

Offen für alles



Der Exige S fühlt sich auch als Roadster auf der Rennstrecke wohl. Beschleunigung, Traktionsvermögen und Bremswirkung sind beeindruckend.
Fotos: Jason Parnell

PURISTISCH Mit dem Roadster bietet Lotus nun auch eine fahrdynamisch ebenbürtige Offenvariante des heißen Exige S an – das schnellste serienmässige Lotus-Cabrio.

FAHRBERICHT

Lotus Exige S Roadster

STEPHAN HAURI

Vor zwei Jahren in Frankfurt auf der IAA vorgestellt und seit Mitte des vergangenen Jahres auf dem Markt, hat sich der Exige S als eigenständiges drittes Lotus-Modell neben Elise und Evora etabliert (vgl. AR 22/2012). Wie die andern Modelle basiert der Exige auf einem Rahmen aus Aluminiumblechen und -Strangpressprofilen und besitzt eine Kunststoff-Karosserie.

Aus diesem Grund war es auch ein Leichtes, aus dem Coupé eine Offenversion zu machen – Lotus nennt sie Roadster. Eben diese wurde im März 2012 als Weltpremiere in Genf vorgestellt, präsentierte sich vor drei Wochen – mit Formel-1-Pilot Romain Grosjean am Lenkrad – beim Hill Climb am Goodwood Festival of Speed «Hügel erklimmend» einem grösseren Publikum und kommt nun in den nächsten Wochen auf die Strasse. Ende September dürften die ersten Fahrzeuge auch in der Schweiz einsatzbereit sein.

Als typischer Lotus ist der Exige S Roadster natürlich ebenfalls nicht ein

Auto wie irgend ein anderes. Im Gegensatz zu Sportwagen mit vergleichbaren Fahrleistungen ist er bedeutend leichter, viel puristischer, etwas weniger teuer und – nicht ganz so perfekt in Details. Aber gerade dieser letztgenannte Punkt macht ihn für seine Fans wohl noch reizvoller. Und diese Fans wissen genau, was sie haben mit einem dieser unkonventionellen, wilden und auch ein bisschen anachronistischen Zweisitzern.

KURVENSPEZIALIST Mit dem Exige S Roadster lässt sich in kurzer Zeit erfahren, welches die Unterschiede zu einem Sportwagen mit ähnlichen Fahrleistungen – sagen wir deutscher Herkunft – sind. Beschleunigt man aus dem Stand auf Tempo 100 km/h, ist ein 2-Tonner mit 600 PS wohl etwa gleich schnell wie das nur 1170 kg wiegende neue Modell aus dem englischen Hethel, Norfolk. Das Bremsen und das Meistern der Kurve – egal ob langgezogen oder eng – funktioniert mit dem Leichtgewicht jedoch eindeutig viel handlicher. Dafür kassiert der Fahrer mehr Hiebe vom Fahrwerk und hat am Lenkrad auch etwas mehr zu arbeiten.

Ausserdem hat der Exige-Pilot die Gänge noch selbst zu sortieren – ohne Ausweichmöglichkeit auf «Warmduscherlösungen» wie automatisierte oder mit Doppelkupplung ausgestattete Getriebe oder gar Wandlerautomaten. Trotzdem werden, berichtet Entwicklungsingenieur Darron Cockle, solche Alternativen heute mit Blick auf neue Märkte wie Japan und China ebenfalls in Betracht gezogen. Abgesehen von diesen Diskussionen scheint es aber irgendwie doch unpassend, in einem Auto dieser Art die Getriebestufen anders zu wählen als mit dem kurzen Hebelchen mit dem



Nicht mehr nur puristisch: Leder auf den Sitzen und an den Türen wertet das Interieur auf.



Exige S: mit V6-Kompressormotor.



Als Option gibt es auch eine Klimaanlage.



«Fahrspassschalter» DPM.

