

# Een dag in de Lotushouding!

Onlangs kreeg AutoPlus op uitnodiging van ING Car Lease Rental Services de mogelijkheid om een dagje te sturen in een Lotus Elise 111R, jaja, die met de nieuwe Toyota-motor in de staart en daardoor de krachtigste, in serie geproduceerde Elise ooit! Ons knalrode exemplaar heeft twee witte race-strepen over de volle wagenlengte en is hierdoor een blikvanger van de allereerste orde. Absoluut ondenkbaar dat je 'm over het hoofd ziet. Onze eigen testpilot voelde dit race-monster eens stevig aan de tand en was na een dag in de Lotushouding een geweldige ervaring maar ook een paar blauwe plekken rijker!

**Tekst/test/foto's: Evert Flapper**

## Looks

Allereerst iets over z'n uiterlijk. Het is net of er een Japanse samoerai-krijger op los heeft gebeukt. De brute, messcherpe lijnen, de gaten voor de luchthappers en de toegeknepen ogen maken hem tot een gevechtmaschine, waar je eigenlijk direct mee naar het circuit wilt. Die mogelijkheid hebben wij vandaag helaas niet, dus zullen we het moeten doen met de openbare weg. Geen straf overigens, want ook op de openbare weg kun je met deze bolide behoorlijk uit je dak gaan. Over het dak gesproken: het instappen is een ware kunst op zich, wat nog eens extra bemoeilijkt wordt wanneer je het dak erop laat zitten. Haal je het er af (*thuislaten in de schuur!*) dan kun je gewoon staand instappen om je vervolgens in de kuipstoeltjes te laten zakken. Door de brede dorpels (*opgevuld met kracht-absorberend schuim ter bescherming bij aanrijdingen van opzij, red.*) voel je je een beetje als een slangenmens en is het zaak om niet langer dan 1.90 m te zijn en beslist niet al te dik.

## Rijgedrag

Eenmaal gezeten in het kuipje valt op hoe minimalistisch alles in het interieur is uitgevoerd. Gewichtsbesparing staat bij Lotus hoog in het vaandel. Eenmaal gezeten voelt het meteen als gegoten met alle vitale bedieningsorganen binnen hand- en voetenbereik!  
*He fits like a glove!*  
We starten de 1.8 VVTL-i



Toyota-motor en zetten ons eerst rustig in beweging om alles flink warm te laten draaien, want we hebben nog de hele dag. Achterin het motorcompartiment is zelfs nog plaats voor twee pakken Autopluskranten, die we van plan zijn te gaan bezorgen bij onze adverteerders in de Oost. Het nuttige met het aangename verenigen! Ten opzichte van onze medeweggebruikers zitten we ontzettend laag bij het wegdek. Dat verhoogt natuurlijk het idee van snelheid, maar sowieso gaat 'ie als een speer, je wordt echt gekatapulteerd in dit ding. Ongelukkig! De tegen je ruggengraat aanliggende motor geeft een fantastische oorlogshuil ten beste, waarvan je als pure autoliefhebber nooit genoeg krijgt. Nog nooit zo vaak geschakeld. Over schakelen gesproken, de versnellingsbak van onze Elise heeft "dankzij" het veelvuldig uittelen aan Jan-en-alleman last van versleten tandwielen. Dat zorgt bij het terugschakelen van III naar II voor een knerpnd, schrapend geluid, maar toch mag dat voor ons de pret niet drukken. Lotus heeft de zesversnellingsbak van een eigen schakelmechanisme voorzien en indien je weet hoe je ermee om moet springen is het schakelen in deze Elise echt een verrukkelijke bezigheid. De beleving ervan is het fijnst in de eerste drie versnellingen, vol doortrekken tot 7.800 toeren, net tegen de toerenbegrenzer aan (*een knipperend rood lampje waarschuwt je automatisch om van verzet te wisselen*) en dan ontvang je een fantastische portie oorverdovend genot. Janken! Radio? Uittelen alstublieft! Deze driftkikker moet je echt in z'n nekel grijpen en laten voelen wie er de baas is. Dan belooft hij je met adrenaline-verhogende, sensationeel katapulterende prestaties. Precies zoals het een race-auto betaamt. Want dat hebben ze bij Lotus uiteraard heel goed begrepen en van die filosofie zijn

