



Lexus IS Cabriolet

Ik ben dol op werk

"... ik kan er uren naar kijken", hoor ik u spottend aanvullen bij het lezen van de titel van dit verslag. Maar wie een Lexus IS rijdt zal iedere dag met veel plezier naar het werk gaan. De Lexus IS behoort tot het selecte groepje sedans dat er degelijk en representatief uitziet, maar in feite zo goed rijdt dat iedere rit een waar genoegen is. Maar het kan nog fijner, want nu is er de "Lexus IS250C" en die "C" staat voor "cabriolet". Autozine testte 'm voor u met alle soorten van genoegen.

Dat de Lexus IS zo goed rijdt is te danken aan de bijzondere maker ervan. Aan het hoofd van het ontwerpteam staat namelijk geen technicus, maar een ex-piloot. Zijn doel was de kwaliteiten van een sportwagen te combineren met het comfort van een luxe zakenauto.

En dat is geen gemakkelijke opgave, want comfort en sportiviteit zijn in veel gevallen tegenpolen. Een wagen die licht stuurt, geeft als gevolg daarvan weinig feedback aan de bestuurder. Een wagen met een zacht geveerd onderstel biedt veel comfort, maar helt over in de bocht.



Toch weet de Lexus IS steeds een goed compromis tussen beide te vinden. Dankzij achterwielaandrijving is het gevoel in het stuurwiel bijvoorbeeld puur; het wordt niet verstoord door het wringen van de voorwielen die moeten sturen én aandrijven. Door de rijke uitrusting en uitgebreide veiligheidsvoorzieningen is de IS geen lichtgewicht, maar door dat gewicht evenredig over de voor- en achterwielen te verdelen is de wegligging toch bovengemiddeld goed.

Zo vond Lexus op ieder punt een manier om het comfort van

een luxe zakenauto te combineren met het rijplezier van een sportwagen.

Cabriolet

Het is niet meer dan logisch om dat plezier verder te vergroten door de IS nu ook als cabriolet aan te bieden. Maar dat is nog lastiger dan alleen het combineren van comfort en sportiviteit. Het dak is namelijk een essentieel deel van de constructie van een wagen. Vergelijk het hiermee: een schoenen doos is redelijk stevig, maar zonder deksel er op is dat heel anders.



Met name een vierpersoons cabriolet moet daarom worden voorzien van heel veel verstevigingsbalken. Dat maakt de wagen zwaarder en dat gaat weer ten koste van de rijeigenschappen. Bovendien moest de IS250C met gesloten dak even comfortabel zijn als iedere andere IS en dus koos Lexus voor een metalen dakconstructie. Daarbij werd ook nog eens veel aandacht besteed aan het uiterlijk, want deze wagen moest zowel in geopende als gesloten toestand even mooi zijn.

De IS250C weegt daarom maar liefst 160 kg meer dan de gewone IS! Maar het resultaat is er naar. De verstevigingsbalken zijn zo geconstrueerd dat ze ook zorgen voor extra geluidsisolatie. De IS250C is daarom zowel met gesloten als met geopend dak ongekend stil. Mede dankzij de uitstekende stroomlijn biedt de IS250C zelfs zonder windscherm met geopend dak meer comfort dan menig andere cabriolet in deze klasse met windscherm! Met gesloten dak is dit een stille, comfortabele coupé die zich moeiteloos kan meten met iedere andere wagen in dit prijssegment.



Aan de vormgeving is zo veel gewijzigd dat alleen de deurehendels, de buitenspiegels en de voorbumper nog gelijk zijn aan die van de IS sedan. Als het aan ondergetekende ligt, is Lexus ook hier in de opzet geslaagd: de IS250C ziet er zowel met geopend als gesloten dak zeer aantrekkelijk uit. De gewaagde donkerpaarse kleur staat de testwagen bovendien geweldig! Alhoewel dit onmiskenbaar een bijzondere wagen is, straalt de IS250C tegelijkertijd een zekere bescheidenheid uit en dat valt goed op het werk. Deze wagen oogst louter bewonderende blikken, geen afkeurende.

Rijeigenschappen

Dankzij alle verstevigingen tordeert de IS250C absoluut niet en dat is uniek voor een vierpersoons cabriolet. Sterker nog: er zijn tweepersoons roadsters die minder stevig voelen dan deze Lexus!



Mede daarom is niets te merken van het "overgewicht" en stuurt de IS250C messcherp. De wegligging is uitstekend, vooral wanneer harder wordt gereden, komt de IS250C helemaal in z'n element. Net zo makkelijk is de IS250C een

perfecte tourwagen om in alle rust en vrijheid volop te genieten van het landschap.



