

ROADTEST LOTUS EUROPA

Toen we voor het eerst een Lotus Europa stonden te bekijken, en toen het langzaam aan tot ons begon door te dringen, dat het hier géén practical joke betrof, maar dat meneer Chapman dit slanke, lage, race monster écht had gemaakt om aan gewone ster-velingen te verkopen, hebben we een gevoel van twijfel in ons voelen opkomen aangaande het tot dat moment tamelijk ongeschokte vertrouwen in het zakelijk instinct van opgemelde heer Chapman. Wie ter wereld zou nu zó'n ding kopen om mee te gaan rondrijden. Gewóón rijden bedoelen we — naar kantoor, of naar moeders, of naar een feest, of naar een winkelvansinkel. Néé. Leuk voor Slotemaker en zijn vriendjes misschien, maar voor een gewoon mens? (met excuses aan Slotemaker). Néé!. Wie wil nu in de tijgersluippgang zijn voertuig betreden, wie wil nu genoeg nemen met een zeer povere bagageruimte om te ervaren dat zijn enkele koffertje door de nabijheid van de motor óók nog gebákken wordt, wie zou het dúrven om ander gezelschap dan zéér sportieve, zéér nieuwsgierige of zéér op „het hippe” ingestelde lieden voor een ligplaats in de passagierszetel uit te nodigen?

Nee en nogmaals nee. Een leuke auto om naar te kijken misschien, maar een propositie voor intelligente mensen zagen we er niet in. Helemaal niet.

Fóút dat we waren! Ongelófelijk fout. Maar dat merkten we pas, toen we een paar dagen in „Het Ding” hadden gereden. Geloofd U ons — het is één der aller, állerfijnste wagens, waar we ooit in gereden hebben. Óók naar kantoor, feest of winkelvansinkel. Weet U, het is een Echte Auto. Het is eigenlijk ook een heel goedkope auto. Vijftienduizend gulden is geen kattenkleinigheid, we weten het, maar het is een tamelijk gewóne prijs voor een sportwagen. Voor een gewóne sportwagen. Met andere woorden: U koopt voor de prijs van een gewóne, dóódgewone auto een échte Lotus. En dat wil heel wat zeggen.

U moet erin gereden hebben, en wel lángér dan een uur of zo, om te begrijpen, wat we hiérmee bedoelen. U moet er hárd in gereden hebben en langzaam. U moet door dik stadsverkeer hebben gescharreld en U moet er panieksituaties mee zijn tegengekomen. U moet ermee door snelle bochten hebben gezeild en kleine straatjes mee zijn

ingekropen. En ach — dan weet U het nóg niet. Want hóe angstaanjagend de ontwijck-manoeuvre in die onmogelijke bocht ook was, hóe kruipdoorsluipdoor het voortsnelend verkeer — U hebt nog niet geróken aan de werkelijke mogelijkheden van die exotische bloem, die Lotus heet.

Wist U, dat van de Lotusbloem bekend is, dat hij lichtelijk bedwelmend werkt? Wel — toepasselijker naam had Colin Chapman voor zijn scheppingen niet kúnnen bedenken. De Lotus, en we bedoelen hier nadrukkelijk de Europa, is één dier, o, zo zeldzame automobielen, waar men bedwemd, onder de indruk, hopeloos verliefd van raakt.

We zullen U vertellen, hoe dat in zijn werk gaat. Hoe het óns vérging. Want echt — het is heus gebeurd. Wie dagelijks zijn glas drinkt, wórdt niet meer zo gauw dronken. Wie dagelijks in andere auto's rijdt wórdt niet meer zo gauw verliefd op een wagen. Toch is dat ons, van merk naar merk voort-snellende rustelozen, ditmaal overkomen. Luistert U maar.

