

# CLASSIC DRIVER

## Lotus Elise: Im Elysium



**Sparsam und schnell! Das ist das neue Diktum im Sportwagen-Segment. Lotus beherrscht diesen Zweiklang seit langer Zeit. Genau genommen entspringt genau hier die DNA der Marke aus Norfolk. Der neue Lotus Elise zeigt erneut, wie es geht: Mit einem nur 1,6 Liter messenden Motor und 136 PS Leistung mobilisiert der Sportler ungeahntes Temperament. Classic Driver spürte diesem mit fahrerischem Tatendrang auf kurvenreichen Landstraßen südlich von London zwischen Richmond und Goodwood nach.**

„Weniger ist mehr!“ Für viele Automobilhersteller, die sich selbst große Innovationskraft bescheinigen, bleibt dieser Sinnspruch doch nur eine fabelhafte Marketingmetapher. Bei Lotus hingegen ist das Motto verbindliche Maxime. Nicht erst seit gestern. Die Briten aus Norfolk haben schon vor sechs Jahrzehnten erkannt: Reduzierte Massen befördern die Agilität und sorgen damit für mehr Fahrspaß bei weniger Verbrauch. Das Konzept greift. Sei es nun beim Exige, dem [Europa](#) oder auch dem neuen „großen Lotus“, dem [2+2-Sitzer Evora](#).



Und erst recht beim Zugpferd im Stall: dem Lotus Elise. Immerhin rund 30.000 Exemplare konnte Lotus in rund 14 Jahren Produktionszeit an die Frau oder den Mann bringen. Andreas Prillmann, Chief Commercial Officer von Lotus Cars sagt: „In der gesamten Produktionszeit der Lotus Elise ist der Wagen für 32 Prozent aller in den 61 Jahren der Lotus Produktion hergestellten Fahrzeuge verantwortlich.“ Zuletzt hatten wir das Spitzenmodell der schnellen Elise-Schwestern zu einer kontinentalen Ausfahrt gebeten: eine feuerrote [Elise SC](#) mit Kompressormotor. Es handelt sich dabei um eine 220 PS-Version des mehrfach preisgekrönten Roadsters und Top-Modell der Baureihe. Kann da die kleine Einstiegs-Elise mithalten?



Eine berechtigte Frage, zumal für den neuen Lotus Elise das Grundprinzip „Weniger ist mehr“ sogar im erweiterten Sinn gilt. Denn der kompakte Sportler mit Targa-Dach erhielt ein Downsizing. Statt 1,8 Liter Hubraum sind es jetzt nur noch 1,6 Liter. Bei gleicher Leistungsausbeute: 136 PS presst das neue Toyota-Aggregat mit Valvematic und Dual VVT-I Technologie für intelligente variable Ventilsteuerung aus den vier Brennräumen. Rund 6,3 Liter auf 100 Kilometer gibt Lotus als Wert für den kombinierten Kraftstoffverbrauch an. Immerhin 20 Prozent weniger als beim Vorgängermodell.







Dany Bahar, Chief Executive von Group Lotus, erklärt: „Der Lotus Elise hat den Markt der Sportwagen bei seiner Einführung revolutioniert und nun ist er umweltfreundlicher geworden. Somit erhalten die Fahrer in der Klasse führende Fahrleistungen und können sich dabei weniger schuldig fühlen.“ 149 Gramm CO<sub>2</sub> soll die Elise ausstoßen – eine Verbesserung um immerhin 16 Prozent gegenüber dem Modell des Jahrgangs 2010. Lotus selbst spricht von einem der effizientesten benzinbetriebenen Sportwagen weltweit. Hört, hört. Supersportwagenfahrer sind aus anderem Grund kritisch und mögen jetzt schmunzeln. „Was sollen 136 PS bewirken?“ So viel Leistung entwickeln manche Boliden bereits im Anfahrmoment. Dem Lotus allerdings soll diese Leistung reichen, um echten Sportsgeist zu wecken.



Um es gleich zu sagen: die Elise entfesselt die Geister – und wie! Der Motor gehorcht auffallend schnell den Gasbefehlen des Fahrers. In 6,5 Sekunden beschleunigt der orange farbene Keil auf 100 km/h. Ist das Aggregat erst einmal aus dem Drehzahlkeller heraus, stellt sich spürbare Schubkraft ein und jenseits von 4.000 Touren spielt sich auch akustisch Virtuoses ab. Bei 4.400 Umdrehungen liegt das maximale Drehmoment von 160 Newtonmeter an. Dieses hat fühlbar leichtes Spiel mit dem 876 Kilogramm leichten Briten.



