

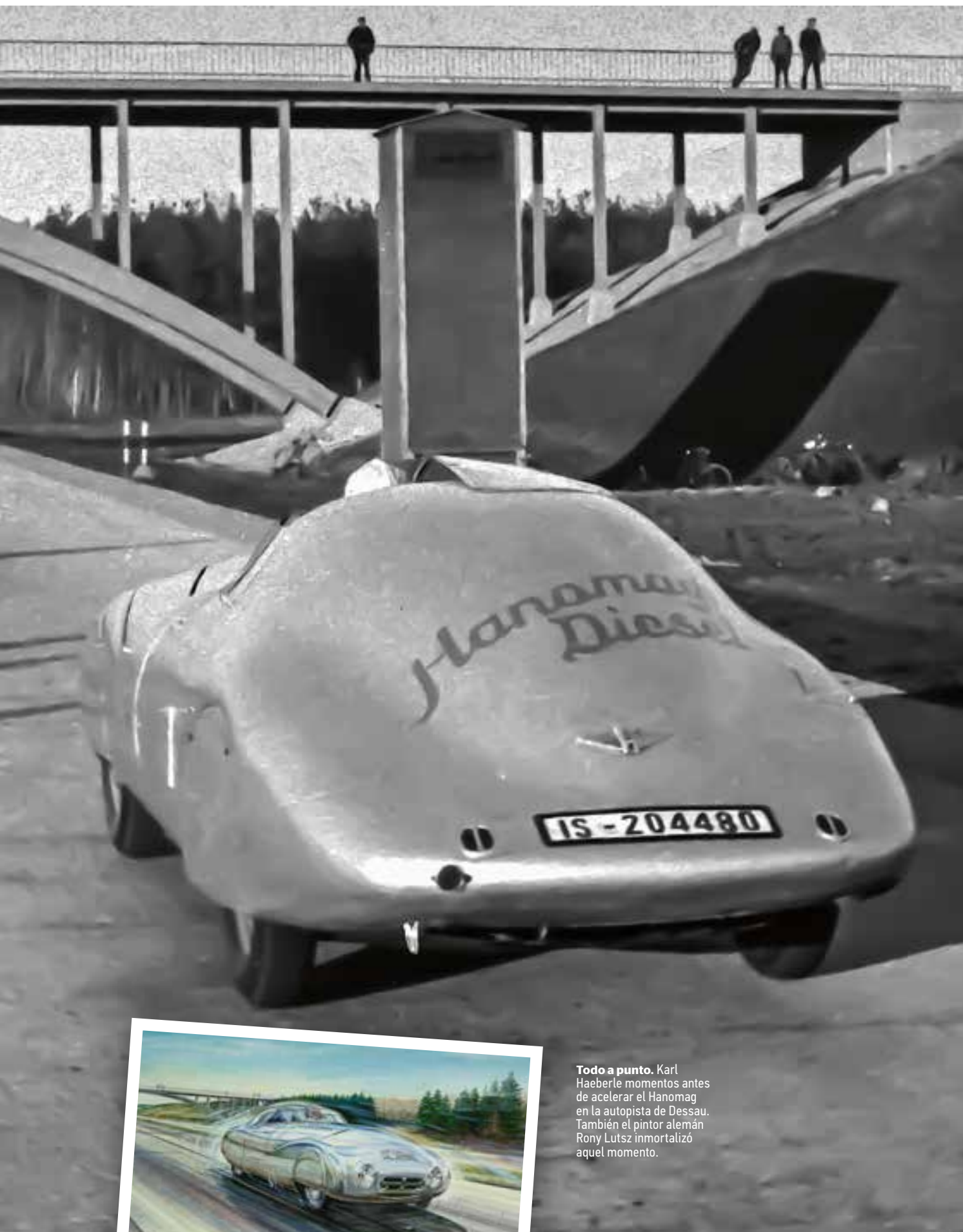


HANOMAG DIÉSEL RÉCORD

El récord olvidado

En febrero de 1939 un coche con carrocería aerodinámica quiso demostrar las virtudes del motor diésel, más pensado para vehículos industriales. A su volante, Karl Haerberle alcanzó 165 km/h. Sin embargo, Adolf Hitler ninguneó aquel éxito debido al origen judío de sus técnicos. El coche fue destrozado y cayó en el olvido... hasta ahora. .

V. CHRISTIAN MANZ / HORST-DIETER GÖTZ (TEXTO). HANOMAG IG (FOTOS). RONY LUTZ (DIBUJO)



Todo a punto. Karl Haerberle momentos antes de acelerar el Hanomag en la autopista de Dessau. También el pintor alemán Rony Lutz immortalizó aquel momento.



