

DEIN  
**auto**

8/80  
Fr. 3.50

# Auto-Illustrierte

## der Schweiz



Lotus  
Super  
Seven

Wenn Roadster-  
Fahren zum  
Abenteuer wird!

Im Test:

Citroën  
Visa Super

Lincoln  
Continental

Talbot Solara

Motorrad:  
Kawasaki  
Z 1000 Mk II

Formel 1: GP England  
(Brands Hatch)



*Lange Schnauze, kurzes Heck*

# FAHR- STUHL

Fahrbericht:  
Lotus Super Seven

von Marc Hopf

**7000 U/min, vierter Gang – irgendwo auf der deutschen Autobahn. Geschwindigkeit etwa 175 km/h, so genau lässt sich das nicht sagen, denn der Tachometer ist vor dem Beifahrer montiert. Der Lärm im Cockpit ist infernalisch, Querfugen oder Bodenwellen rütteln mich erbarmungslos durch und auch die Windgeschwindigkeit im Innenraum ist – trotz geschlossenem Verdeck und Türen – beachtlich.**

Ich sitze im wohl unbequemsten, engsten und verrücktesten Auto, einem 18 Jahre alten Lotus Super Seven, und starre auf die Instrumente. Hoffentlich wird der Bock nicht zu heiss! Er wird nicht – Öldruck und Wassertemperatur halten sich im Rahmen. Wenn ich die Autobahn verlasse, werde ich jedenfalls den Elektrolüfter

einschalten (einen Thermostat gibt's im Lotus nicht). Mist! Es fängt tatsächlich zu regnen an. Runter mit der Geschwindigkeit auf 5000 U/min. Der Regen wird stärker und die Aussentemperatur allmählich frischer. Ich schalte die Heizung ein. Aha – funktioniert nur im Hochsommer. Wenigstens hab' ich das Verdeck schon oben, triumphiere ich innerlich.

Die kleinen Scheibenwischerchen tun zwar ihr Bestes, aber viel sehen kann ich nicht. Runter auf 4500 U/min.

Darf doch nicht wahr sein, da regnet's ja rein! Und dann noch wie! Zwischen dem vorderen Verdeckabschluss und der Windschutzscheiben-Oberkante presst sich der Regen einen schmalen Spalt frei, um sprühbelartig mein Gesicht, die Kleider und all das, was bei normalen Autos trocken zu bleiben pflegt, langsam aber sicher zu benetzen – oder besser gesagt, zu ertränken (so jedenfalls kommt es mir vor).

Wie es jetzt wohl in einem Mercedes wäre?

Mit zunehmend nasser werdenden Oberschenkeln sinkt auch meine Stimmung, und ich beschliesse, vor der nächsten grösseren Lotusfahrt



Formschön:  
Revolution-Räder



Aggressiv: Lotus-Front



Breit: Lotus-Heck

dem Wetterbericht grösseres Ohrenmerk zu schenken. Just in dem Moment, wo ich meine mittlerweile vollgesogene Lederjacke endgültig abschreiben will, naht Rettung. Der Regen hat sein Unwesen eingestellt und die Sonne macht sich breit. Himmel sei Dank, das war nur ein kurzes Gewitter! Wieder rauf auf 6000/min. Zehn Minuten später ist das Verdeck wieder trocken, ich halte kurz an, wringe mir, nachdem ich mich vergewissert habe, nicht beobachtet zu werden, die Hosenbeine aus, demontiere das Verdeck und setze die Fahrt wehenden Haares fort. Übrigens: Es soll tatsächlich Lotus-Fahrer geben, die gerade im Regen höchste Genugtuung empfinden, offen zu fahren – Mit Lederhaube, Brille und dem festen Vorsatz, sich von nichts unterbringen zu lassen (vielleicht tragen die auch waserdichte Unterwäsche).

