



Fotos: Uli Sonntag

Roadster (links) und Coupé: rassige Rennsemmeln mit aggressivem Auftritt, wenig Gewicht und viel Leistung



Lotus Exige S

Komo-Tec Elise 250 S

DRUCK MASCHINEN

Lotus präsentiert den ersten unlimitierten Serien-Exige mit Kompressor, Tuner Komo-Tec rüstet Elisen mit dem Druckmittel nach: Der Spaß potenziert sich

Wer von Druckmaschinen hört und über ein wenig Phantasie verfügt, denkt zunächst höchstwahrscheinlich an die Vermehrung von Geld. Doch es gibt auch Druckmaschinen, die den schnöden Mammon schlicht vernichten. Wie zum Beispiel unsere Vergleichskandidaten. Jedes dieser beiden Kompressor-Spaßmobile kostet – gut ausgestattet – mehr als 60 000 Euro. Dafür können sie, außer zwei Personen, nichts transportieren, weil der Platz fehlt. Sie können nicht im Regen fahren, weil sie mit Semi-slicks ausgeliefert werden. Über sie kann man kaum diskutieren, weil sie viel zu wenigen Menschen bekannt sind. Und sie erfreuen nicht mal die Oma, weil sie – einmal

reingefallen – nie wieder aus dem tiefen Sitz herauskommt. Abgesehen davon will der glückliche Geldvernichter Oma vermutlich gar nicht mitnehmen. Erstens macht sich jedes zusätzliche Kilo im Handling negativ bemerkbar. Zweitens sind spitze Schreie das letzte, was der Pilot hören möchte. Am liebsten schwelgt er im Geräusch der Kompressoren und schweigt.

Auf den ersten Serien-Kompressor von Lotus hat die überschaubare Fangemeinde lange gewartet. Dazu bedienten sich die Briten des inzwischen altbekannten Toyota-1,8-Liter-Vierzylinders mit variabler Nockenwellensteuerung, der normalerweise 192 PS leistet – und spendierten ihm einen selbstentwickelten Kompressor mit luftgekühltem Ladeluftkühler. Das Resultat: 221 PS. Außerdem neu bei Elise und Exige des Jahrgangs

2006: serienmäßig Zentralverriegelung, ein elektronisches Gaspedal (drive by wire), Leuchtdioden-Rückleuchten sowie verschiedene Optionspakete, die gekoppelt werden können (siehe Tabelle Seite 31).

Lotus-Tuner Komo-Tec macht mit seinem neuen Kompressor-Kit (9900 Euro inklusive Sportauspuff) die Elise Mark II bis Jahrgang 2005 (ab 2006 ist in Arbeit) scharf. Seine auf der 111R basierende 250 S (der Testwagen wurde auf unser Drängen hin in Rekordzeit auf die Räder gestellt) leistet 261 PS. Der Radialverdichter mit wassergekühltem Ladeluftkühler gilt als eine besonders leichte Konstruktion – was eine höhere Effizienz im Vergleich zum Luft-Luft-System verspricht. Zusätzliches Tuning: andere ▶



Fotos: Uli Sonntag

Lotus Exige S

Wild, aber leicht zu bändigen: Das Coupé kann 221 PS gut verkräften, zum Drift muß das Auto gezwungen werden. Seine Luft saugt sich der Exige über den Schnorchel im Dach. Passend die schwarzen Räder aus dem Super Sport Pack. Serienmäßig sind sämtliche Lufteinlässe und der mächtige Heckflügel



Komo-Tec Elise 250 S

Schwarz, stark und giftig: Die 261 PS starke, getunte Elise gehört in kundige Hände. Schön der dezente Downforce-Kit um den Fahrzeughoden herum und der sauber verlegte Kompressor-Kit im Motorraum. Der Innenraum ist von Lotus mit der Option Touring Pack verfeinert. Das Hardtop wurde aus optischen Gründen montiert



Ölwanne, ein Heckdiffusor, verstellbares Öhlins-Fahrwerk, andere Räder mit größeren Reifen, größere Bremsen vorn, Downforce-Kit um den Wagen herum und lackierte Lufteinlaßgitter. Das optionale Hardtop hat Komo-Tec-Chef Daniel Koblitschek „nur aus optischen Gründen“ montiert. Was man getrost glauben kann: Das Elise-Chassis – eine verwindungssteife Aluminium-Wanne – benötigt keine besonderen Verstärkungen mehr.

