

# Hurricane-Warnung am Berg

Zwei Schweizer mit 1000 PS und einem Ziel – dem Klausenrennen 2009

## MELDUNGEN

### Mässige CO<sub>2</sub>-Werte für Schweiz und Schweden

**BERN** Der Verkehrs-Club der Schweiz fordert den Bund auf, schneller Vorschriften und Anreizsysteme für verbrauchsarme Fahrzeuge umzusetzen. Hintergrund ist der Bericht der europäischen Verkehrsorganisation Transport and Environment zum aktuellen CO<sub>2</sub>-Ausstoss von Neuwagen. Verglichen mit der EU zeigt die Schweiz zusammen mit Schweden den höchsten Kohlendioxidwert.

### Weniger Abgas durch Motorenmix bei Audi

**INGOLSTADT D** Bis 2012 will Audi die CO<sub>2</sub>-Werte seiner Modelle um 20 Prozent senken. Zur Verbrauchs- und Schadstoffreduktion sollen Diesel mit Stickoxid-Filter, Turbo-Benziner, Hybridmodule, Erdgas und Bioethanol eingesetzt werden, erklärt Audi-Chef Rupert Stadler.

### GM startet Hydrogen 4 als weltweiten Versuch

**FRANKFURT D** Auf der IAA (13.–23. September) präsentiert GM sein neuestes Brennstoffzellenfahrzeug Hydrogen 4. Auf Basis des Chevrolet Equinox sollen weltweit mehr als 100 Fahrzeuge getestet werden, zehn in Berlin.

### Hyundai mit Roadster und sauberem i-Blue

**WINTERTHUR ZH** Hyundai zeigt auf der IAA neben dem neuen Kompaktmodell i-30 als Kombi Crossover Wagon die Studie des Roadsters Veloster und ein Brennstoffzellenfahrzeugs namens i-Blue.

### Mercedes präsentiert Hybride und Diesotto

**STUTT GART D** Mit 18 Modellneuhheiten und einem Forschungskonzept will Mercedes auf der IAA in Frankfurt Stärke beweisen. Dazu gehören sieben Hybride in fünf Baureihen, Diesel mit Bluetec-Technik, eine serienreife Brennstoffzelle für 2010 und ein so genannter Diesotto, der die Technik von Diesel und Benziner vereint.

### Renault plant neues Werk in Marokko

**TANGER MA** Renault baut in Marokko ein Automobilwerk für 600 Millionen Euro. Ab 2010 sollen bis 400 000 Autos pro Jahr gebaut werden.

### SsangYong Schweiz verkauft weiter

**WINTERTHUR ZH** SsangYong wird in Deutschland nicht mehr verkauft, Importeur Kroymans aus den Niederlanden gab mangels Nachfrage seinen Rückzug bekannt. Der Vertrieb für die Schweiz durch die belgische Alcopa-Gruppe ist davon nicht betroffen.

### Volvos Elektromodell heisst Plug-in-Hybrid

**GLATTBRUGG ZH** Volvo kündigt für die IAA einen C30 mit Plug-in-Hybrid an. Mit dem Re-Charge-Konzept soll man bis zu 100 Kilometer weit nur mit Batterie fahren können. Darüber hinaus lädt ein Flexifuel-Motor die Lithium-Ionen-Akkus wieder auf, alternativ muss die nächste Ladestation angesteuert werden.



Ruedi Stoop (links) und Beat Elsasser am Steuer ihres Rolls-Royce Hurricane: Die Arbeit an der Karosserie hat eben begonnen

FOTOS: PIRMIN RÖSLI

VON ULRICH SAFFERLING

Mehr geht nicht. Der Rolls-Royce Hurricane von Beat Elsasser und Ruedi Stoop sprengt alle Dimensionen: 77 Jahre alt, mehr als fünf Meter lang, fast drei Tonnen schwer und mit einem 1000 PS starken V12-Zylinder ausgerüstet.

Sagenhaft, ein Motor mit 27 Liter Hubraum – so viel wie 35 Smart-Motoren oder dreieinhalb Bugatti-Triebwerke. Wenn die 12 riesigen Kolben mit ihrer Hubarbeit beginnen, klingt es wie Donnerhall, der Boden vibriert. Ein Monstertank, der etwa 480 Liter Treibstoff pro Stunde säuft.

Den Verbrauch in Kilometern kennt keiner, denn beim Big Block handelt es sich um eine frühe Version des legendären Merlin-Motors, mit dem britische Abfangjäger im Zweiten Weltkrieg ausgerüstet waren (siehe Box). Mehr als 160 000 Flugzeugmotoren wurden gebaut, einer davon landete im Rennwagen Hurricane.

«Rolls-Royce hat uns bestätigt, dass dieses Chassis mit der Nummer 3 CP 198 am 29. Juni 1930 in Auftrag gegeben wurde», erzählt Automobilhistoriker Ruedi Stoop, 45. Doch wer das Unikat bestellt hat, ist Rolls-Royce-Betriebsgeheimnis.

Die Auftragskarte von damals verrät nur, dass das Chassis am 3. September 1930 für 1900 Pfund an den Coachbuilder Barker geliefert wurde. Wie damals üblich, bauten Hersteller oft nur Rahmen, Fahrwerk und Motor zusammen und überliessen die Karosseriearbeit einem Blechschmied.

