

Essai - Lotus Eletre S : Le premier SUV de la marque

Colin Chapman, le fondateur de Lotus Engineering au début des années 1950, doit se retourner dans sa tombe. Promoteur du « Light is Right » pour les voitures conçues sous sa direction, il n'envisageait certainement pas proposer un SUV de sa marque, SUV d'ailleurs appelé «hyper-SUV» dans les communiqués de Lotus. Wheels And You prend le volant de l'Eletre, voici nos impressions.



- Deux moteurs électriques
- 450 kW (603 ch)
- 710 Nm
- Boîte de vitesse à rapport unique
- Vitesse maxi : 258 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.5 sec.
- Poids : 2'520 kg
- Long./larg./haut. (mm): 5'103 x 2'019 x 1'636
- Conso. mesurée : 25.1 kWh/100 km
- Emissions CO₂ : 0 g/km (C)
- dès CHF 144'420.-, mod. essayé: CHF 169'600.-

Texte et photos : Jacques-Antoine Dayer

Les temps ont bien changé depuis le milieu du 20^{ème} siècle et on ne peut reprocher à Lotus de s'adapter pour survivre dans les conditions actuelles. Reste que le grand écart est patent. Nous allons tenter de comprendre comment ce Lotus Eletre voiture se situe dans le marché actuel des SUV à propulsion électrique.

La majorité du capital de Lotus a été reprise par le groupe chinois Geely (également propriétaire de Volvo et Polestar) en 2017, le reste étant toujours la propriété du conglomérat Malaisien Etika Automotive. Les Lotus actuelles appartiennent à la filiale Lotus Tech qui, depuis début 2024, est listée au NASDAQ. Ce changement de propriétaire coïncide avec la conception de voitures à propulsion électrique. Le SUV Eletre a été présenté en mars 2022 et son lancement commercial a suivi en été 2023. Trois déclinaisons sont proposées : Eletre, Eletre S et Eletre R. Nous avons hérité du milieu de gamme pour notre essai.



A l'extérieur

Ce Lotus Eletre est un très beau bébé ; avec plus de 5.10 m de long, 2.02 m de large (hors rétroviseurs) et 1.63 m de haut, ses dimensions impressionnent. C'est très gros dans nos villes européennes, on est dans les dimensions d'un Lamborghini Urus, BMW XM ou Bentley Bentayga. Les SUV du segment supérieur, comme l'Audi Q8, le BMW iX ou le Porsche Cayenne, sont pratiquement 20 cm plus courts. L'empattement de l'Eletre n'est pas en reste : 3.02 m avec un porte-à-faux avant très court.

Son look est celui d'un SUV coupé aux propriétés aérodynamiques très travaillées, qui lui valent un Cx de 0.26. On note des éléments actifs à l'avant comme à l'arrière, avec un spoiler mobile et deux mini spoilers en haut de la vitre arrière. A l'avant, la calandre possède 7 groupes de 6 éléments triangulaires qui

peuvent s'ouvrir pour ventiler les radiateurs et les freins en fonction de la demande.

Le toit et les montants latéraux sont peints en noir brillant tout comme les entourages de roues et les bas de caisse. Notre voiture est équipée de roues de 22" mais des jantes de 23" sont proposées en option. A l'avant, les feux de jour et les clignotants sont installés sur le capot alors que les feux de routes sont insérés en-dessous et en retrait ce qui lui donne un nez de requin.

Notre auto de test dispose également d'une rétrovision sans miroir, constituée de deux caméras latérales dans des boîtiers en carbone et d'écrans dans les portières. On note également une casquette extractible sur le haut du pare-brise intégrant les LIDARs pour le guidage actif. Elle se déploie avec deux autres senseurs sur les ailes avant lorsqu'on active cette fonctionnalité. Une casquette identique est disposée au-dessus de la vitre arrière, celle-ci étant fixe.



