



Intro

Met het openen van een twaalfde dealervestiging laat Lexus zien dat ze de laatste tijd flink aan de weg timmert in Nederland. Het afgelopen jaar hebben drie nieuwe dealers hun deuren geopend. Ook de modellenreeks staat in het teken van vernieuwing. In november 2005 werd de nieuwe IS-serie gepresenteerd, juni 2006 de GS450h en met de jaarwisseling is de LS460 in de showroom te verwachten.

De IS-serie wordt enkel gepresenteerd als 4-deurs sedan, waarbij er een keuze is uit twee motoren: een diesel- en een benzinemotor. De IS220d, met een 4-cilinder dieselkrachtbron, levert net als in de Toyota Avensis 177pk. De gereden IS250 is de benzine uitvoering met een 208pk sterke V6.

Uit deze rijtest moet blijken of de Lexus IS opgewassen is tegen de, vooral Duitse, concurrentie.



De nieuwe Lexus IS-serie ziet er scherp uit.

Het exterieur

De vorige serie van de IS was al vanaf 1998 een regelrechte trendsetter met zijn exterieur. De compacte Lexus had zilverkleurige achterlichtunits die inmiddels ontelbare keren zijn gekopieerd, vooral in de tuning wereld. De nieuwe generatie heeft 'gewone' lichtblokken die achter helder rood glas schuil gaan en wat vals 'uit de ogen' kijken.

De IS kijkt niet alleen aan de achterzijde gemeen, ook aan de voorzijde is er een agressieve blik te bespeuren. De spitse koplampen geven hier toch wel het toonbeeld aan. Ook de grille aan de onderzijde met drie luchthappers toont aan dat het menens is. Aan



Ook van achter is de IS250 een aparte verschijning.

de voorzijde valt ook op dat de koets breedgeschouderd is. Een lage glaspartij, een gedrongen lijn en goed gevulde wielkasten met 17" lichtmetaal geven de auto een sportieve look. Een aflopende daklijn zorgt ervoor dat alles in evenwicht oogt. Het formaat van de spiegels is eigenlijk de grote spelbreker in



het fraaie lijnenspel. Ze zijn wel erg groot uitgevallen voor dit model wagen.

Met zijn 4,57m lengte, 1,44m hoogte en 1,80m breedte is de IS groter dan hij in lijkt. Toch zijn dit nagenoeg dezelfde maten als die van bijvoorbeeld de Volvo S60, en hij is zelfs groter dan de Mercedes C-klasse en BMW 3-serie.

Het interieur

De styling van deze nieuwe IS-serie spreekt meer aan dan de oude generatie. Ook het interieur is een grote stap voorruit gegaan, het straalt klasse uit. Met de sleutel op zak opent de IS250 zich automatisch wanneer je de deurgreep vastpakt. Het starten van de auto vergt overigens ook weinig inspanning: voet op de rem en op de startknop drukken.

Het dashboard ziet er goed verzorgd uit en voelt goed aan. Er zijn fijne materialen gebruikt, de middenconsole is echter van een wat harde soort plastic. De goed afleesbare wijzerplaten geven in het donker -met zijn reeds bejubelde optition-technologie-



Het interieur straalt een chique sfeer uit.

een mooi wit licht onder de schaduwkap. Het met leder beklede stuurwiel ligt erg prettig in de hand. Hij is kleiner dan je gemiddeld tegenkomt, en iets dunner. Het stuurwiel nodigt echter goed uit om in de zogenoemde 'kwart voor drie' positie te sturen. Op het stuur zitten enkele knopjes voor de bediening van radio en telefoon. Ook zit er rechtsonder het stuur de bediening van de cruise control. Hetgeen wat het meest opvalt bij deze uitvoering (met automaat) zijn de schakelflippers aan beide zijdes achter het stuur voor de handbediening. De gereden uitvoering is voorzien van een navigatiesysteem waardoor de lay-out van de middenconsole drastisch wijzigt. De bediening van o.a. de climate control, audioinstallatie, boordcomputer en navigatiesysteem geschiedt door middel van de grote tiptoetsen aan de zijkant van het kleurenscherm. Eenmaal in het gewenste menu werkt het met touch-screen te bedienen systeem kinderlijk eenvoudig. De ergonomie en het bedieningsgemak zijn hierdoor dik in orde.

In deze Business Luxury zijn de stoelen elektrisch verstelbaar waardoor een goede zitpositie gerealiseerd kan worden in combinatie met het in hoogte en diepte verstelbare stuurwiel. De stoelen zitten goed en geven veel steun. Een klein minpunt is de wat korte zitting voor de wat langere bestuurders onder ons. Op de bestuurderszetel plaatsgenomen wordt duidelijk dat over het ruimteaanbod niet mag worden geklaagd. Helaas gooit de voorruit een beetje roet in het eten: die zit vlak voor je neus. Als men de stoel wat ver omhoog heeft ingesteld kijken personen van $\pm 1.90\text{m}$ en langer al snel tegen de raamlijn aan waarbij de ruimte boven het hoofd ook niet overhoudt.

