

AUTOMOBIL REVUE

Nr. 30/31 | 29. Juli 2021 | Fr. 5.- | Euro 5.-

GEGRÜNDET 1906



FAHRZEUGE IN DIESER AUSGABE

- Aston-Volvo P1800
- Cupra Formentor VZ5
- Land Rover Defender
- Lincoln Cosmopolitan
- Lotus Elise Sport 240
- Lotus Exige Sport 420
- Porsche GT3 Touring
- Toyota Land Cruiser

Lotus Exige Sport 420

Doppelnummer



Auf der Zielgeraden

Nach 21 Jahren ist Schluss – mit einer 420PS starken Final Edition **11**



TATIANA CALDERÓN

Was an der Kolumbianerin schweizerisch ist **17**

LOTUS

Warum die Elise auch in ihrer letzten Ausführung eine Schönheit ist **14**



24 STUNDEN SPA-FRANCORCHAMPS

Welche Tücken im härtesten GT-Rennen auf die Piloten warten **22**



CASANOVA

Wie sehr ein luxuriöses Auto Frauen verführen kann **2**



LAND ROVER

Wozu der Defender mit neuen Motoren taugt **8**

AKTUELL

- Editorial **2**
- Schöne Autos: Ihre Wirkung auf Frauen **2**

IHR RECHT

- Garantie: Ganz sicher sicher? **4**

MEINUNG

- Kommentar, Leserbrief **5**

TECHNIK

- Scheibenwischer: Einfach unersetzlich **6**

TEST & FAHRBERICHTE

- Land Rover Defender: Nun aufgerüstet **8**
- Cupra Formentor VZ5: Das Topmodell **10**
- Lotus Exige 420: Spektakulärer Abgang **11**
- Lotus Elise 240: Die finale Edition **14**
- Porsche GT3 Touring: Schweizer Auto **16**

PORTRÄT

- Tatiana Calderón: Die Umtriebig **17**

DRIVE STYLE

- «Fast and Furious»: Kult zum Jubiläum **18**

SPORT

- Ford Fiesta Rally3: Die neue Mitte **20**
- Mythos Spa: Das härteste GT-Rennen **22**

LETZTE

- AR-Bild der Woche, Perscheid, Agenda **24**

CLASSICS

- Toyota Land Cruiser: Das Eisenschwein **25**
- Projekt DP108: Gescheiterte Ehe **30**

Abonnemente: Tel. 0585108540
AZA 2540 Grenchen | www.automobilrevue.ch



Schönes Wetter, eine Passstrasse und ein Lotus Exige Sport 420. Was wünscht man sich mehr?



Unvergesslich

SAMMLERSTÜCK Der Lotus Exige beendet seine Karriere nach 21 Jahren. Damit er nicht in Vergessenheit gerät, verabschiedet er sich mit einer spektakulären Final Edition.

AR-Testteam

Manche Marken erwecken Neid, andere Spott. Wieder andere entfachen leidenschaftliche Reaktionen, positive oder negative, je nach Neigung. Selten sind solche, bei denen sich Autoenthusiasten so einig sind wie beim Lotus. Wie könnte es auch anders sein? Der Hersteller aus Hethel (GB) hat die Gebote der Sportlichkeit – extrem geringes Gewicht, kompakte Bauweise und Leistung – zum Mantra erhoben. Allen Widrigkeiten zum Trotz, von Beinahe-Pleiten bis zu diversen Eigentümerwechseln, hat die britische Firma mit der Elise (1996) und dem Exige (2000) an ihrem Kurs festgehalten. Nun ist es jedoch an der Zeit, diese Modelle in den Ruhestand zu schicken. Das neue Modell, der Emira, steht schon bereit, um ihren Platz einzunehmen. Mit einem angekündigten Gewicht von 1405 Kilogramm ist allerdings nicht sicher, ob der Neuling die von ihren Anhängern so geliebten Elise und Exige ablösen kann. Zumal Lotus seinem Kultduo mit einer Final Edition einen denkwürdigen Abgang beschert.

Sich selbst treu

Der Exige Sport 420 Final Edition wird allerdings nicht wegen seiner besonderen Gestaltung in Erinnerung bleiben, denn die Aussenhaut des Autos ist, abgesehen von einem Logo an den vorderen Kotflügeln, identisch mit der des Exige Sport 410. Egal, es wäre auch unsinnig gewesen, Spoiler, Lufteinlässe und andere Accessoires anzuschrauben, um zehn zusätzliche PS zu signalisieren. Die Basis ist bereits mit allen Insignien ausgestattet: verstellbarem Spoiler, übergroßem Heckdiffusor, genutzten Bremsscheiben und so weiter.

Der aufmerksame Betrachter wird die Final-Edition-Version vermutlich erst am Innenraum erkennen. Nicht nur an den offensichtlichen Zeichen wie der Gedenkplakette, sondern vielmehr an seinem TFT-Bildschirm, der – eine Premiere beim Exige – die gewohnten Instrumente ersetzt. Auch das Alcantara-Lenkrad mit seiner abgeflachten Gestalt gehört zu den besonderen Merkmalen dieser ultimativen Modellvariante.

