



Marke Eigenbau

Ekkehard Homann träumte von einem Bentley Blower. Das Problem:
Er hatte seinerzeit keine 1,5 Millionen Mark. Deshalb bastelte
er sich den Wagen einfach selbst. Nur nach Fotos





Belohnung für sechs Jahre und 6000 Stunden Handarbeit: Ausfahrt in einem Schmuckstück Marke Eigenbau

Okay, man sollte vielleicht Maschinenbau studieren, um auf so eine verrückte Idee zu kommen. Oder andersherum: Man muss schon ziemlich verrückt nach etwas sein, um sich so viel handwerkliches Können anzueignen wie dieser 44-jährige Niedersachse. Ein komplettes Auto in Handarbeit, aus einem Haufen Metall, Holz, Gummi und Leder – so aufwändig arbeitet nicht mal mehr Rolls-Royce.

Zwei Zahlen machen klar, wie verrückt – im nettesten Sinne des Wortes – Ekkehard Homann schon als kleiner Junge war: die Zahlen 8 und 7,30. Genau acht Pfund waren es, die der kleine blonde Ekki Anfang der siebziger Jahre als Taschengeld für seine Ferien in England zur Verfügung hatte. Und für genau 7 Pfund und 30 Pence kaufte er

Im Stil der 30er-Jahre: Zurzeit baut Homann sich ein Ultraleichtflugzeug aus Stahl und Fichte



sich gleich am ersten Tag den Plastikbausatz eines Bentley Blower 4,5 Liter, Baujahr 1928, Maßstab 1:12. Das Taschengeld war weg. Aber eine neue Liebe erwacht.

Der „Blower“, wie ihn Fans nennen, ist eine Legende. Sein langsam drehender, schiffsdiesel-ähnlicher Motor und der tief grummelnde Auspuff prägten die 24 Stunden von Le Mans. Bei Vollgas legte sich laut kreischend ein Kompressor darüber – jener „Blower“, der die Leistung kurzfristig von 130 auf 180 PS schraubte. Am Steuer saßen die Playboys jener Zeit – reiche Lebemänner wie Woolf „Babe“ Barnato oder Dudley Benjafield, deren Freizeit nur aus Vollgas und rauschenden Partys bestand. Die legendären „Bentley-Boys“.

Für einen echten Blower geben Fans heute noch ein Vermögen aus. Etwa 1,5 Millionen

Euro kostet der Wagen inzwischen. Aber Ekkehard Homann gab noch mehr. Er gab alles, was er hatte. Und das nicht nur als kleiner Junge, sondern auch später noch. Zweimal sogar.

15 Jahre nach jenen prägenden Sprachferien, als aus dem kleinen Ekki der Tischler Ekkehard geworden war, der in Wolfenbüttel Maschinenbau studierte, erinnerte er sich an seine alte Baukastenliebe.

In ihm reift ein Traum: der Traum von einem eigenen Bentley Blower. Einem echten. Doch eine kurze Preis-Recherche führt ihn schnell wieder auf den Boden seines Studentendaseins zurück. Der Wagen ist extrem selten. Nur 35 Exemplare existieren weltweit, mit diversen Karosserie-Varianten. Eine Version mit spitz zulaufendem „Boat Tail“ hat es Homann besonders angetan. Mit diesem



Extrem-Umbau statt Nachbau: eine Royal Enfield Meteor mit diversen Änderungen

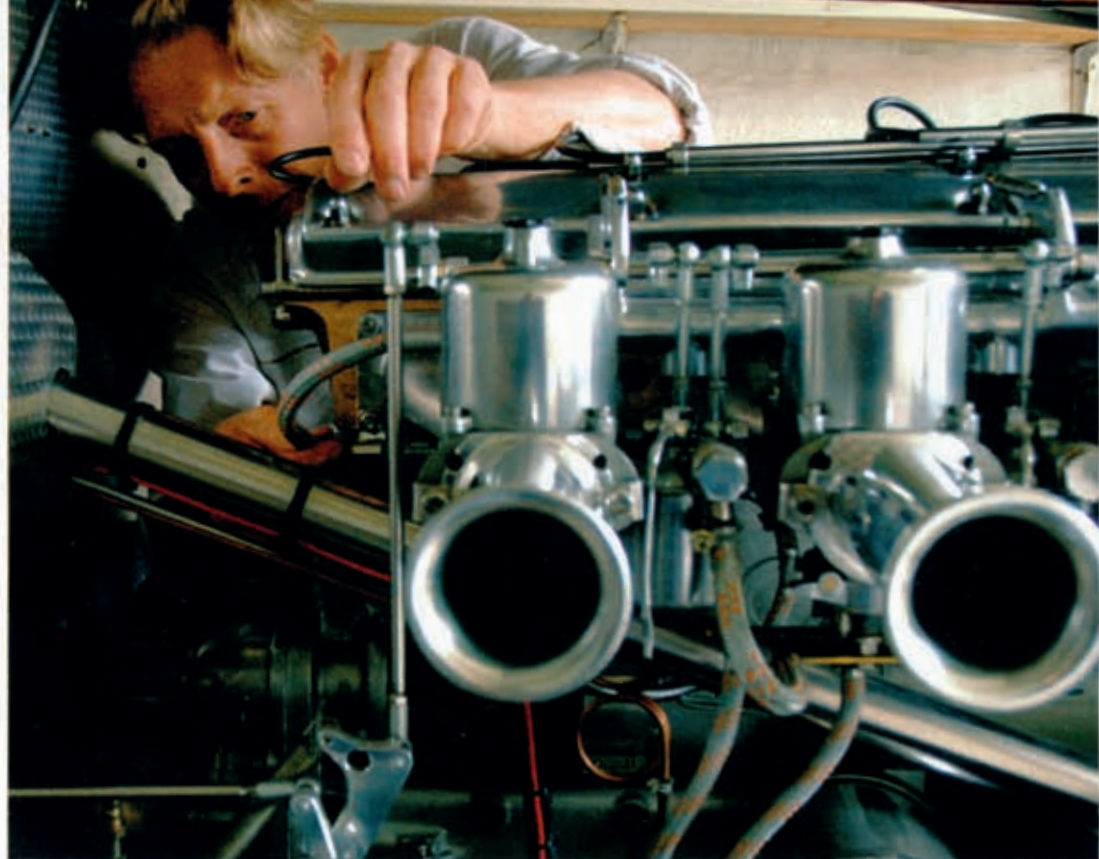
„Blower Special“ hatte Tim Birkin 1929 die 500 Meilen von Brooklands bezwungen. 1,5 Millionen Mark wurden für dieses Einzelstück 1985 gefordert. Für den Studenten Homann nicht zu schaffen.

