

PDF-downloadservice



Alstublieft!

**Op de volgende pagina's het
door u bestelde artikel
van *AutoWeek*.**

Veel leesplezier!



Adrenalinemach

In elke bocht voel je de dreiging. Gaat 'ie dwars? Met die krijssende motor achter je rug is het alsof je 'n rugtas met 200 pk draagt. Een intensere manier van autorijden kunnen we ons niet voorstellen. We hebben 't over de Lotus Elise 111R en de Opel Speedster Turbo.

TEKST STÉPHAN VERMEULEN, FOTO'S RENÉ OUDSHOORN

■ Je zit met je billen maar net boven het asfalt. Onwillekeurig duw je je achterwerk bij plassen of drempels even omhoog. Je hoeft het kleine stuurkje slechts een paar millimeter te draaien om van rijstrook te wisselen. En haal het doekje dat dienstdoet als dak er maar af, want met de kap dicht krijg je last van claustrofobie. We hebben het over auto's, maar eigenlijk zijn de Lotus Elise en de Opel Speedster speeltjes. Gemaakt voor puur plezier, bedoeld voor speedfreaks die, als ze niet oppassen, veranderen in kamikazepiloten. Zeker de Speedster Turbo kan listig zijn. De turbo knalt erin bij 2.500 tpm, voor je het weet sta je achterste voren bij het uitaccelereren van

een bocht. Maar da's voor velen nu juist de kick. De aanleiding voor deze test is echter de Lotus Elise 111R, die met zijn tot het uiterste opgefokte 1,8-litermotor een toerensensatie biedt die zijn weerga niet kent. Boven de 6.000 toeren gaat het Toyota-blok te keer als een meedogenloze bruut die met een vreselijk rauwe oorlogskreet tot zijn hoogtepunt komt. Door de elektronica is dat bij 8.500 tpm. Maar da's nog altijd goed voor een flinke adrenalinestoot en een ongekend felle acceleratie. Met een korte klik ram je de zeskak in z'n volgende versnelling, houdt je de Elise boven de 5.000 tpm dan ben je iedere medeweggebruiker de baas. Op een bochtig weggetje bijten zelfs motor-

rijders hun tanden stuk. En de Speedster? Die zit hem op de hielen, maar de bestuurder moet veel harder werken om de lichte Opel op het asfalt te houden. De tweeliter deelt genadeloze klappen uit en daardoor is de Speedster Turbo zelfs sneller dan de Lotus. Maar zijn tricky weglegging maakt hardrijden nog spannender. Maar laten we even bedaren, sorry, de adrenaline giert nog door het lichaam.

Heerlijk leventje

De Lotus Elise 111R is kort geleden voorzien van het motorblok dat ook dienstdoet in de Toyota's Corolla en Celica T Sport. Insiders spreken van de 1.8 VVTI-motor met variabele kleptiming en -lichthoogte,

goed voor 192 pk bij 7.800 tpm. Die motor heeft een heerlijk leventje, want de Lotus weegt nog geen 900 kilo. De Elise is al sinds 1995 leverbaar, in de herfst van 2000 werd de carrosserie gemodificeerd en kreeg de Elise onder meer de spleetogen die hij tot op de dag van vandaag heeft. Wie de gangen van de Engelse sportwagenfabrikant de laatste jaren een beetje gevolgd heeft, weet dat de auto's zo licht mogelijk worden gehouden. Dat bereik je met een aluminium chassis. De Elise was er al met een 1.8 van 120 pk of 160 pk, en nu dus ook met 192 pk. En dan de Speedster. Da's toch gewoon een Lotus met een Opel-badge, zult u denken. Niet echt. Lotus heeft Opel wel geholpen bij de ontwikkeling van de Speedster, en we komen in beide auto's dezelfde zaken tegen. Zoals het dakje, bijvoorbeeld. Opel heeft de Elise als basis genomen, maar slechts tien procent van de onderdelen is uitwisselbaar. De bodemplaat wordt gedeeld, *that's it*. De wielophanging, de

– Opel Speedster Turbo



compacte overkapping van de meters met twee rondingen. Er is veel aandacht besteed aan de vormgeving. En da's in de Speedster niet het geval. Bij Opel vonden ze nog een paar tellers uit een Manta van 1976, bij wijze van spreken dan, en ook de schuin omhoog priemende schakelpook lijkt uit die oude Opel te komen.

