

Even de **Evora** uitlaten



De Lotus Evora is een luxere, comfortabelere en forsere auto dan alles wat de laatste 20 jaar verzonnen is op de R&D afdeling in Hethel. Met de Evora wil Lotus een publiek aanspreken dat de Elise net even wat te veel hardcore vindt maar wel een echte sporter wil hebben. Chicane Magazine kon een Evora uitlaten en ontdekte dat deze afsluiter van een tijdperk heel erg veel sportauto is voor een relatief lage prijs.



Als liefhebber van aparte auto's heb ik iets met Lotus. Jaren heb ik geleerd naar de Elite en de Eclat, die ik beschouw als ondergewaardeerde, begerenswaardige automobielen. Waarom ik er nooit een gekocht heb? Ach, er staat al een beruchte Italiaan in de garage en mijn vrouw vindt één auto waarvoor een ANWB lidmaatschap is vereist wel voldoende. Ze heeft altijd goed onthouden dat Lotus volgens veel eigenaren de afkorting is van Lots Of Trouble, Usually Serious. De Elise vindt ze wel geweldig, maar daar is een ander probleem op van toepassing. Ik vind een Lotus Elise óók een geweldig apparaat: compact, licht, agiel en voorzien van een mooi smoeltje. Jammer genoeg pas ik er niet in... Tijdens de Salon van Genève afgelopen voorjaar probeerde ik tegen beter weten in toch weer in een Elise te klimmen. Maar nee, het ging echt niet en ik stapte weer uit, met achterlating van mijn telefoon, die tijdens de instapescapades blijkbaar uit mijn broekzak gegleden was. Lotus heeft vervolgens meerdere wegen bewandeld om mij mijn mobieltje terug te bezorgen en ik kreeg het ding een paar dagen later weer in handen.

Meedenken is prettig

Fijne mensen dus bij Lotus, een beetje meedenken is altijd prettig. En dat blijken ze niet alleen te doen met journalisten die hun spullen kwijtraken, maar

ook met potentiële klanten. Elise te klein? Dan bouwen we toch een wat ruimere Lotus? Ik was erg blij in Genève te constateren dat ik wél in een Evora pas! Tikje breder, tikje ruimer, tikje minder Spartaans, maar wel met de juiste uitstraling. En er kan nog bagage in ook. De Evora is de opvolger van de beroerd verkochte Europa S. Die had als luxer broertje van de Elise een nieuw koperspubliek moeten aanspreken dat naast prestaties ook comfort en afwerking op prijs stelt. In praktijk bleek echter niemand de auto te willen. De Evora moet het nu opnieuw gaan doen. De marketingboys in Hethel willen namelijk graag klanten afsnoepen van andere sportwagenfabrikanten in deze prijsklasse, lees: Porsche. De Evora is overigens al sinds tweede helft 2009 te koop, maar vindt slechts druppelsgewijs zijn weg naar de markt. Daarom zijn er twee nieuwe uitvoeringen gepresenteerd tijdens de Autosalon in Parijs om de sceptici te overtuigen: de Evora S met supercharger (350 pk) en de Evora met automaat, bedoeld om de Amerikaanse markt te kietelen. Tegelijkertijd werden vijf volkomen nieuwe Lotussen onthuld die in de komende jaren op de markt komen, waarmee direct duidelijk was dat de Evora niet de eerste van een nieuwe generatie is, maar de afsluiter van een tijdperk. De standaard Evora is met 280 pk echter geen kinderachtige auto en daarom wilden we er graag mee rijden. Tenslotte duurt het nog wel even voor de nieuwe Lotussen echt arriveren en tot dat moment moet de Evora de kar trekken.