Wanneer men voor het eerst vis à vis met de Europa staat, is men enigszins onder de

indruk. Het heeft geen zin het te ontkennen — wie zegt, dat het hem niet zo vergaat, overschreeuwt zichzelf of begrijpt automobielen niet. Wij overschreeuwen onszelf (nu) niet en begrijpen (soms) automobielen. We waren dus lichtelijk onder de indruk. En bukten ons naar de portierkruk. Bukten dieper, want het portier lijkt niet hoger dan de trottoirband te reiken. Ontsloten de nauwe kruipgang, die Chapman in een vlaag van zelfoverschatting deuropening heeft genoemd, en . . . stapten in! Já, we stápten gewóón zomaar in. Want de ietwat zee-slangachtige, kronkelende motoriek, die we ons hadden voorgesteld te moeten praktizeren onder het goedmoedig toekijken van de trotse importeur bleek geheel en al overbodig — men kan zómaar instappen in dat lage ding. Chapman heeft in een opwelling van begrip voor lieden-boven-de-dertig (hij is zelf de negenentwintig óók voorbij, bedenken we ons nu) de zaken in de Europa zó gearrangeerd, dat men wérkelijk gewoon kan instappen en gaan zitten.

Goed, en daar zit men dan. Of beter, daar ligt men. Want volautomatisch (omdat men

anders het hoofd stoot) zakt men dieper en dieper achterover, tot het achterhoofd rust tegen één der plezierigst aanvoelende hoofdsteunen, die men bedenken kan. Eén, die iemand aan het denken zet, waarom niet álle auto's déze zithouding en déze hoofdsteen hebben. Gek eigenlijk, dat onze ruggen fijn tegen een leuning plegen te zitten in alle mogelijke automobielen, terwijl ons zware, arme hoofd zich altijd maar door eigen krachten overeind moet houden . . . U hoort het — de bedwelmeling begint al te werken!

