des Rennens liegt eine merkwürdige Spannung über der Strecke. Das Wetter ist furchtbar, es gießt in Strömen. Die Strecke ist zu schmal für die hohen Geschwindigkeiten. Das Rennen wird trotzdem gestartet. Nach etwa der Hälfte übernimmt Seaman die Führung von Lang und baut sie Runde für Runde aus. Bis er zu schnell in die La Source Kurve geht, einen Baum streift und den nächsten breitseits rammt. Seaman wird im Cockpit eingeklemmt; der Satteltank über seinen Füßen ist aufgeplatzt; der

Die Rennmannschaft der AUTO UNION 1939. Obere Reihe: Rudolf Hasse, Tazio Nuvolari, H.P. Müller. Untere Reihe: «Schorsch» Meier, Hans Stuck und Ulli Bigalke.



Reims, 9. Juli 1939. Die AUTO UNION nimmt Revanche für das Fiasko vom Jahr zuvor. Müller erringt seinen ersten Grand Prix Sieg, Georg Meier wird zweiter.

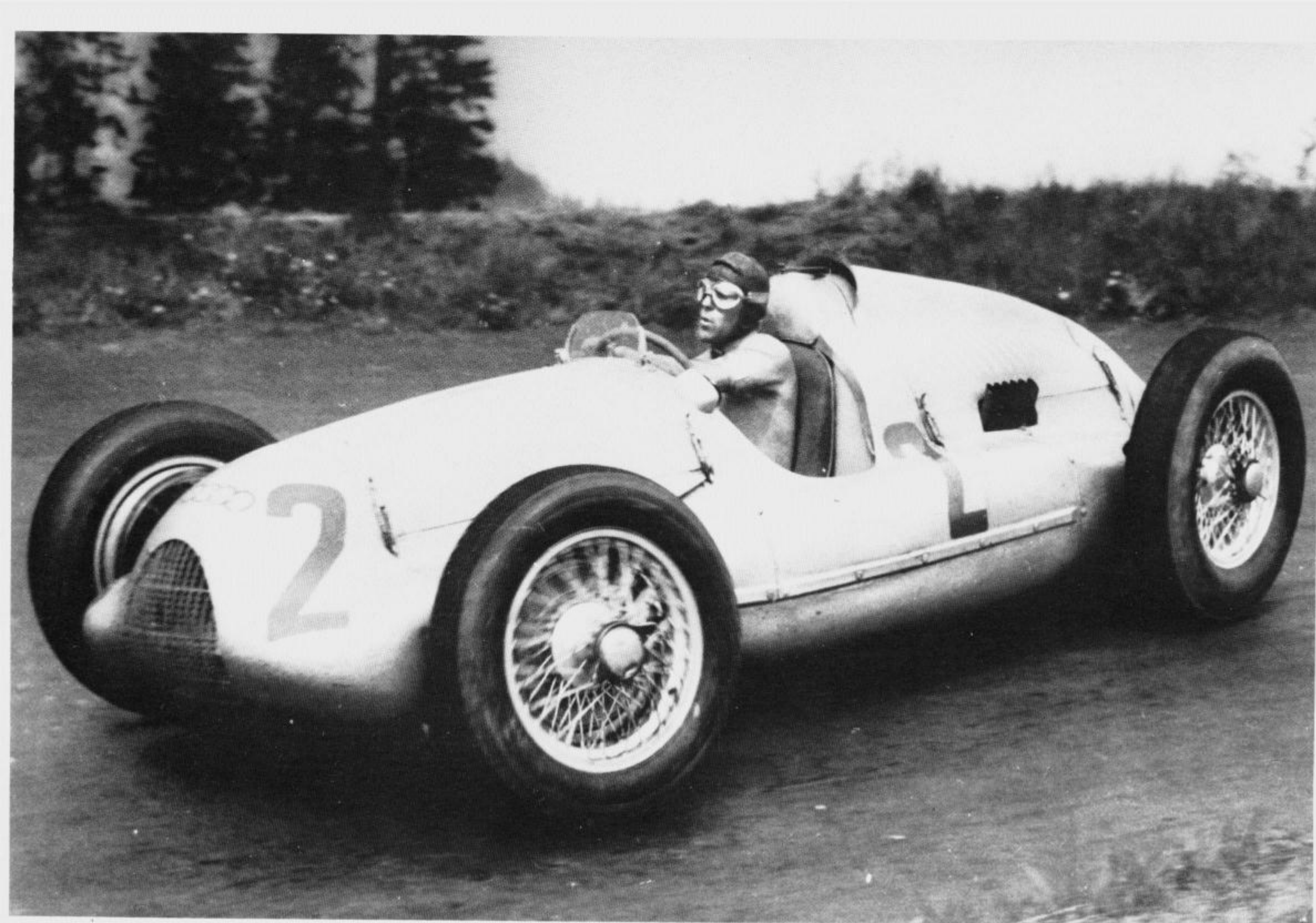
H.P. Müller während des Trainings.

Nuvolari führt das Feld in die erste Runde.

Kraftstoff entzündet sich sofort. Es dauert fast eine Minute, bis Seaman aus den Flammen befreit werden kann. Ein schrecklicher Unfall, dem Seaman während der Nacht erliegt. Lang ist von dem brennenden Wagen so schockiert, daß er an der Box hält und das Rennen abbrechen will. Er bekommt jedoch Order weiterzufahren — und wird Sieger. Der stets sehr besonnen fahrende Hasse wird zweiter. Müller war während des Rennens mit Motorschaden ausgefallen. Caracciola, Nuvolari und Meier kamen ebenfalls von der rutschigen Strecke ab und mußten ausscheiden.

Zum Großen Preis von Bukarest entsandte die AUTO UNION lediglich Hans Stuck, der damit einer persönlichen Einladung des rumänischen Königshauses folgte. Als einziger Vertreter deutscher Grand Prix Wagen gewann er das Rennen überlegen.

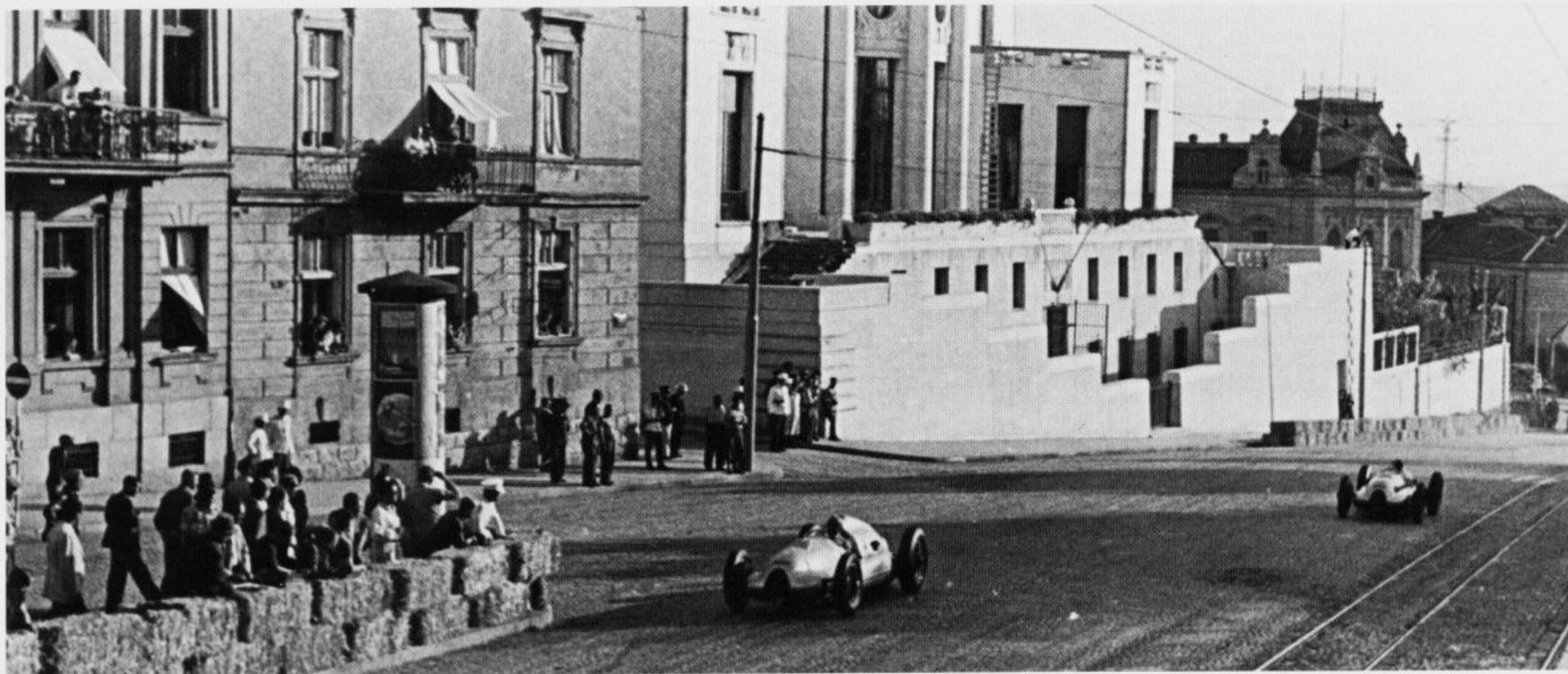
Der Große Preis von Frankreich gibt der AUTO UNION Rennmannschaft Gelegenheit zur Revanche für das Fiasko des Vorjahrs. Am Renntag regnet es zunächst, doch dann trocknet die Bahn



ab und das Rennen wird zum größten Teil bei sengender Hitze gefahren. Alle drei Mercedes scheiden vorzeitig aus: Caracciola war an einer Hauswand gelandet, von Brauchitsch hatte Auspuffschaden, Lang hatte sich einen rundenlangen Zweikampf mit Nuvolari geliefert, der für beide mit Motorschaden endete. H.P. Müller liegt nun in Front und steuert seinem ersten Grand Prix Sieg entgegen. Große Aufregung gibt es in der 23. Runde, als Meiers Wagen nach dem Tanken in hellen Flammen steht — übergelaufener Kraftstoff war durch eine achtlos vom Boxendach hinuntergeworfene Zigarettenskippe entzündet worden. Meier kann sich mit einem Sprung und leichten Brandverletzungen aus dem Wagen retten, der innerhalb weniger Sekunden gelöscht wird. Meier setzt das Rennen fort und wird unter dem tosenden Beifall der Zuschauer zweiter. Stuck hat Schwierigkeiten mit dem Motor und landet auf dem sechsten Platz. Müller fährt das Rennen in neuer Rekordzeit von 2:21:11 h mit einem Durchschnitt von 169,38 km/h.

Eins der schönsten Fotos des großen Tazio in voller Aktion. Souverän und völlig entspannt beherrscht er den Four-Wheel-Drift. Der Wagen ist das Modell 1939 mit flacherem Kühler, breiterer Frontpartie und dem zusätzlichen Lufteinlaß über der Kopfstütze.

Georg Meier im zweiten Rennen seiner « Wagenrennfahrerlaufbahn ».



Zum ersten und gleichzeitig letzten Mal ertönt am 3. September 1939 das Dröhnen der Kompressorwagen in den Straßen Belgrads. Es ist der letzte Sieg für die Grand Prix Wagen der AUTO UNION. Der Sieger heißt noch einmal Nuvolari. Hier gefolgt von Müller, der dritter wird. Unten: Müller auf einem Sprunghügel des Stadtkurses.

Hermann Paul Müller, genannt H.P. Müller, wird zweiter im Großen Preis von Deutschland am 23. Juli auf dem Nürburgring. Der Gewinner heißt zum sechsten Mal Rudolf Caracciola.

Im Training war Nuvolaris Wagen in Brand geraten. Wilhelm Sebastian und seine Monteure lieferten nun ihr Meisterstück. Innerhalb fünf Stunden wurde der Motor ausgebaut, vollständig

zerlegt, von den Überresten des Löschschaums gereinigt. Sämtliche Öl-, Benzin und Bremsleitungen wurden erneuert, beide Kraftstoffpumpen ersetzt, die gesamte elektrische Anlage erneuert, Kompressor und Motor wurden neu abgedichtet. Beim Start am Sonntag stand Nuvolari in der dritten Reihe. Außer ihm starteten für AUTO UNION Müller, Stuck, Hasse und Meier. Im Training hatte Hermann



Lang die Rekordzeit unterboten, die Rosemeyer mit dem 6 ltr. AUTO UNION Typ C 1937 gefahren hatte: 9:43,1 min = 140,8 km/h hieß jetzt der Rekord gegenüber 9:46,2 min = 140,1 km/h! Dies erklärt sich hauptsächlich aus der wesentlich verbesserten Straßenlage der 3 ltr. Wagen.

Es wurde ein Rennen der Ausfälle. Am Ende waren nur noch je ein Mercedes und AUTO UNION im Rennen: Caracciola und H.P. Müller. Stuck und Nuvolari mußten mit Motorschaden aufgeben, nachdem Nuvolari das Rennen zunächst angeführt hatte. Hasse und Meier kamen während einer Regenperiode von der Strecke ab.

Der Große Preis der Schweiz am 20. August wurde in diesem Jahr in einen Vorlauf und einen Endlauf aufgeteilt. Der Vorlauf ging bei trockener Straße vonstatten. Unmittelbar vor dem Endlauf setzte Sprühregen ein. Da sich bei Stucks und Nuvolaris Wagen während des Vorlaufs Protektorstücke von den Reifen abgelöst hatte, sollten für den Endlauf die « langsamer » laufenden 22" Räder aufgezogen werden. Da nur vier Regenreifen vorrätig waren, wurden nur die Wagen von Stuck und Nu-



Zu dem reduzierten Rennkalender des Jahres 1939 zählen auch zwei Bergrennen, an denen AUTO UNION teilnimmt: Stuck siegt auf der ältesten Bergrennstrecke, Nizza - La Turbie, und wird im Wiener Höhenstraßenrennen vierter. Das Foto zeigt einen Wagen mit Typ D Front und Typ C Heck. Eingebaut ist ein 16-Zylindermotor. Dies ist möglich, weil man für ein Bergrennen von höchstens 20 km nur einen sehr kleinen Tank benötigt.



H.P. Müller gibt ein Autogramm auf dem Rücken einer jungen Verehrerin. Autorennfahrer waren während der 30er Jahre sehr populär.

Hans Stuck wollte auch Rekorde auf dem Wasser fahren und ließ daher einen 16-Zylindermotor in ein Rennboot einbauen. Der 2. Weltkrieg jedoch stoppte diese interessante Entwicklung.



НЕМАЧКА ОДБИЛА УЛТИМАТУМЕ Енглеска и Француска објавиле Немачкој рат

Г. Хитлер је отпутовао на фронт

Берлин, 3 септембра. — Већерас, са првим мраком, извршено је потпуно закрчење Берлина. И овај велики гради објавио је мраком. И поред тога, на тргу окупљено је мноштво света, нарочито жена и деце, као и радници фабрика и других индустријских предузећа. У једном тренутку отворила се главна калдржа Канцеларије Рајха и отуда је изишао аутомобил Војне канцеларије Рајха на путу на фронт. Маса је одушевљено поздрављала Г. Хитлера. Чули су се усклици: „Воја, нареди и ми ћемо те следити и у смрт!“ (ДНБ)

Француска у ратном стању са Немачком

Париз, 3 септембра. — Министар иностраних послова Рајха г. фон Рибентроп примио је у 12.30 часова француског амбасадора у Берлину г. Кулондра.

Г. Кулондр упитао је г. фон Рибентропа да ли је у могућности да да задовољавајући одговор на саопштење учињено 1 септембра.

Г. фон Рибентроп одговорио је негативно.

Према томе, г. Кулондр, пошто је последњи пут потсетио на теšku одговорност, саопштио је да је француска влада, почев од данас, 3 септембра, од 17 часова приморана да испуни обавезе које има према Пољској, а које су познате немачкој влади.

(Авас)

Јапан ће остати неутралан

Токио, 3 септембра. — Лист „Нихон Симбун“ каже да ће Јапан у евентуалном европском рату остати строго неутралан.

Међутим, — додаје лист, — Јапанска влада неће објавити нарочиту службену декларацију о неутралности.

О објави на из основи измешале ситуацију после закључака немачко-советског пакта и после јавног службеног протеста у Берлину, узвишеног изговора власти, Јапан је у могућности да води потпуно независну политику према Европи.

Лист „Асахи“ сматра да садашња рат, как и као се још није проширио, неће тагирати Јапанску политику у европској мери као рат 1914-18.



Енглески Краљ Џорџ

Трећи септембар 1939 године довео је одлучан обрт у развоју заоштрених односа између Немачке с једне и Велике Британије и Француске с друге стране.

Енглеска и Француска налазе се од јуче у ратном односу према Немачкој.

Јуче у 9 часова пре подне енглески амбасадор у Берлину сер Невил Хендерсон предао је г. фон Рибентропу, немачком министру иностраних послова, ноту енглеске владе, у којој је био садржан захтев да немачка влада одмах повуче своје трупе из Пољске, после чега ће Велика Британија бити спремна да преговара о комплексу проблема које је поставила Немачка.

Рок у ноти био је 2 часа: до 11 часова пре подне, према томе, требало је да немачка влада да одговор.

Влада Рајха дала је енглеској влади одговор после истена рока, и тај одговор био је негативан.

„На оружани напад одговорићемо равном мером“ — речено је у меморандуму немачке владе.

Г. Чемберлен је у 11.15 часова саопштио преко радија да се Велика Британија од тога тренутка налази у ратном стању са Немачком.



Јуче су у Београду опрмили први међународни аутомобилски и мотоциклистички трасе. Учесници су најразликовитији југословенски, италијански, чешки, руски и бугарски возачи. Главни победник на овој трци је немачки возач Таино Нуволари, који је стази од 137 км и 799 м, прешао за 1 сат, 45 минута и три секунде. Тукао је једини немачки возач фон Браунич и Херман Милер. На слици (по-кој) Нуволари прима честитања министра г. др. Давида Марковића у присуству бившег министра г. Велимира Јакшића. На слици (по-кој) види се како је Херман Милер возио на окуцама. Негова ауто је формално потпуно остављен од земље.

(Омекшан извешај на 9 и 10 слика на 10 страни.)

Ратна влада у Енглеској пољаци напустили Шлеску

Г. Хитлер код немачких источних трупа

Додао је да се Великој Британији придружила и Француска.

Убрзо после сер Невил Хендерсона, посетно је немачко министарство иностраних послова и француски амбасадор у Берлину г. Кулондр, који је предао ноту француске владе са роком до 17 часова 3 септембра. Г. Кулондр је саопштио да ће, у случају негативног одговора, влада Француске

Један кружан сликовни дојазај у Београду



Републике сматрати да је Француска у ратном стању са Немачком

Одговор немачке владе на ноту Француске био је негативан, и Париз је после 17 часова дао саопштење у коме каже да се Француска налази у ратном стању према Немачкој.

Канцелар г. Хитлер издао је проглас немачком народу, у коме је истакао да је данашњи циљ Велике Британије био уништење Немачке, па је апеловао на немачки народ да буде јединствен и спокан у одбрани интереса немачког народа.

Г. Хитлер је такође издао проглас војницима Западног и Источног фронта, у коме их позива да свој снагом одбију све нападе на Немачку.

Одлука владе Велике Британије и Француске одушевљено је поздрављена у Варшави, где су тим поводом приређено манифестације.

У Лондону је, непосредно после донесених одлука, образована ратна влада, којој је остао на челу г. Невил Чемберлен. У владу је ушао као министар ратне морнарице г. Винстон Черчил.

У току јучерашњег дана настављене су војне операције на целом пољско-немачком фронту великом жестином. Немачке трупе заузеле су варош Ченстохову у Пољској. Вршена су многобројна бомбардовања.

Енглески Краљ упutio је преко радија посланицу народима Британског царства, у којој им је позвао да истрају у борби.

САСТАВ НОВЕ ЕНГЛЕСКЕ ВЛАДЕ

Пондир, 3 септембра. — Извршена је реконструкција владе, у чијем се саставу налази и ратни кабинет, који ће сачињавати:

Министар-председник г. Невил Чемберлен, Министар за координацију државне одбране лорд Четфилд,

Министар финансија сер Џон Сјјмон, Први лорд адмиралитета г. Винстон Черчил,

Министар без портфеља лорд Хенкок, Министар војске г. Хор Веллинг,

Министар ваздухопловства г. Кингсли Вуд, Чувар Краљевског печата сер Самјуел Хор,

Сер Џон Андерсон излази из владе.

Одлука о припадностима нових министара донета се напредно.

Данас после подне састаје се прва седница ратног кабинета. (Рајтер)

Der Große Preis von Belgrad ist für die jugoslavischen Zeitungen ein so wichtiges Ereignis, daß der Ausbruch des 2. Weltkriegs und der letzte Sieg Nuvolaris in einem Grand Prix jener Epoche auf der selben Seite gemeldet werden. Nuvolari wird im Rennbericht als « deutscher Rennfahrer » bezeichnet.

volari mit den größeren Rädern ausgerüstet. Wie sich herausstellen sollte, sehr zu deren Nachteil, denn nun stimmte die Hinterachsübersetzung nicht mehr. Mercedes fuhr einmal mehr in der Reihenfolge 1-2-3 durchs Ziel. Müller wurde vierter, Nuvolari fünfter, Stuck achter.

Das Jahr 1939 geht rasch zu Ende, während sich der politische Horizont Tag für Tag mehr verdunkelt. Der große Preis von Italien wird abgesagt. Angeblich, weil der Umbau in Monza

nicht rechtzeitig fertig geworden war. (Doch hatte das Rennen auch schon in Livorno stattgefunden!) Die Saison endet somit am 3. September in den Straßen von Belgrad, wo zum ersten und letzten Mal das Dröhnen der Grand Prix Motoren erklingt.

Im Morgengrauen des Freitags, des ersten Trainingstags, marschiert die deutsche Wehrmacht in Polen ein. Am darauffolgenden Tag antwortet Großbritannien mit der Kriegserklärung an Deutschland. Am Sonntag, dem Tag



des Rennens um den « Pokal des jungen Königs », tritt Frankreich ebenfalls in den Krieg ein.

Das Rennen ist reich an Zwischenfällen. Von Brauchitsch führt zunächst vor Lang. In einer etwas zu schnell angegangenen Kurve gerät sein Wagen an den Straßenrand und schleudert beim Beschleunigen eine Garbe kleiner Steine auf den ihm folgenden Wagen Langs. Einer dieser Steine durchschlägt die Scheibe, er trifft Langs Brille und verletzt sein Auge. Lang muß ausscheiden. Brauschitsch führt and fährt auch weiterhin sehr spektakulär. Er kommt in einer wieder etwas zu schnell gefahrenen Kurve ins Schleudern, dreht sich und steht danach in verkehrter Fahrtrichtung auf der Bahn. Das Befahren der Strecke entgegen der Fahrtrichtung ist verboten. Trotzdem fährt von Brauchitsch ein Stück zurück, wendet und setzt das Rennen fort. Keiner der Offiziellen hat dieses Manöver beobachtet. Nuvolari führt jetzt und kommt

zum Tanken an die Box. Nach dem Tanken wird sein Wagen von den Mechanikern angeschoben, was ebenfalls nicht erlaubt ist. Die Motoren müssen mit Kurbel oder Außenanlasser in Gang gesetzt werden. Neubauer will protestieren. Doch Wilhelm Sebastian hält ihn davon ab, indem er auf von Brauchitschs Manöver hinweist. Nuvolari gewinnt, von Brauchitsch wird zweiter.

