Harold Rolloos
5 juli 2011

Japans rebel

Men neme: een middenklasser met een dikke V8, achterwielaandrijving en geweldige rijeigenschappen. De eerste gedachte gaat direct uit naar BMW M3 of een Mercedes C63 AMG. Logisch, zou je bijna zeggen. Toch is dat te kort door de bocht. Er is namelijk een geduchte concurrent uit het Verre Oosten die het deze Duitsers heel lastig kan maken: de Lexus IS-F. Heeft deze Japanner genoeg kwaliteiten in huis om de strijd aan te kunnen gaan?

Dikke looks

Wat betreft uiterlijk machtsvertoon doet deze IS-F niet veel onder voor zijn Duitse concurrenten. Van zowel de Beamer als de Benz weten we dat ze in de meest sportieve uitvoering erg dik ogen. Bij deze Lexus is dat niet anders. Het exemplaar waar wij ons een week lang in verplaatsen mag zich een heuse blikvanger noemen. In de eerste plaats natuurlijk vanwege de witte (parelmoer) kleur gecombineerd met de fraaie donkere wielen. Maar ook de aanwezigheid van dikke sideskirts en maar liefst vier uitlaatpijpen aan de achterzijde imponeren. Qua prijsstelling is het plaatje ten opzichte van de concurrentie wel anders. Met een prijskaartje van ruim een ton is deze IS-F natuurlijk geen koopje, maar er blijft weinig te wensen over. Ga je dezelfde talrijke opties bij het Duitse duo aankruisen, dan kom je wellicht tot een prijsverschil van minimaal tien mille. Het luxemerk van Toyota voorzag de IS-lijn onlangs van een lichte facelift met onder meer LED-dagrijverlichting en gewijzigde achterverlichting. De IS-F

waarmee wij onderweg zijn is echter nog een exemplaar van voor de facelift. Zoals gezegd zijn de wijzigingen niet spectaculair en bij de IS-F gaat het natuurlijk vooral om de beleving.

Nog niet helemaal premium

Ook het interieur onderging wat lichte wijzigingen. Zo is de vernieuwde IS voorzien van een ander instrumentarium. Erg fraai aan deze IS-F is dat je het F-logo op meerdere plaatsen terecht komt. Het logo heeft trouwens een speciale betekenis. Zo zijn in de F de moeilijkste bochten van het Fuji-circuit verwerkt. Lexus wil zich wat betreft het â€˜premium-gevoelâ€™ meten met de Duitse concurrentie. Voor een groot deel lukt dat. De meeste gebruikte materialen voelen zacht aan en ook op de afwerking is weinig aan te merken. Echter, met het materiaal dat gebruikt is op de middenconsole slaat het Japanse merk in onze ogen de plank mis. Het voelt niet alleen plastic aan, maar heeft

ook een goedkope carbonlook. De zetels zitten niet alleen erg fijn, maar bieden ook een prima zijdelingse steun. Ook het stuurwiel met de schakelflippers voldoet aan onze verwachtingen; het pakt prettig beet en ligt goed in de hand. In tegenstelling tot de standaard IS kunnen in de snelste uitvoering geen drie maar twee personen plaatsnemen op de achterbank. Tenzij je zin hebt in een zere bips na een ritje. De middelste plek is namelijk opgevuld met hard materiaal om een coupÃ©-gevoel op te wekken. Apart is het zeker, praktisch een stuk minder. Het grote voordeel van een sportsedan is dat je nooit hoeft in te leveren op bagageruimte, zoals je dat bij andere krachtpatsers vaak wel moet doen. Hierdoor kun je bijna vierhonderd liter aan bagage meenemen.

