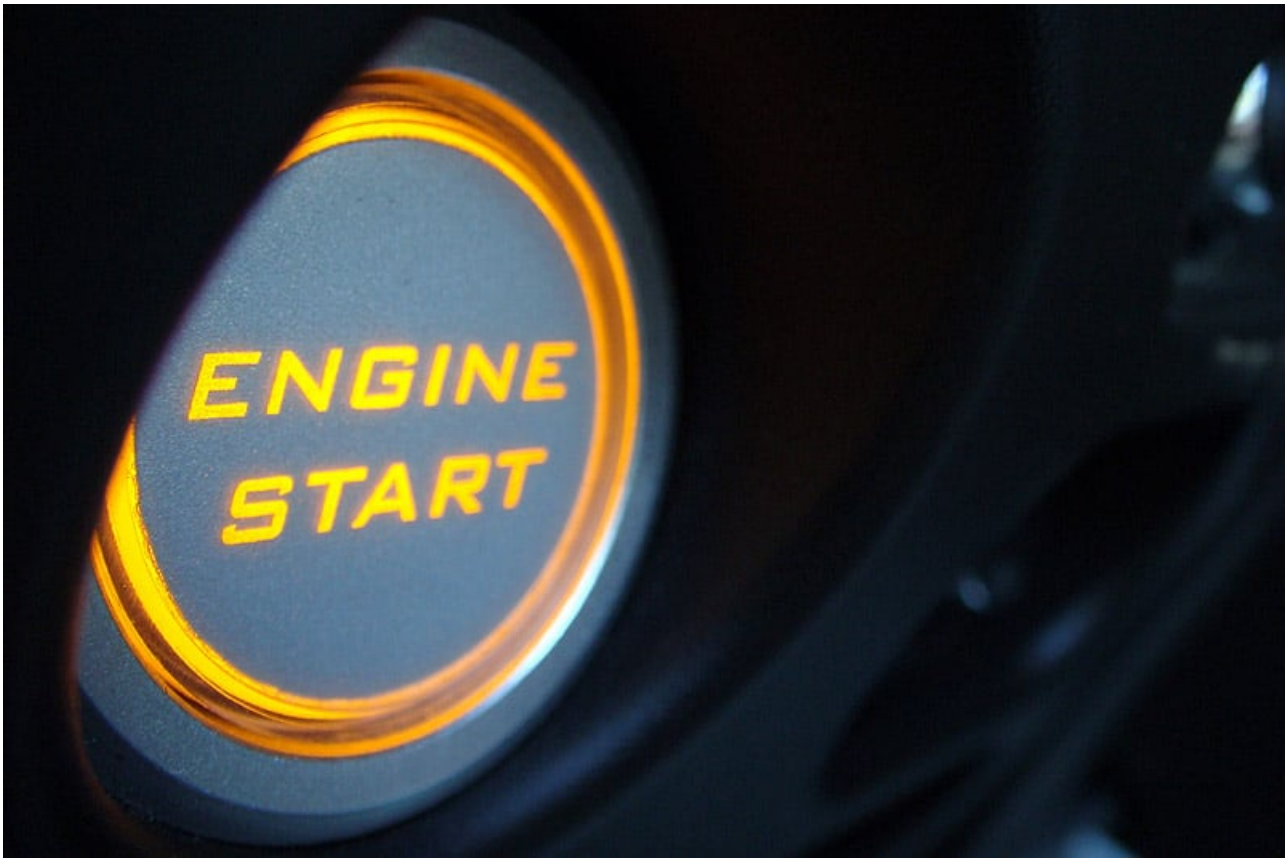
