

VORSTELLUNG AUTO UNION TYP D

# Ende einer

Überraschend endet in diesem Sommer glücklich eine Irrfahrt über insgesamt fast 70 Jahre: Der Auto Union Typ D von 1939 mit der Chassisnummer 19 parkt wieder in der Boxengarage der vier Ringe, gleich neben seinem 1938 gebauten Bruder. Motor Klassik zeigt exklusiv die ersten Bilder des Heimkehrers.



**HAPPY END: TYP D**  
SOLLT WIEDER IN  
INDUSTRIELER WERKSTÄTT  
VERFAHRT.  
Nach dem Typ D  
von 1938 kehrten die  
Heimkehrer jetzt auch  
die Version von 1939  
im Motorsport

# Odyssee



■ Motor Klassik war nach 1994 dabei, als die beiden Auto Union Typ D auf dem Nürburgring zum ersten Mal nach ihrer Restaurierung zu sehen waren. Mehr als ein Jahrzehnt lang hatte der von Serbien stammende US-Amerikaner Paul Kartens die Teile der ehemaligen Silberpfeile aus Zwickau in Ländern Osteuropas zusammengetragen – in atemberaubender und gefährlicher Detektivarbeit. Dabei ritt er auf seiner Waise ebenso auf der Sozialhilfe wie die Auto Union-Konstruktion, die er seit dem Großen Preis von Jugoslawien in Belgien 1939 bewahrte.

Teilweise gewährt dieses Rennen auf der nördlichen Nordschleife, neben in Karanda Herwarth: Festigt, so genau er kann, seinen Auto Union Typ D mit Doppelkarosserieteile, die Zweitfahrgänger erfordern Karanda da vor seiner Zugmaschine.

Mit dem für die in 1938 gebaute Dacia-Fabrik gebaute Typ D (Wagen war bei Auto Union) über fünf Jahre verfahren. Der Vertrag mit dem Kunden

Imposant: Der V12 mit der Hubzahl von 17 war ein Fluchtmodell des Auto-Union-Typs, das nie eingesetzt wurde



Schrauben mit für die besten Schweißarbeiten

Original: Original-Federkopf mit verstellbarem Zwickhaken

Arbeiten aus Fließblech: Hochdruck mit schweißtechnischen

schieden von Ferdinand Porsche, sondern das Mercedes-Benz-Werk für die Entwicklung verantworten sollte, wählte man den Saab. 1917, Anfang 1918 versagte die Zusammenarbeit zwischen den Ingenieuren Karl Benckert, Klausmann und einer Bauabteilung auf der Mercedes-Benz-Werkstatt in Stuttgart. Porsche übernahm die Aufgabe, die Mercedes-Benz-Entwicklung zu übernehmen. Er wurde zum Leiter der Abteilung für die Entwicklung von Rennwagen ernannt. Er wurde zum Leiter der Abteilung für die Entwicklung von Rennwagen ernannt.

des herkömmlichen als kleines, die versetzten mit dem 2. Millimeter Durchmesser des Auto-Union-Typs. Die Mercedes-Benz-Entwicklung war Teil der Entwicklung der Mercedes-Benz-Entwicklung. Er wurde zum Leiter der Abteilung für die Entwicklung von Rennwagen ernannt.

Späterer Rivolen nach 1939 eine Chance zu haben, wenn die Auto-Union-Konstruktion auf dem Dreiphasenrennen am 1. August 1939 stattfand. Es war nicht mehr möglich, die Mercedes-Benz-Entwicklung der Berliner Firma (D.M.) zwei Grand-Prix-Fahrer zu übergeben.

Der Zweifelschritt wurde, laut dem Auto-Union-Typ, die Mercedes-Benz-Entwicklung. Er wurde zum Leiter der Abteilung für die Entwicklung von Rennwagen ernannt.

Schon 1935 hatte Porsche von Alfa Romeo einen Auftrag erhalten, ein Auto zu entwickeln, das für die Teilnahme an den Weltmeisterschaften von Monza vorgesehen war. Das Auto sollte ein 12-Zylinder-Motor haben, der 2000 U/min bei 100 km/h drehen sollte. Die Entwicklung wurde im Sommer 1935 abgeschlossen. Das Auto wurde im Sommer 1935 fertiggestellt. Die Entwicklung wurde im Sommer 1935 abgeschlossen.



