

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

Pendant que tout le monde patiente pour l'arrivée des nouvelles Lotus, la marque nous propose de nous consoler avec l'Evora S ou autrement dit, une Evora Survitaminée.



- 6 cylindres, compresseur, 3'456 cm³
- 345 CV à 7'000 t/min
- 400 Nm à 4'500 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rapports
- Vitesse maxi : 277 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.8 sec.
- Poids : 1'437 kg
- Conso. mesurée : 14.5 l./100 km
- Emissions de CO₂ : 235 g/km (C)
- dès CHF 99'000.-
modèle essayé : CHF 118'930.-

Texte et photos : Tony Da Silva

Il faudra donc encore attendre un peu pour voir les fameux modèles annoncés lors du dernier mondial de Paris et ainsi, découvrir ce que le nouveau management a

promis lorsqu'il s'est installé aux commandes de Lotus. Pendant ce temps et pour faire taire ceux qui ont trouvé l'Evora un peu trop douce ou un peu trop lourde, Lotus revoit la copie de son modèle qui doit permettre de faire le pont entre la gamme actuelle et l'ambitieux plan de renouvellement de la marque.

A l'extérieur

Comment dire ? On va faire court : rien ne change ! Jamais une mise à jour aura été aussi discrète... même le sigle S est invisible, c'est dire s'il est difficile de faire la distinction avec le modèle de base.

Sincèrement, il était peut être difficile de réaliser une ligne plus tendue ou plus agressive. Les designers ont préféré ranger les crayons et laisser les ingénieurs se concentrer sur le châssis et le moteur.

A voir la réaction des gens dans la rue, les yeux qui se tournent et les personnes qui demandent d'où vient cette voiture, il faut leur donner raison : la voiture reste diablement attirante avec son côté futuriste et son style acéré. La ligne n'a pas pris une ride et l'impression générale reste excellente, y compris avec les énormes jantes de 19 pouces à l'avant et 20 pouces à l'arrière (option à CHF 4'980.-).

A l'intérieur

Accéder à bord de l'Evora S reste un exercice destiné à des personnes munies d'une bonne condition physique. Ce simple constat rappelle l'ambition de la voiture et immédiatement, on se réjouit de la suite...

Une fois à bord et calé dans les sièges enveloppants, on ne note pas de changement si l'on compare avec l'Evora standard. Néanmoins, pour ceux qui ont déjà testé une Elise et qui ont raté le premier épisode, il vaut la peine de rappeler un point important : l'intérieur de l'Evora paraît beaucoup plus cossu et nettement moins spartiate que les autres modèles de la gamme. La première impression de votre serviteur a même été de se laisser surprendre par une certaine qualité dans les finitions. En particulier, les parties en aluminium brossé avec le couloir central ainsi que le tableau de bord sont parfaitement intégrés avec des boutons aussi agréables à regarder qu'à toucher.

Mais le diable se cache dans les détails. En y regardant de plus près et à l'usage,

certains éléments et détails mériteraient plus d'attention. Par exemple, si les boutons sont parfaitement insérés dans la planche de bord, on s'y reprend parfois à deux fois ou plus pour déclencher les phares ou autres éléments d'assistance. Ou encore, l'arête entre les portières et le tableau de bord souffre d'un petit décalage sur le plan horizontal mais au moins, à gauche comme à droite, c'est le même décalage... il y a de la symétrie dans cette imperfection.

Reste l'espace à l'arrière des sièges en plus du mini-coffre de 160 litres. Il y a de quoi placer quelques petites valises ou des sacs en tout genre et toutes mes pensées vont aux personnes qui choisiront l'option « places arrières » (un gadget à CHF 5'700.-). Enfin, elles sont surtout destinées aux gens qui ont été punis et qui devront prendre place dans un espace qui me paraît encore plus exigu que l'arrière d'une Porsche 911 ou d'une Audi TT.

Plaisanterie mise à part, si quelques éléments laissent à désirer, dans l'ensemble, l'habitacle est très agréable et l'intérieur offre un équilibre minimaliste qui est rare de nos jours. Pas de superflu ou d'élément ostentatoire... ça sent la voiture de course et les sièges - malgré des réglages minimaux - assurent un excellent maintien. La composition offre une très bonne cohérence et comparativement à d'anciens modèles, la qualité est clairement en hausse même si l'on est encore loin de la concurrence allemande par exemple.

Sous le capot

Qu'est-ce qui n'a pas été dit sur cet élément ? Dans tous les cas, avec le modèle S, Lotus voulait relever le gant et offrir un engin digne du châssis. Comparées au modèle de base, les spécifications sur le papier semblent intraitables : 350 CV contre 280 CV, 400 Nm contre 350 Nm et le 0 à 100 km/h passe sous la barre des 5 secondes (4.8 contre 5.1).

Avec une puissance augmentée de 25% et un couple amélioré de 15%, le moins qu'on puisse dire c'est que le "S" apporte un bon supplément de vitamines. Derrière ces gains importants, la marque a fait plus que limer ou dégager un peu de place dans les cylindres... pour obtenir un tel résultat, les motoristes ont greffé un compresseur au moteur V6 Toyota.

