



Wilbert Huls
29 december 2005

Intro

Lexus timmert flink aan de weg. Werden ze aantal jaren nog gezien als de Japanse kloon van Mercedes-Benz, inmiddels slagen ze er meer en meer in om een plekje te veroveren tussen de topmerken uit Europa. Lexus heeft met de RX, GS en nieuwe IS al een duidelijk eigen gezicht neergezet. De LS zal ook binnenkort zijn opwachting maken met het nieuwe Lexus-gezicht.

Met dit nieuwe gezicht, de komst van goede dieserversies en sterke hybridevarianten is de verwachting dat het aandeel van Lexus op de Nederlandse markt flink zal toenemen. Het dealernetwerk in Nederland zal ook uitgebreid worden, maar voordat een bedrijf als Lexusdealer aan de slag kan zullen ze aan hoge kwaliteitseisen moeten voldoen, want Lexus is naar eigen zeggen een kwalitatief hoogstaand merk en niet

Lexus IS 250 Executive

alleen maar het dure broertje van Toyota. Ik ben benieuwd of dit in de auto ook te merken is, vandaag mag ik de nieuwe IS eens meenemen voor een testrit.



Het exterieur

Het uiterlijk ben ik zeer van onder de indruk. Zoals eerder gezegd bestaat het design uit een mengeling van strakk en natuurlijke lijnen. Bij het design is gebaseerd op het Japanse begrip 'Kirikaeshi', wat 'snel terugzweepen' betekent. De auto wordt getekend door 'snelle' lijnen die in een punt komen en in een andere richting weer verdergaan. Rond de koplampen, mistlichten en achterlichten zijn deze lijnen duidelijk waarneembaar. Het geeft de auto iets sportiefs en krachtigs mee. Sportieve kenmerken komen ook duidelijk naar voren in de vloeiende daklijn, de 17"

Lexus IS 250 Executive

lichtmetalen velgen en dubbele uitlaten.

Als je puur naar het silhouet kijkt recht van voren of recht van achteren valt op dat de buitenste lijnen, door de uitgeklopte wielkasten, vrij verticaal overkomen. Hierdoor komt het gewicht visueel onderin de auto te liggen, wat nog meer uitdrukking geeft aan de kracht van de auto. Wat mij betreft kan de IS het van voren hebben, maar krijgt de auto recht van achter wat teveel een moderne Cadillac-look en dat past niet zo goed bij de overige belijningen.



Het interieur

Van binnen ziet het geheel er zeer stijlvol uit. Het tweekleurige dashboard met zijn glooiende vormen doet kolossaal aan, maar toch weer niet log. Bij de vele

bedieningsinstrumenten is Lexus erin geslaagd deze goed te verwerken in de middenconsole en de overige plekken in de auto zonder er een druk interieur van te maken. Erg knap als je het mij vraagt, want vaak komen alle knopjes schreeuwend op je af bij dit grote aantal functies. De klokkenwinkel is op een natuurlijke manier gepositioneerd met de snelheidsmeter en toerenteller beide prominent in het zicht, in tegenstelling tot bij de vorige generatie IS. De strakke, maar tegelijkertijd natuurlijke lijnen die aan de buitenkant te zien zijn, vind je ook weer terug in het design van de handgrepen van de portieren.

Op de vollederen zetels zit je uiteraard als een vorst. De stoelen kunnen alle mogelijke posities worden gezet. Je kunt zelfs je eigen instellingen bewaren en de stoelen met één druk op de knop in je eigen voorkeurspositie laten zetten.

De ruimte achterin valt niet mee. Waar je voorin zo royaal kunt zitten als je wilt, moet je achterin toch echt je knieën dichtbij je houden, want de beenruimte is niet groot... klein zelfs. Voor je hoofd is gelukkig wel genoeg ruimte ondanks de aflopende daklijn. De zittingen an sich zijn weer van een hoge kwaliteit. Ook in de kofferbak blijkt dat de prioriteiten van het de designers bij de bestuurder en bijrijder lagen. Ruimte is er, maar in zijn klasse laat hij de andere merken voor zich.