Das Cockpit ist ansonsten identisch mit dem des Exige Sport 410 und letztlich dem des frühen Exige ganz ähnlich. Natürlich hat Lotus auch den Innenraum aufgewertet und das mit Alcantara bezogene Armaturenbrett mit kontrastierenden Nähten versehen. Hinzugefügt wurde ausserdem eine – völlig unzugängliche – USB-Buchse. Das Autoradio scheint dagegen direkt aus den 1990er-Jahren zu stammen, und das rechte Fenster lässt sich nur öffnen, indem man sich zur Beifahrerseite hinüberbeugt. Um den Aussenspiegel einzustellen, greift man gar aus dem Fenster. Bis es aber so weit

ist, muss man erst einmal das Gehampel beim Einsteigen hinter sich bringen: Der Einstieg gelingt nur mit Verrenkungen und einer präzisen Choreografie, um die breiten Chassisholme zu überwinden. Alltagstauglichkeit und intuitive Ergonomie treten hier weit in den Hintergrund.

Nur das Wesentliche

Ist man einmal drin, will man nicht mehr heraus. Nicht nur, weil das Aussteigen aus dem Exige noch komplizierter ist als das Einsteigen, sondern weil hier alles auf das Fahrvergnügen abgestimmt ist. Die niedrige, gestreckte Fahrposition ist perfekt, jedenfalls für kleinere Fahrer. Der Schalthebel mit seiner sichtbaren Mechanik ist eine Augenweide. Auf der Strasse wirkt der nur 4,08 Meter lange britische Winzling wie ein Spielzeug, verloren inmitten dicker SUV: Mit 1,13 Metern Höhe liegen die Auspuffrohre eines vorausfahrenden Crossovers auf Höhe der Windschutzscheibe des britischen Flohs. Dieses David-gegen-Goliath-Gefühl macht den Exige zu einem Sympathieträger, der auch bei unserem Test viel Bewunderung auslöste.

Kupplung treten, Schlüssel drehen, Finger auf den Startknopf, und schon ist der 3,5-Liter-V6 mit Kompressor bereit. Im Hinblick auf das grosse Finale hat Lotus dem von Toyota gelieferten Motor zehn PS mehr verliehen, er leistet nun 420 englische Pferdestärken, was hierzulande 426 PS entspricht. Das Leistungsgewicht von 2,58 kg/PS erhebt den teuflischen Floh auf eine Stufe mit Mons-

Weiter auf Seite 12



Fortsetzung von Seite 11

tern wie dem McLaren 600LT (2.26) und dem 650PS starken Porsche 911 Turbo S (2.52). Denn das Gewicht des Lotus beträgt nur 1100 Kilogramm. In der heutigen Zeit ist das eine echte Ausnahme, wenn nicht gar ein Kunststück.

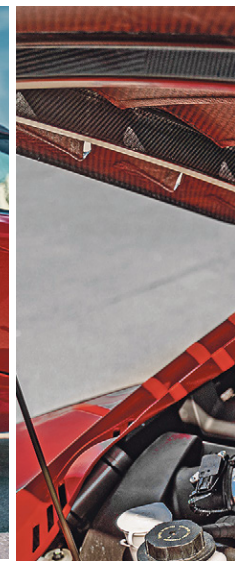
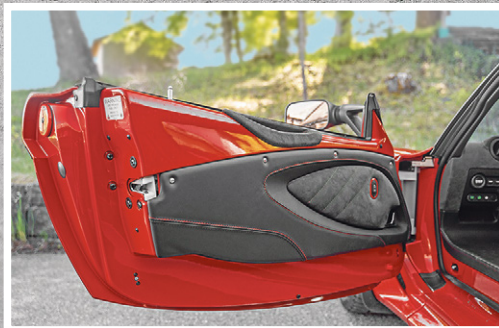
Genug geredet, jetzt ist es an der Zeit, den V6-Kompressor zu Wort kommen zu lassen. Beim dumpfen Aufbrüllen des Sechszylinders läuft uns der erste Schauer über den Rücken. Hier gibt es kein akustisches Gepimpe, der nervös-kehlige Sound wird nicht durch Lautsprecher, Soundgeneratoren oder anderes Teufelszeug generiert. Der Sound des Motors, der im nutzlosen Zentralspiegel prangt, ist ausschliesslich das Konzert der Kolben und Ventile dort hinten.

Komfortabler als erwartet

Der erste Gang rastet mit einer kurzen Bewegung und einer deutlichen Anstrengung des Arms ein. Wir sind bereit, uns in den Verkehr einzufädeln, als uns die fehlende Servolenkung wieder einfällt. Beim Manövrieren muss man seine Muskeln spielen lassen, aber das ist der Preis, den man für eine ungefilterte Lenkung zahlt. Sobald der Wagen Geschwindigkeit aufnimmt, wird die Lenkung leichter, und das Fahren in der Stadt ist ohne Schweißausbrüche möglich. Die kompromisslose Definition des Exige lässt in punkto Komfort das Schlimmste vermuten. Wir hatten Sorge wegen der vor uns liegenden Strassenunebenheiten. Und dann die Überraschung: Die dreistufig einstellbaren Nitron-Dämpfer stauchen entgegen aller Erwartungen nicht unsere Wirbelsäule zusammen, sondern wirken doch recht ordentlich den Unebenheiten entgegen. Es wäre unangebracht, von Komfort zu sprechen, aber es gibt andere, viel weniger radikale Sportwagen wie den Hyundai i30N, die auf unebenen Strecken doch anständig durchgeschüttelt werden.

