

## Fahrbericht Lotus Evora 400: Porsche auf Britisch

Von Jens Riedel, cen

**Drei Dutzend Autos mehr als 2014 hat Lotus im vergangenen Jahr in Deutschland verkauft. Das entspricht einer Absatzsteigerung von 23 Prozent. Mit 142 Neuzulassungen ist hierzulande der zweitgrößte europäische Markt für die kleine Sportwagenschmiede hinter der Heimat Großbritannien. „Das sind zum Beispiel Menschen, die sich nicht ihren dritten oder vierten Neun-Elfer kaufen möchten und einmal etwas anderes suchen“, weiß Marco Muscheika von der Brüne Automobilhandelsgesellschaft in Essen, wo sich der traditionelle Volkswagen-Betrieb mit der legendären Marke aus England ein zweites Standbein geschaffen hat. So bietet sich zum Beispiel der Evora 400 als Alternative an. Nicht nur mit seinem 3,5-Liter-Motor und 298 kW / 406 PS und 300 km/h Spitzengeschwindigkeit spielt er in der Zuffenhausener Liga, sondern auch mit seinem Preis von rund 100 000 Euro.**

Drei Dutzend Autos mehr als 2014 hat Lotus im vergangenen Jahr in Deutschland verkauft. Das entspricht einer Absatzsteigerung von 23 Prozent. Mit 142 Neuzulassungen ist hierzulande der zweitgrößte europäische Markt für die kleine Sportwagenschmiede hinter der Heimat Großbritannien. „Das sind zum Beispiel Menschen, die sich nicht ihren dritten oder vierten Neun-Elfer kaufen möchten und einmal etwas anderes suchen“, weiß Marco Muscheika von der Brüne Automobilhandelsgesellschaft in Essen, wo sich der traditionelle Volkswagen-Betrieb mit der legendären Marke aus England ein zweites Standbein geschaffen hat. So bietet sich zum Beispiel der Evora 400 als Alternative an. Nicht nur mit seinem 3,5-Liter-Motor und 298 kW / 406 PS und 300 km/h Spitzengeschwindigkeit spielt er in der Zuffenhausener Liga, sondern auch mit seinem Preis von rund 100 000 Euro.

Das seitlich abgeflachte Lenkrad steht steil und nah am Fahrer und ist nur höhen- und nicht tiefenverstellbar. Ergonomischen Schnickschnack spart sich die englische Marke auch beim Schalthebel: Er ist schlicht kugelförmig, die immer noch einfachste, aber eben auch beste Lösung. Die Sitze bieten perfekten Seitenhalt. Weniger geglückt ist die

Positionierung des rechten Außenspiegels, dessen obere linke Hälfte schlicht von der A-Säule verdeckt wird. Eine Augenweide ist hingegen die Bedieneinheit in der Mittelkonsole für die Klimaanlage. Drei große Drehschalter regeln Gebläsestärke, Temperatur und die Luftverteilung.

Wer den Blick durch den Innenspiegel nach hinten wirft, schaut durch das trapezförmige Heckfenster, dessen Sichtfeld zur Hälfte vom Triebwerk eingenommen wird. Ein Auge wird dennoch immer wieder gerne nach hinten riskiert, ist dort doch prominent der Gaszug platziert, dem man beim Öffnen und Schließen der Drosselklappe zuschauen kann. Für profane Dinge wie rückwärtiges Einparken gibt es ja die Rückfahrkamera mit Führungslinien und verschieden farbigen Pylonen im Display.

Der dumpf röhrende Klang wird in den Fahrmodi „Sport“ und „Race“, der sämtliche Fahrhilfen abschaltet, noch einmal hörbar nachgewürzt. Aber auch im Normalbetrieb – in dem sich der Evora zwar potent, aber nicht aufdringlich, sondern gentleman-like akustisch auffallend zurückhaltend gibt – lässt sich der schärfere Sound einfach per Knopfdruck am Klappenauspuff abrufen.

Die Gassenführung des Schalthebels ist extrem präzise, wobei die Gangwechsel von einem leichten und angenehmen mechanischen Klacken begleitet werden. Die Leistungsentfaltung des unter Glas zur Schau gestellten und vor der Hinterachse platzierten Kompressormotors ist ebenso homogen wie beeindruckend. Ab 4000 Umdrehungen in der Minute legt der V6 noch einmal gepflegt nach und wechselt vom Röhren ins Fauchen. Die Spitzenleistung ist erst bei 7000 Kurbelwellenrotationen erreicht, wenn auch der rote Bereich beginnt. Dabei beweist das Aggregat durchaus Manieren. Es läuft erstaunlich kultiviert und weich, und der Evora kann auch untertourig knapp über Leerlaufdrehzahl gefahren werden. Dennoch sollten 13 Liter pro 100 Kilometer schon einkalkuliert werden, wobei nach oben noch Spielraum besteht

Das sehr sportlich ausgelegte ESP des Hecktrieblers lässt gut kontrollierbare Drifts zu. Die Lenkung ist ebenso leichtgängig wie präzise. Die Bremsen sprechen ebenso direkt an. Bei aller gebotenen Straffheit des Fahrwerks ist die Dämpfung erstaunlich komfortabel, denn auch Lotus weiß, dass die erlauchte Kundschaft nicht ständig auf der Rennstrecke unterwegs ist. Den Alltagsnutzen der beiden hinteren Sitze darf man hingegen nicht überbewerten. Klassifiziert ist der flotte Engländer als 2+2-Sitzer, wobei die beiden Fondplätze eigentlich nur aus je zwei Polstern bestehen. Aber das Dach hat ohnehin nur wenig mehr als Schulterhöhe – und auch der Nachwuchs dürfte sich über die so gut wie nicht vorhandene Beinfreiheit beklagen. Aber eine große zusätzliche Ablage im Auto kann ja grundsätzlich nicht schaden. Außer schmalen und niedrigen Türfächern gibt es

immerhin links vom Fahrer noch ein Fach fürs Smartphone.

