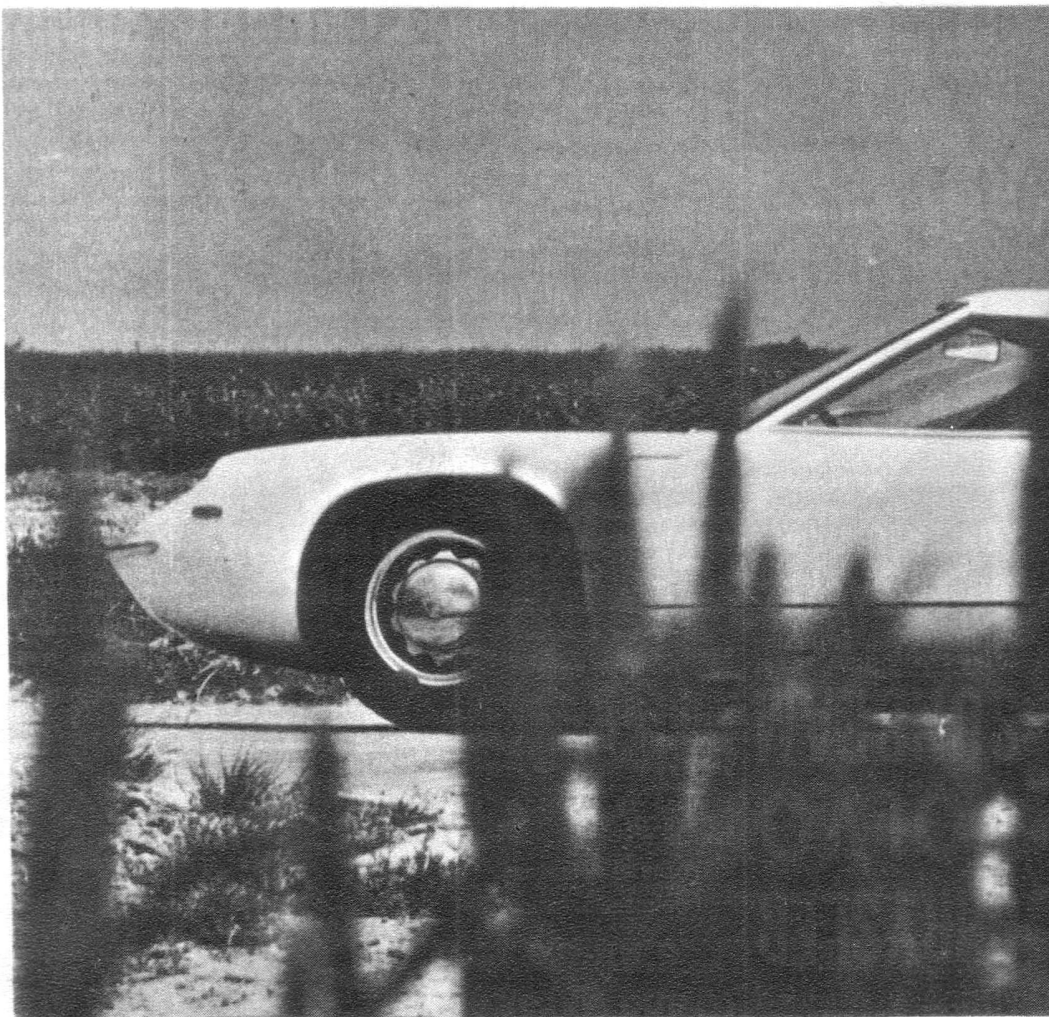


LA LOTUS EUROPE

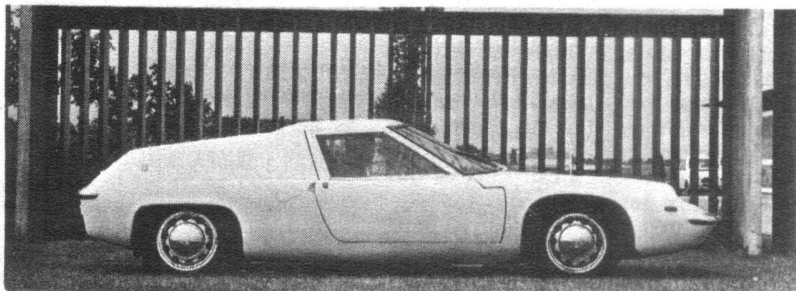
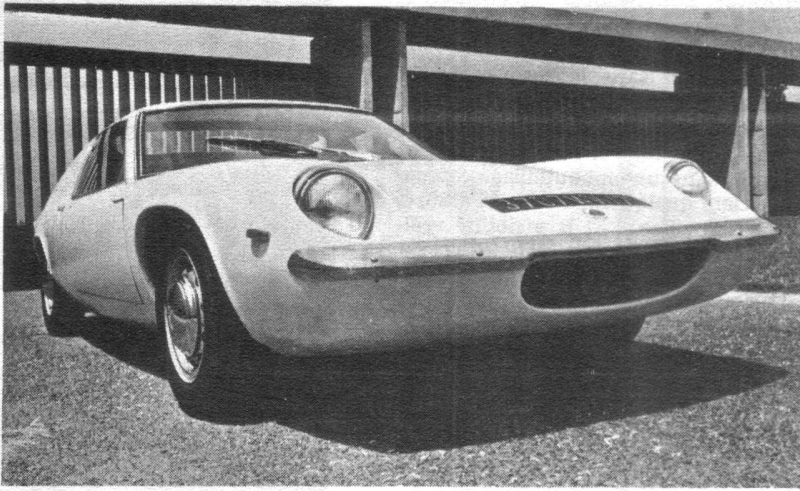


par
**José
Rosinski**



C'est, si je ne m'abuse, la quatrième née des voitures de sport réellement modernes. Ou, si vous préférez, de la nouvelle génération. Nouvelle par la technique, et par les formes aussi. Traduction presque littérale d'une formule mise au point et généralisée en compétition ces dernières années : moteur « central arrière », roues indépendantes.

La première fut la De Tomaso-Ghia Valletlunga, qui demeure confidentielle à cause d'un prix de vente parfaitement démentiel. La seconde fut la Lamborghini Miura. Puis vint la Matra 530. Et enfin l'Europa, qui est précisément la voiture que j'attendais d'un esprit aussi logique et sophistiqué à la fois comme l'est celui de Colin Chapman.



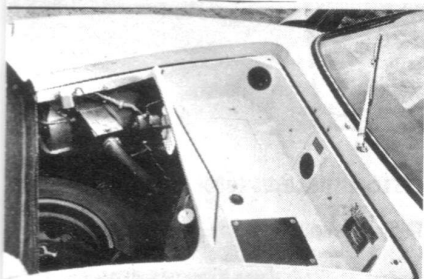
Deux adjectifs définissent les principes de construction de l'Europe : légère — oui, 610 kg — c'est spectaculairement, formidablement léger — compacte. Ce sont des particularités qui s'imposent d'autant plus que l'on a décidé d'utiliser un moteur de la grande série gentiment amélioré tout en désirant obtenir des performances élevées. Dans ce cadre, Chapman a joué en artiste. Le châssis est étroitement dérivé de celui de l'Elan, c'est une poutre centrale en tôle d'acier formant fourches à ses extrémités. Une solution élégante, car simple, légère et... bon marché ! A l'avant, la fourche reçoit la suspension