

EINLEITUNG

Natürlich war mir das Fahrzeug mit seiner Vollverkleidung in dem auffallend hellen Metallic-Grün und dem bärenstarken 3,4 Liter Jaguar Motor bereits einige Male bei verschiedenen Veranstaltungen aufgefallen. So auch beim Oldtimer-Grand-Prix am Nürburgring, wo es im „Abendrennen“ der Rennsport-Wagen und GT-Fahrzeuge der Fünfziger Jahre in die Nacht geht und der Ziel-Einlauf mit einem grandiosen Feuerwerk verbunden ist. Dem Top Renn-Ereignis dieser international wie immer ganz hervorragend besetzten Veranstaltung für die legendären zweisitzigen Rennwagen aus der Hochzeit dieser Fahrzeuge, die damals die Marken-Weltmeisterschaften ausfuhren.

Am Start: Ferrari Testa Rossa mit ihren grandiosen Zwölfzylinder-Motoren, Maserati von eineinhalb bis viereinhalb Liter Hubraum, auch die so sehr seltenen Birdcage-Maserati, Aston Martin, OSCA, MB 300 SLS, Jaguar, Lotus in ganz verschiedenen Hubraumklassen sowie Porsche RS, Lola und Elva. Und in den GT-Klassen von Abarth bis Porsche nahezu alles vertreten.

Der hier behandelte HWM „Streamliner“ fuhr also im gleichen Feld mit, in dem wir – der Autor und Rolf Lamberty – mit unserem nachtblauen LOTUS Eleven Le Mans S 2 unterwegs waren.

Aber, wie das so geht: Da er nicht direkt in unserem „Aktionsradius“ agierte, war das Interesse lediglich auf das Erscheinungsbild beschränkt – zu mehr Emotionen reichte es in der Wettbewerbs-Atmosphäre des Rennens eben nicht! Was da zählte, waren in erster Linie die unmittelbaren Gegner für dieses Wochenende! Und, wenn das Visier heruntergeklappt wird, schränkt das den Blick ohnehin sofort stark ein! Für die sonst so ausgeprägten Interessen an den besonders seltenen Fahrzeugen bleibt dann nicht mehr sehr viel Raum!

Auf der Strecke sind wir uns dann immer wieder fair und sportlich begegnet, sodass sich auch daraus keine größeren „Annäherungen“ ergeben haben. Dabei war der Fahrer auf dem grünen „Streamliner“, Charly Willems aus Bad Homburg, mehr oder weniger ein Nachbar von mir, da ich in Bad Soden keine fünfzehn Kilometer von Charly zuhause bin.

Es war dann schließlich das ZDF, das Zweite Deutsche Fernsehen, das uns doch noch zusammenbringen sollte: Eine Einladung zu einer Veranstaltung im sogenannten „Fernsehgarten“, also auf dem Gelände des ZDF in Mainz, bei der ein Blick in die Aktivitäten der Oldtimer-Szene und der Sport mit echten alten Rennwagen das Thema war. Also ein ruhiger Tag im Grünen mit viel Sonnenschein und bis auf einige Vorführungen und Gespräche wenig zu tun.

