

**sport  
auto**

**sport  
auto**

**SONDER-  
DRUCK**

**Lotus fordert Porsche zum Duell**

# **EXIGE S** gegen **CAYMAN GT4**

**Vergleichstest in  
Hockenheim**





**AUF BIEGEN**



**Wer nimmt an wem Rache?  
Auf zum wohl spannendsten  
Mittelmotor-Duell dieser Tage:  
Der Lotus Exige S kämpft  
gegen den Porsche Cayman  
GT4 um Ruhm und Ehre in  
der Sportcoupé-Liga.**

Text Christian Gebhardt · Fotos Rossen Gargolov

**J**etzt also doch. Oder andersherum: Warum eigentlich erst jetzt? Nichts ist naheliegender, als Porsche Cayman und Lotus Exige einem direkten Vergleich zu unterziehen. Das haben wir auch wiederholt versucht, aber weder der Cayman S noch sein Bruder GTS durften bisher zum Kräfteressen antreten – das Leistungsgewicht war angeblich schuld. In unsere Sprache übersetzt: Zu groß war in Zuffenhausen der Respekt vor der Exige S – doch jetzt soll es der Cayman GT4 im Kampf um die Coupé-Krone richten.

Warum erst jetzt? Die Hersteller kennen unsere Test- und Bewertungskriterien und fahren sie auch im Detail nach. Sie können sich vorher also halbwegs ausrechnen, wie sie hinterher abschneiden. Und so kann es passieren, dass wir für wünschenswerte Tests das gewünschte Testfahrzeug nicht erhalten.

Die Durchführung von Vergleichstests hängt bei sport auto – ebenso wie bei allen anderen Automagazinen – an der Gestellung von Testwagen. Unerfahrene mögen einwenden: Dann nimmt doch einfach ein

Kundenfahrzeug! Doch Kundenfahrzeuge sind keine Lösung. Eigner italienischer Preziösen müssen sich beispielsweise vertraglich verpflichten, ihr Eigentum nicht an Testredaktionen weiterzugeben. Und der beträchtliche Materialverschleiß bei einem Test wäre privaten Eigentümern so oder so nicht zuzumuten.

Bleibe noch Lösung Nummer zwei: der Kauf eines Testwagens. Zum Kaufen fehlt uns das Geld. Wir testen ja nicht wie die Stiftung Warentest Sonnenöle für 3,90 Euro. Wir testen jeden Monat Fahrzeuge im Wert von mehreren Hunderttausend Euro – die können wir nicht auf Redaktionskosten kaufen. Auf der aktuellen Rechnung würden im konkreten Fall mindestens 85 776 Euro für den GT4 und mindestens 67 940 Euro für die Exige S stehen. Im Vergleich zu anderen Mittelmotorhelden sind das jedoch zwei echte Schnäppchen.

Motorseitig kämpft bei diesem Duell eigentlich Porsche gegen Toyota. Während sie in der GT-Abteilung in Weissach dem Cayman endlich das 3,8-Liter-Boxerherz

# UND RÄCHEN

aus dem 911 Carrera S implantiert haben, arbeitet im Lotus nach wie vor ein V6-Kompressor von Motorenpartner Toyota. Doch anders als in Camry und Co. faucht der japanische 3,5-Liter mit 350 PS hier emotional durch seine Klappenabgasanlage.

Akustisch muss sich das Kompressor-Triebwerk zwar nicht verstecken, aber diesmal geht es gegen das wohl schönste Sägewerk im Sportwagenbau. Auch wenn der GT4, im Vergleich zum 911-Triebwerk, 15 PS in der Ansauganlage und durch den längeren Auspuff verliert, boxert der 385-PS-Sauger mit serienmäßiger Klappenabgasanlage nicht nur feurig, sondern reagiert auch zackiger auf Gaspedalbefehle als das keinesfalls träge Exige-Triebwerk.

