



Roma 22 Maggio 2009

## Rassegna stampa nuova Lotus Evora

*Si è conclusa la scorsa settimana la presentazione alla stampa internazionale della nuova Lotus Evora. E' risaputo che il successo di un'automobile lo decreta il pubblico ma per una casa automobilistica le opinioni della stampa equivalgono a quella che per un regista o per un cuoco famoso potrebbero essere il giudizio dei critici. Nel caso poi di un costruttore di nicchia come Lotus, che non può contare su imponenti campagne pubblicitarie, le opinioni di esperti e giornalisti sono spesso le più genuine e sincere rappresentando un giudizio importantissimo per il duro lavoro svolto da tecnici e progettisti. Nel mese di maggio i giornalisti di tutta Europa hanno avuto l'opportunità di guidare a lungo la nuova Lotus nelle favolose strade del nord della Scozia. Riportiamo di seguito le prime impressioni dei giornalisti invitati alla prova che alla data odierna*

### **Jeremy Clarkson (giornalista e conduttore di Top Gear) scrive per il Sunday Times:**

"Ha un ottimo sterzo e si guida bene. Ovvio che lo fa, è una Lotus. Si libra semplicemente sopra qualunque cosa che un acquazzone e le strade secondarie inglesi possono gettarle addosso. Nessun'altra supercar a motore centrale è mai stata così accondiscendente. O rifinita. O silenziosa. La Evora, in definitiva, non è un'auto che compri solo perchè è una Lotus e ne hai sempre voluta una. E' un'auto che compri perchè vuoi una supercar a motore centrale che sia comoda e pratica, e nessun altro produce qualcosa del genere. Nemmeno la Ferrari. Nemmeno la Lamborghini. Nessuno."

### **Car Magazine**

Il cockpit ha veramente un'aspetto da supercar. Una Cayman o una TT sembrano incredibilmente normali al confronto. Sedersi sul sedile di una Evora è un evento. Ci sono però un paio di difetti: la visibilità posteriore è orribile e resta utile la telecamera di parcheggio del sistema Alpine. Il motore è pieno di coppia e tira bene, anche in basso. Diventa anche meglio, con un delizioso ululato verso la linea rossa. Provoca una certa dipendenza. E' confortevole come qualunque rivale... si guida in modo eccezionale ed è veloce e diversa abbastanza per essere una seria alternativa ad una Cayman o ad una 911. Hethel, ti battiamo le mani."

### **Motor Trend**

"La Evora è da sballo. Da vedere è favolosa, è un grosso passo in avanti per la Lotus per quanto riguarda le finiture e la guidabilità, tuttavia mantiene la sensazione di leggerezza e di purezza delle sorelle più esuberanti Elise ed Exige."

### **Car and Driver**

"La Evora è stabile e sicura, ma imbocca le curve nel modo così leggero e allegro che rende speciali le auto a motore centrali: pensate ad una Ferrari F430, solo con uno sterzo migliore."

### **Autocar**

"Su strada la Evora ha un'aderenza enorme in curva, uno sterzo sensibile ma non innaturale, freni potenti e un rollio praticamente assente come ti aspetteresti da una sorella cresciuta della Elise, a fianco di un motore dall'erogazione dolce e reattiva che emette un sommesso rumore da corsa. In pista, quest'auto sarà sicuramente eccezionale. Comunque la sorpresa maggiore è l'idoneità della Evora ai lunghi viaggi. Questa è una vettura veramente adatta come gran turismo per attraversare l'Europa per una settimana, ed è la prima Lotus che riesce a raggiungere quest'obiettivo."

Passate oltre al paio di difetti che la Evora ha da ferma e confrontatela con una Cayman S, e un'immagine completamente diversa inizia ad venirne fuori. La Lotus potrà non avere un suono così rauco come ti aspetteresti, ma è più veloce della Cayman sul dritto e ai regimi intermedi il V6 può lasciare la Porsche impreparata. Anche lo sterzo è migliore di quello della Cayman, il che è un gran risultato, mentre le sospensioni trasmettono un livello di compostezza che è semplicemente mozzafiato. Ciò che si nota più di altro passando da una all'altra sono l'agilità e la compostezza extra che la Evora ti può dare quando ne hai bisogno per davvero. Cambia direzione con così tanta precisione e immediatezza che tutto quello che può fare chi guida la Cayman è osservare in estasi. Allo stesso tempo è anche molto più confortevole della Porsche."