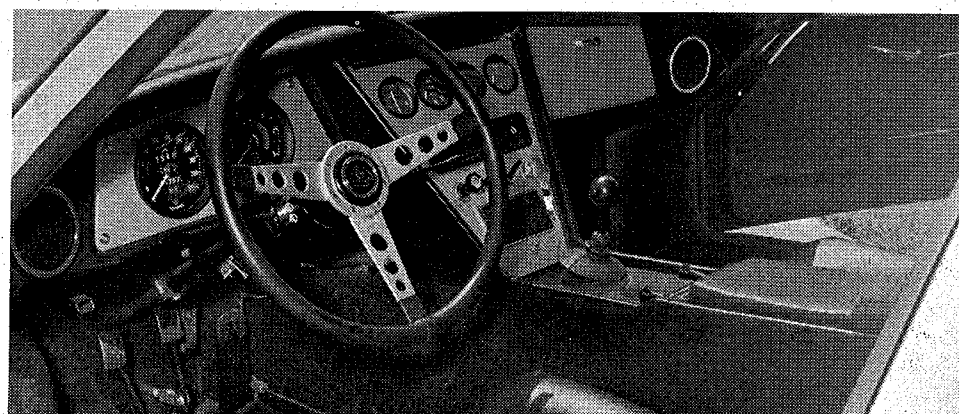
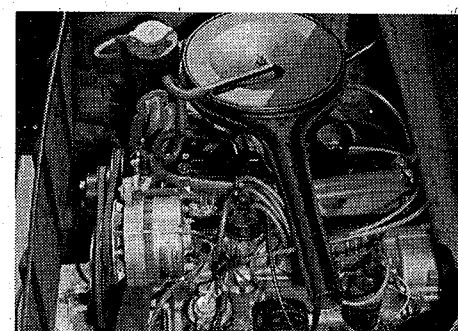
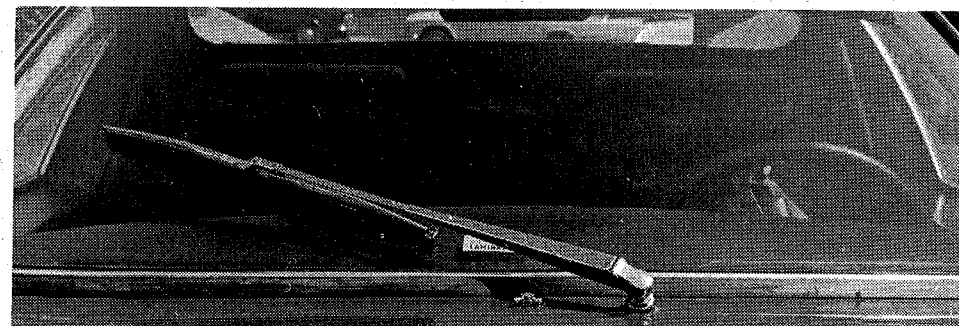
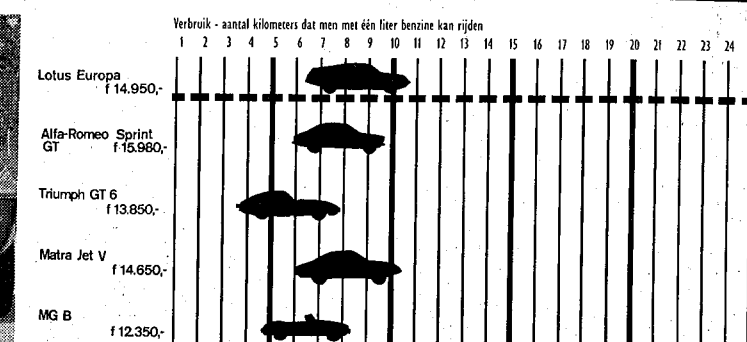
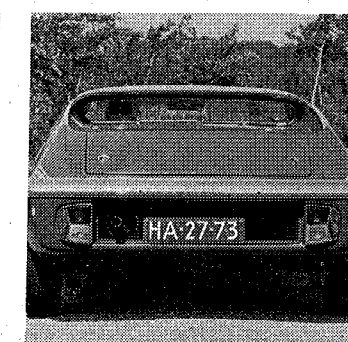
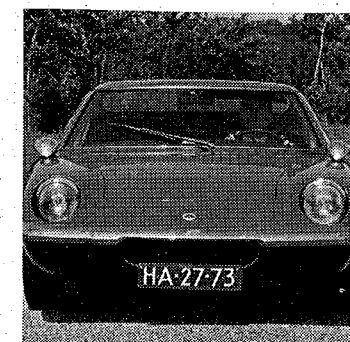
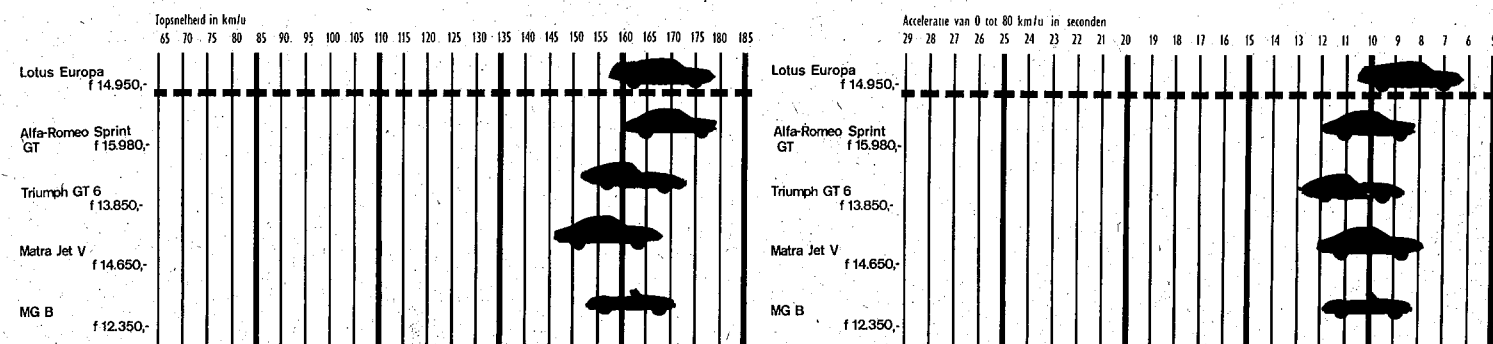
Men zit daar, en ziet: precies op de plaats, waar de onderste ledematen eindigen, bevinden zich de pedalen (die overigens op lengte instelbaar zijn omdat de stoel vast gemonteerd is) en juist waar de armen ophouden heeft Chapman het stuur gezet. Als de rechterhand het stuur loslaat zorgt de zwaartekracht ervoor, dat hij pardoes bovenop de versnellingshandel valt — dat zit daar dus precies goed. De arm heeft aan de schakelbeweging part nog deel, omdat dat met een simpele polsbeweging geschiedt. Alhoewel . . . maar daar komen we straks nog op.