Deutsch-britische Einigkeit herrscht bei der Getriebewahl. Sowohl der Lotus als auch der Porsche treten mit manuellem Schaltgetriebe an. Knackig-kurze Schaltwege und eine akkurate Gassenführung – in puncto Präzision hat der GT4 die Nase klar vorne. Wer auch noch auf punktgenaue Zwischengasstöße

steht, in der Spitze-Hacke-Technik aber nicht ganz so firm ist, findet im Extrem-Cayman sowieso seinen Meister. Per Knopfdruck auf die Sport-Taste wird die automatische Zwischengasfunktion aktiviert.

### **Herrlich, wie früher: Handschalter**

Im Vergleich zum Porsche-Getriebe hakelt sich der Exige-S-Schaltstock immer noch etwas ungenau durch die Schaltwege, für Lotus-Verhältnisse funktioniert dieser Testwagen jedoch erstaunlich gut. Beim Thema Getriebe will Lotus endlich auch grundlegend etwas verbessern. Ab Modelljahr 2016 soll ein noch präziser funktionierendes Handschaltgetriebe zum Einsatz kommen, das wir bei unserem letzten Werksbesuch in Hethel bereits ausprobieren konnten. Anders als der Cayman GT4, den es nicht mit dem Doppelkupplungsgetriebe PDK gibt, kann das britische Coupé übrigens auch mit automatisiertem Sechsganggetriebe geordert werden. Doch während das metallische Klacken der manuellen Schaltvor-

gänge immer wieder ein Lächeln ins Gesicht zaubert, wird einmal mehr klar: Einen Lotus kauft man nur als Handschalter!

Auf zur längsdynamischen Kraftprobe: Der Exige S hilft dabei das optionale Race Pack, das neben dem Lotus Dynamic Performance Management (DPM) mit den vier Fahrprogrammen Touring, Sport, Race und Off auch eine sehr gut funktionierende Launch Control beinhaltet. Bei der Beschleunigungs- sowie der Elastizitätsmessung spielt der Lotus sein um 0,3 kg/PS besseres Leistungsgewicht aus und hält den GT4 knapp hinter sich.

Satte 215 Kilo wiegt der britische Purist weniger als der Mittelmotor-Schwabe. Im GT4-Lastenheft stand, dass der Cayman trotz 3,8-Liter-Motor, größerer Bremsen und des an der Vorderachse weitgehend aus dem 911 GT3 übernommenen Fahrwerks nicht mehr als ein Cayman GTS mit 325 PS wiegen soll. Das ist gelungen, doch gerade in Sachen Gewicht kann der GT4 noch etwas vom Lotus Exige S lernen.

