

Dwa kilo blachy i puszka farby...

... – tak żartobliwie, ale i z sympatią, mówiono o pierwszym, prawdziwie małym samochodzie Hanomag Type 2/10 PS.



Jest rok 1923. Niemcy po przegranej wojnie z mozołem wydobywają się z gospodarczej zapaści, a społeczeństwo zmaga się z biedą i szalejącą inflacją.

Na Wystawie Motor Show w Berlinie dwaj młodzi inżynierowie, Carl Pollich i Fidelis Böhrer, którzy wcześniej zbudowali i sprzedali kilkadziesiąt motocykli, prezentują prototyp małego, oszczędnego samochodu.

Potencjał tkwiący w takiej konstrukcji dostrzegają Paweł Klapproth, dyrektor zarządzający solidnego, istniejącego od 1835 roku przedsiębiorstwa Hanomag (*Hannoversche Maschinenbau AG*) – niemieckiego producenta lokomotyw, traktorów, maszyn budowlanych i sprzętu wojskowego. Trafnie przewidując rychły

zmięzch pojazdów parowych, nabywa pozbawioną kapitału i zaplecza technologicznego firemkę, a wraz z nią dwa prototypy oraz ich twórców – inżynierów z fantazją i ambicjami. Powierza im zaprojektowanie i skonstruowanie taniego, ekonomicznego samochodu spalinowego o maksymalnie uproszczonej budowie. Uruchamia linię produkcyjną nie tak może zaawansowaną jak Fordowska, ale funkcjonalną i dobrze wyposażoną. Zbytek się nie martwi – ma przecież dobrze zorganizowaną, globalną sieć dealerów do sprzedaży lokomotyw, sprzętu rolniczego i budowlanego.

I tak w roku 1924 powstaje dwumiejscowy Hanomag 2/10. Zgodnie z powszechnym zwyczajem pierwszy człon oznaczenia wyraża liczbę „koni podatkowych”, drugi – koni mechanicznych.

Mimo znacznych oszczędności asetyczne, blaszane-drewniane nadwozie jest nowatorskie pod wieloma względami. 27-calowe drewniane koła wraz z błotnikami nie wystają poza bryłę kabiny, lecz zgrabnie mieszczą się w gabarytach. Tak rodzi się typ, zwany później pontonowym – prawdziwa nowość w owym czasie. Kierownica znajduje się po prawej stronie, ponieważ wówczas nie istniały żadne dotyczące tej kwestii regulacje. Pojazd ma tylko jedno drzwi od strony pasażera oraz jeden przedni, umieszczony centralnie reflektor.

Chłodzony wodą, umieszczony z tyłu jednocyldrowy silnik o pojemności 500 ccm i mocy 10 KM przenosi napęd do trzybiegowej skrzyni przekładniowej za pomocą łańcucha. W konstrukcji brakuje dyferencjału. Silnik uruchamia się, pociągając energicznie za dźwignię usytuowaną między siedzeniami, podobnie jak dziś odpala się ogrodowe kosiarki.

Rygory oszczędnościowe objęły również podwozie pozbawione jakichkolwiek amortyzatorów. Przednią oś wspierają dwa resory poprzeczne, tylną – drążki ze sprężynami. Pojedynczy i mało skuteczny hamulec bębnowy działa na tylną oś.

Auto o długości 275 cm i wadze 370 kg rozpędza się do 60 km/h, zużywając przy tym ok. 4 l paliwa na 100 km. To absolutnie najlepszy wynik wśród konkurencji, ale też żaden inny pojazd nie ma tak małego silnika. A przy tym jest tani. Najtańszy opel kosztuje dwa razy więcej. Hanomag znajduje więc nabywców, mimo dokuczliwego hałasu podczas jazdy, wibracji jednocyldrowego silnika, mizernego resorowania i spartańskiego wyposażenia. Do tego tunelowe opony często zsuwają się z obręczy na zakrętach...

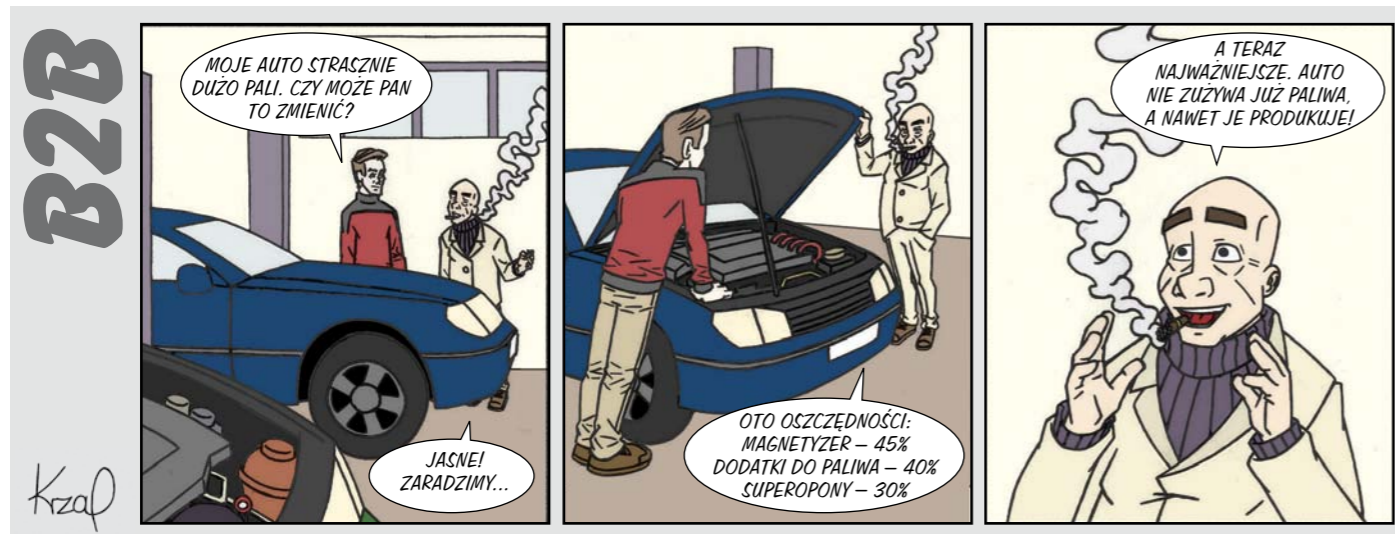
Do 1928 roku wyprodukowano nieco ponad 15 000 sztuk tych maluchów, zwanych pieszczotliwie *Kommissbrot* ze względu na podobieństwo do bochenka żołnierskiego chleba. ■

Wybierz Oryginalne części Volkswagen®. Postaw na sprawdzone rozwiązania!



Zadbaj o perfekcyjne dopasowanie części stosując w warsztacie oryginalne filtry przeciwpyłkowe Volkswagena. Zyskaj pewność, niezawodność i satysfakcję Klientów.

Sprawdź nasz specjalny program, dedykowany niezależnym warsztatom. Informacje znajdziesz na www.programnora.pl lub kontaktując się z Autoryzowanym Serwisem Volkswagena.



FOT. WWW.HANOMAG-MUSEUM.DE. ARCHIWUM

