

# CLASSIC DRIVER

## Lotus Cortina Mk I

### Gelbrausch

Text & Fotos: [Mathias Paulokat](#)

**Sonntag in Deutschland. Sechs Uhr morgens. Die meisten Wecker haben striktes Klingelverbot. Genau die richtige Zeit, um noch zwei, drei Stündchen im Bett zu bleiben. - Oder aufzustehen. Klassiker fahren. Lotus Cortina Mk I um genau zu sein. Wer bitte hat am frühen Sonntagmorgen schon ein solches Vergnügen? Also, nicht lang rumdösen, sondern zackig raus aus den Federn. Jetzt. Sofort.**

Und wach werden. Ein eiskalter Waschlappen hilft da ungeheuer. Und der drei- bis vierfache Espresso aus dem Kaffeepott sowieso. „Der Lotus Cortina“, murmele ich, „was ist das eigentlich für ein seltsames Fahrzeug?“ Den Espresso in der einen, einen Stapel Autoliteratur in der anderen Hand, setze ich mich ins Arbeitszimmer und schlage nach. Soviel Zeit muß sein.

Die Geschichte beginnt in Amerika. In den sechziger Jahren gab es dort eine immense Nachfrage nach sportlichen Automobilen. Und die damaligen Car-Guys der großen Konzernmarken reagierten prompt: Chevrolet stellte die provozierende Corvette Sting Ray auf die Räder, Dodge den Dart und Charger, Mercury versuchte Wind mit dem Cyclone zu machen, Plymouth setzte hoffnungsfroh auf Barracuda, während die Pontiac-Macher ihren Firebird auf die Menschheit los ließen.



### Was war mit Ford?

Der geradezu augenfälligen Abhängigkeit der Verkaufszahlen von Rennerfolgen konnte sich kein Großserienhersteller verschließen. Soweit so gut. Doch was war mit Ford? Die waren auch in der Sportabteilung angekommen und mischten kräftig mit. Der Konzern legte bei diesem Kräfteressen sogar noch eine Schippe drauf: Eine weltweite „Total Performance“ Strategie wurde verkündet, wonach jede Länderdivision ihres eigenen Glückes Schmied sein sollte.

In den USA formte man das sportliche Eisen mit dem Ford Fairlane Thunderbolt, dem Thunderbird und vor allem dem Ford Mustang - legendär der weiße GT mit dem blauen Doppelstreifen. Carroll „Cobra“ Shelby hatte da seine Finger mit im Spiel. In Großbritannien hingegen sahen Ford-Fahrzeuge zur gleichen Zeit ganz anders aus. Hier machten Ford Anglia, Ford Consul, Zodiac und Zephyr von sich reden. Nicht durch Leistung, sondern eher durch skurrile Formgebung. Designklassiker jedenfalls sind diese Fahrzeuge allesamt nicht geworden und auch Sportskanonen sehen anders aus. Ganz anders.



Der Ford Cortina, gebaut von 1962 bis 1966, spielt dabei keine Sonderrolle. Schmalspurig stehen seine Scheibenrädchen in den viel zu großen Radkästen. Im beige farbigen Ford-Einheitslook der 60er Jahre sieht der Ford Cortina sogar richtig bieder und dröge aus. Emotionen, gähnen, zum Einschlafen. Pardon. Schnell noch einen kräftigen Schluck Espresso.

Den nahm wahrscheinlich auch Walter Hayes, in jener Zeit noch PR-Manager von Ford in Britain. Dann muß er wohl zum Telefonhörer gegriffen und seinen Bekannten Colin Chapman angerufen haben. Der war Chef bei Lotus und konnte helfen. Bei Lotus entstand gerade ein kleiner stark modifizierter Ford Doppelnocken-Motor mit gerade einmal 1.558 ccm Hubraum, der ursprünglich für den neuen Elan gedacht war. Kurzerhand baute Chapman diese Maschine in das Lotus Projekt 28 ein. „Cortina developed by Lotus“ stand in den Papieren, „Lotus Cortina“ rief ihn der Volksmund weltweit. Und für 1.100 Pfund konnten Sportsmänner mit Familienanhang damit los brausen. Genau das will ich jetzt auch.



