



**VIDEO ONBOARD  
REKORDRUNDE**  
Zum Betrachten des  
Films den Bildcode per  
Smartphone mit einer  
QR-App scannen



**Der Lotus 3-Elleven stößt keinen Geringeren als den Porsche 918 Spyder vom Thron und krönt sich zum schnellsten Serienfahrzeug auf dem Kleinen Kurs in Hockenheim. Protokoll eines sehr, sehr schnellen Testtages.**

Text Christian Gebhardt · Fotos Hans-Dieter Seufert

**H**elmvisier öffnen, entspannt eine Hand vom Lenkrad nehmen und der Boxengasse entgegenrudeln – über die Rundenzeit von 1.14,9 Minuten in der gemütlichen Auslaufrunde wäre so mancher Kompaktsportler vom Schläge eines Golf R schon am absoluten Limit heilfroh. Egal ob auf der Auslaufrunde oder auf der schnellen Runde – der Lotus 3-Elleven fährt in einer anderen Liga. Mit einer Rundenzeit von 1.06,2 Minuten kürt sich das offene Spaßmobil zum schnellsten von sport auto je gemessenen Serienfahrzeug auf dem Kleinen Kurs in Hockenheim. Dabei stößt der Lotus keinen Geringeren als den bisherigen Rekordhalter Porsche 918 Spyder vom Thron.

Der Weg dahin war jedoch kein leichter. Rückblick: Dienstagmorgen, Hockenheim – Schnee im Motodrom. Während der Winter ein Comeback feiert, spuckt die Laderampe den Nachfolger des Lotus 2-Elleven aus. Kleine Geschichtsstunde der Lotus-Modellhistorie: Als Hardcore-Schwestervariante der Elise rollte der offene Zweisitzer von 2007 bis 2011 an den Start. Blätter, blätter, blätter – sport auto-Ausgabe 5/2008 aufschlagen und die Ideallinienjagd des 2-Elleven begutachten. 776 Kilo, Vierzylinder-Kompressor mit 255 PS, Yokohama-Semislicks, ein Bremswert von 32,4 Metern und eine Rundenzeit von 1.11,9 Minuten „kratzten“ laut den damaligen Testern schon am „Mythos Porsche 911 GT3“.

In Hockenheim ist heute eher Zeit zum Eiskratzen als zur Rekordjagd. Volltanken, wir

1.06,2



die Auszeit und wiegen den neuen... zunächst. Wenn unsere Testwaage... könnte, wäre es jetzt so weit. Mit voll... Liter-Tank wiegt der Hardcore-Sport... dem Lotus-Modellportfolio nur 979... am Vergleich: Der Porsche 918 Spyder... uns im Supertest mit 1642 Kilo ge... 3 Kilo mehr als der Lotus.

**eg: fast wie in der Formel 1**

Wenn einige Lotus-Fans jetzt beklagen, ... 3-Eleven fast 200 Kilo schwerer ge... sei als sein 2-Eleven-Vorgänger – die... wicht ist in der heutigen Zeit eine echte... ansage. Unter der knallgelben Folie... zt eine Carbon-Karosserie, die ledig... Kilogramm wiegt. Unter der Karosse... lerum findet sich das modifizierte Alu... n-Chassis aus der Exige, das im 3-Ele... ch einen Überrollbügel ergänzt wird... al kann ein FIA-zugelassener Überroll... ordert werden.

Antrieb fungiert das bekannte Toyota... erk aus dem Evora 400. Und was leistet... -Liter-V6 im 3-Eleven? Lotus bietet

sowohl eine „Road Version“ als auch eine „Race Version“ des Open-Air-Sportlers an. Sowohl die Straßen- als auch die vermeintliche Rennvariante bekommen laut Lotus offiziell eine Straßenzulassung. Die „Road Version“ geht mit 416 PS auf Idealliniensuche. In der „Race Version“ leistet das Sechszylinder-Triebwerk 466 PS. Sonstige Unterschiede zwischen den beiden angebotenen Modellen? In der „Road Version“ wird über ein manuelles Sechsganggetriebe geschaltet. Unsere gelbe „Race Version“ wechselt die Gänge über ein sequenzielles Sechsganggetriebe von Xtrac.

