

Made in Linden: Im Februar 1939, vor genau 75 Jahren, wurde der Hanomag-Rennwagen für seine Erfolge in Dessau gefeiert – danach verschwand er in der Versenkung, im Krieg wurde das Original zerstört.

IG Hanomag (3)

Wie Hitler Hanomag ausbremste

Ein Diesel-Rennwagen aus Hannover stellte kurz vor dem Krieg Weltrekorde auf – gebaut hatten ihn jüdische Konstrukteure

VON SIMON BENNE

Wie ein Ufo sah der Wagen aus, der an jenem Tag an den Start ging. Oder wie eine silbrig glänzende Flunder. Der Mann am Steuer hatte das Gesicht dick verpumpt, gegen den eisigen Wind, der am 8. Februar 1939 über die neue Reichsautobahn bei Dessau strich. Dann trat Karl Häberle das Gaspedal durch – und peitschte seinen Hanomag auf eine Spitzengeschwindigkeit von 165 km/h. Nie zuvor war ein Kleindiesel schneller gefahren. Ein Weltrekord, made in Hannover.

Die großen Autobauer hatten ihre besten Wagen und Piloten zu der Rennwoche nach Dessau geschickt; mehrere Weltrekorde wurden anlässlich der Eröffnung der heutigen A 9 vor genau 75 Jahren aufgestellt. Gleich vier davon heimste der Hanomag-Rennwagen ein – unter anderem fuhr er über fünf Kilometer bei „fliegendem Start“, also gewissermaßen mit Anlauf, eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 156 Stundenkilometern. Ein grandioser Erfolg für den 1,9-Liter-Diesel, der eine aufgemotzte Variante des handelsüblichen „Hanomag Rekord“ war.

„Die Hanomag-Konstrukteure wollten damals der Welt beweisen, dass sich auch ein Diesel auf Rennpisten behaupten

kann“, sagt Horst-Dieter Görg, Vorsitzender der Hanomag Interessengemeinschaft. Der Dieselmotor galt damals als lärmendes Arbeitstier – eine Maschine für Lastwagen oder Traktoren, nichts für edle Pkw. In den Dreißigern gab es weltweit nur drei Autobauer, die Pkw mit Dieselmotoren ausstatteten: Mercedes, Citroën – und Hanomag. Die Rekorde von Dessau dienten auch dazu, das Image der Dieselmotoren aufzupolieren.

Konstruiert hatte den Motor des Rekordrennwagens ein bemerkenswerter Mann: Lazar Schargorodsky wurde um 1882 in Odessa geboren, am Schwarzen Meer, als Spross einer wohlhabenden jüdischen Kaufmannsfamilie. Nach Deutschland kam er 1905, um in München zu studieren. Er lernte eine evangelische Frau aus Hannover kennen, heiratete – und blieb. Die drei gemeinsamen Kinder ließ das Ehepaar taufen. Der junge Ingenieur arbeitete zunächst bei Deutz in Köln und bei Junkers in Aachen, dann zog er nach Hannover und machte eine steile Karriere: Von 1928 bis 1948 war er Chefkonstrukteur der Hanomag-Motorenfertigung, später lehrte er auch an der Technischen Hochschule.

„Schargorodsky war ein genialer Konstrukteur“, sagt Automobilhistoriker Görg. So entwickelte der Mann, der selbst nie einen Führerschein machte, ein Bau-

kastenprinzip für Dieselmotoren: Ganz ähnliche Maschinen konnten damit für landwirtschaftliche Schlepper genutzt werden, für Pkw – und sogar für Boote. Obwohl das damals exotisch war, brachte Schargorodskys Team in Hannover einen vergleichsweise geräuscharmen Dieselpkw zur Serienreife. „Es ist den Hanomag-Konstrukteuren das gelungen, was man so leicht nicht für möglich gehalten hat, nämlich das ‚Gedepper‘ des Diesels auszuschalten“, schwärmte 1938 die „Automobil-Revue“. „Die Maschine läuft so zart, dass selbst der Gang vieler Benzinmotoren demgegenüber rau und lärmend ist.“

Während des Krieges entwickelte Schargorodsky dann wahrscheinlich Motoren für Flugzeuge oder Panzer. Wenig ist über sein Leben in dieser Zeit bekannt. Auch, wie er als Jude im Dritten Reich überleben und noch dazu in leitender Position bleiben konnte, ist unklar. „Er hat nie über die NS-Zeit gesprochen“, erinnert sich sein 79-jähriger Enkel Bernhard Schargorodsky. „Auch über seine Wurzeln und seinen Glauben hat er ein Leben lang geschwiegen.“ Gelang es dem Ingenieur aus dem fernen Odessa, seine

jüdische Herkunft zu verschleiern? Oder gelang es Hanomag-Direktor Heinrich Plümpe, eine schützende Hand über seinen besten Konstrukteur zu halten?

