



Wilbert Huls
27 juli 2013

Blijvertje

Wat nu hip is, kan over een jaar of twee alweer heel gedateerd zijn. Zeker als het om techniek - en in het bijzonder digitale techniek - gaat. Ook in de autowereld merk je dat de levenscyclus van een model steeds korter wordt, met name vanwege de technische snufjes die elkaar in rap tempo opvolgen. Lotus heeft altijd de filosofie aangehangen dat het rijden zo puur mogelijk moet zijn. Het is dus niet voor niets dat de Elise al zestien jaar in nauwelijks gewijzigde vorm op de markt is.



Stoer plaatje

De Elise waar wij mee op pad gingen is een zogenaamde S3, dat zoveel wil zeggen dat dit de derde generatie Elise is. De eerste generatie herkende je aan de diepliggende ronde koplampen, met daartussen dito knipperlichten. Vervolgens werden de lampunits wat langwerpiger en kreeg het model een wat 'snellere uitstraling'. Bij de derde en huidige generatie werden de lampen in 2011 ondergebracht in een driehoekige behuizing, inclusief dagrijverlichting. Verder kan er enkel gesproken worden van kleine evoluties wat het uiterlijk betreft. De achterzijde laat zich al vanaf het begin kenmerken door de twee ronde pitten aan weerszijden van de concaaf gebogen achterzijde met het opschrift "L O T U S". Sportieve elementen als de half zichtbare middenmotor, de luchtinlaten op de flanken, een diffuser en een stevige uitlaat maken het kenmerkende stoere plaatje van de Elise compleet. De fel oranje lakkleur en de zwarte wielen bevestigen nog maar eens dat een Elise de juiste auto is om mee op te vallen.



Minimalistisch

Wij hadden het genoeg om in een buiige periode juist een stukje droog te pakken met de open Lotus. En met het verwijderen van het dakje komt de ware aard van het Britse merk weer naar boven. Als iets werkt, dan werkt het en hoeft er niks nieuws ontwikkeld te worden. Het targa-achtige dakje moet namelijk handmatig aan beide kanten van de auto ontgrendeld worden, opgerold en vervolgens weggelegd. Twee ondersteunende dwarsliggers moet je daarna ook met de hand losmaken en opbergen. Ingewikkeld is het niet, maar snel of elegant evenmin. Daarbij moet je echt even aan de lak denken bij het hele proces. Het plaatsnemen in de Elise is een hele toer. De kleine Brit is laag, heeft relatief kleine portieren en een brede, hoge dorpel. Wanneer je eenmaal plaatsgenomen hebt in de minimalistische, sportieve kuipen, voegt dat echter heel veel toe aan de beleving. Je wordt niet alleen door de stoelen omsloten, maar eigenlijk door de hele auto. Waarbij de enige verstelmogelijkheid de afstand tot het stuur en de pedalen betreft.

De hele binnenzijde is minimalistisch vormgegeven. Op diverse plekken kijk je tegen



Lotus Elise S Black Style Pack

onbewerkt aluminium aan of is het metaal voorzien van de lak van de buitenzijde. Waar wel gebruik is gemaakt van kunststoffen, is dit heel functioneel uitgevoerd. Tellers geven weer wat je ervan wil weten en de overige benodigde info komt van een klein lcd-display onderin de toerenteller. Voor elke functie die niet op de stuurstengels geherbergd kon worden, is een ronde drukknop op het dashboard gezet en voor de audio is er een enkel-DIN opening, zodat elke willekeurige radio uit de jaren '90 nog zal passen. Aan de ene kant kan je dit allemaal wegschrijven onder de noemer 'prioriteiten' van Lotus, maar laten we aan de andere kant niet vergeten dat ook deze kleine Lotus Elise S nog steeds minimaal 57.500 euro kost. Dan kom je gewoon niet weg met dit interieur.



Toerwagentje

Tot de vorige generatie was er nog de Exige als dichte variant van de Elise, maar inmiddels zijn dat twee afzonderlijke modellen geworden. Dat wordt nog eens benadrukt door de aanstaande Roadster op basis van de beestachtige, nieuwe Exige. Daarmee lijkt het of de Elise die overblijft een heel beschaafd toerwagentje is



Lotus Elise S Black Style Pack

geworden, maar ondanks dat hij die kant ook wel in zich heeft, kan je dat zeker niet zo stellen. Want laten we eerlijk zijn, je hoeft geen raketgeleerde te zijn om een idee te hebben van de prestaties van een 924 kilogram zware Elise S met een 220 pk sterke krachtbron achter de stoelen. Die ene letter S doet trouwens wel terzake, want zonder die kleine toevoeging wordt de Lotus weliswaar 50 kg lichter, maar zakt het vermogen ook tot 136 pk.

