

# DAVID GEGEN GOLIATHS

Der Sommer kommt: Auf zum ultimativen Roadster-Dreikampf! Der Purismus-Held Lotus Exige Sport 380 trifft auf die arrivierte Konkurrenz von Porsche und Audi.

Text Christian Gebhardt · Fotos Hans-Dieter Seufert

**A**ufwachen, ganz schnell aufwachen. In der Hockenheimer Nordkurve werden sie alle so radikal und urplötzlich wie Soldaten beim Weckruf aus dem Tiefschlaf gerissen. Sie, das sind Pronator teres, Brachioradialis und viele mehr. Nie gehört? In der heutigen Zeit werden sie, die zahlreichen Muskeln des Unterarms, angesichts zumeist komfortabel abgestimmter Sportwagenlenkungen auch immer zweit-rangiger. Es sei denn, man sticht in einem Lotus Exige Sport 380 ohne Servolenkung um den Kleinen Kurs von Hockenheim. Hier der außergewöhnliche Purist mit Muskelkatergarantie, dort die arrivierte Konkurrenz um Audi TT RS Roadster und Porsche 718 Boxster S. Auf zum ultimativen Roadster-Dreikampf! Und so treffen heute unter anderem die wohl extremsten Lenkungsentwicklungen aufeinander. Jeder Randstein und jede Bodenwelle kommen als Hallo-wach-Schlag in der servo-freien Lenkung der Exige an. Nicht nur die

Größe des Lenkrads, auch der geringe Lenkwinkelbedarf erinnert eher an einen Formel-boliden als an ein Straßenfahrzeug. Die Unterschiede zwischen der Lenkung des Lotus und der des 718 Boxster S? So groß wie zwischen Olivia Jones und Horst Seehofer. Dort der Paradiesvogel, hier der Konservative.

Die Lenkung des Boxster legt ihren Fokus vor allem auf den Alltagskomfort. Die Rückmeldung um die Mittellage ist das Gegenteil von spitz. Wer aus der Exige in den 718 umsteigt, dem fällt sofort der sehr große Lenkwinkelbedarf des Porsche auf. Funktioniert im Alltag angenehm unaufgeregt, auf der Rennstrecke oder kurvigen Landstraße wünscht man sich aber etwas Knackigeres. Die Lenkung des TT RS liegt dazwischen, aber natürlich näher am 718 Boxster S als an der Exige Sport 380. Um die Mittellage arbeitet sie aber



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





# DIE LENKUNGEN DES PORSCHE UND DES LOTUS IM VERGLEICH: SO UNTERSCHIEDLICH WIE OLIVIA JONES UND HORST SEEHOFER

deutlich mitreißender und speziell im Dynamic-Modus mit kernigeren Lenkkräften als die des Roadster-Pendants aus Zuffenhausen.

Dass Lotus das kleine gallische Dorf der Sportwagenhersteller ist, merkt man jedoch nicht nur an der rustikalen Lenkung, sondern schon vor dem Rennstreckenausflug beim Besuch auf der Waage. Während die Roadster-Version der aktuellen Exige für Ur-Lotus-Fans der Mk1-Baureihen von Elise und Exige vermeintlich etwas speckig anmutet, erklingt bei uns ein Jubelschrei, der sonst nur auf dem Siegerpodest in Hockenheim ertönt. Eintausendeinhundertfünfunddreißig Kilo müssen gefeiert werden – der Lotus ist im direkten Vergleich satte 284 kg leichter als der Porsche. Noch krasser fällt der Gewichtszuschlag beim Audi aus: plus 451 Kilo im Vergleich zur Exige.

## TT RS: Untersteuern minimiert

Zurück auf die Piste: Beim Anbremsen auf die Ameisenkurve spielt der Purist seinen Gewichtsvorteil das erste Mal aus. Späte Bremspunkte setzt die Exige unaufgeregter, rennwagenähnlicher und punktgenauer als die Konkurrenz um. Während der 718 dank der besten ABS-Abstimmung des Trios fast ähnlich späte Bremspunkte wie der Lotus setzen kann, erfordert der Audi Aufmerksamkeit. Bei späten und zackigen Bremsmanövern drückt der TT RS deutlich mit dem Heck gegen Kurvenaußenrand und kann quasi im Rallyestil angestellt werden. So konnte das für seinen Vorgänger typische Kurveneingangsuntersteuern deutlich reduziert werden. Auch auf Lastwechsel spricht der TT RS nun sensibler an.

Man spürt im Grenzbereich sofort die Vorgabe, die das Lastenheft den RS-Entwicklern auferlegt

hat: Untersteuern minimieren. Letzteres ist deutlich besser gelungen als bei seinem Vorgänger. Mit einer Rundenzeit von 1.12,4 Minuten ist der aktuelle RS-Roadster über drei Sekunden schneller als die Plus-Variante der letzten Generation (1.15,8 min). Im Vergleich zu den Mittelmotor-Roadstern von Lotus und Porsche leidet der TT RS aber auch in seiner aktuellen Generation (Baureihe 8S) aus querdynamischer Sicht bauartbedingt immer noch unter einer nachteiligen, weil zu frontlastigen Gewichtsverteilung (60,1 zu 39,9 Prozent). Die Vorderachslast des TT RS beträgt mit 953 Kilo fast eine Tonne.

Rausbeschleunigen, zweiter, dritter, vierter Gang. Genauso puristisch wie die Lenkkräfte fallen bei der Exige auch die Gangwechsel aus. Das manuelle Sechsganggetriebe wurde in puncto Schaltbarkeit und Gassenpräzision über die Jahre immer weiter verbessert – Sie merken es schon, der Satz läuft auf ein „aber“ hinaus. Aber: Im Vergleich zu den Doppelkupplungsgetrieben des Porsche und des Audi kann man auch mit noch so viel Talent nicht annähernd so schnell die Fahrstufen wechseln. Dank perfektionistischer PDK-Abstimmung muss man im 718 Boxster S für die schnellste Gangart im Grenzbereich nicht einmal mehr wie im TT RS die Schaltwippen ziehen, son-

dern lässt das Getriebe lieber ganz autonom die idealen Zeitpunkte zum Runterschalten und zum Hochschalten finden. Sicherlich die schnellste und stressfreieste Art des Gangwechsels im Grenzbereich.

