

Überdrüber und untendurch

Holt mein Auto aus England,
sagte der Auftraggeber,
aber unauffällig!
Klar, sagten wir, was isses denn?

TEXT: TIMO VÖLKER
FOTOS: JÜRGEN SKARWAN



Abfahrt von der Insel: In Folkestone rein in den Zug
und damit in den Eurotunnel unter dem Kanal durch.



Met eaquo dita conectis et quae volorer eperibus ut aliquis di totaturis as nobis entis doluptur, et, sunt e

Leuchtendes Beispiel: RAL 2005 steht vor der Sonne auf. Fotocredit geht an Kamerakind Drohnen-Chris.



Sag zum Abschied leise „Cheers, mate!“ Die finale Elise plant aber schon das Comeback: fürs 10.000-Meilen-Service.



Es geht nach Folkestone; raus aus UK, hinüber nach Europa, zu dem England nicht mehr gehören will.



Noch schnell eine Spur in den Asphalt radieren: Final laps auf Lotus' Hausstrecke in Hethel.



Als wir das Auto zum ersten Mal sehen, steht es auf einem Parkplatz vor einem Pub namens „The Bird in Hand“. Zwei Frauen stehen davor und machen Fotos. So etwas hat man hier noch nicht oft gesehen (zuletzt, falls überhaupt, vor 50 Jahren, aber dazu später). Und dabei sind wir in Hethel, im Herzen von Lotus County in Norfolk, seit 1966 die Heimat einer ganz speziellen Art von Sportwagen. So speziell, dass es nicht wahnsinnig viele von ihnen gibt. 2018, als man 70 Jahre des Unternehmens feierte, wurde das Exemplar 100.000 zur Auslieferung gerollt – nach 65 Jahren Autoproduktion. Eine Stückzahl, die Porsche heute binnen dreier Monate aus den Werkshallen schiebt.

Unser Exemplar ist aber auch unter den speziellen noch ein spezielles. In mehrfacher Hinsicht. Es ist die letzte Elise, verbirft die allerletzte, die das Werk verlässt, nachdem die Baureihe, 1995 in Frankfurt erstmals vorgestellt, an ihr Ende gelangt ist. Es ist nicht das längst gebaute Auto des Hauses (das war der Esprit, der sich ungläubliche

28 Jahre lang gehalten hat), aber das erfolgreichste und meist gebaute. Die Bauweise des ultraleichten Chassis aus geklebten Aluprofilen war technisch bahnbrechend und zeigte den unbedingten Willen der Firma zu Innovation und Leichtbau – lang nach der Ära ihres Gründers Colin Chapman, der 1982 starb. Die Elise steht für Purismus und brisantes Leistungsgewicht wie kaum ein anderes Straßenauto. Auf ihrer Basis entwickelte Lotus hauseigene Derivate wie den Exige, für Opel den Speedster und für Tesla den elektrischen Roadster, jenes Auto, mit dem der kalifornische Newcomer der gesamten Autoindustrie einen Stromschlag

DAS LETZTE STÜCK:
UNSER EXEMPLAR
IST AUCH UNTER
DEN SPEZIELLEN EIN
SPEZIELLES.

versetzte. Eine legendäre Baureihe also, sicher geparkt in der Hall of Fame der Automobilgeschichte.

Ein ziemlich leuchtendes Beispiel von Sportsgeist nach Lotus-Art steht nun vor diesem Pub, das den Leuten von Lotus und Wallfahrern seit Urzeiten als Tränke von englischen Ales und Bitter und Storys aus der Heldenzeit des Rennsports dient; die vielen Bilder auf den Wänden, die meisten in Schwarz-Weiß, belegen es. Wer auf Wikipedia nachschaut, wird lesen, dass die Elise bis 2021 gebaut wurde. Einspruch, dieses Exemplar wurde im heurigen Februar gefertigt, in der auf 61 Stück limitierten 250-Cup-Variante als besonders sprintstarker Abschied von einer Ära. Den Zündschlüssel haben wir in der Tasche, die Mission lautet: Bringt das Baby in sein neues Zuhause, in dieses kleine Land auf dem Kontinent.

