

PRESTIGE
ESSAI



LOTUS ESPRIT S2

COMMEMORATIVE EDITION « JPS »

- Puissance maxi : 162 ch DIN
- Vitesse maxi : 222 km/h
- 0 à 100 km/h : 7,1 s
- Cote : environ 100 000 €

1979

Graine de championne

Le légendaire Colin Chapman a fait la chasse au poids sur toutes ses productions : celles de route, comme celles de pistes. L'Esprit ne fait pas exception. Et dans cette configuration spéciale, elle relie les deux mondes. Par Jérôme Fombelle – Photos: Benjamin Asket – Virage Agency



Sur longue route, l'Esprit peut se révéler fatigante. Bien que ses sièges soient confortables, la disposition du pédalier et la direction ferme auront raison des plus courageux.

P

our moi, la voiture de James Bond, c'est elle: la Lotus Esprit. Je l'ai vue pour la première fois quand j'ai découvert le célèbre agent secret dans *L'Espion qui m'aimait* (1977). Pour un jeune amateur, cette voiture équipée de tous ses gadgets et capable de naviguer sous l'eau était forcément intrigante. Et puis, la monture de Roger Moore était

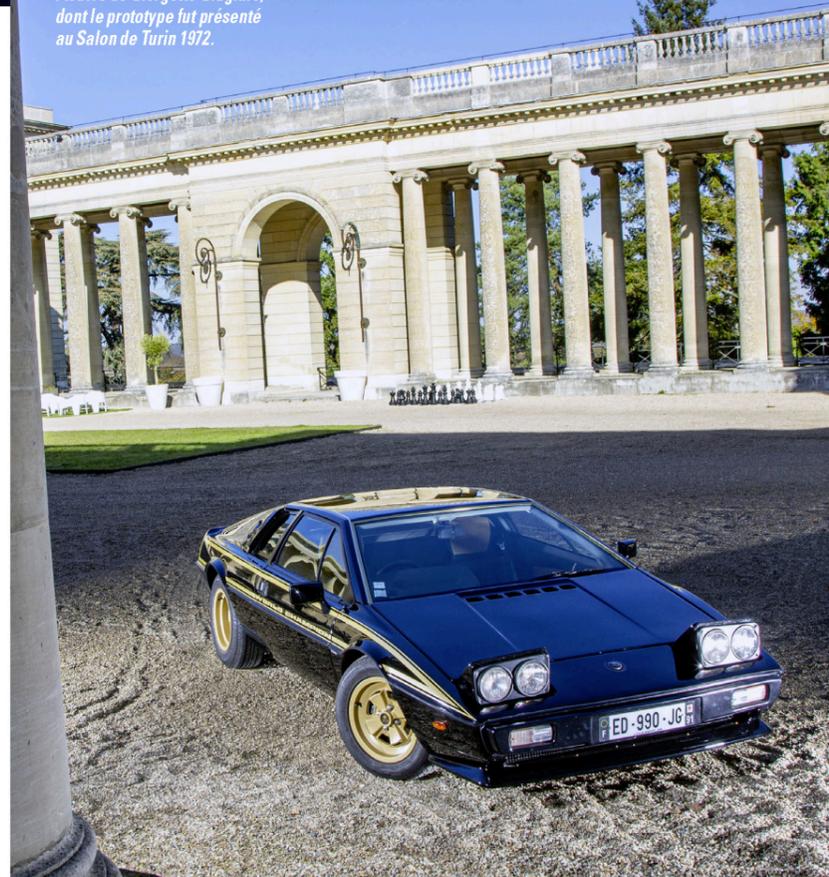
autrefois plus futuriste que l'antique Aston Martin DB5 de Sean Connery! Sa carrosserie plate et profilée, avec son pare-brise incliné dans le prolongement du capot, étonne d'ailleurs encore aujourd'hui. L'habitacle est du même acabit. Assis au poste de pilotage, difficile de croire que je ne suis pas au volant d'un prototype de salon, ou aux manettes d'une navette sortie tout droit de l'univers de *Star Trek*. La planche de bord très inclinée donne une grande impression d'espace côté passager. Mais place conducteur, c'est tout l'inverse. Le compteur en arc de cercle est imposant. Presque oppressant. Il a le mérite de rapprocher toutes les commandes à portée de doigts. Sans bouger les mains du volant, je peux actionner le chauffage et l'éclairage d'une simple pichenette de l'index. Seules les vitres électriques s'activent depuis la console centrale. Et vestige des années 70, allume-cigare et cendrier sont aménagés dans les deux portes. Cette spécificité est propre à cette version Commemorative Edition, aux couleurs de John Player Special, créée pour célébrer la première place au championnat pilote de Formule 1 1978 de Mario Andretti, sur sa Lotus 79 à effet de sol, aux couleurs du cigarettier. Elle dispose également d'une horloge au plafond et d'un volant à trois branches, portant la signature du pilote américain.

