

# LOTUSELISESPORT 240FINAL EDITION

 sport-auto.ch / Tests / Post / lotus-elise-sport-240-final-edition /

## Der Sport-Auto.ch-Test vom 13. Juli 2021

Schreiben: Sébastien Moulin

Fotografien: Sébastien Moulin

;

„Final Edition“, alles steht im Titel: Der Lotus Elise wird wie der Exige einer neuen Lotus-Generation Platz machen. Abgesehen von der neuen Emira, deren Spirit nicht mehr mit der der Elise übereinstimmt, werden künftige Lotus-Modelle zu 100 % elektrisch sein. Für einen Gläubigen der Marke wie mich, seit zwanzig Jahren Besitzer einer Elise der ersten Generation, ist dies zweifellos eine Seite, die umgedreht wird. Diese „ultimative“ Elise in der Version Sport 240 Final Edition ausprobieren zu können, ist ein Privileg, das nicht abgelehnt werden kann.



**Sport+Auto**.ch



Bevor wir eine letzte Linie zu diesem ikonischen Modell ziehen, werfen wir einen Blick in den Rückspiegel. Es ist Mitte der 90er Jahre, Colin Chapman, der Gründer der Marke, ist seit zehn Jahren verstorben und Lotus steckt in finanziellen Problemen mit einem alternden Sortiment. Romano Artioli, ein italienischer Geschäftsmann, kauft Lotus und holt das von Chapman vorgestellte Projekt für einen zweisitzigen, sportlichen und ultraleichten Roadster aus den Schubladen.



Bei seiner Präsentation auf der IAA 1995 in Frankfurt überraschte der Lotus Elise. Es verdankt seinen Namen Elisa, Romanos kleinem Mädchen, damals erst zwei Jahre alt. Sein Konzept basiert, entgegen dem Strom der meisten aufstrebenden Hersteller, auf minimalem Gewicht: geklebtes Aluminium-Chassis, spartanische Präsentation und ein

kleiner Rover 1,8-Liter-Motor der Großserie. Kommerzieller Erfolg stellt sich sofort ein! Ist das Rezept 25 Jahre später immer noch so magisch? Das war es, was ich am Steuer dieser Elise Sport 240 Final Edition kaum erwarten konnte.

**0-100km/h(s)**

---

**Vmax (km/h)**

---

**rapp. Gewicht / Leistung (kg / ch)**

---

Antrieb

4 Zyl.

1,8L Kompressor 243PS / 244Nm

922kg







Ästhetisch veränderte sich die Elise 2001 bei der Einführung des S2, seitdem hat sie nur geringfügige Änderungen erfahren. Mit weniger abgerundeten Linien ist die moderne Elise zwar optisch aggressiver, aber sie gibt uns immer ihr gut lächelndes Gesicht. Ich werde dieses zeitlosen Designs nie müde.

Anlässlich des letzten Produktionsjahres profitiert die „Final Edition“ von einzigartigen Lackoptionen, neuen Außenbeklebungen und neuen Radlackierungen. Unser Testwagen präsentiert sich in der Farbe „Solid Yellow“: eine auffällige und beruhigende Farbe für diesen Kleinwagen. Beachten Sie, dass auch eine noch radikalere Cup 250 Final Edition-Version erhältlich ist.



