

So schnell war damals mit einem Diesel niemand unterwegs: Im Februar 1939 schaffte **Hanomag aus Hannover** mit einem Rennwagen 165 Stundenkilometer. Der Silberpfeil war aber nur **ein Unikat**, Auto und Konstruktionspläne wurden im Zweiten Weltkrieg zerstört. Jetzt ist der Stromlinienwagen wieder da. Als **Nachbau** steht der Flitzer ab dem 2. Januar 2015 für drei Monate im **Luftfahrtmuseum** Laatzen-Hannover.

# Der Weltrekordler kommt nach Hause

VON ANDREAS VOIGT

**HANNOVER.** Er ist so etwas wie der vergessene Silberpfeil aus Hannover. Der Hanomag-Diesel-Weltrekordwagen von 1939 stellte vier Bestmarken auf. Dann wurde er im Zweiten Weltkrieg zerstört und blieb allenfalls Autoenthusiasten in Erinnerung. Und den begeisterten Anhängern wie den Mitgliedern der hannoverschen Hanomag-Interessengemeinschaft – die den Rekordflitzer in akribischer Kleinarbeit seit 2012 rekonstruierten.

Jetzt feiert der silberne Stromlinienwagen Wiederaufstellung: Von Freitag, 2. Januar 2015, an steht der Hanomag-Weltrekordwagen für drei Monate im Luftfahrtmuseum in Laatzen. Anschließend geht er für einige Zeit zu einem der Sponsoren, der die Rekonstruktion finanziell unterstützt hat. Danach ist sein Standort ungewiss – es fehlt an einem festen Ort für den Flitzer.

Verstauben wird der Weltrekordler aber nicht, da ist sich der Initiator der Rekonstruktion sicher. „Wir zeigen das Auto sicher auf Automobilmessen und -shows“, sagt Horst-Dieter Görg. Der Wagen ist ein Unikat, im Nachbau wie seinerzeit im Original. Das dürfte für Interessenten sorgen, schätzt Görg.

Die Hannoversche Maschinenbau AG (Hanomag) war der Renndiesel ein Prestigeobjekt. 20.000 Serienfahrzeuge baute sie vom Typ Rekord, davon 1000 mit dem damals noch neuen und relativ unpopulären Dieselantrieb. Um den Dieselmotor als Antriebsquelle für Autos bekannt zu machen, entwickelten die Hanomag-Ingenieure rund um

den serienmäßigen D-19-Motor und ein ZF-Getriebe noch einen Rekordwagen – und schickten ihn zur Weltrekordfahrt auf die Autobahn 9 bei Dessau. Für den Rennwagen baute Hanomag eine Karosserie aus Leichtmetall, so dass der Rekordflitzer aus Hannover nur 900 Kilogramm wog.

Rund 100.000 Euro haben die Bewahrer des Hanomag-Erbes mit Hilfe von etwa 20 Sponsoren in das Wiederaufbauprojekt gesteckt, und noch immer fehlen gut 60.000 Euro. „Für die Vorkonstruktion beim Karosseriebauer und für Abschlussarbeiten an der Karosserie“, sagt Horst-Dieter Görg. Und so ist der Silberpfeil zwar fahrtüchtig, an der Karosserie aber noch unvollendet.

Auf das ehemalige Tempo 165 kommt der Nachbau allerdings nicht, er könnte es aber immerhin auf deutlich über Tempo 100 bringen, sagt Görg. Nur aktuell ginge dies nicht: Der Motor sei zur Überholung in Friedrichshafen – der vierte Gang sei permanent ausge-sprungen, berichtet Horst-Dieter Görg. Eine Straßenzulassung soll das Auto später aber in jedem Fall erhalten.

