

Narodziny legendy „Srebrnej Strzały”

data aktualizacji: 2019.02.10 autor:



Przed 75 laty otwarte zostały jedne z najbardziej pasjonujących kart w historii sportu motorowego. 27 maja 1934 roku na torze Avus w Berlinie po raz pierwszy wystartowały niemieckie „Srebrne Strzały”. Nawet jeżeli tego dnia ani poprzednicze Audi - Auto Union, ani firmie Mercedes Benz nie udało się wygrać, obie te marki aż do wybuchu II.

Wojny Światowej w 1939 roku królowały w wyścigach na całym świecie. Dziś trudno to sobie wyobrazić, ale samochody wyścigowe Auto Union w 1936 roku na długiej prostej toru Avus były w stanie rozpędzić się do 380 km/h. Tak wyglądały narodziny legendy.

Samochody wyścigowe z czterema pierścieniami stanęły po raz pierwszy na starcie wyścigu AVUS w Berlinie 27 maja 1934 roku. Za ich sterami zajęli miejsce kierowcy: Hans Stuck, August Momberger i Hermann Prinz zu Leiningen. Charakterystyczny dla tych samochodów był srebrny lakier i przede wszystkim silnik umieszczony za kierowcą. W 1934 roku zaczęła obowiązywać nowa formuła wyścigów, która pozwalała konstruktorom na maksymalną masę samochodów (ważonych bez paliwa) do 750 kg, lecz dopuszczała nieograniczoną pojemność silnika oraz dowolny rodzaj paliwa. Duchowym ojcem samochodów wyścigowych Auto Union był Ferdynand Porsche. Skonstruował je dla nowej firmy motoryzacyjnej powstałej w 1932 roku z marek Audi, DKW, Horch i Wanderer. Od marca 1933 roku pojazdy były budowane i testowane pod jego nadzorem w dziale samochodów wyścigowych znajdującym się w zakładzie Horch w Zwickau. Warunkiem zaakceptowania samochodu była moc przynajmniej 250 KM/ 4500 obr./min, którą później Hans Stuck wykorzystał bijąc światowy rekord na torze AVUS w marcu 1934 roku. Podczas wyścigu Avus bolidy Auto Union pokazały, że trzeba się z

nimi liczyć. Hans Stuck już na treningu średnią prędkością okrążenia 245 km/h udowodnił, kto jest najszybszy. Także w wyścigu rozegranym przy ulewnym deszczu Auto Union uzyskała absolutnie najlepszy czas dnia (Mombberger 225,8 km/h). Stuck do dziesiątego okrążenia miał całą minutę przewagi nad konkurentami, zanim nie dopadły go awarie. Ostatecznie Mombberger dojechał do mety jako trzeci za kierowcami Alfa Romeo – Guyem Moll i Achille Varzi, zdobywając miejsce na podium. Warto wspomnieć, że konkurencja z gwiazdą na masce z powodu nie dających się usunąć problemów technicznych nawet nie pojawiła się na starcie. Wielokrotnie udoskonalany, do 1937 roku samochód ten przeszedł trzy etapy rozwoju :

1934 Typ A: 295 KM

1935 Typ B: 375 KM

1936/37 Typ C: 520 KM

Nie zmieniła się przy tym podstawowa koncepcja konstrukcji. 16-cylindrowy silnik w układzie „V” był umieszczony na środku pojazdu za kierowcą i w ten sposób o dziesięciolecia wyprzedzał układ stosowany w dzisiejszych samochodach wyścigowych. Silnik z ostateczną pojemnością 6 litrów był tak elastyczny – maksymalny moment obrotowy 87 kGm przy 2500 obr./min.

- że doskonale radził sobie z czterobiegową przekładnią. Jeden jedyny wałek rozrządu sterował 32 zaworami, a pierwotnie sztywny wał korbowy ustąpił wkrótce miejsca skonstruowanemu przez Hirtha wałowi z pojedynczych segmentów zazębionych i połączonych ze sobą śrubami.

Najbardziej znanymi kierowcami wyścigowymi, startującymi w tym samochodzie, byli Bernd Rosemeyer, Hans Stuck, Hermann Paul Müller, Ernst von Delius, Rudolf Hasse, Archille Varzi.

W 1938 roku po rozwiązaniu umowy z Porsche za konstrukcję pojazdów odpowiedzialny był główny inżynier Robert von Eberan-Eberhorst.

Nakład finansowy na wyścigi Gran Prix można podać z dokładnością co do feniga: wzrósł on od pierwszego do ostatniego roku wyścigów z 1,3 do 2,5 miliona marek rocznie. Gotowy samochód wyścigowy kosztował w 1935 roku ok. 50 000 marek, a cztery lata później ok. 70 000. W założonym w 1933 roku dziale wyścigowym pracowało około 60 osób, do których należeli także mechanicy z torów wyścigowych. Była to starannie dobrana elita pracowników głównie z zakładu Horch w Zwickau, gdzie też dział ten miał swoją siedzibę. Łącznie Auto Union na starty w Grand Prix w latach 1934 – 1939 wydało około 13,2 miliona marek. Rządowe dotacje wyniosły 2,7 miliona marek, co odpowiada 20 procentom kosztów. W latach 1934 – 1939 samochody Auto Union startowały w 61 wyścigach, z tego 30 to zawody

Grand Prix. Starty zakończyły się 24 zwycięstwami, 23 drugimi lokatami i 17 miejscami na trzecim stopniu podium. W latach 1934, 1936 i 1938 tytuł niemieckiego mistrza wyścigów ulicznych zdobywał kierowca tej marki.

Sportowe sukcesy pozwoliły Auto Union w sposób przekonujący zademonstrować jej najważniejsze atuty: aerodynamikę, lekką konstrukcję, silniki o dużej mocy. Te dopracowane w każdym szczególe specjalne pojazdy stanowiły jednocześnie odzwierciedlenie wielkiego doświadczenia technicznego, doprowadzonej do perfekcji precyzji metod obróbki oraz umiejętności pracowników Auto Union.

Źródło: Audi