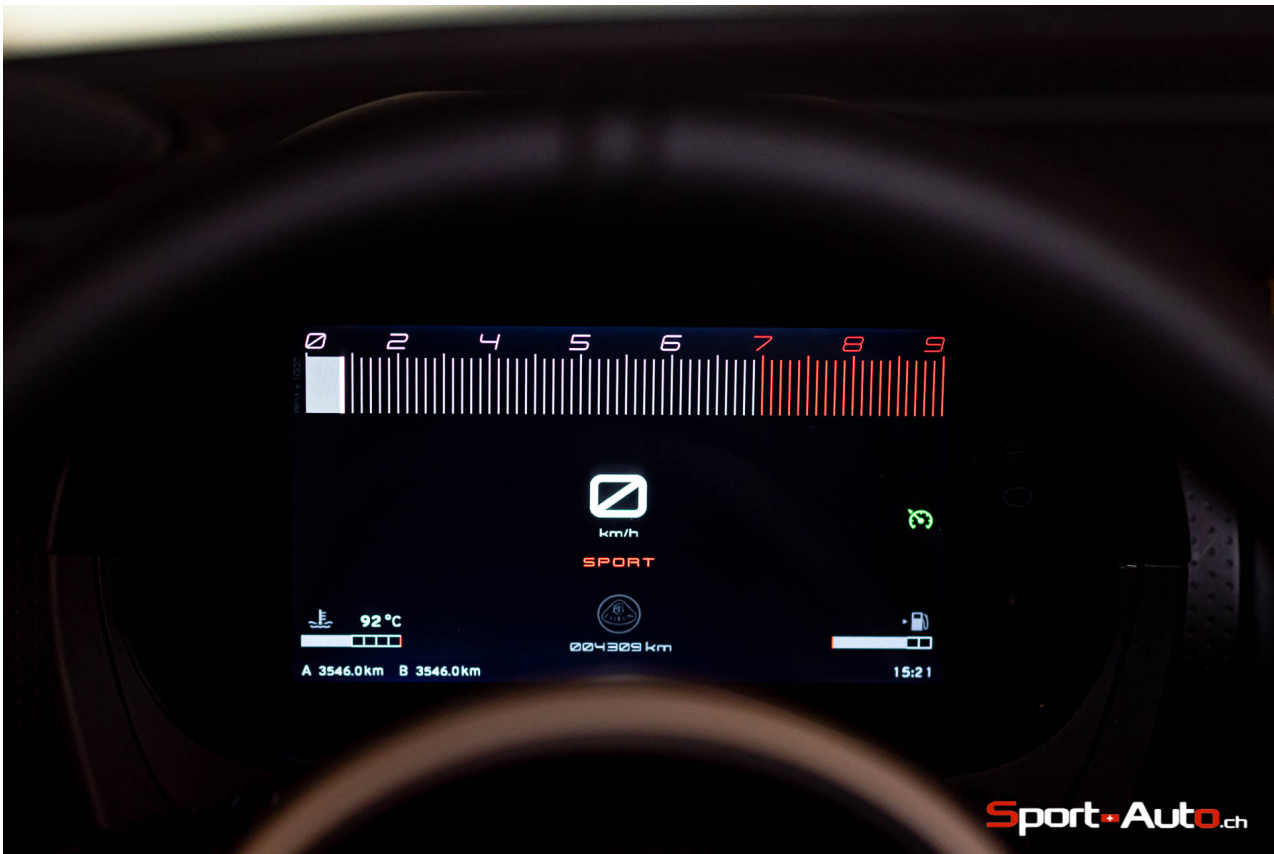
Colin Chapmans Besessenheit galt dem Gewicht und er liebte es, es zu sagen: „Mehr Power macht dich auf den Geraden schneller; Gewicht abziehen macht dich überall schneller“. Wenn die erste Elise weniger als 800 Kilo auf der Waage zeigte, um der Entwicklung der Standards in Bezug auf Sicherheit, Umweltverschmutzung aber auch Komfort zu folgen, hat sie im Laufe der Jahre ein wenig Übergewicht zugenommen. Aber

nichts Schlimmes, das Gewicht der Elise Sport 240 Final Edition beträgt 922 kg und kann dank eines umfangreichen Angebots an Kohlefaserplatten, wie Schwellerabdeckungen (CHF 1'750.-) oder der Motorabdeckung (CHF 2'290.-). Die Heckscheibe ist auch in ultraleichtem Polycarbonat erhältlich (CHF 433.-).

Sich hinter das Steuer einer Elise zu setzen, erfordert immer noch so viele Verrenkungen. Der flache Boden des neuen Leder- und Alcantara-Lenkrads ist eine Hilfe, aber wenn Sie wie ich über 190 cm groß sind, braucht es einiges an Leidenschaft, um sich dort wohl zu fühlen. Aber es ist möglich... solange Sie mit Ihrem Reisepartner intim sind.









Nach der Gymnastikübung befinden wir uns deutlich in der gleichen Atmosphäre wie in den alten. Hier dürfen wir jegliche Vorstellung von Luxus und Komfort vergessen. Unter dem Luftauslass auf der Beifahrerseite ist ein Schild angebracht, das den exklusiven und limitierten Status dieser „Final Edition“ anzeigt. Aber die eigentliche Neuheit ist das digitale LCD-Instrumentenkombi, das zwei Anzeigarten bietet: eine traditionelle analoge mit kreisförmigem Drehzahlmesser und eine sportlichere mit linearen Balken und einer High-Speed-Anzeige. Beachten Sie auch den herrlichen Aluminium-Schalthebel mit unten sichtbarem Teil seines Gestänges.





Das Herzstück der Elise, in der hinteren Mittelposition, ist ein original Toyota-Vierzylinder-Kompressormotor. Mit 1,8 Liter Hubraum leistet er 240 PS; genau das Doppelte der in meiner Garage geparkten Elise.

Ein Leistungsgewicht von 3,79 bringt unseren Roadster in 4,5 Sekunden auf 100km/h. Alles wird über ein Sechsgang-Schaltgetriebe auf die Hinterräder übertragen.

