

ZWEI CUPCAKES DER VERS

Noch ein Biss ins Küchlein und den Helm aufsetzen ... zwei Lotus-Modelle mit Extraschärfe warten darauf, genossen zu werden.

Tatsächlich, sie haben es schon wieder getan. Wenn Lotus eine neue Kreation serviert, fallen die Stücke meist noch etwas leichter aus. Darin liegt der Reiz jeder Evolutionsstufe, welche die britische Sportwagenmanufaktur ihren Modellen angedeihen lässt. Die jüngste Kreation aus Norfolk (GB) ist im Prinzip deren zwei: sie betrifft die Elise und deren grosser Bruder, den Exige. Das Motto lautet: «Cup». Damit bezeichnet Lotus die ultimative Entwicklungsstufe eines strassentauglichen Rennwagens, der noch kompromissloser, noch stärker und vor allem noch leichter ist. Dass derweil die Autos voll homologiert bleiben und somit problemlos zugelassen werden können, ist als besondere Leistung der Briten hervorzuheben.

Ich bin das Auto

Wenn wir uns dereinst Körperteile durch Maschinen ersetzen lassen und somit zu Cyborgs mutieren sollten, dann sollten sich diese Anbauten bitte schön genau so anfühlen, wie es die Elise 250 als Auto für den Fahrer tut: Sie macht sich zu einem eigenen Körperteil. Das ist nicht schlecht, denn der Fahrer WIRD das Auto. Was es fühlt, das fühlt der Fahrer, wie es reagiert, so reagiert der Fahrer. Interaktion setzt die Elise in sofortige Reaktion um. Sie setzt sich nicht zwischen die Intuition des Fahrers, sie setzt dessen Handlung unmittelbar um. Sei es die Lenkung, die – gestützt auf eine Servounterstützung verzichtend – einem die Strasse spüren lässt, als würde man mit den eigenen Händen deren Oberfläche ertasten, sei es das Gas,

das so spontan anspricht, als würde man sich selbst in den Startblock stemmen, um die 100 Meter abzulaufen, seien es die Bremsen, die das Auto so sicher verzögern wie sich jemand sein kann, dass er morgens im Halbschlaf beim Gang in die Küche den Kühlschrank nicht verfehlen wird. Dieses Erlebnis ist an sich nicht neu, aber als «Cup» bringt es die Elise noch ein Quäntchen deutlicher, unmittelbarer und spontaner herüber. Dazu hat sie ein Leistungsplus von 27 PS gegenüber der regulären Version (247 PS gegenüber 220). Das reicht zum Sprint von 0 bis 100 km/h in 4.3 Sekunden. Wenn ihr schliesslich der Schnauf ausgeht – Lotus nennt sie «den schnellsten Vierzylinder, den Lotus je baute» –, sind 248 km/h erreicht. Moment mal, der schnellste Vierzylinder-Lotus war doch der Lotus Esprit Turbo? Als Sport 300 soll er über 270 km/h erreicht haben. Auf der kürzesten Verbindung zweier Punkte, einer Geraden, mag dies stimmen. Dort aber, wo ein Lotus erst Sinn macht, auf der schönsten Verbindung zweier Punkte, einer Rennstrecke oder, stets innerhalb des Limits wohlverstanden, einer kurvenreichen Landstrasse, werden diese Werte nebensächlich. Denn hier ist die Elise Cup 250 der schnellste Vierzylinder, den Lotus je baute. Mit absoluter Leichtigkeit lässt sich das Auto anbremsen, einlenken und aus einer Kurve wieder herausziehen. Dank überarbeiteten Dämpfer-Settings liegt die Elise noch straffer auf der Strasse, ohne je harsch zu wirken. Die Zugstufe erfährt vorne einen um 12 %, hinten einen um 9 % erhöhten Dämpferwert, die Druckstufen wurden gar

um 20 % vorne und 30 % hinten erhöht. Die gut dosierbaren Bremsen arbeiten vorne mit einer AP-Doppelkolbenzange und geschlitzten Bremsscheiben. Hinten reicht die Brembo-Einkolbenzange völlig aus. Leicht wie das Auto ist, werden die Bremsen kaum je richtig gefordert. Die Reifen des Typs Advan 048 LTS von Yokohama sorgen für einen vertrauensbildenden Strassenkontakt.