Es bereitet echte Fahrfreude, den Wagen in diesem Drehzahlband auf Trab zu halten. Die Zügel ersetzt dabei ein neues Sechsgang-Schaltgetriebe, welches schön eng abgestuft ist und durch präzise Schaltwege überzeugt. Wie bei allen Elise, gibt es drei Schalllampen, die nacheinander aufleuchten, wenn der Fahrer näher an die Drehzahlgrenze herankommt. Wenn alle drei Lampen blinken, kündigt sich der Drehzahlbegrenzer an. Zeit hochzuschalten. Die Elise ermuntert ihren Piloten durchaus, den Motor bis an sein Drehzahllimit von 7.000 Touren auszdrehen. Da die Elektronik alles im Griff hat, tut diese Übung dem Aggregat auch nicht weh.



Schon nach wenigen schnell gefahrenen Kilometern Landstraße in Richtung Süden wird klar, dass die Kombination von Motor und Getriebe gelungen ist und genau den Charakter des leichten Sportlers trifft. Dieser zeigt sich umso mehr, je kurvenreicher die Straßenführung verläuft. Das Fahrverhalten entspricht der Legende: Es ist ungeheuer direkt und hart. Dennoch zeigt die Elise auch ein gutmütiges und progressives Handling am Limit. Dazu trägt auch das extrem steife Chassis bei. Es ist aus aus stranggepressten und verklebten Aluminiumelementen sowie einem leichten, hinteren Stahlhilfsrahmen gefertigt. Die Insassen



profitieren zudem von den gut geformten Sitzschalen mit ausreichend Freiräumen und dem sogenannten „ProBax-System“, welches die Wirbelsäule aktiv stützt. Trotz der sehr tiefen und für Rennfahrzeuge typischen Sitzposition ist damit ermüdungsfreies Fahren gewährleistet.



Der Top-Speed von 204 km/h ist für den Lotus Elise eigentlich irrelevant. Mit diesem Auto sucht man gerade nicht die direkte Verbindung zwischen A und B. Im Gegenteil: je mehr Lenkbefehle das Roadbook vorgibt, desto besser. Zeit misst man in der Elise nicht in verrinnenden Minuten, sondern in Glücksmomenten. Und die gibt es reichlich: fahren im Elysium. Demzufolge staune ich, als plötzlich das Anwesen des Earl of March in [Goodwood](#) vorüber fliegt. Schon da? Ja! Der Countryclub Kennels lädt zu einem Lunch Break ein. Und zur Design-Analyse.



Die neue Elise zeigt eine Evolution des legendären Elise-Designs. Dank neuer Front kauert der Wagen nun stämmiger und entschlossener über dem Asphalt und lehnt sich an das zeitgemäße Design des Evora an. Donato Coco, Director von Design: „Der Lotus Elise ist eine Ikone unter den Sportwagen und es war besonders wichtig, dass wir das Design nicht kompliziert gestalteten. Daher sorgten wir für einen reinrassigeren Look, optimierten die Aerodynamik und verliehen dem Fahrzeug ein zeitgemäßes Äußeres, einschließlich hochwertiger Elemente.“

Am Fahrzeugheck wird der neue Motor nun von einer ausgeprägten „Twin-Spine“-Motorabdeckung eingefasst, während ein aggressiverer Diffusor eng vom neuen Design der Heckstoßstange umschlossen wird, die nun eine integrierte Aufnahme für das Kennzeichen aufweist. Die neuen Scheinwerfereinheiten mit ihren markant geformten LED-Lichtelementen für Tagfahrleuchten und Blinker erzeugen eine zeitgemäße Verbindung zu diesem klassischen Design. Das sieht aus der Ferne ein wenig nach [Aston Martin V8 Vantage](#) aus – eine sicherlich angenehme Assoziation.





Für Kaufwillige: Das neue Modelljahr 2011 der Elise Baureihe kann bereits jetzt ab 37.449 Euro bestellt werden. Bremsen von AP und Brembo, ABS, Airbag für Fahrer und Beifahrer sind neben Gurtstraffer serienmäßig. Die Fahrzeuggarantie hat Lotus von zwei auf drei Jahren und 60.000 Kilometer verlängert. Somit ist das Fahren des knackigen Briten nicht nur hart, sondern auch herzlich. Unser Urteil: Wer Lotus mag, wird Elise lieben!

*Text: [Mathias Paulokat](#)*

*Fotos: Mathias Paulokat / Lotus*

---

***ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter***

***[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)***

**Galerie**















**Source URL:** <https://www.classicdriver.com/de/article/lotus-elise-im-elysium>  
© Classic Driver. All rights reserved.