Ein weiterer Vorteil des geringen Gewichts ist, dass die Elise sehr wenig Kraftstoff verbraucht. Auf über 8,5l/100km muss energisch gejagt werden und die CO2-Emissionen von 177g/km sind angesichts der gebotenen Leistung extrem gering.

Bergpässe sind logischerweise der Lieblingsspielplatz der Elise. Das ist gut so, wir hatten in den wenigen Testtagen die Gelegenheit, frisch aus der Wintersperre den Gotthard- und den Klausenpass zu befahren. Von den ersten Kurven an entdeckte ich den Zauber wieder, der mich die erste Generation so verehren ließ: die fehlende Servolenkung, das Schaltgetriebe, dessen Knauf wunderbar in die Hand fällt und diese fantastische Straßenlage machen einen so schwindelig, wir haben den Eindruck eins mit dem Auto zu sein. Natürlich ist Elektronik aufgetaucht, aber sie weiß, wie man sehr diskret ist. Trotz der fehlenden Hilfe ist das Management immer noch so angenehm und überschwemmt meine Hände mit Informationen.







In den schnellen Kurven gibt es ein ebenso stabiles wie beruhigendes leichtes Untersteuern, das die 243 PS ermöglichen. Langsame Kurven erfordern etwas mehr Aufmerksamkeit. Wenn die Gewichtsverlagerung nicht korrekt erfolgt, neigt die Elise beim Einfahren in eine Kurve leicht zum Untersteuern, während das Heck beim Neustart abwürgen kann. Mit einem bescheidenen Drehmoment von 244 Nm neigt er jedoch nicht zum Schlupf wie ein Alpine A110 (320 Nm) oder gar ein Alfa Romeo 4C (350 Nm). Mit ihrem Kompressormotor, dessen Verhalten an einen atmosphärischen Motor erinnert, ist unsere Elise in Zeiten zweifellos weniger effizient als ihre beiden Konkurrenten.

Im Vergleich zu meiner Elise S1 bleiben die Empfindungen fast gleich, auch wenn der Sport 240 ein leichteres Auto ist und aufgrund seiner Leistung natürlich schneller auf der Geraden ist.

An Bord dieser Final Edition finden wir einiges Equipment, das den Puristen damals zum Schreien gebracht hätte, aber das sind nicht alle zwingend. Aber genau wie die Elise bin ich gealtert und schätze heute, dass das Modell 2021 klimatisiert (CHF 1'710.-), mit Tempomat (CHF 156) und sogar elektrischen Fensterhebern ausgestattet ist. .







Watch Video At: <https://youtu.be/hXDpeZCEsg8>

Der Grundpreis des Lotus Elise Sport 240 Final Edition beträgt CHF 61'000.-, zu dem noch CHF 6'053.- hinzugerechnet werden müssen, wenn Sie von den wenigen Optionen profitieren möchten, die heute auch für ein modernes Auto als unverzichtbar gelten als 'ein mit Leder und Alcantara geschmücktes Interieur (CHF 2'170.-). Sein nächster Konkurrent, der Alpine A110, wird zu einem ähnlichen Preis für eine etwas bessere Leistung verkauft. Aber mit 200kg mehr, einer aufgezwungenen Roboterbox und einem deutlich opulenteren Interieur ist klar, dass es sich nicht wirklich an die gleiche Kundschaft richtet.

Die Meinung von Sport-Auto.ch

**Fahrgefühle sind das Markenzeichen von Lotus. Die Firma Hethel hat den einzigartigen Charakter von L'Elise von der ersten bis zur letzten Version bewahrt. Hinter dem Steuer macht der Spaß immer noch süchtig. Zu sehen, wie es verschwindet, ist für viele Enthusiasten herzerreißend.**

**Während andere Sportwagen im Laufe der Jahrzehnte schwerer und sauberer geworden sind, ist die Elise sich selbst treu geblieben und bietet ein reines, leichtes und unverfälschtes Fahrerlebnis. Eine Einschätzung, die Colin Chapman definitiv Recht gibt: „Light is right“.**

sebastien [at] sport-auto.ch

Zum...

- Starke Empfindungen bei angemessener Geschwindigkeit
- Außergewöhnliches Fahrwerk
- Kommunikative Richtung
- Zeitloser Stil

Gegen...

- Nicht für große Fahrer geeignet
- Wiederholt unter Berücksichtigung der Leistung
- Produktion gestoppt



DIE GRÖSSTEN COLS DER SCHWEIZ - COL DU GRIMSEL

AUDI RS E-TRON GT TEST - PRIME TIME!

McLAREN GT-TEST

**Lotus Elise Sport 240 Final Edition**

Grundpreis: CHF 61'000.-

Geprüftes Auto: CHF 67'053.-

Vielen Dank























