

FORTSETZUNG VON SEITE 21

mit einem 203-Cabrio zwischen den schnatternden 2 CVs, tuckermnden 4 CVs und den jungfräulichen Dauphines die Avenue des Champs-Élysées hinunterzugondeln, vor dem «Fouquet's» an der Ampel zu warten und dann bedächtig zu beschleunigen, während die heckmotorigen Bienen umschwärmt von Simca Aronde und Citroën Traction Avant schnell wieder am Rond Point abbremsen mussten, dann in den Place de la Concorde einbogen, um schliesslich vor die Alternative gestellt zu werden: Quai des Tuileries oder Boulevard Saint-Germain?

Der 203-Cabrio-Fahrer wählte natürlich das trendigere Saint-Germain.

Dem Automobilmusik ordnete sich alles unter. Freie Fahrt für freie und ordentlich betuchte Bürger. Es war die Hochzeit der französischen Autoindustrie, sie brachte bald einmal Marken wie Facel Vega hervor; die Sportwagenfirma hat nur zehn Jahre, von 1954 bis 1964, gelebt.

Das 203-Cabrio imponiert heute noch mit strammer Befehlsumsetzung, kann dank sich eng anschmiegender Einzelsitze zwei Damen neben dem Chauffeur den «Boul' Mich'» hinunterbefördern und, wenn es sein muss, die halbe Habe eines Bouquinisten im Kofferraum verstauen und trotzdem offen fahren.

Der 1290er-Motor fühlt sich saftiger an, als er ist, schwimmt ordentlich im Verkehr mit, gibt sich keine Blößen, was die Geräuschkulisse angeht: sonor und herzlich. Auf der Rue de Rivoli zieht er heutzutage zwar meistens den Kürzeren, vor allem deshalb, weil die GTI- und RS-Fahrer nicht mehr wissen, wo sie ihren PS-Überfluss sonst noch darbieten sollen.

FORTSETZUNG Weshalb der Dramaturg dazu kam, dem Serienhelden Columbo alias Peter Falk ein späteres 403-Cabrio in zerknittertem Zustand zuzuteilen, bleibt offen. Jedenfalls hat er damit der Peugeot-Cabrio-Historie das definitive Denkmal gesetzt.

Die kaum mehr auffindbaren 203-Cabrios werden in perfektem Zustand mit rund 60 000 Franken bewertet, und die späteren 403-Cabrios werden dank Columbo diesen Wert bald einmal erreichen.

Im Vergleich zu der inzwischen abgehobenen Tarifierung für ein Mercedes-Cabriolet aus den 50er-Jahren bleiben die Peugeot-Cabriolets aber geradezu Schnäppchen. Aus heutiger Sicht sind die ersten offenen Autos allesamt fahrende Verzichtserklärungen, nach dem Krieg jedoch gehörten die Peugeot-Cabriolets zu den ersten mutigen Reminiszenzen an den steigenden Wohlstand. Gut getimt, würde man heute sagen.



Unter dem langen Heck verbirgt sich ein grosser Kofferraum (o.). Der kleine 1200er-Motor macht seine Sache überraschend gut (m.). Schlichtes Tableau de Bord mit mehreren Ablageschränken (u.).
Fotos: Wick



MONSTRÖS 1713 Arbeitsstunden in viereinhalb Jahren haben sich gelohnt. Das Monstrum fährt!

CHRISTOPH SCHMUTZ

Das 80-jährige Auto legt eine geradezu groteske Beschleunigung auf die Piste des Flugplatzes in Interlaken. Der Plan ist, dass wir im Suzuki Splash etwas versetzt vorausfahren, damit der Fotograf und der Kameramann von «Automobil Revue TV» nach hinten ihre Bilder vom Roll-out des Rolls-Royce Hurricane schießen können. Das Vorhaben gelingt nur bedingt. Die Bilder sind zwar fantastisch, aber von vorne gibts den Rolls nur kurz zu sehen. Beginnt das 1000-PS-Monster einmal aufzuholen, nützt Vollgas mit dem Suzuki genau nichts. Die drei Tonnen Stahl und Alublech ziehen so mühelos an uns vorbei, dass man sich fragt, wo die Entwicklung im Automobilbau während der letzten 80 Jahre geblieben ist.

Die Frage ist natürlich nicht angebracht, denn der Vergleich der beiden Autos hinkt. Wobei man sich vor allem fragen muss, ob es sich beim einen Auto



Happy: Ruedi Stoop, Beat Elsasser.