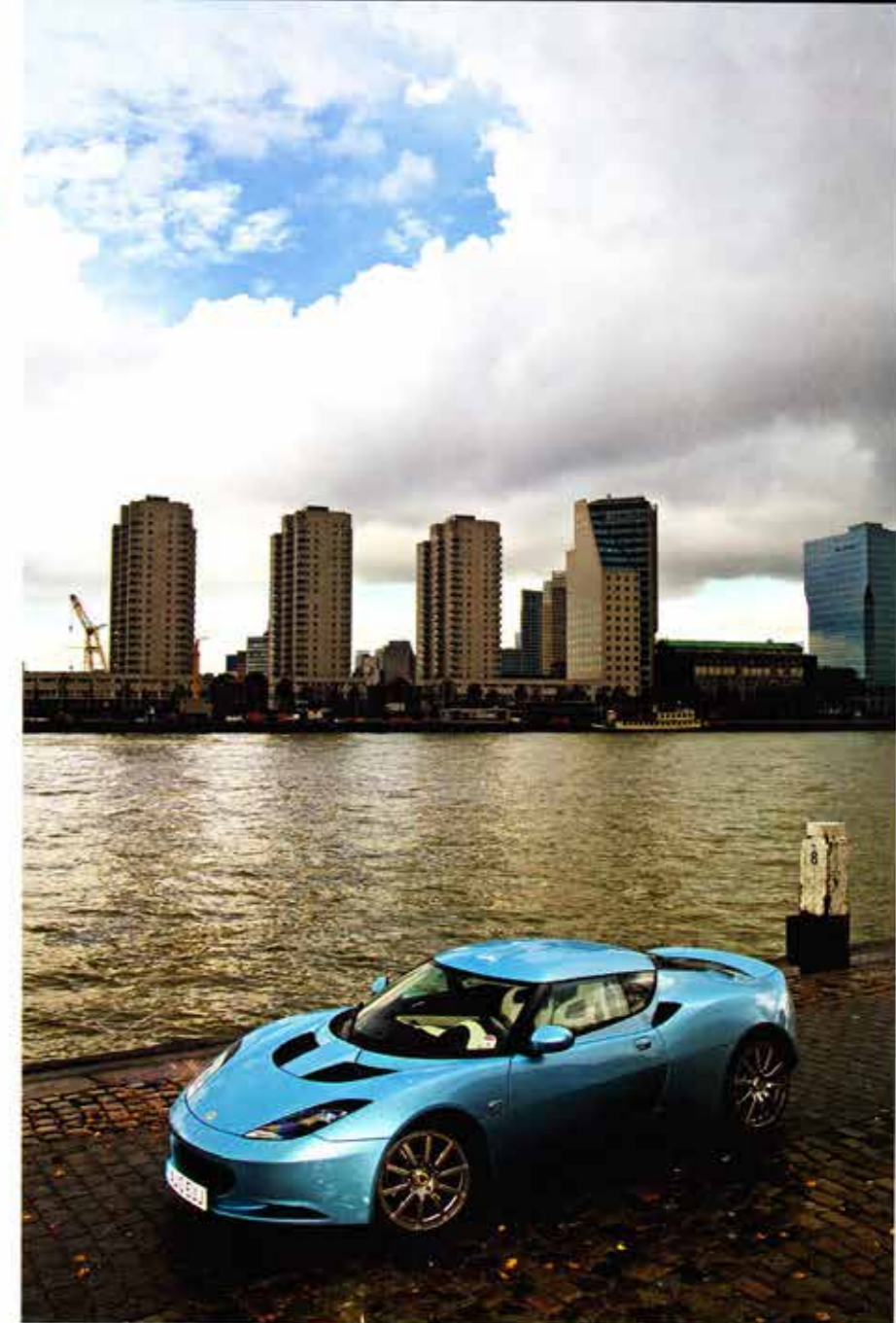
...“de Lotus Evora is eigenlijk de ultieme dieetmotivatie”...

