



## Opkikker

Met de eerste generatie IS zette Lexus haar voet in de deuropening van het premium middenklasse segment. Aanvankelijk was de auto slechts in één gedaantevorm leverbaar, later werd daar de krampachtig ontworpen SportCross aan toegevoegd. Een lang leven was deze lifestyle stationwagon niet beschoren en zo bleef na de wisseling van wacht alleen de vertrouwde vierdeurs sedan over. Inmiddels zijn we redelijk gewend geraakt aan deze kleine Lexus en is de tijd aangebroken voor een nieuwe afgeleide. Met de IS 250C - de 'C' van 'Cabrio' - hopen de



Japanners de traditioneel verdeelde vierpersoons cabrio markt flink door elkaar te schudden. Is deze Lexus goed genoeg om zich met zijn rivalen te meten?

## Tweeledig

De ingenieurs van Lexus hebben zich veel tijd gegeven om de IS 250C te ontwikkelen. Zo is er in het bijzonder aandacht besteed aan het minimaliseren van hinderlijke turbulenties bij geopende kap, daarnaast moest het driedelige metalen dak hetzelfde comfortniveau bieden als dat van de volledig gesloten sedan. Ook de designers hebben zich flink op het ontwerp uitgeleefd, vanaf de A-stijl verschilt de cabriolet volledig van zijn dichte broer. Wel moesten zij aan de wensen van hun technische collega's voorrang verlenen, en dat



is te zien. Vooral in gesloten toestand oogt de cabriolet niet helemaal lekker. Het hoge achterdek zorgt voor een zeer volumineuze kont. Dat staat in een scherp contrast tot het gracieuze dak en de sportief gesneden smoel. Zoals zo vaak bij coupé-cabrio's zijn de verhoudingen met gesloten dak nogal zoek.

Met één druk op de knop staat er echter een andere auto voor de deur. Binnen 20 seconden vouwt het dak zich op en verandert de Lexus van gedaante zoals een vlinder die uit haar cocon komt. Met het wegvallen van het dak is de visuele overgang naar het achterdek minder opvallend aanwezig. De lijnen die over de flank omhoog lopen geven de IS dan met name schuin van voren een agressiever en sportiever snit. Vanuit die hoek oogt de cabriolet zelfs verbazingwekkend mooi en rank. Jammer genoeg



blijft van deze uitgewogen balans weinig over wanneer je achter de auto gaat staan. De plompe achterzijde detoneert nogal met de rest van de koets waardoor de IS zwaarlijvig oogt. Wie door deze aanblik nog niet aan zijn pijngrens is gekomen, zal deze gegarandeerd bereiken door de klep te openen. Door het aanwezige mechaniek gaat dit met veel moeite gepaard, erger is echter de gevaarlijk ver uitstekende vergrendeling waaraan men in het ergste geval een hersenschudding aan over zal houden.

## Obligate verwennerij

Nadat de obligate golfas overdwers in de bagageruimte is gelegd wordt het tijd om zelf achter het stuur plaats te nemen. Dat vergt iets meer inspanning dan bij de sedan; de deuren zijn fors langer en de dorpels breder. Lexus heeft deze namelijk verstevigd om de verloren stijfheid bij geopend dak te compenseren. Het dashboard is rechtstreeks uit de sedan overgenomen en doet qua afwerking en materiaalgebruik in principe niet onder voor dat van zijn rivalen. Juist kleine details temperen de positieve beleving op dit vlak, zo is het touch screen van



de hard disk drive navigatie met geopende kap en invallend zonlicht slecht afleesbaar. Is het scherm op een bepaald moment wel af te lezen, dan onthutst het zijn bestuurder wel met de Windows 95-achtige lay-out. Jammer, want anno 2009 is zelfs Volvo van zijn prehistorische weergave afgestapt.

Vanzelfsprekend behoren op de Executive allerlei verwennerijen tot de standaarduitrusting waarvoor je bij de Duitse concurrenten diep in de buidel moet tasten. Bijna alles gaat elektrisch dan wel automatisch. Als bestuurder wordt je op een aangename manier tijdens het rijden ontlast. Prettig zijn ook de groot uitgevallen stoelen die met zacht Burbank leder zijn bekleed. Op een mooie nazomerdag kunnen ze worden verwarmd, in een zwoele zomer zorgt ventilatie voor een aangenaam koel zitvlak. Ze bieden een voldoende mate aan steun, maar richten zich voornamelijk op comfort. Hoewel er totaal geen gebrek aan hoofdruimte is kunnen de voorstoelen lekker ver omlaag en naar achteren worden gezet. Veel ruimte blijft er dan voor eventuele passagiers in de separate stoeltjes achterin niet over.



## Topless

Om het cabrio rijden aangenamer te maken heeft Lexus werkelijk alles uit de kast getrokken. De eerder genoemde stoelventilatie is slechts een voorbeeld, een perfect geïsoleerd dak behoort eveneens daartoe. Zelfs als wij in onaangenaam Hollands weer terecht komen blijft het binnenin fluisterstil. Rijwind is nauwelijks waarneembaar, op hoger tempo dringt alleen bandenruis het interieur binnen. Verrassend is dat met geopende kap het comfort bijna gelijkwaardig blijft. Dat Lexus niet simpel het mes in een bestaand model heeft gezet is



duidelijk aan de auto merkbaar. Als wij op een mooie novemberdag met geopende kap de snelweg opdraaien treden zelfs bij 120km/h amper turbulenties in het interieur op. Weliswaar staan de zijramen omhoog en is er een windscherm gemonteerd, maar ook zonder deze hulpmiddelen blijkt het met de aerodynamica van de IS bijzonder goed te zitten.