Technische Daten

PREISE

Lotus Exige S Roadster Fr. 93 000.-

MOTOR (ECE)

6 Zyl. V (94x83 mm), 3456 cm³, Kompression 10:1; 258 kW (350 PS) bei 7000/min, 400 Nm bei 4500/min.

MOTORKONSTRUKTION

2GR-FE, 4 Ventile/Zylinder, 2 DOHC, (VVTi), Aluminium-Motorblock und -Zylinderköpfe, Kompressor Eaton Twin Vortec, Direktspritzung.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Auf Hinterräder, ESP, Dynamic Performance Management, 6-Gang-Getriebe EA60: I. 3,54; II. 1,91; III. 1,41; IV. 1,09; V. 0,97; VI. 0,86; R 3,83; Achsen 3,78 (I.-IV.) und 3,24 (V., VI.).

FAHRGESTELL

Aluminium-Chassis mit hinterem Hilfsrahmen aus Stahl, v./h. Doppelquerlenkerachsen mit Stabilisator,

Bilstein-Gasdruckdämpfer und Eibach-Federn.

FAHRWERK

Vierrad-Scheibenbremsen AP (belüftet und gebohrt, Scheiben-Ø v./h. 350/332 mm, Zahnstangenlenkung, Reifen v. 205/45 R17, h. 265/35 R18, Felgen v./h. 7 J/8 J.

KAROSSERIE, GEWICHT

Roadster, 2 Türen, 2 Sitze; Luftwiderstandsbeiwert c_w 0,41; Leergewicht (ohne Fahrer) 1170 kg.

ABMESSUNGEN

Länge 407 cm, Breite 180 cm, Höhe 113 cm, Radstand 237 cm, Spur v./h. 145/150 cm, Bodenfreiheit 13 cm.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit 233 km/h (elektron. begrenzt), 0 bis 100 km/h 4,0 s; Verbrauch EU 10,1 L/100 km; CO₂-Ausstoß 236 g/km.

Kofferraum: Platz fürs Stoffdach und zwei Taschen.

AUSSTATTUNG (AUSZUG)

Airbags, Zentralverriegelung, Audioanlage, Alarmsystem.

OPTIONEN (AUSZUG)

Premium Pack (Leder-Komplettausstattung, Premium-Sitze) Fr. 3470.-, Race Pack (DPM-System mit vier Ein-

stellungen inkl. Launch Control) Fr. 3470.-, Convenience Pack (u.a. Tempomat, USB-Anschlüsse) Fr. 555.-, Hardtop Fr. 2390.-, Klimaanlage Fr. 2090.-, Sitzheizung Fr. 555.-, Metallic-Lackierung Fr. 1250.-, Trofeo-Reifen Fr. 1390.-.

Fast schon wie Formel 1

EXTREM EXKLUSIV Wer sich einen Lotus kauft, kann darauf zählen, dass er nicht an jeder zweiten Ecke ein gleiches Modell antrifft. Das gilt für alle aktuellen Autos aus Hethel.

Aber noch viel mehr als für Elise, Exige und Evora trifft dies auf den Typ 125 zu. Dieses Fahrzeug aus der Lotus-Manufaktur sieht aus wie ein Formel-1-Auto, verfügt über F1-ähnliche Fahrleistungen und ist praktisch ebenso exklusiv wie einer der Renner aus der Königsklasse. Aber: Es soll so leicht zu fahren sein, dass sich beispielsweise auch ein Ölscheich mit wenig Rennerfahrung damit auf der Piste ganz ordentlich schnell bewegen kann.

In Bezug auf die Technik ist der Lotus 125 ein wahrer Leckerbissen. Dem 4910 mm langen, 1890 mm breiten und nur 1011 mm hohen Offener wurde hinter dem Cockpit ein 3,5-L-V8-Cosworth-Saugmotor eingepflanzt. Bei einer Drehzahl von 9800/min liefert dieser maximal 640 BHP (649 PS), und bei 7600/min

steht das Höchstdrehmoment von 450 Nm zur Verfügung. Als Drehzahlgrenze nennt Lotus 10 800/min. Ein Trockensumpfsystem sorgt für die sichere Schmierung.

