

Srebra Rodowe

TEKST: WOJCIECH JURECKI ZDJĘCIA: AUDI TRADITION, AUTOR

Nareszcie jest. Długo zapowiadana wystawa pt. „Srebra rodowe” w muzeum Audi w Ingolstadt. Po raz pierwszy w jednym miejscu zgromadzono tyle wyścigowych Auto-Unionów z lat 1934-39.

Siedemdziesiąt pięć lat temu samochody wyścigowe Auto Union i Mercedes po raz pierwszy starły się na torach wyścigowych i zdominowały je bezlitośnie. Na palcach rąk można policzyć wyścigi, których do wybuchu wojny NIE wygrały te auta. Stanowiły szczyt ówczesnej techniki, porównywalnej tylko z lotnictwem wojskowym.

W muzeum Audi w Ingolstadt w ramach wystawy „Srebra rodowe”, do 31 marca można obejrzeć łącznie 10 Srebrnych Strzał. 7 z nich to Auto Uniony. Pozostałe trzy to specjalnie zaproszone cenne egzemplarze wyścigowych Mercedesów. Po raz pierwszy w jednym miejscu wspólnie pokazano konkurentów z epoki, co daje niezwykłą możliwość porównania ich, choćby estetycznie i... metafizycznie. Mercedesy przywieziono z fabrycznego muzeum pod Stuttgartem. Prezentowany jest W25 z 1934 roku, W154 z 1939 roku oraz 12-cylindrowy, aerodynamiczny W25, na którym Rudolf Caracciola w 1936 roku ustanowił rekord prędkości (372 km/h). Spośród siedmiu Auto Unionów pięć to własność Audi, pozostałe dwa należą do prywatnych kolekcjonerów.

BRYGADY TROFIEJNE

O ile Mercedes-Benz nigdy nie wypuścił wyścigówek ze swoich rąk (z nielicznymi wyjątkami) i uchowały się one do dziś, to ich konkurentom spod znaku czterech kółek mniej się poszczęściło. Auto Uniony miały zawile losy i niewiele ich przetrwało w nienaruszonej formie. A to za sprawą Armii Czerwonej. Gdy zbliżał się koniec II wojny światowej, wszystkie znajdujące się w posiadaniu

Auto Uniona samochody wyścigowe zgromadzono w budynkach pewnej kopalni niedaleko Zwickau, miejsca ich powstania. Tutaj znalazły je radzieckie brygady „trofiejne”, które wkroczyły na tereny przyszłego NRD. Ich zadaniem było znajdowanie i zagarnianie wszelkich przydatnych dóbr pozostałych po III Rzeszy. Wysoko na liście ich priorytetów znajdowały się wszelkie wysokie technologie – najbardziej zaawansowane samochody wyścigowe na świecie z pewnością stanowiły dla nich cenną zdobycz. Co najmniej 13 Auto Unionów zostało załadowanych do wagonów kolejowych, które czym prędzej odjechały na wschód...

ŚWIĘTY GRAAL

W tym miejscu na wiele lat słuch po nich zaginął, a jedynym znanym egzemplarzem był Typ C znajdujący się w Deutsches Museum w Monachium. Srebrne Strzały tuż po wojnie stały się legendarne. Poszukiwanie ich lub pozostałości po nich stało się dla wielu kolekcjonerów rodzajem poszukiwania świętego Graala. Sporo czasu na sprawdzenie plotek o istniejących jeszcze Auto Unionach poświęcił w latach 60. brytyjski dziennikarz samochodowy i ekspert od przedwojennych wyścigów Doug Nye. Był pewien, że srebrne cygara „gdzieś muszą być”. Dzięki niemu oraz dzięki niedawnym badaniom o ich powojennych losach wiemy już znacznie więcej, niż kiedyś. Nye dotarł m.in. do Rosjanina, który uczestniczył w wywożeniu Srebrnych Strzał z Zwickau na Wschód. „Pakowaliśmy je do wagonów jak sardynki”, wspominał.