Oder doch? Als Nachbau vielleicht, überlegt er. Mit ähnlichen Teilen aus anderen Autos, mit viel Kreativität und noch mehr Handarbeit könnte es zu stemmen sein, glaubt er. Eine kühne Idee – ein Bentley auf Raten, sozusagen.

Bei seinen Recherchen stößt er auf zwei Fotos, Sie dienen ihm als Vorlage. Genaue Maße hat er nicht. „Ich habe die alten Reifengrößen in Zentimeter umgerechnet und daraus die Dimensionen aller anderen Teile abgeleitet“, erinnert sich Homann. Schon jetzt war klar: Es würde kein hundertprozentiger Nachbau werden. Eher eine persönliche Interpretation des Originals.

Das Wrack eines Jaguar XJ6 dient Homann als Basis. Der Student kauft es für 300 Mark, baut Achsen und Motor aus und macht die festgerosteten Kolben mit Cola wieder gangbar. Dann zerlegt er alles, dreht die Zylinder und Kolben neu ab, ersetzt fehlende Teile, poliert Ventilköpfe und Pleuel und tut und tunt und macht.

Doch das ist nur der Anfang. Alles, was er auf seinen beiden Fotos nicht sehen kann, konstruiert der Maschinenbauer nach eigenen Ideen. Was Metall ist, wird handgeschmiedet oder von Hand gedengelt. „Das muss ehrlich sein“, sagt Homann, „mit Spachtelmasse und Lack arbeiten kann ja jeder.“



Einstellarbeiten: Herzstück des Bentley-Eigenbaus ist ein Jaguar-Motor. Homann machte die festgerosteten Kolben mit Cola flott und hat die Maschine danach komplett restauriert und getunt

Deshalb lässt er die gesamte, nur 28 Kilo leichte Karosserie genau so, wie seine Hände sie schufen. Stahl und Chrom werden poliert, das Aluminium zusätzlich klar lackiert, fertig.

Trotz aller Handarbeit und Frickelei: Das Projekt zieht ihm den letzten Cent aus der Tasche. Homann arbeitet neben dem Studium bei VW, jobbt als Totengräber und Steinmetz. „Einmal habe ich sogar ein paar gute Hosen verkauft, um Geld für den Dicken zu haben.“

Der Dicker frisst weiter. Sechs Jahre und 6000 Arbeitsstunden, rund 30.000 Euro für Material, jede freie Minute, jeden Gedanken. Dann endlich ist aus einem Haufen Jaguar-Teile und Blech ein glänzender Traum von einem Automobil geworden. „Das Projekt hat mich an meine Grenzen gebracht, auch menschlich“, sagt Homann und fügt leise an: „Denn es hat mich nicht zuletzt auch zwei Beziehungen gekostet.“ Frau oder Auto? Immer wenn es so weit war, hat er sich wie ein echter Bentley-Boy entschieden.

Heute lebt er mit Ehefrau Nummer drei in Hannover. Beide sind Künstler. Er macht Metallobjekte, sie Skulpturen. Maxi, 51 Jahre alt, lässt ihn träumen. Und basteln. Zurzeit baut er sich eine Royal Enfield um. Außerdem entsteht ein Ultraleichtflugzeug. Wieder eine Eigenkonstruktion, die Interpretation eines alten Modells aus den 30er-Jahren. Homann ist voller Optimismus. „Ich habe mir ein paar Bücher über Aerodynamik besorgt. Das Ding wird schon fliegen.“ *Michael Görmann |*

Original und Nachbau

1714 kg	Leergewicht	1050 kg
165 km/h	V-Max	242 km/h
	Zylinder	6
4398 ccm	Hubraum	3800 ccm
182 PS	Leistung	220 PS
9,4 kg/PS	Leistungsgewicht	4,8 kg/PS
1.500.000 Euro	Wert 2006	120.000 Euro