## **WAS SIE BEI PORSCHE VON LOTUS LERNEN KÖNNEN? RICHTIG VIEL GEWICHT EINSPAREN**



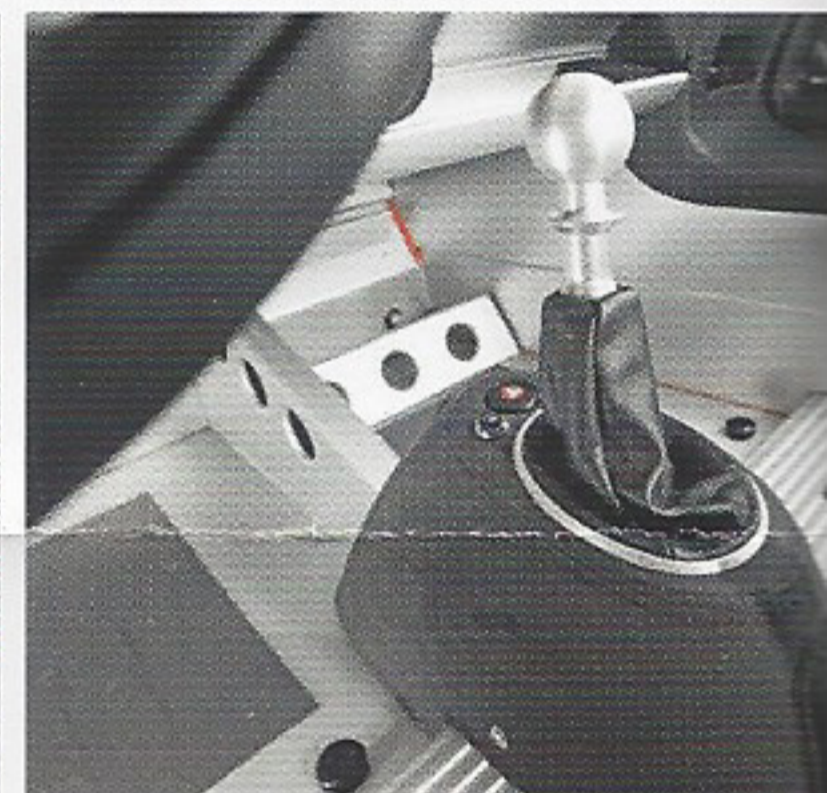
### **Porsche Cayman GT4**

Manuelles Getriebe mit knackiger Schaltung, nur die Gangübersetzungen könnten kürzer sein, Keramikbremse, Carbon-Schalen (beides optional), adaptive Dämpfer, Torque-Vectoring-System mit mechanischer Quersperre





**Lotus Exige S**  
 V6-Kompressor mit 350 PS, manuelles Sechsganggetriebe, Race Pack mit strafferem Fahrwerks-Set-up und Launch Control, Premium Pack Sport mit Sportsitzen, Sportlenkrad und spezieller Türverkleidung (Pakete optional)



## WAS SIE BEI LOTUS VON PORSCHÉ LERNEN KÖNNEN? FAHRWERKE RICHTIG ABSTIMMEN

Oder anders: Bitte baut doch noch eine richtig leer geräumte GT4-RS-Version. Vorschlag: Sämtliche Teppiche im Interieur rauspfeifen (lackiertes Blech ist auch sexy), Handschuhfach ebenfalls entfernen (wie beim 996 RS), dazu rudimentäre Türverkleidungen (wie beim 964 RS), Makrolonscheiben und verschiedene Carbonteile installieren – unser Wunschgewicht: nicht mehr als 1250 Kilo.

Aktuell versprüht das GT4-Interieur, trotz fantastischer Carbon-Schalensitze, immer noch ein recht komfortables Ambiente. Wer es puristischer mag, muss sich in die tiefen Schalensitze (Motto: Mehr Schale als Sitz) des Lotus fallen lassen. Wenn dann noch die Tür blechern ins Schloss fällt und der Blick die blanken Aluteile des Chassis streift, kommt schon im Alltag Rennsport-Feeling auf. Knistern, Knarzen, Klappern – dabei müssen Exige-Piloten aber auch etwas mehr Kompromissbereitschaft in puncto Verarbeitungsqualität und Nebengeräusche mitbringen als GT4-Fahrer.

Und was können sie bei Lotus von Porsche noch lernen? Wie man ein Fahrwerk richtig

abstimmt! Wie schon im Supertest (sport auto 5/2015) lenkt der GT4 präzise ein, glänzt unter Last mit beeindruckender Traktion und verkneift sich überflüssiges Lastwechselgehampel fast vollständig. Mit einer Rundenzeit von 1.10,4 Minuten auf dem Kleinen Kurs in Hockenheim bleibt er allerdings drei Zehntelsekunden hinter dem Bestwert des Supertest-GT4. Der aktuelle Testwagen ging gut, aber das Supertest-Modell ging besser. Den subjektiven Eindruck bestätigt ein Abgleich der Elastizitätswerte der beiden GT4-Testexemplare.

### In Hockenheim klar vorne: GT4

Trotzdem muss sich der GT4 heute keine Sorgen machen, dass plötzlich die Exige S formatfüllend in seinem Rückspiegel auftaucht. Mit 1.11,6 Minuten bleibt der Mittelmotor-Brite auf dem Kleinen Kurs fahrdynamisch klar hinter dem Muskel-Cayman zurück, obwohl der Ersteindruck des Lotus überrascht: Dank 215 Kilo Gewichtsvorteil bewegt sich die Exige S auf den ersten Rennstreckenmetern etwas leichtfüßiger als der GT4.

Mit optionaler Pirelli-P-Zero-Trofeo-Bereifung lenkt der Brite zunächst direkt ein. Die servofreie Lotus-Lenkung und die elektromechanische GT4-Servolenkung trennen dabei Lichtjahre. Im Vergleich wirkt die Porsche-Lenkung fast komfortabel, obwohl ihre Lenkkräfte schon deutlich straffer als in den S- und GTS-Modellen des Cayman ausfallen.

