

6/2007 Okt. Nov.

Deutschland € 3,70



BRITISH CLASSIC CARS

Das Magazin für britische Klassiker



RACING EXTRA • 26 Seiten CLASSIC-MARKT

JAGUAR XK 120



REISE-STORY

NEW CLASSICS

CAR-STORY



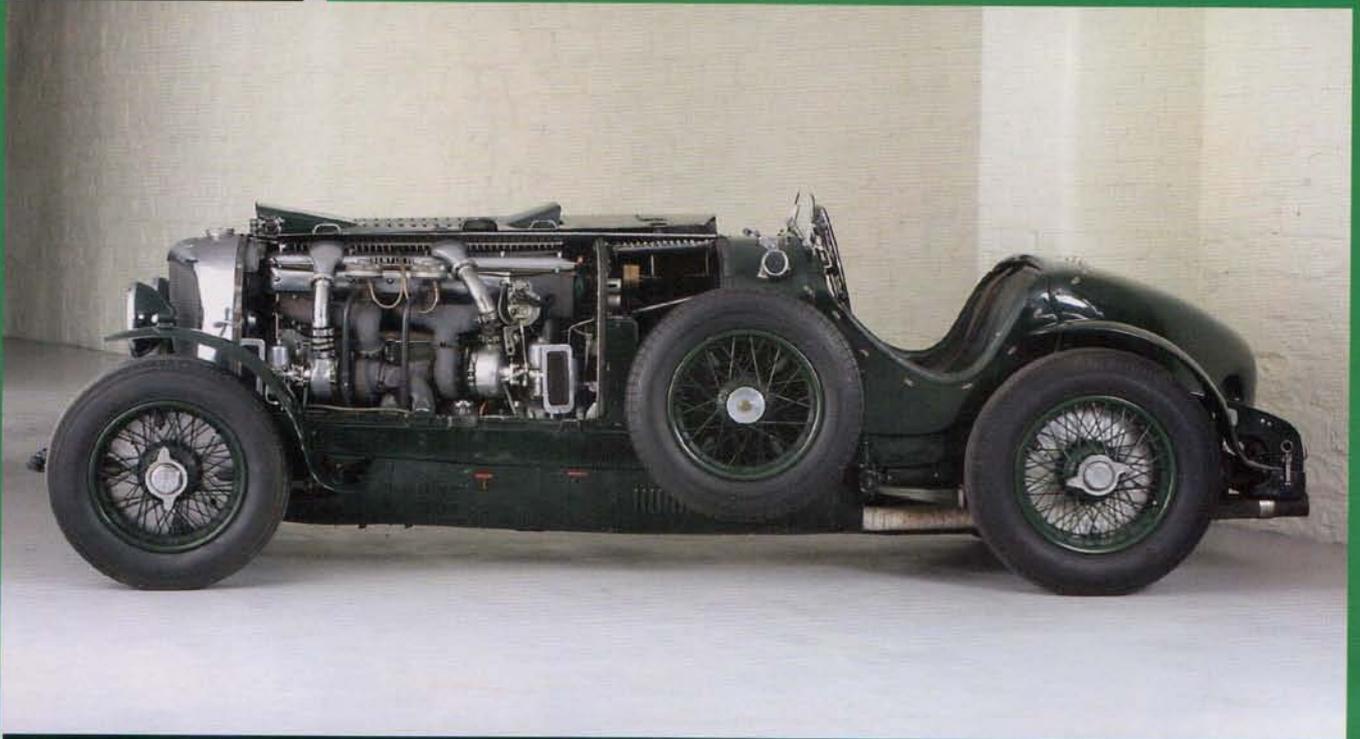
SÜDTIROL



MG F



MORGAN AERO 8



Wie **tunt** man einen **ELEFANTEN** **Car**

Text KLAUS ZERHUSEN Fotos ARCHIV HELGE JENSEN



John »Jumbo« Goddards 3/8 Liter Bentley mit 2 Abgas-Turboladern

Bentley Blower, Bentley Speed Six – gesehen haben wir sie alle schon einmal, die hochbeinigen racinggrünen Zigarren: gewaltige Motorhauben auf 21-Zoll(!)-Rädern. Sie sind pure Fahrmaschinen aus archaischer Vorzeit; ihren Spitznamen »fastest truck of the world« verströmen sie wahrlich aus jeder Ecke und Kante ihrer Mechanik. Zum Glück sind sie so selten und teuer, dass normalvermögenden Classic-Freaks die Angst erspart bleibt, in einem solchen Urvieh um die Spitzkehren zu donnern. Die Vorstellung allein macht schon Gänsehaut, dass diese Renn-Elefanten von 1924-30 nicht weniger als fünfmal die 24 Stunden von Le Mans gewannen, davon 1929 sogar in Siegerphalanx der ersten 4. Irgendwie fassungslos steht man vor der Art, mit der die damaligen Rennasse Clement, Barnato, Birkin, Dunfree und Kollegen ans Werk gingen. Diese »Ritte auf Kanonenkugeln« forderten den Dompteuren der mächtigen und übersoliden Technik unglaubliches Können ab – Bärenkraft und Todesverachtung inklusive.