Der Besitzer ließ sich für Nummer 61 von 61 eine Farbe einfallen, die wie ein Gag wirkt und einen spontan zur Sonnenbrille greifen lässt, die tatsächlich aber historisch gut begründet ist. Sie hat den Namen RAL 2005, oder auch schlicht Leuchtorange, und zier-



Frühstart in Gent: Elise am Morgen vertreibt Kummer und Sorgen.



Wer noch nicht in Gent war, muss dorthin. Spektakuläre Stadtkulisse aus dem Mittelalter. Eigentlich: Fahrverbot.

» te vier Lotus-Rennwagen ab 1966, darunter den crazy Turbinenwagen 56B, der bei den Indy 500 in den USA und in der Formel 1 seinen Auftritt hatte, und der als Beleg dafür dient, dass Colin Chapman als Konstrukteur absolut jede Konvention über Bord zu werfen bereit war, wenn er die Chance auf Erfolg witterte (Turbinenantrieb war's allerdings nicht, der wurde in der Formel 1 verboten, bevor er sich vermutlich von selbst erübrigt hätte).

Leuchtorange ist nicht ganz zufällig die Farbe von Einsatzfahrzeugen wie Ambulanz und Notarzt in vielen Ländern, weshalb sie in Europa für private Pkw nicht zugelassen ist. In UK aber schon, insofern waren die Leute von Lotus, die sich den Stunt mit der Lackierung zunächst nicht ganz vorstellen konnten oder wollten, die größte Hürde. Sie ließen sich dann noch erweichen, vermutlich, weil sie die eigene Neugier trieb, wie das Ganze am Ende denn aussehen würde. Der gut dokumentierte Paintjob geriet schließlich zum Meisterstück des Handwerks (falls wer glaubt, hier wäre Folie im Spiel – ist sie auch, aber nur zusätzlich als



Lichtblick: Unsere Cup-Elise ist kleiner, leichter, schneller und wesentlich oranger als der Rest des Feldes.

Schutz gegen vorzeitiges Ausbleichen der lichtempfindlichen Farbe).

Hier steht die letzte Elise nun, glimmt in der Dämmerung, als hätte sie die Sonne des Tages gespeichert. Im Pub derweil erklären sie uns, dass die Küche tatsächlich vielgerühmt, aber seit zehn Minuten geschlossen ist. Sorry, lads! Morgen ist auch noch ein Tag. Unser Programm: Zuerst in den Werkshal-

len bei Lotus nach dem Rechten schauen. Emira-Produktion im verkleinerten Großserienmaßstab. Evija-Fertigung in Handarbeit. Kantine inspizieren. Dann würden wir die Straße gewinnen und auf der falschen Seite (mit dem Lenkrad auf der richtigen) zum Zug brausen, unter dem Kanal durch und heim nach Austria, durch Good Old Europe mit Frankreich, Belgien und Deutschland.

Kein Abschied in Hethel, ohne auf der berühmten Hausstrecke noch ein paar Spuren in den Asphalt zu radieren. Auf dem Rundkurs gleich neben den Werkshallen erwacht das Auto zum Leben, bewegt sich ungestüm wie ein junger Hund mit etwas auffällig gefärbtem Fell. Das Einfahren hat uns ein Profi abgenommen, nichts spricht also dagegen, der Cup-Elise auf den Zahn zu fühlen und sich den Fliehkräften auszusetzen. 246 PS bei 931 Kilogramm sprechen für ein brisantes Leistungsgewicht, dem ein speziell ausgerüstetes Cup-Fahrwerk und eine ausgefeilte Aerodynamik mit Diffusor und großem Heckflügel zur Erdung einer bummfesten Traktion verhelfen.

Der 1,8-Liter-Vierzylinder ist kein Screamer, mehr ein Röhler, dem ein Kompressor mit einem frühen und lang anhaltenden maximalen Drehmoment (260 Nm von 3500 bis 5500/min) Beine macht. Mit knapp 250 Spitze ist die Cup-Elise der schnellste Vierzylinder, den Lotus je gebaut hat. Aber schnell ist diese Handvoll Auto – 3,9 Meter lang, kürzer als ein VW Polo – vor allem in Kurven, im Geschlängel, wo man später bremst und früher wieder am Gas ist. Und genau dafür wurde sie ersonnen wie eine Gitarre zum Musizieren: als Instrument für schöne Kurvenstraßen oder die gepflegte Rangelei auf einer Rennstrecke, präzise, feinfühlig, ja virtuos, wenn du's drauf hast. Und so ist unsere Leuchtorange die letzte ihrer Art. Nun auch bei Lotus.