Genug von der Hektik der Stadt, die Spielweise dieses Exige Sport 420 Final Edition ist die Rennstrecke. Da kein Rundkurs in der Nähe zur Verfügung steht, nehmen wir ersatzweise eine Passstrasse, zu der uns eine Autobahn führt. Dabei erleichtert uns ein rudimentäres Tempomatsystem die Anfahrt. Die Liste der Fahrhilfen endet damit auch schon wieder, und das ist vermutlich die einzige Situation, in der der Tempomat einen Vorteil bietet. Wir empfehlen, auf längeren Fahrten vielleicht ein paar Ohrstöpsel mitzunehmen, denn der Geräuschpegel bei Autobahngeschwindigkeit ist ohrenbetäubend: Bei 120 km/h haben wir 84 dB(A) gemessen!

Die Erlösung, die Autobahnausfahrt, kommt gerade noch zur rechten Zeit. Das Asphaltband windet sich immer enger, je näher wir dem Pass kommen. Der Exige ist hungrig nach mehr. Fieberhaft rauscht der Brite durch die Kurven, reagiert



KONKURRENZVERGLEICH

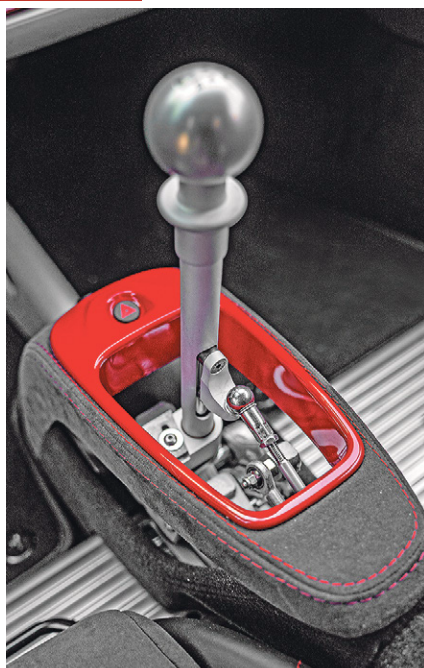
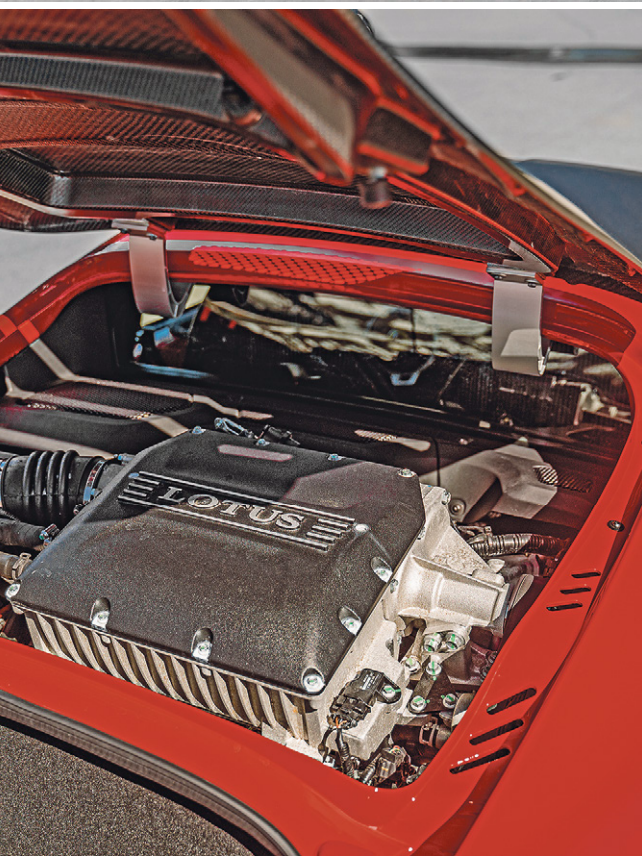
	Lotus Exige Sport 420	Porsche Cayman GT4	Alpine A110S
Zylinder Hubraum cm³ Treibstoff	V6 3456 Benzin	B6 3995 Benzin	R4 1798 Benzin
Motorposition und -konstruktion	Mitte quer, 4 Ventile/Zylinder, DOHC, Direkteinspritzung, Kompressor	Mitte längs, 4 Ventile/Zylinder, DOHC, Direkteinspritzung, Turbo	Mitte quer, 4 Ventile/Zylinder, DOHC, Direkteinspritzung, Turbo
Leistung kW (PS) bei U/min	313 (426) bei 7000	309 (420)* bei 7600	215 (292) bei 6400
Drehmoment Nm bei U/min	420 bei 2600–7000	420 (430)* bei 5000–6800 (5500)*	320 bei 2000–6400
Kraftübertragung	RWD, MT6	RWD, MT6 (PDK7)	RWD, DKG7
L x B x H Radstand mm	4084 x 1802 x 1129 2370	4456 x 1801 x 1269 2484	4180 x 1798 x 1248 2419
Kofferraum/Ladevolumen l	94	150 (v.) + 182 (h.)	96 (v.) + 100 (h.)
Leergewicht (DIN) Gesamtgewicht kg	1100 k.A.	1420 1750	1114 1365
Beschleunigung 0–100 km/h s	3.4	4.4 (3.9)*	4.4
Höchstgeschwindigkeit km/h	290	304 (302)*	260
Verbrauch l/100 km CO ₂ -Ausstoss g/km (WLTP)	10.6 1239	11.1 (10.7)* 1251 (242)*	6.5 1146
Verbrauch AR-Normrunde l/100 km	–	10.6	6.7
Preis Motorvariante ab Fr.	106 000.–	122 900.– (126 340.–)*	74 800.–
Auf einen Blick	Nach einer 21-jährigen Karriere verabschiedet sich der Lotus Exige von der Bildfläche. Obwohl der Brit im Lauf seiner Karriere einige grosse Veränderungen erfahren hat, sind die wesentlichen Merkmale unverändert geblieben, wobei der Schwerpunkt auf Leichtigkeit liegt. Während der Exige Sport 390 bereits mehr als ausreichend ist, fügt der 420 Final Edition eine Dosis Wahnsinn hinzu.	Der Cayman GT4 ist nicht umsonst einer der Favoriten der Redaktion. Zusätzlich zu seiner erstaunlichen Ausgewogenheit, der Ehrlichkeit seines Saugmotors und seiner relativen Vielseitigkeit hat der Porsche eine Menge zu bieten. Natürlich ist er nicht billig, aber der GT4 fährt viel besser als so mancher 911er. Unter diesem Gesichtspunkt scheint der Preis viel interessanter zu sein.	Sie scheint der Kleinste in dieser Vergleichstabelle zu sein, aber unterschätzen Sie den Wagen aus Dieppe nicht. Unter ihrem leicht zerbrechlichen Aussehen verbirgt sich die extrem agile Alpine A110S. Balance und Agilität gehören zu den besten, während sich der Schub des Vierzylinders nicht vor den grösseren Sechszylindern des Exige und des Cayman verstecken muss.
Test in Ausgabe	AR 30-31/2021	AR 44/2020	AR 19/2020