Beste Unterhaltung garantiert

Während Leistung und Dämpfungsraten erhöht wurden, hat das Gewicht abermals abgenommen. Viele der leichter gewordenen Komponenten sind zwar aufpreispflichtig, so etwa das Karbon-Hardtop (–3 kg) oder die Karbon-Motorhaube (–3.3 kg), doch durch die serienmässigen Karbon-Rennsitze, die Li-Ion-Batterie, die geschmiedeten Aluminiumfelgen und die Heckscheibe aus Polycarbonat sind es doch 14 Kilogramm Mindergewicht bei der Cup- gegenüber der regulären Elise. Wer sich von der Optionenliste bedient, kann weitere Einsparungen tätigen: Lüftungsöffnungen aus Karbon (–0.3 kg), Einfassung der Bedienungsköpfe der Klimaanlage aus Karbon (–0.1 kg), Abdeckleisten der Schweller aus Karbon (–0.9 kg) oder Titan-Auspuffanlage (–7 kg) und so weiter. Doch auch der andere Weg ist möglich, nämlich der des Komforts: Ledersitze und Alcatara-Einsätze und so weiter sind genauso möglich. Wem das nicht reicht, der lässt sein Auto von Lotus zusätzlich individualisieren. Mit dem «Lotus-Exclusive-Programm» führt CEO Jean-Marc Gales das in seiner Nische erfolg-



Lotus Elise Cup 250

reich agierende Unternehmen – Lotus hat das Geschäftsjahr 2016 mit einem Überschuss abschliessen können – weiter in Richtung eines Boutique-Herstellers, dessen Kunden sich ihr ganz persönliches Auto extra bauen lassen können.

Sportgerät mit guten Manieren

Ob individualisiert oder ab Stange, die Elise Cup 250 kann mit Fug und Recht als bisher beste Elise bezeichnet werden. Der Zusatz «Cup» mag dabei in die Irre führen.

NUR EIN LIMIT

Die Elise 250 Cup ist kaum verdaut, wird schon der Exige 380 Cup serviert – statt mit der Kelle, mit dem Löffelbagger.

Nach der Elise ist die Vorstellung schwierig, dass das Erlebte noch eine Steigerung erfahren könnte. Es kann, und wie. Die Steigerung heisst Lotus Exige 380 Cup. Eines der nur 60 Exemplare stand uns für einige Runden auf dem Test-Track des Lotus-Werks in Hethel, Norfolk (GB), zur Verfügung. Der weisse Wagen mit rot eloxierten Schmiede-Alufelgen und schwarzem Alcantara-Interieur macht schon optisch keinen Hohl daraus, dass er gemäss Lotus' eigener Aussage der «schnellste Sportwagen zur und auf der Rennpiste» sein will. Zwar eine ambitionierte Ansage, aber nur wer diesen Lotus auch gefahren ist, kann mitreden. Ein umfangreiches Aerodynamikpaket, alles in Karbon, bringt zusätzlichen Abtrieb, insgesamt sind es 200 kg. Kiemenartige Luftöffnungen über den Vorderrädern, vor denselben kleine Winglets und weitere Öffnungen am Stossfänger seitlich des Diffusors geben dem Kenner den «Cup» sofort zu erkennen.

