

ROLLS-ROYCE HURRICANE 1930

10.02.09 18:10

Ruhe vor dem Sturm

Hurricane Noch schweigt dieses 1000-PS-Monster von Rolls-Royce. Aber bald droht Wirbelsturmwarnung.

Vergessen Sie alles, was Sie über hubraumstarke Motoren wissen. V8-Bigblock, der 16-Zylinder aus dem Bugatti Veyron, der V10 aus der Dodge Viper sind zwar für uns downgesizede Europäer Riesentriebwerke, aber es geht noch pelziger. Was sagen Sie zu einem Auto mit dem Motor eines Jagdbombers aus dem Zweiten Weltkrieg? Da wandern die Mundwinkel unwillkürlich nach oben. Ein V12-Zylinder mit 27 Litern Hubraum (in Worten: siebenundzwanzig!). Das sind zwölf Zylinder mit je einem Inhalt von etwas mehr als zwei Literflaschen. Solches lässt im Betrieb Spatzen von Telefonleitungen kippen und bringt kleine Kinder zum Weinen. Die Idee, so ein Monstrum in ein Auto einzubauen, konnte nur entstehen, als Effizienz Kategorien noch kein Thema waren. Das Auto, von dem wir hier sprechen, ist ein 1930er-Rolls-Royce Hurricane mit einem V12-Merlin-Motor von Rolls-Royce. Das Triebwerk der Hubraumkategorie, die an Bierfässer erinnert, liefert in der «schwächsten» Version 1000 PS und kam im Zweiten Weltkrieg etwa im Hawker Hurricane oder in der Supermarine Spitfire zum Einsatz. Spätere Versionen der Merlin-Triebwerke sollen gar an die 2000 PS stark gewesen sein. Merlin-Motoren von Rolls-Royce galten als zuverlässig, aber laut. Ergo kamen sie eigentlich nur für zwei Arten von Einsätzen in Frage: Krieg und Wettrennen.



Comeback

Und genau mit dem zweiten Stichwort beginnt das Aufwachen aus dem Dornröschenschlaf eines Rolls-Royce Hurricane von 1930. Wahrscheinlich wars der Gott des Donners, der vor einigen Jahren den Schwyzer Beat Elsässer (48) und den Zürcher Ruedi Stoop (47) in weiser Voraussicht zueinandergeführt hatte. Denn dank ihnen findet ein Rolls-Royce Hurricane nach Jahrzehnten der Ruhe auf die Rennpiste zurück. Das Comeback soll beim Grand Prix Suisse Berne Memorial am 21. bis 23. August dieses Jahres stattfinden.

Doch der Reihe nach: Stoop und Elsässer kann man getrost in positivem Sinn als Autonarren bezeichnen. «Alt und schnell muss es sein», bekennen die beiden unisono. Ein Zustand, der bei Autos nicht immer Hand in Hand geht. Die Erleuchtung traf das Duo bei einem Besuch des «Festival of Speed» 2003 im englischen Goodwood. Stoop und Elsässer schlossen dort Bekanntschaft mit den krassesten Ausläufern der sogenannten «Edwardians». So nannte man die Autos, die in England in den Jahren der Regentschaft König Edwards VII. (1901–1910) und bis in die Dreissigerjahre hinein entwickelt wurden und damals hauptsächlich aus hubraumstarken Motoren mit angeschraubtem Notsitz bestanden.

Angesteckt

Stoop und Elsässer sahen in Goodwood auch Autos mit Flugzeugmotoren. Sie beschlossen: «Das ist alt, das ist schnell, sehr schnell.» Das Thema liess sie nicht mehr los. Kein Wunder. Stoop ist technischer Betriebsleiter bei der Ruckstuhl-Gruppe mit Autogaragen in der ganzen Schweiz, Elsässer arbeitet als selbstständiger Metallbauplaner und besitzt das Helikopter-Berufspilotenbrevet. Spätestens nach einem im Internet gefundenen Video, das so ein Hubraummonster mit Flugzeugmotor beim Beschleunigen zeigt, wars um Stoop und Elsässer geschehen: Der Bolide lässt im Film die Hinterräder beim Hochschalten in den vierten Gang durchdrehen. So ein Auto wollten sie auch.