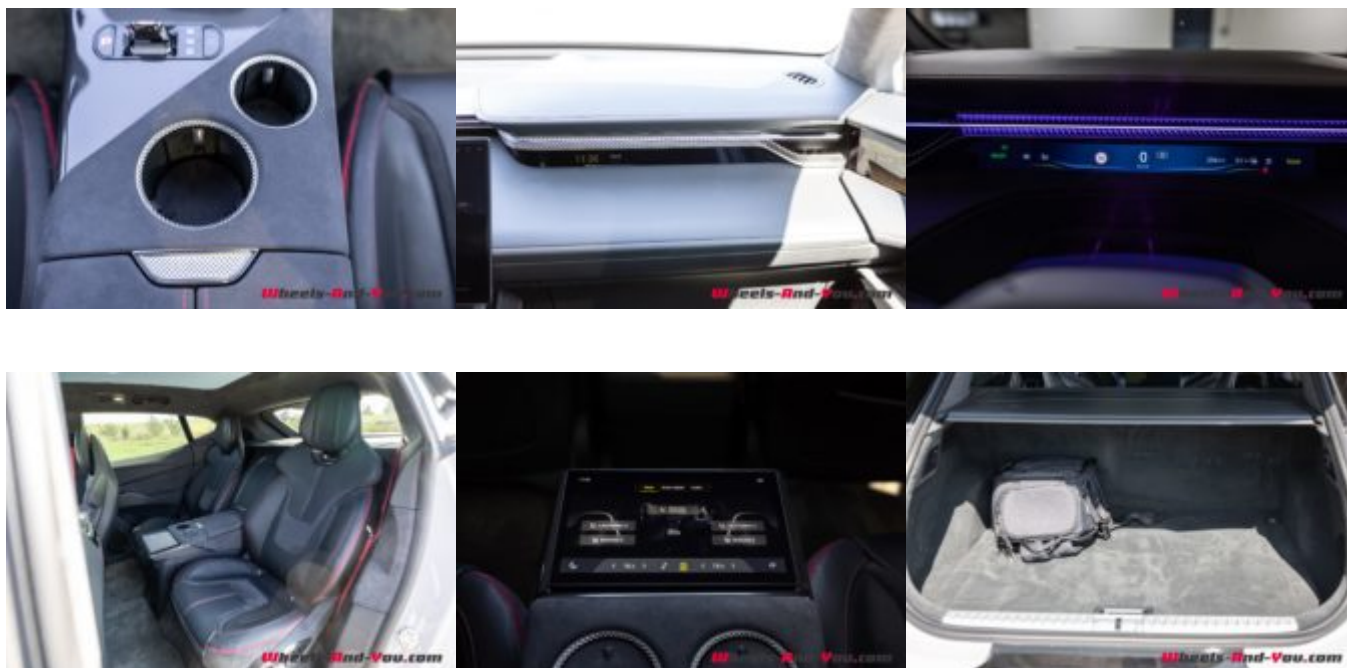
A l'intérieur

Le tableau de bord est dominé par un large écran OLED de 15.1". On trouve derrière le volant un écran de 12.6" qui, avec l'affichage tête haute dans le pare-brise, fournissent toutes les indications nécessaires à la conduite. Devant le passager, un écran tactile lui permet de commander le système audio. Enfin, à l'arrière, un écran entre les sièges permet de régler la position des assises et la climatisation.

KEF fournit le système audio qui fonctionne très bien, avec notamment le Dolby Atmos en série. L'électronique de bord est très réactive, basée sur un système appelé Lotus Hyper OS. Les aides à la conduite sont assurées par des processeurs Nvidia. La qualité de la réalisation de cet ensemble de softwares est de bon niveau.

