



Hass- Liebe

Manche Leute halten die Lotus der siebziger Jahre für echtes Teufelswerk: unzuverlässig, schlampig gebaut, fragwürdig designed. Ist das gerechtfertigt? Taugt ein solches Auto mehr, als man ihm zutraut? Ein Lotus-Fan berichtet vom Leben mit einem zickigen Engländer.

Hände weg! Hier droht Unglück, raunt die Vernunft. Was willst du auch damit? Wenn dir die Form schon keinen Schluckauf bereitet, dann wirst du doch sicher kein englisches Plastikauto mit Vierzylinder wollen, wenn du zum gleichen Preis einen 911er Porsche bekommst, oder? Danke, liebe Vernunft, aber wenn wir im-

mer auf dich hören würden, würden wir unsere Tage wohl nicht damit verbringen, unsere Nerven an altem Blech blankzuseuern...

Die Wege der Oldtimerei sind unergründlich und gerne mal unvernuñftig. Wenn ein Strich-Acht-Mercedes die Insel vor der Küste automobilern Neuwagen-Vernunft ist, dann ist der kantige Lotus Elite eine Mondstation: winzig, mit minimaler Besatzung – und ganz ganz weit draußen. Näher kann man dem Wahnsinn eigentlich nicht kommen – und doch gibt es Leute, die sich für so etwas erwärmen. Andreas Lotz ist so einer, und eigentlich ist er ein ganz bodenständiger Mensch. Wenn da nicht diese familiäre Prägung wäre: „Ich bin Lotus-Fan seit frühester Kindheit. Mein Vater war Formel 1-Fan, das waren die großen Jahre von Lotus und

Jochen Rindt. Bei mir hat offensichtlich die Prestige-Übertragung vom Rennsport auf den Alltag funktioniert.“

Es dauerte bis Mitte der Neunziger, ehe Lotz sich einen Lotus gönnte – er sah auf der IAA den neuen Elise und konnte nicht mehr ohne ihn leben. „Auf einer anderen Schiene bin ich dann zu Oldtimern gekommen. Ich habe zuerst ein Peugeot 404 Cabrio restauriert, dann wollte ich mich an etwas Komplizierteres wagen – und das war dann natürlich ein alter Lotus!“ Den fand Lotz anno 2000 bei einem Händler in der staubigsten Ecke des Verkaufsrums in Gestalt eines Elite Serie 2 von 1981. Der Elise musste weichen – willkommen auf Mondstation Alpha. „Es stimmt“, lacht der Hesse, „die Elite und Eclat dieser Zeit haben wohl von allen Lotus den schlechtesten Ruf – und das will was heißen. Leider ist der allzu oft auch berechtigt. Die Autos waren in den Neunzigern nicht sehr beliebt und sind furchtbar zugrunde geritten worden. Wenn man aber nicht ständig dranbleibt und das Auto wartet, dann macht man die Dinger kaputt.“

In der Tat kann man diese kantigen Coupé-Kisten speziell in England für ziemlich wenig Geld aufsammeln. Malade Exemplare gibt es durchaus für weniger als 1000 Pfund, bessere Autos zum Preis ordentlicher Triumph Spitfire. Wobei es selbstredend gilt, um die miesen Autos den größtmöglichen Bogen zu schlagen...

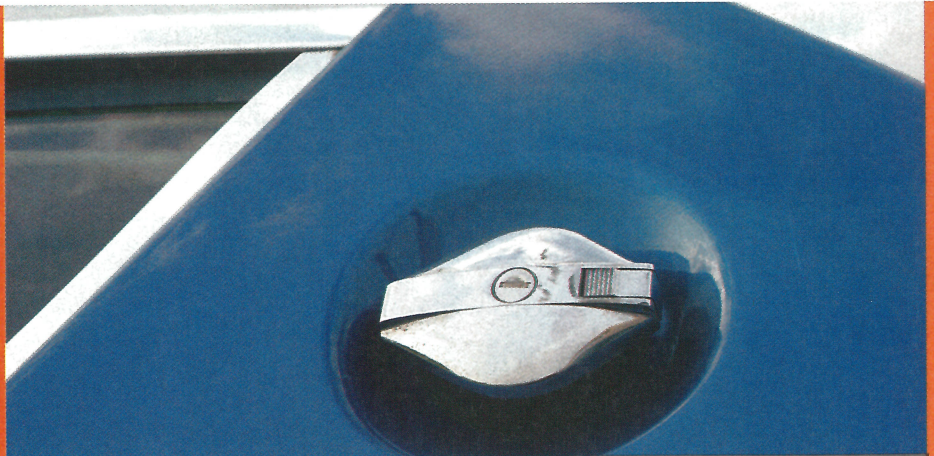
Der Elite und sein zweisitziger Bruder namens Eclat gehören nicht zu den absoluten Lieblingen der Lotus-Gemeinde. Umso reizvoller ist er natürlich für automobile Individualisten – und wer hat nicht gerne ein Auto, das kaum ein anderer hat?