## Ursprünglich mit 1000-ccm-Motor

Den ersten Lotus Seven (Serie I) baute Colin Chapman 1958. Damals kostete der Wagen als Bausatz knappe 6000 Franken und das Motörchen hatte einen Hubraum von 1000 oder 1150 cm<sup>3</sup>. Es folgten Motoren mit 1340 oder 1498 cm<sup>3</sup> und unzählige Frisiermöglichkeiten, denn der mittlerweile als Super Seven bezeichnete Lotus war mit seinem geringen Gewicht von unter 500 kg und seiner Handlichkeit ein ideales und erfolgreiches Sportgerät.

Unser Test-Lotus – ein rechtsgelenktes Serie-II-Modell – wurde 1962 gebaut, mit 1,5-l-Maschine und 100 PS. Lotus-Besitzer Fredi Kumschick aus Nebikon ersetzte das Triebwerk jedoch durch den 126 PS starken 1,6-l-Motor, der auch im Elan Verwendung fand. Auch andere Teile wurden nachträglich abgeändert oder ersetzt, so dass es sich bei Kumschicks Super Seven um ein besonders schönes Exemplar handelt.



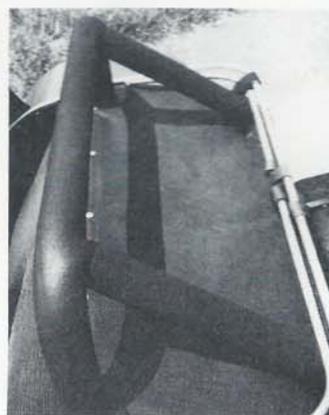
Verstreut: Lotus-Armaturen



Griffbereit: Ölvoorraat am Lotus-Heck

## Zieht stets grössere Menschenmengen an: der Lotus auf Parkplätzen

Wer den Super Seven zum ersten Mal sieht, ist in der Regel fasziniert von dem aussergewöhnlichen Äusseren des schnellen Engländers. Elegant geschwungene Kotflügel, freistehende Scheinwerfer, verchromte Aufhängungen, die Aluminium-Haube und die bescheidene Höhe von 1,07 m erregen beim Publikum jedenfalls stets grosses Interesse, spontane Begeisterung und manchmal auch ungläubiges Kopfschütteln. Während die einen meinen, es handle sich bestimmt um einen Formel-2-Rennwagen, waren andere überzeugt, man habe das Auto nach eigenen Plänen selbst gebaut (was einem natürlich schmeichelte). Da viele Leute den optischen Eindruck mit einer fachmännischen Griffprobe abrunden (auf die Haube klopfen, ge-



Gepolstert: massiver Überrollbügel

gen die Reifen treten, an der Windschutzscheibe rütteln, Türen öffnen und ans Lenkrad fassen sind die gängigsten Methoden), empfiehlt es sich, ein solches Auto nur im Notfall unbeaufsichtigt zu lassen. Eines nachts – der Wagen stand mit geschlossenem Verdeck auf einem Parkplatz – scheute einer (er war nicht betrunken) auch den mühsamen Einstieg nicht, öffnete das verschlossene Türchen und setzte sich kurzerhand ans Steuer. Hätte der Schlüssel gesteckt, der Mann wäre losgefahren.

## Akrobatik beim Einsteigen

Wer das seltene Vergnügen hat, einen Super Seven zu fahren (oder beizufahren), dem stellt sich vorerst das Problem des Einstiegs. Solange das Verdeck demontriert ist, kann die Kletterpartie und das sorgfältige Einfädeln ins Cockpit nach genauer Anweisung auch von weniger Gelenkigen vollführt werden. Hat man jedoch das Pech, den Lotus bei aufgesetztem Stoffdach entern zu müssen, wird die Sache ernst. Vor allem bei einer Körpergrösse von 1,8 m oder mehr muss einiges an Überlegung, Geschick und Verrenkungkunst aufgewendet werden, um ans Ziel zu gelangen.

