



Intro

Op 18 januari 2005 deed ik de rijtest met de RX300. Ik was daarvoor naar de Lexus dealer in Breukelen gegaan en wilde daar eigenlijk een proefrit maken in de IS sportcross. Echter de verkoper vertelde me dat dit niet zo interessant zou zijn omdat er een modelwisseling aan zat te komen aan het einde van 2005. Inmiddels een jaar later is de nieuwe IS gelanceerd met een dieselmotor als nieuwigheid voor het merk.

Het exterieur

Het lijkt wel alsof Lexus heeft geluisterd naar mijn kritiek, want de nieuwe IS is voorzien van normale achterlichten. Persoonlijk heb ik de doorzichtige achterlichten van de vorige IS nooit mooi gevonden, want net als bij alle andere auto's die daarna dit soort achterlichten zijn gaan voeren oogde het niet harmonieus. Het had altijd een air van aftermarket over zich. Die nieuwe luxe Japanner oogt lekker dik, maar is desondanks toch bescheiden van styling. Er zijn een aantal ontwerpgrapjes toegepast, zoals het hupje dat de naad aan de achterzijde van het achterste portier maakt. Volgens de



verkoper is dit designelement toegevoegd om te laten zien waar het merk toe in staat is. Minder mooi, maar dat is volledig toe te schrijven aan de zilvergrijze kleur, zijn de zwarte knopjes op de deurklink. Deze maken deel uit van het keyless entry-systeem. Met de sleutel c.q. zender in je jaszak kun je naar de auto toelopen en als je binnen een bepaalde afstand bent, ontsluit de auto zichzelf. Om de auto te sluiten druk je op de knopjes, het is dus niet zo dat de auto direct automatisch wordt afgesloten als je ervan wegloopt, dit gebeurt pas na een bepaalde tijdspanne.



Het interieur

De afwerking in het interieur is bijna perfect te noemen, je zult zelfs na goed zoeken weinig tot geen fouten ontdekken. De stoffen bekleding is dubbel gestikt voor extra stevigheid. De stoelen die daar mee zijn bekleed zitten prima en hebben de juiste diepte in de zitting. De beenruimte voor de passagiers op de achterbank is redelijk, maar houdt niet over. De inhoud van de kofferbak is een lichtelijk tegenvallende 378 liter. Hiermee is de kofferbak 7 liter kleiner dan die van een Ford Focus, terwijl de IS moet concurreren met de BMW 3-serie die 460 literpakken melk kan verstouwen. De testauto is



voorzien van een navigatiesysteem die gecombineerd is met een Mark Levinson audiosysteem, een merk dat volgens de verkoper tot de beste ter wereld behoort. Het heeft verder een 6 dvd-wisselaar, videofunctie, touchscreen, een parkeerhulpcamera en een blauwe tand. Het systeem kan zowel MP-3 als WMA- (Windows Media Audio) bestanden afspelen. In de arMLEuning tussen de voorstoelen zit een aansluitpunt voor een externe muziekbron (i-Pod, MP-3 speler). Toch valt er wel het een en ander aan te merken op enkele van de keuzes die Lexus heeft gemaakt in het interieur. Vooral over het stuur, dat perfect in de hand ligt, maar designtechnisch teveel op een Toyotastuur lijkt, of is het misschien toch andersom dat Toyotasturen op Lexussturen lijken? Door de kleurstelling, die overwegend zwart is, komt de leefruimte wat donker over. Ook de accentmaterialen zijn donker gekleurd. Minder is de oplossing die is bedacht voor de afwerking van het leer rond de krans van de versnellingspook. Hiervoor is een drukknopje, dat je ook op een jas vindt, gebruikt. Deze is op het eerste gezicht niet zichtbaar, maar valt wel op zodra je de pook bedient. Als laatste zeurpunt noem ik de afmeting en de plaatsing van de asbak. Deze zit laag verstopt achter de versnellingspook en is erg smal. Nou is dat voor mij geen probleem, ik rook niet, maar menig roker zal dit als minpunt ervaren. Al is dit natuurlijk wel weer een goede reden om te stoppen.