Kein Auto für
jedermann:
Vom Leben mit
dem Lotus Elite

Hassliebe: „Ein paar Mal wollte ich schon die Axt nehmen, aber wenn er fährt, ist der Elite ein herrliches Reiseauto“, sagt der Restaurierer



Ein bisschen Triumph, dazu etwas Rover und gerne auch ein Hauch Citroën: Bei Anbauteilen wie dem Tankdeckel, den Rückleuchten oder auch dem Scheibenwischermotor schaute Lotus in fremde Regale

Als die englische Gesetzgebung 1973 die Mehrwertsteuer einführt und damit den Steuervorteil von Kit Cars aufhob, musste Lotus-Chef Colin Chapman sich nach anderen Märkten umsehen. Die Zukunft seiner Firma vermutete er im Segment gehobener Reisemobile – im klassischen GT. Heraus kamen 1974 der Elite und 1975 der zweisitzige Eclat, die eine markante Abkehr vom bisherigen Programm darstellten: Nicht nur war das Design jetzt scharfkantig statt sanft gerundet, neu war auch der Spagat zwischen Leichtbau und Komfort, den Chapman erstmals versuchte – vergebens... Rund 1200 Kilo wogen die Autos – so schwer war nie zuvor ein Lotus!

Die GFK-Karosserie besteht aus zwei Hälften, deren Naht sich unter der umlaufenden Gummileiste verbirgt. Das zentrale Kastenprofil-Chassis blieb bewährter Lotus-Praxis treu, ebenso wie beispielsweise jene Filzmatte, die

zwecks Dämpfung zwischen Hinterachs-Querträger und Karosserie gelegt wurde. Die sich natürlich schnell vollsaugt und im schlimmsten Fall das krachende Ende der hinteren Aufhängung herbeiführt...

Andreas Lotz hatte, was den Rost angeht, ein wenig Glück. Sein Auto war unten herum ziemlich gesund. Der Haken saß woanders, wie er erzählt: „Die Elektrik war ein Schlachtfeld. Der Elite fuhr aus eigener Kraft, aber das war auch schon alles. Ansonsten ging so gut wie nichts: Ein Scheinwerfer klappte nicht auf, der Warnblinker tat's nicht, ständig sind Sicherungen durchgebrannt, die Lima lud nicht.“ Lotz ordnete sein Nervenkostüm und machte sich auf die Suche nach dem Übel: „Wenn man sich einmal in den Schaltplan hereingedacht hat und schematisch vorgeht, ist das eigentlich eine fast angenehme Sache. Das Kabel-Chaos war freilich gigantisch. Die Vorbesitzer hatten einen



Die Adresse

Andreas Lotz
Robert-Koch-Straße 2
55129 Mainz

Haufen neue Kabel gezogen, teilweise Sicherungen oder Schalter überbrückt, teilweise neue Schaltungen eingebaut, die dann auch nicht funktionierten. Das Problem bei einem Plastikauto ist natürlich zudem, dass die Masseverkabelung stimmen muss. Da lag auch viel im Argen. Was einem außerdem die Wut ins Gesicht treiben kann, ist die Qualität vieler elektrischer Komponenten, die ab Werk eingebaut wurden. Der Stecker zur heizbaren Heckscheibe fällt permanent herunter, das ist einfach nicht zu kurieren. Oder der Schalter für die Fensterheber: Der besteht aus zu vielen zu winzigen Einzelteilen, und wenn sich eins davon verklemmt, dann geht nichts mehr.“ Selbst der dringend benötigte Zusatzlüfter für den Kühler – der Wärmehaushalt des Antriebs ist eine delikate Angelegenheit – funktionierte nicht.

Beim Kauf war zudem die gesamte Klima- und Lüftungsanlage ohne Funktion. Die Klimaanlage gab Lotz zum Klimadienst, wo sie neue Druckschläuche erhielt. Die Lüftung streikte wegen eines maroden Drehschalters, an den man aber nur von hinten herankommt...

