



# Hart tegen hart

Het recept is even lonend als geniaal. Neem een bescheiden motor, bouw een pluimgewicht omheen en laat het onderstel fijn-tunen door een stel atogekke talenten met een ingenieursdiploma. Onder dat gesterste werd de Elise geboren. Niet als auto, maar als pedegree op zich. Na de Engelse is er nu ook een Amerikaanse Elise. De 111R werd dikker, comfortabeler en kreeg een vuriger hart. Maar Amerikanen behagen betekend vaak zoveel als het speelse verjagen. Verhoogt de Elise met etiquette nog steeds onze polsslag? Tekst: Piet Andries. Foto's: Peter Steas

DETAILTEST  
Lotus Elise 111R



Voor de elliptische en sierlijke stijl tekende Steven Crijs, een Limburger die al tien jaar voor Lotus werkt.

Lotus speelt eigenlijk het 911-spel. Als nicheconstructeur met sportieve roots draait het bedrijf rond één model dat zich eenduidig lijkt te vermengvuldigen in verschillende gedaantes. Wat de GT3 voor Porsche betekent, is de Elise Sport 190 voor Lotus. En de rol die de Carrera S speelt, wordt in dit geval opgenomen door de 111S. Er is een Elise voor puristen, een voor de fundamentalisten en desnoeds een voor circuitravers die er louter en alleen met een racoverall inkruipen om rondteijden bij te scherpen. Dat lang niet alle versies de overzijde van het Kanaal bereiken, is bijna vanzelfsprekend omdat het een aan-aficionados voorbehouden auto blijft die op lage volumes draait. Maar om niet achteruit te gaan moet ook Lotus groeien en daarom begon het te denken aan expansie. De richting? Amerika. Het wapen? De Elise 111R. De 111R is een redelijk drastisch veranderde Elise. Om aan de Amerikaanse uitdaging, veiligheid en betrouwbaarheidsnormen te beantwoorden moest de Rover-motor wijken en om de aantrekkelijkheid van het model te verhogen kon het gedrag niet zo radicaal en de uitrusting niet zo uitgekleeft blijven als voorheen. Anders zouden de cruisende Amerikanen er massa's hun neus voor optrekken. Het hete hangijzer voor Lotus was dan ook het compromis te vinden van de obstakels een uitdaging te maken. De 111 moet een nieuw publiek opwarmen, maar moet anderzijds de getrouwen niet op de kast jagen. Ook in Europa staat het model immers bij de dealers. Zo'n evenwichtsvinding vergt talent. Hopen talent zelfs, dus waren we maar dan benieuwd hoe de 111R het er alrecht met een Amerikaans visum op de voorruit.

- VOOR & TEGEN**
- Hooggeplaat weggedrag
  - Prestaties
  - Stuurgevoel
  - Finesse van de dempers
  - Omversneden rijplezier
  - Beste Elise uit de reeks
  - Hoogteerige motor
  - Instap met gestolen dak
  - Stap rempedaal
  - Kleine koffer
  - Steun linkervoet
  - Lange schakelwegen



Het hart van de 111R is de 1,8 van Toyota, goed voor 192 pk, versnellingen tot 6.000 toeren en uitzinnige adrenalinekicks.

**▶ KOETSWERK**

**Belgisch appeal**

Het is genoegzaam bekend dat Donckerwolcke en Van Braeckel over het design van respectievelijk Lamborghini en Bentley waken. Maar dat ook de Elise door een Belg werd getekend, komt alicht als een verrassing. Steven Crijs, 36 jaar en afkomstig uit Lanaken, vertrok tien jaar geleden richting Engeland, waar hij na zijn studies in Londen bij de designploeg van Lotus belandde. Uit zijn brein sproot de S2 voort, de tweede Elise, die in 2001 het origineel verving. We beliden hem voor de gelegenheid op. 'Toen het startschot voor de S2 werd gegeven, moest de productie van 700 naar 3.500 exemplaren', vertelt Crijs. 'En om een breder publiek aan te spreken leek het ons geen slecht idee om de stroom wat aggressiever te maken.' Daarmee werd de ronde, enigszins guttige vorm van de koplampen, om plaats te ruimen voor een elliptische amandelvorm. Dat bracht de aanblikfactor naar omhoog, zodat Elise zeker niet voor een modebewuste dame zou worden verlaten. Aerodynamica primeert en