Für viele ist die Zeit zwischen den Weltkriegen die unwiederbringlich große Epoche des Rennsports. Bei den Duellen der großvolumigen Dampfhämmer auf Blattfedern und dünnen Trennscheiben-Reifen, der Kompres-

sorheuler, der Silbernen aus Zwickau und Stuttgart, der Roten aus Mailand, der Blauen aus Molsheim wurde noch höchst selbst getrimmt, getüfelt und geschuftet. Wahnsinn, welchen Speed die ungeschützten Piloten ohne Launch Control und Computer-Braintrust auf die Piste knallten. Beim Pitstop kein Schlagschrauberballett, sondern Kupferhämmer auf die Zentralverschlüsse, und das Flugbenzin ergoss sich aus Handfässern per Trichter in den Tank – oft genug Auslöser verheerender Verpuffungen.

Cricklewood – die einzig wahren Bentleys

Den Grünen aus Cricklewood im Nordwesten Londons, wo Walter Owen Bentley, genannt W.O., 1919 seine Autoproduktion etablierte, ist oft Ähnlichkeit mit Lokomotiven nachgesagt worden; mit selbigen hatte es W.O. während seiner Lehrzeit zu tun. Die Ausbildung im Lokomotivwerk teilt er übrigens mit einem anderen britischen Automobilpionier, mit Henry Royce. Der grobe Schein trägt: beiden scheint man dort technische Akkuratess e beigebracht zu haben, und so glänzte der junge Bentley zunächst mit der Entwicklung von Leichtmetall-Kolben für Rennautos. Im Ersten Weltkrieg ent-

wickelte er damit Sternmotoren für Kampfflugzeuge, was ihm 8000 Pfund Staatsprämie – heute ein Millionenbetrag – einbrachte und dem 31-jährigen den Start versüßte. 1921 kam sein Erstling heraus, der berühmte 3-Liter-Bentley. Er war äußerlich, nur mit



Wie es sich für Rennwagen gehörte: riesige Bremstrommeln, Kühlrippen, Speichenfelgen, Zentralverschlüsse. Aber: Wie bringt man gut zwei Tonnen aus 260 km/h zum Stand? Adrenalin pur!



Da sitzen sie, die mächtigen Turbolader. Die Krümmer führen über den Ventildeckel auf die Einlassseite.

Hinterradbremsten (ab 1924 Vierradbremsten) versehen, ein konventioneller Entwurf, unter dem Bleckleid aber ein ausgefeiltes Produkt, an dem bis 1929 kompromisslos weitergefeilt wurde. So erscheint uns der extrem langhubige Querschnitt der 4 Zylinder von 80x149 mm heute antiquiert. Das Zusammenwirken aber von obenliegender Nockenwelle, 16 Ventilen, Doppelzündung und präziser Fertigung entsprach auf hochmoderne Art der W.O.-Philosophie, Kraft aus Volumen zu schöpfen und nicht aus Material mordenden Technikmätzchen. Ergebnis: auch mit schweren Limousinen-Aufbauten Spitze um 90 mph, als Supersport-Version sogar 100 mph, ein damals sensationeller Wert bei biblischer Langlebigkeit.

Bentleys waren viel zu speziell und zu teuer für Massenverkäufe, die Firmenkasse notorisch leer. Also beschloss W.O., den »kleinen« 3-Liter durch zwei Zylinder zum Reihensechser aufzurüsten, um Rennwagen wie Luxuskarossen agiler und interessan-

ter zu machen. Nachdem er den Rolls-Royce Phantom I gesehen hatte, wurde 1926 daraus allerdings mehr: ein 6,6-Liter von 100 x 140 mm Zylindermaß auf längerem, komfortablem Fahrgestell, um der Premiumkonkurrenz die Stirn zu bieten. 1927 folgte der 4,5-Liter, eine Vierzylinder-Reduktion des 6,5-Liter, meist auf Kurzchassis, als Konzession an den robusteren Geschmack rasender Bentley Boys. Erst 1928 folgte der Speed Six, die Sportversion des mächtigen 6,5-Liter, die von Kennern oft als »Bentleys edelstes Rennpferd« bezeichnet wird. Jedenfalls war der heute favorisierte 4,5-Liter Blower, dessen Bau die Rennfahrer und Finanziere Birkin und Barnato durchsetzten, dem pekuniär abhängigen Meister Bentley in der Seele zuwider. W.O. wörtlich zum Kompressor an seinem Motor: »It would pervert its design and corrupt its performance.«⁽¹⁾ Wie wahr: der 4,5-Liter Blower gewann kein wichtiges Rennen – er war einfach nicht standfest.