Het rijden

Het is een vreemde gewaarwording als je je realiseert dat deze zeer potente motor op de eerste meters van de acceleratie eigenlijk niet thuis geeft. Pas rond de 2000 tpm begint de diesel aan de wagen te sjoeren. In dat opzicht is het vergelijkbaar met de rij-karakteristiek van de gelijk gemotoriseerde Avensis die ik in augustus 2005 reed. Net als in de Toyota levert deze krachtbron 177 pk bij 3600 tpm en 400 Nm bij 2000 tpm. Met het verschil dat bij de IS220d de eerste versnelling voor het gevoel langer is, waardoor er niet zo snel geschakeld hoeft te worden, de IS is hierdoor ook minder nerveus dan zijn Toyota broer.



Voordeel van het feit dat de eerste meters minder snel gaan, is dat je daardoor zonder problemen en vooral zonder zenuwachtig rijgedrag ook rustig kan rijden. In druk stadsverkeer kun je de pook in principe in de tweede versnelling laten staan, omdat de motor elastisch genoeg is om toch de toeren op te pakken. Op de snelweg reed ik zelfs lange tijd met 100 km/uur in de vierde versnelling, maar omdat de toeren en het geluidsniveau laag bleven had ik dat dus niet door. Hierdoor bekwam mij ook het idee dat de Lexus eigenlijk geen zesde versnelling nodig heeft. Deze versnelling gebruiken bij 100 km/uur levert een dermate laag toerental op dat de motor begint te protesteren. Rij je in die zesde versnelling en wil je inhalen dan blijkt al snel dat je beter een tandje terug kunt schakelen. De vijfde versnelling is voor inhalen een betere optie, en wil je echt een schop in je rug dan is het advies om de vierde tand in het rijtje te gebruiken. Maar er is nog een belangrijk verschil, de IS220d doet de sprint van 0 naar 100 in 8,9 seconden en dat is 0,3 seconde langzamer dan de Avensis. Dit wordt veroorzaakt door het hogere gewicht van de Lexus, want deze sedan is maar liefst 115 kg zwaarder dan de Avensis Wagon uit die andere test. Toch voelt de luxe Japanner zich beter thuis in snelle bochten, en dat komt dan weer doordat hij achterwiel aangedreven is. Op de minirotonde bleef de neus van de wagen netjes aan de binnenzijde van de bocht en de achterzijde werd in toom gehouden door de meegeleverde elektronica. Als fotolocatie heb ik dit maal gekozen voor de Amsterdam Arena. Door een openstaande slagboom kon ik op de plek komen waar ik uiteindelijk de foto's heb gemaakt. Omdat dit in werkelijkheid een voetpad betreft heb ik dat rustig aan gedaan. Dat was eigenlijk niet nodig, want er liep niemand.



Slot

Welke auto zou je kiezen? Deze basis-IS220d of de rijker uitgevoerde Avensis wagon uit de eerdere test? Zonder de opties van de testauto zijn de prijzen ongeveer gelijk. Natuurlijk heb je met de Avensis, dankzij zijn interieurmaten, de meer praktische auto. De IS slaat echter keihard van zich af met een prettigere afstelling van de versnellingsbak, achterwielaandrijving en natuurlijk de exclusiviteit. Het is maar net waar je je auto voor nodig hebt. Wil je snelheid en ruimte, dan kies je voor de Avensis. Wil je snelheid en een sportiever rijgedrag, dan is de Lexus je betere keus. Ik zou het wel weten.



Plus

- + Afwerking
- + Stille motor
- + Prettige versnellingsbak

Min

- Onhandige keuzes in interieur
- Bagageruimte
- Potentie ontbreekt onderin