O ja, we moeten ook nog een bediening van de ventilatie onder het dash plaatsen. Verder is de Speedster erg minimalistisch; je kijkt tegen diverse aluminium profielen aan. In het voetencompartiment van de passagier zie je twee voetensteunen. Eén voor lange mensen en één voor korte personen. Da's voor de bijrijder de enige manier om zich schrap te zetten.

Niet dat het er in de Elise weelderig aan toe gaat, maar het oogt allemaal net iets vriendelijker. In zowel de Lotus als de Opel zit je in kleine kuipstoeltjes, die 'n strakke greep bieden. Je voelt je één met de auto, zo één, dat je bij het uitstappen bijna vreest dat de Elise of de Speedster aan je achterste blijft hangen. Dat uitstappen is trouwens nog een hele toer. De beste methode: wurm eerst een been uit het voetencompartiment en slinger dat over de brede rand van de cockpit. Doe dat ook met het tweede been en zet je handen op de randen van de stoel, zodat je jezelf omhoog kunt wippen.

Trendy sneakers

Wie op grote voet leeft, moet voor de aanschaf van zo'n racemonster eerst maar eens uitgebreid passen. Want in beide auto's heb je echt kleine voetjes met race-schoenen nodig om de pedalen snel te kunnen bedienen. Een paar trendy sneakers voldoen ook, dus dat komt goed uit. In de Elise doen drie aluminium strips dienst als pedalen, in de Speedster bedien je gas, remmen en koppeling met geperforeerde pedalen. In deze auto zijn ze op hun plaats, want het draait allemaal om gewichtsbesparing. In de Speedster Turbo moet de linkervoet ver omhoog om de auto rollend te krijgen, terwijl de koppeling in de 111R snel aangrijpt. Je kunt de pedalen volgens het *heel-and-toe*-principe bedienen. Lekker racy! Qua remmen vraagt de Lotus minder kracht, op het Opel-rempedaal moet je echt stampen. Een groot verschil merk je ook in de versnellingsbak. Ten eerste heeft de Lotus zes versnellingen, en in de Speedster bedien je er vijf. Door de immense krachten van de 2,0-liter turbo heb je geen behoefte aan een zesde verzet. Trekkraft zat! Met de schuine pook maak je langere slagen, in de Lotus klikklak je met korte bewegingen door de transmissie. Overigens maakt de bak in de Speedster Turbo minder geluiden dan die in de Speedster 2.2. In de tammere versie krijg je door de grove geluiden uit de transmissie het gevoel flink aan het rammen te zijn. Dat mag best. Het maakt de beleving alleen maar intenser. Over puur gesproken: in de Speedster zoek je tevergeefs naar de knoppen voor de ruitbediening. Dat doe je gewoon met raamslingers. Van de twee roadsters geeft het interieur van de Opel de meeste race-beleving. Dat komt door 't minimalistische



Het interieur van de Elise is fraaier afgewerkt dan dat van de Speedster.



In de Speedster zit je in een zelfde soort ruimte als in de Elise.

interieur en de startknop boven op het dashboard.