Die Luke ist nämlich von derart bescheidener Grösse, dass man es anfänglich gar nicht für möglich hält, da irgendwie reinzukommen. Auch das Aussteigen kann für Zuschauer zum unvergesslichen Amusement werden, wenn man beispielsweise mittendrin steckenbleibt und dann – stets um ein souveränes Lächeln bemüht – einen zweiten Anlauf nehmen muss. Enge herrscht auch auf den beiden nur spärlich gepolsterten Sitzgelegenheiten vor. Links wird der dem Fahrer zur Verfügung stehende Raum vom Kardantunnel begrenzt, rechts von der Karosserie. Zugute kommt einem dies in schnell gefahrenen Kurven, wo die Lotus-Crew stets sicher an Ort gehalten wird und keine Möglichkeit hat, seitlich wegzurutschen. Durch Platznot zeichnet sich auch der Pedalraum aus, da die Pedallerie so eng angeordnet ist, dass nur mit schmalstem Schuhwerk treffsicher operiert werden kann. Der Lotus ist ohnehin ein Auto, in das man entweder reinpasst oder eben nicht, Verstellmöglichkeiten zeigen sich keine (auch nicht bei den Sitzen).

## Wichtigstes Instrument: der Drehzahlmesser

Dass der Lotus eine kompromisslose Fahrmaschine ist, die in vielen Punkten an einen Rennwagen erinnert, zeigt sich auch bei der Gestaltung des Armaturenbretts. Denn während hinter dem Mini-Lederlenkrad Drehzahlmesser, Wasserthermometer und Ölmanometer (Marke Smiths) im direkten Blickfeld platziert sind, wurde der Tachometer auf die Beifahrerseite verbannt – im Super Seven wird nach Tourenzähler gefahren. Die Bedienung von Blinker, Hupe, Licht, Scheibenwischer, Heizung und Kühlerventilator erfolgt über sieben Kippschalter, deren Zugehörigkeit man sich erst einprägen muss, denn Symbole oder Bezeichnungen fehlen gänzlich. Der Motor wird, nach Umdrehen des Zündschlüssels, per Knopfdruck gestartet, wobei das Zweinockenwellentriebwerk stets zuverlässig und spontan ansprang, was infolge des unüberhörbar kernigen Geräuschs auch jeweils einige Strassenecken weiter zu vernehmen war. Aus 1558 cm<sup>3</sup> schöpft der mit 10,3:1 hoch verdichtete 4-Zylinder 126 PS bei 6500/min und erreicht sein maximales Drehmoment von 15,6 mkg erst bei 5500/min. Trotz der beachtlichen Literleistung von über 80 PS/l ist der mit zwei Dell'Orto-Doppelvergasern bestückte Lotus-Motor erstaunlich ela-



Klassisch: doppelte Dreieck-Querlenker vorne

stisch und kann auch aus tiefen Drehzahlen heraus lochfrei hochbeschleunigt werden.

Will man jedoch in den Genuss der vollen Leistung kommen, muss stets im Bereich zwischen 5000 und 7000/min gefahren werden. Dabei empfiehlt es sich, den Tourenzähler gebührend zu beachten, denn das Lotustriebwerk ist derart drehfreudig, dass bei Nichtbeachtung des Instruments die Gefahr des Überdrehens besteht.

