AutoZine
Online auto-magazine
Publicatiedatum: 26 juni 1999
www.autozine.nl

Lotus Elise

De kunst van het weglaten

Autotest | Echte liefde is niet te koop. Zeggen ze. Lotus importeur Van der Kooi uit het Overijsselse Lochem bewijst het tegendeel. De Lotus Elise is een sportwagen in zijn puurste vorm. Met de Elise wilde Lotus een "affordable Lotus" en "serious toy" maken. Het prijskaartje is met hard sparen haalbaar, het onderhoud niet duurder dan dat van de gemiddelde auto en het "toy" element onmiskenbaar. Door de minimale uitrusting geeft de Elise een "minder auto voor meer geld" idee. Terecht?

Belangrijkste kenmerk van de Lotus Elise is eenvoud. Een sportwagen moet een gunstige pk/gewicht verhouding hebben. De paardekrachten van de Lotus Elise komen van een weinig indrukwekkende 1.8 liter Rover VVC motor.

Het gewicht is laag doordat alle mogelijke accessoires zijn weggelaten. Een achterbank, dak, dashboard, bekleding, geluidsisolatie, ABS, airbags, elektrische ruiten, opbergvakken, stuurbekrachtiging, rembekrachtiging; ze zijn allemaal weggelaten op de Lotus Elise. Zelfs een handgreep aan de binnenkant van de portieren is vervangen door een inkeping in het metaal waar achter de deur is vast te pakken. Eenvoud is het kenmerk van het ware: de 695 kilo wegende auto aangedreven door 150 enthousiast trappelende paarden zet vanuit stilstand na 5,4 seconden 100 km/u op de snelheidsmeter. Enige accessoire in de door mij gereden Elise is een standaard radiovoorbereiding bestaande uit bekabeling en twee prettig klinkende luidsprekers van het topmerk Alpine.

Het lage gewicht is ook te danken aan het feit dat het bodywork van de auto is opgetrokken uit kunststof. Het ontwerp is zonder meer origineel te noemen. Geen dertien-in-een-dozijn windtunnel model maar toch heel modern en gestroomlijnd. De auto heeft iets agressiefs zonder opdringerig te worden. De Lotus Elise is een superauto zonder het schreeuwerige van een Ferrari. Smaakvol detail is de hoog geplaatste verchroomde tankdop. Met hardtop heeft de auto iets weg van een kitcar omdat de vele naden in het bodywork een wat onrustig lijnenspel gaan vormen. Het interieur is kaal maar niet sober. Ongebruikelijke metaaltinten vormen de boventoon, afgewisseld met paneeltjes kunststof. Een bijzonder fraai compromis tussen design en gewichtsbesparing.

Om in het krappe interieur te komen is enige handigheid vereist. De instapprocedure is als volgt: plaats beide handen stevig op de rand van de voorruit, plaats beide voeten vóór de stoel en laat u langzaam in de auto zakken. Met gesloten dak gaat deze truc niet op en is behalve handigheid ook lenigheid noodzakelijk. De methode van de dikke krant door een kleine brievenbus bleek succesvol: eerst het achterwerk naar binnen, dan het bovenlijf naar binnen om langzaam richting stoel te zakken om tenslotte dan de benen soepeltjes om het stuur heen vouwen.

Twee personen zitten letterlijk schouder aan schouder, maar wie in een Lotus Elise mee mag

behoort sowieso tot de meest bevoorrechte vrienden van de eigenaar.

Rijden

Eindelijk draai ik de sleutel om. Een bescheiden motorgeluid daagt vanuit de achtersteven op. Koppeling en gas zijn goed aan te voelen en kalm zet de Elise zich in beweging. Wie de auto niet provoceert, heeft er een kalme stadsauto aan. Maar met een kleine druk op het rechter pedaal maakt de dwars geplaatste krachtbron duidelijk tot zeer veel in staat te zijn. Als de motor op toeren komt zijn acceleraties mogelijk die nog het best met die van een startend vliegtuig zijn te vergelijken. Het is duidelijk dat dit geen kat is om zonder handschoenen aan te pakken.

Zelfs het Lotus personeel kan mij niet vertellen of de motor een toerenbegrenzer heeft. Niemand durft de auto zo ver door te trekken. Zelfs zeer laag in de toeren heeft de Lotus nog meer trekkracht dan de gemiddelde GTi. Rond de 4000 toeren zet Elise bloedstollende prestaties neer die menig Mercedes SLK of Toyota MR2 bestuurder met een verwonderende blik zullen doen achter laten. Echte prestaties gaat de motor volgens de boekjes pas leveren bij 7000 toeren. Over de haalbaarheid van de beloofde topsnelheid van 213 km/h twijfel ik geen seconde.

Laat de motor zelfs de meest verwende coureur niets te wensen over, de besturing van de Elise is beter dan die van iedere andere auto die ik ooit geprobeerd heb. Met microscopische precisie laat de Elise zich als een scheermes door het verkeer loodsen. Dankzij het minuscuul kleine stuurwiel stuurt de Elise zeer direct. Niet te licht, niet te zwaar; precies goed. De wrijving van de wielen wordt exact aan de bestuurder doorgegeven. De prachtige verdeling van het gewicht geeft de auto een heel zeker gevoel in bochten dat uit daagt tot hard rijden. Super snel bochtenwerk is met de Elise geen probleem maar door het enorme motorpotentieel geen aanrader voor de beginnende bestuurder.

