

Das Märchen vom Weakener

Man schreibt das Jahr 1965. RR bringt den Silver Shadow auf den Markt: das modernste, schönste, grösste, beste, komfortabelste, schnellste, leiseste, luxuriöseste 'Dingen auf 4 Rädern', was man sich überhaupt vorstellen kann. Plus zusätzlich noch ausgestattet mit 'ausreichender Leistung' und zwar ohne extra Aufpreis !!!

So waren alle die, die sich so ein Teil überhaupt leisten konnten, überglücklich bis ans Ende aller Tage, wenn da nicht in einem fernen Land - erstmals bekannt geworden durch sein kuriozes Brauchtum, alkoholische Getränke immer mit braunen Tüten zu umwickeln - ein Gesetz erlassen worden wäre, welches das, was aus dem Auspuff kommt, als teilweise schädlich betitelte und deshalb verbieten, bzw. um 90% verringert sehen wollte.

Ausserdem sollte keine Gasoline mehr auf die Strasse plätschern, noch nichtmal wenn ein relativ unwichtiges Teil wie ein Schwimmerkammerventil, von dem man normalerweise locker 2 hatte, klemmte.

Bei Rolls-Royce in England hat man erstmal laut gelacht. Erstens hatte man ja schon den besten, saubersten Vergaser der Welt, und zweitens gepaart mit der modernsten Brennraumgeometrie aller Zeiten incl. 4-eckiger Kanäle und umlaufender Quetschkante.

"Was wollen die Brauntüten überhaupt ?" fragte sich Sir Richard Rich, Chef des RR-R&D-Laboratoriums, "90% weniger Abgas ? 90% von was denn ? Die sollen erstmal auf unseren Level kommen, Mondlandung hin, Mondlandung her. Und ausserdem, wo soll der Sprit denn hinlaufen, wenn nicht auf die Strasse ... in den Innenraum etwa ?"

Ein Anruf in Detroit brachte Aufklärung ... "Chef, äh.. Sir Rich,, die Typen von GM meinen sie hätten eine Art Geheimwaffe gegen Abgas, so eine Art Kasten gefüllt mit Mondstaub, sie nennen es 'Katalytischen Konverter'. Und der Sprit soll in eine Büchse laufen, und erst wenn die Büchse voll ist darf er auf die Strasse."

Da lagen die Tommy's auf dem Boden vor Lachen, und aus Spass an der Freud, wurden erstmal 10 Stück von diesen 'Katalytischen Konvertern' für den nächsten Dampfer bestellt (man hatte es ja), und dann in den Pub um die Ecke ein Fass Guinness geleert und angestossen auf den erfolgreichen Tag.

Am nächsten Morgen wurde der junge Ingenieur Clive McWeak beauftragt eine Blechbüchse an SRH1087 (den Shadow von Sir Rich) zu montieren, und die Schwimmerkammern wurden mit dieser Büchse verbunden. Wenn jetzt ein Schwimmerventil klemmte oder der Chef seinen Shadow so heiss fuhr, dass der Sprit irgendwann überkochte, dann tropfte dieser nicht mehr auf die Strasse, sondern in die Büchse.



Sir Rich guckte sich das an, und meinte "Die doofen Brauntüten, ich geb jetzt mal extra Stiefel, bis alles kocht und die Büchse so voll Sprit ist, dass sie überläuft, und dann ruf ich bei GM an und lach mich kapott".

Dann langweilte man sich in der Entwicklungsabteilung von RR, weil das Schiff mit den 'Katalytischen Konvertern' ja erst in 4 Wochen kommen würde, und was sollte man in der Zwischenzeit machen ?

Da hatte McWeak die Idee, man könnte ja die Spritbüchse mit dem Ansaugtrakt so verbinden, dass der Motor den übergelaufenen Sprit während des Betriebs - peu a peu - wieder wegsaugt. "Da kann dann der Chef lange fahren" dachte McWeak "und sich wundern, warum die Büchse nicht überläuft, das gibt einen Riesenspass".

Also wurde am Shadow von Sir Rich heimlich eine zusätzliche Leitung montiert, die den übergelaufenen Sprit aus der Büchse immer wieder in den Motor saugen sollte, zwecks unauffälliger Verbrennung.

Am nächsten Tag kam Richard Rich tobend in sein RR-Forschungs-Laboratorium und schrie "Was habt Ihr mit meiner Karre gemacht, die zieht ja keinen Hering mehr vom Teller ?"

Die Ingenieure waren irritiert, der junge Clive McWeak sagte kleinlaut, "Chef, äh, Sir Rich,, wir wollten uns einen Spass machen, wir haben eine Leitung montiert, damit Dein Motor den übergelaufenen Sprit immer wieder aus der Büchse entleert, so dass Du Dich wunderst warum die Büchse nie überläuft".

Da sagte der Chef "Das ist ja eigentlich eine gute Idee ... damit kann ich bei GM auftrumpfen, da werden die Brauntüten doof dreinschauen, wenn die Büchse nie und nimmer überläuft, aber irgendwas habt Ihr Deppen bei der Montage verbockt, also sucht und behebt den Fehler, kann ja so schwer nicht sein ..."

Nur gab es da ein Problem: Bei der Montage war kein Fehler gemacht worden, und so wurde auch kein Fehler gefunden. Sir Rich musste in der Zwischenzeit mit seinem Silver-Cloud fahren und fand das gar nicht lustig, das kannte er doch schon lange genug.

Am dritten Tag drehte der Chef durch "Wenn Ihr den Fehler nicht findet, Ihr Stussi's, dann baut Ihr das einfach zurück auf den letzten Stand wo es funktionierte, hat man Euch denn auf der Uni überhaupt nix beigebracht ?"

Also wurde die Unterdruckleitung wieder demontiert und der Shad von Sir Rich fuhr wieder ausserordentlich ordentlich.

Aber daran konnte es doch nicht liegen, also Leitung wieder dran, Shadow zog keinen Hering mehr vom Teller, Leitung wieder ab, Shadow fuhr wieder normal, usw, usw ...

Nach 2 Wochen kam Clive McWeak die Erleuchtung: Der Unterdruck vom Motor, der den übergelaufenen Sprit aus der Büchse in Dampfform wegsaugen sollte, verringerte gleichzeitig den Schwimmerstand im Vergaser und das war der Grund warum der Motor nicht mehr richtig durchzog.

Clive rannte zum Chef: "Sir Rich, es liegt am Unterdruck! Wir haben rausgefunden, dass wenn der Unterdruck oben am Schwimmer saugt, dass dann der Sprit von der Düse weggesaugt wird, wegen ... wir haben im Physik-Buch nachgelesen, und ... da war ein Bild gemalt ... die kommunizierenden Röhren und jedenfalls ... da..da ..dann läuft die Karre nicht mehr ordentlich".

Da schrie Sir Rich den armen McWeak an "Lasst mich mit den Details in Ruhe. Mach dass das jetzt funktioniert !!!"

Das bereitete Clive McWeak schlaflose Nächte. Da hatte man den besten Vergaser der Welt mit der optimalen Einstellung und er funktionierte nicht mehr wegen der doofen Unterdruckleitung vom Ansaugtrakt zu dieser blöden Spritauffang-Büchse.

McWeak wusste nicht mehr weiter und schlürfte planlos den ellenlangen Flur des RR-R&D Gebäudes entlang. In der hintersten Ecke des Flurs sah er Rauch unter dem Türspalt des letzten Zimmers hervorquellen. Hier war er während seiner wenigen Jahre bei RR noch nie gewesen. Es roch nach einer Mischung aus Zigarrenqualm, Benzol und Bremsenreiniger. Das musste das Labor von P. W. McLean sein.

Clive wusste nur aus Erzählungen, dass McLean die Vergaser-Koryphäe war und quasi der Grund dafür, dass ein Rolls-Royce fuhr wie ein Rolls-Royce ebend. Ausserdem war P.W. bei den obersten Bossen unendlich hoch angesehen, denn er hatte das Profil der UZ-Nadel entwickelt, das beste und - im wahrsten Sinne des Wortes - 'ausgefeilteste' Nadelprofil, welches jemals in einem Vergaser Verwendung fand, und zwar erstmals im SU-HD8 vom Shadow, RR's neuester high-tech Limosette.

In seiner Verzweiflung riss McWeak ohne Anzuklopfen einfach die Tür zu P.W.'s Labor auf und blieb sprachlos im Türrahmen stehen. So ein Labor hatte er noch nicht gesehen. Drei Palmen, ein Bachlauf, zwei Papageien, eine Reiseschreibmaschine auf einem Mahagoni-Tischchen, an der einen Wand eine Tafel, vollgekritzelt mit mathematischen Formeln, an der anderen Wand ein riesiges Zeichenbrett von Nestler Germany - ganz offensichtlich eine Spezialanfertigung - und mittendrin eine Art Bett-Sofa auf dem sich ein langhaariger bärtiger McLean rumfläzte, an die Decke starrend, dabei gierig einen dicken Joint inhalierend (von wegen Zigarrenqualm ...).

"Who is disturbing my afternoon meditation?" sagte McLean mit sanfter entrückter Stimme, ohne seinen hypnotischen Blick von der Zimmerdecke abzuwenden.

"P.W. äh, Mr. McLean, äh, Sir" stammelte Clive "I have a problem, can you please help me ?".

“Ich habe von Deinem Problem gehört” flüsterte McLean, immer noch an die Decke starrend “Der Unterdruck macht Dir Kummer”.

“Ja genau” entgegnete Clive fast erleichtert “die doofe Spritauffangbüchse, und der Chef will dass die sich automatisch entleert aber nicht auf die Strasse sondern in den Motor, und da haben wir diese Leitung gelegt zum Ansaugtrakt, und ...”.

“Und dann lief der Motor nicht mehr so gut wie vorher” unterbrach ihn McLean.

Clive: “Ja ganz genau, der Chef ist tierisch sauer, was sollen wir jetzt machen, der Unterdruck ...”

P.W.: “... saugt den Sprit von der Düse”.

Clive: “Woher weisst Du das alles ... ?”

McLean stöhnte, zog zwei Vergasernadeln aus seiner Hemdtasche, stand von seinem Bettsofa auf, kramte ein Stück Schleifpapier aus seiner Hosentasche, ging zu dem Mahagonitischchen mit der Reiseschreibmaschine und nutzte diesen als Unterlage um gefühlte 2 Minuten an den beiden Nadeln rumzuschmirgeln.

Dann reichte er McWeak die von Hand modifizierten Vergasernadeln und sagte “Now you try those, young man”.

Clive grabschte nach den Nadeln, nuschelte schüchtern ein “Thank you so much, Sir” und verdrückte sich mit der wertvollen Fracht.

Die neuen Nadeln wurden umgehend in den Shadow von Sir Rich eingebaut, die Unterdruckleitung wieder angeschlossen, der Motor lief jetzt wie geschmiert, trotz Unterdruckleitung, und gleichzeitig wurde übergelaufener Sprit automatisch vom laufenden Motor aus der Büchse weggeschnüffelt.

“Quite impressive” lobte Sir Rich den jungen McWeak, und das war für Clive natürlich ein Erlebnis, denn Sir Rich war schliesslich Ehrenmitglied der Royal Academy of Science “*aber*” ach Herrje, es musste ja ein ‘*aber*’ geben “*aber* eigentlich habt Ihr ja jetzt den einen Fehler mit einem weiteren Fehler kompensiert, und bei Rolls-Royce nennt man sowas im Allgemeinen: ‘*Pfusch*’”.

“But anyway” kontinierte Sir Rich “Ich muss jetzt sowieso mal eben runter an die Cote d’Azur (auf Firmenkosten versteht sich), bin auf einer Party eingeladen bei Gracia Patricia und Prinz Rainer, dabei kann ich die neue Spritauffangbüchse mal so richtig durchtesten. Letztes mal hab ich nämlich auf dem Parkplatz vom Carlton einen riesen Spritfleck hinterlassen, und das war schon ein wenig annoying ...”

Sir Rich schwang sich in den Shad, trat den Pin auf’s Bodenblech und knallte mit quietschenden Reifen los Richtung Hover-Craft. In Frankreich angekommen, erklomm er mit SRH1087 die ‘l’*autoroute*’ und zeigte den Froschfressern erstmal wofür eigentlich die linke Spur gemacht war. Er wusste schliesslich von seinem alten Kumpel A. Einstein, dass hohe Geschwindigkeit jung hält und total überhöhte Geschwindigkeit noch jünger ...