Eckis Sammlung legendärer Jägermeister-Racer: Hier weht der Esprit für einen Besuch mit Elise.

Eckhard „Ecki“ Schimpf, Journalist, Rennfahrer, Teamchef von Jägermeister Racing von 1972 bis 2000.



NACH ZWEI STUNDEN IM SCHALENSITZ PROTESTIERT DAS EIGENE FAHRGESTELL.



Die Seele des Racers: Zwischenstopp bei Klassik-Impresario Egon Zweymüller in Steyr.

» Für das ernüchternde Alltagsgeschäft unseres Straßenverkehrs ist das Baby vielleicht nicht die Idealbesetzung. Dabei wäre sie mit etwas Sportsgeist als Daily Driver schon vorstellbar. Lotus sind keine zickigen, nervösen Exoten, sondern robuste, zum Vielfahren gebaute Naturen. Wer ohne Hexenschuss über die breiten Schweller rein und rauskommt und grundsätzlich mit leichtem Gepäck verreist: Be my guest, sagt die Elise, fahren wir zum Horizont und schauen, was dahinter ist. Nach zwei Stunden im Schalensitz ist es allerdings das eigene Fahrgestell, das protestiert: Pause! Wer sich zu einem Roadtrip durch halb Europa aufmacht und dabei auf die schnell-

len Wege angewiesen ist, weil sich für die schönen Dinge immer weniger Zeit herauschlagen lässt, sollte flexibel planen. Gern hätten wir Ecki pünktlich zum Mittagessen besucht, denn Ecki kocht hervorragend und unser Magen ist schon auf Reserve, doch kam dem hehren Vorhaben auf der Autobahn ein Autotransporter in den Weg, der wiederum einem anderen Autotransporter im Weg war, beide voll beladen, was eine kolossale Szenerie von Blech in Dutzend Varianten der Zerstörung ergibt, sobald man nach zweieinhalb Stunden Stillstand die Unfallstelle passiert. So treffen wir in Braunschweig zu Kaffee und Kuchen ein. Eckhard Schimpf, 84, Rennfahrer im Ruhe-

stand, Journalist, Buchautor, war Leitwolf eines Rennwagenrudels, das Motorsportfans auf der ganzen Welt kennen. Gemeinsames Merkmal: RAL 2004, die Lackierung in Jägermeisterorange. Niki Lauda gewann in der Farbe 1973 auf einem BMW-Alpina die 24 Stunden vom Nürburgring, das war die Frühzeit: Jägermeister Racing, mit den großen Pokalen in fast allen Klassen und Disziplinen des Rennsports, feiert 50-Jahr-Jubiläum. Gralshüter Ecki hat die schönsten Stücke quasi im Wohnzimmer zur Dauerausstellung versammelt. Wir schieben Elise in die illustre Runde, inmitten von Porsche und BMW, Formel- und Tourenwagen. Ecki kann Storys erzählen, da wünschst du dir, dass der Tag kein Ende hat. Aber Elise muss nach Hause, es wird schon finster, und der Weg ist noch weit. **ende**



Englisches Cupfinale

Das finale Ding: Als fast 250 PS starke Cup-Variante wurden bei Lotus die allerletzten Elise gebaut. Beim Ö-Importeur Lotus Oberösterreich kann man sein Glück probieren.

Name: Lotus Elise 250 Cup
Preis: 74.533 Euro (Listenpreis Ö)
Motor: R4-Zyl.-Kompr., 1798 ccm
Leistung: 246 PS bei 7200 U/min
Gewicht: 931 kg
0-100 km/h: 4,3 Sekunden
Vmax: 248 km/h
Verbrauch: 7,8 l/100 km laut Norm
CO₂ 177 g/km laut Norm