Middelwijd begint het oog wat te wennen aan het verontrustende gezicht van bóven ooghoogte voortsnellende buswienaven en boven het dak uitlopende normale-auto-achterlichten. Een beetje gek in het begin, maar allengs wint het besef veld, dat die wielnaven en die achterlichten góed zitten daar zo.

Het stuur is klein, en bekleed met leer. Dat geeft zwarte handen na een dag rijden. Maar het stáát goed, dus trekken we maar handschoenen aan. Het stuur is overigens een ding van het „geen-onzin”-type. De wagen gaat gewóón waarheen men hem met het stuur de weg wijst. Het voelt aan alsof het rechtstreeks aan de voorwielen vast zit. Men moet er even aan wennen, maar het is fijn. Ook al geeft het wat veel wegreacties door. En zou het een tikkeltje directer kunnen.

Het starten van de motor levert geen enkel probleem. De brave Renault 16 motor start in de Lotus beter dan hij het in vele Zestiens doet. Waarom weten we niet — Chapman heeft er niets aan gedaan. Of toch — hij heeft de vermaledijde automatische

ROADTEST LOTUS EUROPA



Boven: Door — in principe — geringe wijzigingen, werd het vermogen van de Renault-motor niet onaanzienlijk omhoog gebracht. Wel een bewijs voor de reserves daarvan! Linksboven: De enkele ruitwischer is iets uit het midden geplaatst. Het ruitoppervlak, dat wordt schoongehouden, is in ieder geval voor de bestuurder ruim voldoende. Links-onder: Het dashboard is zeer compleet van uitmonstering, alles zit er op en er aan. Stuur en pedalen zijn verstelbaar. De stoelen niet. Rechts: De fabuleuze wegligging van deze Lotus is op een foto bijzonder moeilijk tot uiting te brengen. U mag in ieder geval aannemen dat het bij het maken van deze plaat hard ging.



choke van de zestien vervangen door een gewoon door de hand bediende chokeklep, en daar had hij gelijk in. Het ding start geweldig. Hij is dan ook nauwelijks opgevoerd. Slechts een paar ingreepjes volstonden om de Lotus met het Renault werkpaard (in originele toestand heus geen enorme hardloper) tot een top van rond 180 in staat te stellen.

Wegrijden is een ongewisse zaak. Het uitzicht schuin naar achter is van een zódanige nonexistentie, dat men de deur moet openen om zeker te zijn geen andere vervoermiddelen tegen het plaveisel te smakken. Het uitzicht naar voren en opzij is overigens formidabel goed. Naar achter een stuk minder, maar tenslotte heeft men daar bij een Lotus nauwelijks behoefte aan — men zal slechts hoogst zelden ingehaald worden. Alleen met wegrijden is het héél lastig.

Afgezien van dat achteromkijken, dat wat dwangbuisassociaties oproept, is het wegrijden op zichzelf geen enkel probleem. De

koppeling werkt uitermate progressief, de motor is zo soepel als men zich maar wensen kan. Opzienbarende race-starts zijn werkelijk niet nodig. Het gaat allemaal zo soepel, zo zijgig als zich maar denken laat. Een échte bruikbare auto, die Lotus. Denk ook niet, dat het nodig is, zich door middel van jankende toerentallen op gang te houden binnen de door de wetgever bedachte gebouwde-kom-snelheidslimieten. Toegegeven, de vier komt er in stadsverkeer niet aan te pas, maar met de drie lukt het bijna altijd heel aardig. Er is niet de minste aanleiding zich als een aan de droes lijdende bromnozem aan te stellen. Gewóón doen — dat is alles.