Kurzerhand kauften sie einen entsprechenden Merlin-Motor von Rolls-Royce. Der schlummert allerdings immer noch in der Transportkiste vor sich hin. Es gab Probleme, ein passendes Getriebe aufzutreiben. Die glückliche Fügung führte dann zu einem Sammler, der ein komplettes Fahrzeug anzubieten hatte. Wobei sich die Bezeichnung «komplett» eigentlich auf die Motor-Getriebe-Einheit beschränkt. Der Rolls-Royce Hurricane, den Elsasser und Stoop dem Sammler im Mai 2005 abkauften, war ein rollendes Chassis mit funktionierendem Antrieb inklusive eines Bergs an Teilen. Zwar war der Wagen fahrbar, aber Karosserie und Auspuffanlage fehlten völlig.

Patina erhalten

Ihre Freizeit der nächsten zwei Jahre verbrachten Stoop und Elsasser damit, die vorhandene Technik des Hurricane auf Vordermann zu bringen. Dabei achteten sie darauf, das Auto nicht zu vergolden. Was nicht unbedingt entrostet oder ersetzt werden musste, liess man in seiner Patina. «Ein altes Fahrzeug muss etwas zu erzählen haben», sagt Ruedi Stoop. Und das hat der Hurricane. Die Verkleidung des Lenkrades ist immer noch dieselbe Hanfschnur wie vor 79 Jahren. Selbst Schmutz an Achsen und an Teilen des Fahrwerks liess man sein. Nigelnagelneu sind nur die zwei faustdicken «Six-in-one»-Auspuffrohre, die Speichenräder, die Kardanwelle und die komplette Karosserie, von der nur einige Bilder bestanden.

Der Hurricane ist eine Zicke. Das Neueinkleiden dauerte über ein Jahr. Das Design und das Stahlgerippe für die Alu-Beplankung sind eine Kreation eines guten Freundes von Stoop und Elsasser: Kurt Kleinert, Dozent für Gestaltung an Kunsthochschulen. Mit der Ausführung wurde die Carrosserie Baumann+Wild AG in Affoltern am Albis beauftragt. So lief das auch damals ab: Das Werk lieferte ein Chassis mit Fahrwerk und Motor-Getriebe-Einheit aus, die Karosserie entstand bei Spezialisten. Der war im vorliegenden Fall der Carrosseriespenger Piero Patané. Der Italiener dengelte und schweisste die 1,5 mm dicken Alu-Bleche während gut 450 Stunden zu dem Kunstwerk zurecht, wie es jetzt wie eine silberne schimmernde Wespe auf dem Rolls-Chassis thront, befestigt von 400 Chromstahlschrauben im Retro-Look. Durch deren Schraubköpfe wird dann noch eine Drahtschnur gefädelt, damit die Vibrationen des Motors die Bolzen nicht lockern können.

Irgendwann in den nächsten Wochen steht die Jungfernfahrt an. Davon träumen Elsasser und Stoop seit ihrem Besuch in Goodwood genauso regelmässig, wie Carrosseriespenger Patané die Bilder von gedengelttem Alu-Blech nicht mehr richtig los wird, wie sie grinsend erzählen. Wie sich der Hurricane fahren wird, können dessen Besitzer nur ahnen. Ihnen ist aber klar, dass die 1000 PS wohl kaum über die dünnen Reifen auf die Strasse gebracht werden können. «Wir haben deshalb schon überlegt, hinten Zwillingsbereifung zu montieren», meint Elsasser, «aber lieber etwas Schlupf in allen Gängen als ein Getriebe ohne Zahnräder», erklärt er grinsend.

Die Wiederbelebung des Hurricane wäre für Ruedi Stoop und Beat Elsasser nicht möglich gewesen ohne die Unterstützung folgender Unternehmen: Allega, Niederglatt (Carrosseriebleche); BlechTech, Rümlang (Blechbearbeitung); Bauman + Wild AG, Affoltern (Spenglerarbeiten); Ruckstuhl Garagen, Adliswil (Mechanik); Hirt Metallbau, Rümlang (Metallkonstruktionen); Metaplan, Adliswil (Planung); Road Help, Adliswil (Transporte); I&M Internet Marketing AG (Website); Kurt Kleinert (Design).

Mit Flügeln könnte der Rolls-Royce Hurricane (Bj. 30) fliegen

Steckbrief: V12-RR-Merlin-Motor (1000 PS, 2150 Nm), oben l. Nockenwellen mit Königswellenantrieb, 50 L Öl, Trockensumpf, Hinterradantrieb, 4-Gang-Handschaltung, Vmax 280 km/h, Tank 170 Liter, Verbrauch unter Vollast 480 L/h, LxB 5,23x1,80 m, Gewicht 3000 kg.

Den vollständigen Artikel finden Sie in der Ausgabe 07/09 der «Automobil Revue», welche Sie natürlich auch [online abonnieren](#) können.

AR 3 vom 11.02. 2009

DIE BILDER ZUM THEMA