Auto Uniony trafiły w Rosji, gdzie rozdzielono je między instytut badawczy

W komplecie >

Na pierwszym planie w pełni odpowiadająca oryginałowi replika 16-cylindrowego Auto Uniona Typ C do bicia rekordów prędkości. Zbudowała ją brytyjska firma Crosswaithe & Gardiner (C&G). Za nim po lewej Typ A, po prawej Typ D 1939, w dalszym rzędzie Typ D 1938 (z nr 4) oraz jedyny 100-procentowo oryginalny Auto Union: Typ D 1938/39 (z nr 14). Na końcu Typ C 1937 (replika).

v Obrotomierz

w replice 16-cylindrowego Typu C kojarzy się bardziej z okrętem podwodnym, niż z samochodem wyścigowym.



▲ Pierwszy Auto Union Typ A

Nie zachował się żaden oryginał Typu A. Prezentowany na wystawie, to replika auta z 1934 roku, wykonana w 2000 roku przez firmę C&G. Własność belgijskiej kolekcji rodziny D'letren.

motoryzacji NAMI, moskiewską fabrykę ZIS i fabrykę GAZa w ówczesnym Gorki. Powołane grupy inżynierów miały dogłębnie badać tajemnice niemieckich technologii. Większość Auto Unionów została w następstwie tych badań zniszczona. Uchował się w całości tylko egzemplarz stanowiący hybrydę Typu C i D. Samochód ten przekazano do muzeum w Rydze, skąd kupił go Audi. To dzisiaj jedyny zachowany w całości, najcenniejszy, bo w pełni oryginalny Auto Union. Poznacie go po numerze startowym 14 na karoserii. Ponoć jednego Auto Uniona przecięto na pół, aby zrobić z niego... przyczepkę. Około roku 1950 niewiele już zostało ze wspaniałej floty Auto Unionów. Istniejące jeszcze trzy egzemplarze posłużyły inżynierowi Nikitinowi m.in. do budowy wyścigowego samochodu „Charków” z silnikiem od GAZa M-20 Pobieda. Ocalałe z tego kompletne podwozie Typu D oraz silnik V12 w latach 90. odnalazł w Rosji i wywiózł na Zachód znany kolekcjoner z Florydy, Paul Karasik. Po odrestaurowaniu, samochód był wystawiony na sprzedaż, o czym dokładniej pisałem w CA nr 33. Przy okazji polecam też wrócić do CA nr 9, gdzie znajdziecie obszerny, monograficzny artykuł o historii Auto Unionów. Ciekawostką jest fakt, że z tego co wiadomo, Rosjanom tylko raz udało się uruchomić silnik wyścigowego Auto Uniona i to tylko dlatego, że w zbiorniku 12-cylindrowego Typu D pozostało trochę specjalnego paliwa, będącego mieszaniną benzyny, alkoholu i innych związków. Jego skład pozostał dla Rosjan tajemnicą.



REPLIKI I ORYGINAŁY

Poza wywiezionymi do ZSRR samochodami, ocalało na Zachodzie kilka silników i trochę części – zatem niewiele. Samochody, których brakowało dla pokazania historii tych rewolucyjnych aut, zostały odtworzone na podstawie dokumentacji i zdjęć archiwalnych. Specjalistą w tej dziedzinie jest brytyjska firma Crosswithe&Gardiner. Można powiedzieć, że jej specjaliści mieli do czynienia z każdym Auto Unionem na świecie: albo je odtwarzali, albo restaurowali, albo, jak w przypadku Auto Uniona C/D z muzeum w Rydze – jednocześnie restaurowali oryginał i budowali replikę.

