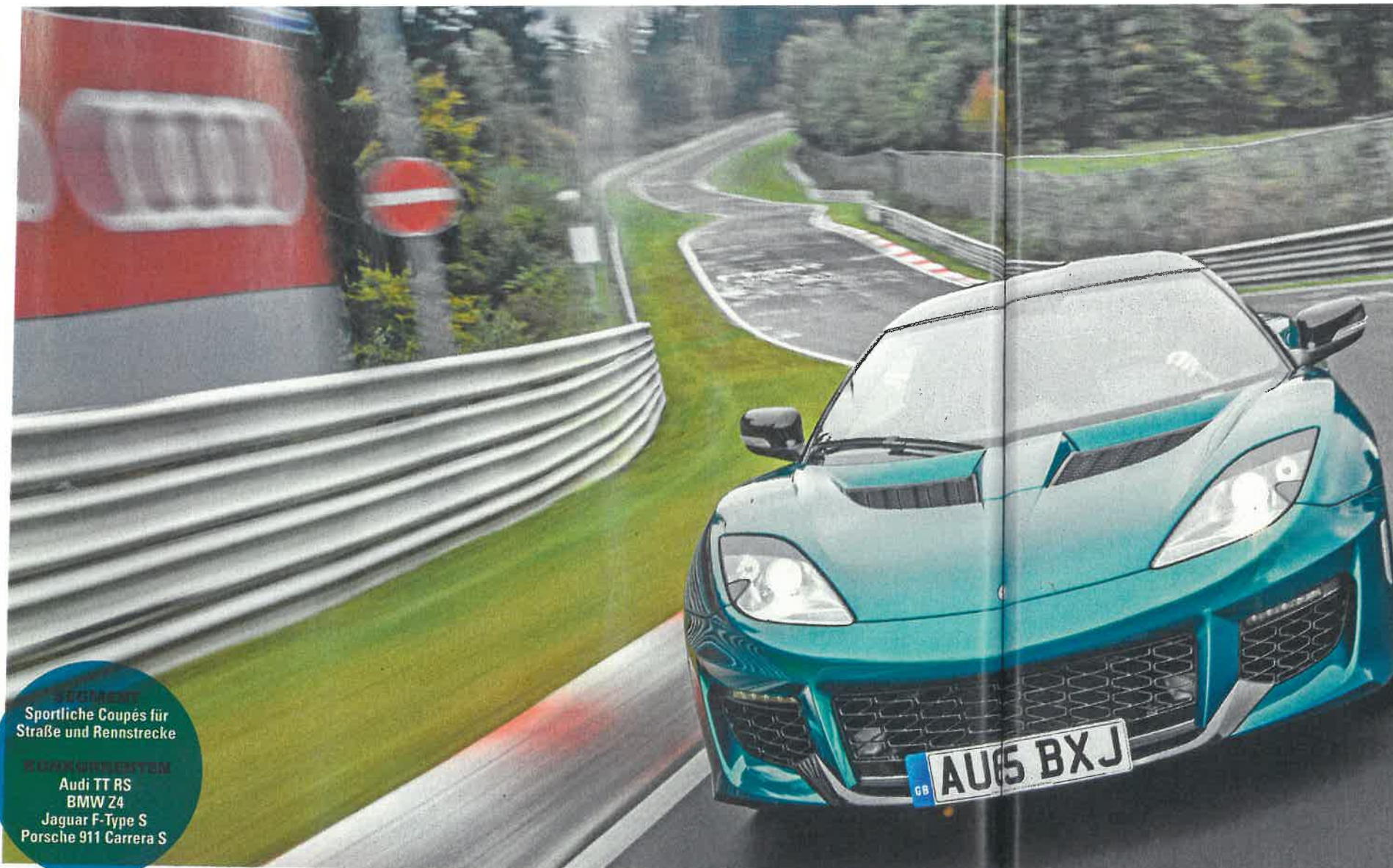


TEST



# HIMMEL & HÖLLE

Bei Lotus ist man sich irgendwie nie ganz sicher: Hat die Marke das Zeitliche gesegnet oder lebt sie noch? Spätestens mit dem Supertest des Evora 400 in der Grünen Hölle bestätigen die Briten Letzteres mehr denn je.

Text Christian Gebhardt · Fotos Achim Hartmann

**STÄRKEN**  
Sportliche Coupés für Straße und Rennstrecke

**SCHWÄCHEN**  
Audi TT RS  
BMW Z4  
Jaguar F-Type S  
Porsche 911 Carrera S

In homöopathischen Dosen schauen sie vorbei, und jedes Mal hofft man, dass es nicht das letzte Treffen gewesen ist. Lotus-Testwagen sind so selten geworden wie der Pokalsieg eines Viertligisten. Lotus-Fans, bitte nicht falsch verstehen, so ein bisschen erinnern die Boliden aus dem britischen Hethel an eine unterklassige Fußballtruppe, die

mit viel Herz und Leidenschaft gegen millionenschwere Teams bestehen muss. Wer sich mit diesem Blickwinkel dem aktuellen Supertest-Kandidaten namens Lotus Evora 400 widmet, wird von ihm begeistert sein.