„Nach dem Krieg kamen Ingenieure der Firma John Deere, um ihn nach Amerika abzuwerben“, berichtet sein Enkel. „Er



„Genialer Ingenieur“: Lazar Schargorodsky.

lehnte ab – wohl aus Dankbarkeit gegenüber der Hanomag.“ Auch nach seiner Pensionierung schenkte der Tüftler, der 1967 starb, alle Patente auf seine Erfindungen dem Betrieb, bei dem er die NS-Zeit überstanden hatte – mit Ausnahme eines Patents auf einen speziellen Fahrradhilfsmotor. Natürlich einen Diesel.

Der Rekordrennwagen von Dessau hätte eigentlich eine steile mediale Karriere machen müssen: Es war die Zeit des großen Autobahnbaus, in Wolfsburg entstand gerade das Volkswagenwerk, die Motorisierung wurde propagandistisch zur Lebensfrage der Nation überhöht. Eigentlich wäre es nur konsequent gewesen, den Hanomag bei der Automobilausstellung zu feiern, die nur eine Woche nach seinen Weltrekorden in Berlin über die Bühne ging. Doch die große Schau, bei der Hitler vom „Triumph des Motors“ schwadronierte, fand

ohne ihn statt. „Die Nazis haben den Rennwagen verschwinden lassen – sie wollten keine Autos präsentieren, an deren Konstruktion Juden beteiligt waren“, sagt Historiker Görg.

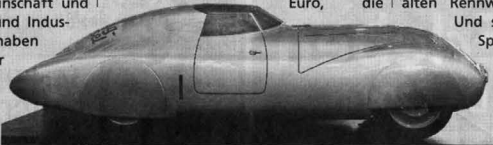
Im Falle des Hanomag war nicht nur der Motor, sondern auch die aerodynamische Aluminiumkarosse von einem Juden erfunden worden: Das schnittige Design hatte Paul Jaray entworfen, der als „Vater der Stromlinienform“ in die Automobilgeschichte eingehen sollte. Der Ingenieur, der in der Schweiz lebte, war wie Schargorodsky jüdischer Herkunft.

Kriegsbedingt stellte Hanomag die Pkw-Produktion 1941 ein. Der „Rekord“ verschwand von den Straßen. Zum Star der Automobilausstellung wurde 1939 ohnehin ein anderes Auto aus Niedersachsen – der neue „Kraft durch Freude“-Wagen: „Er verkörpert das ureigenste Gedankengut des Führers als Wirklichkeit gewordenen technischen Traumbilde“, schrieb der „Hannoversche Anzeiger“. „Wir bestaunen diesen Wagen nicht nur wegen der Vollkommenheit seiner Konstruktion, wir haben eine persönliche Beziehung zu ihm.“ Wenigstens in diesem Punkt hatte das Blatt recht: Immerhin handelte es sich bei dem Auto, das erst nach dem Krieg zu einem wirklichen Volkswagen werden sollte, um den vielgeliebten VW Käfer.

Nachbau des Rennwagens soll nach Hannover kommen

Es ist so etwas wie eine Heimkehr: Am heutigen Sonnabend, genau 75 Jahre nach seinem großen Triumph, wird der Hanomag-Rennwagen noch einmal am Ort seiner Erfolge gefeiert – für 11 Uhr steht eine Feierstunde im Junkersmuseum in Dessau auf dem Programm, unweit der Rennstrecke von 1939. Das Original mit dem Kennzeichen IS-20 44 80 (IS stand für die Provinz Hannover) wurde zwar im Krieg zerstört. Doch die Hanomag Interessengemeinschaft und der Arbeitskreis Technik und Industriegeschichte (AK TIG) haben den Wagen in mühevoller Kleinarbeit anhand alter Fotos und Skizzen rekonstruiert.

Zu sehen ist heute in



Dessau gewissermaßen der fahrbereite Rohbau; ein Gitterrohrrahmen, montiert auf einem Fahrgestell und angetrieben von einem originalen Hanomag-Dieselmotor. Die Aluminiumhaut ist noch nicht bis ins letzte Detail rekonstruiert. „Bis zum Sommer 2014 soll die Arbeit abgeschlossen sein“, sagt Automobilhistoriker Horst-Dieter Görg, einer der Initiatoren des Projekts. Dessen Gesamtkosten liegen bei rund 150.000 Euro, die

größtenteils durch Spender und Sponsoren aufgebracht werden.

In der vergangenen Woche war der Nachbau bereits bei der Classic Motorshow in Bremen zu sehen. „Vorläufiglich im Frühjahr wollen wir ihn auch in Hannover präsentieren“, sagt Görg. Ein genauer Termin und der Ort stehen allerdings noch nicht fest. Die Hanomag-Fans suchen außerdem nach Zeitzeugen, Fotos oder Dokumenten, die über den alten Rennwagen Aufschluss geben.

Und sie suchen nach weiteren Sponsoren für die Rekonstruktion. Mehr Informationen gibt es unter (0 51 21) 848 56 oder im Internet unter www.hanomag-museum.de. be



„Die Maschine läuft so zart“: Der Rennwagen – hier mit dem Fahrer Karl Häberle – basierte auf dem „Hanomag Rekord“, hatte aber mit 1,9 Liter Hubraum einen etwas größeren Motor.