Fotos: Joshua Schenk, Porsche

*In Klammern Werte für das Doppelkupplungsgetriebe PDK

Nur die spezifischen Aufkleber unterscheiden diese neueste und letzte Version des Exige Sport. Das aggressive Aussehen ist Standard. Der aufgeladene V6-Motor versperrt die Sicht nach hinten.





mit meisterhafter Präzision und Gefühl auf die Lenkbefehle. Wenn man das Tempo erhöht, übertragen sich die Fliehkräfte immer stärker auf die Lenkung. Aber keine Panik, Sie halten einfach das Lenkrad fest – und der Exige lässt Sie nicht im Stich. Das Handling, das die Michelin-Pilot-Sport-Cup-2-Reifen bieten, ist phänomenal, aber die Reifen sind nur eines der Elemente, die dieses hervorragende Handling ausmachen. Der Grund liegt einerseits im extrem geringen Gewicht und andererseits im niedrigen Schwerpunkt. Die daraus resultierende Agilität ist schwindelerregend, der Floh auf Steroiden springt mit einer einzigartigen Inbrunst von einer Kehre zur nächsten. Vielleicht nehmen Sie diese oder jene Kurve mit einem Porsche Cayman GT4 noch schneller. Aber was soll's! Die gefühlte Geschwindigkeit im Lotus ist viel höher, die Empfindungen verzehnfacht, was ja auch das Ziel dieser Art von Spielzeug ist. Vor allem, wenn der Porsche versucht, das Fahrer zu schmeicheln, indem er viel Arbeit für ihn erledigt, ist es im Exige Sport 420 Final Edition der Fahrer – und nur er –, der die Kontrolle über das Lenkrad hat. Ein ABS und ein Spurhalteassistent packen ihn am Kragen, wenn er zu weit geht, aber das sind die einzigen Helferlein, die das britische Auto bietet.

Motor passend zum Rest

Das Handling des Exige ist sicherlich der grösste Trumpf des Briten, aber sein Antriebsstrang spielt keineswegs die zweite Geige, weit gefehlt. Der Briten wartet begierig auf die Befehle des rechten Fusses, um sich in die nächste Kurve zu stürzen. Der aufgeladene V6 katapultiert den Exige dank der 420 Nm Drehmoment, die ab 2600 U/min zur Verfügung stehen, schon bei der kleinsten Bewegung des Gaspedals nach vorn. Aber erst bei 4500 U/min wird es richtig spannend: Der 3.5-Liter-Motor wechselt sein Klangregister von tiefen Tönen zu einem langen, herzerreissenden Schrei bis hin zum Begrenzer. Gänsehaut und Suchteffekt garantiert. Die Motordrehzahl fällt nach dem Gangwechsel genau dahin, wo sie hin soll, und der Motor verhilft zum nächsten Adrenalinschub. Auch beim Verzögern macht der Exige einen guten Job. Die Bremsen sind bissig, kraftvoll und sehr standfest. Wir haben einen Bremsweg von 35.8 Metern aus 100 km/h gemessen. Nicht zuletzt liefert der kurze Pedalweg ein hervorragendes Feedback.

