Öl-Brenner

Halbzeit › Der Hanomag-Rekordwagen hatte nur einen großen Auftritt, dann verschwand er von der Bildfläche. Enthusiasten lassen den vergessenen Silberpfeil nun auferstehen

› TECHNISCHE DATEN

Hanomag Rekordwagen

Baujahr: 1938

Motor: Vierzylinder-Vorkammerdieselmotor D19, wassergekühlt

Hubraum:
ca. 2000 ccm
Serie: 1910 ccm
B x H: 80 x 95 mm

Leistung:
40 PS bei 4000 U/min
Serie: 35 PS bei 3300 U/min

Maße (L x B x H in mm):
4340 x 1520 x 1190

Leergewicht:
900 kg

Vmax:
165 km/h
(Serie: 95 km/h)

Das Vorhaben ist ebenso einmalig wie ehrgeizig: Zwei Blaupausen und ein paar Fotos waren das ganze Kapital, als ein Grüppchen Hanomag-Begeisterter mit der Rekonstruktion des exotischen Stromlinien-Renners begann.

Momentan erinnert das Gefährt zwar noch an eine Kreuzung aus Fahrschulmodell und Autocross-Gerät, aber die aerodynamische Silhouette ist unschwer auch in dem teils noch skelettierten Aufbau zu erkennen. Und das Team von der Hanomag IG zögert keine Sekunde, den werdenden Silberpfeil für eine Testfahrt aus der vereinseigenen Schrauberhalle in Bockenem-Störy zu rollen.

Mit überraschend dezentem Nageln setzt sich der Bolide in Bewegung. Am Steuer sitzt Horst-Dieter Görg, der Initiator und Spiritus Rector des Projekts. Er arrangiert sich erstaunlich gut mit der Presspassung im knappen, unfertigen Cockpit. Noch sind die Instrumente bloß mit Filzstift aufs Alu-Armaturenbrett gemalt, der Schalthebel harrt noch der Kürzung und ragt einstweilen fast bis unter die Achsel. Gas gibt Görg mit einem Druck aufs bloße Gestänge – das Pedal muss noch eingepasst werden...

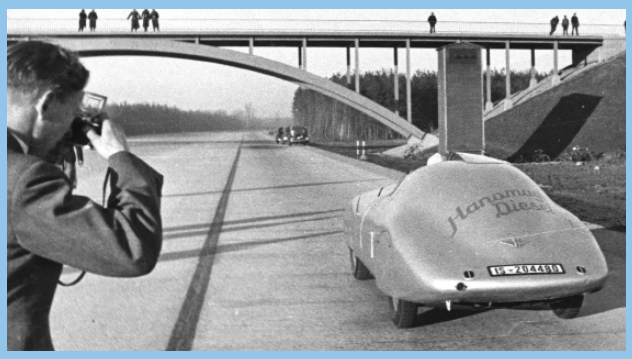
Die Aufgabenstellungen dürften in etwa dem entsprechen, was die Ingenieure bei Hanomag in Hannover im Jahr 1938 zu lösen hatten. Zur Imagepflege des Dieselmotors ließ die Werksleitung ein Rekordfahrzeug bauen, ein Unikat mit modifizierter Serientechnik. Damals waren Selbstzünder in der Mehrzahl laut, schwer, behäbig und wenig kultiviert, so dass sie sich nicht gerade als erste Wahl für Personenwagen empfahlen. In Deutschland hatten nur Mercedes-Benz und Hanomag Diesel-Pkw im Programm. Hanomag stattete ab 1938 sein Mittelklasse-Modell Rekord wahlweise mit dem D19-Selbstzünder aus. Der 1,9-Liter-Vierzylinder mit Bosch-Einspritzpumpe mit pneumatischer Regelung leistete 35 PS bei 3300 Umdrehungen. Der Kleindiesel war seiner Zeit deutlich voraus: „Die Maschine läuft so zart, dass selbst der Gang vieler Benzinmotoren demgegenüber rau und lärmend ist“, schwärmte die *Automobil-Revue*.

Wie sich aus den wenigen erhaltenen Dokumenten ablesen lässt, war der Diesel-Rekord auch die Basis für den Rennwagen, den die Hanomag-Techniker binnen eines Jahres auf die Räder stellten. Das Kastenrahmen-Chassis erhielt eine flache, besonders leichte Stromlinien-Ka-

Der erste Schritt: In dem hellgrau lackierten Abschnitt wurde der Kastenprofilrahmen des Schlachtfahrzeugs um 30 Zentimeter gekürzt – genau wie beim Werksumbau

Der externe Wasserkasten des Kühlers besteht nur aus einem verdickten Rohr oberhalb des Zylinderkopfes

Die technische Basis: 19.104 Exemplare wurden vom Hanomag Rekord zwischen 1934 und 1940 gebaut, gut 1097 davon ab 1938 mit dem 1,9-Liter-Dieselmotor



Der Rekordwagen im Februar 1938 auf der Autobahn bei Dessau. Die markante Brücke im Bauhaus-Stil überspannt bis heute die A9

Die Rückleuchten wurden nach Fotos angefertigt. Für die Zierblenden aus...