In der Stadt, auf Autobahnen und Landstraßen gehört dem Exige S unsere Sympathie: Er ist einfach und unaufgeregt zu fahren. Nicht jedermanns Geschmack: der hohe Singsang, den Kompressor und Auspuffanlage produzieren – ein schöner Sound klingt anders.

Der Komo-Tec Elise dagegen merkt man an, daß ein bißchen Entwicklungszeit gefehlt hat: Der Leerlauf ist sehr unruhig, die vorderen Bremsen quietschen lauter als

Mehr Infos zu Lotus Elise 111 R/Exige:

HEFTARCHIV
►20041102211

Alles über das autobild.de-Heftarchiv lesen Sie auf Seite 4

die eines vernachlässigten Bundesbahn-Zuges (Grund: Rennbremsbeläge, die erst auf Temperatur gebracht werden wollen). Sound dagegen ist mehr als genug vorhanden. Der Wagen trompetet seine Kraft förmlich in die Umwelt. Im Innenraum dagegen dröhnt es auf längeren Strecken so herzhaft, daß man über den kleinen Tank (44 Liter) und die vielen Tankstopps eigentlich ganz glücklich ist.

Vom Sprit zum Sprint – ein grundsätzlich erfreulicherer Thema. Der Sprint war schon immer die Domäne des Lotus-Gründers und Leichtbau-Papstes Colin Chapman. Der (aufgrund der vielen Extras immerhin 930 Kilo wiegende) Exige S legt mit 4,6 Sekunden schon mal eine flotte Sohle auf den Asphalt – schneller war noch kein unlimitierter Lotus von der Stange. Allerdings muß dafür bei ausgeschalteter Traktionskontrolle das Gas behutsam dosiert werden, damit nicht zuviel Gummi der serienmäßigen Semislicks der Dimension 225/45 R 17 auf der angetriebenen Hinterachse verbraucht. 200 km/h sind nach 19,5 Sekunden erreicht. Mehr Tempo ist nicht wirklich wünschenswert – Wind- und andere Geräusche bremsen jeden weiteren Ehrgeiz.

Koblitscheks Eingriff in seine 910 Kilo leichte Elise sorgt für den sensationellen Sprint in 4,2 Se-

Technische Daten	Komo-Tec Elise	Lotus Exige S
Motor	R4, Kompressor	R4, Kompressor
Einbaulage	Mittelmotor	Mittelmotor
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2
Hubraum	1796 cm ³	1796 cm ³
Bohrung x Hub	82,0 x 85,0 mm	82,0 x 85,0 mm
Verdichtung	11,5 : 1	11,5 : 1
kW (PS) bei U/min	192 (261)/7800	162,5 (221)/7800
Nm bei U/min	250/6300	215/5500
Literleistung	145 PS/Liter	123 PS/Liter
Leistungsgewicht	3,5 kg/PS	4,2 kg/PS
Bremsen vorn	304 mm/bel./gelocht	282 mm/bel./gelocht
Bremsen hinten	282 mm	282 mm/bel./gelocht
Getriebe	6-Gang	6-Gang
Radgröße vorn/hinten	7,0 x 16/8,0 x 17	6,5 x 16/7,5 x 17
Reifen vorn/hinten	205-45 R 16/235-40 R 17	195-50 R 16/225-45 R 17
Reifentyp	Kumho Ecsta V700	Yokohama Advan AO 48
Länge/Breite/Höhe	3785/1719/1110 mm	3797/1727/1163 mm
Radstand	2300 mm	2300 mm
Spurweite vorn/hinten	1482/1527 mm	1457/1507 mm
Wendekreis links/rechts	11,5/11,5 m	11,5/11,6 m
Tankinhalt	40 l	44 l
Leergewicht	910 kg	930 kg
Zuladung	256 kg	270 kg
Höchstgeschwindigkeit	262 km/h	238 km/h