Während man sich durch die Unterschiede der beiden Varianten kämpft, fällt immer mehr auf, dass die „Race Version“ alles serienmäßig trägt, was schnell machen soll. In der Straßenversion sind jene Bauteile jedoch alle optional verfügbar. Dazu zählen die Michelin Pilot-Sport-Cup-2-Reifen, die zweifach verstellbaren Öhlins-Dämpfer („Road Version“: serienmäßig mit einfach verstellbaren Öhlins-Dämpfern), die einstellbaren Stabis, der 5,3 Kilo leichte Carbon-Schalensitz sowie der Überrollkäfig. Ansonsten unterscheiden sich

die Karosserievarianten der „Road Version“ und der „Race Version“ nicht. Beide Modelle tragen den gleichen Heckflügel und Frontsplitter. Lediglich die Flics an den vorderen Korflügeln finden sich nur bei der „Race Version“.

Der 3-Eleven bewegt sich damit in ähnlichen Zulassungsklassen wie andere Exoten à la Radical SR3 SL oder KTM X-Bow. „Im Vergleich zu Großserienautos sind hier die Anforderungen im Bereich von Fußgänger- und Insassenschutz sowie beim Thema Radabdeckungen lockerer“, erklärte Zulassungsexperte Frank Fricke von der Dekra, als es um die Zulassung des Radical SR3 SL in Deutschland ging. Ähnlich verhält es sich jetzt auch mit dem Lotus 3-Eleven. Aber auch der 2-Eleven erlangte seinerzeit hierzulande problemlos eine Straßenzulassung.

Genug der Hintergrundinfos. Einen Tag später in Hockenheim: Der Schnee hat sich verzogen und bei strahlendem Sonnenschein ist alles angerichtet für die Rekordrunde unter den straßenzugelassenen Serienautos. Bein über die Karosserie heben und auf den Sitz

stellen, dann mit den Armen auf der Cockpitverkleidung abstützen und die Beine voran in den nur hüfthohen Einsitzer gleiten lassen – schon die Einstiegs-Choreografie erinnert an die Formel-1-Startaufstellung. Oder anders: Was die Lebensgefährtin bisher nicht geschafft hat, wird nun im Lotus-Einsitzer zur Realität – Man(n) sitzt auf der Straße. Die optional angebotene Cockpitverkleidung aus Carbon macht den 3-Eleven nicht nur optisch zum Einsitzer, sie soll auch die Aerodynamik im Cockpitbereich deutlich verbessern.

**Akustikspektakel im Cockpit**

Hauptschalter für die Bordelektrik drücken, Zündschlüssel drehen, dann den Startknopf drücken. Kurzes Anlasserasseln und der 3-Eleven erwacht dunkel wimmernd zum Leben. Akustisch ist sofort klar, dass der V6 auch eine neue Abgasanlage trägt. Für den zu erwartenden Querdynamikeinsatz statteten die Lotus-Ingenieure den V6 außerdem neben einem neuen Ansaugtrakt unter anderem zusätzlich mit einer Trockensumpfschmierung aus.

**Der neue Flügel-Held**

Verstellbarer Heckflügel; das ABS sowie die Traktionskontrolle können justiert werden, insgesamt stehen jeweils zehn Einstellungsstufen zur Verfügung; bis die schnelle Rundenzeit im Kasten war, mussten die Lotus-Techniker viel Feintuning vornehmen; der 3,5-Liter-V6 stammt aus dem Evora 400, leistet hier aber 466 PS