...Aluminium musste zuerst eine Pressform als Negativ hergestellt werden

Fast 100 Meter Rohr bilden ein symmetrisches Geflecht, das die Konturen der windschlüpfigen Karosserie aus Alublech bestimmt

rosserie, die nach Patenten des Aerodynamik-Professors Paul Jaray konzipiert war. Gebaut wurde sie von Wendler in Reutlingen aus Gitterrohr und Aluminium. Außerdem sorgten lange Übersetzung und höhere Motordrehzahlen für Tempo.

Seinen großen Auftritt hatte der Silberpfeil aus Hannover während der „Dessauer Rekordwoche“ Anfang Februar 1939 zur Eröffnung der neuen Rennstrecke auf der Autobahn von Berlin nach Leipzig. Dick vermummt gegen die eisige Kälte im offenen Cockpit kauernd, stellte Hanomag-Ingenieur und Rennfahrer Karl Häberle am 8. und 9. Februar gleich vier Klassen-Weltrekorde auf: über den stehenden Kilometer, die stehende Meile und über fünf Kilometer sowie fünf Meilen mit fliegendem Start. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 165 km/h, seinerzeit ein sensationeller Wert. Der Serien-Rekord schaffte mit Ach und Krach 95 km/h.

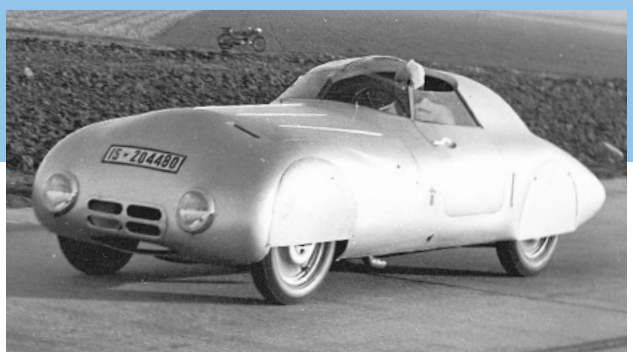
Doch der Hanomag erhielt nicht die allergrößte Aufmerksamkeit. Und das lag nicht nur am Glamour der ebenfalls vertretenen Silberpfeile von Mercedes-Benz und der Prominenz eines Rudolf Caracciola am Volant. Der Diesel-Sprinter passte nicht ins Konzept der Nazi-Propaganda, denn an seiner Entstehung hatten Juden maßgeblichen Anteil. Sowohl der Aerodynamik-Professor Jaray als auch der geniale Motorenkonstrukteur Lazar Schargorodsky waren jüdischer Herkunft. Während Paul Jaray vor den Nazis in die Schweiz fliehen musste, blieb der außergewöhnliche Motorenmann von den Hakenkreuz-Schergen unbehelligt.

Was aus dem windschnittigen Weltrekordler wurde, ist nicht mehr zu klären. Verglühte er im Bombenhagel des Zweiten Weltkriegs oder

› HANOMAG-HISTORIE

„Zwei Kilo Blech, ein Döschen Lack – fertig ist der Hanomag“ spielte der Volksmund auf die schlichte Bauweise des Hanomag 2/10 PS „Kommissbrot“ an. Mit dem Zweisitzer stieg die 1871 gegründete Hannoversche Maschinenbau AG 1925 in die Pkw-Produktion ein. Sie endete nach *Kurier*, *Rekord* und *Sturm* mit dem Aerodynamik-Pionier „1,3 Liter“ im Jahr 1941 wegen der Umstellung auf Rüstungsproduktion. Nach dem Krieg scheiterte der Versuch, die Pkw-Sparte mit dem *Partner* wiederzubeleben. Hanomag war als Hersteller von Lokomotiven und Dampfmaschinen gestartet und fertigte sodann Traktoren, Zugmaschinen, Baugerät und Lastwagen. Ein Erfolgsmodell war der von 1950 bis 1971 produzierte Leicht-Lkw L28. Die Nutzfahrzeugsparte wurde 1971 von Daimler-Benz übernommen. Nach mehreren Besitzerwechseln und einem Konkurs gehört Hanomag seit 1989 zum japanischen Komatsu-Konzern und produziert Radlader und Bagger.