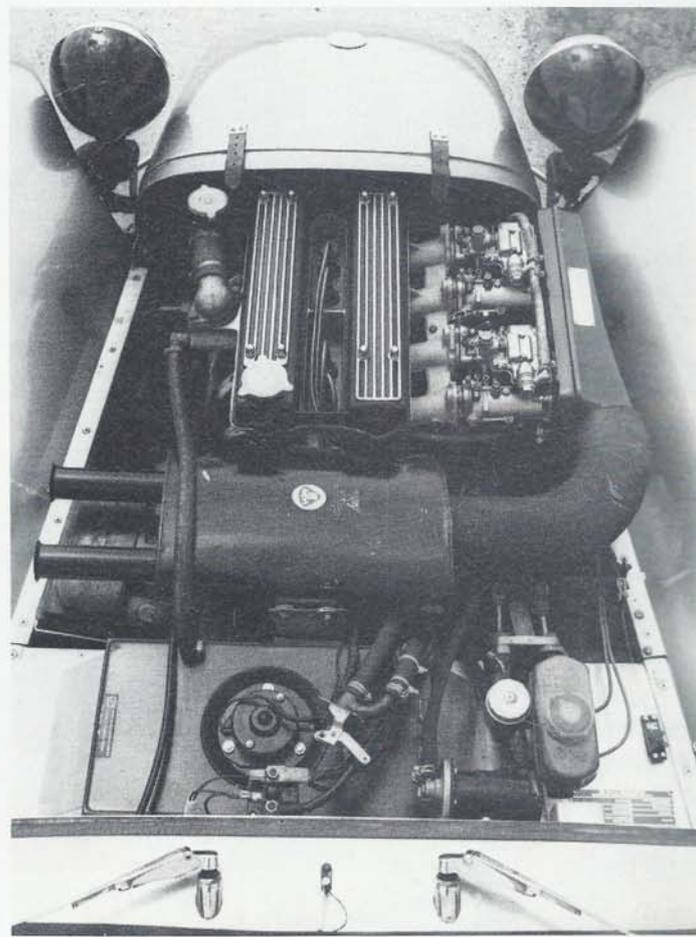
## Beschleunigungsrakete

Wer aufgrund des fortgeschrittenen Alters beim Lotus auf mangelnde Potenz schliesst, muss seine Ansicht spätestens beim ersten Beschleunigungsmanöver revidieren.

Wird nämlich das Gaspedal bis zum Anschlag durchgetreten, so stürmt das Fliegengewicht in einer Art und Weise davon, dass selbst moderne Sportwagen das Nachsehen haben. Vor allem im

Geschwindigkeitsbereich bis 120 km/h legt der Engländer ein erstaunliches Spurtvermögen an den Tag, was dank des gut abgestuften und nach einiger Gewöhnung (links schalten!) auch leicht bedienbaren 4-Gang-Getriebes nahtlos ausgenutzt werden kann. Mit zwei Personen an Bord ist der Super Seven bereits nach 7,0 s 100 km/h schnell, und der vehemente Vorwärtsdrang hält auch jenseits dieser Marke an. Erst im oberen Geschwindigkeitsbereich, wo der Fahrtwind bereits heftig an den Haaren zerrt, tut sich der Lotus etwas schwerer, da es mit den aerodynamischen Qualitäten nicht gerade zum Besten steht. Die Höchstgeschwindigkeit wird bei etwa 185 km/h liegen (der Testwagen war etwas zu kurz übersetzt).

Die Domäne des Lotus ist aber ohnehin nicht die Autobahn, denn so richtig im Element fühlt er sich erst auf Landstrassen oder Bergstrecken.



Kräftig: Lotus-Zweinockenwellen-Motor

## Rennwagen-ähnliche Strassenlage

Dort verblüfft er Super-Seven-Neulinge mit einem Handling, wie man es eigentlich nur bei Rennwagen antrifft. Aufgrund des geringen Gewichts, des tiefen Schwerpunkts und infolge der betont straffen Fahrwerksabstimmung lässt sich der Lotus nämlich unwahrscheinlich handlich und schnell um Kurven bewegen, wobei der Fahrer stets mit leichten Lenkkorrekturen beschäftigt ist.

Denn im Gegensatz zur Vorderradaufhängung, die in Form doppelter Dreieckquerlenker nach klassischem Muster ausfiel, begnügte man sich hinten mit einer profanen Starrachse, die mitunter ein deutliches Eigenleben zeigt und rasch einmal versetzt. Einen sauberen Strich lässt sich daher nur auf ebener Strecke fahren, auf welliger Piste will der Wagen erst gebändigt sein.

