

Ihr Porsche-Fans, mit diesem Lotus blüht euch was!

Von Thomas Geiger | Stand: 07:06 Uhr | Lesedauer: 4 Minuten



Puristischer Zweisitzer: der Lotus Exige hat 380 PS, wiegt allerdings nur 1066 Kilo

Quelle: Lotus

Lotus! Auch wenn die Engländer seit Jahren unter dem Radar dahindümpeln, hat der Name bei Sportwagenfans noch immer einen großen Klang. Mit dem Exige 380 machen die Briten dem jetzt wieder alle Ehre.

Totgesagte leben länger. Zwar hätte ich auf Lotus keinen Penny mehr gewettet, nachdem der windige Ferrari-Abgänger Dany Bahar mit seinen größtenwahnsinnigen Plänen für die britische Nischenmarke gescheitert ist. Und so richtig rosig sind die Zeiten im kleinen Hethel drei Stunden nordöstlich von London natürlich auch nicht.

Wie auch, wenn die zusammen rund 800 Mann gerade mal 48 Autos pro Woche bauen. Doch die Engländer sind zäh, und sie sind offenbar immer wieder für eine

Überraschung gut.

Die jüngste heißt Exige 380. Ja, die Grundkonstruktion des Coupés geht auf die legendären Elise zurück und hat schon mehr als zehn Jahre auf dem Buckel. Doch wo sich andere Fahrzeuge in diesem Alter so langsam in die Rente schleichen, haben die Briten den Zweisitzer nach dem Motto je oller, je doller noch einmal richtig aufgedonnert und zu einem wahren Supercar-Killer gemacht.



Für einen Porsche 911 GT3 Cup muss man knapp 200.000 Euro zahlen, für den Lotus nur 89.900 Euro

Quelle: Lotus

Weil Leichtbau die goldene Regel von Firmengründer Colin Chapman war und das Gewicht dem neuen Firmenchef Jean-Marc Gales als der größte Feind gilt, haben sie schon wieder ein paar Kilo aus dem Coupé herausgeschält. Weil Leistung trotzdem nicht schaden kann, haben sie noch ein paar PS aus dem 3,5 Liter großen V6 von Toyota gekitzelt.

Und weil sie der wahren Lehre treu bleiben, gibt es noch immer keine elektrischen Fahrhilfen oder gar eine Servolenkung. Von Sperenzchen wie einem Cupholder oder dem Radio in der winzig kleinen Kabine ganz zu schweigen.

Das Ergebnis ist ein Sportwagen, wie es ihn diesseits von Porsche 911 GT3 kein zweites

Mal gibt. Erst recht nicht für fast schon läppische 89.900 Euro: Wenn 380 PS auf 1066 Kilo treffen und kein einziger Chip zwischen Mensch und Maschine steht, dann beginnt schon im Stand der Puls zu Rasen und sobald der Motor läuft, wird das Gehirn mit Adrenalin geflutet.

Der Lotus Exige ist in 3,5 Sekunden auf Tempo 100

Wild und wütend rotzt der V6 sein heiseres Lied von der Lust an der Leistung durch den Titanauspuff. Und wenn jenseits von 4000 Touren der Kompressor voll zupackt und sich die Drehmomentkurve dem Gipfel von 410 Nm nähert, dann rauscht die Welt vor den schmalen Sehschlitzen im schnellen Vorlauf vorbei.

Es mag Sportwagen geben, die weniger als 3,5 Sekunden von null auf Tempo 100 brauchen, und über die 286 Spitze können sie bei Porsche, Ferrari oder Lamborghini nur herzlich lachen. Doch im Exige fühlt sich dieses Tempo so authentisch und atemberaubend an, dass alle anderen Sportwagen plötzlich zu Spielzeugautos werden.

Obwohl man bei dem runden Dutzend Lotus-Händler in Deutschland ziemlich billig davonkommt, zahlt man dafür als Fahrer einen hohen Preis: Denn was in Tieffliegern wie einem Porsche 911 oder einem Lamborghini Huracan ein spielerisches Vergnügen ist, wird im Lotus zur harten Arbeit.



An den Bandscheiben sollte man es nicht haben, wenn man den Lotus fährt. Man sitzt extrem tief, und jede Unebenheit wird direkt weitergegeben

Quelle: Lotus

Das beginnt schon damit, dass man sich irgendwie durch die winzigen Türen in die engen Carbonschalen quetschen und dann noch Luft zum Atmen finden muss. Und Luft braucht man viel bei diesem Kraftakt für Mensch und Maschine.

Wo andere Autos mit dem kleinen Finger gefahren werden können, sind hier zwei kräftige Hände gefragt. Zum Lenken braucht man noch Muskelkraft, der kurze Schaltknüppel will mit einem starken Arm durch die wunderbar offene Kulisse geschoben werden, und so zierlich die Füße auf den kleinen Pedalen auch sein sollten, so viel Kraft muss man aufbringen, um Kupplung oder Bremse zu treten.

Dazu gibt es ein Fahrwerk, das sich gar nicht erst die Mühe macht, auch nur einen Hauch von Bequemlichkeit zu simulieren. Kanaldeckel und Bodenwellen überträgt es ungefiltert an die Bandscheiben, und selbst die kleinen Schneepackungen auf der Straße meint man mit dem Popometer spüren zu können.

Im Lotus Exige muss der Fahrer arbeiten

Komfort gibt es also keinen im Lotus, doch dafür jede Menge Kontrolle. Denn gut ausbalanciert, mit extrem tiefem Schwerpunkt und dem Grip der mächtigen Michelin-Walzen, klebt der Exige auf der Straße wie ein Bierglas auf dem Tresen eines englischen Pubs. Selbst enge Kurven und schnelle Richtungswechsel bringen ihn nicht aus der Ruhe, solange man seinen Gasfuß unter Kontrolle hat.

Während in anderen Sportwagen nur das Auto arbeiten muss, wird der Ritt über die Landstraße im Lotus auch für den Fahrer zum Workout. Schon nach wenigen Kilometern sind die Muskeln müde, die Knochen schmerzen, das Hemd klebt am Rücken, und die Ohren klingeln vom Keifen des V6-Motors, der direkt in meinem Nacken wütet.

Ich fühle mich wie tot, doch dafür weiß ich nach dieser Fahrt umso besser: Lotus hat

sich schon lange nicht mehr so lebendig angefühlt.



Eine Selbstverständlichkeit wie ein Radio sucht man im Cockpit des Lotus Exige 380 vergeblich, eine Servolenkung gibt es ebenfalls nicht

Quelle: Lotus

Ein Angebot von WELT und N24.

© WeltN24 GmbH

Die WELT als ePaper: Die vollständige Ausgabe steht Ihnen bereits am Vorabend zur Verfügung – so sind Sie immer hochaktuell informiert. Weitere Informationen: <http://epaper.welt.de>

Der Kurz-Link dieses Artikels lautet: <https://www.welt.de/161295814>