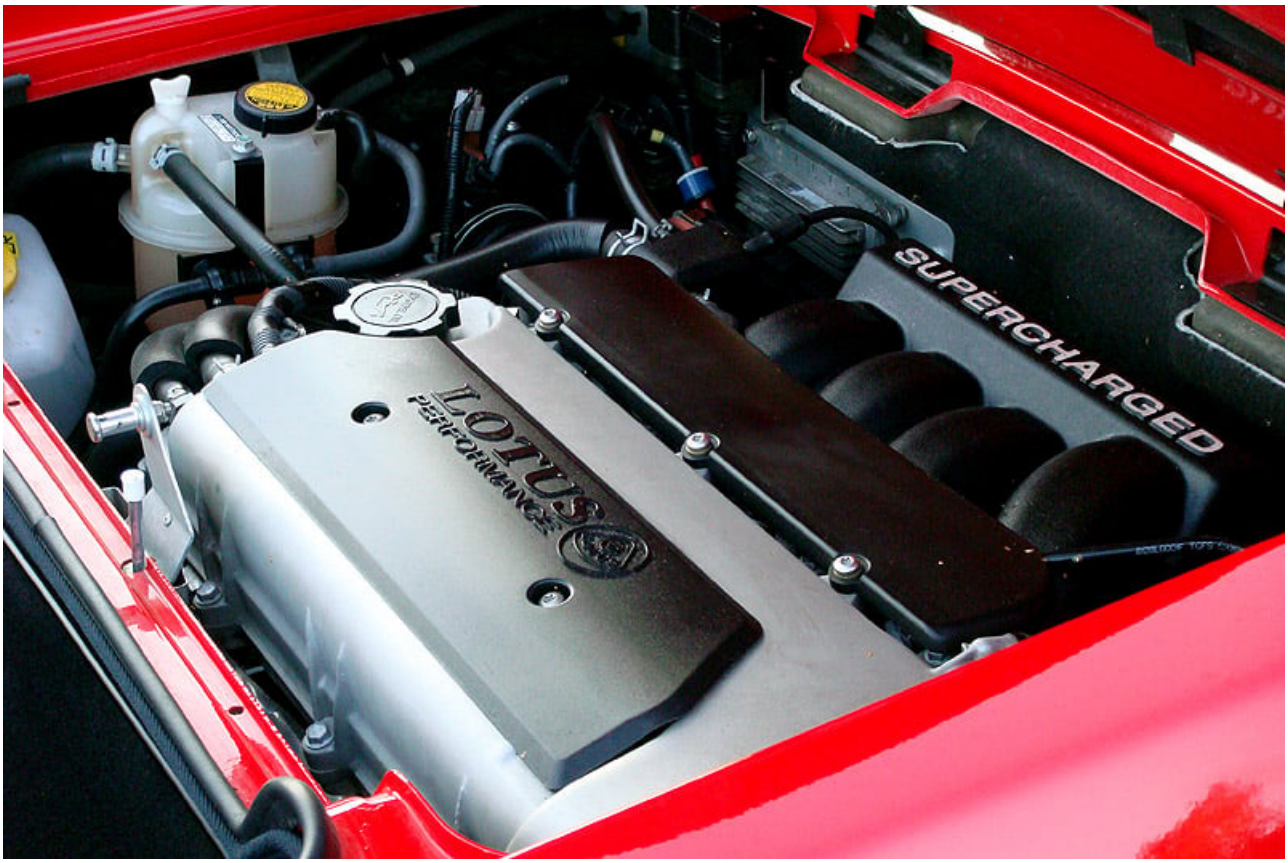
Lotus Elise SC: Das schöne Biest

