

# Lotus esprit S 2

Ali poznate Jimmyja Sterwarta? Ta mož je bil v najburnejših časih, takrat ko so liberatorji klestili Nemčijo, po veljnik na Hethelu, letališču blizu Norwicha, v Angliji. Zdaj boste rekli, kaj za vraga ima on opraviti z espiritom, avtomobilom! Nekaj malega žel Kajli, ko je prišla zmaga in so letalski motorji nad tistimi kraji utihnili, je hethelsko po veljstvo prevzel drug mož: Colin Chapman. Tako, da na opuščeni letalski stezi tudi zdaj ni tišine. Lotusi so krasni avtomobili, toda tihi niso!

Ponavadi ne gremo v tovarno, da bi tam, pred njihovimi očmi, testirali avtomobile. Ampak pri Lotusovem predstavništvu za severno Ameriko se nekaj spreminja, in ker ravno ta hip niso imeli nobenega avtomobila, ki bi ga lahko ponudili na test, je Steve Ramsden (to je novo ime pri tej firmi!) rekel: »Kar na Hethel pojditel!»

In smo šili!

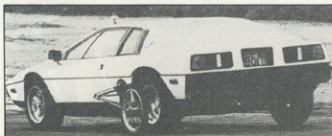
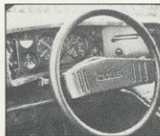
Za začetek je važno razumeti, da današnji Lotus ni včerajšnji Lotus. Spiderstvo, počestna surovost in dirkaštvost so morebiti legendarne

## Testni dan na Hethelu

značilnosti lotusov, toda nič drugega! Današnji lotusi so simbol dragine, eksotike in lepote: za ljudi, ki nimajo samo denarja, ampak li ljubijo avtomobile, kakršne je bilo nekoč moč dobiti samo v Italiji. Kdo neki bi včasih verjel, da je takšna vozila moč kupiti tudi v Angliji?

In ravno za espirit – tega lotusa smo se na Hethelu temeljiteje lotili – lahko že od daleč rečemo, da spominja na vročo Italijo. Ko človek zve, da ga je oblikoval Giugiaro, se mu to tudi ne zdi več čudno! Esprit je v nekaterih rečeh brez tekmecev: na primer pri vođenju, zaviranju in celo pri udobju,

seveda za to vrsto avtomobila. In tudi njegov motor je povsem kos vzporejanju z močnejšimi in večjimi motorji. Prav takšen motor so leta 1974 vgradili v lotus elite – in tedaj se je zdelo, da ni dovolj polnokrven za eksotičen avtomobil, ki stane 16.000 dolarjev. Toda



čas in Arabci so naredili svoje. Kombinacija zmogljivosti in ekonomičnosti se mirne duše zoperstavlja žeji šest ali osemvaljnih motorjev. Prav ta motor je bil originalno izdelan za Jensenov healey, toda tudi Lotus je imel pri teh rečeh zmeraj besedo v dobrem. Za Združene države dodajo štirivaljniku zenitov uplinjač in postrežejo z močjo 140 KM pri 5800 vrtljajih v minuti, za evropsko tržišče pa je na voljo različica z dvojnimi uplinjačem dellorto in s 160 KM pri 6200 vrtljajih v minuti. Kakorkoli že, pri Lotusu so doktorji za moč motorjev in tudi esprit je glede tega povsem prepričljiv dokaz!

H kupeju za dve osebi in s sredinskim motorjem gre petstopenski menjalnik (pri modelih elite in eclat je moč dobiti tudi avtomatiko). Gibi prestavne ročice so kratki, skoraj prekratki, bi rekli, toda po nekaj kilometrih se jih človek privadi, da gladko pretika iz enega položaja v drugi. Razen v vzratno predstavo. Namesto tja, je ročica vsakič skobila v peto; zato je bilo treba biti surovejši z njo.

Obe nje sta preprosti, toda učinkoviti. Rezultat njunega »dela« je nevtralna lega na cesti, oziroma lahna težnja k spodnašanju zadka, kar takšno nemu avtomobilu tudi pristaja.

Ko se vam enkrat posreči stlačiti svoje telo skozi pičlo odprtino vrat, nogi pa skozi »režo« med volanom in sedežem, najdete vse kar potrebujete natanko tam, kjer mora biti.

Tako je tudi po kratkem testu moč reči tisto, kar smo imeli na jeziku že prej, ko smo avtomobil le gledali: da je espirit lep, prijeten in dober športni avtomobil. Da je vse, v zvezi z njim, dobro opravljeno delo. Seveda so se pri lotusu ukvarjali tudi s turbinskimi polnilniki in z zamislili o velikih, osemvaljnih luksuznih avtomobilih. Ampak za zdaj je espirit kar pravšnji!

...

Takšno mnenje o tem avtomobilu smo povzeli po ameriški reviji Car and Driver.