ze bij deze Elise dan ook niet afgestapt. De pk-gewichtsverhouding is 4,4!! Je

met z'n kontje kwispelend, door de bocht. Het onderstel is superstrak afge-



voelt tot in het diepste van z'n vezels z'n race-pedigree. De acceleratie-tijd is helaas niet meer wat het ooit was, maar de pret is er niet minder om. Onderweg naar Veendam halen we op de dodenweg (de N34) om plekken in waar je het normaal gesproken uit je hoofd zou laten. Iets verderop nemen we de afslag naar Wildervanksterdallen om de B-road op te zoeken: daar is een heerlijk weggetje richting Stadskanaal, waar de Elise zich als een vis in het water voelt en z'n ware aard komt bovendrijven. Want hier is 'ie voor gemaakt. Bochten? Hoe meer hoe beter! Zo hard mogelijk erin en ook weer zo hard mogelijk er uit. No problem! Jammer dat de elektronica niet kan worden uitgezet, (*mensen zonder race-ervaring moeten 'm namelijk ook weer zonder al te veel kleerscheuren bij ING CAR LEASE terug kunnen brengen...*) maar ondanks dat krijgen wij 'm keer op keer toch heerlijk driftend,

veerd en zorgt voor het totaal ontbreken van enig comfort. Moet ook niet. Door het vele in- en uitstappen en door het



## Specificaties:

**Motor**  
4-cilinder in lijn, dwarsgeplaatst  
cilinderinhoud: 1.796 cm<sup>3</sup>,  
4 kleppen per cilinder  
max. vermogen: 141 kW (192 pk)  
bij 7.800 t/min  
max. koppel: 181 Nm bij 6.800 tpm

**Transmissie**  
Handgeschakelde 6-versnellingsbak  
achterwielaandrijving

**Maten en gewichten**  
l x b x h: 3.785 x 1.720 x 1.150 mm  
wielbasis: 2.300 mm  
spoorbreedte vóór: 1.450 mm  
spoorbreedte achter: 1.490 mm  
tankinhoud: 32 liter  
kentekengewicht: 835 kg

**Prestaties**  
topspeed: >220 km/u \*  
acceleratie: 0-100 km/u in < 5 s.\*

**Banden en velgen**  
Velgmaat vóór: 5,5Jx16  
met 175/55R16-banden  
Velgmaat achter: 7,5Jx17  
met 225/45R17-banden.

**Onderstel, carrosserie**  
Voorwielophanging: onafhankelijk,  
dubbele draagarmen, schroefveren.  
Achterwielophanging: onafhankelijk,  
schroefveren. Schokdempers:  
telescopisch, rondom gasgevuuld.  
Torsiestabilisator: vóór.  
Remmen: geventileerde schijven  
rondom. Rembekrachtiging: neen.  
ABS: neen.  
Besturing: tandheugel, onbekrachtigd.

\* = fabrieksopgave

snoeiharde bochtenwerk loop je na een dag stoeien in dit spartaanse monster wel de nodige blauwe plekken op. Die nemen we graag voor lief, want dit was gewoon heerlijk om te doen, we kregen er maar geen genoeg van! Rijden in een Lotus Elise maakt in ieder geval het beest in je los en zorgt er voor dat je niet onopgemerkt blijft! Men heeft ons gezien en last but not least hebben we op een fantastische manier ongemerkt reclame kunnen maken voor ING CAR LEASE Rental Services. Namens AutoPlus willen we station-manager Kees Kalf hartelijk danken. Het was een dag om nooit te vergeten. We komen graag nog eens terug!

## Conclusie

De Lotus Elise 111R is een fantastisch rij-iijzer, echt speelgoed voor mannen. Goed te vergelijken met een Speedster, die we in onze allereerste AutoPlus van 2002 mochten testen, maar qua looks is de Elise veel bruter en opvallender.

Qua stijfheid is hij de mindere van een smart roadster brabus. Het prijskaartje dat aan deze Lotus Elise 111R hangt is ook niet misselijk, want voor 70.000 euro kun je twee smart roadster brabussen kopen!

Maar wie een pure racewagen zoekt, gaat natuurlijk voor de Lotus, die een feest is voor alle zintuigen!

