



MENSCH statt Maschine: Ein Bild, das trägt, denn nur zur Inspektion des Lotus Elan 1600 ist der Motorblock herausgehoben worden, damit Wolfgang Kirsten wichtige Arbeiten am Fahrwerk und an der Karosserie erledigen kann.

Wolfgang Kirsten fährt auf Lotus ab

## Leidenschaft fürs Leichte

Von Jürgen Wasse

In einschlägigen Fachgazetten wird sein Name immer mal wieder an herausragender Stelle genannt. Auf einem Regalbrett im winzigen Büro stehen dicht an dicht einige Dutzend Pokale, die gleichwohl nur eine kleine Auswahl darstellen. Wer Wolfgang Kirsten finden will, erreicht ihn tagsüber eigentlich immer in seiner Werkstatt – wenn er nicht auf dem Nürburgring oder einer anderen Rennstrecke unterwegs ist. Kirsten ist Tuning-Experte für heiße Renner, seine besondere Vorliebe gilt der – heute eher exotisch anmutenden – englischen Automarke namens Lotus.

### Berühmte Piloten

Auch wer nur einigermaßen über den internationalen Autozirkus informiert ist, wird mit der Marke Lotus große Namen verbinden. Eine kleine Aufzählung schon liest sich wie ein Who-is-who des Rennsports: Jim Clark und Jochen Rindt, Stirling Moss, Graham Hill und und und. Zugleich wird in dieser Aufzählung auch die Schattenseite des automobilen Wahnsinns sichtbar. Jim Clark und Jochen Rindt zählen zu den prominentesten Opfern der vierrädrigen Geschosse: Sie starben in Lotuswagen, die von jeher als hochgefährliche Gefährte galten.

Denn für den legendären Gründer der Lotus-Schmiede, Colin Chapman, zählte allein die Maxime des extremen Leichtbaus, nicht passive Sicherheit. Wenn ein Wagen nicht auseinander fällt, so wird Chapman zitiert, dann musste et-

was falsch gelaufen sein; dann war der Wagen einfach zu schwer. Dem entspricht das Gewicht des Klassikers unter den Straßenrennern – der Lotus Elan 1600 wiegt gerade mal 580 Kilo.

Eben dieser Wagentyp hat es Wolfgang Kirsten besonders angetan. Das Gefährt, im Grunde nur eine Art überdachter Motor mit angedockter Fahrerzelle auf vier Rädern, lässt jeglichen Komfort vermissen. Dem Rechtslenker fehlt der Beifahrersitz, der nur eingebaut wird, um vielleicht mal einem Sponsor zu zeigen, wo und wie dessen Geld angelegt wird.

Kirstens Hauptziel ist es, die Leistung der Wagen mit einer Grundausstattung von 140 PS zu optimieren – der Ausdruck frisieren scheint da allerdings angemessener. Satte 50 PS holt der gelernte Maschinenschlosser zusätzlich aus jedem Motorblock, nachdem er unter anderem die Zylinder aufgeböhrt und viele Aggregate umgerüstet hat. Alles aber muss innerhalb des Reglements für GT-Wagen (Gran Turismo) bleiben, denn die Flitzer werden nach wie vor hauptsächlich für historische Rennen fit gemacht.

So hat jeder Wagen in Kirstens Werkstatt mindestens drei Jahrzehnte auf den Achsen. Wobei anzumerken ist, dass einerseits alles original sein muss, allerdings im Grunde nur optisch. Vor allem die Verschleißteile sind vielfach ausgetauscht. Wo es echte Originalteile nicht mehr gibt, lässt Kirsten diese zumeist in England nachbauen, ob Kurbelwellen oder Radlager. England ist für den 41-Jährigen ohnehin „das Dorado des Rennsports“.

Mehrmals im Jahr, oft im Monatswechsel, fährt er auf die Insel, wo er beste Kontakte zu anderen Rennsport-Verrückten pflegt. Zu diesen zählt auch einer der vier Brüder, die seinen „Ginetta“ gebaut haben. Von dem mittlerweile 70-jährigen Engländer hat er Originalunterlagen, wann, wo und wie sein Wagen vor Jahrzehnten in Rennen abgeschnitten hat.

Dieser „Ginetta“ nun ist nochmals eine Klasse für sich. Allein das Einsteigen gelingt allenfalls gut trainierten Hungerhaken, wobei Einsteigen besser mit Hineinwinden und Zusammenfallen bezeichnet wäre. Sollte ein Normalsterblicher es dennoch irgendwie geschafft haben, diese Kabine zu füllen – er dürfte nur noch herausgeschnitten werden können.

Zahllos sind die Geschichten, die sich um das Thema ranken, schier unendlich ist der Wissensschatz des 41-Jährigen, der auch freimütig einräumt, dass er sicherlich „ein bisschen verrückt“ ist. Welch ein Glück, dass seine Frau den Beruf, der zum Hobby geworden ist (oder umgekehrt?), „voll mitträgt“.



DER GINETTA G 4 ist ein reinrassiger Renner. Wer seinen Volant besetzen will, muss schon sehr gelenkig sein. (Bilder: Holger Schmitt)