La «Autobahn del Reich», en la localidad de Dessau (Sajonia), se inauguró el 8 de febrero de 1939. Para celebrarlo, se organizó una semana de carreras a la que acudieron las principales marcas automovilísticas alemanas. La autopista —hoy conocida como A9— tenía una longitud de 13,7 km y medía 29 metros de ancho. Aún sin barreras de separación centrales, era ideal para la competición y tratar de batir récords de velocidad. Varios fabricantes nacionales prepararon modelos deportivos para demostrar sus respectivos potenciales. Entre ellas, Hanomag se presentó con un prototipo con motor diésel.

El piloto Rudolf Caracciola hizo lo propio con un Mercedes-Benz y consiguió dos nuevos récords internacionales. Pero a pesar de ser el piloto más reconocido, su hazaña no fue lo que más llamó la atención. El Hanomag le robó el protagonismo. De entrada, era la primera vez que en Europa se presentaba a competir un coche con motor diésel. Aquel aerodinámico biplaza fue el más rápido en las distancias de: 5 kilómetros con salida lanzada (155,954 km/h), 5 millas (155,450 km/h), kilómetro con salida lanzada (86,87 km/h) y milla lanzada (98,481 km/h).

Los responsables de Hanomag en aquel momento pretendieron demostrar la eficiencia de su motor diésel, sobre todo de su menor consumo con respecto a uno de gasolina. El cuatro cilindros usado era una versión retocada procedente del modelo Rekord, también empleado en camiones y tractores. Tenía una cilindrada de 1,9 litros y 35 CV de potencia a 3.300 rpm. En el mercado europeo de automóviles sólo había otro rival similar, y alemán también, Mercedes-Benz.

Aquella mecánica fue desarrollada por Lazar Schargorodsky, ingeniero jefe de Hanomag entre 1928 y 1948. Nacido en Odessa e hijo de judíos, se mudó a Alemania en 1905. Schargorodsky tomó un motor de gasolina y lo transformó. Aumentó la cota del diámetro

HITLER Y EL ORIGEN JUDÍO DE LOS PADRES DEL HANOMAG ECLIPSARON ESTE ÉXITO



Ligero y afilado. Paul Jaray se ocupó de la línea aerodinámica de la carrocería. El piloto Haeberte apenas cabía en el estrecho y bajo puesto de conducción.



Padre de la criatura. Lazar Schargorodsky -arriba- preparó el motor diésel -abajo- de este cazarrécord, a partir del que previamente había desarrollado para la berlina Rekord.



de los cilindros y la relación de compresión (20:1), montó un cigüeñal de cinco apoyos —en lugar de tres— y utilizó un sistema de precámara y una bomba Bosch para inyectar combustible a una presión de 120 bares.

A partir de aquella base, Hanomag creó un sistema de módulos para estos motores de gasóleo, y con pocos cambios de piezas se podía instalar en coches, tractores y hasta en un barco. El gran problema era su tremendo ruido, y en este campo Lazar también logró auténticos avances. En 1938 la revista suiza *Automobil-Revue* confirmó que «el Hanomag Diésel sonaba menos que otros coches con motor de gasolina».

La carrocería, hecha de aluminio, llevaba la firma de otro especialista de origen judío, Paul Jaray, padre de la aerodinámica, que por aquellos años vivía en Suiza. La carrocería fue construida por la empresa Wendler, de Reutlingen.

Pocos días después de la semana de los récords en la nueva autopista de Dessau se abrió al público el Salón del Automóvil de Berlín. En su inauguración, Adolf Hitler lo calificó el «triunfo del motor». Allí se presentó a bombo y platillo el coche «Kraft durch Freude» (Kdf), o sea, el «Volkswagen», considerado, según el diario «Hannoversche Anzeiger», el bagaje intelectual propio de Hitler.



Ave Fénix. Poco a poco y con el dinero de donaciones y una plataforma «crowdfunding» ha sido posible reconstruir aquel prototipo.



Parientes cercanos. Un Hanomag Rekord y el rehabilitado prototipo de récord. Aunque no lo parezca, comparten el mismo ADN mecánico.

El Hanomag de carreras ni se vio. Había desaparecido sin dejar huella. Nadie sabe aún con certeza cuáles fueron las presiones habidas para semejante silencio y ocultación. Los históricos señalan a los mandamases, que no dejaron exhibir nada relacionado con los judíos. Y, sobre todo, nada que hiciese sombra al futuro Volkswagen.