daar moet het design zich zonder morren naar schikken. 'Als evolutie van het origineel hebben we alle elementen eerst in de windtunnel uitgetest en pas dan zijn we begonnen met een kleimodel', vertoort Crijs. 'In tegenstelling tot een TT hoort een Elise niet thuis op een catwalk. Elk onderdeel moet eerst zijn functie hebben, pas daarna wordt het esthetisch bekeken.' Ondanks die assertiviteitskur sprokkelde de Elise nog steeds een hoop sympathie in het dagelijkse verkeer. In tegenstelling tot het potige BMW van andere auto's galant opzij en voorbijgangers kunnen een appreciërende glimlach nauwelijks onderdrukken als dit sierlijke profiel voorbijst. Al zal dat allemaal ook wel met het genoegen van zeldzaamheid te maken hebben. Buiten de uitlaat die uit de diffusor komt, verschilt de 111R niet van een standaard-Elise. Hij heeft dezelfde compacte afmetingen en elk detail vervaakt zijn compromisloze weggedrag: de wielen in de uitloeken, een waaiër van netjes geïntegreerde kroelroosters, een scherend lage bodemvrijheid, en achterop zit die reeds vermeld diffusor die bodemvrijt bij hogere snelheid werkt. Leuk detail nog zijn de velgen, waarvan

de spaken wel spinnenpoten lijken. En ja, de Speedster is mooi, maar de Elise is beeldig. **Score 8,5/10**

**▶ INTERIEUR**

**Minimalisme**

Lotus zou bij elke Elise standaard een aerobicsvideo moeten meegeven. De instapdrempel werd nochtans lager in vergelijking met de S1, maar buiten Jane Fonda zullen weinig vrouwen zich geroepen voelen om door een opening te kruipen ter grootte van een brievenbusluis. Het probleem ontstaat vooral met het dak dicht. Ontgrendel echter het stoffen canvas en achter het stuur kruipen verloop je al een pak eleganter. Klaar je die lenigheidsopening, dan word je omhelsd door nauw zittende, maar perfecte steun biedende kulpstoelen met een leder-en-stofcombinatie. Het dashboard en de afwerking verschillen niet van andere Elises. Op de bordplank rust alcantara, de stof waarin ook het piepkleine

tikkeltje minder beuurt stellen. Op aanvraag wordt de cockpit wel wat aangepast. Het - niet-verstelbare - stuur kan dichter en de versnellingspook dan weer lager. In ieder geval, met het achterwerk amper enkele centimeters van het asfalt verwijderd en de schouderbladen ingekluipd zit je in deze roadster optimaal in stelling om vol geconcentreerd op asfalt te gaan jagen. **Score 11/15**

**▶ MOTOR/PRESTATIES**

**Sameraal achterin**

De 111R breekt met de Rover-motor die Lotus normaal gezien in zijn Elises monteert, opeet en bijregelt. De Engelsen moesten op zoek naar een vervanger om aan de strenge Amerikaanse emissiewetgeving te kunnen voldoen en kwamen uiteindelijk uit in... Japan. Dvares achterin gemonteerd zit hier de Toyota 1.8 uit de Celica TS. Minder impositen in de laatste, voortuit die viercilinder zich hier tot een



**HANDIG**

Het Touring-pakket bevat een opbergnetje achter de stoelen. De optionele airco is een aanrader, want hij verdrift de anders walnemdende motorhitte.



