

CLASSIC DRIVER

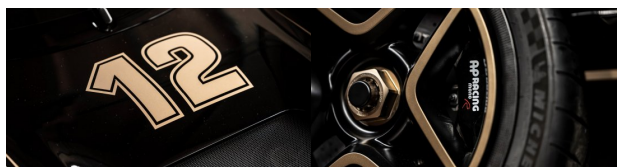
Ohne Jenson Button und Ant Anstead gäbe es das neue Supercar Radford Type 62-2 nicht

Lead

Der Radford Lotus Type 62-2 gehört zu den aufregendsten und überzeugend konstruierten Supercars im Retro-Look, der uns unter die Augen gekommen ist. Aber dieses Auto hat mehr zu bieten, als nur seine Optik.



Der Lotus Type 62-2 ist das erste Auto, das seit mehr als einem halben Jahrhundert das Karosseriebau-Unternehmen Radford verlassen hat. Nachdem er dieser traditionsreichen Marke neues Leben eingehaucht hat, war Ant Anstead von Wheeler Dealers bemüht, Radford global zu positionieren. Deswegen holte er F1-Champion Jenson Button für die Arbeit an der Dynamik an Bord und Designer Mark Stubbs, um diesem Projekt eine faszinierende Form zu verleihen.



Zunächst, wie lässt sich der Type 62-2 mit dem anderen neuen Lotus, dem Emira, vergleichen?

Ant: "Der Emira ist etwas völlig anderes. Großartiges Auto, ein klassischer Lotus, leicht und mit gutem Handling. Dieses Auto hingegen ist eine reine Sonderanfertigung in der Coachbuilding-Tradition, obwohl die Grundlage die Exige-Plattform ist – die B-Oberflächen stammen vom Exige. Aber dieses Auto ist länger, besitzt neue Querlenker, neue Federungen, neue Arme, neue Stützen sowie natürlich ein neues Exterieur und Interieur."

Jenson: "Einzig das Chassis und das untere Ende des Motors stammen vom Exige, der Rest entstand komplett in eigener Konstruktion."



Jenson, welche Eigenschaften sollte der 62-2 besitzen?

"Über die Jahre hatte ich viele Supersportwagen und bin viele mehr gefahren. Mein großes Thema ist, dass ich die meisten Supercars betrachte und mir denke: „Wow, was für ein schönes Auto“. Und dann springe ich hinein und es fühlt sich nicht mehr gut an. Ich fahre los und wenn es schnell wird, ist es toll. Aber dann verhält es sich nicht so gut im Verkehr. Oder es ist im normalen Straßenverkehr zwar toll, fährt sich aber zum Beispiel auf den Canyon-Straßen rund um Los Angeles oder auf der Rennstrecke enttäuschend."



“Für mich muss sich so ein Modell überall bewähren: Es muss ein großartiges Track Car sein, wenn Kunden das wollen. Aber die meisten Menschen werden es in den Canyons oder auf den Highways fahren. Die schlimmste Highway der Welt ist die 405 in den USA, weil sie uneben und viel befahren ist. Das ist folglich der ideale Ort, um das Auto zu testen und sein Verhalten zu verstehen. Wenn man ein Supercar oder Hypercar hat, das manuell geschaltet wird, dann sind entweder die Pedale nicht in der richtigen Position oder es ergibt sich irgendein anderer ergonomischer Kompromiss. Es geht aber darum, dass man sich in so einem Auto wohl fühlt, dass man immer ein Lächeln im Gesicht hat, sogar im Stau.”



Wie unterscheiden sich die drei Versionen des 62-2 hinsichtlich ihres Charakters?

Ant: “Einer der Gründe, weshalb wir drei unterschiedliche Modell anbieten, ist, um Kunden zu zeigen, was wir realisieren können. Also haben wir in der großen Tradition der Karosseriebauer zunächst den Classic und dann die eher mittlere Baureihe Golf Leaf und schließlich den JPS vorgestellt. Zur Optik des Classic gehört kein Heckflügel, aber da es sich hier um eine Sonderanfertigung handelt, kann der Kunde sich natürlich einen „dritten Duck Tail“ wünschen und wir sind dann gerne bereit, diese Option zu erfüllen. Der Grund, weshalb wir den eher in der Mitte unserer Palette angesiedelten Golf Leaf haben und daneben den völlig verrückten JPS ist, dass wir von derselben Plattform ausgehen und dann in der Entwicklung zwei unterschiedliche Wege einschlagen. Der JPS erhielt seine Charakteristik von Jensen, der Karbonfaser wollte, Karbonräder, sichtbare Karbonfaser und mehr Leistung. Mein persönlicher Favorit ist der Gold Leaf, weil Stil für mich eine wichtigere Rolle spielt. Wie man sich vorstellen kann, haben wir ein paar wirklich exzentrische Kunden – es gibt ja nur 62 Exemplare – und die zählen zu jenen, die etwas einmaliges wollen. Folglich haben wir es mit ein paar recht bizarren Wünschen zu tun. Was ich kaum erwarten kann: Obwohl wir den Classic, Gold Leaf und JPS enthüllt haben, bieten unsere Kundenautos die Möglichkeit, deren Geschmack und Designvorstellungen vorzustellen.”



Wie unterscheidet sich der Aufbau eines Straßenwagens von dem eines Rennwagens? Spielen die beiden wirklich in völlig anderen Ligen?