Die wichtigste Fahrhilfe im Evora ist übrigens das Navigationssystem von Alpine. Es weist freundlicherweise immer auch auf das gerade geltende Tempolimit hin, sobald es um zehn Stundenkilometer überschritten wird. Danke, Alpine.

#### Daten Lotus Evora 400

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,39 x 1,85 x 1,24

Radstand (m): 2,58

Motor: V6-Benziner, 3456 ccm, Kompressor

Leistung: 298 kW / 406 PS bei 7000 U/min

Max. Drehmoment: 410 Nm bei 3500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 300 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,2 Sek.

Getriebe: 6 Gang

ECE-Durchschnittsverbrauch: 9,7 Liter

CO<sub>2</sub>-Emissionen: 225 g/km

Effizienzklasse: G

Leergewicht: 1395 kg

Basispreis: 96 000 Euro

Testwagenpreis: 106 250 Euro

## Bilder zum Artikel

---



Lotus Evora 400.

---



Lotus Evora 400.

---



Lotus Evora 400.

---



Lotus Evora 400.

---



Lotus Evora 400.

---



Lotus Evora 400.

---



Lotus Evora 400.

---



Lotus Evora 400.

---



Lotus Evora 400.

---



Lotus Evora 400.

---



Lotus Evora 400.

---



Lotus Evora 400.

---



Lotus Evora 400.

---



Lotus Evora 400.

---



Lotus Evora 400.



Lotus Evora 400.



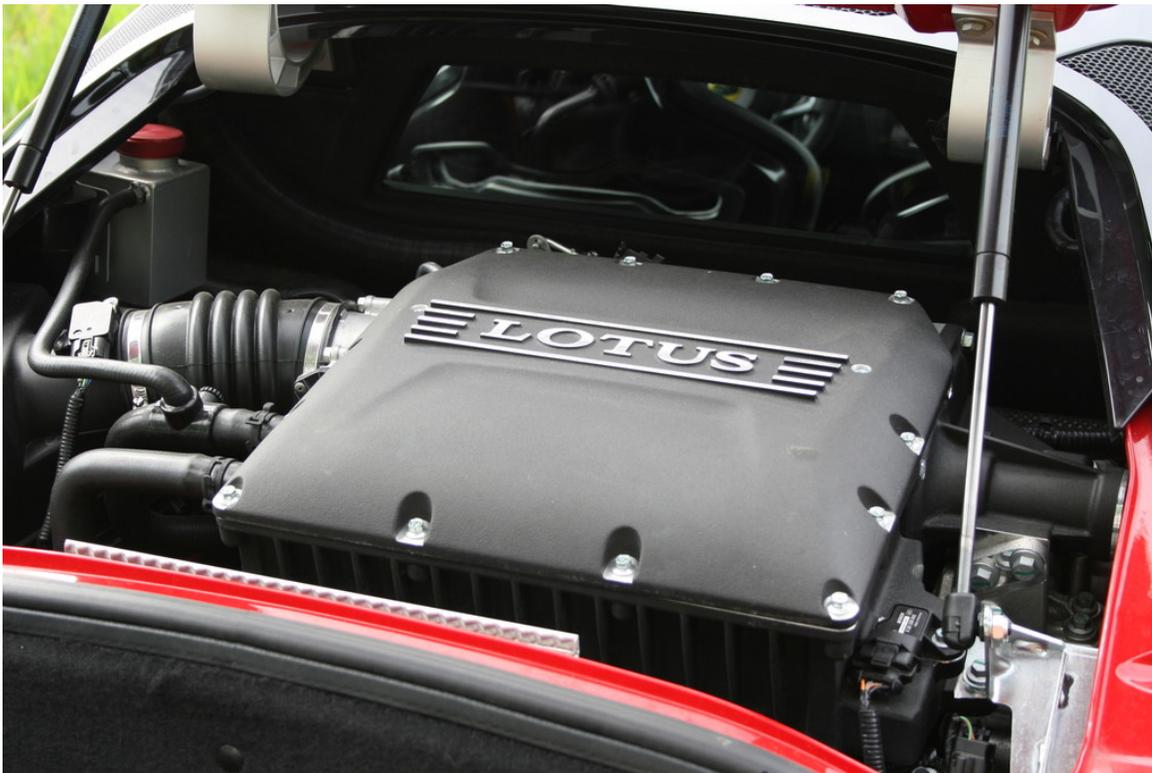
Lotus Evora 400.

---



Lotus Evora 400.

---



Lotus Evora 400.

---



Lotus Evora 400.

---



Lotus Evora 400.

---



Lotus Evora 400.

---



Lotus Evora 400.

---



Lotus Evora 400.

---



Lotus Evora 400.

---



Lotus Evora 400.

---



Lotus Evora 400.

---



Lotus Evora 400.

---



Lotus Evora 400.

---