Jest jednak jeszcze jeden oryginalny Auto Union: to Typ D prawdopodobnie będący własnością niemieckiego kolekcjonera. Przetrwiał wojnę w salonie Auto Uniona w Pradze. Jako samochód pokazowy, nie miał silnika i innych podzespołów. W 1974 roku wrócił do Niemiec, zaś odnaleziony w NRD odpowiedni silnik V12 przeszmuglowano do RFN. Samochód skompletowany w 1979 roku był pierwszym publicznie pokazanym po wojnie Auto Unionem. Także jest on częścią wystawy w Ingolstadt. Wspomniana firma Crosswithe & Gardiner wykonała dla Audi replikę Typu C z 1937 roku (nr 5 na karoserii), Ty-



▲ **Szczelbelki** ostony wlotu do chłodnicy w Typie C. Każdy z nich jest perforowany w celu oszczędzenia masy.

pu C do bicia rekordów prędkości (z aerodynamiczną, „pełną” karoserią) i Typu D z 1939 roku. Rosnącej floty Auto Unionów pozazdrościła Audi rodzina D’letren z Belgii, słynąca ze wspaniałej kolekcji samochodów zabytkowych. Zamówiła w firmie Crosswithe & Gardiner replikę najwcześniejszego Typu A z 1934 roku, która była gotowa w 2000 roku. Każdy z 10 wozów prezentowanych w Ingolstadt stoi na czarnej, podwyższonej platformie. Wszystkie zwrócone są dziobami w tę samą stronę, jak przed startem do wyścigu. Polecamy wizytę w Ingolstadt, czegoś takiego nie zobaczymy pewnie prędko! ■



▲ **Kolejne „srebra rodowe”**

U góry wykonana przez C&G replika Typu C z 1937 roku, własność Audi. Jedyny oryginalny Typ C znajduje się w muzeum w Monachium. Powyżej Typ D z 1938, znaleziony w latach 90. w Rosji, będący w 50% oryginałem. Własność Audi.

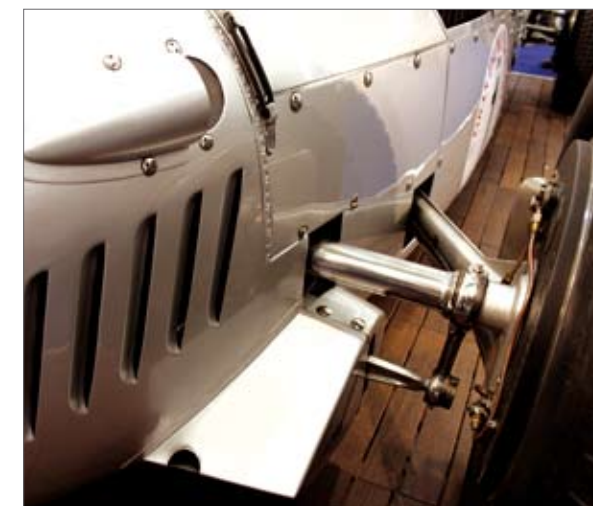
U góry po prawej: najcenniejszy Auto Union na świecie, bo w 100% oryginalny. Hybryda podwozia Typu C z silnikiem V12 Typu D, z udokumentowaną karierą w wyścigach górskich. Muzeum Audi kupiło go od muzeum w Rydze, w zamian dając m.in. jego replikę.

Auto Union Typ D >

W roku 1939 zaczęła obowiązywać nowa formuła w wyścigach Grand Prix. Maksymalną pojemność silników ograniczono do 3 litrów. Auto Union skonstruował Typ D niemal od podstaw, zastępując silnik V16 dwunastocylindrowym. Ten egzemplarz to replika wozu w najmocniejszej specyfikacji, z dwiema sprężarkami.

▲ **Śruba centralna >**

mocująca koło Auto Uniona Typ C, repliki wozu z 1937 roku. Firma Crosswithe & Gardiner odtworzyła samochód do najdrobniejszych szczegółów.



▲ **Auto Uniony na prostych**

ówczesnych torów wyścigowych rozwijały prędkości porównywalne z dzisiejszymi bolidami F1. Łamana tylna oś oraz moc około 500 KM powodowały trudną do opanowania nadsterowność.

▼ **Pojęcie o zaawansowaniu**

technologicznym tych samochodów daje widok mechanizmu zmiany biegów w replice Typu C z 1937 roku. Ten egzemplarz (z numerem startowym 5) jest najczęściej wykorzystywany podczas pokazów.

