

# Lotus Evora S: Conduite télépathique

*Critiquée à sa sortie pour son relatif manque de puissance, l'Evora nous revient en version suralimentée pour combler les fans de la marque... et les autres !*

## Découverte

Après une longue période de monoculture avec l'Elise, Lotus proposait enfin une descendante de l'Esprit avec l'Evora en 2009. Unanimement appréciée par la presse mondiale pour ses qualités dynamiques, les 280 ch. de son moteur 3.5l V6 étaient toutefois pointées du doigt... On en voulait plus ! L'Evora S et son compresseur étaient donc attendus avec impatience car ce moteur bénéficie désormais d'une force digne de son rang, soit 350 ch. et 400 Nm !

## Vie à bord

La version que j'ai eu le plaisir d'essayer était une 2+0, soit une stricte deux places avec un casier de rangement en lieu et place de la petite banquette de la 2+2. Comme souvent chez les anglaises l'ambiance de l'habitacle est particulière, en effet, le pare-brise enveloppant et le tableau de bord bas donnent l'impression d'être à bord d'un proto du Mans, sympa ! Les sièges sont les excellents *Recaro* que l'on trouve à bord des sportives récentes et l'habitacle est recouvert d'un revêtement cuir à la finition correcte mais perfectible (la dernière version présentée à Francfort bénéficie d'une finition nettement améliorée). Avec un pédalier et un volant bien agencés, la position de conduite est bonne, ce qui n'est pas le cas des autres commandes à l'ergonomie fantaisiste (divers boutons de phares ou radio peu pratiques). Une autre critique concerne l'absence de repose-pied (ce qui n'est pas le cas de la version conduite à droite !), la faute aux passages de roue trop intrusifs dans l'habitacle (c'est typique des voitures à moteur central arrière). Ce détail constitue une véritable gêne pour qui aime se caler en virage lors d'une conduite dynamique ou des sorties sur circuit... A moins de la prendre avec le volant à droite !

## Technique

La principale nouveauté est donc la suralimentation du 3.5 V6 à l'aide d'un compresseur mécanique de type Roots (composé de 2 vis sans fin en contre rotation). La raison de ce choix plutôt que celui d'un turbocompresseur (qui utilise les gaz d'échappement) est double : d'abord elle permet une adaptation rapide et aisée (pas d'impact sur le collecteur d'échappement) et ensuite, le couple moteur est disponible depuis les bas régimes grâce à l'entraînement permanent du compresseur. Le moteur reste accouplé à la boîte mécanique de l'Evora atmosphérique qui aurait été améliorée au niveau de la commande et de l'embrayage... pas assez à mon goût. Les autres modifications concernent les disques de frein surdimensionnés et perforés, le diffuseur spécifique dans la jupe arrière, la valve d'échappement pour une sonorité plus sportive et le contrôle électronique de trajectoire réglé plus sport. Le bouton sport augmente la sensibilité de la pédale d'accélérateur et active une valve à l'échappement qui modifie le son du moteur pour le rendre plus sportif, fun et efficace !

## Conduite

Bien installé dans son siège *Recaro*, mes premiers mètres à son volant sont une révélation tant la finesse et le feedback de la direction sont exceptionnels. Direct, léger mais consistant, le magnifique petit volant m'informe avec fidélité de ce qui se passe sous mes pneus avant, du grand art ! Le feeling des freins est du même tonneau : une pédale bien dure avec une course très courte et un mordant immédiat, comme dans une voiture de course ! La suspension mérite aussi des éloges puisqu'elle réussit l'impossible en alliant souplesse - oui elle est confortable comme une berline ! - et efficacité. Le comportement de l'auto est équilibré et malgré le peu de poids sur l'avant, le train avant a un pouvoir directionnel peu courant pour une telle architecture. Bref, tout cela m'a donné l'impression de conduire cette Evora par la pensée, tant elle réagissait et faisait ce que je voulais, comme je le voulais !

Et le moteur tant attendu, donne-t-il satisfaction ? N'ayant pas conduit la « simple » Evora, je n'ai pas de point de repère chez Lotus mais la sensation de puissance que j'en ai eue est semblable à celle de sa principale concurrente, la 911 S. Objectif atteint donc ! Le couple est omniprésent et le moteur « enroule » bien depuis les bas régimes avec souplesse et vigueur. Puissance et couple sont en parfaite adéquation avec le gabarit et la définition de la voiture, rendant sa conduite à la fois confortable et sportive. Un excellent cocktail !

Que du bon dans cette Lotus alors ? Non, la perfection n'existant pas, il reste encore quelques points (voir plus haut) à améliorer. Les dirigeants de Lotus en sont bien conscients et c'est pour cette raison - et aussi pour préparer la toute nouvelle gamme présentée au salon de Paris 2010 - qu'ils ont récemment débauché les meilleurs éléments chez la concurrence... Une concurrence qui doit se méfier car à en juger le regard des passants, le design et l'exclusivité de l'Evora plaisent énormément, il suffirait donc de peu de choses pour en faire un best seller !

## Spécifications

- Moteur : 3.5l V6 Compresseur
- Puissance : 350 ch. / 257,5 kW @ 7000 tours/min
- Couple : 400 Nm @ 4500 tours/min
- Boîte de vitesse : manuelle à 6 rapports
- Consommation moyenne : 10,2 l/100km
- Emissions CO2 : 235 g/km
- 0-100 km/h : 4,8s
- Vitesse maximum : 277 km/h
- Poids à vide : 1437kg
- Prix de base (Lux) : 68.410 € (2+0) – 71.800 € (2+2)