
Fahrbericht Lotus Eletre: Zeitenwende

Von Bernd Ostmann, cen

Lotus und SUV, das ist per se eigentlich ein Unding. Die englische Traditionsmarke stand bislang für puristische Sportwagen, präzises Handling, knackige Performance – und extremen Leichtbau. Was hätte Lotus-Gründer Colin Chapman wohl zu dem knapp 2,6 Tonnen schweren Geländewagen Eletre gesagt? Max Sz waj, der Chef des deutschen Lotus-Entwicklungszentrums GIC in Raunheim, betont: „Das ist der fortschrittlichste Lotus, der je gebaut wurde.“ Er gesteht aber auch: Das Gewicht sei ein Problem. Aber man habe im Eletre alle Lotus-Inhalte der Vergangenheit in die Zukunft übertragen.

Lotus präsentiert den Eletre in Norwegen. Weil Norwegen das Vorzeigeland für den Elektromobilität ist – quasi die Blaupause für Rest-Europa. Die Türgriffe fahren automatisch aus. Statt eines Schlüssels gibt es eine Scheckkarte. Die legt man einfach in der Mittelkonsole auf die Handy-Ladefläche. Dann nur noch den kleinen Fahrhebel dahinter auf D bewegen und los geht's.

Das norwegische Straßennetz präsentiert sich gut ausgebaut. Das wechselnde Tempolimit zwischen 60, 80 und 100 sind allerdings kein ideales Geläuf für ein „Hyper-SUV“ (O-Ton Lotus). Trotzdem kann man schon nach den ersten Kilometer sagen: Nach 2,6 Tonnen fühlt sich der Eletre wirklich nicht an. Er lenkt auf der Landstraße sehr präzise und flink ein. Und beim kurzen Sprit auf der Einfädelspur der Autobahn lässt der Eletre S als mittlere Variante mit 603 PS seine beeindruckenden Spurtqualitäten aufblitzen.

Auf dem Honefoss Flugplatz in Eggemoen lässt sich das Limit des neuen Lotus in Form der schärfsten Version, dem R, etwas ausloten. Nach rechts geht es zu einer Beschleunigungs- und Brems-Versuchsstrecke, nach links zu einem weitgesteckten Slalom. Was passiert, wenn 905 PS und 985 Newtonmeter Drehmoment auf 2,6 Tonnen treffen? Gibt es eine Launch-Control? Gibt es nicht, einfach aufs Gas-, sorry, aufs Fahrpedal steigen. Der Fahrer wird in den Sitz gepresst. Und nach einem gefühlt minimalen Hänger geht es auch wirklich hurtig voran. Sorry, aber wie 2,9 Sekunden für den Spurt aus dem Stand auf 100 km/h fühlt es sich nicht an. Das Feuerwerk bleibt aus, kein Schlupf, kein brutaler Vortrieb.

Die Erklärung ist auf der schmalen Infoanzeige ablesen. Beschleunigt wurde im Sport-Programm. Der wahre Hammer kommt erst im Track-Modus. Dann lässt sich der Eletre mit dem linken Fuß auf dem Bremspedal fixieren und mit dem rechten Fuß werden die Kilowatt etwas in Stimmung gebracht – eine kleine Launch-Control-Unterstützung. Fuß aufs Bodenblech und der Eletre R haut sich mit leichtem Schlupf durch die beiden Gänge.

Ab Tempo 100 fährt der Heckspoiler aus. Es gibt drei Stellungen: 15, 32 und 34 Grad, dann steht der Spoiler beim harten Bremsen aus hohem Tempo voll im Wind und wirkt wie eine aerodynamische Bremshilfe, wie sie schon Mercedes in Le Mans beim SLR gefahren hat. Die Aerobremse und die Carbon/Keramik-Scheiben haben keine Mühe den Koloss wieder einzufangen.

Der Eletre lässt sich aber nicht nur brutal zusammenbremsen, er kann auch beim Bremsen Energie zurückgewinnen. Hinter dem Lenkrad gibt es zwei Schalt paddel. Damit werden aber keine Gänge sortiert. Rechts kann man sich durch die Fahrprogramme schalten. Links wird die Brems-Rekuperation variiert. Wer die Batterie durch Brems-Rekuperation laden möchte, der kann vom „Gas“-Pedal gehen und sich dann automatisch Richtung Stillstand verzögern lassen. Allerdings sollte man nicht erschrecken, wenn sich bei der nächsten härteren Bremsung das Pedalgefühl etwas verändert hat.

Apropos anfühlen. Wie geht es dem Eletre im schnellen Slalom? Am Limit kann der Eletre sein Gewicht nicht ganz vertuschen. Er schiebt doch etwas untersteuernd gegen Kurvenaußenrand. Aber alles kein Problem, alles ist spielerisch beherrschbar und der Eletre absolviert den Parcours mit überraschender Gelassenheit. Zwei Dinge helfen dem 2,6 Tonnen schweren SUV dabei: Zum einen der tiefe Schwerpunkt. Das 800-Volt-

Batterie-Paket ist in der Mitte im Wagenboden verstaut. Dazu kommt bei der R-Variante die Hinterachslenkung.

