

REPORT

Zurück zu den Wurzeln

Der Kitcar-Spezialist legt den **Westfield XI** wieder auf: eine Replik der Replik des Lotus XI von 1957, mit der Westfield Sports Cars 1982 sein Bausatzgeschäft begann

Man nehme einen alten Motor, baue die ebenso alte Form mit neuen Materialien drumherum, lasse das Gefährt als Oldtimer zu und habe Freude daran – so funktioniert das in Good Old Britain. Die einen fertigen nur ein Modell auf diese Weise und leben davon ordentlich (siehe Suffolk SS 100, Heft 10/2004), die anderen machen mit drei verschiedenen Modellen einen kompletten Geschäftszweig daraus – wie Westfield.

Der Kitcar-Spezialist lässt mit seinem Westfield XI den Lotus Eleven von 1957 wiederauferstehen. Mit diesem Modell startete Westfield-Gründer Chris Smith 1982 sein Geschäft (Kasten Seite 90) – damals baute er 163 Lotus-Repliken. Den Eleven (bei Lotus zur besseren Unterscheidung zu den bis dahin geltenden „Mark“-Angaben als Wort ausgeschrieben) stellten ursprünglich Lotus-Gründer Colin Chapman und der Aerodynamiker und spätere Marcos-Gründer Frank Costin

(siehe Seite 68) auf die Räder. Ihn gab es ab 1956 mit bis zu 100 PS aus Coventry-Climax-Motoren als „Le Mans“-Renner, als einfacheren „Club“ und als „Sport“ – letzterer war allerdings eher für die Straße als für die Rennstrecke gedacht. 1957 wurde die zweite Serie aufgelegt, die sich

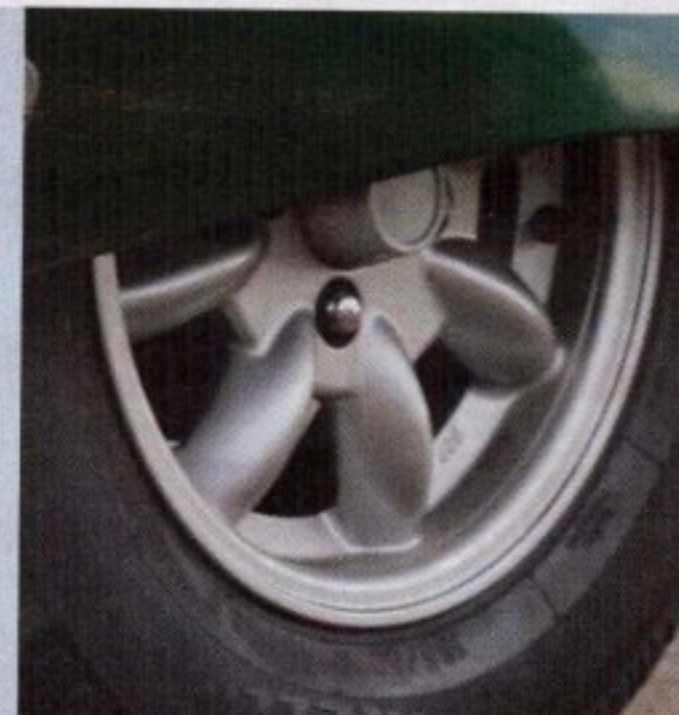


Westfield schließlich zum Vorbild nahm. Lotus fertigte bis 1958 genau 270 Eleven. Scheinbar lehnt sich der Westfield XI äußerlich bis zu den Details wie den nach unten klappenden Minitüren an das



So einfach können Autos sein: Minilite-Räder, große und leichte Glasfaserhauben, im Heck nichts anderes als die sorgfältig geführte Hinterachse

eines MG Midget, spartanisches Cockpit mit Einfach-Lenkrad sowie MG-Armaturen und schließlich runde Rückspiegel aus dem Zubehörladen



Fotos: Ulf Sonntag

Vorbild an. Doch wer genau vergleicht, wird feststellen, daß die Replik um rund 35 Zentimeter kürzer und um 15 Zentimeter schmaler ist. Und unter der Glasfaserhaut ist sowieso alles anders: Westfield baut als Antrieb den 65 PS starken, 1275 Kubikzentimeter großen BMC-A-Motor aus dem MG Midget oder dem baugleichen Austin Healey Sprite ein. Von diesen „Spender-Autos“ stammen ebenfalls Getriebe und Hinterachse sowie die Instrumente im Armaturenbrett. Smith erklärt den Grund: „In England bekommt man verrottende Midget und Sprite für etwa 600 Pfund (rund 800 Euro) problemlos an jeder Straßenecke ...“

