



Bjorn Blokzijl
30 juli 2015

De laatste der Mohikanen

Lexus is het merk dat het braafste jongetje van de klas wil zijn. Alle modellen zijn voorzien van een hybride aandrijflijn. Zelfs de SUV en topklasse sedan hebben zowel een benzine- als een elektromotor onder de kap. Door die filosofie blijft de gemiddelde uitstoot van het gamma laag en laat je zien hoe goed je bezig bent om het milieu zo min mogelijk te belasten. Maar ook de braafste jongetjes hebben zo hun ondeugende uitpattingen. Zo af en toe gooit het Japanse merk zijn basisgedachte overboord en komt het met een sportieve auto op de proppen. Als concurrent voor onder andere de 4-serie, A5 en buitenbeentje Mustang is de RC gepresenteerd. Niet als zuinige hybride, maar voorzien van een atmosferische vijfliter V8. Later dit jaar zal een milieuvriendelijkere variant toegevoegd worden, maar voorlopig moeten we het met de RC F doen. Geen straf toch?



Niet voor verlegen mensen

Houd je niet zo van opvallen, dan moet je de Lexus-showroom snel voorbij lopen. Want opvallen doet de RC F zonder enige moeite. Hoewel de kleur van de door ons gereden auto hier deels debet aan is, zal hij ook in stemmig zilvergrijs of zwart voor de nodige verschoven nekwervels zorgen. Breed uitgeklopte wielkasten, forse lucht in- en uitlaten, een uitklapbare spoiler, grote wielen met brede banden en fors geprononceerde bumpers met aan de achterzijde een diffuser met de typische schuin boven elkaar geplaatste uitlaten laten zien dat je niet met zomaar een auto te maken hebt. Koop je een RC F, dan staat hij standaard op 19 inch wielen, waarbij je keuze hebt uit een aantal designs. Ook het uitgebreide spoiler- en bumperpakket is standaard. Tegen meerprijs kun je de auto laten voorzien van het Carbon Pack, waarbij de motorkap, het dak en de achterspoiler zijn gemaakt van carbon. Hierdoor ziet de auto er niet alleen nog specialer uit, hij wordt er ook nog eens bijna 10 kilogram lichter door. Hoewel dat weinig lijkt, komt dat gewicht wel van 'hoog' en zal het zwaartepunt lager komen te liggen. Dit is weer goed voor het weggedrag. De 'onze' was niet van dit pakket voorzien, maar toch was er aan aandacht geen gebrek. Opvallend is dat er geen

Lexus RC F Luxury Edition

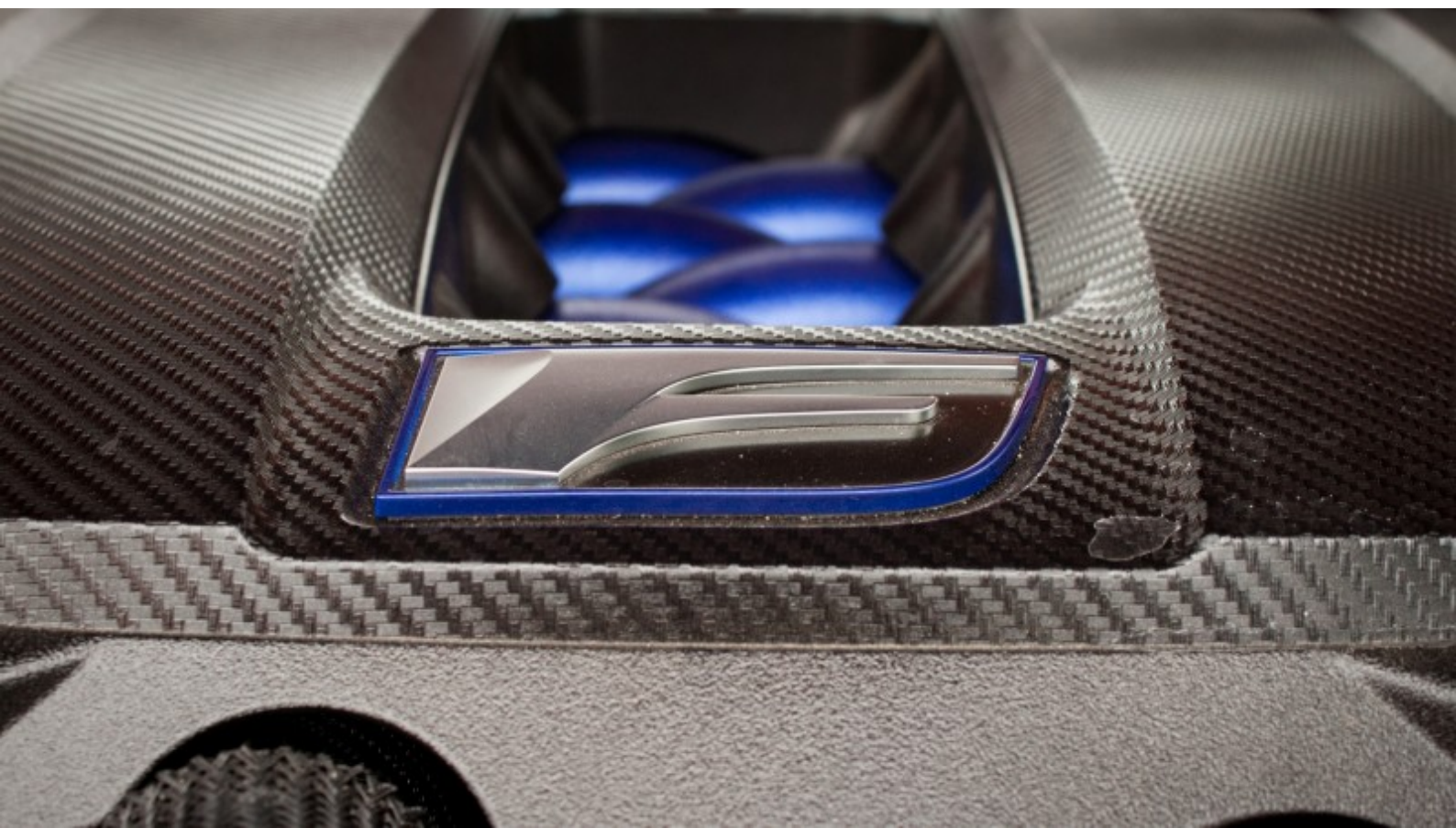
onvertogen woord viel bij het aanzien van de auto. Ondanks zijn bijzondere, onderscheidende lijnenspel met glimmend zwarte grille en de 'dikke' uitvoering, was een ieder positief gestemd.