In schnell gefahrenen Kurven schiebt der Super Seven zuerst über die Vorderräder, neutralisiert sich mit zunehmender Geschwindigkeit und geht im Grenzbereich in ein – je nach Leistungseinsatz – mehr oder weniger starkes Übersteuern über. Zurückhaltung muss bei nasser Strasse geübt werden, denn unter solchen Verhältnissen bricht das Lotus-Heck schon bei wenig Gas ziemlich abrupt aus, was nur mit schnellem Gegenlenken pariert werden kann. Soll der Super Seven wirkungsvoll verzögert werden, ist zwar ein herzhafter Tritt notwendig, dafür lässt sich die Anlage gut dosieren. Zudem hat Besitzer Kumschick die hinteren Original-Trommelbremsen durch Scheiben vom Chrysler 180 ersetzt, so dass in jeder Situation volle Bremskraft zur Verfügung steht.

Etwas vom Faszinierendsten sind die Eigenschaften der Lenkung, die überaus präzise reagiert und so direkt untersetzt ist (2,7 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag), dass man das Gefühl hat, in einem Go-Kart zu sitzen.

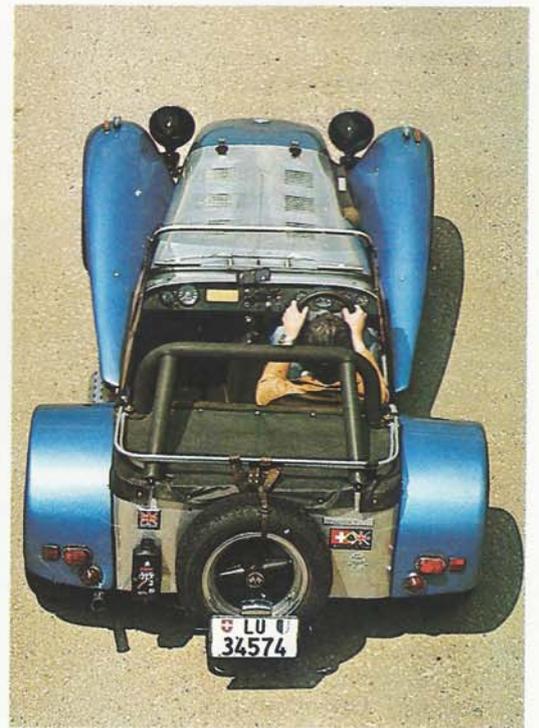


*Wird angeknöpft: das Stoffverdeck*



*Intensiv: Fahrgefühl im offenen Super Seven*

*Akrobatisch: das Sich-ins-Cockpit-Zwängen*



Selbst auf kleinste Lenkbefehle gehorcht der Lotus mit unverzüglicher Richtungsänderung, woraus sich eine Handlichkeit und Spontaneität ergibt, die seinesgleichen sucht.

Bezahlt werden müssen die satte Strassenlage und die hervorragenden Lenkeigenschaften allerdings mit einem Federungskomfort, der nur andeutungsweise einer ist. Unebenheiten aller Art lassen nicht nur Kotflügel und Motorhaube erzittern, sondern werden auch ohne grosse Umwege ans Rückgrat weitergegeben, was bisweilen in harte Schläge ausartet.

Schon aus diesem Grund lässt es sich leicht verschmerzen, dass alle 250 bis 300 km eine Zwangspause eingelegt werden muss, um den kleinen 36-l-Tank wieder aufzufüllen. Der Benzinverbrauch beträgt je nach Fahrweise zwischen 9,3 und 13,4 l/100 km, der Ölverbrauch 1 bis 2 l/1000 km (Lotus-Motoren wollen geschmiert sein).