Also musste Lotz wohl oder übel das Armaturenbrett zerlegen – „eine besonders nette Arbeit...“ Bei diesem Job sah er dann auch erstmals den Scheibenwischermotor, dessen Einbaulage von den seltsamen Konstruktionsmethoden im Hause Lotus erzählt: „Die müssen das Auto um den Wischermotor herum aufgebaut haben, anders kann es nicht sein. Ihn austauschen zu müssen kommt praktisch dem Zerlegen des Autos gleich, aber zum Glück war er in Ordnung. Er stammt übrigens vom Citroën GS – als Kleinserienhersteller kaufte Lotus vieles aus fremden Regalen einfach zu.“ Gerade einmal dabei, sich gründlich zu verbiegen, wechselte Lotz auch noch den Kupplungszug. „Der Zug bricht regelmäßig an einer Umlenkrolle, das ist nicht zu ändern. Er hält ein bisschen länger, wenn man drauf achtet, dass er richtig auf seiner Rolle aufliegt und die Schaltgeometrie korrekt justiert ist. Wenn man sich verwinden kann wie ein Schlangenmensch, kommt man einigermaßen dran.“

Am Anfang stand auch ein weiterer typischer Elite-Schaden: ein feuchter Innenraum. Lotz

nahm alle Teppiche heraus und trocknete das Auto drei Wochen lang in einer beheizten Garage. Die Teppiche ließen sich noch retten, der Himmel indes war hinüber. Verursacher des Wassereintruchs war die mangelhafte Abdichtung der Windschutzscheibe. Die Abhilfe: Scheibe ausbauen und neu einkleben.

Immerhin: Mit dem Antrieb hatte Lotz kaum Schwierigkeiten. Entgegen aller Erwartungen entwickelte der Sechzehnventil-Vierzylinder (der als Zweiliter-Aggregat dem Jensen-Healey den Ruf schlimmster Unzuverlässigkeit eintrug) keine Macken. Lotus hatte der Maschine seinerzeit zwar die meisten Zicken ausgetrieben (was dem Jensen-Healey nicht mehr half), in Elite und Eclat galt sie aber mit ihren 150 PS zunächst als zu schwächlich. Erst die Vergrößerung des Hubraums für die Serie 2 auf 2174 Kubik (Bohrung x Hub: 95 x 76 Millimeter) brachte den ersehnten Dampf – zwar nur zehn Mehr-PS, aber ein erheblich satteres Drehmoment.

Und tatsächlich: Da passiert schon was. Eine Beschleunigung auf Tempo 100 in knapp acht



Kein Beinbruch dank GFK: Ein Ausrutscher auf einer Autobahnauffahrt sorgte für reichlich...



...zerknittertes Fiberglas. Das Chassis blieb aber intakt und bis hin zur arg ramponierten...

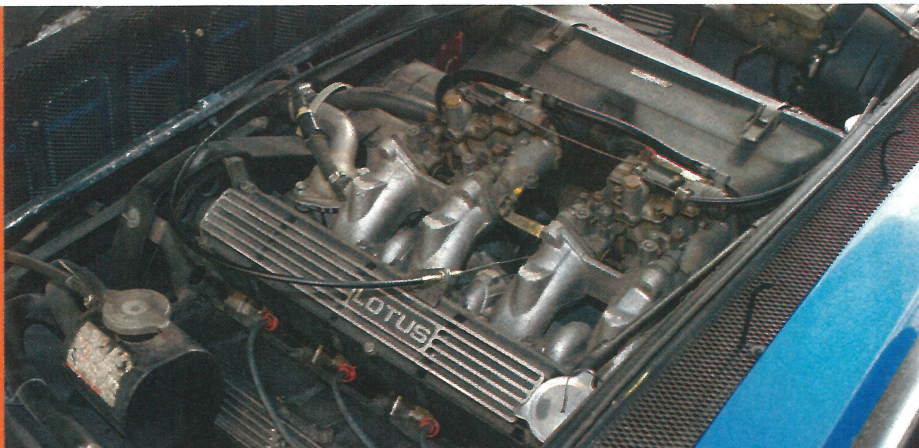


...C-Säulen-Partie ließ sich die Hülle reparieren. Nur die defekte Heckscheibe wurde zum Problem



Nicht unbedingt ein Fall für Jedermann: Am Design scheiden sich die Geister – vorsichtig ausgedrückt. Belassen wir es deshalb bei der Feststellung, dass eine Heckklappe noch nie unpraktisch war...