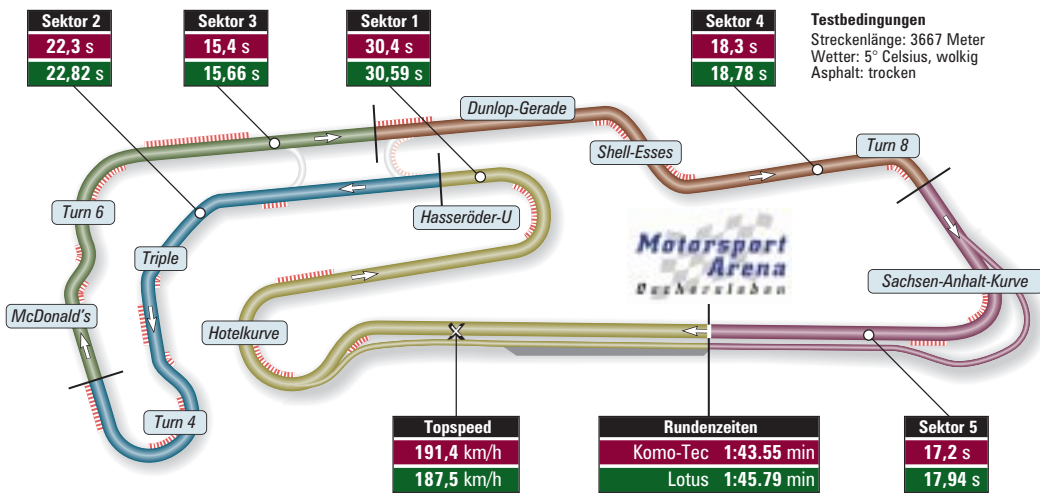
Meßwerte	Komo-Tec Elise	Lotus Exige S
Beschleunigung		
0–100 km/h	4,2 s	4,6 s
0–130 km/h	6,6 s	7,4 s
0–160 km/h	9,5 s	11,1 s
0–200 km/h	15,3 s	19,5 s
Viertelmeile		
0–402,34 m	12,50 s	13,03 s
Elastizität		
60–100 km/h im 4. Gang	4,4 s	4,4 s
80–120 km/h im 5. Gang	6,2 s	6,3 s
80–120 km/h im 6. Gang	7,6 s	7,7 s
Bremsweg (Verzögerung)		
100–0 km/h kalt	41,6 m (–9,2 m/s ²)	37,7 m (–9,7 m/s ²)
100–0 km/h warm	37,9 m (–9,7 m/s ²)	36,6 m (–10,2 m/s ²)
200–0 km/h warm	123,3 m (–12,7 m/s ²)	130,8 m (–11,7 m/s ²)
Testverbrauch		
Ø auf 100 km	16,5 l Super plus	14,7 l Super plus
Reichweite	240 km	300 km

Preise in Euro (inkl. MwSt.)	Komo-Tec Elise	Lotus Exige S
Serienfahrzeug ohne Extras	41 731 (Modelljahr 2005)	51 210 (Modelljahr 2006)
Testwagenpreis ohne Tuning	43 500 (mit Touring Pack)	61 782 (Packs siehe unten)
Tuning		
Leistungssteigerung	9900 (inklusive Auspuff)	Paketausstattung
Fahrwerk	2490	Touring Pack: 2725, (u. a. Leder, el. FH, Radio);
Bremsen	850	Sports Pack: 1565, u. a. Sportsitze, Traktionskontr.
Radsatz ohne Reifen	1850	Super Sports Pack: 3479, (u. a. Sportfahrwerk, schwarze Räder)
Radsatz inklusive Reifen	2820	Klimaanlage: 1903
Anbauteile	1590	Metallclack: 900
Heckdiffusor	700	
Hardtop	1769	
Ölwanne	600	
Lackierte Lufteinlaßfilter	650	
Preis Testwagen	64 869 Euro	61 782 Euro



Lotus Exige S
Komo-Tec Elise 250 S Lotus-Heckkunde: flach beim Roadster, schräg beim Coupé

Geschwindigkeiten/Rundenzeiten



► Die MotorsportArena Oschersleben ist unsere Teststrecke. Wir messen die Rundenzeit, das maximale Tempo auf der Zielgeraden sowie die erzielten Zeiten in fünf Sektoren. In Sektor eins geht's um Topspeed. In Sektor zwei kommt es auf möglichst geringe Lastwechselreaktionen an. Sektor drei stellt das Fahrwerk erneut auf eine harte Probe: Ist es zu weich, schaukelt sich der Testwagen auf. Sektor vier lotet die Standfestigkeit der Bremsen aus. Der Zeit in Sektor fünf kommt ein möglichst neutrales Fahrverhalten zugute; vor allem Untersteuern kostet etliche Zehntelsekunden.