### **Automobile**

“Basta guardare la Evora per capire che l’aspetto spartano dell’Elise è stato bandito, la cabina di guida è molto più larga, aspetto che consente di essere meno intimi con il passeggero, più facile l’ingresso e l’uscita, aspetto che rende la Evora una macchina più quotidiana rispetto all’Elise. Il controllo è superbo, non si percepiscono rumori all’interno e lo sterzo è talmente preciso che si ha la sensazione di guidare un’auto molto più leggera, se i suoi riflessi non hanno la precisione di un rasoio della Elise la sensazione che si avverte quando tieni tra le dita il volante in magnesio rivestito in pelle è simile alla deliziosa sensibilità dello sterzo di una Porsche 911 così anche il suono della Evora, la sonorità del propulsore multicam Toyota, premendo al massimo l’acceleratore, è sofisticato come quelli di Zuffenhausen e comunque più in vena di qualche V6 italiano.”

### **Pistonheads**

“Le prime impressioni sono le migliori, la Evora si mostra subito con linee pulite e pure, il suo look è pulito un po’ simile alla Noble M15 e il suo aspetto eleva certamente la Lotus ad un gradino più alto rispetto ad alcune Porsche. Quando apri la porta e scivoli all’interno del sedile di guida è sufficiente far scorrere all’indietro il sedile per ritrovarsi in un ambiente comodo ed accogliente. Arrivare invece ai sedili posteriori è una questione del tutto diversa, si devono inclinare in avanti i sedili anteriori ma la quantità di spazio per le gambe è davvero minima e si presta a brevi spostamenti oppure all’utilizzo dei più piccoli ma certamente quello che si apprezza quando si guida una Evora sono le curve, in questo sì, è una Lotus e sa affrontare le curve con equilibrio e precisione caratteristiche che tutti gli altri costruttori invidiano al costruttore britannico.”

### **Car Enthusiast**

Bisogna aspettare di guidare la Evora in pista o almeno su una strada asciutta prima di dare un giudizio definitivo, ma anche una presentazione sotto la pioggia ha messo in luce il lavoro fantastico realizzato dalla Lotus con questa macchina. E’ così entusiasmante da guidare come avremmo potuto prevedere. Ed è anche una validissima tuttofare come avremmo potuto sperare. E’ entrambe le cose, e in modo convincente.

Alla guida è entusiasmante e la vettura convince davvero, tuttavia, Porsche non risentirà affatto della presenza della Evora sul mercato e questo aspetto è dovuto alla limitazione produttiva del costruttore britannico che non potrà accontentare più di 3.000 clienti all’anno per tutto il globo, numeri che non preoccuperanno sicuramente il gigante tedesco avviato ormai ad una vera e propria produzione industriale da grandi numeri.”

### **Fifth Gear**

“Vale sicuramente quello che costa fino all’ultimo centesimo, e vale sicuramente ogni centesimo del suo costo ma quello che più ci colpisce è la sua presenza del tutto diversa da come appare nelle foto. Questo è un vero peccato perché per poterla davvero ammirare e valorizzare è necessario vederla dal vivo. La Lotus Evora è un’auto davvero eccellente e estremamente desiderabile. Ha un aspetto favoloso, i migliori interni mai visti su un’auto della marca e riesce ad unire la versatilità con le famose doti dinamiche tipicamente Lotus. Ha presenza e la sua linea di demarcazione laterale è aggressiva e nel contempo aggraziata pur non mancando numerosi particolari che confermano una vera sportiva. Basta guidarla e non sarà difficile innamorarsene.” In poche parole, la adoriamo.”

### **Auto Trader**

“Quello che colpisce della Evora guidandola la prima volta è la qualità dei suoi componenti durante il percorso. Gli ingegneri Lotus la confrontano con una Jaguar per il suo comfort, una volta seduti all’interno dell’abitacolo non è affatto difficile credergli. Con la Evora ad un prezzo di circa 62.000 Euro, altre vetture sportive dello stesso segmento vengono eclissate specie se si considerano l’agilità ed il coinvolgimento nella guida che questa compatta sportiva sa regalare a chi la guida.”

### **Edmunds – La baby Ferrari che gli italiani si rifiutano di costruire**

“Prendi un Ariel Atom ed una Ferrari 612 Scaglietti, fanne un mix e ti troverai seduto sulla Lotus Evora. Il dinamico team di progettazione guidato da Matt Becker ha lavorato in modo meraviglioso per realizzare una vettura guidabile su ogni superficie stradale grazie pur usando sospensioni convenzionali. Becker ed il suo team, nel realizzare questo giocattolo di lusso, non hanno sentito il bisogno di sospensioni a smorzamento variabile in stile Porsche e, guidando la Evora, se ne capisce subito il perché. Seduti al posto di guida avvolti dalla pelle dei sedili Recaro “già pronti per l’utilizzo in pista se volete”, si trova subito abbastanza spazio per la testa e per le gambe con ampia visibilità anteriore e laterale. La visibilità posteriore limitata e visibile dal piccolo specchietto retrovisore non è delle migliori, aspetto inevitabile per una sportiva con motore centrale, tuttavia il sistema di assistenza al parcheggio tramite la telecamera posteriore visibile sul grande schermo a 7” pollici aiuta notevolmente nei parcheggi consentendo anche la visione degli angoli certi. Sembra che Lotus sia pronta a diventare uno dei principali costruttori e il suo blasone e l’impressionante tecnologia che troviamo sulla Evora potrebbe destinare a questa GT inglese una piccola ma significativa quota di mercato. In pratica una valida alternativa alla tanto attesa Ferrari V6 246 GT che molti aspettavano e che invece non verrà realizzata.”

