

*För 47 år sedan ställdes Auto-Union-racern på museum.
Sedan kom världskriget...*

Nu tjuter kompressorn igen!



● Efter nära ett halvt sekel på museum dånar den gamla Auto-Union-racern åter fram på Nürburgring. Vid ratten då som nu: Paul Pietsch.

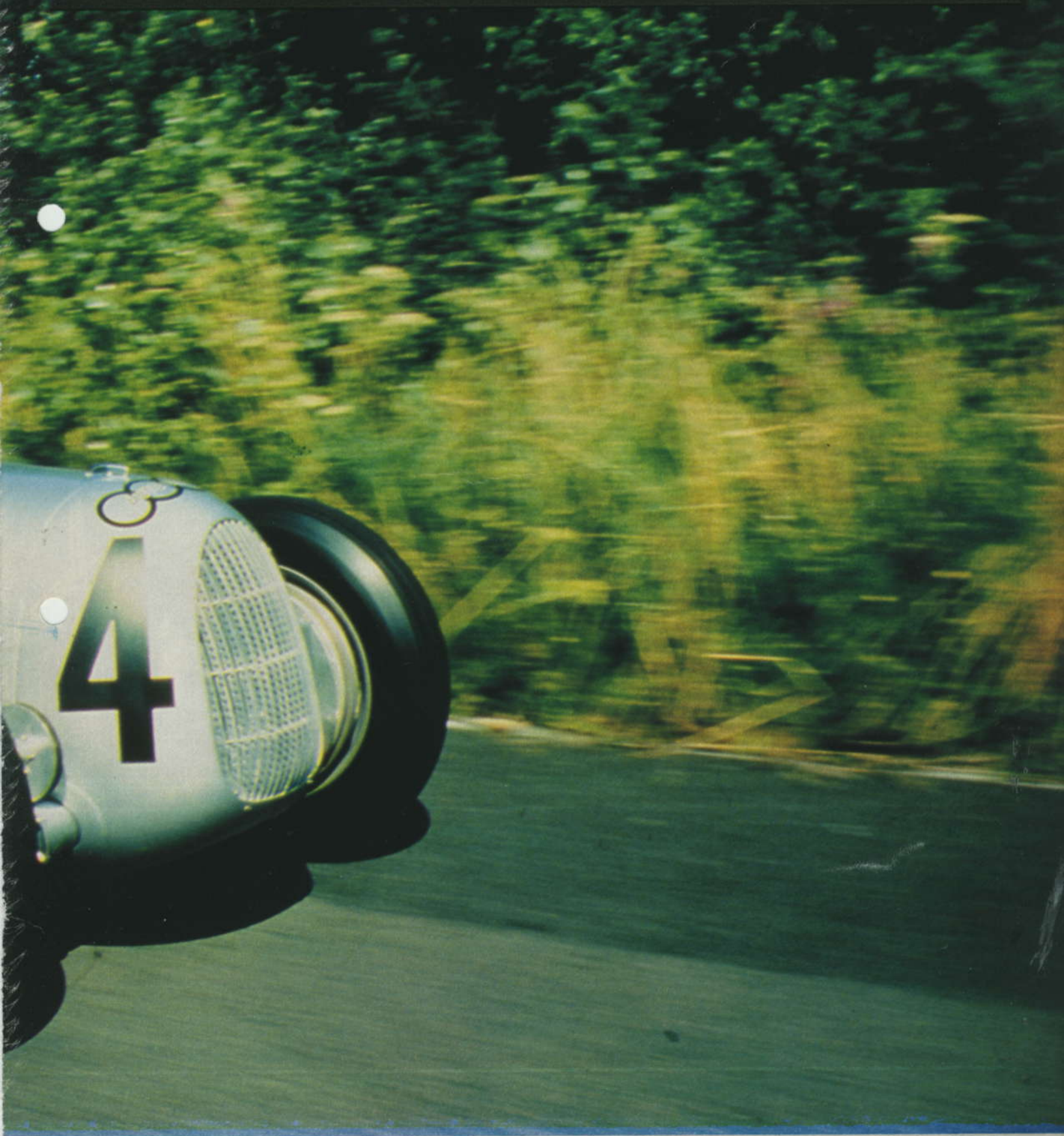
Auto-Unions fantastiska svansmotorbil med sexton cylindrar och kompressor vann massor av Grand Prix-tävlingar på 30-talet. En av dem gjorde nyligen comeback på klassiska Nürburgring efter nästan ett halvt sekel.

