



AUFGEFRISCHT MIT LEI

Die Elise von Lotus hat nochmals abge-speckt und bleibt mit einem Trockenge-wicht von unter 800 kg sich selbst treu.

Bei Lotus ist alles etwas kleiner und familiärer, das merkt man. Rund 1800 Autos hat der britische Sport-wagenspezialist 2016 gebaut, zu je einem Drittel Elise, Exige und Evora. Die Elise ist dabei das älteste Modell der Palette. Über 21 Jahre sind vergangen, seit die ersten Leichtbau-Sportwagen aus den Hallen an der Potash Lane in Hethel, Norfolk GB, gerollt sind. Was bei der Premie-re an der IAA 1995 noch für Kopfschüt-teln sorgte – ein Chassis aus extrudier-ten Aluminiumprofilen und Alublech, zu-sammengeklebt und genietet und das von einem Hersteller, dessen erste Priori-tät selten die Verarbeitungsqualität war –, zeigte schnell seine wahren Qualitäten. Die Elise war leicht, dank Grossserien-technik unkapriziös, und ihr Chassis hat sich als unglaublich robust, verwindungs-steif und vielseitig erwiesen. Die Elise war genau das, was sich viele Lotus-Enthusi-asten seit dem Verschwinden der klassi-schen Elan und Europa gewünscht hat-ten. Und die Elise war genau das, was sich Lotus lange gewünscht hatte: ein re-lativ einfach zu fabrizierendes Auto mit hohem Fahrspass, mit zugekaufter Tech-nik für günstige Entwicklungskosten und dem Potenzial, viele Neukunden für die Marke zu begeistern. Dies ist den Briten bis heute bestens gelungen. Rechnet

man sämtliche 3 Elise-Serien zusammen und fügt die Derivate Exige, Europe S, 340R, 211, aber auch den Tesla Roadster oder den Opel Speedster hinzu, so sind bis dato weit über 50 000 Fahrzeuge ent-standen. Das ist für Lotus-Masstäbe eine gewaltige Stückzahl. Zum Vergleich: Vom Long-Seller Esprit wurden von 1976 bis 2003 nur gerade 10 500 Exemplare fa-briziert.

Präzisionsgerät

Für 2017 hat Lotus nun die Elise einem Facelift unterzogen. Dabei sind die Verän-derungen auf den ersten Blick kaum zu erkennen. Mit derselben Oberflächlich-keit bleibt der erste Gedanke denn auch beim Sinn des Unterfangens. Doch es gilt nicht zu vergessen: Es ist ein Lotus! Auf dem Papier bieten die minimalistischen Sportwagen selten Werte zum Auftrump-fen im Autoquartett-Spiel. Die einfache Elise Sprint leistet «nur» 136 PS aus ei-nem 1.6-L-Toyota-Motor, die schärfere Variante Sprint 220 bringt es auf 220 PS. So weit, so gut. Genau so, wie Lotus-Gründer Colin Chapman bestehende Kon-ventionen ignoriert und dank lateralem Denken den Rennwagen neu erfunden hat, so anders sieht das Resultat aus, wenn es zur Begegnung mit der Plastik-flunder aus Englands Kornkammer Nor-

folk kommt. Ein Lotus, und ganz beson-ders eine Elise, muss erfahren werden, am besten in einem seiner natürlichen Le-bensräume. Wir hatten diese Gelegenheit auf englischen B-Roads.

Die neue Elise 2017 ist erfreulich «die Alte» geblieben. Der Umgang mit ihr ist leicht, intuitiv und fast telepathisch. Hin-ter dem Lenkrad fällt der neue Ins-trumententräger auf, dessen Anzeigen besser ... nein, die nun ablesbar sind. Auf-fällig ist die offene Schaltkonsole, die nun ihr überarbeitetes Inneres sehen lässt. Mit ihr verschwinden die relativ langen Schaltwege früherer «Lisen» und das leichte Plastikteil, welches bisher als Ab-deckung des Schaltmechanismus die Be-wegungen des Schalthebels mitgemacht hatte, ohne dass dies so eigentlich je vor-gesehen gewesen wäre.

Bei aller Leichtigkeit, der Qualitäts-eindruck ist für den Modelljahrgang 2017 ein besserer geworden. Doch auch dieser ist, typisch Lotus, nur ein erster oberfläch-licher Eindruck. Wer sich darauf einlässt und tiefer forscht, wird zusätzlich über-rascht. Kenner wissen schon lange, dass die Elise in Sachen Zuverlässigkeit und Unterhaltsansprüchen manch modernen Familienwagen um Längen schlägt. Dem Eindruck eines hochpräzisen, fein abge-stimmten Sportgeräts für Anspruchsvol-



Lotus Elise Sprint 220



KONTINENTALE GRÖSSE

Der Bentley Continental GT Supersports beeindruckt mit Zahlen: Er ist stark, er ist schnell, er ist exklusiv und er ist teuer ...