Am frühen Abend war er schon in Cannes und parkte mit kochendem Motor und dem flüchtigen Gedanken “Wir haben zwar ausreichend Leistung, ‘*but why the hell*’ haben wir eigentlich keine ausreichende Kühlung?” vor dem Carlton Hotel, und zwar gänzlich ohne einen Spritfleck auf dem Parkplatz zu hinterlassen.



Gleichzeitig legte in Dover ein Dampfer - randvoll mit GM-Automatikgetrieben und den langersehnten Katalytischen Konvertern - an.

Am folgenden Werktag lagen 10 katalytische Konverter ausgepackt auf der Werkbank von McWeak, welcher von Sir Rich den Auftrag hatte während dessen Abwesenheit, diese schonmal zu testen.

Clive klemmte sich also so einen "Moon Cat" unter den Arm und ging rüber in den schallisolierten Bunker, wo sich der Motorenprüfstand befand. Er flanschte den Konverter an den Krümmer eines 6230cc V8 Motors, schloss das CO-Messgerät an, und machte ein paar Testläufe. Nachdem der Motor und der Katalysator auf Betriebstemperatur waren, stellte McWeak erstaunt fest, dass das CO-meter wirklich erstaunlich niedrige Werte anzeigte.

"An diesen katalytischen Konvertern scheint was dran zu sein" dachte Clive, liess den V8 im Standgas weiterlaufen und ging zu seinem Büro "Das muss ich sofort Sir Rich erzählen".

Kurze Zeit später klingelt in Südfrankreich an der Reception des Carlton Hotels das Telefon: "Monsieur Richhh, Monsieur Richh, telephone pour vous"! Sir Rich sass gerade an der Bar in der Lobby und war schon etwas angetüdtelt "Ja Clive was ist denn los, Junge?" ... "Sie funktionieren ?""Aber halten sie auch unseren Anforderungen stand""Na dann rock sie mal ordentlich durch!" ... " Ja doch, nein, keine Gnade, Du weisst doch wie wir bei Rolls-Royce

testen“...”Ja, und morgen brauchst Du mich gar nicht anzurufen, da bin ich bei Rainer und Prinzessin Gracia in Monaco“. Sir Rich legte auf.

Clive wusste jetzt was er zu tun hatte: Er hatte die Katalytischen Konverter durchzurocken, und zwar nach RR-Methode, der schlimmsten Methode ... ach es war besser gar nicht darüber nachzudenken.

Er ging wieder zum Bunker, zog sich in der Garderobe den feuerfesten NOMEX-Schutzanzug an, setzte sich das böseste Gesicht auf, zu dem er überhaupt in der Lage war, und darüber den grossen puscheligen Gehörschutz.

Er füllte den Test-Tank randvoll mit hochoktanigem Brennstoff, ging zum Motor der immer noch im Leerlauf vor sich herblubberte (denn es war bis auf den CAT gar kein Schalldämpfer montiert) und ... arretierte das Vergasergestänge auf volle LUCYBAM, also auf Anschlag rechts.

Die Mess-Stifte, die anstelle der Kolbendämpfer in den beiden SU-Vergasern montiert waren schossen hoch, die Drehzahl des kurzhubigen V8' ebenfalls, und ein ohrenbetäubender Lärm hätte jetzt beide seiner Trommelfelle zerstört, wenn Clive sich nicht vorher die Ohrpüschel aufgesetzt hätte.

Er blieb neben dem Monster-V8 stehen, sah sich das Inferno eine Weile an, vergewisserte sich dass die Krümmer eine schöne rotglühende Farbe bekamen, blickte ein letztes mal auf das CO-Messgerät, welches immer noch einen erstaunlich niedrigen Wert anzeigte, schloss bei kreischendem Motor den Bunker hinter sich ab ... und machte Feierabend.

Der nächste Arbeitstag. Clive hatte gar nicht gut geschlafen, er mochte die RR-Methode einfach nicht, obwohl sie einem eindeutig vor Augen hielt, was funktionierte und was nicht ...

Er zog sich wieder den Schutzanzug an, das böse Gesicht und die Püschel über die Ohren, dann schloss er den Bunker auf.

Brennend heisse Luft schlug ihm entgegen, der 6230cc V8 kreischte immer noch infernalisches vor sich her, der Katalytische Konverter glühte rot-gelb. Ein Blick auf das CO-Meter: "Verdammt niedriger Wert, immer noch ... ich kann's nicht glauben ... das Dingen von den Amis funktioniert ... und hält auch noch der RR-Testmethode stand ... gibts doch gar nicht ...".

McWeak beschloss dem Drama ein Ende zu machen "Genug ist genug, irgendwann muss auch mal Schluss sein" und liess das Vergasergestänge von 'volle LUCYBAM' zurückschnacken auf Leerlauf. Die Motordrehzahl sank langsam, Clive sah der dicken Bremsrolle des alten Prüfstands zu, wie sie immer langsamer wurde.

"Endlich Ruhe" dachte er, als auf einmal lange Flammen aus dem Katalytischen Konverter schlugen, direkt vor sein linkes Bein. Clive erschrak, "Was ist jetzt ? ... Ist doch fast aus der Kasten ... ist doch nur noch Leerlauf".

Die Flammen erlöschten von selbst nach ein paar Sekunden. Wie in Zeitlupe drehte McWeak sein Gesicht zum CO-Meter " MIST.... Jetzt hat es ihn doch noch erwischt !", denn die CO-Werte waren jetzt wieder ganz normal, ganz so wie ohne Katalytischen Konverter.

Ein kurzes Gasgeben am V8 brachte die Bestätigung, der CAT war kapott.

Zur selben Zeit schnurrt ein ausgeschlafener Sir Rich in seinem Shadow über die Küstenstrasse Richtung Monaco und genießt die herrliche Aussicht. Er hatte keinen Spritfleck auf dem Parkplatz vom Carlton hinterlassen und ist ja soo gut gelaunt.

Meanwhile in London schraubt ein schwitzender, da immer noch im Schutzanzug befindlicher McWeak den zweiten Katalytischen Konverter an den V8. "Vielleicht war der erste einfach ein Montagsmodell" denkt er zuversichtlich, und gibt dem Motor wieder volle LUCYBAM !

SRH1087 passiert lautlos den Grenzübergang nach Monaco, die Beamten sind bewaffnet aber winken durch, Sir Rich wird schliesslich erwartet.

Clive findet Gefallen an den glühenden Auspuffteilen, er gewöhnt sich langsam an die RR-Methode, und bemerkt gar nicht, dass er schon klatschnass geschwitzt ist "Keine Gnade" hat Sir Rich gesagt.

Sir Rich betätigt den Blinker seines Shad, und biegt unter leisem aber vernehmbar satten klick-klack-klick-klack in die Toreinfahrt zum Palais de Monaco ein. "Es wird auch hier keinen Fleck geben, now stop this chattering mind ..."

Die Warnlampe am Test-Tank erregt Clive's Aufmerksamkeit. Der Tank ist auf Reserve, mehr hochoktaniger Brennstoff ist erforderlich. McWeak schliesst wie selbstverständlich die Drosselklappen der SU-Vergaser (wer tankt schon bei Vollgas), der Motor verliert langsam an Fahrt ... schon wieder schlagen meterlange Flammen aus dem Katalytischen Konverter. "Aua" denkt Clive und ein Blick auf das CO-Messgerät bestätigt "Aua ..." CAT #2 ist kapott.

Sir Rich wird in der Halle vom Palais von Prinzessin Gracia und Prinz Rainer empfangen, heute ist sein Tag. Die Cocktail Party hat schon angefangen, Schauspieler, Wirtschaftsbosse, Wissenschaftler, Künstler, hier fühlt er sich wohl.

McWeak zieht den Schutzanzug aus, füllt den Tank mit frischem Sprit und montiert den dritten Katalytischen Konverter am V8 "Vielleicht war der hier ein Dienstagsmodell, und ausserdem 'Keine Gnade' hat der Chef gesagt" und gibt LUCYBAM ! Die Blechteile glühen auf.

Sir Rich wird Frank Sinatra vorgestellt und denkt erleichtert "Endlich normale Leute".

Clive bemerkt ein minimales Zittern am Motorprüfstand "Hm, er läuft nicht mehr auf 8, kann ja nur 'ne Zündkerze sein, kein Wunder bei der Tortur" und geht vom Gas. In dem Moment spuckt CAT #3 Feuer und ein schon reflexartiger Blick auf CO bestätigt: CAT#3 kapott.

Auf der Cocktail-Party in Monaco befinden sich auch ein paar General-Motors Bosse, und ausserdem Leute von der NASA, denn die Prinzessin hat ein faible für Mondlandungen. Sir Rich ist in seinem Element.

McWeak reisst sich die Ohrpuschel von seinem mittlerweile mühelos böse dreinschauenden Gesicht, erneuert eine Zündkerze am V8, montiert den Katalytischen Konverter Nummer Vier und ... gibt LUCYBAM !!!

Sir Rich öffnet das 'Bonnet' von SRH1087 und führt den GM-Bossen und NASA-Leuten die selbstschnüffelnde Spritauffangbüchse vor. Die GM's glotzen gierig in den Motorraum, die NASA's sind distanzierter, aber Sir Rich liest ihnen die Begeisterung am Augenglanz ab.

CAT #4 geht in Flammen auf. "Der Chef hat gesagt, er will nicht gestört werden" denkt Clive und ... 'KEINE GNADE'"

Sir Rich trinkt mit Alfred Hitchcock Brüderschaft.

CAT #5 geht in Flammen auf.

Prinz Rainer nimmt sich Sir Rich beiseite "Was ist eigentlich dran an diesem neuen Shadow ?" fragt er interessiert und setzt fort: "Wir haben ja hier nur unseren Silver-Cloud, und sind eigentlich ganz zufrieden ..."



“Ich will es Dir erklären” antwortet Rich: “Im Vergleich zum Silver-Cloud haben wir den neuen Silver-Shadow von aussen etwas kleiner gemacht, aber dafür den Innenraum ein bisschen grösser. Er hat auch einen wirklich voluminösen Kofferraum mit einer komfortabel niedrigen Ladekante ...”

Es lässt sich nicht vermeiden, dass jetzt auch die Leute von GM und der NASA Sir Rich und Prinz-Rainer neugierig umringen.

Unterdessen in London:

CAT #6 geht in Flammen auf, McWeak zündet sich eine Zigarette an, obwohl im Test-Bunker allerstrengstes Rauchverbot herrscht: hochoktaniger Treibstoff, Explosionsgefahr. Aber das ist McWeak jetzt egal, Hauptsache “NICHT DEN CHEF STÖREN” ... “KEINE GNADE” und LUCYBAM !!!

“Jetzt ist der richtige Moment für eine kubanische Zigarre” denkt Sir Rich, “Rainer, willst Du auch eine ?”, und beide saugen und pusten ordentlich Qualm durch die Halle vom Palais während Sir Rich fortfährt: “Der neue Silver Shadow ist der schnellste Rolls-Royce aller Zeiten” Einer von den GM’s kann einfach nicht mehr an sich halten und unterbricht “Wieviel PS hat er denn?”

Darauf hatte Sir Rich gewartet; die Brauntüte war ihm direkt in die Falle gelaufen. Rich zieht tief an seiner Zigarre, blickt ganz entspannt in die Runde nur um sicherzustellen dass jetzt auch jeder zuhört, und sagt so ganz beiläufig “*sufficient*”, worauf Prinz Rainer in schallendes Gelächter ausbricht.

Prinzessin Gracia schwebt vom anderen Ende der Halle heran, denn sie will mitlachen.



“Wir Engländer sind ja eigentlich zurückhaltend” denkt sich Sir Rich “aber wann hat man schonmal den ganzen Ärmel voller Asse und oben drein noch eine Prinzessin in der Audienz, man muss auch mal eine ‘Exception’ machen”...

Darauf hin versucht er seine Stimme ganz entspannt klingen zu lassen, was ihm fast gelingt und spricht: “Gestern bin Ich beispielsweise in meinem Shad die Strecke Calais - Cannes in sechs Stunden, vierzig Minuten gefahren ... inclusive einer kleinen Tankpause.”

Stille Schweigen ... die Kinnladen der GMs hängen fast auf dem spiegelblank polierten Eichenparkett, denn es handelt sich ganz offensichtlich um eine Distanz von geschätzt 1200 Kilometern “Hat er jetzt doch den Bogen überspannt ?” denkt Sir Rich, bemerkt wie sich Schweißstropfen auf seiner Stirn zu bilden beginnen und sieht um Hilfe flehend die Prinzessin an.

