

Lexus IS200

Edelmetaal

Toyota had een probleem. De fabrikant was ervan overtuigd auto's te kunnen bouwen die op alle fronten de vergelijking aan konden met de gevestigde orde van luxe auto's uit Duitsland en Engeland. Wat het merk miste was klasse en uitstraling. Wie gaat er nou voor een directielimousine naar de Toyota dealer? En wie vertelt zijn vrienden trots zojuist meer dan een ton uitgegeven te hebben voor een Toyota? Daarom riep Toyota een nieuw merk in het leven. Onder de naam Lexus biedt de fabrikant exclusieve auto's aan die moeten concurreren in het absolute topsegment van luxeauto's. Hoe dat lukt?

Om het merk Lexus exclusief te houden, telt Nederland slechts vijf dealers. De showroom van Louwman en Parqui langs de A2 bij Breukelen is zo fraai verzorgd, dat de klant bij het binnenlopen direct het gevoel krijgt dat hier heel bijzondere auto's worden verkocht. In een showroom waar menig directiekamer nog een voorbeeld aan kan nemen toont Lexus de huidige modellen. De voorkeur voor deze test gaat uit naar de recentelijk gefacelifte IS200, het basismodel van Lexus.

Terwijl Japanners in de regel strak gelijkende auto's weten af te leveren die vrij zijn van iedere vorm van emotie of creativiteit, is het ontwerpteam van Lexus erin geslaagd met de IS200 een onderscheidende sedan neer te zetten. De voorkant loopt met drie subtiele welvingen op de motorkap iets spits toe zodat de auto slank oogt. De brede wielkasten geven samen met de 17" wielen het gevoel dat deze sedan tot heel wat in staat is. De achterzijde van de IS200 is met twee ronde achterlichten in het kofferdeksel en driehoekige achterlichten achter helder glas origineel en modern.



Sieraad

Ook van het interieur is duidelijk werk gemaakt. Voor het dashboard zijn ongebruikelijke materialen gekozen in ongebruikelijke kleuren. Alhoewel het allemaal donkere kunststoffen zijn, lijken het door de textuur en vorm meer diverse warme tinten zwart dan stemmig grijs. De elektrisch verstelbare stoelen in deze Executive uitvoering zijn standaard bekleed met leder waarbij het zitvlak en de rugleuning zijn geperforeerd. Ditzelfde patroon komt terug in de deurpanelen. De voornaamste bedieningselementen zijn in de middenconsole te vinden. De grote knoppen zijn voorzien van duidelijke symbolen maar geven door de veelheid in eerste instantie een wat rommelige indruk, zodat het de eerste testkilometers even zoeken is.



Absolute hoogtepunt van het interieur zijn de klokken. De snelheidsmeter is uitgevoerd als een chronograaf die zo mooi is dat menig bestuurder zou willen dat het ding uitneembaar was en als sieraad megedragen kon worden. Binnen de schaal van de snelheidsmeter zijn kleine ronde meters voor de koelwatertemperatuur, het huidige brandstofverbruik en de accuspanning te vinden. Het was wellicht zinniger geweest deze laatste te vervangen door een olietemperatuurmeter, want die geeft bruikbaarere informatie.

Gouden oortjes

De IS200 is standaard voorzien van een audiosysteem. Hiervoor is de hulp ingeroepen van Fujitsu Ten, een gerenommeerd merk waaraan audioliefhebbers met gouden oortjes meer uitgeven dan menigeen aan een hele auto. De geluidsinstallatie van de IS200 bestaat uit een radio, cassette-speler en cd-wisselaar. Bijzonderheid is dat deze wisselaar niet in de kofferbak is te vinden, maar in het dashboard. De cd-sleuf blijft simpelweg cd's aannemen tot de achter het dashboard verborgen wisselaar vol is. Acht luidsprekers en een krachtige versterker zijn verantwoordelijk voor een geluid dat fraaier is dan dat van menig high-end huiskamersysteem. Door de kwaliteit van de luidsprekers en versterker valt de ontvangstkwaliteit van de tuner regelmatig door de mand.



De testauto is ook uitgerust met het navigatiesysteem. Dit systeem is in het dashboard geïntegreerd met een elektrisch uitklapbaar kleurenscherm bovenop het dashboard. Alhoewel het systeem op DVD is gebaseerd, is een kaart van alleen de Benelux meegeleverd. Het betreft dan ook wel een heel gedetailleerde kaart en bovendien heeft de damesstem van de computer een enorme woordenschat. Niet alleen de richting wordt aangegeven, maar de stem weet ook alle plaatsnamen te noemen zodat de bestuurder zeker weet de juiste afslag te kiezen. Een handige nachtstand dimt het display en past bovendien de kleuren aan naar tinten die rustiger zijn bij donker.

Juwel

Een fraaie showroom, een prachtig gelijkende auto en een perfect verzorgd interieur maken dat de bestuurder al een goed gevoel over de auto heeft voordat nog maar een meter is gereden. De verwachtingen zijn echter hoog, want Lexus onderscheidt zich niet alleen op uiterlijk maar vooral op rijeigenschappen. In plaats van een team van techneuten, heeft coureur Nobuaki Katayama een groot deel van de ontwikkeling voor zijn rekening genomen. Al snel wordt duidelijk wat Katayama heeft klaargespeeld.



