

LES ARTISANS/CONSTRUCTEURS

# LOTUS

## C-01

PHOTOS REMI DARGEEN

C'EST DÉJÀ  
DEMAIN

ENTRE LES FORMULE 1 ET LA JAMES BOND CAR DE *RIEN QUE POUR VOUS YEUX*, LA FIRME LOTUS A PRODUIT DE QUOI SATISFAIRE LES AMATEURS D'ENGINS MÉCANIQUES HORS NORME. MAIS PAS DE MOTOS, CURIEUSEMENT! CONSTRUITE SOUS LICENCE ET MOTORISÉE PAR LE BICYLINDRE DE LA KTM RC8R, L'ÉNIGMATIQUE ET FUTURISTE LOTUS C-01 COMBLE CE MANQUE.



**SPÉCIFICATIONS**

*LOTUS C-01*

**MOTEUR:** BICYLINDRE EN V  
À 75°, 2 ACT, 8 SOUPAPES,  
REFROIDISSEMENT LIQUIDE,  
1195 CM<sup>3</sup>

**PUISSANCE:** ENVIRON 200 CH

**COUPLE:** N.C.

**POIDS:** 181 KG À SEC





1. La suspension arrière fait appel à une technologie un peu *old school*: **le bon vieux double amortisseur.** Mais c'est la marque suédoise Öhlins qui s'en charge. Nous voilà rassurés.

2. Héritage racing oblige, Lotus ne peut s'entourer que des meilleurs fournisseurs. C'est donc Brembo qui s'occupe du freinage, avec ce **maître-cylindre à montage radial.**

2. Entre café racer et moto de l'an 2100, la Lotus C-01 interpelle. **Longue, fine, racée, tout en elle exsude la performance.** Et quelle présence!

4. **Plutôt généreux en calories, le bloc KTM LC8 (boosté à 200 chevaux via une petite préparation secrète)** aura bien besoin de cet immense radiateur pour refroidir son tempérament belliqueux.





**Quel est le point commun entre la Formule 1, le Moto2, le DTM, l'Endurance Le Mans Séries et Nicolae Ceaucescu? Le Dr Colin Kolles, pardii!** Fils de Romulus Kolles, dentiste attiré du dictateur roumain reconverti dans la course automobile. Colin, lui-même dentiste, a pris la suite de son père et voit dans Lotus Motorcycle une diversification et une capitalisation des droits obtenus en faisant courir les belles anglaises en endurance.

Si l'il n'y a qu'une chose à retenir de l'histoire richissime de Lotus et de l'engagement absolu de son fondateur Colin Chapman envers la performance motorisée, c'est assurément la maxime « light is right » que l'on pourrait traduire par « la légèreté, c'est bien », ou mieux : « le poids, c'est l'ennemi ». Nous voilà rassurés : avec 200 chevaux pour 181 kg à sec, la Lotus C-01 reste, globalement, dans la catégorie des sylphides. Tiens, au fait, Lotus fait des motos, maintenant ? En fait, pas vraiment... Mais un groupe d'entrepreneurs autrichiens a racheté le droit d'utiliser ce nom prestigieux et a conçu sa propre moto, en respectant, bien entendu, les préceptes sacrés de la marque anglaise : de la performance, de la légèreté, du style... On n'en saura pas plus sur la nature des liens entre les deux entités. Du côté autrichien, on préfère s'en tenir à un silence poli. À leur décharge, la firme anglaise Lotus, désormais sous capitaux malais, a un passé juridique compliqué sur fond d'ambitions qui dépassent les moyens, de valse des PDG et de montages financiers sophistiqués (souvenons-nous des deux équipes Lotus en F1 il y a peu). Cependant, l'un des dirigeants de Lotus Motorcycles, Colin Kolles, est également impliqué dans la structure Kodewa et faisait courir des automobiles Lotus semi-officielles en championnat du monde d'endurance. Derrière Lotus Motorcycles, il y a également le groupe Holzer, propriétaire de Kalex, fournisseur de châssis en Moto2 ainsi que prestataire pour le DTM allemand et la Formule 1. Pas de doutes donc, ce sont des professionnels. Dans cette association de bienfaiteurs, il y a un nom supplémentaire : Daniel Simon. Cela ne vous dit peut-être rien, mais le Dan est quand même un designer de talent (re-)connu pour ses années passées chez Bugatti à œuvrer sur la Veyron, tout autant que pour avoir créé la moto du film *Tron : Legacy*. Cela explique, sans aucun doute, l'allure futuriste de la C-01, avec un carénage totalement intégral (cachant un cadre fait d'acier, de titane et de fibre de

carbone) qui laisse planer le doute sur la motorisation. Le design avant-gardiste de la C-01 pourrait masquer des technologies non conventionnelles mais, grâce à la grosse sortie d'échappement intégrée, on sent que Lotus a lâché les chevaux, 200 exactement. Et ce, à partir du V-Twin 1195 cm<sup>3</sup> d'une KTM RC8R, un peu boosté pour l'occasion (mais la recette reste un secret d'usine). Qu'importe, on sait le moteur

*Pile à combustible? Turbopropulseur? Non, le carénage énigmatique de cette Lotus cache un moteur thermique, en l'occurrence celui de la KTM RC8R. Poussé à 200 chevaux tout de même.*

d'origine généreux dans ses montées en régime grondantes et métalliques, son couple largement disponible, ses vibrations, aussi. Ainsi qu'un appétit qui devra composer avec un réservoir de 10,5 litres. Ce qui pose question, par contre, c'est la géométrie d'ensemble. On connaît les automobiles Lotus, généralement moins puissantes que la concurrence, mais suffisamment légères et agiles pour rattraper en entrée de courbe le retard pris dans les lignes droites. Mais la Lotus C-01, avec son empattement de 1685 mm et son angle de chasse de 54°, tient théoriquement plus du power cruiser que de la reine du virage serré. Le poids, c'est l'ennemi, à condition que la légèreté serve à tourner. Ces considérations ne semblent pas effrayer la clientèle potentielle, attirée par l'alliance du pedigree et du design. Lotus Motorcycles a prévu de ne produire que cent exemplaires de la C-01 qui seraient, d'ailleurs, quasiment tous vendus. 25 motos auraient déjà été livrées à leurs heureux propriétaires, ayant chacun déboursé 100 000 € (plus 10 000 € en cas de pack carbone). Lotus Motorcycle ne s'interdit pas de travailler à une C-02, sans toutefois dévoiler de quoi l'avenir sera fait. ■