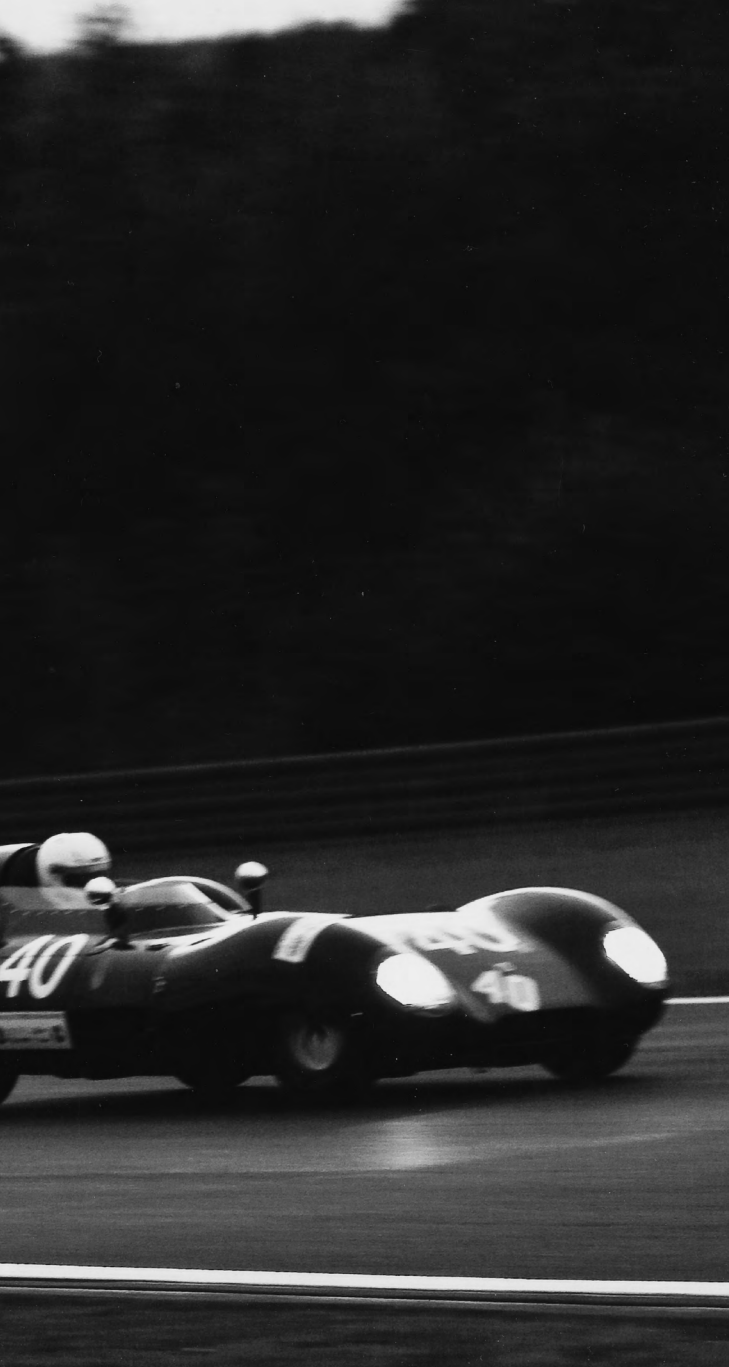


Hersteller von Fahrzeug und Motor.
Foto: ATB.



Begegnung am späten Abend, beim Rennen in die Nacht am Oldtimer GP/Nürburgring.
Foto: Video Sauter Sammlung A + C Willems.

Unter den dazu eingeladenen „Aktiven“ waren auch Charly Willems und seine ebenfalls sehr Auto-aktive Frau, Antje Stickel-Willems, mit dem hier ausführlich behandelten Fahrzeug. Dazu eine Menge Zeit ohne Stress, in der wir uns recht gut kennenlernen konnten.



Sehr schnell landeten wir dann bei dem so seltenen hellgrünen HWM mit dem Jaguar Renn-Motor, wobei ich dann eine ganze Reihe an Fakten zu dem echt seltenen Fahrzeug erfahren habe, aber auch einige Dinge, die mir nach meinem Verständnis nicht völlig geklärt erschienen.

Schon die Bezeichnung HW-ALTA war mir noch sehr fremd, kannte ich zwar die Marke HWM als eines der ersten englischen Renn-Teams, die bereits Ende der vierziger Jahre international sehr früh aktiv waren. Aber auch ALTA als einen Hersteller von Sportwagen und Motoren. Jedoch hieß die aufregend grüne Schönheit ja nun HW und hatte zudem einen Jaguar-Motor an Bord! Neugier kam auf! Jedenfalls fanden wir alle das Zusammenreffen in Mainz sehr unterhaltsam und uns gegenseitig auch recht angenehm, so dass die paar Kilometer die zwischen unseren „Burgen“ liegen, eigentlich kein großer Hinderungsgrund sein sollte, uns öfter zu sehen – zumal wir auch noch festgestellt hatten, dass wir ohnehin bereits im Band 1 der „Traumgaragen Deutschland“ nur wenige Seiten getrennt voneinander mit unseren Lieblingen gezeigt werden. Also beste Voraussetzung für eine gute Freundschaft, die es dann auch werden sollte. Im Ver-

lauf der folgenden gegenseitigen Besuche und vieler Gespräche zum Thema ergaben sich dann fast von alleine eine ganze Reihe spannender Fragen, wie diese:

- Warum HW, wenn es doch recht offensichtlich ein HWM ist?

