

THE HERITAGE POST

No 37 – März 2021

The Copy 12,50 €

MAGAZIN FÜR HERRENKULTUR



A € 13,50
Belgien € 13,50
LEPISK € 14,00
37 CH sfr 17,00



THE BIGGER THE BOYS, THE BIGGER THE TOYS

VOM KETTCAR ZUM KIT CAR

Von der Stange kaufen kann jeder. Do it yourself ist wieder schwer in Mode. Baumärkte sind die großen Gewinner der vergangenen Monate. In Haus und Hof ist alles erledigt. Und nun? Autos aus der großen Serie sind langweilig. Wäre das selbstgebaute Auto nicht ein Weg in die Individualität? Auch wenn es auf einem Bausatz basiert, so etwas hat wirklich nicht jeder. Werfen wir einen Blick zurück und in die Gegenwart der Kit Cars.

Text • Joachim Otting | Illustration • UvA



Die langlebigste Kit Car-Idee kommt aus dem Vereinigten Königreich. Dort waren Bausätze für Autos sehr begehrt, denn damit konnte man die seinerzeit schmerzliche Steuer auf Neuwagen umgehen. Es begann 1957 mit dem Lotus Seven der ersten Serie, einem klassischen und sehr offenen Sportwagen mit der Anmutung eines Formel-Rennwagens.

Extrem flach mit dadurch sehr tiefem Schwerpunkt, sehr eng geschnittenem zweisitzigem Cockpit und freistehenden Rädern mit knappen Kotflügeln – das Sitzfleisch befand sich nur wenige Zentimeter über dem Asphalt. Und der Seven war vor allem sehr leicht. Da genügte ein ganz normaler, meist von Ford gekaufter Motor, um die etwa 500 Kilogramm mächtig in Schwung zu bringen. Später wurden die Motoren von Lotus optimiert. Mit 75 PS wurde das Leichtgewicht zum Sprinter, der auch den großen Sportwagen gern die knackige Hinteransicht zeigte. Für ambitionierte Sportfahrer ohne Komfortbedürfnis eine Fahrmaschine der besonderen Art. Sie wurde als fertiges Komplettfahrzeug angeboten, aber eben auch als Kit.

Dreimal wurde der Lotus Seven minimal modernisiert. Colin Chapman, der Chef von Lotus und Rennstallbesitzer, in der Formel 1 der 1960er Jahre mit seinem mehrfach tödlichen Leichtbau-Fanatismus höchst umstritten, verlor 1972, bei der Serie 4 angekommen und nach insgesamt etwa 2700 verkauften Exemplaren, das Interesse an seinem früheren Lieblingsprodukt.

Vom Lotus zum Caterham, die Story wird weitergeschrieben
Der erfolgreichste Lotus Seven-Händler war im englischen Ort Caterham ansässig. Er kaufte Lotus die Rechte an der Konstruktion ab, ging einen Schritt zurück und verkaufte fortan den Caterham Seven auf der Basis der Lotus Serie 3. Der Caterham Seven wurde wieder auch als Bausatz angeboten – wer wollte, konnte ihn direkt im Werk zusammenbauen lassen.

Der Caterham Seven blieb beim Konzept des extremen Leichtbaus. Trotz größerer Motoren bis hin zu Maschinen mit 310 PS wog keiner mehr als 560 Kilogramm. Die Fahrleistungen wurden aberwitzig. In einer Superlight-Version – da wurde sogar die

