

► OCCASION ► 1996/2001 ► À PARTIR DE 25 000 €

ACHETER UNE LOTUS ÉLISE Mk 1

Plébiscitée par la presse et par ses utilisateurs, la Lotus Elise jouit d'un capital sympathie rarement égalé. Cette petite anglaise est l'une des voitures les plus amusantes à conduire de la planète, mais s'avère aussi d'entretien facile, relativement économique, bien disposée pour le circuit... Le hic, c'est que ça se sait, et la cote est élevée.

PAR JULIEN BELL - PHOTOS LAURENT VILLARON

e-mail : sportauto@emapfrance.com



Lancée en 1996, l'Elise, dans sa version 111, dispose de 120 ch et séduit dès la présentation du concept : poids minimum, mécanique de série, aucune assistance électronique. Le plaisir du pilotage se nourrit de sensations authentiques amplifiées par l'absence d'ABS, une direction très directe, un centre de gravité très bas, et une réduction de tous les poids. Cette recette enchante aujourd'hui des milliers d'adeptes. En novembre 1998, apparaît la version Sport 135, qui dispose d'un haut moteur préparé (135 ch), d'une boîte courte, d'un échappement sport, de disques ventilés et de plusieurs autres pièces spécifiques. En janvier 1999 sort la version « 50^e anniversaire », qui sera produite à 51 exemplaires (vert métal, jantes or, sièges cuir et autocollants spécifiques). La version de 143 ch, nommée 111 S, fait son apparition en janvier 1999. Elle dispose du moteur dit « VVC » accouplé à

► Les essais Sport Auto

- N° 409 (02/1996) : contact.
- N° 435 (04/1998) : essai Elise Sport.
- N° 437 (06/1998) : match Caterham 1.6.
- N° 443 (12/1998) : essai kit Sport 135.
- N° 449 (06/1999) : contact 111 S.
- N° 451 (08/1999) : essai course Elise Motorsport.
- N° 453 (10/1999) : match Donkervoort 1.8 T.
- N° 463 (12/2000) : spécial cabriolets.

►► Pour recevoir les photocopies de ces essais, voir p. 8

une boîte courte, le silencieux et l'admission sont revus, les disques de freins sont ventilés et percés, et d'autres accessoires spécifiques complètent la liste des particularités. Lotus déclinaire aussi plusieurs versions faisant référence aux glorieuses années F1 de la marque. Ainsi naissent la JPS (noir, jantes or, logos JPS...), la 49 (deux tons rouge et blanc, jantes or...), la Millennium (bleu Atlantis en 111 ou 111 S, jantes 111 S...). Des modèles « vitaminés » coifferont la gamme tout en gardant un côté exclusif puisque construits à peu d'exemplaires et vendus relativement cher : l'Elise 160 (pour 160 ch) et la 190 (avec 190 ch, dans une série très limitée). Partager sa passion pour l'Elise au sein d'un club (Club Lotus France, One Eleven...) permet d'éprouver énormément de plaisir sur circuit, en groupe, et de bien appréhender les évolutions possibles pour son auto. Ces partages d'expériences sont fréquents entre les propriétaires d'Elise, rendant les quelques problèmes rencontrés

facilement maîtrisables à moindre coût. Comme toute production artisanale, les solutions existent, souvent simples, économiques et efficaces. Posséder une Elise, cela permet de se faire plaisir tout en respectant la législation routière. Les bruits d'air, capoté ou non, sont suffisamment importants pour calmer les ardeurs sur autoroute. Pour les modèles équipés d'un pot « sport », la barre des 130 km/h est suffisante si vous souhaitez enchaîner plusieurs centaines de kilomètres sans maux de tête... A l'usage, l'Elise s'avère économique, la consommation et l'entretien étant du niveau d'une berline moyenne. En revanche, si l'envie de préparer votre Elise pour améliorer sans cesse ses performances vous prend, les possibilités sont assez nombreuses pour vous faire dépenser des sommes conséquentes. Mais le plaisir de se mesurer aux Porsche et aux Ferrari sur les circuits avec un petit quatre cylindres, c'est tellement jouissif... ■

> Où la trouver

> **Le réseau Lotus**
Marcassus Automobiles -
Tarbes : 06.07.73.80.70.
Lotus Lille - Seclin :
03.20.90.52.52.
Auto Palace - Cannes :
04.93.90.51.00.
TLA - Saint-Etienne :
04.77.32.66.06.

> Les annonces de particuliers ou de professionnels

Parcourez attentivement les journaux d'annonces : les échanges entre particuliers peuvent être une bonne voie de recherche. Quelques professionnels peuvent également disposer d'une Elise dans leur stock.

> Les clubs

Intégrer un club impose de posséder l'auto, mais rien ne vous empêche de tenter de vous rapprocher des membres actifs des clubs. C'est en effet une excellente source d'information pour connaître des modèles à la vente en vue d'une prochaine adhésion.

