

ZILVEREN REVOLUTIE

In 1934 maakten de Zilverpijlen hun debuut. Over de beroemdste racewagens aller tijden doen vele mythes en legendes de ronde. Nu zijn zes Auto Union-racers uit die periode voor het eerst in de geschiedenis samen.

TEKST THOMAS WIRTH
FOTOGRAFIE STEFAN WARTER



De buitenweg loopt hier kaarsrecht van Thillois naar Gueux, dat op enkele kilometers afstand ligt van de stadspoorten van Reims. Deze streek lijkt niets maar dan ook niets bijzonders te herbergen. Maar dan doemt in de ochtendnevel bebouwing op. Aan de linkerhand blijkt het om enorme tribunes te gaan, die de hoogte in rijzen. Rechts wordt de weg geflankeerd door een rij lage pit-boxen. Hier heeft hij vroeger dus gelegen: de start/finish-lijn van het legendarische Grand Prix-circuit van Reims-Gueux.

In de herfst van 2009 verzamelden zich in het hart van de Champagne-streek zes van die legendarische Auto Union-Silberpfeile, die vanaf 1934 furore maakten op de circuits in Europa. Ook in Reims-Gueux. Het is een unieke gebeurtenis, deze fotosessie: nog nooit immers waren deze racers samen te zien. Ze herinneren aan het gouden Grand Prix-tijdperk van halverwege de jaren dertig van de vorige eeuw, toen de autosportwereld bezig was radicaal te veranderen. Slechts vijf jaren duurde deze heftige fase waarin twee Duitse autofabrikanten – Mercedes-Benz en Auto Union – in een wedloop zonder weerga verwickeld waren waaraan met het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog in 1939 abrupt een einde kwam. In deze periode maakten de weliswaar beresterke en snelle, maar nog hoog op de poten staande en plomp ogende racewagens van de jaren twintig plaats voor platte, ranke en technisch geavanceerde staaltjes van vernuft die voor het eerst in de ware zin van het woord

racewagens mochten heten. De prikkel daartoe werd gegeven door de Duitse politiek.

De nazipartij, sinds 1933 aan de macht, gaf de autosport ruim baan. Het zorgde voor vertier van de massa, gaf richting aan het motoriseringsproces en bood een uitgelezen mogelijkheid de wereld te laten zien waartoe Duitse ingenieurs in staat waren en concurrenten als Alfa Romeo, Maserati en Bugatti te verslaan. Maar de 400.000 Duitse Reichsmarken die Mercedes-Benz en Auto Union van de overheid ontvingen, waren bij lange na niet genoeg. Zo'n 90 procent van het racebudget moest door de fabrikanten zelf worden opgehoest voordat het financiële plaatje klopte.

'Duel tussen Mercedes-Benz en Auto Union' kopten de kranten in die dagen. De vete tussen de gevestigde Baden-Württembergers en de nieuwkomers uit Saksen was niet in scène gezet. In Stuttgart verdedigde Mercedes-Benz het eigen territorium, want men was al sinds de eeuwwisseling succesvol in de sport. Daarentegen moest Auto Union – in 1932 voortgekomen uit het samengaan van Audi, Horch, DKW en de autodivisie van Wanderer – uit het niets zijn rensportafdeling opbouwen. Daarvoor had men hulp nodig van buitenaf: achter de eerste Zilverpijl-racer uit Zwickau schuilt het ingenieursvernuft van niemand minder dan Ferdinand Porsche. Bij Mercedes-Benz kreeg in 1936 de begenadigde technicus Rudolf Uhlenhaut de leiding over de rensportafdeling. Zijn leven lang bleef hij koketteren met de opmerking zich niet zo heel erg voor de racerij te interesseren terwijl hij achter het stuur niet zelden net zo snel was als de ingehuurdde coureurs.

Zij waren de sterren. Toen al fors betaald, hun namen en



Zo ging het vervoer van racewagens destijds. De NAG-Büssing vrachtwagen uit 1932 is authentiek. Het is de oudste racetransporter ter wereld.