Av NORBERT HAUG – KARLHEINZ SEUFERT (foto)

■■■ Mekanikerna kör fram startaggregatet som drivs av två batterier och ansluter det till motorn. Denna är nästan lika lång som en fullvuxen karl, avgasröret är sexton till antalet, armstjocka men knappt en halv meter långa.

Ett försök . . . två . . . tre . . . och maskinen dånar i gång så mäktigt att marken skälver.

Senast den mullrade var 1937. Det



Racercirkusen var större än Formel 1

Året hämnade den på museum, denna sexy-cylindriga Auto-Union Grand Prix-vagn.

Nu rullar den igen och vid ratten sitter en gammal bekant: f.d. racerföraren och numera tidningsförläggaren Paul Pietsch, 69. Han var fabriksförare hos Auto-Union och gjorde sin första bekantskap med den sextoncylindriga Auto-Union redan hösten 1934.

Det var på Nürburgring, då som nu racerbanornas racerbana.

Nu styr han än en gång genom de svåra S-kurvorna vid Hatzendorf, känner hjulen lätta i hoppet före Schwedenkreuz innan han bromsar för Aremberg och låter 520 hästkrafter slunga bilen ner i Fuchsröhre.

Han låter de kraftiga trumbromsarna arbeta mellan kurvorna ned mot Breitscheid. Ylandet från kompressorn hörs flera kilometer när han med full gas på högsta växeln arbetar sig upp mot Karusellen och låter sig slungas ned i dess betonggryta.

Vidare genom Brunnchen, Pflanzgarten och Schwalbenschwanz – så är han ute på långa raksträckan och tillbaka vid depåerna.

Pietsch stiger ur och folk påstår att han ser yngre ut än när han startade!

Auto-Union var kanske den märkligaste av alla 1930-talets berömda racerbilar. Just detta exemplar kördes av den legendariske Bernd Rosemeyer, men redan efter några få tävlingar donerades bilen till Deutsche Museum i München.

Museet bombades under kriget, den silvergrå racern blev illa tilltygad och en överambitiös museitjänsteman beslöt att skrota hela karossen!

Det dröjde ända till 1979 innan museet beslöt sig för att renovera dyrgripen och man gjorde det i samarbete med Auto-Unions efterföljare Audi.

Renoveringen tog flera år, men så skyddes heller inga kostnader eller mödor. Avsikten var inte bara att vagnen skulle se ut som i forna dagar, den skulle också kunna köras på samma sätt som Rosemeyer en gång gjorde.

För att kunna bygga upp karossen så likt originalet som möjligt gick man efter en modellbil som den store racerförarens son, Bernd Rosemeyer jr, fortfarande har i sin ägo.

