

## **Audi Tradition stellt Rekordwagen in Italien vor: Auto Union Lucca erweitert Silberpfeilfamilie**

- **Erster fahrdynamischer Einsatz der neu aufgebauten Rennlimousine beim Goodwood Festival of Speed im Juli**
- **„Schnellster Straßenrennwagen der Welt“: Hans Stuck beschleunigt den Auto Union Lucca am 15. Februar 1935 auf Top-Speed von 326,975 km/h**
- **Aerodynamik, Leichtbau, Hochleistungsmotoren – eindrucksvolle Demonstration von Technikkompetenz und Innovationskraft der Auto Union**

**Lucca/Ingolstadt, 6. Mai 2026 – Dieser Wagen ist ein Statement: Der Auto Union Lucca steht für die technische Innovationskraft der vier Ringe in den 1930er Jahren. Audi Tradition hat den spektakulären Rekordwagen neu aufgebaut und präsentiert ihn – nomen est omen – erstmals Anfang Mai in der italienischen Stadt Lucca. Am 15. Februar 1935 stellt der Wagen mit der errechneten Durchschnittsgeschwindigkeit von 320,267 km/h auf einem geraden Teilstück der Autostrada in der Nähe von Lucca einen vielbeachteten Geschwindigkeitsrekord über die Meile bei fliegendem Start auf und erzielt eine ermittelte Höchstgeschwindigkeit von 326,975 km/h. Die im Frühjahr 2026 fertiggestellte Rennlimousine bereichert die Sammlung der legendären Silberpfeile in der historischen Fahrzeugsammlung der AUDI AG.**

Die 1930er Jahre sind geprägt von einem internationalen Wettlauf um Rekorde. Geschwindigkeit ist weit mehr als das profane Ergebnis einer Messung – Grand-Prix-Rennen und stetig neu erzielte Rekordwerte bei den Geschwindigkeitsfahrten werden von den Medien und der Öffentlichkeit beinahe obsessiv verfolgt und gefeiert. In Deutschland kommt es über Jahre hinweg zu einem Wettstreit der Marken, der Fahrer und der Technik: Stern gegen vier Ringe, Caracciola und von Brauchitsch gegen Stuck und Rosemeyer, Front- gegen Mittelmotor. Die Auto Union AG, [erst 1932 als Zusammenschluss von Audi, DKW, Horch und Wanderer gegründet](#), geht 1934 mit dem 295 PS starken Auto Union Typ A in ihre erste Grand-Prix-Saison der neuen 750-Kilogramm-Formel. Und sie legt noch im gleichen Jahr in Sachen Geschwindigkeitsrekorde vor: Am 6. März erzielt die Auto Union drei Weltrekorde, am 20. Oktober fünf weitere – alle eingefahren vom erfahrenen Rennfahrer und Bergrennspezialisten Hans Stuck.

Die Daimler-Benz AG ist im Zugzwang – und legt nach: Rudolf Caracciola egalisiert den Rekord von Stuck und fährt Ende Oktober 1934 in Ungarn auf der Fernstraße bei Gyón mit einem speziellen Rekordwagen mehrere internationale Bestmarken ein, unter anderem erreicht er bei fliegendem Start über die Meile eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 316,592 km/h. Diesen Wert gilt es zu schlagen. Den Renningenieuren und -mechanikern der Auto Union steht ein „heißer“ Winter bevor. Schon für den Jahresbeginn 1935 planen sie die nächsten Rekordfahrten, dafür muss der Rennwagen weiterentwickelt werden. Auf Basis des bei den Rekorden im Oktober eingesetzten Fahrzeugs entwickeln die Experten als erstes ein Windkanalmodell.

Dieses wird diversen Messungen unterzogen – zunächst als offene Variante, dann strömungsoptimiert mit geschlossenem Cockpit. Die Rennsportabteilung der Auto Union lässt die im Windkanal der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt in Berlin-Adlershof gewonnenen Erkenntnisse in die Konstruktion des späteren Rekordwagens einfließen, „ein Novum im europäischen Rennwagenbau“, wie die „*Automobilrevue*“ damals festhält.