Ohne lange zu fackeln rettet Gracia Patricia die Situation: “Aber ist das nicht gefährlich ?“

“Das wäre es, *indeed* ...” antwortet Rich, sichtlich erleichtert über das professionelle Pass-Spiel der Prinzessin “... wenn wir im Silver-Shadow nicht die stärksten Bremsen der Welt eingebaut hätten”.

“Die stärksten Bremsen der Welt ...” spöttelt ein GM’ler “wir sind ganz Ohr ...”. Die Leute von der NASA drängen sich immer dichter in den Pulk um Prinz Rainer, Prinzessin Gracia und Sir Rich, sie wollen nichts verpassen von dem, was jetzt passiert.

“Wie komme ich aus dieser, in pure Angeberei ausgearteten Nummer bloss wieder raus ?” arbeitet Sir Rich’s Gehirn auf Hochtouren. Er spürt, dass er sich viel zu weit aus dem Fenster gelehnt und in eine angreifbare Situation manövriert hat und denkt “Jetzt kannst Du nur noch die Karten auf den Tisch ballern ... Es kommt der Tag ... da will die Säge sägen ... ”

Dann holt er tief Luft und spricht mit dem gelangweiltesten Unterton, den er noch zustande bringen kann: “... Well in a nutshell The enormous braking power of the new Rolls-Royce Silver-Shadow is accomplished by a set of two independent, cam-driven, high-pressure hydraulic pumps,

each capable of 10.000 psi, but operating at a *smaller* pressure of 2.500 psi *only*.” Die Gesellschaft hängt an Sir Rich’s Lippen “Furthermore, this pressure is stored in a set of two similarly independent hardened-steel balls, which are precharged to 1000 psi nitrogen at the factory.”

Die Prinzessin errötet, Prinz Rainer ist sprachlos. Das hatte gesessen!

Die Jungs von der NASA nicken zustimmend, denn mit ‘Nitrogen’ arbeiten sie ja schliesslich die ganze Zeit. Die GM’ler hatten nichts mehr zu melden und wären am liebsten im Erdreich versunken.

“Und ausserdem ...” holt Sir Rich triumphierend aus, und sieht Prinz Rainer an “... haben wir als drittes System noch zusätzlich *die* Bremse eingebaut, die Du bereits in Deinem Silver-Cloud hast, quasi als Backup vom Backup”.

Das war es. Totale Vernichtung. Die NASA Vertreter geraten in Ekstase und klatschen. Standing Ovations für Sir Rich.

In einem schallisolierten Bunker auf dem englischen Kontinent geht ein Katalytischer Konverter mit der Nummer sieben in Flammen auf. Ein total verzweifelter Clive McWeak ist mit seinem Latein am Ende.: “Ich ruf jetzt den Chef an”. Clive schaltet den V8 aus, lässt die doppelte Stahltüre offen stehen und geht deprimiert in Richtung Büro.

Unterdessen ist die Stimmung in Monaco auf ihrem Höhepunkt, die GM’s haben sich wieder eingekriegt, denn mit dem Schampus geht man hier nicht gerade zimperlich um.

Sir Rich ist - abgesehen natürlich von der Prinzessin - Mittelpunkt der Veranstaltung, und die NASA Leute wollen auch gar nicht mehr von seiner Seite weichen. “Wie läuft denn so das Mondgeschäft ?” bringt Rich sie in’s Gespräch “und was ich schon immer mal wissen wollte: Was macht eigentlich ein Astronaut, wenn er mal muss ?”

Die Nasa Leute drucksen rum, von wegen das sei ein noch nicht vollständig gelöstes Problem ...

“Ja was macht er denn der Astronaut, er muss doch irgendwas machen ?” drangsaliert Sir Rich. Einer der Nasa Jungs fasst seinen ganzen Mut zusammen und antwortet “Echte Rocker lassen laufen” und alle liegen auf dem Boden vor Lachen ...

Die Gesellschaft wird unterbrochen. Ein Diener bringt ein Telefon auf einem Silbertablett, eine endlose Spiralschnur hinter sich herziehend “Telephone pour vous, Monsieur Richh”.

Richard Rich zuckt mit den Achseln, greift nach dem Hörer und meldet sich mit einem knackigen “Rich” “Clive, Junge, was ist denn los ?” ... “sie halten nicht stand?” jetzt kann sich Sir Rich nicht mehr auf dem Sessel halten “Du hast sieben von unseren zehn Katalytischen Konvertern gehimmelt ?” Die GM’ler horchen auf “Was meinst Du, sie gehen in Flammen auf ?” ... Sir Rich blickt die GMs an ... “Clive, Junge, jetzt beruhig Dich doch erstmal” ... “Ich bin ja nächste Woche wieder da” ... Sir Rich sieht erneut in die GM Runde und zeigt auf den Telefonhörer “pass auf Clive, ich reich Dich jetzt mal weiter an einen Experten für diese katalytischen Dinger” und gibt den Hörer an den Ami mit der dicksten Hornbrille ab, der diesem schon eifrig entgegengreift.

Während das Telefongespräch zwischen GM und Clive noch minutenlang weitergeht und immer technischer wird, bemerkt ein NASA-Officer, dass er ja begeistert sei von der lockeren, sportlichen

Art in der Sir Rich solche Probleme handhabte. Das beantwortet Rich jovial "Uns geht es um die Sache." ... gefolgt von "Bei Rolls-Royce pflegt man keinen Eigendünkel", worauf die gesamte Gesellschaft incl. Prinz Rainer und der Prinzessin respektvollstes "Aah,, Ooh,, selbstverständlich,, " vor sich hinbrabbelt.

So wurde das noch ein schöner Abend, ausser für Clive McWeak, den der Ami am Telefon ganze 10 Minuten eindringlichst vor 'Äitsch-ssieh', 'Hydro-Carbons' und 'Rich Mixture' gewarnt hatte, denn von unverbrannter Gasoline würden die Katalytischen Konverter ganz schnell kaputtgehen. Clive dachte sich "Wir sind doch nicht doof, wir haben SU-Vergaser und die liefern perfektes Gemisch; und unsere Motoren verbrennen dieses perfekte Gemisch perfekt" und machte erstmal Feierabend. Schliesslich hatte er für heute genug geleistet, denn er hatte nach der amtlichen RR-Methode 7 von 10 von diesen Mondstaub-Dingern zerballert.

--

Nachdem die Sonne einmal unter und wieder aufgegangen war, marschiert ein finster dreinblickender McWeak schnurstracks durch die offene Tür von P.W. McLean's 'Laboratorium'. McLean sitzt unter einer seiner 3 Palmen, den einen Papagei auf der linken Schulter, den anderen Papagei auf seiner rechten Schulter, die Füsse im Bachlauf badend, blickt zu McWeak und sagt "Du hast mein Bächlein ja gestern ganz schön zum Kochen gebracht".

Clive ist sprachlos, woher sollte er denn auch wissen, dass die Abwärme aus dem Tortur-Bunker via ausgeklügelter Kanalisation durch den Bachlauf in McLean's Labor gekühlt wird.

Und das ist ihm jetzt auch reichlich egal "Die Amis sagen, wir hätten zu fettes Gemisch" sprudelt es aus ihm raus.

"Das ist absolutely impossible" entgegnet ein unentwegt relaxter McLean "Die UZ-Nadel liefert perfektes Gemisch, und zwar in allen Betriebszuständen" er wackelt mit den Schultern und erst jetzt bemerkt McWeak, dass die Papageien Namensschilder haben, der eine heisst 'Rich' und der andere 'Weak' und er ist sprachlos als er von McLean fast singen hört: "Die UZ-Nadel ist *perfectly balanced*"

"Ja, aber wieso geht denn dann 'bitteschön' ein Katalytischer Konverter nach dem anderen kapott, und zwar immer dann, wenn ich vom Gas gehe ?" fragt McWeak genervt.

P.W.: "Du meinst bei geschlossener Drosselklappe ?" sanft die Papageien auf den Schultern wippend.

Clive: "Ja!"

P.W.: "und hoher Drehzahl ?"

Clive: "Ja, zum Teufel !!!"

P.W. denkt einen kleinen Moment nach, steigt aus seinem Bächlein aus, setzt seine Papageien 'Rich' und 'Weak' auf ihre Stangen und hüpfte barfuss los "Komm mit Clive, ich hab da so eine Idee ..".

"Wohin gehen wir" fragt McWeak verblüfft "und ausserdem, Du hast vergessen Deine Doc Martens anzuziehen".

"Die brauch ich nicht, im Bunker ist es immer noch warm genug" antwortet P.W.

Die schallisolierte doppelte Stahltüre des Bunkers hinter sich lassend erklärt McLean dem jungen McWeak "Wir machen jetzt ein Experiment: Wir koppeln den alten B60 Motor an den V8 und lassen beide parallel laufen, dann gebe ich beim B60 Vollgas und Du schliesst die Drosselklappen vom V8, aber schraub vorher bitte das katalytische Drecksteil ab, die hast *Du* schliesslich alle kaputtgemacht, damit will ich nichts zu tun haben."

So werkeln beide eine halbe Stunde herum, bis alles an-, ab- bzw. fertig-verflanscht ist. Dann starten sie beide Motoren gleichzeitig und bringen sie auf Drehzahl. "Was soll Dein Experiment eigentlich beweisen ?" ruft Clive durch den Motorenlärm. "Das wirst Du gleich sehen" P.W. gibt dem B60 volle LUCYBAM. "CLIVE" ... "JA" ... "JETZT SCHLIESS DIE DROSSELKLAPPEN" ... "WAS ?" ... "GEH AUF LEERLAUF" ... "OKAY" ...

P.W. winkt McWeak mit nach draussen, bei dem Lärm kann man sich ja nicht vernünftig unterhalten und explaniert:

"Der alte B60 Panzermotor treibt jetzt die Kurbelwelle vom V8 an und dieser hat geschlossene Drosselklappen, läuft also auf Leerlauf. Das simuliert einen Schub-Betrieb quasi im freien Fall, ungefähr genau so, wie als wenn Du das Matterhorn runterfährst."

Clive versteht nur Bahnhof.

P.W. zündet sich einen Joint an, obwohl auch unmittelbar vor dem Bunker strengstes Rauchverbot herrscht, hochoktaniger Brennstoff, Explosionsgefahr, aber das kümmert McLean einen feuchten Kehricht, und er reicht den Joint an Clive weiter.

Nachdem das Kraut fertigkonsumiert ist lässt P.W. die Kippe fallen und geht durch die doppelte, schallisolierte Stahltüre in den Bunker "Komm mit" ... er schaltet den B60 Motor aus und greift mit dem Finger in das Krümmerrohr vom V8 "Guck hier Clive ... alles nass".

Clive traut seinen Augen nicht, der Krümmer vom V8 ist erstens kalt und zweitens sprit nass, "Hat der Ami etwa doch Recht, haben wir zu fettes Gemisch?" schaut er McLean fragend an.

McLean antwortet "Die UZ-Nadel liefert *perfektes Gemisch*, hast Du es immer noch nicht verstanden?"

Clive: "Ja, aber warum ist hier alles kalt, nass und voll Sprit, was ist daran perfektes Gemisch?"

P.W.: "Das hat eine andere Ursache"

Clive: "Wie bitte, was ?"

P.W.: "Clive, überleg doch mal Junge ... der V8 dreht mit 4000 rpm bei komplett geschlossener Drosselklappe im Schub-Betrieb. Egal wie perfekt jetzt das Gemisch von unseren SU-Vergasern ist, es kommt einfach viel zu wenig Gas in den Motor, als dass jeder Zylinder ordentlich verbrennen könnte ... verstehste ??? ... Klappe zu, kein Gas !!!"

Clive dämmert es, das Gemisch ist zwar perfekt, aber die Gasmenge ist viel zu gering ... und es rotiert heftig unter seiner Schädeldecke "Aber was ist ?" ... "Ja?" ... "Aber was ist mit ?" ... "Ja?" ... "Aber was zum Henker ist mit der Unterdruck-Zündungs-Früh-Verstellung? Die soll doch dafür sorgen, dass trotzdem alles verbrannt wird ?"

P.W. lacht "Das, Clive, ... Das versuche ich den Typen von LUCAS schon seit Jahren zu erklären, dass die Unterdruck-Zündverstell-Pocke gar nichts bringt, die ist ja sowas von überflüssig ... Kein

Gas, keine Verbrennung!”.

