

The real thing

Ondanks een overvloed aan pk's vallen veel zogenaamde sportauto's door de mand op een circuit. Laat dat nu net het favoriete spelterrein zijn van de **Lotus Exige 240R**...

Tekst: Yves Maroselli

De échte sportwagen is volgens u al lang dood en begraven? De strenge verkeerswetten van de jongste jaren (die – akkoord – statistisch hun vruchten afwerpen, maar soms blind worden toegepast, zonder rekening te houden met de context) hebben u ontmoedigd? Dan is deze tekst er eentje voor u. Het wordt hoog tijd dat u tot het besef komt dat steeds meer gepassioneerden erin slagen om droom en realiteit met elkaar te verzoenen, en om nog werkelijk te genieten van een sportwagen. Al wat u nodig heeft, is een auto die gehomologeerd is voor de openbare weg waarmee u zich in het weekend kan gaan uitleven op een circuit. Maar zulke auto's zijn wel behoorlijk dun gezaaid...

De bekendste raspaarden zijn natuurlijk de Porsche 911 GT3 en de Ferrari Challenge Stradale, maar die zijn voorbehouden aan mensen met een dikke portefeuille. De minder gefortuneerden (al moeten ook zij toch nog een mooie som opzij kunnen zetten) kunnen terecht bij de Lotus Elise en Exige, en dan meer bepaald bij de recente 240R. Deze (erg) beperkte reeks (er worden slechts vijftig exemplaren gebouwd, en die zijn allemaal al verkocht)

Er worden slechts vijftig exemplaren gebouwd, en die zijn allemaal al verkocht.

werd voorzien van drukvoeding met behulp van een Roots-compressor, die het vermogen van de kleine 1.8-viercilinder van Toyota-origine opvoert van 192 naar 246 pk, en het koppel van 181 naar 236

Nm. Lotus Motorsport biedt overigens ook (stevig geprijsde) preparatiekits aan waarmee je de Elise of Exige 111R (de modellen met Toyota-krachtbron dus) kan ombouwen tot 240R. Dat is trouwens ook wat Lotus zelf heeft gedaan...

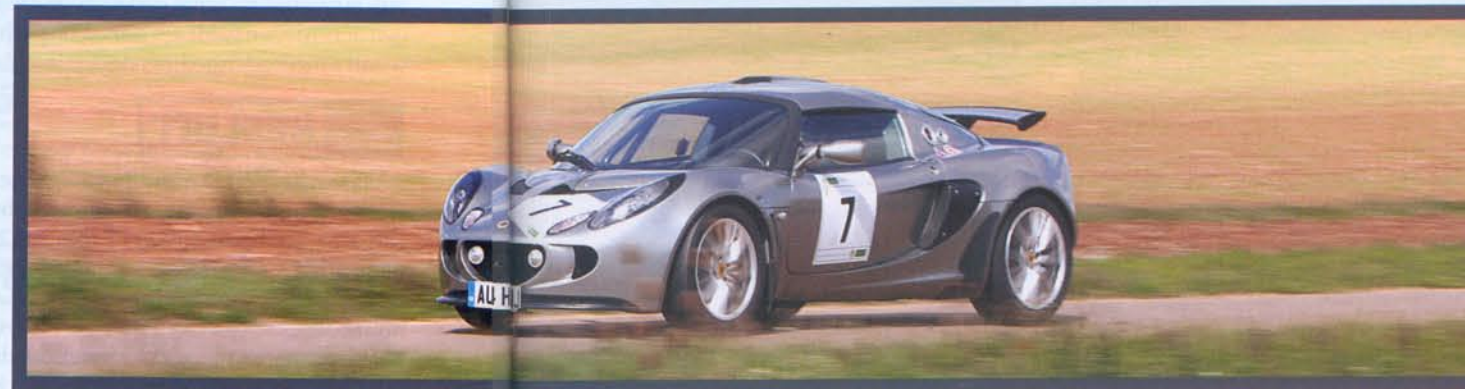
OMBOUWWERK

Zo was het exemplaar waarmee de pers mocht rondrijden, gebaseerd op een Exige Cup, een versie dus die al beschikte over race-uitrusting: kuipstoelen, een vierpuntharnas, een rolkooi, Pagid-remblokjes en een racekoppeling. Ons testmodel beschikte bovendien nog over een differentieel met beperkte slip van TRD (Toyota Racing Development), dat voortaan tegen meerprijs verkrijgbaar is op alle Elises en Exiges, in combinatie met een uitschakelbaar anti-

spinsysteem. Daarnaast kon ons test-exemplaar ook rekenen op het *Super Sports Pack*, waarmee onder meer een combinatie van Eibach-veren en Öhlins-schokdempers en een regelbare voorste antirolstang gepaard gaan. Wat de motor betreft, omvat de ombouwkit natuurlijk de compressor, maar met het oog op circuitgebruik ook een drukpomp op het smeercircuit, die moet voorkomen dat de aandrijving droog komt te staan.