Tür auf, und schon gleitet man lässig in den Schalensitz. Wie, es zwickt nichts? Nein, das Klischee, dass ein Lo-

tus beim Einsteigen immer einen mittelschweren Bandscheibenvorfall auslöst, wollen wir hier erst gar nicht bemühen. Der Evora 400 will kein puristischer Extremist wie seine Brüder Elise und Exige sein. „Das Einstiegsgefühl ist jetzt genauso entspannt wie bei einem Cayman“, hatte Lotus-CEO Jean-Marc Gales schon bei der Vorstellung des Evora

400 versprochen. Während der Patient Lotus unter dem kruden Vorstandsboss Dany Bahar fast klinisch tot war, werden die Lebenszeichen jetzt, vier Jahre später, wieder deutlicher. Noch mehr: Seit Gales das Ruder in der Hand hat, greift Lotus auch wieder an. Gut so, denn Abwechslung belebt den Sportwagenmarkt.

In den exklusiven Innenstadtvierteln von Hamburg beispielsweise können Porsche-

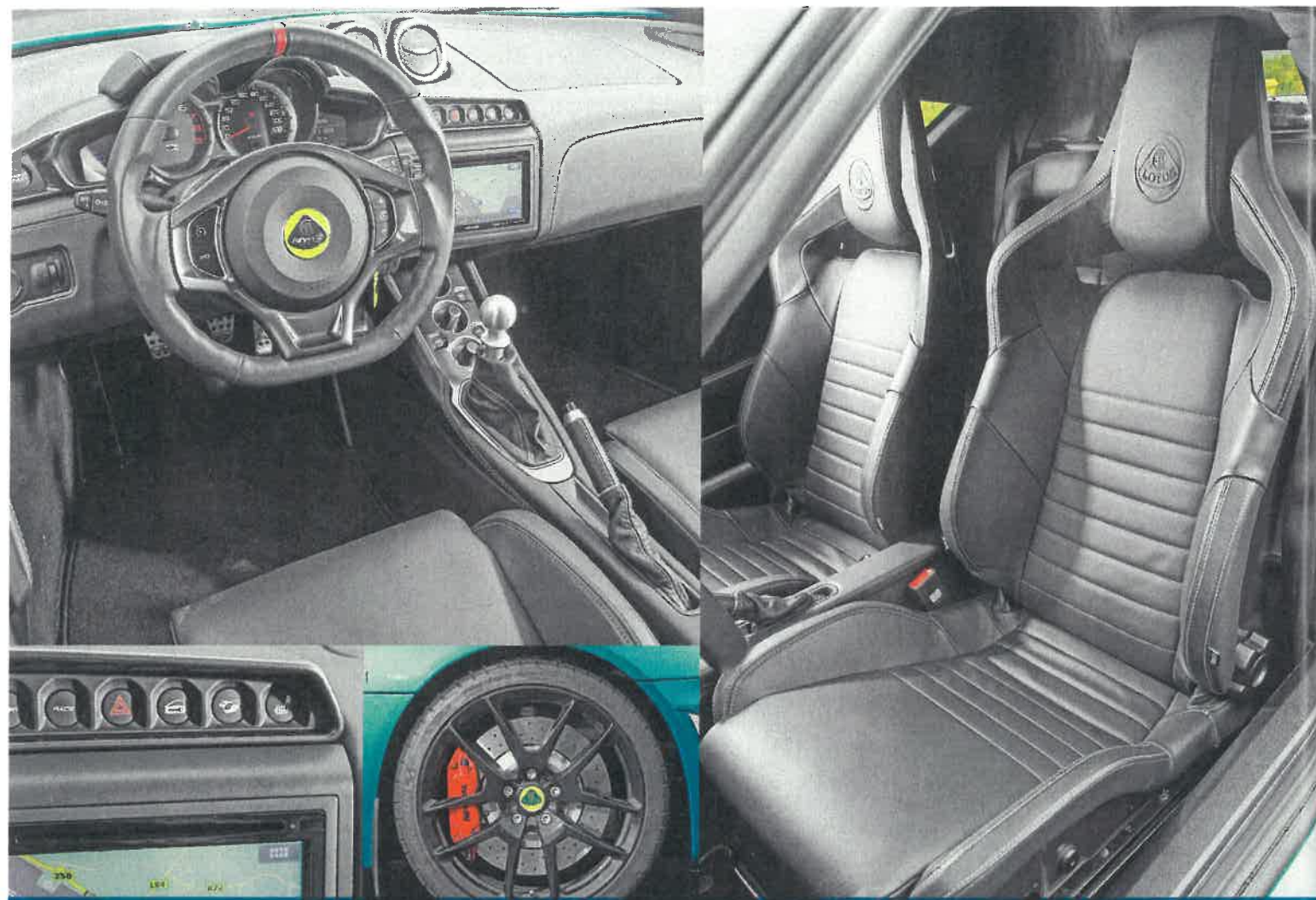
911-Besitzer ihr Baby in der Masse der dunkelblauen Elfer fast nur durch Drücken der Fernbedienung sowie dem anschließenden Aufblinken erkennen. Elferfahren ist heute inflationär geworden, leider!

Rebellisch, aber gleichzeitig nicht desolat. Der Ruf, der früher britischen Fahrzeugen vorausseilte, hat nichts mehr mit dem solide produzierten Evora 400 zu tun. Während wir das

Lotus-Cockpit entern, hängt quasi schon wieder ein Unwissender vorn dicht am gelb-grünen Lotus-Emblem. Was das für ein Fahrzeug sei? Auf diese Frage müssen sich Evora-Fahrer öfters einstellen. Der Kopfverdreheffekt und die Außenwirkung im Evora 400 sind ähnlich groß wie bei einem McLaren.