Les sièges sont confortables et bien dessinés. Selon le mode de conduite sélectionné, les coussins latéraux se gonflent pour assurer un meilleur maintien. L'équipement est pléthorique ; tout y est, connexion 5G, chauffage et ventilation des sièges, etc. Le tableau de bord est recouvert de cuir avec des surpiqures de couleur bordeaux, comme les ceintures de sécurité. On trouve des incrustations en carbone à l'avant comme à l'arrière de l'habitacle.





Sous le capot

La plateforme dénommée EPA (Electric Premium Architecture) a été créée pour l'Evija sur la base de la plateforme Geely SEA (Sustainable Experience Architecture) utilisée par les autres marques du groupe dont Volvo et Polestar. Deux moteurs à aimant permanents assurent la transmission aux quatre roues. La puissance disponible est de 603 ch (450 kW) pour un couple de 710 Nm. Lotus annonce un poids à partir de 2'520 kg ; sur la balance, notre voiture affiche une valeur de 2'660 kg.

La batterie Lithium-Ion installée sous le plancher fonctionne à une tension nominale de 800V et offre une capacité brute de 111.9 kWh (109 kWh net). Le système de charge rapide en courant continu accepte jusqu'à 350 kW alors qu'en courant alternatif, c'est 22 kW. Lors de notre test de charge sur une borne fournissant 350 kW, nous n'avons pas dépassé les 260 kW, ce qui est tout de même une excellente valeur. Lors de ce test, il a fallu 57 minutes et 10 secondes pour charger de 3% à 100%. Pour passer de 10% à 80%, il n'a fallu que 22 minutes et 18 secondes, soit 2 minutes de plus que le temps annoncé par Lotus. La température extérieure était alors de 26 degrés.

La suspension pneumatique active permet d'ajuster la hauteur de la voiture sur une plage de 50 mm en fonction de paramètres comme la vitesse ou le mode de conduite sélectionné. L'amortissement est aussi piloté pour contrôler les mouvements de la caisse. Pour la première fois sur une Lotus, la direction est

électromécanique. Il est possible de sélectionner en option la direction active des roues arrière. Le freinage est assuré par des freins Brembo avec disques de 412 mm et étriers 6 pistons à l'avant.



Au volant

Prenant possession de ce Lotus Eletre dans la région de Zurich, je démarre mon périple en prenant la direction du col du Klausen, bien connu des propriétaires de Lotus Elise. Etroit et sinueux, il est approprié pour la petite sportive. La route est quasiment déserte en ce lundi matin et je peux aborder les sections les plus étroites sans trop d'appréhension, la taille de la voiture imposant le respect. Son terrain de jeu n'est assurément pas le Klausen ni les parkings en ville ! Le comportement est très rigoureux. Sur route bosselée, l'auto avale les aspérités et garde sa trajectoire, démontrant une bonne gestion des suspensions actives.

Le comportement en virage est neutre et on peut s'extraire des épingles avec célérité. C'est dans les enchaînements de courbe qu'on prend conscience de son

poids imposant, l'inertie de presque 2.7 tonnes étant importante. Malgré cela, le freinage ne pose aucun problème.

Comme les règles européennes l'exigent maintenant pour les voitures neuves, l'Eletre enclenche automatiquement le suivi de ligne et un avertisseur de dépassement de la vitesse autorisée. Ces deux systèmes sont déclenchables relativement facilement sur l'écran principal. Sur autoroute, ces systèmes, couplés avec le régulateur de vitesse actif et aidé par les radars et lidars, fonctionnent bien. On peut facilement ajuster sa vitesse de croisière en agissant sur les boutons au volant. Je note toutefois des ralentissements plutôt agressif lorsqu'on s'approche d'une voiture plus lente ; idem pour le suivi des lignes. Dans les zones de travaux, il faut se battre contre la technologie pour rester dans les limites provisoires définies.