Achterin is het niet bepaald een ruimtewonder, er zijn belangrijke centimeters hoofdruimte opgeofferd voor de mooie daklijn. Ook de beenruimte achterin houdt niet bepaald over. De achterbank zit overigens erg goed door de goed gevormde rugleuning die wel benadrukt dat het achterin het best vertoeven is



met twee personen.

De kofferruimte is met zijn 378 liter niet de grootste in zijn klasse. De toegang tot deze ruimte is ook al niet ruim te noemen. Jammer is dat de bank niet in delen neerklapbaar is om de bagageruimte te vergroten, er is alleen een skiluk aanwezig. De beugels die worden gebruikt als scharnier voor de achterklep zijn niet meer van deze tijd.

Het rijden

In de IS250 wordt gebruik gemaakt van een V6 benzinekrachtbron met een vermogen van 208pk wat vrijkomt bij 6.400 toeren per minuut. De motor geeft zijn maximale koppel van 252Nm bij 4600t/min af.

Bij het starten van de krachtbron, via de startknop, valt al op hoe stil de 6-cilinder zijn rondjes draait. Ook tijdens het rijden is de motor werkelijk fluisterstil. Als men echter echt de potentie uit de motor probeert te halen verandert zijn toon in een hels gezoem. In de hogere regionen wordt het geluid echt hels en wordt er ver achterin het hoofd zelfs gedacht aan een toefje van de V8 machines van de betere sportwagenmerken. Zo lekker opzweepend is dat geluid!



De V6 presteert lekker, en is daarbij bijzonder stil.

De 252Nm trekkracht is niet bepaald indrukwekkend, maar de uitstekende zestraps sequentiële-automaat, die de hoge omwentelingsnelheid bepaald niet uit de weg gaat, weet er de vaart zeer goed in te houden. Zelf schakelen behoort ook tot de mogelijkheden met de flippers achter het stuurwiel, dat is echter gezien de kwaliteiten van de automatische versnellingsbak onnodig. Wanneer er toch wordt besloten handmatig te schakelen erger je je wellicht binnen de kortste keren aan de elektronica die voorrang krijgt om de koppelslip te variëren. In de praktijk komt het neer op het laat reageren van de gekozen versnelling of het tonen van een verkeerde versnelling in het display. Een symptoom waar overigens nogal wat zelfschakelende automaten last van hebben.

Ze hebben bij Lexus de IS250 zo stil gemaakt, dat nu tijdens het rijden andere geluiden te bespeuren zijn. Zo is het bandengeluid prominent aanwezig. Normaal gesproken zou dit geluid op de achtergrond treden van zowel motor- als windgeluid, echter deze zijn in de IS250 niet tot nauwelijks te bespeuren. De platte Bridgestone banden (225/45R17 voor en 245/45R17 achter) zijn standaard op de Business Luxury uitvoering. Voor meer comfort kan er gekozen worden om 16" lichtmetaal te laten monteren met bandenmaat 205/55R16 voor en 225/55R16 achter. Deze aanpassing zal het geluid zeker reduceren en het comfortgehalte op een hoger niveau tillen.

Het stuurgedrag is in deze Lexus heerlijk in balans. Het stuur werkt zeer direct en er zit veel gevoel in de



algehele installatie. Doordat de motor de achterwielen aandrijft heb je geen last van aandrijfreacties in het stuur, en kan je de auto precies plaatsen waar je hem hebben wil. Ook over de reminstallatie; niets meer dan lof. Het pedaal is zeer goed doseerbaar en geeft precies door wat er bij de schijven gebeurt.

Over het algemeen kan gezegd worden dat de IS250 een heerlijke rijderswagen is waar je veel kilometers op de snelweg zonder problemen mee kan afleggen, waarbij de auto ook niet terugdeint voor een lekker landelijk kronkelweggetje.

Slot

Zowel het exterieur als het interieur van de nieuwe IS-serie is vrij excentriek te noemen. De IS oogt apart evenals gespierd en voldoende elegant. In het interieur is het niet ontzettend groot, vooral achterin en in de kofferruimte niet. De IS250 is behoorlijk vlot, wat geheel te danken is aan de alerte en zeer fijne zestrapsautomaat.

De prijs van de IS250 is een krachtig argument, echter was de gereden uitvoering flink aan de prijs.

Voor de geteste Lexus IS250 Business Luxury met Automaat (€2.405.-), Metallic lak (€1.020.-), Navigatiesysteem/Dvd-wisselaar/Bluetooth/Parkeerhulp (€5.145.-) en

Airconditioning/verwarming op voorstoelen (€1.785.-) moet €53.465.- bij de dealer achtergelaten worden. De Lexus IS250 is er met een vanaf prijs van €39.460.- Hiervoor krijg je al een uitstekende uitrusting, zowel op vlak van comfort als op veiligheidsgebied, en is het zeker een prima alternatief voor de gevestigde orde in dit segment.



Een heerlijke, sportieve, cruiser...

Plus

- + Stuurgedrag
- + Aandrijflijn
- + Kwaliteitsbeleving

Min

- Geen neerklapbare achterbank
- Bandengeluid
- Vertraging automaat in handmatige stand