So hat der Exige Sport 420 Final Edition nichts anderes als Lob verdient, oder fast nichts anderes. Die wenigen Unzulänglichkeiten, neben dem etwas hohen Kraftstoffverbrauch (10.5 l/100 km im Durchschnitt) der exorbitante Kaufpreis von 106 000 Franken, trüben das Bild nur geringfügig. Natürlich ist sein ärgster Konkurrent, der Porsche Cayman GT4, praktischer, moderner und alltags-tauglicher und bietet dabei fast denselben Fahrspass. Der kleine, aber feine Unterschied aber liegt im Wort fast: Nur wenige Sportwagen machen auf der Rennstrecke so süchtig wie auf der Strasse. Mit dem Exige Final Edition will man einfach nur fahren... und noch mehr fahren. Der Briten mag bereits 21 Jahre alt sein, doch das Vergnügen, das er bietet, hat so gar nichts Altmodisches an sich. Um die Rechnungen für den Chiropraktiker indes wird man als Fahrer kaum herumkommen, Antidepressiva braucht es allerdings definitiv keine. ●

TESTERGEBNIS

Gesamtnote 85.5/100

ANTRIEB ★★★★★
Ein Motor, wie es ihn heute praktisch nicht mehr gibt. Der mitreissende Sound sorgt für Gänsehaut, die Kraftentfaltung ist betörend.

FAHRWERK ★★★★★
Dieser Exige Sport 420 Final Edition unterscheidet sich in punkto Handling nicht von seinem kleineren Bruder, dem Sport 410. Bedeutet: Agilität, Balance und Fahrverhalten sind überirdisch gut.

INNENRAUM ★★★★★
Die Sicht nach hinten ist gleich null, das Einsteigen kompliziert, die Ausstattung spärlich und das Platzangebot minim. Aber die Fahrposition ist nahe an der Perfektion, und das ist alles, was zählt.

SICHERHEIT ★★★★★
Zwei Airbags, ABS und ESP, das wars. Sicherheit bei Lotus bedeutet Monster-Bremsleistung und hervorragendes Handling.

BUDGET ★★★★★
Autsch, das tut dann doch weh. Mit 106 000 Franken kostet der Exige Final Edition so viel wie ein Porsche Cayman GT4. Der Exige ist objektiv teuer, aber Liebe hat keinen Preis.

FAZIT
Für hartgesottene Autoenthusiasten gibt es kaum etwas Aufregenderes als diesen Exige Sport 420 Final Edition. Sicher, es gibt leistungsstärkere, schnellere und vielseitigere Sportwagen, aber kaum einer von ihnen kann es in Sachen Nervenkitzel mit dem Briten aufnehmen. Dieser, der ultimative Verfechter ungefilterten Fahrvergnügens, wird eine grosse Leere hinterlassen.

TECHNISCHE DATEN Test AR | 59 | 2021

Lotus Exige Sport 420 Final Edition

PREIS
Lotus Exige Sport 390 (RWD, 402 PS) ab Fr. 85 200.–, Sport 420 Final Edition (RWD, 426 PS) ab Fr. 106 000.–, Testwagen mit Optionen Fr. 123 709.– (Auszug: Klimatisierung Fr. 1 710.–, Radio Fr. 581.–, Tempomat Fr. 156.–, Leichtbau-Titan-Abgasanlage Fr. 7820.–, Diffusor aus Karbon Fr. 1660.–).

VERBRENNUNGSMOTOR (ECE)
Bezeichnung Toyota 2GR FE
Zylinder/Hubraum V6/3456 cm³
Verdichtung 10:1
Leistung 313 kW (426 PS)
bei 7000 U/min
Drehmoment 420 Nm
bei 2600–7000 U/min
Treibstoff Benzin

MOTORKONSTRUKTION
Mitte quer, Bohrung×Hub 94×83 mm, DOHC (Kette), 4 Ventile/Zyl., VVT, Zylinderkopf und Motorblock Alu, Direktspritzung, Kompressor, Ladeluftkühler.
KRAFTÜBERTRAGUNG
RWD; manuelles Getriebe 6 Gänge: I. 3.54, II. 1.91, III. 1.41, IV. 1.09, V. 1., VI. 0.97, VII. 0.86, R 3.83, Achse I 3.78.
FAHRGESTELL UND FAHRWERK
Selbsttragende Karosserie m. Hilfsrahmen; v. Dreiecksquerlenker, Federbeine; h. doppelte Dreiecks-

