

Die schnellsten und sportlichsten Autos

## Im Supertest Lamborghini LP 570-4 Superleggera



Zwei Spezials:  
**Fahrertrainings 2011**  
Großer Überblick  
**Formel 1**  
Die neue Saison

Reifentest  
auf Audi TT RS:  
**245/40-18**

**LESERWAHL**  
DIE SPORTLICHSTEN  
AUTOS 2011

Gewinnen  
Sie einen  
**Porsche  
Cayman R**

im Wert von über 80 000 Euro



...und lesen Sie im Test,  
was er kann



Im Test  
**Lotus Evora S** mit 350 PS



Im Test  
Alfa Romeo Giulietta QV 1.8 TBi 16V



Im Vergleichstest  
Audi TTS, BMW Z4 35i, Hyundai Genesis Coupé



Im Vergleichstest  
Maserati GranCabriolet gegen BMW 650i Cabriolet

**Deutschland**  
**4,20 €**

Österreich 4,80 €, Schweiz sfr 8,-

BeNeLux 4,90 €, Frankreich 5,50 €, Italien 5,60 €

Portugal (Cont.) 5,70 €, Spanien 5,60 €, Finnland 6,30 €, Griechenland 6,20 €, Norwegen 56 nkr, Slowenien 5,60 €





# Schall und Fauch

**Mutwilligkeit ist Voraussetzung, damit die Landstraße zum qualmenden Drag Strip wird. Der S punktet ansonsten mit guter Traktion**

**H**unde, die bellen, beißen nicht.“ Der aktuellste Kurvenbeißer aus dem britischen Hethel scheint dieses Sprichwort entkräften zu wollen. Lotus schickt mit dem heißgemachten Evora S einen Mittelmotor-Sportler ins Rennen, bei dem leidenschaftliche Sportwagenfans nicht erst im Zubehörhandel nach einem singenden Sportauspuff fahnden müssen, bis die Nackenhärchen ekstatisch im Takt der Gasstöße wippen.

Zu dem HTV1320-Kompressor des Lader-Spezialisten Harrop, der dem bekannten 3,5-Liter-Toyota-V6 statt 280 nun 350 PS entlockt, gesellt sich im Evora S eine neue Klappenabgasanlage hinzu. Im Normalmodus schreit der

potente Brite erst ab 4700 Touren emotional-heiser, bei aktivierter Sporttaste reißt er die Schotten seines Abgaschlundes deutlich früher auf.

Mögen die Drehzahlfestspiele beginnen. Anders als im Basismodell gipfelt die Kurbelwellen-Rotationsorgie nicht bei einer Drehzahlgrenze von 6800, sondern erst bei 7200/min. Wütend stürmt der Evora S mit knackigem Durchzug und guter Traktion los. Mit 5,0 Sekunden verpasst er bei der 0-100-Beschleunigungsprüfung vollgetankt und mit zwei Personen an Bord die Werksangabe nur knapp. Die fehlenden zwei Zehntelsekunden verliert der Testwagen durch sein manuelles Sechsganggetriebe. Mit hakender

Fotos: GARGOLOV

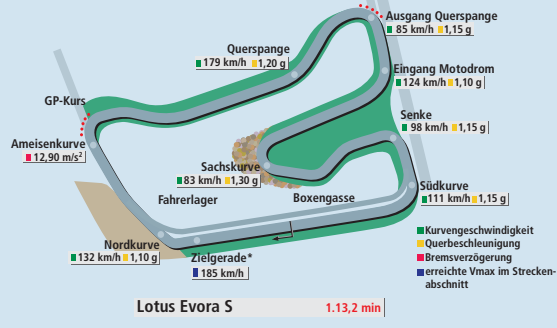


Mit 350 PS starkem Kompressor-V6 faucht der Lotus Evora S seinen Rivalen dank Sportauspuff gewaltig um die Ohren. Ob er auch fahrdynamisch mitcarven kann, verrät der Test

## RUNDENZEIT KLEINER KURS HOCKENHEIM

Wie gut bereits das Fahrwerk des Basis-Evora abgestimmt ist, beweisen die ähnlichen Kurventempi im **Lotus Evora S**. Trotz hecklastiger Gewichtsverteilung glänzt er mit neutralem Fahrverhalten. Untersteuern gehört hier nicht zum Programm, dafür direktes Einlenkverhalten und hohes Gripniveau.

Auf bewusste Lastwechsel reagiert der Mittelmotor-Sportler mit Heckschwüngen, die aber gut beherrschbar bleiben. Die fein dosierbare und standfeste Bremse ist mit hohen Verzögerungswerten wie für die Rennpiste gemacht. Einziges Ärgernis auch auf der Runde ist das hakelige Getriebe.



Gassenführung sind richtig schnelle Schaltvorgänge eben nicht möglich. Bei der Präsentation (sport auto 12/2010) fühlte sich die Schaltung noch geschmeidiger an. In puncto Getriebe sollte Lotus-Lenker Dany Bahar nachbessern, wenn er mit dem Evora S bisherige Porsche Cayman S-Kunden abwerben will.

