

CLASSIC DRIVER

Lotus-Fünflinge auf dem Pariser Salon: Schreck lass nach!



Niemand hatte damit gerechnet: Auf dem Pariser Autosalon erblickten fünf neue Lotus-Modelle das Licht der Welt - mit Stephen Baldwin, Mickey Rourke und Naomi Campbell als Celebrity-Hebammen. Bis 2015 sollen die Fünflinge auf der Straße stehen. Bloß wie? John Simister hat für Classic Driver recherchiert, was hinter der Sturzgeburt wirklich steckt - und wer die Großfamilie finanzieren soll.

Die Presse hatte schon im Vorfeld geahnt, das Lotus in Paris mehr zeigen würde als die angekündigten Evora-Derivate. Aber fünf neue Serienmodelle? Mit Bob Lutz als Berater? Eine völlig neue Management-Riege? Mit dem früheren AMG-Entwicklungschef Wolf Zimmermann als Technik-Vorstand und zahlreichen Persönlichkeiten aus den Reihen von Ferrari, Porsche, Aston Martin? Davon einmal angesehen stellt sich natürlich sofort die Frage, woher das Geld für die Entwicklung einer völlig neuen Modellpalette stammen soll. Zufällig saß einer der Investment-Banker, die Lotus zur Premiere nach Paris geladen hatte, im selben Eurostar-Abteil wie eine Gruppe von Automobiljournalisten, darunter der Autor dieser Zeilen.

Der Banker nutzte die Gelegenheit, noch vor dem *Big Bang* die Wassertemperatur zu fühlen und fragte interessiert nach unseren Erwartungen. Wir waren natürlich gespannt und fasziniert, gleichzeitig aber etwas skeptisch. Lotus hatte schon einige Reinkarnationen durchlebt, doch letztlich wurden die Manager von den bekannten Qualitätsproblemen, dem fehlende Glanz der Marke im High-End-Segment und dem allgegenwärtigem Geruch von Polyesther immer wieder auf den Boden zurück geholt. Warum sollte es dieses Mal also anders sein?





Die schweibchenweise Herausgabe von Informationen an die Presse, der Internet-Countdown, die Preview-Party, bei der eine handverlesene Runde bereits einen Blick auf die Modellzukunft werfen und anschließend beim Leben ihrer Mütter Verschweigenheit geloben musste – all das hatte funktioniert. Die Investment-Banker wurden über die Messe zu einem zweistöckigen Showpalast geführt, größer als alles, was Lotus jemals auf einem Autosalon errichtet hatte. Davor sammelte sich schon am frühen Nachmittag eine aufgeregt tuschelnde Meute von Journalisten, Fotografen, Designern und Ingenieuren anderer Sportwagenfirmen, um die offizielle Enthüllung der neuen Modelle live mitzuerleben. Es sollte der glamouröseste Teil des Premierentages sein, doch die anwesenden Celebrities – darunter Stephen Baldwin, Naomi Campbell und der sichtlich verstimmt Mickey Rourke – wirkten wie bestellt und nicht abgeholt, da der neue Lotus-Chef Dany Bahar es sich nicht nehmen ließ, jedes neue Serienmodell persönlich zu präsentieren.



Wobei die Bezeichnung Serienmodell nicht ganz richtig ist: Derzeit befinden sich alle fünf gezeigten Modelle im Prototypen-Stadium. Die Datenblätter enthalten Voraussagen, keine Fakten. Mit dem ehemaligen Ferrari-Designchef Donato Coco hat sich Lotus einen Profi an Bord geholt, dennoch gleichen sich die Modelle derzeit noch wie ein Ei dem anderen. Bis auf die historisch wertvollen Modellbezeichnungen gibt es keine Brücke zur Geschichte der Marke. Sicherlich könnte man die scharfen Kanten des ersten Lotus Esprit in seiner Neuaufgabe suchen und finden, die eigentliche Inspiration scheint jedoch eher der aktuelle Ferrari 458 Italia zu sein.



Der Lotus Esprit soll 2012 übrigens als erstes Modell der neuen Produktoffensive auf die Straße kommen. Der Zweisitzer dürfte von einem 5,0-Liter-V8-Kompressormotor mit 620 PS angetrieben werden, den Lotus vom neuen Technologiepartner Toyota borgt. Die Kraftübertragung erfolgt über ein Doppelkupplungsgetriebe, eine optionale Hybrid-Konfiguration soll den CO₂-Ausstoß des Mittelmotor-Sportlers auf 250 Gramm pro Kilometer drücken. Auch den Preis nennt Lotus in Paris: Rund 125.000 Euro soll der neue Esprit kosten. Ein Jahr später soll bereits der neue Lotus Elan in den Handel kommen. Wie der Esprit ist auch der Elan ein Zweisitzer mit Mittelmotor-Layout, allerdings soll eine 2+2-Version folgen. Herzstück ist ein 4,0-Liter-V6-Kompressor mit 450 PS, der auch als Hybrid erhältlich sein soll. Vom Geist des ersten Elan oder der Frontantrieb-Version aus den 1990er Jahren ist der gut 85.000 Euro teure Elan jedoch Lichtjahre entfernt.