Dann schieben wir von sport auto gleich schnell noch ein zweites „aber“ hinterher. Aber: Es ist uns völlig egal, dass der Lotus beim Schalten einige Zehntelsekunden auf den Porsche und den Audi verliert. Das Kupplungs-Gas-Spiel der handgerissenen Purismusgöttin aus Großbritannien weckt auf sympathische Art und Weise längst vergessene Lebensgeister des Sportfahrers. Das hochtechnisierte Porsche-Getriebe würde in die Leichtbaubüchse auch in etwa so gut reinpassen wie ein Smoking in einen Londoner Keller-Pub.

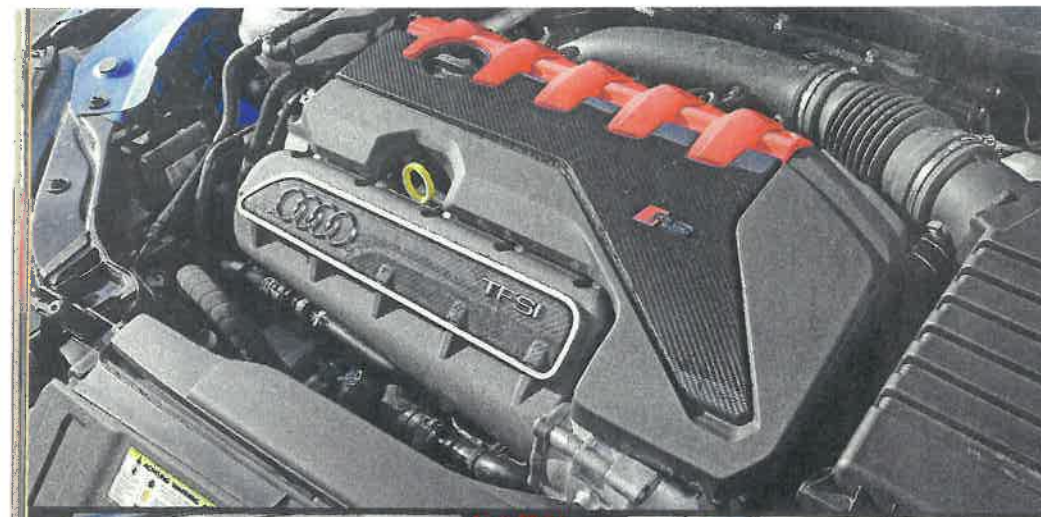
## 718: das perfekte Fahrwerk

Also Herz in die Hand nehmen und die vermeintlich durch den Handschalter liegenden gelassenen Zehntelsekunden wieder anders versuchen wettzumachen. Zum einen trägt die Exige Sport 380 Cupreifen vom Typ Michelin Pilot Sport Cup 2. Bevor sich jetzt ein Leserbriebschreiber wieder über den Vergleich von Fahrzeugen mit Sportreifen und ohne Sportreifen beschwert, sei gekontert, dass der Lotus seine Cup-Pneus serienmäßig ab Werk trägt.

Bei Porsche und Audi bieten ne Cupreifen für 718 Boxster Roadster an. Sollten wir die Grund dieser unterschiedliche daher nicht vergleichen? St das Salz in der Suppe eines V doch gerade der Vergleich von chen Konzepten.

Das Gripniveau des Michelin Exige Sport 380 ist gut, wenn nicht mehr ganz so hoch, wie extremen Trockengrip ausgleich Zero Trofeo, den die aktuelle der dritten Generation beim rund vier Jahren (siehe sport noch trug. Im Vergleich zum lin-Cupreifen des Lotus mus Zero N1 des 718 Boxster S r Auch wenn er kein ausgewie ist, punktet er mit ähnlich h

Der Vorteil der Sportreifen Vergleich also gar nicht so h ab hätte erwarten können – direkten Vergleich der Reifen Porsche. Neben dem drastisc wicht punktet die Exige Spo Aerodynamik. Während das Sport 350 bei Höchstgeschw Gesamtantrieb von 88 Kilo ;



**Audi TT RS Roadster**  
Fünfzylinder mit grandiosem Klang. Insgesamt bleibt der RS mit komfortabler Sitzposition mehr Landstraßenstürmer als Rennstreckenreak



**Lotus Exige Sport 380**  
So geht Sport: Ultratiefe Sitzposition und knackige Vollschalensitze. Handschalter mit faszinierender Schaltkulisse. Der V6-Kompressor trägt ab sofort die Klappenabgasanlage aus den Evra-Modellen



**Porsche 718 Boxster S**  
Mehr als der Vierzylinderklang begeistert der Grip der Pirelli P Zero N1. Extras: Keramikbremse, PASM-Sportfahrwerk (20 mm tiefer), Schalensitze





## DIE LENKUNGEN DES PORSCHE UND DES LOTUS IM VERGLEICH: SO UNTERSCHIEDLICH WIE OLIVIA JONES UND HORST SEEHOFER

deutlich mittelsamer und speziell im Dynamic-Modus mit kernigeren Lenkkräften als die des Roadster-Pendants aus Zuffenhausen.

Dass Lotus das kleine gallische Dorf der Sportwagenhersteller ist, merkt man jedoch nicht nur an der rustikalen Lenkung, sondern schon vor dem Rennstreckenausflug beim Besuch auf der Waage. Während die Roadster-Version der aktuellen Exige für Ur-Lotus-Fans der Mk1-Baureihen von Elise und Exige vermeintlich etwas speckig anmutet, erklingt bei uns ein Jubelschrei, der sonst nur auf dem Siegerpodest in Hockenheim ertönt. Eintausendeinhundertfünfunddreißig Kilo müssen gefeiert werden – der Lotus ist im direkten Vergleich satte 284 kg leichter als der Porsche. Noch krasser fällt der Gewichtszuschlag beim Audi aus: plus 451 Kilo im Vergleich zur Exige.

### TT RS: Untersteuern minimiert

Zurück auf die Piste: Beim Anbremsen auf die Ameisenkurve spielt der Purist seinen Gewichtsvorteil das erste Mal aus. Späte Bremspunkte setzt die Exige unaufgeregter, rennwagenähnlicher und punktgenauer als die Konkurrenz um. Während der 718 dank der besten ABS-Abstimmung des Trios fast ähnlich späte Bremspunkte wie der Lotus setzen kann, erfordert der Audi Aufmerksamkeit. Bei späten und zackigen Bremsmanövern drückt der TT RS deutlich mit dem Heck den Kurvenaußenrand und kann quasi im Rallyestil angestellt werden. So konnte das für seinen Vorgänger typische Kurveneinganguntersteuern deutlich reduziert werden. Auch auf Lastwechsel spricht der TT RS nun sensibler an.