Elementair

Als we onze test-Evora oppikken bij het PR-bureau van importeur Van der Kooij Sportscars staat er een prachtig lichtblauw exemplaar met een licht lederen interieur klaar. Wauw, die springt even in het oog! Als ik me achter het stuur laat zakken valt me op dat de instap en de zitpositie volkomen anders zijn dan in een Elise. De leren Recaro's zitten uitmuntend en ook voor langere bestuurders zoals ondergetekende is er volop ruimte aanwezig. Niks opgevouwen rijpositie of hoofd tegen het dak, de Evora biedt aan alle kanten interieurruimte en bewegingsvrijheid. Het interieur is wel typisch Lotus: elementair en niet overall even ergonomisch. Zo zijn de meeste van de mooie aluminium bedieningsknoppen niet goed zichtbaar. Die voor verlichting, Sport en ESP zijn bijvoorbeeld verborgen achter het dikke, afgeplatte stuurwiel. Toppunt van onnozelheid: de drukknop achter het stuur waarmee het dashboardkastje aan de passagierszijde openklapt. Maar goed, bij Lotus is niet iemand jarenlang bezig met het ontwerp van alleen de pookknop zullen we maar zeggen. De kofferbak is niet extreem groot maar je kunt er een beschaafde weekendtas inproppen, net als op het platje achter de stoelen. In onze 2+0 zijn namelijk geen zittingen achterin aanwezig maar slechts een bagageplank. Dat levert meer bagageruimte op én scheelt ruim 4 mille in aanschaf ten opzichte van de 2+2. Apart is de opmerking in het instructieboekje dat in de koffer maximaal 50 kilo bagage gestouwd mag worden en op het platje slechts 20 kilo. Die 50 kilo in de kont snappen we, dat is vanwege de gewichtsbalans, maar 20 kilo achter de voorstoelen? Hoe stelt Lotus zich dan het meenemen van twee koters voor in de 2+2? Oké, het netje dat de bagage in de cabine op zijn plaats moet houden kan waarschijnlijk niet meer hebben dan 20 kilo bij een noodstop, maar biedt dan een optie voor spanbanden, zoals in de good old jaren '50 en '60 heel normaal was... Ook gevonden in het instructieboekje: "Het gezamenlijk gewicht van bestuurder en passagier mag niet boven de 200 kilo komen". Wie haar echtgenoot graag zonder welvaartsbuijke ziet, krijgt nu van Chicane Magazine dus de ultieme dieetmotivatie op een presenteerblaadje aangeboden: koop een Evora voor uw man!

Echte sportauto

De Evora voelt zeer direct en tamelijk hard als we wegrijden, ook al is dit de 'comfortabele' Lotus uit het leveringsprogramma. De Evora is voorzien van



zaken als airco, een audio-installatie en luxe afwerking op dashboard en deuren, maar het blijft een echte sportauto. Ook aan geluidsdemping is het een en ander gedaan waardoor je de audio ook daadwerkelijk kunt horen en niet slechts het gebrom van de motor en aandrijving. Doordat de Evora een 2+2 is, ligt de 3,5 liter V6 niet direct achter je rechteroor, maar zit er nog een half metertje tussen de stoel en het schutbord. In standaard uitvoering weegt de Evora slechts 1382 kilo maar veel puristen vinden dat gewicht met vier cijfers wat aan de hoge kant. Waarom eigenlijk, die 1382 kilo is toch niet zo heel veel in vergelijking met andere volbloed sportauto's? Klopt, maar toch bijna 2x meer dan de slechts 710 kilo die de allereerste Elise op de schaal bracht in 1996 en nog steeds ruim 500 kilo meer dan de 876 kilo van de huidige Elise. En die auto's zijn nu eenmaal het ijkpunt voor Lotus-liefhebbers. Aan de andere kant is het vermogen van de Evora tweemaal zo hoog als dat van de standaard Elise. Alles bij elkaar is de Evora dus weliswaar de overtreffende trap, maar de pk/gewichtsverhouding is



nog steeds dik in orde. En dat merk je als je het gaspedaal intrapt. Bij normaal gebruik geeft dat al een prettig directe reactie, maar bij het inschakelen van de (optionele) Sportstand wordt een nog betere gasrespons en een sportievere tractiecontrole bewerkstelligd, wat in praktijk veel plezier betekent op bochtige weggetjes. De Evora hangt in 'sport' zalig direct aan het gas en is in samenspel met het directe stuurgedrag heerlijk precies door bochten te jagen. Je kunt er belachelijk hard mee de hoek om en als de maag van je passagier een beetje meewerkt is boenderen een geweldige ervaring. Je uitleven met de Lotus is met één druk op de knop op iedere fly-over mogelijk en elk klaverblaadje wordt een feest. Vervolgens schakel je gewoon de sportstand weer uit om je weer in het voortstroomende verkeer te voegen. Leg bij 100 km/u de zesde versnelling in en het blok draait slechts een ruime 2000 toeren, wordt doodstil en héél erg zuinig. Praktisch voor de portemonnee en voor het rustig afleggen van grote afstanden, maar daar rij je eigenlijk geen Lotus voor.