Hans Stuck in 1939 op Reims met een Typ D.



'De coureurs waren de sterren. Toen al fors betaald. Ze werden toegejuicht door de massa'

gezichten wijd en zijd bekend. Ze werden toegejuicht door de massa. Honderdduizenden togen naar de Grand Prix-races, reisden zelfs af naar de Nürburgring in het afgelegen Eifelgebied, kampeerden in tenten en moedigden hun idolen aan die bij Auto Union Bernd Rosemeyer, Hans Stuck en Tazio Nuvolari en bij Mercedes-Benz Rudolf Caracciola, Manfred von Brauchitsch en Hermann Lang heetten. Onverschrokken lieten ze hun Zilverpijlen door de bochten van de Nürburgring dansen en stelden hun auto's daarbij soms zo op de proef dat ze in de bochten heftig protesteerden en daarbij hels gierden. Ze hadden twintig tot dertig keer méér vermogen dan de auto's waarmee de enkele toeschouwers gekomen waren die zich toen al een eigen auto konden permitteren. De autorensport was een nieuwe vorm van vermaak en het publiek smulde van het geboden spektakel. De snelheid werkte verslavend, nog versterkt door de herrie van de bulderende motoren.

Voor privérijders, tot dan toe een vaste waarde in het Grand Prix-wereldje, werd het allemaal te professioneel. En te duur, te extreem. "Op de langzaamste plek haalden we 186 km/h", zei Manfred von Brauchitsch tientallen jaren later, een van de fabriekscoureurs van Mercedes-Benz in het Zilverpijl-tijdperk.

Dat was op de Berlijnse Avus-ring, waar op de rechte stukken snelheden gehaald konden worden van ver over de 300 km/h.

Het GP-circus kende toen nog geen bovenmeester, wel veel kleurrijke karakters. Mensen als Alfred Neubauer, de corpulente baas van de rensportafdeling van Mercedes-Benz, of Rudolf Uhlenhaut, Ferdinand Porsche en Robert Eberan von Eberhorst, chef-monteur bij Auto Union. Ook Adolf Hühnlein speelde als chef van het *Nationalsozialistischen Kraftfahrkorps* (NSKK) een belangrijke rol. Toen al draaide het om marketing, want in de jaren dertig kwamen nieuwe media sterk opzetten en kregen de kranten gezelschap van radio en film. Het aantal mensen dat zo kon worden bereikt steeg enorm en dat had een gunstige weerslag op de publiciteit.

Het was allemaal heel toevallig begonnen. Paul Laven was de allereerste die het legendarische woord in de mond nam. Als radioverslaggever maakte hij al in 1932 gewag van een 'silbernen Pfeil' en doelde daarmee op de Mercedes SSKL van Von Brauchitsch, een model van de vorige generatie en maar liefst 1300 kg zwaar. De autosportofficials waren van mening dat de auto's veel te snel en ook onbeheersbaar gevaarlijk waren geworden, en initieerden de 750 kg-klasse. Ze koesterden

Op 9 juli 1939 behaalde Hermann Paul Müller een glorieuze overwinning op Reims met zijn Typ D. Dankzij een tweetraps compressor had de V12 zo'n 485 pk. Deze Typ D is een replica.





Onder: Hans Stuck jaagt in 1934 met zijn Typ A over de Avus-ring.



‘Ze construeerden racewagens met 16 cilinders, bovenliggende nokkenassen en compressors’



goede hoop maar zonder succes, want ze hadden hun besluit genomen zonder de ingenieurs in Stuttgart en Zwickau te raadplegen. Die graaiden eens flink in hun trucendoos en construeerden racewagens met tot wel 16 cilinders, vier kleppen per cilinder, bovenliggende nokkenassen en compressors. De carrosserieën werden platter en aerodynamischer, hoewel ze rond de cockpit laag waren uitgesneden om de rijders de nodige bewegingsvrijheid te geven om te kunnen sturen. Het bood de toeschouwers ook beter zicht op de heroïsche strijd van mens en machine. Er bestond wel een opvallend verschil tussen de Zilverpijlen van Auto Union en die van Mercedes-Benz. Waar de Stuttgarters kozen voor een traditionele lay-out, draaide Ferdinand Porsche de aandrijflijn resoluut om: hij verplaatste de motor naar achteren en de rijder naar voren.

