



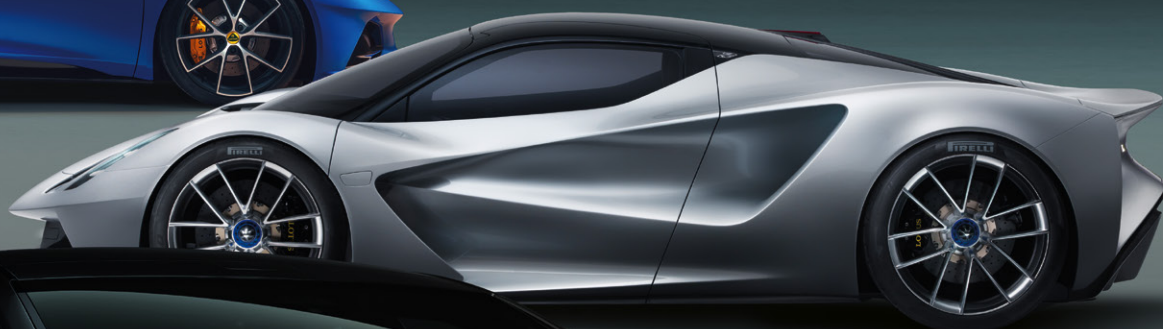
LOTUS

www.lotuscars.com

EMIRA



ELETRE



EVIJA



STARTING THE FUTURE

LOTUS IN DE AANVAL

Lotus is één van de meest iconische merken uit de autogeschiedenis. Het merk bouwt al bijna 75 jaar auto's die onversneden rijplezier bieden en schrijft nu opnieuw historie met de Eletre, de allereerste volledig elektrische hyper-SUV ter wereld



603 pk, vier deuren en een accu van 112 kWh; zo op het eerste gezicht lijkt de Eletre een volledig andere auto dan de sportwagens waar je Lotus waarschijnlijk van kent. Maar wie beter kijkt, ziet dat de Eletre boordevol Lotus-DNA zit. En om dit DNA beter te begrijpen, nemen we je graag mee in het roemruchte, bijna 75-jarige verleden van het innovatieve merk.

Lotus is het geesteskind van Colin Chapman, een Brit die zowel handige zakenman als geniaal ingenieur was. Als twintigjarige handelde hij tijdens zijn studie Bouwkunde al in auto's en in het weekend reed hij wedstrijden met een door hemzelf aangepaste vooroorlogse Austin 7, die hij 'Lotus' noemde.

Chapman, tevens een begenadigd coureur, behaalde suc-

ces op succes met zijn zelfgebouwde raceauto's en dat ontging zijn collega-deelnemers niet. Toen steeds meer mensen bij hem aanklopten met de vraag of hij voor hen ook zo'n snelle wagen wilde bouwen, appelleerde dat aan Chapmans zakelijke instinct. Hij ontwierp de Mark VI, bouwde kits voor een stuk of 100 exemplaren, en het merk Lotus was geboren. Klanten kochten een chassis – dat niet meer dan 25 kilo woog – en een carrosserie; de motor mochten ze zelf kiezen.

Zoals het een pionier en uitvinder betaamt, verving Chapman deze Lotus 6 in 1957 door de betere en snellere Lotus 7, een auto voor op het circuit én op de weg. Om je een idee te geven van hoe briljant die 'Seven' was, en na 65 jaar nog is: meer dan 160 (!) fabrikanten namen in de loop der

ELETRE

Toonaangevend in het nieuwe tijdperk van 100 procent elektrische prestaties, gebruiksvriendelijkheid en veelzijdigheid. De basisversie heeft 603 pk, 710 Nm en een rijbereik van 600 kilometer. Vanaf de zomer van 2023 leverbaar vanaf 97.690 euro

EMIRA

Exotisch supercar-uitendlijk, dagelijkse bruikbaarheid en verhoogd comfort gecombineerd met toonaangevende Lotus-rijddynamiek



jaren het ontwerp van Lotus over, en de auto wordt anno 2022 nog steeds door anderen gebouwd.

Tegelijk met de Seven introduceerde Lotus de Elite, een aanzienlijk comfortabelere sportwagen met deuren en een vast dak. De Elite was bijzonder gestroomlijnd en wederom superlicht, dankzij een voor die tijd enorm vooruitstrevende carrosserie van glasvezel. En hoewel de auto ontworpen was voor (snel) gebruik op de openbare weg, bleek hij ook onverslaanbaar op het circuit: de Elite wist in zijn klasse zes jaar achter elkaar de 24 Uur van Le Mans te winnen.