Das Beetle Back (nicht Boat Tail) macht Stromlinie – und hat es in sich: der Zusatztank wird dringend gebraucht, weil bei Vollgas kein Tankwagen schnell genug hinterherkommt.

Glanzstück und Untergang der »Cricklewood«-Bentleys war schließlich der 8-Liter von 1930, ein auf 110 mm aufgebohrter 6,5-Liter mit je nach Aufbau 200 bis 230 PS, geschmeidig und potent genug zum Vortrieb der dicksten Staatskarosse auf über 100 mph (RR Phantom: 90 mph). Nur 100 Exemplare, der von der Weltwirtschaftskrise überrollten Edelschöpfung entstanden vor der Insolvenz 1931. Das Bitterste: Als heimlicher Aufkäufer fungierte die vom überragenden 8-Liter geschockte Konkurrenz – Rolls-Royce. Der »mitgekaufte« W.O. Bentley hielt es dort in kaltgestellter Position fünf Jahre aus. Dann wechselte er zu Lagonda und baute wieder, was er am besten konnte: geniale Autos.

Genial oder verrückt?

1928 kaufte sich der jung-dynamische Marine-Ingenieur John Goddard einen gebrauchten Bentley 3-Liter Tourer, Baujahr 1924, der noch 1 Jahr der 5(!)-jährigen Bentley-Garantie hatte. Was dann geschah, lässt sich weder mit den damals im Bentley-Werk alltäglichen Umbauten und technischen Aufwertungen von Wettbewerbs-Fahrzeugen vergleichen, noch mit den heute üblichen »Verschlimmbesserungen« originaler Bentleys zu »Le Mans Specials«, die im Grunde Vernichtung historischer Substanz darstellen. Es ist vielmehr die verrückteste und längste »Improvement Story« eines Cricklewood Bentleys in den Händen eines passionierten Schraubers, der das Maximum aus seinem Augensterne herausexperimentierte, ohne je dem

Bentley-Geist untreu zu werden. Ihren Höhepunkt erreichte die Geschichte 1973(!), als Goddards Bentley oder das, was daraus geworden war, im belgischen Gent sage und schreibe 158,2 mph über den fliegenden Kilometer rannte, ein Schnitt von 255 km/h, bei dem Ferrari GTO oder Mercedes 300 SL sich vor Schreck verschluckt hätten! W.O. Bentley selbst sagte, als er auf seine alten Tage das Rekordbiest inspizierte, voller Wehmut und Anerkennung: »You know, this is just the course of development that would have taken place if only we had stayed in business.«⁽²⁾ Was war passiert?

Kaum stolzer Besitzer, tat John Goddard mit seinem Gebrauchtwagen, was sich für heißspornige Bentley Boys gehört: ab ins Werk und schneller machen. Zuerst 2 SU-Vergaser statt einem, dann ein Cozette-Kompressor. Resultat: knapp 100 mph, nicht besonders aufregend. Deshalb kaufte er 1929 ein 6,5-Liter Coupé, dessen Maschine er umgehend in Cricklewood auf 7,2 Liter aufbohren ließ. Enttäuschung: wegen seiner 2 Tonnen Gewicht fuhr das Coupé kaum schneller als der 3-Liter-Blower. In der Folgezeit ruhte der Ehrgeiz notgedrungen durch Auslandsaufenthalt und anschließenden Kriegsdienst. Erst 1946 ging es weiter: Goddard fand auf dem Schrottplatz einen Krankenwagen mit Bentley 8-Liter Maschine und beschloss Großes. 1954 war es dann so weit – der Bentley-Spezialist L.C. McKenzie und Sohn Donald erhielten den Auftrag zum Gesamtaufbau. Die große Maschine wurde überholt, das kur-



Meister Jensen & Spannmann beim Denksport: wie kommt man einem Technik-Klotz bei, für den es kein Werkstatthandbuch gibt?