Torenhoog reiken de bromfietsers boven U uit, als reuzen kijken de verkeersagenten dwaas naar het plaveisel, van een doodgewone stadsbus kunt U alle smeerpunten bekijken in Uw Lotus. Gek misschien, maar kwáád kan het níét. Even wennen, dan is het bést leuk. Minder leuk is het geworstel om bij Uw auto te komen, als U door de

drommen belangstellenden weer naar Uw geparkeerde voertuig schrijdt. Bij ons ontwikkelde zich binnen de kortste keren een zeer sterk instinct voor het ontdekken van zéér afgelegen, zéér onopvallende parkeerplaatsen met véél gezichtsdekking, wij zijn geen ellebogenwerkers.

De pedalen zitten naar dicht bij elkaar. Zo dicht, dat wij na de eerste rit in de Lotus, die werd opgeluisterd door een paniektoestand, toen we moesten remmen en in de haast tegelijkertijd rem én gas bedienden (het gas wón!) in de rommelkast naar een stel zéér smalle Lotusschoentjes moesten gaan zoeken. Het gekke is, dat er voldoende ruimte is om die pedalen een beetje vérdert uit elkaar te behuizen.

Het schakelen is een kwestie van een polsbeweging, schreven we eerder. In onze testwagen bleek het dan wél nodig om over polsen te beschikken als die van Popeye na dagenlang spinaziediët. Er was bij het door ons bereden voorserie-exemplaar duidelijk iets niet helemaal fijn in de overbrenging

tussen versnellingsknuppeltje en bak. Anders zouden we ook niet tot driemaal toe dwaaskijkend met het hele uitgerukte versnellingshandel in de hand hebben gezeten.... Hóórt niet, verzekerde een onthutste importeur ons — de pook blijft in de serie-modellen écht zitten, en schakelt nog óók. Hoe dan ook, de schakelbewegingen zijn kort en duidelijk, de synchronisatie kan zijn werk best aan, doch de overbrengingen in de Renaultbak (lage één, twee en drie, hoge vier, maar de benzine is duur in het land van de Gaulle) pasten niet helemaal bij het karakter van deze wagen. Iets minder „gat” tussen drie en vier zou prachtig zijn.

De remmen heeft Chapman van de Britse remmenindustrie betrokken. Dat vinden wij een beetje jammer, hij had ze naar onze smaak minstens zo goed bij Renault kunnen kopen. De pedaaldruk is aan de hoge kant voor deze zeer lichte wagen, alhoewel de zaak bést remmen wil.

Het stuurkarakter is lichtelijk onderstuurd zolang men voorzichtiglijk bochten nadert,

neutraal zodra men wat zelfverzekerder wordt. Over de wegligging zouden trilogiën te schrijven zijn. We zullen dat niet doen, maar U moogt van ons aannemen, dat wanneer we hier het epitheton „ongeloofwaardig” gebruiken, het (ditmaal) geheel en al en ten volle geméénd is. Het is ongeloofwaardig, wat men met deze Lotus kan doen! Volkomen onmogelijke situaties, toestanden dié voor de normale-wagen-berijder rechtstreeks naar het ziekenhuis zouden voeren, zijn in de Lotus een zaak van een beetje sturen, wat remmen en gas erop. Ongeloofwaardig, dát is het woord.

Wat die wegligging betreft — het is in dit opzicht dat men echt heel erg veel van de Lotus houden gaat. Dat men gaat begrijpen, dat wagens van dit merk verschillende malen de wereldkampioen naar zijn lauweren hebben gevoerd. Chapman bouwt zijn wagens ánders dan alle andere fabrikanten — achterstevoren eigenlijk. Een gewone autofabrikant kijkt éérst wat de zaak kosten mag,

en gaat dán een auto in elkander zetten. Chapman-maakt de auto eerst, en kijkt dan wat het kasregister aanwijst.