Vermutlich, ohne daß sich einer der Akteure darüber im klaren war, ging am 3. September 1939 eine Epoche des Grand Prix Sports zu Ende, die die bedeutendsten Konstruktionen und größten Fahrerpersönlichkeiten hervorgebracht hatte. Und es fiel Tazio Nuvolari und der AUTO UNION zu, diese Epoche mit einem Sieg abzuschließen.

Auch Ferdinand Porsche, geistiger Vater der AUTO UNION Grand Prix Wagen, der an diesem 3. September 1939 seinen 64. Geburtstag feierte, ahnte wohl kaum, wohin die Reise ging.

Nuvolari auf dem Nürburgring bei der Einfahrt in die schnelle Bergaufkurve vom Brünchen zum Pflanzgarten.



Von gestern bis heute

Unaufhaltsam drückte der Krieg allen Bereichen der menschlichen Existenz seinen Stempel der Gewalt, Zerstörung und des Todes auf.

Die friedlichen Wettkämpfe der Automobilrennen gerieten schnell zur Erinnerung, wurden zum Gegenstand geschichtlicher Nachforschungen und statistischer Analysen.

Das Jahr 1939 hatte nur acht große Rundstreckenrennen für die 3 ltr. Formel und eins für 1,5 ltr. Wagen (Tripolis) gebracht. Mercedes gewann einmal mehr den Löwenanteil: Pau, Eifel, Belgien, Deutschland, Schweiz und Tripolis. AUTO UNION konnte in Bukarest, Frankreich und Belgrad gewinnen.

Wenn wir eine zahlenmäßige Schlußbilanz der großen Rennjahre 1934 bis 1939 ziehen, so kann die AUTO UNION 24 Siege in 61 Rundstreckenrennen für sich verbuchen und 18 Siege in 22 Bergrennen. In diesen Rennen siegte Mercedes 27 mal auf der Rundstrecke und zweimal am Berg, Alfa

Romeo erzielte neun Siege in Rundstreckenrennen. (Gezählt sind hier nur die Rennen, an denen sich die AUTO UNION beteiligt hat.) Hinzuzurechnen sind die bei 38 Rekordfahrten erzielten Geschwindigkeitsrekorde, die zum Teil noch viele Jahre Gültigkeit besaßen.

In den ersten beiden Kriegsjahren, als man auf Grund der militärischen Anfangserfolge mit einem schnellen Ende der Auseinandersetzung rechnete, war man bei der AUTO UNION durchaus hoffnungsvoll gestimmt, was die « Nachkriegszeit » anging. So schrieb noch am 25. September 1940 der Vorstand der AUTO UNION einen Brief an Nuvolari, in dem es u.a. hieß:

... daß diese Regelung auf freundschaftlicher Basis unter der Bedingung erfolgte, daß Sie sich verpflichten, der AUTO UNION AG für die Durchführung von Rennen während des Krieges — falls solche stattfinden — und auch nach dem Kriege zur Verfügung zu stehen; das heißt

Tazio Nuvolari am Steuer des Cisitalia, von Porsche als Typ 360 konstruiert. In diese Konstruktion floß Porsches ganze Erfahrung mit den AUTO UNION Rennwagen ein, so daß der Cisitalia als legitimes geistiges Erbe der AUTO UNION Grand Prix Wagen angesehen werden darf.

AUTO UNION A-G

VORSTAND: DR. RICHARD BRÜHN, WILLIAM WERNER, STELLVORSTAND: DR. CARL HAHN
VORSITZER DES AUFSICHTSRATES: STAATSMINISTER R. GEORG LENK

Chemnitz, am 16. November 1942

Herrn
Tazio Nuvolari
Mantua/Italien

Sehr geehrter Herr Nuvolari !

Zur Vollendung Ihres 50sten Lebensjahres sprechen wir Ihnen unsere herzlichsten Glückwünsche aus.

Sie können an diesem Tage mit Stolz und Genugtuung auf eine arbeitsreiche aber auch erfolggekrönte Rennfahrerlaufbahn zurückblicken, die in weiten Kreisen des Automobilrennsportes begeisterte Anerkennung gefunden und Ihren Namen mit unauslöschlichen Lettern in die Renngeschichte unseres Werkes eingetragen hat.

Wir gedenken dabei in dankbarer Erinnerung der großen Erfolge, die Sie für die AUTO UNION in den Jahren 1938 und 1939 erkämpft haben, insbesondere des 11. September 1938, des 22. Oktober 1938 und des 3. September 1939, wo es Ihnen im Großen Preis von Italien, im Park von Donington und in Belgrad gelang, in beispielloser Fahrkunst den Sieg an die Fahnen unseres Hauses zu heften.

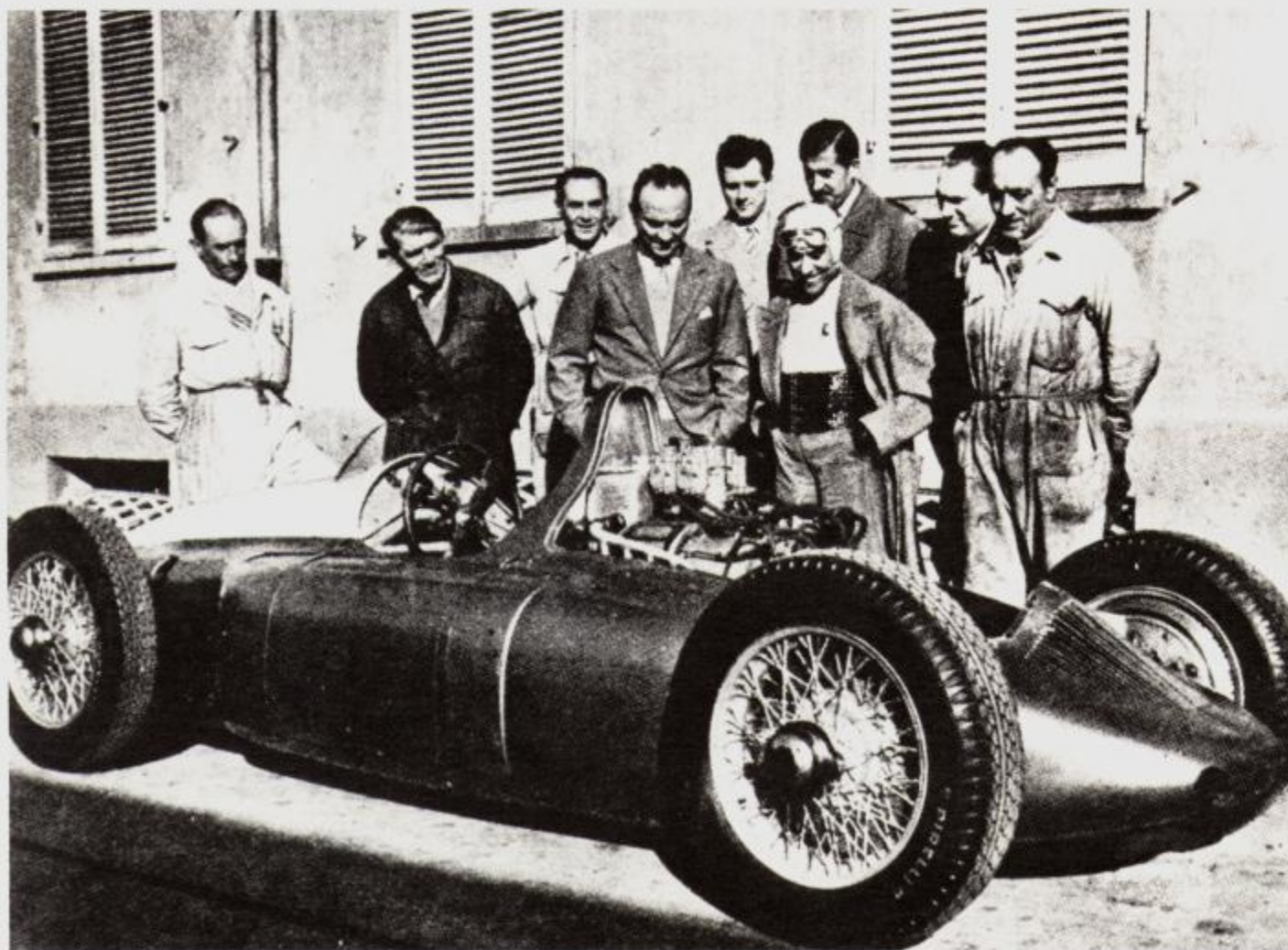
Wir hoffen, daß es Ihnen nach dem Kriege noch viele Jahre vergönnt sein möge, Ihre bewährte Kraft dem Rennsport zu widmen und wünschen Ihnen für Ihr persönliches Wohlergehen auch weiterhin alles Gute.

In diesem Sinne begrüßen wir Sie in kameradschaftlicher Verbundenheit

VORSTAND DER AUTO UNION A-G

Werner
W. Hahn

3625



also, bevor Sie nach dem Kriege mit irgendeiner anderen europäischen Firma zwecks Abschluß eines Rennvertrages in Verbindung treten, haben Sie die Entscheidung der AUTO UNION darüber abzuwarten, ob wir mit Ihnen zu einer neuen vertraglichen Regelung kommen wollen . . .

Auch die Entwicklung des 1,5 ltr. Wagens wurde zunächst — wenn auch auf kleiner Flamme — fortgesetzt. Werner hatte angeordnet, daß die Rennabteilung für den Typ E zwei parallele Projekte vorbereiten sollte: Frontmotor und Heckmotor. Auf Grund der Probefahrtergebnisse sollte erst endgültig entschieden werden.

Eberan entwarf einen V-12 Zylinder Motor in einem Winkel von 60°, Bohrung und Hub 53 und 56 mm, Hubraum 1482 ccm, Verdichtung 10:1; 2 Centric-Kompressoren, Ladedruck 1,9 atü, 327 PS bei 8500 U/min. Das maximale Drehmoment sollte mit 30 mkg bei 5000 U/min erreicht werden. Bei diesen Zahlen handelt es sich um hochgerechnete Werte. Gebaut wurde nach Aussagen von Prof. Eberan ein Einzylinderversuchsmodell zum Studium des Ventiltriebs. Weiter konnte das Projekt wegen der bald folgenden Umstellung auf Kriegsproduktion nicht getrieben werden. Ein 1,5 ltr. AUTO UNION Grand Prix Wagen ist niemals fertiggestellt worden.

Die Rennabteilung wurde aufgelöst, Eberan kehrte zu seiner Lehrtätigkeit zurück, die Mitglieder der Rennmannschaft, die die Grand Prix und Rekordwagen gebaut und gefahren hatten, wurden entweder zum Einsatz an der Front eingezogen oder in der Kriegsproduktion der AUTO UNION Werke eingesetzt.

Und die Autos? Niemand weiß mit Genauigkeit zu sagen, wieviele Renn- und Rekordwagen nach der Aufgabe der Rennen in irgendeinem Lagerraum in Zwickau zurückgeblieben sind. Und niemand weiß, wieviele Exemplare die Bombardierungen und Zerstörungen des Krieges überstanden haben und wo diese Wagen heute sind.

Drei AUTO UNION Grand Prix Wagen und ein Wagen, der zumindest ein dem Typ D sehr ähnliches Chassis besitzt, sind heute bekannt. Wir wollen die Geschichte dieser Wagen hier kurz aufzeigen — in der Reihenfolge ihres « Auftauchens »:

1. AUTO UNION Typ C, als Schau-
modell mit aufgeschnittener Karosserie
für die Automobilausstellung Berlin
1936 gebaut, 1937 dem Deutschen Mu-
seum in München geschenkt. Die Teil-
karosserie wurde während des Krieges
so stark beschädigt, daß man sie ent-
fernte. 1977 wurde der Plan gefaßt,
dieses Auto technisch zu restaurieren
und eine neue Karosserie anfertigen zu
lassen. Die Kosten für dieses Projekt
übernahm die AUDI NSU AUTO
UNION AG in Ingolstadt. In den Au-
di-Werkstätten wurde auch der größte
Teil des technischen Wiederaufbaus
unter Leitung von Prof. Eberan durch-
geführt. Die Karosserie wurde von der
Firma Bunte in Bodenwerder nach Fo-
tos und dem vorhandenen Chassis ge-
baut. Dieser einzige existierende 16 Zy-
linder Grand Prix Wagen vom Typ C
wurde der Öffentlichkeit beim Rennen
für historische Fahrzeuge auf dem
Nürburgring am 16. und 17. August
1980 als fahrendes Zeugnis der 750 kg
Formel vorgestellt.

2. AUTO UNION 3 ltr. Grand Prix
Wagen Typ D. Dieser Wagen stand bei
Kriegsausbruch als Schaustück in der
AUTO UNION Niederlassung in Prag.
Durch die Kriegs- und Nachkriegswir-
ren kam er in die Hand des tschechi-
schen Privatfahrers Pohl, der den Wa-
gen 1974 an Graf Dönhoff verkaufte.
Der Wagen hatte einen « leeren » Mo-
tor, d.h. der Motor war nur äußerlich
komplett, alle Innereien fehlten. Dön-
hoff wollte diese zunächst nachbauen
lassen, mußte aber bald einsehen, daß
das nahezu unmöglich ist. Er verkaufte
den Wagen schließlich an einer Sammler
aus Kalifornien, der ihn zur Restau-
ration zu Colin Crabbe brachte. Crabbe
ist ein erfahrener Mann in der Restau-
ration deutscher Grand Prix Fahrzeuge,
denn er besaß selbst den Mercedes W
125, der jetzt Neil Corner gehört. Das
Glück war Crabbe und seinem Kunden
hold. Denn 1978 tauchte ein kompletter
Motor auf, der sich bei näherem Hin-
sehen als die 1939er Ausführung mit
Doppelkompressor herausstellte. Die-
ser Motor wurde instandgesetzt und in
den Wagen eingebaut. Getriebe und
Hinterachsantrieb, die ebenfalls nur in
Form eines leeren Gehäuses vorhanden
waren, wurden von der englischen Ge-
triebefirma Hewland gebaut. Am 15. Au-
gust 1979 wurde dieser Wagen von Co-
lin Crabbe beim Rennen für histo-
rische Wagen auf dem Nürburgring



Typ C Chassis des Deutschen
Museums, das inzwischen zu
einem kompletten Wagen
aufgebaut worden ist.

Unser Freund und Vorbild als Sportler und
Rennfahrer

TAZIO NUVOLARI

ist am Freitag, dem 11. August d.J. nach
langer, schwerer Krankheit in seinem Haus
in Mantua gestorben. Tazio Nuvolari war
ein treuer und mutiger Kämpfer für die
AUTO UNION. In den letzten Jahren vor
dem Krieg hat er zahlreiche Rennen im
Zeichen der vier Ringe mit unseren Renn-
wagen gewonnen. Alle Siege waren von
seiner großen Erfahrung und korrekten
Sportlichkeit gekennzeichnet.

Er schenkte der AUTO UNION Siege in
den Großen Preisen von England, Italien
und Jugoslawien.

Tazio Nuvolari wird als anerkannter
« Maestro » für immer einen Ehrenplatz in
der Geschichte des Automobilrennsports
einnehmen. Für uns wird er stets Symbol
für sportlichen Geist und ein aufrichtiger
Freund bleiben.

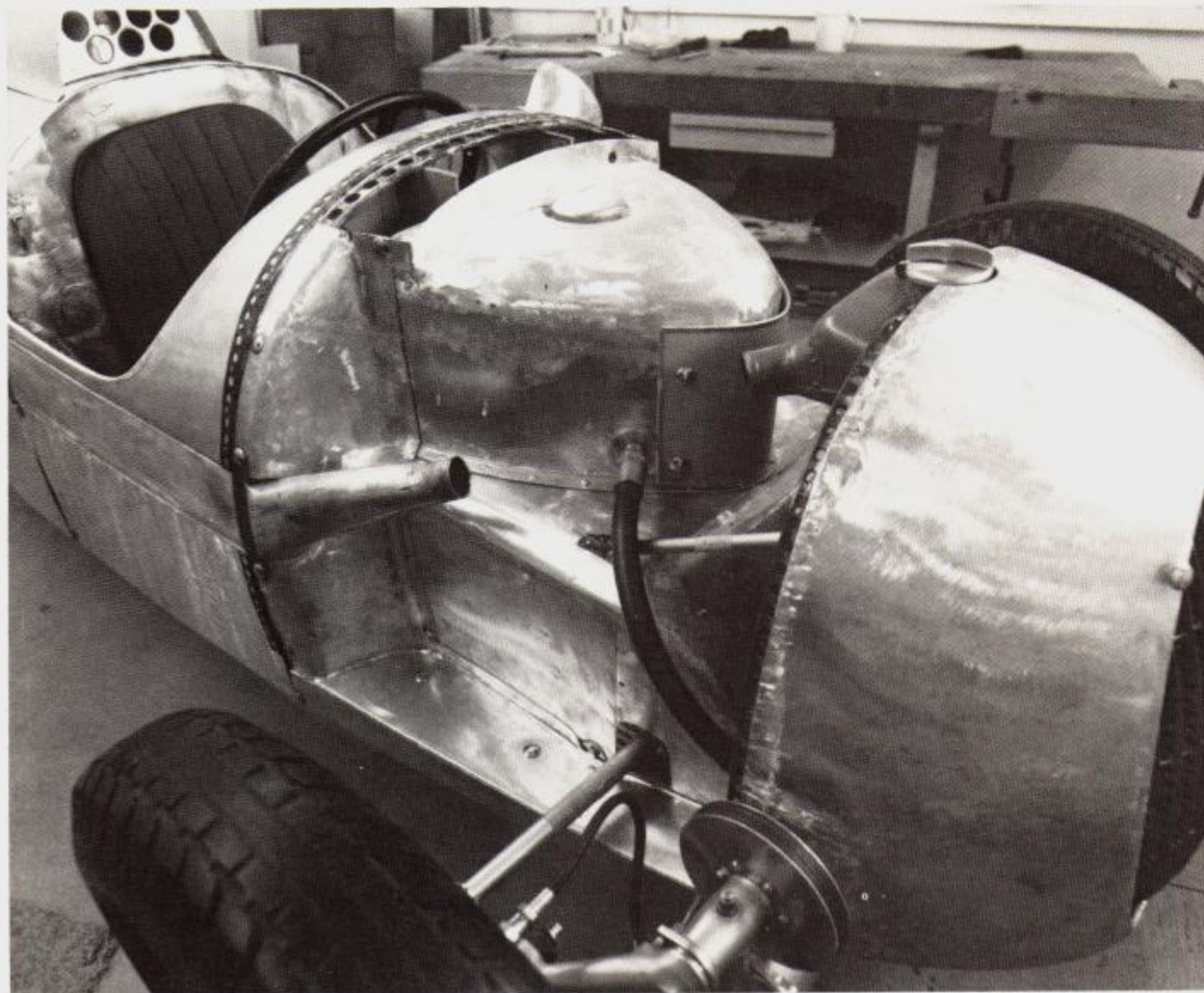
In treuer Erinnerung
AUTO UNION

Am 11. August 1953 stirbt Tazio
Nuvolari in seiner Heimatstadt
Mantua. Todesanzeige der
AUTO UNION in der
« Gazzetta dello Sport ».
(Test ins Deutsche übersetzt).

Linke Seite:

Am 16. November 1942 feiert
Tazio Nuvolari seinen 50.
Geburtstag, zu dem ihm auch die
AUTO UNION in einem Brief
gratuliert. Der Ton in Bezug auf
eine Zusammenarbeit AUTO
UNION - Nuvolari für die Zeit
nach dem Krieg klingt in diesem
Schreiben wesentlich
gedämpfter als in dem Brief von
1940.

Frühjahr 1949 — der erste
Cisitalia Grand Prix Wagen ist
fertiggestellt und wird Nuvolari
gezeigt. Er kann jedoch noch
nicht gefahren werden.
Links neben Nuvolari Piero
Dusio.



Der 16-Zylinder Typ C des Deutschen Museums während des Aufbaus in der Werkstatt von Rolf Bunte in Bodenwerter.

Rechts der Kühler mit Wasserauslaufstutzen, in der Mitte der Öltank mit Hitzeschild. Im Kasten darunter sind die Pedale untergebracht. Links der Aufnahmestutzen für die Wasserführung zum Motor.

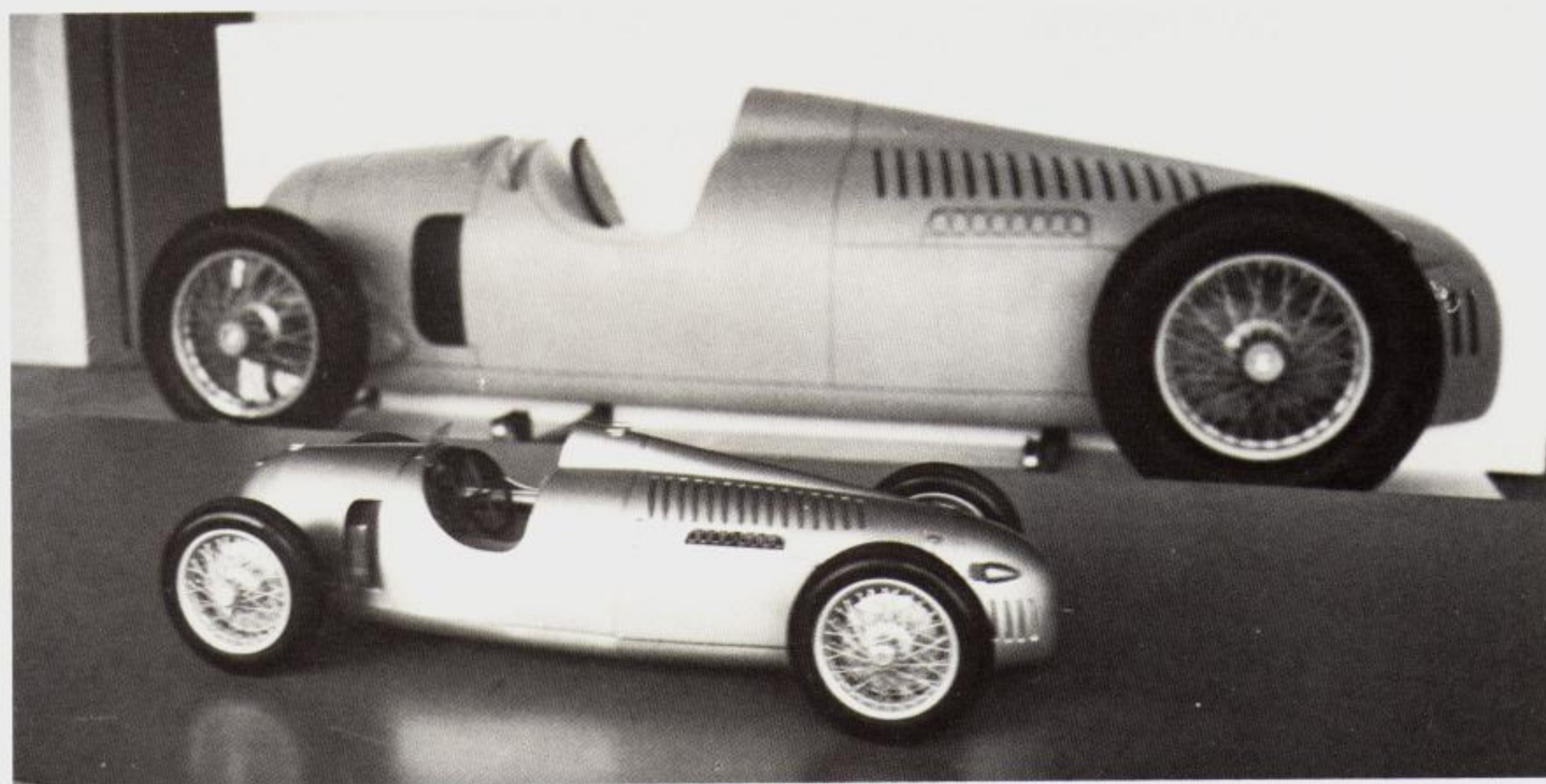
unter dem Jubel der Zuschauer über Deutschlands traditionsreichste Rennstrecke gefahren.