Club Lotus France :
www.club-lotus-france.com

Club One Eleven :
www.1-11.org

> Coût de l'assurance

> Exemple d'une Lotus Elise modèle 2000 d'une valeur de 28 000 €.

Prime tous risques : responsabilité civile, garantie du conducteur, protection juridique, assistance, et garanties dommages au véhicule. Usage promenade. Franchise pour vol, incendie, vandalisme et dommages tous accidents. Un bonus minimum de 30 % sur le véhicule principal est demandé lors de la souscription.

> Conducteur A

26 ans, assurance tous risques, 35 % de bonus, région Tours.

> **Cotisation annuelle :**
1 103 € TTC.

> **Franchise :** 1 000 €

> Conducteur B

40 ans, assurance tous risques, 50 % de bonus, région Tours.

> **Cotisation annuelle :**
1 103 € TTC.

> **Franchise :** 1 000 €

Tarifs LDA Assurances, en août 2003. 01.44.88.27.27.



> Moteur

D'origine Rover, le 1 800 cm³ de l'Elise se montre endurant et fiable, autant sur route que sur circuit. Notez un volant moteur fragile sur les 1115 : de nombreux modèles ont bénéficié d'un remplacement après quelques bonnes séances sur piste.

Si votre moteur coupe de plus en plus fréquemment, ce ne sont pas des impuretés dans l'essence, mais un problème de faisceau électrique, près de la pompe à essence, qui doit être changé. La pompe peut aussi nécessiter un changement.

Prévoyez un changement de courroie de distribution tous les cinq ans ou 70 000 km pour ne pas courir de risque. Faites aussi une vidange par an. Quant au liquide de refroidissement et au liquide de freins, purgez-les tous les deux ans.

> Transmission

Sur les premières versions et par grosse chaleur, il se peut que vous ne puissiez plus passer ni la première ni la marche arrière. Un réglage de la garde d'embrayage résoudra

le problème. En cas de couinement de la pédale d'embrayage ou d'accélérateur, graissez l'axe de la pédale avec de la graisse à base de silicone. La boîte de vitesses a

connu des déboires sur quelques modèles en émettant des bruits de crécelle lors de virages serrés... entraînant un remplacement sous garantie. Mais le phénomène reste rare.



► Prix

Dans un marché où la demande reste inexorablement supérieure à l'offre, les cotes se stabilisent à de hauts niveaux. Comptez 25 à 26 000 € pour acquérir une Elise de base, modèle 97/98 avec 40/50 000 km dans une concession. Pour un modèle plus récent, de 2000 par exemple, affichant 20/30 000 km, les prix se situent aux alentours de 28/29 000 €. La 111 S est plus rare, avec une cote légèrement supérieure, mais l'arrivée des premiers modèles de série 2 sur le marché de l'occasion aux alentours de 30/33 000 € tend à plafonner les prix des séries 1 sous cette barre.

► Prix des pièces

Exemple d'une Lotus Elise de 2000. *

- Disques AV : 347,34 € le jeu.
- Disques AR : 347,34 € le jeu.
- Plaquettes de freins AV : 187,64 € le jeu.
- Plaquettes de freins AR : 136,58 € le jeu.
- Amortisseur AV : 703,78 € le jeu.
- Amortisseur AR : 651,86 € le jeu.
- Filtre à air (origine Rover) : 17,07 €.
- Filtre à huile (origine Rover) : 9,21 €.

* En août 2003 (TTC, hors main-d'œuvre), tarifs communiqués par le réseau Lotus France.

► Intérieur

Spartiate mais permettant une bonne position de conduite, l'habitacle de l'Elise peut recevoir des sièges cuir (option) ou Alcantara. La remontée des vitres peut devenir dure sur les premiers modèles : graissez le rebord de la vitre à la graisse silicone. Pour les modèles équipés de l'option « sac de coffre », pensez à essayer l'humidité sous la protection antichaleur.



► Carrosserie et structure

Construite sur un châssis en aluminium extrudé collé et doté d'une carrosserie en polyester, l'Elise se caractérise par un poids particulièrement réduit. La partie avant ainsi que les ailes arrière sont très exposées aux impacts de gravillons, surtout sur les circuits. Ne vous étonnez donc pas de trouver nombre d'Elise avec des parties avant repeintes. Comptez environ 1 300 € pour une peinture de masque avant.

Le pare-brise se montre relativement fragile, se fissurant à cause d'un gravillon ou parfois même sans cause apparente. Evitez de prendre appui sur le montant de pare-brise pour monter ou descendre de l'auto. Le fond plat a aussi une fâcheuse tendance à se dévisser, en raison des vis dont la tête est en bas et qui parfois ont été enduites de graisse pour faciliter le dévissage. Les vibrations suffisent à

faire partir ces vis et à faire tomber le fond plat. Elles gagnent à être changées pour de l'innox, car elles rouillent. Sur les premières générations, les fuites de capote sont courantes. Les coins de

la capote se gorgent d'eau et les fuites finissent dans l'habitacle sur les pontons latéraux. Il est possible d'atténuer le problème en traitant la toile avec un produit imperméabilisant pour toile de tente.

