

MARSHALL



-PLAN



Wer hat den Frosch erfunden? Austin und Healey, sagen Sie? Falsch. Ein halbes Jahr vor dem Sprite gab es ein Auto, das ihn komplett vorwegnahm. Doch leider kam es nicht aus einem Riesenwerk in Abingdon, sondern aus einer winzigen Manufaktur bei London. Nur deswegen blieb dem Fairthorpe Electron Minor große Verbreitung verwehrt. Schade! Umso erfreulicher, dass ein Exemplar in Nordhessen herumfährt

»»» Vize-Luftmarschall müsste man sein. Dann könnte man Autos bauen und sie *Atomota* nennen oder *Electrina* oder *Rocketta* und niemand würde lachen. Nun gut, es waren die Fünfziger, die Zukunft galt als erfreulich, Atomenergie und Raketentechnik ebenfalls, und wenn im Oktober die große Automobil-Ausstellung in die Hallen des Londoner Earls Court rief, tummelten sich Schwärme von Kleinstherstellern zwischen den großen Namen: Ashley – Berkeley – Elva – Fairthorpe...

Fairthorpe! Noch nie gehört? Nicht schlimm, wir bislang auch nicht. Die Autos des Vize-Luftmarschalls Donald C.T. Bennett sind sogar in England nur wenigen bekannt. In neueren Aufstellungen werden sie meist unter Kit Cars gelistet, was ein unglücklicher Kontext ist. Bastelautos zum Selberbauen? Das klingt nach Murks und Geknorze. Aber warum überhaupt ein Bausatzauto? Nun ja, nehmen wir den Fairthorpe Electron Minor, wie er hier zu sehen ist. Kaufpreis als Bausatz anno 1959: 446 Pfund. Kaufpreis montiert:

714 Pfund. Spricht für sich, oder? Um das in Relation zu setzen, ein Ford Popular (das absolute Minimalauto – zwei Türen, vier Räder, mehr nicht): 494 Pfund, ein Austin Se7en (heute bekannt als Mini, damals ganz frisch!): 479 Pfund. Es soll ein Sportwagen sein? Bitte sehr: Triumph TR3: 991 Pfund, MGA: 940 Pfund, Morgan 4/4: 707 Pfund. (Ja, der Morgan war ein Billigauto, das erklären wir ein andermal.) Die aufgeführten Autos gab es nicht als Bausatz, weshalb der genannte Preis die Kaufsteuer enthält, dieses britische Kuriosum vor Einführung der Mehrwertsteuer. 60 Prozent Aufschlag! Da überlegte man vielleicht doch, ob man sein Auto nicht selbst zusammenschraubt...

Immerhin gab es eine beachtliche Auswahl und gewaltige Qualitätsunterschiede. Manche Hersteller stellten dem Käufer eine GFK-Hülle und ein Fahrgestell vors Haus: Mach mal! Das konnte ins Auge gehen. *Fairthorpe Ltd.* aus Gerrards Cross, Buckinghamshire, hingegen lieferte sehr gute Bau-

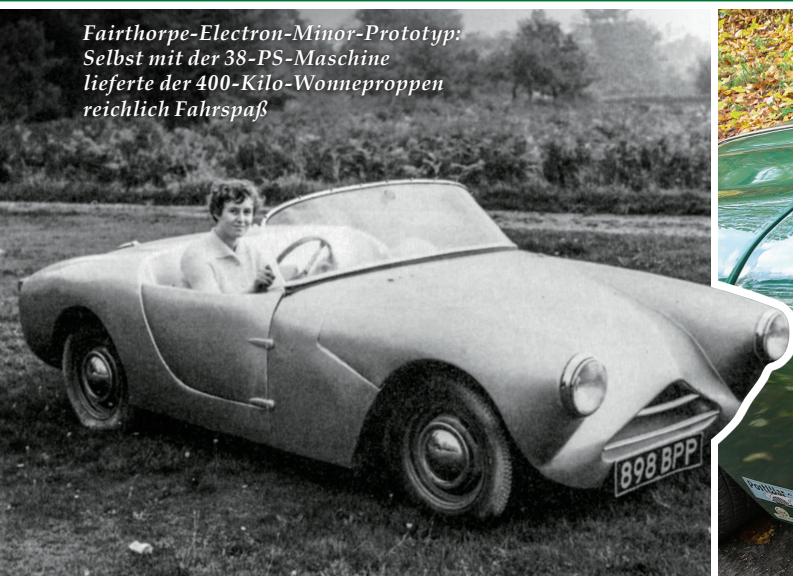
kästen, die erstens vollständig waren und zweitens kaum nachbearbeitet werden mussten. Alles passte zusammen. Wen wundert's, dass Fairthorpe zu besten Zeiten fünf Autos die Woche auslieferte?

Klingt nicht so beeindruckend? Beachten Sie, dass dieses Automobilwerk 1959 etwa



1953 beschloss Vize-Luftmarschall Donald C.T. Bennett, volksnahe Autos zu bauen...

