

# CLASSIC DRIVER

## Lotus Europa S



**Genuss ohne Reue! So kann man das Fahrerlebnis im aktuellen Lotus Europa S in nur drei Worten zusammenfassen. Vorausgesetzt, man liebt das Individuelle und bringt ein gewisses Maß Toleranz gegenüber britischen Qualitätsmaßstäben mit. Und vor allen Dingen: Vorausgesetzt, man beherrscht die grazile Einstiegchoreographie in den flachen Sportler. Einmal Platz genommen, bietet der Brite aber ursprüngliche Fahrfreude: Er ist agil, direkt, wendig und dabei erfreulich genügsam im Verbrauch. Das macht vor allen Dingen auf entlegenen Nebenstraßen Laune, die sich leer und kurvenreich durch die europäischen Lande ziehen.**





Vorweg: Seien Sie bitte ein wenig tolerant. Sie hätten ja auch im Alphabet vier Buchstaben weiter hinten bei „P“ wie Porsche halten können. Dort, wo Qualitätspuristen stoppen. Haben Sie aber nicht. Hier sind Sie bei „L“ angekommen und dieser Buchstabe steht im Autoalphabet nun einmal für individuelle Sportwagen: Lamborghini, Lancia und Lotus. Dass diese Fahrzeuge gewisse Zugeständnisse erfordern, versteht sich fast von selbst. Während Lamborghini das brutal kraftvolle Leistungsende darstellt, wovon sich Classic Driver Redakteur Jan Baedeker zuletzt im [Lamborghini Gallardo Superleggera](#) überzeugen konnte, symbolisiert Lotus seit jeher die leichte Form der Fortbewegung. Allen voran der legendäre Lotus Seven Roadster von 1957, der mit einem kleinen Zwölfhunderter Vierzylinder Motor auf Kurvenhutz ging und seitdem in zahllosen Varianten und Nachbauten über Jahrzehnte erfolgreich geblieben ist. Später dann Elite, Elan, Europa, Eclat, Esprit, Elise und Exige. „British E-mpowerment“ für die Mittelklasse.







Nun also wieder ein Lotus. Und zwar die Variante für große Fahrt, der Lotus Europa S. An dem Grundkonzept hat sich wenig geändert. Das Auto ist auf das Wesentliche reduziert, mit knapp einer Tonne Leergewicht der wahre „Superleggera“. Mitten hinein ins Vergnügen: Mit dem Rückteil zuerst die tiefe Sitzschale anpeilen, sich galant um 90 Grad drehen und fallen lassen. Doch Obacht! Kopf einziehen nicht vergessen, sonst zieht der Dachholm den Scheitel nach. Dabei flink das linke Bein heben, anwinkeln und über den massiven und knapp 20 Zentimeter breiten Seitenschweller in den Innenraum bugsieren. Wer hierbei mit seinem linken Fuß nicht das Licht einschaltet, beherrscht den Lotus-Dreh schon recht gut. Kleiner Tipp: ein wenig Üben ohne Aufsicht neugieriger Beobachter kann vor dem Starten nicht schaden.





Die leichte Tür hängt an fragilen Aluminiumbeschlägen und fällt flappend ins Schloss. „Aha, Glasfaser und Kunststoff“, erkennt der frische Lotus-Pilot. In den Händen halten neue Europäer ein Momo-Lenkrad von der Größe eines Frisbee-Tellers. Nur dieser Lederkranz liegt deutlich geschmeidiger in den Händen. Dahinter: Fahrerorientierte Instrumente, die keine Fragen aufwerfen und ein Schaltstock mit sechs Gangstufen und Schaltkugel in unmittelbarer Reichweite zum Volant. So gehört sich das für einen Sportwagen. Für Lotus Verhältnisse kommt fast ein Anflug von Gemütlichkeit auf. Es hat Teppiche, Ledersitze und demzufolge entsprechend weniger Kunststoff in der Kanzel. Dazu gibt es eine Klimaanlage, elektrische Fensterheber und ein Blaupunkt-Navigationsradio. „Für Lotus ein Luxus“, schießt es mir in den Sinn und spontan erinnere ich mich an meinen letzten [Rundflug im Lotus Cortina](#). Die Frontscheibe des Europa gewährt einen großzügigen Ausblick auf die Flugschneise. Dafür ist die Sicht nach hinten - vorsichtig gesagt - arg begrenzt. Die Seitenfenster gleichen Sehscharten. Ergebnis: Man fühlt sich geborgen und unbeobachtet - und möchte nicht unbedingt rückwärts fahren. Wenigstens nicht als erste Übung.