Bon Esprit

Pour le reste, elle conserve les attributs de la Série 2. Cette nouvelle mouture de l'Esprit, apparue en 1978 apporte quelques évolutions esthétiques, comme l'intégration du spoiler. Mais la base,

son châssis poutre, sa carrosserie en fibre de verre, et surtout son double arbre Lotus, sont identiques à la S1 commercialisée dès 1976. Premier constat, le moteur est d'une souplesse incroyable pour un bloc multisoupape. Il faut dire que le propriétaire précédent l'a fait réaléser

Rarement une auto de série aura été si proche du concept-car dont elle dérive. Vous contemplez ici l'œuvre de Giorgetto Giugiaro, dont le prototype fut présenté au Salon de Turin 1972.



Largeur de pneu et diamètre de jante sont identiques entre l'avant et l'arrière. Mais le pneu arrière a un flanc plus haut (70 contre 60). Une spécificité pour le moins originale.



à 2,2l. Évolution qui n'apparaîtra sur la S2 qu'en 1980, mais en augmentant la course, cette fois, histoire de gagner en couple. Dès les bas régimes, il reprend bien. Onctueux et plein, il permet d'évoluer en douceur, même en ville, sans besoin de jouer du levier de vitesses. Pourtant, la manipulation de celui-ci n'a rien d'un calvaire, même si la grille est assez décalée à gauche. Ce qui, avec le manque de dextérité de mon poignet gauche car, comme toute anglaise qui se respecte, il s'agit là d'une conduite à droite, n'est pas sans me poser quelques problèmes au départ. La première, située classiquement vers l'avant, est une farceuse. Un premier cran semble m'indiquer que le rapport est enclenché. Erreur! Le timide lâcher d'embrayage fait entendre la plainte peu reluisante des dents des pignons qui semblent ne pas vouloir s'accorder. Je pousse donc plus loin le levier et tout rentre dans l'ordre. Une fois ce petit détail assimilé, l'utilisation de la boîte n'est qu'une formalité. Elle offre un verrouillage ferme et précis, propice à exploiter le fabuleux moteur Lotus 907.

Esprit de corps

Les deux carburateurs Dell'Orto respirent un grand coup et l'auto s'élance. Le moteur coupleux propulse immédiatement la légère Esprit qui ne semble pas vouloir abdiquer. À 6000 tr/mn, elle pousse encore! Bien qu'aucune zone rouge ne soit matérialisée, c'est avant 7000 tr/mn qu'il faut changer de vitesse, juste après un léger apaisement. Le poids limité aidant, l'opération se répète sur tous les rapports, même les plus hauts, jusqu'au cinquième, dont le but n'est clairement pas de cruiser peinard sur autoroute tout en parlant à son voisin de gauche. Non, ici c'est la performance que l'on recherche, avec un peu de luxe tout de même. Car l'habitacle est de toute beauté. Il a été restauré de main de maître par son propriétaire Baptiste, un sellier de talent. Châssis et carrosserie ont été l'œuvre de son papa et de son oncle. Un travail soigné, digne des plus belles officines. Les sièges, sont beaux, mais aussi confortables et maintiennent bien, à un défaut près: »

► Le Lotus 907 est une force de la nature. Avec sa culasse à double arbre à cames en tête et ses 16 soupapes, il est brillant et envoûtant. En 1980, sa cylindrée progresse à 2.2 par allongement de la course, pour en améliorer le couple.

► Un seul réservoir, mais deux bouchons de remplissage! Pratique suivant la position de la pompe, sur la route, ou des stands, sur la piste.

► Originaux, les phares escamotables permettent une ligne fluide quand ils sont rentrés. Et servent de gabarits pour les manœuvres quand ils sont levés, car situés dans les coins!

◀ L'habitacle, aussi futuriste que la ligne, est de toute beauté. Il a été restauré ici dans les règles de l'art.





Plus futuriste, y a pas. Gros boutons colorés, bloc compteur entourant le conducteur et un espace totalement vide devant le passager. On aime ou on n'aime pas, mais une chose est sûre, ça dépayse !