Matrijen als de loep van een pistool, sneller dan een afgeschoten kogel...

stuuranker werd overtrokken. De heldeltes voor de knipperlichten komen van bij Opel en de lichtschakelaars staan in een reeks van drie duwknopjes links van de bestuurder opgesteld. De S2 werd op enkele vlakken praktischer dan de S1, maar het blijft hoe dan ook behelpen. Er is een schap onder de radio, en uitgestuit met het Touring-pakket bevindt zich achter de stoelen een opbergnet, amper groot genoeg voor een kaart en een notitieboekje. Gefietshelme moet je hier niet verwachten en wie aan vakantie met de Elise denkt, kan dus hooguit een toiletzak meenemen, in een koffer die slechts een luttel 122 liter slikt. Het speciale koffertje van de voorganger is er nog niet op de nieuwe, vanwege de schaarse afmetingen en elk detail vervaakt zijn compromisloze weggedrag: de wielen in de uitloeken, een waaiër van netjes geïntegreerde kroelroosters, een scherend lage bodemvrijheid, en achterop zit die reeds vermeld diffusor die bodemvrijt bij hogere snelheid werkt. Leuk detail nog zijn de velgen, waarvan

powerhouse dat zijn agressiviteit in ware waeromastijl serveert. Ongenadig precies en vlijmscherp. Er liggen 192 paarden voor de achteras en die hoeven, meergewicht van de inzittenden niet maar alle opties wel meesprekend, slechts 916 kilogram voort te sturen. Zowaar, een aangename verandering van decor voor de Toyota-motor. Het koppelt op zich is met 181 newtonmeter niet schrikbarend, maar zulke cijfers verbleken als je de sleutel omraadt en de viercilinder wakker schudt. Van het uitlaatgebrom krijg je koude rillingen en bij plankgas speelt deze hoogteerige viercilinder een hitsge soundtrack af, zij het met soms wat schrille gillen. Maar dat zijn niet de redenen waarom Lotus voor een Japans hart koos. Variabele klepopening en inlaatkanalen, daar viel te voor. Die hoogintelligente techniek verloopt als volgt. Tot aan 6.000 toeren per minuut gaat het amant en onderhouden enkele voorbereidingen een bekende houding vinden, maar gepast schoelste is ongetwijfeld een niet te vergeten aandachtspunt. De nimp-tussen koppeling en chassis is zo nauw be-meten dat een brede tip niet zonder wroeten en wringen tot op de voetstapen raakt. En naar maar waar: de huidige Elise moet het met een



**MINDER HANDIG**

Een picknickmand kan misschien nog net, maar weet dat de Elise nauwelijks meer koffer dan een uitgeruste motorfles biedt. Door het wigvormige onderstel is er bijna geen plaats tussen het kofferpedaal en de voetsteun. Gepast schoelste verest!

DETAILTEST  
Lotus Elise 111R

puilturf de Elise met angstaanjagende boost voorruit. Het dubbele gezicht van deze 1,8 moet de testrijders in Hethel onmiddellijk hebben overtuigd dat dit de oplossing was waar-naar ze zochten. Hoe ver reikt die adem dan? Op 7.800 toeren komt het maximale vermogen vrij en dan kan je nog een extra zetje geven, waarop een onheilspellend rood lampje in de toerenteller aansaamt om op te schakelen. Die tweede powerband optimaal benutten vergt niet alleen een afgesloten omloop, maar ook een stel ultrakorte verhoudingen. Daarom voorzag Lotus de zeskast van Toyota van de kortst mogelijke overbrengingen. Ook al schakelt de pook wijder dan je zou verwachten, alles zit netjes op zijn plaats om flitsende prestaties voor te schotelen. En die mogen er best wezen. Door het toegenomen gewicht scheelt de sprut van stilstand naar 100 km/u maar 0,1 seconde met een 111S (5,2 tegen 5,3), maar de topsnelheid ligt een pak hoger (242 km/u), terwijl een volle kilometer in 26,4 tellen ook geen twijfel openlaat over de adrenalineush die door de aderen stormt. In rechte lijn zal deze Elise niet geen Boxster S in zijn bloeije zetten - al voelt dat wel zo aan -, maar de flitsende Engelse neemt ongetwijfeld haar zoete wraak als het asfalt ombuigt. Het prestatiepotentieel in bochten is haar geheime wapen.