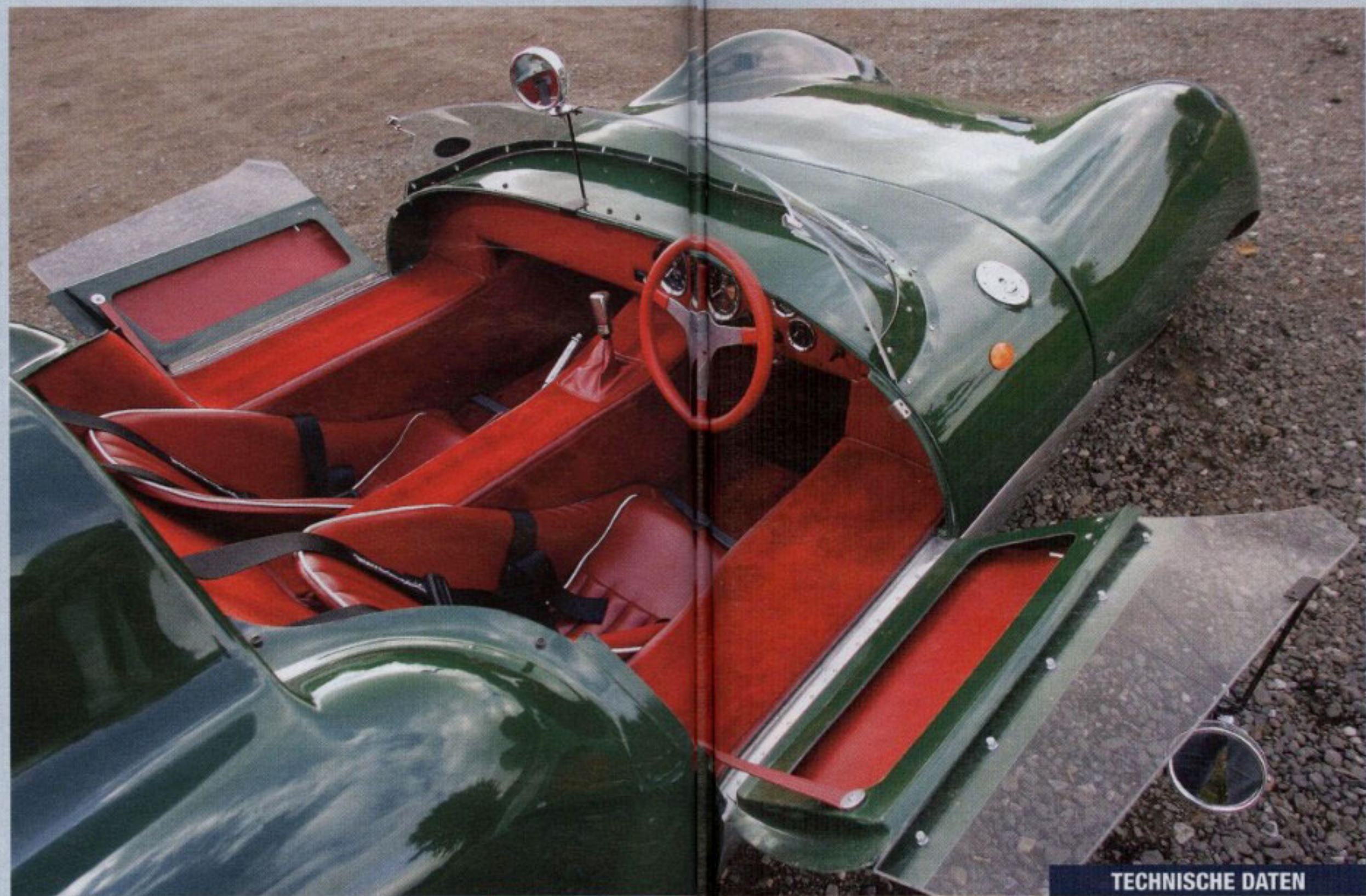
Auf einem Spaceframe bauen beide auf, Westfield verwendet heute Minilite-Räder. Hatte der Lotus Eleven früher vier Scheibenbremsen, wobei die hinteren innen lagen, gibt es beim Westfield XI hinten nur noch Bremstrommeln – wegen der MG-Hinterachse. Wer die leichten XI-Hauben mittels Schraubenzieher öffnet, wird bis auf die Einzelradaufhängung vorn unter der gesamten Haut keine weiteren Bauteile mehr finden. Das ist der Grund für die Leichtigkeit des Seins dieses Straßenfloh: Das alte schwachbrüstige Motörchen hat mit dem nicht mal 500 Kilo leichten Auto überhaupt keine Mühe. Es gibt keinen Kofferraum, keine Dämmung, kaum Elektrik, schon gar keine Elektronik. Ist der unsynchronisierte erste Gang erst einmal eingelegt, stürmt der XI

los und sorgt für eine windschnittige Frisur, weil der Windabweiser alles tut, außer den Wind abzuweisen. Festgezurt mittels eines Vierpunktgurtes (dem einzigen Sicherheitsfeature, denn unter dem Buckel hinterm Fahrerkopf befindet sich im Gegensatz zum Original kein Überrollbügel), hockt der Pilot in dem knapp geschnittenen Sitz. Die Beine verschwinden in einem immer schmaler werdenden Tunnel. An dessen Ende liegen die Pedale so eng zusammen, daß man zunächst Gas und Bremse gleichzeitig tritt. Ein wesentliches Problem besteht darin, den richtigen Winkel für das rechte Knie zu finden, um die Fußspitze bedarfsgerecht einsetzen zu können. Die gesamte Ausfahrt wird begleitet von einem baßlastigen und TÜV-unfähigen Oldie-Gebrüll, das in den englischen Midlands gleichermaßen die Schafe erschreckt und die Menschen entzückt.