Je constate également que le software, dans l'ensemble bien léché, demande encore quelques petits ajustements. Certains bugs sont comiques, avec par exemple le bip du clignotant qui hoquette parfois. Il arrive aussi que sur route bien plane, on ait des vibrations au volant. Peut-être des détails spécifique à notre voiture de presse, ça serait à vérifier avec un modèle chez un concessionnaire. L'affichage tête haute est très complet et très lumineux, c'est un très bon complément aux écrans à bord.

Ma consommation sur les 900 km d'essai atteint 25.1 kWh/100km. Le maximum de 26.1 kWh/100km a été mesuré sur un mix d'autoroute, de routes principales et de ville. Le minimum de 22.8 kWh/100km résulte d'un trajet autoroutier de 255 km avalé à 85 km/h de moyenne. L'autonomie théorique sur ce tronçon s'élève à 478 km. Cette consommation est plutôt élevée malgré des conditions de température favorables lors de cet essai. Le poids de l'engin y est sans doute pour quelque chose.





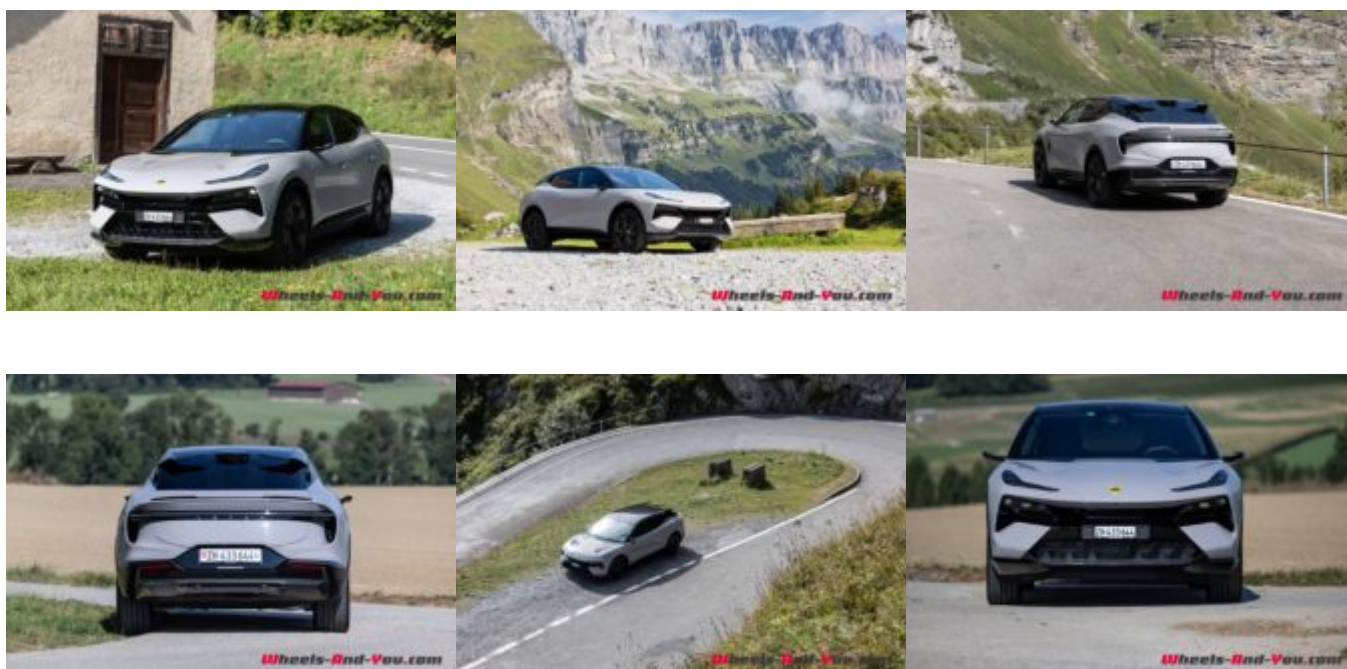
Verdict

Lorsque je ramène la voiture au terme de mon essai, le représentant Lotus me demande si j'ai retrouvé l'esprit de la marque dans l'Eletre. Ma réponse est claire et négative ; elle était attendue et s'ensuit une longue conversation sur les qualités de cette voiture. Il est évident que Lotus commence ici un nouveau chapitre de son histoire et que les possesseurs d'Elise, ou même de la petite dernière l'Emira pourvue d'un moteur thermique, ne sont pas vraiment dans la cible de ce renouveau.