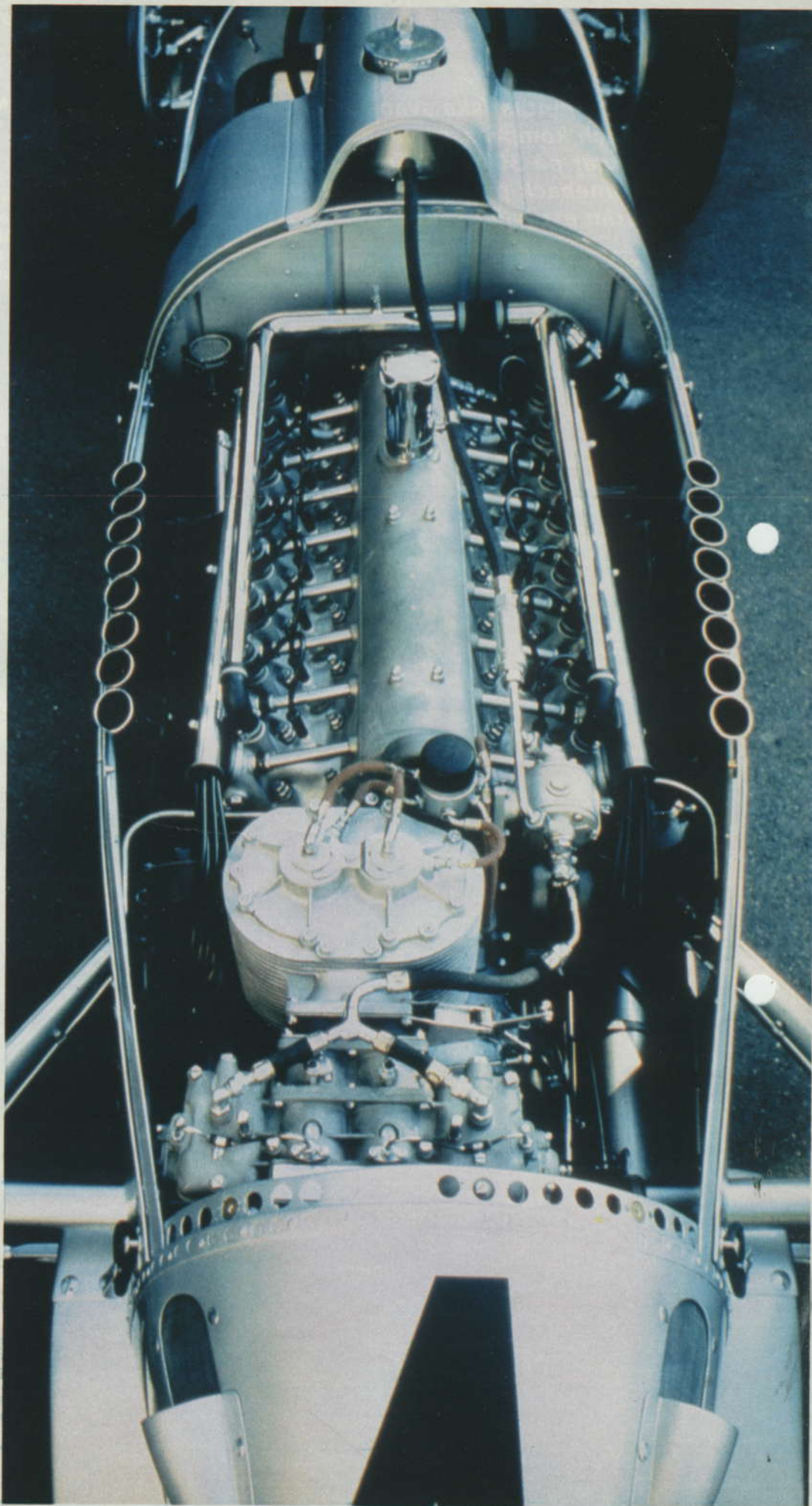
Stöd från Hitler

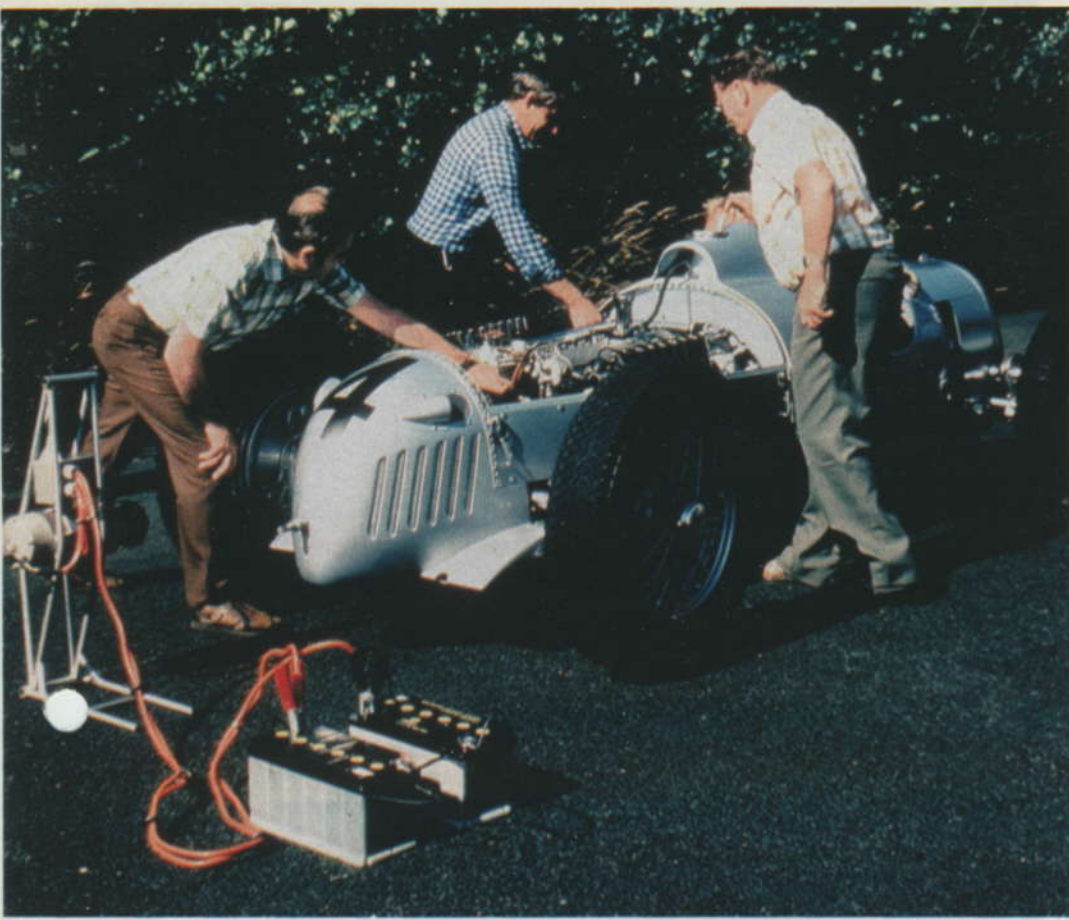
Racercirkusen på 1930-talet var minst lika spännande som nu och insatserna från de stora biltillverkarna var ännu större. Särskilt de tyska märkena Auto-Union och Mercedes gjorde enorma investeringar i Grand Prix-sporten, därtill sporrade av jättelika statliga understöd från Hitlers nazistiska regim.