Trotz seiner uneinsichtigen Fahrerkanzel ist der aktuelle Lotus Europa S gleichwohl ein Hingucker und ein formschöner dazu, nicht nur in Graphite Grey. Ein scharf geschnittener Keil mit Schlangenblick in der gierig wirkenden Front lenkt die Blicke auf den nur 112 Zentimeter hohen Briten. Vor den hinteren Radhäusern sperren sich Lufteinlässe auf, die auf das Mittelmotorkonzept hindeuten. Die Wagenlinie steigt weiter an und endet in einem vergleichsweise hohen Heckbürzel, der einen nicht weniger markanten Eindruck als die Front hinterlässt. Darüber liegt die extrem flache Heckscheibe, die Einblicke in den Motorraum gewährt. Hier arbeitet der quer eingebaute Zweiliter Vierzylinder Reihenmotor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühler aus dem Opel Regal. Wassergekühlt, zwei oben liegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, sequentielle Mehrpunkteinspritzung und elektronische Zündung. Großserie. Tausendfach bewährt.





„Fasten seatbelts!“ Wir starten. Der Lotus schüttelt sich kurz, die Fenster schlagen einmal an die Dichtungen, dann läuft er. Leise und unaufgeregt. Sofort wird klar: dieser Motor ist keine Diva, sondern ein fleißiger Arbeiter. Er leistet 200 PS bei 5.400 Umdrehungen und schickt 272 Newtonmeter Drehmoment auf die nahe liegenden Antriebsräder. Der Lotus springt, gepackt von einem Turbowirbel, nach vorne. Erster Gang, zweiter Gang, dritter Gang. Bis hierhin geht alles sehr schnell. Mahnend blinkt der rote Begrenzer und fordert unmissverständlich: „Bitte weiter schalten!“ Präzise springt der Schaltstock durch die Kulisse, alleine die Schaltwege hätte ich noch eine Nuance kürzer erwartet. Der Turbolader pfeift. Nördlich der 140 km/h werden die Schaltpausen dann etwas länger, doch der Europa S sprintet tapfer über die 200 km/h Marke und hält auf dem Tacho erst bei 240 km/h inne. Doch hohe Endgeschwindigkeiten sind nicht sein liebstes Revier. Die schmalen Bridgestone Potenza Reifen vorne lassen ihn jenseits der 200 km/h etwas zu flatterhaft wirken. Bildlich gesprochen: eine vehemente Vollgasfahrt im Europa fühlt sich an wie eine durchstartende Cessna mit Bodenkontakt. Sportlich, aber die ganze Aufmerksamkeit des Fahrers fordernd.







Wesentlich mehr Spaß bereitet die Fahrt über kurvenreiche Nebenstrecken, wie ich auf meiner Fahrt zur [Techno Classica](#) nach Essen durch das Münsterland selbst erlebe. Der Lotus zischt durch die Kurven, hält sauber Spur und spurtet immer wieder klaglos bis an die Drehzahlgrenze. So ist man sehr zügig unterwegs, alleine das flexartig wirkende Geräusch des Turboladers stört bei offenem Fenster ein wenig. Jenseits der 4.000 Touren aber meldet sich die zweiflutige Abgasanlage mit dem mittig angeordneten Doppelrohr dominant zur Stelle. Dann wird es laut. Ungeniert brüllt der Vierzylinder seine Drehfreude in die Abenddämmerung, während die Leuchtenorgel die Landschaft in ein weißes Licht taucht. Und plötzlich liegt der Gedanke, mit diesem Lotus einfach einmal Europa zu durchqueren gar nicht mehr fern.





Schließen wir diesen Fahrbericht mit Vernunft: Der Lotus Europa S bietet mit einem überschaubaren und 145 Liter fassenden Gepäckabteil den nötigen Funken Praktikabilität, um ihn tatsächlich auch als sportlichen Reisewagen für Wochenendtrips quer durch Europa einzusetzen. Erfreulich: beim Tanken gehen diese Fluchten aus dem Alltag auch nicht zu sehr ins Geld – mit einem Verbrauch zwischen sieben und nicht mehr als zwölf Litern Super gibt sich der Lotus genügsam.



Ins Kontor schlägt der Lotus Europa S jedoch bei der Anschaffung mit immerhin rund 50.000 Euro. Das ist teils deutlich mehr als Audi TT, BMW Z4 Coupé, Mercedes-SLK oder Porsche Cayman kosten. Aber wir waren ja auch beim Buchstaben „L“ des Autoalphabets. „Cool Britannia“ und einen expressiven „Lifestyle“ fernab der Norm bietet der britische Euro Fighter bereits in der Serienausstattung – und den Rest nehmen Sie einfach mit Toleranz. Ganz der großzügige Europäer.

*Text & Fotos: [Mathias Paulokat](#)*

---

**ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter**

[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)

**Galerie**





















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