FAHRLISTUNGEN UND VERBRAUCH (WLTP)
Höchstgeschwindigkeit 290 km/h
0–100 km/h 3.4 s
Verbrauch (komb.) 10.2 l/100 km
CO₂-Emissionen 239 g/km
Energieeffizienzklasse G
Tankinhalt 40 l

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE
L×B×H 4084 × 1802 × 1129 mm
Radstand 2370 mm
Spur v./h. 1453/1499 mm
Leergewicht (DIN) 1100 kg
Gesamtgewicht k.A.
Kofferraum 98 l
Dachlast 0 kg

FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH (WLTP)
Höchstgeschwindigkeit 290 km/h
0–100 km/h 3.4 s
Verbrauch (komb.) 10.2 l/100 km
CO₂-Emissionen 239 g/km
Energieeffizienzklasse G
Tankinhalt 40 l
GARANTIE
Werk 2 J./30 000 km
TESTWAGENLIEFERANT
Lotus Zentrum Luzern
Kumschick Sports Cars AG
Luzernerstrasse 57
6247 Schötz
www.kumschick.ch

TESTDATEN AUTOMOBIL REVUE 19 °C

BESCHLEUNIGUNG 0–100 km/h (Werksangabe 3.4 s)

0 s	Lotus Exige Sport 420 (Sommerreifen)	4.3 s	20 s
Mittelwert im Segment 3.9 s			
0–40 km/h	1.1 s	0–140 km/h	7.5 s
0–60 km/h	2.3 s	0–160 km/h	9.2 s
0–80 km/h	3.2 s	0–180 km/h	11.5 s
0–100 km/h	4.3 s	50–80 km/h (III. Gang)	1.7 s
0–120 km/h	5.7 s	80–120 km/h (IV. Gang)	2.7 s

BREMSWEG 100–0 km/h

0 m	Lotus Exige Sport 420 (Sommerreifen)	35.8 m	60 m
Mittelwert im Segment (Sommerreifen) 33.4 m			
Mittelwert im Segment (Winterreifen) 39.9 m			
120–0 km/h	52.4 m	50–0 km/h	9.7 m
100–0 km/h	35.8 m	40–0 km/h	6.6 m
80–0 km/h	23.4 m	30–0 km/h	3.8 m
60–0 km/h	13.6 m	20–0 km/h	1.8 m

VERBRAUCH AR-Normrunde (Werksangabe 10.2 l/100 km)

0 l/100 km	Lotus Exige Sport 420	10.5 l/100 km	20 l/100 km
Mittelwert im Segment 8.5 l/100 km			
Gesamtverbrauch (während Testdauer)			
Autobahn (flüssig)		9.3 l/100 km	
Ausserorts (unregelmässig)		11.7 l/100 km	
Reichweite (nach Gesamtverbrauch)		381 km	

GEWICHTE

Gemäss Messung	1040 kg
Leistungsgewicht	3.3 kg/kW (2.4 kg/PS)

LENKUNG

Lenkradumdrehungen	2 1/2
Ø zw. Mauern l./r.	11.1/110.9 m

GERÄUSCH INNENRAUM

Im Stand	64 dB (A)
50 km/h	73 dB (A)
80 km/h	78 dB (A)
120 km/h	84 dB (A)

MESSBEDINGUNGEN
Tacho Anfang | bei Messung | Testdistanz 2430 | 2864 | 1017 km
Gewicht Testwagen + 150 kg, voller Tank; Temperatur auf 20 °C und Luftdruck auf 1000 mbar (Meereshöhe) umgerechnet; Bremsweg bei 19 °C ohne Reaktionszeit und Schwellwert auf trockenem Asphalt.
Sommerreifen Michelin Pilot Sport Cup 2 v. 215/45 R17, h. 285/30 R18.

MESSWERTE INNENRAUM

VORDERSITZ

Kopffreiheit	94 cm
Sitzlänge	41 cm
Sitzhöhe	13–16 cm
Fussraum	54–65 cm
Innenbreite	120 cm
Ausstiegshöhe	19–20 cm

KOFFERRAUM

Ladetiefe Rücksitze abgeklappt	34–49 l – cm
Innenbreite Innenhöhe	95–122 28 cm
Ladeöffnung B×H Ladekante Heckklappe geöffnet	74 × 37 87 cm
	188 cm

Fotos: Joshua Scherk, Text: Lorenzo Quabononi

Auf Wiedersehen und Dankeschön!

ZU GUTER LETZT Nach 25 Jahren ist das Ende der Lotus Elise gekommen. Wir sind die Final Edition gefahren und blicken schon fast wehmütig auf einen der letzten Verteidiger der alten Garde des puristischen Fahrspasses.



Auch bei geschlossenem Verdeck machen sich der Regen und das schlechte Wetter bemerkbar. Dass in prekären Situationen nicht einfach die Elektronik übernimmt, vermittelt ein angenehm anachronistisches Gefühl.



Auch in der Final Edition bleibt die Elise ihren Werten treu. Der Innenraum ist spärlich ausgestattet, und die offene Schaltkulisse begeistert nach wie vor. Neu ist das digitale Instrument.