Luftfahrtmuseum Laatzen-Hannover, Ulmer Straße 2, 30880 Laatzen, geöffnet dienstags bis sonntags von 10 bis 17 Uhr, Erwachsene acht Euro, Kinder ab fünf Jahren vier Euro, Gruppen ab 15 Personen sechs Euro. [www.luftfahrtmuseum-hannover.de](http://www.luftfahrtmuseum-hannover.de)

Wir zeigen das Auto auch auf Messen und in Automobilshows.

Horst-Dieter Görg; Hanomag-IG



DER MYTHOS LEBT: Horst-Dieter Görg (Foto oben) ist Mitinitiator der Rekonstruktion des Rekordwagens von Hanomag, der im Oktober bei der „Historischen Rekordwoche Dessau“ (großes Foto) auf der A 9 an den Start ging. Hier hatte 1939 die Rekordfahrt stattgefunden (Foto links) – nach dem Krieg wurde es still um den Flitzer.

Fotos: Holger Eggers/Hanomag-IG/Heisel



1 Der Rekordwagen wurde bei den Hanomag-Freunden in Bockenheim-Störy zusammengebaut. 2 Der Originalmotor hatte 35 PS bei 3300 Umdrehungen pro Minute. 3 Das Fahrgestell stammt von einem Hanomag Rekord aus einem Museum in Aachen. Es wurde um 35 Zentimeter gekürzt, um die Originalmaße des Rennwagens zu haben.

## Mit Tempo 165 gehts über die A 9 bei Dessau

**HANNOVER.** Im Februar 1939 fuhr Hanomag-Ingenieur Karl Haeblerle mit einem 1,9-Liter-Diesel auf der Autobahn 9 bei Dessau vier Weltrekorde – die Höchstgeschwindigkeit lag bei 165 Kilometern pro Stunde. So schnell war noch nie ein Mensch mit einem Diesel-Motor gefahren.

Ein Rekord, der beinahe in Vergessenheit geriet, denn durch den Zweiten Weltkrieg wurde nicht nur das Rekordauto zerstört, auch sämtliche Konstruktionspläne wurden vernichtet. Es existieren lediglich einige Fotos sowie Spanten- und Risszeichnungen – das sind Zeichnungen vom „Gerippe“ oder tragenden Bauteilen

der Karosserie und Schnittzeichnungen. Die Firma Hanomag aus Hannover gehörte vor gut 75 Jahren neben Citroën und Mercedes-Benz zu den ersten Serienherstellern von Diesel-Motoren für Personenkraftwagen. Nach dem Zweiten Weltkrieg nahm Hanomag – anders als Citroën und Mercedes – den Bau von Personenkraftwagen nicht wieder auf. Von den rund 100.000 Diesel-Autos von Hanomag sind nur wenige nicht im Krieg zerstört worden.

Den Motor im Diesel-Rennwagen hatte Lazar Schargorodsky geplant, von 1928 bis 1948 Chefkonstrukteur der Hanomag-Motorenfertigung. Später lehrte er auch an der Technischen Hochschule. Schargorodsky war 1882 in Odessa am Schwarzen Meer als Sohn einer wohlhabenden jüdischen Kaufmannsfamilie geboren worden und 1905 nach Deutschland gekommen, zunächst nach München zum Studieren. Dann lernte er seine spätere Frau kennen, eine Hannoveranerin. Mit ihr zog er an die Leine und blieb. 1967 starb der Ingenieur.

vo

### HANOMAG

führt Rekorde



Im Herbst 1939 auf Rennstrecke Braunschweig 6 Weltrekorde mit:  
3.000 km/h – 1000er-Diesel – 100,000 km/h  
3.000 km/h – 1000er-Diesel – 100,000 km/h  
1.000 km/h – 1000er-Diesel – 100,000 km/h  
1.000 km/h – 1000er-Diesel – 100,000 km/h

HANOMAG – ein Begriff für Qualität und unbedingte Zuverlässigkeit

AB GEHTS: Mit den Tempo-Rekorden hat Hanomag dann gewonnen.



TÜSTLER: Lazar Schargorodsky.

