

Unter vier Sekunden von Null auf 100

In einer Hitdorfer „Schrauberei“ werden automobiler Raritäten restauriert

Eine Spezialwerkstatt in Hitdorf hat sich auf edle Rennautos der britischen Traditionsmarke „Lotus“ spezialisiert.

VON JÜRGEN WASSE

Eigentlich hat er überhaupt keine Zeit, denn selbige drängt, auch wenn es nicht den Anschein hat: Am 16. März startet eine Rallye der besonderen Art – die internationale „Trofeo Baleares Clasico Del Automovil“ auf Mallorca. Fünf Tage lang geht es dan kreuz und quer über die Insel, fünf Tage werden die Fahrer den mallorquinischen Frühling genießen können, so weit das möglich ist. Denn die historischen Boliden, kaum einer jünger als 30 Jahre, durch die zahllosen Kurven und Kehren zu steuern, ist harte Arbeit. Von wegen Servolenkung, Bremskraftverstärker oder ABS. Mit von der Partie wird auch ein Lotus Elan aus den 60er Jahren sein, der zur Zeit

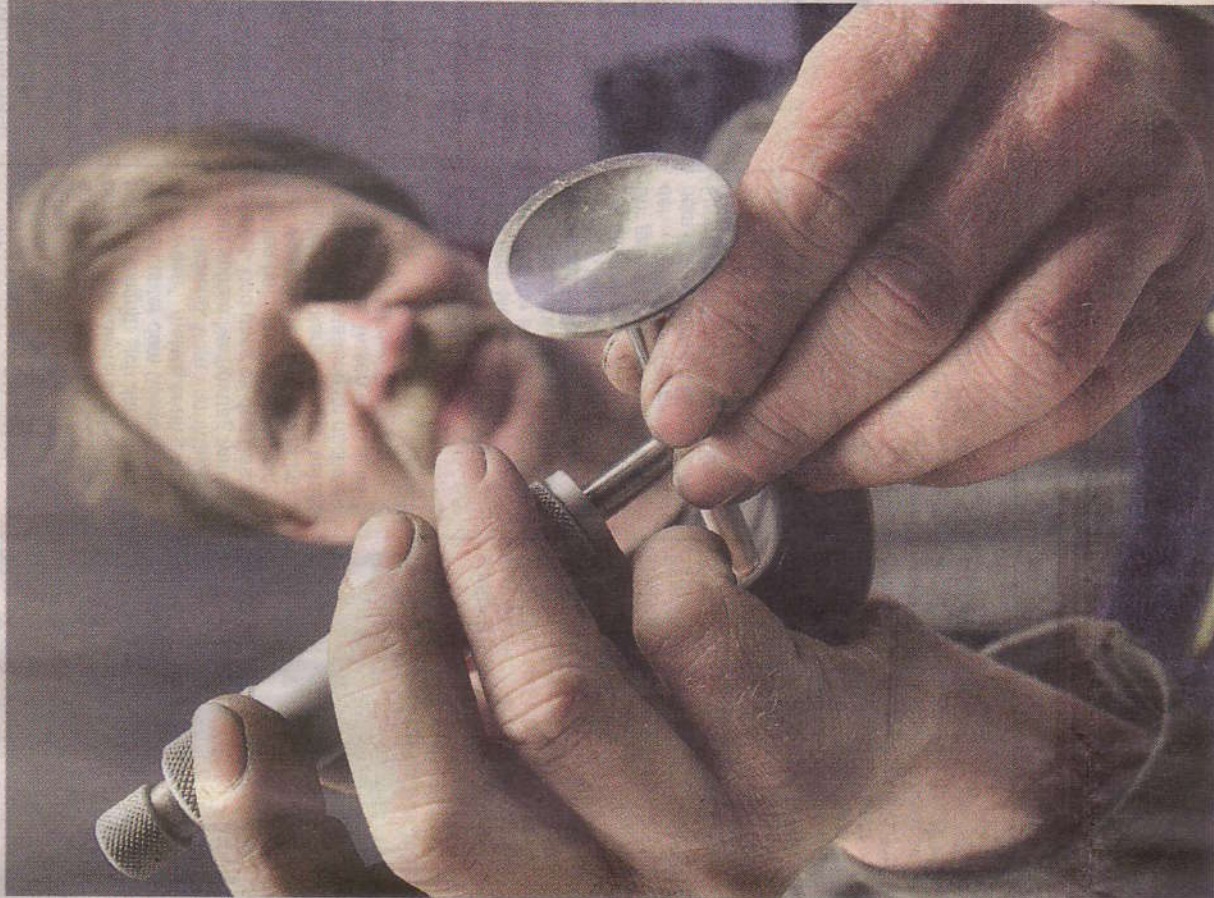
Besitzer der edlen Renner aus ganz Europa nach Leverkusen pilgern, um hier ihre „Pferdchen“ wieder aufmöbeln zu lassen.