Fotos: Ramon Egger

Ramon Egger

Vorab eine Warnung: Dies ist mehr ein subjektiver Fahrbericht als ein nüchterner Test. Denn zum ersten Mal mit einer aussterbenden Spezies in Berührung zu kommen, ist vor allem eines: eine Erfahrung. 25 Jahre hat es sie gegeben, das ist fast so lang, wie ich mich für Autos interessiere. Kaum zu glauben, dass ich nie näher in Kontakt gekommen bin mit der Elise, um deren Existenz und Mythos ich allerdings nur zu gut wusste. Und jetzt kommt es doch noch so weit. Auf den letzten Drücker sozusagen, denn nach 25 Jahren verabschiedet Lotus die Elise. Wir haben das in der AR-Ausgabe 21/2021 bereits gebührend getan und zurückgeblickt auf ihre Geschichte, die geprägt war von wenigen neuen Generationen und vielen Sondervarianten.

Nach der Serie 1 von 1996 folgte im Jahr 2001 die Serie 2 mit neuer Optik, neuer Karosserie und neuem Fahrwerk. Ab 2004 wurden die veralteten Rover-Motoren schrittweise durch die Toyota-Motoren abgelöst. 2010 folgte dann die Serie 3, die von vielen eher als Facelift denn als echte neue Generation angesehen wird. Und die Serie 3 ist geblieben, bis heute. Diese hier ist die Final Edition. Also wirklich: die letzte Elise.

Es beginnt bei den Pedalen

Wir nehmen die Elise an einem regnerischen Samstagmorgen in Empfang. Oder besser gesagt: Frank Ammann von Importeur Kumschick nimmt uns in Empfang, gleich nachdem er einem Kunden, der eine Elise für das Wochenende gemietet hat, erklärt hat, wie man die Füße richtig positioniert, um sich nicht in den Pedalen zu verheddern.

Ob er denn viele Kunden habe, die eine Elise mieten, wollen wir wissen. Einige schon, meint Ammann. Und ob sich das finanziell lohne? Eigentlich nicht, aber vielleicht könne man sie zu einem Kauf bewegen, wenn sie Spass hätten. Aber

die Elise ist doch ausverkauft, schliesslich wird die Final Edition nur noch in limitierter Auflage gebaut? «Das Kontingent für die Schweiz ist ausgeschöpft. Wir führen eine Warteliste und hoffen, dass Käufer in einem anderen Markt abspringen, sodass wir noch das eine oder andere Fahrzeug erhalten.» Und das alles für ein Auto, das kaum mehr kostet als ein gut ausgestatteter VW Golf.

Viel geändert hat sich nicht mit der Final Edition. Aus der Sport 220 wurde die Sport 240, dank einer geänderten Motorelektronik hat sie also 20 PS mehr. Dazu gibt es einige neue Farben und zum ersten Mal einen digitalen Instrumentencluster. Dieser ersetzt die bisherigen zwei Rundinstrumente. Ein simples, rechteckiges Display mit simplen Anzeigen. Man mag den klassischen Uhren ja nachtrauern, aber irgendwie passt das ganz gut zur Reduce-to-the-Max-Philosophie von Lotus.

Gefühl ist alles

Wir erhalten dieselbe Lektion über die Positionierung der Füße auf den viel zu eng beieinander liegenden Pedalen. Wird schon gehen, andere schaffen das auch. Die Elise ist weiterhin ein wendiges, kleines Auto für wendige Menschen. Das Ein- und vor allem Aussteigen über die monströsen Schweller braucht einige Anläufe, bis es auch nur halbwegs elegant klappt. Gescheite Ablagen für Telefon, Schlüssel und Portemonnaie gibt es weiterhin keine, mit Ausnahme der Regenrinne vor dem Beifahrer, wo das Zeug in jedem Bogen hin- und herfliegt, und der beiden Minifächer bei den Türanschlägen. Auf der Beifahrerseite gibt es optional sogar einen USB-Anschluss – aber da ein Kabel hineinzufingern hat auch der Kollege mit den längsten und dünnsten Fingern nicht geschafft.

Der Mittelmotor ist der bekannte 1.8-Liter-Vierzylinder von Toyota. Der ZZR-FE wurde mit einem Kompressor versehen und liefert in der Final Edition 179 kW (243 PS) bei 7200 U/min sowie ein Drehmoment von 244 Nm zwischen 3000 und 7000 U/min. So viel zu der Theorie – wir wollen Praxis. Der Motor erwacht überraschend zurückhaltend. Aufdringliche Lautstärke war noch nie das Ding der Elise, dieser Devise bleibt sie treu bis zum Ende. Kein Going out with a bang.