Der nächste in der Reihe ist der Lotus Elite, der bis 2014 die Straßenzulassung erreichen soll. Der Preis

dürfte um 137.000 Euro liegen. Als Antrieb kommt derselbe V8 zum Einsatz wie im Esprit, allerdings sollen die Emissionen bis zur Markteinführung deutlich gesenkt werden. 2015 sehen wir, so alles funktioniert, die letzten beiden Newcomer auf der Straße: Nummer eins ist der Lotus Eterne – als einzige Modell mit einem unvorbelasteten Namen gesegnet und mit seinen vier Türen ganz klar als Konkurrent zum Aston Martin Rapide konzipiert. Wieder kommt der V8 zum Einsatz, dieses Mal werden jedoch fast 150.000 Euro fällig. Günstig fällt dagegen die Neuauflage der Elise aus, die analog zum aktuellen Modell nur 40.000 Euro kosten soll. Die neue Elise wird wohl mit einem versenkbaren Hardtop ausgestattet und von einem 2,0-Liter-Vierzylinder-Turbomotor angetrieben. Als einziges Modell im neuen Programm dürfte die Elise auch weiterhin mit Handschaltung erhältlich sein. Für Freunde des aktuellen Go-Kart-Feelings eine schlechte Nachricht: Das Modellupdate fällt deutlich größer und schwerer aus – rund 1.095 Kilo sind geplant.



Spätestens hier schrillen die Alarmglocken: Ist Lotus etwa dabei, seinen Kurswechsel aus den Siebzigerjahren zu wiederholen? Damals hatte die Marke ihren Kernmarkt verlassen, um glamourösere und profitträchtigere Segmente zu erreichen. Erst die derzeitige Elise, deren Wurzeln bis 1996 zurück gehen, hatte Lotus von diesem Irrweg zurück geholt und für vorher undenkbare Verkaufszahlen gesorgt. Die größte Enttäuschung der neuen Modelloffensive ist deshalb das Fehlen eines kompakten Leichtbau-Sportwagens. Für zahlreiche Beobachter ist es unverständlich, wie man eine derart gefestigte Marktposition derart fahrlässig entsorgen kann. Vor allem mit Blick auf den derzeitigen Umbruch der Sportwagenindustrie, in dem alle Hersteller versuchen, leichtere und kleinere und effizientere Automobile zu konzipieren, ist der radikale Kurswechsel des Leichtbau-Avantgardisten Lotus nicht nachvollziehbar.



Lotus-Marketingchef Andreas Prillman versucht die Neuausrichtung zu erklären: „Die Idee wurde bereits vor einigen Jahren geboren, als unser malaysischer Teilhaber Proton entschied, Lotus zurück auf den Weg der Profitabilität zu führen. So kommt es, das wir heute nicht nur fünf neue Automobile, sondern auch eine neue Unternehmensstruktur und ein neues Management haben. Das derzeitige Finanzklima war dabei hilfreich: Wenn man ein vernünftiges Projekt vorweisen kann, sind günstige Finanzierungen leicht zu bekommen.“ Auf die Frage, warum die Marktposition der Elise komplett aufgegeben wurde, antwortet Prillman, die neue Elise folge nur der Entwicklung von Markt und Käufern. „Die neue Kundengeneration wünscht sich mehr Komfort. Sie sind älter geworden – und dabei eben nicht dünner. Die Handling-Eigenschaften bleiben aber erhalten. Die neue Elise erfüllt damit alle derzeitigen Anforderungen.“



Man wird sehen, ob sich diese Prognosen bewahrheiten. Doch es gibt noch einen zweiten Denkfehler im Masterplan – zumindest aus der Sicht eingefleischter *Petrolheads*: Lotus plant, zukünftig im Revier der

etablierten Supersportwagen zu wildern. Für den Antrieb der neuen Modelle kommen jedoch nur Motoren aus dem Toyota- bzw. Lexus-Baukasten zum Einsatz, eigene Aggregate soll es nicht geben. Dem Markenimage dürfte das wenig zuträglich sein. Prillman entgegnet, alle neuen Motoren würden für Lotus angepasst. „Der Motor ist natürlich das Herz eines jeden Sportwagens. Durch unsere Kooperation mit Toyota werden wir zukünftig keine Motoren mehr tunen, sondern maßgefertigte Triebwerke erhalten. Der interessanteste Teil ist dabei die Motorelektronik.“



Ironischerweise wäre die Marke Lotus, die als Entwickler für zahlreiche andere Marken tätig ist, problemlos in der Lage, eigene Motoren zu konstruieren. Doch die Bilanz scheint nicht aufzugehen und vielen Kunden, so fürchten wir, dürfte es bei entsprechendem Preis egal sein, woher die Technik unter der Haube stammt. Enttäuschend ist zudem, dass die Karosserien zum großen Teil aus Aluminium bestehen sollen, während leichtere Komposit-Materialien nur für Kleinteile genutzt werden. Die neuen Modelle basieren auf den derzeitigen Aluminium-Strukturen Elise und Evora; entwicklungstechnisch kommt Lotus damit bis 2015 nicht über den Stand der eigenen Forschung der Nullerjahre hinaus.





Vielleicht geht der ambitionierte Plan auch auf. Alles andere wäre schließlich ein Desaster für die angesehene Marke. Wenn es wirklich klappt, hätte Lotus ein weit gefächertes Sportwagen-Portfolio als jeder andere Hersteller. Um die Fahrqualitäten mache ich mir übrigens ebenso wenig Sorgen wie über die Merchandising-Strategien der Marke. In Paris konnte man bereits einen neuen Markenstore mit historischem Spielzeug bewundern. Auch ein neues Hochglanz-Magazin gibt Lotus heraus. Es wird in der Schweiz produziert und hat ein Redaktionsbüro in New York. Unter den Autoren findet sich nur ein Engländer, dafür feiert die erste Ausgabe britische Celebrity-Ikonen. Um es deutlich zu sagen: Ich bin besorgt!

Text: [John Simister](#) (aus dem Englischen von Jan Baedeker)

Fotos: Lotus

ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter

[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/lotus-f%C3%BCnflinge-auf-dem-pariser-salon-schreck-lass-nach>
© Classic Driver. All rights reserved.