Der Lotus beispielsweise, der demnächst durch Mallorca „heizen“ wird, stammt sogar „aus der Gegend“, wie Kirsten datenschutzrechtlich anmerkt; der Besitzer möchte lieber anonym bleiben. 100 PS hatte der Wagen, ganze 580 Kilo schwer, seinerzeit, in den 60ern. Heute darf er aus gleichem Hubraum knapp 200 PS schöpfen, das erlaubt das strenge Reglement von 1965 gerade noch. Damit weist der Wagen eine atemberaubende Beschleunigung auf: „Unter vier Sekunden auf 100“, versichert Kirsten. Das alles weist auf das Credo dessen hin, der die Legende Lotus schuf: Anthony Colin Bruce Chapman, dessen vier Initialen das schlichte Signet zieren, gilt in der Branche als Bessener. Er strebte die Quadratur des Kreises für straßentaugliche Rennwagen an: ein Höchstmaß an

Renner als Dienstwagen

Lotus-Rennwagen bestehen im Wesentlichen aus einer Glasfaserkarosserie sowie einem superleichten Blechrahmen nebst hochgezüchtetem Motor. In den 60er Jahren galten sie in der Formel 1 als die der Welt. „Erfunden“ wurde die Marke von Colin Chapman, der 1982 starb. Noch heute gibt es Lotus-Wagen zu kaufen, wie eh kompromisslos auf Leistung getrimmt, allerdings durchaus mit normaler Straßenzulassung.

Den Mythos der Marke beförderte in den 60er Jahren die Fernsehserie „Mit Schirm, Charme und Melone“, in der Emma Peel einen Lotus fuhr. Und auch Roger Moore nutzte als James Bond in dem Streifen „Der Spion, der mich liebte“, einen Lotus-Renner als Dienstwagen.



Wenn es um Hundertstel Millimeter geht, nutzt Wolfgang Kirsten auch das beste Augennaß nichts: Höchste Präzisionsarbeit ist gefragt, wenn Teile für einen schon betagten Motor nachträglich hergestellt werden müssen, weil Ersatz gar nicht mehr oder nur noch sehr schwer zu beschaffen ist.

BILDER: RALF KRIEGER



Das Lotus-Signet „ACBC“ steht für

Den Mythos der Marke beförderte in den 60er Jahren die Fernsehserie „Mit Schirm, Charme und Melone“, in der Emma Peel einen Lotus fuhr. Und auch Roger Moore nutzte als James Bond in dem Streifen „Der Spion, der mich liebte“, einen Lotus-Renner als Dienstwagen.

Leistung, bei geringstmöglichem Gewicht. Kirsten verfiel dem Mythos wie Tausende andere mit ihm. Doch er blieb kein Zuschauer, sondern wurde Macher und Mitgestalter. Heute verfügt er über beste Beziehungen sogar ins Mutterland der Traditionsmarke, nach Großbritannien. Regelmäßig ist er dort auf Einkaufstour, ordert hier ein paar Kolben für schlappe 3000 Euro, findet dort Ersatzteile, die es längst nicht mehr aus dem Regal zu kaufen gibt.

„Leider“, so sagt er, „gibt es dort auch keine Zeit zu kaufen.“ Denn davon brauchte er noch besonders viel, um all die automobilen Schätze in Stand zu setzen, die noch in seiner Halle stehen, darunter edle Ferraris und Alfas, PS-starke Porsches und auch einer der „Schneewittchensätze“, ein Volvo 1800 ES, Baujahr '73.

Das Lotus-Signet „ACBC“ steht für Anthony Colin Bruce Chapman.

in der Werkstatt von Wolfgang Kirsten zusammen geschraubt wird. Und das ist wörtlich zu nehmen. Viele hundert Einzelteile, vom Chassis bis zur Ventillfeder, haben Kirsten und sein Mitarbeiter Dieter Gierath buchstäblich unter die Lupe genommen, haben defekte Teile ausgetauscht, neue anfertigen lassen.

Revision nennen die beiden lakonisch, was dem Laten beim bloßen Anblick den Angstschweiß auf die Stirn treibt: Wie soll das alles wieder zusammen passen? Doch für Kirsten ist das Alltagsgeschäft, denn er hat sich schon seit Jahren dem automobilen Straßenrennsport verschrieben – und hier nochmals einer Spezialität, den Leichtbauflitzern der britischen Marke Lotus. Mittlerweile hat die kleine Schmiede in Hildorf einen so guten Namen, dass die

Schaffen ist. BILDER: RALF KRIEGER



Ursprünglich kommt er aus der Elektrobranche, doch auch ihm hat das Lotus-Virus fest im Griff: Dieter „Didi“ Gierath legt Hand an das Chassis des Lotus-Elan, der bei einer Rallye auf Mallorca starten wird.



Kompromisslos auf Leichtgewicht getrimmt: Gerade mal 50 Kilogramm wiegt die komplette Karosserie eines Lotus-Renners, die aus Glasfiver besteht.



Glanzstück automobilen Sportwagenbaus: Ein Ferrari 250 GT aus den 60er Jahren, der in Kirstens Werkstatt von Grund auf restauriert wird.