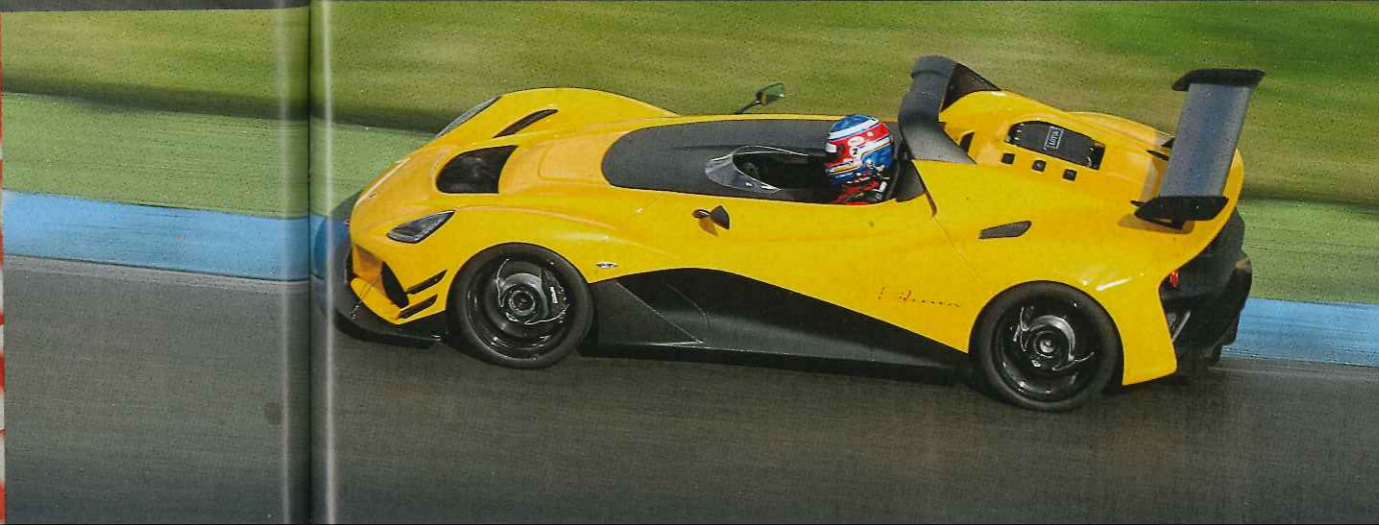
Rechte Kohlefaser-Schaltwippe am Lenkrad ziehen, krachend wirft das sequenzielle Xtrac-Getriebe den ersten Gang ein. Im Dashboard bestätigt jetzt eine leuchtende „1“, dass die erste Fahrstufe auch wirklich drin ist. Dann schnappt die Rennkupplung bissig zu. Wer plant, sich den 3-Eleven für die Stadt anzuschaffen, sollte lieber die Version mit manuellem Getriebe und humanerem Kupplungsverhalten wählen. Nach dem Anfahren hat die Rennkupplung dann Pause und die Gänge schießen sequenziell in Millisekunden rein.

Raus auf die Parabolika des Hockenheimrings, auf zur Längsdynamikprüfung mit dem neuen Über-Lotus. Nachdem die Michelin-Cup-2-Reifen wohltemperiert sind, geht es an die ersten Startversuche. Wer den Druckpunkt gefunden hat, beschleunigt den 3-Eleven mit der richtigen Portion Schlupf.

Die zehnfach verstellbare Traktionskontrolle sollte zu diesem Zweck fast vollständig zurückgenommen werden. Der V6 hängt noch besser am Gas und dreht noch spritziger hoch als das Basistriebwerk. Die Maximaldrehzahl wurde von 7000 auf 7400/min angehoben.

**Top 10 der Serienautos in Hockenheim**

1. Lotus 3-Eleven	4/2016	1.06,2 m
2. Porsche 918 Spyder	6/2014	1.06,3 m
3. Gumpert Apollo	11/2009	1.07,2 m
4. Radical SR3 SL	10/2012	1.08,1 m
5. Lambo. Gallardo Squadra Corse	11/2013	1.08,2 m
6. Corvette ZR1	5/2012	1.08,3 m
Ferrari 488 GTB	3/2016	1.08,3 m
8. Porsche 911 GT3 RS	11/2010	1.08,4 m
9. Porsche 911 GT3 RS (991)	8/2015	1.08,5 m
10. Mercedes SLS AMG Black Series	12/2013	1.08,6 m



## Rundenzeit Hockenheim



Launch Control jagt der Brit in 3,3 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100 und die 200-km/h-Marke nach 8,6 Sekunden. Letzterem Wert stellt er sogar einen stärkeren Lamborghini Aventador LP deutlich in den Schatten, der bei uns am schnellsten „nur“ in 9,5 Sekunden auf 200 km/h beschleunigt. Allerdings war der italienische Supercar mit 1794 Kilo auch 815 Kilo schwerer als die britische Fliegengewicht. Leichtbau ist eben aus!

Man muss noch die Bremswerte prüfen. Das variable ABS von Bosch könnte

besser mit den Michelin-Pilot-Sport-Cup-2-Reifen harmonieren. In der für Regen vorhergesehenen Stellung liefert die Regelfrequenz auch im Trockenen die besten Bremswerte. Mit 33,5 Meter von 100 km/h auf null verzögert der 3-Eleven allerdings nicht ganz so zügig wie noch sein Vorgänger 2-Eleven (100-0 km/h: 32,4 m). Eine noch weichere Reifenmischung oder etwas mehr Gewicht auf der Vorderachse (aktuell: nur 351 kg) könnten vorteilhafter für das Bremsverhalten sein.