Je vous entends déjà: "C'est toujours ce moteur indigne d'une Lotus ?" Sur le papier, ce choix est toujours aussi difficile à accepter mais dans la pratique, l'ensemble moteur et châssis commence à offrir des ratios dignes d'un véhicule de sport avec 4.1 kg/CV ! Seule ombre au tableau: le modèle S prend quelques kilos

pour s'arrêter à 1'437 kg contre 1'382 kg.

Reste que pour les puristes, le moteur estampillé Lotus mais de provenance Toyota (Camry !) reste un problème. Pour en avoir le cœur net, il ne reste plus qu'à tester sur la route cet ensemble et déterminer si ce mélange est adapté ou non.

Sur la route

Dès l'insertion de la clé de contact et après y avoir opéré un demi tour, le tableau de bord offre une jolie chorégraphie. Encore un quart de tour et le moteur démarre en douceur. Quelques réglages de base suivis d'un départ en douceur et première surprise : la voiture est facile à conduire. Bien entendu, l'embrayage est court et la suspension ferme mais la voiture n'est pas aussi radicale qu'elle n'y paraît. S'insérer dans le trafic est aisé et rouler au milieu de la circulation ne pose aucun problème particulier.

Bien entendu, ce n'est pas en ville que cette voiture va montrer tout son potentiel et je prends dès que possible le large pour mieux apprécier l'évolution et le comportement de ce nouveau modèle. Au fil des kilomètres, mon attention se porte sur la boîte car cette dernière est difficile à apprivoiser car il faut être précis et franc pour ne pas rater l'insertion d'une vitesse.

Une petite pression sur le bouton "Sport" et la voiture change légèrement son comportement. Pour commencer, la cartographie de la pédale d'accélérateur est modifiée et devient plus réactive. Puis, le son est modifié via les valves du pot d'échappement central. La voiture change un peu mais elle n'est pas transfigurée par cet élément même si le son devient immédiatement plus agréable pour un moteur "made in Japan".

Les premiers enchaînements arrivent et immédiatement, la voiture montre son pédigrée. Droite, gauche puis encore un long droite... c'est comme si la voiture était munie d'un bistouri au bout de la colonne de direction. La précision est chirurgicale et très vite, je commence à chercher la limite mais à l'évidence, cette dernière sera difficile à trouver sur route ouverte. Irrémédiablement, mon pied droit enfonce l'accélérateur et virage après virage, c'est la vitesse qui me fait ralentir ainsi que les limites légales, pas le manque d'adhérence.

Pour ce qui est d'arrêter le véhicule, le freinage est aussi au rendez-vous avec une pédale de frein qui offre un excellent dosage sur l'intensité du freinage. Sur le plan de l'accélération, les modifications apportées à la motorisation permettent

d'apporter le souffle nécessaire au châssis pour avoir pleinement s'exprimer jusqu'à 7'200 tr/min (des diodes clignent au milieu du compte tours dès 6'800 tr/min). Bien entendu, le mode Sport est nécessaire pour mieux apprécier les vocalises de l'engin nippon et objectivement, les sensations sont au rendez-vous même si la mécanique pourrait être encore un peu plus agressive. Les aficionados resteront probablement sur leur faim avec une motorisation qui n'est pas originaire de la bonne vieille Europe.

Après avoir sillonné quelques routes sinueuses, la seule question présente dans mon esprit c'est de savoir où sont les prochains virages...

Verdict

Pendant toute la durée de l'essai, cette voiture a distillé des sensations et le plaisir était au rendez-vous dans toutes les phases de conduite : freinage, tenue de route dans les virages et les enchaînements ainsi qu'à l'accélération.

Bien entendu, l'ensemble n'est pas parfait et plein de petits défauts comme le manque de repose pied, l'impossibilité de régler la ceinture en hauteur et un moteur qui se sent mal sous les 2'000 t/min avec un faible filet de gaz sont agaçants.

Ceci dit, pour celui ou celle qui recherche une voiture à sensations avec un bon niveau de confort, Lotus propose un cocktail plus que convainquant. Avec un prix qui démarre à CHF 99'000.-, la voiture est en concurrence directe avec bon nombre de modèles qui offrent une qualité de finition bien supérieure et c'est peut être là tout le problème. Porsche ou Audi ont quelques modèles qui sont clairement une alternative à cette Evora S. Toutefois, en ce qui concerne l'exclusivité et l'originalité, la palme revient sans aucun doute à la Lotus... en attendant les nouveaux modèles liés au fameux "Lotus Transformation Plan".

Prix et options - Lotus Evora S

Prix de base : CHF 99'000.-

Option 2+2 : CHF 5'700.-

Premium Pack : CHF 4'500.-

Inclus : Intérieur tout cuir (sièges, panneaux de portes, aumônières, tableau de bord, console centrale), sièges chauffants, logo "Evora" sur le tableau de bord

Eclairage bi-xenon : CHF 1'510.-

Rétroviseurs rabattables électriquement : CHF 440.-

Peinture "Lifestyle" Aspen White : CHF 2'800.-

Jantes "Diamond Cut Design" : CHF 4'980.-

Prix TOTAL : CHF 118'930.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements au Speedy Garage pour le prêt de cette Lotus Evora S.

A lire aussi

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









W.A.Y.











W.A.Y.



U.A.V.