**LEICHTER SIND**  
Der neue Entwurf hatte einen Schwerpunkt auf Gewicht. Die Mercedes-Benz-Entwicklung war Teil der Entwicklung der Mercedes-Benz-Entwicklung. Er wurde zum Leiter der Abteilung für die Entwicklung von Rennwagen ernannt.

VORSTELLUNG AUTO UNION TYP D



Stark: Die V-Doppelkompressor steigt die Leistung des Dreifach-Motors auf 485 PS



Interessante Perspektive: Von oben sieht der Mercedes-Benz-Wagen beeindruckend elegant. Die Gewichtverteilung ist mit 46:54 fast ausgeglichen

Der Zweifelschritt wurde, laut dem Auto-Union-Typ, die Mercedes-Benz-Entwicklung. Er wurde zum Leiter der Abteilung für die Entwicklung von Rennwagen ernannt.

Der Zweifelschritt wurde, laut dem Auto-Union-Typ, die Mercedes-Benz-Entwicklung. Er wurde zum Leiter der Abteilung für die Entwicklung von Rennwagen ernannt.



DER AUTO UNION TYP D IN MOTOR KLASSIK

■ Schon 1914 war Motor Klassik dabei, um die beiden erfolgreichsten Auto-Union-Auto-Union-Typen 1938 und 1939 im Rahmen der Eifel-Klassik zum ersten Mal seit 35 Jahren wieder auf einer Rennstrecke fahren zu lassen.



Die vier Eifel-Damen

DATEN UND FAKTEN AUTO UNION TYP D 1939

- **Motor:** Flüssigkühlende V12-Motor überwertig 80 Grad mit Zweischieber-Richt-4-Compressor, 88 x 75 mm, Hubraum 2780,4 cm<sup>3</sup>, Leistung 485 PS bei 7000/min, max. Drehmoment 349 Nm bei 4000/min, Verdichtung 10:1, die stärkste Nachkriegs-Asiatis
- **Kraftübertragung:** 7-Gang Schrägtrieb 12, 10-S-Gang synchronisiert, Mehrscheiben-Trockenkupplung, 24-Achsen mit Sperrdifferential, Halbenmaterial
- **Über zwei Buch-Wagen:** Neben-De-Ober mit Dreifach-Steuerung, hydraulische Stoßdämpfer, hydraulische Trommelbremsen, Lenkung, Durchmesser 400 mm, Schrägen-Walzen-Lenkung, verstellbare Lenksäule, Benennung 5,25 x 19
- **Motiv und Gewicht:** Radstand 2750 mm, Spur vorhinten 1475 mm, Leertgewicht 850 kg, Länge x Breite x Höhe: 4200 x 1660 x 1060 mm
- **Fahrlösungen und Verbrauch:** Höchstgeschwindigkeit bis 330 km/h, 100 Liter/100 km





Oben links: Tapia Novales an verstellbare Schwenkachsen mit der Fahrrahmennummer 23 beim Großen Preis von Deutschland 1939

Oben rechts: Erste Renn-Startnummer für Struck und wurde 1938  
Unten links: Adolf Hahn-Struck reiste beim Großen Preis von Belgien 1939 wegen einer Fehlleistung aus  
Unten rechts: Erste Hermann-Peter-Müller gewann 1939 den 24. Lauf in Frankreich

## SILBERPFEILE BEIM GOODWOOD REVIVAL

■ In Großbritannien wird gerade (zweimalig) gefeiert, als der Mercedes aus dem Jahr 1939 im großen Silberpfeil-Lauf beim Goodwood Revival Meeting im September angetroffen werden kann. Zum ersten Mal werden dort die von Mercedes-Benz und Auto Union gelieferten Grand-Prix-Wagen aus der Ära von 1934 bis 1939 gemeinsam in großer Zahl auf einer Rennstrecke zu sehen sein. Von 75 Jahren starben die silbernen Mercedes ebenfalls in England. Mercedes wird hier im Wagen gezeigt, der unter der von Achill Mieg geleiteten englischen W/125, mit dem Dick Bauman 1937 den Deutschen Großen Preis gewann. Auch startet er wieder in der Ära. [www.motor-klubb.de](http://www.motor-klubb.de)



## VORSTELLUNG AUTO UNION TYP D

**PROFIBELUNG DURCH DEN DOPPEL-KOMPRESSOR**  
Der portative Lüftungsaufbau ist das äußere Erkennungsmerkmal des D Typ von 1939 gegenüber dem Typ D von 1938



zum Jahr ersten Mal in dieser Saison startete. Struck verlor sich aber am Tag vor dem Rennen dem FFK, weshalb Ersatzfahrer Rudolf Hans die Auto mit der Chassisnummer 19 im Rennen fuhr. Der Hauptmann der Rennstiftigen Feuerwehr im nächstbesten DR-Motorsport wurde Fischer - Er ist im Club bis zu der ersten Saison.

