



Michel van Breugel
31 augustus 2008

© Rijtesten.nl

Luxe Japanner

Al enkele jaren staat het luxemerk van Toyota, het Japanse Lexus, helemaal bovenaan in de lijst als het om tevredenheid gaat van zijn berijders. Het merk wordt ook steeds populairder in ons land. In de Verenigde Staten en Rusland verkoopt Lexus duidelijk meer auto's dan bijvoorbeeld BMW. Om de verkoopcijfers in Europa nog verder te laten stijgen is het Japanse merk een offensief begonnen, en wel vanuit twee kanten: enerzijds door het aanbieden van een scala aan hybride modellen en anderzijds door een reeks sportieve auto's aan te gaan bieden. De hier geteste IS-F bijt de spits af, zodat de volgende GS-serie ook als de markt op kan.

De eerste is niet altijd zomaar de beste, dat bewijst Lexus in dit geval maar weer met deze IS-F. De auto is niet zo ongetogen, ook al is dat een relatief begrip, als bijvoorbeeld een Audi RS4. Iedereen mag het zien en horen dat hier de dikste versie van

Lexus IS-F 5.0 V8

de IS-serie is. Een vreemde tactiek is het toch wel, om de derde auto van de IS-serie (naast de IS250 en IS220d) direct een sportmodel uit te brengen. Tegenstrevers als Mercedes-Benz, Audi en BMW hebben voorafgaand aan hun topmodel immers al tientallen andere moderniseringën op de markt gebracht. Na het segment van de prestigelimousines, dat van de luxe terreinwagens en hybride-auto's begint hier ook de geschiedenis van Lexus met sportieve sedans.



L-finesse

Niet iedereen kent de IS-serie van Lexus, en als dit brutale monster voorbij rijdt staat menigeen toch wel wat vreemd te kijken. Aan de buitenkant blijft de lijn van deze sportieve gezinswagen relatief discreet, al zal een geoefend oog al snel de verschillen met het oorspronkelijke model opmerken. De motorkap, het radiatorrooster, de voorste spatborden, de bumpers, de zijskirts, de achterspoiler en nog enkele andere elementen

werden exclusief ontworpen voor de IS-F in de lijn van Lexus'™ stijlfilosofie 'œL-finesse'. De voorzijde is gekenmerkt door grotere luchtopeningen om de V8 meer koeling te bieden. Hierbij is er in de voorbumper een uitsparing gerealiseerd waarbij de lucht langs de mistlichten naar de remmen wordt geleid. Dit zorgt ervoor dat de grote Brembo worden gekoeld. Een van de opzichtigste, maar niet direct fraaiste, stylingelementen van de IS-F is de wat stompe en hogere motorkap. Dit was noodzakelijk om de V8 in het vooronder te kunnen plaatsen. Deze heeft nu eenmaal meer ruimte nodig dan de zescilinder.

Achter de voorwielen heeft de zijskirt een sleuf die de warme lucht van de remmen weer kan afvoeren. De fraaie lichtmetalen velgen hebben bij de IS-F een maat van 19-inch waarbij de voorbanden 225mm breed zijn en de achterbanden 255mm. Overigens is ieder velg anders dan de andere, wat onder andere te maken heeft met de koeling van de remschijven. Ook aan de achterzijde is duidelijk te zien dat de IS-F wat uitgeklopt is. Op de achterklep is een kleine spoiler gemonteerd om meer downforce te creëren. De achterbumper is wel het meest besproken element van deze snelle Lexus, hij herbergt namelijk vier uitlaatuiteinden welke schuin boven elkaar staan, twee aan twee aan elke kant. Een opvallend design, deze hadden we nog niet eerder gezien in autowereld. Het geeft de achterzijde een ontzettend 'œdik' aanzien. Het is alleen jammer dat je, wanneer je goed kijkt, ziet dat de grote 'œuitlaten'™ eigenlijk alleen een sierstuk zijn dat om de echte, veel kleinere, uitlaten zit. De achterlichtunits zijn ook anders uitgevoerd dan in de standaard IS, en hebben meer rood glas in de unit gekregen. Op de gehele auto zijn diverse 'œF' logo's te bespeuren die zijn ware aard aan elke omstander onthult. De auto is niet anoniem te berijden, ondanks dat niet iedereen het model nog kent. In deze zwarte metallic lak, samen met de donkergrijze velgen, is het een ware aandachtstrekker. In een witte metaallak zal de opzichtigheid waarschijnlijk nog groter zijn.