Man spürt im Grenzbereich sofort die Vorgabe, die das Lastenheft den RS-Entwicklern auferlegt

hat: Untersteuern minimieren. Letzteres ist deutlich besser gelungen als bei seinem Vorgänger. Mit einer Rundenzeit von 1.12,4 Minuten ist der aktuelle RS-Roadster über drei Sekunden schneller als die Plus-Variante der letzten Generation (1.15,8 min). Im Vergleich zu den Mittelmotor-Roadstern von Lotus und Porsche leidet der TT RS aber auch in seiner aktuellen Generation (Baureihe 8S) aus querdynamischer Sicht bauartbedingt immer noch unter einer nachteiligen, weil zu frontlastigen Gewichtsverteilung (60,1 zu 39,9 Prozent). Die Vorderachslast des TT RS beträgt mit 953 Kilo fast eine Tonne.

Rausbeschleunigen, zweiter, dritter, vierter Gang. Genauso puristisch wie die Lenkkräfte fallen bei der Exige auch die Gangwechsel aus. Das manuelle Sechsganggetriebe wurde in puncto Schaltbarkeit und Gassenpräzision über die Jahre immer weiter verbessert – Sie merken es schon, der Satz läuft auf ein „aber“ hinaus. Aber: Im Vergleich zu den Doppelkupplungsgetrieben des Porsche und des Audi kann man auch mit noch so viel Talent nicht annähernd so schnell die Fahrstufen wechseln. Dank perfektionistischer PDK-Abstimmung muss man im 718 Boxster S für die schnellste Gangart im Grenzbereich nicht einmal mehr wie im TT RS die Schaltwippen ziehen, son-

dern lässt das Getriebe lieber ganz autonom die idealen Zeitpunkte zum Runterschalten und zum Hochschalten finden. Sicherlich die schnellste und stressfreieste Art des Gangwechsels im Grenzbereich.

Dann schieben wir von sport auto gleich schnell noch ein zweites „aber“ hinterher. Aber: Es ist uns völlig egal, dass der Lotus beim Schalten einige Zehntelsekunden auf den Porsche und den Audi verliert. Das Kupplungs-Gas-Spiel der handgerissenen Purismusgöttin aus Großbritannien weckt auf sympathische Art und Weise längst vergessene Lebensgeister des Sportfahrers. Das hochtechnisierte Porsche-Getriebe würde in die Leichtbaubüchse auch in etwa so gut reinpassen wie ein Smoking in einen Londoner Keller-Pub.

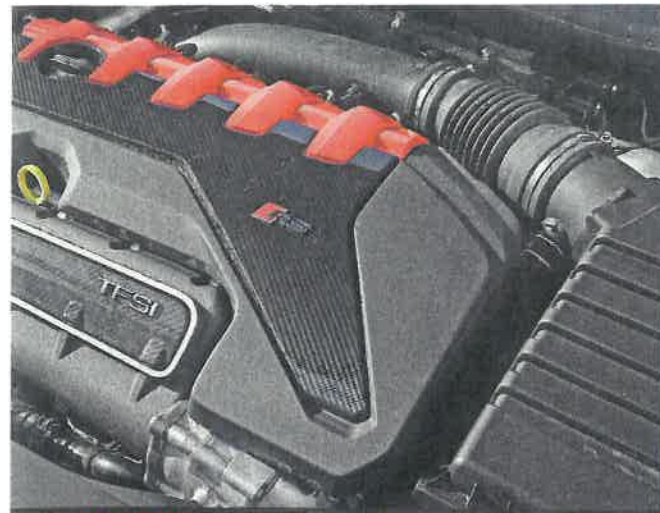
### 718: das perfekte Fahrwerk

Also Herz in die Hand nehmen und die vermeintlich durch den Handschalter liegenden gelassenen Zehntelsekunden wieder anders versuchen wettzumachen. Zum einen trägt die Exige Sport 380 Cupreifen vom Typ Michelin Pilot Sport Cup 2. Bevor sich jetzt ein Leserbrieffschreiber wieder über den Vergleich von Fahrzeugen mit Sportreifen und ohne Sportreifen beschwert, sei gekontert, dass der Lotus seine Cup-Pneus serienmäßig ab Werk trägt.

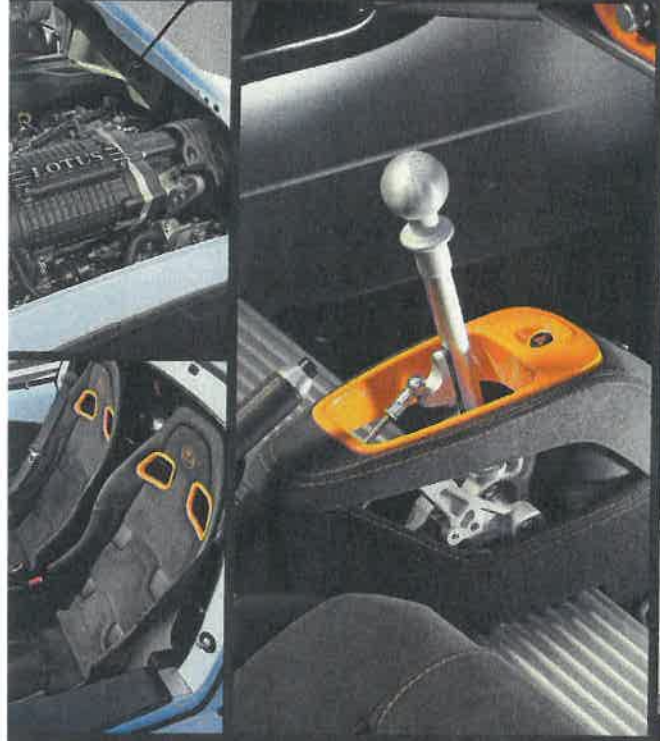
Bei Porsche und Audi bieten sie ab Werk keine Cupreifen für 718 Boxster S und TT RS Roadster an. Sollten wir die Fahrzeuge aufgrund dieser unterschiedlichen Reifenkonzepte daher nicht vergleichen? Stört uns nicht, das Salz in der Suppe eines Vergleichstests ist doch gerade der Vergleich von unterschiedlichen Konzepten.