Doch nach der Optik haben wir bei sportauto noch nie geurteilt und werden es auch i





**Sanierung im Interieur**  
 der Armaturenräger mit übersichtlicher Schalterleiste und neuem Infotainment-System. Letzteres ist besser geworden, aber es gibt noch bessere. Sparco statt Sparco: Schalensitze mit noch mehr Seitenhalt (je drei Kilo leichter). Größere Bremsanlage: vorn 370-mm-Scheiben (vorher 350 mm), hinten 350 mm (zuvor 332 mm)

...unft nicht tun. Trotzdem, auf den ersten Blick kann der Evora überraschen. Man darf nicht vergessen: Mit dem Entwicklungsbudget eines Porsche-Armaturenbretts müssen sie Lotus doch quasi fast ein ganzes Fahrzeug wickeln.  
 ...or dem Entwicklungsprozess des Evora unterzog Lotus-Boss Gales mit seiner Leidenschaft jedes Evora-Bauteil einer Kostenanalyse. Zu kostenintensive Teile wurden entfernt oder komplett gestrichen. Ergebnis: Der Evora kostet in der Herstellung pro Fahrzeug rund 3000 Pfund weniger als der erste Evora. Zwei Drittel der Bauteile sind neu. Was aber nicht gleichbedeutend damit ist, dass der Neuling in puncto Qualität und Wertigkeit einen Schritt zurück macht. Im Gegenteil, der Evora 400 hat hier im Vergleich zum Vorgängermodell einen Sprung nach vorn gemacht. Nicht nur die Verarbeitung von Leder und Kunststoff wirkt nun hochwertiger, auch das Armaturenbrett wurde neu gestaltet. Die Schalter wurden nun in einer übersichtlichen Leiste oberhalb des Infotainmentsystems angeordnet. Beim Vorgänger waren die Knöpfe noch wild im Cockpit verstreut. In einem neu eingerichteten Leichtbaucockpit wurde zudem jedes Evora-Bauteil während der Entwicklungsphase auf sein Gewicht geprüft. 42 Kilo soll der Evora 400 weniger

wiegen als das Vorgängermodell. Unsere Waage jedoch bestätigt das nicht. 1445 Kilo notiert sie mit vollem Tank. Kurzer Blick in die Testdatenbank: Die letzten beiden Evora-S-Modelle wogen mit 1432 und 1429 Kilo sogar weniger. Der Supertest-Evora ist allerdings auch nahezu voll ausgestattet. Neben der Rücksitzbank können auch Klimaanlage, Subwoofer und Verstärker abgewählt werden.  
**Laut, heiser, emotional**  
 Aus Zündschlüsseldrehen wird Startknopf drücken – der Evora 400 wird nicht mehr wie sein Vorgänger urklassisch gestartet. Los geht's! Die Tachonadel auf dem nun besser ablesbaren Kombi-Instrument schnell motiviert nach oben. „Staubsauger“ nannte Gales den Klang des Vorgängers. Ganz so hart würde ich es nicht formulieren. Sagen wir mal so: Aus der fauchenden Katze ist mittlerweile ein brüllender Löwe geworden. Der V6-Kompressor, dessen Basis nach wie vor von Motorenpartner Toyota stammt, klingt jetzt so, wie der Evora 400 aussieht – endlich erwachsen. Dank neuer Klappenabgasanlage schreit der Lotus schon fast so laut, heiser und emotional wie mancher italienische Sportler. Auf Knopfdruck kann er aber auch recht gesittet grummeln.  
 Sowohl das bisherige Basismodell mit 280 PS als auch der 350 PS starke Evora S entfal-

len zugunsten des Evora 400. Dank neuem Kompressor, neuem Ladeluftkühler und veränderter Motorelektronik leistet der 3,5-Liter nun offiziell 406 PS. Auf unserem Leistungsprüfstand drückte der Lotus sogar 417 PS ab. Auch in diesem Punkt haben die Briten offenbar gelernt – bisher schlugen die Lotus-Testwagen in mehr oder minder fragwürdigem Vorbereitungszustand bei uns auf.  
 Erster, zweiter, dritter Gang. Mehr als die nun etwas höheren Bedienkräfte der neuen Kupplung überraschen die Schaltvorgänge – es hakelt, kratzt und hängt nichts. Dass ich das noch erleben darf: Ein Lotus, bei dem das Getriebe nicht aufmuckt. Zwar gibt es andere Marken, da wird noch sämiger per Hand geschaltet, trotzdem kommen auch im Evora 400 nun endlich Glücksgefühle auf.  
 Beim Vorgängermodell hatte sich beispielsweise noch auf einer Testfahrt der Schaltknäuel beim Schalten mal komplett vom Schaltstock gelöst. Kein Scherz! Von gerissenen Schaltseilen bei verschiedenen Elise-Tests und anderen Getriebe-Malheurs wollen wir erst gar nicht anfangen. Hoffentlich Schnee von gestern. Während der Schaltstock knackig und problemlos durch die Gassen wandert, freut es außerdem, dass Lotus sein puristisches Handschaltgetriebe noch nicht, wie so manch anderer Hersteller, in Rente geschickt hat.