Maar Chapmans ambitie en visie reikten nog veel verder. Na het oprichten van Team Lotus, dat de raceactiviteiten van het merk overzag, schreef hij zijn Lotus 12 Formule 2-

auto in voor de Formule 1. Dat was nog wat te hoog gegrepen, maar met de opvolger van die auto scoorde Team Lotus al de eerste punten in de F1. Niet veel later, in 1960, won het team zijn eerste Grand Prix met de Lotus 21, de tot dan toe snelste Formule 1-auto ooit gebouwd.

Het eerste wereldkampioenschap volgde in 1963 met de revolutionaire Lotus 25 in de handen van Jim Clark. Met deze 25 had Lotus alweer een designprimeur, want het was de eerste Formule 1-auto met een monocoque-chassis. Lotus legde daarmee de basis voor alle Formule 1-auto's die daarna kwamen, inclusief de huidige kampioenswagen van Max Verstappen.

In de jaren '60 en '70 regden Chapman en zijn Team Lotus wereldkampioenschappen F1 aan elkaar en wonnen ze tus-

sendoor ook nog de Indianapolis 500. Andere teams waren misschien groter of rijker, maar Lotus was slimmer. Veel ideeën van het innovatieve merk vonden hun weg naar andere F1-auto's, maar ook naar 'gewone' sportwagens en veel personenauto's. Chapman was niet alleen pionier op het vlak van gewichtsbesparing en ophanging, maar ook als het aankwam op het bereiken van een optimale downforce, en hij verzamelde met Lotus patenten zoals een ander oude postzegels spaart.

Naast het bouwen van succesvolle raceauto's en sportwagens kent Lotus ook een lange traditie van *gran turismo's*, oftewel snelle reisauto's waarmee je comfortabel lange afstanden kunt afleggen. Zakenman Chapman wilde klanten die om wat meer luxe vroegen wel tegemoetkomen,

maar als bevoegde ingenieur wilde hij geen concessies doen op het gebied van rijplezier. De tweezits Lotus Europa die volgde, was de eerste Engelse sportwagen met een middenmotor en bovendien de allerlaagste productieauto tot dan toe. De Europa stuurde, volgens autojournalisten uit die tijd, 'als een formuleauto'.

Wellicht beroemder is de Lotus Esprit: die oogde én stuurde als een exotische sportwagen, maar vanbinnen ontbrak het de inzittenden aan niets op het gebied van comfort. Die combinatie van een spectaculair uiterlijk en een verfijnd interieur zorgde ervoor dat James Bond in 1977 voor *The Spy Who Loved Me* zijn Aston Martin DBS inruilde op de toen gloednieuwe Esprit. De witte Lotus, die ook als duikboot fungeerde, was direct één van de meest

EVIJA

Volledig elektrisch, 2.000 pk, rond de 2 miljoen Britse pond, maximaal 130 stuks geproduceerd en het technisch neusje van de zalm



iconische Bondauto's. In *For Your Eyes Only* nam Roger Moore's Bond zijn prachtig koperkleurige Lotus Esprit Turbo, voorzien van een skirek op de achterklep, zelfs mee op wintersport.

Nog meer luxe en comfort boden de Lotus Elite, Éclat en Excel, waarmee het merk decennialang sportieve vierzitsvarianten in het portfolio had: auto's waarmee je met het hele gezin op reis kon, maar die wel stuurden als een echte Lotus. Een bijzondere vermelding verdient de in gelimiteerde oplage gebouwde Lotus Omega, een door de Lotus-ingenieurs aangepaste Opel Omega sedan waarmee je in 1990 alle supercars volledig zoek reed op de *Autobahn*. De nieuwe Lotus Eletre borduurt nu voort op die perfect gebalanceerde combinatie van sportief én praktisch genoeg.

Ondanks dat Colin Chapman veel te jong overleed, bleven zijn visie en innovatieve karakter bij Lotus overeind. Dat resulteerde in 1996 in de Elise, een compacte en betaalbare sportwagen die nu nog gerekend wordt tot een van de allerbest sturende auto's aller tijden. De Elise had een baanbrekend aluminium chassis en wederom een glasvezel carrosserie, waardoor het gewicht extreem laag was. En hoewel de Elise gedurende zijn 25 jaar durende productie constant evolueerde, bleef het speelse karakter voorop staan.