Das Gripniveau des Michelin Cup 2 der Exige Sport 380 ist gut, wenn auch subjektiv nicht mehr ganz so hoch, wie mit dem auf extremen Trockengrip ausgelegten Pirelli P Zero Trofeo, den die aktuelle Exige-Baureihe der dritten Generation beim ersten Test vor rund vier Jahren (siehe sport auto 10/2013) noch trug. Im Vergleich zum aktuellen Michelin-Cupreifen des Lotus muss sich der Pirelli P Zero N1 des 718 Boxster S nicht verstecken. Auch wenn er kein ausgewiesener Sportreifen ist, punktet er mit ähnlich hohem Gripniveau.

Der Vorteil der Sportreifen ist im aktuellen Vergleich also gar nicht so hoch, wie man vorab hätte erwarten können – zumindest beim direkten Vergleich der Reifen von Lotus und Porsche. Neben dem drastisch geringeren Gewicht punktet die Exige Sport 380 mit ihrer Aerodynamik. Während das Basismodell Exige Sport 350 bei Höchstgeschwindigkeit einen Gesamtantrieb von 88 Kilo generieren soll,



**Audi TT RS Roadster**  
Fünfzylinder mit grandiosem Klang. Insgesamt bleibt der RS mit komfortabler Sitzposition mehr Landstraßenstürmer als Rennstreckenreak.



**Porsche 718 Boxster S**  
Mehr als der Vierzylinderklang begeistert der Grip der Pirelli P Zero N1. Extras: Keramikbremse, PASM-Sportfahrwerk (20 mm tiefer), Schalensitze





bezziffern die Briten den Gesamtabtrieb des 380er-Modells mit 140 Kilogramm.

Dass die modifizierte Aerodynamik wirkt, zeigt sich auf dem Kleinen Kurs in der Querspange. Vierter Gang, das Fahrpedal klebt ohne Lupfer auf der Bodengruppe, einlenken – mit 188 km/h stürmt die Exige stabil durch den schnellen Linksknick. Tagesbestwert. Auch beim anschließenden Anbremsen in die enge Rechts Ausgang Querspange bleibt der Lotus noch ruhig und stabil, doch dann wartet knifflige Lenkarbeit auf den Piloten. Einlenken, Lenkung aufmachen, wieder einlenken – in engen Ecken tendiert die Exige zuerst zu einem leichten Untersteuern.

Dem leichten Einlenkuntersteuern sollten eigentlich die im Vergleich zu der Exige Sport 350 nun zehn Millimeter breiteren Vorderreifen entgegenwirken. Die Exige Sport 380 könnte in Hockenheim eine noch aggressivere Fahrwerksabstimmung vertragen. Kein Problem, dank optionalem Track-Pack trägt der Mittelmotorpurist ein Fahrwerk mit zweifach einstellbaren Nitron-Dämpfern sowie

verstellbaren Eibach-Stabis vorn und hinten. Außerdem wünscht man sich eine etwas weichere Reifenmischung, die unter sportlichen Gesichtspunkten noch besser zu dem Leichtgewicht aus England passen würde.

**Exige: Sperrdifferenzial bitte!**

Während man im 718 Boxster S mit ruhigen Lenkbewegungen die Ideallinie präzise auslotet, ist die schnelle Runde im Lotus von dauerhaften Lenkradkorrekturen geprägt. Wer die Exige Sport 380 in mittelschnellen Kurven, wie der Rechts Eingang Motodrom, dann doch einmal mit einem Lastwechsel reizt, dem präsentiert sie sich mit schlagartig auskeilendem Heck. Klassische Mittelmotordiva eben.

Und unter Last? Speziell in den engen Kurven (Armeisenkurve, Ausgang Querspange) drückt der Lotus beim Herausbeschleunigen mit dem Heck. Die Traktion könnte dabei noch etwas besser sein. Angesichts des gerne durchdrehenden kurveninneren Hinterrads in engen Kurvenverläufen sollten die Briten, ähnlich wie beim Evora 400 oder Sport 410,

auch der Exige endlich ein mechanisches Sperrdifferenzial spendieren. Sowohl der sehr gut ausbalancierte Porsche-Hecktriebler als auch der Audi-Roadster mit Allradantrieb haben in puncto Traktion unter Last klare Vorteile gegenüber der Exige Sport 380.

Während sich im Porsche 718 Boxster S die Bestzeit, dank des neutralen und sehr einfach beherrschbaren Fahrverhaltens, wie am Fließband kopieren und mit lediglich minimalen Zehntelabweichungen reproduzieren lässt, erfordert der Lotus auf der schnellen Runde mehr Wachsamkeit. Ein Fahrfehler und die Rundenzeit ist beim Teufel. Doch andersherum, wer den Leichtbauhelden aus dem britischen Hethel bändigt, wird umso stolzer auf das Ergebnis sein. Mit 1.10,8 Minuten kürzt sich die Exige Sport 380 nicht nur zum zweit-schnellsten Lotus unserer Testhistorie hinter dem Überflieger 3-Eleven (1.06,2 Minuten), sie schlägt auch den Fahrwerkperfektionisten 718 Boxster S knapp.