Honderdtachtig kilometer per uur lijkt heel wat. Wij verzekeren U, het zegt niets niemendal. Er zijn massa's auto's die het rijden kunnen. Op lange rechte wegen. Zonder bochten, zonder zijwind, zonder verkeer. Deze Lotus kan het óók mét al die dingen. Met deze wagen is men vele, vele heel erg náre situaties meester.

Kijk — en dáárom vinden wij deze auto zo goedkoop. Omdat veiligheid niet te betalen valt. Rijplezier (alhoewel lager te waarderen) evenmin.

Hebt U méér dan twee zitplaatsen nodig — vergéét de Lotus. Maar kunt U het met twee af, en had U tóch al een sportieve auto in gedachten — wel, vergéét dat merk. Rij dan eerst met een Lotus, die geurige bloem. Wij wedden — U raakt bedwemd!

TECHNISCHE GEGEVENS

Maten, gewichten en inhoud:

Wielbasis 231 cm; spoorbreedte voor 135 cm; achter 135 cm; max. lengte 396 cm; max. breedte 163 cm; max. hoogte 107 cm; rijklaar gewicht 610 kg; draaicirkel 12,9 m; inhoud benzinetank 31,5 liter, motorcarter 4 liter, koelsysteem 6,5 liter.

Motor:

Watergekoelde 4-cilinder lijnmotor, in het midden gemonteerd; boring 76 mm; slag 81 mm; cilinderinhoud 1470 cc; compr. verh. 10,3 op 1; max. verm. vlg. fabrieksopgave 82 SAE pk bij 6000 toeren per min.; max. koppel vlg. fabrieksopgave 11 mkg bij 4000 toeren per min.; elektr. inst. 12 volt; vermogen wisselstroom generator 400 watt; accu 40 ah; 1 carburateur; mechanische brandstofpomp; enkele onderliggende nokkenas.

Transmissie:

Aandrijving op achterwielen; enkelvoudige droge plaatkoppeling met 4 versnellingsbak, waarvan alle overbrengingen gesynchroniseerd; overbrengingsverh. 1ste versn. 3,61 op 1, 2de versn. 2,25 op 1, 3de versn. 1,48 op 1, 4de versn. 1 op 1; differentieelreductie 3,66 op 1.

Onderstel:

Zelfdragende carrosserie; onafhankelijke voorwielophanging met schroefveren; achter onafhankelijk met schroefveren; telescoop schokdempers rondom; schijfremmen voor; trommelremmen achter; bandenmaat 155 x 13; worm en rol stuurinrichting; 3 omwentelingen van het stuurwiel nodig om de voorwielen van uiterst links naar uiterst rechts te bewegen.

Standaarduitrusting omvat:

Brandstofmeter, ampèremeter, oliedrukmeter, watertemperatuurmeter, toerenteller, dagkilometerteller, laadstroomcontrolelamp, oliedrukontrolelamp, ruitensproeier, kachel, verklikkerlamp grootlicht, verklikkerlamp richtingaanwijzers, binnenverlichting automatisch bij openen portier, lichtschaakelaar op dashboard, dmschakelaar op de vloer, choke op dashboard, handrem onder dashboard.

Toegankelijkheid:

Oliepeilstok goed, olievuldop goed, stroomverdeler goed, carburateur matig, dynamo (om riem te stellen) goed, benzinepomp matig, zekeringen matig, ruitwissermotor slecht, bougies goed, remvloeistofreservoir goed, accu goed.

Service:

Aantal smeerpunten geen, servicebeurten vlg. instructieboekje om de 10.000 km, motorolie versen om de 10.000 km, olieversen versnellingsbak en cardan vlg. instructieboekje om de 10.000 km.

Boordgereedschap omvat:

Krik, wielsleutel, bougiesleutel.

Prijzen onderdelen:

Prijzen hebben wij, ondanks herhaalde verzoeken, nog niet ontvangen.