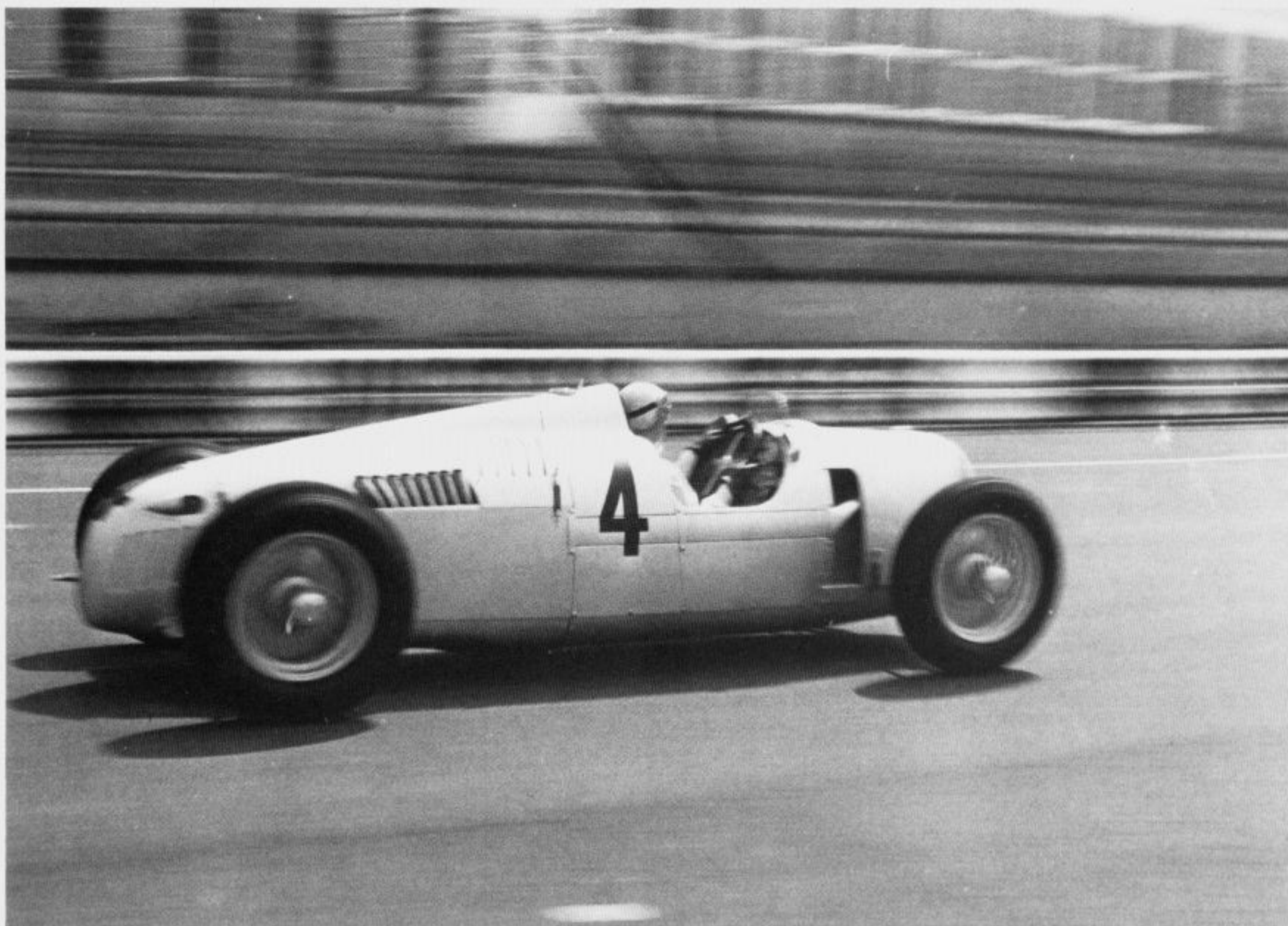
3. AUTO UNION 16 Zylinder Bergrennwagen 1939. Dieser Wagen tauchte erstmals 1977 bei einem Treffen des « Club Unic » in Riga auf. Der Club hatte den Wagen von der Automobilfabrik Zil in Moskau bekommen und so weit wie möglich aufgebaut. 1978 wurde er zunächst gezogen, doch soll er beim Treffen 1979 bereits mit eigener Kraft gefahren sein. Es handelt sich um die Ausführung des Bergrennwagens mit dem 16-Zylinder Motor im Chassis des Typs D, wie er 1939 von Stuck und Müller gefahren wurde. Die Frontpartie ist Typ D, das Heck Typ C. Dies war

möglich, weil für Bergrennen kein großer Tank benötigt wurde.

4. 1977 tauchte in der DDR das rollende Chassis mit 12-Zylinder Motor auf, das als « Wunder der Wunder », nämlich als das Chassis mit Motor des geheimnisvollen 1,5 ltr. AUTO UNION Grand Prix Wagens Typ E die Runde machte. Zumindest wurde es als solches von dem Ex-Rennfahrer und heutigen Spezialisten für DDR-Fahrzeuge, H. Niedermayr verschiedenen Sammlern angeboten. Obwohl der Besitzer des Fahrzeugs gar nicht unbedingt verkaufsbereit war, gelang es Niedermayr mit Hilfe seines DDR-Kompagnons Gietl Ende 1978, das Chassis gegen einen neuen Lada einzutauschen und an Tom Wheatcroft, Besitzer der « Donington Collection of Single Seater Racing Cars » zu verkaufen. Als 1,5 ltr. AUTO UNION! Als solcher ging das neue Museumsstück wenig später durch die Presse. Vorweg gesagt: es handelt sich nicht um den 1,5 ltr. AUTO UNION Motor. Trotzdem ist der Wagen einer näheren Betrachtung wert. Denn das Chassis ist zumindest aus Typ D-Teilen hergestellt. Die Vorderachse mit den zu Dreieckslenkern verbreiterten Kurbellenkern ist identisch mit der letzten Ausführung am Typ D (Abb. S. 127 und 161). Der Rohrrahmen selbst scheint ein verkürztes Typ D-Chassis zu sein. Die Bremsstrommeln sind sehr ähnlich, weisen jedoch nur acht Rippen auf. Bei der Hinterachse allerdings hört die Ähnlichkeit auf. Es ist eine relativ einfache Ausführung einer De Dion Achse, bei der das Achsrohr nicht unter dem Differential sondern dahinter geführt wird. Die Federung erfolgt

Ein großer und ein kleiner AUTO UNION Typ C: vorn das 1:7 Modell, das Bernd Rosemeyer von der Lehrlingsabteilung der AUTO UNION zum Geschenk bekam. Hinten: die linke Hälfte des 1:1 Holzmodells, nach dem die Karosserie gebaut werden sollte. Leider erwies es sich als zu ungenau.





Nürburgring, 16. August 1980: Paul Pietsch, einem der wenigen noch lebenden Fahrer der AUTO UNION, wird die Ehre der ersten Fahrt mit dem wiederverstauten Typ C auf dem Nürburgring zuteil.

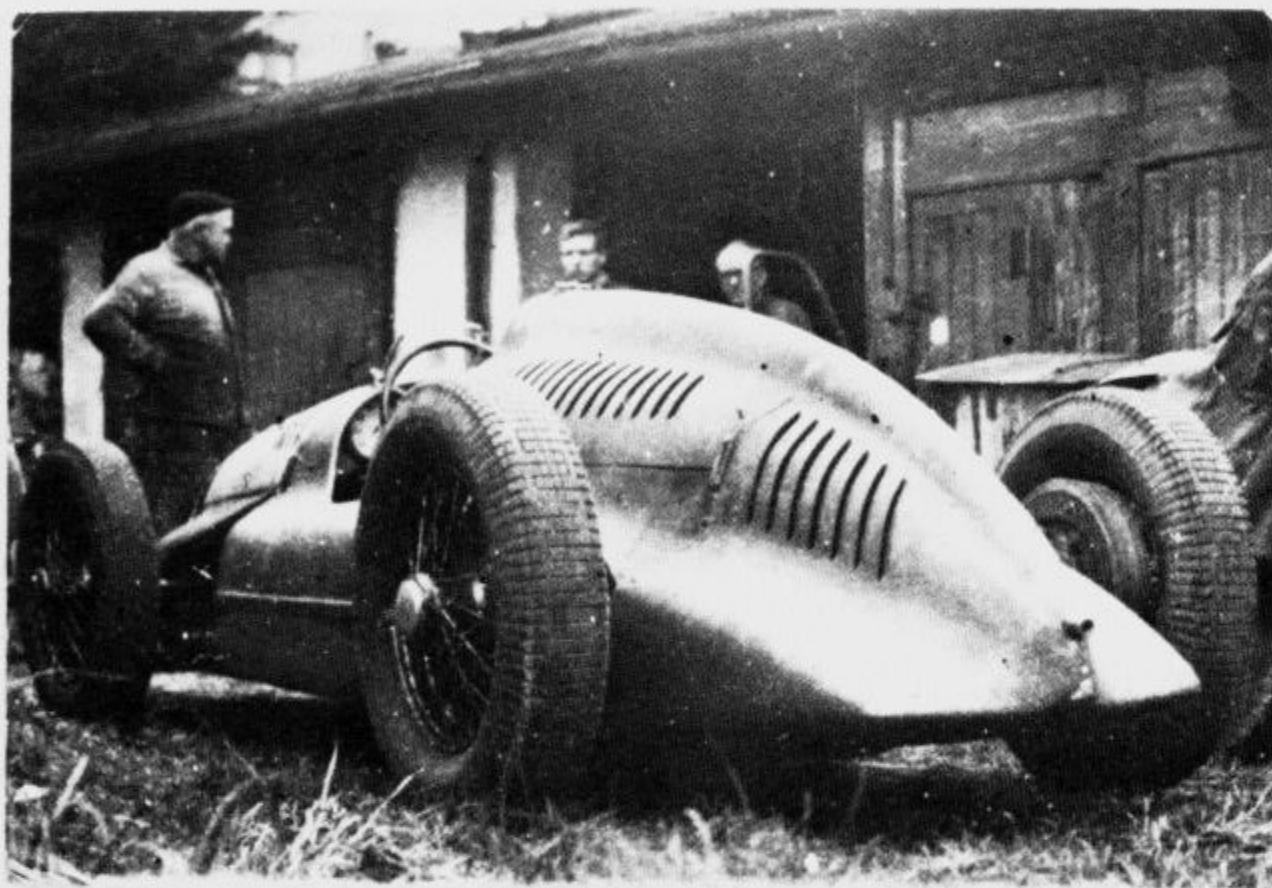
durch parallel zum Rahmen verlaufende Drehstäbe, die Längsführung soll ein am Differential schwingend angelenkter Dreieckslenker übernehmen. Vorn und hinten sind hydraulische Stoßdämpfer angebracht. Die beiden Tanks sind seitlich angeordnet etwa in Höhe des Fahrersitzes. Der Hauptbremszylinder und Balancier gleichen denen des Typs D. Ebenso wie die Bremstrommeln mit den Belüftungsschlitzen und die 19" Drahtspeichenräder. Die Anordnung der Antriebseinheit allerdings ist anders als bei sämtlichen AUTO UNION Rennwagen. Nämlich: Motor-Getriebe-Hinterachse.

Nun zum Motor: es ist ein V-12 Zylinder mit vier obenliegenden Nockenwellen, die durch Stirnräder angetrieben werden; 2 Ventile pro Zylinder, zwei Zündmagnete (je Reihe einer); Schmierung mit Ölsumpf, zwei Ölfilter, vier Solex Vergaser Typ 32 PBJ, Bohrung und Hub 62 und 55 mm, Hubraum 1991 ccm. Kein Kompressor. Mithin nicht der 1,5 ltr. AUTO UNION von 1940. Obwohl nichts Genaues zu erfahren ist, darf folgendes aus den Tatsachen geschlossen werden: Das Chassis hat starke Ähnlichkeit mit der letzten Ausführung des AUTO UNION Typs D. Der Motor ist ein für die 1948-1952 gültige Formel 2 entworfener Motor. Ob der Wagen als ein AUTO

UNION bezeichnet werden darf, läßt sich schwer sagen, da das genaue Produktionsdatum bisher nicht bekannt ist. Denn die AUTO UNION wurde im August 1949 aus dem Handelsregister Chemnitz gelöscht. Zwei Wagen sollen fertiggestellt worden sein. Von einem zumindest existieren auch Fotos, die ihn fahrend zeigen. Zu einem Renneinsatz ist es jedoch nie gekommen. Der Wagen aus der DDR war ohne Karosserie. Diese wurde jetzt in England nach Fotos gebaut. Im Museum in Donington werden dann zwei indirekte

Der restaurierte und neu aufgebaute AUTO UNION Typ C wird am 16. August 1980 der Öffentlichkeit vorgestellt. Links Prof. Robert Eberan von Eberhorst, einst Entwicklungschef der Rennabteilung; neben ihm Manfred Schweiger vom Deutschen Museum; rechts zwei Ingenieure von Audi.





Rennwagen Auto Union

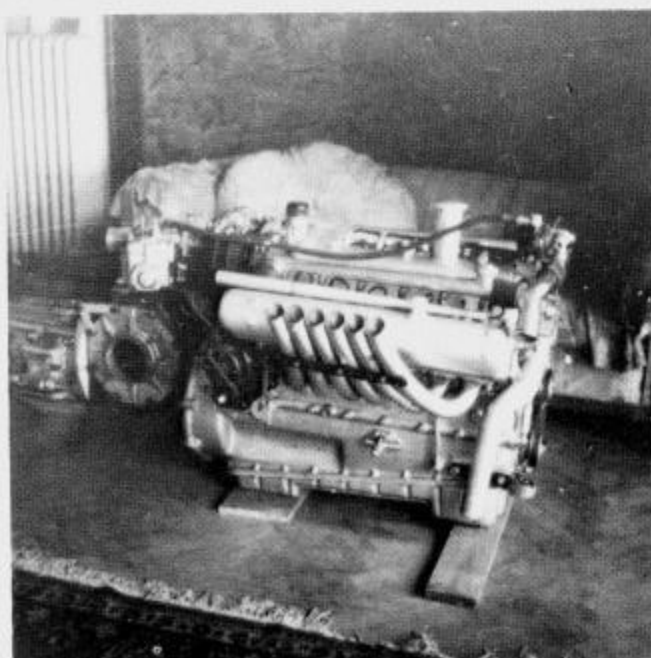
12 Zylinder mit Kompressor.

Motor nicht komplett.

(Ohne Kurbelwelle, Kolben)

16

Dies ist das erste Foto des
12-Zylinder Wagens, das in den
Westen gelangte ...



... Motor- und Getriebegehäuse
standen offensichtlich im
Wohnzimmer des Besitzers.

Nachfolger der AUTO UNION Grand Prix Wagen stehen: der DDR-Wagen und Karosserie- und Motorteile des Cisitalia Projekts.

Zurück zur AUTO UNION des Jahres 1940. Obwohl offiziell alle Werke auf Kriegsproduktion umgestellt waren, ging im Werk DKW die zivile Produktion noch eine gewisse Zeit weiter, da man über große Materialvorräte verfügte. Die Nachfrage war groß; und da die Wehrmacht keine Autos mit Holzaufbau gebrauchen konnte, wurden im Jahr 1940 noch ca. 5000 PKW — in der Hauptsache DKW —, ca. 20.000 Motorräder und 33.646 Industriemotoren hergestellt. Ab April 1941 brach die Zivilproduktion schnell zusammen.

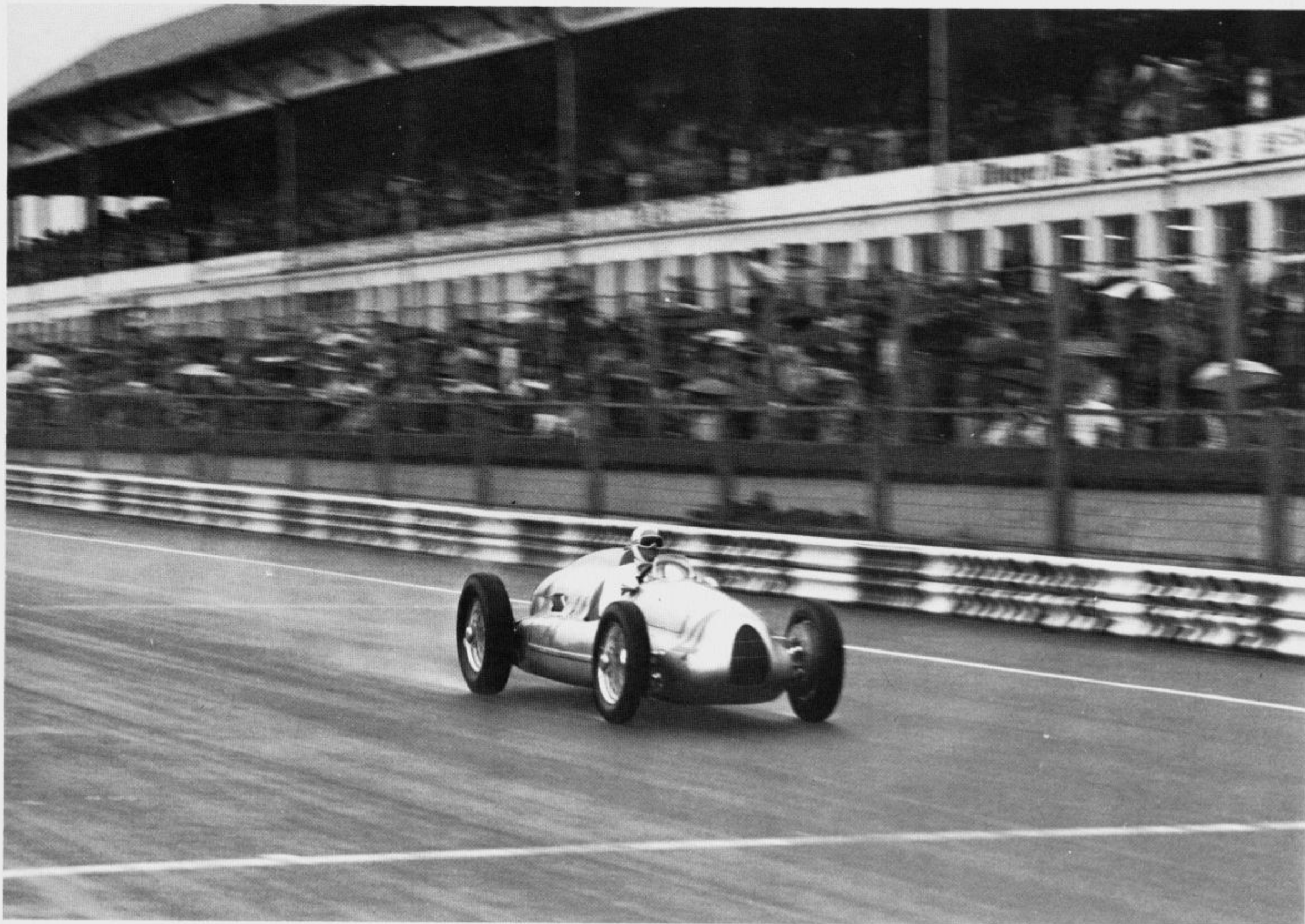
Im Jahr 1944, auf dem Höhepunkt des Bombenkrieges wurden sämtliche Werke der AUTO UNION schwer mitgenommen: Werk Spandau ausgebombt, Wanderer Werk in Siegmarsdorf (Panzer-Produktion) zerstört, Audi- und Horch-Werk in Zwickau schwer beschädigt. Am 5. März 1945, kurz nach der Zerstörung Dresdens durch alliierte Bombenangriffe, wurde Chemnitz in zwei aufeinanderfolgenden Nachtangriffen bombardiert. Ab Mitte April kam es unter Artilleriebeschuss der Roten Armee.

In einer Sitzung am 6. Mai 1945 überließ die Firmenleitung ihren noch verbliebenen Mitarbeitern die Wahl, vor der anrückenden Roten Armee zu fliehen oder an der Stätte des Grauens auszuharren.

Am darauffolgenden Tag wurde Chemnitz von den Sowjets besetzt. Das unzerstört gebliebene Verwaltungsgebäude der AUTO UNION wurde in ein Nothospital umgewandelt. Ein Notbetrieb der immer noch existierenden Firma wurde im ehemaligen Ersatzteillager aufrechterhalten.

Nacheinander wurden alle Fabriken der AUTO UNION, die bei Kriegsende 36.000 Arbeitnehmer beschäftigte, demontiert und enteignet. Am 1. Juli erklärte die Regionalregierung Sachsen dem Aufsichtsrat offiziell, daß das Vermögen der AUTO UNION AG enteignet worden sei. Ein Jahr später, im August 1949, wurde das Unternehmen AUTO UNION AG aus dem Handelsregister Chemnitz gelöscht.

