



Mad Max

Seit Jahrzehnten sorgt ein Prototyp namens Hurrican für Aufsehen, zuletzt im Park der Villa d'Este 2007. Wo kommt dieser mysteriöse Sportwagen her? Was ist das Geheimnis seiner skurrilen Eleganz? Motor Klassik auf Probefahrt und Spurensuche im futuristischen Coupé

EIN GROSSER UNTERHALTUNGSWERT zeichnet schon den parkenden Hurrican aus. Seine eigenwillige Form ist der ideale Beweis für die These, dass sich über Schönheit munter diskutieren und sogar trefflich streiten lässt. Der unbekanntere Hurrican polarisiert Ästheten, und das macht ihn spannend.

Stimmen die Proportionen, sind die Überhänge nicht doch zu lang, sollte man den Radstand nicht besser um zehn Zentimeter kürzen? Und dann die Frontscheibe: viel zu stark gewölbt, eine runde Kanzel fast wie im Porsche 917. Sie stammt in Wirklichkeit vom Ferrari 250 LM – egal, auch ein Le Mans-Sieger. Der Fahrer sitzt viel zu weit vorn, wie sieht denn das aus? Cab-Forward-Design anno 1964. Der Hurrican verkörpert stilistische Avantgarde, gepaart mit innovativem Karosseriebau. Feine Stahlrohr-Verstrebungen im Dach und hinter den Seitenteilen geben der äußeren Aluhülle die notwendige Steifigkeit.

Ein rassiger Gran Turismo, eigenwillig wie ein Citroën, futuristisch wie eine Styling-Studie von GM und experimentierfreudig wie ein Concept Car frisch vom Genfer Salon. Thomas Janzen, sein jetziger Besitzer, mag den Hurrican mit seinen kleinen stilistischen Schwächen. Für das Meisterstück einer Studentengruppe der Pfälzischen Meisterschule für Karosserie und Fahrzeugbau in Kaiserslautern ist er erstaunlich gut gelungen. Dennoch möchte er das legendenum-

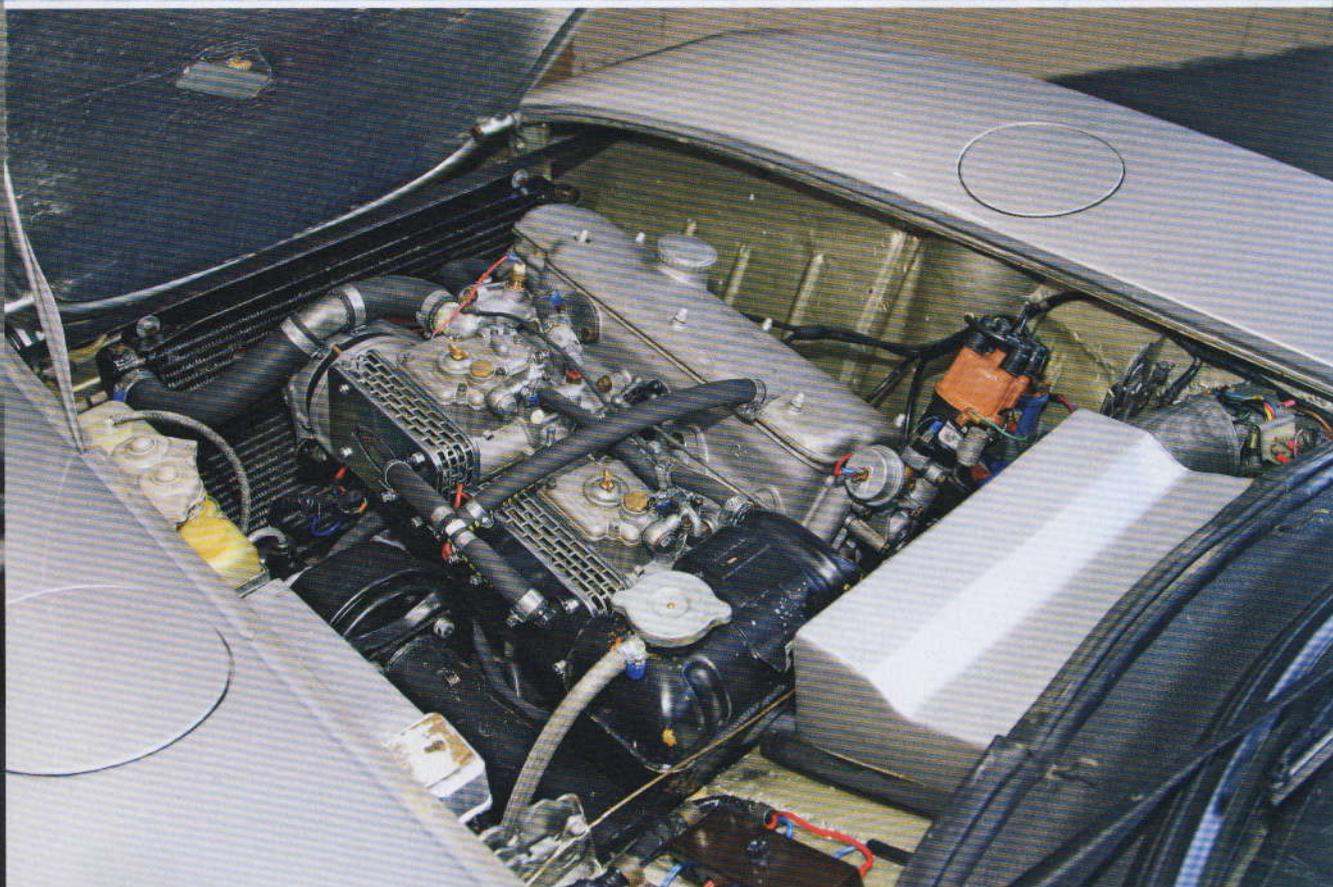
wobene Einzelstück verkaufen. So etwa 55 000 Euro stellt er sich vor, der Wagen ist keine 3000 Kilometer gelaufen. Janzen mag es lieber unauffällig, der Hurrican ist ein Publikumsmagnet mit enormer Sogwirkung: „Die Leute sprechen einen überall auf dieses ungewöhnliche Auto an – auf dem Supermarkt-Parkplatz, an der Tankstelle, vor dem Restaurant, das ist manchmal lästig.“