- Woher die Bezeichnung HW-ALTA, obwohl ein Jaguar-Motor verbaut ist?
- MPB 77: Ist diese vorne am Rahmen auf einer Strebe eingeschlagene Fahrgestell-Nummer die Original-Fg.Nr.? (Bekannt ist, dass das Kennzeichen MPB 77 auf alten Fotografien von Beginn an am Fahrzeug war).
- Wie lautet die Original-Fahrgestell-Nr. – und wo ist diese am Fahrzeug zu finden?
- Entspricht der Jaguar-Motor der Erstausrüstung oder ist er zu einem späteren Zeitpunkt eingebaut worden? (Was nicht abwegig wäre, da bekanntlich HWM gerade in den frühen fünfziger Jahren einige Sportwagen mit Jaguar-Motoren gebaut hat).

Charly Willems, wie auch seine Frau Antje, waren beide sehr mit all diesen Dingen befasst und signalisierten großes Interesse, den Fragen nachzugehen und das Fahrzeug vollständig in den Zustand zu versetzen, in dem es an den Internationalen Rennen in der Anfangszeit seiner Existenz aktiv teilgenommen hatte. Da für das Fahrzeug ja ein aktuell gültiges FIA-Dokument bestand – es ist mit einem solchen von England nach Frankreich gegangen, dort umgeschrieben worden und schließlich nach Deutschland, wo es wiederum umgeschrieben wurde, konnte das Fahrzeug während all dieser Überlegungen und späteren Planungen weiter eingesetzt werden, so dass die ganze noch philosophische Betrachtung den Rennbetrieb zunächst nicht stören würde.

PROBEFAHRT MIT DEM HWM-„STREAMLINER“

Die nächste, wirklich echte Annäherung meinerseits an das „Objekt“ ergab sich im Frühjahr 2015, als Charly Willems mich fragte, ob ich beim bevorstehenden Testtag auf der Rennstrecke von L'Aneau du Rhin im Elsass, den „Streamliner“ mal fahren wollte, um mir einen Eindruck zu verschaffen.

Kein Problem, ich würde ohnehin dort sein, da der Veranstalter dieses Test-Tages der CHRSN „Club Historischer Renn- und Sportfahrzeuge Nürburgring e.V.“ war: Einer der Mitbegründer und Gesellschafter des „AvD-Oldtimer-Grand-Prix“ auf dem Nürburgring, in dessen Vorstand ich schon seit vielen Jahren saß und für den ich in der Veranstalter-Gemeinschaft des Oldtimer-Grand-Prix sehr aktiv an der Planung und Organisation dieser international sehr bekannten Groß-Veranstaltung mitgewirkt habe.

Also packte ich meine Renntasche und fuhr ins Elsass! Schon alleine die Aussicht, mal wieder einen Rennwagen der frühen fünfziger Jahre zu fahren, weckte in mir Neugier und Vorfreude. Haben doch diese alten Geräte eine Unmenge an Charakter und Überraschungen zu bieten, die man an späteren Konstruktionen nur noch sehr selten findet.



Der „Streamliner“ auf der Techno Classica in Essen. Foto: Collection A + C Willems.

Dass es dann auch noch der einzigartige „Streamliner“ sein sollte, versprach ein echtes Erlebnis zu werden. Dieses Einzelstück, Baujahr 1948, mit dem bärenstarken 3,4 Liter Jaguar Motor ausgestattet und mit der für diesen Hersteller einmaligen Stromlinienkarosserie versehen, also auch für schnellere Strecken sehr gut gerüstet!