Sekunden ist selbst heute noch recht ordentlich. Auf langen Autobahnstrecken fühlt sich der Lotus am wohlsten, auf der Landstraße dämpft nur die leicht schwammige Servolenkung den Spaß. „Für Staus ist das Auto nicht gebaut“, sagt Lotz, der es aber dennoch im Sommer alltäglich nutzt. Und auf einer Alltagsfahrt hatte er vor zwei Jahren dann diesen Unfall: Auf einer Autobahnauffahrt rutschte bei leichter Nässe das Heck weg und bohrte sich auf Höhe der linken C-Säule tief unter die Leitplanke. Ursache: Ein Reifen, der vom Fachbetrieb entgegen der Laufrichtung montiert worden war. Zum Glück war die untere Karosseriehälfte unbeschädigt – aber die Heckscheibe war hinüber... „Das war ein Riesenproblem“, erinnert sich Lotz. „Es gibt zwar Leute, die sich mit dem Elite befassen, aber nur wenige, die sich für die zweite Serie interessieren. Davon gab es nur 133 Stück, von der Serie 1 fast die zehnfache Zahl. Ich bin am Schluss für die Heckscheibe nach England gefahren.“ Bei einem Elite-Spezialisten fand er das Teil, von dem brachte Lotz auch gleich noch eine überholte Lenkung und frische Achs-



160 PS aus knapp 2200 Kubik: Die Literleistung des mit zwei üppigen 45er Dell'Ortos bestückten Triebwerks ist für ein Serienauto der frühen Siebziger beachtlich, der Verbrauch mit bis zu 16 Litern auch

schenkel mit. Die zerstörte Karosserie war dank GFK nicht ganz so tragisch: „In Blech wäre das ein Totalschaden geworden, aber so konnten wir die C-Säule neu aufbauen. An einer Komplettlackierung führte aber kein Weg vorbei.“

Was aber macht das Leben mit einem zickigen Engländer lohnenswert? „Es ist eine Hassliebe – ich war auch schon kurz davor, die Axt zu nehmen. Aber der Elite fährt sehr schön, ist komfortabel und schnell. Der Motor begeistert mich, das ist ein erstklassiges Stück Technik, der dreht bis 7000 U/min. Das Styling – nun ja, es polarisiert... Ich bin selbst hin- und hergerissen, sieht er nun gut aus oder nicht? Aus manchen Winkeln wirkt er schön und flüssig, aus anderen fragt man sich: Was hat der Mann nachts geträumt, bevor er das entworfen hat? Der Wagen hat Geschichte, er war Dienstwagen von Mike Kimberley, dem Nachfolger von Chapman und Chefentwickler dieser Serie.“

Der Elite hatte schon immer das Problem, sich auf Porsche-Revier vorzuwagen, ohne dessen Qualität zu erreichen. Selbst in Lotus-Kreisen wird er nicht besonders geschätzt – es gibt sogar Marken-Fans, die in wahre Schimpftiraden ausbrechen, wenn die Rede auf den Elite kommt. Eigentlich ist das bedauerlich, denn der Wagen ist zumindest vom Design her mit nichts

zu vergleichen, ein absolutes Unikat. Der Motor ist ein Sahnestück, die Fahrleistungen sind noch immer beachtlich. Dass viele Details unterdimensioniert sind, gehört zum Wesen eines Lotus – das wurde ja auch Jochen Rindt, einem der größten aller Rennfahrer, zum Verhängnis. Der Elite braucht viel Zuwendung, die nur wenige einem Auto schenken wollen, das einem mitunter den letzten Nerv raubt. Und teuer ist er unterm Strich auch – weil kaum ein anderer Lotus ein ähnlich ungünstiges Verhältnis zwischen Marktwert und Instandsetzungskosten aufweist.“

Der Elite hat inzwischen 61.000 Meilen auf dem Tacho, und allmählich hat Andreas Lotz ihm alle Macken ausgebügelt. Natürlich kommt immer wieder was dazwischen, wie die Serie von unergründlichen Pannen im Herbst 2004: „Er fuhr mal, dann auch wieder nicht. Die Ursache war ein unsichtbarer Kabelbruch zwischen Zündspule und Zündung. Trotzdem, ich komme meinem großen Ziel immer näher: ein halbes störungsfreies Jahr im Lotus Elite...“

Text: Till Schauen
Fotos: Britta Hüning

Mit herzlichem Dank an den Tower des Flugplatzes Mainz-Finthen



Mit dem Anspruch eines luxuriösen GT: Der Elite ist tatsächlich ein komfortabler 2+2-Sitzer



Ein Mann mit einem Auftrag: „Einmal möchte ich den Elite ein halbes Jahr ohne jede Panne oder Störung fahren“, sagt Andreas Lotz. Er arbeitet seit fünf Jahren dran – wir drücken die Daumen, ehrlich!