Die Karosserie wird fein verschliffen und mit Klarlack überzogen, die Speichenräder erhalten Scheibenverkleidungen. Zwei kreisförmige Öffnungen am Heck dienen der Frischluftansaugung für die Vergaseranlage. Die Auspuffrohre werden seitlich nach oben geführt und in je zwei Ausgängen auf jeder Seite gebündelt. Der Wagen wird bereits mit einem im Hubraum auf rund 5 Liter vergrößerten 16-Zylindermotor der Saison 1935 ausgestattet, allerdings kommt diese frühe Version des Aggregats mit ihren 343 PS noch nicht ganz auf das später im Jahr 1935 erreichte Leistungsniveau von 375 PS. Rahmen und Fahrwerk entsprechen noch dem Rennwagen der Saison 1934, wohingegen sich die langgestreckte, strömungsoptimierte Silhouette mit dem finnenartig ausgeformten Heck in Verbindung mit den tropfenförmigen Radhäusern bereits deutlich von seinen Renn-Geschwistern der Vorsaison abhebt. Zugleich bringen die zuallererst rein technisch-funktionalen Maßnahmen eine Ästhetik der Geschwindigkeit hervor, welche die Rennlimousine – wie die Presse den Hochgeschwindigkeitswagen nennt – einzigartig macht.

### **Rekordstrecke: vom ungarischen Gyón geht's über Mailand nach Lucca**

Nach nur wenigen Wochen Entwicklungsarbeit steht der fertige Wagen bereits im Dezember 1934 in der Werkstatt der Auto Union Rennsportabteilung in Zwickau. Am 17. Dezember folgen erste Testfahrten auf der Berliner Avus und Ende Januar 1935 ist die Entscheidung gefallen: Die Rekordjagd soll in Ungarn stattfinden – auf genau jener Strecke bei Gyón, auf der Caracciola im Jahr zuvor im Mercedes den Klassenrekord über die Meile bei fliegendem Start erzielt hat. Die Auto Union trifft alle Arrangements mit dem ungarischen Automobilclub; der leistungsstarke Rekordaspirant trifft am 4. Februar 1935 in Budapest ein. Tags drauf macht sich das Team zur rund 40 Kilometer weiter südlich gelegenen Strecke auf; das Wetter verschlechtert sich rapide. Trotzdem werden am 5. Februar zwei Testfahrten durchgeführt. Bei der zweiten Fahrt brennt der Auspuff durch und die Versuche müssen unterbrochen werden. Die Rennleitung entscheidet, die Rekordversuche aufgrund der Wetterkapriolen südlich von Mailand fortzusetzen. Aber auch dort herrschen keine optimalen Bedingungen: Die anvisierte Strecke ist mit Schnee bedeckt und so zieht die Auto Union noch weiter gen Süden. Auf der Straße Florenz-Viareggio findet sich schließlich eine passende Strecke zwischen Pescia und Altopascio nahe der Stadt Lucca.

Dieses Teilstück der Autostrada ist für Rekordversuche ideal – gut planiert, mit griffigem Belag, acht Meter breit und auf einer Länge von rund fünf Kilometern nahezu pfeilgerade. Die ersten Testfahrten beginnen am 14. Februar 1935. Verschiedene Fahrzeugkonfigurationen werden ausprobiert, Details wie Kühleröffnung und Radverkleidung variiert, Daten ausgewertet. Am nächsten Morgen um 9 Uhr rollt der Wagen erneut auf die Piste bei Lucca – Hans Stuck am Steuer. Und dass sich hier etwas Großes anbahnen könnte, hatte sich herumgesprochen. Die „*Automobilrevue*“ schreibt: „Der neue, ganz in Leichtmetall stromlinienförmig karossierte Einsitzer-Rennwagen der Auto Union erregte bei den zahlreichen, wegen des Ereignisses nach Lucca gefahrenen Persönlichkeiten der italienischen Sportwelt größtes Aufsehen. (...)“

Tausende von Zuschauern verfolgten die Versuchsfahrten.“ Auch offizielle Zeitnehmer sind zur Stelle: Die unabhängigen Chronometreure, wie sie damals genannt werden, messen mittels hochmoderner Chronometer mit elektrisch auslösender Fotozelle. Stuck nimmt einige Anläufe, zwischendurch werden an der Rennlimousine Anpassungen vorgenommen. Mit geschlossener Kühlerfront – der Kühlergrill wurde bis auf eine Restöffnung abgedeckt – und weiteren Optimierungen in Sachen Aerodynamik gelingt schließlich das ambitionierte Vorhaben: bei zwei gemittelten Fahrten gelingt der Rekord über die Meile bei fliegendem Start in der Internationalen Klasse C mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 320,267 km/h und zudem zeichnen die Messgeräte auf einem Teilstück bei der Rückfahrt in „Fahrt 3 Stuck II“ lediglich 11,01 Sekunden auf; das entspricht einer fulminanten Geschwindigkeit über den Kilometer von exakt 326,975 km/h – damit ist das Auto der „schnellste Straßenrennwagen der Welt“.