Kortom, Lotus heeft mij een heuse kleine racebolide geleend die ik een weekend lang aan de tand mag voelen... Het is een zondagochtend zoals elke andere. De op-

komende zon dompelt de gedrongen vormen van de Exige onder in een koperen gloed. In de kleine koffer achter de motor is amper voldoende plaats voor mijn sporttas, waarin nochtans niet meer zit dan het strikt noodzakelijke: een helm, een racepak, een set handschoenen, race-schoeisel en schone kleren voor straks, als ik enkele literijtjes uitgezweet zal hebben. Geen tijd meer te verliezen nu, ik moet dringend naar het circuit, om op tijd te komen voor de technische en administratieve controle. Snel nog wat ochtendgymnastiek om mij in de Lotus te kunnen wurmen, en daar gaan we.



De 1.8-motor van Toyota-origine werd in dit geval voorzien van een Roots-compressor.



Van alle auto's die gehomologeerd zijn voor de openbare weg, is de Exige op dit moment wellicht de leukste om enkele rondjes circuitpret te beleven.

KENMERKEN	LOTUS EXIGE 240R
Motor	overdwars voorin
Type	4-cilinder in lijn, compressor
Distributie	2 bovenliggende nokkenassen, 16 kleppen op de inlaat (timing +lifthoogte)
Variabel diagram	1796
Cilinderinhoud (cm ³)	181/246 bij 8000 o/m
Maximumvermogen (kW/pk)	236 bij 7000 o/m
Maximumkoppel (Nm)	
Prestatiefactoren	
Specifiek vermogen (pk/l/kW/l)	137 - 131,4
Verhouding gewicht-vermogen (kg/pk)	3,8
Stroomlijn: Cx/SCx	niet meegedeeld
Overbrenging	op de achterwielen
Type	manuele 6-bak
Zelfsperrend differentieel	TRD (O)
Antislipsysteem	-
Snelheid bij 1000 o/m in 1 ^o /2 ^o /3 ^o /4 ^o /5 ^o (km/h)	8/13/17/22/28/32
Onderstel	
Ophanging voor en achter	ongelijke boven elkaar liggende driehoeken, regelbare veer-demperscombinatie,
Antirrolstang voor/achter	S/-
Remmen voor (a/dikte in mm) - remzadels	geventileerde schijven (282/26) vast, 2 zuigers
Remmen achter (a/dikte in mm) - remzadels	geventileerde schijven (282/26) vast, 1 zuiger
ABS/elektronische remkrachtverdelers	S/S
Stuurinrichting	tandheugel
- aantal stuurromwentelingen	2,8
- draaicirkel muren/stoepen (m)	10,1/niet meegedeeld
Lengte/breedte/hoogte (mm)	3797/1727/1159
Wielbasis (mm)	2300
Spoor voor/achter (mm)	1457/1507
Koffierinhoud (dm ³)	112
Gewicht opgegeven/gemeten (kg)	930/niet gemeten
Gewichtsverdeling voor/achter (%)	42/58
Banden	Yokohama A048 LTS
- maat voor	195/50 R16
- maat achter	225/45 R17
Brandstoftankinhoud (l)	40
Onze metingen	
Topsnelheid (km/h bij o/m)	241 bij 7700 o/m
Optrekken (s)	
- 0 - 100 km/h	3,9
- 0 - 160 km/h	9,9
Verbruik	
Testgemiddelde (l/100)	niet gemeten
Norm: stad/buiten/mix (l/100)	niet meegedeeld
Budget	
Basisprijs 240R (€)	± 62.000
Basisprijs Exige Cup (€)	± 69.800
Fiscaal vermogen (PK)	10
Uitrusting (€)	
Regelbare ophanging + Yokohama A048	± 3.600 (S op Cup)
Zelfsper	± 1.650 (S op Cup)
Antislipsysteem	± 750