## BESTENLISTE NORDSCHLEIFE

Die Konkurrenten im Vergleich

- 1. 7.13 Porsche 918 Spyder
- 35. 7.44 Porsche 911 Carrera S
- 50. 7.49 Porsche Boxster Spyder
- 59. 7.52 BMW M4 Coupé
- 78. 7.59 Audi RS 5 Coupé
- 78. **7.59 MIN** Lotus Evora 400
- 84. 8.03 Aston Martin V8 Vantage
- 87. 8.04 Mercedes-AMG A 45
- 87. 8.04 Audi R8 4.2 V8
- 90. 8.05 Porsche Cayman S
- 100. 8.09 Audi TT RS
- 116. 8.13 Lotus Esprit Sport 350
- 121. 8.14 Alpina B3 Biturbo
- 121. 8.14 Maserati Gran Turismo MC Stradale
- 126. 8.15 BMW Einser M Coupé

## NÜRBURGRING NORDSCHLEIFE

Messbedingungen: Lufttemperatur 9° Celsius Asphalttemperatur 11° Celsius Luftdruck Atmosphäre 1021 mbar Luftdruck Reifen (vorn/hinten) 2,0/2,2 bar (warm)

**SEKTOREN-ZEITEN** Streckenlänge 20,6 km

- SEKTOR 1 1.30,0 min** Startlinie T13 bis Brücke Ausgang Aremberg, 3850 m
- SEKTOR 2 1.49,3 min** Brücke Ausgang Aremberg bis Posten 122 Ausgang Ex-Mühle, 4235 m
- SEKTOR 3 1.52,2 min** Posten 122 Ausgang Ex-Mühle bis Schild Hedwigshöhe Ausgang Hohe Acht, 4825 m
- SEKTOR 4 2.00,4 min** Schild Hedwigshöhe Ausgang Hohe Acht bis Metallbrücke Ausgang Galgenkopf, 4846 m
- SEKTOR 5 0.47,2 min** Metallbrücke Ausgang Galgenkopf bis Ausgang Zielkurve alte Nordschleife, 2844 m



**11** MAXIMAL 20 PUNKTE  
 Für ebene Rundkurse ist das Fahrwerk des Lotus Evora 400 tendenziell eher etwas zu weich und komfortabel abgestimmt. Auf den zahlreichen Bodenwellen und Kuppen der Nordschleife passt das Set-up hingegen relativ gut. Unter Last punktet der Evora dank seines neuen Sperrdifferenzials jederzeit mit guter Traktion. Auch die Strapazen der Nordschleife steckt die Bremsanlage klaglos weg. Die ABS-Abstimmung ist gelungen. Ähnlich wie in der Exige verfügt der Evora 400 jetzt über verschiedene ESP-Modi („Drive“, „Sport“, „Race“). Für die schnellstmögliche Rundenzzeit muss das ESP aber komplett deaktiviert werden.



Auf der Nordschleife lässt der Evora 400 gestandene Sportler hinter sich, deren Hersteller Mammut-Testläufe am Ring veranstalten. Lotus ist in der Eifel ja eher selten zu Gast



ch wenn der Evora 400 seine Werksan- für den Sprint von 0 auf 100 km/h mit kunden um eine halbe Sekunde ver- kann er längsdynamisch überzeugen. 200 erreicht er in 15,5 Sekunden und über vier Sekunden schneller als ein geresteter Evora S (0–200 km/h: 19,9 s; auto 4/2011). Dass bisher jedoch auch ewisse Streuung zwischen den Testwa- g, zeigte ein weiterer Evora S Sport Ra- s unserer Testdatenbank (sport auto 4), der in 16,2 Sekunden auf 200 km/h te. Jetzt mal abgesehen von den reinen werten. Der überarbeitete Kompressor- hängt saugmotorähnlich-spontan am d dreht jetzt aus dem Drehzahlkeller munterer hoch als sein 350 PS starker ger. Weniger der reine Zugewinn des als Drehmoments (von 400 auf 410 n in statt bisher bei 4500/min) lassen gregat spritziger wirken. rwerksseitig überzeugte der Evora schon mit einer gelungenen Abstimmung für und Rennstrecke. Die Spurweite an der achse änderten die Entwickler nur mi- zuvor 1567 mm, jetzt 1564 mm), wäh-

rend sie an der Hinterachse nahezu identisch blieb (zuvor 1575 mm, jetzt 1575,5 mm). Auch die neue Evora-Generation trägt eine Kombination aus Bilstein-Dämpfern und Eibach-Federn.

**Agiler Mittelmotorsportler**  
Während die Federaten an der Vorderachse gleich blieben (65 N/mm), änderten die Lotus-Entwickler die Raren an der Hinterachse von 95 auf 110 N/mm. Als Reifen setzt Lotus nun erstmals auf Michelin Pilot Super Sport statt wie bisher auf Pirelli. Das Format an der Vorderachse blieb mit 235/35 R 19 unverändert. An der Hinterachse trägt der Evora nun 285/30 R 20 statt bisher 275/30 R 20. Mit Handschaltgetriebe kommt im Evora 400 außerdem erstmals eine mechanische Torsensperre von Quaife zum Einsatz.

So viel zur neuen Evora-Hardware. Und wie schlägt er sich auf der Rennstrecke? Fauchend stürmt der Lotus auf den Kleinen Kurs des Hockenheimrings. Jetzt ist Drehzahl gefragt. Die Getriebeübersetzung verlangt in den engen Ecken (Ameisenkurve, Ausgang Querspange und Sachskurve) nach der zweiten Fahrstufe. Ultraschnelle Gangwechsel liebt das

Getriebe auf der Rennstrecke immer noch nicht ganz, akzeptiert es aber deutlich besser als alle Lotus-Getriebe zuvor.

Die Servolenkung des Evora 400 gibt eine präzise Rückmeldung, speziell vor den engen Kurven ist jedoch etwas Gefühl gefragt. Hastiges Einlenken kontert der Mittelmotorsportler mit einer spürbaren Rotation um seine Hochachse und das Heck beginnt zu drücken. Wer dabei noch etwas vom Gas zuckt und einen Lastwechsel mit einbaut, dem droht das Heck endgültig zu entgleiten.

