

Pilotage : la position de conduite

La bonne position de conduite est une position relativement proche du volant, le dos collé au dossier, les bras cassés à 45° (pour avoir plus de force pour corriger un écart) et les fesses bien reculées dans le siège.

Le premier réglage est donc la coulisse du siège : assis bien au fond, la jambe gauche doit être presque tendue (mais pas complètement) lorsqu'elle enfonce la pédale d'embrayage à fond.

Ensuite, épaules bien appuyées sur le dossier, le bras doit être presque tendu (mais pas complètement) quand la main est fermée sur le haut du volant. Si ce n'est pas le cas, il faut impérativement mettre en place une rallonge d'axe volant. L'inconvénient est que le volant trop en arrière gêne pour entrer et sortir de l'auto. Reste alors la solution du volant détachable (attention à ne pas se faire faucher le volant au parking et surtout au paddock)

Le coussin lombaire est à la discrétion de chacun et sans effet sur la conduite. Par contre éviter tout coussin de fesses ou de dos qui filtrerait la sensibilité aux amorces de dérive.

Le harnais 4 ou 6 points permet de rester bien maintenu dans le siège. Il est facile de le monter en sus de la ceinture à enrouleur pour ceux qui apprécie la simplicité de cette dernière en usage quotidien. Sur le plan sécurité un harnais est plus efficace en cas de choc frontal qu'une ceinture à enrouleur normale, notamment sur l'Elise qui ne dispose ni d'air-bag ni de prétensionneurs.

Le volant ne doit jamais servir à "se tenir" dans les virages : il faut y penser tout le temps pour chasser cette très mauvaise habitude de conducteur normal. Le pied gauche sur le cale-pied, les épaules, les fesses, le harnais, les genoux sont les seuls moyens acceptables de se stabiliser. Jamais le volant.

Comme le font la plupart des pilotes de rallye, il est possible de porter un petit rembourrage sur la gauche du genou gauche, afin d'éviter d'avoir un bleu le lendemain. C'est en effet cette partie de la jambe qui maintient le corps en virage à droite en s'appuyant contre la caisse.

Les mains sur le volant doivent être **toujours** en position " 9h15 ". Avant le virage à droite, la main droite monte sur le volant. Au braquage elle tire le volant, la main gauche laissant glisser. La main gauche affine en bougeant du bout des doigts petits à petit. Ainsi dans le virage les mains sont à 9h15 et **jamais** croisées. En sortie de virage, elles accompagnent le retour du volant puis, seulement quand le volant est revenu droit, se déplacent pour retrouver la position 9h15.

Le siège standard de l'Elise ne maintient pas bien ; l'option cuir est encore plus glissante. Ceux qui ont monté un siège sport Corbeau sont satisfait du maintien à défaut de l'être de l'esthétique. Peut-être la solution est elle dans le siège carbone Lotus :



il n'est pas ici présenté dans une Elise

Quand on est grand, le rétroviseur intérieur gêne réellement. Il ne faut pas hésiter à le supprimer et à remonter de 3 ou 4 cm les rétroviseurs extérieurs comme ils le sont sur l'Elise-2000 : ainsi on voit parfaitement bien par dessus le coffre.

Quand on est petit et que l'on choisit de conserver le rétroviseur intérieur, il faut donner un angle à la vitre arrière (kit Lotus) pour éviter les reflets de nuit.

La vitre arrière n'est pas grande, les angles morts sont importants et il ne faut rien, absolument rien coller dessus qui puisse gêner la visibilité lorsqu'on se retourne. Non plus que stocker des bagages à cet endroit.