Turbogehuil

Over de klanken van de Lotus-krachtbron hebben we u al geïnformeerd – eigenlijk hadden we een cd-tje met de geluiden bij dit nummer moeten doen – ook de sissende en blazende klanken uit de uitlaten van de Speedster mogen er zijn. Constant dat nerveuze turbogehuil achter de rug, de rauwe sound bij lage toeren, ja, we zijn met iets bijzonders op stap. Het ietwat blikkerige geluid uit het uitlaatstelsel wordt vanaf 2.500 toeren

overstemd door de bekende turboklanken. Met de Speedster valt bijna niet normaal weg te rijden, de turbo stuwt hem gelijk naar grote hoogten. Voor je het weet, zit je in de toerenbegrenzer, al geeft bij 6.000 toeren een rood lampje in de toerenteller aan dat het de hoogste tijd is voor een hoger verzet. Een zelfde soort lampje geeft dat in de Elise aan, maar dan 2.000 toeren later. Met de Elise valt heel goed rustig te rijden. Niet dat je hem daarvoor koopt, maar het kan handig zijn als je in druk verkeer belandt. En die kans is in de overbevolkte Randstad nogal groot. Daarom zouden we de Elise eerder aan



Het gaat er krapjes aan toe, in de Lotus heeft de passagier een voetensteun.



Ziehier het verschil met de Lotus, simpeler qua opzet en een tweede voetensteun.

ines

aandrijflijn, het komt allemaal uit de Opel-fabriek. Opel levert de Speedster als 2.2 zonder turbo of als 2.0 met turbo. Die laatste komt uit de snelle OPC-versies van de Zafira en de vorige Astra.

Als een coureur

Even gewoon instappen kun je vergeten. Dat gaat bij de Lotus en de Opel op dezelfde manier. Open het deurtje, pak de A-stijl en de bovenkant van de kuipstoel en laat je als een coureur in de auto zakken. Tussen de knieën tref je een klein stuur aan. Mooi rond in de Elise, in de Speedster is het voorzien van uitstulpingen voor extra grip. En toch ligt het Lotus-stuur lekkerder in de hand. Met de knuisten om het Opel-stuur druk je tijdens snel bochtenwerk keer op keer de claxon in. Alsof je nog niet genoeg aandacht trekt! In de Elise krijg je best een knus gevoel, mede door het alcantara op de bovenkant van het dashboard, de mooie knopjes voor de verlichting en de



Elke Speedster krijgt een apart schildje met het productienummer mee.



Een toerenteller die tot 10.000 tpm gaat! Dat belooft wat...

Uitrusting/opties	Lotus Elise 111R	Opel Speedster
ABS/remassistent	S/-	S/-
Airbag l/r	-/-	S/-
Airbags hoofd/opzij	-/-	-/-
Airco/automatisch	€ 2.635/-	-/-
Audio-installatie/cd	S/S	-/€ 725
Boordcomputer	-	-
Buitenspiegels elektr./verw.	-/-	-/-
Centr. vergr./afstandsbed.	S/-	€ 855*/€ 855*
Cruise control	-	-
Hoogte-/diepteverst. stuur	-/-	-/-
Hoogteverstelling stoel l/r	-/-	-/-
Lichtmetalen velgen	S	S
Metallic lak	€ 1.247	€ 625
Mistlampen vóór	-	€ 450
Regensensor	-	-
Stab.systeem/traction contr.	-/-	-/-
Stuurbekrachtiging	-	-
Toerenteller	S	S
Zijruiten elektr.	-	-

S = STANDAARD, - = NIET LEVERBAAR,
* = ONDERDEEL VAN PAKKET



Lotus 111R:
top 241 km/h, 0-100 in 5,4 s

Fantastisch motorgeluid
▲ Uitgebalanceerd
Motorteknik

Trekkracht onderin
▼ Prijs t.o.v. Speedster

onze moeder meegeven dan de Opel Speedster. Blijf je met de Lotus onder de 4.000 toeren dan is er niks aan de hand, pas boven de 6.000 toeren komt het beest in hem los. Qua prestaties zijn de auto's aan elkaar gewaagd, maar in de Lotus moet je in rechte lijn keihard werken om de Opel bij te blijven. Schakel als Elise-piloot altijd een tandje extra terug, anders loopt de Speedster bij je weg. In de sprint vanuit stilstand doen ze niet voor elkaar onder. Beide klaren het klusje in 5,4 seconden. Een gemakkelijke opgave in de Speedster, een heel karwei in de Elise. Alleen als we bij 5.000 tpm de koppeling laten schieten, krijgen we die tijd op de stopwatch. Spektakel gegarandeerd. De rook komt van de banden en de kont kwispelt. Overigens geeft de Speedster bij zo'n bruuske lancering een zelfde demonstratie.