“Und der Sprit in dem nichtverbrannten Gas” versteht Clive “der geht direkt in den noch heissen Katalytischen Konverter und verbrennt dann dort, und das ist dem CAT dann viel zu heiss und er geht kaputt”

“So muss es wohl sein” sagt McLean und “Jetzt ist Wochenende, Ich geh in den Pub, kommste mit ?”

“Ja aber was soll ich denn jetzt machen ?” stammelt Clive “Die Katalytischen Konverter müssen doch laufen ... und ausserdem willst du etwa barfuss gehen ?”

“Du musst das so sehen Junge, Du bist doch heute ein grosses Stück weitergekommen, ich zieh schnell meine Doc’s an” antwortet P.W.

Das will Clive nicht so recht einsehen, aber was soll's, also gehen beide in den Pub um die Ecke und lassen sich erstmal ordentlich durchspülen.

Ein verkaterter McWeak liegt das ganze Wochenende im Bett und verarbeitet seine Erlebnisse mit den Katalytischen Konvertern.

“Hoffentlich hat wenigstens die selbstschnüffelnde Spritauffangbüchse im Shad vom Chef funktioniert” denkt er, dreht sich auf die andere Seite und grübelt sich durch sein Kopfkissen “Schub-Betrieb, unverbrannter Sprit, Äitsch-ssieh, Hydro-Carbons, brennende Katalytische Konverter”.

Derweil in Frankreich donnert Sir Richard Rich vollkommen lautlos mit SRH1087 über die l’autoroute in Richtung Norden und scheucht die Frenchi’s von der linken Spur. Er ist in Hochlaune. Das war ein fantastisches Wochenende. Rich denkt an die Brauntüten, denen er’s so richtig schmutzig besorgt hatte, an die netten Leute von der NASA, die einfach auf seiner Wellenlänge waren, an Prinz Rainer, und natürlich ganz besonders an die schnuckelige Prinzessin.

Doch “Was ist das ? Das darf doch nicht wahr sein ! STAU ? Scheiss Sonntagsfahrer !”

Sir Rich wird warm. “So ein schönes Wetter und dann Stau, nur gut dass Ich eine Klima-Anlage hab einbauen lassen, die mach’ ich jetzt an” Seine Hand schwenkt über das Phantom-grosse wurzelhölzerne Armaturenbrett und dreht einen silber polierten Knopf nach links “Aaah, cold air. Hier lässt es sich eigentlich ganz gut aushalten. Mal schau ob ich über Kurzwelle einen Englischen Radiosender reinbekomme”.

Rich zündet sich eine Zigarre an, und qualmt den inzwischen gut gekühlten Innenraum seines Shadows voll. Immer noch Stau. Der kleine Zeiger der Kühlwasser-Temperatur-Uhr beunruhigt ihn etwas, denn er hat sich aus dem weissen Bereich Richtung ‘HOT’ in Bewegung gesetzt. Rich schaltet die Klima-Anlage wieder aus um ein weiteres Ansteigen der Motortemperatur zu verhindern. “Hoffentlich geht das hier bald mal weiter ...”

Clive McWeak hat einen flüchtigen Gedanken “Wenn ich nur verhindern könnte, dass im Schubetrieb überhaupt Sprit gefördert wird ... POTZBLITZ ... da war doch was ... aber natürlich, das

anfängliche Problem mit der Schnüffelbüchse, die dem Schwimmer den Sprit weggesaugt hat über die kommunizierenden Röhren ... Wenn ich den Unterdruck jetzt nicht aus Versehen sondern gewollt erhöhen würde, dann könnte ich den Sprit im Schwimmer eventuell so weit hochziehen, dass an der Düse gar nichts mehr ankommt, was wohl McLean dazu sagt ... ich muss das Aufschreiben" Clive wälzt sich aus dem Bett, schlürft ans andere Ende seines 1 Zimmer-Appartements wo sich sein Wohnküchenbüro befindet, macht eine Skizze auf einem Blatt Butterbrotpapier, knüllt dieses zusammen und wirft es in seinen linken Schuh. "Jetzt kann nix mehr passieren" denkt er erleichtert, legt sich in sein Bettsofa und schläft ein.

Auf der l'autoroute steht ein Rolls-Royce Silver Shadow im Stau, mit dem Chef des RR-R&D Laboratoriums hinterm Lenkrad, welcher sich immer mehr um die steigende Motortemperatur sorgt. Sir Rich macht die Heizung an "SCHEISSE, wir haben zwar ausreichend Leistung, aber wir haben keine ausreichende Kühlung" und "Wozu brauche ich eine Klima-Anlage, wenn ich dann im Sommer im Stau die Heizung anmachen muss, um das Überkochen des Motors zu verhindern ?"

Richie schwitzt am ganzen Körper, krepelt sich die Ärmel hoch, fährt alle 4 Scheiben runter und beschliesst, einfach weiterzuschwitzen, als die rote Ölkontroll-Leuchte aufblinkt. Ein reflexartiger Blick auf das Öldruck-Instrument bestätigt "SCHEISSE, viel zu heiss, kein Öldruck mehr, das war's ich muss rechts ran". Rich setzt den Blinker und bewegt seinen Shad auf den Standstreifen, nicht ohne von ein paar Dutzend Franzosen in ihren lustigen bunten Blechkist'chen neugierig, erstaunt als auch peinlich berührt, angestarrt zu werden "How utterly annoying".

Sir Rich ist alt genug um zu wissen, dass man nicht immer gewinnen kann, man muss auch mal einstecken können. Er parkt den Shadow am Rand der l'autoroute, schaltet die Zündung aus, steigt aus, reisst die Motorhaube hoch, wickelt sein schickes Sakko um den Verschluss des Kühlmittel-Ausgleichsbehälters und dreht diesen auf. Eine stinkende Qualmwolke steigt aus dem Motorraum empor und Rich denkt "Scheiss doch drauf, Verlustkühlung ist auch Kühlung".

Dann sieht er einen Kilometerstein am Strassenrand, setzt sich, blickt auf den Boden und denkt "Wenn mich jetzt der alte Henry sehen könnte, Ich darf gar nicht dran denken".

Richard Rich wusste, dass Sir Henry auf nichts mehr Wert legte, als auf ausreichende Kühlung. Ein Rolls-Royce war ursprünglich ein Bombast-Kühler auf 4 Rädern, der Kühler war der Inbegriff von Rolls-Royce, der Inbegriff der guten Kühlung und die beste ausreichendste Kühlung hatte nun mal Rolls-Royce, und zwar schon lange bevor man überhaupt über ausreichende Leistung nachdachte.

"Jetzt haben wir hier diesen hochmodernen Silver-Shadow mit grossem Innenraum, dickem V8, den besten Bremsen der Welt, und dann dieser Schrumpf-Kühler. Ein Cloud hatte schliesslich einen doppelt so grossen Kühler bei nur halber Motorleistung, nur gut dass Sir Henry dass nicht mehr erleben musste, der hätte uns gehörig die Ärsche versohlt, und mir als Leiter des R&D Laboratoriums zuallererst !"

Rich ist so in Gedanken, dass er gar nicht bemerkt, wie ein klappriger Renault der örtlichen "Garage" hinter seinem Shad geparkt hat. Jetzt sieht er den französischen Mechaniker, lange Haare, Gitanes Mais im Mundwinkel, schmieriger Overall, neugierig in den Motorraum schauend.

"Der will doch jetzt hier nicht rumschrauben, das ist schliesslich High-Tech, da hat er doch keinen blassen Schimmer davon" Rich fuchtelte mit den Armen "aäh .. errr.. ne toucher s'il vous plait"

Achselzuckend geht der langhaarige Mechaniker zu seinem Renault, holt einen alten Eimer aus dem

Kofferraum, und verschwindet hinter der Böschung. Als Rich ihn wiedersieht, ist der Eimer voll Wasser "hier muss irgendwo ein Bach sein" denkt Sir Rich wie gelähmt, als der Mechaniker kurzerhand den kompletten Eimer einfach über den Motor kippt.

Infernalisches Zischen, eine noch grössere Qualmwolke droht die Sicht auf der l'autoroute zu gefährden, aber es ist ja sowieso immer noch Stau. Was sollte er auch machen, der Mechaniker hat ja tatsächlich, wie gewünscht, nichts angefasst, und trotzdem geholfen, irgendwie.

"Gar nicht so doof, diese Franzosen" denkt Rich und gibt dem Mechaniker ein Trinkgeld "Naja, die Hydraulik vom Shadow wurde ja auch von einem Franzosen erfunden, jedenfalls zum Teil, einem kleinen Teil, immerhin gross genug um diese kleine Citroen Plakette in den Motorraum zu nieten, ach ja, wir bei RR sind ja soo gutmütig".

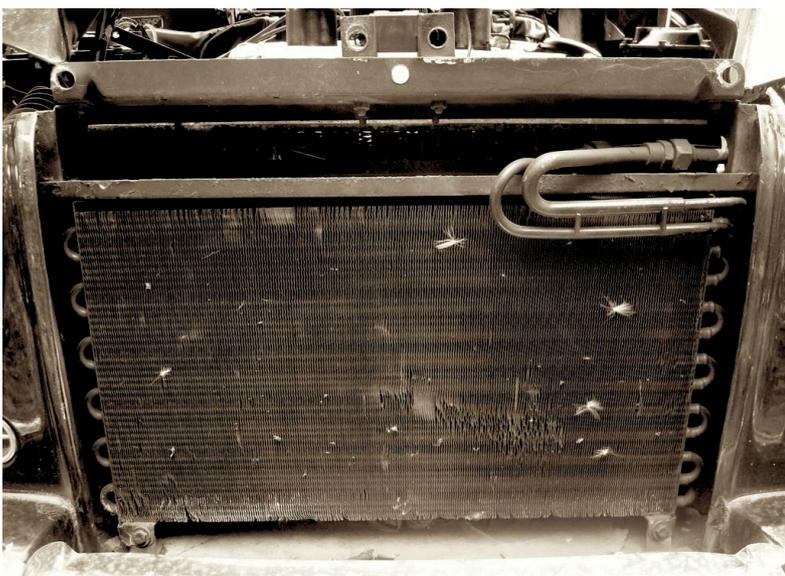
Der Mechaniker bedankt sich und knattert mit seiner Service-Kiste durch den sich langsam auflösenden Stau davon.

Sir Rich fasst neuen Mut und beschliesst in Zukunft noch mehr Verantwortung zu übernehmen, für Rolls-Royce, für sich selbst und überhaupt.

Er öffnet den Kofferraum, holt das Bordwerkzeug raus, geht zur linken Motorseite, greift gekonnt gezielt unter den Hydraulikbehälter und schraubt die Verschlusskappe des "Schrader-Ventils" ab. Mit dem Schraubenzieher drückt er den Ventilstift runter, und unter vernehmbaren Pfeiffen entweicht das Kühlmittel der Klimaanlage in die Atmosphäre.

Dass Flour-Chlor-Kohlen-Wasserstoff Ozonlöcher verursacht, ist damals noch nicht bekannt, denn das Ozonloch an sich befindet sich noch in seinem unerfundenen Zustand. Sir Rich wäre es eventuell auch egal, bzw. er würde auch hierfür die Verantwortung übernehmen.

Rich demontiert die Kühlerverkleidung samt Emily und löst die Rohrverbindungen des Klimakühlers von dem mittlerweile drucklosen System. "Noch 4 kleine set-screws und der Klimakühler landet im Kofferraum.



Jetzt kommt hoffentlich genug Luft an den eigentlichen Motorkühler, sodass ich die Fahrt ohne weitere Unterbrechungen fortsetzen kann". Nachdem er freie Sicht auf den Motorkühler hat denkt Rich "Eigentlich bräuchte man für solche Stau-Situationen noch einen zusätzlichen elektrischen

Propeller, aber hier ist einfach kein Platz, der Elektromotor müsste ja so flach sein wie ein Pfannkuchen.”

Plötzlich erinnert er sich: In dem Spielzeugauto der Carrera-Bahn seiner Tochter Lizzy, welches er letztes Jahr kurz nach Weihnachten reparieren musste, war ein solch flacher Pfannekuchenmotor. “Das muss ich unbedingt dem Vorstand vorschlagen, wir brauchen einen pfannkuchenflachen thermogesteuerten Elektro-Kühler-Propeller-Motor, der würde ausserdem auch den Wirkungsgrad der Klimaanlage verbessern.”