De geschiedenis van de Zilverpijlen kent vele anekdotes en mythes. Het grootste vraagteken staat achter de actie die Mercedes-Benz in de nacht van 2 op 3 juni 1934 al dan niet ondernam. Omdat de Mercedes-Benz W25 naar verluidt één kilo meer woog dan was toegestaan in de 750 kg-klasse, had teambaas Neubauer opdracht gegeven om in het holst van de nacht de witte

Line up voor de historische pitgebouwen van Reims (vlnr): Typ D (1939, replica), Typ A (1934, replica), Typ B (1935, replica), Typ D (1938, origineel, maar gerestaureerd, een van de Karassik auto's), Typ C Rekordwagen (1937, replica), Typ CD Bergrennwagen (1939, koets Typ D, motor Typ C, origineel maar gerestauriseerd).

lak van de wagen af te schuren om zo het overgewicht teniet te doen. De naakte aluminium koets deed de W25 tijdens de races zilverachtig glinsteren.

“Klopt”, volgens rijder Manfred von Brauchitsch. “Klopt niet”, volgens anderen die er destijds bij waren en ook volgens Eberhard Reuß, een journalist die onderzoek deed naar de achtergronden. Hij ontdekte dat de 750 kg-formule tijdens de Eifelrennen van 1934 nog niet van kracht was en dat het bovendien was toegestaan de auto's te wegen met gedemonteerde banden. De kwestie blijft vooralsnog onopgelost en eenduidige fotobewijzen ontbreken tot op heden. Ook na 75 jaar wordt er nog steeds heftig over gediscussieerd.

Over dergelijke academische futiliteiten zouden de coureurs destijds hartelijk hebben gelachen. Voor hen telden alleen overwinningen, waarvoor ze alles op het spel zetten, niet zelden zelfs hun leven. In witte overalls en met katoenen ‘helmen’ zaten ze achter een reusachtig stuurwiel. Ze moesten hard werken, gingen vol driftend of op twee wielen de bocht door en moesten zich het helse kabaal en de enorme hitte in de cockpit laten welgevallen. Meer dan eens kregen ze van de monteurs tijdens het tanken een flinke scheut benzine over zich heen, een explosief alcoholhoudend mengsel dat volgens Von Brauchitsch “op de huid brandde als vuur”. In zo'n geval ging er nog een emmer water achteraan. Hij was niet de enige die bij een van deze pitstops letterlijk in vuur en vlam kwam te staan. Het

brandje werd snel geblust en het racen ging verder, waarbij op landwegen snelheden werden gehaald van 320 km/h.

Ondanks de rivaliteit tussen de twee grootste autofabrikanten van Duitsland was er ook sprake van collegialiteit. Zo wisselden tijdens de training voor de Eifelrennen van 1937 Bernd Rosemeyer, in dienst van Auto Union, en Mercedes-rijder Rudolf Caracciola van auto. Ze deden dit uit nieuwsgierigheid, maar tijdens de race zaten ze gewoon weer in hun eigen auto en gaven elkaar geen duimbreed toe. En als men tussen de vele Grand Prix-races in Europa nog een gaatje vond op de kalender, werd aan heuvelklims of recordpogingen meegedaan. Zoals in januari 1938, wanneer Rosemeyer bij een snelheid van 440 km/h op de Reichsautobahn bij Darmstadt door een windvlaag van de weg vliegt. Hij slaat over de kop, knalt tegen een boom en slaat nog een keer over de kop. Bernd Rosemeyer, de grote held, is op slag dood.