Nebst zusätzlichem Abtrieb setzen die Lotus-Ingenieure auf mehr Grip von Michelin-Pilot-Sport-Cup-2-Reifen. Vorne mit 215/45 17 Zoll, hinten gar mit fetten 285/30 in 18 Zoll wirken die Gummis zunächst respektlos – dies aber zu Unrecht. Die Michelin geben sich überraschend benigne, die Haftgrenze liegt extrem hoch, das Erreichen derselben geschieht nach entsprechender Vorwarnung, dies jedenfalls auf trockener Piste. Als weitere Schmankerl hat der «Cup» geschlitzte, zweiteilige Bremsscheiben mit Aluminium-Träger und Stahl-Reibfläche serienmässig. Dazu kommen ein verstellbares Nitron-Fahrwerk, verstellbare Querstabilisatoren von Eibach und eine variable Traktionskontrolle. Hierfür sitzt neben der Lenksäule ein Drehschalter, welcher in 3%-Schritten den Schlupf an den Hinterrädern verändert, wenn das ESP auf «off» gesetzt wurde. Gegenüber dem regulären Exige 380 bleibt der 3.5-L-V6-Toyota-Motor unverändert. Die

Ölwanne besitzt jedoch zusätzliche Schwallbleche, damit die Ölpumpe auch in schnellen Kurven stets Öl, statt Luft ansaugt. Ausgerüstet mit der optionalen Titan-Auspuffanlage, sie spart 11 kg Gewicht ein, kostet aber stolze 7310 Franken Aufpreis, umgibt einen nach dem Druck auf den Startknopf eine Geräuschkulisse wie in der Boxengasse.

Suchtpotenzial

Technik und nackte Zahlen sind das eine. Die «Cup»-Variante zeigt auch in der Praxis, auf der Strecke, den Unterschied. Zunächst gilt es, sich an den Wagen heranzutasten. Wer es wagt, sich und das Auto progressiv zu fordern, wird mit direktem Ansprechverhalten und guter Dosierbarkeit von Lenkung, Gas und Bremse belohnt. Der Exige überschüttet einen dabei nicht von Anbeginn mit Sensationsgefühlen, der Wagen funktioniert viel subtiler. Er wirkt eher wie ein guter Lehrer, der einem ständig wieder kleine Er-

Lotus Exige 380 Cup: mehr «Lightness» durch Karbon-Teile, mehr Abtrieb durch eine optimierte Aerodynamik, mehr Sport durch ein einstellbares Fahrwerk und variable Traktionskontrolle, mehr Suchtpotenzial und mehr Exklusivität durch eine limitierte Auflage. © Werk



Lotus Exige 380 Cup



CHÄRFTEN ART



Ja, diese Elise ist ein sehr kompetitives Sportgerät und für einen 1800er gar unglaublich. Aber sie ist, vielleicht abgesehen vom tiefen Zustieg, ein unpräzises Auto im täglichen Gebrauch. Die Elise 250 Cup gibt sich gesittet und leicht zu fahren, auch im Stadtverkehr. Die Bedienkräfte sind erstaunlich gering, die neue Schalthebelführung und die damit gewonnene Präzision sogar eine wahre Freude. Auf dem Papier wirkt der Grundpreis von 67 000 Franken zwar stolz, wer jedoch

rechnet, wird feststellen, dass die Elise auch diesbezüglich gut dasteht: Sie rangiert in Autosteuer und Versicherung günstig, der Wartungsaufwand ist nicht grösser als bei einem normalen Familienwagen, und der Werterhalt ist sensationell gut. Mit der Summe ihrer Eigenschaften ist die Elise 250 Cup somit definitiv eine Anwärterin auf den «Cup»-Sieg. Well done, Lotus!

