



Wilbert Huls
27 oktober 2013

De rust zelve

Het is alweer ruim twintig jaar geleden dat we Lexus op de Nederlandse markt mochten begroeten. Langzaamaan heeft de luxedivisie van Toyota zich ontwikkeld van Mercedes-kloon tot serieus alternatief voor de gevestigde (premium)orde in diverse klassen. De verkoopaantallen kunnen helaas alleen nog maar in de schaduw staan van die van de Duitse tegenstrevers, maar bij Lexus is niemand te vinden die daar wakker van ligt. Sterker, ze vinden deze weg van geleidelijkheid wel prettig. Ieder extra model zorgde voor een stapje omhoog en ieder nieuw model zorgde voor een permanente stijging. Zo zal ook deze nieuwe IS aansluiten en weer meer kopers moeten kunnen verleiden dan zijn voorganger.



Zonder schroom

Sinds de eeuwwisseling is de IS bij ons leverbaar. Een strak getekende sedan – die met zijn achterlichten een heuse trend zette in tuningland – beet het spits af en werd in 2005 afgelost door de IS die met zijn meer Europese uiterlijk en keuze uit meerdere motoren al flink meer klandizie trok. De derde generatie is in de grote lijn voortgeborduurd op het succesvolle uiterlijk van de vorige IS, al zal er geen detail gevonden kunnen worden dat identiek is. Natuurlijk springt de kenmerkende zandlopervorm van de grille direct in het oog, maar ook de koplampunits met de dagrijverlichting er los onder zijn opvallend. Qua uiterlijk heeft Lexus alle schroom van zich afgegooid. Donkere wielen en de grote grille steken sterk af bij de witte lak. De oplopende lijnen vanuit de zijskirts die uitmonden bij de achterlichten kunnen we erg waarderen. Toch maken de vele lijnen en welvingen – die nog eens extra worden aangezet in onze F-Sport-uitvoering – het design wel her en der wat rommelig en over-the-top. De vorige IS-F is haast anoniem vergeleken met deze hybride. Meer dan eens hebben we mensen – vanaf de achterzijde van de auto – de vergelijking horen maken met dat Beierse merk en dat kunnen we toch als een compliment noteren.



Goed geoutilleerd

Ook aan de binnenzijde zien we veel opvallende lijnen, al is het nu minder storend en voelt het voor de bestuurder meer als een goed geoutilleerde cockpit. Zowel het materiaalgebruik als de afwerking daarvan is fenomenaal. Zacht aanvoelende materialen op het dashboard worden afgewisseld met chique metalen. Rond het Mark Levinson-audiosysteem zien we wat gladde materialen met een licht geborstelde structuur, helaas pakt dat "net als de materialen rond de pook" wel snel vette vingers aan. De donkere hemel en de bordeauxrode, lederen bekleding van stoelen en deuren maken het sportieve en exclusieve plaatje compleet. Het kleine pookje heeft nu een mooie, roodgestikte leren hoes en eindelijk zijn we van de zigzaggende sleuf af. Jammer is dat er naast de pook een goedkoop inlegplaatje gebruikt wordt om de automaatstanden aan te duiden. Ook nog eens op glimmend zwart materiaal en gebruikmakend van felgroene en "oranje letters. Met een eenvoudige kleurloze graving in de pookknop was je op een stijlvolle manier van dat plaatje afgekomen.

Naar goed Japans gebruik zitten er tal van vernuftige systemen op de auto. Neem de

tiptoetsen van de airco die ook met een soort swipe-functie kunnen worden bediend of de vrij bewegende joystick die op wonderbaarlijke wijze voorzien wordt van weerstanden zodra het scherm meerdere knoppen of vlakken kent. Toch zitten er ook risico's aan deze systemen, want ze vragen wel degelijk gewenning. Ook na een week was het nog wel eens zoeken naar de goede menu's of stuntelen met het invoeren van een adres in de navigatie. De joystick kende namelijk niet zoveel weerstand-standen als het aantal letters op het scherm dat naast elkaar stond. De navigatie kan naar wens schermvullend of deels op het centraal geplaatste scherm getoond worden, maar de techniek waarmee het achter het stuur getoond kan worden, was voor ons echt een pareltje. Met een druk op de knop schuift de meter achter het stuur fysiek naar rechts om ruimte te maken voor de informatie van het navigatiesysteem. De techniek is afkomstig uit de supersportwagen van Lexus, de LFA is niet alleen oogstrelend, maar zeker ook praktisch. De meter is van zichzelf al een kunststukje, want standaard zien we een blauwe eco-/chargemeter zoals bij andere hybrides, maar met de auto in de Sport- of Sport+-stand wordt het een roodgekleurde toerenteller met een naaldje dat zo echt lijkt dat je drie keer moet kijken om te zien dat hij toch echt geprojecteerd wordt.



