

Intro

'Dit is geen sportwagen...' zo luidt een regel in de folder van de Lotus Exige, '...dit is een raceauto die goedkeuring heeft gekregen voor de openbare weg!'. Zo'n uitspraak belooft wat. Zeker als je weet dat je de Exige S gaat rijden, waarbij de S een overtreffende trap van de 'gewone' Exige is. Cijfers als 220 pk op 935 kg en 0-100 km/h in 4.3 s zijn waarden om je op te verheugen. Helemaal als dit twee volle dagen tot je beschikking staat. Rijtesten.nl mocht ermee rijden en heeft genoten. Geniet maar mee...



Imposante specificaties voor een imposante verschijning

Het exterieur

Je hoeft geen autokenner te zijn, om door te hebben dat hier wat bijzonders voor je staat. Een klein, zilveren autootje zal je ongezien niet in de categorie 'opvallend' plaatsen, toch hoort hij hier absoluut thuis. Dat blijkt ook wel uit de vele mensen die je onderweg nastaren of zelfs foto's van je maken. Zijn kleine maar brede postuur en extravagante welvingen trekken à la minute de aandacht van passanten, autoliefhebber of niet.

De kenmerkende langgerekte koplampen van de Elise zijn ook terug te vinden op zijn



't is klein, 't is zilver... en toch valt het op!

coupé-broertje. Ze liggen als het ware op de hoog opstaande randen aan de voorzijde van de auto. Verder springen vooraan de luchtinlaten in het oog. De opengesperde 'bek' wordt geflankeerd door twee luchtinlaten en bovenop de voorkant zie je ook twee grote openingen voorzien van racegas waaronder de radiator ligt die voor de nodige verkoeling moet zorgen. Daarmee wordt nog niet voor genoeg koeling gezorgd, want bovenop het dak en aan de achterkant van beide portieren bevinden zich ook nog twee inlaten die de lucht rechtstreeks naar het motorcompartiment doorsturen. Dit motorcompartiment wordt ook weer beschermd door een zelfde racegas als voor bij de luchtinlaten. Een stevige zwarte 'Formule 1-spoiler' steekt eruit en moet bij hoge snelheden voor de nodige downforce zorgen. Mocht je het nog allemaal niet snappen dan zijn er altijd nog de Ferrari-achtige ronde achterlichten, lage ramen en stijlvolle zwarte velgen om het sportieve beeld compleet te maken. En dan te bedenken dat deze

Exige ook in het oranje of geel te bestellen is... om je vingers bij af te likken!

Het interieur

De eerste kennismaking met het interieur van de Exige vergt enige inspanning. Natuurlijk moet je al even goed bukken om met je hele lichaam onder de dakrand door te kunnen, maar neem daarbij nog een hoge dorpel (minstens 10cm boven de onderrand van de deur) ter bescherming van de inzittenden en je kunt je voorstellen dat het instappen enige handigheid vereist, maar na verloop van tijd word je er vanzelf handig in. Eenmaal in de auto, voel je je als een vorst. De keiharde kuipstoelen houden je helemaal in de greep en met de benen haast gestrekt vooruit,



Soberheid troef in het interieur van de Exige

waan je je haast met je achterste rechtstreeks op het asfalt. Overigens zal later tijdens de rit blijken dat de extreem sportieve stoelen ook hun nadelige kant hebben.