Porsche, Ferrari et Lamborghini ont démontré que l'image de leur marque était compatible avec des SUV, certes à propulsion thermique jusqu'à maintenant. Pour son premier SUV, Lotus a choisi de surfer sur la vague du tout électrique. Malheureusement, sur les marchés européens et américains, cette vague s'est calmée avec l'abandon des mesures incitatives à l'électrique et de nouvelles contraintes douanières protectionnistes sur le «made in China». Ces dernières ont amené Lotus Tech à annoncer une réduction de plus de 50% de ses prévisions de

vente pour 2024. En Suisse, 59 voitures ont été vendues depuis son lancement, à comparer avec les 116 exemplaires de Ferrari Purosangue sortie à peu près à la même date.

Ce premier SUV électrique Lotus est globalement une bonne voiture même s'il s'éloigne carrément de la philosophie de la marque. Son comportement est très bon et j'apprécie son confort et son silence de fonctionnement. Mais dans notre pays, sa taille reste problématique pour une utilisation quotidienne hors autoroute. Son prix en Suisse démarre, pour l'Eletre de base, à CHF 116'090.-, sans compter un rabais de 17% appliqué actuellement pour le rééquilibrage des devises.



Prix et options - Lotus Eletre S

Prix de base : CHF 144'420.-

Peinture "Gris Kaimu" : CHF 0.-

Jantes 22" Noir Brillant à 5 branches : CHF 4'710.-

Pack Carbone extérieur : CHF 4'030.-

Pack Sièges Executive, avec thème Jasper : CHF 6'310.-