Der Evora 400 will also immer schön unter Zug gefahren werden. Wer die richtige Mischung findet, den beglückt der Brite mit präzisiertem Einlenkverhalten. Und die Suche nach der richtigen Dosierung bei diesem mittelmotortypischen, agilen Fahrverhalten liefert großen Fahrspaß. Der Evora 400 ist kein perfektionistischer Ideallinienstreber – Letztere mögen vielleicht schneller sein, aber subjektiv auch einen Tick langweiliger.

Nach dem Einlenken macht sich jedoch auch im Grenzbereich auf der Rennstrecke, wie schon im Slalom und beim Ausweichtest, eine deutliche Seitenneigung bemerkbar. Der Evora kippt dabei quasi in die Kurve. Weniger

**effilterter Fahrspaß: Der Evora 400 ist kein perfektionistischer Ideallinienstreber — tere mögen vielleicht schneller sein, aber subjektiv auch einen Tick langweiliger**

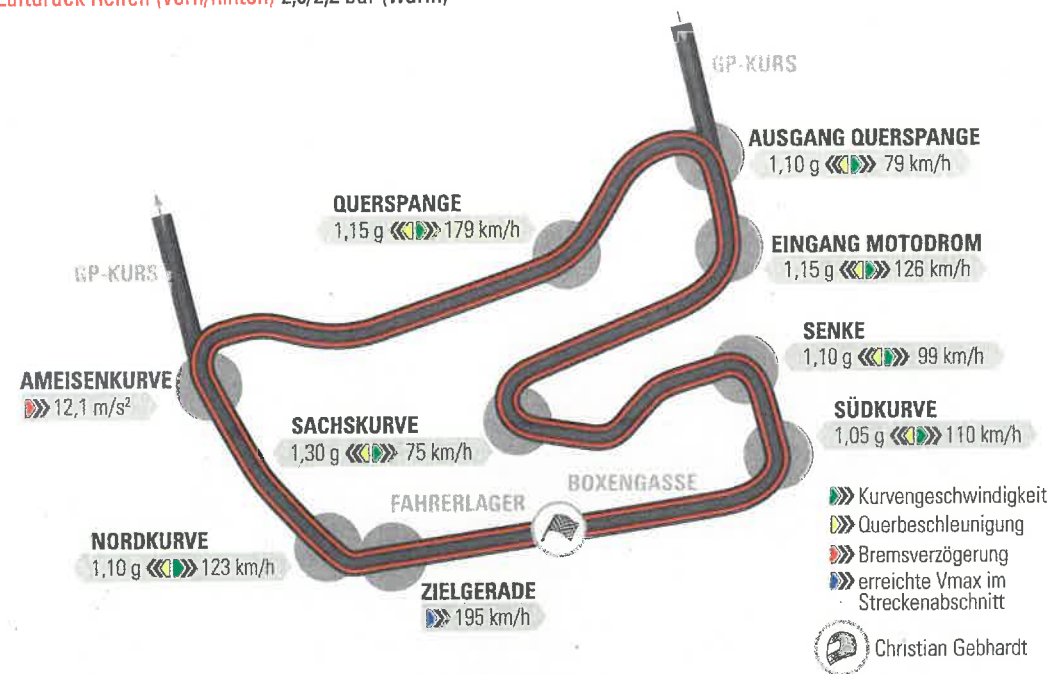
## BESTENLISTE HOCKENHEIM

Die Konkurrenten im Vergleich

- 1. 1.06,3 Porsche 918 Spyder
- 31. 1.10,4 Porsche 911 Carrera S
- 45. 1.11,3 Porsche Boxster Spyder
- 60. 1.12,3 MIN Lotus Evora 400**
- 69. 1.12,7 Audi R8 4.2 V8
- 71. 1.12,8 BMW M4 Coupé
- 79. 1.13,5 Mercedes-AMG A 45
- 87. 1.13,7 Maserati Gran Turismo MC Stradale
- 94. 1.14,1 Porsche Cayman S
- 104. 1.14,4 Audi TTS

## HOCKENHEIMRING KLEINER KURS

Messbedingungen: Lufttemperatur 16° Celsius Asphalttemperatur 20° Celsius Luftdruck Atmosphäre 1020 mbar Luftdruck Reifen (vorn/hinten) 2,0/2,2 bar (warm)



**10**  
MAXIMAL 20 PUNKTE

Mit einer Rundenzeit von 1.12,3 Minuten unterbietet der neue Evora 400 die Bestmarke seines Vorgängers Evora S (1.13,2 Minuten) um fast eine Sekunde. Im Grenzbereich überzeugt der 2+2-Sitzer mit direktem Einlenkverhalten. Auf Lastwechsel reagiert er spürbar und will daher stets unter Last gefahren werden. Auffällig: die deutliche Seitenneigung beim Einlenken. Das Fahrwerk ist für den mehr oder minder flachen Kurs etwas zu weich abgestimmt. Eine adaptive Dämpferregelung könnte hier genauso Abhilfe schaf-

fen wie ein optionales Sportfahrwerk. Das Gripniveau der Michelin-Pilot-Super-Sport-Reifen ist gut, wenn auch subjektiv nicht ganz so hoch wie der Grip der Optionsreifen Pirelli P Zero Corsa auf dem bisherigen Evora S. Für gelegentliche Trackday-Fahrer wäre auch beim Evora 400 ein optionaler Sportreifen vom Schlag eines Pirelli P Zero Trofeo R oder Michelin Pilot Sport Cup 2 wünschenswert. Die neue Bremsanlage von AP Racing mit größeren Bremsscheiben als beim Vorgänger bleibt auch auf der Rennstrecke standfest.

