



Wilbert Huls
18 april 2013

Sweet memories

Als autojournalist verkeer je in een uitzonderlijke situatie. Je rijdt in allerhande nieuwe auto's van compact en goedkoop tot luxueuze, prijzige limousines. Van krap gemotoriseerde wagentjes tot exotische sportievelingen. Regelmatig krijg je daarom de weinig creatieve vraag: wat is nu de leukste auto waar je ooit in gereden hebt? Tot nog toe heb ik deze vraag stevast beantwoord met: de Lotus Exige S. In 2007 had ik het genoeg om de dondersteen op pad te mogen. Net 900 kg en 220 pk gaven me een en al plezier. Nu Van Der Kooi Sportscars de gelegenheid bood om met de geheel nieuwe Exige S op pad te gaan, werd die met beide handen aangegrepen, al waren de verwachtingen direct hoog gespannen.



Geen tweeling meer

De vorige generatie Exige was een dichte variant van Lotus'™ redding uit de jaren '90; de Elise. De uiterlijke overeenkomsten waren ondanks de wat extremere details op de Exige overduidelijk en de vergissing is makkelijk te maken dat dat nu weer het geval is. Niks is echter minder waar. De nieuwe Exige is technisch een totaal andere auto dan de huidige Elise. Het model is zo'n 25 cm langer en 5 cm breder geworden. De belangrijkste reden daarvan is een interessante: de viercilinder heeft plaatsgemaakt voor de zescilinder uit de Evora S. Het neemt niet weg het concept voor de uiterlijke kenmerken gelijk is gebleven, het blijft een duidelijke familielid van de Elise met extreme trekjes. De grote luchtinlaten aan de voorkant en de lip onderaan de voorbumper geven de Exige een stevige smoel, waar aan boven het gewijzigde kontje de spoiler weinig aan de verbeelding overlaat over de intenties van de auto. Een andere diffuser, uitlaat, luchtinlaat aan de zijkant en grotere wielen maken de overige verschillen in grote lijnen



Lotus Exige S 3.5 V6

af, al geeft de Elise zelf op die items ook wel thuis.



Verbeterd recept

Dat het concept van de Exige niet veranderd is, blijkt sterk in het interieur. Overdaad schaadt, is het devies van Lotus als het gaat om de rijbeleving en daarom is het interieur nog steeds relatief kaal en wars van luxe. Al haalt de afwerking het niet bij gelijkgeprijsde wagens, het is absoluut sterk verbeterd ten opzichte van de vorige Exige en de materialen zijn hoogwaardiger. Het gevoel overheerst dat de Exige vooral zichzelf moest blijven, maar dat de kennis van de Evora is meegenomen om het interieur toch naar een hoger plan te tillen. Zo is het stuurwiel veel volwassener geworden en juist omdat dat het doorgeefluik is voor de bestuurder vertegenwoordigt het een grote meerwaarde. Ook de stoelen zijn van een andere klasse dan voorheen. Door de mooi afgewerkte leren bekleding zien ze er luxe uit, al blijven ze bovenal uitermate sportief.



Lotus Exige S 3.5 V6

Ze vragen eigenlijk om vierpuntsgordels, maar zo ver is Lotus niet gegaan. De sterke zijdelingse steun maakt dat je heerlijk gevangen zit en je geen zorgen hoeft te maken om sterke zijwaartse krachten.



Beleving

Bij het starten laat de Exige er geen gras over groeien. Het viercilindertje is niet meer; met een rauwe brul ontwaakt de zescilinder uit zijn slaap. Het vermogen van dit blok ligt op 350 pk en daarmee is de Exige flink sterker geworden dan voorheen. Daar tegenover staat een kleine gewichtstoename, maar de massa/pk-verhouding ging van 4,25 kg per pk naar slechts 3,08 kg per pk. En dat merk je zodra de gelegenheid er is om het gaspedaal eens stevig weg te drukken. De kracht lijkt onuitputtelijk, terwijl je in de eerste paar versnellingen stevig moet doorschakelen, gaat de Exige maar door en zit je in mum van tijd op hoogst illegale snelheden. De cijfertjes vertellen ons dat het



Lotus Exige S 3.5 V6

slechts 3,8 seconden duur om tot 100 km/h te geraken en bij 8,5 seconden de naald zelfs 100 mph (160 km/h) passeert. We geloven het graag, want de beleving is er zeker naar. Met je billen gevoelsmatig vlak boven het asfalt is het simpelweg veel imponanter dan wanneer je met $\frac{1}{4}$ bersportieve sedan dergelijke cijfers benadert.