Sportief aangekleed

Binnenin de IS-F steekt het Japanse werk ook wat extra tijd om dit topmodel extra elementen mee te geven wat anders is dan de IS250 of IS220d. Zo zijn er voorin forse sportstoelen gemonteerd, deze zijn op diverse mogelijkheden elektrisch verstelbaar. Zelfs de rugvulling is in verschillende maten op te pompen. Eenmaal in de stoel gezakt, valt op dat de zitting naar Japanse maten is gemaakt, voor ons Europeanen is deze wat aan de korte kant. Ook de rugleuning komt aan de bovenkant wat teveel naar elkaar toe en is daardoor aan de smalle kant. Verder is verbazingwekkend hoeveel ruimte je hebt achter de stoel. Het is er breed en diep, wat mede komt door de relatief smalle middenconsole. Het stuur is eveneens elektrisch verstelbaar, waarbij het geheel (stuur en stoel) programmeerbaar zijn voor drie berijders. De stoelen en stuurwiel is van mooi, grotendeels geperforeerd, leer gemaakt wat absolute klasse uitstraalt. De sleutel kan in de IS-F op zak gehouden worden, de krachtbron kan tot leven gebracht

worden door middel van een start- en stopknop. De klokkenwinkel is fraai van opzet, en heeft â€™s avonds blauwe LED-verlichting. Daarbij zijn de naalden fel blauw gekleurd. De snelheidsmeter is naar onze mening wat onduidelijk ingedeeld. Zo is het lastig te zien of je daadwerkelijk 50kmh of 80kmh rijdt, wat toch snelheden zijn die in ons land regelmatig voorkomen.

Ook de middenconsole getuigt van de klasse die Lexus aan zijn klanten uitdraagt. Deze zit gewoon netjes in elkaar en kraakjes zijn niet te horen. Ook het materiaalgebruik is dik in orde, echter zijn wij minder gecharmeerd van de â€™metaallookâ€™ op de middenconsole die gewoon minder stijlvol overkomt. De console is mooi opgebouwd en heeft een fors scherm dat fungeert als touchscreen. Met dit scherm, en de omliggende knoppen, zijn diverse zaken te regelen. Zo herbergt dit systeem een navigatiesysteem en de bediening van de climate controle, radio en telefoon. Overigens zijn enkele functies ook bedienbaar aan de onderzijde van de middenconsole. Dit maakt het wat omslachtig. Zo is bijvoorbeeld bediening van de radio mogelijk via het touchscreen, bij de radio zelf en op het stuur. Ook zijn diverse knoppen wat lastig te vinden en is de bediening niet altijd vanzelfsprekend. Concluderend kunnen we zeggen zijn dat de ergonomie nog niet helemaal op orde is in de IS.

Achterin de IS-F is het, mede door de groot uitgevallen sportstoelen, niet bepaald ruim te noemen. Zo is het behoorlijk worstelen om in- en uit te stappen. Eenmaal op de achterbank aangekomen valt op dat er maar hier maar plaats is voor twee personen. Deze twee inzittenden zitten dan wel als gegoten, want ook achterin heeft Lexus gezorgd voor een strakke zitplek. Tussen de inzittenden is een plastic tafeltje gemaakt waarop wat prullaria gelegd kan worden. Het zou ook geen doen zijn hier een derde zitplaats te creëren gezien het feit dat de vloertunnel hier erg groot is door de achterwielaandrijving. Ook de hoofdruimte is niet om over naar huis te schrijven. Voor personen tot 1.90meter is het nog acceptabel, ben je langer wordt dit een lastig punt. De bagageruimte van de IS-F is redelijk in zijn klasse. De bereikbaarheid via de korte klep is wat minder, maar de diepte mag er wezen. Tevergeefs ga je in de IS-F op zoek naar een skiluiik, laat staan een neerklapbare achterbank. Deze beide zaken zijn in deze Lexus niet aanwezig. Jammer, want hierdoor is dit monster toch minder functioneel