Janzen, 40, handelt mit Klassikern. „Deutsche Sport- und Tourenwagen“ steht auf seiner Visitenkarte. Er liebt das Understatement und die Diskretion eines Mercedes-Benz 300 SEL 6.3 oder eines BMW 3.0 CS. Der Hurrican ist ein bunter Hund, der überall auffällt, obwohl er schwarz-silber ist, quasi nur aus Grautönen besteht.

Doch gegen diese surrealistische Form ist selbst neutrales Weiß machtlos. „Frua könnte ihn gestaltet haben“, stellt Janzen fest, „der schuf charaktervolle Autos mit Ecken und Kanten, liebte seltsame Details. Anders als Pininfarina mit seinen glatten, aber auch höchästhetischen Skulpturen.“ Vier Jahre nach dem Hurrican zeichnete Frua 1968 tatsächlich eine Sonderkarosserie auf BMW 2000 ti-Basis, brachte den 2000 GT gleichzeitig als kleinen Monteverdi 2000 GTI heraus, natürlich ohne BMW-Niere in der sanft abgekanteten Frontpartie.

Aber erst der zierlichere 2002 GT4 von 1969 fand Beifall in der Chefetage. Beinahe wäre er in Serie gegangen, wenn BMW nicht auf einen kom-

Der Hurrican wirkt wie ein Frua-Entwurf. Ein Schuss Maserati Mistral schwingt mit. Brillanter BMW-Vierzylinder mit zwei Weber-Vergasern, Fünfganggetriebe





BMW Hurrican Prototyp 1964/1971

Motor: Typ M 10, wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, Block aus Grauguss, Zylinderkopf aus Aluminium, 5-fach gelagerte, geschmiedete Kurbelwelle, eine obenliegende, über Duplexkette angetriebene Nockenwelle, V-förmig hängende Ventile, über Kipphebel betätigt, halbkugelförmige Brennräume, Hubraum 1990 cm³, Bohrung x Hub 89 x 80 mm, Leistung 120 PS bei

5500/min, max. Drehmoment 170 Nm bei 3600/min, Verdichtung 9,3 : 1, zwei Doppel-Flachstromvergaser Weber 45 DCOE, Ölinhalt Motor 4,25 Liter, Spulenzündung

Kraftübertragung: Hinterradantrieb, voll-synchronisiertes Fünfgang-Sportgetriebe

Karosserie und Fahrwerk: Aluminium-Karosserie auf Stahlgerippe und selbsttragender

