



Lotus Elise

De tweede de beste

Autotest | "Als iets niet kapot is, repareer het dan niet", luidt het gezegde. Toch nam Lotus het risico en vernieuwde onlangs haar grootste succesnummer. De vorige Lotus Elise was welhaast de perfecte sportwagen, met een puur ongecompliceerd karakter en een bescheiden uitstraling. Nu is de Elise met de computer herontworpen. Daarbij is goed naar de klanten geluisterd en is de auto precies op de gevraagde punten verbeterd terwijl het karakter is gebleven.

Één ding is wel aan het karakter van de Elise veranderd: het uiterlijk. Terwijl de vorige Elise een bescheiden uitstraling had, oogt de nieuwe auto ronduit agressief. De scherpe lijnen, fel kijkende koplampen en hoog oplopende achterkant laten er geen twijfel over bestaan dat dit een sportwagen van de eerste orde is. Bij ieder element van het ontwerp stond gewichtsbesparing centraal. Het credo van Lotus oprichter Colin Chapman luidt namelijk: "light is right".

"Als het om zuiver en ongecompliceerd rijplezier gaat, is Lotus er in geslaagd de perfectie te perfectioneren"



Gewichtsbesparing

Het is dan ook extra bewonderenswaardig dat de vormgevers er als ware minimalisten in zijn geslaagd een oogstrelend fraai interieur te maken met zo weinig materiaal. Alhoewel de auto strikt genomen niet eens een dashboard heeft, is het interieur keurig verzorgd. Zo is een deel van het plaatwerk bekleed met zachte kunststof panelen waarvan de kleuren

weer terugkomen in de bekleding van de stoelen.

Achter het stuurwiel zijn alleen de hoogst noodzakelijke klokken te vinden. Zaken als de brandstofmeter en motortemperatuur worden digitaal weergegeven om gewicht te besparen. De enige extra is een lampje bij de toerenteller dat bij warme motor het optimale schakelmoment aangeeft.



Instappen in de Lotus Elise II is iets makkelijker geworden dan bij het vorige exemplaar. Alhoewel het nog steeds handiger is eerst in de auto te gaan staan en dan met de handen boven de voorruit in de stoel te zakken, is het nu ook mogelijk "normaal" in te stappen.

Om gewicht te besparen is alleen de bestuurdersstoel verstelbaar en voorzien van een opblaasbare lendensteun. De stoelen kleuren goed bij het interieur, geven veel steun en zijn zo hard dat de bestuurder zich ervan kan verzekeren ieder signaal van het onderstel luid en duidelijk op te vangen.

Wegligging

Bij een sportwagen als de Lotus Elise staat communicatie voorop, zodat de bestuurder het optimale uit de auto kan halen. Dat blijkt niet alleen uit het "comfort" van de stoelen, maar ook uit het spijkerharde onderstel. Tijdens de eerste kilometers ontstaat zelfs enige twijfel of de auto wel vering heeft, maar hoe langer de testrit duurt hoe meer de bestuurder het onderstel gaat waarderen. De

besturing is zeer direct en als vanouds niet bekrachtigd, zodat de chauffeur de auto wederom perfect kan aanvoelen en goed kan inschatten waartoe de auto in staat is. En dat is veel.



De wegligging en wendbaarheid van de vorige Elise waren al subliem, de nieuwe Elise laat zich nog beter aanvoelen en de grenzen liggen nog verder weg. Bovendien laat Lotus weten dat de nieuwe Elise minder staartlastig is bij regen. Door de brede zijpanelen in het interieur voelt de auto wel breder en groter dan de voorganger.

ABS, tractiecontrole of (en dat is in deze context bijna vloeken in de kerk) stabiliteitscontrole verminderen het rijplezier voor de echte Lotus-rijder alleen maar en zijn dus achterwege gelaten. Bovendien maken dergelijke spelbrekers de auto alleen maar zwaarder en daarmee minder snel.