Martin Sigrist
martin.sigrist@automobilrevue.ch

Mit der Elise 250 Cup kann man getrost zum Pub fahren – oder zur Rennstrecke. Hier mutiert das Leichtgewicht zum veritablen Sportgerät.
© MSI und Werk



Technische Daten

Lotus Elise 250 Cup	Toyota-2-ZR-FE-Mittelmotor
Zylinder/Hubraum	cm ³ 4/1798
Motorbauart	R4 Kompressor
Treibstoff	Benzin
Bohrung×Hub	mm 80.5×88.3
Leistung	kW (PS) 181 (247)
bei	1/min 7200
Drehmoment	Nm bei 1/min 250 bei 3500–5500
Kraftübertragung	M6/RWD
L×B×H/Radstand	mm 3820×1720×1120/2300
Kofferraum	l 115
Leergew. trocken mind.	kg 860
0 bis 100 km/h	s 4.3
Höchstgeschwindigkeit	km/h 248
Verbrauch komb.	l/100 km 7.5
CO ₂ -Ausstoss	g/km 175
Preis ab	Fr. 67 000.–



bp ultimate mit ACTIVE Technology
Die AR-Testwagen fahren mit Treibstoffen von BP



folgerlebnisse beschert und einen nie in den Hinterhalt laufen lässt. Der Exige wird nie signalisieren, man habe jetzt das Ende der Lernkurve erreicht. Er demonstriert vielmehr, wie gross, spannend und entdeckungsreich die Welt da draussen auf den Rennstrecken sein kann und motiviert den Fahrer, die Suche nach der Selbsterkennung am Lenkrad stets weiter voranzutreiben. Dabei ist es egal, ob man ein Experte wird oder ein engagierter Enthusiast bleibt. Der Exige konfrontiert einen kaum mit seinen eigenen Limits, der Wagen fordert dazu auf, diese stets neu – und ohne Schaden – auszu-

loten. Damit ist er das perfekte «Track Day Car» – ganz der ursprünglichen Intention des Herstellers entsprechend. Doch vielleicht braucht es diesen Versuch der intellektuellen Fassbarkeit für diesen Wagen gar nicht. Popometer, das Ohr und die gesamte übrige Sensorik können dies weit besser. Es gilt, sich hineinzusetzen, den Motor zu starten, die Gerade hinunterzufliegen, den richtigen Bremspunkt zu finden, mit «Heel and Toe» und kurzen, knackigen Stössen Zwischengas herunterzuschalten und am Scheitelpunkt wieder das Gas aufzuziehen und sich auf den nächsten Gangwechsel einzustimmen – Runde um Runde. Der einzige Fokus liegt auf der Strecke, dem Auto und dem erhöhten Pulschlag. Der Exige macht süchtig. Dafür sorgt auch die eindrucksvolle Soundkulisse sowohl im Innern als auch für den Zuschauer an der Piste. Für die Schweiz sind 17 Exemplare des uneingeschränkt strassentauglichen Automobils, gebaut in einer Auflage von 60 Stück, bestimmt. Laut Werk sind sie bereits alle ausverkauft. Bei der Kumschick Sportscars AG in Schötz LU warten gemäss Recherchen aber noch drei Exemplare. Es gilt, sich zu beeilen, denn die limitierte Auflage ist das einzige Limit des Exige 380 Cup.

Technische Daten

Lotus Exige 380 Cup	Toyota 2GR-FSE V6
Zylinder/Hubraum	cm ³ 6/3456
Motorbauart	V6 (60°) DOHC, Kompressor
Treibstoff	Benzin
Bohrung×Hub	mm 94×83
Leistung	kW (PS) 280 (380)
bei	1/min 6700
Drehmoment	Nm bei 1/min 410 bei 5000
Kraftübertragung	M6/RWD
L×B×H	mm 4080×1800×1130
Kofferraum	l 115
Leergewicht trocken	kg 1056
0 bis 100 km/h	s 3.7
Höchstgeschwindigkeit	km/h 286
Verbrauch komb.	l/100 km 10.4
CO ₂ -Ausstoss	g/km 242
Basispreis ab	Fr. 116 000.–

bp ultimate mit ACTIVE Technology
Die AR-Testwagen fahren mit Treibstoffen von BP