Sir Rich empfindet Dankbarkeit für diese Eingebung “Da hat das ganze Malheur ja noch etwas Gutes, ach ich bin einfach der Beste”, holt sein schweizer Taschenmesser aus der Hosentasche und öffnet die Flasche Beaujolais, die er von Prinz Rainer geschenkt bekommen hat, probiert einen Schluck und kippt den Rest in den Kühlmittelausgleichsbehälter von SHR1087 “um den Siedepunkt des Kühlwassers zu erhöhen, Glykol ist eben Glykol”.

Dann geht er mit der leeren Flasche hinter die Böschung zum Bach und füllt diese mit Wasser. Er muss das leergekochte Kühlsystem komplett auffüllen, und weil dieses 16 Liter fasst, muss er noch gefühlte 20 mal zum Bach und zurück, das Zählen erspart er sich allerdings, man sieht ja schliesslich wenn's voll ist. Die Spirit of Ecstasy ist mittlerweile wieder montiert, Rich startet den V8 und setzt seine Heimreise ohne weitere Zwischenfälle fort.

Am folgenden Montag liegen nicht weniger als sieben zerstörte Katalytische Konverter auf dem Schreibtisch in Rich's Büro. Clive McWeak holt gerade aus, um sich zu rechtfertigen “Chef, ääh, Sir Rich ...” aber Rich unterbricht ihn “Clive, Son, No Sweat, Du hast alles richtig gemacht. Ich hab gesagt, teste diese Dinger nach unserer Methode, und das hast Du gemacht.“

Clive ist sichtlich erleichtert “Ja, Chef, komischerweise gehen diese CATs immer dann kaputt, wenn man vom Gas geht, nachdem man sie warmgefahren hat; aber ich hab schon eine Idee“ und friemelt sein neuestes auf Butterbrotpapier festgehaltenes Konzept aus der Hosentasche. “Wenn wir den Unterdruck der Schnüffel-Büchse absichtlich erhöhen, so dass im Schub-Betrieb der Kraftstoff ganz von den Düsen gesaugt..“

“Verschon mich mit den Details“ unterbricht ihn Sir Rich “Das klingt schon wieder nach so einer Pfusch-Idee, aber probier's halt aus, und noch was, teste bitte direkt mit dem grossen 6750cc Motor weiter, die Brauntüten haben mir erzählt, dass diese CATs auch noch Leistung fressen, unsere Kunden sollen davon aber nichts merken.“

„Und was machen wir mit dem 6230er Motor ?“ fragt McWeak verunsichert.

Sir Rich schiebt ein paar Katalytische Konverter zur Seite und wuselt durch einen kleinen Papierstapel “SRH1828 ist gerade in der Fertigung, da kommt er rein“.

„Aber ich hab den Motor doch mehrere Tage und Nächte auf dem Prüfstand durchgerockt, den können wir doch nicht einfach mal eben so in ein neues Fahrzeug einbauen“ entgegnet Clive.

„Junge, Du musst noch viel lernen“ stöhnt Rich „Der Motor ist gerade mal eingefahren, der Kunde kann froh sein, dass er das nicht selber erledigen muss. Also schieb das Dingen rüber in's Werk und hol Dir einen frischen 6750er, ich ruf schonmal an, dass Du gleich kommst.“

Erst jetzt bemerkt er dass P.W. die Parallelogramm-Arme von dem übergrossen Nestler-Zeichenbrett abgerissen und in den bereits überquellenden Mülleimer geschmissen hat.

"Clive, glotz mich bloss nicht so an, ich weiss genau was Du wieder von mir willst, aber diesmal ist es nicht so einfach. Ich musste diese Nadeln freihand zeichnen, und ich sage Dir, es ist ein Vabanque-Spiel."

Clive stellt zu seinem Entsetzen fest, dass der Bachlauf in McLeans Labor fast vollständig bedeckt ist mit zerknüllten quadratmetergrossen Freihand-Zeichnungen, die es wohl nicht gemacht hatten, und dass die Papageien 'Rich' und 'Weak' still, ja fast ängstlich auf der Fensterbank kauern.

Dann sieht er wieder auf die Tafel und P.W. erklärt: "McWeak, Du hast unglaubliches Schwein, dass für Deine Unterdruck-Modifikation überhaupt eine mathematische Lösung in Form eines Nadelschliffs realisierbar ist" mit einem alten Schirm auf der Tafel rumfuchtelnd "Nur die exponentielle Beziehung zwischen Drosselklappen-Schliesswinkel und Unterdruck ermöglicht es, dass die Drehmoment-generierenden Betriebszustände des Motors durch einen speziellen Korrekturschliff der Nadeln fast unverändert erhalten bleiben können."

Clive versteht nur Bahnhof: "P.W., Ich verstehe nur Bahnhof".

McLean geht stöhnend rüber zu seiner Uhrmacherdrehbank und fummelt 2 Vergasernadeln aus den Messingspänen "Das ist mir klar, hier sind Deine Nadeln, es hat keinen Spass gemacht, aber ich denke sie werden funktionieren, probier sie mal aus".

Clive nimmt die Nadeln "Thank you so much Sir" und geht langsam rückwärts zur Tür als wenn er sich von einem Raubtier entfernen wollte. "Ja ja" faucht McLean "und fall nicht auch noch in meinen Bach", denn fast wäre McWeak in den Bach gefallen.

Während Clive im Folterbunker die neuen Nadeln testet, sitzt P.W. an seinem Bach, die Füsse badend und liest die Spiegel-Ausgabe #38, die ihm seine Nichte Penny McLean aufgrund eines interessanten Artikels aus Deutschland geschickt hat:



Jetzt schneller glatt für den ganzen Tag

Zuerst T2. Dann rasieren. Viel länger glatt. T2 vor der Elektrorasur. Dann bleibt kein Barthaar zurück. Dann bleibt nur ein dezenter, herb-männlicher Duft. Genau das, was Frauen an Männern mögen.

Das steht vermutlich in keiner Lektüre!

Oder doch? Wie man das Wasser des Swimming-pools pflegt? Sie können sich tatsächlich eine Zigarette anzünden. Einen Cognac trinken — oder lesen. Vollautomatisch pflegt jetzt der BRILLANT-automatic das Wasser. Wir haben ihm das Denken beigebracht. Also mehr Komfort fürs Schwimmbad — und offen gestanden: mehr Zeit zum Baden. Sprechen Sie mit Ihrem Sanitär-Fachmann. Er ist Wasserspezialist (und stets in Ihrer Nähe, wenn Sie eine Frage haben).



Gillichemie · Ernst Vogelmann · 71 Heilbronn
Auch in Österreich und in der Schweiz vertreten.

AUTOMOBILE

EINSPRITZ-ELEKTRONIK

Hirn im Heck

Schlafmützigkeit im Amt warf BMW-Fahrer Franz-Josef Strauß dem Herren aller Käfer Heinrich Nordhoff vor („VW hat geschlafen“).

Am Donnerstag dieser Woche, zur Eröffnung der Autoausstellung in Frankfurt, wird sich VW-Chef Nordhoff mit einer neuen Mini-Sensation gegen den Vorwurf zur Wehr setzen: Seit einigen Wochen produziert Wolfsburg insgeheim das erste Auto mit einem Computer unter der Motorhaube.

Das elektronische Kleinhirn, so groß wie eine flache Zigarrenkiste, ist tief zwischen den maschinellen Eingeweiden im Heck der VW-Typen 1600 TL und Variant L verborgen. Der elektronische Gehilfe, aus 25 Transistoren, 35 Dioden, 20 Kondensatoren und 140 Widerständen zusammengesetzt, soll dem VW-Fahrer — in technisch überlegener Weise — bescheren, was bislang den Käufern von Luxusautos vorbehalten blieb: automatische Benzineinspritzung.

Die Apparatur, entwickelt bei Deutschlands größtem Auto-Elektrik-Konzern, der Stuttgarter Robert Bosch GmbH, wird gleich zwei technische Vorzüge erbringen. Die neuartige Einspritzungsvorrichtung

- ▷ entgiftet die Motorabgase und
- ▷ senkt — ohne Leistungsverlust — den Treibstoffverbrauch gegenüber dem herkömmlichen Vergasermotor beträchtlich.

Die vor zwei Jahren in Amerika erlassenen (und neuerdings auch in Deutschland anvisierten) Abgasverordnungen für die Autoindustrie waren Anlaß für diese Entwicklung. Vom 1. Januar 1968 an dürfen in den Vereinigten Staaten nur noch solche Autos verkauft werden, bei denen der Giftanteil in den Auspuffgasen eine bestimmte Höchstgrenze nicht überschreitet. Beim VW 1600 beispielsweise darf der Gehalt an Kohlenmonoxyd (CO) nicht höher liegen als 2,3 Prozent.

Bei Wolfsburgs Mini-Käfern war es für die Ingenieure noch relativ einfach, diesen Forderungen zu genügen: durch genaue Einstellung von Zündung und Vergaser sowie durch zusätzlichen Einbau einer Drosselklappe. Diese Klappe verhindert beim „Schiebebetrieb“ (wenn der Fahrer den Fuß vom Gashebel nimmt), daß der Motor aufgrund seiner Saugkraft weiterhin große Mengen Kraftstoff ansaugt, aber nur unvollkommen verbrennt und so Abgase mit hohem Giftanteil ausstößt.

Bei den VW-Mittelklassewagen hingegen drohten unvermeidbar hohe Entwicklungskosten, wenn solche konventionellen Lösungen hätten beibehalten werden sollen. Deshalb schlossen die Wolfsburger im vorigen Jahr

einen Entwicklungspakt mit Bosch. Sie wußten, daß die Stuttgarter Ingenieure sich bereits seit 1958 um neue Ideen zur Benzineinspritzung mühten, jenes Verfahren, das auch die Entgiftungsprobleme gleichsam von selber löst.

Bislang erforderten Einspritzverfahren, wie sie etwa bei teuren Mercedes-Modellen oder bei Rennwagen verwendet werden, beträchtlichen technischen Aufwand. Im Gegensatz zum Vergaser-Motor, bei dem das Kraftstoff-Luft-Gemisch nach dem Zerstäuberprinzip hergestellt und von den Motorzylindern angesaugt wird, liefert beim herkömmlichen Einspritzmotor ein kompliziertes System mechanischer Kraftstoffpumpen genau bemessene Mengen von Treibstoff in jeden einzelnen Zylinder.

Das Einspritzverfahren liefert nahezu ideale Resultate. Die Kraftstoffzu-



Computer-Auto VW 1600 TL
Giftgase gedrosselt

fuhr wird je nach Bedarf exakt dosiert und beim giftschwangeren Schiebebetrieb fast völlig gedrosselt. Allerdings erfordern die herkömmlichen Einspritz-Methoden auch großen Aufwand an fachkundiger Wartung. Nur geschultes Personal kann die schwierige Einstellung für die einzelnen Zylinder besorgen. Einspritzmotoren traditioneller Bauart sind denn auch ansehnlich teurer als vergleichbare Modelle mit Vergaser. Der Mercedes-Benz-Einspritztyp 250 SE beispielsweise ist 1550 Mark teurer als die Vergaserversion 250 S.

Mit dem gleichen Effekt, aber ungleich billiger, lösten nun die Bosch-Ingenieure das Problem — elektronisch.

Ein Tentakel-System elektrischer Fühler sammelt in jeder Fahrsekunde ein ganzes Bündel von Informationen über die jeweiligen Betriebsverhältnisse an allen Ecken und Enden des Motors — beispielsweise den Druck im Saugrohr, die Temperaturen im Zylinder und im Kurbelgehäuse, die Stei-

lung der Drosselklappen, Motordrehzahl und Batteriespannung. Aus diesen Informationen erarbeitet sodann der elektronische Zauberkasten — ohne Zeitverlust — Befehle für die Einspritzventile in den Zylindern.

Über Teststrecken von mehr als zwei Millionen Kilometern haben die Bosch-Ingenieure ihre neue Art, Benzinkost zu dosieren, auf Nutzen und Anfälligkeit getestet. Resultate: Das System läuft 100 000 Kilometer ohne Wartung. Auch in nördlichen Breiten zeigte sich keine Temperaturanfälligkeit. Lediglich übergroße Hitze würde den Transistoren Unheil bringen: Bei Lackierarbeiten, die mit einem Aufenthalt im Trockenofen verbunden sind, muß der magische Kasten ausgebaut werden.