**HET GAMMA**

Eredame van het Elise-gamma is deze 111R. Parallel daaraan bestaat er ook een circuitvariant met gestoken dak, de Exige, die dezelfde motor en mechanische onderdelen heeft. Voor een betere aerodynamica krijgt die nog een schotelspoiler achterop, luchtgeleidingskanalen, alsook 10% stijvere dempers, wat het rijgedrag helemaal circuitvaardig maakt. De standaard-Elise gebruikt een 1,8 liter van Rover-motor met 121 pk. En als basismotor is er de 111S die uit dezelfde viercilinder 158 paarden puurt. De minder krachtige modellen stellen het wel zonder rembrekkrachting en ABS.

**▶ RIJGEDRAG**

**Vertrouwendspel**

Dat de Elise als een go-kart rijdt, is de dame maar halve er betuigen. Hetzelfde kan je namelijk schrijven over een smart roadster of een Toyota MR, maar wees ervan verzekerd dat de Elise beide op magistrale wijze overschaduw. Het directe, communicatieve stuur herinnert bij het ingaan van de bocht iedereen aan de reacties van een kart, met zoals de quasi voltrekte afwezigheid van rolbewegingen van het koetswerk. Bovendien verandert de Elise vlug en kwiek van koers, zoals een huisvuig die kriskras door de zeuken zoekt. Maar de manier waarop Lotus dat rijgedrag neerzet, is onnavolgbaar. Rijden met de Elise komt neer op blind vertrouwen. In bochten ligt er steeds meer grip voor het rapen dan je eigen durf aanken en het vergt daarom een inlooptijd alvorens je de

grenzen van dit chassis aanvoelt en leert te gebruiken. Komen de fysicawetten met de vermanende wijzen wijzen, dan reageert de Elise met een onderstuur - maar minder nadrukkelijk dan een Speedster - dat vervolgens in overstuur overgaat. Nochtans, de voortrein lijkt aan tramrails vastgeklonken en de achterbanden ondervinden niet de minste hinder om de pk-berg naar het asfalt te sluizen. En het subframe achteraan zorgt ervoor dat ook een heupwiegende Elise zorgvuldig te controleren valt. De grote kracht van het rijgevoel is dat er geen enkele interface tussen bestuurder en machine meer is. Het contact met de mechanische componenten wordt niet weggenomen en dat merk je misschien nog wel gemiddeld en dat merk je misschien nog wel gemiddeld en dat merk je misschien nog wel gemiddeld. Dankzij de bekkrachting is het weliswaar makkelijker te bedienen, maar tij-

**▶ VERBRUIK**

**Lage tol**

Dankzij de lichtgewichtconstructie en de variabele klepbediening van de motor kan je jongleren met het verbruik. De uitersten vallen gezien de omstandigheden dan ook goed mee. Leg je de Toyota-motor het klakken van de zweep op dan verzwellt hij 13,2 liter benzine per 100 kilometer, wat gezien de neergezette prestaties eigenlijk niet eens overdreven is. Gemiddeld ligt de Elise met de 10 liter-grens, een meer dan aanvaardbare tol die je voor dit rijplezier betaalt. **Score 7/10**



DETAILTEST  
Lotus Elise 111R

dens de eerste centimeters van de slag zit er een te betrouwen flauwe speling op. **Score 14/15**