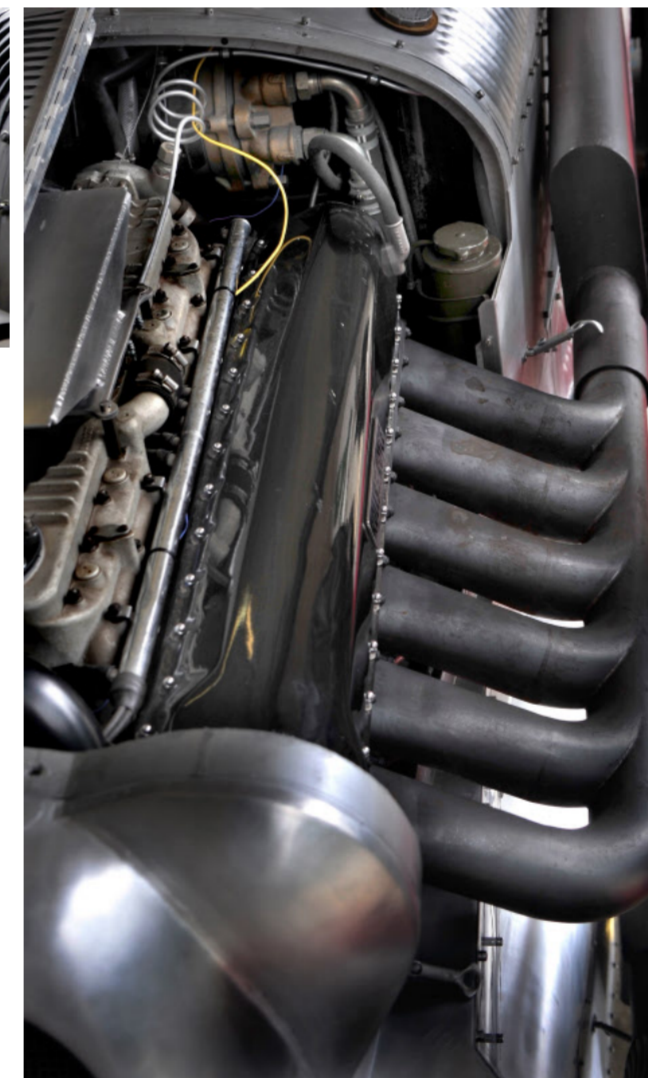
auch tatsächlich um ein solches handelt. Unter der handgefertigten Alu-Haut des Rolls sitzt nämlich ein Flugzeugmotor. Und zwar ein V12-Rolls-Royce-Triebwerk mit 27 Litern Hubraum (in Worten: siebenundzwanzig), das im Zweiten Weltkrieg Jagdflugzeugen wie dem Hawker Hurricane oder der Spitfire Beine machte: 1000 PS Leistung, 2150 Nm Drehmoment (vgl. AR 07/09).

Und auch sonst hat man selten das Vergnügen, ein Auto zu sehen, an dem es so viele Details zu bewundern gibt wie an diesem Rolls-Royce Hurricane; selbst wenn es Leute gibt, die das Auto etwas despektierlich als «Seifenkiste» betiteln. Und in Tat und Wahrheit ist der RR Hurricane ja auch ein Patchwork aus Phantom-Chassis, RR-Flugzeugmotor und komplett neu hergestellter Alu-Karosserie, dem der Eintritt in die erlauchte Welt der Originalität verwehrt bleibt. Aber im Gegenzug muss man sagen, dass der Hurricane authentischer wirkt als manch originaler Oldie mit zerstörter Patina, sprich mit einer Vollrestaurierung. Immerhin haben die «Seifenkisten»-Besitzer Ruedi Stoop und Beat Elsasser beim Restaurieren Wert darauf gelegt, vor allem zu erhalten. Klar, ist die Alu-Karosserie aus der Feder des Zürchers Kurt Kleiner und hergestellt in Handarbeit bei der Carrosserie Baumann + Wild AG in Stäfa ein Fantasieprodukt, aber immerhin ein zeitgenössisches. Und selbst die brandneuen Bleche machen den Eindruck, als hätten sie schon mal den Weg in die Hölle und zurück mitgemacht.

Zurück zu den ersten Metern des monströsen, aber geschmeidig wirkenden Wagens 4½ Jahre und 1713 Arbeits-

stunden nach dem Ankauf des rollenden Chassis mit Motor. 700 Meter Piste stehen in Interlaken zur Verfügung. Das ist wenig, um aus dem Stand die errechneten 280 km/h Spitze des Vehikels zu kitzen. Aber immerhin, der Hurricane fährt sauber geradeaus, lässt sich durch alle vier Gänge schalten und brems auch zuverlässig. Die Piloten fühlen sich «sicher» und wagen sich deutlich über die 100 km/h hinaus. Zu verstehen quasi als sanftes Einrollen. «Wir sind nie auch nur annähernd Vollgas gefahren», resümiert Stoop nach zwei Längen. Dennoch tropft bereits. Ein besorgtes Murmeln im Publikum. Aber es ist «nur» Kühlfüssigkeit, und der Verlust hält sich in Grenzen. Auf den beiden nächsten Längen begegnen Stoop und Elsasser einem weiteren Problem: Die Benzinpumpe mag nicht so viel fördern, wie der Motor verbrennen könnte. Mit Feintuning ist bei einem Treibstoffverbrauch von geschätzten 480 Litern in der Stunde unter Volllast nichts zu machen. Viel eher spricht Elsasser von einer zusätzlichen Benzinpumpe, die es wohl zu montieren gilt. Ansonsten zeigt sich der Hurricane als erstaunlich resistent gegen Kinderkrankheiten. Lediglich die Verschlusskappe des Stossdämpfers vorne rechts hält den Fugen der Betonpiste nicht stand und löst sich. Und auch das Leck im Kühlsystem ist schnell gefunden. Spätestens, als das Kühlwasser auf dem linken Auspuffkrümmer verdampft, ist klar, es ist der Deckel des Ausgleichgefässes.

Zu den 1713 Arbeitsstunden werden ein paar hinzukommen, bis der Rolls-Royce Hurricane bereit ist für grössere Taten. www.hurricane.li



Das Chassis eines Rolls-Royce Phantom von 1930, viel erhaltene Patina, viel Handarbeit, viel Liebe zum Detail, wunderschönes neues Blech, ein Motor sowie ein paar Instrumente aus der Fliegerei - und fertig ist der Rolls-Royce Hurricane.

Ein Fahrzeug, das seinen Platz in der Oldtimerszene noch finden muss.
Fotos: Walter Pfaffli



Schön schnell!