## A Tiger among the pussycats

Um kurz nach sieben Uhr treffe ich im Fahrsicherheitszentrum des ADAC in Lüneburg ein. Dort soll der Cortina den Laufpass bekommen. Das Wetter scheint noch müde und hat offensichtlich vergessen, daß laut Kalender Frühling ist. Eine Luftbrise zieht frisch ums Eck und der Himmel würde zweifelsohne auch eine fabelhafte Leinwand über der schottischen Westküste geben. Als ahnte er das drohende Unheil, den Lotus Cortina. Er sei „ein Tiger unter den Mietzekatzen“, schrieb „Road & Track“ im July 1964. Tatsächlich? Ich mag das nicht so recht glauben.

„Brrooooo“ brüllt es plötzlich aus dem blauen Trailer, fast so als ob ein Ford GT 40 darin lauern würde. Langsam rückwärts rollend kommt der Lotus ans Licht. Giftig gelb mit satt grünem Dekor. Die Farbwahl steht ihm. Es muß nicht immer das blasse „Ermine White“ mit „Sheerwood Green“ sein. Grell tut gut. Weitere Auffälligkeiten: Breitere Reifen als die Serie, Scheibenbremsen, eine tiefer liegende Karosserie und kein überflüssiger Schnickschnack. Dafür ein Auspuffrohr, das gut und gerne einen Kaminofen entlüften könnte.



„Interior-Design?“ Fehlanzeige. Links eine Sitzschale mit Renngurten, ein Überrollkäfig, zweckmäßige Instrumentierung und blankes Blech. Das wars. Frühere Serien Lotus Cortina waren selbstverständlich etwas kommoder ausgestattet, wenn auch nicht wirklich luxuriös. Dieser Cortina hingegen ist ein echtes Rennfahrzeug mit FIA Papieren für die Klasse F. Und – wohlgemerkt – kein Nachbau, sondern eine technisch modifizierte Variante eines originalen Lotus Cortina wie Klassiker-Händler Jörg Steenbuck Auskunft gibt. Vor allem Selbstschrauber hätten erkannt, daß man Unerfahrene schnell täuschen kann, indem ein alter Ford Cortina mit ein bißchen Optik und Technik schnell als echter Lotus Cortina ausgegeben wird.



Hier ist das anders. Das hätte ich wissen sollen. Immerhin rappelt der Motor artig auf Knopfdruck zum Appell. Bockig, hart und unwillig nimmt der Lotus Fahrt auf. Die frühe Zeit behagt ihm augenscheinlich überhaupt nicht. Restmüde Fahrer hingegen werden in dem Lotus schlagartig wach. Kein Wunder bei Null Schalldämmung. Vorne lärmt es gewaltig, das Ritzelorchester im Getriebe krawallt, der Getriebestrang wummert. Stellen Sie sich vor, Sie würden aus dem Tiefschlaf gerissen und an einen laufenden Straßenbaurüttler gestellt. Genau, so fühlt sich der kalte Lotus an.

Also erst einmal warm fahren. Jeder Schaltvorgang verlangt Nerven und Mut. Die Kupplung ist ein scheues Bauteil. Entweder sie ist da oder weg. Dazwischen keine Toleranz. Präzises Pedalspiel und Schaltstockführung sind gefragt. Dabei möchte man sich doch so gerne aufs bloße Lenken konzentrieren. Denn in den engen Kurven des Tracks wird schnell klar, was es heißt, mit nahezu vollständiger gesperrter Hinterachse unterwegs zu sein. Die schwarzen Krallen greifen gierig in den Asphalt und lassen nicht los. Der ganze Wagen zittert. Da hilft nur Geschwindigkeit.



## Mayday, mayday.

Acht Uhr. Zaghafth bricht Sonnenlicht durch die Wolken und trocknet den Belag der Strecke. Mit steigender Motortemperatur wird der Lotus schneller, die Runden scheinbar immer kürzer. Langsam gewöhne ich mich an die Notwendigkeit der Gangwechsel, trete das Gaspedal beherzter durch. Prompt trompetet es aus allen Ecken. Das Ofenrohr bollert mächtig und der Wagen schiebt über die Vorderräder. Ich sehe gelb.