Im Cockpit ist noch viel zu tun: Die Bedienelemente müssen noch exakt angepasst werden. Instrumente und Schalter sind vorerst nur aufs Armaturenbrett gemalt



Bei der Dessauer Rekordwoche erreichte der Diesel-Silberpfeil den sagenhaften Schnitt von 155 km/h und eine Spitze von 165 km/h

ließen ihn die Nazis zerstören? Automobilhistoriker Görg nimmt an, dass der Silberpfeil bis kurz nach Kriegsende noch existierte – ohne Motor, und dass er dann ein Opfer der Rohstoffknappheit wurde.

Dass Jahrzehnte später nicht auch noch alle Silberpfeil-Dokumente aus dem Werksarchiv vernichtet wurden, ist dem Umstand zu verdanken, dass Horst-Dieter Görg schon als Student in Hannover eigene Prioritäten setzte. Damals bereits stolzer Besitzer einer Hanomag-Kurier-Limousine, schwänzte er so manche Vorlesung und studierte lieber den Inhalt der Abfallcontainer, als nebenan das insolvent gegangene Hanomag-Werk ausgeräumt wurde. Und er fischte ausgerechnet ein paar Konstruktionszeichnungen und Fotos des Rekordrenners aus den Papierbergen...

Erst über 20 Jahre später nimmt die Idee Gestalt an, den Silberpfeil weitgehend originalgetreu zu rekonstruieren. Zunächst muss eine geeignete Basis gefunden werden, was bei der geringen Zahl überlebender Hanomag Rekord nicht ganz einfach ist. „Wir wollten kein restaurierungswürdiges Auto dafür opfern", sagt Görg.

„Ich fand die Konstruktionszeichnungen und Fotos des Weltrekordwagens im Abfallcontainer, als die Büros der insolventen Hanomag ausgeräumt wurden."

Horst-Dieter Görg

Die Restaurierung des schließlich 2007 erworbenen Chassis bewältigt die Schrauber-Truppe des 300 Mitglieder zählenden Vereins – neben dem Initiator sind das Peter Langner, Reiner Koch, Klaus Thon, Dieter Überheide und Peter Schönfeld – weitgehend in Eigenregie. Der Kastenprofilrahmen wird wie beim Original um 30 Zentimeter gekürzt und sodann entrostet und grundiert. Was nicht ganz ohne Rückschläge vonstatten geht: Es ist ein Unfallrahmen, was anfangs unbemerkt blieb. Erst der zweite Versuch, ihn zu richten, ist erfolgreich. Das Überholen der Achsen mit neuen Lagern und Buchsen sowie die Revision der Bremsen bereiten zum Glück keine Probleme.

Schwierig gestaltet sich hingegen die Beschaffung des passenden Dieselaggregats. „Wir hatten schließlich mehrere Motoren, die alle nicht liefen und versuchten, aus dreien einen funktionsfähigen zu machen", berichtet Görg. „Aber das war äußerst mühsam. Vor vier Jahren erhielten wir dann auf der Veterama einen Tipp, dass in der Nähe von Düsseldorf ein originaler D19-Motor abzugeben sei. Das war ein Volltreffer. Es musste lediglich die Bosch-Einspritzpumpe neu eingestellt werden." Auf Tuning-Versuche, um die Leistung des Weltrekordlers zu erreichen, wird allerdings verzichtet. Görg: „Da steckt man fünf- bis zehntausend Euro rein, um fünf Prozent mehr herauszuholen. Das steht in keinem Verhältnis, und wir müssen ja auch niemandem mehr etwas beweisen."

Klar ist von Anfang an, dass die Rekonstruktion der Karosserie mit Hobby-Mitteln nicht zu bewerkstelligen wäre. Was bedeutet, dass man erstens Fachleute mit Expertise finden muss und zweitens Spender und Sponsoren benötigt, um die

Wer möchte hier nicht Testfahrer sein – in der Frontansicht kommt der Renner dem historischen Vorbild schon sehr nahe

Das Türschloss ist bereits eingepasst und montiert. Fast jedes Detail der Karosserie wird einzeln von Hand angefertigt

Passende Scheinwerfer fanden sich immerhin im Regal: Sie stammen vom L28-Lastwagen

„Es ist den Hanomag-Konstrukteuren gelungen, das Gedepper des Dieselmotors auszuschalten", lobte die *Automobil-Revue* 1938 den kultivierten Selbstzünder

entsprechenden Mittel aufzutreiben. Beides gelingt in einem mehrjährigen Prozess. Nach und nach materialisiert sich aus den alten Plänen eine dreidimensionale Form. Ein Tischler fertigt anhand der Linien- und Spantenrisse Modelle der Oberfläche und der möglichen Unterkonstruktion. Autodesign- und Prototypenbau-Profis stiften Computersimulationen und eine detaillierte Designstudie im Maßstab 1:3 inklusive aller Anbauteile.