► Direction

La crémaillère de direction peut émettre des sons de grelot sur les modèles les plus anciens et les plus kilométrés. Tenue de route dégradée et sous-virage excessif sont les symptômes d'une crémaillère usagée qui nécessitera un remplacement.



Freins et pneumatiques

Sur les premières générations équipées de disques en aluminium, la durée de vie des plaquettes en utilisation normale est d'environ 50 000 km. Les disques sont faits pour durer une vie... Mais quelques précautions s'imposent : roudiez longuement vos plaquettes neuves ; sur route mouillée, « séchez » vos disques en freinant de temps en temps, sinon le premier freinage sera inopérant pendant deux cents mètres ! Les Elise produites à partir de juin 1998 disposent de disques acier perforés. Accordez une grande attention aux réglages de la géométrie et vérifiez les régulièrement. Equipée d'origine en Pirelli

PZéro, l'Elise peut recevoir des Yokohama 038 R semi-slicks homologués pour la route (voir notre modèle en photo). Outre un design hallucinant pour un pneu routier, ce pneu est surtout destiné aux adeptes des sorties sur circuit. La tenue de route et les performances s'en trouvent vraiment grandement améliorées. N'oubliez pas les réglages de trains adéquats, et soyez très vigilant sous la pluie.

Côté suspensions, les amateurs connaissent le célèbre « klonk » des premières générations. Il s'agit des suspensions qui résonnent dans le châssis. Le remède : monter des amortisseurs nouvelle génération ou des « sport ».



Identification

Le numéro d'identification se lit comme suit pour les modèles 96 et 97 : SCC est le code constructeur (Lotus), 111 est le modèle (Elise), YN1 est le type du moteur (Rover 1.8 K16), T ou V correspondent à l'année (1996 ou 1997), H est le lieu de fabrication (Hethel), F indique une conduite à gauche, enfin les trois derniers chiffres correspondent au numéro

de série de votre modèle. Pour les modèles 1998, 1999 et 2000, la lettre G ou J indique le type du moteur (Rover 1.8 K16 ou VVC), les W ou X ou Y désignent l'année modèle (1998, 1999 ou 2000), H ou B donnent le lieu de fabrication (Hethel ou Shah Alam), D indique la conduite à gauche et les quatre derniers chiffres indiquent le numéro de série.

Erratum

À la suite de notre fiche occasion n° 499, une précision s'impose concernant les changements de courroies des modèles Ferrari V8. Contrairement aux 348 et 355 pour lesquelles une dépose moteur est nécessaire pour ces opérations de maintenance, la 360 Modena et la 360 Spider disposent d'une trappe démontable entre l'habitacle et le compartiment moteur, qui permet un accès plus simple aux courroies de distribution.

ÉVOLUTIONS DE LA SÉRIE

Elise 111

- 1996-2001.
- 4 cylindres en ligne.
- 1 796 cm³.
- 120 ch.
- Boîte mécanique
- 5 rapports.
- 725 kg.
- Vitesse maxi : 202 km/h.

Elise 111 S

- 1999-2001.
- 4 cylindres en ligne.
- 1 796 cm³.
- 143 ch.
- Boîte mécanique
- 5 rapports.
- 770 kg.
- Vitesse maxi : 216 km/h.

Elise 135

- (env. 85 exemplaires).
- 1998-2000.
- 135 ch.
- 730 kg.

Elise 160

- (319 exemplaires).
- Février 2000.
- 160 ch.
- 715 kg.

Elise 190 (un peu plus de 50 exemplaires).

- Mars 2000.
- 190 ch.
- 670 kg.

BILAN

Les atouts

- Plaisir de conduire
- Comportement
- Performances
- Faible coût d'utilisation

Les faiblesses

- Réseau peu étendu
- Bagages minimum

Le conseil du spécialiste

« Trouver l'Elise dont vous rêvez n'est pas simple, les modèles à la vente sont peu nombreux. Accordez-vous de larges possibilités de couleurs et d'options afin d'élargir votre champ d'action. N'hésitez pas à prendre votre temps et à faire de la route pour trouver le modèle qui vous conviendra. »

Michel Yacoián, président du Club One Eleven, www.1-11.org

Le choix de Sport Auto

Trouvez une belle 111 S modèle 2001, pas trop kilométrée. Deux options, suivant l'usage que vous en ferez : un modèle déjà préparé pour le circuit (harnais, suspension sport, pot sport, pneus Yokohama 038 R...), ou un exemplaire sans préparation. Mais l'Elise étant « faite » pour la piste, nous privilégierons une version préparée. Un budget de 28 000 euros serait idéal.

