

Direttore

* Fabrizio Romano
fabrizio.romano@motorage.it

Art director

* Annamaria Romano
anna.romano@motorage.it

Staff

* Fabiana Hoker
* Gianmarco Barzan
* Paolo Pauletta
* Simone Guida
* Giovanni Valenti

redazione@motorage.it
staff@motorage.it

Direzione tecnica

* Andrea Pasqua
press@motorage.it
* Giuseppe Marino
motorage@motorage.it

Marketing

* Anna Arriva
marketing@motorage.it

PR

* Paolo Del Panta
pdp10@libero.it
* Milena Ballotta
pr@motorage.it

LOTUS ELISE 1.6**SINTESI dell'agilità**

Se Lotus è marchio con il DNA della sportività, la piccola della gamma, la Elise, lo interpreta in modo essenziale.



Compattezza con stile da supercar, cilindrata contenuta e grande sprint. Parliamo di un'auto di 378,5 cm di lunghezza e larga 185 con i piccoli retrovisori.

Su questo concetto ha ovviamente puntato anche il recente restyling, che ha rassodato l'aspetto generale, a favore del look quanto dell'efficienza aerodinamica ed esaltato da voluttuose prese d'aria di raffreddamento della meccanica. La costruzione raffinata vale l'ottenimento da "peso piuma", che con la nuova versione 1.6 significa soli 876 Kg da dover maneggiare.

POSTURA ACQUATTATA, aggressiva, filante, muscolarizzata nei punti corsaioli.

Il riassunto dell'auto sportiva come disse Colin Chapman. Fedele all'idea britannica dell'auto di fascino che ci sa fare anche in pista. Prestazionale ma dal costo non esagerato. Nella sua coda la Elise fa sfoggio di un diffusore che ospita il terminale di scarico ad uscita doppia, affinato anche nella modulazione del rombo per il gusto degli amanti della voce piena.

Rigorosamente posteriore, il cofano da posto in questa versione al motore in alluminio 4 cilindri di 1.6 litri Euro 5, versione 1ZR di origine Toyota, ottimizzato dai tecnici inglesi.

Un paratia lo divide dal vano-box: rimane cioè lo spazio per ospitare un paio di zainetti da escursione o poco più.

IL PRENDERE POSIZIONE a bordo per i due occupanti è procedura che fa porta a pieno contatto col mondo della sportività,

PREZZI LOTUS ELISE

Lotus Elise 1.6	37.650 Euro
Lotus Elise 1.8 R	42.850 Euro
Lotus Elise SC	47.100 Euro

concedendo pochi compromessi. Anche per incunearsi nel sedile che abbraccia come un chioccia. In poco spazio, a pararsi davanti è l'essenzialità minimalista con centellinate dosi di tecnologia moderna: il cockpit con computer digitalizzato, tastini per il cruise control, radio e pulsante Start di accensione e spegnimento.

ALL'ATMOSFERA TUNING contribuiscono fortemente i tanti particolari che fanno uso dell'alluminio, a richiamare all'appassionato che lo stesso materiale leggero è anche nell'anima del veicolo, dallo chassis all'assetto, dal motore alle ruote. Seduti con effetto suolo, e quindi pigiato il suddetto tasto per mettere in moto, la vocalità motoristica quasi normale acquisisce toni da ruggito a ogni affondo di acceleratore; forte, bello per quanto ben controllato senza strafare grazie anche al acoustic control induction system. Sopra la testa dei due occupanti c'è la capote, che si apre facilmente per convertire l'Elise in una vera spider.

Se si può andare in cerca di accelerazioni e riprese si riesce ad avvertire il lavoro della fase e alzata variabile delle valvole, che sopra i regimi medi danno il meglio per esaltare la spinta. Qualche bizza dal controllo del limitatore che taglia con decisione eventuali affondi troppo focosi, dando però qualche incertezza all'elettronica dell'iniezione diretta.

ELEMENTI CHE INSIEME A FORME, assetto e peso, portano a sfruttare i 136 CV a 6800 giri con notevole efficienza, e a far percepire ben di più del valore dei 160 Nm

**Valutazioni acquisto**
Lotus Elise 1.6

A parte gli strumenti citati si resta sul essenziale. La sportività ricercata riduce gli arredi quasi all'osso.

DI SERIE:

Airbag guida e passeggero, ABS, Antifurto e Immobilizzatore elettronico, Chiusura centralizzata a telecomando e Chiave con transponder, Correttore assetto fari, Cerchi in lega a 12 razze, Radio con CD e 4 altoparlanti, kit particolari alluminio con poggia piede pass., Volante sportivo in pelle.

In opzione Climatizzatore (1.850 €), Hard-Top (1.720 Euro),

Vernice Metallizzata (880 €) oppure la particolare Vernice Lifestyle (1.350).

