

# CLASSIC DRIVER

## Niemand hatte ein Chance gegen Jim Clark und seinen Lotus 49

### Lead

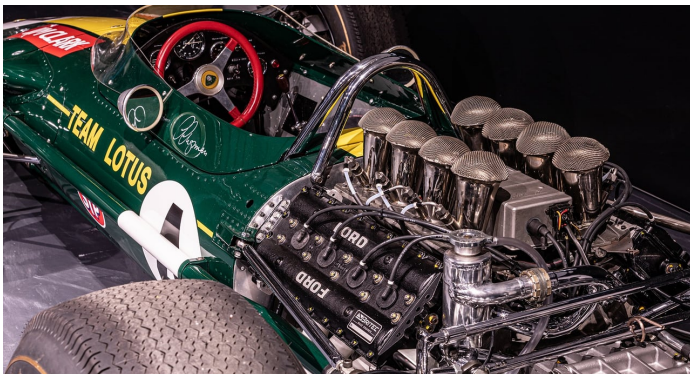
Am Neujahrstag des Jahres 1968 holte Jim Clark in Südafrika auf diesem Lotus 49 seinen 25. und letzten Grand Prix-Sieg. 52 Jahre danach steht dieser bahnbrechende Formel 1, mit dem der Schotte damals die Konkurrenz demütigte, nun zum Verkauf...

„Niemand konnte mit Clark mithalten, er setzte Lotus und Cosworth gleich zum Auftakt einer Saison, die viel Aufregung verspricht, an die Spitze!“ So der Vorspann des Fachmagazins *Motor Sport* zu seiner Reportage über den in Kyalami am Neujahrstag 1968 abgehaltenen GP von Südafrika.



Der Schotte, bereits 1963 und 1965 mit Lotus zum Weltmeister gekürt, fuhr das brandneue Lotus 49-Chassis „R4“. Technisch war der Wagen jedoch fast identisch zum Vorjahresmodell, das 1967 beim GP der Niederlande in Zandvoort debütierte und dort - ebenfalls von Clark - zum Premiersieg gesteuert wurde. Clark dominierte in Kyalami das gesamte Wochenende. Im Rennen musste er nur in der ersten Runde seinem Landsmann Jackie Stewart den Vortritt lassen, dem im von Ken Tyrrell genannten Matra ein Blitzstart gelungen war. Die Dominanz sprach nicht nur für Clarks überragendes Fahrkönnen, sondern auch für die Überlegenheit des vom Cosworth DFV-Motor angetriebenen Lotus 49.

Der von Colin Chapman und seinem Chefkonstrukteur Maurice Philippe entwickelte Lotus 49 zählt fraglos zu den bedeutendsten Grand Prix-Rennwagen aller Zeiten und war prägend für spätere Formel 1-Entwürfe. Nicht nur wegen seines extrem steifen Monocoque-Chassis, bei dem Motor und Getriebe mittragende Funktionen übernahmen, sondern auch dank des bahnbrechenden Cosworth DFV-V8, der so kraftvoll, zuverlässig und erschwinglich war, dass er in den folgenden Jahren abgesehen von Ferrari und zeitweise auch Matra das ganze Formel 1-Feld antrieb. Zugleich wuchsen dem Lotus 49 im Laufe der Saison 1968 und erst recht 1969 und 1970 aerodynamische Hilfen in Form kleiner Leitbleche am Bug und Heckspoilern. Muss man noch mehr sagen?



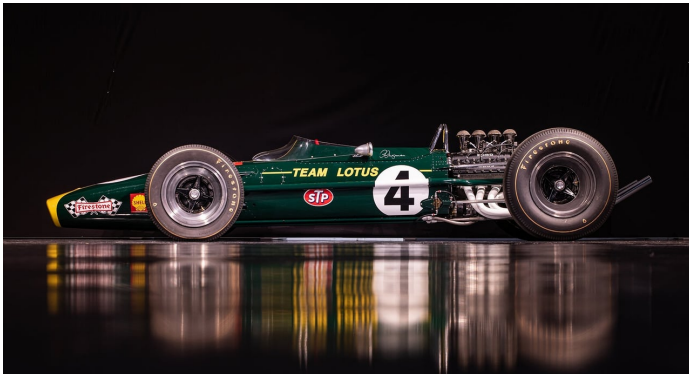
Leider nahm die Saison 1968 dann den bekannt tragischen Verlauf. Nur wenige Monate nach seinem souveränen Sieg in Südafrika verunglückte Clark bei einem nicht zur Meisterschaft zählenden Formel 2-Rennen auf dem Hockenheimring. Sein Tod erschütterte die Motorsportwelt in ihren Grundfesten.