Prestaties

Alhoewel de wegligging subliem blijft, zijn de prestaties er op papier flink op achteruit gegaan. De 208 pk / 252 Nm sterke zescilinder motor moet niet alleen meer gewicht in beweging brengen, maar is met het oog op de Amerikaanse markt ook nog eens standaard gekoppeld aan een automatische versnellingsbak. Deze schakelt uitstekend en laat zich bovendien ook sequentieel bedienen, maar de automaat komt de efficiency niet ten goede. Alleen met een uitgesproken kalme rijstijl blijft het verbruik onder de 10 liter per 100 km.

Toch voelt de IS250C absoluut niet traag en dat komt omdat de wagen alles met groot gemak doet. Zo is een zacht tikje op het gaspedaal al voldoende om vlot weg te komen bij een verkeerslicht. Wanneer het gas dieper wordt ingetrapt schakelt de automaat terug, is de kracht in de aandrijflijn duidelijk voelbaar en klinkt een machtig geluid uit de dubbele uitlaten. Menig concurrent rijdt de IS250C er dan nog steeds met gemak uit, maar dankzij slim "presenteren" voelt de Lexus toch snel.



Raffinement

En dat is waar het bij de IS250C om gaat: de wagen geeft op alle punten een superieur gevoel. Net zo als bij andere modellen van Lexus, zijn het raffinement en oog voor detail van het allerhoogste niveau. Dat begint bij de kwaliteit van de gebruikte materialen en de smetteloze afwerking.

De zetels zitten voortreffelijk en zijn in de hier gereden "Luxury Pack"-uitvoering voorzien van zowel zetelverwarming als -koeling. Dankzij de nadrukkelijk gebogen vorm van de rugleuningen, is de ruimte op de achterbank redelijk voor een wagen als deze (pas op met de elektrische bediening van de voorzetels: die drukken door, ook als ze de knieën van de achterpassagiers raken!). De bagageruimte is met 420 liter zelfs groter dan die van de IS sedan!



Het (aluminium) dak opent en sluit in 20 seconden. Bijzonder daarbij is dat het proces gaandeweg versnelt en vlak voor het voltooiën weer afremt, omdat het dan gevoelsmatig mooier verloopt. De parkeersensoren worden gebruikt om alvorens het openen of sluiten van het dak te controleren of er achter de wagen voldoende vrije ruimte is om het kofferdeksel te openen. Het hele proces van openen en sluiten van het dak is in een display tussen de toerenteller en snelheidsmeter te volgen.

Het gecombineerde audio-, video-, communicatie- en navigatiesysteem is van uitstekende kwaliteit. Het kent echter wel een typisch Lexus-kwaaltje: tijdens het uitspreken van instructies van het navigatiesysteem wordt het volume van de radio niet gedempt, waardoor de instructies vaak onhoorbaar zijn. De geluidskwaliteit van het (optionele) Mark Levinson audiosysteem is van uitzonderlijk hoge kwaliteit en dat tilt de hele beleving naar een nog hoger niveau.



Conclusie

De Lexus IS is er nu ook als cabriolet. De IS sedan biedt meer rijplezier dan menig andere zakenauto en daar doet deze cabriolet nog eens een flinke schep bovenop. Met de IS250C levert Lexus een uitstekend stuk werk af, want alles "klopt" aan deze wagen.

De wegligging is uitstekend. Alhoewel de prestaties in cijfers uitgedrukt tegenvallen, voelt de wagen snel en zelfs superieur. Dat is te danken aan de hoge mate van verfijning: alle onderdelen, van de motor via het audiosysteem tot de dakconstructie klinken, voelen en functioneren perfect. Niet alleen de rijkwaliteiten, maar ook het "premium"-gevoel van de IS wordt daarom versterkt met deze cabriolet.

Als ik vertel wat voor werk ik doe, zegt menigeen dat ik de beste baan ter wereld heb. Maar het went: iedere dag in hagelnieuwe wagens rijden wordt op den duur heel gewoon. Maar de Lexus IS250C is een wagen waar zelfs de meest verwende zakelijke rijder volop van kan genieten. De testrit met de Lexus IS250C was dan ook een uitzonderlijk genoeg: ik ben dol op mijn werk! (Ivo Kroone) ■



Technische fiche

Lexus IS Cabriolet IS250 C Luxury Pack

Afmetingen

Lengte	464 cm
Breedte	180 cm
Hoogte	142 cm
Wielbasis	273 cm
Gewicht	1730 kg
Sleepvermogen	560 kg
Sleepvermogen geremd	1500 kg
Tankinhoud	65 l
Kofferinhoud	136/420 l



Motor en prestaties

Cilinderinhoud	2500 cc
Cilinders / kleppen	6/4
Vermogen	208 pk @ 6400 tpm
Koppel	252 Nm @ 4800 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	9 sec.
Topsnelheid	210 km/u
Verbruik gemiddeld	9,3 l / 100 km
Verbruik stad	13,1 l / 100 km
Verbruik buitenweg	7,9 l / 100 km
CO2 uitstoot	219 gr. / km



Prijs

Prijs	54.015 €
Basisprijs	50.690 €