Drastisch konnten die Wolfsburger Ingenieure, nachdem sie das Bosch-Gerät den Erfordernissen des VW 1600 TL angepaßt hatten, den Treibstoffverbrauch senken: bei Überlandfahrt um rund zwei Liter je 100 Kilometer, im Stadtverkehr sogar um mehr. Gleichzeitig sank auch der Giftaustausch im Auspuffrohr auf ein Minimum. Der CO-Gehalt im Abgas beträgt nur mehr 0,3 bis ein Prozent — weniger als die Hälfte der in Amerika vorgeschriebenen Norm.

Seit Anfang August werden die Wolfsburg-Autos mit Computer in Amerika verkauft. Deutsche VW-Käufer werden voraussichtlich erst 1968 mit der elektronischen Einspritzung beglückt werden. Folgerichtig machten die VW-Werber in Deutschland bislang kaum Aufhebens von der Neuerung. Sie kam nur ans Licht, weil die Zentrale in Wolfsburg die Service-Werkstätten in Europa insgeheim über die Bosch-Box informieren mußte — wegen etwaiger US-Kunden, die mit dem neuen Einspritz-Schrittmacher durch die Alte Welt traveln.

Die technischen und ökonomischen Vorteile der Bosch-Erfindung — geschätzte Mehrkosten für die Einspritz-Anlage bei Großserien: 250 bis 300 Mark; der Computer-bestückte VW 1600 wird sogar ohne Aufpreis ausgeliefert — haben auch andere europäische Autohersteller erkannt. Nach Wolfsburg haben, wie Bosch mitteilte, schon mehrere „große Automobilfabrikanten Muster angefordert und Verhandlungen angebahnt“.

Trauer im allgemeinen elektronischen Jubel wird naturgemäß einem bislang großformatigen Autozulieferer nicht erspart bleiben: der „Deutschen Vergaser GmbH“ (Solex-Vergaser) in Neuß am Rhein, die 99 Prozent der in Westdeutschland gefertigten Automobile mit Vergasern ausrüstet.

Dieses Zubehörteil wird im selben Maße vom Markt verdrängt werden, wie die Computer-Einspritzung sich durchsetzt. So diagnostizierte ein leitender Bosch-Ingenieur für die Zulieferer vom Rhein: „Die Solex-Leute haben ganz schöne Bauchschmerzen.“



Sparen, bauen - schöner wohnen

Wir 14 Bausparkassen der Sparkassen kennen zur Zeit mehrere Millionen zukünftige Bauherren und Baufrauen. Bekommen Sie da nicht auch Mut, den Traum vom eigenen Haus zu verwirklichen?

Fragen Sie doch einmal unsere Fachleute. Wir führen heute etwa 3 Millionen Bausparverträge, und deshalb wissen wir auch im verwickeltesten Einzelfall Rat. Bausparen bei uns ist einfacher als Sie denken. Hinter uns steht die Finanzkraft der Deutschen Sparkassen-Organisation — und die millionenfache Erfahrung, gleich, ob es um günstige Finanzierung oder das Finanzamt geht. Nutzen Sie doch einfach diese Vorteile.

Ihr guter Partner



Badische Landesbausparkasse, **Karlsruhe**
 Bayerische Landesbausparkasse, **München**
 Öffentliche Bausparkasse **Berlin**
 Öffentliche Bausparkasse **Braunschweig**
 Landesbausparkasse **Bremen**
 Öffentliche Bausparkasse **Hamburg**
 Landesbausparkasse Hessen, **Frankfurt**
 Landesbausparkasse Niedersachsen, **Hannover**
 Öffentliche Bausparkasse **Oldenburg-Bremen**
 Bausparkasse der Rheinprovinz, **Düsseldorf**
 Bausparkasse des Saarlandes, **Saarbrücken**
 Landesbausparkasse Schleswig-Holstein, **Kiel**
 Westfälische Landes-Bausparkasse, **Münster/Westf.**
 Öffentliche Bausparkasse Württemberg, **Stuttgart**

Die Bausparkassen der Sparkassen

"So so, " denkt McLean "Da haben die Krauts also ganz ähnliche Probleme ... Da kann man ja nur hoffen, dass Clive mit seiner Konstruktion mehr Glück hat".

Während die Motoren im Folterbunker vor sich hindröhnen, erlebt Clive McWeak Glücksgefühle der bisher unbekannt Art: Der V8 hat wieder stabilen Leerlauf und nimmt gut Gas an, die neuen Nadeln von P.W. funktionieren, und Clive's neue Erfindung, die 'schwimmerkammerunterdruckverstellbare selbstschüffelnde Spritauffangbüchse mit automatischer Schubabsaugung' funktioniert auch, denn es kommt im Schubbetrieb kein unverbrannter Kraftstoff aus dem Krümmer.

"So, das müsste passen, ich schraub jetzt CAT #8 dran", denkt Clive und schraubt den achten Katalytischen Konverter an den Auspuffkrümmer.

Er füllt noch einmal hochoktanischen Brennstoff nach, und gibt ... LUCYBAM !

Nach 5 Minuten glühen die Krümmer und CAT #8 geht in Flammen auf.

Clive ist kurz vor einem Nervenzusammenbruch "Was ist das, das kann doch nicht, ich hab doch, ich ... warte ... das war vielleicht ein Montagsmodell". Er installiert CAT #9 "Wenn das jetzt nicht klappt dann können mich alle am Arsch lecken, jetzt kenne ICH keine Gnade mehr" und gibt ... volles BAM ...

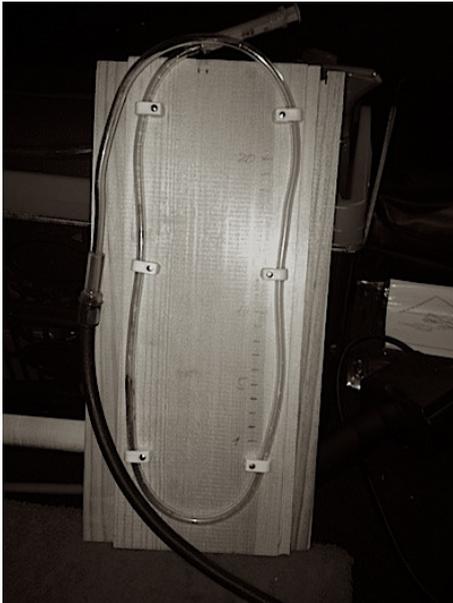
CAT 9 glüht auf ... und ... hält stand, ein Blick auf CO - "Verdammt niedriger Wert, jetzt will ich's wissen" Clive geht vom Gas, "keine Flammen ? Gut!" und gibt wieder Vollgas bis alles glüht "CO ... gut, #8 war dann wohl wirklich ein Montagsmodell". Clive geht wieder vom Gas, CO bleibt unten, keine Flammen, Vollgas, Leerlauf, Vollgas, Teillast, Vollgas, Leerlauf "keine Flammen, ESKLAPPT!!"

Clive nutzt das Nottelefon des Test-Bunkers um Sir Rich anzurufen, ohne zu wissen dass es auf alle Innen- und Aussenlautsprecher des RR-Werks übertragen wird "ESKLAAAAPPT!!!"

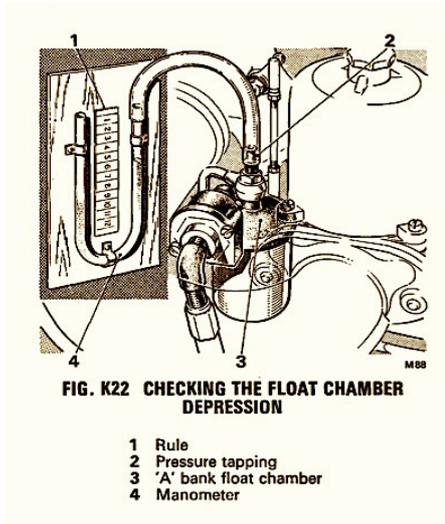
Zwei Minuten später stehen Sir Rich, McLean und die Werksfeuerwehr im Folterbunker. McWeak erklärt aufgeregt seine Erfindung, gibt immer wieder Vollgas, die Anwesenden halten sich die Ohren zu und verstehen gar nichts. Sir Rich schickt die Feuerwehrleute wieder fort "falscher Alarm" und bestaunt McWeaks Kunstwerk der zusätzlichen Schläuche, Rohrleitungen und Verbindungselemente.

"Wenn wir das in Serie bauen, das versteht doch kein Mechaniker mehr" zweifelt Sir Rich, worauf McLean einwirft "Die Krauts machen das mit Elektronik, und die versteht mit Sicherheit kein Mechaniker. Das Werkstatthandbuch bräuchte halt ein Extrakapitel".

"Aber wie soll denn ein Mechaniker dieses Pfusch-System vernünftig überprüfen und einstellen, wenn er es schon nicht verstehen kann ?" zweifelt Rich weiter ... Clive zeigt auf ein schier unendlich primitiv aussehendes Holzbrett mit einer provisorisch angenagelten Klarsichtschlauch-Kurve samt dilletantisch mit Bleistift aufgemalter Skala und referiert stolz "Ich habe hierzu eine atmosphärische Unterdruck-Lehre erfunden, die man sich quasi ganz leicht selbst bauen kann ... ich meine ... wenn man ein Brett und einen Stift und einen Schlauch ..."



Nur mit sehr viel Phantasie und wohlwollendem Zureden von McLean "Chef, wir machen das nochmal in Ordentlich und dann eine schöne Zeichnung für's Manual, dann sieht das professionell aus, und ausserdem nennen wir es 'Manometer'" konnte sich Sir Rich besänftigen lassen.



"Na ja, Hauptsache es funktioniert, und die CATs bleiben heil. Die CO- und HC-Werte sind ja wirklich phantastisch niedrig" erklärt Sir Rich zufrieden "Clive, Junge, das hast Du gut gemacht, und P.W. hat vollkommen Recht, das ist verdammt nochmal besser als ein Haufen Elektronik."

Sir Rich blickt auf seine Rolex "Clive, schalt ab den Kram, und P.W. zieh Dir gefälligst Schuhe an, wir gehen in den Pub, ich schmeiss 'ne Runde".

Gesagt getan, ein ganzes Fass Whiskey wurde an diesem Abend seiner endgültigen Bestimmung zugeführt und zwar auf den RR-Firmendeckel, welcher quartalsweise abgerechnet wird.

Aufgrund des mittlerweile hohen Pegels schwerer verständlich, fragt Sir Rich "McWeak, alter Hase, wie heisst Deine Erfindung eigentlich ?"

"Ich nenne sie die 'schwimmerkammerunterdruckverstellbare selbstschüffelnde Spritauffangbüchse mit automatischer Schubabsaugung'" antwortet Clive.

"Zu lang" lallt Rich, "Wir benennen es nach Dir: '**Weakener**'. Du hast es Dir verdient, Junge" worauf McLean einlallt "'**Weakening Device**', das klingt noch viieel wichtiger".

Und wie geht es jetzt weiter ?

Ein normales Märchen wäre jetzt zuende "Und wenn sie nicht gestorben sind, dann ..." doch das hier ist nunmal kein normales Märchen, und es sollte alles ganz anders kommen.

Aber der Reihe nach:

Clive McWeak wurde einen Monat später von der Rolls-Royce Triebwerksparte abgeworben. Dort hatte man von seiner genialen Erfindung Wind bekommen und bot ihm das doppelte seines bisherigen Gehalts.

Er leitete fortan das Forschungsteam zur Entwicklung einer Anti-Schall generierenden Anordnung, welche das absolut lautlose Überschreiten der Schallgeschwindigkeit für das allerneueste Mach II Passagierflugzeug, die 'Royal Konkav', ermöglichen sollte. Die Bosse der Rolls-Royce Triebwerksfirma fanden den herkömmlichen Knall beim Durchbrechen der Schallmauer viel zu 'annoying'. Das sollte gefälligst leise passieren.

Clive konstruierte eine riesige Horntrichter-Lautsprecher-Anlage. Kein geringerer als Sir Arthur Radford wurde von extern konsultiert und lieferte den benötigten Signal-Generator sowie den gigantischen Verstärker, welcher aus einer asymmetrischen push-pull Anordnung von 37 Beam-Power-Tetroden des Typs KT88 bestand. Dieser Verstärker brauchte tierisch viel Strom und heizte die ganze Versuchshalle so dermassen auf, dass man die normale Heizung abschalten musste.