Aktetas

We noemden het al eerder: het doek dat dienstdoet als dak is in beide auto's hetzelfde. Aan beide kanten klem je tussen de voorruit en de B-stijl twee balken vast, waardoor het doek zich strak spant. Met palletjes maak je het los, vervolgens kun je het opgerolde dak in de bagageruimte achter de motor opbergen

en dan kan het grote genieten beginnen. Overigens is het kleine laadruim dan direct vol, er kan misschien nog net een aktetas bij. Wat zit er dan onder de korte neusjes? Het kleine, lichte kapje dekt een ruimte af waar de accu en het reservoir voor de ruitensproeiervloeistof zich bevinden. Verder biedt het een blik op de wielophanging. Ruimte voor bagage is er niet. Tot 140 km/h is het nog aangenaam om open te rijden, daarboven krijgt de wind vrij spel in de kleine ruimte. De geluidsproductie is met open dak bijna even hoog als met het dak gesloten. Op de snelweg merk je dat de Elise en de Speedster hier niks te zoeken hebben. Rechttuit rijden biedt geen plezier, en bij 120 km/h kun je nauwelijks met elkaar praten. Je zit ten opzichte van andere auto's ter hoogte van de dorpel, een compacte auto als een Peugeot 206 lijkt opeens wel een fullsize-MPV. Daar moet je erg aan wennen.

Ga als het even kan van de snelweg af, want bochtige binnenwegen zijn het domein van deze auto's. Sturen is werken, want het vereist heel wat spierkracht. Aan de andere kant zijn de stuurinstallaties bijzonder communicatief. Wat er verder in de bocht gebeurt, verschilt nogal. Door de smalle voorbandjes heeft de Speedster in

eerste instantie last van onderstuur. Heel even maar, want voor je het weet zet 'ie een stap opzij. Bij Opel Nederland waarschuwen ze ons al: "Let op, hij is tricky." De Speedster Turbo is inderdaad nogal onrustig, voor en achter heeft hij niet die fraaie balans die het onderstel van de Elise wél heeft. De Lotus boezemt hierdoor veel meer vertrouwen in en de grens van overstuur ligt ver weg. En als je die nadert, voel je dat heel goed aan. Hieraan merk je dat Lotus de door-gewinterde onderstelspecialist is en dat Opel van compacte, achterwiel-aangedreven sportauto's toch wat minder kaas gegeten heeft. Vering en demping? Niets van te merken! Elke drempel, richel of tak onder de auto klinkt via de wielophanging zo hard in de kunststof carrosserie door dat je vreest dat de boel scheurt.

Overbodige balast

In de Elise 111R ziet u fraaie lederen bekleding, airco en de alcantara dashboardbekleding. Schitterend, maar niet standaard. Het maakt onderdeel uit van het Touringpack, wat € 4.320 extra kost. Wie het leven aan boord wat aangenamer wil maken, moet het nemen. De purist zal het achterwege laten. Allemaal



Opel Speedster Turbo:
top 243 km/h, 0-100 in 5,4 s

Supersnel
▲ Turbomotor
Puur

Erg tricky
▼ Merkimago
Stuur niet prettig



Zulke tellers had de Manta van 25 jaar geleden ook al.