Ongelukken en nederlagen horen bij het racen. Die vijf Zilverpijlen waren beslist niet alleen maar rozengeur en maneschijn, zoals nu vaak wordt voorgespiegeld. Er knalde weleens een compressor uit elkaar en Rosemeyer kwam ooit op slechts drie wielen in de pitstraat aan. “Ik heb toen zelf meegeholpen en ging daarna als de gesmeerde bliksem verder”, sprak hij destijds gnuivend voor de camera. Mercedes-Benz beleefde een slecht jaar in 1936, Auto Union in 1937. Maar beide merken bleven onverminderd snel op het circuit. Té snel naar het



FAMILIEZILVER

In het Audi-museum in Ingolstadt is nog tot 31 maart 2010 de tijdelijke tentoonstelling 'Familiensilber' te zien. Het bijzondere hieraan is dat niet alleen zeven Auto Union-exemplaren vertegenwoordigd zijn, maar ook drie Zilverpijlen van Mercedes-Benz. Het is de meest waardevolle verzameling Zilverpijlen in de historie. Contactinformatie: telefoon +49 841 8937575, www.audi.com



'Nog in de herfst van 1945 vertrok een goederentrein met vermoedelijk 18 racewagens richting oosten'

oordeel van de autosportbazen, die hun 750 kg-formule weer lieten varen. In plaats daarvan werd voor het seizoen 1938 de cilinderinhoud van compressormotoren begrensd op 3,0 liter (en 4,5 liter voor atmosferische motoren). Opnieuw hoopten ze zo de prestaties te kunnen beteugelen. "Daar waren wij het absoluut niet mee eens", zei chef-constructeur Rudolf Uhlenhaut van Mercedes later droogjes over dit besluit, "en daarom namen wij ons voor net zo snel te zijn."

In de tussentijd bouwde Mercedes-Benz in een recordtijd van amper acht maanden zelfs een volledig nieuwe racewagen met een 1,5-liter V8-motor. Dat was ook nodig, want de organisatie van de prestigieuze Grand Prix van Tripoli had kort tevoren laten weten het reglement voor de race van 1939 te wijzigen – in een poging de Italiaanse deelnemers te bevoordelen, want Libië was destijds door Italiaanse troepen bezet. Alfa Romeo en Maserati waren in de 1,5-literklasse sterk vertegenwoordigd. Het plannetje mislukte overigens, want de beide nieuwe W165-wagens die speciaal voor deze Grand Prix werden gebouwd reden helemaal vooraan. Het was de enige race waar de W165's aan de start zouden verschijnen, want korte tijd later was het over en uit. De laatste Grand Prix-race in dit decennium werd

op 3 september 1939 in Belgrado verreden. Tazio Nuvolari won op Auto Union, gevolgd door een Mercedes-Zilverpijl met Manfred von Brauchitsch aan het stuur. De derde plek was weggelegd voor Hermann Paul Müller met een Auto Union. De positieve berichten uit Belgrado raakten in het thuisland echter volledig ondergesneeuwd: terwijl de coureurs en monteurs in het toenmalige koninkrijk Joegoslavië streden om de overwinning, verklaarden Groot-Britannië en Frankrijk de oorlog aan het Derde Rijk. Het was een reactie op de inval van de Duitse Wehrmacht in Polen twee dagen daarvoor.

De finish in Belgrado markeerde het einde van een glansvolle carrière. In de vijf jaren tussen 1934 en 1939 hadden de Zilverpijlen van Auto Union in ruim 80 races talrijke successen geboekt. Geen wonder dat na het staakt-het-vuren de interesse in de racewagens snel weer opbloede. Nadat het Rode Leger Saksen, de bakermat van Auto Union, was binnengemarcheerd, werd dit hoogwaardige staaltje Duitse technologie door de Sovjets geannexeerd. Nog in de herfst van 1945 vertrok een goederentrein met vermoedelijk 18 racewagens richting oosten. Sindsdien doen vele geruchten de ronde. Liefhebbers speurden naarstig naar overgebleven exemplaren. Slechts een