Details maken de sfeer

In een sportieve coupé wil je ook in het interieur zien en voelen dat je in iets bijzonders onderweg bent. Omdat de RC grotendeels gebaseerd is op de [test=]IS300h[/test], is 90% van het interieur identiek aan de middenklasser. Toch is de sfeer in de RC F echt anders. Door toevoeging van fraaie blauwe stiksels, carbon-look panelen en een dik stuur en dito stoelen, straalt het geheel precies uit wat je verwacht van een auto als deze. Daarbij zit je lekker laag en ben je omgeven door de brede, hoge middentunnel. De stoelen zitten als gegoten en zijn ruim voldoende te verstellen om een ieder een prettige zitpositie te kunnen geven. Achterin is een achterbank, maar die is praktisch onbruikbaar voor andere passagiers dan kleine kinderen. Geheel achterin is plek voor redelijk wat bagage. Met 366 liter inhoud is dit ruim genoeg voor een lange vakantie of zelfs de wekelijkse boodschappen. Niet zo ruim als zijn directe

concurrenten, maar wil je een ruime, praktische auto, dan zul je nooit kiezen voor een coupé. Niet alleen qua binnenruimte, maar ook qua materiaalgebruik zit de RC nog niet op het niveau van Audi en BMW. De gekozen materialen zijn niet allemaal van een even hoge kwaliteit en voelen niet zo hoogwaardig aan als bij de Duitsers. Op het gebied van afwerking staat het interieur van de Lexus wel op hetzelfde level. Zelfs op klinkerweggetjes hoor je nooit rammels en kraakjes en de naden zijn overal klein en gelijk.



Het Le Mans-gevoel

Al het uiterlijk vertoon van de Lexus RC F is bijzonder, maar wat er onder de lange motorkap huist, is minstens zo apart. Voor de verandering is niet het gehele motorblok afgeschermd met een kunststof plaat, maar is een deel zichtbaar. Dit deel is voor de gelegenheid in de kleur gespoten die ook in het F-logo te vinden is. Dat er dusdanig veel moeite is gedaan om ook het motorblok er fraai uit te laten zien, belooft een hoop voor de specs. En deze zijn niet teleurstellend. Tegenwoordig kom je bijna geen sportieve automobielen tegen die niet zijn voorzien van één of zelfs meerdere

turbo's. In de RC F vind je nog een lekker 'ouderwetse' ongeblazen, bijna 5 liter grote, V8 met 477 pk. Dankzij het grote slagvolume is een koppel van 530 Nm beschikbaar. Zowel het maximum vermogen als het koppel komen vrij bij een relatief hoog toerental. Wil je gebruik maken van alle 477 paarden, dan is het zaak om tot over de 7000 toeren door te trekken. Dit gaat gepaard met een onbeschrijfelijk geluid, dat nog het meest doet denken aan de Le Mans Porsches uit de jaren '70: rauw, mechanisch klinkend en vol vibraties, waardoor je elke keer weer met kippenvel in de auto zit.