Lekker basic, die raamslingers

‘overbodige ballast’, net als de 2.635 euro kostende airco. Dat heb je toch niet nodig als je altijd open rijdt. Dus kaal is de Lotus nauwelijks completer dan de Spartaanse Speedster. Maar dan nog heeft de Lotus een betere afwerking dan de Opel. Overigens betaal je daar heel dik voor, want de 111R komt op € 57.770. De Speedster Turbo kost kaal € 46.895, de testauto is met wat extra’s aangekleed. Zo kosten de geperforeerde remschijven € 650, de lederen bekleding komt op € 1.795 en de importeur liet voor € 450 mistlampen vóór monteren. En zo komt ook een Speedster Turbo al gauw op een halve euroton. Dat het een geblazen exemplaar is, zie je aan de neus, de 2.2 heeft een ander voorkomen. Verder heeft de Turbo 17-inchwielen met een ander ontwerp. Achterop staat met een snel lettertype ‘Speedster Turbo’. In de zelfde stijl staat er ‘Turbo’ op de dorpelstrip. De letters ogen nogal goedkoop, ze hebben een te hoog ‘The Fast and the Furious-gehalte’.

Ook de Elise 111R rolt op lichtmetalen wielen met een diameter van 17-inch. Bij stoeprandjes is het daarmee oppassen geblazen, want de spaken staan ver naar buiten. De 111R heeft ABS, de 111S en 111 moeten het zonder antiblokkeersysteem stellen. Het fraaie gele Lotus-logo prijkt op de voor- en achterkant, op de zijkant staat 111R en verder verloochent Lotus zijn Britse origine niet, getuige de Union Jack op het voorscherm.

In het hart

Natuurlijk zijn zowel de Opel Speedster als de Lotus Elise auto’s die de liefhebber in het hart raken. De Opel doet dat met een flinke hoeveelheid ongemanierdheid, de Lotus gebruikt zijn charmes op een iets geraffineerdere wijze. Er zullen ongetwijfeld mensen zijn die terugdeinzen voor de merknaam die op de Speedster staat. Opel is nu niet echt een merk dat auto-enthousiastelingen aanspreekt. En dat moet je wel zijn om een Speedster Turbo te kopen. Toch iets om overheen te stappen, want de Opel biedt ’n geweldige portie rijnsensatie. Er zijn al heel wat enthousiaste rijders gestraft voor hun overmoedige gedrag. Want wat is ’ie tricky! En bedenk wel dat de Speedster Turbo eigenlijk niet normaal te rijden valt. Door de enthousiaste turbomotor rijdt je al gauw twee keer te hard. Voor de Lotus geldt dat veel minder, want eigenlijk heb je met de Elise twee auto’s. Een roadster waarmee het heerlijk toeren is, en een puur race-monster waarmee je op ongekend hoge snelheden bochten verschalkt. Bovendien maak je met een Lotus-sleutelhanger meer indruk dan met een sleutel waarop het bliksemlogo staat. Lotus staat wel ergens voor. Dat merk je ook aan de Elise 111R. De manier waarop de auto is uitgebalanceerd, spreekt boekdelen. Bovendien zit het prijsverschil voor een groot deel in de afwerking. Wie van hard rijden en veel spanning houdt, is met beide auto’s goed bedeed, de Speedster Turbo biedt zelfs nog meer spanning. Maar de betere auto is toch de Lotus Elise 111R. ■



Er staat Lotus op het kleppendecksel, maar dit hitsige blok komt van Toyota.



De gladde onderkant zorgt voor een optimale windgeleiding.



De Speedster is hoekig en stoer, deze uitlaten zijn een stuk uitbundiger dan die van de Elise.



De 2,0-liter turbo maakt de Zafira OPC al snel, kun je nagaan als het blok in een ultralichte Speedster ligt.



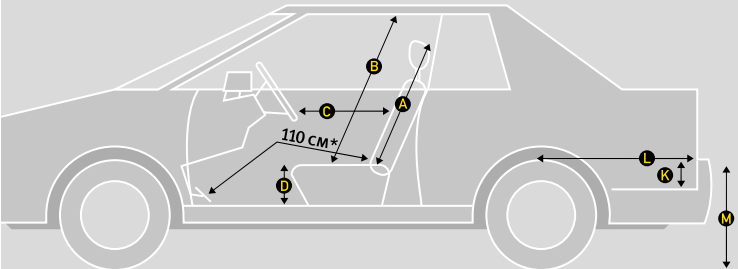
Dit wielontwerp kennen we van de OPC-versies.