Pack Carbone intérieur : CHF 3'220.-

Side cameras : CHF 2'880.-

Toit vitré intelligent : CHF 1'730.-

Pack Assistance Routière : CHF 2'300.-

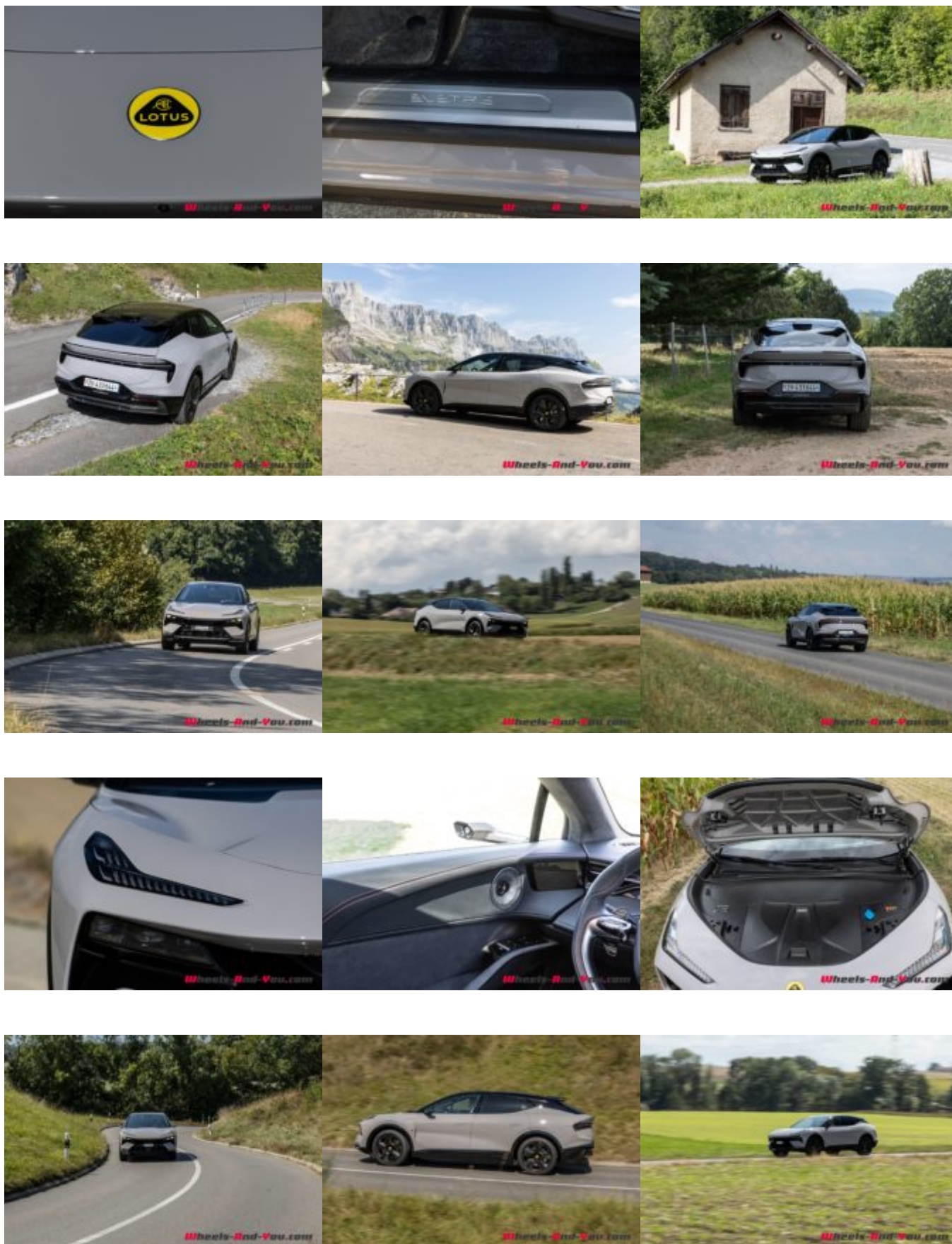
Prime de Rééquilibrage des Devises (17%) : CHF -28'832.-

Prix TOTAL : CHF 140'768.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Lotus Cars Europe pour le prêt de ce Lotus Eletre S et au Park Garage à Thalwil pour leur soutien logistique.



A lire aussi

Essai - Lotus Emira i4 : Le dernier souffle

Essai - Lotus Evora S: un grand kart dans son garage

Présentation - Lotus Emeya

Nouveauté - Lotus Eletre

Nouveauté - Lotus Emira

Nouveauté - Lotus Evora GT410

Présentation - Lotus Evija

Nouveauté - Lotus Exige Sport 410

Nouveauté - Lotus 3-Eleven 430

Nouveauté - Lotus Evora GT410 Sport

Nouveauté - Lotus Exige Cup 430

Nouveauté - Lotus Evora GT430

Nouveauté - Lotus Elise Cup 250 MY2017

Nouveauté - Lotus Exige Cup 380

Nouveauté - Lotus Elise Sprint

Nouveauté - Lotus Exige Sport 380

Nouveauté - Lotus Exige 350 Special Edition

Nouveauté - Lotus Evora 410

Nouveauté - Lotus Elise Cup 250

Nouveauté - Lotus 3-Eleven

Nouveauté - Lotus Exige Sport 350

Nouveauté - Lotus Exige 360 Cup

Nouveauté - Lotus Exige S Automatic

Nouveauté - Lotus Elise S Cup

Nouveauté - Lotus Exige LF1

Genève 2012 - Lotus Evora GTE

Genève 2012 - Lotus Exige S Roadster

Economie - Lotus Group sauvé ?

Economie - Lotus "new era" : mais où va-t-on ?