### **Car Magazine**

“...gli acquirenti hanno la possibilità di aggiungere un paio di piccoli sedili posteriori come quelli di una Porsche 911 che per le loro dimensioni sono adatti solo per brevissimi spostamenti ma sono l'ideale per una famiglia con bambini. Si guida con lo stile molto simile a quello dell'Elise con un fantastico bilanciamento di assetto e con fantastici freni muniti di sistema antibloccaggio. Guidarla è semplicemente sensazionale e nonostante le sospensioni rigide non si avvertono notevoli ripercussioni del telaio sportivo. L'accelerazione e la tenuta in curva è notevole anche in assenza del differenziale a slittamento limitato, la trazione è impressionante e la potenza del motore giunge piena ai grandi cerchi da 19 pollici. Nella Evora c'è tutto quello che si può desiderare da un'auto sportiva e, per gli incontentabili e più sofisticati, questo è solo l'inizio perché è in arrivo una versione più potente ed una che consentirà la guida a cielo aperto.”

### **I-Motor**

“L'interno è veramente attraente e migliore di qualsiasi altra Lotus che io ricordi, l'odore all'interno è quello classico dei costruttori di auto di lusso prodotte in serie limitata ma quello che più colpisce della Evora è come si guida. Il suo motore da 280cv 3.5 litri V6 fa della Evora una vera Lotus, può essere divertente come una Elise e più confortevole di una Porsche Cayman. Lo giuriamo!”

### **MSN Auto**

“Lo sterzo è meraviglioso e, dopo pochi chilometri, il timore reverenziale sparisce. La sua aderenza è sempre presente ed il risultato è la grande fiducia che la Evora ti ispira subito nell'affrontare le curve, caratteristica che la rende certamente superiore alla Cayman. La dinamica che fornisce nell'esperienza di guida è semplicemente inebriante. Il pacchetto di accessori disponibile all'interno è completo, anche troppo. Siamo stati veramente colpiti da questa vettura.”

### **Yahoo**

“Siate certi che la Evora è progettata per essere veloce. Il livello di aderenza offerto è sorprendente anche quando la vettura viene messa a dura prova con frenate e severe accelerazioni in curva. Insomma, la Lotus Evora è bella, emozionante ed offre una reale emozione durante la guida. Un oggetto che durerà. Piena soddisfazione a chi avrà la fortuna di poterne acquistare una e usarla, se desidera, anche quotidianamente.”

### **Quattroruote**

Alzacristalli elettrici. Telecamera posteriore. Climatizzatore. Abs. Sensori di parcheggio. Telecomando apricancello programmabile. Servosterzo. Fari bi-xeno. Controllo elettronico della trazione. Navigatore satellitare. Presa di corrente nel vano bagagli. Già: perfino il vano bagagli! E a misura di sacca da golf, per di più. Il fatto è che stiamo parlando di una Lotus. La più accessoriata che sia mai uscita dalla fabbrica di Hethel, verrebbe da dire...

...Questa Lotus, per cominciare, è good looking. Ora, se date uno sguardo alle 2+2 del passato della Casa di Hethel, lo capite inequivocabilmente che sono tutte disegnate intorno a un abitacolo per quattro. La Evora, no: sembra una biposto vera. E infatti, viene proposta anche a soli due posti con tanto spazio...

Cosa t'aspetti da una Lotus se non un handling esaltante? Anche la Evora, con tutta la zavorra di gadget che si porta addosso ti concede ampio divertimento. A patto di andare forte, molto forte, fortissimo. ...

... Come dire che questa è una “everyday” Lotus, da usare tutti i giorni. Poi, a guardare i numeri, ci saremmo anche: 0-100 in 5,1 secondi, 261 km/h di velocità massima e un consumo medio di appena 8,7 litri di benzina ogni 100 km, con emissioni di CO2 pari a 205 g/km. In vendita da questo mese: i primi quattrocentocinquanta esemplari saranno tutte 2+2 full optional, cosa che porta di slancio il conto a quota 77 mila e passa euro. Ma con la targhetta commemorativa incollata alla plancia.”