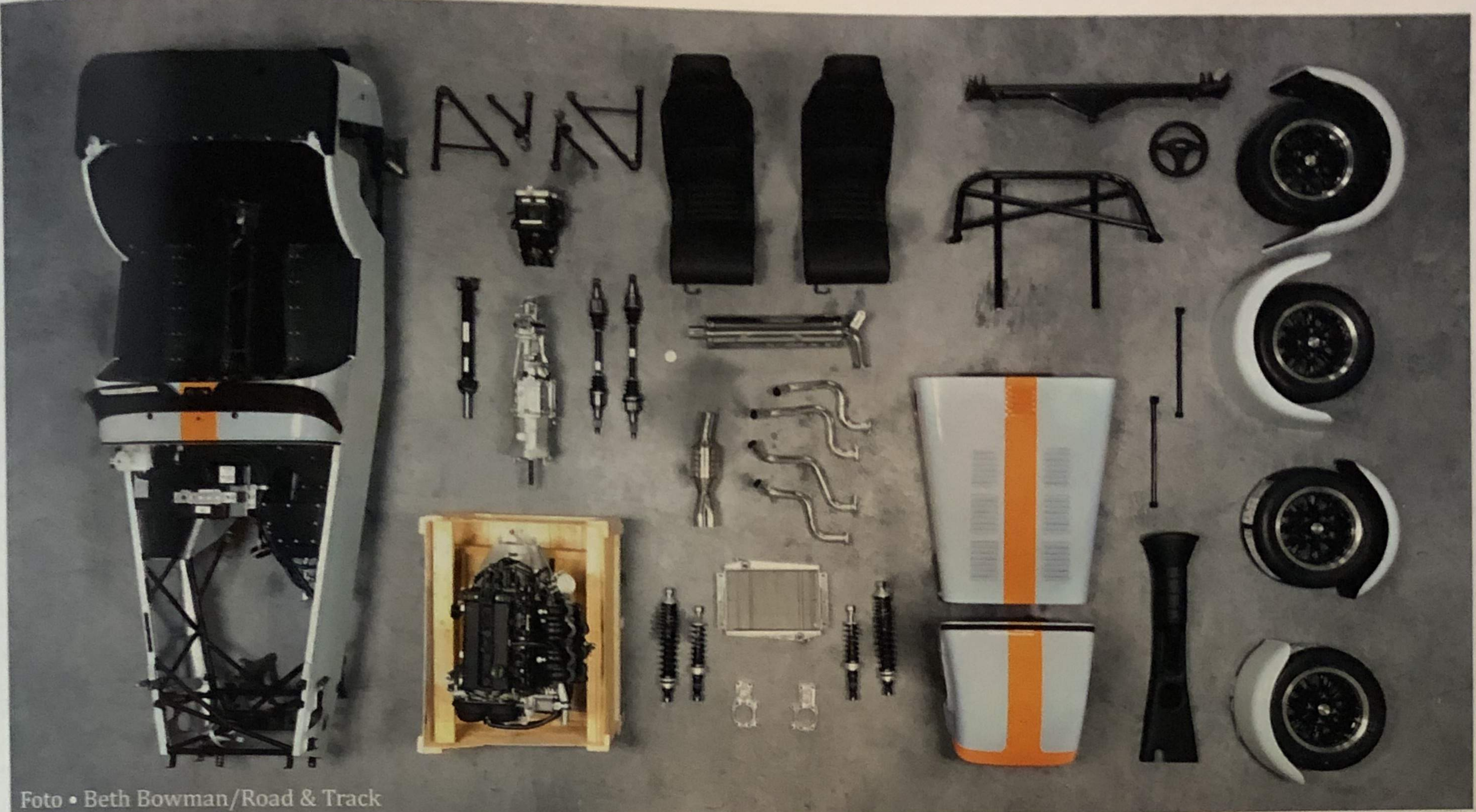


Foto • Beth Bowman/Road & Track

Polsterung der Sitze weggelassen – bewegte jedes der 286 PS nur knapp mehr als 1,7 Kilogramm.

Eine ganz originelle Version ist die auf die japanische Kei-Car-Gesetzgebung zugeschnittene Bonsai-Variante mit einem 658 ccm Dreizylindermotor von Suzuki. Die 80 PS klingen nicht aufregend, aber 490 Kilogramm lassen sich damit sehr behände bewegen. Back to the roots. Allerdings sollte man auch die typische zierliche Statur vieler Asiaten haben, denn sonst wird es eng im Auto. Und das Leistungsgewicht leidet.

Den Caterham gibt es heute noch als Neuwagen. Doch als Bausatz wird er außerhalb von Großbritannien nicht mehr angeboten. Als Neuaufbau „from the scratch“ ohne alte Basis sind sie nicht mehr zulassungsfähig, auch nicht, wenn sie im Königreich erworben werden. So halten sie nur noch die Erinnerung an die Zeit der Seven-Kits wach.

Ein kleiner Seitenblick in die Niederlande

Auf derselben Welle schwimmt seit Anfang der 1980er Jahre der Donkervoort aus Holland. Das Vorbild Lotus Seven ist auch da unübersehbar, das erste Modell der Niederländer war der S 7. Die Namensgebung schlug ganz unverkennbar die Brücke, das Design war zum Verwechseln ähnlich. Auch dort kam die Maschine von Ford, also alles wie beim Lotus gehabt.

Inzwischen aber gab es heftige Mutationen. Geblieben ist das Grundkonzept mit dem ganz hinten angeordneten Fahrersitz und der aus Fahrerperspektive endlosen Motorhaube und den

freistehenden Rädern. Die Motoren kommen von Audi, die Motorleistungen sind extrem. So ist das heute kein Sportwagen im klassischen Sinne mehr, sondern ein Rennwagen mit Straßenzulassung. Schön anzusehen, aber grausam weit weg vom alten Kit Car-Gedanken.