Allein von den Daten her hatte dieses Fahrzeug einiges zu bieten: Neben dem Drehmomentstarken Motor, der mit einem der sehr bewährten Moss-Viergang-Getriebe verschraubt war. Einzelradaufhängung an der Vorderachse mittels oberen und unteren Querlenkern. Eine starre Hinterachse, längs und quer gut geführt. Zudem eine schnelle und sehr gut abgestimmte Zahn-Stangen-Lenkung.

Die Sitzposition war auch für meine 185 cm unerwartet recht komfortabel, was bei Fahrzeugen aus dieser Zeit nur selten der Fall ist. Meist hat man da die Knie unter dem Kinn. Lenkrad und Schalthebel lagen sehr gut zur Hand; das Pedal-Werk passend auch zum bremsen und gleichzeitigem Zwischengas ausgelegt und angenehm in der Bedienung.

Nachdem Charly Willems sich und den Wagen warm gefahren hatte, war für mich die Gelegenheit gekommen, den HWM selbst zu erleben.

Wer die Strecke kennt, weiß um die engen Kehren, die nach schnellen Zufahrten dort folgen. Und genau dort zeigten sich die größten Schwächen des Fahrzeugs:

Bedingt durch den schweren Motor, der zudem recht weit vorne im Chassis stand, war die Achslastverteilung sehr ungleich zu Lasten der völlig überforderten Vorderachse. Die daraus resultierende „Kopflastigkeit“ hatte ein sehr ausgeprägtes Untersteuern zur Folge, was sich ganz besonders beim Ein-Lenken in die engen Kehren bemerkbar machte. Schon beim Abbremsen fiel das auf, da der Eindruck entstand, dass die ganze Brems-Leistung von den Vorderradbremsten übernommen wurde. Der Effekt war, dass das Fahrzeug eigentlich immer geradeaus wollte, also mächtig untersteuerte! In die engen Kehren war es eigentlich nur zu bewegen, indem mit ordentlich viel Gas die Traktion der Hinterräder überfordert wurde und mit parallel dazu laufendem Lenkeinschlag das Fahrzeug in einen „Drift“ gebracht wurde, der mit Gas und Lenkung in der Balance gehalten werden wollte. Typisch für „zu viel Last auf der Vorderachse“ entsprechend dem alten Konstruktionsprinzip der Frontmotor-Fahrzeuge mit der Reihe nach auf der Längsachse des Fahrzeugs verteilten Gewichten: Wasserkühler, Motor, Kupplung, Getriebe, Fahrer, Hinterachse, voller Tank!

Ganz so, wie bei einem Wurf-Speer, bei dem auch das Gewicht über die ganze Längsachse gut ausgewogen verteilt ist. Nur, dass dies beim Sportgerät mit sehr guter Überlegung so konzipiert worden ist: Der Speer soll ja nach dem Wurf gerade auf sein Ziel zufliegen und sich möglichst nicht aus der Richtung bringen lassen. Genau so haben sich auch die alten Grand-Prix-Fahrzeuge mit Front-Motor verhalten: Richtungsstabil und sehr unwillig in den Kurven – besonders, wenn diese von engerer Natur waren.

Das Baujahr unseres Test-Objekts, 1948, ist natürlich auch noch nicht die Zeit gewesen, in der man schon große Berechnungen in Bezug auf Kräfte um die Hochachse bei Kurvenfahrt, Lage der Rollzentren vorne und hinten und zueinander – die Rollachse also – sowie die tatsächliche Lage des Schwerpunkts, angestellt hat, wenn auf Basis der verfügbaren Mittel ein Rennfahrzeug unter den damals gegebenen Umständen „angefertigt“ wurde.

Das Prinzip des „low polar moment of inertia“, eines niedrigen Trägheitsmoments durch die Konzentrierung der Massen um die Hochachse, eine bereits auf dem Reißbrett bestimmte Position um die Mitte der Fahrzeug-Längsachse, etwa vergleichbar mit der zentralen Auflage (Drehpunkt um die Hochachse bei einer Kugel) kam erst ab Mitte der sechziger Jahre verstärkt in die Köpfe der immer akademischer arbeitenden Ingenieure in den entsprechend besetzten Renn-Teams, die bis heute hochprofessionell Rennwagen konstruieren und herstellen!