Rahmen-Bodenanlage vom BMW 1800, vorn Einzelradaufhängung an unteren Querlenkern und McPherson-Federbeinen, Stabilisator, hinten Schräglenkerachse an Schraubenfedern, Stabilisator, Teleskopstoßdämpfer, ZF-Lenkung mit Schnecke und Welle, Zweikreis-Hydraulik, vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen, Aluminium-Räder 5J x 14, Reifen 185 HR 14 oder ER 70 VR 14

Maße und Gewicht: Länge 4460 mm, Breite 1690 mm, Höhe 1250 mm, Radstand 2550 mm, Gewicht 1140 kg, Tankinhalt 53 Liter

Fahrleistungen und Verbrauch: V_{max} 195 km/h, c_w-Wert 0,34, 0 bis 100 km/h in 9,5 s, Verbrauch 12 Liter Super auf 100 km

Bauzeit und Stückzahl: Prototyp, 1964 als 1800 TI, 1971 als 2000 ti umgeb., 1975 zugel.



Max Seelaus war der Projektleiter an der Meisterschule für Karosseriebau in Kaiserslautern. Versteckte Tankklappe, geräumiges, lederbezogenes Interieur

pakten Shooting Brake namens Touring gesetzt hätte und der Frua dem Karmann E9-Coupé preislich sehr nahe gekommen wäre.

Der Hurrican des Schweizer Max Seelaus, Teamleiter an besagter pfälzischer Meisterschule, ist das ideale Auto für ein Kenner-Quiz. Die erste Frage ist nicht besonders schwer: Welche technische Basis steckt unter der aerodynamisch geformten Karosserie? Bei geschlossener Motorhaube ist es am Schalthebel zu erkennen.

Ein BMW 2002 oder 2000 muss es sein, der große 2,5-Liter-Sechszylinder hätte sicher Platzprobleme. Schließlich deutet der lange Radstand auf den 2000 als Hurrican-Fundament. Es ist sogar ein ti mit zwei Vergasern, 120 PS stark und dank der windschlüpfigen Karosserie fast 200 km/h schnell. Früher, in seinem Entstehungsjahr 1964, diente ein 1800 TI als stählernes Fundament für diesen eigenwilligen Leichtbau-GT aus Kaiserslautern.

Die zweite, spannendere Frage lautet: Welche Bauteile von Serienautos erkennt man im Hurrican? Also, da sind zunächst einmal die Rückleuchten vom Fiat 850 Sport Spider, die Blinkleuchten vorn unter der Stoßstange stammen vom Jaguar XJ 6. Die Scheinwerfer unter den Plexiglaskuppeln gehören ursprünglich zum Volvo 121 Amazon, und die schmalen hinteren Ausstellfenster erinnern an ein Fiat 2300 S Coupé.

Innen ist die Lenksäule typisch Jaguar, die fünf kleinen Zusatzinstrumente im lederbezogenen Instrumentenbrett ebenfalls, sie tragen die feine Smiths-Signatur. Jaguar-Kippschalter zieren auch die spacige Bedienkonsole mitten auf dem Dachhimmel. Die feinen Leder-Schalen-

sitze sind Maßkonfektion auf Scheel-Basis, der auch Alpina belieferte. Seltsam muten die beiden Kunststoffdeckel auf den Kotflügeln des fest verschweißten Vorderbaus an. Sie verbergen auf improvisierte Art den Zugang zu den Federbeindomen der McPherson-Vorderachse.

Thomas Janzen bittet zur Probefahrt. Groß gewachsene Menschen wie er haben es nicht leicht Platz zu nehmen. Die weit zurückversetzte A-Säule, Tribut an das dynamische Coke-Bottle-Profil unter Ausnutzung des langen Limousinen-Radstands, erschwert den Einstieg. Kleinere, kompaktere Figuren müssen stets den Fahrersitz zum Aussteigen in die letzte Raste schieben und beim Weiterfahren wieder in Lenkposition vorrücken. Andererseits genießen Fahrer und Beifahrer ein großzügiges Raumgefühl und eine bequeme Sitzposition im Hurrican.

Es dauert nicht lange, dann wird man vom typischen heiseren Klang des BMW-Vierzylinders eingestimmt. Das Schema des Fünfgang-Sportgetriebes mit dem Ersten links unten will kurz geübt sein – rasch stellt sich das angenehm präzise Schaltgefühl ein, ohne das die Freude am Fahren bei BMW nicht denkbar wäre. Die Sicht

„Stilistisch war das Auto der Zeit voraus, aber der Radstand ist zu lang“

Thomas Janzen

nach vorn ist vom Hurrican aus ungewöhnlich: Die Glaskanzel dynamisiert die Landschaft wie ein Superweitwinkel-Objektiv.