Doch erst im Lotus weiß man wirklich, was Lenkkräfte bedeuten – straff, straffer, Exige S. Um die Mittellage reagiert die Lenkung noch zackiger als das Porsche-Pendant. Zur grundehrlichen Lotus-Abstimmung gehören allerdings auch eine verstärkte Störsigkeit beim Überfahren von Curbs und die im Grenzbereich teilweise verhärtende Lenkung. Egal, insgesamt fühlt sich die Lotus-Steuerung mehr nach Rennwagen als nach Straßensportler an.

Eine direkte Lenkung hilft der Exige S aber nichts, wenn sie sich nach dem ersten zweifelsohne präzisen Einlenkimpuls überlegt, unter Last ins Untersteuern zu verfallen. Obwohl das Sportfahrwerk mit Race Pack nochmals 15 Prozent straffer sein soll, könnte zudem die

**TECHNISCHE DATEN**

	Lotus Exige S	Porsche Cayman GT4		
<b>Motor</b>				
Typ, Aufladung	V6, Kompressor	B6, Sauger		
Bohrung x Hub (mm)	94,0 x 83,0	102,0 x 77,5		
Hubraum (cm³)/Verdicht.	3456 / 10,0	3800 / 12,5		
PS/kW/Drehzahl	350 / 257 / 7000	385 / 283 / 7400		
Nm/Drehzahl	400 / 4500	420 / 4750		
<b>Kraftübertragung</b>				
Antriebsart	Hinterrad	Hinterrad		
Getriebeart, Gänge	manuell, 6	manuell, 6		
<b>Bremsen</b>				
Bremsscheibenbauart	Stahl, innenbelüftet	Keramik, innenbelüftet		
Scheiben Ø v./h. (mm)	350 / 332	410 / 390		
<b>Räder</b>				
Bereifung	vorn hinten 205/45 R 17 265/35 R 18 Pirelli P Zero Trofeo	245/35 R 20 295/30 R 20 Michelin Pilot Sport Cup 2		
Felgenbreite v./h. (Zoll)	7,0 / 8,0	8,5 / 11,0		
<b>Karosserie</b>				
L x B x H (mm)	4084 x 1802 x 1129	4438 x 1817 x 1266		
Radstand (mm)	2370	2484		
Tankvolumen (Liter)	40	54		
<b>Preise</b>				
Grundpreis (Euro)	67940	85776		
Preis inkl. fahrdynamisch relevanter Extras* (Euro)	71765	93094		
Testwagenpreis (Euro)	76565	102388		
<b>Unterhaltskosten</b>				
Kfz-Steuer (Euro)	352	362		
Haftpflcht (TK/Euro)	k. A.	15 / 1062		
Teilkasko (TK/Euro)	k. A.	28 / 1119		
Vollkasko (TK/Euro)	k. A.	30 / 7303		
<b>Fahrleistungen (Werksangaben)</b>				
0-100 km/h (s)	4,0	4,4		
Vmax (km/h)	274	295		
<b>Messwerte</b>				
Gewicht vollgetankt (kg)	1167	1382		
Verteilung v./h. (%)	35,3 / 64,7	44,6 / 55,4		
Leistungsgewicht (kg/PS)	3,3	3,6		
Verbräuche (l/100 km)				
minimal	10,8	10,1		
maximal	23,9	19,8		
Durchschnittsverbrauch	15,3	13,9		
<b>Beschleunigung (s)</b>				
0-40 km/h	1,3	1,5		
0-100 km/h	4,2	4,4		
0-160 km/h	11,6	11,8		
0-200 km/h	14,4	14,5		
<b>Elastizität (s)</b>				
4./5./6. Gang				
80-120 km/h	3,9 / 5,7 / 6,7	4,6 / 5,7 / 7,1		
80-160 km/h	8,0 / 11,6 / 13,7	9,3 / 11,8 / 14,8		
Kl. Kurs Hockenheim (min)	1.11,6	1.10,4		
Slalom 18 m (km/h)	73,3	73,7		
<b>Bremsweg/Verzögerung (m) / (m/s²)</b>				
aus 100 km/h kalt	35,5 / 10,9	36,0 / 10,7		
aus 100 km/h warm	32,6 / 11,8	33,8 / 11,4		
aus 200 km/h	125,8 / 12,3	130,1 / 11,9		
<b>sport auto-Wertung</b>				
Kl. Kurs Hockenheim	1.11,6 min	17	1.10,4 min	20
Slalom 18 m	73,3 km/h	20	73,7 km/h	20
0-100 km/h	4,2 s	13	4,4 s	12
100-0 km/h (warm)	32,6 m	14	33,8 m	12
Leistungsgewicht	3,3 kg/PS	13	3,6 kg/PS	12
Preis/Performance	932 Euro/Pkt.	10	1225 Euro/Pkt.	9
Summe (max. 100 Pkt.)		87		85
<b>Konkurrenz-Umfeld</b>				
Nissan GT-R		84		
Corvette Stingray		80		
BMW M4 Coupé		77		
Porsche Cayman GTS		77		
Lotus Evora S IPS		68		