Für das Monocoque und die Karosserieverkleidung kommen Aluminium und Karbon zum Einsatz. Auch die Quer- und Längslenker der Radaufhängungen bestehen aus einem Karbon-Verbundmaterial, und für die Bremscheiben wird Karbon-Keramik eingesetzt. Der nur gerade 650 kg wiegende T125 rollt auf Michelin-Walzen der Dimensionen 10x15 vorne und 14x15 hinten.

Für den exklusiven Fahrspaß hat der Kunde mindestens 550 000 englische Pfund locker zu machen. Bestimmt nicht jedermanns Sache. Aber bereits sind erste Modelle ausgeliefert, und weitere Bestellungen werden in Hethel gerne entgegengenommen. Im Preis inbegriffen ist übrigens eine ausführliche Fahrerinstruktion mit Ex-Formel-1-Pilot Jean Alesi. **SHA**

Diffusor und Auspuffausgang verleihen dem Exige S eine imposante Heckansicht.



sich verabschiedet. Schliesslich ermöglicht die Elektronik heute die raffiniertesten Abstimmungen, so dass die Fahrfreude durch die Elektronikeingriffe kaum beeinträchtigt wird. Die Fahrdynamikregelung DPM gab es schon im Coupé und gibt es jetzt auch wieder im Roadster. Sie enthält die drei Abstufungen Tour, Sport und Off beziehungsweise eine vierte – Race –, falls das Race Pack mit Launch Control als Option gewählt wird. Damit wählt der Fahrer unterschiedliche maximale Schlupfgrenzen und Gierraten.

Zwar sind sich Coupé und Roadster sehr ähnlich, doch gibt es einige Details, dank denen der offene Exige S dem geschlossenen fahrdynamisch kaum nachsteht. So ist zum einen die hintere Radaufhängung modifiziert worden, und zum andern erhielt der Karosserieabschluss im Bereich des Heckspoilers eine leicht veränderte Gestalt, womit eine aerodynamische Anpassung bewirkt wurde. Wie das Coupé ist auch der Roadster also sowohl für öffentliche Strassen als auch für die Rennpiste geeignet.

Etwas Ähnliches wie ein festes Dach ist übrigens auch für den Offenen zu haben. Als Option gibt es zum Preis von 2390 Franken ein Hardtop. Normalerweise besteht der Regenschutz jedoch aus einem aufrollbaren Stoffdach – bestens bekannt aus den Elise-Modellen. Dieses ist rasch und einfach wegzunehmen und wieder zu montieren. Verstauen lässt es sich im kleinen Kofferabteil unter der Heckklappe.

Beim Vergleich zwischen Coupé und Roadster ist ein Punkt auf keinen Fall zu vergessen: Das Ein- und Aussteigen gelingt ohne Dach wesentlich eleganter. Und was den Roadster ausserdem deutlich vom Coupé unterscheidet, ist der Grad der Einräucherung von Fahrer und Beifahrer durch die Gummwolke, wenn beispielsweise Darron Cockle, der auch Testfahrer ist, die nervöse Maschine die ganze Kurve hindurch quer vorantreibt.

Knauf aus poliertem Aluminium. Beim Schalten braucht der linke Fuss schliesslich nicht untätig irgendwo versteckt zu bleiben.

TRAKTIONSMEISTER Selbstverständlich ist es jedoch der rechte Fuss, der im Exige S für Stimmung sorgt. Der 3,5-L-V6, dessen Basis von Toyota stammt und der bei Lotus umfassend optimiert wird, arbeitet in typischer Supercharger-Manier: Er baut sein Drehmoment praktisch ebenso kontinuierlich auf wie ein Saugmotor und zeigt im Gegensatz zu Turbomotoren im oberen Drehzahlbereich keine Hemmungen. Die Maximalleistung von 258 kW (350 PS) gibt er bei 7000/min ab; dort liegt auch die Drehzahlgrenze, zumindest im Tour-Modus; noch um 200/min höher drehen lässt sich die Kurbelwelle im Sport- und Off-Modus der Fahrdynamikregelung DPM (Dynamic Performance Management).

