

Lexus IS SportCross

Wellustig lastdier

Autotest | Al bij de eerste kennismaking met de Lexus IS200 viel de auto bijzonder in de smaak bij de Autozine-redactie. Toch is Lexus niet het populairste merk in Nederland. De Japanse fabrikant werkt nog steeds aan de naamsbekendheid en probeert nieuwe modellen zo veel mogelijk af te stemmen op het publiek. Daarom is de IS200, geheel volgens de laatste mode, nu ook leverbaar als "SportCross". Dat betekent de functionaliteit en vooral de vormgeving van een stationcar, terwijl de rijeigenschappen van de sedan zijn gebleven. Om de financiële drempel te verlagen, is de auto bovendien in een speciale "Business"-uitvoering leverbaar.

Wat is er zo geweldig aan de Lexus IS200 dat de redactie na het ontvangen van het nieuws dat de auto ook als stationcar leverbaar is, als eerste bij Lexus aan de telefoon hing? En wat is er zo bijzonder aan deze auto dat ondergetekende na een dag lang sturen met de IS200 na het thuiskomen niets liever doet dan direct weer vertrekken voor meer testkilometers? En waarom was dat met de IS200 sedan ook het geval? Het antwoord is te vinden in een combinatie van eigenschappen die tot nu toe voor onmogelijk werd gehouden.

De Lexus IS200 heeft alle goede eigenschappen van een echte sportwagen, maar geen van de nadelen. Een voorbeeld: een pure sportwagen heeft geen stuurbechracting omdat een dergelijke installatie de communicatie tussen bestuurder en besturing kan verstoren. Een sportwagen stuurt direct en nauwkeurig maar kan daarmee ook vermoeiend en zwaar sturen. De IS200 heeft stuurbechracting, maar stuurt toch heel exact zonder vermoeiend te zijn.

Hetzelfde gedrag geldt voor de remmen die bekrachtigd zijn, maar desondanks zo goed zijn aan te voelen dat deze forse stationcar tot de millimeter precies tot stilstand is te brengen. Bij het schakelen met de zesversnellingsbak is precies te voelen hoe ieder tandwiel en palletje op de plek valt, zonder dat de auto zwaar schakelt.

Tenslotte geeft ook het onderstel ieder detail in het wegdek door, maar op bijna wonderbaarlijke wijze is de IS200 even comfortabel en rustig als iedere andere

grote zakenauto. Deze auto is niet gevoelig voor spoorvorming, maar communiceert zo goed dat de bestuurder bij wijze van spreke weet welk merk banden de vrachtwagen had die het spoor veroorzaakte! Dat is de magie van Lexus: de auto is zo precies en communicatief als een sportwagen, maar zo comfortabel en rustig als een luxe auto.

Sneeuwpret

Evenals bij een sportwagen heeft de IS200 achterwielaandrijving. Dat is ook in een gewone auto heel aangenaam, omdat met het gas de balans in de bocht heel mooi is te bepalen. In de sneeuw bewijst de (uitschakelbare) tractiecontrole goede diensten en is bovendien een "snow" functie beschikbaar. Door voor het "snow"-programma te kiezen wordt het motorvermogen beperkt en is de kans op uitglijden nog kleiner. Uiteraard is deze elektronica geen wondermiddel, maar het zorgt er wel voor dat de achterwielaandrijving bij droog weer een voordeel is en bij gladheid geen nadeel.



De 2-liter krachtbron levert 155 pk en daarmee is de IS200 een vlotte auto, maar geen bijzonder snelle auto. Waar deze Lexus vooral in slaagt is een gevoel van snelheid over te brengen. De bestuurder heeft steeds het idee dat er een enorme reserve beschikbaar is, terwijl in de praktijk soms wel twee keer moet worden teruggeschakeld voor echt snelle tussensprints.

De motor blijft desondanks een heerlijkheid om mee te rijden omdat het een zescilinder lijnmotor is. Dat resulteert allereerst in een magistraal geluid dat de bestuurder het gevoel geeft een machtige machine te mogen bedienen. Dit gevoel wordt verstrekt door de rustige en welhaast majestueuze manier waarop de kracht wordt opgebouwd.

Helaas lusten de zes cilinders samen een flinke slok benzine. Op de snelweg is de naald van de verbruiksmeter met moeite onder de 1 op 10 te houden, wie haast heeft in stadsverkeer scoort vaak niet beter dan een pijnlijke 1 op 5. De kleine pedalen zijn wederom afgekeken van een sportwagen, wie daar niet op bedacht is drukt al snel de rem en de koppeling in als alleen koppelen gewenst was. Echt storend is de kleine voetsteun die zo kort en smal is dat de grote Hollandse voet alleen op de punt rust.