Das «Continental Touring» steht bei den Briten noch heute für grosse, lange Strassen, weite Distanzen, wechselnde Landschaften und Kulturen, eine Fahrt durch Europa also. Ein Wagen, der die Idee des schweren, sportlichen «Grand Tourers» kaum besser interpre-tieren könnte, ist der Bentley Continen-tal GT Supersports. Er ist die ultimative und auch letzte Inkarnation des Themas, nach einer Laufzeit von nicht weniger als 14 Jahren, seit dem Debüt des ersten un-ter der Führung von Volkswagen entwi-ckelten Bentley. Zum Abschied haben wir dem Brocken noch einmal freien Lauf gelassen und uns eines der auf 710 Stück limitierten Exemplare zu Gemüte geführt. Nach unserem Test des Conti-nental GT Speed (siehe AR 13/2017) un-ter hiesigen Bedingungen sollte der Su-

persports zudem auch auf deutschen Autobahnen und oberbayrischen Land- und Nebenstrassen zeigen, wie sich erd-gebundenes Fliegen genau anfühlt.

Surreale Geschwindigkeiten ganz real

Abheben wird der schnelle Brite sowie-so nicht, dafür ist er mit seinem satten Gewicht von weit über zwei Tonnen doch reichlich zu schwer. Zu schwer? Wen kümmerts, wenn sich der vermeintlich adipösen Fuhre ein Drehmoment von 1017 Nm entgegenstemmt, um das phy-sikalische Gesetz der Massenträgheit Lügen zu strafen. Der Supersports reisst sich aus dem Stand, dass einem die Spu-cke wegbleibt und die Handflächen feucht werden. Erst einmal in Fahrt, ge-lingen dem schnellsten Viersitzer der Welt, die Spitze liegt laut Werksangabe

bei 336 km/h, kurze Zwischensprints aus Geschwindigkeiten, bei denen ande-ren längst die Luft ausgegangen ist. Der gebotene Durchzug bietet dabei selbst bei kleineren Lücken im realen Auto-bahnverkehr die Chance, die Zweihun-derter-Marke locker zu überschreiten. Dank serienmässigen Karbon-Brems-scheiben lässt sich das soeben aufgebaute Momentum genauso brutal wie-der zusammenbremsen. Die verbauten Stopper sind übrigens die grössten in ei-nem Serienauto. Zusammen mit geschmiedeten Aluminiumrädern helfen sie dem Supersports zudem, rund 40 Ki-logramm ungefederter Massen einzus-paren. Die restlichen Kilos werden alle-samt dank Luftfederung erstaunlich komfortabel über den Strassenbelag ge-tragen.



Bentley Continental GT Supersports



WICHTIGKEIT



Je mehr die Elise gerechter denn je. Am deutlichsten, wenn sie zeigt, dass diese Qualität auf der Landstrasse.

Weniger Auto = mehr Lotus

Radio mit Bluetooth, welche andere Marke würde dieses «neue» Feature extra in seiner Pressemappe erwähnen? Lotus darf das, denn man besitzt eines der besten Inboard-Entertainment-Systeme, das in einem Sportwagen verbaut werden kann: ein Lenkrad, drei Pedale, bestens positioniert für «Heel and Toe» übrigens, den Zwick Zwischengas beim Anbremsen und gleichzeitigem Herunterschalten, und ein Schalthebel. Man nutzt sie gerne und oft. Besonders mit dem kleineren Saugmotor ist viel Schaltarbeit allerdings eine Notwendigkeit. Verständ-

lich, dass dieser auf dem Schweizer Markt eher eine untergeordnete Rolle spielt. Dafür bietet der 220er alles, was man sich von der Elise wünschen kann: Gummiband-artige Beschleunigung, ein sattes Röhren von der überarbeiteten Auspuffanlage (kann es sein, dass hier der Alfa 4C den Ansporn gegeben hat?) und ein Handling von so traumhaft sicherer Art, dass einem ein weit besseres Fahrkönnen suggeriert wird als tatsächlich vorhanden ist. Das ist in der Elise kein Grund zur Sorge, denn sie lässt sehr viel Unfug zu, bis sich das Auto entsprechend unbotmässig zurückmeldet. Die Elise kommt dem Ideal der ultimativen Fahrmaschine sehr nahe. Ein Caterham 7 mag diesbezüglich noch etwas extremer sein, doch anders als dieser ist der Lotus ein vollständig nach EU-Normen homologiertes Auto, nach Volumen der kleinste Hersteller übrigens, der sich diesen Aufwand leistet. Vor diesem Hintergrund erstaunt es umso mehr, dass es den britischen Leichtgewichts-Künstlern gelungen ist, die an sich schon leichte Elise um weitere 41 Kilogramm abzuspecken, ganz nach dem Motto: weniger Auto ergibt mehr Lotus.