Da das maximale Drehmoment von 400 Nm ebenfalls erst bei 4700/min ansteht, drängt sich bei zügiger Gangart eine hochtourige Fahrweise auf. Diese bereitet aber grosse Fahrfreude – nicht etwa wegen besonders faszinierendem Motorgeschrei, sondern wegen der Leichtfüßigkeit, mit der sich der Exige dann fortbewegen lässt. Im normalen Alltagsverkehr kann der Zweisitzer jedoch auch problemlos mit niedriger Drehzahl – und langsam – bewegt werden.

Beeindruckend bei forciertem Tempo ist die Traktion des Mittelmotorautos, auf der Geraden wie durch Bögen aller Radien. Die Achslastverteilung von 37% vorne und 63% hinten bildet dazu die Basis, die 265 mm breiten Pirelli-Hinterreifen des Typs Corsa oder Trofeo sorgen für den Rest, in dem sie sich sehr effizient

mit dem Asphalt verkeilen. Auf der Vorderachse wirkt das Fahrzeug so agil, dass eine Servolenkung nicht vermisst wird.

Die von Lotus typischerweise ziemlich optimistisch versprochenen 4,0 s für den Spurt von 0 auf 100 km/h scheinen realisierbar. Schliesslich beträgt das Leistungsgewicht nur rund 3,3 kg/PS, und das 6-Gang-Getriebe ist schnell schaltbar und so abgestuft, dass die 100er-Marke gut im Zweiten erreichbar ist. Bei der Höchstgeschwindigkeit hat Lotus die Offenversion mit 233 km/h – mit oder ohne Dach – gegenüber dem 275 km/h schnellen Coupé markant zurückgenommen. Das Dach soll ja stets mit an Bord bleiben.

FAHRDYNAMIKREGELUNG Mittlerweile sind natürlich auch dem ungestümen Engländer Sitten beigebracht worden. Vom allerpuristischsten Ansatz, nämlich dass in einem echten Sportwagen weder ABS noch ESP gebraucht würden, hat man



Mehr als nur ein Hauch von Formel 1: Der Lotus 125 sorgt mit einem Leistungsgewicht von 1 kg/PS für atemberaubende Fahrleistungen. Fotos: AR

LOTUS LEBT: NEUER SCHWUNG IN HETHEL

LEICHTBAU Bange Zeiten herrschten bei Lotus, nachdem der Schweizer CEO Dany Bahar mit der Ankündigung einer ganzen Reihe neuer Modelle für einen riesigen Wirbel gesorgt hatte und sich diese Pläne dann in Luft auflösten. Das Unternehmen geriet in grosse wirtschaftliche Schwierigkeiten. Seit der Übernahme des Lotus-Besitzers Proton durch die ebenfalls malaysische DRB-Hicom-Gruppe erholte sich der Autobauer wieder – dank namhafter Investitionen des neuen Besitzers. In Hethel will man sich künftig auf die traditionelle Kernkompetenz Leichtbau konzentrieren. Derzeit sind am südostenglischen Standort rund 1000 Mitarbeiter beschäftigt – etwa zwei Drittel beim Autohersteller Lotus Cars und ein Drittel in der Entwicklungsabteilung Lotus Engineering. Das sind nur geringfügig weniger als in den besten Zeiten. Im Rahmen eines neuen Personalrekrutierungsprogramms will Lotus in den kommenden Monaten mehr als 100 neue Stellen schaffen: 45 für spezialisierte Ingenieure, 40 für Produktionsmitarbeiter und rund 20 für Hochschulabgänger. **SHA**