Jetzt kommt die Bremse ins Spiel. Eine neue Herausforderung. Denn die Scheibeneisen verzögern ausgesprochen gut. Das wiederum mißfällt der anliegenden Getriebeübersetzung. Also runter vom Gas. Kupplung ein. Schalten. Kupplung aus. Gas geben. Man wünscht sich ein paar zusätzliche Hände – um sich die Ohren zuzuhalten. Oder wenigstens einen Rennhelm.



Bilder von Jim Clark, Jackie Stewart und Mike Beckwith steigen auf. Siege beim Malboro 12-Stunden-Rennen. Erfolge beim European Touring Car Championship oder beim Sechs Stunden Rennen in Brands Hatch. In 1965 gewann der Lotus Cortina nahezu alles in seiner Klasse. Mit Sir John Whitmore, Jack Sears und Jackie Ickx am Steuer reihen sich grandiose Siege in England, Belgien, Schweden, Neuseeland und auch auf dem Nürburgring ein. Auch im Rallye-Einsatz schlug sich der Lotus überaus wacker.

Mit den gefahrenen Runden gewöhnt man sich an fast alles – auch an Lärm im Bereich der Schmerzgrenze. Das Spiel der Lastwechsel, Verzögerung und Querschleunigung gefällt. Die Oberaufsicht der Mechanik belohnt. Immer schneller kurbele ich am Lenkrad, tanze auf den Pedalen und führe den Taktstock des Getriebes. Die gelbe Fuhre fliegt durch die Landschaft. Zirkelt durch die eng geschnittenen Kurven. Schießt in die Geraden. Die Geschwindigkeit kitzelt. Fordert heraus. Jetzt nur nicht übermütig werden. Der Lotus lechzt nach Speed. Das macht süchtig. Mayday, mayday. Hilfe, ich bin im Gelbrausch.



Hellwach und aufgewühlt lenke ich den Gelbpfeil zurück zum Trailer. Ich unterhalte mich schreiend, habe Mühe, Beine und Hände still zu halten und ernte fragende Blicke. Denn aus der Ferne sieht der Lotus tatsächlich nur wie ein Familienwagen mit Kriegsbemalung aus. Doch je näher man ihm kommt, desto packender wird er. Noch heute hat das Auto beeindruckendes Potenzial. Wenn man es zu bändigen lernt. Ganz so wie an diesem besonderen Maifeiertag. Die Zeit: Zwölf Uhr. Ich bin reif für einen kurzen Wachschlaf. Vorher noch eine ordentliche Tasse Espresso. Nur zur Entspannung und zur Beruhigung der Nerven. Das täte jetzt gut.

**Den hier vorgestellten Lotus Cortina MK I finden Sie im [Classic Driver Automarkt](#).**



## Technische Daten

<b>Motor:</b>	Doppelnocken-Motor mit 1.558 ccm. Vier Zylinder in Reihe. Modifizierte Kurbel- und Nockenwellen, Kolben und Kolbenstangen sowie Zylinderkopf aus Aluminium. Zwei Ventile pro Zylinder, ab Werk zwei Weber 40DCOE Doppel-Vergaser und Drehzahlbegrenzer.
<b>Leistung:</b>	Werksangabe 105 PS bei 5.500 Umdrehungen p. Minute, Leistung des Testwagens ca. 160 PS.
<b>Kraftübertragung:</b>	Vier-Gang Schaltgetriebe, Testwagen mit Sperrdifferential an der Hinterachse 70%.

<b>Karosserie:</b>	Stahlkarosse auf versteiftem Stahlchassis mit Aluminiumtüren und -hauben, größerer Grill als beim Ford Cortina.
<b>Länge:</b>	4.270 mm
<b>Breite:</b>	1.590 mm
<b>Höhe:</b>	1.365 mm
<b>Gewicht:</b>	ca. 800 Kilogramm
<b>Höchstgeschwindigkeit:</b>	2.927
<b>Neupreis:</b>	1.100 Pfund Sterling



**Galerie**







**Hide gallery**

Hide gallery

**Source URL:** <https://www.classicdriver.com/de/article/lotus-cortina-mk-i>

© Classic Driver. All rights reserved.