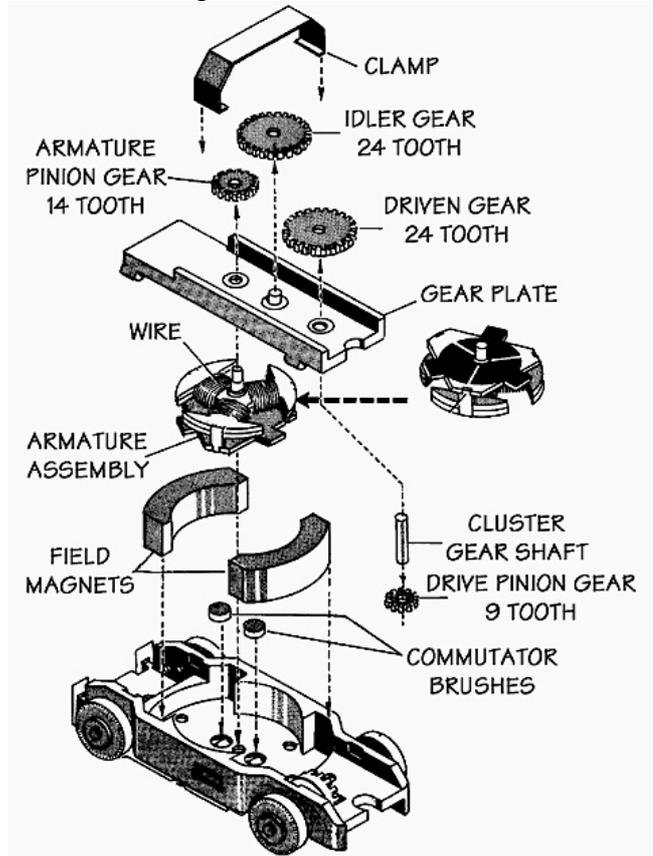


Bei der allerersten Inbetriebnahme der Anti-Knall-Anlage kam die Putzfrau aus Versehen auf den Auslöseknopf des Signalgenerators, während sich McWeak noch in der Trichter-Halle befand. Es blieb leider nicht viel von ihm übrig. Er wurde von der Schallwand regelrecht zerquetscht, und das Projekt wurde daraufhin unter strengster Geheimhaltung aufgegeben.

Als man im Rolls-Royce Automobilwerk von diesem tragischen Unfall hörte, waren alle geschockt. Sir Richard Rich befand sich kurz davor in einem Meeting mit dem Vorstand, welchen er aufgrund seiner

Motorüberhitzungs-Erfahrungen zur Einführung des thermo-gesteuerten Pfannekuchen-Elektro-Propellers bewegen wollte.

Er hatte zur Veranschaulichung dieses innovativen Motorkonzeptes extra ein Carrera-Bahn-Auto von seiner Tochter Lizzy ausgeliehen, welches er bei seiner Präsentation zerlegte, um den anwesenden Vorstandsmitgliedern die Funktionsweise des Motors zu erklären.



Aber man lachte ihn einfach aus. "Das sei ja nur ein Spielzeug."

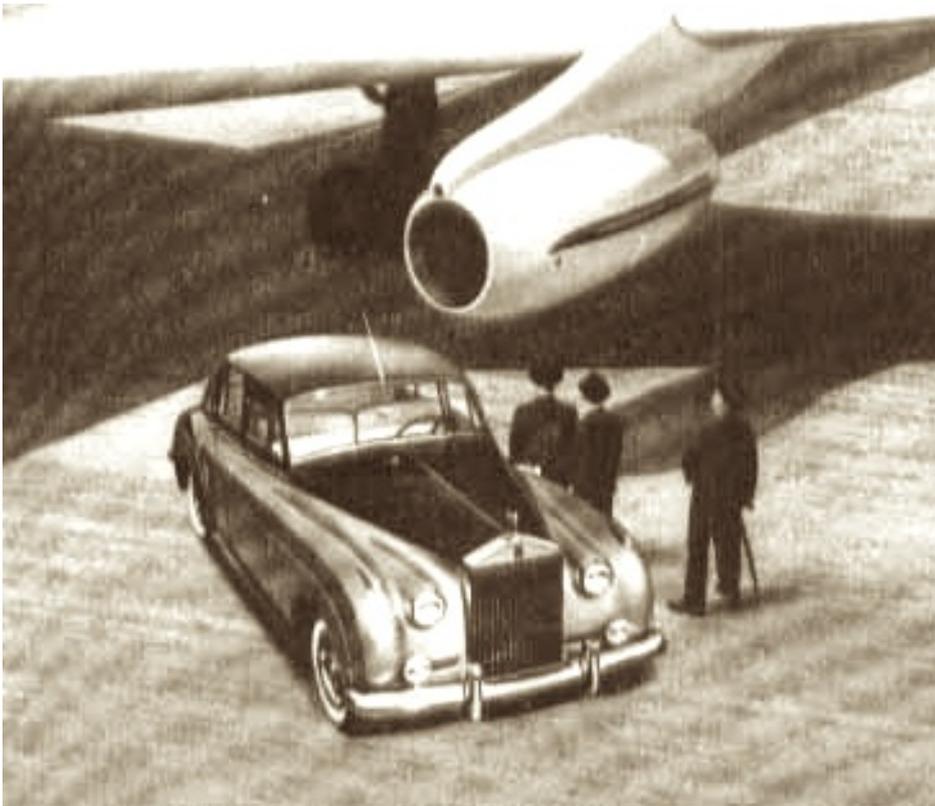
Sir Rich liess sich ausser einem Schulterzucken überhaupt nichts anmerken, schraubte in aller Seelenruhe das Carrerabahn -Auto seiner Tochter wieder zusammen und dachte insgeheim "Ihr bornierten Arschlöcher, ich werde euch noch zeigen, was ein Spielzeug ist". Dann bedankte er sich höflich bei den Vorstandsmitgliedern und verliess erhobenen Hauptes den Konferenzsaal.

Was der Vorstand nicht wusste, war dass ein paar Jahre später jeder namhafte Automobilhersteller einen thermo-gesteuerten Pfannekuchen-Elektro-Propeller vor den Kühler baute.

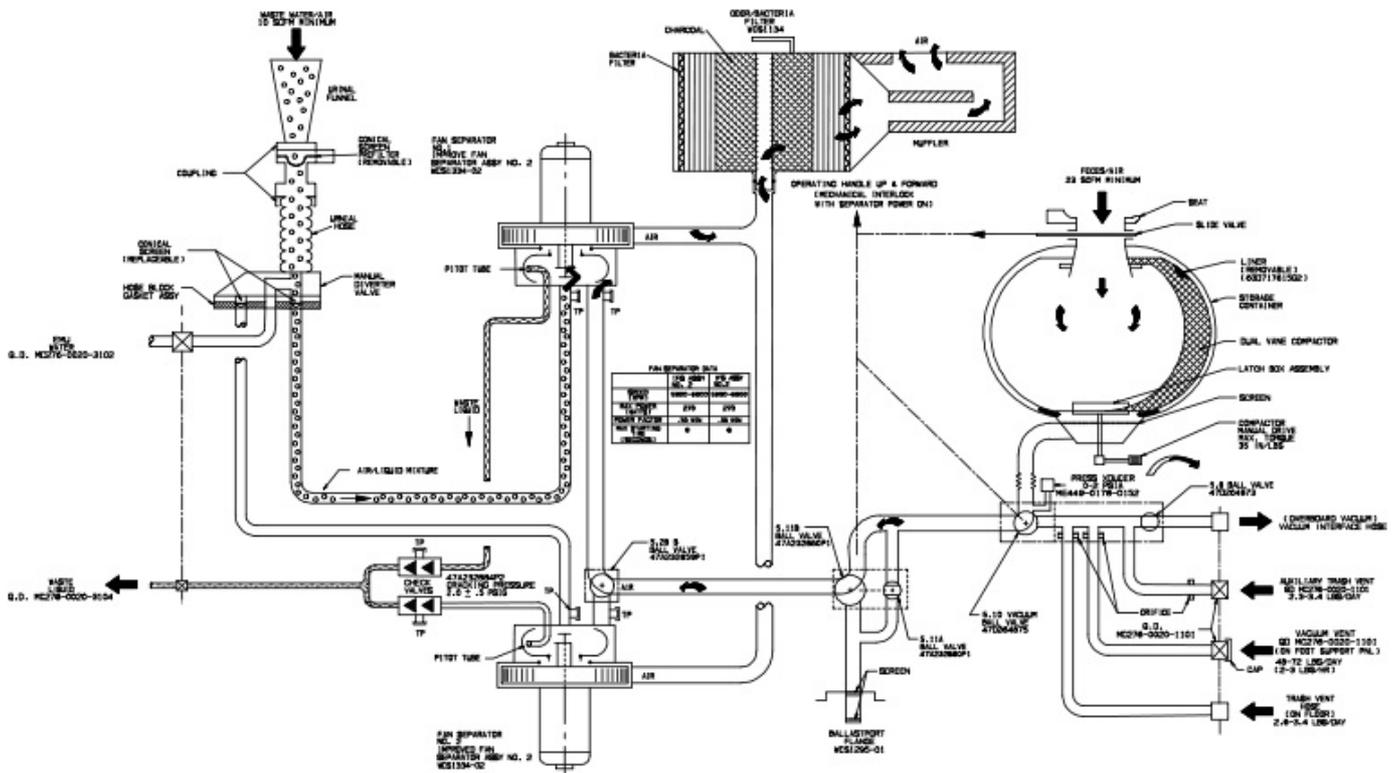
Was der Vorstand ausserdem nicht wusste, war dass Sir Rich ein Angebot von der NASA erhalten hatte. Er sollte unter Bezug des ca. zehnfachen Gehaltes nach Amerika kommen und zusammen mit Wernherr von Braun ein immer noch ungelöstes Problem lösen, nämlich: "Was macht ein Astronaut, wenn er mal muss?".

Sir Rich war hin- und hergerissen, aber als er von McWeak's tragischem Schicksal hörte, beschloss er, RR den Rücken zu kehren. Er liess die Reste der Klimaanlage aus seinem Shad ausbauen, und verkaufte SRH1087 an seine Cousine. Was sollte er denn auch mit so einem schnellen Schlitten im Brauntütenland, wo man nur 60mph fahren durfte, und er hatte ja noch seinen Cloud, der war schliesslich gut genug und wurde verschifft.

Folgendes Original-foto zeigt Sir Rich (mit Schirm) und zwei Vertreter der NASA bei seiner Ankunft in Florida:



Sir Rich war bei der NASA überaus erfolgreich. Er entwickelte innerhalb weniger Jahre auf sehr elegante Weise die 'Gravitationsbefreite Perpetual-Toilette', und löste somit ein äusserst pressendes Problem der Raumfahrt:



Wer sich das Diagramm genauer ansieht, erkennt sofort die frappierende Ähnlichkeit zu McWeaks 'Weakening Device', und es wäre gelogen zu sagen, dass Sir Rich sich nicht reichlich aus Clive's Ideenschatz bedient hätte. Mit einem Unterschied jedoch: Rich nannte es fortan nicht mehr "Pfuscher".

P.W. McLean blieb noch einige Jahre bei Rolls-Royce. Er musste immer neue Nadelkonfigurationen entwickeln, denn die Grenzwerte für das CO- und HC-Abgas wurden stetig strenger, das Gemisch immer magerer und die ganze Weakener-Anordnung immer komplizierter. Aufgrund des geforderten Lean-mix erhöhte sich wiederum die Motortemperatur und McLean musste sogar Anti-Diesel-Ventile erfinden, damit der Motor nach Ausschalten der Zündung nicht einfach weiterlief.

Es kotzte ihn schon etwas an, aber er wollte RR nicht im Stich lassen. Schliesslich hatte er ein cooles Laboratorium mit Palmen, Bach, Papageien, Mahagonitischchen, etc. etc. und man liess ihn in Ruhe, und wo bekam man damals sowas noch ?

Eines Tages im Jahr 1977 erhielt er vom Vorstand eine Kopie eines Facsimiles, es ginge um irgendwelche Abgassachen, nichts Besonderes, und er solle sich das doch mal anschauen:

Congress amends the Clean Air Act and tightens emission standards in two steps. First, between 1977 and 1979, the NOx standard shall become 2.0gpm for cars. Then, in 1981, the NOx standard for cars shall be reduced to 1.0gpm.

Mc Lean schauerte es den Rücken runter. Er wusste, dass es irgendwann Probleme mit den Stickoxiden geben würde, denn das war jener Abgasbestandteil, dessen Vorkommen raketenmässig anstieg, sobald das Gemisch auch nur ein Fitzelchen zu mager wurde.