Oppassen bij stoeprandjes met deze schitterende wielen.

Technische gegevens

	Lotus Elise 111R	Opel Speedster Turbo
Motor	4-cil. in lijn dubb. bovenl. nokkenas, 4 kl./cil.	4-cil. in lijn dubb. bovenl. nokkenas, 4 kl./cil.
Cilinderinhoud	1.796 cc	1.998 cc
Boring x slag	82,0 x 85,0 mm	86,0 x 86,0 mm
Compressieverh.	11,5:1	8,8:1
Brandstofsysteem	multipoint-inspuiting	multipoint-inspuiting
Max. vermogen	141 kW/192 pk bij 7.800 tpm	147 kW/200 pk bij 5.500 tpm
Max. koppel	181 Nm bij 6.800 tpm	250 Nm bij 1.950 tpm
Aandrijving	achterwielen	achterwielen
Aantal versnellingen	6, handgeschakeld	5, handgeschakeld
Ophanging vóór	dubb. draagarmen, stab.	dubb. draagarmen, stab.
Ophanging achter	dubb. draagarmen, stab.	dubb. draagarmen, stab.
Remmen vóór/achter	gev. schijven rondom	gev. schijven rondom
Bandenmaat	175/55R16 (v) 225/45VR17(a)	175/55R17 (v) 225/45R17 (a)
Draaicirkel	10,5 m	11,6 m
Afmetingen l/b/h	3,79/1,72/1,14 m	3,79/1,71/1,12 m
Wielbasis	2,30 m	2,33 m
Tankinhoud	38 liter	40 liter
Bagageruimte	115 liter	206 liter
Gewicht	860 kg	930 kg
Laadvermogen	geen opgave	220 kg
Aanhanger (geremd)	-	-



*= De voorstoel wordt ingesteld voor een gemiddeld Nederlands postuur

Interieurmaten in cm

	A	B	C	D	K	L	M
Lotus Elise 111 R	85	96	59	11	26	49	86
Opel Speedster Turbo	85	96	59	11	26	49	86

Technische gegevens

	Lotus Elise 111R	Opel Speedster Turbo
Topsnelheid*	241 km/h	243 km/h
0-100 km/h	5,4 (5,2*) s	5,4 (4,9*) s
50-80 km/h in 2/3/4	2,4/3,1/4,0 s	2,0/2,7/3,8 s
80-120 km/h in 3/4/5	4,4/5,6/8,0 s	3,5/5,1/7,0 s
Geluid 100/120 km/h	74,7/78,3 dB	74,8/78,0 dB
Verbruik gem.*	6,9 l/100 km (1:14,5)	8,5 l/100 km (1:11,8)
Testverbruik gem.	9,0 l/100 km (1:11,1)	10,0 l/100 km (1:10,0)
Actieradius	422 km	400 km

* = FABRIEKSOFGAVE

Kosten

Prijs	€ 57.770	€ 46.895
Bijkomende kosten	€ 1.927	€ 647
Houderschapsbel. 3 mnd	€ 49 - € 58	€ 49 - € 58
Garantie	2 jaar/onbeperkt 8 jaar carrosserie	2 jaar/onbeperkt 6 jaar carrosserie
Onderhoudsinterval kl./gr.	15.000 km/15.000 km	30.000 km/30.000 km
Importeur	Lotus Import van der Kooi Lochem, 0573-255969	Opel Nederland B.V. Breda, 076-5448000
Internet	www.lotuscars.nl	www.opel.nl

Koffers

	90 liter	53 liter	44 liter	21 liter	75 kg	Laadvermogen
Lotus Elise 111R	-	-	1X	1X	2X	geen opgave
Opel Speedster Turbo	-	-	1X	1X	2X	+ 70 kg