Doch auch wenn der Leichtbauhelder heute den 718 und den TT RS Roadster auf dem

## MIT 1.10,8 MINUTEN SCHLÄGT DIE EXIGE SPORT 380 DEN FAHRWERKPERFEKTIONISTEN PORSCHE 718 BOXSTER S GANZ KNAPP



**TECHNISCHE DATEN**

	Audi TT RS Roadster	Lotus Exige Sport 380 Roadster	Porsche 718 Boxster S
<b>Motor</b>			
Typ, Aufladung	R5, Turbo	V6, Kompressor	B4, Turbo
Bohrung x Hub (mm)	82,5 x 92,8	94,0 x 83,0	102,0 x 76,4
Hubraum (cm³)/Verdicht	2480 / 10,0	3456 / 10,0	2497 / 9,5
PS/kW/Drehzahl	400 / 294 / 5850	380 / 279 / 7000	350 / 257 / 6500
Nm/Drehzahl	480 / 1700	400 / 4500	420 / 1900
<b>Kraftübertragung</b>			
Antriebsart	Allrad	Hinterrad	Hinterrad
Getriebeart, Gänge	DKG, 7	manuell, 6	DKG, 7
<b>Bremsen</b>			
Bremsscheibenbauart	Stahl, innenbelüftet	Stahl, innenbelüftet	Keramik, innenbelüftet
Scheiben-Ø v./h. (mm)	370 / 310	330 / 330	350 / 350
<b>Räder</b>			
Bereifung	vorn hinten	255/30 R 20 255/30 R 20	235/35 R 20 265/35 R 20
		Pirelli P Zero R01	Michelin Pilot Sport Cup 2 Pirelli P Zero
Felgenbreite v./h. (Zoll)	9,0 / 9,0	7,5 / 9,5	8,0 / 10,0
<b>Karosserie</b>			
L x B x H (mm)	4191 x 1832 x 1344	4084 x 1802 x 1129	4379 x 1801 x 1281
Radstand (mm)	2505	2370	2475
Tankvolumen (Liter)	55	48	64
<b>Preise</b>			
Grundpreis (Euro)	69 200	90 700	67 212
Preis inkl. fahrdynamisch relevanter Extras* (Euro)	70 900	94 900	84 557
Testwagenpreis (Euro)	88 055	104 160	105 661
<b>Unterhaltskosten</b>			
Kfz.-Steuer (Euro)	238	350	194
Haftpflicht (TK / Euro)	14 / 996	individuelle	13 / 902
Teilkasko (TK / Euro)	25 / 754	Einstufung	26 / 849
Vollkasko (TK / Euro)	27 / 4003		26 / 3582
<b>Fahrleistungen (Werksangaben)</b>			
0-100 km/h (s)	3,9	4,0	4,4
Vmax (km/h)	250	233	285
<b>Messwerte</b>			
Gewicht vollgetankt (kg)	1586	1135	1419
Verteilung v./h. (%)	60,1 / 39,9	35,4 / 64,6	43,8 / 56,2
Leistungsgewicht (kg/PS)	4,0	3,0	4,1
<b>Verbräuche (l/100 km)</b>			
minimal	11,3	12,3	12,1
maximal	16,0	19,8	17,7
Durchschnittsverbrauch	13,6	15,6	14,4
<b>Beschleunigung (s)</b>			
0-40 km/h	1,2	1,3	1,4
0-100 km/h	3,7	4,3	4,1
0-160 km/h	8,6	9,9	9,1
0-200 km/h	13,8	16,9	14,6
<b>Elastizität (s)</b>			
4./5./6./7. Gang			
80-120 km/h	3,8/5,1/6,6/9,6	3,9/6,0/6,8/-	3,7/4,5/5,6/11,0
80-160 km/h	8,0/10,7/13,8/19,1	8,0/11,8/14,4/-	7,8/9,5/12,1/21,4
Kl. Kurs Hockenheim (min)	1.12,4	1.10,8	1.11,0
Slalom 18 m (km/h)	70,4	73,7	72,8
<b>Bremsweg/Verzögerung (m) / (m/s²)</b>			
aus 100 km/h kalt	36,3 / 10,6	43,4 / 8,9	34,7 / 11,1
aus 100 km/h warm	33,3 / 11,6	32,9 / 11,7	32,7 / 11,8
aus 200 km/h	134,2 / 11,5	129,8 / 11,9	130,1 / 11,9
<b>sport auto-Wertung</b>			
Kl. Kurs Hockenheim	1.12,4 min	1.10,8 min	1.11,0 min
Slalom 18 m	70,4 km/h	73,7 km/h	72,8 km/h
0-100 km/h	3,7 s	4,3 s	4,1 s
100-0 km/h (warm)	33,3 m	32,9 m	32,7 m
Leistungsgewicht	4,0 kg/PS	3,0 kg/PS	4,1 kg/PS
Preis/Performance	1013 Euro/Pkt.	1201 Euro/Pkt.	1098 Euro/Pkt.
Summe (max. 100 Pkt.)	70	88	86
<b>Konkurrenzumfeld</b>			
Corvette Stingray			81
Mercedes-AMG SLC 43			83
Nissan 370Z Roadster			85
BMW Z4 sDrive 35is			85

\* Audi TT RS: 20-Zoll-Räder 1700 Euro; Lotus Exige Sport 380: Rennsportfahrwerk 4000 Euro; Porsche 718 Boxster S: Doppelkupplungsgetriebe 2826 Euro; Karosserie 7319 Euro; PASM Sportfahrwerk (20 mm) 1680 Euro; 20-Zoll-Carrera-Classie-Räder 2142 Euro; Sport-Chrome-Paket 2083 Euro; Torque Vectoring Incl. Differenzialpaket 1393 Euro



