AutoZine
Online auto-magazine

Publicatiedatum: 1 september 2013
www.autozine.nl

Lexus IS

Goed voorelkaar

Autotest | Er is een verschil tussen zomaar een zakenauto en een "premium" zakenauto. De gewone auto biedt alle gangbare luxe, volop ruimte, en prima prestaties tegen een nette prijs. De "premium" variant biedt op alle vlakken meer dan gebruikelijk, en dat geldt ook voor de prijs. De nieuwe Lexus IS is een echte premium sedan, alleen de prijs ligt beduidend lager. Wat is het geheim van deze Lexus?

Het geheim van de derde generatie van de Lexus IS is het geheim van iedere Lexus: hybride-aandrijving. Daarmee ligt het verbruik beduidend lager dan bij vergelijkbare auto's. Omdat de aanschafprijs en gebruikskosten van een auto grotendeels afhankelijk zijn van het verbruik, kan Lexus de IS aanbieden tegen de prijs van een heel gewone zakenauto.

Hybride-aandrijving gaat niet ten koste van de prestaties of het comfort. Lexus, en moederbedrijf Toyota, hebben vele jaren ervaring met deze techniek waarbij een traditionele benzinemotor en een elektromotor worden gecombineerd. Voor de Lexus IS wordt het beproefde recept toegepast, maar worden unieke onderdelen gebruikt. Met andere woorden: de Lexus IS is geen grote Toyota Prius.

Hybride

Onder de motorkap zijn een 2.5 liter viercilinder benzinemotor en een elektromotor te vinden. De benzinemotor is bedoeld voor gebruik bij hoge constante snelheden, de elektromotor is actief tijdens acceleraties en langzaam rijden in de stad. De accu's die nodig zijn voor de elektromotor, worden tijdens

het remmen of uitrollen bijgeladen. De IS hoeft dus nooit aan het stopcontact te worden opgeladen.

De computer bepaalt wanneer de accu's worden geladen, wanneer welke motor actief is of wanneer beide motoren actief zijn. Rijden met de Lexus IS vraagt daarom geen bijzondere kennis van de chauffeur. Sterker nog: iedere IS300h is standaard voorzien van een automatische versnellingsbak en rijdt dus zelfs eenvoudiger dan een traditionele auto.

Prestaties

Toch heeft de bestuurder wel invloed op de inzet van de beide motoren. Zo is er een sportknop waarmee beide motoren elkaar zo veel mogelijk aanvullen voor maximale prestaties. Lexus stelt dat de IS300h zich gedraagt als een auto met 3.0 liter motor dankzij de assistentie van de elektromotor.

Wanneer puur naar de cijfers wordt gekeken, maakt de IS300h die claim niet waar. De sprint van 0 naar 100 km/u kost 8.3 seconden en zelfs concurrenten met kleinere motoren doen dat sneller. Echter: een elektromotor levert vanaf het eerste moment het maximale koppel en daarom reageert de IS bijzonder gretig op de commando's van de bestuurder. Het gevoel is daarom wel degelijk dat van een grotere motor.

Het is vooral het uitstekende weggedrag dat voor het nodige rijplezier zorgt. De IS is achterwielaangedreven en heeft daarom een puur gevoel in het stuurwiel. Bovendien is het onderstel lekker stevig en bijten de wielen zich vastberaden vast in snelgenomen bochten. De IS is zelfs zo mooi in balans, dat de auto ook op dit punt overtuigt als "premium" model.

Verbruik

Wanneer wordt gekozen voor de economische modus, is de reactie op het gaspedaal minder direct. Dan nodigt de IS uit tot een kalme, gelijkmatige rijstijl. Dat maakt de auto op de eerste plaats uiterst comfortabel. Op de snelweg is de benzinemotor simpelweg onhoorbaar. Ook de geluiden van de rijwind zijn nauwelijks hoorbaar, en daarom blijven alleen de geluiden van de banden over. Dit geluid is veel dieper dan gebruikelijk, waardoor het bandengeluid als minder storend wordt ervaren.

Behalve comfortabel is de IS300h in de eco-stand zeer zuinig. Helaas is er opnieuw een verschil tussen theorie en praktijk. Volgens de brochure verbruikt de IS300h gemiddeld 1 op 22.7. Het instapmodel op smallere banden zou zelfs 23.3 km op een liter brandstof af kunnen leggen.