In Verbindung mit den sehr viel sensibleren Rad-Aufhängungssystemen und besserer Feder- und Stoßdämpfer-Einheiten, die von wirkungsvollen, genau abstimmbaren Stabilisatoren unterstützt werden, verfügen diese „modernen“ Rennfahrzeuge über eine nie gekannte Agilität was Richtungswechsel betrifft.

Dies, ohne deswegen auf den langen Geraden bei Höchstgeschwindigkeiten instabil zu werden. Dabei spielt die Gestaltung der Karosserie natürlich auch eine ganz entscheidende Rolle. Hinzu kommen noch die Weiterentwicklungen der Renn-Reifen.



Charly Willems (im Wagen) und der Autor in L'Aneau du Rhin. Foto: ATB.

Im direkten Vergleich mit den klassischen Frontmotor-Rennwagen sind diese Fahrzeuge dadurch so wendig, was Richtungswechsel betrifft, dass man als Fahrer schon „gut ausgeschlafen“ sein sollte, wenn es damit zur Sache geht!

Vor diesem Hintergrund bewegt man sich mit „Ur-Viechern“, zu denen auch der hier beschriebene HWM gezählt werden muss, in der letzten Phase von abenteuerlichem Fahrstil, mit hartem Einlenken (Reinwerfen) und mit dem Gaspedal den dadurch erzwungenen Slide unter Kontrolle halten. Heftiger POWERSLIDE eben!

Ein Fahrstil, der zwar Helden hervorbrachte und der auch heute durchaus Spaß machen kann, aber letztlich nur wunderbar für die Tribüne ist und nicht wirklich schnell!

Natürlich wird auch heute noch im Grenzbereich der Bodenhaftung der Reifen gedriftet, was nicht zu vermeiden ist, wenn man sich an der Grenze der Reifen-Haftung bewegt. Aber nicht mehr die stark bremsende Wirkung eines gewalttätigen, abenteuerlichen „slides“, der eine ganz erhebliche Unruhe in das Gefährt bringt und zudem auch noch deutlich bremst!

Bei der anschließenden Besprechung mit C.W. kam dann noch das permanente Problem des extrem hohen Verschleißes der Vorderradbremsen bei jedem Einsatz hinzu und rundete das Gesamtbild weiter ab.

Das Fahrzeug war in dieser Form nach heutigen Vorstellungen nur sehr bedingt renn-
tauglich und es stellte sich nun verstärkt die Frage, ob es in der gegebenen Konfiguration
tatsächlich der „Streamliner“ war, der 1948 gebaut und bis zum Anfang der fünfziger Jahre
von HWM werkseitig eingesetzt worden war.

Dazu kam noch das doch recht erhebliche Gesamtgewicht des Fahrzeugs von deutlich
über 1100 kg, die es heute auf die Waage bringt!

Um in der Gewichtsfrage etwas mehr zu verstehen, habe ich dazu die Kern-Daten einiger
der bekannten Rennsport-Wagen aus dieser Zeit aufgestellt. Denn wir bewegen uns vom
Baujahr her in einer Zeit, die noch weit von der viel späteren Leichtbau-Technik entfernt
war. Das schon wegen der damals noch sehr mangelnden Verfügbarkeit von leichteren
Materialien mit hoher Qualität.