We kunnen er lang of kort over zijn, maar de nieuwe Eletre is geen klassieke Lotus in de zin van 'een extreem lichte sportwagen'. Dat was ook niet de opdracht die de ingenieurs van Lotus meekregen toen ze de eerste elektri-

sche hyper-SUV ter wereld moesten ontwikkelen. Om de batterijen om elektrisch te kunnen rijden kun je nu eenmaal niet heen, maar dankzij decennialang opgedane kennis én de beschikking over de allernieuwste technieken rijdt de Eletre zoals je van een echte Lotus mag verwachten.

Gewichtsbesparing, de beroemde mantra van Chapman, is ook bij de Eletre tot in de perfectie doorgevoerd. Een paar voorbeelden? Het interieur is gemaakt van een wolmix, omdat dat lichter is dan leer. De carrosserie is van koolstofvezel, want dat weegt minder dan glasvezel, en bevat bovendien openingen die de auto enerzijds lichter maken en anderzijds gestroomlijnder.

Peter Horbury, hoofdontwerper van Lotus, putte uit de rijke designhistorie van het merk – overigens zonder in de

retro-val te trappen. Het *cab-forward* design grijpt terug op dat van de Lotus Europa uit 1966. Ook de kenmerkende wigvorm die Lotus in de jaren '70 introduceerde met de Esprit, een ontwerp van designmeester Giugiaro, zie je weer terug in de Eletre. Het profiel toont een slanke voorkant, vergelijkbaar met die van een sportwagen met middenmotor. De voorruit is lang, ligt bijzonder vlak en loopt bijna ononderbroken door in de daklijn, die weer schuin afloopt voor optimale aerodynamica.

Onder dat pure, haast minimalistische uiterlijk schuilt een auto vol innovaties, een auto die recht doet aan het pionierende, ambitieuze karakter van zijn geestelijk stamvader. Een auto die rijdt als een echte Lotus. Met de Eletre kijkt het merk naar de toekomst; Colin Chapman zou trots zijn.

DE GESCHIEDENIS VAN LOTUS IN HET KORT

1948 De Brit Anthony Colin Bruce Chapman bouwt een raceauto in zijn garage. Dit wordt gezien als de start van Lotus 🏆

1952 Chapman richt samen met Colin Dare het bedrijf Lotus Engineering Ltd. Op, waarmee het merk officieel van start gaat

1953 Na het bouwen van diverse raceauto's verschijnt de Lotus Mark VI als eerste in serie geproduceerde racer (ca. 100 stuks)



1954 Het bedrijf wordt opgesplitst in Lotus Engineering voor het maken van straatauto's en Team Lotus voor de autosport

1956 Lancering van de Lotus Eleven, een speedster-achtige racer bedoeld voor het circuit. Wordt 7^e tijdens Le Mans 1956 🏆

1957 De Lotus Seven verschijnt op de markt, een open, lichtgewicht tweezitter geschikt voor de openbare weg én het circuit

1957 Introductie van de eerste in serie geproduceerde pure straatauto onder de naam Lotus Elite (codenaam Lotus 14)



1958 Team Lotus neemt voor het eerst deel aan de F1 (met Graham Hill en Cliff Allison) en zou tot 1994 in de klasse actief blijven 🏆

1960 Een Lotus wint voor het eerst een F1-race: in Monaco zegeviert Stirling Moss in een Lotus 18 van het privéteam van Rob Walker

1961 Team Lotus wint z'n allereerste F1-race, de GP van de Verenigde Staten, met Innes Ireland achter het stuur

1962 De tweede in serie geproduceerde straatauto verschijnt: de Lotus Elan (codenaam Lotus 26)



1963 Lotus wordt wereldkampioen Formule 1 met Jim Clark in z'n Lotus 25, met zeven overwinningen in dat seizoen

1965 Wederom wordt Lotus wereldkampioen F1 met Jim Clark, nu in de Lotus 33 en met zes overwinningen

1966 Lotus startte in Londen, verhuisde in 1959 naar Cheshunt en vestigt zich in 1966 in Hethel, waar het nu nog zit

1966 De Lotus Europa (Lotus 46) verschijnt op de markt, in eerste instantie met een middenmotor van Renault 🏆



1967 De eerste vierzitter van Lotus wordt gelanceerd: de Elan +2 (Lotus 50), een Elan met twee extra zitplaatsen

1968 Het derde wereldkampioenschap F1 wordt door Graham Hill binnengesleept in z'n Lotus 49

1970 Het vierde kampioenschap van Lotus in de F1 wordt postuum gewonnen door Jochen Rindt, die tijdens het seizoen verongelukt