Ansonsten ist Lotus mit dem Evora S ein feiner Porsche-Schreck gelungen. Bei der Jagd nach freilaufenden Alligatoren aus Stuttgart-Zuffenhausen rennt der alltags-taugliche Lotus-Purist mit einer Endgeschwindigkeit von 277 km/h (Basis-Evora: 261 km/h) exakt auf Augenhöhe des Cayman S mit manuellem Getriebe.

Autobahn zum Aufwärmen, Adrenalin-Kick im Kurvenschwung auf Landstraße und Rennstrecke: Eine neutrale Balance, das zackige und präzise Einlenkverhalten sowie ein hohes Gripniveau mit Pirelli P Zero Corsa-Berei-



Das 2GR-FE-Aggregat schuftet auch im Toyota Camry, allerdings ohne Harrop-Kompressor. Mit 0,6 bar Ladedruck leistet der V6 nun 350 PS



## TECHNISCHE DATEN

### Lotus Evora S SPAX\* 4,5

#### Motor

Wassergekühlter Sechszylinder-V-Motor mit Kompressor, je zwei obenliegende Nockenwellen mit variabler Steuerung, vier Ventile pro Zylinder, Bohrung mal Hub (mm) 94,0 x 83,0, Hubraum 3456 cm<sup>3</sup>, Verdichtung 10,1:1, max. Ladedruck 0,6 bar

**Leistung** ..... 350 PS (258 kW) bei 7000/min  
**Drehmoment** ..... 400 Nm bei 4500/min  
**Literleistung** .. 101,3 PS pro Liter Hubraum

#### Kraftübertragung

Hinterradantrieb, manuelles Sechsganggetriebe, ESP, Übersetzungen: I. 3,54, II. 1,91, III. 1,41, IV. 1,09, V. 0,97, VI. 0,86; Achsübersetzung: 3,78

#### Fahrwerk

Einzelradaufhängung vorn und hinten, mit Doppelquerlenkern, Federbeinen und Stabilisatoren

**Bremsen** .... Innenbelüftete Scheiben rundum, Durchmesser 350/332 mm, ABS

**Räder** ..... 235/35 R 19 vorn/275/30 R 20 hinten  
..... auf 8,0- und 9,5-Zoll-Felgen  
..... Pirelli P Zero Corsa

#### Karosserie

Zweisitziges Coupé  
L x B x H ..... 4342 x 1848 x 1223 mm  
Radstand ..... 2575 mm  
Spur vorn/hinten ..... 1567/1575 mm  
Tankinhalt ..... 60 Liter

#### Preise

**Grundpreis** ..... 69 990 Euro  
**Testwagenpreis** ..... 87 615 Euro

#### Unterhaltskosten

Kfz-Steuer ..... 300 Euro  
Haftpflichtversicherung ..... ind. Einstufung  
Teilkaskoversicherung ..... ind. Einstufung  
Vollkaskoversicherung ..... ind. Einstufung

## MESSWERTE

#### Gewicht

Fahrzeug voll getankt ..... 1432 kg  
Gewichtsverteilung vorn/hinten ..... 39,2/60,8 %  
**Leistungsgewicht** ..... 4,1 kg/PS

#### Fahrleistungen

**Beschleunigung**  
0 - 40 km/h ..... 1,4 s  
0 - 60 km/h ..... 2,3 s  
0 - 80 km/h ..... 3,6 s  
**0 - 100 km/h** ..... 5,0 s  
0 - 120 km/h ..... 7,1 s  
0 - 140 km/h ..... 9,2 s  
0 - 160 km/h ..... 12,1 s  
0 - 180 km/h ..... 15,4 s  
**0 - 200 km/h** ..... 19,9 s

**Elastizität**  
im 4./5./6. Gang aus 80 km/h  
bis 100 km/h ..... 2,5 s / 3,4 s / 4,1 s  
bis 120 km/h ..... 4,7 s / 6,9 s / 8,3 s  
bis 140 km/h ..... 7,2 s / 10,5 s / 12,6 s  
bis 160 km/h ..... 10,0 s / 14,4 s / 17,4 s  
bis 180 km/h ..... 13,3 s / 18,9 s / 22,8 s  
**Höchstgeschwindigkeit** ..... 277 km/h

#### Fahrdynamik

**Kleiner Kurs Hockenheim** ..... 1.13,2 min  
**Slalom** (18 m) ..... 70,0 km/h

#### Bremsweg

aus 100 km/h (kalt) ..... 35,3 m  
Verzögerung ..... 10,9 m/s<sup>2</sup>  
**aus 100 km/h (warm)** ..... 32,9 m  
Verzögerung ..... 11,7 m/s<sup>2</sup>  
aus 200 km/h (warm) ..... 127,5 m  
Verzögerung ..... 12,1 m/s<sup>2</sup>