**▶ COMFORT**

**Verwachtingen overstijgen**

Als tweezitter met een radicale sportieve roeping heeft de Elise geen bodschap aan flaneerritten of minimum. De accessoires zijn tot het absolute minimum beperkt, al heeft Lotus wel een airco - uitermate handig om de walnemdende motorhitte te dimmen - alsook een radio met zelfs digitale ontvangst (DAB) om het leven aan boord wat te verangemen. De stoelen zijn natuurlijk hard en de plaats ook krap. En toch, wat verwondert, is dat de nieuw getuneerde ophanging van een opmerkelijk comfortniveau getuigt. Ze haalt een finesse waarnaar de Speedster moet bedanken. Het is een klein mirakel dat daarbij niks aan efficiëntie verlorien ging. Met deze wagen kan je de weg lezen, bijna voelen zelfs hoe dik de wegmarkeringen werden gespoten, en toch geven de Bilstein-dempers geen rondult irritante stempelen af die je onmiddellijk richting kinast sturen. Slotom: hardleers als ze is, betekent de vering geen foltering voor billen en andere ledematens. **Score 6/10**

**▶ VEILIGHEID**

**In eigen handen**

Bij een normale wagen vermelden we het zelfs gemeentse. Maar voor een extreme sportwagen als de Elise is de ABS een noviteit waarvoor sommige fans zelfs hun wenkbrauwen fronsen. Feit is, om homologatiededenen zullen alle Elises het in de nabije toekomst krijgen. Lotus maakt echter de tegemoetkoming een circuitruiter te installeren die pas laaitdig en op de limiet tussenbeide komt. De geventileerde schijven hebben trouwens een indrukwekkend vermogen en slagen erin de Elise in geen tijd tot stilstand te brengen. Naar andere elektronische waakhoeden of airbags is het vruchteloos zoeken. De veiligheid ligt

DETAILTEST  
Lotus Elise 111R

volledig in handen van de bestuurder, maar die probeert dan ook een wagen die wel hij altijd perfect kan inschatten, mis en gezonde portie zelfkennis. Van de EuroNcap liggen ze in Hethel zeker niet wakker. **Score 6,5/10**

**▶ UITRUSTING/PRIJS**

**Belegging op vier wielen**

Met de 111R introduceert Lotus ook een optiepakket dat naar de veelzeggende naam Touring lusterd. Daarin zitten onder meer een extra isolate voor de stoffen pak, een ledereen interieur, elektrische ramen, een opbergnet en een digitale radio. Als uitrusting lijkt het misschien mager, voor een Elise is dat een rijkelijk pakket. Kostprijs van het zaakje: 2.557 euro. Ook de andere opties zijn redelijk prijzig: De manuele airco moet 1.953 euro kosten en een hardtop in koetswerkkeuze spijst de rekening met een extra 2.993 euro. Ook de basisprijs van een 111R ligt hoog - toch voor een wagen die geen mobiele hoofdrol speelt -, terwijl een Speedster Turbo meer dan 6.000 euro goedkoopert uitvalt. Het Touring-pakket vinden we hoe dan ook een regelrechte aanrader, omdat de extra kilo's meegeloote worden gecompenseerd door de krachtigere motor, en de aangereike extra's zeker niet overbodig zijn. En een niet te ontkenen voordeel



Sorry Speedster, maar we zijn smoor op Elise. Ze is slanker en haar gedrag is iets rijgevoeliger.

**CONCLUSIE**

Het gebeurt niet vaak dat een op de Amerikaanse markt gerichte sportwagen het tot grote favoriet scheidt. Maar Lotus heeft het voor de 111R wint de Elise op alle vlakken en bemachtigt opnieuw een plaatsje in onze top-vijf van meest bekwijvende rij-ervaringen. Aan racogenen heeft ze geen millimeter ingeboot, terwijl de nieuwe afstelling van de ophanging haar ook voor frequent gebruik beter laat lenen. Bovendien zit de spijste Toyota-motor als gegoten. Hij heeft de extra punch om het meergewicht van de bijgekomen kilo's te compenseren en serveert prestaties en kicks die thuishoren op het cv van ronkende namen van Italië-aanse komaf. Van alle Elises is de 111R de meest homogene, de meest gebalancerde en de knapste. Inderdaad, we hebben plaats vrijgemaakt in onze garage. **AutoWereld Score: 78/100**