Unter den rund 300 Westfield-Autos pro Jahr sollen künftig rund 50 Eleven sein. Die Westfield-Profis benötigen 80 Stunden zum Zusammenbau, dann kostet er inklusive Steuern 17 750 Pfund (26 000 Euro). Als Kit (ohne Basis-Midget) ist er für 8950 Pfund (13 000 Euro) zu haben. Vielleicht sogar bald in Deutschland ...

[Roland Löwisch]

Kontakt: Westfield Deutschland: Telefon 02 41-70 19 29 99, www.westfield-sportscars.de; Westfield UK, www.westfield-sportscars.co.uk



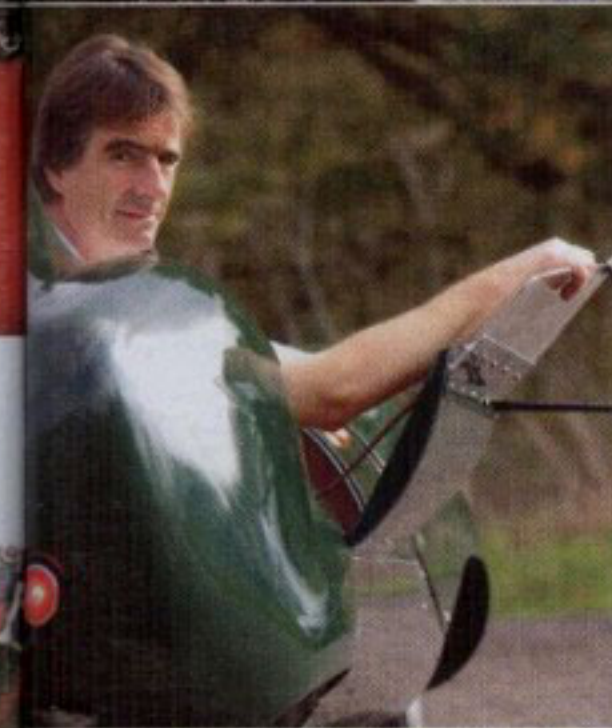
TECHNISCHE DATEN

Westfield XI

Reihen-Vierzylinder, vorn längs • 2 Ventile pro Zylinder • Hubraum 1275 cm³ • Leistung 48 kW (65 PS) bei 6000/min • max. Drehmoment 98 Nm bei 3000/min • Hinterradantrieb • manuelles Vierganggetriebe, erster Gang unsynchronisiert • vorn Einzelradaufhängung an Dreieckquerlenkern, hinten vierfach geführte Starrachse • Scheibenbremsen vorn, Trommeln hinten • Reifen 165/80 R 13 • Räder 5,5 J x 13 • Länge/Breite 3048/1371 mm • Leergewicht 498 kg • Tankinhalt 22 l • 0–100 km/h in ca. 8,6 s • Höchstgeschwindigkeit ca. 190 km/h

Preis 17 750 Pfund

Die Türen des Westfield XI sind wie beim Lotus Eleven unten angeschlagen und keine wirkliche Hilfe beim Einsteigen. Nett anzusehen: der Smith-Tacho und der 1275-cm³-Motor aus einem MG Midget oder Healey Sprite, der mit 65 PS das Auto auf Trab hält



Ein gewisser Mr. Smith

► Einen Mister Westfield hat es nie gegeben – der Gründer der Firma Westfield heißt Christopher Smith (61). Der frühere Rennfahrer und Verkäufer klassischer Automobile begann 1982 mit dem Bau von Repliken, auch als Bausätze. Kurz vorher hatte er in Amerika einen halbverrotteten Rahmen eines Lotus XI gefunden, und er beschloß, die alte Form darauf aufzubauen. Die Idee fand in seinem Freundeskreis so viel Anklang, daß er daraus ein Geschäft machte. Bis 1986 baute er den West-

field XI auf Healey Sprite und MG Midget auf, ehe er sich auf den Lotus Seven stürzte (heutzutage zum Beispiel mit 250 PS und sequentiellem Sechsganggetriebe). Drittes Modell bei Westfield ist ein straßenzugelassenes Rennauto – der XTR in verschiedenen Motorisierungen. Übrigens: Der Name Westfield stammt von Smiths Privathaus, dem Westfield-Haus in der Nähe von Kingswinford westlich von Birmingham. Sowohl XTR als auch zwei Seven werden auf der Essen Motor Show von Westfield Deutschland ausgestellt.