Jensen: “Ein Straßenwagen muss anderen Anforderungen als ein Rennwagen genügen, folglich muss man ein paar Kompromisse schließen. Jedes Straßenfahrzeug verkörpert diese Kompromisse auf individuelle Art – aber es geht darum, dass man diesen ganz speziellen Kompromiss hinkommt. Dank meiner mehrjährigen Erfahrung mit unterschiedlichen Rennwagen, traue ich mir zu, diesen besonderen Kompromiss zu leisten. Man kann keinen veritablen Rennwagen für die Straße haben, weil ein Racer spitz zulaufen muss mit einer starken Front. Wenn man so etwas auf die Straße setzt, wird es unangenehm und sogar gefährlich.”



Ant, was macht Radford zu einer großartigen Marke?

“Für mich ist es letztlich eine Frage des Timing: Wir leben aktuell in einer wirklich interessanten Ära, in der Heritage zurück ist, genauso wie Karosseriebau, gemeinsam genutzte Plattformen und zugleich bewegt sich die Welt aber auch hin zu alternativen Antrieben. Schlussendlich müssen alle neue Technologien teilen damit die Dinge funktionieren. Niemand ist bisher in der Lage, das komplette Paket anzubieten. Autos wie diese werden immer seltener, immer begehrter und sie sind obendrein kreativ. Radford besitzt eine fesselnde Geschichte: Die Mini der Beatles erhielten das Radford-Treatment. Ringo Starrs Mini hatte beispielsweise einen sonderangefertigten Kofferraum damit sein Drum Set Platz fand. Und vielen Amerikanern ist nicht bewusst, dass der erste GT40 nicht von Ford, sondern von Radford gebaut worden ist. Mit diesem Projekt hoffen wir vieles wieder in Erinnerung zu rufen und einige „Das wusste ich gar nicht“-Momente aus Radfords Geschichte mit der Welt zu teilen.“



Type 62-2 verkörpert ganz klar eine andere Philosophie. Wie lässt er sich mit der aktuellen Riege an Supercars vergleichen?

Jenson: “Dieses Auto unterscheidet sich von den meisten Konkurrenten durch sein Gewicht. Es ist superleicht und hat zudem ein sehr leichtes Aluminium-Chassis. Es wiegt um die 1.000 Kilo. Viele müssen eine enorme PS-Zahl aufbieten, weil ihre Autos inzwischen so schwer sind. Dieses Auto entwickelt 600 PS und bietet somit ein beachtliches Leistungsgewicht. Werfen wir einen Blick auf Formel 1-Autos. Als ich Rennen fuhr war das Gewicht 600 Kilo inklusive Fahrer, heute sind es rund 800 Kilo. Das ist eine Menge Gewicht und es ändert alles. Mit schwereren Autos steigt die Beanspruchung der Federung, der Bremsen und in jeder Runde wird die Technik weiter kompromittiert. Weil der Type 62-2 so leicht ist, steigt die Beständigkeit der Rundenzeiten und des Fahrgefühls auf der Rennstrecke.“



“Im Vergleich zu einem Exige ist diese Auto sowohl länger wie breiter, aber gegenüber dem ursprünglichen GT40 ist unser Auto etwa sechs Zentimeter höher – so hoch wie der neue GT40. Supersportwagen sind sehr großformatig geworden, deswegen ist es ganz schön, etwas mit kompakten Maßen anzubieten. Viele unserer Kunden freuen sich so sehr auf ein Auto, dass ausnahmsweise kein ausufernder Gigant ist.“

Ant: “Was wirklich interessant ist: Zu Beginn des Projektes haben wir uns ein Mission Statement gesetzt, das von zwei Perspektiven ausging. Wir haben uns gefragt, wie Colin Chapman vorgehen würde und dazu Harold Radford. In einer Zeit, als alle ihre Autos mit mehr Gewicht und Power aufrüsteten, verschlangte Colin Chapman seine Autos. Das ist der Ansatz beim 62-2.“



Jenson, an was fehlt es Ihrer Meinung nach bei den aktuellen Supersportwagen? Und was hat der Radford Type 62-2 was die Konkurrenz nicht bietet?

Jenson: "Für mich ist es die Reinheit, der Purismus – das zählt für mich am allermeisten. Aber wir sind nicht die einzigen, die diesen Weg einschlagen. Wenn man sieht, was Singer mit seinen Autos leistet, dann ist das wirklich spannend. Ich glaube auch, dass er und sein Team die ersten waren, die dieser Philosophie gefolgt sind."



Abschließend sind wir neugierig, welche Modelle in Zukunft den Radford-Touch erhalten werden.

Ant: "Unser zweites Modell werden wir wahrscheinlich im ersten Quartal des kommenden Jahres ankündigen. Wir stecken mittendrin und es ist bereits vollständig entwickelt. Jenson hat es bereits getestet. Es ist kein Sportwagen."

Jenson: "Es ist kein Mini!"

Ant: "Aber es ist britisch und die Briten werden es vergöttern!"

Jenson: "Oh ja, sie werden verrückt danach sein, aber erst müssen wir die aktuellen Varianten bauen."

Danke Ant und Jenson für dieses Gespräch. Wir können kaum erwarten, was Radford für die Zukunft noch alles vor hat!

Fotos: GF Williams und Huck Mountain

Galerie