\*Lotus Exige S: Race Pack 2700 Euro, Leichtmetallräder mit Pirelli-Trofeo-Bereifung 1125 Euro; Porsche Cayman GT4: Keramikbremse 7318 Euro

Feder-Dämpfer-Abstimmung härter sein. Der Brite fällt durch stärkere Karosseriebewegungen als der GT4 auf. Die Lotus-Achsgometrie (hinten deutlich mehr Negativsturz als vorne) verrät, dass die Fahrwerksabstimmung sicher und eher untersteuernd ausgelegt wurde.

Mit aktiviertem Race-Mode sollen verschiedene Systeme („Corner Brake Control“, „Electronic Differential Lock“, „Traction Control“) zusammen wie eine elektronische Sperrfunktion arbeiten. Das System wurde jedoch nur auf die Corsa-Standardreifen adaptiert. Mit den griffigeren Trofeo-Pneus regelt das System beim Herausbeschleunigen aus den engen Ecken spürbar die Leistung weg.

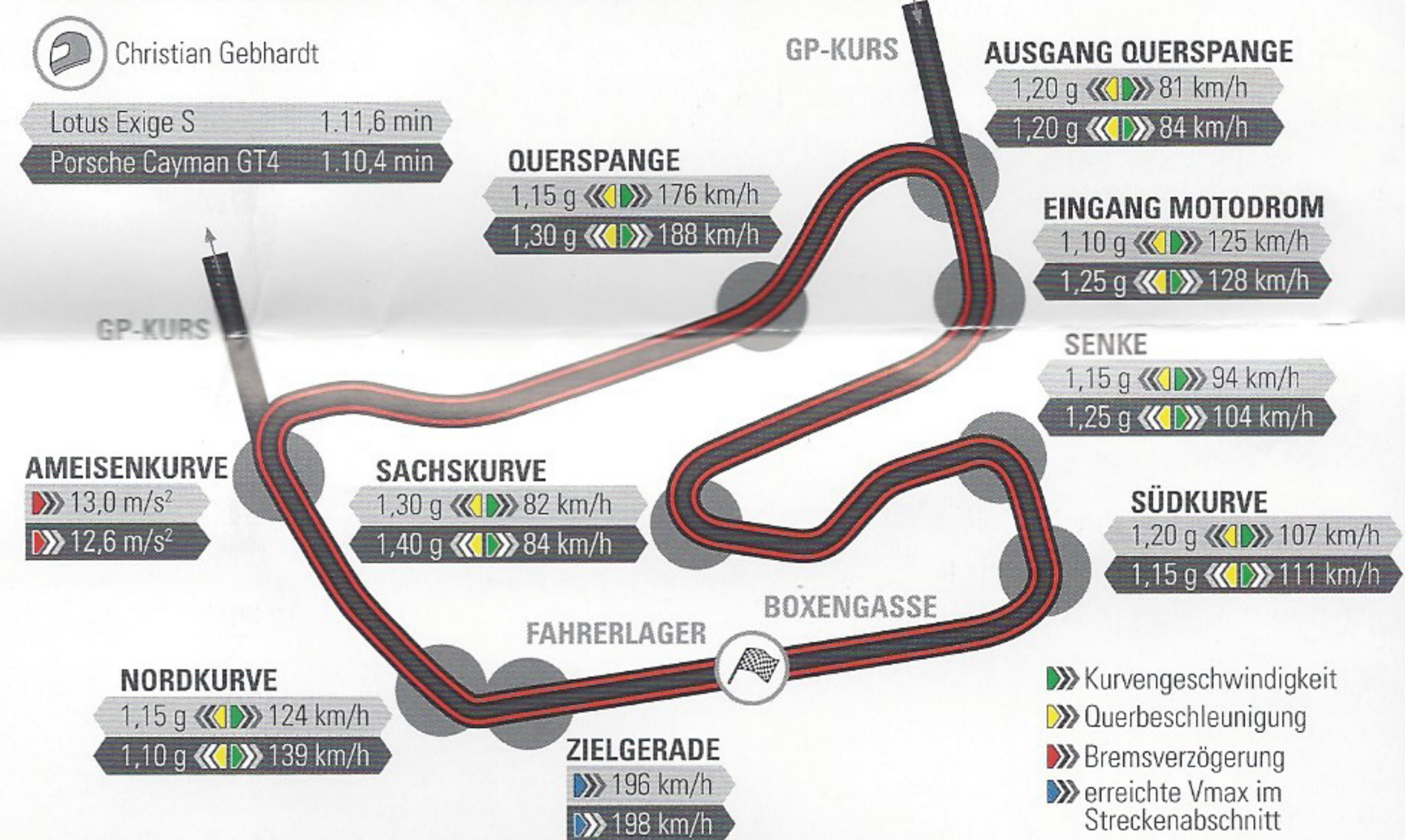
Mit komplett deaktivierten Fahrhilfen absolviert die Exige S den Kleinen Kurs auf jeden Fall schneller. Die Traktion ist gut, könnte aber mit einer mechanischen Sperre unter Last sicherlich noch besser sein. Möglicherweise schlägt Lotus beim Exige-Facelift diesen Weg ein. Im neuen Evora 400 kommt erstmals ein Quaife-Sperrdifferential zum Einsatz.

Und wie sieht es auf der Bremse aus? Die Kombination aus hohem Gripniveau der Pirelli-Trofeo-Bereifung, der bissigen Verzögerung der AP-Racing-Bremsanlage sowie der gelungenen Abstimmung des Bosch-ABS beschert der Exige S sowohl auf der Rennstrecke als auch bei der Standardbremsmessung bessere Verzögerungswerte als dem Porsche.