Rennwagen, straßentauglich! Eine Beschreibung, die für Fahrzeuge der Marke Lotus zutrifft. Mit der Elise Supercharged haben die Briten zudem eine Sportwagenvariante im Programm, die nicht nur schnell, sondern auch sparsam ist. 220 PS aus einem Kompressortriebwerk mit 1,8 Liter Hubraum feuern die Diva mit Targa-Faltdach mächtig an. In unter fünf Sekunden beschleunigt der Lotus SC aus dem Stand auf 100 km/h. Verbrauch: deutlich unter zehn Liter auf 100 Kilometer; Fahrspaß garantiert!

Norfolk – eine beschauliche Landschaft im Osten Englands. Hier wachsen Lotus schnelle und schöne Töchter auf: Elise, Europa und Evora. Auch der kernige Lotus Exige, der geschlossene Zwilling der Elise, hat hier seine Heimat. Wir haben 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, die dank des Heckspoilers und dem eigenständigen und puristisch wirkenden Felgendesign schnell als Top-Modell der Baureihe identifiziert werden kann. Obwohl auf dem Papier mit dem Lotus Exige S leistungsmäßig identisch, teilen sich diese beiden Fahrzeuge nicht denselben Motor. „Die in der Elise verwendete Kompressor-Technik wurde speziell für den Einbau im Heck der Elise entwickelt und an den bestehenden 1,8-Liter Motor aus der Elise R adaptiert“, erklärt Andreas Maenner, PR-Manager von Lotus Europa.





Für Technikfreunde: Die von Lotus entwickelte und von Magnuson produzierte Kompressor-Einheit verwendet einen kleineren Eaton-Rotor als der bauähnliche Lotus Exige S. Das Kompressionspack ist direkt mit der Ansaugbrücke verbunden. Aufgrund des Wegfalls des Ladeluftkühlers konnte somit gegenüber dem Exige-Modell die Kompressor-Einheit um acht Kilogramm leichter ausgeführt werden. Während der Lotus Exige S als extreme Fahrmaschine für die Rennstrecke sehr spitz positioniert ist, verfolgt die 903 Kilogramm leichte Elise SC den Anspruch des schnellen Straßensportwagens. Und den erfüllt unser roter Renner bravourös. Wer sich erst einmal in dem eng geschnittenen Cockpit eingefädelt hat (Tipp: ein paar unbeobachtete Trockenübungen bewahren hier vor späteren öffentlichen Peinlichkeiten), blickt durch die flach liegende Windschutzscheibe auf die kantigen Kotflügel und will nur noch eines: nach vorne.

Der Motor erwacht mit einem dezenten Surren. Sehr flink geht es voran. Das kleine Lenkrad überträgt Lenkimpulse beeindruckend direkt und das Aggregat feuert hitzig an. In nur 4,6 Sekunden beschleunigt der Sportwagen aus dem Stand auf 100 km/h. Dazu flirrt der Kompressor eine metallisch hell klingende Hymne. Das ist enervierend, alleine ein wenig mehr Bass-Sequenz wäre wohltuend. Auch dank sehr kurzer und präziser Schaltwege liegen in unter elf Sekunden bereits 160 km/h an. Doch der Motor schiebt den Zweisitzer weiter vehement nach vorne. Erst ab rund 210 km/h verlangsamt sich der Vortrieb leicht und bei ungefähr 245 km/h bieten die physikalischen Gesetze dem Wagen Einhalt. Das Fahren mit Höchstgeschwindigkeit ist im Lotus ein besonderes Abenteuer. Extrem nah dem Asphalt und hart gefedert, wirkt alles viel direkter als in üblichen Sportwagen mit ähnlichen Leistungswerten. Entspanntes Fahren jedenfalls fühlt sich anders an – und soll es auch.

Die größte Fahrfreude in der Elise SC bereitet die schnelle Kurvenjagd. Der Weg über gewundene Straßen ist die beste Verbindung zum gewählten Ziel. Hier zahlt sich die Präzision des Fahrwerks aus. Grandioses Einlenkverhalten und hohe Kurvengeschwindigkeit verleihen dem Fahrzeug eine Dynamik, die deutlich schwerere Fahrzeuge nicht bieten können. Genau hierin liegt der Lotus-Faktor! Hinzu kommt ein Verbrauch, der in diesem Segment als vorbildlich bezeichnet werden kann. Wir verzeichneten auf unserem rund 1.000 Kilometer langen Testzyklus einen Durchschnittsverbrauch von deutlich unter zehn Liter Super auf 100 Kilometer. Und dies bei durchaus scharfer Fahrweise.