Opel Speedster Turbo

- Prestaties
- Weggedrag
- Prijs
- Stug tot beemhard
- Minder klasse
- Mist de finesse van de 111R



TECHNISCHE STEEKKAART	
<b>MOTOR</b>	
Type	vier-in-lijn
Opstelling	dwars achterin
Materiaal blok/cilinderkop	aluminium/aluminium
Kleppen/aantal	16
Kleppenbediening	dubbele bovenliggende nokkenas
Cilinderinhoud (cm³)	1796
Boring x slag (mm)	82,0 x 86,0
Verdichtingsverhouding (1)	11,5
Max. vermogen (kW/pk bij opm)	141/192 bij 7800
Max. koppel (Nm bij opm)	181 bij 6800
Voeding	multi-point injectie met elektronische versneller
Drukklading	nee
Uitlaatgasreiniging	driewegkatalysator
Brandstoftype	benzine 98 RON
Emissienorm	Euro4
<b>TRANSMISSIE</b>	
Aandrijving	achterwielen
Type	manueel, vijf versnellingen
Endreductie (1)	4,529
Overbrengingsverhouding (1)	
-1ste	3,116
-2de	2,050
-3de	1,481
-4de	1,166
-5de	0,916
-Achteruit	3,250
Toerental bij 90/120 km/u in 6de	2750/3600
<b>KOETSWERK</b>	
Type	zelfdragend, drievolume
Materiaal	aluminium en glasvezel
Aantal deuren/plaatsen	2/2
<b>ONDERSTEL</b>	
Ophanging	onafhankelijk met wishbones, schroefveren en stabilisatorstang
Ophanging achter	onafhankelijk met wishbones en schroefveren
Remmen voor/achter	geventileerde schijven/disk
ABS/EBD/noodrem	ja/nee/nee
Tractie-/stabiliteitscontrole	ja/ja
<b>STUURINRICHTING</b>	
Type	onbekrachtigd tandheugelstuur
Aantal stuurorentelingen	2,8
Draaicirkel (m)	10,94

MATEN, GEWICHTEN EN VOLUMES	
Lengte/breedte/hoogte (mm)	3785/1719/1850
Wielbasis (mm)	2300
Spoor voor/achter (mm)	1475/1507
Zithoogte voor (mm)	925
Beenruimte voor (mm)	640
Elleboogruimte voor (mm)	n.b.
Banden/velgen	175/55R16 en 225/45R17
Reservevel	nee
Leeggewicht (kg)	860
Max. toegelaten gewicht (kg)	1166
Sleepgewicht geremd/ongeremd (kg)	-/-
Max. daklast (kg)	-
Kofferinhoud (l)	112
<b>PRESTATIES</b>	
Topsnelheid (km/u)	242
0 tot 100 km/u (sec.)	5,2
0 tot 400 m (sec.)	14,61
0 tot 1000 m (sec.)	26,45
Herneming 50 tot 90 km/u in 3de/4de (sec.)	4,265,82
Herneming 90 tot 120 km/u in 5de/6de (sec.)	5,586,61
<b>VERBRUIK (L/100 KM)</b>	
<b>GEVEENS CONSTRUCTEUR</b>	
-Stad	12,1
-Buiten de stad	6,8
-Gemiddelde cyclus	8,8
<b>GEVEENS TEST</b>	
-Gemeten min. verbruik	7,9
-Gemeten max. verbruik	13,2
-Gemiddelde	10,1
<b>BUDGET</b>	
<b>PRIJS EN KOSTEN</b>	
Catalogusprijs (euro incl. btw)	43.706
BIV (euro)	423
Verkeersbelasting (euro)	243,94
<b>WAARBORG EN ONDERHOUD</b>	
Standaard waarborg (jaar)	2
Lak (jaar)	2
Roest (jaar)	2
Smeersel vervangen (km)	15.000
Onderhoudsbeurt (km)	90.000

Achteraan in dit nummer, in onze uitgebreide Prijswijzer, vind je ook de prijzen en opties van de andere versies van de Lotus Elise.