▲ Ne voyez pas une deuxième soute à bagages à l'avant. C'est avant tout les équipements techniques annexes qui y nichent. Vous pourrez éventuellement y glisser une brosse à dents...

» ils me massent les côtes à chaque accélération et à chaque virage. Il faut une taille de guêpe pour en profiter pleinement, faire corps avec l'auto, et se chausser de ballerines pour jouer avec le pédalier. Trouver l'accélérateur franchement décalé à gauche n'est pas un souci. Tout comme l'embrayage d'ailleurs, même s'il faut aller chercher loin le point de patinage. Mais le frein, lui, se trouve un peu perdu au milieu, loin de l'accélérateur. Ma petite frayeur du premier ralentissement s'estompe vite maintenant que j'ai localisé la pédale. Mais en revanche, le talon-pointe se révèle impossible, ou au mieux difficile. Au moins, le freinage est efficace. Là encore, le poids plume fait le job. Pas besoin de disques de camion pour ralentir 900 kg. Et le châssis en profite également. Avec son moteur en position centrale, l'Esprit est vive, agile, plutôt saine et répond comme si elle était le prolongement de votre pensée. Si un léger louvoiement de la direction n'est pas rare en ligne droite sur une route déformée, le train avant est assez incisif, sans toutefois surprendre le train arrière, qui suit poliment, sans embardée. À un rythme soutenu (voir très soutenu !) sur route ouverte, la petite Lotus est un jouet formidable. Je n'irais pas jusqu'à dire que je partirai en vacances avec plaisir à son volant. Elle se révèle fatigante à la longue, son accès à bord n'est pas toujours facile avec un toit qui toise à peine plus du mètre, le rayon de braquage est déplorable avec presque 6 mètres et je me méfierais de son train arrière à haute vitesse et sur le mouillé. En revanche, pour aller jouer le dimanche, elle est parfaite. Et cerise sur le gâteau, elle plaît visiblement à tout le monde. Les vieux, les jeunes, les femmes, les hommes, tous la montrent du doigt et la suivent du regard. Un vrai bonheur quand on roule en ancienne.

Comme souvent sur ce genre d'auto, le frein à main est côté portière. Mais pour ne pas s'encombrer d'un mécanisme aussi complexe qu'incompréhensible, dont le but est de laisser la poignée en bas une fois serrée pour faciliter l'installation, Lotus l'a positionné très en avant.



LA TECHNIQUE

Moteur	4 cylindres en ligne, 16 S
Cylindrée	1 973 cm ³
Puissance fiscale	9 CV
Puissance maxi	162 ch DIN à 6200 tr/mn
Couple	190 Nm à 4 900 tr/mn
Alimentation	Deux carburateurs double-corps
Transmission	Aux roues AR, boîte 5 vitesses
Freins AV/AR	Disques/disques
Pneus AV/AR	205/60 R14 / 205/70 R14
Dimensions L x l x h	4,19 x 1,85 x 1,11 m
Poids	898 kg
Vitesse maxi	222 km/h
Accélération (0 à 100 km/h)	7,1 s
Conso. moyenne	10,6 l/100 km
Réservoir	68 l
Coffre	198 dm ³

Charles, de Cecil Cars
LE PROFESSIONNEL

Nous sommes spécialisés dans les anglaises et les italiennes de prestige : cette Lotus Esprit S2, avec sa parure spéciale commémorant le championnat du monde de Formule 1 1978 a toute sa place dans notre showroom. Numérotée 65, elle fait partie des 94 exemplaires vendus en Angleterre (147 dans le monde entier). Une vraie rareté, restaurée comme il se doit en 2015 dans le respect intégral de l'origine. Dans un état irréprochable, elle est prête à prendre la route immédiatement (Cecil-cars.com).



▲ Le hayon donne accès au coffre, situé derrière le moteur, lui-même protégé par un capot. Avec moins de 200 litres, le volume est très limité. Mais là n'est pas la vocation de l'auto.



▲ Sur cette version, le volant est à trois branches, au lieu de deux. Il est signé du champion américain Mario Andretti.



▲ Uniquement vêtue de noir et or, cette version commémore la victoire de la Lotus 79 en championnat du monde de Formule 1. De nombreux stickers en témoignent, tout comme le numéro de cette série très limitée.



▲ La boîte de vitesses, qui provient de la Citroën SM, est très agréable à utiliser. À part la première, les débattements du levier sont courts et les verrouillages fermes.