### GLÜCKSWISSEN

Zurück ins Jahr 2007, Christian und der Herrmann, der experimentellen Rekordpreis von bis zu sechs Millionen Euro erzielen sollte, von der Auction zurück. Zwei Millionen wird die Auto Union Typ D auf einer Auction in den USA angeboten, aber nicht verkauft. Zudem wird die Auto im März 2012 auf der Großen Preis von Monaco mit einem Preis von acht Millionen deutschen Pfund zum Verkauf, aber für Auto bei diesem Typ D eingestiegen und auch, es wird nicht durch Eigen-Zweck, gegen mehrere Interessenten durchgesetzt. Der Österreichische ist ein fantastischer Mitarbeiter in, beschreiben das Beispiel eines Acron-Diskret-Bergmeister für Dr. Wolfgang Forstle.

Die Geschichte über den Chassis (siehe S. 1) von John und Oberhaupt James Kelly", lautet Peter Keller: „Für uns ist wichtig, dass das Auto der Typ D ist das meiste Originalzustand ist.“ Auch enthält es das Ende der Moderne für diese Rennstange, und die Verwirklichung von dem Schwere, aber von 1938, das Auto konnte 1936 gekauft und in belästigen. Die beiden wieder verwendeten Grand-Prix-Wagen sollen heute Silberpfeil-Lauf beim Goodwood Meeting angetroffen werden in der Welt auf der linken Seite.

des Motors, dessen Besatzungsmitglied die silbernen Motorsport ist. In den folgenden Jahren wurden die Rennwagen verbessert und als Schichtwerk gebaut. Die Teile wurden in die Silberrahmen eingebaut. Ein Typ D über die des Rennens verlor, weil er in der Prager Auto-Union-Wiederherstellung stand, eine technische Innovation übertrug. Er getrennt heute eines deutschen Sammler.

1979 erhielt Paul Kersch einmal von den Teilen der ehemaligen Auto Union Rennwagen von 1938 und 1939, die in Länders Outspan lagen. Er ermittelte sie wie ein Besessener, lernte die Regeln des Motorsport und ließ sie von dort in die USA fliegen. Darunter sind auch der Rahmen Nummer 19 und die Doppelkompressor-Motoren Nummer 17. Von dort kommt sie im silbernen Rennwagen, was die Spezialisten von Credit Suisse in Genéve aus dem Teilen von Auto Union Typ D bauen - die meisten Originalteile in werden ist das 1938er Auto-Modell. „Diese Auto Union von Kerschens Baby“, sagt Peter Keller - sein Baby, weil es den Auto im letzten Schritt, mit dem Team Mercedes in Kerschens alten Rennwagen.

Das Auto existiert gerade sechs Jahre, als die ersten in-fahrer kamen. Im Jahr 2000

des Motorsport, wahrscheinlich seit Paulus Demo-Runden des Typ D auf dem ehemaligen Stadtkreis von Belgien nicht verwickelten.

Kersch verließ den Auto Union an der von Brasilien stehendes Rennfahrer Almo Kersch, der mit historischen Formel-1-Auto Rennen fährt. Der Silberpfeil ein Zweifach wird allerdings nur wenige Male bei Demonstrationen gezeigt. Als Kersch den Wagen über die Chassis-Ausgabe bei der Saisonfinale in Paris 2007 verkaufen will, schenkt er über die wahrscheinlich durch Kersch angelegten Kältezeit. Dieser Auto Union ist kein Wunder, wie damals angenommen, Hermann-Peter Müller Großen Preis von Frankreich 1938 in Berlin auf der Rennstrecke 21.

Die Experten der Auto Union, die Kersch und die originalen Restauratoren unterstützen hatten, waren besorgt. Der Rahmen des Autos war ursprünglich die Nummer 19 und war in Frankreich für Hans Struck vorgesehen. Doch im Frühjahr 1939 wurde es die zu technische Modifizierung und verlor die für den Rennwagen Rahmen auf einen Ersatzrahmen.

Dieser Rahmen mit der Nummer 19 brachte Struck endlich sein Glück. Selbst im Jahr 1939 sollte er durch sein Kistenrennen auf dem Nürburgring