Följden blev att konkurrenterna – Alfa Romeo, Maserati, Bugatti etc – så småningom slogs ut helt och hållet.

Begreppet Formel 1 hade ännu inte skapats, men Grand Prix-tävlingarna kördes ändå efter bestämda regler. Åren 1934–37 gick de i stort sett ut på att bilarna inte fick väga mer än 750 kg. För motorerna fanns ingen begränsning.

● Den väldiga V16-motorn hade sex liters cylindervolym och bromsade 520 hk med hjälp av kompressor.





● 1930-talets racerbilar sattes i gång med hjälp av ett startaggregat som drevs av två bilbatterier.



● Smala däck och trumbromsar. Den här bilden visar faktiskt de två avgörande orsakerna till att förkrigstidens racerbilar var så mycket långsammare än 80-talets F 1-vagnar.



● Bränsletanken låg mellan sittbrunnen och motorn. Vid depåstoppen brukade man kasta en fuktig duk över förarens axlar för att skydda honom mot spillbensin.

Auto-Unions racerbil konstruerades av Ferdinand Porsche, hade en sextoncilindrig svansmotor och en effekt på 520 hästkrafter. Huvudkonkurrenten Mercedes-Benz använde tolvcilindriga motorer som satt fram till precis som på alla andra racerbilar vid denna tid.

Någon gång kunde italienarna sticka upp, till exempel när Tazio Nuvolari med en Alfa Romeo sensationellt vann Tysklands Grand Prix 1935. Men annars stod kampen mellan Auto-Union och Mercedes på alla de stora banorna: Nürburgring, Avus, Brno, Monza, Donington, Reims, Roosevelt Raceway, Bern och så vidare.

En årsbudget på tio miljoner riksmark var ingen ovanlighet för ett stall som Auto-Union. Omräknat i dagens penningvärde är detta en summa många gånger större än vad till exempel Renault och Alfa Romeo satsar på dagens Formel 1-tävlingar.

Furstliga förarlöner

Auto-Union-teknikern Eberan von Eberhorst lät exempelvis på fabriken i Zwickau (i nuvarande östzonen) bygga en rullande landsväg. Den var så avancerad att man där kunde simulera hela racerlopp.

Inför 1937 års tävlingsäsong byggdes inte mindre än 14 exemplar av den sextoncilindriga racern. Framställningskostnaden var 63 000 riksmark per styck, motsvarande kostnaden för fem enfamiljshus.

En karavan bestående av tre lastbilar och två mindre transportvagnar rullade sedan Europa runt med sin dyrbara last. Att Mercedes och Auto-Union ställde upp med fyra eller fem bilar i samma lopp var inte ovanligt – i dag tävlar inget stall med mer än två vagnar.

Redan 1936 hade Auto-Union ett fyrmannalag på startlinjen i Grand Prix-loppen: Bernd Rosemeyer, Achille Varzi, Rudi Hasse och Hans Stuck (far till den nu aktive racerföraren med samma namn).

