



Kommunikation Tradition

Peter Kober

Pressesprecher Audi Tradition

Telefon: +49 841 89-39628

E-Mail: peter.kober@audi.de

www.audi-mediaservices.com

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

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

Ingolstadt, 10. August 2012 – „Das ist einer der emotionalsten Momente in der Historienarbeit der AUDI AG – für uns hat sich eine Klammer geschlossen“, betont Thomas Frank, Leiter Audi Tradition. Vor wenigen Wochen hat der Automobilhersteller einen der extrem raren Auto Union Silberpfeile zurückgekauft, die noch weitestgehend aus Originalteilen bestehen. Es handelt sich bei dem Auto Union Typ D Doppelkompressor aus dem Jahr 1939 um eines der beiden legendären „Karassik-Autos“. Damit besitzt die AUDI AG nun drei von fünf Auto Union-Rennwagen, die sich auf Originalität berufen dürfen.

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

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



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

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

Ende der 1970er Jahre tauchten die ersten Gerüchte über die Existenz eines als längst verschollen geglaubten Auto Union-Rennwagens irgendwo in den Weiten der damaligen Sowjetunion auf. Paul Karassik, ein amerikanischer Sammler von hochwertigen Oldtimern, machte sich mit seiner Frau Barbara, die aus Deutschland stammte, auf die Suche. Karassik war als kleiner Junge Zuschauer beim letzten Großen Preis vor dem Zweiten Weltkrieg in Belgrad – ein Erlebnis, das ihn nie wieder losließ. In die USA ausgewandert und zu Vermögen gekommen, kam ihm zugute, dass er aus einer weißrussischen Familie stammte, in Serbien aufgewachsen war und fließend russisch sprach. Mehr als zehn Jahre benötigte er, um nach zahlreichen Reisen in die UdSSR die Reste von zwei zerlegten Auto Union-Rennwagen in Russland und in der Ukraine ausfindig zu machen und mit viel Verhandlungsgeschick zu erwerben.

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

Nach eingehender Sichtung der Rennwagenteile wurde entschieden, einen Typ D Rennwagen mit Einfachkompressor in der Ausführung von 1938 und einen Typ D Rennwagen in der 1939er Version mit Doppelkompressor aufzubauen. In beiden Fällen mussten die Karosserien komplett nachgebaut werden, da keine Karosserieteile überlebt hatten. Rod Jolley Coachbuilding fertigte die Karosserien in England neu an.



Im August 1993 konnte der erste der beiden Rennwagen, die Ausführung von 1938, fertiggestellt werden. Ein Jahr später war auch der Doppelkompressorwagen von 1939 „ready for roll-out“. Mit Unterstützung von Audi wurden beide Rennwagen erstmals nach 1939 wieder an den Start geschoben: anlässlich der Eifel Klassik am 1. Oktober 1994 auf dem Nürburgring.

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

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

– Ende –



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 vielen Jahren pflegt und präsentiert die Audi Tradition zusammen mit den Traditionsgesellschaften Auto Union GmbH und NSU GmbH die umfangreiche und weit verzweigte Audi Historie. Das Audi museum mobile im Audi Forum Ingolstadt ist täglich von Montag bis Sonntag zwischen 9.00 und 18.00 Uhr geöffnet. Das August Horch Museum Zwickau ist von Dienstag bis Sonntag von 9.30 bis 17.00 Uhr geöffnet. www.audi.de/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

Der Audi-Konzern hat im Jahr 2011 1.302.659 Automobile der Marke Audi an Kunden ausgeliefert. 2011 erreichte das Unternehmen bei einem Umsatz von € 44,1 Mrd. ein Operatives Ergebnis von € 5,3 Mrd. Audi produziert an den Standorten Ingolstadt, Neckarsulm, Győr (Ungarn), Changchun (China) und Brüssel (Belgien). Der Audi Q7 wird in Bratislava (Slowakei) gefertigt. Im Juli 2010 startete nach Audi A4 und A6 die CKD-Produktion des Audi Q5 in Aurangabad in Indien. Seit 2010 fährt der Audi A1 und seit 2012 der neue A1 Sportback im Werk Brüssel vom Band. Der Audi Q3 wird seit Juni 2011 in Martorell (Spanien) produziert. Das Unternehmen ist in mehr als 100 Märkten weltweit tätig. 100-prozentige Töchter der AUDI AG sind unter anderem die AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. (Győr/Ungarn), die Automobili Lamborghini S.p.A. (Sant'Agata Bolognese/Italien), die AUDI BRUSSELS S.A./N.V. (Brüssel/Belgien), die quattro GmbH (Neckarsulm) und der Sportmotorradhersteller Ducati Motor Holding S.p.A. (Bologna/Italien). Audi beschäftigt derzeit weltweit rund 65.000 Mitarbeiter, davon über 48.000 in Deutschland. Um den „Vorsprung durch Technik“ nachhaltig zu sichern, plant die Marke mit den Vier Ringen von 2012 bis 2016 insgesamt € 13 Mrd. zu investieren, überwiegend in neue Produkte und den Ausbau der Produktionskapazitäten. Aktuell erweitert Audi seinen Standort in Győr (Ungarn) und produziert ab Ende 2013 auch in Foshan (China) sowie ab 2016 in Mexiko.

Audi nimmt seit langem auf vielen Ebenen seine gesellschaftliche Verantwortung wahr – im Sinne einer lebenswerten Zukunft für künftige Generationen. Umweltschutz, Ressourcenschonung, internationale Wettbewerbsfähigkeit und eine zukunftsfähige Personalpolitik bilden deshalb die Geschäftsgrundlage für den nachhaltigen Erfolg von Audi. Das umweltpolitische Engagement der AUDI AG manifestiert sich auch in der Audi Stiftung für Umwelt. Im Verständnis von „Vorsprung durch Technik“, das weit über seine Produkte hinaus geht, richtet das Unternehmen seine Aktivitäten auf ein großes Ziel aus – die ganzheitliche CO₂-neutrale Mobilität.