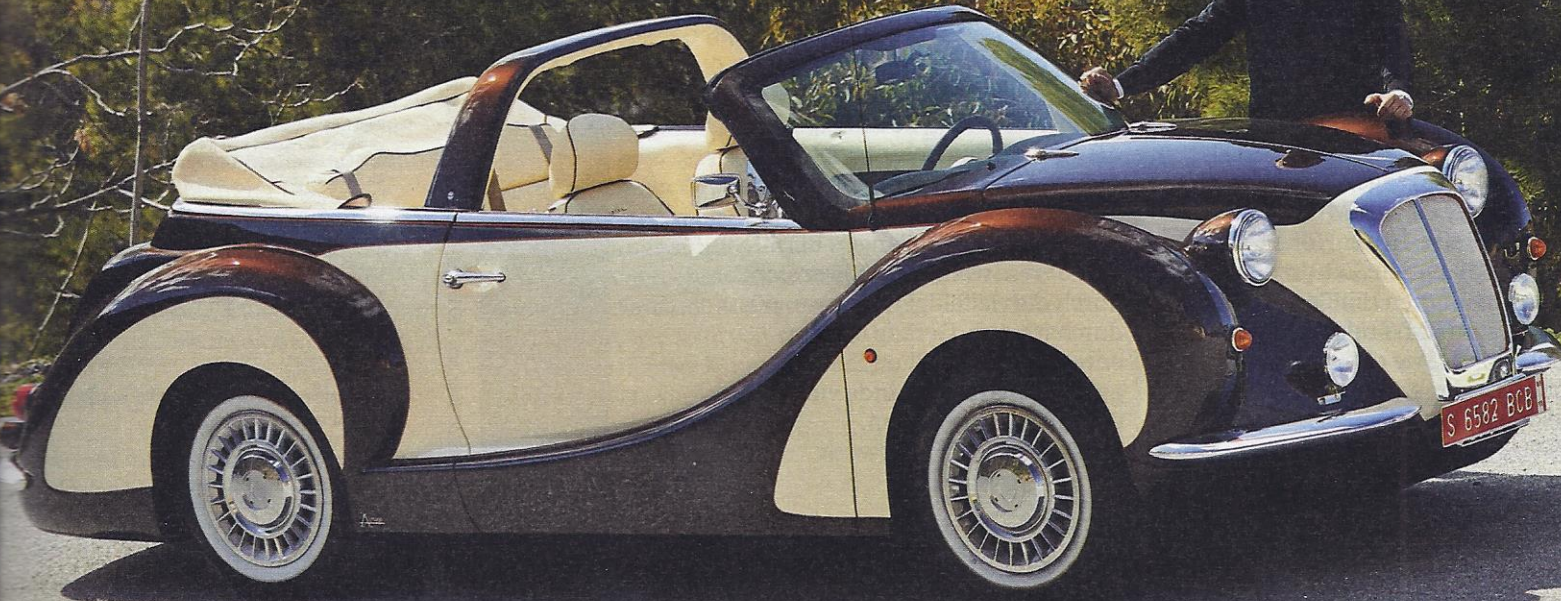


„Unsere Kunden sind Autoliebhaber. Sie wollen keine All-
welts-Modelle, sondern Autos, die nicht jeder hat.“

Juan Ignacio Hurtado Salas

↓
**Hurtan
Author**



Hurtan

SPANIENS SCHRÄGSTE AUTO-FAMILIE

Im andalusischen Granada bauen Juan Hurtado und seine Kinder seit 25 Jahren Retro-Cabrios

ALS JUAN HURTADO GONZÁLEZ die Strickhandschuhe überstreift, an den filigranen Knöpfen im Armaturenbrett nestelt und schließlich spanische Oldies aus dem Radio erklingen, fühlt es sich an, als liefe die Zeit rückwärts.

Der 74-jährige Juan ist wieder Juanito, ein schwächlicher andalusischer Junge, der sich aus einem Pappkarton und einem Stück Draht ein

Auto bastelt. Ein Sechsjähriger, der stundenlang Motorengeräusche imitiert und davon träumt, irgendwann einmal ein echtes Auto aus Blech, Leder und Holz zu konstruieren.

Im Hier und Jetzt hockt Juan natürlich nicht in einem Karton, sondern in einem offenen Zweisitzer. Es ist das Auto aus Juanitos Traum. Vor 25 Jahren erfüllte sich >>

Vater (r.) und Sohn Hurtado mit altem und neuem Modell. Im Hintergrund: Granadas Wahrzeichen, die Alhambra

Hurtan
T2



HURTAN
Clásicos Deportivos

Familienfoto mit Auto: Die von Juan Hurtado (l.) gegründete Firma Hurtan wird nun von den Kindern Rosa, Francisco und Juan Ignacio (v. l. n. r.) geführt



» baut mehr als 8000 Autos – pro Jahr. Wer Hurtan fährt, der fällt auf.

Das meistverkaufte Modell der Nischenmarke bleibt vorerst der von Juan senior erdachte Roadster T2. 463 der auf dem Renault 4 basierenden Zwei- und Viersitzer baute Hurtan bis 2002. Dann war wegen gestiegener EU-Anforderungen an Schadstoffe und Sicherheit Schluss.