à triangles superposés, combinés ressorts hélicoïdaux - amortisseurs et barre anti-roulis. A l'arrière, fixés entre des porte-moyeux en alliage léger coulé comme sur les plus authentiques voitures de course et les flancs de la boîte de vitesse, on trouve des triangles inférieurs à base ultra-large dont un côté fait office de jambe de poussée, les demi-arbres de transmission à cardans formant bras supérieurs. Les combinés ressorts-amortisseurs complètent l'ensemble. Entre les branches du châssis est installé le moteur Renault 16, choisi non seulement pour ses caractéristiques mécaniques favorables et son faible poids — il est entièrement en alliage d'aluminium coulé — mais aussi pour son encombrement réduit en longueur, la face avant étant entièrement nue et tous les accessoires étant reportés de l'autre côté.

Nous avons décrit ce moteur dans notre numéro 64, lors de l'essai de la berlinette Alpine 1500. Nous n'en rappellerons donc que brièvement les performances — 78 cv DIN, à 6000 t/m, 11 mkg à 4000 t/m — et les caractéristiques — 1470 cc (76 x 81 mm), arbre à cames à profil spécial, taux de compression élevé à 10,25 : 1 par montage de pistons à bossage, embiellage renforcé, soupapes agrandies. Ici, l'alimentation est assurée par un carburateur Solex double-corps à ouverture différentielle commandée par dépression. Comme dans l'Alpine, le radiateur d'eau est placé à l'avant de la voiture, mais par contre, il n'a pas été prévu de radiateur d'huile... ni de thermomètre d'ailleurs !