Het dashboard, voor zover daar sprake van is, is sober te noemen. En dan te bedenken dat we hier met de meeste luxe uitvoering te maken hebben. Namelijk die mét airco, een radiootje en elektrisch bedienbare ramen. Het moge duidelijk zijn dat gewichtsbesparing bij deze auto een belangrijke factor is in het kale interieur. Geen nutteloze knopjes en friemeltjes, die je voor het rijden op zich toch niet nodig hebt. De bovenkant van het dashboard is bekleed met een soort alcantaraleer. Op zich niet het mooiste geheel, maar ik begreep dat dit te maken heeft met het uitbannen van vervelende reflecties op het dashboard. Achter het lekker in de hand liggende, kleine sportstuurkje, bevinden zich de twee klokken waarbij de snelheid en toeren zijn af te lezen. Met name de toerenteller springt in het oog door zijn schaalverdeling tot 10.000 rpm. Opvallend detail daarbij is dat er voor het toereengebied van 0 tot 3000 rpm naar verhouding aanmerkelijk minder ruimte is gereserveerd dan voor het stuk daarboven. Dit zegt genoeg over de bedoelingen van deze auto. Het kleine aluminium pookje, het enige nog niet genoemde object tussen al het kale aluminium plaatwerk, draagt alleen nog maar bij aan het gevoel dat deze Exige S geen lieverdje is.

Het zicht is tweërlei. Naar voren is het prima. De niet al te grote ruit zit toch op een perfecte hoogte om goed zicht te geven. Naar achteren is het minder. Ten eerste om je door de motor en spoiler helemaal geen zicht door de auto naar achteren hebt (de binnenspiegel is dan ook achterwege gelaten) en ten tweede omdat de zijspiegels niet al te groot zijn. Overdag wil het wel, maar probeer 's avonds niet achteruit een donkere garage in te parkeren, want dat valt niet mee. Mede omdat de diepte slecht te schatten is in de kleine spiegels. Gelukkig is deze auto ook bedoeld om vooruit te gaan.

Wat betreft praktische ruimte? Laten we daar maar over ophouden. Het 112 liter metende bagagebakje achter de motor zegt met de waarschuwing 'maximaal toegestane massa: 50kg' genoeg.

Het rijden

Bij de eerste meters is het naast het warmrijden vooral ook zaak om de auto te leren kennen. Er wordt dus rustig gereden. Toch blijkt motor hier prima mee overweg te kunnen. De auto wordt laagtoerig gereden, maar is totaal niet zenuwachtig en laat de bestuurder prettig zijn eigen gang gaan. Toch verneem je absoluut dat je in een racemonster zit en dat komt door de kneiterharde afstelling en dito stoelen. Je voelt ieder kiezeltje onder je banden doorgaan en een niet al te best klinkerweggetje berijden zou je haast een straf noemen, ware het niet dat een Exige besturen onder



Strakke bochten, fenomenale acceleratie: een echte racer

geen beding een straf genoemd mag worden. Het is dan ook geen verrassing dat de huid op mijn wervelkolom er nu, enkele dagen later, nog licht rood uitziet.

Het bochtenwerk is mede door zijn wegligging en directe stuurbedrag fantastisch. Klaverbladen op de snelwegen zijn een lust, maar ook de bijna haakse bochten zijn met onvoorstelbare snelheden te nemen, zonder dat de auto je het gevoel geeft aan zijn limiet te zitten. In het korte gooi- en smijtwerk draagt het kleine makkelijk handelbare racestuurpje daar zeker zijn steentje aan bij. Binnen de verantwoorde waarden op de openbare is de grens van het kunnen van de Exige dan ook niet gevonden. Door het gelukkig veelal droge wegdek en de kuipen die je in de greep hielden kon ik het ver laten komen, maar onafgebroken kleefde de auto aan de weg en liet zich door geen enkele kracht van zijn stuk brengen. Ongekend.