Lotus hat ein ausgeklügeltes Aerodynamik-Konzept entwickelt: In der Frontschürze wird der Lufteintritt automatisch geöffnet und verschlossen. So spart man Reichweite, wenn man die Kühlluft nicht braucht. Daneben durchströmt die Luft Karosserieschächte im Bug, in den Kotflügeln oder an den C-Säulen und erhöht damit den Anpressdruck. Am Dachende gibt es links und rechts zwei feststehende Aeroflügel und darunter den ausfahrbaren Heckspoiler, bei den Varianten S und R mit einem zusätzlichen Gurney-Flap.

Der Eletre markiert nicht nur den Eintritt von Lotus ins SUV-Segment. Er soll die Traditionsmarke ein Stück in Richtung Premium- und Lifestyle-Segment bringen. Premium sind sicherlich die Antriebstechnologie, die gediegene Ausstattung und das Sicherheitspaket, das man dem Eletre auf den Weg gegeben hat. Mit 34 Sensoren ist er auf dem allerletzten Stand der Technik, mit 360-Grad-Rundumsicht und Lidar-Technologie kann der Eletre autonom nach Level 4 fahren. Zumindest ist die Hardware bereits an Bord und kann freigeschaltet werden, wenn die Technik für den Verkehr zugelassen wird.

Über der Mittelkonsole thront ein dünner 15,1-Zoll-Touchscreen. Die Navigation über den vollen Bildschirm bei Panoramakarte und Satellitenbild ist beeindruckend. Eine wahre Klangorgie hält das Lotus-KFT-Dolby Atmos-Soundsystem mit 23 Lautsprechern bereit. Es gibt sogar einen Schwingungsdämpfer für die Superbässe, der die Vibrationen bei vollem Sound reduzieren soll. Im Eletre sitzt man wirklich in Reihe eins im Konzertsaal.

Einige seiner Lifestyle-Gimmicks kann man, muss man aber nicht mögen. Die Bildschirme in den Türen sind gewöhnungsbedürftig. Die Einstellung der Rückwärtskameras ist etwas fummelig. Der Eletre hat keinen Tacho, sondern nur ein schlankes Leuchtenband, in dem die Geschwindigkeit angezeigt wird. Dafür gibt es ein Head-up-Display, das etwas überfrachtet ist: Ganz oben wird die gefahrene Geschwindigkeit angezeigt. Darunter sieht man den Eletre von hinten innerhalb der Fahrspuren, links davon die zulässige Höchstgeschwindigkeit rot angezeigt, dann ein weißes 30-km/h-Zeichen und schließlich noch ein Tachosignet. Aber es lässt sich sowohl in der Lichtintensität als auch in der Position verändern, so dass es die Sicht nach vorn nicht behindert.

Optimale Sicht nach vorn verspricht ein neues Fern- und Kurvenlichtelement: Klein und leicht, aber sehr effizient leuchtet es die Fahrbahn bis zu 500 Meter aus. Das ist nicht das einzige Feature an dem der geniale Konstrukteur und Lotus-Gründer Colin Chapman seine helle Freude gehabt hätte. Denn was in einer weltumfassenden Aktion zwischen England, Deutschland und China entstanden ist, hat nichts mehr mit den puristischen Fahrmaschinen der Vergangenheit gemein, sondern weist den Lotus-Weg in die Zukunft. (cen/bo)

Daten Lotus Eletre (R)

Länge x Breite x Höhe (m): 5,10 x 2,14 x 1,63
Radstand (m): 3,02
Antrieb: 2 E-Motoren, AWD, 1(2)-Gang-Getriebe
Leistung: 450 kW / 603 PS (675 kW / 905 PS)
Max. Drehmoment: 710 (985) Nm
Höchstgeschwindigkeit: 258 (265) km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,5 (2,95) Sek.
Energieverbrauch (WLTP): 16,9 kWh
Batteriegröße: 112 kWh
Reichweite (WLTP) : 600 (490) km
Leergewicht: 2490 (2640) kg
Kofferraumvolumen: 611–1523 Liter
Preis: 95.990 (150.990) Euro

Bilder zum Artikel



Lotus Eletre.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lotus



Lotus Eletre.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lotus



Lotus Eletre.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lotus



Lotus Eletre.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lotus



Lotus Eletre.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lotus



Lotus Eletre.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lotus



Lotus Eletre.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lotus



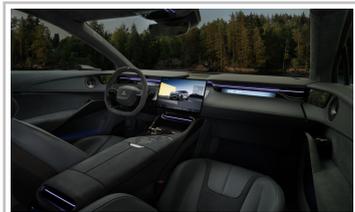
Lotus Eletre.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lotus



Lotus Eletre.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lotus



Lotus Eletre.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lotus