Das Geschwindigkeitsschauspiel, das der imposante Wagen und sein wagemutiger Pilot Hans Stuck bei Lucca geboten haben, soll natürlich gleich in die Welt getragen werden, um der Auto Union im eng getakteten Prestigeduell mit den Silberpfeilen aus Stuttgart einen abermaligen Vorsprung zu verschaffen. Fast zeitgleich zur gelungenen Rekordfahrt in Lucca wird deshalb auf der Internationalen Automobil- und Motorradausstellung in Berlin (14. bis 24. Februar) eine nahezu identische Version des Rekordwagens präsentiert. Der markante Unterschied zum Lucca-Wagen ist der größere Kühlergrill. Da der Rekord über die Meile zu diesem Zeitpunkt noch nicht offiziell anerkannt ist, präsentiert das zur Messe angefertigte Werbeplakat neben einer Auflistung der bis dahin erreichten Welt- und Klassenrekorde aller Auto Union Marken den Lucca-Wagen als „schnellsten Straßenrennwagen der Welt“, inklusive der erzielten Höchstgeschwindigkeit von 326,975 km/h.

### **Einsatz auf der Rennstrecke: Ende Mai 1935 auf der Avus in Berlin**

Da Erfolge im Motorsport immer wieder von neuem bestätigt werden müssen, wertet die Rennsportabteilung in Zwickau die in Lucca gewonnenen Daten sofort aus, entwickelt weiter und optimiert das Fahrzeug. Nur wenige Monate nach dem Rekord in Italien folgt der nächste Auftritt des zwischenzeitlich modifizierten Lucca-Wagens, diesmal in Begleitung seines Berliner Bruders: Am 26. Mai 1935 findet in Berlin das fünfte internationale Avus-Rennen statt. Da es ein formelfreies Rennen ist und die Gewichtsbeschränkung auf 750 kg somit nicht gilt, bringt die Auto Union neben zwei Grand-Prix-Wagen auch die beiden schwereren Rennlimousinen zum Einsatz; als Startgewicht (inklusive Fahrer) ist 1.030 kg dokumentiert. Hans Stuck und der Italiener Achille Varzi fahren die Grand-Prix-Renner, Fahrer des ehemaligen Lucca-Wagens mit Startnummer #3 ist Prinz Hermann zu Leiningen; er gehört bereits seit Anfang 1934 zur Auto Union Mannschaft. Der für die Saison 1935 neu verpflichtete Nachwuchsfahrer Bernd Rosemeyer fährt die zweite Rennlimousine mit der Nummer #4 – sie stand auf der Messe in Berlin und wurde für das Avus-Rennen mit einem größeren Kühlergrill ausgestattet. Rosemeyer erreicht im Training beachtliche 290 km/h und steht deshalb im ersten Vorlauf neben Stuck in der ersten Startreihe. Doch dann platzt beim Herausbeschleunigen aus der Nordkurve der rechte Hinterreifen. Rosemeyer kann den Wagen abfangen und rollt an den Streckenrand; damit ist sein allererster Einsatz für die Auto Union bei einem Rundstreckenrennen nach kurzer Zeit auch schon wieder beendet. Prinz zu Leiningen geht mit seiner Rennlimousine, dem technisch weiterentwickelten Lucca-Rekordwagen, im zweiten Vorlauf von Reihe zwei an den Start.

Neben ihm fährt Mercedes-Fahrer Rudolf Caracciola mit der Startnummer #5. Ganz vorne starten Achille Varzi mit der #2 und Manfred von Brauchitsch mit der #6. Der Kampf um die Spitzenplätze spielt sich zunächst zwischen den beiden Auto Union Wagen und Rudolf Caracciola ab. Allerdings muss die Auto Union an diesem Rennwochenende den Siegerkranz schlussendlich den Wettbewerbern aus Stuttgart überlassen: Hermann zu Leiningens Rennlimousine hält der Dauerbelastung nicht stand und so stellt auch er seinen Wagen bereits im Vorlauf wegen eines Kühlwasserleitungsschaden ab.