Straaljager

Dankzij alle gewichtsbesparing brengt de Elise II even ruim 700 kg op de schaal. Daarom volstaat dezelfde relatief lichte motor als ook in de vorige Elise was te vinden: een 1.8-liter viercilinder van Rover. Uiteraard heeft Lotus de krachtbron wel aan de eigen eisen aangepast, waarna uiteindelijk 122 paardekrachten op de achterwielen worden losgelaten. Dat lijkt misschien een bescheiden aantal, maar wie Lotus een beetje kent weet dat de auto daarmee tot zeer spectaculaire dingen in staat is.



Al bij gewoon rijden heeft de bestuurder continu het gevoel dat in de rug een raketmotor klaar staat om de auto op ieder gewenst moment af te vuren. Ook bij lage toeren is de gewilligheid van de motor enorm en is duidelijk dat dit een volbloed sportwagen is met een onstilbare honger naar snelheid. Die honger moet gestild worden. De sprint van 0 naar 100 km/u kost volgens Lotus 5,7 seconden en is zo spectaculair dat alleen een straaljagerpilot zich meer zou kunnen wensen.

Als het om motorgeluid gaat zal zelfs de straaljagerpilot geen wensen hebben. Zodra de Elise toeren mag maken, doemt een rauw geluid van achter de voorstoelen op dat direct een circuit-ambiance geeft. Dan is de Elise een adrenalinepomp op wielen. Met open dak is de rijwind goed hoorbaar en dat maakt samen met de zeer lage zit de sensatie compleet.



Daarbij komt dat de close-ratio versnellingsbak perfect aansluit bij het motorgedrag en de inzittenden worden afgeschoten alvorens het een katapult. Dan lijkt de Elise niet zozeer sneller dan het overige verkeer, het lijkt wel alsof met de Elise tussen een snelweg vol voetgangers door moet worden gemanoeuvreerd!

Gelukkig hoort bij al dat vermogen een formidabele set ho-houders. Zoals het hoort bij een pure sportwagen als deze, zijn die remmen niet bekrachtigd. Wie dat niet gewend is denkt bij de eerste kennismaking dat de remmen defect zijn, maar na even aanvoelen zal menig autoliefhebber nooit meer anders willen. Juist door het onderbreken van assistentie is de communicatielijn 100% zuiver. De stopkracht is indrukwekkend en perfect te doseren. Dan wordt remmen geen snelheid verminderen maar het stilzetten van de auto op de gewenste plek. De remmen geven een groot vertrouwen in de auto, zodat iedere rit uitnodigt tot meer.



Conclusie

Lotus heeft een groot risico genomen door een prima verkopende en presterende sportwagen radicaal onder handen te nemen. Gelukkig is ook de tweede generatie van de Lotus Elise een sportwagen in zijn puurste vorm. Als het om zuiver en ongecompliceerd rijplezier gaat, is Lotus er in geslaagd de perfectie te perfectioneren.

Het uiterlijk past nu beter bij de prestaties, de auto is een fractie functioneler geworden, de afwerking beduidend beter en het concept beantwoordt nog beter aan de wensen van de Lotus-koper. De Lotus Elise II geeft nog steeds een onovertroffen gevoel van wendbaarheid, lenigheid en snelheid en geeft daarmee alle andere sportwagens letterlijk en figuurlijk het nakijken. ■



Specificaties

Lotus Elise 1.8

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	379 x 167 x 114 cm
Wielbasis	230 cm
Gewicht	710 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	32 l
Bagageruimte	115 l
Bandenmaat	175/55R16

Motor en prestaties



Motorinhoud	1796 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	120 pk @ 5600 tpm
Koppel	168 Nm @ 4500 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	5,7 sec.
Topsnelheid	200 km/u
Verbruik gemiddeld	7,4 l / 100 km
Verbruik stad	9 l / 100 km
Verbruik buitenweg	6 l / 100 km
CO2 uitstoot	gr. / km

Prijs

Prijs	€ 51.275,-
Prijs instapmodel	€ 46.313,-