Die Abgase CO und HC konnte er bewältigen, doch die Methoden, der Weakener, die guten SU-Vergaser, seine perfekten Nadeln, nichts hiervon würde jemals in der Lage sein, die NOx Emission zuverlässig auf 1 Gramm pro Meile abzusenken, ohne wiederum Überschreitungen der HC und CO Abgase zu verursachen.

McLean bekam Atemnot, als wenn sich eine tatsächliche Schlinge um seinen Hals verengte. Er bemerkte, wie sein Unterbewusstsein sich jahrelang auf diesen Moment vorbereitet haben musste, er spürte das Durchbrennen einer Nervenverbindung in seinem Gehirn, und sah wie in Trance mit gedankenlosem Schrecken seinen eigenen Handlungen zu:

Doc's anziehen, Fenster aufmachen, Papageien rauslassen, unterste Schublade rausziehen, Karton mit UZ-Nadeln unter den Arm klemmen, Joint fallenlassen, rennen und McLean rannte, wie er noch nie zuvor in seinem Leben gerannt war.

Das Werkstor hinter sich lassend, sprang er in ein Taxi und hörte sich bellen "Heathrow".

Am Flughafen angekommen bestieg er die erste Maschine nach Indien, und bekam somit gar nicht mit, wie sein Laboratorium in Flammen aufging, denn sein noch brennender Joint war auf eine seiner quadratmetergrossen zerknüllten Nadel-Zeichnungen gefallen.

Noch bevor die Werksfeuerwehr eintraf, stand der hintere Teil des RR R&D Gebäudes bereits lichterloh in Flammen. Es blieb nichts mehr davon übrig, und man ging davon aus, McLean sei inclusive seiner beiden Papageien dem Feuer zum Opfer gefallen.

Ausserdem waren alle bemaßten technischen Original-Zeichnungen der frühen Nadelprofile einschliesslich der UZ-Nadel durch den Brand vernichtet worden. (Heute erhältliche UZ-Nadeln sind lediglich Nachfertigungen und haben nur noch eine Genauigkeit von 1/100 mm im Vergleich zu der ursprünglichen Toleranz von 1/1000 mm).

McLean hat davon nie etwas erfahren, er befand sich bereits über den Wolken im Flugzeug nach Indien, dachte an nichts, sprach kein Wort und starrte von seinem Fensterplatz stundenlang auf das RR-Logo des RB211 Triebwerks.

In Bombay gelandet wurde er von dem indischen Zollbeamten aufgefordert das kleine Päckchen zu öffnen, das er so fest unter seinen Arm geklemmt hatte. McLean schreckte auf, er konnte unter keinen Umständen verraten dass es sich um Rolls-Royce Teile handelte. Entweder hätte es horrend hohe Strafzölle gegeben, oder man hätte ihn damit gar nicht erst ins Land gelassen.

Der Zollbeamte öffnete den kleinen Karton und blickte auf hunderte von golden schimmernden Präzisions-Vergasernadeln, und danach McLean misstrauisch fragend an. P.W. grinste frech zurück und sagte "Das sind Elefanten-Zahnstocher für Raj Bimsalabam, und wenn Du mich nicht sofort durchlässt, dann gibt es mächtig Ärger".

Der indische Zöllner zuckte erschrocken, denn der Elefant war in Indien ein heiliges Tier. Raj Bimsalabam kannte er zwar nicht, aber vielleicht hatte er sich auch verhört, und wer versteht schon Engländer? Dann verbeugte er sich die Hände faltend und wünschte einen angenehmen Aufenthalt.

McLean klemmte sich das Päckchen wieder unter den Arm und verliess schwitzend die stinkende Flughafenhalle. Dann nahm er ein Taxi nach Poona und musste die ganze Fahrt über hysterisch lachen, denn der Hindustan Ambassador, in dem er gerade sass, war ein Lizenzbau des Morris Oxford Series III, und dessen Vergaser-Nadelprofil hatte McLean ebenfalls entwickelt in seiner Zeit vor Rolls-Royce, als er noch bei der BMC (British Motor Corporation) beschäftigt war. Den Taxifahrer wunderte das nicht, und er fragte auch nicht warum sein Fahrgast unaufhörlich lachte, denn seiner Erfahrung nach war es das beste, wenn man Europäer die nach Poona wollen überhaupt nicht ansprach.

Das Taxi bog in den Koregaon Park ein und hielt direkt vor dem berühmten Ashram von Bhagwan Shree Rajneesh. McLean nahm sein Päckchen, stieg aus und durchschritt das 'Gateless Gate'.

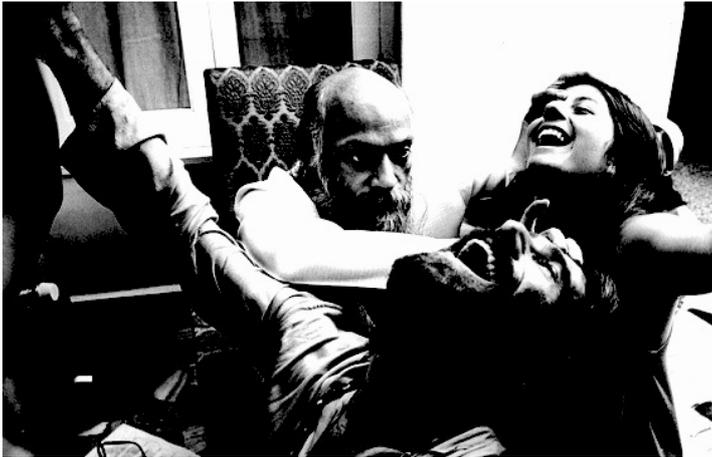


P.W. wurde noch am selben Abend von Bhagwan persönlich empfangen: "Da bist Du ja endlich ! Ich habe gewartet und gewartet ..."

McLean konnte nichts sagen, worauf sein Meister mit durchdringender Stimme weiter sprach "Hast Du die Vergaser-Nadeln mitgebracht, mein Shadow läuft nämlich wie ein Sack Muscheln ?"

McLean nickte erleichtert, worauf Bhagwan fortfuhr "Okay, Du kannst direkt morgen anfangen, meine Mädels werden Dich in die Werkstatt bringen".

Daraufhin drückte Bhagwan seinen Daumen auf McLeans Stirn, und das war's dann gewesen mit unserem Held.



Originalton:

"Your new name is Swami Anand Uz.

Anand means Bliss.

Uz means The Ultimate."

Als Swami Uz aus seinem Ekstasekoma aufwachte, war er bereits in Orange gekleidet und hatte eine Holzperlenkette um den Hals. Zwei hübsche Mädchen nahmen ihn bei der Hand und geleiteten ihn über die kunterbunten Ashramwege in die Werkstatt des Meisters. Dort stand ein elfenbeinfarbener verlängerter Shadow II mit bereits geöffneter Motorhaube. Ringsherum standen in etwas öligem Orange gekleidete, neugierig dreinschauende langbärtige Männer, das mussten die Mechaniker sein, die auf ihn warteten.

Swami Uz blickte in den Motorraum, dann in die fragenden Augen der orangenen Mechaniker, alle hatten so eine Holzperlenkette um, dann wieder in den Motorraum. Anscheinend wurde von Ihm etwas erwartet, aber was? Swami Uz wusste zu diesem Zeitpunkt weder *wer*, noch *wo* er war.

Er liess seine Handflächen über dem Motor schweben, als wollte er ihn heilen, dann griff er plötzlich nach einem Schlauch, von dem niemand der Anwesenden wusste wozu der überhaupt gut war, riss ihn einfach raus und schmiss ihn auf den staubigen indischen Boden. Die Mechaniker erschrakten und umringten Swami Uz hektisch, um ihm Werkzeug zu gereichen.

Mit einer Eleganz und Schnelligkeit wie sie nur im Zustand vollkommener transzendentaler Entrücktheit möglich ist, demontierte Swami Uz immer mehr Röhrrchen, Schläuche, Ventile, Elektrokabel, seltsam geformte Döschen, Filterchen und allerlei Gedöns und warf es einfach nach hinten, wo sich schon ein Haufen gebildet hatte.

Am Schluss schraubte er die polierten Dome der SU-Vergaser ab, holte zwei UZ-Nadeln aus einer orangenen Tasche seines orangefarbenen Gewands, und montierte diese in die Vergaserkolben.

Dann war er fertig.



Bhagwan war sehr zufrieden mit dem Ergebnis, und so durfte Swami Uz im Laufe der Jahre noch ca. 100 weitere Rolls-Royces des Meisters 'in Ordnung' bringen.

In England galt P.W. McLean als verstorben und er wurde bei RR schmerzlich vermisst. Wer sollte denn jetzt das mit dem Abgas, dem NOx in Ordnung bringen ?

Clive McWeak war durch seinen eigenen Überschalltrichter ums Leben gekommen, Sir Rich war bei der NASA, und der arme McLean ... anscheinend in seinem Labor samt Papageien verbrannt.

Dem RR-Vorstand wurde die Luft dünn, die Zeit drängte, man musste was unternehmen, aber was ? Schliesslich rang man sich dazu durch Sir Rich anzurufen und um Rat zu fragen. Denn es hatte sich im Nachhinein herauskristallisiert, dass Sir Rich eigentlich immer Recht hatte, seine Gedanken waren einfach "too advanced" und deshalb hatte man ihn so oft nicht verstanden, aber er war ein Trouble-Shooter der allerersten Kategorie.

Es dauerte einen ganzen Tag, sich durch die verschiedenen Abteilungen der NASA hindurchzutelefonieren, bis man ihn schliesslich an der Strippe hatte und aus dem englischen Telefonhörer ein knackiges "Rich" zu vernehmen war.

"Hello, ääer, Sir Rich, viele Grüsse, hier ist Rolls-Royce in London, wie geht es Ihnen ?"

Rich: "Bitte kommen Sie zur Sache, Ich habe nicht viel Zeit, die Gravitationsbefreite Perpetual-Toilette ist schliesslich kein Zuckerschlecken".

Darauf fragte man ihn ganz direkt: "McLean ist leider auch tragisch ums Leben gekommen und wir haben Probleme mit dem Abgas, und keiner kennt sich hier mehr aus mit dieser ganzen Weakener-Sache, und jetzt gibt es dieses NOx, wir wissen nicht mehr weiter, was sollen wir Ihrer Meinung nach machen ?".

Am anderen Ende der Leitung, in Florida war erstmal ein Moment Stille. Sir Rich dachte an den armen P.W., "hat es ihn also auch erwischt".

Richard Rich atmete tief ein: "Dann schnallt halt irgendwas von Bosch drauf, sollen sich doch die Krauts mit dem Quatsch beschäftigen!", und legte auf.

Und so ist es dann gekommen. Man sagte den SU-Vergasern goodbye und bestellte bei Bosch die KE-Jetronic, "aber bitte mit etwas mehr 'Sophistication'", das war dann die KR-Jetronic.

Damit konnte man dann noch weitere 10+ Jahre alle Abgastests bestehen, und theoretisch auch noch länger ... aber irgendwie war die Luft raus.

Man verkaufte bei RR gar nicht mehr so viele Fahrzeuge. Die neuen Silver-Spirits und Spurs waren auch gar nicht mehr so rund, nicht mehr so elegant und unterschieden sich eigentlich recht wenig von den eckigen Strassenkreuzern der Brauntüten.

Eine externe Wirtschaftsprüfungsgesellschaft wurde gegen Ende der 80er mit einer Analyse beauftragt und fand heraus, dass RR eigentlich nur noch einen Kunden hatte, der im grossen Stil Umsatz machte, und das war der Meister von Swami Anand Uz:



Der kaufte die Spurs wie andere Leute filterlose Zigaretten, vor Allem wegen der guten Sitze.

Nachdem der Meister jedoch unerwartet verstarb, brach der ganze Umsatz zusammen und man entschloss sich bei RR ein paar Jahre später, es sei womöglich das Beste, die ganze Mischpoke zu verkaufen.

Und seitdem ...

Seitdem kümmern sich die Krauts um den ganzen Quatsch ;-)

Ende

Ende ? Von wegen. Jahrzehnte später umrunden immer noch etliche Silver-Shadows den Erdball, die meisten davon inclusive Clive McWeak's Erfindung: der 'schwimmerkammer-unterdruck-verstellbaren selbstschüffelnden Spritauffangbüchse mit automatischer Schubabsaugung', oder kurz dem **Weakener**.

Und so wird es wahrscheinlich bis in alle Ewigkeit bleiben ...