Pour poursuivre la comparaison, si l'Alpine peut être sur option équipée d'une boîte à cinq rapports, l'Europe n'est offerte pour le moment qu'avec le classique quatre vitesses dont la démultiplication finale ressort à 3,56 : 1 (28,8 km aux mille tours).

Précisons enfin que le système de freinage est mixte (disques avant, tambours arrière) et non assisté, que la direction est à crémaillère, que les jantes sont de 4 1/2 et les pneus radiaux de 155 x 13.





SUR LA ROUTE

Mais tous ces inconvénients, petits ou grands, ne sont que vaines et mesquines péripéties comparés à l'indicible plaisir que procure la conduite de l'Europa sur une bonne route. Car piloter cette voiture, c'est exactement, puissance et bruit en moins, confort en plus, se trouver au volant d'un prototype de course. La douceur et la précision de la direction sont inouïes, la docilité de la voiture à suivre la trajectoire commandée vous stupéfiera. Légèrement survireuse à la limite, elle se contrôle comme un jouet, au millimètre, avec d'imperceptibles corrections de volant si nécessaire, un vrai rêve. On ne se bat jamais avec l'Europa, on indique, elle obéit, exactement, instantanément. Emmenez-là, comme moi, sur le merveilleux circuit de Charade à Clermont-Ferrand, et je vous promets que vous allez tellement vous régaler que vous ne pourrez plus vous arrêter de tourner...

Sur une chaussée en moins bon état, ce tableau idyllique se gâte un peu à cause d'un amortissement trop faible. L'Europa est faite pour le continent, mais les essais ont sûrement eu lieu en Angleterre... Sur nos braves routes à nous, pleines de trous et de bosses, on arrive fréquemment en butée de suspension, ce qui tend naturellement à déséquilibrer la voiture, et la direction transmet d'assez violentes réactions. Il reste cependant possible de rouler vite, mais au prix d'une attention soutenue à la longue fatigante. Des amortisseurs mieux adaptés à notre réseau devraient procurer une nette amélioration sur ce plan.

À cette réserve près, le comportement routier de l'Europa est donc hors pair, et des freins merveilleusement équilibrés, puissants et endurants mais ne bloquant jamais, n'y participent pas pour peu.

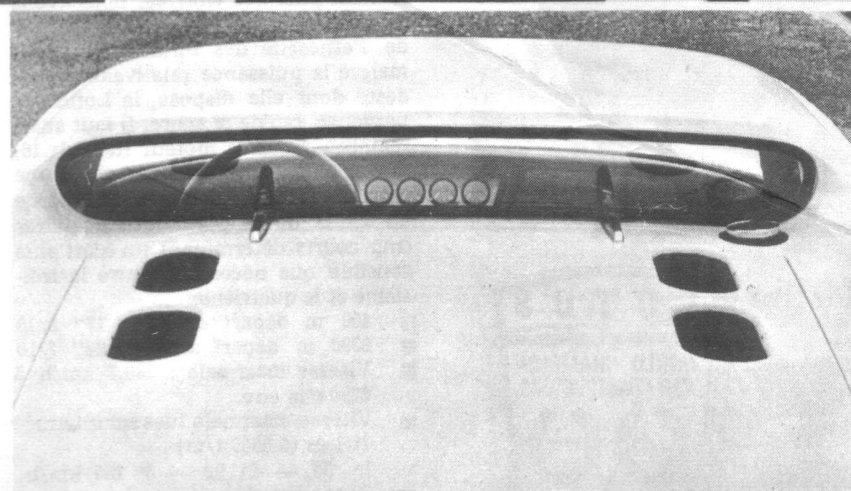
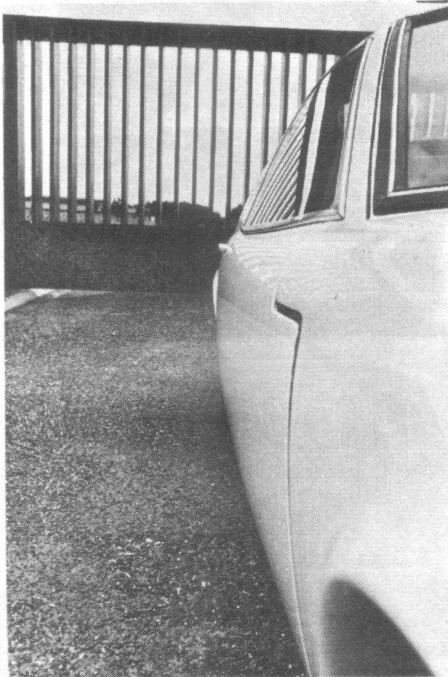
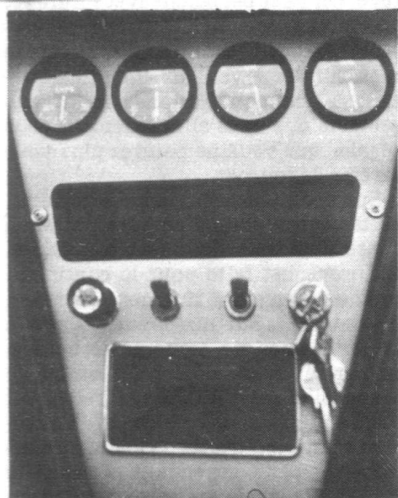
PERFORMANCES