Wenige Tage später, am 3. September 1949, wurde in Ingolstadt unter der Federführung von Dr. Richard Bruhn die

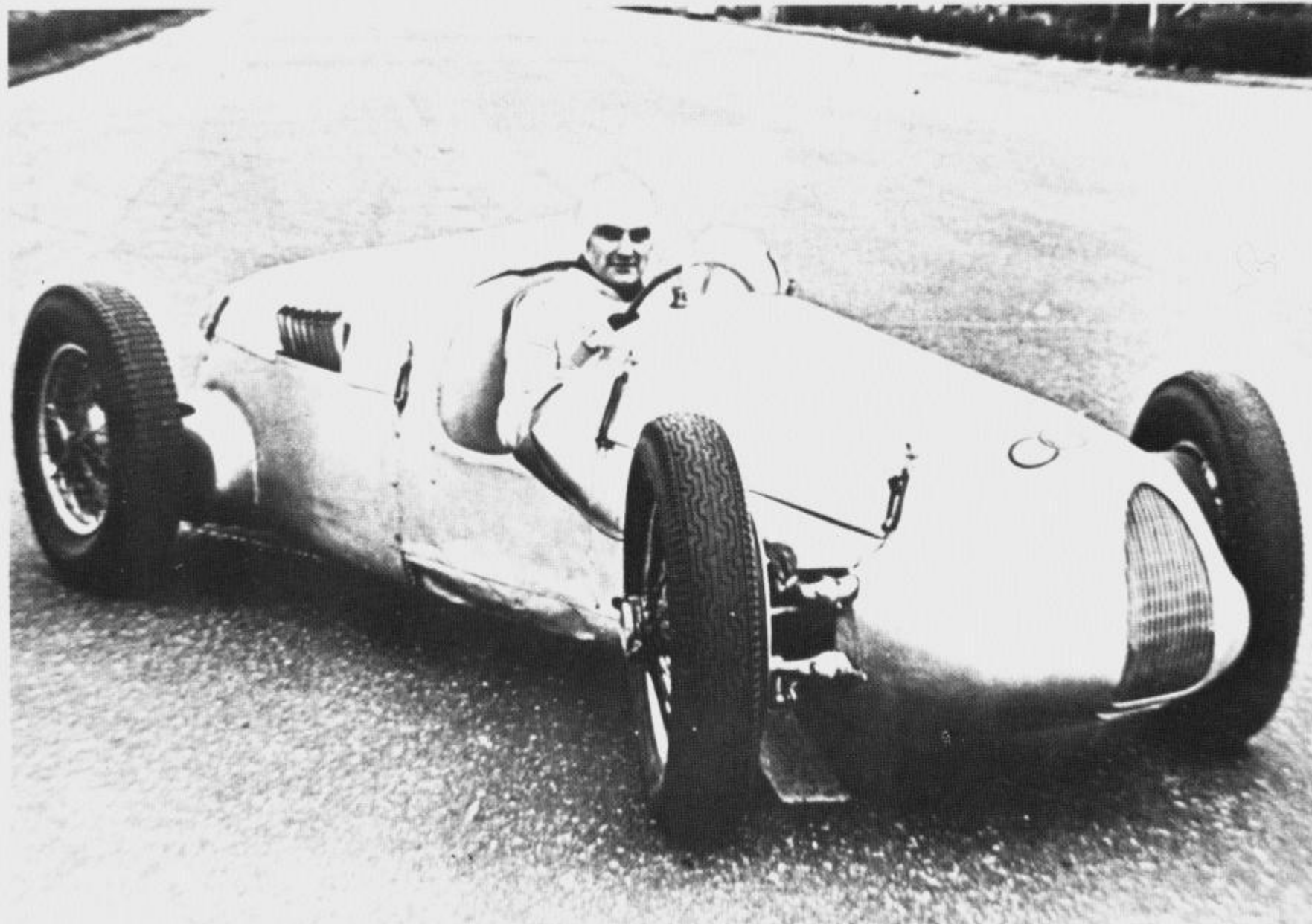


12. August 1979. Erste Fahrt eines AUTO UNION Grand Prix Wagens seit 40 Jahren. Colin Crabbe in voller Fahrt vor den Tribünen des Nürburgrings. Programmgemäß und der historischen Autenzität wegen setzte sogar leichter Nieselregen ein, als der Typ D um den « Ring » donnerte.

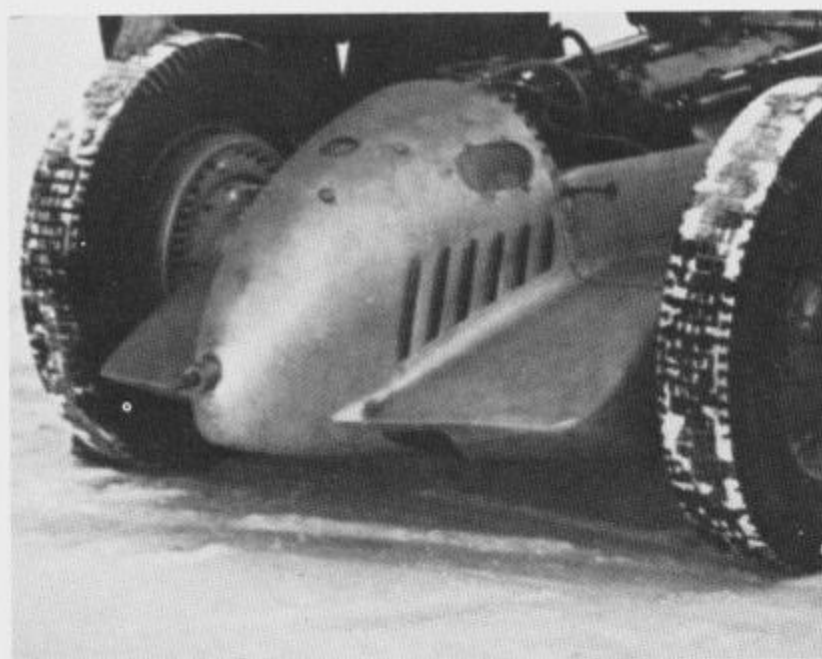


... und so sah der Wagen aus, als er am 7. Juli 1974 anlässlich des 60-jährigen Jubiläums des Großen Preises von Frankreich in Dijon der staunenden Öffentlichkeit vorgeführt wurde. Am Wagen links: Eberan von Eberhorst, daneben H.P. Müller.

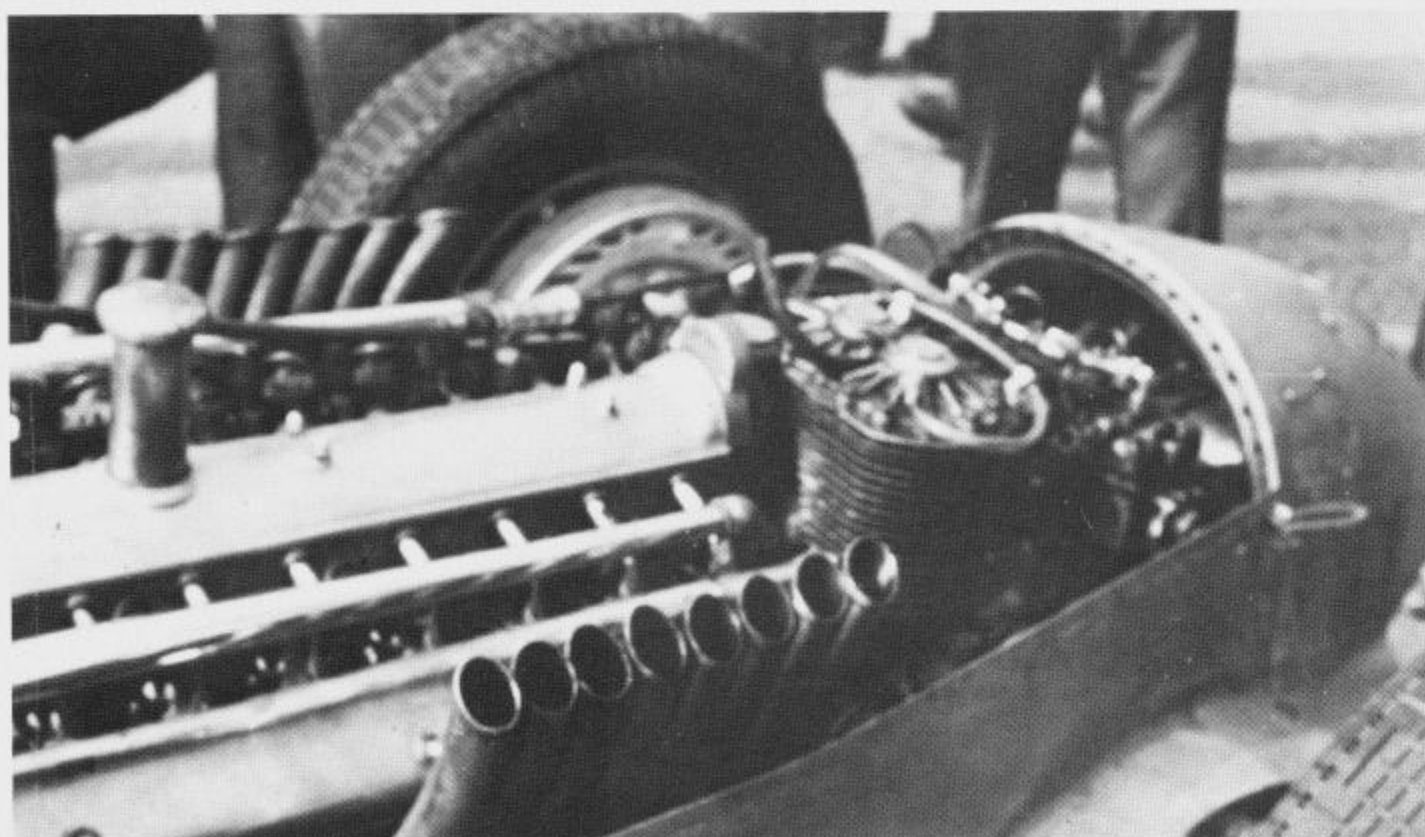
Dieser Bergrennwagen mit 16-Zylindermotor tauchte 1977 erstmals bei einem Veteranentreffen in Riga auf. Es handelt sich um die Ausführung 1938/39, wie sie von Stuck für Bergrennen eingesetzt wurde.



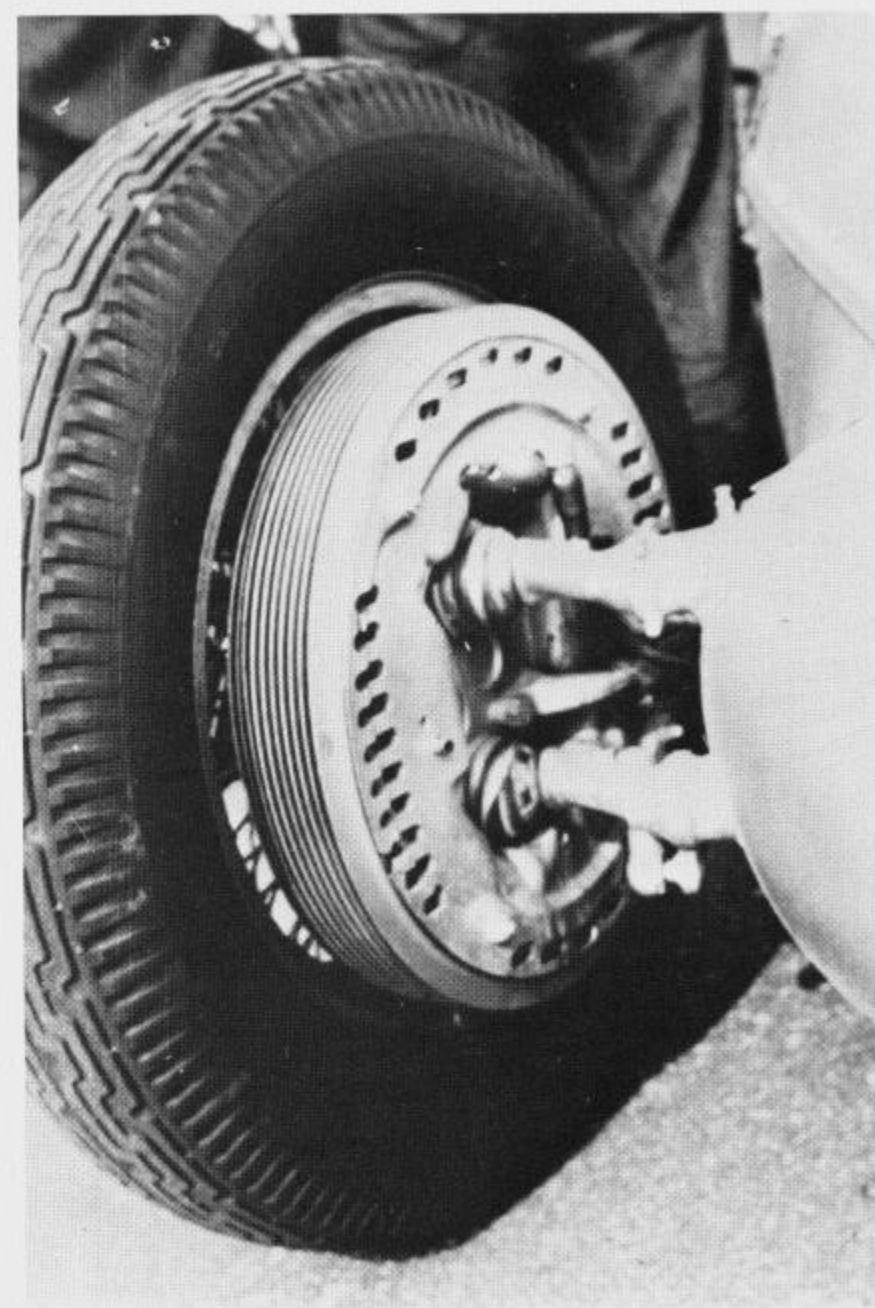
Heckansicht des Bergrennwagens.



Unten links:
Motor des Bergrennwagens:
16-Zylinder Typ C.
Rechts:
Vorderachsaufhängung des
Bergrennwagens: Typ D



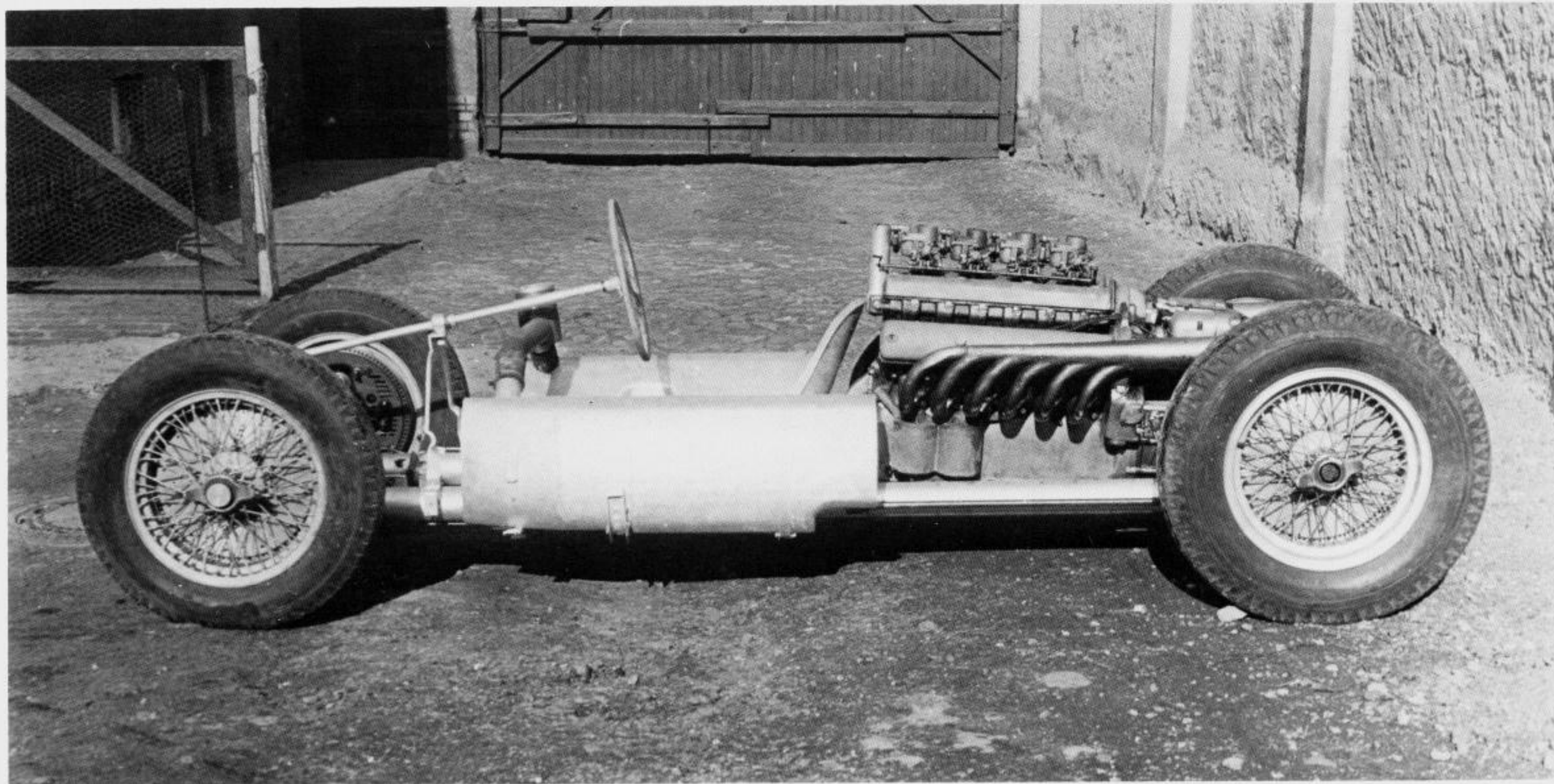
AUTO UNION GmbH mit einem Stammkapital von 1,8 Millionen DM gegründet. Das Zentraldepot für AUTO UNION-Ersatzteile GmbH ging zum 1. Januar 1950 in die neue AU über. Nach dem Krieg waren nur sparsame Kleinwagen gefragt. Daher entschloß man sich zur Produktion von Fahrzeugen der populärsten Marke auf dem Klein-





Am 15. September 1979 wurde die erste große Einzelausstellung für den AUTO UNION Typ D in den Ausstellungsräumen von Schröder & Weise in Hannover eröffnet. Außer dem Fahrzeug wurde ein Teil des Archivs mit vielen Fotos, Dokumenten und Filmen gezeigt.

Der AUTO UNION Typ D präsentiert sich aus dieser Sicht als einer der schönsten jemals gebauten Grand Prix Wagen.

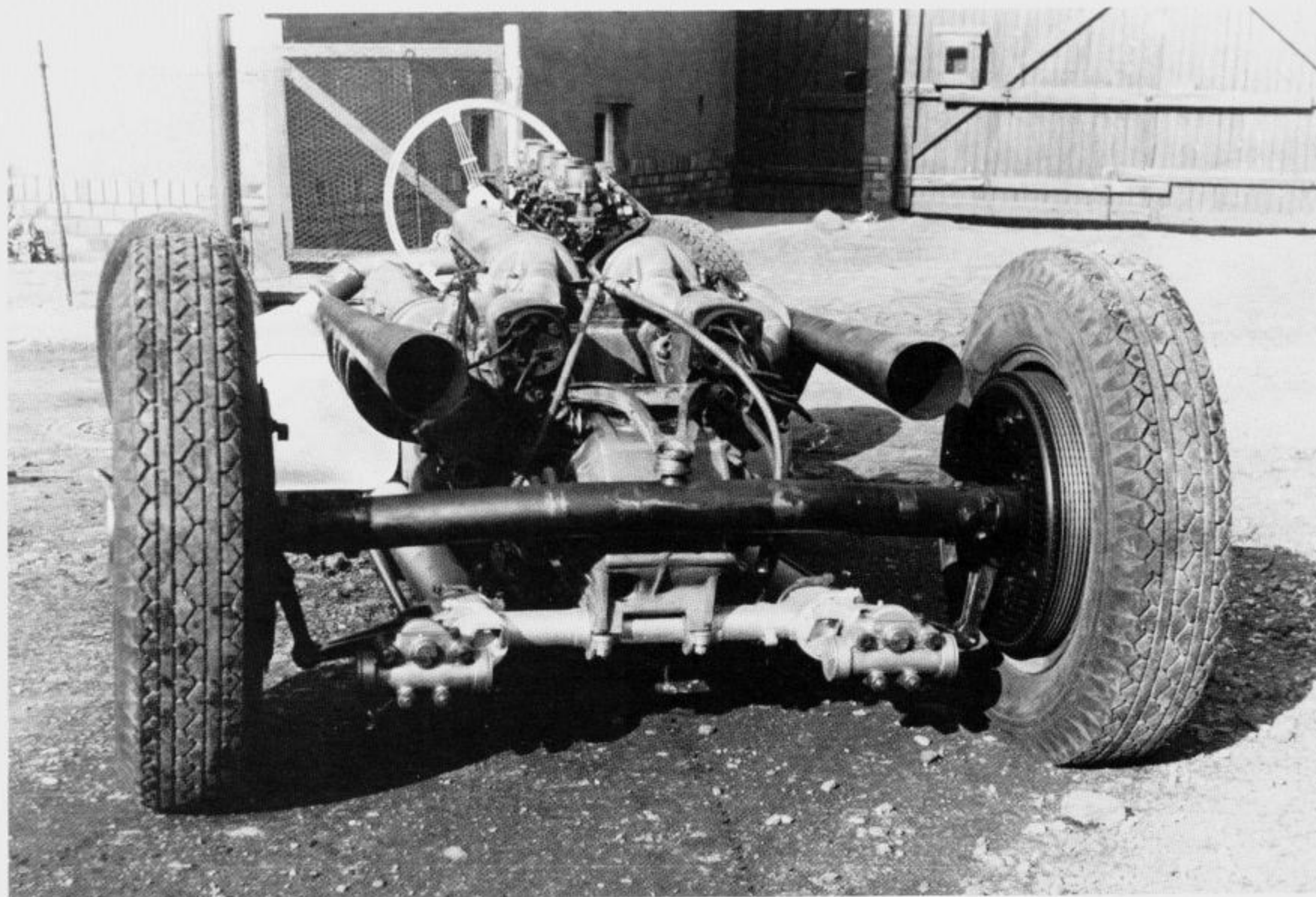


Seitenansicht des 12-Zylinder Wagens aus der DDR. Man erkennt die Anordnung der Seitentanks ohne verbindenden Mitteltank, Einfüllstutzen auf der Fronthaube, Fahrersitz in der Mitte zwischen den Achsen, Motor leicht nach hinten geneigt eingebaut.

wagen- und Motorradsektor: DKW. Kein Audi, kein Horch, kein Wanderer. Die Produktion begann mit einem 0,75-to Lieferwagen, dem DKW F 89 und dem DKW Motorrad RT 125. Werfen wir nun einen Blick ins benachbarte Österreich in den kleinen Ort Gmünd, wo das Büro Porsche an einem Grand Prix Projekt mit der internen Konstruktionsnummer 360 arbeitete. Auftraggeber für dieses ehrgeizigste Projekt der Renngeschichte war Piero