Einem rasenden Pfeil gleich sucht sich der Wagen zwischen Alleebäumen seine Bahn. Die Nadeln von Tachometer und Drehzahlmesser, beide aus dem BMW 2500, sausen munter auf und ab. Schaltdrehzahl sind noch zahme warm-

Umbau und Vervollständigung
brachten 1971 Instrumente
aus dem BMW 2500 mit sich.
Die Lenkung stammt vom
Jaguar E-Type, Kenner sehen
es an der Form der Lenksäule





HISTORIE

- 1** Die neue BMW-Zeitrechnung beginnt mit den Vierzylindern der Neuen Klasse, im Bild der 2000
- 2** Von Frua karosierter BMW 2002 GT4 (120 PS), Baujahr 1969. Nur zwei Exemplare sind bekannt
- 3** Kind der Hippie-Ära: Bayer-Kunststoff-Strandwagen auf BMW/Glas 1600 GT-Fahrgestell
- 4** Design Hans Gugelot: Legendärer Bayer-Kunststoff-Sportwagen K 67 auf BMW 1600 GT-Basis



Die Fastback-Perspektive offenbart einen Hauch Iso Grifo. Vinyl Dach und Drahtspeichenräder widersprechen sich stilistisch

gefahrere 5000 Touren. Dank der beiden Weber-Vergaser reagiert der Bilderbuch-Vierzylinder ungeheuer spontan auf jede Gaspedalbewegung.

Kein Zweifel, das spielerische Temperament des leichten und aerodynamischen Hurrican passt perfekt zur hohen Fahrdynamik des seinerzeit beispielhaften Fahrwerks. Dank der aufwendigen Schräglenkerachse kommt der Fahrkomfort nicht zu kurz. Das Auto wirkt selbst auf schlechten Straßen erstaunlich verwindungssteif. Keine Spur also von einem windigen Eigenbau, bei dem die Türen aufspringen, wenn man langsam über einen Bordstein fährt.

Sein maßgeblicher Schöpfer Max Seelaus stammte aus Zürich, er war der Spiritus Rector des Team-Projekts Hurrican. Es gelang dem damals 22-Jährigen, den BMW-Generaldirektor Helmut Werner Bönsch für seine Coupé-Studie zu gewinnen, der sich im Gegenzug angeblich Chancen auf ein neues attraktives Nischenmodell ohne große Entwicklungskosten machte.

Seelaus bezog Motor, Getriebe, Fahrwerk und Bodengruppe eines von Bönsch gestifteten 1800 TI aus München, machte sich sogar Hoffnungen auf eine Serienfertigung, aber der Glas 1700 GT killte angeblich das Hurrican-Projekt, weil der sich schnell zum BMW 1600 GT umstricken ließ.

Ende 1967 diplomierte Seelaus schließlich in Kaiserslautern als Karosserie- und Fahrzeugbau-

techniker, den Hurrican nahm er mit in die Schweiz und ließ das Projekt zunächst liegen. Erst 1975 vollendete er es mit der hängenden Hilfe seiner Mentors Horst Luithar.

Das Interieur bekam attraktive Instrumente und einen edlen Lederbezug, unter dem Blech hielt die modernere Technik des 2000 ti Einzug – mit Weber-Vergasern und Zweikreis-Bremsanlage. Ein Vinyl Dach bis um die kuppelförmige Heckklappe krönt ein innovatives Werk des Meisters.

Später geriet der Hurrican in Vergessenheit. Eine feuchte Behausung setzte vor allem mit Teppichen zu, der charismatische Fahrer versank bis zu seiner Wiederentdeckung in trauriger Anonymität.

Andere Coupés wie etwa der Porsche 924 oder der Lancia Beta Montecarlo griffen viel später die Idee vom günstigen, aufregend geschnittenen Sportwagen auf – mit Großserienteilen auf dem Regal, garniert mit ein paar technischen Feinheiten wie Transaxle-Antrieb, Doppelquerlenkerachse oder Doppelnockenwellen-Motor.

BMW indes verschrieb sich bis zum Ende der 1970er den großen Coupés. Die kompakten Sportwagen der 2002 und 323i waren sich selbst ge-

TEXT: Alf Cremers

FOTOS: Frank Herzog