Beschaafde brul

De Evora geeft een beschaafde brul te horen als je op het gas gaat staan, maar het is niet zo'n blèhr-apparaat als bijvoorbeeld de Exige. De van Toyota afkomstige 3,5 liter V6 klinkt relatief beschaafd en laat pas bij het stijgen van de toeren horen dat hij aanwezig is. Lotus heeft het motormanagement zodanig aangepast dat de hogere toerentallen zeer vlot bereikt worden en vanaf zo'n 4000 toeren is er een stevig "whoaaaaph" achter je rug hoorbaar. Raampje open in een tunnel laat een diepe, schorre brom horen. Wat je overigens niet moet doen is bij lage snelheden de toeren laten zakken. Dat vindt de Evora niet leuk en resulteert in bokkig gedrag. Optrekken met een stevige dot gas is dus niet alleen voor de omgeving een auditief genoegen maar ook gewoon noodzakelijk.

In het normale verkeer zal het heel moeilijk zijn de limiet van de Evora te benaderen, maar behalve Sport aanzetten kan je ook de ESP uitzetten, en dan heb je een volbloed sportwagen die je helemaal zelf in de hand dient te houden. Mensen met een vliegveld of racebaan in de achtertuin kunnen hun lol dan op, de meeste winkelcentra vinden zwarte strepen op de parking wat minder leuk. Door het matige weer hebben we de ESP weinig uitgezet. Stortbuien lenen zich nu eenmaal niet zo voor sportief rijgedrag. Al helemaal niet omdat de Lotus



...” Je uitleven met de Lotus is op ieder klaverblaadje mogelijk met één druk op de knop ”...

extreem gevoelig is voor spoorvorming en hobbels in het wegdek. Op een beroerde, natte snelweg is twee handen aan het stuur houden geen overbodige luxe, en op binnenwegen wordt het helemaal hard werken. Het woord 'kart' valt altijd om de rijervaring die een Lotus biedt te beschrijven, en dat klopt bij ESP-off, zij het dat de Evora een kart is waarin je van alle geneugten van de moderne auto-industrie kunt genieten.

Op naar de grote rivieren

Na de nodige fotokilometers draaien we de spitse, lage neus richting de dijkweggetjes langs de grote rivieren. Op de A20 cruisen we met een gangetje van 150 km/u comfortabel richting Rotterdam als we door de eerste buien ingehaald worden. Balen, dijkweggetjes rijden moet namelijk niet met regen, maar met een fijn zonnetje en een droog wegdek! De Nederlandse wegenbouwers helpen ons echter een handje om ons tegen onszelf in bescherming te nemen, want vanaf Krimpen binnendoor volgt de ene wegopbreking na de andere en vanaf Lekkerkerk blijkt de Lekdijk bovendien afgesloten te zijn voor doorgaand verkeer. "Volg omleiding K", meldt een vervelend geel bord dat ons terugstuurt naar

waar we vandaan komen. Vol gas sturen we terug naar de doorgaande weg, dan maar verderop de dijk op! Het is ondertussen weer droog geworden en met een stuk leeg wegdek vooruit besluit ik mijn voorliggers in te halen. Ergens in de verte stipt een tegenligger aan de horizon, maar nadat ik teruggeschakeld heb flitst de Lotus voorbij de twee auto's voor me en als de meneer in de handige gezinsstation boos lichtsignalen zendend naar zijn voorhoofd wijst zodra ik hem een seconde of 15 later passeer, zitten we al weer lang en breed op de juiste weg-helft. In dit soort situaties merk je pas hoe snel de Lotus eigenlijk is. Je hebt bijna altijd de mogelijkheid tot inhalen.

Vanaf Bergambacht kunnen we probleemloos verder over de Lekdijk. Een smalle weg met passeerplaatsen en uitstekend overzicht strekt zich kronkelend langs de rivier voor ons uit tot voorbij Nieuwegein. Dat willen we hebben! De beperking 'zone 60' nemen we voor kennisgeving aan. Heel Nederland is tegenwoordig voorzien van dergelijke plezierbedervende bordjes. Ze zijn bedoeld om doorgaand verkeer te ontmoedigen en geven niet altijd de meest verstandige snelheid gebaseerd