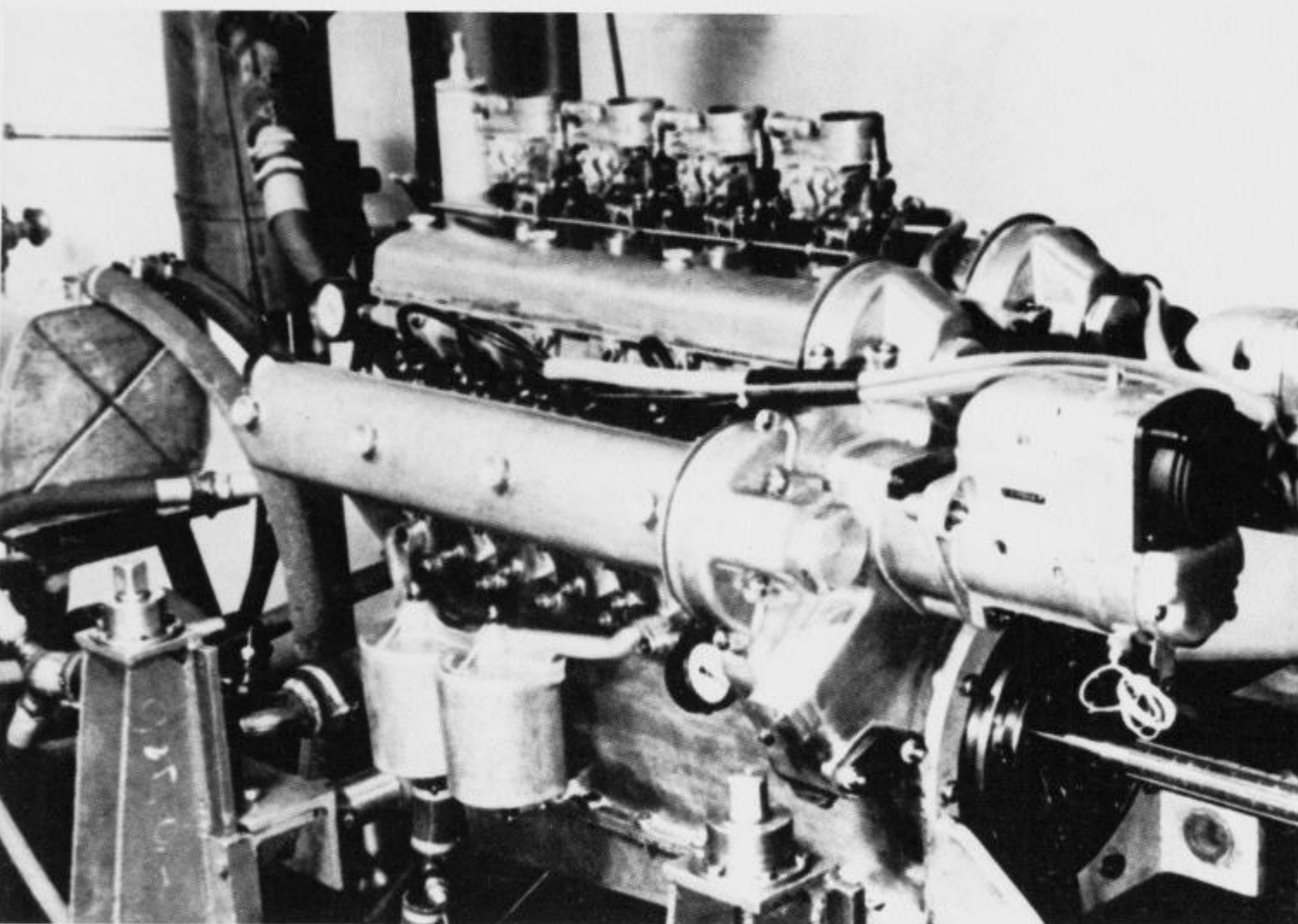
Dusio, an den wir uns von seinem sechsten Platz beim Großen Preis von Italien am 13. September 1936 auf einem privat gemeldeten Maserati erinnern. Dusio war inzwischen zum Fabrikanten der erfolgreichen und schnellen Cisitalia Sportwagen aufgestiegen und hatte nur den einen Wunsch: einen erfolgreichen 1,5 ltr. Kompressor Rennwagen unter dem Namen seiner Firma einzusetzen. Am 20. Dezember 1946 wurden die grundlegenden Dimensionen so

Die Heckansicht des Wagens zeigt die De-Dion Achse mit dem Achsrohr, das hinter dem Differential angeordnet ist. Die Drehstäbe sind längs außerhalb des Rahmens verlegt. Die Längsführung der Achse wird durch den am Getriebe beweglich angeflanschten Dreieckslenker übernommen. Die Anordnung der Antriebseinheit: Motor-Getriebe-Differential. Die vier Nockenwellen wie auch die beiden Zündmagnete werden über Stirnräder angetrieben.





Die Vorderachsaufhängung zeigt starke Ähnlichkeit mit der letzten Ausführung beim AUTO UNION Typ D: Die Kurbellenker sind in der Art von Dreieckslenkern verbreitert, um das Flattern der Vorderräder beim Bremsen auf unebener Fahrbahn zu vermindern. Die Drehstäbe liegen nicht mehr im Querrohr des Rahmens sondern gehen über die volle Breite der Vorderachse. Der obere Drehstab federt das rechte Rad ab, der untere das linke.



Der Motor ist ein V-12 Zylinder mit vier obenliegenden Nockenwellen und vier Solex Vergasern vom Typ 32 PBJ. Hubraum 1991 ccm für die von 1948 bis 1952 gültige Formel 2. Das Foto zeigt den Motor auf dem Prüfstand.

Dieses Foto beweist, daß der
DDR-Wagen zumindest
gefahren ist. In Rennen wurde er
niemals eingesetzt.



festgelegt: 12-Zylinder Boxermotor, 56 mm Bohrung, 50,5 mm Hub, 1492,6 ccm Hubraum, Verdichtung 15:1, zwei Centric-Kompressoren, 400-450 PS bei 10000 U/min, vier obenliegende Nockenwellen durch Königswellen gesteuert, zwei Weber Doppelvergaser. Anordnung der Antriebseinheit hinten in der Reihenfolge Motor-Getriebe-Differential, Fünfganggetriebe, Vieradantrieb, Gitterrohrrahmen, Seitentanks, Drehstabfederung. Zu diesem Projekt der Superlative wurde 1947 Prof. Eberan von Eberhorst, ehemals Entwicklungschef der AUTO UNION Rennabteilung, als Berater hinzugezogen. In den Typ 360, die letzte Grand Prix Konstruktion unter Ferdinand

Porsche, floß alle Erfahrung ein, die er während der AUTO UNION Grand Prix Periode gesammelt hatte.

Doch der Commendatore Piero Dusio hatte sich mit seinem ehrgeizigen Projekt bei weitem übernommen. Seine Firma in Turin kam in finanzielle Schwierigkeiten. Er selbst ging schließlich nach Argentinien. Ein Cisitalia Rennwagen ist komplett zusammengebaut, jedoch nie in einem Rennen eingesetzt worden. Er steht heute im Porsche Museum — ein historischer Wagen ohne Geschichte. (Teile eines zweiten Exemplars sind im Donington Museum).

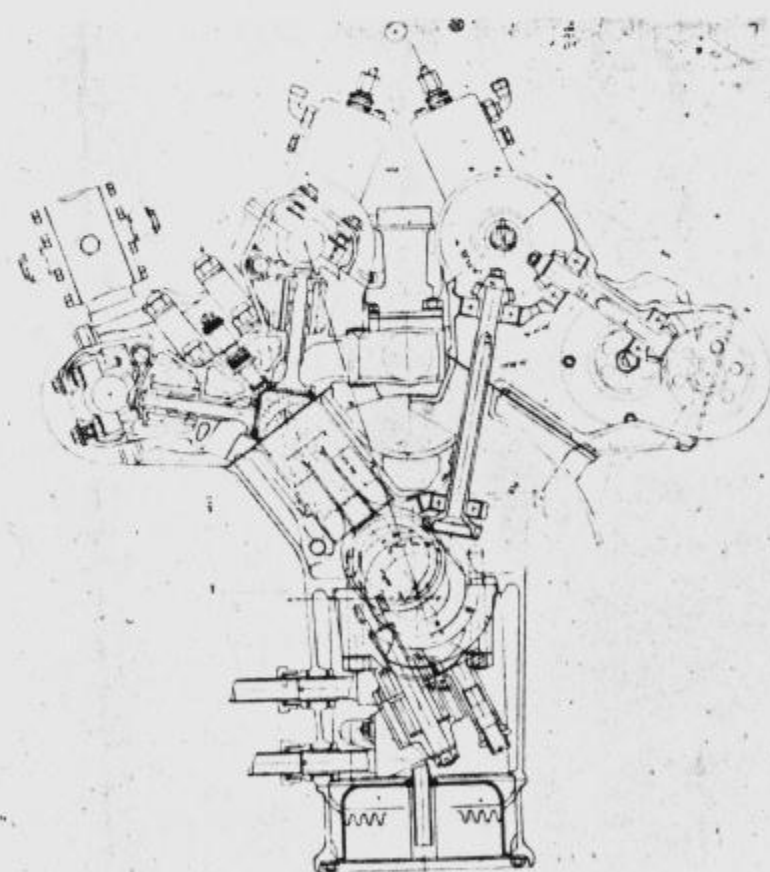
Porsche-Konstruktionsskizze
eines 1,5 ltr. Motors Typ 116.
Vier Nockenwellen,
Königswellenantrieb.
Auftraggeber: Volkswagenwerk
Fallersleben.

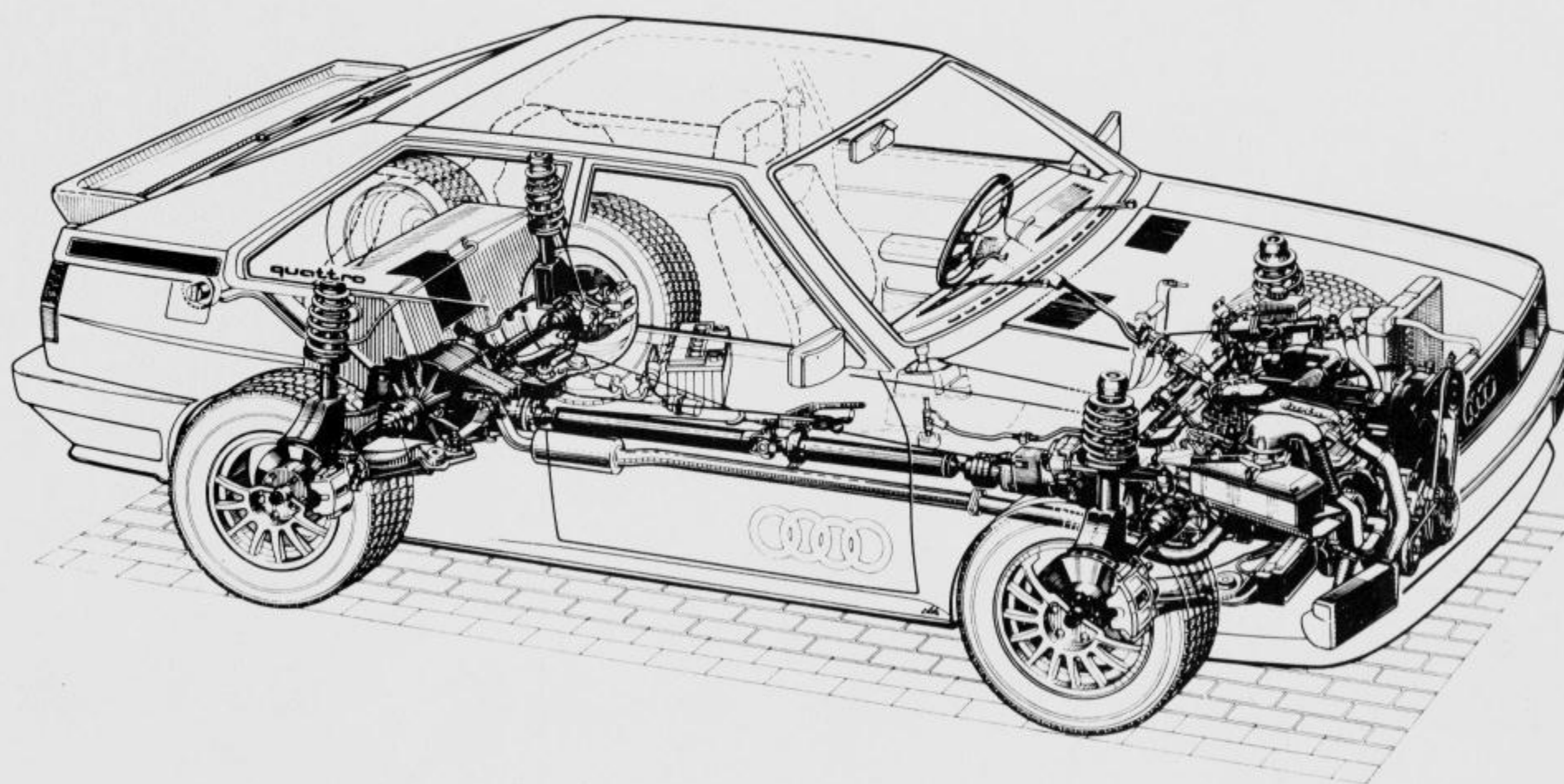
Typ 116

Rennwagen Typ 1,5 Liter

Auftraggeber:

Volkswagenwerk, Fallersleben





Zurück zur AUTO UNION GmbH und den dort produzierten DKWs. 1953 verließ bereits der 200.000. Wagen das Fließband in Ingolstadt. Das Haus entfaltete traditionsgemäß eine bescheidene sportliche Betätigung, sowohl auf dem Tourenwagen- als auch dem Motorradsektor. Zum Leiter dieser Abteilung holte die AUTO UNION GmbH Prof. Eberan von Eberhorst nach Deutschland zurück, der seit 1949 die technische Leitung der englischen Rennwagenfirma ERA innegehabt hatte.

Das Jahr 1958 war für die AUTO UNION in zweifacher Hinsicht von Bedeutung. 24 Jahre nach dem ersten Erscheinen des damals noch P-Wagen genannten AUTO UNION Rennwagens wurde von Cooper in England die Ära der modernen Grand Prix Wagen eingeläutet, indem der Coventry-Climax Motor hinter dem Fahrer, aber vor der Hinterachse eingebaut wurde; wie es beim P-Wagen auch schon der Fall gewesen war. Bereits im Jahr darauf gewann dieser Wagen die Weltmeisterschaft der Formel 1. Im selben Jahr

1958 wurde die AUTO UNION GmbH — wenn wir sie einmal als Nachfolgerin der AUTO UNION AG betrachten wollen — vom Rivalen aus der Zeit der großen Rennen übernommen: Daimler-Benz erwarb 88% Geschäftsanteile.

1964 schließlich wechselte der Besitz an der AUTO UNION von der Daimler-BENZ AG in die Hände der Volkswagenwerk AG. Es entstand die AUDI NSU AUTO UNION AG, die die Tradition des Hauses mit der Wiederbelebung der Marke AUDI fortsetzte.

Technischer Vorstand der AUDI NSU AUTO UNION AG ist seit 1972 Diplom-Ingenieur Ferdinand Piëch, Enkel des großen Ferdinand Porsche. Er ist der Konstrukteur des stärksten jemals gebauten Straßenrennwagens, des Porsche 917, und geistiger Vater des AUDI Quattro, einer Konstruktion, die neue Maßstäbe für sportliches Fahren setzen soll — mit Turbomotor und Vierradantrieb.

Womit der Kreis geschlossen ist, der seinen Ausgang nahm am 15. November 1932 mit der Festlegung der «Grundlegenden Dimensionen Type R»...

Audi Quattro: richtungsweisende Konstruktion aus dem Haus AUDI NSU AUTO UNION AG — mit Turbo-Motor und Allradantrieb.

DIE FAHRER DER AUTO UNION



ULLI BIGALKE

Geboren am 1. Juli 1910 in Essen, gefallen während eines Luftgefechts über England am 12. August 1940. Bigalke, viele Jahre im Dienst der Rennabteilung, betraut mit den verschiedensten Aufgaben (LKW-Fahrer, Zeitnehmer, Einfahrer und Filmopérateur), wurde 1939 als Reservefahrer in die Mannschaft aufgenommen und fuhr ein Rennen (Eifelrennen 1939, 6. Platz).



RUDOLF HASSE

Geboren am 30. Mai 1906 in Mittweida, gefallen am 12. August 1942 an der Ostfront. Hasse fuhr 20 Rennen für AUTO UNION und erzielte einen Sieg (G.P. von Belgien 1937), einen 2., einen 3., zwei 4., einen 8. und einen 9. Platz. Achtmal mußte er aufgeben.



ERNST GÜNTHER BURGALLER

Geboren am 12. März 1896 in Berlin, gefallen während eines Luftgefechts über England am 2. Februar 1940. Nach einer erfolgreichen Renntätigkeit auf Bugatti wurde ihm 1934, wahrscheinlich auf Empfehlung seines Freundes Stuck, ein AUTO UNION für den Großen Preis von Deutschland angeboten. Burggaller mußte aufgeben.



CHRISTIAN KAUTZ

Geboren am 23. November 1913 in Brüssel, gestorben am 4. Juli 1948 an den Folgen eines Sturzes beim Großen Preis der Schweiz. Kautz fuhr 1938 vier Rennen für AUTO UNION, sah aber nicht ein einziges Mal die Zielflagge.



ERNST VON DELIUS

Geboren am 29. März 1912 in Plessen, gestorben am 26. Juli 1937 in Bonn an den Folgen seines Unfalls auf dem Nürburgring beim Großen Preis von Deutschland. Von Delius fuhr für AUTO UNION 13 Rundstrecken- und zwei Bergrennen. Er erzielte einen Sieg im Grosvenor Grand Prix und einige hervorragende Plazierungen.



HERMANN PRINZ ZU LEININGEN

Geboren am 4. Januar 1901 in Amorbach und dort am 29. März 1971 gestorben. Prinz zu Leiningen verkörperte den Typ des adeligen Herrenfahrers mit großer Begeisterung für Autorennen. Er fuhr 1934 und 1935 neun Rennen für AUTO UNION und belegte einen 2., zwei 4., einen 8. und einen 9. Platz. Viermal mußte er aufgeben.



LUIGI FAGIOLI

Geboren am 9. Juni 1898 in Osimo (Ancona), gestorben am 20. Juni 1952 in Monte Carlo an den Folgen eines Unfalls, den er beim Training zum Sportwagen Grand Prix von Monaco erlitten hatte. Fagioli bestritt vier Rennen für AUTO UNION und belegte einen 4., einen 5. und einen 7. Platz bei einer Aufgabe.



GEORG MEIER

Geboren am 9. November 1910 in Mühldorf/Inn, lebt heute in München. « Schorsch » Meier war 1938 Europameister der 500 ccm Motorräder auf BMW. 1939 wurde er in die AUTO UNION Rennmannschaft aufgenommen und fuhr 3 Rennen. Er wurde einmal zweiter (G.P. von Frankreich), zweimal mußte er aufgeben.



AUGUST MOMBERGER

Geboren am 26. Juni 1905, gestorben am 22. Dezember 1969 in Ronco Gruppaldo (Schweiz). Momberger wurde 1934 als Nr. 2 in die Rennmannschaft der AUTO UNION aufgenommen und in sieben Rennen eingesetzt. Er wurde einmal zweiter (G.P. Schweiz), einmal dritter und zweimal siebenter, dreimal mußte er aufgeben. In zwei Rennen fuhr er die schnellste Runde.



BERND ROSEMEYER

Geboren am 14. Oktober 1909 in Lingen, gestorben am 28. Januar 1938 bei einem Rekordversuch auf der Autobahn Frankfurt-Darmstadt. In nur zweieinhalb Rennjahren erzielte er für AUTO UNION zehn Siege in Rundstreckenrennen, zwei in Bergrennen. Außerdem fuhr er 21 internationale Geschwindigkeitsrekorde, davon vier Weltrekorde.



HERMANN PAUL MÜLLER

Geboren am 21.11.1909 in Bielefeld, gestorben am 30. Dezember 1975 in Ingolstadt. Müller kam vom Motorradrennsport und wurde 1937 als Nachwuchsfahrer in die Rennmannschaft der AUTO UNION aufgenommen. In 18 Rundstreckenrennen erzielte er einen Sieg (G.P. von Frankreich 1939) sowie einen 2., zwei 3., vier 4., einen 5. und zwei 7. Plätze. Sechsmal mußte er aufgeben.



WILHELM SEBASTIAN

Geboren am 17. Januar 1903 in Weinheim und dort gestorben am 30. Oktober 1978. Verantwortlicher Montageleiter der AUTO UNION Rennwagen. Probe- und Reservefahrer. Bestritt drei Rennen und platzierte sich einmal als fünfter und zweimal als siebenter.



TAZIO NUVOLARI

Geboren am 16. November 1892 in Mantua, dort gestorben am 11. August 1953. Nuvolari wurde nach Rosemeyers Tod als Fahrer Nr. 1 engagiert, um der Rennmannschaft aus der Krise zu helfen. Gewann 1938 zwei Rennen (Italien und Donington) und 1939 das letzte Rennen vor dem Krieg (Belgrad). Erzielte einige gute Plazierungen und fuhr zweimal die schnellste Runde.



HANS STUCK

Geboren am 27. Dezember 1900 in Warschau, gestorben am 9. Februar 1980 in Greinau. Stuck hatte Anteil am Zustandekommen der AUTO UNION Rennwagen und war 1934/35 die Nr. 1 im Team, mußte diese Rolle 1936/37 dem nachdrängenden Rosemeyer abtreten. Stuck gewann fünf Rundstrecken- und 17 Bergrennen. Er fuhr 17 Geschwindigkeitsrekorde, davon 13 Weltrekorde. Er war der einzige Fahrer, der von 1934 bis 1939 für AUTO UNION fuhr.



PAUL PIETSCH

Geboren am 20. Juni 1911 in Freiburg im Breisgau, lebt heute in Stuttgart. Pietsch wurde 1935 als Reservefahrer in die Rennmannschaft der AUTO UNION aufgenommen. Er erzielte einen 3. Platz (mit Rosemeyer im G.P. von Italien), einen 6., einen 9. und einen 11. Platz. Einmal mußte er aufgeben.



ACHILLE VARZI

Geboren am 8. August 1904 in Galliate (Novara), gestorben am 1. Juli 1948 an den Folgen eines Trainingsunfalls in Bern. Gewann für AUTO UNION drei Rennen (G.P. von Tunesien, Coppa Acerbo 1935 und G.P. Tripolis 1936), erzielte einige gute Plazierungen und fuhr siebenmal die schnellste Runde.