Life style

Lexus geeft duidelijk aan dat de "SportCross" minder bedoeld is als werkpaard maar vooral als life style auto. De daklijn is daarom niet zomaar verlengd, maar loopt in een elegante boog door in een kleine spoiler

boven de achterraut. De achterkant loopt niet vlak, zoals bij de meeste stationcars, maar loopt schuin af. Dat staat heel aardig, maar maakt de auto samen met een nogal klein uitgevallen achterraut minder overzichtelijk bij parkeren.



Achter de achterklep is een forse bagageruimte te vinden die tijdens de testperiode bijvoorbeeld voldoende bleek om een 18" monitor in te vervoeren zonder de achterbank op te klappen. Voor grotere stukken laat de achterbank zich eenvoudig opklappen, waarbij de hoofdsteunen -ook met de voorstoelen in de achterste stand- niet hoeven te worden verwijderd.

De zitting van de achterbank blijft gewoon op de plaats, wat meteen duidelijk maakt dat de IS200 SportCross een diepe maar wel vrij hoge laadvloer heeft. De gehele bagageruimte is bekleed met een fraaie en voor het gevoel duurzame stof, zodat deze ook bij intensief gebruik mooi blijft.



Business Edition

Voorin is de IS200 SportCross gelijk aan de IS200 sedan, zij het dat deze Business-uitvoering minder overtuigend en weelderig overkomt dan de eerder gereden Executive. De stoelen en deurpanelen zijn bekleed met stof, waarbij onder de juiste (of eigenlijk: onjuiste) belichting opvalt dat de tinten net niet overeen komen. Het kunststof van het dashboard mag misschien duurzaam zijn, opnieuw verraadt ongunstig licht dat het vooral veel stof aantrekt.

De middenconsole en het stuurwiel hebben veel weg van een technische tekening, waarvan de hulplijnen nooit zijn verwijderd. Het geheel oogt daardoor wat druk, maar juist door alle "hulplijnen" is het wel overzichtelijk en intuïtief te bedienen.

De klokken achter het stuurwiel blijven een lust voor het oog, met een grote snelheidsmeter in de vorm van een stopwatch met daarbinnen kleine ronde meters voor het brandstofverbruik, de koelwatertemperatuur en het accu-voltage. Deze laatste meter is weinig zinvol en had beter vervangen kunnen worden door een veel bruikbaarere olietemperatuurmeter.

De uitrusting van deze "Business Edition" is compleet maar niet overdadig met onder andere elektrisch bedienbare zijruiten voor en achter, automatisch inschakelende verlichting, alarm en een zeer effectief klimaatcontrolesysteem dat bovendien aangenaam frisse lucht produceert. Daarbij komt een audiosysteem met radio (die zoals vrijwel iedere Japanse tuner hopeloos faalt in kritieke

ontvangstgebieden), cassette én een 6-CD wisselaar in het dashboard. De klank is net niet de allerbeste op de markt maar verdient wel het predikaat uitzonderlijk goed.

Tel het allemaal op en het gevoel van de IS200 sedan is weer helemaal terug. De stoelen tenslotte zijn beter dan de beste stoel thuis, de klimaatcontrole is perfect geregeld en ook de stereoinstallatie is beter dan die in menig huiskamer. Dus waarom thuisblijven als er een Lexus voor de deur staat?

Conclusie

De Lexus IS200 is, vooral op het gebied van rijgedrag, een zeldzaamheid in de autowereld. Als het aan de redactie ligt krijgt deze auto een nummer 1 vermelding als het gaat om besturing, stuurwiel, weggedrag, remmen, stoelen, klokken en versnellingsbak. Het audiosysteem, het klimaatcontrolesysteem en de motor staan bijzonder hoog maar net niet nummer 1.

Ook als stationcar, of zoals Lexus het zelf noemt "SportCross", scoort de IS200 hoge ogen. De fabrikant geeft ruiterslijk toe dat het hier om een mode-auto gaat en niet om een werkpaard. Desondanks is de transformatie tot stationcar geslaagd en is de extra ruimte goed bruikbaar. De hier gereden vriendelijk geprijsde "Business"-variant weet iets minder te overtuigen dan andere uitvoeringen, maar er is niets verloren van de magie en aantrekkingskracht die bij de IS200 horen (Ivo Kroone). ■



Specificaties

Lexus IS SportCross 200 Business

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	451 x 173 x 142 cm
Wielbasis	267 cm
Gewicht	1.430 kg
Aanhanger	450 kg
Aanhanger geremd	1.200 kg
Tankinhoud	70 l
Bagageruimte	365/1000 l
Bandenmaat	

Motor en prestaties



Motorinhoud	1988 cc
Cilinders / kleppen	6/4
Vermogen	155 pk @ 6200 tpm
Koppel	195 Nm @ 4600 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	9,5 sec.
Topsnelheid	215 km/u
Verbruik gemiddeld	9 l / 100 km
Verbruik stad	13 l / 100 km
Verbruik buitenweg	7 l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

Prijs

Prijs	€ 33.500,-
Prijs instapmodel	€ 33.500,-