Op ieder punt heeft hij schijnbare tegenstrijdigheden weten op te lossen. Wie een comfortabele auto wil maken, is verplicht oneffenheden in het wegdek uit te vlakken en verliest daarmee het gevoel met de weg. Een sportieve auto geeft juist ieder detail van de weg door, maar is daarmee al snel vermoeiend. Lexus heeft op ingenieuze wijze een onderstel gemaakt dat bijzonder communicatief is en toch heel aangenaam op de lange afstand. Stuurbechrchtiging maakt het sturen licht maar meestal ook gevoelloos. Bij de IS200 is de besturing bijzonder licht, maar geeft toch ieder detail van banden en wegdek aan de bestuurder door. Bovendien zijn weinig stuurbewegingen nodig om een bocht te maken.

Het onderstel en de besturing maken de IS200 wendbaar als een compacte sportcoupe terwijl de auto onder alle omstandigheden rustig is als een grote reisauto. Deze combinatie maakt de achterwielaangedreven IS200 tot een heel spannende auto die uitnodigt tot dwaze bochtsnelheden die alleen met een vierwielaangedreven auto kunnen worden geëvenaard.

En daarmee houdt het nog niet op. Terwijl de meest pure sportwagens bewust geen rembechrchtiging hebben om de perfecte communicatie met de auto te garanderen, weet Lexus opnieuw alle problemen op te lossen. Met de geringste beroering van het middelste pedaal is de auto tot op de laatste millimeter precies tot stilstand te brengen. De enorme schijven die zo goed zichtbaar zijn door de vijfspaaksvelgen maken hun belofte meer dan waar.

Hart

De testauto is tenslotte uitgevoerd met een automatische versnellingsbak. Het wordt eentonig, maar ook hier levert

Lexus werk van uitzonderlijke klasse. Alsof het elektronische brein van de versnellingsbak de gedachte van de bestuurder kan lezen, doet de automaat precies wat de chauffeur wil. Wanneer rustig gas wordt gegeven zoekt de IS200 kalm en waardig als een limousine. Wanneer allermnst subtiel met het gas wordt omgesprongen, laat de automaat geen enkele kans liggen en schakelt soms wel twee verzetten terug om de auto met een enorme zet in de rug te lanceren.

Misschien ontbreekt de voldoening van het zelf inleggen van de versnellingen, maar de automaat doet het werk zo goed dat het plezier er niet minder om is. Bovendien kent de automaat de motorkarakteristiek perfect en past het schakelgedrag aan de snelheid en omstandigheden aan om tot maximale prestaties te komen.



Het hart van de IS200 wordt gevormd door een in eigen beheer ontwikkelde motor. Lexus kiest ook voor dit "kleinste" model voor een zescilinder lijnmotor, omdat een dergelijke motor per definitie stiller en rustiger loopt dan een viercilinder. Dat maakt het later overbodig met balansassen of kilo's isolatiemateriaal de tekortkomingen te compenseren. Wie niet beter zou weten denkt dat deze krachtbron veel meer levert dan de door Lexus opgegeven 155 pk.

Door de uitgekiende afstemming van onderstel, besturing en automaat voelt de IS200 als een serieus snelle auto. De sprint van 0 naar 100 km/u in 11,2 seconden (9,5 voor de handgeschakelde variant) en topsnelheid van 205 km/u zegt verwende rijders misschien anders. Waar de zescilinder vooral sterk in is, is accelereren bij hoge snelheid. Inhalen op een provinciale weg is geen enkel probleem, maar de sprintkracht is pas echt indrukwekkend op de snelweg. Onder het genoegen van de machtige grom van de zescilinder is de

acceleratie van 120 naar bijvoorbeeld 170 km/u ronduit indrukwekkend.

Bij vrijwel iedere snelheid zijn geluiden van wind of banden zo goed als afwezig. Alleen de zescilinder spint tevreden op de achtergrond. Een rit met een IS200 kent daarom maar één echt nadeel: de bestemming is steeds eerder bereikt dan gewenst.

Conclusie

Toyota probeert met Lexus een alternatief te bieden voor de gevestigde orde in de topklasse van reisauto's en directielimousines. Zoals bij alle auto's in deze klasse speelt emotie een grote rol. Zowel op gebied van techniek als vormgeving is Lexus zonder twijfel in haar opzet geslaagd. Ook buitenstaanders herkennen de IS200 als een stijlvolle en exclusieve auto.

Omdat de IS200 voor een belangrijk deel gestalte heeft gekregen door de medewerking van een coureur, biedt de IS200 meer rijplezier dan menig andere auto in deze klasse. Van de besturing tot de remmen en van het audiosysteem tot de stoelen, op alle punten hoort de IS200 tot de top zo niet de allerbeste in zijn klasse. Daar komt nog eens bij dat de respondenten op de Autozine Auto-enquete zonder uitzondering razend enthousiast zijn over de prestaties, de duurzaamheid en het onderhoud van hun Lexus. Daarmee is deze platina grijze sportsedan een absoluut juweel op wielen.■



Techniek

Lexus IS200 200 Executive

Maten en gewichten

Lengte	440 cm
Breedte	172 cm
Hoogte	142 cm
Wielbasis	267 cm
Gewicht	1335 kg
Aanhanger	450 kg
Aanhanger geremd	1200 kg
Tankinhoud	70 l
Bagageruimte	400/400 l



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	9,8 l / 100 km
Verbruik stad	13,5 l / 100 km
Verbruik buitenweg	7,8 l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.



Prijs

Prijs	€ 36.600,-
Prijs instapmodel	€ 30.750,-

Deze auto verzekeren?

Dat kan vanaf:

€ 39 per maand



Uw advertentie hier?

Neem contact op met:

sales@autozine.nl

? ? ? ? ?