Tam vogeltje

Beleving, daar draait het dus om in deze IS-F. De spanning en sensatie wordt vooral

gevoed door de 5.0 V8 onder de kap. Een ongeblazen achtcilinder dus, goed voor maar liefst 423 pk en een koppel van 505Nm. Dankzij dit brute aantal pkâ€™s zit de Japanner na 4,8 seconden op de honderd en trekt hij door tot een uiteindelijke â€“ begrensde â€“ topsnelheid van 270 kilometer per uur. Het accelereren gaat gepaard met een fikse duw in de rug en de naald schiet werkelijk naar rechts. Toch mist er een belangrijk aspect van de beleving: het motorgeluid is nogal tam. Zelfs zo tam dat je je al rijdend gaat afvragen of je wel met een achtcilinder op pad bent. Het feest begint eigenlijk pas vanaf 4.000 toeren per minuut. Vanaf dat aantal wordt er een klep in het uitlaatsysteem opengezet waardoor eindelijk het echte karakter van de IS-F naar voren komt. Dit is wat we willen horen van een V8! Een heerlijk rauw geluid waarmee je al van ver kunt aankondigen dat je in aantocht bent. De motor is gekoppeld aan een 8-traps automaat, die tevens via de flippers achter het stuur te bedienen is. De bak schakelt erg soepel en razendsnel van verzet. Neem je het heft in eigen hand, dan duurt het schakelmoment slechts 0,1 seconde en gaat dit gepaard met een lichte klap. Storend is dat niet, het past eigenlijk wel bij de beleving van deze IS-F.

Twee gezichten

De motor is natuurlijk Ã©Ã©n, maar ook het rijgedrag draagt in grote mate bij aan de beleving. In dat opzicht stelt deze Lexus niet teleur. De IS-F stuurt heerlijk scherp en reageert direct op de commandoâ€™s van de bestuurder. Hierdoor wordt het een waar feest om je met deze felle Japanner op bochtige weggetjes te begeven. De vering en demping zijn behoorlijk hard, maar zeker niet hinderlijk. Ook hiervoor geldt weer dat het helemaal past bij het karakter van de auto. De filosofie van Lexus met de IS-F is het in de markt zetten van een auto met twee verschillende karakters: je kunt er de hooligan mee uithangen, maar hem ook comfortabel kunt rijden tijdens langere ritten. Het Japanse merk is hier vrij goed in geslaagd. Natuurlijk, de IS-F daagt je continu uit om de grens op te zoeken. Maar hij laat zich ook â€“ op de cruise control, dat dan wel â€“ aardig comfortabel rijden. In dit geval is het dan weer niet zo jammer dat het motorgeluid tot de achtergrond beperkt blijft. Geef je hem de sporen, dan is die V8

direct bij de les.

Exclusiviteit

We vroegen ons aan het begin af of dit rebel uit het Verre Oosten de concurrentie aankan met de geduchte Duitse concurrentie. Voor een groot gedeelte is dit zeker het geval. In de eerste plaats is hij al gauw tienduizend euro goedkoper dan de M3 en de C63 AMG. De 8-traps automaat is simpelweg fenomenaal en ook qua vermogen doet de IS-F niet veel onder voor zijn tegenstanders. Op het gebied van beleving daarentegen wel. Dat de V8 pas boven de 4.000 toeren echt tot leven komt is een teleurstelling. Ook het materiaalgebruik van bepaalde delen in het interieur staat nog niet op het niveau van de Duitsers. De Lexus is daarentegen erg geschikt in het dagelijks gebruik, iets waar met name de M3 echt te hardcore voor is. Een ander positief onderscheid is dat je de IS-F minder vaak op de Nederlandse wegen zult

tegenkomen dan zijn Duitse tegenhangers, waardoor dat stukje exclusiviteit gewaarborgd is.

Fotografie: Martijn Koevoets

Plus

+ Bloedsnel en sportieve rijeigenschappen
+ Fenomenale automaat
+ Prijsstelling ten opzichte van concurrentie

Min

- Tam motorgeluid
- Materiaalgebruik op sommige plaatsen
- Beleving ontbreekt af en toe