Hard, harder, hardst

De 'F' staat voor het Japanse Fuji-circuit, maar als het voor 'fast' had gestaan, dan hadden we het ook geloofd. Onder de motorkap van deze IS-F zit namelijk een zeer potente motor. Niet simpelweg de 4,6 liter V8 van de GS of LS is in het vooronder geplaatst, maar een door Yamaha tot 5,0 liter vergroot exemplaar mag het motorruim vullen. Deze krachtbron is goed voor 423pk en 505 Nm aan koppel. Met name de trekkracht is uitmuntend bij deze V8. Zo blijft de concurrentie op achterstand, gezien het feit dat Audi met de RS4 430 Nm vrijgeeft en BMW met de M3 400 Nm. De C63 AMG van Mercedes biedt als enige meer koppel, maar liefst 600 Nm. Accelereren naar 100 km/u neemt 4,8 seconden in beslag en dat is een imponerende tijd, maar niet sneller dan de Audi en BMW, die het zoals gezegd met duidelijk minder koppel moeten

doen. Met het motorgeluid kom je evenwel niks tekort in de IS-F, want boven de 3.600 toeren (wanneer de kanalen van het tweede inlaattraject geopend worden) produceert de vijf liter krachtbron een sound zoals alleen een V8 motor die kan voortbrengen, tenminste als je vol gas geeft. In dit opzicht is de toerengrage motor van de IS-F superieur en ontzettend soepel. Deze atmosferische motor onderscheidt zich vooral door lineaire acceleraties, door een erg plezierige versnelling en door een goede respons op het gaspedaal, dat allemaal gepaard met een bijzonder melodieuze uitlaatklank.

Voor een Lexus, een merk waarvan bekend is dat het wagenpark bijzonder stil en comfortabel is, zijn we verrast door de hoeveelheid rolgeluiden afkomstig van de banden en door de stugheid van de ophanging op matig wegdek. De Lexus IS-F, die tot in de kleinste details erg verzorgd is, wordt al snel een erg innemende metgezel, die heel wat rijplezier biedt. Het weggedrag van deze pittige sedan is voorspelbaar, mede door de harde afstelling van het onderstel. Het onderstel is niet verstelbaar in hardheid, en is daardoor voor echt dagelijks gebruik misschien wat aan de harde kant. Vooral bij ritjes op de snelweg is elke richel en oneffenheid in het wegdek duidelijk voelbaar in stuurreacties en het achterwerk van de inzittenden. Voor de purist is dit juist genieten geblazen, die krijgt daardoor een glimlach van oor tot oor. Van een hoog niveau zijn de Brembo remmen, deze zijn efficiënt en grijpen flink aan bij het aanraken van het pedaal. De doseerbaarheid is werkelijk fantastisch! Het stuur is direct en precies en volgt duidelijk de aanwijzingen op van de bestuurder. Het nadeel van dit directe wegcontact zijn de directe bewegingen die je in het stuurwiel voelt bij slechte wegen. Het stabiliteitsprogramma/tractiecontrolesysteem kent drie standen, waarbij de "Sport Mode"™ de bestuurder grotendeels met rust laat. Alleen bij ronduit slordig stuurgedrag raakt het systeem geïrriteerd en is het voorbij met de vergevingsgezindheid. Het systeem kan ook helemaal worden uitgeschakeld. Niet geheel onbelangrijk om te weten is dat de IS-F dan behoorlijk listig wordt, flink accelereren bij het uitkomen van een bocht laat de achterkant behoorlijk omzetten. Ongeacht de stand van het stabiliteitsprogramma kunnen adembenemend hoge bochtsnelheden worden gehaald. Dit is te danken aan het vertrouwenwekkende weggedrag van de IS-F, die zich amper van de wijs laat brengen. Dat de gunstige

gewichtsverdeling van 54% voor en 46% achter daarbij helpt lijkt duidelijk. Accelereren naar de 100 km/h is kinderspel, en het lijkt met dezelfde vaart door te gaan richting de 200 km/h.