Hitliste

So schnell sind unsere Testwagen: auszugsweise die Hitliste der Rundenzeiten

- Edo Competition GT2 R
1:38.32 min
134,27 km/h
- Imhoff Speedster
1:42.88 min
128,32 km/h
- CDT Lancer Evo IX
1:43.53 min
127,51 km/h
- Komo-Tec Elise 250 S**
1:43.55 min
127,49 km/h
- TechArt 911 Turbo
1:43.59 min
127,44 km/h
- Hohenester VW Golf GTI
1:45.66 min
124,94 km/h
- Lotus Exige S**
1:45.79 min
124,79 km/h
- Heico HS4 Odin
1:45.98 min
124,56 km/h

kunden, unterstützt von größeren Cup-Reifen als in der Serie, nämlich Kumho Semislicks 235/40 R 17 auf der Hinterachse. In nur 15,3 Sekunden sind sogar 200 km/h erreicht – da ist tiefes Durchatmen angebracht. Ab auf die Rennstrecke zum härtesten Test: Besonders bei Lastwechseln zeigt sich der Serien-Exige sehr gut beherrschbar. Das einstellbare Fahrwerk – aus der straßentauglichen Komforteinstellung (Stufe acht hinten, neun vorn) auf pistenadäquate drei/drei verhärtet – meldet sofort zurück, was

das Auto tun wird, und der Pilot erlebt keine bösen Überraschungen. Ähnlich perfekt auch die Kart-Lenkung und das Gute-Laune-Lenkrad. Es ist ebenso klein wie griffig und schmeichelt so der lenkenden Hand. Böser reagiert der ebenfalls sehr straff eingestellte und noch kraftvoller zubeißende Komo-Tec Lotus. Die größeren Reifen lassen den Grenzbereich später, aber auch viel plötzlicher auftreten. Wenn der Schlag beim Lastwechsel kommt, hilft auch die gewöhnungsbedürftige Bremse nicht mehr weiter. Dann

will das Teil ordentlich festgehalten werden. Zu späte Reaktionen werfen den Lotus locker aus der Bahn. Schade bei beiden: Die Schaltführungen könnten exakter sein, und die Windgeräusche gehören bei Lotus leider zum gar nicht so guten Ton. In der Elise sorgte zudem das festverschraubte Hardtop für unschöne Geräusche – eine Krankheit fast aller Lotus-Elise-Festdächer. Ebenso ärgerlich der ständige Blick vom Fahrersitz auf schlecht verlegte Scheinwerfer-Dichtungen oder ähnliche Nachlässigkeiten.

Trotzdem ist zu erwarten, daß die Anzahl der Fans dieser eigenwilligen Engländer in Deutschland weiter wächst. Rund 100 Lotus wurden 2005 bei uns verkauft (40 Elise und 60 Exige), 120 Stück sollen es in diesem Jahr in ähnlichem Mix werden. Und mit der Kraft wird Lotus auch bei serienmäßigen 221 Kompressor-PS noch nicht am Ende sein – die Fangemeinde dürfte weiter Druck machen. [Roland Löwisch]
Kontakt: Komo-Tec: Tel. 0 26 52-98 95 36, www.komo-tec.com;
Lotus: www.grouplotus.co.uk

FAZIT ■ Lotus hat mal wieder einen draufgesetzt: Der Exige S ist rundum ein gelungenes Paket. Der Kompressor wurde fein auf den Toyota-Motor abgestimmt, die Basis verkraftet den PS-Zuwachs mit Leichtigkeit. Kurz: ein rassiges Sportgerät für anspruchsvolle Piloten. Der Komo-Tec Elise dagegen fehlt noch der letzte Feinschliff. Mit rundem Motorlauf und leisen Bremsen bietet Komo-Tec dann ein reinrassiges Renngerät für geübte Hände. Wirklich weh tun nur die Preise.

Fotos: U. Sonntag, C. Bittmann, S. Gehrt, S. Krüger, M. Meiners