Wanneer we de knop 'Engine start' ingedrukt hebben, klinkt er een licht brommetje en zakt de motor direct in een voor een sportwagen haast serene rust. De vier van Toyota afkomstige cilinders zijn weliswaar door de Britten flink gekieteld, maar in de basis is het een heel geciviliseerd stukje techniek. Ook met het wegrijden merken we geen hitsig karakter, maar gedraagt het open tweezittertje zich als een plezierige roadster in hart en nieren. Het is dat de bagageruimte wat beperkt en niet zo praktisch gevormd is, anders kan je maar zo de picknickmand inladen en je een dagje vermaken over slingerende rivierdijkjes of mooie bosweggetjes. Door de beperkte opening boven je hoofd, is de hinder van rijwind bij mensen van gemiddeld postuur tot een minimum beperkt.



Puur genieten

Maar, ondanks dat we kunnen genieten van een stukje toeren in de puurste zin van het woord, verleidt de Elise ons natuurlijk tot meer. De supercharger stapelt het vermogen bij het toenemen van de toeren lekker op en pas bij bijna 7.000 toeren wordt het maximum bereikt; de door ledjes aangekondigde begrenzer grijpt in. Haast lineair met het vermogen neemt ook het motorgeluid toe. Zeker sportief en opzwepend, al blijft het relatief beschaafd. In een rechte lijn snelt de Elise S zo in 4,6 seconde naar de honderd. De beleving daarvan neemt nog eens toe door de lage positie van de inzittenden.

Toch zit daar niet het meeste plezier, want die creëer je met het heerlijk in de hand liggende sportstuur. De draaiingen aan het stuur worden met chirurgische precisie overgenomen door de voorwielen, terwijl de achterwielen gewillig doorduwen. Alle wielen houden met de stevige vering en lichte demping lang optimale grip, waardoor je de grens ver moet zoeken op een droog en egaal wegdek. Slechts flinke oneffenheden of een gladde ondergrond dwingen je opmerkzaam te blijven tot het moment waar je zelf de grens verwacht. Meestal kan je daar namelijk ruimschoots overheen. Met zijn



Lotus Elise S Black Style Pack

vlotte eigenschappen biedt de Elise S voor elk wat wils, want van licht sportief toeren tot overdwars door de bocht, het kan allemaal. De kleine Brit is daarmee zo vermoeiend als de conditie van de bestuurder toelaat. Het is dat het praktische aspect - logischerwijs - totaal onderbelicht is, anders zou de liefhebber de auto zomaar dagelijks kunnen gebruiken.



Ongecompliceerd en leuk

Deels leunend op techniek die sommige merken zelfs niet meer in een stoffige kelder durven te laten liggen, is de Elise ook vandaag de dag nog precies degene die hij wil zijn. Ongecompliceerd en leuk, al moet met die termen niet de indruk ontstaan dat hij niet tot stevige prestaties in staat is. Met indrukwekkende sprintprestaties, maar vooral fenomenaal bochtenwerk, rijdt je menig premium sportwagen het snot voor de ogen. Aan de ene kant is het begrijpelijk dat Lotus daarbij nog erg leunt op oude techniek. Met de afzetvolumes van de Britten zijn de ontwikkelkosten nu eenmaal slecht terug te verdienen. Toch is het wel jammer dat bijvoorbeeld een interieur echt te gedateerd en kwalitatief minderwaardig is. Je betaalt toch een slordige 60.000 euro voor de hier



Lotus Elise S Black Style Pack

geteste auto en dan verwacht je een bepaald kwaliteitsniveau dat niet altijd gehaald wordt. Lotus legt daar tegenover dat het rijplezier grandioos en puur is. De Elise is met geen enkele andere intentie gemaakt dan om sportieve prestaties op de mat te leggen en wanneer je daar het maximale uit probeert te halen, heb je toch geen tijd meer om aan de mindere punten te denken.

Plus

- + Opvallende looks
- + Pure beleving
- + Fenomenaal bochtenwerk

Min

- Gedateerde interieuropties
- Rammels en kraakjes
- Motorgeluid braaf