Schakel je uiteindelijk toch naar een hogere versnelling, dan gaat dat snel en zonder schokken. Het lijkt alsof de auto is voorzien van een versnellingsbak met een dubbele koppeling, maar schijn bedriegt in dit geval. De sequentiële automaat met acht verzetten heeft 'gewoon' een enkele koppeling en is in de automatische stand al prettig, maar zet hem in de manuele stand - waardoor je zelf kunt schakelen met zowel de pook als de flippers achter het stuur - en je kunt doortrekken tot de toerenbegrenzer. Doe je dat, dan klinkt er een pieptoon die aangeeft dat het volgende verzet nodig is om te blijven versnellen. Dankzij de relatief lange verhoudingen, kun je '120' rijden in de tweede versnelling. De bak laat veel toe en zal nooit zelf overschakelen - als de manuele stand is ingezet - wat ter bescherming van de motor in veel andere auto's uiteindelijk wel gebeurt.



Keuze genoeg

Zoals het een echte sportwagen betaamt, gaat het volledige vermogen naar de achterwielen. Vierwielaandrijving is geen optie. De manier waarop het vermogen op de weg wordt gebracht, is variabel. Met Drive Mode Select heb je keuze uit vier mogelijke rijmodi. Wil je rustig en relatief zuinig rijden, dan draai je de knop naar links voor 'Eco'. De klokkenwinkel licht dan blauw op en de toerenteller verandert in een zuinigheidsmeter. Voor normaal gebruik is er de 'Normal-stand'. Het geluid blijft enigszins op de achtergrond, zodat lange ritten niet vermoeiend zijn. De motor reageert echter snel genoeg om inhaalacties bovengemiddeld vlot te laten verlopen. Mag het allemaal net wat vinniger en moet de motor alerter reageren op het gaspedaal, dan is een draai naar rechts voldoende om de 'Sportmodus' in te stellen. Wil je absoluut alles uit de auto halen, dan moet de knop wat langer naar rechts gedruwd worden om de 'plus' toe te voegen. Dan is de traction control wat minder aanwezig en ligt wielspin al snel op de loer. Om het nÃ³g meer een circuitracer te maken, kan het differentieel worden ingesteld op 'track' of op 'slalom'. In de eerste stand is hij meer geÃ«nt op snel een bocht uit-accelereren en in de tweede op veel tractie in korte bochten. Het klinkt

allemaal mooi, maar bij veel auto's met een dergelijk systeem merk je in de praktijk weinig onderscheid. Zo niet in de Lexus. Elke instelling heeft merkbaar zijn eigen karakter. Hiermee bewijst het systeem zijn duidelijke meerwaarde. Niet alleen de gasrespons en de traction control zijn in elke stand anders, ook de schakelmomenten van de automaat gebeuren later en rauwer naar gelang er sportiever gereden wordt.

Alle systemen ten spijt, de RC F weegt leeg 1.740 kilogram. In een rechte lijn voel je dit niet, maar in snel genomen bochten en bij het remmen drukt het gewicht op de vering. Gripverlies treedt niet op; zowel de grens van over- als onderstuur ligt ver weg. Dat het onderstel daarbij niet keihard is, werkt niet in het voordeel voor een rappe rijstijl, maar dit is wel voordelig voor het comfort. Op lange stukken word je niet gek van elke oneffenheid in de weg. Ook reageert het stuurwiel adequaat op elke sturbeweging, zonder dat het uit je handen klapt op slecht wegdek. Het stuurgedrag is niet nerveus en je krijgt ruim voldoende informatie door. Met zijn wat softere afstelling, in combinatie met zijn dikke motor, is de auto meer een GT dan een echte racer. Het grote voordeel hiervan is dat je hem dagelijks kunt inzetten, maar ook plezier kunt hebben in het weekend op bochtige bergwegen of op het circuit.



Begerenswaardig

Lexus neemt een enorm risico door de RC niet te introduceren als zuinige 'h', maar als benzineslurpende RC F. Toch pakt het beter uit dan van tevoren gedacht. Door hem te voorzien van een turboloze V8, onderscheidt de auto zich van de grote massa en is de aandacht vol op hem gevestigd. Deze aandrijflijn is geweldig, maar doet je beseffen - door het forse verbruik - dat het Ã©Ã©n van de laatste der Mohikanen zal zijn.

Ondanks de foutjes die de auto zeker kent, zoals de matige materiaalkeuze en de hoge prijs, is het een ontzettend begerenswaardige auto.

Plus

- + Uitgesproken design
- + Heerlijk klinkende en vermogende atmosferische V8
- + Snel schakelende versnellingsbak

Min

- Materiaalkeuze interieur niet 'premium'
- Hoge uitstoot zorgt voor hoge prijs
- Nauwelijks ruimte op de achterbank