TECHNISCHE DATEN DER AUTO UNION RENNWAGEN

BEZEICHNUNG	TYP A	TYP B	TYP C	TYP D	TYP E
AUSFÜHRUNG	Monoposto mit freistehenden Rädern	Monoposto mit freistehenden Rädern	Monoposto mit freistehenden Rädern	Monoposto mit freistehenden Rädern	Monoposto mit freistehenden Rädern
BAUJAHR	1934	1935	1936-1937	1938-1939	1939
FAHRGESTELL	Rohrrahmen	Rohrrahmen	Rohrrahmen	Rohrrahmen	Rohrrahmen
KAROSSERIE	Leichtmetall	Leichtmetall	Leichtmetall	Leichtmetall	Leichtmetall
MOTORANORDNUNG	Heck / Mitte	Heck / Mitte	Heck / Mitte	Heck / Mitte	Heck / Mitte
ANZAHL DER ZYLINDER	16	16	16	12	12
ZYLINDERWINKEL	45° V	45° V	45° V	60° V	60° V
BOHRUNG mm	68	72,5	75	65	53
HUB mm	75	75	85	75	56
LANGHUBIGKEIT	1,102	1,035	1,133	1,152	1,055
HUBRAUM PRO ZYLINDER ccm	272,277	309,4	375,3	248,7	123,4
HUBRAUM GESAMT ccm	4358,032	4951,3	6005,2	2984,9	1481,8
KOMPRESSIONSVERHÄLTNIS	7 : 1	8,95 : 1	9,2 : 1	10 : 1	10 : 1
ANZAHL DER VENTILE	2 je Zylinder	2 je Zylinder	2 je Zylinder	2 je Zylinder	2 je Zylinder
VENTILSITZ	im Zylinderkopf	im Zylinderkopf	im Zylinderkopf	im Zylinderkopf	im Zylinderkopf
VENTILWINKEL	90°	90°	90°	80°	
VENTILSTEUERUNG EINLASS	1 obenliegende Nockenwelle im Zylinderkopf	1 obenliegende Nockenwelle im Zylinderkopf	1 obenliegende Nockenwelle im Zylinderkopf	1 obenliegende Nockenwelle im mittleren Zylinderkopf	
VENTILSTEUERUNG AUSLASS	Stoßstangen und Kipphebel	Stoßstangen und Kipphebel	Stoßstangen und Kipphebel	2 Nockenwellen in den äußeren Zylinderköpfen	
GEMISCHAUFBEREITUNG	1 Solex Horizontal-Doppelvergaser	1 Solex Horizontal-Doppelvergaser	1 Solex Horizontal-Doppelvergaser	2 Solex Horizontalvergaser oder 1 SUM Druckkammervergaser	
KOMPRESSOR	1 Roots	1 Roots	1 Roots	1 Roots oder 1 Roots Zweistufenkompressor	
ZÜNDUNG	1 Zündkerze je Zylinder, 1 Magnet je Zylinderreihe	1 Zündkerze je Zylinder, 1 Magnet je Zylinderreihe	1 Zündkerze je Zylinder, 1 Magnet je Zylinderreihe	1 Zündkerze je Zylinder, 1 Magnet je Zylinderreihe	
MOTORSCHMIERUNG	Trockensumpf	Trockensumpf	Trockensumpf	Trockensumpf	
ANTRIEB	Hinterräder	Hinterräder	Hinterräder	Hinterräder	
ANZAHL DER GÄNGE	5	4 oder 5	4	5	
KUPPLUNG	Mehrscheibenkupplung	Mehrscheibenkupplung	Mehrscheibenkupplung	Mehrscheibenkupplung	
VORDERRADAUFHÄNGUNG	Kurbellenkervorderachse mit querliegenden Drehstäben	Kurbellenkervorderachse mit querliegenden Drehstäben	Kurbellenkervorderachse mit querliegenden Drehstäben	Kurbellenkervorderachse mit querliegenden Drehstäben	
STOSSDÄMPFUNG VORN	Reibungsstoßdämpfer	Reibungsstoßdämpfer	Reibungsstoßdämpfer	hydraulische Stoßdämpfer	
HINTERRADAUFHÄNGUNG	Querblattfeder, Schräglenker	2 Drehstäbe in Längsrichtung, Schräglenker	2 Drehstäbe in Längsrichtung, Schräglenker	De-Dion Achse, Doppelgelenk-antriebswellen mit Längenausgleich, Schräglenker, Panhardstab, 2 Drehstäbe in Längsrichtung	
STOSSDÄMPFUNG HINTEN	Reibungsstoßdämpfer	Reibungsstoßdämpfer	Reibungsstoßdämpfer	Reibungs- + Hydraulikstoßdämpfer	
KRAFTSTOFFBEHÄLTER	1 Fronttank + 1 Zentraltank zwischen Fahrer und Motor	1 Zentraltank zwischen Fahrer und Motor	1 Zentraltank zwischen Fahrer und Motor	1 Zentraltank hinter dem Fahrer und 2 Seitentanks	

KRAFTSTOFFMENGE ltr.	210	210	210	280	
KÜHLUNG	Behr Lamellenkühler vorn, Kühlmittleitung durch Rahmenrohre	Behr Lamellenkühler, Kühlmittleitung durch Rohre und Schläuche	Behr Lamellenkühler, Kühlmittleitung durch Rohre und Schläuche	Behr Lamellenkühler, Kühlmittleitung durch Rohre und Schläuche	
LENKUNG	Schnecke und Rolle	Schnecke und Rolle	Schnecke und Rolle	Schnecke und Rolle	
BREMSEN	hydraulisch, Trommel	hydraulisch, Trommel	hydraulisch, Trommel	hydraulisch, Trommel	
RÄDER	Speichenräder, Rudge-Verschluß	Speichenräder, Rudge-Verschluß	Speichenräder, Rudge-Verschluß	Speichenräder, Rudge-Verschluß	
REIFEN	Continental	Continental	Continental	Continental	
REIFENGRÖSSE VORN	5.25 x 17 5.25 x 19	5.25 x 19	5.50 x 19	5.25 x 19 5.50 x 19	
REIFENGRÖSSE HINTEN	6.00 x 19 6.50 x 19 7.00 x 19 7.00 x 22	7.00 x 19	7.00 x 19 7.00 x 22	7.00 x 19 7.00 x 22	
RADSTAND mm	2800	2910	2910	2850	
SPUR VORN mm	1390	1420	1420	1390	
SPUR HINTEN mm	1390	1420	1420	1390	
GESAMTLÄNGE mm	4500	3920	3920	4200	
BREITE mm	1660	1690	1690	1660	
HÖHE mm	1160	1020	1020	1060	
MOTORGewicht kg	245	243	245	220-280	
Trockengewicht kg	825	805	824	850	
Startgewicht mit Fahrer kg	1095	1075	1140	1220	
HÖCHSTLEISTUNG PS BEI UMDREHUNGEN PRO MINUTE U/min	295/4500	375/4800	520/5000	485/7000	327/8500
MAX. DREHMOMENT mkg BEI U/min	54/2700	66/3000	87/2500	56/4000	30/5000
LITERLEISTUNG PS	67,7	75,7	86,59	162,5	220,67
LEISTUNGSGEWICHT TROCKEN kg/PS	2,79	2,14	1,58	1,75	
LEISTUNGSGEWICHT FAHRFERTIG kg/PS	3,71	2,86	2,19	2,51	
MITTLERE KOLBENGESCHWINDIGKEIT m/sec	11,3	12,0	14,1	17,5	15,9
HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT km/h	280	295	340	330	

TECHNISCHE DATEN DER AUTO UNION REKORDWAGEN

BEZEICHNUNG	TYP 1935	TYP 1937	TYP 1938
FAHRGESTELL	Rohrrahmen	Rohrrahmen	Rohrrahmen
KAROSSERIE	Leichtmetall	Leichtmetall	Leichtmetall
MOTORANORDNUNG	Heck / Mitte	Heck / Mitte	Heck / Mitte
ANZAHL DER ZYLINDER	16	16	16
ZYLINDERWINKEL	45° V	45° V	45° V
BOHRUNG mm	72,5	75	77
HUB mm	75	85	85
LANGHUBIGKEIT	1,035	1,13	1,105
HUBRAUM PRO ZYLINDER ccm	309,4	375,3	395,6
HUBRAUM GESAMT ccm	4951,3	6005,2	6329,9
KOMPRESSIONSVERHÄLTNIS	8,95 : 1	9,2 : 1	—
ANZAHL DER VENTILE	2 je Zylinder	2 je Zylinder	2 je Zylinder
VENTILSITZ	im Zylinderkopf	im Zylinderkopf	im Zylinderkopf
VENTILWINKEL	90°	90°	90°
VENTILSTEUERUNG EINLASS	1 obenliegende Nockenwelle im Zylinderkopf	1 obenliegende Nockenwelle im Zylinderkopf	1 obenliegende Nockenwelle im Zylinderkopf
VENTILSTEUERUNG AUSLASS	Stoßstangen und Kipphebel	Stoßstangen und Kipphebel	Stoßstangen und Kipphebel
GEMISCHAUFBEREITUNG	1 Solex Horizontal-Doppelvergaser	1 Solex Horizontal-Doppelvergaser	1 Solex Horizontal-Doppelvergaser
KOMPRESSOR	1 Roots	1 Roots	1 Roots
ZÜNDUNG	1 Zündkerze je Zylinder, 1 Magnet je Zylinderreihe	1 Zündkerze je Zylinder, 1 Magnet je Zylinderreihe	1 Zündkerze je Zylinder, 1 Magnet je Zylinderreihe
MOTORSCHMIERUNG	Trockensumpf	Trockensumpf	Trockensumpf
ANTRIEB	Hinterräder	Hinterräder	Hinterräder
ANZAHL DER GÄNGE	5	4	4
KUPPLUNG	Mehrscheibenkupplung	Mehrscheibenkupplung	Mehrscheibenkupplung
VORDERRADAUFHÄNGUNG	Kurbellenkervorderachse mit querliegenden Drehstäben	Kurbellenkervorderachse mit querliegenden Drehstäben	Kurbellenkervorderachse mit querliegenden Drehstäben
STOSSDÄMPFUNG VORN	Reibungsstoßdämpfer	Reibungsstoßdämpfer	Reibungsstoßdämpfer
HINTERRADAUFHÄNGUNG	2 Drehstäbe in Längsrichtung, Schräglänker	2 Drehstäbe in Längsrichtung, Schräglänker	2 Drehstäbe in Längsrichtung, Schräglänker
STOSSDÄMPFUNG HINTEN	Reibungsstoßdämpfer	Reibungsstoßdämpfer	Reibungsstoßdämpfer
KÜHLUNG	Behr Lamellenkühler, Kühlmittleitung durch Rohre und Schläuche	Behr Lamellenkühler, Kühlmittleitung durch Rohre und Schläuche	Behr Lamellenkühler, Trockeneis Kühlmittleitung durch Rohre und Schläuche
LENKUNG	Schnecke und Rolle	Schnecke und Rolle	Schnecke und Rolle
BREMSEN	hydraulisch, Trommel	hydraulisch, Trommel	hydraulisch, Trommel
RÄDER	Speichenräder, Rudge-Verschluß	Speichenräder, Rudge-Verschluß	Speichenräder, Rudge-Verschluß
REIFEN	Continental	Continental	Continental
REIFENGRÖSSE VORN	5.25 x 17		
REIFENGRÖSSE HINTEN	7.00 x 22	7,00 x 24	7.00 x 22
RADSTAND mm	2800	2910	2910
SPUR VORN mm	1390	1420	1390

GESAMTLÄNGE mm	4500	5520	5520
BREITE mm	1705	1835	1750
HÖHE mm	1210	1060	1070
TROCKENGEWICHT kg	825	910	930
STARTGEWICHT MIT FAHRER kg	1030	1070	1250
HÖCHSTLEISTUNG PS BEI UMDREHUNGEN PRO MINUTE U/min	340/4700	520/5000	545/5000
MAX. DREHMOMENT mkg BEI UMDREHUNGEN PRO MINUTE U/min	66/3000	87/2500	90/2600
LITERLEISTUNG PS/ltr.	68,66	86,59	86,09
LEISTUNGSGEWICHT TROCKEN kg/PS	2,57	1,76	1,70
LEISTUNGSGEWICHT FAHRFERTIG kg/PS	3,03	2,06	2,29
MITTL. KOLBENGESCHWINDIGKEIT m/sec		14,1	14,1
HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT km/h	320	410	435

DIE RENNEN DER AUTO UNION

	ANZAHL DER RENNEN	ANZAHL DER GENANTEN WAGEN	SIEGE	PLAZIERUNGEN											AUSFÄLLE	SCHNELLSTE RUNDE
				2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°	9°	10°	11°			
RUNDSSTRECKENRENNEN	61	208	24	24	19	25	17	5	11	4	5	2	2	70	33	
BERGRENNEN	23	28	18	4	–	2	1	–	–	–	–	–	–	1	–	
GESAMT	83	234	42	28	19	27	18	5	11	4	5	2	2	71	33	

1934

DATUM	STAAT	RENNEN	RENN-STRECKE	DISTANZ km	SIEGER	DURCH- SCHNITT km/h	2.	3.	4.	5.	PLAZIERUNG	AUSFALL	AUSFALL- URSACHE	SCHNELLSTE RUNDE	DURCH- SCHNITT km/h
27. Mai	Deutschland	AVUS- Rennen	AVUS Berlin	294,841 (15 Rd x 19,656 km)				Momberger				Leiningen Stuck	Motor Kupplung	Momberger	225,84
3. Juni	Deutschland	Eifelrennen	Nürburgring	342,15 (15 Rd x 22,81 km)			Stuck					Momberger	Kraftstoff- zufuhr		
10. Juni	Deutschland	Felsberg	Saarland	8 km	Stuck	147,3									
17. Juni	Österreich	Kesselberg- rennen	Walchensee - Kochelsee	5 km	Stuck	80,4									
1. Juli	Frankreich	G.P. ACF	Montlhery	500,0 (40 Rd x 12,5 km)								Stuck Momberger	Kraftstoff- zufuhr Stoßdämpfer		
15. Juli	Deutschland	G.P. von Deutschland	Nürburgring	570,25 (25 Rd x 22,81 km)	Stuck	122,934						Momberger Burggaller	Getriebe Getriebe	Stuck	127,6
5. August	Schweiz	Klausen- paßrennen	Linthal- Klausenpaß	21,5			Stuck								
15. August	Italien	Coppa Acerbo	Pescara	516,0 (20 Rd x 25,8 km)						Sebastian		Stuck	Kolben		
19. August	Deutschland	Deutsche Bergmeister- schaft	Schauinsland	12 km	Stuck	88,779									
26. August	Schweiz	G.P. Schweiz	Brem- gartenwald	509,6 (70 Rd x 7,8 km)	Stuck	140,347	Momberger					Leiningen	Getriebe	Momberger	151,954
9. September	Italien	G.P. von Italien	Monza	500,006 (116 Rd x 4,31 km)			Stuck/ Leiningen				7. Momberger/ Sebastian	Leiningen	Vergaser	Stuck	116,148
16. September	Frankreich	Mont Ventoux	Bédoin- Mont Ventoux	21	Stuck	94,680									
23. September	Spanien	G.P. von Spanien	Lasarte- San Sebastian	519,45 (30 Rd x 17,315 km)					Leiningen Stuck			Stuck	Schmierung	Stuck	164,089
30. September	Tschecho- slowakei	G.P. von Brünn	Masaryk- Ring	495,414 (17 Rd x 29,142 km)	Stuck	127,442			Leiningen		7. Momberger Sebastian				

1936

DATUM	STAAT	RENNEN	RENN-STRECKE	DISTANZ km	SIEGER	DURCH- SCHNITT km/h	2.	3.	4.	5.	PLAZIERUNG	AUSFALL	AUSFALL- URSACHE	SCHNELLSTE RUNDE	DURCH- SCHNITT km/h
9. April	Frankreich	Bergrennen	Nizza-La Turbie	6,3	Stuck	103,185									
13. April	Monaco	G.P. von Monaco	Monte Carlo	314,5 (100 Rd x 3,145 km)			Varzi	Stuck				Rosemeyer	von der Strecke gekommen	Stuck	90,139
10. Mai	Libyen	G.P. von Tripolis	Mellaha	524,0 (40 Rd x 13,1 km)	Varzi	207,63	Stuck					Rosemeyer	Feuer	Varzi	227,385
17. Mai	Tunesien	G.P. von Tunis	Karthago	381,42 (30 Rd x 12,714)								Rosemeyer Varzi	Feuer von der Strecke gekommen	Rosemeyer	167,047
6. Juni	England	Bergrennen	Shelsley Walsh	0,914					Stuck						
7. Juni	Spanien	G.P. Penya Rhin	Mont Juich Barcelona	303,0 (80 Rd x 3,790 km)					von Delius	Rosemeyer					
14. Juni	Deutschland	Eifelrennen	Nürburgring	228,1 (10 Rd x 22,81)	Rosemeyer	117,132					7. Varzi 8. Stuck 9. von Delius				
21. Juni	Ungarn	G.P. von Budapest	Budapest	250,0 (50 Rd x 5 km)			Rosemeyer	Varzi		Stuck/ von Delius					
28. Juni	Italien	Stadtrennen	Mailand	156,0 (60 Rd x 2,6 km)			Varzi							Varzi	100,214
26. Juli	Deutschland	G.P. von Deutschland	Nürburgring	501,82 (22 Rd x 22,81)	Rosemeyer	131,65	Stuck		Hasse		6. von Delius			Rosemeyer	137,6
2. August	Italien	Coppa Ciano	Livorno	210,0 (30 Rd x 7 km)					Stuck/ Rosemeyer			Rosemeyer Stuck Varzi	aufgegeben Motor Bremsen + Motor		
15. August	Italien	Coppa Acerbo	Pescara	412,8 (16 Rd x 25,8 km)	Rosemeyer	139,174	von Delius	Varzi						Varzi	144,268
23. August	Schweiz	G.P. der Schweiz	Bremgartenwald	509,6 (70 Rd x 7,28 km)	Rosemeyer	161,777	Varzi	Stuck		Hasse				Rosemeyer	169,631
30. August	Deutschland	Deutsche Bergmeisterschaft	Schauinsland	12 km	Rosemeyer	90,1	von Delius								
13. September	Italien	G.P. von Italien	Monza	504 (72 Rd x 7 km)	Rosemeyer	135,352		von Delius				Stuck Varzi/Hasse	von der Strecke gekommen Motor	Rosemeyer	140,311
27. September	Deutschland	Bergrennen	Feldberg	12,0	Rosemeyer	112,7						Delius	von der Strecke gekommen		

DATUM	STAAT	RENNEN	RENN-STRECKE	DISTANZ km	SIEGER	DURCH- SCHNITT km/h	2.	3.	4.	5.	PLAZIERUNG	AUSFALL	AUSFALL- URSACHE	SCHNELLSTE RUNDE	DURCH- SCHNITT km/h
1. Januar	Südafrika	G.P. von Südafrika	East London	340,348 (18 Rd x 18,91 km)						Rosemeyer		von Delius	Reifen	Rosemeyer	181,8
16. Januar	Südafrika	G.P. Grosvenor	Kapstadt	335 (45 Rd x 7,45 km)	von Delius	132,912	Rosemeyer							Rosemeyer	133,660
9. Mai	Libyen	G.P. von Tripolis	Mellaha	524 (40 Rd. x 13,1 km)			Rosemeyer	von Delius	Stuck	Fagioli	8. Hasse			Stuck	229,234
30. Mai	Deutschland	Avusrennen	AVUS	154,228 (8 Rd. x 19,266 km)			von Delius	Hasse	Rosemeyer			Fagioli	Getriebe	Rosemeyer	276,4
6. Juni	Brasilien	G.P. von Rio de Janeiro	Gavea	292,250 (25 Rd. x 11,690 km)			Stuck							Stuck	87,244
13. Juni	Deutschland	Eifelrennen	Nürburgring	228,1 (10 Rd. x 22,81 km)	Rosemeyer	133,5			Hasse		7. Müller 10. von Delius			Rosemeyer	137,003
20. Juni	Italien	Stadtrennen	Mailand	168 (70 Rd. x 2,400 km)					Hasse						
5. Juli	USA	Vanderbilt Cup	Roosevelt Field New York	482,790 (90 Rd. x 5,364 km)	Rosemeyer	132,865			von Delius						
11. Juli	Belgien	G.P. von Belgien	Spa- Francorchamps	507,500 (35 Rd. x 14,5 km)	Hasse	167,189	Stuck					Müller	Schmierung	Stuck	175,600
25. Juli	Deutschland	G.P. von Deutschland	Nürburgring	501,820 (22 Rd. x 22,81 km)				Rosemeyer		Hasse		Müller von Delius Stuck	von der Strecke gekommen Kompressor	Rosemeyer	137,8
1. August	Deutschland	Deutsche Bergmeister- schaft	Schauinsland	12,0	Stuck	88,0	Rosemeyer								
5. August	Frankreich	Bergrennen La Turbie	Nizza - La Turbie	6,3	Stuck	107,183									
8. August	Monaco	G.P. von Monaco	Monte Carlo	314,5 (100 Rd x 3,145 km)					Stuck/ Rosemeyer			Rosemeyer Hasse	Motor von der Strecke gekommen		
15. August	Italien	Coppa Acerbo	Pescara	412,800 (16 Rd x 25,8 km)	Rosemeyer	141,009		Müller	Fagioli			Stuck	Motor	Rosemeyer	145,904
22. August	Schweiz	G.P. der Schweiz	Bremgarten- wald	364,0 (50 Rd x 7,28 km)					Stuck	Nuvolari/ Rosemeyer	7. Fagioli/ Nuvolari	Rosemeyer	Bremsen	Stuck	174,165
12. September	Italien	G.P. von Italien	Livorno	396,990 (55 Rd. x 7,218 km)				Rosemeyer	Müller		6. Varzi 7. Stuck/Hasse				
26. September	Tschecho- slowakei	G.P. von Brünn	Masarykring	437,130 (15 Rd. x 29,142 km)				Müller Rosemeyer				Rosemeyer	Rad		
2. Oktober	England	G.P. Donington	Doningt. Park	402,24 (80 Rd. x 5,028 km)	Rosemeyer	133,349			Müller	Hasse				Rosemeyer	138,114

1938

DATUM	STAAT	RENNEN	RENN-STRECKE	DISTANZ km	SIEGER	DURCH- SCHNITT km/h	2.	3.	4.	5.	PLAZIERUNG	AUSFALL	AUSFALL- URSACHE	SCHNELLSTE RUNDE	DURCH- SCHNITT km/h
3. Juli	Frankreich	G.P. A.C.F.	Reims	500,864 (64 Rd x 7,826)								Hasse Kautz	von der Strecke gekommen		
24. Juli	Deutschland	G.P. von Deutschland	Nürburgring	501,820 (22 Rd x 22,81)				Stuck	Müller Nuvolari			Nuvolari Hasse	von der Strecke gekommen Motor		
5. August	Frankreich	Bergrennen	Nizza La Turbie	6,3	Stuck	107,897									
14. August	Italien	Coppa Acerbo	Pescara	412,800 (16 Rd x 25,8 km)								Nuvolari Müller Hasse	Getriebe Vergaser Hinterachse		
21. August	Schweiz	G.P. Schweiz	Brem- gartenwald	101,920 (14 Rd x 7,28 km)					Stuck		9. Nuvolari	Müller Kautz	von der Strecke gekommen Kraftstoffmangel		
28. August	Österreich	Großer Bergpreis	Großglockner- Füsch- Fuscher Törl	12,6	Stuck	74,76									
11. September	Italien	G.P. von Italien	Monza	419,580 (60 Rd x 6,993 km)	Nuvolari	155,726						Kautz Stuck Müller	Kolben Kompressor Nockenwelle		
25. September	Schweiz	Bergrennen	Maloja-Paß	4,8	Stuck	72,727									
5. Oktober	Rumänien	Bergrennen Feleac	Cluy- Brasov	7,0	Stuck	149,180									
16. Oktober	Rumänien	Bergrennen Schulerau			Stuck										
22. Oktober	England	G.P. Donington	Donington- Park	402,240 (80 Rd x 5,028)	Nuvolari	128,784			Müller			Hasse Kautz	von der Strecke gekommen	Nuvolari	132,900

