Pawel Piotrowski
29 augustus 2011

Voorbode

We schrijven oktober 2010. In een afgelegen hal op de mondial de l'automobile steelt Lotus de show met vijf adembenemende conceptcars. Als een zwerm bijen rond een bijenkorf lopen journalisten over elkaar heen om een glimp van de toekomst op te vangen. Aan de productierijpe Evora S, die eveneens op de stand staat, lijkt de aandacht voorbij te gaan. Toch is dit de auto waarvan we een jaar later de sleutels in ontvangst mogen nemen. Een voorbode van wat komen gaat?

Krachtkuur

Terwijl de zoektocht naar nieuwe investeerders stilletjes verder gaat - zonder geld immers geen nieuwe modellen â€“ lanceert Lotus dit jaar een krachtigere versie van de Evora. De toevoeging S staat in dit geval voor â€˜superchargerâ€™. Met 280pk en 350Nm is de gewone Evora zeker geen stakker, maar daar maak je nog geen indruk mee op de technici en marketeers van Porsche in Stuttgart-Zuffenhausen. De Evora S doet dat wel. Dankzij de drukvulling levert het uit de Toyota Camry afkomstige blok nu 350pk en 400Nm. Now weâ€™re talking! Oke, het klinkt wellicht niet heel erg indrukwekkend, maar het vermogen is genoeg om rake klappen aan de concurrentie uit te delen. Met een sprinttijd van 4,8 seconden naar honderd en een topsnelheid van 277km/h is de middenmotor Lotus een geduchte rivaal van de Porsche Cayman R.

Instinctief

De receptuur voor de Evora S is even simpel als geniaal. Ontdoe de auto van overbodig gewicht, plaats de motor voor een ideale gewichtsverdeling in het midden en zorg voor een maximale synthese tussen bestuurder en auto. Het resultaat is een instinctief bestuurbare sportwagen die elk commando direct opvolgt. Stuur naar rechts en je gaat naar rechts. Druk het gaspedaal in en je lanceert jezelf. Stamp met je voet op het rempedaal en slecht gemonteerde interieurpanelen schieten spontaan los. Dit is niet enkel genieten, dit is autorijden in zijn meest pure vorm. De feedback die je daarnaast krijgt van de zeer directe besturing en het zware koppelingspedaal is weergaloos. Ik kan me goed voorstellen dat je jezelf met deze Lotus prima kunt vermaken op een circuit. Toch is de Evora S zodanig afgesteld dat het geen onhandelbare sportwagen voor op de openbare weg is. De vering is voor Lotus begrippen zelfs relatief comfortabel. Ook kun je er prima rustig mee rijden, zonder bang te hoeven zijn voor een

gemene beet van een listig onderstel.

Doordachtheid

Lotus wil ons derhalve graag laten geloven dat de Evora S als daily driver inzetbaar is. Naast de goede vering heb je immers ook de beschikking over een heus navigatiesysteem, airco, verwarmbare zetels en zelfs vloerbekleding. Tot voor kort zocht je in een Lotus tevergeefs naar dit soort luxe zaken. Een aanvaardbaar alternatief voor een Porsche, zou je denken. Nou nee. De instap vereist door de extreem brede dorpel een goede fysieke gesteldheid. Ook moet je een hittegolf kunnen verdragen, de V6 motor ligt namelijk achter je schouders bijna in je nek te hijgen. Een voetensteun naast het koppelingspedaal ontbreekt en het eenvoudige interieur lijkt door ex-medewerkers van British Leyland in elkaar te zijn gesmakt. De doordachtheid en degelijkheid van een Duits merk zoek je hier tevergeefs, waardoor de dagelijkse

inzetbaarheid alleen voor een bepaald koperspubliek dat met deze â€˜producteigenschappenâ€™ kan leven denkbaar is.

Schakelindicatoren

Een andere â€˜producteigenschapâ€™ is een zorgwekkend mechanisch geratel dat uit het differentieel lijkt te komen. De Lotus medewerker drukt ons op het hart het vooral te negeren. Doen we. Met een druk op de sportknop verandert de setting van het stabiliteitsprogramma, reageert de motor nog alerter op het gaspedaal en grijpt de toerenbegrenzer later in. Daarnaast opent er een by-pass klep in het uitlaatsysteem waardoor het geluid van de V6 motor aanzwelt. Bij het doorbreken van de 3.500tpm grens verandert de Evora S in een luide hooligan en bij het naderen van de toerenbegrenzer hoor je in de verte zelfs F1-achtig gejank. De drie schakelindicatoren floepen razendsnel achter elkaar aan waardoor je hersens de acceleratie soms niet

kunnen bijbenen en je te laat opschakelt. Het gejank wordt dan bruut door de toerenbegrenzer verstoord. Sowieso is het beter om bij 6.500tpm, net op het moment voordat de schakelindicatoren gaan branden, over te schakelen. Dat is niet alleen beter voor je gehoor en ego, maar ook voor de acceleratie. De versnellingsbak vraagt wel om bedachtzaam en precies schakelen. Doe je dat te lomp, dan wordt je direct gestraft door een hakende pookknop.

Smaakmaker

De Lotus Evora S is alles wat we van een krachtigere Evora hebben verwacht. Hij is sneller, speelser en de rijbeleving is net zo puur als die van de gewone Evora. Het is daarmee een geduchte concurrent geworden van die andere bekende middenmotor sportwagen uit Duitsland. Qua prestaties dan. Beide autoâ€™s spreken namelijk door hun verschillende karakter een volledig andere doelgroep aan. Laten we hopen dat

Lotus bijtijds nieuwe investeerders vind zodat de â€˜producteigenschappenâ€™ tot de verleden tijd zullen behoren en de modellenrange met meer smaakmakers kan worden aangevuld. Wat ons betreft mag dit nieuwe Lotus tijdperk niet snel genoeg aanbreken.

Fotografie: Kees Bunk

Plus

+ Fraai motorkarakter
+ Intense en pure rijbeleving
+ Exclusieve verschijning

Min

- Afwerking van het interieur
- Mysterieuze mechanische geluiden
- Intolerante versnellingsbak