Weiter zum Kleinen Kurs, jetzt zählt die Rundenzeit. Sirrend, mahlend, kreischend – das Akustikspektakel des Antriebsstrangs erinnert schon in der Boxengasse verdächtig an die Formel 3. Unter Volllast macht der Klang des 3-Eleven sogar fast GT3-Rennfahrzeuge neidisch. Wenn du dann das erste Mal hinter

dem Cockpitrand kauerst und mit dem 3-Eleven auf die Start-Ziel-Gerade einbiegst, dann kannst du dir lebhaft vorstellen, wie sich Hamilton, Vettel und Co. fühlen müssen. Während die Haupttribüne im Zeitraffer vorbeizieht, liefert der Lotus die fast perfekte Illusion, in einem Formel-Rennwagen unterwegs zu sein. Die Schalllampen blitzen dabei immer wieder dem Drehzahlhöhepunkt entgegen, während der Fahrtwind sich gegen den Helm stemmt und die Nackenmuskulatur trainiert.

Mit 221 km/h rauscht der 3-Eleven über die Start-Ziel-Gerade und überflügelt dabei Sportler wie den Porsche 911 Turbo S oder den Audi R8 V10 Plus (beide 213 km/h) spielerisch. Die Kurvengeschwindigkeiten verraten, dass der 3-Eleven zu Höherem berufen ist. Mit 190 km/h und 1,45 g im schnellen Linksknick der Querspange stellt der Spartenrenner Querdynamikhelden wie den Gumpert Apollo (185 km/h, 1,30 g) oder den Porsche 918 (184 km/h, 1,35 g) in den Schatten. Info für Aerodynamikfans: Bei einer Geschwindigkeit von 240 km/h soll der 3-Eleven laut Lotus 215 Kilo Abtrieb produzieren.

### Fahrspaß, aber Kampf am Limit

Doch der Lotus 3-Eleven ist keiner, in den du dich schnell hineinsetzt und wie im Porsche 918 Spyder eine Rundenzeit von 1.06,3 Minuten schon in den ersten schnellen Runden lässig raushaust. Die Themen „Fahrbarkeit“ und „penible Abstimmung“ beherrschen die Porsche-Mannen perfekt. Nach den ersten Runden im britischen Leichtgewicht macht sich Ernüchterung breit. Mit massivem Untersteuern kommt der 3-Eleven vorerst nicht über eine Rundenzeit von 1.08,2 Minuten hinaus.

Kein Wunder: mit 2,1 Grad Negativsturz an der Vorderachse und 2,6 Grad Negativsturz an der Hinterachse ist der 3-Eleven zu zahm

### TECHNISCHE DATEN

Lotus 3-Eleven		
<b>Motor</b>		
Typ, Aufladung	V6, Kompressor	
Bohrung x Hub (mm)	94,0 x 83,0	
Hubraum (cm³)/Verdicht.	3456 / 10,0	
PS/kW/Drehzahl	466 / 343 / 7000	
Nm/Drehzahl	525 / 3500	
<b>Kraftübertragung</b>		
Antriebsart	Hinterrad	
Getriebeart, Gänge	Sequenziell, 6	
<b>Bremsen</b>		
Bremsscheibenbauart	Stahl, innenbelüftet	
Scheiben Ø v./h. (mm)	332 / 332	
<b>Räder</b>		
Bereifung	vorn 225/40 R18 hinten 275/35 R19 Michelin Pilot Sport Cup 2	
Felgenbreite v./h. (Zoll)	7,5 / 9,5	
<b>Karosserie</b>		
L x B x H (mm)	4120 x 1858 x 1201	
Radstand (mm)	2370	
Tankvolumen (Liter)	74	
<b>Preise</b>		
Grundpreis (Euro)	147.999	
Preis inkl. fahrdynamisch relevanter Extras* (Euro)	147.999	
Testwagenpreis (Euro)	147.999	
<b>Unterhaltskosten</b>		
Kfz-Steuer (Euro)	k. A.	
Haftpflicht (TK / Euro)	individuelle Einstufung	
Teilkasko (TK / Euro)		
Vollkasko (TK / Euro)		
<b>Fahrleistungen (Werksangaben)</b>		
0-100 km/h (s)	3,0	
Vmax (km/h)	290	
<b>Messwerte</b>		
Gewicht vollgetankt (kg)	979	
Verteilung v./h. (%)	35,9 / 64,1	
Leistungsgewicht (kg/PS)	2,1	
<b>Verbräuche (l/100 km)</b>		
minimal	nicht ermittelt	
maximal		
Durchschnittsverbrauch		
<b>Beschleunigung (s)</b>		
0-40 km/h	1,5	
0-100 km/h	3,3	
0-160 km/h	5,9	
0-200 km/h	8,6	
0-250 km/h	15,3	
<b>Elastizität (s)</b>		
4./5./6. Gang		
80-120 km/h	2,1 / 2,6 / 3,0	
80-160 km/h	4,4 / 5,1 / 6,0	
Kl. Kurs Hockenheim (min)	1.06,2	
Slalom 18 m (km/h)	74,1	
<b>Bremsweg/Verzögerung (m) / (m/s²)</b>		
aus 100 km/h kalt	37,8 / 10,2	
aus 100 km/h warm	33,5 / 11,5	
aus 200 km/h	130,7 / 11,8	
<b>sport auto-Wertung</b>		
Kl. Kurs Hockenheim	1.06,2 min	25
Slalom 18 m	74,1 km/h	20
0-100 km/h	3,3 s	15
100-0 km/h (warm)	33,5 m	13
Leistungsgewicht	2,1 kg/PS	15
Preis/Performance	1682 Euro/Pkt.	7
Summe (max. 100 Pkt.)		95
<b>Konkurrenz-Umfeld</b>		
Radical SR3 SL		93
Ferrari 488 GTB		92
KTM X-Bow GT		92
Lamborghini Gallardo Squadra Corse		92
Porsche 911 Turbo S		91