La reciente reconstrucción de este Hanomag Diésel ha sido una labor sumamente compleja y delicada. Al principio, los responsables solo contaron con tres imágenes y dos dibujos muy básicos. Después de profundos pesquisas y con la ayuda de varios expertos se pudo terminar una carrocería elemental sobre un chasis —tubular— original de 1938, completando esta estructura con componentes mecánicos similares a los que detallaba su pliego de características técnicas.

Con este primer prototipo se realizaron las pruebas de conducción. En primavera de 2018 se completó una carrocería enteramente de aluminio y así fue presentado el Hanomag a un grupo de mecenas. Era necesario encontrar más financiación para continuar el proyecto. Se construyó una caja de cambio como la original y se completaron las partes eléctricas y la instrumentación. Un año después se logró su homologación y en mayo, por fin, pudo ser presentado, precisamente, en la Semana Histórica de Récorde, en Dessau, el punto de origen de su historia. Sin embargo, un fallo técnico —una pequeña avería en el suministro de combustible— evitó un renacimiento exitoso.

La financiación de esta reconstrucción fue muy difícil. El coste total se elevó a 260.000 euros, cantidad que se consiguió en su mayoría a través de donaciones y, en último caso, con un «crowdfunding».



Retrocediendo a 1936, también a la Feria de Berlín, Mercedes-Benz enseñó allí una innovadora berlina con motor diésel, el modelo 260 D. La atracción suscitada fue máxima. La marca de Stuttgart anunciaba una entrega inmediata.

Unos metros más allá, en el escaparate de Hanomag, el público podía ver otro motor diésel para turismos, un 1,6 litros aún en fase de prototipo. No obstante, meses después, en el Salón de París, lo presentó montado en el modelo Rekord. El de Mercedes-Benz, un seis cilindros, era más potente, rápido y caro. A Hanomag le cupo el honor de haber creado uno de los primeros motores diésel más compacto y económico para automóviles.

Desde 1928 había desarrollado mecánicas para vehículos agrícolas y tractores y para camiones desde 1932. La del Rekord, como he apuntado antes, era una transformación de un motor de gasolina. La segunda versión, ya con la cilindrada aumentada a 1,9 litros (35 CV), permitía alcanzar una velocidad de unos 85 km/h, mejor de lo esperado. Y a pesar de que el Rekord diésel costaba unos mil marcos (del Reich) más que la versión de gasolina, el ahorro venía del menor consumo de combustible: menos de 7 litros a los 100 km, en comparación con los 10-12 litros del motor de gasolina. Además, el gasóleo costaba unos 20 céntimos el litro, comparado con los 45 céntimos de la gasolina.

La guerra mundial impidió promocionar y evolucionar el éxito del diésel. Del Hanomag diésel solo se fabricaron 1.097 unidades antes del estallido bélico. También se interrumpió el proyecto de un nuevo motor diésel de seis cilindros, 2.900 cc y 55 CV de potencia, previsto para ser montado en el modelo Sturm. Hanomag no pudo conti-

nuar en el mundo de los turismos ni durante ni después de la guerra. Luego se centró en estas mecánicas para su aplicación a vehículos industriales, tanto furgonetas como camiones, autobuses y tractores.

La producción del —oficialmente— primer coche con motor diésel, el Mercedes-Benz 260 D, empezó en noviembre de 1935. Aunque antes hubo otros. Entre 1923 y 1924, el alemán Hermann Dorner construyó 24 unidades de un pequeño automóvil con un motor V2 diésel de apenas 4,5 CV. También Citroën estudió su viabilidad en el Traction Avant 11UD. Y en España, Wifredo Pelayo Ricart montó uno de los motores diésel de dos tiempos sobrealimentados, preparados por la Sociedad de Motores Superdiésel y fabricado por La Hispano-Suiza, en el prototipo Ricart 166.

Fue el americano Clessie Lyle Cummins quien más avanzó en este campo. Ya en 1930 había instalado uno de sus motores en un Packard (ver Motor Clásico 133, febrero 1999) sobre el cual realizó muchos viajes por todo los Estados Unidos, gastando muy poco dinero por lo barato que era el carburante. También se presentó en varias carreras desde 1931. [mc](#)

Antecedentes históricos. Dos imágenes de la berlina Rekord, y el chasis con el motor diésel bicilíndrico en V planteado por Hermann Dorner en los años 20.

UN «CROWDFUNDING» HA PERMITIDO RECUPERAR EL HANOMAG DIÉSEL