op de karakteristieken van het aanwezige asfaltlint. Kort gezegd: je kan veilig veel harder dan volgens het bordje mag, hoewel er natuurlijk fysieke grenzen zijn. Met een gangetje van 100 over zo'n dijkweggetje jakkeren kan in theorie wel met deze auto, maar is sec gezien gekkenwerk. Eén stuurfoutje of een hoopje koeienstront in een bocht en je eindigt zes meter lager in de uiterwaarden... In praktijk biedt een snelheid van 70 tot 80 al uitermate veel rijplezier met de Evora. Door de sportstand in te schakelen vliegen we rap in de toeren en met de communicatieve besturing en het stevig afgeveerde onderstel is al snel het gevoel aanwezig dat je veel harder gaat dan de snelheidsmeter aangeeft. Na een uurtje spelen haalt het slechte weer ons in en wordt de dijk glad. Tijd voor wat rustiger rijwerk en fotosessies.

Voortkabbelen

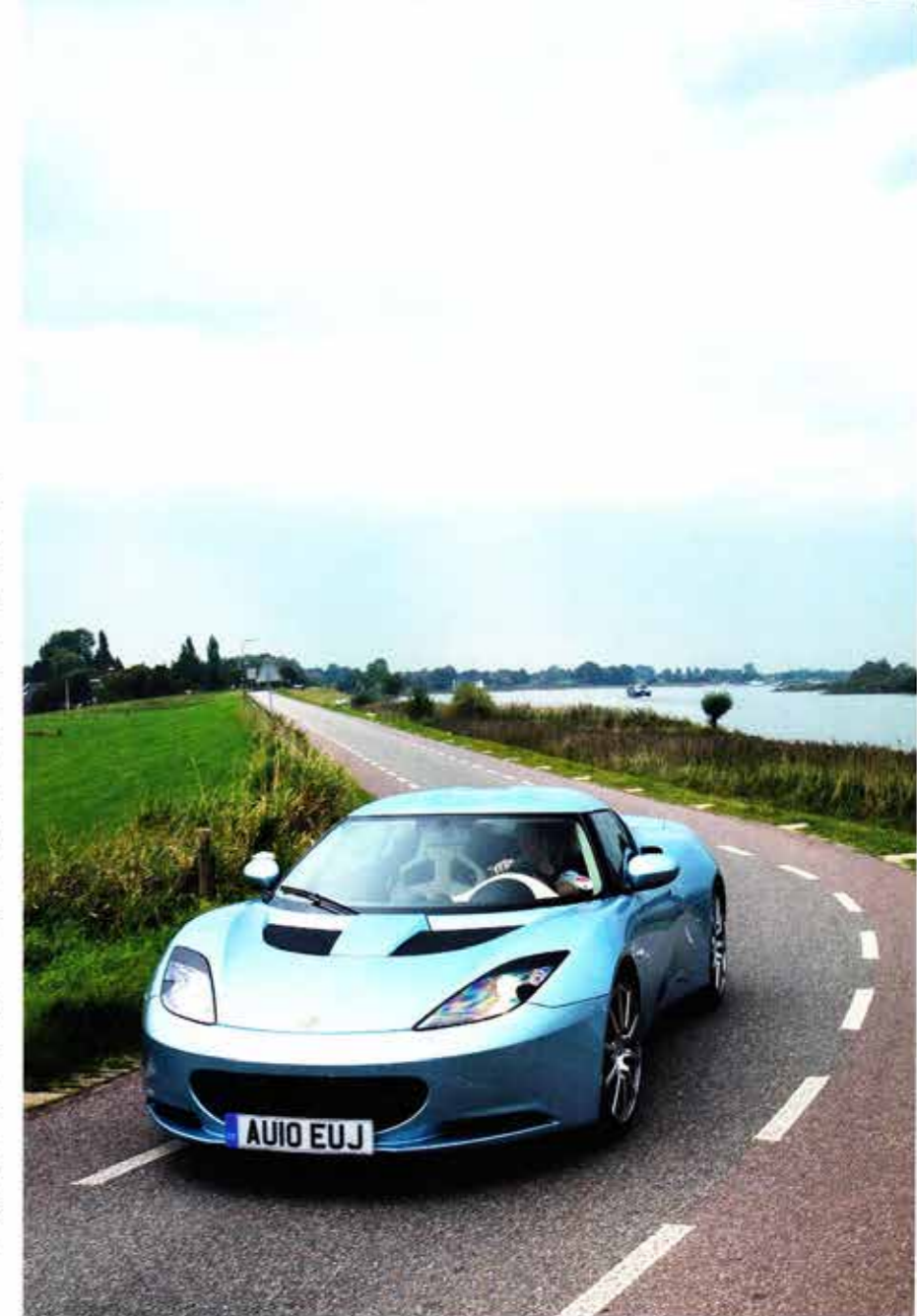
Als we Nieuwegein inrollen is de spits ondertussen op gang gekomen. We sluiten aan in langzaam voortkabbelend verkeer op weg naar de A12 en oogsten vele opgestoken duimen in het fileverkeer.