**Merkwürdig: Der Lotus Super Seven ist hart, laut, eng, unbequem und undicht – alles Eigenschaften, die normalerweise eher abschreckend wirken. Und dennoch ist der britische Roadster eines der seltenen Autos, die echten, ungeschminkten Fahrspass bieten, ein Auto mit unvergleichlicher Ausstrahlung und jenem Mass an Unvernunft, das uns heute oftmals etwas fehlt.**



*Imposant: das Beschleunigungsvermögen*



Vom Original praktisch nicht zu unterscheiden: Super Seven Jahrgang '80

## Der Super Seven wird weitergebaut!

Zwischen 1958 und 1974 wurden rund 2600 Lotus Super Seven hergestellt. Da die Nachfrage aber auch nach dem Produktionsstopp anhielt, übernahm die kleine Firma «Caterham Car Sales Ltd.» in Surrey den Lizenz-Weiterbau des originellen Roadsters.

Das nunmehr als Super Seven (ohne Lotus) bezeichnete Gefährt entspricht dem Original und wird in zwei Versionen angeboten: mit dem 84 PS starken 1,6-l-Escort-

Motor (Kent-Triebwerk) oder mit dem 121 PS starken Lotus-Motor. In der Schweiz wird der Super Seven von Fredi Kumschick importiert, der die Wagen auch auf Schweizer Verhältnisse umrüstet (Automobile Kumschick, Gschwäbring 2, 6214 Nebikon, Tel. (062) 86 25 06. Ein Super Seven mit Kent-Motor kostet rund Fr. 25 000.-, wobei der Wagen auch mit einigen Extras aufgerüstet werden kann (Echtleder-Pol-

ster, Breiträder, verchromte Aufhängungen etc.).

Wir hatten Gelegenheit, einen Super Seven mit 84-PS-Motor kurz probefahren. Das Auto hinterliess einen guten und sauber verarbeiteten Eindruck und bot kaum weniger Fahrspass als der präparierte Original-Lotus. Erstaunt waren wir vor allem über das Temperament, leistet die Kent-Maschine theoretisch doch etliche PS weniger als das Lotus-Trieb-

werk. Im Fahrbetrieb sind die Unterschiede zwar spürbar, aber bei weitem nicht so ausgeprägt, wie man annehmen könnte. Die Beschleunigungszeit von 0 bis 100 km/h dürfte bei etwas über 8 s liegen. Wer sich für einen Caterham-Super-Seven interessieren sollte, der hat übrigens die Chance, das 400ste Jubiläumsmodell zu erwischen. In Tief-schwarz.

### Technische Daten

#### Motor

Wassergekühlter 4-Zylinder-Reihenmotor, 1558 cm<sup>3</sup> (Bohrung x Hub = 82,55 x 72,74 mm), 2 obenliegende Nockenwellen, 5fach gelagerte Kurbelwelle, 2 Dell'Orto-Doppelvergaser (40 mm), Verdichtung 10,3:1, 126 PS bei 6500/min, 15,6 mkp bei 5500/min

#### Fahrwerk

Rohrrahmen, vorne doppelte Dreieck-Querlenker, hinten Starrachse mit 4 Längslenkern, Teleskopdämpfer, Schraubenfedern. Vierscheiben-Bremsanlage, Felgen 5½ J x 13" vorne, 8½ J x 13" hinten, Reifen 185/60 HR 13 vorne, 205/60 HR 13 hinten

#### Dimensionen und Gewichte

Länge 3,38 m, Breite 1,59 m, Höhe 1,07 m, Leergewicht 500 kg, Leistungsgewicht 3,97 kg/PS, Tankvolumen 36 l

#### Fahrleistungen

0 bis 100 km/h: 7,0 s  
Höchstgeschwindigkeit: ca. 185 km/h

#### Verbrauch

Minimalverbrauch: 9,3  
Maximalverbrauch: 13,4  
Testverbrauch (Durchschnitt): 11,8