DATUM	STAAT	RENNEN	RENN-STRECKE	DISTANZ km	SIEGER	DURCH- SCHNITT km/h	2.	3.	4.	5.	PLAZIERUNG	AUSFALL	AUSFALL- URSACHE	SCHNELLSTE RUNDE	DURCH- SCHNITT km/h
13. April	Frankreich	Bergrennen	Nizza- La Turbie	6,3	Stuck	108,934									
20. Mai	Deutschland	Eifelrennen	Nürburgring	228,1 (10 Rd x 22,81 km)			Nuvolari			Hasse	6. Bigalke 7. Müller				
11. Juni	Österreich	Wiener Höhenstraßen- rennen	Grinzing- Wien	4,116			Müller		Stuck						
25. Juni	Rumänien	G.P. von Bukarest	Bukarest	91,5 (30 Rd x 3,05 km)	Stuck	112,5								Stuck	119,0
25. Juni	Belgien	G.P. von Belgien	Spa-Fran- corchamps	507,50 (35 Rd x 14,500 km)			Hasse					Meier Müller Nuvolari	von der Strecke gekommen "		
9. Juli	Frankreich	G.P. A.C.F.	Reims	398,6 (51 Rd x 7,815 km)	Müller	169,381	Meier				6. Stuck	Nuvolari	Getriebe		
23. Juli	Deutschland	G.P. von Deutschland	Nürburgring	501,820 (22 Rd x 22,81)			Müller					Stuck Meier Hasse Nuvolari	Kraftstoffzufuhr Aufhängung von der Strecke gekommen Motor		
6. August	Österreich	Großer Bergpreis	Großglockner	12,6			Stuck	Müller							
20. August	Schweiz	G.P. der Schweiz	Brem- gartenwald	218,400 (30 Rd x 7,28 km)					Müller	Nuvolari	10. Stuck	Hasse	Schmierung		
3. September	Jugosla- wien	G.P. von Belgrad	Belgrad	139,870 (50 Rd x 2,797 km)	Nuvolari	130,7		Müller						Nuvolari	135,0

DIE GESCHWINDIGKEITSREKORDE DER AUTO UNION

	DATUM	KLASSE ccm	DISTANZ	STRECKE	FAHRER	GESCHWINDIGKEIT km/h
--	-------	---------------	---------	---------	--------	-------------------------

1934

	6. März	3000-5000	100 ml mit stehendem Start	AVUS	Stuck	216,870 *
	6. März	3000-5000	200 km mit stehendem Start	AVUS	Stuck	217,086 *
	6. März	3000-5000	1 Stunde	AVUS	Stuck	217,106 *
	20. Oktober	3000-5000	1 km mit stehendem Start	AVUS	Stuck	163,451 *
	20. Oktober	3000-5000	1 ml mit stehendem Start	AVUS	Stuck	187,860 *
	20. Oktober	3000-5000	50 km mit stehendem Start	AVUS	Stuck	241,770 *
	20. Oktober	3000-5000	50 ml mit stehendem Start	AVUS	Stuck	243,890 *
	20. Oktober	3000-5000	100 km mit stehendem Start	AVUS	Stuck	244,898 *

1935

	15. Februar	3000-5000	1 ml mit fliegendem Start	Florenz-Meer	Stuck	320,267 *
--	-------------	-----------	---------------------------	--------------	-------	-----------

1936

	23. März	5000-8000	5 km mit fliegendem Start	Frankfurt-Heidelberg	Stuck	312,419
	24. März	5000-8000	5 ml mit fliegendem Start	Frankfurt-Heidelberg	Stuck	291,035
	24. März	5000-8000	10 km mit fliegendem Start	Frankfurt-Heidelberg	Stuck	288,612
	24. März	5000-8000	10 ml mit fliegendem Start	Frankfurt-Heidelberg	Stuck	286,451 *
	24. März	5000-8000	50 km mit stehendem Start	Frankfurt-Heidelberg	Stuck	265,879 *
	24. März	5000-8000	50 ml mit stehendem Start	Frankfurt-Heidelberg	Stuck	269,371 *
	24. März	5000-8000	100 km mit stehendem Start	Frankfurt-Heidelberg	Stuck	262,966 *
	24. März	5000-8000	100 ml mit stehendem Start	Frankfurt-Heidelberg	Stuck	267,209 *

1937

	16. Juni	5000-8000	1 km mit fliegendem Start	Frankfurt-Darmstadt	Rosemeyer	389,2
	16. Juni	5000-8000	1 ml mit fliegendem Start	Frankfurt-Darmstadt	Rosemeyer	389,6
	16. Juni	5000-8000	5 km mit fliegendem Start	Frankfurt-Darmstadt	Rosemeyer	376,3
	16. Juni	5000-8000	5 ml mit fliegendem Start	Frankfurt-Darmstadt	Rosemeyer	368,5
	16. Juni	5000-8000	10 km mit fliegendem Start	Frankfurt-Darmstadt	Rosemeyer	357,2
	16. Juni	5000-8000	10 ml mit fliegendem Start	Frankfurt-Darmstadt	Rosemeyer	360,3 *
	25. Oktober	5000-8000	1 km mit fliegendem Start	Frankfurt-Darmstadt	Rosemeyer	406,3
	25. Oktober	5000-8000	1 ml mit fliegendem Start	Frankfurt-Darmstadt	Rosemeyer	406,3
	25. Oktober	3000-5000	1 km mit fliegendem Start	Frankfurt-Darmstadt	Rosemeyer	351,9
	25. Oktober	3000-5000	1 ml mit fliegendem Start	Frankfurt-Darmstadt	Rosemeyer	353,3
	25. Oktober	3000-5000	5 km mit fliegendem Start	Frankfurt-Darmstadt	Rosemeyer	346,0
	26. Oktober	5000-8000	1 km mit stehendem Start	Frankfurt-Darmstadt	Rosemeyer	188,7 *
	26. Oktober	5000-8000	1 ml mit stehendem Start	Frankfurt-Darmstadt	Rosemeyer	214,4 *
	26. Oktober	5000-8000	5 km mit fliegendem Start	Frankfurt-Darmstadt	Rosemeyer	404,6
	27. Oktober	5000-8000	1 ml mit stehendem Start	Frankfurt-Darmstadt	Rosemeyer	223,2 *
	27. Oktober	3000-5000	5 km mit fliegendem Start	Frankfurt-Darmstadt	Rosemeyer	346,2
	27. Oktober	3000-5000	5 ml mit fliegendem Start	Frankfurt-Darmstadt	Rosemeyer	345,1
	27. Oktober	3000-5000	10 km mit fliegendem Start	Frankfurt-Darmstadt	Rosemeyer	341,6
	27. Oktober	3000-5000	10 ml mit fliegendem Start	Frankfurt-Darmstadt	Rosemeyer	340,9
	27. Oktober	3000-5000	1 km mit stehendem Start	Frankfurt-Darmstadt	Rosemeyer	169,8
	27. Oktober	3000-5000	1 ml mit stehendem Start	Frankfurt-Darmstadt	Rosemeyer	201,6

DIE LEISTUNGEN DER AUTO UNION FAHRER IM ZAHLENSPIEGEL

FAHRER	SIEGE	ANZAHL DER GEFAHRENEN RENNEN	GEFAHRENE RENNEN PRO SIEG	PLAZIERUNGEN								AUSFÄLLE	FAHRER- OD. WAGEN- WECHSEL ^{*)}	SCHNELLSTE RUNDE
				2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°	9°			

RUNDSTRECKENRENNEN

* Das Reglement der Rennen von 1934 - 1939 erlaubte den Fahrerwechsel innerhalb der Mannschaft, sei es aus technischen Gründen - Ausfall des Wagens - oder aus gesundheitlichen - Indisposition des Fahrers. Dadurch ist es möglich, daß ein Fahrer ein Rennen zweimal beendet (Nuvolari G.P. der Schweiz 1937, Nuvolari 5. und 7.). Auch ist es möglich, daß ein Fahrer gleichzeitig ausgefallen und platziert erscheint (Beispiel: G.P. der Schweiz 1937, Rosemeyer). Um die Statistik übersichtlich zu gestalten, wurde auf die Halbierung der Plazierungen verzichtet. Derjenige Fahrer, der den Wagen eines anderen übernimmt, weil sein eigener Wagen ausgefallen war, erscheint in der Rubrik "Anzahl der gefahrenen Rennen" zweimal, einmal zusammen mit dem ausgewechselten Fahrer mit der gemeinsam erreichten Plazierung und einmal unter "Ausfälle". Der ausgewechselte Fahrer erscheint einmal unter der gemeinsam erreichten Plazierung. Insgesamt wurden 17 Fahrer- und Wagenwechsel vorgenommen.

ROSEMEYER	10	44	4,4	5	5	4	5	—	—	—	—	—	—	10	5	12
STUCK	5	45	9	7	3	7	1	1	1	1	—	1	1	15	2	10
NUVOLARI	3	16	5,3	1	—	1	2	—	1	—	1	—	—	5	2	2
VARZI	3	24	8	4	3	1	1	1	1	1	1	—	—	8	—	7
DELIUS	1	13	13	2	2	2	1	1	—	—	1	1	—	2	1	—
MÜLLER	1	18	18	1	3	4	1	—	2	—	—	—	—	6	—	—
HASSE	1	20	20	1	1	3	4	—	1	1	—	—	—	8	2	—
LEININGEN	—	10	—	1	—	2	—	—	—	1	1	—	—	4	2	—
MOMBERGER	—	7	—	1	1	—	—	—	2	—	—	—	—	3	—	2
PIETSCH	—	5	—	—	1	—	—	1	—	—	1	—	1	1	1	—
FAGIOLI	—	4	—	—	—	1	1	—	1	—	—	—	—	1	—	—
MEIER	—	3	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—
SEBASTIAN	—	3	—	—	—	—	1	—	2	—	—	—	—	—	2	—
BIGALKE	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
BURGGALLER	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
KAUTZ	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—

BERGRENNEN

STUCK	16	20	1,18	2	—	2	—		—
ROSEMEYER	2	3	0,6	1	—	—	—		—
MÜLLER	—	2	—	1	1	—	—		—
DELIUS	—	2	—	1	—	—	—		1
VARZI	—	1	—	—	—	—	1		—

Literaturverzeichnis

Mit dem vorliegenden Buch wird der erste Versuch einer Renngeschichte der AUTO UNION unternommen. Sämtliche in diesem Literaturverzeichnis aufgeführten Titel (Bücher) und Publikationen (Zeitschriftenartikel) enthalten mehr oder weniger große und brauchbare Mosaiksteinchen zum Thema des Buches.

Sämtliche übernommenen Informationen sind kritisch ausgewählt und — soweit dies möglich war — auf ihre historische Stichhaltigkeit hin geprüft worden.

ANSELM A.T. voce Auto Union in « Milleruote », vol. II, Editoriale Domus-Istituto Geografico De Agostini, Mailand, 1973.

ANTONIAZZI F. « Genesi, analisi e sintesi dei motori grand prix », in « L'Auto Italiana », Mailand, Nr. 3, 4, 1958.

ARTIOLI L. « Nuvolari », La Galleria dei Campioni, « La Gazzetta dello Sport », Mailand, 30. April 1953.

AUTO UNION AG. (Hrsg.) AUTO UNION - Festschrift aus Anlaß der Inbetriebnahme des neuen Verwaltungsgebäudes 1936, Zwickau 1936.

BEINHORN E. « Mein Mann der Rennfahrer », Deutscher Verlag, Berlin, 1938.

BEINHORN E. « Allein Flug - Mein Leben », Langen Müller, München, 1977

BERNABO' F. « L'Auto Union fra storia e leggenda », in « Velocità », Bologna, Nr. 1, 1960.

BERNABO' F. « L'Auto da corsa », Istituto Geografico De Agostini, Novara, 1968.

BODDY W. « The History of Motor Racing », Orbis Publishing, London, 1977.

BECKER HANS DETLEV « Porsche von Fallersleben » in « Der Spiegel » Hannover, 1952.

BITTORF W. « Die Geschichte eines Autos » Volkswagenwerk Wolfsburg, 1959.

BITTORF W. « Die Geschichte eines Autos », in « Der Spiegel », Hamburg, 1959.

BONETTO R. « L'idea Porsche », in « Quattroruote », Mailand, Nr. 241, Januar 1976.

BOSCHI S. « Nacque un giorno l'automobile », Capitol, Bologna, 1963.

BOSCHI S. « Maserati - Storia di una grande Casa », Editrice Il Borgo, Bologna, 1965.

BRAUCHITSCH M. von « Kampf um Meter und Sekunden », Verlag der Nation, Berlin, 1953.

BRERA G. « Miracolo a Maranello », La serie d'oro del « Guerin Sportivo », Mailand, 15. Februar 1955.

BRETZ H. « Mannschaft und Meisterschaft », Daimler-Benz AG, Stuttgart, 1938.

BRETZ H. « Bernd Rosemeyer - Ein Leben für den deutschen Sport », Wilhelm Limpert Verlag, Berlin, 1938.

BUSI S. « Nuvolari », Cappelli, Bologna, 1965.

CANESTRINI G. « L'influsso della formula triennale sui progressi tecnici », in « Almanacco della Gazzetta dello Sport », Mailand, 1935.

CANESTRINI G. « L'influsso della Germania nella tecnica costruttiva » in « Almanacco della Gazzetta dello Sport », Mailand, 1936.

CANESTRINI G. « Auto 1936 », in « Annuario della Gazzetta dello Sport », Mailand, 1937.

CANESTRINI G. « Un ciclo che si conclude », in « Numero unico XV G.P. d'Italia », RACI, Livorno, 12. September 1937.

CANESTRINI G. « Automobilismo », Sperling & Kupfer, Mailand, 1947.

CANESTRINI G. « I pneumatici e le corse », Interauto, Mailand, 1950.

CANESTRINI G. « Uomini e motori », Nuova Massimo, Monza, 1957.

CANESTRINI G. « Una vita con le corse », Calderini, Bologna, 1962.

CARACCIOLA R. « Mein Leben als Rennfahrer », Deutscher Verlag, Berlin, 1939.

CARACCIOLA-WELLER « Rennen, Sieg, Rekorde », Union Deutsche Verlags Gesellschaft, Stuttgart, 1939.

CARACCIOLA R. « A. Racing Car Driver's World », Farrar, Straus & Cuday, New York, 1961.

CARLI E.A. « Settant'anni di gare automobilistiche in Italia », L'Editrice dell'Automobile, Rom, 1967.

CARTER B. « Great Motor Races », Weidenfeld & Nicolson, London, 1960.

- CASUCCI P.** « L'auto dai quattro anelli », in « Quattroruote », Mailand, Nr. 277, Dezember 1977.
- CHAKRABONGSE C.** « Dick Seaman », G.T. Foulis, London, 1948.
- CHOLMONDELEY TAPPER T.P.** « Amateur Racing Driver », G.T. Foulis, London, 1954.
- CIMAROSTI A.** « Auto-Rennsport », Hallwag, Bern, 1973.
- CIZEK Z.** « Grand Prix Brno », Nadas, Prag, 1979.
- CLUTTON C. - POSTHUMUS C. - JENKINSON D.** « The Racing Car - Development and Design », B.T. Batsford, London, 1962.
- COHIN E.** « L'histoire de la course automobile », Paul Couty, Clermont-Ferrand, 1966.
- COLOMBO T.** « Orientamenti e soluzioni del periodo della Formula del peso massimo 1934-1937 », in « L'Auto Italiana », Mailand, Nr. 17, 18, 19, 1940.
- COLOMBO T.** « Orientamenti e soluzioni del periodo della Formula della cilindrata massima 1938-1940 », in « L'Auto Italiana », Mailand, Nr. 23, 26, 29, 1940.
- COOKE D.C.** « Racing Cars that made History », G.P. Putnams, New York, 1960.
- COURT W.** « Power and Glory », McDonald, London, 1966.
- CUTTER R. - FENDELL B.** « Encyclopaedia of Auto Racing Greats », Prentice Hall, New Jersey, 1973.
- DE AGOSTINI C.** « L'antileggenda di Nuvolari », Sperling & Kupfer, Mailand, 1972.
- DE AGOSTINI C.** « I tre anni ruggenti di Rosemeyer », in « Autosprint-mese », Bologna, Nr. 3, 1974.
- DE AGOSTINI C.** « Ritrovata l'Auto Union di Nuvolari », in « Autosprint », Bologna, Nr. 45, November 1975.
- DE AGOSTINI C.** « Quando Nuvolari esaltò l'Auto Union », in « Autosprint », Bologna, Nr. 9, März 1977.
- DETERT-FAUST R.** « Rennfahrer meistern PS » Detert-Faust-Verlag Nürnberg, 1938.
- EARL C.C.** « Investigation into the Development of German Grand Prix Racing Cars between 1934 and 1939 », B.I.O.S. (British Intelligence Objectives Sub-Committee), Final Report, n. 1755, His Majesty's Stationery Office, London, 1947.
- EARL C.C.** « The Motor Car Industry in Germany during the Period 1939-1945 », B.I.O.S. (British Intelligence Objectives Sub-Committee), Overall Report, n. 21, His Majesty's Stationery Office, London, 1949.
- EBERAN VON EBERHORST R.** « Der Auto Union-Rennwagen im europäischen Rennsport », in « Automobiltechnische Zeitschrift », Esslingen, Nr. 13, 1937.
- EBERAN VON EBERHORST R.** « Höchstleistung im Rennwagenbau », in « Automobiltechnische Zeitschrift », Esslingen, Nr. 11, 1939.
- EBERAN VON EBERHORST R.** « Geschichte und Konstruktion der Auto Union-Rennwagen », in « Automobil Revue », Bern, 44. Jahrgang, Nr. 16 und 17, 31. März und 7. April 1948.
- EBERAN VON EBERHORST R.** « Obere Grenzen der Durchschnittsgeschwindigkeit », in « Automobil Revue », Bern, 46. Jahrgang, 12. Juli 1950.
- EBERAN VON EBERHORST R.** « Rennformel und Klasseneinteilungen - ihre Bedeutung für die Motorentwicklung », in « Automobiltechnische Zeitschrift », Esslingen, Nr. 10, 1963.
- EBERAN VON EBERHORST R.** « Bernd Rosemeyers letzte Rekordfahrt », in « AutomobilChronik », München Nr. 4, 1975.
- EBERAN VON EBERHORST R.** « 100 Jahre Viertakt-Ottomotor - Der Weg von Deutzer Gasmotor 1876 zum Automobilmotor der ganzen Welt », in « Automobiltechnische Zeitschrift », Esslingen, Nr. 7 + 8, 1976.
- EBERAN VON EBERHORST R.** « Die AUTO UNION Rennwagen » in « Automobiltechnik von August Horch bis Audi 100 », Deutsches Museum München, 1977.
- EDLER-RÖDIGER** « Die deutschen Rennfahrzeuge », Fachbuchverlag Leipzig, 1956.
- EVANGELISTI A.** « Automobili e politica », in « Velocità », Bologna, Nr. 3, 1958.
- FAERBER H.A.** « Das Autobuch », Burda Druck und Verlag, Offenburg, 1956.
- FERSEN H.H. von - SLONIGER J.** « Deutsche Hochleistungswagen 1894-1965 » Motorbuch-Verlag Stuttgart.
- FERSEN H.H. von - SLONIGER J.** « German High Performance Cars 1894-1965 », B.T. Batsford, London, 1965.
- FEUEREISSEN K.** « L'ultima partenza », in « La Manovella », Bassano del Grappa, Nr. 3, 15. Juni 1975.
- FILIPPINI C.** « Fine di una formula e fine di una supremazia? » in « Numero unico XV G.p. d'Italia », RACI, Livorno, 12. September 1937.
- FLOWER R.** « Motor Sports Pictorial History », London Editions, London, 1975.
- FOX C.** « The Great Racing Cars and Drivers », Grosset & Dunlap, New York, 1968.
- FRANKENBERG R. von** « Die ungewöhnliche Geschichte des Hauses Porsche », Motorpresse Verlag, Stuttgart, 1960.
- FRANKENBERG R. von** « Porsche, the Man and his Cars », G.T. Foulis, London, 1954.
- FRANKENBERG R. von** « Die grossen Fahrer unserer Zeit », Motor-Presse-Verlag, Stuttgart, 1956.
- FRANKENBERG R. von** « Die grossen Fahrer von einst », Motorbuch Verlag, Stuttgart, 1967.
- FRANKENBERG R. von** « Der Nürburgring », Moderne Verlag, München.
- FREWIN M. (Hrsg.)** « The international Book of Grand Prix Motor Racing », Leslie Frewin, London, 1965.
- FROSTICK M.** « Return to Power », George Allen & Unwin, London, 1966.
- GARDNER D.** « Le monoposto di Hitler », in « Quattroruote », Mailand, Nr. 242, Februar 1976.
- GEORGANO G.N.** « Racing and Sports Cars », Ward Lock, London, 1973.
- GEORGANO G.N.** « The Encyclopaedia of Motor Sports », The Viking Press, New York, 1971.
- HAEFELI R.** « Verstumte Motoren », Edita Lausanne, 1970.
- HAEFELI R.** « L'histoire illustrée du Grand Prix de Suisse », Edita Lausanne, 1970.
- HANSTEIN H. von** « Con la Porsche i tedeschi tornano ai gran premi », in « Velocità », Bologna, n. 2, 1961.
- HANUS E. - NESTOLA B.** « 80 gare - Auto Union 1934-1939 », in « La Manovella », Rom, Nr. 21, 15. Dezember 1973.
- HEISS L.** « Hirth - Vater, Hellmuth, Wolf », Verlag Reinhold A. Müller, Stuttgart, 1949.
- HERZOG B.** « Unter dem Mercedes-Stern », Ernst Gerdes Verlag, Preetz, 1966.
- HODGES D.** « Famous Racing Cars », Temple Press Books, London, 1962.
- HODGES D.** « The Monaco Grand Prix », Temple Press Books, London, 1964.
- HODGES D.** « The French Grand Prix », Temple Press Books, London, 1967.
- HODGES D. (Hrsg.)** « Great Racing Drivers », Temple Press Books, London, 1966.
- HOPFINGER K.B.** « Beyond Expectation », G.T. Foulis, London, 1954.
- HORNICKEL E.** « Wer wusste das von Rosemeyer », Verlag Karl und Alfred Walder, Stuttgart, 1937.