Wir wissen nicht, ob Jo Siffert, als er im März 1968 zum ersten Mal die Boxengasse beim Training zum Race of Champions in Brands Hatch verließ, ahnte, in welchem Auto er da saß. Denn es war jener 49/R4, in dem Clark sein letztes Rennen gewonnen hatte. Kurz nach dem Kyalami-Wochenende hatte Chapman das Auto an den privaten Rennstall Rob Walker/Jack Durlacher Racing verkauft. Doch der Schweizer beschädigte sein neues Dienstgerät schon im inoffiziellen Training so stark, dass es bis zum Rennen nicht mehr herzurichten war.



An diesem Punkt nahm die Geschichte dann eine dramatische Wende. Der Lotus wurde zur Reparatur in Walkers berühmte Pippbrook Garage in Dorking gebracht. Dort brach dann während Schweißarbeiten ein Feuer aus, das die gesamte Werkstatt erfasste und dabei neben dem R4 weitere wichtige Fahrzeuge wie einen Cooper-Maserati und einen Delage zerstörte. Das war's dann für Sifferts 49 - dachten zumindest alle...

Fast 20 Jahre gingen ins Land, ehe Rob Walker seinem Chefmechaniker John Chisman die Erlaubnis gab, aus der Asche des R4 einen Phoenix aufsteigen zu lassen. Nachdem Chisman tragischerweise schon kurz nach Beginn der Restaurierungsarbeiten verstarb und sich auch sein Sohn Jim außerstande sah, die Arbeit seines Vaters fortzusetzen, nahm sich der Gründer der Donington Park Collection, Tom Wheatcroft, der Sache an.



1995, als beim Versuch der Auferstehung von R4 noch immer keine Fortschritte zu erkennen waren, wurde das Projekt erneut und diesmal an ein von David McLaughlin angeführtes Konsortium weiterverkauft. Die renommierten Experten für Grand Prix-Rennwagen, Hall und Fowler (heute Hall und Hall) erstellten einen akribisch erstellten Plan, um diesem so extrem wichtigen Lotus neues Leben einzuhauchen. Die Chassis R3 und R7 wurden als Referenzpunkte herangezogen, und obwohl nur wenig vom zerstörten Originalmodell übernommen werden konnte, wurden ein historisch korrekter, weil früher Cosworth DFV und ein originales ZF-Getriebe aufgetrieben.

Der Plan sah zunächst vor, den „neuen“ R4 erstmals vom Belgier Jean „Beurlys“ Blaton beim Grand Prix de Monaco Historique des Jahres 1997 in Aktion vorzuführen. Doch wurde der in den Rob Walker-Teamfarben - Marineblau mit weißer Banderole über der Bughaube - lackierte Lotus dann erst zum 50-jährigen Lotus-Jubiläum 1998 fahrfertig. Passenderweise gefeiert wurde es in Brands Hatch, wo „R4“ vor fast 30 Jahre letztmals im Renntempo bewegt worden war.



Im Jahr darauf pilotierte Ex-Lotus-Werksfahrer Jackie Oliver das Auto beim Goodwood Revival. Doch kollidierte der Wagen in der Glover Trophy mit Jack Brabhams altem und von ihm auch selbst gesteuerten McLaren M5A. Bei der nun erneut anstehenden Reparatur wurde dann entschieden, „R4“ wieder auf die originalen Lotus-Farben (grün mit gelben Streifen) zurück zu lackieren – exakt so, wie ihn Clark 1968 in Südafrika pilotiert hatte. In diesem Gewand erregte der Lotus dann in den folgenden Jahren auf Events in ganz Europa das Aufsehen unzähliger Fans, ehe er 2008 an einen privaten Sammler in Japan verkauft wurde.



Nun ist [dieser wiederauferstandene Lotus zurück in Europa und steht beim](#) deutschen Classic Driver-Händler [ChromeCars zum Verkauf](#). Als wunderbarer Tribut sowohl an Jim Clark, einem der besten Fahrer aller Zeiten, und den legendären Lotus 49, ein wirklicher Meilenstein der Formel 1-Historie, dem die moderne Formel 1 viel zu verdanken hat.

Fotos mit freundlicher Genehmigung von ChromeCars © 2020

Galerie