## WEITERE MESSDATEN FAHRDYNAMIK UND WINDKANAL

<b>36-METER-SLALOM</b> <b>134 km/h</b> <b>6</b> von 15 Pkt	<b>QUERBESCHLEUNIGUNG</b> <b>1,30 g</b> <b>6</b> von 15 Pkt	<b>AUSWEICHTEST</b> <b>152 km/h</b> <b>9</b> von 15 Pkt	<b>WINDKANAL</b> Fahrzeugmittelfläche (A): 1,51 m <sup>2</sup> Luftwiderstandsbeiwert (c <sub>w</sub> ): 0,35 Luftwiderstandsindex (c <sub>w</sub> x A): 0,67 <b>10</b> von 10 Pkt	<b>BESCHL./BREMSEN</b> <b>20,3 s</b> <b>6</b> von 10 Pkt Beschleunigung 0–200 km/h: 15,5 s Bremsen 200–0 km/h: 4,8 s Die Gesamtzeit = Addition beider Messwerte
<b>FÜR DIE SPEZIELLEN FAHRDYNAMIKPRÜFUNGEN IM SUPERTEST IST DIE FAHRWERKSABSTIMMUNG DEUTLICH ZU WEICH AUSGELEGT. NACH DEM EINLENKEN KNICKT DER BRITTE STARK EIN, BEI DEN VIELEN RICHTUNGSWECHSELN IM SLALOM LEIDET DADURCH DIE ZIELGENAUIGKEIT. AM LIMIT TENDIERT DAS FAHRVERHALTEN ZWAR ZUM ÜBERSTEUERN, TROTZ MITTELMOTORKONZEPT BLEIBT DER LOTUS DABEI ABER STETS GUT KONTROLLIERBAR.</b>	<b>DIE QUERBESCHLEUNIGUNGSWERTE DES LOTUS EVORA 400 LIEGEN AUF DEM NIVEAU DER KONKURRENZ. TROTZDEM KÖNNTE DER MECHANISCHE GRIP NOCH ETWAS BESSER SEIN. NEBEN ANPASSUNGEN DES TENDENZIELL ETWAS ZU WEICHEN FAHRWERKS KÖNNTEN AUCH SPEZIELLE SPORTREIFEN (BEISPIELSWEISE PIRELLI P ZERO TROFEO R ODER MICHELIN PILOT SPORT CUP 2) DAS POTENZIAL DES EVORA 400 NOCH WEITER VERBESSERN.</b>	<b>DURCH DIE WEICHE FAHRWERKSABSTIMMUNG UND DIE DARAUSS RESULTIERENDE STARKE SEITENNEIGUNG IN KURVEN FÄHLEN KLEINERE LENKKORREKTUREN SCHWER. DAS FAHRWERK MUSS SICH ERST SETZEN, BEVOR LENKBEFEHLE ZIELGENAU UMGESETZT WERDEN. DIE LINIE MUSS VON DER ERSTEN PYLONE ANPASSEN, UND DAS COUPÉ BRAUCHT DABEI RUHE IN DER LENKUNG. ZU AGGRESSIVEM EINLENKEN WIRKT HIER KONTRAPRODUKTIV.</b>	<b>IM VERGLEICH ZU SEINEM VORGÄNGER EVORA S IST DER GESAMTANTRIEB BEI 242 km/h VON 16 AUF 32 KILO ANGEWACHSEN. NEBEN KAROSSERIEMODIFIKATIONEN WURDE DIES AUCH MITHILFE DES KOMPLETT GESCHLOSSENEN UNTERBODENS ERREICHT. DER c<sub>w</sub>-WERT VERSCHLECHTERTE SICH DADURCH ALLERDINGS AUCH VON 0,33 AUF 0,35.</b>	<b>DER NEUE V6-KOMPRESSOR BESCHENDEM EVORA 400 EINEN NOCH BESSEREN ANTRITT. IN ZEITEN VON PERFEKT NISTISCH ARBEITENDEN DOPPELKLURUNGSGETRIEBEN MIT LAUNCH CONTROL KANN ER SEINE KONKURRENTEN NICHT DOMINIEREN. DIE BREMSANLEGE DES EVORA 400 VERZÖGERT STANDFEST AUF ZEITGEMÄßEM NIVEAU.</b>
<b>KONKURRENZ-UMFELD</b> Porsche 911 Carrera S 139 km/h Porsche Cayman S 138 km/h Artega GT 136 km/h Audi TTS 136 km/h Lotus Evora 400 134 km/h BMW M235i Coupé 134 km/h Audi RS 5 Coupé 132 km/h	<b>KONKURRENZ-UMFELD</b> Porsche 911 Carrera S 1,40 g Mercedes-AMG A 45 1,35 g Audi RS 5 Coupé 1,30 g BMW M4 Coupé 1,30 g Lotus Evora 400 1,30 g Porsche Cayman S 1,30 g BMW M235i Coupé 1,25 g	<b>KONKURRENZ-UMFELD</b> Porsche Boxster Spyder 155 km/h Artega GT 152 km/h Audi TTS 152 km/h Lotus Evora 400 152 km/h Porsche Cayman S 150 km/h BMW Einser M Coupé 149 km/h Subaru WRX STI 146 km/h	<b>KONKURRENZ-UMFELD</b> Porsche Cayman GT4 12,81 kg Lotus Evora 400 8,12 kg Porsche 911 Carrera S 2,0 kg Artega GT 16,7 kg BMW M235i Coupé 27,8 kg Porsche Cayman S 22,14 kg Audi TTS 42,15 kg	<b>KONKURRENZ-UMFELD</b> Porsche 911 Carrera S 18 BMW M4 Coupé 18 Lotus Evora 400 20 Audi RS 5 Coupé 21 Mercedes-AMG A 45 21 Porsche Cayman S 22 BMW M235i Coupé 22