- HORNICKEL E.** « Das sind unsere Rennfahrer », Verlag Karl und Alfred Walder, Stuttgart, 1940.
- HORSLEY F.** « World's fastest Cars », The Citadel Press, New York, 1955.
- HOUGH R. (Hrsg.)** « First and Fastest », Allen & Unwin, London, 1963.
- HOUGH R.** « British Grand Prix », Hutchinson of London, London, 1958.
- HOUGH R.** « Racing Cars », Paul Hamlyn, London, 1966.
- HOUGH R. - FROSTICK M.** « A History of the World's Racing Cars », Harper & Row, New York - Evanston, 1965.
- HUETTEN H.** « Motoren - Technik-Praxis-Geschichte », Motorbuch Verlag, Stuttgart, 1975.
- HÜTTEN H.** « Schnelle Motoren seziert und friert », Carl Schmidt & Co., Braunschweig-Berlin, 1955.
- HULL P. - SLATER R.** « Alfa Romeo », Baldini & Castoldi, Mailand, 1970.
- K.D.** « Der Auto Union-Rennwagen, der keiner kennt », in « Automobil-und Motorrad-Chronik », München, Nr. 10, 1976.
- KIRCHBERG DR. P.** « Mit 20% subventioniert » Motor Revue Stuttgart, Nr. 168.
- KIRCHBERG DR. P.** « Zwischen Ruhm und Tod » Autojahr Ost-Berlin, 1968.
- KNITTEL S.** « Auto Union Grand Prix Wagen » Schrader & Partner, München, 1980.
- LANG H.** « Vom Rennmonteur zum Europameister », Verlag Knorr & Hirt, München, 1943.
- LINI F.** « Auto di formula e prototipi », Istituto Geografico DeAgostini, Novara, 1970.
- LUDVIGSEN K.** « The Auto Union Grand Prix Car », in « Automobile Quarterly », Vol. VIII, Nr. 1, New York, 1969.
- LUDVIGSEN K.** « The Mercedes-Benz Racing Cars », Bond/Parkhurst Books, Newport Beach, California, 1971.
- LUDVIGSEN K.** « Auto Union Typ D », in « Motor Revue », Stuttgart, Nr. 83, 1972.
- LURANI G.** « Corse per il mondo », Editoriale Sportiva, Mailand, 1947.
- LURANI G.** « Nuvolari », Cassell, London, 1959.
- LURANI G.** « Storia delle macchine da corsa », L'Editrice dell'Automobile, Rom, 1970.
- LURANI G.** « Vier Jahrzehnte an der Spitze des Automobil Sports », in « Christophorus », Stuttgart, Nr. 136, September 1975.
- LYNDON B.** « Grand Prix », John Miles, London, 1935.
- MARIANI C.** « Appunti di storia », Shell Italiana, Bologna, 1957.
- MARIN G. - MATTEI A.** « L'Automobile - Storia illustrata dalle origini ad oggi », Schwarz, Milano, 1961.
- MARINATTO L.** « Il romanzo di Nuvolari », Edisport, Mailand, 1961.
- MATHIESON T.A.S.O.** « A Pictorial Survey of Racing Cars between 1919 and 1939 », Motor Racing Publications, London, 1963.
- MATTEUCCI M.** « Storia dell'automobile », Ediprint, Turin, 1967.
- MAY D.** « Turnabout Tornados » Sports Cars Illustrated, USA, August 1958.
- MIGNANI A.** « Campioni del volante di ieri e di oggi », A.C. Mailand, 1956.
- MOLTER G.** « German Racing Cars and Drivers », Floyd Clymer, Los Angeles, 1950.
- MONKHOUSE G.** « Motoraces », Newnes, London, 1937.
- MONKHOUSE G.** « A Pictorial History of Grand Prix Racing », Floyd Clymer, Los Angeles, 1947.
- MONKHOUSE G.** « Motor Racing with Mercedes-Benz », G.T. Foulis, London, erweiterte Ausgabe 1948.
- MONKHOUSE G. - KING FARLOW R.** « Grand Prix Racing Facts and Figures », B.T. Batsford, London, 1964.
- MONTAGU OF BEAULIEU L.** « Lost Causes of Motoring: Europe », Vol. 1 + 2, Cassell, London, 1969-1971.
- MUNDY H.** « Al sommo della potenza - Sessant'anni di storia dei motori da corsa », in « Anno Automobile », Edizioni Calderini, Bologna, Nr. 10/63.
- NEUBAUER A.** « Speed was my Life », Barrie & Rockliffe, London, 1968.
- NEUBAUER A. - ROWE H.T.** « Männer, Frauen und Motoren », Motorbuch Verlag, Stuttgart, 1970.
- NICHOLSON T.R.** « The Age of Adventure 1919-1939 ».
- NICHOLSON T.R.** « Racing Cars 1898-1921 », Blandford Press, London.
- NITSKE R.** « The Complete Mercedes Story », McMillan, New York, 1955.
- ONS (Oberste Nationale Sportbehörde für die deutsche Kraftfahrt) Hrsg.** « Der Kraftfahrtsport im neuen Deutschland », Verkehrsverlag Deutschland, Berlin, 1935.
- ORSINI L. - ZAGARI F.** « La Scuderia Ferrari (1929-1939) », Editoriale Olympia, Florenz, 1979.
- OSWALD W.** « Deutsche Autos 1920-1945 », Motorbuch Verlag, Stuttgart, 1978.
- OSWALD W.** « Alle Horch Automobile 1900-1945 », Motorbuch Verlag, Stuttgart, 1979.
- OSWALD W.** « Alle Audi Automobile 1910-1980 », Motorbuch Verlag Stuttgart, 1980.
- PELLONI P.** « C'era una volta un apprendista », in « Autosprint », Bologna, Nr. 6/63.
- PLATHNER-BITTORF** « La fabuleuse histoire de l'automobile et de la course », Correa, Paris, 1955.
- POMEROY L.** « The Grand Prix Car », Vol. 1 + 2, Temple Press Books, London, 1949.
- POMEROY L.** « The Evolution of the Racing Car », William Kimber, London, 1966.
- POMEROY L. - MOSS S.** « Design and Behaviour of the Racing Car » W. Kimber, London, 1963.
- PORSCHE FERRY - BENTLEY J.** « We at Porsche », Doubleday, New York, 1976.
- POST D.R.** « Volkswagen Nine Lives Later », Horizon House, Arcadia, California, 1966.
- POSTHUMUS C.** « The German Grand Prix », Temple Press Books, London, 1966.
- POSTHUMUS C.** « The 16-cylinder G.P. Auto Union », Profile Publications, Nr. 59, Leatherhead, Surrey, 1967.
- POSTHUMUS C.** « Classic Racing Cars » The Hamlyn Publishing Group, London, 1977.
- POZZOLI S.** « Les fabuleuses Auto Union », in « L'Album du fanatique », Paris, Nr. 11, 12, 14/1969.
- PRITCHARD A.** « Historic Motor Racing », Grosset & Dunlap, New York, 1969, Weidenfeld & Nicolson, London.
- PRITCHARD A. - DAVEY K.** « The Encyclopaedia of Motor Racing », Robert Hale, London, 1969.
- PURDY K.W.** « The Kings of the Road », Little Brown, Boston, 1949.
- PURDY K.W.** « Wonderful World of the Automobile », Thomas Y. Cromwell, New York, 1960.
- QUINT H.A.** « Porsche », Steingrüben Verlag, Stuttgart, 1951.
- ROGLIATTI G.** « Le più belle vetture d'epoca », L'Editrice dell'Automobile, Rom, 1970.
- ROSEMANN E.** « Wer wußte das von Rosemeyer? »
- ROSEMANN E. - DEMAND C.** « Das große Rennen », Nest Verlag, Frankfurt, 1955.
- ROSEMANN E. - DEMAND C.** « The Big Race », Nest Verlag, Frankfurt a.M., 1955.

ROSEMEYER B. « Mein Weg in den Rennwagen der Auto Union », Diverse deutsche und ausländische Zeitschriften, Brno, 22. September 1935.

ROUSSEAU J. - IATCA M. « Histoire mondiale de l'automobile », Hachette, Paris, 1958.

SCHOLZ H. « Herr Seiner Welt - Der Lebensroman Ferdinand Porsches » Adam Kraft Verlag, Augsburg, 1962.

SCHRADER H. « Geliebte Alte Automobile », Verlag Welsermühl, Wels, 1976.

SCHRÖDER M. « Die Auferstehung eines Auto Union Typ D », in « Automobil Revue », Bern, Nr. 32, 2. August 1979.

SCHRÖDER M. « The legendary AUTO UNION - years ahead of its time », Thoroughbred & Classic Cars, London, August 1979.

SCHRÖDER M. « Recovering an AUTO UNION », Road & Track, Newport Beach, Vol. 31, Nummer 5, Januar 1980.

SCHRÖDER M. « Die Wiederentdeckung des 3 ltr. Auto-Union Grand Prix Wagens », Car Graphic, Tokyo, Nr. 2/80.

SCHRÖDER M. « Auto Union's Type D rijdt weer », Auto Revue, Den Haag, Nr. 17, 17. August 1979.

SCHRÖDER M. - BOSCHEN L. « Seiner Zeit weit voraus », Auto Zeitung, Nr. 17, 8. August 1979, Köln.

SCHRÖDER M. - BELLU S. « L'Auto Union 3 l. Type "D" - 40 ans apres... », L'Automobile, Paris, Nr. 403, Januar 1980.

SCOTT-MONCRIEFF D. « Three pointed Star », Cassell, London, 1955.

SEBASTIAN L. « Hinter dröhnenden Motoren », Verlag Carl Ueberreuther, Wien-Heidelberg, 1952.

SETRIGHT L.J.K. « The Grand Prix - 1906-1972 », Nelson, London, 1973.

SETRIGHT L.J.K. « The Designers », Weidenfeld and Nicolson, London, 1976.

SIMSA P. « Von Horch zu Audi », 1977.

SLONIGER J. « The Porsche Type 356 », Profile Publications, Nr. 72, Leatherhead, Surrey, 1967.

SMITH N. « Case History », Autosport, London, 1958.

STEIN R. « Automobile », Mondadori, Mailand, 1962.

STEINEMANN R. « Nuvolari », Moderne Verlag, München, 1967.

ALMANACCO DELLA GAZZETTA DELLO SPORT Mailand, 1935-1936.

ANNUARIO DELLA GAZZETTA DELLO SPORT Mailand, 1937-1940.

ANNUARIO DELLA SCUDERIA FERRARI Modena, 1934-1939.

ANNUARIO UFFICIALE DELL'AUTODROMO DI MONZA, S.I.A.S., Mailand, 1960-1963.

DIE WINDBOE VOM 28. JANUAR in « Christophorus », Stuttgart, Nr. 72, Januar 1965.

ENCICLOPEDIA DELL'AUTOMOBILE Fratelli Fabbrì Editori, Mailand, 1967.

ENCICLOPEDIA E STORIA DELL'AUTOMOBILE « L'Europeo », Rizzoli, Mailand, 1968.

FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE 1904-1954 Paris, 1954.

GRAND PRIX-RENNWAGEN 1921-1939 Motorbuch Verlag Stuttgart.

GRAN PREMIO Autodromo di Monza, 1978.

HISTOIRE ILLUSTREE DES VOITURES DE COURSE Hong Kong, ed. Princesse, Paris, 1979.

LE FAVOLOSE PORSCHE in « Auto Italiana », Mailand, 1976.

MACCHINE DA CORSA INTEGRALMENTE AERODINAMICHE in « Motor Italia », Turin, Juli 1937.

MILLERUOTE Editoriale Domus - Istituto Geografico De Agostini, Mailand, 1976.

STEWART K. - REICH N. « Sun on the Grid », Hugh Kearthland, Johannesburg, 1967.

STREHL R. « Auf der Jagd nach Sekunden », A. Moewig Verlag, München, 1955.

STUCK H. « Sekunden erobern die Welt », Drei Masken Verlag AG, Berlin, 1939.

STUCK H. « Tagesbuch eines Rennfahrers », Moderne Verlag, München, 1967.

STUCK H. - BURGGALLER E.G. « Das Autobuch », Drei Masken Verlag, Berlin, 1933.

STUCK H. - BURGGALLER E.G. « Motoring Sport », G.T. Foulis, London, 1935.

TANNER H. « Great Racing Drivers of the World », Sports Car Press, New York, 1958.

TARUFFI P. « Bandiera a scacchi », Stabilimento Arioli, Modena und Mailand, 1962.

TOMMASI T. « Dizionario dei piloti », Mondadori, Mailand, 1977.

THOMPSON J. « 3-Liter V-12 AUTO UNION », Road & Track, Newport Beach, Oktober 1966.

TRAGATSCH E. « Le dictionnaire Marabout des voitures de sport et de compétition », Marabout Service, Paris, 1968.

TRAGATSCH E. « Die grossen Rennjahre 1919-1939 », Hallwag Verlag, Bern-Stuttgart, 1973.

TUBBS D.B. « Ferdinand Porsche », in « Automobile Design: Great Designers and their Work », herausgegeben von R. Barker und A. Harding, Verlag David & Charles, Newton Abbott, Devon.

VALENZANO G. - TORRIANI F. « I re del volante », MES, Turin, 1974.

WALKERLEY R. « Grand Prix 1934-39 », Atkinson, London, 1950.

WALKERLEY R. « Races that shook the World », Sports Car Press, New York, 1959.

WALKERLEY R. « Motor Racing Facts and Figures », B.T. Batsford, London, 1961.

WALKERLEY R. « Automobile Racing », Temple Press Books, London, 1962.

WEITMANN J. - KÖRP D. « Die Alte Garde - Sport und Rennwagen von damals », Motorbuch Verlag, Stuttgart, 1966.

YVELIN P. « 50 ans de compétition automobile », Société d'édition, de publication et de librairie, Paris, 1970.

MONZA 1922-1972 S.I.A.S., Mailand, 1973.

PRONTUARIO DELL'AUTOMOBILISMO SPORTIVO ITALIANO U.I.G.A., Mailand, 1956.

PROTAGONISTI DELLA STORIA DELL'AUTOMOBILE herausgegeben vom Museo dell'Automobile « Carlo Biscaretti di Ruffia », Turin, 1968.

RAD DER ZEIT herausgegeben von der AUDI NSU AUTO UNION AG, Ingolstadt, 1978.

STORIA DELL'AUTODROMO DI MONZA Automobile Club di Milano, 1948.

STORIA ILLUSTRATA DELL'AUTO ITALIANA herausgegeben von G. Canestrini, F. Dessi, M. Pagano, Giumar, Mailand, 1962.

TATEN BEWEISEN herausgegeben von der Daimler-Benz AG, Stuttgart, 1939.

THE MOST UNCONVENTIONAL GRAND PRIX CAR in « The Motor », London, 2. Juni 1936.

50 ANNI AUTO E SPORT Automobile Club d'Italia, Rom, 1948.

50 JAHRE ADAC München, 1953.

100 JAHRE PORSCHE IM SPIEGEL DER ZEITGESCHICHTE herausgegeben von der Porsche AG, Stuttgart, 1975.

1903-1953 I CINQUANT'ANNI DELL'AUTOMOBILE CLUB DI MILANO Mailand, 1953.

*Die historischen Recherchen
für das vorliegende Buch
waren umfangreich und kompliziert.
Die Autoren danken den
nachfolgend genannten Personen,
Institutionen,
Firmen- und Verlagsarchiven
für hilfreiche Mitarbeit
und großzügige Unterstützung.*

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club (München) - Archiv Automobil Revue (Bern) - Archiv Continental (Hannover) - Archiv Editoriale Domus (Mailand) - Archiv « La Gazzetta dello Sport » (Mailand) - Automobil-Club von Deutschland (Frankfurt) - Automobilhistorisches Archiv (Bad Hersfeld) - Dokumentationszentrum Museo dell'Automobile « Carlo Biscaretti di Ruffia » (Turin) - Dokumentationszentrum « La Stampa » (Turin) - Centro Storico Fiat (Turin) - Presseabteilung Fiat - Presseabteilung AUDI NSU AUTO UNION AG (Ingolstadt) - Presseabteilung Autogerma (Verona) - Presseabteilung BMW (München) - Presseabteilung BMW Italia (Mailand) - Presseabteilung Daimler-Benz AG (Stuttgart-Untertürkheim) - Presseabteilung Porsche AG (Stuttgart) - Presseabteilung Volkswagenwerk AG (Wolfsburg) - Archiv Schröder & Weise (Hannover) - Staatsarchiv Leipzig AUTO UNION Bestand (Leipzig) - The National Motor Museum (Beaulieu)

Giampietro Agus (Paris) - Pino Allievi (Mailand) - Elly Beinhorn-Rosemeyer (München) - Nino Balestra (Vicenza) - Mario Barbieri (Johannesburg) - Gama! Bautnikov (Rom) - Alberto Bellucci (Rom) - Ferruccio Bernabò (Turin) - Piero Bianco (Turin) - Roberto Bonetto (Mailand) - Carlo Canzano (Mailand) - Paolo Castelli (Bologna) - Gianfilippo Centanni (Macerata) - Saverio Ciattini (Florenz) - Adriano Cimarosti (Bern) - Peter Coltrin (Modena) - Mauro Coppini (Turin) - Brian Davis (Leicester) - Anna Donilli (Mantua) - Prof. Dr. Ing. Robert Eberan von Eberhorst (Wien) - Giancarlo Eramo (Mantua) - Athos Evangelisti (Bologna) - Pier Luigi Fadda (Mailand) - Franz Fedler (Köln) - Foto Studio 2000 (Mantua) - Giancarlo Galavotti (London) - Roberta Gauzzi Mantovanelli (Mantua) - Peter Gaydon (Donington) - Alfredo Giorgi (Barcelona) - Patrizia Griffa (Turin) - David Hodges (London) - Burkhard Hülsen (Stuttgart) - Graziana Kamann (Mailand) - Dr. Peter Kichberg - Helmut Kugel (Hannover) - Margus H. Kuuse (Riga) - Hélène Lini (Mailand) - Giovanni Lurani (Mailand) - Camillo Maccaferri (Bologna) - Marco Magri (Bologna) - Giancarlo Miconi (Turin) - Corrado Millanta (Mailand) - Günther Molter (Stuttgart) - Alceo Moretti (Rio de Janeiro) - Mauro Mori (Mailand) - Aurel Neagu (Bukarest) - Alfred Neubauer (Aldingen) - Doug Nye (Farnham, Surrey) - Luigi Orsini (Cesena, Forlì) - Daniela Ottavi (Mailand) - Paul Pietsch (Stuttgart) - Nebojsa Popovic (Belgrad) - Cyril Posthumus (Epsom, Surrey) - Walter Presa (Mailand) - Sandro Rinieri (Mailand) - Gianni Rogliatti (Turin) - Dr. Bernd Rosemeyer jr. (München) - Vinicio Saltini (Livorno) - Ludwig Sebastian (Mannheim) - Cinzia Signetti (Turin) - Anna Solieri (Mailand) - Rico Steinemann (Zürich) - Hans-Joachim Stuck (München) - Gioberto Tani (Mailand) - Tommaso Tommasi (Rom) - Franco Torriani (Turin) - Gian Marco Venier (Bukarest)

Der Hauptanteil der Fotos stammt aus folgenden Archiven und Sammlungen:

Prof. Dr. Ing. Robert Eberan von Eberhorst (Wien) - « La Gazzetta dello Sport » (Mailand) - AUDI NSU AUTO UNION AG (Ingolstadt) - Gianni Cancellieri (Mailand) - Adriano Cimarosti (Bern) - Daimler-Benz AG (Stuttgart) - Cesare de Agostini (Mantua) - Athos Evangelisti (Bologna) - Porsche AG (Stuttgart) - Volkswagenwerk AG (Wolfsburg) - Agenzia Novosti (Moskau) Margus H. Kuuse (Riga) - H.J. Anders (Hamburg) - Martin Schröder (Capellenhagen) H.J. Mügge-Luttermann (Celle) - Axel von Koss (Hannover)

Die Zitate aus den Büchern « Mein Mann der Rennfahrer » von Elly Beinhorn-Rosemeyer und aus « Männer, Frauen und Motoren » von Alfred Neubauer sind mit Genehmigung der Autorin bzw. des Motorbuch-Verlags Stuttgart wiedergegeben.

FACHZEITSCHRIFTEN

ALLGEMEINE AUTOMOBIL-ZEITUNG, Berlin
AUTOMOBILE QUARTERLY, New York.
AUTOMOBIL REVUE, Bern.
AUTOMOBILTECHNISCHE ZEITSCHRIFT, Esslingen.
AUTOMOBIL - UND MOTORRAD-CHRONIK, München.
AUTO MOTOR UND SPORT, Stuttgart.
AUTO REVUE, Den Haag.
AUTOSPRINT, Bologna.
AUTOSPRINT-MESE, Bologna.
AUTO ZEITUNG, Köln.
CAR GRAPHIC, Tokyo.
CHRISTOPHORUS, Stuttgart.
CORRIERE DELLA SERA, Mailand.
CORRIERE DELLO SPORT, Rom.
DAS AUTO UND KRAFTRAD.
DDAC MOTORWELT, München.
DEUTSCHE KRAFTFAHRT, Hannover.
GUERIN SPORTIVO, Mailand - Bologna.
IL LITTORIALE, Rom.
LA GAZZETTA DELLO SPORT, Mailand.
L'ALBUM DU FANATIQUE, Paris.
L'AUTO, Paris.
L'AUTO ITALIANA, Mailand-Rom.
L'AUTOMOBILE, Paris.
L'AUTOMOBILE, Rom.
LE VIE DE L'AUTO, Paris.
L'ENTHOUSIASTE, Paris.
L'ILLUSTRAZIONE ITALIANA, Mailand.
LA MANOVELLA, Rom.
LA STAMPA, Turin.
L'EQUIPE, Paris.
MOTOR ITALIA, Turin.
MOTOR-KRITIK.
MOTOR SPORT, London.
MOTOR REVUE, Stuttgart.
MOTOR UND SPORT, Pössneck.
MUNDO DEPORTIVO, Barcelona.
NOTIZIE VW, Verona.
QUATTORUOTE, Mailand.
R.A.C.I., Rom.
ROAD & TRACK, Newport Beach.
SPEED, London.
SPORTS CARS ILLUSTRATED, USA.
SPORTUL, Bukarest.
THE AUTOCAR, LONDON.
THE MOTOR, London.
THOROUGHbred & CLASSIC CARS, London.
VELOCITÀ, Bologna.

Freie Journalisten und Berichterstatter, die in den Jahre 1934-39 für verschiedene der oben genannten Fachzeitschriften Rennberichte und Artikel allgemeiner Art zum Thema Grand Prix Sport verfaßt haben:

ASKARI (Pseudonym)
Berendsen, Rudi
Bindert, Hans
Bretz, Hans
Büttner, Alex
Hafer, Ernst
HARI (Pseudonym)
Hundt, Dipl. - Ing. E.
Kehling, J.
Lange-Allmers, Irmgard
Lichtmann
Millanta, Corrado
Other, A.N.
Rosemann, Ernst
Stackelberg, K.G. von
Szenasy, St. von
Voigt, Eduard
Ziegler, Hermann.