Doch die eigentliche Überraschung und Herausforderung ergibt sich, als Karosserie-Spezialist Ulrich Weinberg in Zetel bei Wilhelmshaven an die Arbeit geht. Der Restaurierungsprofi vergrößert die Zeichnung auf 1:1-Maßstab und projiziert das Fahrgestell hinein. Doch es passt nicht. Die Motorhaube schneidet durch den Motor, der Ventildeckel steht sechs Zentimeter nach oben über. Offenbar hatten die Konstruktionspläne nur die Richtung vorgegeben, und die Silberpfeil-Erbauer mussten am Objekt die Fehler ausbügeln. Also müssen auch Ulrich Weinberg und Sohn Fynn improvisieren und anhand der wenigen alten Fotografien und der Erfahrung aus der Arbeit an etlichen historischen Rennwagen die Konstruktion erspüren. Aus hundert Meter Rohr entsteht ein Gittergerüst, das mit Alublech beplankt wird. Die Außenhaut wächst allmählich an Front und Heck beginnend. Aus Messingblech entstehen die Frontmaske und die Rahmen für die Plexiglasscheiben. Der Teufel steckt oftmals im Detail: Die Rückleuchten zum Beispiel sind 400 Euro teure Einzelanfertigungen. Um die Alu-Zierrahmen zu prägen, muss erst eine Negativ-Form hergestellt werden.

Indessen geht auch dem Bautrupp der Hanomag IG die Arbeit nicht aus. Anhand des fertigen Karosserieskeletts können die Tüftler die Technik komplettieren. Etliche Modifikationen sind notwendig. Ein neuer Tankstutzen ist anzufertigen. Die Lenksäule wird gekürzt und erhält ein Kreuzgelenk anstelle der originalen Hardyscheibe, um sie flacher zu stellen. Sie würde sonst in der Frontscheibe münden. Maßschneidern müssen die Silberpfeil-Begeisterten auch eine Auspuffanlage und die Pedalerie. Das Gestühl stammt von der einstigen Konkurrenz: Alte Mercedes-Sitze werden passend gemacht. Die Sitzposition für den Fahrer bleibt trotz aller Bemühungen bescheiden: Kaum Bewegungsfreiheit und der Kopf ragt über die Dachlinie hinaus. Das war beim Original nicht anders, weiß Görg: „Alte Fotos zeigen: Bei geschlossenem Dach muss sich der Pilot derart ducken, dass er fast quer im Cockpit liegt."

Kopfzerbrechen bereitet die Motorkühlung: Direkt am Triebwerk ist partout kein Platz für den originalen hochformatigen Kühler. Wie man das 1938 löste, ist unbekannt. Die Restaurierer entscheiden sich im Interesse der Zuverlässigkeit für einen modernen Hochleistungskühler, der weit vorne in der Front auf einem Hilfsrahmen ruht. Als überraschend schwieriger Patient erweist sich auch die Kupplung. Wie sich herausstellt, war die Schwungscheibe des Motors früher einmal abgedreht worden. Eine maßgefertigte, etwas dickere Reibscheibe löst das Problem. Was im Vergleich zum Original noch fehlt, ist das ZF-Ferngangetriebe, das aus den vier Gängen der Schaltbox acht macht. Doch dieses FE25 ist äußerst rar und teuer.

Priorität hat die Komplettierung der Karosserie. Dafür fehlen noch die letzten 35.000 Euro. Eingedenk der Gesamtkosten von 160.000 Euro scheint das für Horst-Dieter Görg eine bezwingbare Hürde: „Wir sind auf der Zielgeraden."

Text: A. Polaschek / Fotos: S. Traub

Der Initiator

› Seinen ersten Hanomag-Oldtimer kaufte **Horst-Dieter Görg** (56) in jungen Jahren von 4500 Mark Zeitsoldaten-Abfindung der Bundeswehr. Der Motor-Journalist und Buchautor mit Ökonomie-Diplom engagiert sich als Vorsitzender der 300 Mitglieder starken Hanomag IG, die Erinnerung an die untergegangene Marke lebendig zu halten.

Schreiner und Designer fertigten Modelle, um die Vorstellungskraft zu stimulieren und Sponsoren für das Projekt zu gewinnen