LOTUS CUP EUROPE ZOEKT DE MOOISTE CIRCUITS OP

Spa, Monza, Nürburgring, Dijon, enzovoort: u droomde er altijd al van om een keertje op een van deze legendarische circuits te kunnen rijden? Geen probleem. Om te kunnen deelnemen aan de Lotus Cup Europe volstaat het om eigenaar te zijn van een Lotus type 111 (alle Elises, Exiges of 240R), zonder bijkomende uitrusting, en om gewapend met een helm naar een van de afspraken op de kalender te trekken (die van dit jaar ligt nog niet vast). U betaalt 350 euro inschrijfgeld en ongeveer 20 euro voor een licentie voor het weekend, waarmee u kan deelnemen aan twee testsessies en een regelmatigheidsrace van telkens een half uur. Voor de snelheidswedstrijden van de Cup (dezelfde twee testsessies, plus een lan-

ge race van ongeveer 160 kilometer) moet u beschikken over een Lotus Exige MkII (192 pk, 59.800 euro of 240 pk, 69.800 euro), die uitgerust is met een originele rolkooi, kuipstoelen, een vierpuntsharnas, een brandblusser en regelbare veer-dempercombinaties. Daarbij moet u nog de optionele grotere tank rekenen, om over voldoende rijbereik te kunnen beschikken. Inschrijven kost hier 650 euro, en een brandvrij racepak, inclusief handschoenen en schoenen zijn verplicht, net zoals een racelicentie voor een volledig jaar. Voor meer informatie kan u terecht bij Lotus Thierry Verhiest, Joseph Plateaustraat 5 te 8400 Oostende (tel.: 059/51.81.55) of via de website www.lotus-verhiest.com **Y.M.**



De veiligheidskooi is geen plezier bij het instappen, maar draagt wel aanzienlijk bij tot een nog grotere koetswerkstijfheid. Het vierpuntsharnas houdt de bestuurder-coureur stevig op zijn plaats.



WAKKER WORDEN

De Toyota-1.8 met compressor slaat meteen aan, en na de allereerste kilometertertjes ben je als bestuurder gegarandeerd klaarwakker. De behoorlijk harde Eibachveren en de bijzonder stugge Öhlins-demperen zijn daar uiteraard niet vreemd aan, zeker niet als ze koud staan, maar het geheel wordt minder stijf naarmate de temperatuur en de snelheid de hoogte ingaan. Die hardheid, die bij traag genomen rijkluksels nog buitensporig kan lijken, wordt net een troef op grote wegen, waar het koetswerk van de Exige Cup perfect vlak wordt gehouden. Het niet-bekrachtigde stuur vraagt wat meer inspanning, en ook dat is even wennen (vooral dan bij het parkeren), maar het systeem is daardoor wel onvergelykbaar veel communicatiever.

Verbazingwekkend trouwens hoe alleen maar het vooruitzicht om enkele uren later de mechaniek tot het uiterste te kunnen drijven, je aanzet om hem de rest van de tijd te ontzien. In een serene tempo, en met oog voor elke reactie – alles kan indien nodig nog bijgesteld worden –, begeef ik mij op de slingerende asfaltwegen die mij door een prachtig heuvelend landschap naar mijn bestemming voeren. En dat reisdoel is een monument van de Franse autosportgeschiedenis: het circuit van Dijon-Prenois. De organisatoren van de Lotus Cup Europe weten blijkbaar waarmee ze bezig zijn. De rompslomp blijft beperkt tot een minimum (enkele minuutjes volstaan om je in te schrijven en om de conformiteit van je auto te laten controleren), terwijl je maximaal het circuit op kan: twee testsessies van 40 en 30 minuten, gevolgd door een race van 40 minuten. Ik heb nog net de tijd om de andere amateur-coureurs te groeten, en dan moeten we de piste op...

Het circuit van Dijon-Prenois is er een dat om nederigheid en respect vraagt. De bocht na het eindeloze rechte stuk voorbij de *pitlane* lijkt behoorlijk scherp wanneer je in vijfde, tegen de rode zone aan, (dus met een goede 230 km/h) komt aangeraasd. Nochtans is hij in derde te nemen, nadat je eerst stevig in de ankers bent gegaan en vervolgens twee versnellingen hebt terugschakeld. Meteen herinner ik me weer dat kleine hardnekkige euvel van de Elise en Exige sinds het ABS zijn introde deed: het gaspedaal staat wat te hoog om serene te kunnen tiphielen. Dat probleempje zou echter rechtgezet moeten worden voor de modellen voor 2006, die overschakelen naar een elektronische gasklepbediening en daarbij nieuwe pedalen krijgen.