Opvallend bij al dit geweld is dat de Exige zich toch heel geciviliseerd kan gedragen. Wanneer je je rechtervoet wat licht en een constante snelheid aanhoudt in een hoge versnelling, gedraagt de Exige zich totaal niet nerveus. Sterker, de handjes zouden zelfs van het stuur kunnen terwijl je weer wat gas bijgeeft. De kleine Brit blijft mooi in de lijn. Wanneer je toch weer wat steviger door wil gaan, valt op dat het haast niet nodig lijkt om terug te schakelen. Bij een laag toerental pakt de zescilinder makkelijk op en accelereert de Exige weer stevig door. Het koppel, dat nog sterker is toegenomen dan het vermogen, doet hier een positieve duit in het zakje. Een nadeel is daarbij dat de motor niet meer zoâ€™n toerenmachine is als het Toyota-blok uit de vorige Exige.



Witte knokkels

Maar, als we eerlijk zijn, is veel van het bovenstaande rijgedrag ook van toepassing op een ronkende Amerikaan die klaar staat voor zijn quartermile. Een Lotus heb je niet voor die rechte lijn of zijn hoge topsnelheid. Daar wil je het stevige bochtenwerk mee te lijf gaan. De omgeving van de Gelderse Achterhoek leende zich met bochtige landweggetjes prima om dit te ervaren. Met de enorme versnelling op de tussenstukjes, kan je met stevige snelheden de bocht induiken en al vroeg "onder luid gebrom - weer uit accelereren. Door de directe besturing en gasrespons voel je jezelf helemaal "in" met de auto en voelt het heel vertrouwd om ver te gaan. Het is wel zaak continu je gedachten erbij te houden, want doordat de auto zo ver gaat kan een stukje klei of een hobbel in de weg al voor nare verrassingen zorgen. Op zulke momenten zit je met witte knokkels aan het fijne sportstuur, maar zit er ook absoluut een grijns van oor tot oor op je gezicht.



Lotus Exige S 3.5 V6

De sportstand van het Lotus Dynamic Performance Management System is dan een aanrader, want daarmee wordt niet alleen een klep in de uitlaat opengezet voor wat extra geluid, maar schakelt de beschermende elektronica een tandje terug en knijpt het een oogje toe bij lichte spelerei. Voor wie meer wil, is er nog de Race-stand of zelfs een totale uitschakeling van hulpsystemen. Het sportieve onderstel heeft natuurlijk een groot aandeel in goede handling, al maakt het de auto wat rammelig en rumoerig. Zeker na een lang stuk op een Achterhoeks klinkerweggetje verlang je weer naar een glad stukje asfalt.



Grijns

De verwachtingen waren hooggespannen, maar deze zijn overtuigend overtroffen. De kernwaarden van de Exige zijn behouden, maar het wordt een stuk extremer neergezet



Lotus Exige S 3.5 V6

dan bij de vorige generatie en daarmee wordt het toch een andere auto. Alles is beter, meer, extremer. De oude Exige S wordt er overigens niet minder begeerlijk van. Sterker nog, stiekem blijft ie nog favoriet, al is het maar om de persoonlijke wensen voor de toekomst wat reÃ«ler te houden. Dat neemt niet weg dat Lotus in technisch opzicht een geweldige wagen heeft neergezet die je laat ervaren wat Ã©cht rijden is. En al is de uitrusting misschien voor sommige mensen wat karig, er is Ã©Ã©n ding dat standaard meekomt met de Exige S en wat zeker geen gemeengoed is in autoland: een grijns van oor tot oor zodra je de contactsleutel omdraait.

Plus

- + Beter, meer, extremer
- + Pure rijbeleving
- + Geluid

Min

- Minder een toerenmachine
- Rumoerig
- Flink duurder geworden