Es hätten auch noch 100 Exemplare mehr sein können: Im Jahr 2000



Prinz Albert von Monaco hat einen Hurtan Albaycín im Fuhrpark

kontaktierte Real Madrid die kleine andalusische Firma. Der weltberühmte Fußballclub aus der spanischen Hauptstadt erklärte, man wolle für das eigene Merchandising eine limitierte Auflage des T2 mit einigen Designveränderungen und dem Real-Vereinswappen einkaufen. Doch der Familienrat lehnte ab. Zu groß war die Sorge, dass sich Fans anderer Vereine, allen voran des FC Barcelona, von Hurtan abwenden könnten. „Hätten wir Autos

mit Real-Madrid-Logo gebaut, hätten wir über Jahrzehnte keine Autos mehr in Katalonien verkaufen können“, ist sich Juan Ignacio sicher.

Der eigenen Intuition zu vertrauen und Risiken genau einzuschätzen, das waren auch früher schon unerlässlich Eigenschaften für den Erfolg der Hurtados. Juans Firmengründung 1992 basierte auf der Annahme, dass zu ebenjenem Zeitpunkt im Automarkt ein Segment zugleich unbesetzt, aber gefragt war: Ausgerechnet im Sonnenland Spanien gab es bis dahin keine heimischen Cabrios. Juan glaubte eine Marktlücke entdeckt zu haben, in die zu stoßen es sich lohnte.

Denn den Kindheitstraum vom eigenen Auto hatte Juan in all den Jahrzehnten zuvor nie aufgegeben. Nicht, als er als Zwölfjähriger seinem Vater, einem Sellschmied, in dessen Werkstatt zur Hand ging. Auch nicht, als er mit 15 Jahren Lkw-Kabinen in einer Fabrik bei Barcelona baute oder als er mit Anfang 20 die Karosserien von zweitürigen Seat 600 auseinander schnitt und sie zu viertürigen Seat 800 verlängerte.

1970, mit 27 Jahren, baute Juan seinen ersten Hurtan-Prototyp, verwarf das Projekt aber wieder, weil er mit dem Auto nicht zufrieden war. Es dauerte noch einmal 22 Jahre, bis für den Autodidakten, der ab 1984 eine Werkstatt für Blechreparaturen und Lackierung in Granada unterhielt, der richtige Moment für die Umsetzung seiner Pläne gekommen war.

Inzwischen ist klar: Sein lang Atem hat sich ausgezahlt. Der Hurtan T2 wurde ein – bescheidener – Erfolg, ebenso das Nachfolgemodell Albaycín. Der 2004 gestartete Roadster hat sogar bis in eine prominente Garage geschafft: Prinz Albert von Monaco besitzt ein Exemplar.

Auch wenn er lange mit der Umsetzung wartete: Die Inspiration für das Karosseriedesign seines Traurautos fand Juan in den Jahrzehnten seiner Kindheit und Jugend. Genau gesagt in den Filmen der 50er- und 60er-Jahre, in denen die Protagonisten in Modellen von MG, Morgan oder Triumph umherfuhren. „Ich begeisterte mich für das Aussehen klassischer Karosserien“, sagt Juan. Kein Wunder, es daher, dass der „T2“ auch als „spanischer Morgan“ bekannt wurde.

Doch weil die Zukunft nicht nur aus Vergangenen bestehen kann, erweitern Juan Ignacio, Rosa und Francisco seit einigen Jahren konsequent die Modellpalette. So gründeten sie eine E-Auto-Submarke, Velantur. Den Prototyp eines ersten Modells gibt es



Stilecht: Mit Strickhandschuhen umfasst Juan das Holzlenkrad des ersten Hurtan-Roadsters T2



bereits. Der Marktstart ist für 2020 geplant, 300 Kilometer Reichweite soll das E-Mobil haben.

Außerdem haben die Geschwister einen Food-Truck auf Fiat-Ducato-Basis ins Programm genommen. Der Route 44 mit seiner rundlichen Karosserie hat sich die Airstream-Wohnwagen zum Vorbild genommen.

Besondere Hoffnung setzt Juan Ignacio in den „neuen T2“ (siehe Seite 78). In sechs bis acht Monaten soll die Neuinterpretation des ersten Hurtan marktreif sein. Der Roadster wird auf einem eigenen Chassis mit Ford-Technik gebaut. Zur Auswahl stehen ein Zweiliter-Benziner mit 210 PS und ein Dreiliter-Motor mit 326 PS.

Der Roadster soll vor allem neue Kunden in arabischen Ländern ansprechen. Vor drei Jahren hatte ein Scheich aus Saudi-Arabien Hurtan kontaktiert. Er will Modelle der Spanier in sein Land importieren.

Juan Ignacio sieht hier eine historisch bedingte Chance für Hurtan. Denn Granada ist eine der am stärksten von arabischen Einflüssen geprägte Stadt Europas. Die im Mittelalter herrschenden Mauren bauten hier die weltbekannte Burg Alhambra. „Die arabisch geprägte Vergangenheit“, hofft Juan Ignacio, „könnte für uns ein Standortvorteil sein.“

Benjamin Gehrs

„Als kleines Kind habe ich mit den Werkzeugen meines Vaters gespielt. Ich wollte schon immer mein eigenes Auto bauen.“

Juan Hurtado González



Bereits Oldtimer: der T2 von Juan mit historischem Kennzeichen. In Spanien geht das ab einem Autoalter von 25 Jahren