In de praktijk zijn deze waarden echter onhaalbaar. Wanneer uiterst kalm wordt gereden (niet harder dan 100 km/u) en alle grootverbruikers (airco, etc.) zijn uitgeschakeld, is 1 op 19 het best haalbare. Reken met een vlotte rijstijl op 1 op 16.

Comfort

Zoals het goede weggedrag bijdraagt aan een bovengemiddeld sportief gevoel, draagt het luxe interieur bij aan een weelderig gevoel. Dankzij de chique materialen en smetteloze afwerking is de IS een schoolvoorbeeld van een "premium" product.

Nog meer dan bij andere auto's is de bestuurder omringd door het interieur. Dit geeft een geborgen gevoel, maar betekent ook dat de hoofdruimte gering is (het optionele zonnedak is daarom geen aanrader) en de beweegruimte rondom de voorstoelen minimaal. De stoelen zijn niet alleen elektrisch te verwarmen, maar ook te koelen (bijzonder in deze prijsklasse). De beenruimte achterin is redelijk, de hoofdruimte matig.

De vormgevers van het dashboard gingen overduidelijk uit van het principe: hoe meer knoppen, hoe beter de auto. Van de portieren via het stuurwiel tot de middentunnel: alles is bezaaid met knoppen. Aanvankelijk is dit enigszins intimiderend, maar dankzij de logische indeling en duidelijke symbolen blijkt al snel waar alles toe dient. Dan blijkt ook dat de IS over alle (veiligheids)systemen beschikt die mogen worden verwacht van een auto als deze.

De enige echte misser is de "joystick" waarmee het audio-, communicatie- en navigatiesysteem wordt bediend. Deze is uiterst gevoelig en omdat er weinig feedback is, leidt het bedienen ervan af van het verkeer. Als alternatief is spraakherkenning beschikaar, maar deze verstaat de bestuurder zo slecht dat de joystick nog de minst bezwaarlijke optie is.

Optioneel kan de Lexus IS worden voorzien van een audiosysteem van specialist "Mark Levision". De geluidskwaliteit hiervan is voortreffelijk. De klank is zelfs zo helder dat mp3-bestanden op een telefoon genadeloos door de mand vallen, terwijl CD's beter klinken dan in de meeste huiskamers. Deze Lexus verwent alle zintuigen, en zo hoort het bij een premium-product!

Conclusie

Lexus introduceert de nieuwe IS. Dankzij de hybride-aandrijving is deze premium zakenauto voordeliger in aanschaf en gebruik. Toch zijn de voordelen niet zo groot als Lexus wil doen geloven.

De prestaties zijn prima en op geen enkel moment voelt de IS300h ondergemotoriseerd. Echter: in dit segment ligt de lat heel hoog. Concurrenten die zich van traditionele techniek bedienen zijn sneller en door hun geringere gewicht dynamischer. De IS300h is zuiniger dan alle tegenstrevers, maar lang niet zo zuinig als de brochure vermeldt. Dankzij de hybride-aandrijving ligt het comfort juist hoger dan bij traditionele auto's.

Waar de IS uiteindelijk het meest mee overtuigt is kwaliteit en pure luxe. Het uiterlijk, het zitcomfort, de stilte, de verfijning van het mechaniek en de prachtige materialen dragen er allemaal aan bij dat de IS een echte "premium" auto is. Het grote verschil met andere premium-producten is, dat dit exemplaar goed is voor het milieu, voor het budget én voor de berijder. ■

Specificaties

Lexus IS 300h Luxury Line

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	467 x 181 x 143 cm
Wielbasis	280 cm
Gewicht	1.595 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	750 kg
Tankinhoud	66 l
Bagageruimte	450 l
Bandenmaat	225/45R17

Motor en prestaties

Motorinhoud	2494 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	223 pk @ 6000 tpm
Koppel	221 Nm @ 4200 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	8,4 sec.
Topsnelheid	200 km/u
Verbruik gemiddeld	4,4 l / 100 km
Verbruik stad	4,6 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,6 l / 100 km
CO2 uitstoot	103 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 49.365,-
Prijs instapmodel	€ 37.645,-