Godzijdank is dus niet iedereen van mening dat we rare dingen aan het doen zijn. Vanaf de Meern rijden we binnendoor terug naar Den Haag. Qua tijd maakt het niets uit of je de file of de kleine weggetjes door het Groene Hart pakt, maar als we dan toch niet boven de 80 komen, dan liever over bochtige wegen dan op de rechterbaan achter een stinkende vrachtwagen. Vanaf Woerden naar Bodegraven leiden twee wegen langs de Oude Rijn: die aan de zuidkant is in de spits afgesloten voor doorgaand verkeer maar biedt wel de leukste bochten, die aan de noordkant was tot een jaar of wat geleden nog 80 maar is ondertussen gedegradeerd tot 'zone 60' en hier en daar voorzien van een drempel. Uiteindelijk kom je via Zwammerdam uit op de N11 naar Alphen aan den Rijn.

Voordat ik de Lotus weer inlever, tank ik hem vol. Groot is mijn verbazing als blijkt dat we op het rondje slechts 38 liter benzine weggereden hebben. Dat is dus ongeveer 1 op 9 met deze machine. En dat grotendeels in de Sportstand! De brandstofmeter zakte weliswaar gezellig langzaam, maar ik had verwacht dat er meer in zou gaan gezien het laatste streepje in de display. Ik snap nu ook waar Lotus haar gemiddelden vandaan getoverd heeft die genoemd worden in de persberichten.

Compleet rij-ijzer

Als er een oordeel geveld moet worden over deze Lotus, is er eigenlijk maar één conclusie op zijn plaats: je krijgt heel veel sportauto voor je € 77.289,- als je een Evora aanschaft. Onze testauto is weliswaar voorzien van de nodige extra's, zoals gesmede aluminium wielen (€ 3450,-), een Tech Pack (€ 4380,-) optiepakket met o.a. Alpine audio/navi en bandenspanningscontrole en een bijzonder praktische achteruitrijcamera (€ 780,-) toe. Maar het eveneens toegepaste premium Pack (€ 3760,-), wat onder andere luxe vloermatten, met leer beklede portieren en een Evora logo op het dashboard betekent is wat minder noodzakelijk. Het Sport Pack (€ 1890,-) met sportstand, geperforeerde remschijven, titanium sportuitlaat en oliekoeler wordt wel weer op prijs gesteld. Bovenop de basisprijs van slechts 77.289 euro komt dus nog een bedrag van ruim 14,5 mille voor de uitrusting van de testauto, maar dat hoeft niet. Leg je slechts de 6 mille bij voor het Sportpack en het Techpack, dan heb je een uiterst compleet rij-ijzer dat inzetbaar is voor de dagelijkse gang naar kantoor maar vooral fantastisch uitgelaten kan worden op de mooiste stuurmanskwegen. 



...” met het stevige onderstel is snel het gevoel aanwezig dat je veel harder gaat dan de meter aangeeft ”...

FABRIKANT	LOTUS CARS LTD. / GROOT-BRITANNIË
MODEL	LOTUS EVORA / 2009-REDEEN
VIN	SCCLMDTCSAHD11785
Motor:	6-cilinder V-motor
Cilinderinhoud:	3.456 cc
Max. vermogen:	280 pk / 6400 t/min
Aandrijving:	achterwielaandrijving
Versnellingen:	handbak, 6 versnellingen
Afmetingen LxBxH:	4,34 / 1,85 / 1,22 m
Wielbasis:	2,57 meter
Tankinhoud:	60 liter
Leeg gewicht:	1382 kg
Topsnelheid:	261 km/u
0-100 km/u:	5,1 sec.
Prijs:	vanaf € 77.289,17
Internet:	www.lotuscars.nl