Förarna, som gick till verket iklädda snövita overaller och huvor i stället för hjälmar, hade furstliga löner. De bästa tjänade upp till 300 000 riksmark om året och körde privat omkring i lyxbilar av märket Horch.

Men det var också ett farligt yrke. Riskerna var betydligt större än för dagens F 1-förare. Bilarna hade ungefär lika starka motorer som dagens Grand Prix-vagnar, men däck, chassier och bromsar var naturligtvis vida underlägsna.

Auto-Union-racern ansågs speciellt svårkörd och var ofta inblandad i olyckor, flera av dem med dödlig utgång för föraren. Han satt allra längst fram, nästan mellan framhjulen, och bakom sig hade han det långa och tunga bakpartiet. Det säger sig självt att vagnen var fruktansvärt överstyrd, och det var faktiskt ett fåtal förare som verkligen behärskade den.

Så här berättar Paul Pietsch om sitt första och sitt sista varv på Nürburgring i Silverpilen:

”Min första bekantskap med den i dag legendariska sextoncilindriga Auto-Union gjorde jag hösten 1934. Det var i slutet av tävlingsäsongen och Auto-Union hade bjudit

"Gasen hängde sig, 520 hk sköt på..."

in nya förare till Nürburgring för testkörningar.

Första varvet med den egensinniga racern på banans sydslinga blev en upplevelse: sittpositionen var helt annorlunda än i alla racerbilar man hade kört tidigare. Jag satt strax bakom framaxeln med de stora framhjulen till höger och vänster om sig.

Och det var dessa hjul som präglade de första körintrycken med den 520 hästar starka vagnen. Hjulen avfjädrades med torsionsstavar och rörde sig därför hela tiden på ett dramatiskt sätt, inte minst på ojämna banor som Nürburgring.

Vagnen från Zwickau var egentligen inte lömsk, som man hört den beskyllas för, det var helt enkelt ovant att köra den. Dittills hade ju racerföraren suttit längst bak i bilen, nu hamnade han plötsligt i nosen!

Därför tvingades han till en ny teknik. Han måste mer känna än se i vilken riktning bakvagnen pekade.

En gång, det var under träning på Nürburgring, hade jag en skräckupplevelse med min sextoncyindriga Auto-Union. Vid Metzgesfeld, en passage som man tog på tvåan, gick det att snabbt trycka gasen i botten för ett ögonblick mellan två kurvor. Men på min bil hängde sig gasreglaget, vagnen gick inte att kontrollera utan de 520 hästarna skickade den av banan.

Bilen lyfte som ett flygplan och jag var rädd att färden skulle sluta med en otäck rundslagning. Men lyckligtvis landade vi på en jämn åker och av stöten lossnade gasreglaget igen och ingen skada var skedd.

Nu, 46 år efter min första körupplevelse med Auto-Union, mår jag naturligtvis som en prins av att åter få köra den runt Nürburgring. Jag känner mig genast hemma bakom ratten, trots att det knappast är någon lätt uppgift att trampa ned kopplingspedalen och att även bromsen kräver ett rejält tryck.

Som ett urtidsvrål

Jag vande mig snabbt och njöt av det fantastiska ljudet från motorn – som ett urtidsvrål. Växlingen gick också mycket lätt. Spaken löper i en kuliss.

Jag beklagar bara att jag inte fick tillåtelse att köra lite snabbare och varva lite högre med detta museiföremål – jag hetsade nämligen upp mig ordentligt...

Trots allt var provkörningen en enastående upplevelse för mig och man påstod att jag såg påtagligt yngre ut efter varvet runt Ringen."

Man förstår att det var med en viss bavian Deutsche Museum lånade ut vagnen för provkörning. Efter renoveringen värderas nämligen bilen (den enda kvarvarande av sitt slag) till ungefär sex miljoner kronor. ■

● **Tysklands Grand Prix 1936 på Nürburgring.** Rudi Hasse stannar i depån med sin Auto-Union och på mindre än en halv minut byter mekanikerna alla fyra hjulen och fyller bensintanken. Hasse sträcker sig efter ett glas med något att dricka. Han slutade på fjärde plats.



● Den stora motorn var inte precis högvarvig, toppeffekten utvecklades vid 5 000 r/m och varningsmarkeringarna började långt tidigare.



● Åtta avgaspipor på var sida. Gissa om ljudet är mäktigt!