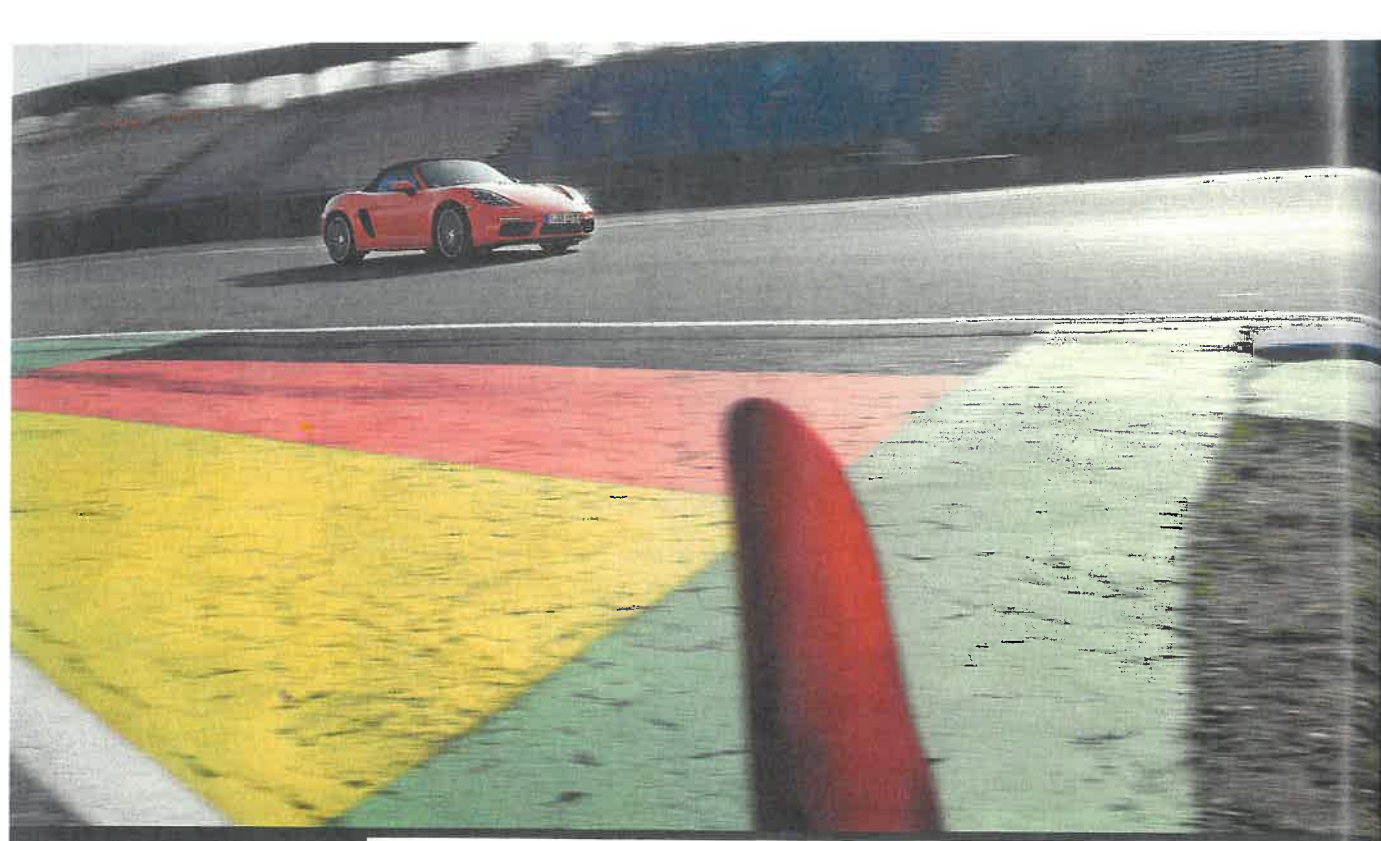
N FERA SUI N



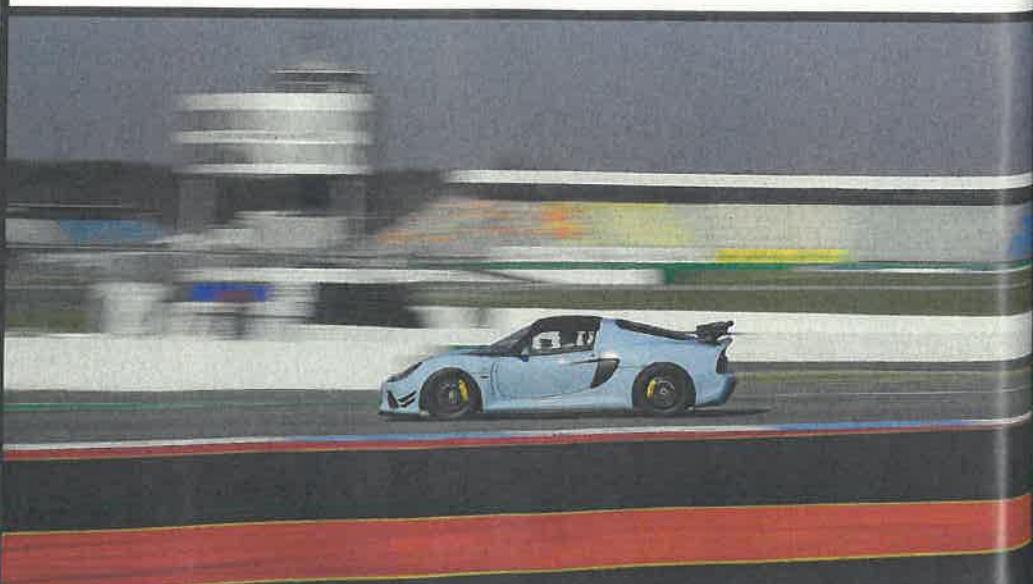
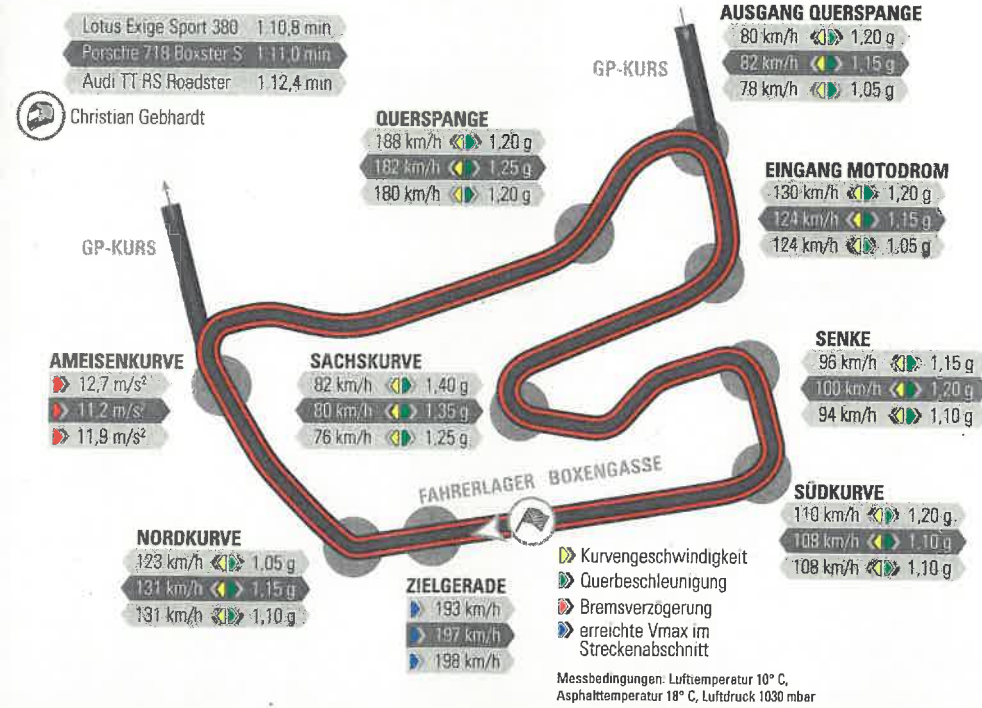
**NEXEN**