### **Auto Union Lucca demonstriert Streben nach „höher, schneller, weiter“**

Die 1930er Jahre zeigen beispielhaft, wie rasant Motorsport ist und wie viele Höhen und Tiefen, Erfolge und Dramen er zu bieten hat: Mitte Februar 1935 fährt der Lucca-Wagen in Italien einen Geschwindigkeitsrekord ein, Ende Mai beim Avus-Rennen in Berlin kommen beide Rennlimousinen nicht ins Ziel. Gleichzeitig liefern sowohl der Auto Union Lucca als auch seine Avus-Varianten dem Auto-Union-Rennstall seinerzeit wertvolle Erkenntnisse und haben insgesamt eine wichtige Rolle in der Motorsportgeschichte der vier Ringe der 1930er Jahre inne, wie Stefan Trauf, Leiter Audi Tradition, einordnet: „Audi hat bislang keinen Auto Union Renn- oder Rekordwagen der frühen Grand-Prix-Ära in der historischen Fahrzeugsammlung. Mit dem Auto Union Lucca ergänzen wir die Kollektion der AUDI AG um ein hochemotionales Mitglied der Silberpfeilfamilie. Der Lucca-Rekordwagen zeigt besonders eindrucksvoll, welche Aufgabe der Technik zukommt: neue Maßstäbe setzen, Vorreiter sein und die Grenzen des Machbaren immer weiter verschieben. Er demonstriert die technische Innovationskraft der vier Ringe und den Vorsprung durch Technik der 1930er Jahre. Der Auto Union Lucca ist ein technisches Meisterwerk, auf High Speed und maximale Performance getrimmt und zugleich ein wunderschönes Auto – diese Verbindung ist für mich einzigartig.“

Audi hat den Auto Union Lucca anhand von historischen Fotos und zahlreichen weiteren Archivdokumenten von Crosthwaite & Gardiner aufbauen lassen. Die englischen Restaurationsspezialisten haben das Projekt nach gut dreijähriger Bauzeit Anfang 2026 fertig gestellt. Alle Bauteile sind in Handarbeit speziell für das Modell angefertigt, besonders aufwändig war neben der technischen Umsetzung dabei die Fertigung der stromlinienförmigen Anbauteile wie beispielsweise die Cockpitkanzel oder das windschnittig auslaufende Langheck. Die ihren Zweck erfüllen:  $c_w 0,43$  – so der Ende April im Audi-Windkanal gemessene Luftwiderstandsbeiwert des Rekordwagens. Projektleiter für den Aufbau des Auto Union Lucca war Timo Witt. Er ist seit 2015 bei Audi Tradition verantwortlich für die historische Fahrzeugsammlung und war zuvor als Ingenieur mehr als zehn Jahre im Motorsport aktiv. Witt: „Mich begeistert, mit welcher Dynamik und Geschwindigkeit man schon damals auf den Wettbewerb reagiert hat, sowohl im technischen Bereich, in der Fahrzeugentwicklung, als auch im organisatorischen: Da schlägt das Wetter um und kurzentschlossen zieht das ganze Team schnell weiter. Ohne diese große Flexibilität und ohne die Kompetenz, sich rasend schnell auf neue Situationen einzustellen, wäre die Rekordfahrt in Lucca letztlich nicht möglich gewesen.“ Auch zum Fahrzeugaufbau erläutert Timo Witt spannende Details: „Selbstverständlich haben wir den Wagen so authentisch wie möglich nachgebaut, gleichzeitig waren uns Themen wie etwa die Langlebigkeit des Autos oder eine möglichst hohe Effizienz in der Umsetzung des Projekts wichtig.“

Er belegt dies anhand von zwei Beispielen: Audi Tradition nutzt im Lucca-Wagen den 16-Zylindermotor des Auto Union Typ C, weil dessen 6-Liter-Motor äußerlich nicht von einem 5-Liter-Motor zu unterscheiden ist und so die Aggregate innerhalb der Silberpfeilfamilie austauschbar sind. Zudem ist der Auto Union Lucca mit einigen Modifikationen versehen, die teilweise bereits beim Avus-Rennen im Mai 1935 in Berlin umgesetzt waren, wie etwa die Belüftung. Timo Witt: „Diese Änderungen haben wir im Auto Union Lucca übernommen, weil das Fahrzeug für unsere anstehenden Demonstrationsfahrten sonst thermisch zu hoch belastet wäre.“ Der Auto Union Lucca kann mithilfe geringfügiger Modifikationen an Kühler und der Verkleidung zum Avus-Wagen umgebaut werden.