Het rijden

Tussen het tijdstip dat je buiten de auto staat en het tijdstip dat je wegrijdt, wordt je geconfronteerd met enkele hoogstandjes van techniek die hun weg hebben gevonden naar de IS. Allereerst heb je geen reguliere sleutel, maar enkel een klein kunststof kastje, qua formaat vergelijkbaar met de stiletto-sleutels van bijvoorbeeld Audi. Je hoeft hierop echter niet te drukken, want binnen een straal van enkele meters van de auto herkent deze dat je eraan komt en zal de portieren ontgrendelen zodra je hand waargenomen wordt aan de handgrepen. De zitting kan op 8 verschillende onderdelen elektrisch ingesteld worden en dan vervolgens wordt het tijd de wagen te starten. Geen sleutel dus en zoals dan te verwachten prijkt er een mooie ronde startknop achter het stuur. Wanneer deze ingedrukt wordt gebeurt er ineens van alles. Het stuur komt naar

voren en stelt zich ook verticaal in op een vooraf bepaalde hoogte (Deze is dus ook volledig elektrisch zelf in te stellen en onthoudt zijn positie ook voor de volgende keer). Tegelijkertijd lichten de tot dan toe zwarte tellers blits op en de wijzers laten even hun bereik zien door opgelicht een keer van het begin naar het eind en weer terug te gaan. Zacht broemt vervolgens de V6 en kan ik vertrekken.

Wanneer ik de rem los laat glijdt de auto soepel van zijn plek en het gaspedaal laat hem zijn snelheid wat opvoeren. De automaat stelt je goed in staat om comfortabel te versnellen of snelheid te minderen. Toch, wanneer je bijvoorbeeld de snelweg opdraait, geeft de automaat ook heel goed gehoor aan een grotere vraag om snelheid. De motor lijkt even te wachten, maar vervolgens komt het volle vermogen van de motor om de hoek kijken om je in no time van de gewenste snelheid te voorzien. Vervolgens kun je weer heerlijk comfortabel verder cruisen. De automaat geeft wat dat betreft precies wat de bestuurder wenst. Er zit ook nog een sportstand op de automaat waarbij je zelf kunt op- en terugschakelen. Dit kan zowel door de pook naar voren of achter te duwen als door de flippers te gebruiken achter het stuur. Het is zeker leuk als je de auto hoog in de toeren wil laten optrekken, maar vervolgens kom je ook hier het veelgeziene probleem bij dit soort systemen tegen: een vertraging bij het schakelen waar je 'in je sportieve stand' niet op zit te wachten.

In mijn tocht van Arnhem naar de fotolokatie ben ik over bosrijke binnenweggetjes rond Oosterbeek en Doorwerth gereden. Heerlijk kronkelende wegen die af en toe ook eens flink stijgen of dalen. Op dit soort wegen merk je in wat voor sublieme rijdersauto je bent belandt. Het stuur volgt perfect op wat jij hem doorgeeft.

Het onderstel is, ondanks dat dit nog niet de sport-uitvoering is, behoorlijk strak afgesteld. Op zo'n bosweggetje voel je ieder worteltje dat licht een glooiing legt in het asfalt. Natuurlijk is het een sportieve auto, maar wellicht dat dit wel iets te veel van het goede is voor een luxueuse zakenlimousine.



Slot

Wat een geweldenaar deze IS. Wat mij betreft voldoet deze auto absoluut aan de verwachtingen die Lexus bij mij schiep. Dat Lexus een kwalitatief hoogstaand merk is bleek voor mij vandaag uit alles: van binnen, van buiten en het rijgedrag. Met name wanneer je over kronkelende binnenweggetjes rijdt, met ook nog een fantastisch uitzicht, is het ã©ã©n en al genieten geblazen.

De prijs van deze auto is gortig. Deze uitvoering zit boven de â,-50.000 euro, maar goed dan heb je ook alles erop en eraan. De IS begint op zo'n â,-37.000, overigens wel met dezelfde motor, maar dan met handbak. En als je die prijs bekijkt is hij zeker zeer een mooie concurrent voor bijvoorbeeld de 3-serie of C-klasse. Mijn inschatting is dat Lexus zeker wel meer voet aan de grond gaat krijgen in Nederland. Laten we het hopen,

want deze IS wil ik best nog vaak tegenkomen.

Plus

- + Design van binnen en buiten
- + Comfortabel en sportief on demand
- + Stuurgedrag

Min

- Ruimte achterin
- Vertraging automaat
- Ietswat tÃ© stugge vering