Doppel-Registerzündung, Doppel-Turbolader, ein Cockpit wie in einem Kampfflugzeug – nur Fliegen ist komplizierter.

ze Chassis des 3-Liter wurde verstärkt und bekam Achsen vom 8-Liter mit Teleskop-Stoßdämpfern. Die Bremsen bekamen Hydraulik, und das i-Tüpfelchen war ein neuer Body von Panelcraft. Das runderneuerte Schmuckstück absolvierte 1962 in Antwerpen den »Flying Kilo« mit 136,4 mph (220 km/h) und weckte damit nur noch kühnere Träume.

Goddard erinnerte sich an die alte Freundschaft mit dem Vizepräsident der Garrett Company, bekam 2 Garrett-Abgasturbolader und Transistor-Zündboxen aus dem Flugzeugbau angeboten und schickte schließlich seinen Bentley »3/8-Liter« nach USA zur Installation des Kraftpakets, mit dem man in Europa noch wenig Erfahrung hatte. In England komplettierten Donald McKenzie und Douglas Guppy das Projekt u.a. mit einer noch von Vater McKenzie aus dem Bentley-Konkurs gekauften neuen Kurbelwelle, ferner mit Pleueln aus hochfestem Chrom-Nickel-Stahl, die eigens von Repco in Australien geschmiedet und in London feinbearbeitet wurden. Schließlich trug man der parallel zum Auto gewachsenen Leibesfülle »Jumbo« Goddards Rechnung, indem man den Schalthebel aus dem zu engen Cockpit nach rechts außen verlegte. Das fertige »High Tech«-Geschoss mit 2,1 Tonnen Gewicht und über 500 PS bei 4000 von maximal 4500 (!) Umdrehungen war so explosiv, dass es z.B. im 2. Gang wie der Blitz von 0 auf fast 100 Meilen

beschleunigte. Allerdings offenbarte die Genter Rekordfahrt eine gefährliche Macke: mit 21-Zoll-Reifen hinten drohte bei Speed die Vorderachse abzuheben – das Drehmoment der Flugzeugturbo machte auch die Straßensituation ziemlich »aerodynamisch«. Deswegen wurden hinten 19-, vorne 18-Zöller montiert. Das sensible Schwergewicht kam zur weiteren Betreuung in die Hände des Guppy-Sohnes John, wenn es nicht im Donington Motor Museum als Exponat geparkt stand. Der Initiator des Museums, Tom Wheatcroft, übernahm das einmalige Stück nach Goddards Tod 1983 von dessen Witwe.

Das Auto repräsentiert eine beispiellose Kontinuität der Entwicklung durch mehrere Generationen Bentley-Spezialisten – und ein Fossil mit lange erkämpfter atemberaubender Performance ganz im Sinne der W.O. Bentley'schen Mischung aus Genialität und Verrücktheit. Kein Wunder, dass »HT 9029« nach Zwischenbesitz der Speedmaster Company auch in die Hände von Stanley Mann geriet, der das Auto unlängst nach Deutschland verkaufte. Im neuen Bentley-Land hat nun Jensen Classics die Last der Lust, den Senior-Racer fit zu machen für neue Pistenabenteuer, die er beim mutigen Besitzer Axel Georg André mit schon vorhandenen Brüdern aus Cricklewood teilt.

Die Legende lebt, aber auch Überraschungen beim Schrauben: So stellte



Typisch Cricklewood: das stolze Big B in Email, dahinter eine Flächenskulptur von Sicken – die Schiffsmaschine braucht jede Menge Frischluft

Meister Helge Jensen u. a. fest, dass Ersatzteile für die Zündboxen nur noch bei einer Flugzeug-Spezialfirma in Dänemark erhältlich sind, und dass im Innern der Schiffsmaschine – schaftlose Rennkolben stampfen.

Jumbo Goddard und sein getunter Elefant – genial oder verrückt? Wie man es von großen Figuren der Geschichte kennt, wahrscheinlich beides. Spätere Bentleys aus Derby und Crewe mögen das verzeihen, und besonders die ganz neuen: die sind verrückt, aber nicht mehr genial.

⁽¹⁾ »Er (der Kompressor) würde seiner (des Motors) Konstruktion widersprechen und seine Leistung verfälschen.«

⁽²⁾ »Also, das hier ist genau die Weiterentwicklung, die stattgefunden hätte, wenn unsere Firma am Leben geblieben wäre.«

Der schnellste Cricklewood-Bentley: Cycle Wings, Brooklands-Scheiben, Reserverad links außen und ein Sound zum Fürchten. Künftige Gegner sollten sich die Heckansicht merken.