Lo Sport Pack (2.695 €) con il Sistema antipattinamento di controllo trazione (TCS), è al momento disponibile solo per le versioni R e SC.

PACCHETTI OPTIONAL PROPOSTI:

Black Style Pack (Cerchi neri, Diffusore posteriore nero) a 720 € - Touring Pack a 2.650 €, con Sedili in pelle ProBax, Pannelli portiere di pelle e imbottiti, Inserti portiere di pelle forata, Console centrale con finiture di pelle, Cuffia per leva del cambio di pelle nera forata, Tappetini neri con logo Elise ricamato Pannelli fonoassorbenti, Fanali supplementari, Connessione per iPod, Divisore per vano portaoggetti e portabicchiere, oltre all'adozione per Elise 1.6 del Cruise control.

Di certo, il prezzo non elevato per una sportiva tecnicamente con i canoni Lotus, si alza un po' con il costo di accessori. Alcuni importanti anche per un uso normale-stradale della Elise.

A FAVORE PRINCIPALI

- Reattività nella guida: ricorda i kart
- Sprint con cilindrata contenuta: magia del rapporto peso/potenza
- Scenografia estetica da supercar
- Rapporto Prestazioni/Prezzo
- Qualità della meccanica da tuning

DEBOLEZZE

- Accesso e sedili: non per chi supera troppo il peso forma
- Trasporto bagagli: una nicchia per borsino e via
- Visuale posteriore
- Vibrazioni poco digerite dallo sterzo e dall'assetto

di coppia a 4400 giri.

Buona la visione frontale della strada, accettabile di $\frac{3}{4}$ anteriore, ridotta al lumicino per tutto ciò che riguarda il dietro.

Assetto pistaiole, piatto, autorevole, con sofisticato sistema a dai bracci alleggeriti. Talmente basso e rigido che digerisce poco le irregolarità, e ricorda di tenere ben ferme la mani sul piccolo volante, il quale conta su un sistema di sterzo fermo e rigido da far pensare al divertimento in pista, ma assorbe quasi nulla delle vibrazioni del suolo.

LA NOTEVOLE SPORTIVITÀ porta a dimenticare ogni percezione di ammortizzazione, ma l'effetto kart è uno degli aspetti straordinari dell'Elise, che mette a disposizione reattività di risposta e agilità fuori dal comune.

Molto agevole e immediato anche il cambio a 6 marce, che contribuisce alle notevoli potenzialità di scatto della Elise: i 6,5 secondi da 0 a 100 km/h si alternano ai 6,7 verificati.

Nella guida standard, il consumo medio si è confermato abbastanza contenuto: magari non i 6,2 l/100 km della fiche tecnica, ma a rimane sotto 8 litri/100 km si riesce anche a fare se si trattengono stili di guida da Fast and Furious.



La tecnica di Lotus Elise 1.6

Motore: posteriore-centrale-trasversale, 4 cilindri in linea, doppio albero a camme 16 valvole, fasatura valvematic e alzata variabile delle valvole, acoustic control induction system.

Cilindrata: 1598 cc
Alimentazione: Benzina, iniezione diretta - Engine management Lotus T6 control unit
Potenza max: 100 kW / 136 CV a 6800 giri/min.
Coppia max: 160 Nm a 4400 giri/min.
Cambio: manuale 6 rapporti

Dimensioni:
 Lunghezza: 378,5 cm
 Larghezza: 185 cm
 Altezza: 111,7 cm
 Passo: 230 cm
 Carreggiata: ant./post. 145,7cm/150,7 cm
 Distanza dal suolo: 130 mm
 Peso: 876 kg
 Cerchi: 12 razze ant./post. 5.5x16"/7.5x17"
 Pneumatici: ant./post. Yokohama Advan Neova AD07 LTS 175/55 R16 / 225/45 R17
 Vano bagagli: 112 litri

Sospensioni: indipendenti, bracci sovrapposti, molle coassiali Eibach, ammortizzatori a gas monotubo Bilstein, barra antirollio anteriore

Chassis: Lotus design con struttura lightweight lega alluminio estrusio e sottotelaio post.

Sterzo: pignone e cremagliera (2.8 giri volante da dx/sx)

Freni: a dischi ventilati 26 mm; ant. sistema Lotus/AP-Racing due pistoncini - post. Brembo a pistone fluttuante

Prestazioni:
 Accelerazione: 0-100 km/h: 6.5 secondi
 Accelerazione: 0-160 km/h: 18.6 secondi
 Velocità max: 204 km/h

Consumi fiche tec. (rilevati)
 urbano 8.31 litri/100 (9,2)
 extra urbano 5.04 litri/100 km (7,0)
 Combinato 6.28 litri/100 km (8,0)

Emissioni: omologazione Euro V - CO2 149 g/km

Serbatoio carburante: capacità 40 litri