NEXEN TIRE EUROPE GMBH  
Mergenthalerallee 79-81, D-65760 Eschborn, T +49 (0) 6  
E marketing.nte@nexentire.com www.nexentire.com





### Rundenzeiten Hockenheim



Kleinen Kurs in die Schranken weist, müsste mit einem Leistungsgewicht von 3,0 Kilogramm pro PS eigentlich noch mehr möglich sein. Spurensuche, wo es hakt. Mit 350 PS starkem V6-Kompressor beschleunigt der damals noch Exige S genannte Testwagen in Heft 10/2013 in 14,2 Sekunden auf Tempo 200. Die angeblich 380 PS starke Exige Sport 380 benötigte für die gleiche Disziplin satte 16,9 Sekunden.

Nicht nur die Messwerte von Elastizität und Beschleunigung verraten, dass der Lotus-Testwagen nicht wirklich seine Nennleistung unter der optionalen Carbonheckklappe hatte. Auch subjektiv scheint die Exige gegen eine Wand zu rennen. Die extremere Aerodynamik dürfte zwar auch etwas Beschleunigungsleistung schlucken, aber niemals so viel, wie die beschriebene Differenz.

Während der Lotus die Nase bei den querdynamischen Disziplinen „Slalom“ und „Hockenheim“ vor dem deutschen Roadster-Duo hat, lassen Porsche und Audi die handge-

schaltete Exige erwartungsgemäß bei der Beschleunigung klar links liegen. Mit perfektionistischem Launch-Control-Start ihrer Doppelkupplungsgetriebe hämmern beide vom Fleck und unterbieten mit der Regelmäßigkeit eines Schweizer Uhrwerks ihre Werksangabe mehrmals hintereinander.

**Fünfzylinder: Die Emotion zählt**

In 3,7 respektive 13,8 Sekunden holt sich der TT RS die Sprintkrone des heutigen Tages und ist damit sogar schneller als das zuletzt getestete Coupé der aktuellen RS-Baureihe (siehe sport auto 12/2016). Doch es sind nicht nur die nackten Zahlen, die im Zweisitzer mit den vier Ringen für Begeisterung sorgen. Auch wenn sein 400 PS starker 2,5-Liter-Turbo nicht ganz so ambitioniert am Gas hängt wie der Vierzylinder-Boxer des 718 oder der V6-Kompressor der Exige und seine Leistung auch nicht ganz so gleichmäßig entfaltet, ist dieser Fünfzylinder mit Abstand das

leidenschaftlichste Triebwerk, das diese Fahrzeugklasse zu bieten hat. Verdeck elektrisch versenken, einsame Landstraße suchen und die legendäre Zündfolge eins-zwei-vier-fünf-drei mit rauchig-bassigem Ur-Quattro-Gedächtniskonzert genießen – die Faszination des TT RS Roadster erlebt man definitiv erst abseits von Rennstrecken so richtig.

Und welchen Roadster soll man jetzt nehmen? Das müssen Sie typbedingt natürlich selbst entscheiden, aber mein persönlicher Favorit für den perfekten Roadster wäre klar. Rezept: Man nehme das Leichtbauchassis der Exige, implantiere mit dem Audi-Fünfzylinder das emotionalste Aggregat und vermische das Ganze mit dem 718-Fahrwerk, dem mit Abstand besten Fahrwerkskonzept des heutigen Testtags. ■



### MEINE MEINUNG

Respekt Lotus! In einem höchstklassigen Duell habt ihr mit der Exige Sport 380 keinen Geringeren als den Porsche 718 Boxster S niedergefungen. Der Audi TT RS Roadster lieferte einen soliden und deutlich dynamischeren Auftritt als sein Vorgänger ab, doch aus dem Dreikampf um die Roadster-Krone würde schnell der Zweikampf Por-

sche gegen Lotus. Abseits von Messwerten punktet der 718 Boxster S mit seiner beinahe uneingeschränkten Alltagstauglichkeit. Mit viel Liebe, Hingabe und Kompromissbereitschaft könnte man den Lotus auch als voll alltagstauglich bezeichnen. Doch darum geht es auch der aktuellsten Exige-Ausbaustufe nicht. Sie will anders als

die anderen sein, und dieses Anderssein macht sie, vor allem auf der Rennstrecke, ausgesprochen herzlich. Würde die Exige jedoch über ein so gelungenes Fahrwerk wie der 718 verfügen, wäre sie der Überflieger schlechthin. Oder anders: Was würde wohl der 718 leisten, wenn er nur so wenig wie die Exige wiegen würde?



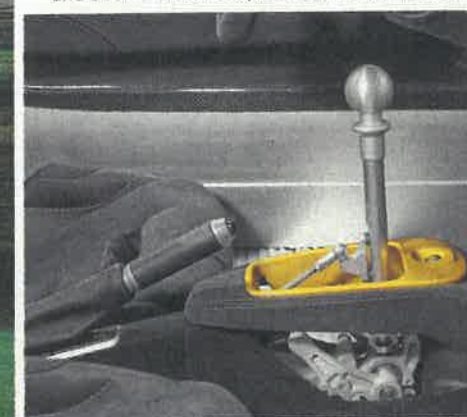
# SCHNELL WIE DER SPRINT



Gramm für Gramm hat sich die Lotus Elise auf 798 Kilo Trockengewicht gehungert. Verzichten muss man auf nichts – außer man hat nicht nur Fahren im Kopf.