Aber nur weil der Motor keinen Lärm macht, heisst das nicht, dass er nicht gut arbeitet, Lärm ist auch nur Verlust. Der aufgeladene Reihenvierer zieht nahezu verzögerungsfrei an und hat bereits ab 2000 U/min genügend Dampf, um die Elise vorwärtszudrücken. Mit 922 Kilogramm Leergewicht ist die Final Elise etwas schwerer als frühere Varianten und mit einem Leistungsgewicht von rund 3.8 kg/PS weit von Supersportwagen entfernt. Die Beschleunigung auf Tempo 100 dauert laut Lotus 4.5 Sekunden. Selber nachgemessen haben wir nicht, und wenn wir es getan hätten, wären wir wohl enttäuscht gewesen. Wie bei der Exige hat man uns auch bei der Elise davor gewarnt, dass sie wohl die Werkswerte nicht erreichen würde.

Und die 4.5 Sekunden sind ja auch mehr als bei manch einem gut motorisierten SUV heute. Aber, who cares? Gefühl ist alles – und das stimmt. Und

wie. Die Schaltung ist knackig und präzise geführt, rastet bei jedem Gangwechsel sanft, aber bestimmt in ihrer Position ein. Die offene Schaltkulisse ist ohnehin ein Traum für jeden der sich auch nur am Rand für Technik interessiert. Als ob es noch einen Beweis bräuchte, dass an diesem Auto alles mechanisch ist, alles noch echt eben.

Unbeschwerter Leichtigkeit

Inzwischen sind wir am Klausenpass angelangt und wollen die Kurvenfähigkeit der kleinen Britin spüren. Das Wetter wird immer britischer, es beginnt zu nieseln. Die Elise wäre ja ein Auto, das offen gefahren werden will und soll. Aber die Feuchtigkeit macht das wenig attraktiv, und man fragt sich, wieso zur Hölle die Briten zur Cabrio-Nation geworden sind.

Dass wir fast nahtlos von der Exige auf die Elise umgestiegen sind, bringt das Problem mit sich, dass irgendwo im Unterbewusstsein noch der Vergleich mit der ungleichen grossen Schwester mitschwingt. Ein Vergleich, den es nicht geben sollte, so grundverschieden sind die beiden Autos und vor allem ihre Motoren. Und trotzdem ist da immer das Gefühl der über 400 PS der Exige, der 400 Nm, die brachial auf die Hinterachse einwirken, des 3.5-Liter-V6, der plärrt und faucht. Im Gegensatz dazu ist der kleine Reihenvierzylinder der Elise angepasst und zurückhaltend, ohne grossartige Abgasanlage. Die Kraftentfaltung geschieht linear, beinahe ruhig und ohne Überraschungen.

Aber irgendwie passt das, denn das Auto lebt nicht von seinem Motor, sondern von seinem grossartigen Fahrwerk, von der Agilität, von der Leichtigkeit, der Präzision. Vom ungefilterten Fahrerlebnis. Die Schalensitze sind hart und kaum gepolstert, die Sitzposition eine knappe Handbreit über dem Boden, sodass man jederzeit das Gefühl hat, die Kieselsteine würden am Allerwertesten kitzeln. Und nicht nur das: Auch in den Fingern ist alles ungefiltert. Mit den üblichen, elektrischen Servolenkungen heute ist «direkt» ja beinahe zu einem Begriff aus vergangenen Zeiten geworden. Bei der Elise ist er noch aktuell. Das Auto folgt den Bewegungen des – in der Final Edition leicht grösser gewordenen – Lenkrades messerscharf und lässt sich mit unbeschwerter Leichtigkeit über die kurvigen Passstrassen dirigieren.

Trauertränen

Der Regen wird stärker und stärker – traurige Tränen zum Abschied. Auch nach 25 Jahren kämpft die Elise noch mit denselben alten Problemen, und das Regenwasser beginnt zwischen dem Stoffdach und den Seitenscheiben herunterzurinnen, der einzelne Scheibenwischer kämpft gegen die Wassermassen, und die leichte Elise schwimmt auf der gefluteten Strasse auf. Die Fahrgeräusche verunmöglichen jedes Gespräch. Aber das Auto erfordert sowieso die ganze Konzentration. Ein selten gewordenes Gefühl heute. Die Hoffnung bleibt, dass es auch bei den neuen Lotus-Modellen ein Wiedersehen mit diesen klassischen Werten geben wird. ●

TECHNISCHE DATEN

Lotus Elise Sport 240 Final Edition	1.8 – 243 PS
Zylinder/Hubraum	cm ³ R4 I1798
Motorkonstruktion	Toyota ZZR-FE, 16 Ventile, DOHC, Saugrohreinjection, Kompressor
Verdichtung	10:1
Bohrung x Hub	mm 80,5 x 88,3
Leistung	kW (PS) bei U/min 179 (243) bei 7200
Drehmoment	Nm bei U/min 244 bei 3000–7000
Kraftübertragung	MT6, RWD
L x B x H Radstand	mm 3824 x 1719 x 1117/2300
Leergewicht (DIN)	kg 922
Kofferraum/Ladevolumen	l 115
Beschleunigung 0–100 km/h	s 4,5
Höchstgeschwindigkeit	km/h 237
Treibstoff/Tankinhalt	l Benzin 140
Verbrauch (kombiniert) WLTP	l/100 km 7,8
CO ₂ -Ausstoss	g/km 177
Preis ab	Fr. 61 000.–
Verfügbarkeit Schweiz ab	ausverkauft