Het nadeel van een dergelijk hoog comfortniveau is de relatieve afstandelijkheid tot de wereld om je heen. Zelfs met geopende kap heb je de indruk om opgeslokt in de auto te zitten. Doordat de A-stijl ver naar achteren loopt, de raamlijn hoog is en het windscherm in je nek hangt blijft het cabriogevoel een beetje achterwege. Je hebt juist meer het idee met een Targa of geopend schuifdak te rijden. Het nastreven van perfectie is in dit geval de dooddoener voor de pure beleving. Met een cabrio wil je juist de wind door je haar laten blazen, de geuren van de omgeving opvangen en de vogels horen zingen. Hoewel met verzonken ramen dit gebrek enigszins gecompenseerd wordt blijft de indruk van een opgeborgen zitpositie in stand.

## Fluisterstille allrounder

Vroeger kon bij de IS-serie de keuze uit twee zescilinder benzinemotoren worden gemaakt. Bij de huidige generatie is dit aanbod uitgedund tot één zescilinder. Daartegenover staat de komst van een viercilinder oliestoker, deze zal echter – gelukkig – exclusief voor de sedan blijven. De nieuwe V6 kenmerkt zich door een verbluffend rustige en fluisterstille loop, ook zijn soepele karakter past perfect in de ambiance van een comfortabele cabrio. Zijn prestaties van 208pk





en 252Nm zijn niet wereldschokkend, een moderne viercilinder turbomotor komt daar tegenwoordig ook bij in de buurt. Doordat het leeggewicht van de cabriolet ruim 1700kg is voelt de zescilinder toch wat krap bemeten aan. In dit geval ligt dat niet aan de motor, maar puur aan het gewicht van de auto. Zo is een acceleratie van 0 naar 100km/h in 9,0 seconden niet bijzonder snel, een BMW 320i Cabrio is maar betrekkelijk langzamer.

Dat neemt niet weg dat de IS 250C een goede allrounder is. De zescilinder is laag in de toeren niet overdreven krachtig of happig, wat een optimale voorwaarde voor rustig cruisen is. Aan de motor is standaard een zestraps automaat gekoppeld die desgewenst via schakelknoppen sequentieel te bedienen is. In de normale modus past de bak zich goed aan de rijstijl van de bestuurder aan. Bij een rustige rijstijl schakelt de automaat keurig vroeg op, bij een sportievere rit blijft een lagere versnelling langer paraat. De sportmodus voegt daar gevoelsmatig weinig aan toe, zelfs de schakelknoppen werken eerder tegen dan mee. Bij handmatig opschakelen reageert de software tergend langzaam op het gegeven commando waardoor je soms onbedoeld de toerenbegrenzer in knalt.

De tweeënhalve liter metende zescilinder houdt wel van hoge toerentallen. Vanaf 3.500tpm stuwt hij de auto steeds sneller naar voren, rond 6.000 toeren komt daar nog een lichte duw aan toe. Na dit piekpunt komt het rode gedeelte dichtbij en schakelt de bak vloeiend omhoog. De comfortabele Lexus laat daarmee zijn sportieve kant zien. Net als bij de sedan ligt het kleine stuurwiel zeer prettig in de hand en doet de snelheidsafhankelijke stuurbevestiging haar werk grandioos. Met een fraaie precisie en nauwkeurigheid laat de Lexus zich de bocht om smijten. Helaas is wel duidelijk voelbaar dat de auto zwaarder en daardoor minder dynamisch van koers wisselt dan de sedan. Niet alleen tred onderstuur eerder op, de kont wankelt ook wat meer. Overstuur tred slechts heel even bij een geforceerde rijstijl op, onder normale omstandigheden heeft de IS 250C daar simpelweg te weinig power voor.

## Op zijn eigen manier de beste

Als het op comfort aankomt dan overstijgt de IS 250C de meeste van zijn directe rivalen ruimschoots. Lexus heeft namelijk niet zomaar het mes in de IS gezet, de traditionele speerpunten van het merk staan garant voor een overdaad aan luxe en betrouwbaarheid, ook bij dit open model. De driedelige dakconstructie behoort tot een van de beste van dit moment. Op detailniveau zijn dan toch enkele missers te bespeuren, zoals de uitstekende vergrendeling van het kofferdeksel of de Japanse heritage in het interieur. Na twintig



jaar zijn we wel uitgekeken geraakt op het digitale klokje en de grote druktoetsen in het interieur. Hoewel afwerking en materialen op een hoog niveau liggen, missen we verder de zo kenmerkende inventiviteit van met name Duitse concurrenten. Dat neemt niet weg dat de IS 250C een zeer goede allrounder is. Vooral de smeulige en fluisterstille zescilindermotor draagt daar aan bij. Maar ook de fijne



besturing, veilige weggedrag en weelderige luxe zullen ervoor zorgen dat de ware Lexus-liefhebber dit model in zijn hart zal sluiten.

Fotografie: Luuk van Kaathoven

## Plus

- + Fluisterstille zescilindermotor
- + Verbluffend goed geïsoleerd dak
- + Hoog comfort- en luxeniveau

## Min

- Rijprestaties niet uitmuntend
- Lastige instap door lange deuren
- Zwaarlijvig karakter