Aangenaam

De zetels zijn aangenaam in meerdere opzichten. De dieprode kleur doet het goed op de sportief aangezette vormen, maar nog belangrijker is dat je er heerlijk in gevangen wordt. Met een relatief lage zit doet het sowieso al sportief aan, maar omdat de stevige wangen en lendensteunen echt doen wat ze horen te doen, wordt dat sportieve gevoel nog eens versterkt. Met de elektrische verstelling zijn de stoeldelen perfect te positioneren. Uiteraard is de instap weer hartstikke gemakkelijk doordat de stoel en het stuur maximaal van elkaar af schuiven wanneer de auto van het contact gaat. Bij het instappen en starten gebeurt uiteraard precies het tegenovergestelde. Ook achterin zit je royaal, nee, zeer royaal. Met een lengte van 1,85 meter kon ik spreekwoordelijk prima achter mezelf plaatsnemen, terwijl knieën noch kruin in aanraking kwamen met de auto. In de kofferruimte is ook nog steeds plek voor 450 hele liters. Die waarde is goed vergelijkbaar met de directe concurrentie.

Ondanks het feit dat de combinatie Lexus en hybride een erg vertrouwde is, hebben we hier met de eerste hybride IS te maken. Een royaal bemeten viercilinder krijgt hulp van

Lexus IS300h F Sport Line

een elektromotor en zijn tezamen goed voor 223 pk. Het is op dit moment de enige leverbare motorisering in de Lexusâ€™™ middenklasser. Dat zet de vanafprijs van 36.990 direct in een interessant perspectief, want voor die prijs heb je dus zeker geen â€™instappertjeâ€™™. Zoals we gewend zijn bij de hybrides uit Toyota City en Nagoya is een CVT-automaat opgenomen in de aandrijflijn. Het maakt de Lexus allereerst tot een heel soepele en comfortabele auto. Door de continu meedenkende automaat versnel je haast geruisloos tot niet toegestane snelheden. Pas wanneer je het gaspedaal abrupt diep wegdukt, komt de typische, a-sportieve CVT-brom om de hoek kijken, maar nog steeds bevindt deze zich relatief ver op de achtergrond. Wie toch graag wat motorgeluid aan zijn trommelvliezen wil voelen, kan de soundbox met zescilinder namaakgeluid aanzetten, maar behalve tijdens een klein testje hebben wij die knop mooi uitgelaten. De serene rust in de cockpit tijdens snelwegritten is een prima omgeving om tot rust te komen. Ook al zeil je met 150,160 over de linkerbaan, het voelt allemaal als ontspanning.



In stilte

Ook in de stad is de rust sterk aanwezig, want met gemak kan je hele afstanden afleggen met een puur elektrische aandrijving. En wanneer er toch even een sterkere versnelling ingezet moet worden springt de benzinemotor met een licht prutteltje bij. Als we de rust even bewust van ons afzetten en de IS de sporen geven, valt op dat zelfs dan veel handelingen met speels gemak kunnen worden uitgevoerd. De IS stuurt akelig nauwkeurig en de koets wordt daarbij met haast vanzelfsprekend gemak in het gareel gehouden. De techniek is zo dik in orde, dat je de Lexus ingenieurs alleen kwalijk kan nemen dat de sportieve beleving wat ondergesneeuwd is. Nu hoeft natuurlijk niet iedere auto sportief te zijn, maar met een F-Sport-uitvoering verwacht je her en der een scherper randje. In de Sport+-stand wordt het allemaal een tikje sterker, maar nog steeds spat de beleving er niet vanaf. De IS kan heel veel en doet dat het liefst in stilte. Dat is meestal een prettige eigenschap, maar er zullen ook mensen zijn die dat juist zullen missen.

Volgens de fabrieksopgave moet onze testwagen 4,7 liter benzine per 100 kilometer verbruiken. Deze waarde geldt specifiek voor de 18 inch velgen van de F-Sport, dat geeft Lexus heel netjes per wielsoort weer in de brochure. Wij kwamen uiteindelijk overall op 6,4 liter per 100 kilometer. Best wel een stukje verwijderd van de opgave, maar voor een auto van dit formaat en met dit vermogen nog steeds heel netjes. Met de focus wat sterker alleen maar op het verbruik is een waarde onder de zes liter mogelijk hebben we gemerkt. Ook met de grootste wielen blijft de auto met 109 gram CO₂-uitstoot per kilometer goed voor 20% bijtelling tot en met eind 2015. Dus geen angst voor noodgedwongen 16-inchers onder je mooie, nieuwe Lexus.



Treetje hoger

Overall is de IS300h een hele goede auto. Een auto waarin je heerlijk tot rust kan komen, maar die tegelijkertijd een flinke, sportieve potentie heeft, al blijft de beleving soms wat achter bij wat de teller je vertelt. De aandrijflijn is magnifiek en zal binnenkort ook de GS een bijtellingscategorie naar beneden halen. Ook in de details in het interieur schijnt de technische kunstzinnigheid van de Japanse ingenieurs door. In zijn design is de IS wellicht wat smaakgevoelig, maar zonder F-Sport-exterieur zal de groep die zich daardoor laat afstoten al kleiner worden. Feit is dat deze IS300h de strijd meer dan waardig aankan met de gevestigde orde. En het doel van Lexus om weer een treetje hoger op de verkopenladder te komen, moet voor deze goede auto eigenlijk puur een formaliteit zijn.

Plus

- + Prachtig interieur
- + Stilte
- + Technische perfectie

Min

- Smaakgevoelig exterieur
- Bediening systemen vergt gewenning
- Beleving sneeuwt wat onder