Messbedingungen: Lufttemperatur 8° C, Asphalt 12° C, Luftdruck 1018 mbar

### Schöne Aussicht

Mit optionaler Cockpitabdeckung und nur einem Sitz fühlt sich der 3-Eleven schwer nach Formel-Monoposto an. Der Über-Lotus kann aber auch als Zweisitzer geordert werden

für die engen Kurven des Kleinen Kurses abgestimmt. Glücklicherweise hat Lotus diesmal eine dreiköpfige Testcrew aus England mitgeschickt. Nach einer kurzen Lagebesprechung mit den Fahrdynamikern in England ändern sie unter anderem den Vorderachssturz auf das Maximum von minus 3,0 Grad.

Das Resultat: Der 3-Eleven lenkt anschließend besser ein. Besser heißt aber noch nicht perfekt. Im Grenzbereich neigt der Lotus jetzt einerseits zu einem leichten Einlenkuntersteuern und reagiert zudem noch relativ sensibel auf Lastwechsel – eine Mischung, die zu dauerhaften Lenkkorrekturen führt. Die aus der Exige angepasste Lenkung setzt Lenkbefehle messerscharf in die Tat um – ohne Servounterstützung versteht sich. Neben strammen Haltekräften melden sich Curbs oder Bodenwellen stößig und unmittelbar in der Lenkung zurück. Herrlich, so eine Ehrlichkeit ist man

bei all den elektromechanischen Lenkungen der heutigen Zeit fast gar nicht mehr gewöhnt.

### Ein Zehntel schneller als der 918

Die schnelle Runde wird zum Balanceakt, ach was, viel zu harmlos ausgedrückt: Es wird ein Tanz auf Messers Schneide. Neben Lenkarbeit ist trotz Traktionskontrolle viel Feingefühl am Gaspedal gefragt – einerseits ein riesiger Fahrspaß, da man hier noch richtig ackern muss, andererseits steht man gefühlt immer kurz vor einem monströsen Abflug.

Oder anders gesagt: Während der Porsche 918-Spyder-Pilot nach der schnellen Runde schon genüsslich einen Cappuccino schlalbert, kämpfen im Lotus immer noch Mensch und Maschine – das aber höchst erfolgreich. Oder in Zahlen: 1.06,2 Minuten, ein Zehntel schneller als der bisherige Platzhirsch 918 – well done, Lotus 3-Eleven! ■



Testredakteur Christian Gebhardt

### MEINE MEINUNG

Manchmal streuen wir bei sport auto ja schon ein bisschen stark, beispielsweise wenn wir übergewichtige SUV in unsere Testwagenliste einladen oder, wie in dieser Ausgabe, ein rollendes Luxus-Wohnzimmer namens Rolls-Royce Wraith

präsentieren. Die gute Nachricht: Wir vergessen dabei niemals die echten sport auto-Werte, niemals! Der Lotus 3-Eleven ist Sportauto und sport auto in seiner reinsten Form. Mit 979 Kilogramm ist er nicht nur 1,4 Tonnen leichter als besagter Rolls-Royce,

sondern auch erfrischend anders im Vergleich zu den Sportwagen, auf die wir sonst regelmäßig treffen. Außerdem schön zu sehen: Bei allem technischen Fortschritt der Regel- und Fahrwerkstechnik zählt sich Leichtbau auch heute immer noch aus.