Het gemis van stuurbekrachtiging is net zo welkom als het gemis van rembekrachtiging. De remmen zijn perfect aan te voelen en zijn in staat de kleine auto rap tot stilstand te doen komen. Alhoewel ik zelf het idee had bij een remproef snel tegen de blokkergrens aan te zitten, wist een Lotus monteur mij te verzekeren dat de banden een fenomenale grip hebben en de auto bij een noodstop nog het meeste risico loopt op een aanrijding van achter.

Het onderstel is zo stijf dat het zelfs op het slechte wegdek van het Lochemse industrieterrein minder tordeert dan de gemiddelde auto. Wel vertoont de auto wat rammeltjes. Hard en duidelijk wordt iedere oneffenheid op het wegdek aan de inzittenden doorgegeven. Toch is het onderstel niet vermoeiend. Op de oneindig lange B-weggetjes van de Achterhoek is sturen met de Lotus Elise een droom die nooit op moet houden. De combinatie van het uitermate communicatieve onderstel, de directe besturing en het perfect te doseren gas houden de bestuurder wakker

en alert.

Het "fun" gehalte van de auto is torenhoog. Ondanks het gemis van ABS en airbags is de Elise een veilige auto, zolang de bestuurder zichzelf niet overschat en blijft opletten. De 111S is niet agressief of nerveus maar dociel, capabel en lenig. Als de bestuurder niet te veel uit daagt is het gedrag voorspelbaar.

Dak

Met open dak zit ik met mijn 1 meter 88 flink in de wind. Tot 80 km/h gaat het nog wel, maar daarboven wordt het vervelend. De oplossing is iets onderuit te gaan zitten en de raampjes omhoog te draaien. De motor ligt hoog achter de zeer laag geplaatste zetels. Ondanks de rollbar en het achterruitje geeft de Elise het idee van een echte cabrio. Het wat beklemmende gevoel dat de hoge achterwand van bijvoorbeeld een oud model Toyota MR2 geeft kent de Elise niet.

Standaard wordt de Elise geleverd met linnen dak. Het opzetten ervan kost ook een Lotus monteur enkele minuten. Het dak wordt achter randen geklemd en vervolgens aan de binnenkant met drukknopen vastgezet. Achter de rollbar van de auto moet het dak met een inbussleutel worden aangespannen. Tenslotte worden brede spanten onder het dakje gezet om hoogte te geven. Een omslachtige handeling, met een bevredigend resultaat.

Het dakje geeft weinig windgeruis, lekt niet en biedt royaal hoofdruimte. Het is even wennen aan de kijk uit de lage ruiten. Zicht in de binnenspiegel door het kleine achterruitje is prima. Om hoog geplaatste verkeerslichten te kunnen zien moet de bestuurder acrobatische toeren uithalen die vergelijkbaar zijn met het in- en uitstappen met gesloten dak.

De geboorte van een Elise

Wie een Lotus koopt, koopt ook een brok imago. Hoe sterk dat imago leeft bleek toen de ogen van de Lotus verkoper midden in een gesprek ineens begonnen te fonkelen. Een vrachtauto uit Engeland met nieuwe Lotussen bleek te zijn gearriveerd. Als één man stonden verkoper, klanten en personeel op om de chauffeur te verwelkomen. In zijn vrachtwagen vijf nieuwe Lotus Elise's, waarvan één voor Nederland.

Na het haast ceremonieel uitladen van de voor Nederland bestemde Elise vertelde de vrachtwagenchauffeur mij dat het voor hem het hoogtepunt van een rit is om iedere nieuwe Elise uit de vrachtwagen te mogen rijden. Nog trotser vertelde de vriendelijke Brit tijdens een kopje "tea" dat hij iedere Elise maar liefst 200 meter van de fabriek naar de vrachtwagen mag rijden. De gelukzalige uitdrukking op zijn gezicht sprak boekdelen. Een "ik wil een Elise hebben"-gevoel beklemde mij.

Conclusie

Lotus begrijpt de kunst van het weglaten als geen ander. Evenzo weet ik dat schrijven schrappen is en zal u daarom niet langer vermoeien met superlatieven. De Lotus Elise is een sportauto in zijn puurste vorm. Voor wie van autorijden houdt is de Lotus Elise daarom de enige logische keuze. Prijzen beginnen bij fl. 82.000,- voor de Lotus Elise M1-11. Het grote sparen is begonnen. Donaties zijn welkom op het fonds ter meerdere eer en glorie van mijzelf ...

(Ivo Kroone) ■

Specificaties
Lotus Elise 1.8 111S

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	373 x 170 x 117 cm
Wielbasis	230 cm
Gewicht	695 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	40 l
Bagageruimte	n.b.
Bandenmaat	

Motor en prestaties

Motorinhoud	1796 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	150 pk @ 7000 tpm
Koppel	174 Nm @ 4500 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	5,4 sec.
Topsnelheid	213 km/u
Verbruik gemiddeld	7,3 l / 100 km
Verbruik stad	INF l / 100 km
Verbruik buitenweg	INF l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

Prijs

Prijs	€ 43.735,-
Prijs instapmodel	€ 37.622,-