En dan de acceleratie. De cijfers zeggen op zich natuurlijk genoeg. Ik heb het niet na kunnen meten, maar laten we zeggen dat de beleving in ieder geval compleet strookt met de opgegeven waarde van net 4 seconden om van 0 km/u tot 100 km/u te komen. De motor komt razendsnel los en vliegt in notime tot 9000 rpm, waarbij je door een led-lampje wordt aangemoedigd om te schakelen en eigenlijk gaat dit de eerste vier versnellingen zo aan een streep door. Voor je weet bereik je waarden waarbij je achteraf weer blij bent dat je je roze papiertje hebt mogen behouden. Vanuit stilstand rijd je aan het einde van een korte oprit zomaar over de 160 in het uur. En rijd je 50 in zijn 3, dan trek je hem in enkele tellen in dezelfde versnelling zo door tot 140. De acceleratie is echt fenomenaal te noemen en wat mijn ervaringen betreft nergens mee te vergelijken. Een minpuntje qua acceleratie vind ik de mogelijkheden daartoe bij hogere snelheden in hogere versnellingen (5 of 6). Ik durf het nog steeds niet misselijk te noemen, maar in verhouding met de ongekende waarden op lage snelheden valt dit toch wat uit de toon. De top van 240 km/u geeft dit eigenlijk ook al een beetje aan, maar het blijkt ook echt in de praktijk dat dit meer een autootje is voor een bochtig parcours met korte rechte stukken, dan voor de lange rechte einden. Het lijkt net of de superkrachten boven de 140, 150 km/u langzaam wegvlloeien. Maar goed, wie veel heeft, kan ook makkelijker wat missen.

Is er dan niks aan te merken op het rijden met deze auto? Ja, dan toch... En dat zit hem niet zozeer vast op rijeigenschappen als wel op geluid. Ten eerste merk je dat met de zeer harde afstelling de auto toch

zeer onderhevig is aan allerlei schokken en klappen en dat heeft zijn uitwerking in allerlei krakende en rammelende geluiden. Met name op slechter wegdek en bij hoge snelheden is dit wel een opvallend gegeven. En daarnaast vind ik persoonlijk het geluid van de motor toch wat tegenvallen. Je ziet een sportief monster en het rijgedrag past daar helemaal bij, maar aan het motorgeluid is echt te merken dat we hier niet te maken met een mooie zes of achtcilinder, maar slechts een viercilinder. Boven de 4000 toeren komt er echt wel een jankend geluid uit de motor, maar het mist het verfijnde en de diepe brom om mooi te zijn.

Slot

Een Lotus Exige S rijden is een geweldige ervaring die je altijd bij zal blijven. De prestaties zijn op allerlei gebied fenomenaal te noemen. Lotus heeft wel eens geclaimd dat deze auto ook in het dagelijks verkeer te gebruiken zou zijn, maar daar zie je hem eigenlijk niet en dat is ook heel goed verklaarbaar. Comfort is er namelijk niet en daarbij kun je de onderdelen waarop deze Exige uitblinkt eigenlijk amper legaal benutten in ons kikkerlandje. Wat mij betreft vind ik dit dan ook echt een circuitauto, volgens mij komt de auto daar tot zijn volste recht.



Een ervaring om nooit te vergeten!

De auto is met recht te plaatsen in de categorie 'Exoten'. Je ziet hem weinig, hij heeft een zeer spannend uiterlijk en de prestaties zijn overweldigend. Alleen als je hem dan vergelijkt met andere auto's die ook in die categorie zouden passen valt één ding wel heel sterk op: de prijs. Deze gereden Exige S staat namelijk al voor een kleine 80.000 euro op de stoep en van welke andere exoot kan je dat zeggen? De Exige is met recht een 'Budget-exoot' te noemen.

Mochten mensen toch besluiten deze auto als 'gewoon' vervoermiddel te kopen, dan kan ik dat alleen maar toejuichen. De weg wordt er weer een stukje spannender van. Nog een tip van mijn kant: laat de stoelen vervangen door iets dikker gevulde, zachtere exemplaren. Voor een liefhebber smelten de overige (kleine) minpuntjes toch tegen al het grenzeloze plezier weg als sneeuw voor de zon.

Fotografie: Martijn Koevoets

Plus

- + Circuitridder
- + Acceleratie fenomenaal
- + Budget-exoot

Min

- Rammeltjes/kraakjes
- Motorgeluid



- Eigenlijk alleen voor het circuit