Wilbert Huls
16 juni 2010

Wie niet sterk is...

Dat de sterkste niet altijd als winnaar uit het gevecht komt, wordt in vrijwel alle culturen middels sagen en legenden duidelijk gemaakt. Desondanks worden autoâ€™s vandaag de dag toch nog steeds zwaarder en sterker. Lotus heeft echter altijd vastgehouden aan een andere bedrijfsfilosofie. Hoe beter het hele pakket rondom de krachtbron is, hoe beter de prestaties. In hoeverre dit nog op gaat voor de meest luxe Lotus ooit, mochten we ervaren door zelf achter het stuur te kruipen van de nagelnieuwe Evora.

Eigen draai

Het merk uit Norfolk steekt zijn energie liever in het optimaliseren van het totaalplaatje, dan dat het zelf onevenredig veel tijd zou steken in het ontwikkelen van een compleet motorblok. Zo huist in de exotisch ogende Evora gewoon een motorblok uit de Toyota Camry en een versnellingsbak uit de Avensis. Uiteraard wordt er wel een eigen draai aan gegeven. Zo kent de versnellingsbak kortere overbrengingen voor meer levendigheid en ligt de V6 onder een zodanige hoek voor de achteras, dat een van de cilinderrijen helemaal vlak ligt. Hiermee wordt het zwaartepunt van de auto zo laag mogelijk gehouden. De gereden Evora was een originele tweezitter, maar mocht je hem als 2+2 bestellen, dan beschik je over een unieke configuratie, want deze Lotus is momenteel de enige 2+2 ter wereld met een middenmotor.

Oprechte sportiviteit

Zeg je middenmotor, dan denk je uiteraard direct aan sportiviteit van de bovenste plank. En dat klopt ook helemaal, al betekent de bovenste plank in dit geval niet dat de Evora de snelste, strakst sturende of best op de weg liggende auto van dit moment is. Het betekent dat we te maken hebben oprechte sportiviteit. De zescilinder kent een haast lineaire vermogensopbouw en moet altijd even op gang komen, maar kan daarna heerlijk hoogtoerig worden doorgetrokken. Middels drie indicatoren geeft de auto zelf aan tot hoever je kan gaan alvorens de begrenzer ingrijpt. Uiteraard zwelt het motorgeluid lekker aan bij dit soort acties, maar in zeker zin is het nog best bescheiden. Voor de inzittenden is dat ook helemaal niet erg, want des te meer kan je dan genieten van de authentieke mechanische geluiden die bij het schakelen en in de aandrijving waar te nemen zijn. Wie een tandje wil bijschakelen kan de sportknop links naast het stuur toucheren, maar om eerlijk te zijn vonden wij de sterkere gasrespons

maar matig waarneembaar. Dat de toerenbegrenzer dan later gaat ingrijpen is natuurlijk wel een prettige bijkomstigheid.

Knowhow

Onderhuids komt een grote hoeveelheid Lotus-knowhow samen. De basis van de auto is een ultrastijf monocoque chassis dat tweeÃ«nhalf keer stijver is dan dat van een Elise. Toch is er ten opzichte van die auto nog sprake van relatief veel comfort door de hogere massa en de grotere wielbasis. Een wielophanging met dubbele draagarmen zorgt ervoor dat de grip zelfs onder extreme omstandigheden zeer goed blijft. Stuurbewegingen worden met grote accuratesse opgevolgd. Sowieso is de auto erg communicatief, je kunt de weg haast blind â€˜lezenâ€™ middels het stuur. In dit soort verfijnde eigenschappen proef je de liefde en het vakmanschap van de Britten die een product als deze na jarenlange voorbereiding in elkaar hebben gezet. Iets waarover bij

de borrelpraat over stoere autoâ€™s niet gauw gepocht wordt, maar wat bij de Evora toch zeker het vermelden waard is, is de remmerij. Er is sprake van zoâ€™n immense remkracht, dat je evenwichtsorganen wel even nodig hebben om weer te kalibreren na een gesimuleerde noodstop.

Luxer dan ooit

Aan de binnenzijde laten de stoere Recaro sportstoelen en het kleine, afgeplatte stuur niks aan onduidelijkheid bestaan over de capaciteiten. Toch vind je het comfort dat in het rijden al doorschijnt zeker terug. Het interieur van deze eerste nieuwe Lotus sinds jaren is luxer dan ooit tevoren. Nooit eerder werden zaken als cruisecontrol, fullmap navigatie en een achteruitrijcamera tezamen af-fabriek op een Lotus geleverd. Helaas zijn er nog wel wat ergonomische missers met een te kleine en moeilijk afleesbare klokkenwinkel, ontbrekende ruimte naast het koppelingspedaal om je voet te ruste te

kunnen zetten en een belabberd zicht naar achteren. Het is vaak de gewoonte om dat soort foutjes zoâ€™n pure auto niet aan te rekenen, maar echt, je vergeeft het de Evora.

In balans

Deze sportieve Brit lijkt de juiste balans te hebben gevonden tussen een hardcore sportwagen en een hightech sportwagen. Zonder exorbitante prestaties te leveren, is het rijden in deze auto een sportief genot. De rijervaring is een hele pure. Uiteraard zijn er wel wat hulpsystemen aanwezig op de auto, maar toch overheerst het gevoel dat je als bestuurder in charge bent. Het blijft dan ook een echte Lotus â€“ om op de beginvraag terug te komen â€“ waarin rijgenot de boventoon voert. Ondanks meer massa en luxe dan we gewend waren van het Britse merk, is de techniek er omheen goed afgestemd om de typische Lotuseigenschappen te waarborgen. Helaas brengt alle extraâ€™s wel een prijskaartje met zich mee. De gereden Lotus komt op een

totaalprijs van bijna een ton en voor dat bedrag komen er wel een stel concurrenten om de hoek kijken, die weliswaar minder puur zijn, maar op perfectie de Evora aftroeven. Toch laten de Nederlandse liefhebbers zich daardoor niet gek maken, want inmiddels zijn er al zeven in Nederland geleverd. Dat lijkt weinig, maar voor Lotus is dat een prima prestatie. Nederland is daarmee nota bene koploper op het Europese vasteland. Dat er nog maar veel kopers mogen volgen, want dat betekent dat niet alleen zij kunnen genieten, maar ook wij van die prachtige verschijning.

Fotografie: Martijn Koevoets

Plus

+ Aantrekkelijke verschijning
+ Oprechte sportiviteit
+ Sublieme wegligging

Min

- Matig effect sportstand
- Ergonomische foutjes
- Prijzig