1972 Emerson Fittipaldi wordt de jongste wereldkampioen F1 op dat moment, voor Team Lotus in de Type 72 🏆



1973 Het enige jaar dat er geen Lotus-rijdende coureur wereldkampioen wordt, maar Lotus wel de constructeurstitel wint

1974 De Lotus Elite II verschijnt (typenaam Lotus 75), een ranke vierzits GT gebaseerd op de Elite 🏆

1975 Van de Elite II wordt een fastback gelanceerd onder de naam Lotus Éclat (Lotus 76)

1975 Naast de Éclat wordt de beroemde Lotus Esprit (Lotus 79) geïntroduceerd, een GT getekend door Giorgetto Giugiaro 🏆



1978 Niemand minder dan Mario Andretti wint het wereldkampioenschap F1, in een Lotus 78 en later 79

1980 Een flink offensief dit jaar, want van de Elite en de Éclat verschijnt een Series II en van de Esprit een Series III

1982 De Lotus Excel GT verschijnt (Lotus 89), een evolutie van de fraaie Lotus Éclat Series II

1982 Oprichter Colin Chapman overlijdt plotseling op 54-jarige leeftijd



1985 De legendarische, toen nog als aanstormend talent bekendstaande Ayrton Senna gaat voor Team Lotus rijden

1989 Introductie van de nieuwe Elan, een voorwielaangedreven cabriolet onder de typenaam M100

1990 De beruchte door Lotus aangepakte Opel Omega verschijnt als Lotus Omega, met een topsnelheid van 285 km/u 🏆

1994 Het eerste F1-tijdperk van Lotus komt ten einde, met zes kampioenschappen, zeven constructeurstitels en 74 overwinningen



1996 De nieuwe Lotus Elise (Lotus 111) verschijnt op de markt, een geniaal rijdende lichtgewicht straatracer

2000 Van de Elise wordt een nog straffere versie gemaakt, die verschijnt als Lotus Exige (Lotus 121)

2005 Lotus en Tesla gaan samenwerken aan de Tesla Roadster, die in 2009 verschijnt en grotendeels gebaseerd is op de Elise

2006 Introductie van de Lotus Europa S, een meer op comfort gerichte GT waarmee je nog steeds een circuit op kunt 🏆



2007 De Lotus 2-Eleven verschijnt, een hardcore speedster zonder deuren; voor de openbare weg, maar ook perfect voor circuits

2010 De Europa S wordt opgevolgd door de Lotus Evora S, een middenmotor sportwagen met 3,5-liter supercharged V6

2010 Lotus keert terug in de Formule 1, voor twee seizoenen, dit keer onder de naam Team Lotus

2012 Vervolg in de Formule 1, nu als Lotus F1, voor vier seizoenen – waarna het team opgaat in Renault Sport F1



2016 De opvolger van de 2-Eleven wordt gelanceerd onder de naam 3-Eleven: ook een hypersnelle speedster voor straat en circuit

2021 De geheel elektrische Lotus Evija (Lotus 130) komt op de markt, en markeert een nieuw tijdperk voor Lotus 🏆

2021 De waarschijnlijk laatste Lotus met verbrandingsmotor verschijnt: de Lotus Emira, een pure supercar voor de weg 🏆

2022 Lotus onthult de eerste geheel elektrische sport-SUV ter wereld, onder de naam Eletre



Legendarische F1-coureurs die voor Lotus reden



- Stirling Moss
- Jim Clark
- Graham Hill
- Jochen Rindt
- Emerson Fittipaldi
- Mario Andretti
- Ronnie Peterson
- Carlos Reutemann
- Nigel Mansell
- Elio de Angelis
- Ayrton Senna
- Johnny Dumfries
- Satoru Nakajima
- Nelson Piquet
- Mika Häkkinen
- Johnny Herbert
- Alessandro Zanardi
- Jacky Ickx

ELETRE

DE EERSTE 100% ELEKTRISCHE HYPER-SUV



Nu beschikbaar om te reserveren.

Ontdek de uitrustingspakketten en prijzen online.



LOTUSCARS.COM

De Lotus Eletre beschikt momenteel nog niet over een EU-typegoedkeuring en de WLTP testresultaten zijn momenteel ook nog niet beschikbaar. Zodra deze beschikbaar zijn zullen deze worden gepubliceerd op onze website.