Mit 32,6 Metern stoppt der Brite aus 100 km/h beeindruckende 1,2 Meter früher als der GT4, der seine Bremsleistung aus dem Superstest (32,9 m) diesmal nicht bestätigen konnte.

Nach der Klatsche auf der Hockenheim-Runde kämpft sich die Exige S dann doch noch engagiert ins Mittelmotor-Duell zurück. Zwei Punkte gewinnt sie auf der Bremse und schnappt sich jeweils ein Pünktchen für das bessere Leistungsgewicht, die bessere Beschleunigung sowie die Preiswertung. Wenn das nicht mal Überraschung und Motivation zugleich ist – Testsieg für Lotus und Motivation für Porsche, mit Hochdruck an einem noch aggressiveren GT4 RS zu werkeln. ■

**Rundenzeiten Hockenheim**



**MEINE MEINUNG**

Freunde der querdynamischen Gangart: Unabhängig davon, wer heute hier Testsieger geworden ist oder die schnellste Rundenzeit eingeehmt hat – Sportwagen wie Cayman GT4 oder Exige S muss

man einfach lieben. In der weitgehend von automatisierten Getrieben und Turbos dominierten Welt bieten beide den authentischen Charakter, den wir bei vielen heute vermissen. Außerdem verzichten

beide auf unverschämte übertriebene Preise. Wer neben hoher Querdynamik noch etwas Alltagskomfort sucht, nimmt den GT4. Puristischer als im Lotus ist man derzeit in keinem anderen Coupé unterwegs.



Testredakteur Christian Gebhardt