**Kaum Ablenkung**  
Gut ablesbare Instrumente, ein Lenkrad ohne Kr... und auch sonst nichts, was beim Fahren stört



**Viel Bewunderung**  
Die Handschaltung samt offener Schaltmechanik stammt aus der Exige und fordert präzisen Umg...



**Keine Kompromisse**  
Die Elise bleibt ein Sportwagen mit nur einem Zweck: größtmöglicher Spaß beim Fahren

Text Roman Domes · Fotos Jarowan Power

Bei Lotus bekommt das Gramm endlich mal eine andere Verwendung, als nur beim Metzger den Aufschnitt zu bemessen. Lotus-Chef Jean-Marc Gales schwärmt, als er von der Leichtigkeit der neuen Elise 220 Sprint und dem schweren Weg dorthin spricht: „400 Gramm haben wir bei den Rücklichtern gespart, 800 Gramm bei der Heckscheibe, 1000 Gramm leichter sind die Carbon-Einstiegsleisten.“ Insgesamt holten die Ingenieure so 41 Kilo aus dem Auto. Und das ist eine Menge, obwohl es erst mal nach ziemlich wenig klingt. Erklären wir es so: Bei einem BMW M4 fällt es leicht, Gewicht zu sparen: Infotainment, elektrische Sitze? Raus! Bei einer wie der Elise wird das schon schwieriger, Luxus ab Werk gibt's bei ihr nicht. Okay, ein Radio (jetzt mit Bluetooth!) und eine Klimaanlage dienen als Überlebenshelfer. Lässt man die

weg, bleiben 798 Kilo Trockengewicht. Kippt man die ganzen Betriebsmittelchen rein und hockt einen Fahrer ins Auto, steht noch immer weniger als eine Tonne auf der Waage.

Die gelbe Elise 220 hat Lotus für ihren eigenen Testtrack vorbereitet: Cup-Reifen von Yokohama, straffere Cup-Dämpfer und ein Carbon-Dach, das den Roadster zum Coupé wandelt, gleichzeitig aber leichter ist als das schwere Stoffverdeck. Für mehr Grip wächst die Reifenbreite an der Vorderachse um 20 auf 195 Millimeter. Straßentauglich bleibt die Elise auch so, nur sollte es halbwegs trocken und nicht zu kalt sein. Check!

Helm auf, ersten Gang einlegen und ab auf eine Besichtigungsrunde: Die Teststrecke in Hethel bietet schnelle Links-Rechts-Wechselkurven, lang gezogene Highspeed-Passagen, enge Haarnadeln, garniert mit ein paar Geraden. Ideal zum Aufdecken fahrdynamischer

Mängel. Hinter dem Fahrer röhrt das 1,8-Liter-Kompressoraggregat von Toyota, 220 PS stark. Mehr braucht es nicht. Beim Leistungsgewicht liegt die 220 Sprint auf einem Level mit BMWs M2, und der hat mal eben 150 PS mehr. Passt also – genau wie der Klang.

## Weniger Gewicht, mehr Lotus

Die Abgasanlage hat Lotus überarbeitet, für weniger Widerstand gesorgt und dem 1.8 so eine knurrigere Stimme verliehen. Ach, und nebenbei wurde sie 1000 Gramm leichter. Ob man jede Gewichtsmassnahme spürt, sei dahingestellt. Sicher ist: Schon bei niedrigen Drehzahlen huscht die Elise all den schweren Komfortautos davon. Dass sie ihr vergleichsweise putziges maximales Drehmoment von 250 Nm erst kurz vor 5000/min erreicht – interessiert hier wirklich niemanden. Und anders als bei manchem Turbomotor bricht

obenraus die Power nicht weg – ganz im Gegenteil. Die Folge: Du jagst den Motor übers ganze Drehzahlband, quetscht ihn voll aus, hämmerst kurz in den Begrenzer. Weil du weißt, dass erst kurz vorher 220 PS anliegen. Und dann klickst du nicht an irgendeinem Paddle hinterm Lenkrad, nein, du schaltest selbst, kuppelst, krallst dir den Knauf, kippst ihn in die nächste Gasse.

Besonders cool: die offene Schaltkulisse. Wie sich die Mechanik spannt, streckt, sich von einem Gang zum nächsten hangelt: Amazing! Beim Handling gibt sich die Elise ebenfalls keine Blöße. Vom unmittelbaren Einlenken wird man fast übertölpelt, dreht zunächst zu viel am Lenkrad, bevor man sich daran gewöhnt hat. Ebenso ungewöhnlich: nix kippt, nix nickt und nix wankt! Weder beim Anbremsen noch beim Durchfahren der Kurve. In den Händen zittert das Lenkrad, dreht sich

anfangs ungewohnt schwer, weil es ohne Servounterstützung arbeitet. Es schlägt auch mal aus, wenn man zu hart über die Curbs bolzt.

In sehr langsamen Kehren untersteuert die Elise im Kurvenverlauf minimal, das lässt sich aber mit einem gezielten Lastwechsel, gefolgt von einem leichten Eindrehen, korrigieren. Wer spielen will, drückt in genau diesem Moment das Gaspedal durch und lässt das Heck noch kurz weiterschmieren. Bei schnellen Rechts-Links-Kombinationen bleibt ein Aufschaukeln der Karosserie aus, die Elise zieht stur ihre Bahn. Hoch lebe der Leichtbau!

Das Fahrwerk dämpft sehr straff, zu straff, um damit jeden Tag lange Strecken zurücklegen zu wollen. Aber: Die Elise will kein Sportwagen für alles sein, sondern in allererster Linie ein Wagen für den Sport. Für die Fahrt zum Metzger eignet sie sich trotzdem – solange der Einkauf im Grammbereich bleibt. ■

## DATEN & FAKTEN

### Lotus Elise Sprint 220

**MOTOR** Vierzylinder-Reihenmotor mit Kompressor, Bohrung mal Hub (mm) 80,5 x 88,3, Hubraum 1798, Verdichtung 10,0:1, Leistung 220 PS (162 kW) 6800/min, Drehmoment 250 Nm bei 4600/min

**KRAFTÜBERTRAGUNG** Hinterradantrieb, manuelle Sechsganggetriebe, ESP

**BREMSEN** Innenbelüftete Scheiben rundum, Durchmesser 288/288 mm, ABS

**BEREIFUNG** 175/55 R 16 vorn und 225/45 R 17 hinten auf 6,0- und 8,0-Zoll-Leichtmetallfelgen

**KAROSSERIE** Zweisitziges Coupé/Roadster, L x B x H (mm) 3824 x 1719 x 1117, Radstand 2300 mm, Tankvolumen 40 Liter, Gewicht 878 kg, Leistungsgewicht 4,0 kg/PS

**FAHRLEISTUNGEN\*** 0–100 km/h in 4,5 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 233 km/h, Verbrauch 7,5 Super/100 km

**GRUNDPREIS** 56.300 Euro

\* Herstellerangaben