De Typ D was het antwoord van Auto Union voor de drieliter klasse die begon in 1938.

enkele keer doken er gehavende Zilverpijlen op, meestal betrof het losse onderdelen. Heel bekend is het verhaal van Paul Karassik, die na jarenlang speurwerk op het platteland in de buurt van Kiev twee heuse exemplaren van de Typ D vond. In de jaren tachtig lukte het hem deze auto's vanuit de Oekraïne naar het westen te transporteren en te laten restaureren. Tegenwoordig maakt een van deze twee Auto Unions deel uit van de Audi-collectie in Ingolstadt.

Het is niet precies bekend hoeveel Auto Union-Zilverpijlen er in totaal zijn gebouwd. Want eerdere exemplaren dienden soms als basis voor latere modellen, onderdelen werden gedemonteerd en opnieuw gebruikt, auto's doorlopend omgebouwd of aangepast. Ook is onbekend hoeveel Zilverpijlen er nog in de voormalige Sovjet-Unie verborgen staan. Naast de beide door Karassik teruggevonden exemplaren werd nog een Bergrennwagen met 16-cilinder motor aangetroffen in het automobielmuseum in de Letlandse hoofdstad Riga. Audi kocht deze wagen in een sterk verwaarloosde conditie. De Auto Union werd verkocht onder het beding dat de autofabrikant naast een vorstelijke som geld ook een rijwaardige kopie zou schenken aan het museum in Riga. In het westen wist slechts één Zilver-

pijl de oorlog te overleven: de Typ C die Auto Union ooit aan het Deutsche Museum in München had geschonken.

Zeker is dat van de vroege *Stromlinien*-auto's geen enkel exemplaar over is. De Typ A die op deze pagina's te zien is, is een replica. In dit volledig functionele exemplaar, dat onlangs tijdens een demorit met een tempo van meer dan 270 km/h zowaar een Audi R8 van zich af wist te schudden, zit slechts één authentiek onderdeel: de brandstofpomp. Eveneens uit het niets ontstonden de Typ C, de Typ D met dubbele compressor en de wereldrecordauto met zijn stroomlijncarrosserie. Dat is een replica van de wagen die Auto Union in 1937 bouwde. Verregaand origineel daarentegen is een andere deelnemer aan dit exclusieve onderonsje in Reims, de NAG-Büssing-Renntransporter van Auto Union die door de Sovjets werd genegeerd. In het DDR-tijdperk deed hij op het fabrieksterrein in Zwickau dienst als bedrijfsbrandweerwagen. Zo'n tien jaar geleden liet Audi de wagen restaureren.

Terwijl de fotograaf op deze mistige ochtend wacht op een beetje zon, duikt in een van de verlaten pitboxen langs het voormalige start/finish-gedeelte een oude man op. Het gaat om een 84-jarige Fransman die in gepeins verzonken naar de Zilverpijl-armada staart. "Destijds was ik hier bij elke race toeschouwer", zegt hij, "en ik was enorm onder de indruk van de Zilverpijlen. Alleen al dat geluid! Er hing hier toen een geweldige sfeer." Weer werpt de oude man stilzwijgend een blik naar het selecte groepje racewagens. Ondanks het feit dat het om replica's gaat wordt de waarde van de zes Auto Union-Zilverpijlen op zo'n 50 à 70 miljoen euro geschat, zo wordt hem verteld. Het maakt echter geen indruk. Voor hem komen de Auto Unions vandaag nog één keer tot leven. Voor hem rijden ze hier. Hij ruikt ze, hoort ze, voelt ze, die Zilverpijlen. ■



Met de Typ C met stroomlijncarrosserie behaalde Bernd Rosemeyer in 1937 vier wereldrecords op de autobahn Frankfurt-Darmstadt. Deze auto is een replica, de originele is al sinds 1945 onvindbaar.

