

Data: 09/10/2012

*testata: **Autoblog.it***



Lotus Elise 1.6 - Il video test su strada e in pista

Publicato il 09 ott 2012 da Lorenzo Baroni

Piccola, leggerissima, compatta, scomoda, a tratti anacronistica. Ma in grado di regalare sensazioni che pochissime altre automobili sanno dare oggi al pilota. La [Lotus Elise](#) è cambiata negli anni, ma anche nell'ultimissimo aggiornamento, il restyling del 2011 che abbiamo provato su strada e in pista, è rimasta fedele alla filosofia che ne ha ispirato il progetto originario....**(SEGUE)**

La Guida



Immaginare di usare una Lotus Elise come un'auto qualunque sulle strade aperte al pubblico è pura teoria. Tombini, buche, sconessioni brusche: evitatele ad ogni costo, se volete bene alla macchina e a voi stessi. L'assetto è quanto di più rigido si possa trovare su una vettura stradale al giorno d'oggi, e

l'ammortizzazione è praticamente inesistente. Quanto è sacrificata su strada, tanto è in grado di offrire in pista, suo vero terreno d'elezione.

Dove l'asfalto è liscio e non ci sono gli ostacoli della strada, l'Elise ripaga con gli interessi di tutti i sacrifici che impone al guidatore. Se proprio dovessimo trovare un difetto a questa versione, indicheremmo il motore. Sovrabbondante su strada, dove grazie al peso contenuto in soli 875 kg fa valere tutta la sua non eccezionale cavalleria regalando una buona aggressività all'Elise, il quattro cilindri manca di un po' di tono tra i cordoli, soprattutto sui tracciati più veloci.

La Elise "base" soffre per così dire di una sproporzione tra l'eccellente telaio (roba da bacio accademico, altro che da lode...) e il "motorino" che tenta di metterlo in difficoltà. Non a caso esistono le varianti più potenti, che raggiungono i 220 CV con la Elise SC e addirittura i 260 CV con la spaziale Exige Cup. Con quella sì che in pista si viaggia (avendo oltretutto l'impressione che quel telaio di cavalli ne potrebbe digerire ancora di più), ma quel pelo di fruibilità che offre su strada l'Elise, va del tutto a farsi benedire.

Per la cronaca, va detto che il 1.6 può essere leggermente rinvigorito ordinando lo Sport Pack, che con un paio di piccole modifiche ad aspirazione e scarico porta la potenza complessiva a 142 CV. Più importante forse, è sottolineare che con questo optional il motore guadagna una voce più personale rispetto a quella dell'unità di partenza.

Ad assecondare il propulsore si diceva, c'è un nuovo cambio manuale sei marce. Che come tutti gli altri comandi della vettura, dal gas alla frizione, ha un carattere "maschio". La leva, con lo scenografico pomello in alluminio, è esemplare per ergonomia, e si fa notare per gli innesti duri e precisi, accompagnati da sonori "clac" che amplificano la sensazione di trovarsi a bordo di un mezzo assolutamente sopra le righe. Chicca da scoppiati: quando dai gas e aguzzi l'orecchio, si sente distintamente il caratteristico "whine" della trasmissione, un crescendo acuto di sottofondo tipico delle auto da corsa. Che ti fa salire un'adrenalina...

Lodi sperticate ed incondizionate merita anche lo sterzo, un comando chirurgico, emozionante, con pochi, pochissimi paragoni sia sul piano della precisione, che su quello dell'incredibile prontezza di risposta. Privo di servoassistenza, il comando risulta sempre pieno, verace e sincero. Roba da manuale, insomma. Anche in termini di comportamento dinamico, l'Elise si riconoscerebbe ad occhi chiusi.

Per metterla in difficoltà ce ne vuole di fatica. Piantata come se avesse affondato delle radici nell'asfalto, la scoperta inglese ha limiti dinamici elevatissimi, ed è virtualmente esente da fenomeni di rollio, proprio in virtù del suo assetto "spietato". La vettura, quando provocata, tende a reagire con un certo sottosterzo, evidente soprattutto quando si esce dalle curve più strette con gas aperto e angolo volante ancora chiuso.

Del tutto peculiare anche il modo in cui si manifesta il sovrasterzo, che va davvero "cercato". Quando si verifica, il fenomeno si presenta in maniera molto rapida e non sempre semplice da controllare: il riallineamento, e tutte le reazioni dinamiche di una vettura rigida e corta come l'Elise, sono in ogni condizione fulminee e brusche, mai progressive.

La Elise dal canto suo sfrutta al meglio il suo telaio impeccabile ed i pneumatici semislick di cui è dotata di serie.

Per ottenere il massimo delle prestazioni è necessario sfruttare al meglio la sua capacità di frenare fortissimo, quasi dentro la curva e di innescare dei piccoli sovrasterzi in rilascio utilizzando il trasferimento di carico. Prima di raggiungere il punto di corda invece, è possibile già accelerare con largo anticipo, in modo da controllare al meglio il posteriore e ottenere la massima velocità in uscita di curva.



Peso e Rilevamenti in Pista



Peso **876 kg** con pieno di carburante

Ruota anteriore destra - **19,3% 169,6**

Ruota anteriore sinistra - **162kg 18,4%**

Ruota posteriore destra - **31,2% 274kg**

Ruota posteriore sinistra- **270,4kg 30,8%**

Tempi in Pista all'ISAM: *Miglior tempo sul giro 1.16.50*

1°intermedio: 10.728 s

2°intermedio: 25.207 s

3°intermedio: 17.459 s

4°intermedio: 13.004 s

5°intermedio: 10.074 s

Vel max in fondo al primo rettilineo: 157 km/h
Vel max fine secondo rettilineo: 121.6 km/h
Vel minima prima variante: 43.1 km/h
Vel max prima del cavatappi: 120.08 km/h
Vel min dentro il cavatappi: 38.3 km/h
Vel dentro la curva roma a dx: 48.23 km/h
Vel minima dentro la doppia S: 57.23 km/h
Vel max prima della 2a variante: 121.18 km/h
Vel minima nel curvone: 80.56 km/h

....(SEGUE)

Tester: *Lorenzo Baroni, Claudio Galiena*

Fotografo: *Marco Valerio Condorelli, Giacomo Eusebi, Lorenzo Baroni, Jacopo Di Barbora*

Circuito: *Istituto Sperimentale Auto e Motori, ISAM Motor Center,*

Fonte: www.autoblog.it