Beach-Buggy, das Kit Car der Flower-Power-Jahre

Vor Jahrzehnten gab es auch hierzulande Bausätze, mit denen sich der einigermaßen begabte Schrauber seinen Traum vom selbst gefertigten Fahrzeug erfüllen konnte. In den 1970er Jahren war der als billiger Gebrauchtwagen massenhaft verfügbare Käfer die beliebteste Basis. Der hatte nämlich noch einen klassischen Rahmen, von dem man einfach die Karosserie abheben konnte. Dann blieb ein fahrfähiges Chassis übrig, eben ein Käfer ohne Karosserie. Vom Profi etwas verkürzt, war das die Plattform für die legendären Beach-Buggys, die aus Kalifornien kommend die Mode weniger Sommer waren. Eine sehr offene Kunststoffkarosserie auf den Rahmen montiert, fette Räder hinten, schmale vorn und obligatorisch die Schalensitze und das Lochspeichen-Lederlenkrad. Ein kunstvoll gebogener Auspuff. Und der Rest blieb Käfer.

Dieselbe Idee auf anderer Plattform

Der legendäre Citroen 2 CV, die Ente, ließ sich noch schneller als der Käfer auf das fahrfähige Chassis stripfen. Zwölf Schrauben, fertig. Lomax lieferte einen Bausatz, mit dem sich darauf ein netter, kleiner Roadster mit Oldtimeranmutung stricken ließ. Der Aufwand dafür war für einen geübten Schrauber gut zu schaffen. Deutlich mühsamer war es, wenn das Kit verwendet wurde,



Foto • Kumschick Sports Cars AG

das dem Morgan Threewheeler nachempfunden war. Denn dann blieb hinten nur ein mittig angeordnetes Rad übrig.

Das ist alles Geschichte, denn diese Bausätze werden aufgrund der geänderten Gesetzgebung nicht mehr hergestellt.

Der letzte seiner Art

Allerdings hat Lomax einen würdigen Nachfolger. Aus den Niederlanden kommt der Burton, der technisch und optisch nicht weit vom vierrädrigen Lomax-Vorbild entfernt ist. Und: Es gibt ihn noch! Alte Ente besorgen, am besten eine mit schon verzinktem Rahmen, Burton Bausatz kaufen – das ist die Basis für ein hübsches Projekt, falls der Lockdown länger dauert.

Und weil die Basis ein im besten Fall noch zugelassenes, mindestens aber in Europa zugelassen gewesenes und damit bestandsgeschütztes Fahrzeug ist, kann Burton auch heute noch diese Bausätze anbieten.

Die vorgehängte Fassade

Eine Abwandlung des Kit Car-Gedankens sind die mehr Schein als Sein-Bausätze. Mit denen lassen sich Autos durch Kunststoffteile so verändern, dass sie die äußere Gestalt eines anderen Fahrzeugs annehmen.

Viel Käfer steckte beispielsweise unter so manchem Auto, das vorgab, ein Porsche 356 zu sein. Historisch ist das ja nicht ganz falsch, denn der Porsche, mit dem der Welterfolg der Stuttgarter Sportwagen begann, basierte auf dem Volkswagen. Aber das war dann doch etwas anderes, als dem Rest eines Käfers ein dem 356er nachempfundenen Plastikkleid überzustülpen. Auch der zweisitzige Mittelmotorsportler Toyota MR2 war eine beliebte Basis für Fake-Umbauten, die ihn als scheinbaren Ferrari oder Lamborghini protzen ließen. Auch der Pontiac Fiero kam gern mal im Plastikkleid als Lamborghini daher. Diese Peinlichkeiten werden aber glücklicherweise nicht mehr angeboten.

Doch es muss nicht immer die Luxusportwagen-Verkleidung sein: Wenn ein Kinofilm so richtig französisch aussehen soll, fährt



ganz sicher ein Citroen HY durch das Bild. Nein! Doch! Oh! Der über Jahrzehnte gebaute Wellblech-Lieferwagen mit der platten Nase ist der französische Lieferwagen schlechthin. Der aktuelle Kleinbus von Citroen, der Jumpy, den es mit identischer Karosserie von Peugeot, Toyota und Opel gibt, lässt sich mit einem Body-Kit aus Kunststoffanbauteilen so verkleiden, dass er die Anmutung des Klassikers in das Heute transportiert. Allerdings werden diese Anbauten nicht unbedingt für do it yourself-Ambitionen verkauft.

Die gebrauchte Baustelle

Was bleibt, ist entweder der Aufbau eines Burton auf einer geschlachteten Ente oder der Kauf eines gebrauchten Kit-Cars. In den Niederlanden werden davon insgesamt deutlich mehr angeboten als in deutschen Landen. Und was dort zugelassen war, kann hier auch wieder auf die Straße gebracht werden.

Zu schrauben und zu optimieren gibt es da wohl auch sehr viel, denn das ist allen Kit-Cars angeboren: Der Individualisierung sind nur wenige Grenzen gesetzt.

www.hubertmeyer.de, www.kumschick.ch
www.caterham.de



Foto • Fa. Hubert Meyer GmbH Burton Deutschland • Vertriebs & Service Partner