VERGLEICHSDATEN ZUM WETTBEWERB IN DER PERIODE

HW(M)-ALTA „Streamliner“, 1948	4 Zyl. DOHC	1.970 ccm 150–160 PS Trommel-Bremse 950 kg (ALTA-Motor) 1.150 kg (Jaguar Motor) 210 km/h
MASERATI A 6/GCS, 1953	6 Zyl. DOHC	1.986 ccm 170 PS Trommel-Bremse 740 kg 235 km/h
ASTON MARTIN DB 3, 1951–53	6 Zyl. DOHC	2.600 ccm 140 PS Trommel-Bremse 946 kg 209 km/h
FERRARI 500 Mondial, 1953–54	6 Zyl. DOHC	2.000 ccm 160–170 PS Trommel-Bremse 720 kg 216 km/h

PORSCHE 550 RS, 1954–56	4 Zyl. DOHC	1.498 ccm 137 PS Trommel-Bremse 750 kg 225 km/h
-------------------------	-------------	---

DER ORIGINAL-MOTOR ZUM ERSTEN HWM

Inzwischen hatten wir ausreichend Daten und Literatur zum Objekt zusammen, so dass wir uns in der Original-Motorisierung dieses Fahrzeugs absolut sicher waren:

Denn nach all diesen Dokumenten bestand kein Zweifel mehr daran, dass im MPB 77 ursprünglich ein Zwei Liter Doppel-Nocken ALTA Rennmotor für Antrieb sorgte, der weitgehend aus Aluminium und Magnesium bestand. Damit war bereits ein ganz wesentlicher Teil der Liste unserer Fragen klar und deutlich beantwortet!

Im Zuge all dieser Nachforschungen ergaben sich zwangsläufig viele einzelne Informationen, die oft nicht direkt mit unseren Anfragen zu tun hatten, aber dennoch sehr wertvoll waren, da sie dazu beigetragen haben, den „Nebel“ um die Geschichte dieses so sehr seltenen Fahrzeugs zu lichten, indem mehr und mehr Daten und Fakten dazu aufgelistet werden konnten.

Die abschließenden Informationen kamen schließlich von Simon Taylor aus seinen Büchern über diese Marke, die entweder bestätigten, was wir bereits erfahren hatten oder ergänzten, wo es noch Lücken gab. Unser besonderer Dank gilt ihm dafür!

DER ERSTE HWM

MPB 77 oder Chassis Nr. 001 wurde 1948 und 1949 von John Heath entwickelt und in seinen Werkstätten unter Verwendung eines ALTA-Chassis und -Motors gebaut. Er selbst und George Abecassis, der die Karosserie dafür gezeichnet hatte, haben dann das Fahrzeug eingesetzt. Der Markenname war damals tatsächlich noch HW! Ende 1949 wurde das Fahrzeug an Tom Meyer verkauft, nachdem es vorher noch statt der vom ALTA Chassis stammenden Starrachse, mit einer Einzelrad-Aufhängung der Vorderräder versehen worden war. Die Basis dazu bildeten von einem Triumph stammende Querlenker und eine querliegende Blattfeder, ebenfalls von Triumph. 1950 ging das Fahrzeug wieder an HWM

zurück, beim Kauf eines neuen Rennfahrzeugs des 1950er Modelljahres. Die anschließenden Jahre verliefen für MPB 77 – wie häufig bei „in die Jahre gekommenen“ Rennfahrzeugen – recht unspektakulär.

Der nächste Besitzer F.C. Russel nahm damit in 1952 an Rennen teil und endete bei einem Dreher in den Strohballen. Mehr ist nicht bekannt geworden!

Ende 1953 stand der „Streamliner“ jedenfalls wieder zum Verkauf!

Nach längerer Standzeit wurde das Fahrzeug Anfang 1956 erneut von einem anderen Händler – noch mit dem ALTA-Motor – angeboten.

1959 wurde es dann von den Brüdern Falce in erbarmungswürdigem Zustand erworben. Diese bauten einen alten Studebaker V8-Motor ein und veränderten auch Teile der Karosserie. In dieser Zeit wurde das Fahrzeug nicht mehr im Rennsport eingesetzt.

1962 kam es erneut zum Verkauf, ging dabei durch die Hände von einigen Händlern, bis es von Bill Mackie erworben wurde, der den Studebaker-Motor entfernte und durch einen 3.4 Liter Jaguar-Motor ersetzte. Damit folgte er dem Beispiel von HWM, die bereits seit Anfang der fünfziger Jahre ihre Rennsportwagen mit den Motoren von Jaguar ausrüsteten, um in der großen Sportwagen-Klasse international mit Erfolg dabei zu sein. Bill Mackie brachte auch die Karosserie wieder zurück in den Ursprungszustand!