Nous avons emmené l'Europa à Montlhéry pour les habituelles mesures. En plus des chiffres, nous avons pu vérifier les vertus de la légèreté et de l'efficacité des formes. En effet, malgré la puissance relativement modeste dont elle dispose, la Lotus est nerveuse, rapide et sobre. Il faut aussi remarquer que le moteur Renault 16, même dans cette version, est d'une souplesse digne d'éloges qui pallie au choix de rapports intermédiaires trop courts déterminant un écart plus sensible que nécessaire entre la troisième et la quatrième.

- 400 m départ arrêté : 17" 8/10
- 1000 m départ arrêté : 32" 7/10
- Vitesse maximale : 189,7 km/h à 6700 t/m env.
- Vitesse maximale lues sur intermédiaires (à 6500 t/m)
1^{er} 50 — 2^e 90 — 3^e 135 km/h.
- Consommation (essai routier) : 10,2 litres/100 km



LOTUS EUROPE



CONCLUSION

L'Europe, c'est, vous l'avez compris, une auto pour fanatiques, pour inconditionnels, avec d'in vraisemblables lacunes qui sont à la mesure de ses extraordinaires qualités. Devant l'Europe, on ne saurait rester indifférent : selon son caractère et ses goûts, on se croira victime d'une mauvaise plaisanterie ou on se roulera par terre en réchant les louanges de Chapman. Or, figurez-vous, de ces deux attitudes, c'est bien la seconde qui me paraît la plus sée !



FICHE TECHNIQUE LOTUS EUROPE

MOTEUR : Renault 16 modifié, position centrale arrière.

4 cylindres en ligne, alliage léger, refroidi par eau (radiateur AV)

76 x 81, 1470 cc.

Taux de compression 10,25 : 1

1 carburateur Solex double corps compound vertical
78 CV DIN à 6000 t/m

11 mkg à 4000 t/m

TRANSMISSION : Embrayage monodisque sec à diaphragme (Renault).

BV à quatre rapports synchro (Renault)

Rapport du pont : 3,56 : 1.

CHASSIS : A poutre centrale en tôle d'acier.

Ssp. AV indép. par triangles superposés, combinés. ressorts hélic. amort. télesc. barre anti-roulis.

Susp. AR indép. par bras inf. jambe de force, bras sup. formé par demi-arbre à cardan, combinés ressorts hélic. amort. télesc.

Freins à disques AV, tambours AR.

Direction à crémaillère.

Jantes 4 1/2

Pneus 155 x 13

Réservoir 31 litres

EQUIPEMENT : Indic. vitesse, cpte tours, jauge essence, ampèremètre, thermo eau, mano huile. Essuie-g. 2 vitesses, lave-g. chauff. ventilation, appuie-tête, volant simili.

DIMENSIONS : Long HT 3 960 — Larg. HT 1 630. — Haut 1 070 — Poids 610 kg.

ESSAI : Temps humide et frais :

400 m départ arrêté : 17"8/10

1000 m départ arrêté : 32"7/10

Vitesse maxi : 189,7 km/h à 6700 t/m

Vitesse maxi lue sur intermédiaires (à 6500 t/m)

1^{re} 50 — 2^e 90 — 3^e 135 km/h.

PRIX : 22 000 F HT.