De IS-F is standaard voorzien van een automaat. Echter is dit geen normale automaat, maar Lexus maakt heeft een primeur door een achttraps automaat toe te passen in de IS-F, welke eerder al in de LS werd ingebouwd. Voor de IS-F werd de bak teruggebracht naar de ingenieurs en voorzien van nieuwe software. Het resultaat daarvan is dat de automaat zich in manuele stand, via flippers aan het stuurwiel of via de pook op de middenconsole, laat schakelen. Het verwisselen van verzetten gaat ontzettend snel, Lexus geeft daar 0,1 seconden voor op. In de automatische stand duurt de wisseling iets langer. Een erg leuk detail is daarbij dat bij manuele schakelen de uitlaatpop een lekker geluid maakt boven de 4.000 toeren, net voordat de toerenbegrenzer ingrijpt. De toerenbegrenzer laat zich ook horen met een harde piep wanneer de 7.000 toeren per minuut wordt genaderd. De automaat schakelt in dit geval niet verder door, het puur zelf schakelen blijft hierdoor gehandhaafd.

Bij een sportief rijgedrag hoort ook een kanttekening, met de IS-F kom je dan niet verder dan 400km op één tank. Al met al moet gezegd worden dat er tijdens de testperiode flink werd doorgereden wat resulteerde in een testverbruik van 15.1/100km. Ondanks dit zijn er ook waardes van 10/100km op de boordcomputer voorbij gekomen bij een snelheid van 100km/h op de snelweg. Dus dat kan ook!



Zin of onzin

Het blijft de vraag of het zinnig of onzinnig is dat fabrikanten nog dit soort auto's™ produceren. Maar toch zijn deze sportsedans nog meer in trek dan menigeen denkt. En buiten dat is het een antwoord van de Japanners tegen de gevestigde Duitse orde die in dit segment de overhand hebben. Het is voor Lexus de eerste keer dat ze zich in dit vaarwater begeven en daardoor extra lastig, gezien het feit dat zijn concurrenten al langer op de markt zijn.

Een euroton, daar schommelt de IS-F net boven, en zijn concurrentie ook. Dus van een scherpe(re) prijs hoeft de Lexus het niet te hebben. Waar moet de IS-F het dan wel van hebben? Ten eerste natuurlijk de Japanse fans, en diegene die eens in wat anders willen rijden dan een BMW, Mercedes of Audi. Concluderend over de auto kunnen we vol lof over Lexus praten. Hun eerste optreden in dit segment is zeer geslaagd. De IS is

een mooie auto, waarbij ze de IS-F nog eens een apart karakter hebben meegegeven met zijn uiterlijke kenmerken. Het plaatsen van een V8 in het vooronder resulteert in dit geval in adembenemende acceleraties. De motor blinkt verder uit in soepelheid en de bak in gebruiksvriendelijkheid en meedenkendheid. Fijn ook dat dit eens een automaat is die in de manuele stand niet automatisch opschakelt. De acht versnellingen zijn er bij manueel schakelen wel erg veel. In de automatische stand is dit juist wel lekker, deze houdt dan het toerental lekker laag wanneer je rustig rijdt. Ook het onderstel is prima in balans en garandeert veel rijplezier. Het ziet er voor de toekomst goed uit voor de IS-F waarmee Lexus een prima alternatief biedt voor de gevestigde orde.

Fotografie: Christian Wesselius

Plus

- + Ontzettend snel
- + Souplesse V8
- + Snoeihard bochtenwerk

Min

- Voorstoelen te smal aan de bovenzijde
- Beperkte been- en zitruimte achterin
- Ergonomie niet top