Fairthorpe-Electron-Minor-Prototyp: Selbst mit der 38-PS-Maschine lieferte der 400-Kilo-Wonneproppen reichlich Fahrspaß



Komfort spielt keine Rolle – wer hier einsteigt, will das pure Fahrerlebnis!

Bischofs Fairthorpe wurde im Werk montiert und ist heute – bis auf die Minilites – im Originalzustand



so groß war wie die Autowerkstatt Ihres Vertrauens, nebenbei noch Flugzeuge der Marke Dart baute und etwa 20 Mitarbeiter beschäftigte. Plus Chef und Gründer Don „Pathfinder“ Bennett, der einst die Bomber der Royal Air Force an ihre Ziele im Deutschen Reich geführt hatte, danach Leichtflugzeuge herstellte und anno 1953 beschloss, volksnahe Automobile zu bauen. Dazu wählte er für die Karosserien das brandneue Wundermaterial GFK, für den Antrieb Motorradmotoren und eigene Fahrgestelle. Der Name seines elterlichen Anwesens in Australien wurde Markenname.

Die ersten Fairthorpe mag man heute als Kuriosität betrachten, nur wenige sind erhalten (Webseite dazu: www.fairthorpescc.com), aber 1956 fanden der Vize-Luftmarschall und seine Leute die gültige Formel für

ihre Marke: ein zweisitziger Roadster mit dem feinsten Motor, der seinerzeit zu haben war (in dieser Klasse): den Coventry Climax FWA. 500 Kilo und 84 PS! Dieser Fairthorpe Electron ging richtig zur Sache und konnte die Lotus-Fahrer ins Schwitzen bringen.

Möglicherweise fehlte dem Vize-Luftmarschall die kompromisslose Fixierung auf die Rennstrecke, wie Colin Chapman sie auslebte – sein Electron blieb jedenfalls ziemlich obskur. Das mag auch am Preis gelegen haben, der ganz wesentlich vom Motor diktiert war. Allein dieser kleine Kreischer kostete 300 Pfund! Kein Wunder, dass ein wackerer Mitarbeiter des Vize-Luftmarschalls auf die Idee kam, dass man das auch günstiger gestalten könnte und noch im Herbst 1955 in einer stillen Ecke des Werks anfang, dem edlen Electron einen bodenständigen

Bruder zur Seite zu stellen. Ganz erstaunlich, dieser John Green ließ sich nicht einmal von einer Abfuhr des Chefs abhalten, der argumentierte, dass es ganz einfach keine Kapazitäten gäbe für eine weitere Baureihe. Green arbeitete ein halbes Jahr lang unbemerkt an seiner Schwarzentwicklung und gab ihr einen kürzeren Radstand, kompaktere Abmessungen, Achsen von einer Standard-Limousine und eine selbstgedungelte Alukarosserie. Erst als es daran ging, dem Projekt einen Motor zu geben, rückte er damit raus.

Der Vize-Luftmarschall ließ ein Donnerwetter über John Green niedergehen, gab dann aber doch ein kleines Budget frei, von dem Green Motor und Getriebe eines Standard Ten kaufte und einsetzte. So war im Sommer 1956 der kleine Bruder fertig, der Electron Minor, wog nur 400 Kilo, weshalb auch die bescheidenen 38 PS für gar lustige Fahreigenschaften sorgten. Jetzt musste auch der Chef zugeben, dass an der Idee was dran war. Aber zuerst den Electron fertig machen!

Selbst mit nur 38 PS sorgte der Electron Minor für gute Laune



*In Jens Bischofs MkII werkelt ein
45 PS starker Standard-Triumph-
Vierzylinder mit 948 Kubik*

So kam es, dass der allererste Electron Ur-Minor ein Jahr lang als Werks-Dienstwagen beliebt war und ganz nebenbei durch eine Erprobungsphase ging, die anderen Fairthorpe nicht vergönnt war. Im Frühjahr 1957 kam er zurück in die Werkshalle und man nahm an ihm die Formen für eine Serien-GFK-Karosserie ab. Der erste Serien-Electron-Minor stand im Herbst auf der *Motor Show*, im Frühjahr 1958 begann die Serienfertigung. Na ja, im Rahmen der Möglichkeiten des Werks – im Jahr entstanden so etwa zehn Stück. 450 Kilo, 18 Sekunden für den Sprint auf 100 km/h, Spitze 125 km/h, das alles für weniger als 450 Pfund – in diesem Städtchen am Rand von London entstand nichts weniger als der Austin-Healey Sprite, und zwar vor Erfindung des Sprite: viel Spaß mit einfachen Mitteln für wenig Geld! Das sprach sich herum.

