



WIEDERGEBURT EINES WELTREKORDLERS



Ein Hanomag-Stromlinienfahrzeug mit Dieselmotor stellte im Jahr 1939 vier Geschwindigkeitsrekorde auf. Eine Gruppe von Automobilbegeisterten baut den Renner wieder auf.

Fynn und Ulrich Weinberg sind gefragte Fachleute, wenn es um die Restaurierung und die Rekonstruktion alter Autos geht. Doch was jetzt in ihrer Werkstatt entsteht, ist einzigartig.

Irgendwo am Ortsrand von Zetel. Am Straßenrand der kleinen niedersächsischen Gemeinde steht ein altes Bauernhaus. Kein Firmenschild, kein Hinweis, nichts deutet darauf hin, dass hier hochkarätige Oldtimer eher die Regel als die Ausnahme sind. In der Werkstatt hinter dem Haupthaus sitzen zwei Männer an einem großen Tisch. Sie sind in eine Zeichnung vertieft. Das Dokument zeigt die Karosserie eines stromlinienförmigen Rennwagens. Es ist ruhig in der Werkstatt. Kein Maschinenlärm,

kein Gehämmer, keine Druckluftschrauber. Nur gute Rockmusik dringt leise aus Lautsprechern.

Fynn und Ulrich Weinberg sind Vater und Sohn. Fynn hat erst vor einem Jahr seine Ausbildung beendet. Im Betrieb sind die beiden Weinbergs aber längst ein Team. Die Zeichnung, über der die beiden brüten, zeigt einen Weltrekord-Wagen von Hanomag. Mit diesem hat das Hannoversche Maschinenbauunternehmen im Februar 1939 an der Rekordwoche in Dessau teilgenommen. Und zwar sehr erfolgreich. Bei eisiger Kälte stellte der windschnittige Hanomag auf der neuen Autobahn Berlin-Leipzig gleich vier Klassen-Weltrekorde auf: Aus dem Stand über einen

Fotos: Hanomag Interessengemeinschaft e.V.

Kilometer und eine Meile sowie mit fliegendem Start über fünf Kilometer und fünf Meilen.

Angetrieben wurde der Sportler, auf dessen Kastenrahmen-Chassis eine besonders leichte Karosserie aus Gitterrohr und Aluminium aufgesetzt wurde, von einem Dieselmotor. Deshalb war die erreichte Höchstgeschwindigkeit von 165 km/h seinerzeit nichts anderes als eine Sensation. Als einer der ersten Automobilbauer überhaupt hat Hanomag damals auf Dieselmotoren gesetzt. Die Rekordfahrten sollten zeigen, wie leistungsfähig ein Selbstzünder ist. Den ganz großen PR-Erfolg erzielten die Hannoveraner mit ihren Rekordfahrten übrigens nicht. Zu groß war die Strahlkraft der 12-Zylinder-Silberpfeile von Mercedes mit ihrem prominenten Fahrer Rudolf Caracciola, dem erfolgreichsten deutschen Automobilrennfahrer in der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg.

Was aus dem niedersächsischen Diesel-Renner geworden ist, lässt sich nicht mehr zweifelsfrei klären. Der Automobilhistoriker Horst-Dieter Görg nimmt an, dass das Auto in der Zeit nach dem Krieg verschrottet wurde, um die Rohstoffe anderweitig zu nutzen. Überlebt haben lediglich ein paar Konstruktionszeichnungen und einige Fotos des Rekordwagens. Dass diese Papiere heute überhaupt noch existieren, grenzt fast an ein Wunder. Im Jahr 1984 schwänzte der Automobil- und Hanomagfan Görg so manche Vorlesung an der Universität, um in den Abfallcontainern des damals in die Insolvenz geratenen Herstellers nach interessanten Unterlagen zu suchen. Offensichtlich mit Erfolg. Er landete einen Zufallstreffer und fischte die achlos weggeworfenen Zeichnungen des in Vergessenheit geratenen Rekordwagens aus dem Papierwust.

Gut 20 Jahre reifte dann bei Horst-Dieter Görg und einer Reihe von Mitstreitern die Idee, den Stromlinienwagen von 1939 so originalgetreu wie möglich neu aufzubauen. „Basis für den Nachbau der Karosserie waren nur die Zeichnungen und Fotos. Viel mehr



VON DER COMPUTER-ANIMATION über ein Holzmodell bis hin zum komplett neu aufgebauten Oldtimer – die Rekonstruktion des Hanomag-Rekordwagens ist für alle Beteiligten Herausforderung und spannende Erfahrung zugleich.

Material existierte zu Beginn der Rekonstruktion nicht“, sagt Ulrich Weinberg. Der Plan wurde auf den Maßstab 1:1 vergrößert. Dann haben die Weinbergs ihn immer wieder studiert und mit den Fotos und den Maßen des bereits restaurierten Fahrwerks verglichen. „Stück für Stück spüren wir so die Fehler auf, welche die Konstrukteure in den Zeichnungen gemacht haben und überlegen, wie die Ingenieure sie beim Karosseriebau umgesetzt und abgeändert hatten.“

So weicht zum Beispiel die Frontpartie des Nachbaus ein gutes Stück von den Maßen in der Zeichnung ab. Sie ist



ALS BASIS FÜR DEN WIEDERAUFBAU kaufte die Hanomag-Interessengemeinschaft ein altes Serienfahrzeuggestell. Die Wiederinbetriebnahme eines 1,9-Liter-Dieselmotors verlief nicht immer ganz qualmfrei, aber letztlich erfolgreich.

höher als es in der Zeichnung vorgesehen ist. „Das müssen die Fahrzeugbauer damals auch so gemacht haben, sonst hätten sie, wie wir, den Motor nicht sauber einbauen können“, schildert Weinberg und beschreibt damit die Stärke seines Betriebes: Hier weicht halt die Theorie von der Praxis ab. Denn eine Original-Konstruktionszeichnung konnte nicht immer vollständig umgesetzt werden.

Sohn Fynn ist unterdessen in den Nebenraum gegangen. Mit einer einfachen Biegevorrichtung bringt er ein weiteres Teil des Gitterrohr-Rahmens in

Form, der später die Karosserie aus Aluminium-Blech tragen soll. Immer wieder nimmt er das Konstruktionsrohr aus der Vorrichtung und überprüft am Fahrzeug, ob die Form jetzt stimmt. Noch ist er nicht zufrieden und spannt das Rohr erneut in die Biegelehre. Wieder drückt er das Rohr mit Muskelkraft und ganz viel Gefühl nach unten, so dass es Millimeter für Millimeter den richtigen Radius annimmt. „Unsere Arbeit hat viel mit Gefühl für Formen und Proportionen zu tun“, sagt Weinberg Junior und hält die Karosserie-strebe erneut ans Fahrzeug. „Ja. So muss es sein, nun bin ich zufrieden.“

Der Hanomag-Nachbau ist inzwischen fahrfertig. Während die Weinbergs den Gitterrohrrahmen als Basis für die Karosserie aus Aluminiumblech herstellen, kümmern sich die Hanomag Interessengemeinschaft und der Arbeitskreis Technik und Industrie-geschichte um Motor und Fahrwerk. Was nun zur Rekonstruktion des einzigartigen Rennwagens noch fehlt, ist die weitere Verkleidung der Karosserie mit Alu-Blech. Bei dem Enthusiasmus, den die Projektbeteiligten bislang gezeigt haben, sollte das auch noch zu schaffen sein. *Torsten Hamacher / Ingo Jagels* ●