NEDERIG RESPECT

Daarbij komt nog dat de kabelbediening van de versnellingsbak duidelijk precisie mist in volle actie. Meteen heb ik twee goede redenen om geconcentreerd te blijven in de meer technische stroken van het circuit. Bij het ingaan van de eerste rechte heb je nog wel marge om wijd te gaan, maar je moet absoluut naar binnen snijden bij het uitaccelereren wil je goed zitten voor de volgende rechts-linkscombinatie. Die neem je in vierde, om vervolgens af te remmen in de bocht en terug te schakelen naar derde, voor een linkse die je bergaf voert. De levendigheid en het natuurlijke evenwicht van het onderstel van de Exige doen hier wonderen, terwijl de vrij stugge indruk die de ophanging op de weg maakt, hier al veel minder opvallend is. Over- of onderstuur treedt geleidelijk op en kan je perfect uitlokken met een lastwissel. Wat een leuk speelgoed...

Na een kort recht stuk dat je in vierde neemt, is het aanremmen voor een para-

bool naar rechts in derde, die opgehoogd is en flink bergop loopt. Op het einde ervan breekt de auto geleidelijk uit, een beetje zoals bij het uitkomen van de *Karussell* op de oude Nürburgring. Het oplopend stuk erna mondt uit in een bocht naar links die je in derde neemt, gevolgd door

Over- of onderstuur treedt geleidelijk op en kan je uitlokken met een lastwissel.

een andere in vierde, en vandaar loopt de piste weer bergaf. Beneden moet je even aanremmen om de rechte in derde te kunnen nemen, en vervolgens neem je in vierde de echte scherprechter van het circuit: de eindeloze rechte van Pouas, die gedeeltelijk afloopt en allesbepalend is voor je snelheid op het rechte stuk.

De rem- en instuurpunten liggen hier vast. Elke afwijking betekent dat je flink van het gas moet, en dat kost je niet enkel seconden, maar zou je ook wel eens – letterlijk – duur te staan kunnen komen aan koetswerkschade, gelet op de snelheid en het feit dat er op deze plaats nergens uitloopzones zijn. Als alles goed gaat, komt de Exige breed over zijn vier wielen schuivend de bocht uit met 180 km/h, waarbij je vol op het gas kan gaan zodra je de binnenbocht geraakt hebt. Puur genieten is het... Terwijl je na een enkel rondje al doorhebt dat de Lotus Elise/Exige zonder twijfel de leukste auto is voor een uitstapje op het circuit, heb je er wel enkele meer nodig om de piste te leren kennen, die – toch zeker voor een "zondagsrijder" – knap lastig is...

LEERZAAM

Terug in de *paddock* krijgen we de kans om even van naderbij kennis te maken met de andere rijders van de Lotus Cup en een praatje te slaan met de ingenieur die door de fabriek gestuurd is. Die is be-

hulpzaam en geeft maar wat graag tips over hoe u uw speelgoed kan afstellen. Hoewel hij ons er ook met typisch Britse tact op wijst dat wanneer bepaalde klachten over het weggedrag maar niet opgelost raken met afstelwerk, ze vaak te wijten zijn aan "het element tussen stoel en stuur". Een lesje nederigheid, dat evenwel in een goedmoedige sfeer wordt gegeven en waardoor je van deze amateurwedstrijden

kan gebruikmaken om je eigen rijvaardigheden nog wat bij te vijlen.

Wat kan je meer verlangen? Wel, inderdaad: meer. Meer auto's en meer formules, waardoor iedereen zich in zijn passie kan uitleven, en voor een schappelijker prijs. Een Ferrari Challenge Stradale en een Porsche 911 GT3 zijn voor het grote publiek namelijk niet betaalbaar, maar een Lotus Elise of Exige zijn nu ook niet bepaald spotgoedkoop, zeker niet in competitielevree. Bovendien is een breder aanbod helemaal niet meer zo gewaagd als je ziet dat er steeds meer circuits aangelegd worden en er steeds meer privé-initiatieven komen om erop te rijden.

De formule is niet nieuw: ze bestaat al sinds de jaren zestig, met onder meer de Renaults 8 en 12 Gordini. En de jongste jaren had je in Frankrijk nog de Hommell. Maar om deze formule helemaal te doen werken zijn er echt sportieve auto's nodig, met goede prestaties, die betrouwbaar "sportief" kunnen worden ingezet. Voldoende betrouwbaar in elk geval om met je auto naar het circuit, de rally's en de klimkoersen te kunnen rijden en op dezelfde manier weer naar huis te kunnen, in plaats van met het openbaar vervoer of al lifte. Vooruit, beste constructeurs, neem eens een voorbeeld aan Lotus en Hommell en doe eens een inspanning voor al die liefhebbers... ■



Van een veelzijdig gebruik gesproken: na de circuitwedstrijd kun je met de Lotus Exige Cup gewoon weer naar huis rijden.