Goldene Zeiten für Fairthorpe – 1959 stellte das Werk pro Woche drei bis fünf Exemplare her. Wenn jemand ein fahrbereites Auto wollte, waren die Monteure natürlich länger beschäftigt. Das senkte den Ausstoß, aber nur etwa ein Zehntel der Käufer wollte ein fertiges Auto. Bis Mai 1960 lief die erste Baureihe, dann wurden Änderungen fällig. Standard hatte den Ten eingestellt, und sein Nachfolger, der Herald, hatte ein völlig anderes Fahrwerk. Fairthorpe musste also das EM-Chassis neu aufbauen, was den Einbau anderer Motoren erlaubte, vor allem von Ford. Eine veränderte Haube gab es auch, dazu eine Zahnstangenlenkung. Interessant war die Option, anstelle der Herald-Hinterachse die alte Starrachse zu installieren – das hatte damit zu tun, dass Heralds Pendelachse anfangs die übliche Pendelachs-Tücke entwickelte und die Räder sich bei harten Lastwechseln unterm Auto küssen wollten.

Kurioserweise flaute die Stückzahl ab. Der Electron Minor MkII (kurz EM2) hatte zwar den Zweivergasermotor des Herald Coupé mit 45 PS und blieb mit knapp 500 Kilo ein Wonneproppen – aber inzwischen rollten massenweise Frogeyes in die Welt, außerdem konnte man den Käufern nicht mehr die Kargheit der Fünfziger zumuten. Im Spätsommer 1963 kam der MkIII mit 63 PS, aber für Fairthorpe war der Ruhm bereits verfliegen. 1970 debütierte der EM6, und kurz danach endete die Herstellung. Etwa 400 Stück des wundervollen Electron Minor wurden gefertigt – die meisten von tapferen Selbstbauern.

„Mein Auto wurde im Werk montiert“, sagt Jens Bischof, seit vergangenem Sommer Besitzer dieses MkII. Ein Glücksgriff! Das Auto ist ziemlich original (abgesehen von den Minilites mit 205er Reifen), auch der Motor dürfte der erste sein. Und ja, er fährt auch, wie er aussieht!

Damit schließen wir, aber über Fairthorpe soll hier nicht das Letzte gesagt sein. 1967 wagte der Sohn des Vize-Luftmarschalls einen Neustart mit dem TX, den wir vorstellen werden, sobald wir ein Exemplar aufgetrieben haben. Für die Zwischenzeit empfehlen wir Jens Bischofs Blog über seinen EM2: www.p70-coupe.de

Text: Till Schauen
Fotos: Stephan Lindloff

*Auf verwinkelten Landsträßchen
fühlt sich der kleine Brite wohl – auch
ohne dreistellige PS-Leistungen!*



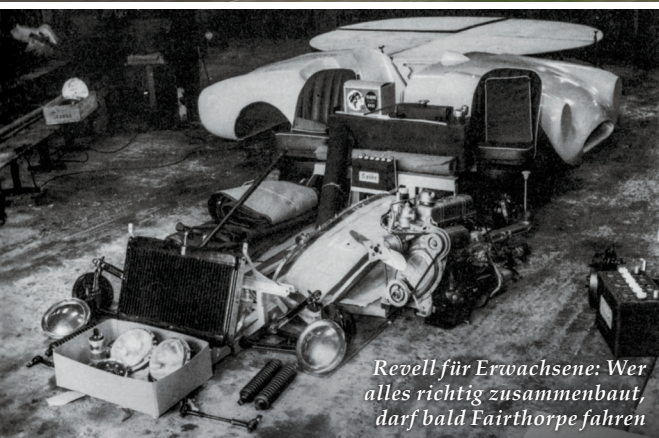
TECHNISCHE DATEN

FAIRTHORPE ELECTRON MINOR MkII

Bauzeit	Mai 1960 bis September 1963
Motor	Vierzylinder-Reihenmotor Standard-Triumph; hängende Ventile an Stoßstangen und Kipphebeln; drei Hauptlager; zwei SU-Vergaser
Hubraum	948 ccm
Bohrung x Hub	63 x 76 mm
Verdichtung	8,5:1
PS bei U/min	45 bei 5800
Nm bei U/min	66 bei 3000
Antrieb	Einscheiben-Trockenkupplung; Viergang-Schaltgetriebe
Chassis	Leiterrahmen
Fahrwerk	Einzelradaufhängung an Spiralfedern, vorn an Dreieckslenkern, hinten Pendelachse (optional Starrachse an Längslenkern)
Leergewicht	521 kg
Spur	1245 mm
Radstand	2057 mm
L x H	3404 x 1473 mm
Reifen	5.60-13
Spitze	125 km/h
Stückzahl	Etwa 400 (alle Electron Minor)



Der riesige Tacho thront zentral zwischen Fahrer und Copilot



Revell für Erwachsene: Wer alles richtig zusammenbaut, darf bald Fairthorpe fahren

Von wegen versteckte Bowdenzüge und unsichtbare Verriegelungen. Beim Fairthorpe prangt der Verschluss mitten auf der Haube!



Der Zusammenbau erforderte kein überdurchschnittliches Handwerker-Geschick. Neun von zehn Kunden bastelten sich ihren Fairthorpe selber...