Der zauberte damals ein Kunstwerk mit wesenartigem Heck, ähnlich amerikanischen Duesenberg-Modellen aus jener Zeit. Vielleicht ist der Hurricane sogar

gegen sie angetreten, irgendwann wurde er in die USA verkauft und dort vergessen. Bis 1970 ein Autoliebhaber aus der Schweiz das Wrack entdeckte und zurück nach Europa brachte. Weitere 30 Jahre tat sich nicht viel, bis Beat Elsasser und Ruedi Stoop ihr Projekt Klausenrennen planten.

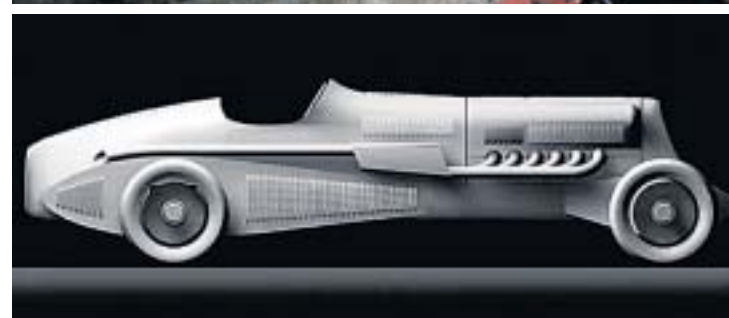
### Der Hurricane sollte wohl schon 1930 Rennen fahren

«Ruedi und ich haben schon viele verrückte Sachen gemacht», sagt Helikopterpilot Beat Elsasser, 46, lachend. «Da wollten wir auch mal mit einem Klassiker am Klausen mitfahren. Sogar einen alten Flugzeugmotor hatten wir schon gekauft, als wir von dem Rolls-Monster erfuhren.»

Nachdem eine Vertrauensbasis mit dem Sammler gefunden war, wechselte der Hurricane-Rest samt Kisten voller Ersatzteile für ein paar Tausend Franken den Besitzer. Elsasser und Stoop starteten ihr Wiederaufbauprogramm.

Die Restauration des Chassis und der erste Motorlauf waren noch die kleinsten Probleme. Diese erste Phase dauerte bis Ende 2006. Im Frühjahr übernahm Kollege Kurt Kleinert die anspruchsvolle Aufgabe, dem alten Rolls ein neues Stahlkorsett zu bauen, auf dem später die Verschalung aus Aluplatten befestigt wird.

Erst musste freilich nach den wenigen Bildern, die es vom Hurricane gibt, eine Skizze gefertigt werden, wie die Aussenhaut des Autos überhaupt aussehen soll. Vermutlich war der rasende Brite mit seinem Titanenmotor bereits 1930 für Rennen konzipiert worden. Deshalb die zigarrenförmige Hülle, die frei stehenden Räder und der aussen geführte Auspuff.



Stahlgerippe, Vision des fertigen Autos: «Allein nicht zu schaffen»

## ROLLS-ROYCE' MERLIN-MOTOR

Seit 1914 baut Rolls-Royce Flugzeugmotoren. Der V12-Motor im Hurricane ist vermutlich eine Vorversion des P.V.12, der ab 1936 zuerst im Jagdflugzeug Hawker Hurricane eingebaut wurde und als Merlin-Motor zum wichtigsten Triebwerk alliierter Flugzeugtypen im Zweiten Weltkrieg wurde. Aus 27 Liter Hubraum holte der Motor 1030 PS. Eine Abart des Merlin wurde sogar als Pan-

zermotor gefertigt. Der Hawker Hurricane hatte eine Spannweite von 19 Metern und ein Startgewicht von 3000 Kilogramm. Seine Höchstgeschwindigkeit lag bei mehr als 500 km/h und die Dienstgipfelhöhe bei 33 000 Fuss. Mehr Infos unter [www.fluggeraet.de](http://www.fluggeraet.de).



Wie viel Arbeit allein in den mehr als faustgrossen Abgasrohren steckt, kann der Betrachter gar nicht ermessen. «Alles von Hand gebaut, weil es weder Abgaskrümmen noch Schalldämpfer zu kaufen gibt», sagt Stoop. Selbst ein Schraubenschlüssel musste eigens gefertigt werden, als Muster diente Werkstattbesteck vom Rolls-Royce Phantom aus jener Zeit.

Eine Mammutaufgabe, doch die beiden Hurricanisten bereuen nicht eine einzige der mehr als 1000 Arbeitsstunden. Zum Zeitaufwand kommen Zehntausende Franken Kosten. «Allein ist das nicht zu schaffen», bekennt Elsasser, «ein Projekt in dieser Grösse braucht schon noch ein paar Sponsoren.»

### Der Hurricane wird 2009 das grösste Auto am Klausen sein

Unterstützung holten sich die Auto-Enthusiasten zum Beispiel bei den Metallbauern von Hirt und Metaplan, von der Ruckstuhl-Garage in Adliswil und vom Abschleppdienst Road-Help für die nötigen Oldtimer-Transporte.

Das teuerste Stück Arbeit beginnt derzeit in Affoltern am Albis: Dort wird das Carrosseriwerk Baumann + Wild die Alubleche für die neue Karosserie schneiden. Und auch wenn die Alcan-Werke das Aluminium sponsern, wird der neue Massanzug für den Hurricane noch ein grosses Loch in die Kasse reissen.

«Wenn wir etwas machen, dann richtig.» Stoop lässt keine Zweifel aufkommen, dass hier nur Qualitätsarbeit in Frage kommt. «Dann schaffen wir den Klausen.» Und da blitzt es in den Augen der Männer wie bei zwei Lausbuben. Denn sie können 2009 mit dem grössten Auto am Berg spielen.

FOTO: INTERFOTO/BAUMANN