Ob in der Lucca- oder der Avus-Konfiguration: Der Auto Union Lucca verkörpert wie kaum ein anderer in der Familie der Auto Union Renn- und Rekordwagen die hochemotionale Verbindung von maximaler Performance und eleganter Linienführung. Die Rennlimousine wird nach der Vorstellung im italienischen Lucca ihren ersten öffentlichen dynamischen Einsatz beim Festival of Speed vom 9. bis 12. Juli haben. Goodwood – the beauty of speed is coming... !

## Technische Daten

<b>Auto Union Lucca</b> <i>Baujahr 2026</i>	
<b>Motor</b>	16-Zylindermotor mit Kompressor
<b>Hubraum</b>	6.005 ccm (analog Auto Union Typ C von 1936)
<b>Leistung</b>	520 PS (382 kW) bei 4.500 U/min
<b>Höchstgeschwindigkeit</b>	k.A.
<b>Kraftstoff</b>	50% Methanol 40% Super Bleifrei 10% Toluol
<b>Abmessungen (L/H/B)</b>	4.570 / 1.200 / 1.700 mm
<b>Radstand</b>	2.800 mm
<b>Leergewicht</b>	960 kg
<b>Außenfarbe</b>	Cellulose Silver
<b>Gesamtstückzahl</b>	Unikat

## Kommunikation Audi Tradition

Daniela Henger

Pressesprecherin Audi Tradition

Telefon: +49 841 89-44491

E-Mail: [daniela.henger@audi.de](mailto:daniela.henger@audi.de)

[www.audi-mediacyenter.com](http://www.audi-mediacyenter.com)



---

Das Audi Markenzeichen der Vier Ringe symbolisiert die Marken Audi, DKW, Horch und Wanderer, die 1932 in der Auto Union zusammengefasst wurden. Die Auto Union und NSU fusionierten 1969 und prägten die Entwicklung des Automobils maßgeblich. 1985 schließlich wurde aus der Audi NSU Auto Union AG die AUDI AG. Seit 1998 pflegt und präsentiert die Audi Tradition/Auto Union GmbH zusammen mit der NSU GmbH die umfangreiche und weit verzweigte Audi Historie. Das Audi museum mobile im Audi Forum Ingolstadt ist dienstags bis freitags zwischen 9.00 und 17.00 Uhr, an Samstagen, Sonn- und Feiertagen von 10.00 bis 16.00 Uhr geöffnet. Das August Horch Museum Zwickau ist dienstags bis sonntags von 9.30 bis 17.00 Uhr geöffnet. Die AUDI AG und die Stadt Zwickau sind zu jeweils 50 Prozent an der August Horch Museum Zwickau gGmbH beteiligt. [www.audi.com/tradition](http://www.audi.com/tradition)

Audi Tradition unterstützt die Arbeit des Audi Club International e. V. (ACI). Der von der AUDI AG offiziell anerkannte Dachverband repräsentiert alle Audi Markenclubs sowie die Clubs der Vorgängermarken der heutigen AUDI AG. Informationen unter: [www.audi-club-international.de/](http://www.audi-club-international.de/)

## Über Audi

Mit intelligenten und elektrischen Produkten treibt Audi den Wandel voran – und gestaltet die Mobilität der Zukunft entscheidend mit.

Der Premium-Automobilhersteller ist in mehr als 100 Märkten weltweit aktiv und steuert ein globales Produktionsnetzwerk mit 21 Standorten in 12 Ländern. Mit dem Anspruch „**Vorsprung durch Technik**“ arbeiten mehr als 88.000 Beschäftigte im Audi Konzern an der Mobilität von morgen. Mit den Werten Mut, Begeisterung, Verantwortung und Vertrauen definieren sie weit mehr als 100 Jahre Tradition im Automobilbau für die Zukunft neu. 2026 startet Audi erstmals mit eigenem Team in der Formel 1 und unterstreicht damit seine Motorsport-DNA.

Zum Audi Konzern zählen neben der Marke Audi auch der Sportwagenhersteller Lamborghini und die Luxusmarke Bentley sowie der Motorradhersteller Ducati.

Mehr zum Audi Konzern [hier](#).

---