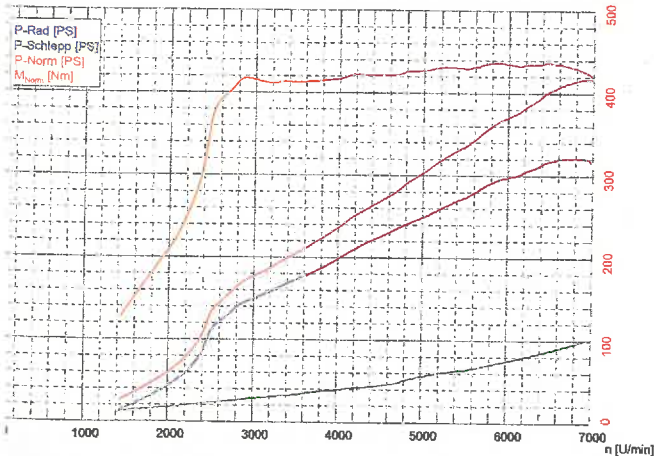
gut, klingt gut  
V6-Kompressor übertrifft auf dem von uns genutzten Leistungsprüfstand seine offizielle Nennleistung um genau elf PS. Die neue Klappenabgasanlage verleiht dem 400 einen deutlich kernigeren Klang als dem Vorgängermodell. Der Unterboden des neuen Lotus-Coupés ist aus aerodynamischen Gründen komplett verkleidet

## MESSDATEN MOTOR & FAHRWERK

**17 PS** Beeindruckend ist der Drehmomentverlauf des Kompressormotors. Der Maximalwert von 417 Nm liegt zwar erst bei 6435/min an, aber schon ab 2700/min bis zum Begrenzer stehen stets über 400 Nm zur Verfügung. Das ergibt eine linear ansteigende Leistungskurve mit maximal 417 PS bei 6935/min nach EWG 80/1269.

datum: 15.10.2015 (13.02)

Seite 1



Messbedingungen: Umgebungsluft-Temperatur 9° Celsius  
Luft-Temperatur (OBD) 12° Celsius Luftdruck Atmosphäre 981 hPa  
Messungen erfolgen auf einem Prüfstand des Ingenieurbüros „Müller prüft“ in Backnang

Radlast mit Fahrer: 318 kg  
Radlast ohne Fahrer: 294 kg

Radlast mit Fahrer: 291 kg  
Radlast ohne Fahrer: 275 kg

Gewicht vollgetankt ohne Fahrer: 1445 kg; Gewicht Fahrer: 75 kg;  
Gewicht mit Fahrer: 1520 kg

Verteilung v./h. (%) ohne Fahrer: 39,4/60,6

Radlast mit Fahrer: 453 kg  
Radlast ohne Fahrer: 426 kg

Radlast mit Fahrer: 457 kg  
Radlast ohne Fahrer: 451 kg

### ACHSGEOMETRIE

Mit zwei Grad Sturz negativ und 38 Minuten Vorspur an der Hinterachse deuten die gemessenen Werte auf eine konservative Achseinstellung hin. Ein zu agiles Heck sollte vermutlich vermieden werden. An der Vorderachse sind die Werte mit leichter Vorspur und weniger Negativsturz unauffällig.

	Messwert	Sollwert (Hersteller)
<b>Vorderachse</b>	Spur: 0°10'	0°05' bis 0°13'
	Sturz: -0°45'	-0°57' bis -0°24'
<b>Hinterachse</b>	Spur: 0°38'	0°19' bis 0°29'
	Sturz: -2°00'	-2°06' bis -1°42'