Afmetingen interieur:

Voorzitting: breedte (zitvlak) 50 cm; lengte (zitvlak) 53 cm; hoogte rugleuning 53 cm; afstand zitvlak-dak 71 cm; wagenbreedte schouderhoogte 132 cm; min. en max. afstand rugleuning-gaspedaal (over zitting gemeten) 93 en 103 cm; hoogte zitvlak vanaf wagenvloer 10 cm. Bagageruimte: lengte 60 cm; breedte 101 cm; hoogte 40 cm; reservewiel ligt in bagagebergplaats voorin.

Verzekeringspremies:

A.R. plm. f 910,- per jaar; W.A. plm. f 239,- per jaar (Europa)

Wegenbelasting: f 110,40 per jaar.

Prijs: f 14.950,-.

Importeur: West Side Cars, Amsterdam.

Denkt u aan vaderdag 18 juni! Tips voor het laatste moment!

Wij verzorgen uw auto-vakantiepakket als verrassing voor vaderdag.

Geen verzoek aan een dealer in het buitenland.

U kunt zelf kiezen (wij adviseren alleen, hoe uitgebreid dit pakket moet zijn).

Als voorbeeld noemen wij een set contactpunten, een condensator, twee bougies, een Hevea vakantiepakket, een wielsleutel en een verbanddoos, TOTAAL f 37,50

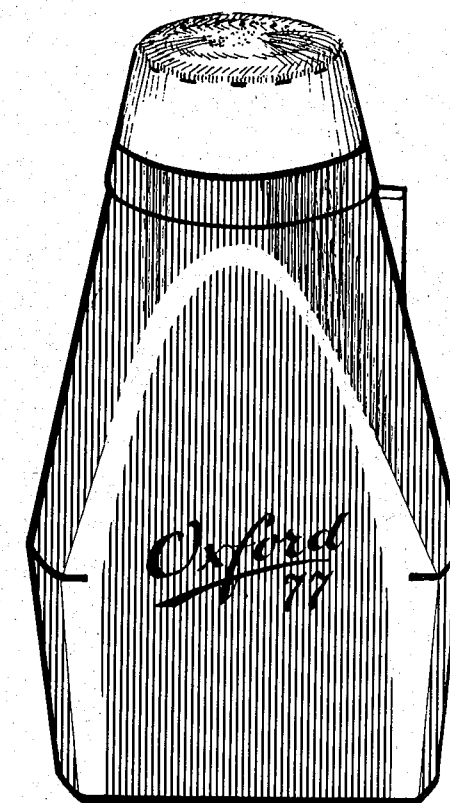
Bij een vakantiepakket een zeer mooie en degelijke pech-koffer van f 5,- of een gevarendriehoek cadeau.

N.V. Auto Unie Zwolle

DIEZEPORTERPLAS 20 - ZWOLLE - TEL. 05200-15253

OXFORD 77

BATTERIJ SCHEERAPPARAAT



30% KORTING
IDEAAL VOOR IEDERE MAN

- zonder stroom te gebruiken in uw caravan, boot, tent, auto, kortom overal!
- getest door het bekende Duitse consumentenblad DM en met de allerhoogste aanbeveling gekwalificeerd!
- West-Duits fabrikaat, solide constructie, scheert verrassend goed uit; gaat vele jaren mee!

AUTORAMA
SLECHTS 18,95

in Duitsland DM 27,- inclusief 2 pertrix batterijen

UTRECHT: Winthontlaan 8, (030) 8 49 14
ARNHEM: Boulevard Heuvelink 5A, (08300) 3 63 44
EINDHOVEN: Blaarthemseweg 140 (040) 6 59 54
HENGELO: Enschedesestr. 200 (05400) 1 14 61
LEIDEN: HaarlemmerWEG 41, (01710) 2 24 05
WASSENAAR: Rijksstraatweg 336, (01751) 25 45

AUTORAMA
supermarket

PRESTATIES

OP DE WEG

Alle metingen werden verricht bij zonnig weer met vrij veel wind op een vlakke, droge weg. In de wagen twee volwassene. De wagen was voor deze metingen op de rollentestbank zorgvuldig op maximaal vermogen afgesteld, zonder iets aan de standaardspecificatie te veranderen.