Zur Ausstattung: Erstmals seit dem Modelljahrwechsel 2008 sind Airbags für Fahrer und Beifahrer im Serienumfang erhalten. Bislang waren diese nur im aufpreispflichtigen „Super Touring Paket“ enthalten. Ledersitze oder besser Sitzschalen sind optional erhältlich. Neben überarbeiteten Oberflächen gibt es auch ein neues Cockpit-Design mit kompakter LCD-Informationseinheit, Gangwechselanzeige und elektronischer Warnmeldung bei Erreichen der Höchstdrehzahl. Mit einem Kaufpreis von empfohlenen 49.950 Euro ist der Lotus Elise SC kein Sonderangebot. Zum Vergleich: Das Einstiegsmodell, die Elise S, bietet Lotus für vergleichsweise günstige 37.250 Euro an. Eine Klimaanlage ist jeweils für 1.950 Euro extra erhältlich und empfehlenswert, wenn das gesteckte und gerollte Targa-Dach montiert bleiben soll. Für noch schnelleren Vortrieb bei kurvenreichen Fahrten sorgt ein schlupfbegrenzendes Sperrdifferential. Dieses bietet Lotus im Tausch gegen 1.600 Euro an. Ein Handel, den man eingehen sollte. Und noch eine Empfehlung: Wer das Fahrzeug häufig und auf längeren Strecken einsetzen möchte, sollte über ein Hardtop nachdenken, welches

für 1.820 Euro im Angebot ist.

Wer sich für eine Elise entscheidet, erwirbt einen jungen Klassiker aus dem Programm der britischen Manufakturmarke: Elise Modelle gibt es nun schon seit bald 15 Jahren. Im Herbst 1995 präsentierte Lotus den leichten Sportwagen auf der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt am Main. Die Elise war immer schon leicht, flach, kurz und verzichtete dabei auf die sonst üblichen Komfortmerkmale. Dafür bot sie großartige Fahrdynamik als fein deklinierte Primärtugend – ein Fahrzeug im besten Wortsinn. Angetrieben von einem kompakten Mittelmotor, der die Gewichtsbalance des Zweisitzers optimiert, erfreute sich bereits die erste Serie der Elise großer Beliebtheit. In gewisser Weise knüpfte Lotus mit der Elise an das Erfolgsmodell der sechziger Jahre, den Elan, an. Es gab diese frühen Elise-Modelle – und noch heute im Classic Driver Fahrzeugmarkt bei Liebhabern der Marke gern gehandelten Fahrzeuge – mit verschiedenen

Motorisierungen. Ab 1998 wurden betont sportliche Sondereditionen angeboten, die mit bis zu 192 PS motorisiert waren. Eine Besonderheit der Lotus Elise war das leichte Fahrgestell, welches bereits in der ersten Serie aus einer Aluminiumlegierung bestand.

In Verbindung mit der leichten Karosserie aus Kunststoff schuf Lotus so einen äußerst agilen Sportwagen. Die zweite Generation der Elise sorgte ab dem Modelljahrgang 2000 vor allen Dingen mit deutlich nachgeschärfter Optik für Aufsehen. Ein unverkennbares Designmerkmal ist der schlangenhafte Ausdruck mit den Scheinwerferscharten und dem scheinbaren Grinsen des Fahrzeuggrills sowie dem hochgezogenen Heck. Fast schon mit britischem Humor blickt man da über Kargheit und fehlende Komfortmerkmale hinweg. Denn mal ehrlich: Mehr als eng geschneiderte Sitzschalen, ein griffiges Lenkrad, knackige und gut abgestimmte Schaltung und einen drehfreudigen Motor braucht es nicht, um genußvoll und schnell Sportwagen zu fahren. Alles andere lenkt nur ab. Nehmen Sie das ruhig wörtlich. Und würde der Motor noch etwas kerniger klingen, wären wir rundum zufrieden.

Aktuelle Lotus Elise-Angebote finden Sie im Classic Driver Fahrzeugmarkt.

Text & Fotos: Mathias Paulokat

A057 FHS

A057 FHS
GB

ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter
Jetzt kostenlos abonnieren!
Galerie

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/lotus-elise-sc-das-sch%C3%B6ne-biest
© Classic Driver. All rights reserved.