Es war dies ganz offensichtlich der Wendepunkt in der Geschichte dieses so besonderen Fahrzeugs: Nach dem Abstieg in die niederen Gefilde der reinen Bastelbuden und der Nutzung als „Spielzeug“, wurde es wieder in seine ursprüngliche Form versetzt. Mackie verkaufte das Fahrzeug nach einigen Jahren an Jeremy Broad, der damit in den Jahren 1977 bis 1978 an Bergrennen teilnahm.

1979 wurde MPB 77 nach Frankreich verkauft und kam dort in den Besitz von Norbert Pinter und danach in die Hände des Jaguar Sammlers Roland Urban. Dieser hat es wiederum 1994 an den Pariser Patrice Louette verkauft. Von dort gelangte es acht Jahre später nach Deutschland in den Besitz von Wolfgang Techel, von dem es in 2008 von Antje Stichel-Willems erworben wurde. Damit waren auch die im Hintergrund all unserer Überlegungen und Pläne zu dem Fahrzeug noch fehlenden Sachverhalte seiner früheren Geschichte geklärt und vervollständigten das Bild ganz erheblich. Wir waren, was das Objekt anging, nun an einer Schwelle angelangt, die den nächsten Schritt klar forderte! Aber es gab noch zu viele offene Fragen, um den nächsten Schritt wirklich gehen zu können! Zum Beispiel die Frage, woher wir einen der so extrem seltenen Motoren beschaffen könnten, ohne den es nicht gehen würde!

Hier kam uns sehr zu Hilfe, dass Charly und Antje Willems bereits mit MPB 77 auf dem Anhänger einen Ausflug nach England gemacht hatten, um dort mit dem Rennwagen im Schlepp, die Personen zu besuchen, die ihn damals gebaut und gefahren hatten. Diese Kontakte wurden nun sehr wertvoll, weil wir auf diesem Weg sehr viele, ganz entscheidende Informationen zu der ersten Beschaffenheit des Fahrzeugs in der Zeit von 1948 bis 1952

erhalten sollten! Denn dies war der historische Zeitraum, in den wir das Fahrzeug wieder zurückbauen wollten.

Der Besuch bei Tom Meyer, mitten in der Londoner Innenstadt, war dabei ein ganz besonderes Erlebnis. Ein noch sehr rüstiger Herr fortgeschrittenen Alters, der äußerst elegant in der Nähe von Piccadilly wohnte und sich so sehr über den Besuch „seines“ alten Racers gefreut hat, dass dieses lärmende Ungetüm vor seinem Haus mitten in der City angelassen werden musste!

Er hat das dann auch damit gedankt, dass er zum Abschied seine ganz persönlichen Aufzeichnungen aller Rennen, die er mit dem HW ALTA im Jahr 1950 gefahren ist, zusammen mit sehr vielen wunderbaren Fotos, an Charly und Antje Willems übergeben hat. Darunter auch ganz private Fotos, die z.B. das Verladen des HW ALTA auf einen offenen zweiachsigen Anhänger zeigen, der an einen prächtigen offenen Vorkriegs-Bentley angehängt ist. Versehen mit der eingeklebten Anmerkung: BENTLEY AND TRAILER (Alta Transport). Sehr charmant, mit dem Hund noch auf der Ladefläche sitzend! Tom Meyer ist in dieser Zeit ganz offensichtlich recht oft mit dem „Streamliner“

bei den verschiedensten Rennveranstaltungen angetreten, was sich aus dieser Mappe voller Bilder, Programm-Seiten, Zeit-Listen und sonstigen Dokumenten zu den Veranstaltungen ergibt. Ob in GOODWOOD, in BLANDFORD, beim MANX CUP RACE in Douglas auf



Tom Meyer, Mike Harting, Charly Willems und Mike Abecassis bei der Übergabe der „Kladde“.



Charly Willems und Tom Meyer beim Besuch in London.
Fotos: A. Stickel-Willems.