Topsnelheid: 179 km per uur (gemiddelde over vier dubbele metingen); de teller wees dan 182 km per uur.
De acceleratietijden werden gemeten van stilstand tot de werkelijke, gechronometreerde snelheid was bereikt. Tussen haakjes steeds, wat de snelheidsmeter dan aanwees.

0 tot 60 km per uur (teller 62): 3,1 sec. gem.
0 tot 80 km per uur (teller 82): 6,1 sec. gem.
0 tot 100 km per uur (teller 103): 10,1 sec. gem.

Het benzineverbruik werd in twee etappes gemeten. Een rustig gereden traject leverde 1 op 11,2 op, een zeer snel gereden traject 1 op 9,1. Totaal gemiddelde over de gehele testperiode was 1 op 10,7.

MOTOR:

Elasticiteit: 4
Geluidsniveau: 2
Koude start: 3

TRANSMISSIE:

Versnellingsverhoudingen: 3
Bedieningsgemak: 2
Synchronisatie: 3 1/2
Geluidsniveau: 3

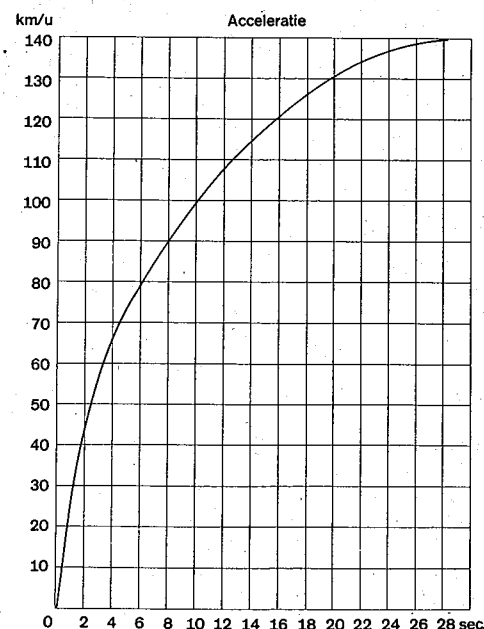
RIJ-EIGENSCHAPPEN:

Besturing: 5
Remmen: 3
Bochtgedrag: 4 1/2
Zijwindongevoeligheid: 5
Veercomfort: 2 1/2
Veerdemping: 2

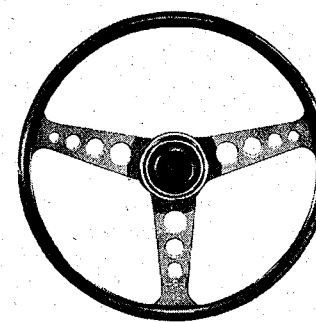
INTERIEUR:

Ventilatiemogelijkheid: 2
Uitzicht: 1 1/2
Bagageruimte: 2
Afwerking: 2

Verklaring waarderingscijfers:
1 = onbevredigend; 2 = net voldoende;
3 = ruim voldoende; 4 = goed; 5 = uitzonderlijk goed.



carsport holland



OVERTOOM 64
TEL. 184978
AMSTERDAM

SPORTSTUREN:
FRANCHINI - SPORT

14 inch: hout en leder f 125,-
15 inch: hout en leder f 137,50

voor: Morris 850 - Austin 7; Auto - Bianchina; BMW 700; BMW 1600/2; BMW 1800 - 2000; BMW 2000Cs; DKW F 102; Eiat 500; 600; 850; 850 C/Spider; Fiat 124; 1300 - 1500; 1500 Cabr; Ford Cortina; Corsair; GT; Ford Taunus 12 MTS; 20 MTS; Glas 1204; 1304; 1700 GT; MG B; Midget; NSU 4/1000; Opel Kadett C; Peugeot 204; 404; Renault R 8; R 10; R 16; Simca 1000; 1300; 1500; Tr. Spitfire; Herald; Vitesse; TR 4A; Volvo 122 S; VW 1200; 1300; 1500; 1600; Porsche 1600 CS; Saab 96