#### Testverbrauch

Super  
Minimalverbrauch ..... 14,2 L/100 km  
Maximalverbrauch ..... 31,7 L/100 km  
Durchschnittsverbrauch ..... 16,8 L/100 km

#### Messbedingungen:

Lufttemperatur ..... 4° Celsius  
Asphalttemperatur ..... 6° Celsius  
Luftdruck ..... 1027 mbar

\*Der sport auto-Index SPAX errechnet sich aus dem Leistungsgewicht und der Beschleunigung:  
[Leistungsgewicht in kg/PS + 0-100 km/h in s] : 2 = SPAX



**Sport-Lenkrad aus Magnesium. Wer Gewicht und Geld sparen will, sollte nur auf die beiden Recaro-Schalensitze setzen ...**

**... und auf die Rücksitzbank (Aufpreis 3510 Euro) verzichten. Erkennungszeichen der S-Version: Schriftzug, neuer Diffusor und ovales Endrohr**

fung zeichnen das S-Modell genauso aus wie das gut abgestimmte und im Vergleich zur Basisversion nur leicht verfeinerte Fahrwerk (veränderte Querlenker für mehr Nachlauf an der Vorderachse, höherer negativer Sturz und steifere Fahrwerksbuchsen).

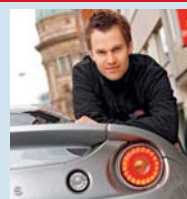
In Verbindung mit der Leistungsspritze überflügelt der Evora S auf dem Kleinen Kurs in Hockenheim nicht nur seinen kleineren Modellbruder deutlich (Basis-Evora: 1.14,3 min), sondern sogar seine Stuttgarter Konkurrenten. Mit 1.13,2 Minuten lässt er sowohl den Cayman S mit manuellem Getriebe (1.14,0 min.) als auch den 385 PS starken 911 Carrera S mit PDK (1.13,4 min) hinter sich.

Nur giftgrüne Porsche-Mittelmotor-Reptile mit feststehendem Flügel sollten Evora S-Piloten besser nicht attackieren. Gegen den Cayman R mit PDK (siehe S. 8) zieht auch das britische Coupé fahrdynamisch gesehen den Kürzeren. Während in Weissach die R-Version einer strengen Gewichtskur unterzogen wurde, legte der Kompressor-beatmete Evora im Vergleich zum letzten Evora-Testwagen mit Saugmotor um 42 auf 1432 Kilo zu. Chapman-

Fans und Elise MK1-Asketen werden sich erschüttert abgeben, doch den leicht vermehrten Hüftspeck merkt man dem Mittelmotor-Gerät mit immer noch sexy-schlanker Taille fahrdynamisch überhaupt nicht an.

Hunde, die bellen, beißen nicht? Effektiver widerlegen nur wenige Sportwagen das eingangs erwähnte Sprichwort – die AP Racing-Bremsanlage des Evora S beißt im warmen Betriebszustand mit einer Verzögerung von 32,9 Meter aus Tempo 100 so brachial zu wie ein Kampfhand.  
*Christian Gebhardt*

## AUF DEN PUNKT GEBRACHT



sport auto-Redakteur  
Christian Gebhardt

Der **Lotus Evora S** ist die konsequente Weiterentwicklung des Basis-Modells. Das gute Fahrwerk trifft nun auf eine angemessene Motorleistung. Eine Eins mit Sternchen gibt's für die Bremswerte.

Abseits der Rennstrecke überzeugt die Abstimmung mit gutem

Mix aus Alltagskomfort und Sportlichkeit. Bei normalen Gangwechseln fällt hier auch das hakelige Getriebe nicht so negativ auf wie beim schnellen Schalten auf der Rennpiste.

### Lotus Evora S

#### sport auto-Wertung (objektiv)

<b>Kleiner Kurs Hockenheim</b>	1.13,2 min	9
<b>Slalom</b> (18 m)	70,0 km/h	10
<b>0 - 100 km/h</b> (Beschl.-Prüf.)	5,0 s	8
<b>100 - 0 km/h</b> (Brems-Prüf., warm)	32,9 m	10
<b>Leistungsgewicht</b>	4,1 kg/PS	8
<b>Preis-Leistungs-Verhältnis</b>	199 Euro/PS	8
<b>Summe</b> (maximal 60 Punkte)		53

#### sport auto-Wertung (subjektiv)

<b>Fahrspaß</b>	10
<b>Alltagstauglichkeit</b>	7

maximal je 10 Punkte

#### KONKURRENZ-UMFELD

Die sport auto-Bestenliste

BMW M3 Coupé	53 Pkt.
Audi TT RS	53 Pkt.
<b>Lotus Evora S</b>	<b>53 Pkt.</b>
Porsche Cayman S	52 Pkt.
Porsche Cayman R	51 Pkt.
Porsche 911 GT5	51 Pkt.
Lotus Evora	48 Pkt.