## TECHNISCHE DATEN

Lotus Evora 400	
<b>Motor</b>	
Typ, Aufladung	V6, Kompressor
Bohrung x Hub (mm)	94,0 x 83,0
Hubraum (cm³)/Verdicht.	3456 / 10,0
PS/kW/Drehzahl	406 / 298 / 7000
Nm/Drehzahl	410 / 3500
PS/Liter Hubraum	117,5
<b>Kraftübertragung</b>	
Antriebsart	Hinterrad
Getriebeart, Gänge	manuell, 6
Differenzialsperre	Torsen
Übersetzungen I/II/III/IV/V/VI	3,54 / 1,92 / 1,41 / 1,09 / 0,97 / 0,86
Achsübersetzungen	3,77
<b>Fahrwerk</b>	
Vorderachse	Doppelquerlenker, Federbeine, Stabilisator
Hinterachse	Doppelquerlenker, Federbeine, Stabilisator
<b>Bremsen</b>	
Bremsscheibenbauart	Stahl, innenbelüftet
Scheiben Ø v./h. (mm)	370 / 350
Bremssättel v./h.	4-Kolben/4-Kolben
<b>Räder</b>	
Bereifung vorn	235/35 R 19
hinten	285/30 R 20
	Michelin Pilot Super Sport
Felgenbreite v./h. (Zoll)	8,0 / 9,5
<b>Karosserie</b>	
L x B x H (mm)	4396 x 1845 x 1229
Radstand (mm)	2575
Tankvolumen (l)	60
<b>Preise</b>	
Grundpreis (Euro)	96 000
Testwagenpreis (Euro)	105 500
<b>Fahrdynamisch relevante Extras</b>	
keine (Euro)	-
<b>Unterhaltskosten</b>	
Kfz-Steuer (Euro)	330
Haftpflicht (TK / Euro)	individuelle
Teilkasko (TK / Euro)	Einstufung
Vollkasko (TK / Euro)	
<b>Fahrleistungen (Werksangaben)</b>	
0-100 km/h (s)	4,2
Vmax (km/h)	300
<b>Messwerte</b>	
Gewicht vollgetankt (kg)	1445
Verteilung v./h. (%)	39,4 / 60,6
Leistungsgewicht (kg/PS)	3,6
<b>Verbräuche (l/100 km)</b>	Super Plus
minimal	13,1
maximal	17,3
Durchschnittsverbrauch	14,7
<b>Beschleunigung (s)</b>	
0 - 40 km/h	1,4
0 - 100 km/h	4,7
0 - 160 km/h	9,9
0 - 200 km/h	15,5
<b>Elastizität (s)</b>	
4./5./6. Gang	4,7 / 6,7 / 7,8
80 - 120 km/h	9,6 / 13,8 / 16,0
80 - 160 km/h	
<b>Slalom 18 m (km/h)</b>	71,7
<b>Bremsweg/Verzögerung (m)/(m/s²)</b>	
aus 100 km/h kalt	36,1 / 10,7
aus 100 km/h warm	33,5 / 11,5
aus 200 km/h	132,2 / 11,7
<b>Messbedingungen</b>	
Lufttemperatur (°C)	13
Asphalttemp. (°C)	14
Luftdruck (mbar)	1023

Karosseriebewegungen wären wünschenswert, da man immer erst die Reaktion des Fahrzeugs abwarten muss, um nicht zu viel Unruhe zu produzieren. Das kostet wertvolle Zehntelsekunden.

Zumindest auf dem nahezu ebenen Kurs von Hockenheim wäre eine adaptive Dämpferverstellung mit einer weichen und einer härteren Stufe sinnvoll. Doch das fordert mehr Entwicklungsbudget. Bis auf das aus der Exige bekannte Bosch-ESP mit vier Modi – „Drive“, „Sport“, „Race“ und „Off“ – verfügt der Evora 400 über keine Adaptivsysteme. Apropos „Sport“ und „Race“ – beide Modi überzeugen mit einer direkter ausgelegten Gasannahme und relativ spät einsetzenden ESP-Regelimpulsen: Doch das ändert nichts daran, dass der Evora mit komplett deaktiviertem ESP immer noch die besten Rundenzeiten auf den Asphalt zaubert.

### Überraschend schnell am Ring

Nicht nur auf dem Kleinen Kurs, sondern auch auf speziellen Streckenabschnitten der Nordschleife (etwa

Ex-Mühle bergauf) punktet das Coupé dank seiner neuen Sperre unter Last mit besserer Traktion. Beim Vorgänger drehte hier gerne mal ein Rad durch: In der Grünen Hölle kann sich der Evora noch besser in Szene setzen als in Hockenheim, da hier das tendenziell zu weiche Fahrwerk auf den Bodenwellen und Kuppen besser funktioniert. Vergleicht man den eher geringen Entwicklungseinsatz von Lotus auf der Nordschleife mit den Mammut-Testverfahren anderer Hersteller am Ring, spricht die Rundenzeit von 7:59 Minuten noch mehr für den Evora 400.

Aston Martin V8 Vantage, der jüngst eingestellte Audi R8 V8 4,2 oder Porsche Cayman S – der Lotus lässt nicht nur Wettbewerber, die alle hochprofessionelle Testabteilungen am Nürburgring betreiben, hinter sich, sondern auch seinen legendären Verwandten Lotus Esprit Sport 350. Letzterer Proband aus dem Heft 5/1999 hielt bis heute die Lotus-Bestmarke im Supertest auf der Nordschleife. Schon damals war er das Salz in der Suppe der Sportwagenwelt. Der Evora 400 setzt diese Tradition faszinierend fort. ■

# Erste Deutsche Gebirgs- Renn

## Born on the track



Testredakteur Christian Gebhardt

## GESAMT-WERTUNG

von 100 erreichbaren Punkten

- 100 Porsche 918 Spyder
- 74 Porsche 911 Carrera S
- 70 Porsche Boxster Spyder
- 60 BMW M4 Coupé
- 58** Lotus Evora 400
- 55 Porsche Cayman S
- 53 BMW Einser M Coupé
- 49 Audi RS 5 Coupé
- 49 Audi TTS
- 48 Alpina B3 Biturbo

### MEINE MEINUNG

Einen Lotus kauft man nicht aus rationalen Gründen. Das hat sich auch nach diesem Supertest nicht geändert. Auch wenn es Lotus-Anhänger nicht hören wollen: Der Porsche 911 Carrera S bleibt klar die Benchmark in diesem Segment. Wer geglaubt hat, dass der Evora den Elfer vom Thron pustet, sollte langsam aus seinen Träumen aufwachen. Klar gibt es andere, die für einen ähnlichen Preis „schneller, besser und weiter“ können, aber Lotus ist dafür anders. Sympathisch anders. Und genau dieses gewisse Etwas spricht mehr für den Evora 400 als irgendwelche Zehntelsekunden.