Verzichten muss somit niemand. Das Weglassen eines Rückklappen-Paars, Karbon auf den Schweller, eine zweckmässig bearbeitete und damit erleichterte Heizungs-Lüftungs-Anlage (angesichts der bescheidenen Serien, ebenso wie der Antrieb, massengefertigte Teile von Drittanbietern), neue Bremscheiben oder eine Rückscheibe aus Polycarbonat sorgen für den Zuwachs an Leichtigkeit – die Essenz von Lotus.

Martin Sigrist

martin.sigrist@automobilrevue.ch

Technische Daten

Lotus Elise Sprint 220	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) 162 (220)
bei	1/min 6800
Drehmoment	Nm bei 1/min 250 bei 4600
Kraftübertragung	M6/RWD
L×B×H/Radstand	mm 3820×1720×1120/2300
Kofferraum	l 115
Leer-/Gesamtgewicht	kg 798/878
0 bis 100 km/h	s 4.5
Höchstgeschwindigkeit	km/h 233
Verbrauch komb.	l/100 km 7.5
CO ₂ -Ausstoss	g/km 173
Preis ab	Fr. 60 400.–



Mit Macht um die Kurven geschwungen

Auf der Landstrasse gibt sich der Bentley überraschend handlich, und er ist leicht zu fahren. Dem Continental hilft sein eigenes Gewicht, sich um die Kurven zu schwingen. Der Trick heisst Torque-Vectoring und bedient sich der kurveninneren Bremse des Hinterrades, um den Wagen beim Einlenken in eine Kurve zu unterstützen. Dasselbe geschieht mit dem kurvenäusseren Vorderrad beim Herausbeschleunigen, um die durchfahrene Kreisbahn wieder zu einer Geraden zu biegen. Damit wird der GT mit dem Gewicht eines Kleinlasters zwar noch nicht zum Gokart, aber zumindest zu einem fahraktiven, schnellen Reisewagen auch abseits der Autobahn. Mit seiner Charakteristik wür-

de er sich beispielsweise bestens zu einer hübschen Gourmet-Fahrt ins Burgund eignen, am besten in ein Sterne-Restaurant. Exquisit ist denn auch der Innenraum des Supersports: In unserem Exemplar glänzen Armaturenbrett und Türeinschlagen nicht durch polierte Edelhölzer, sondern durch kleine, von je 12 000 Kohlenstofffasern durchzogene Karrees im Schachbrettmuster. Leder, Alcantara und eben Kohlenstoff – der Innenraum wird den hohen Ansprüchen, die sowohl die Kunden stellen als auch Bentley an sich selbst stellt, gerecht. Einzig die etwas zu tiefe Platzierung und die Bedienung des Navigationsgerätes outet den GT als Konstruktion der vergangenen Dekade.

Was von unserem Ausflug nach München und Oberbayern übrig bleibt, ist die Erkenntnis, dass sich ein wenig Übergewicht – wir kennen es bestens von anderswo – mit entsprechenden Mitteln auch kaschieren lässt. Zweifellos ist der Bentley Continental GT Supersports mit all seiner Fülle kein reinrassiger Sportwagen. Aber ein ultraschnelles Auto ist er definitiv. Die Art und Weise, wie der Brite aus Crewe die Kilometer hinter sich bringt, gleicht dem Kraftakt eines Bodybuilders, der seine Übungen ohne einen Schweißstropfen zu vergiessen und in besten Zwiern gekleidet ausführt. Der Continental heisst – Supersports hin oder her – zu Recht «GT». Er ist vermutlich gar einer der besten Grand Tourer, den es, zwar für viel Geld, zu kaufen gibt. Der schnellste ist er, zweifelsfrei.

Martin Sigrist

martin.sigrist@automobilrevue.ch

Technische Daten

Bentley Continental GT Supersports	W12 Supercharged
Zylinder/Hubraum	cm ³ 12/5998
Motorbauart	W12-Biturbo
Treibstoff	Benzin
Bohrung×Hub	mm 84×90.2
Leistung	kW (PS) 522 (710)
bei	1/min 6000
Drehmoment	Nm bei 1/min 1017 bei 2050
Kraftübertragung	A8/AWD 40:60
L×B×H	mm 4806×1944×1404
Kofferraum	l 260
Leergewicht	kg 2320
0 bis 100 km/h	s 3.5
Höchstgeschwindigkeit	km/h 336
Verbrauch komb.	l/100 km 15.7
CO ₂ -Ausstoss	g/km 358
Preis ca.	Fr. 280 000.–