

NIEUWE LEXUS IS



 LEXUS

NIEUWE LEXUS IS

BELANGRIJKE FEITEN	p. 4
MEEST GEDURFD L-FINESSE-DESIGN OOI	p. 6
INTUÏTIEVE ERGONOMIE & GERAFFINEERD COMFORT	p. 8
KRACHTBRONNEN - MET LEXUS HYBRID DRIVE	p. 10
BAANBREKEND RIJGEDRAG	p. 12
F SPORT LINE	p. 14
FANTASTISCHE MULTIMEDIA	p. 16
GEAVANCEERDE VEILIGHEIDSSYSTEMEN	p. 18
ONOVERTREFBAAR LAGE GEBRUIKSKOSTEN	p. 20
TECHNISCHE SPECIFICATIES	p. 22

BELANGRIJKE FEITEN

- **Volledig nieuw exterieur** met het spoelvormige radiatorrooster vooraan en de onafhankelijke, pijlpuntvormige dagrijlichten (DRL)
- **Nieuw interieurdesign met op de LFA geïnspireerde, bestuurdergerichte cockpit** en aanzienlijke toegenomen ruimte voor de achterpassagiers en de koffer voor een onovertroffen plaatsaanbod
- **Ergonomisch ideale interactie** met aanraakgevoelige schakelaars en een hypergeavanceerde gebruikersinterface (Human Machine Interface, HMI)
- De IS 300h-motor: de eerste IS met het **Lexus Hybrid Drive-systeem**.
- Grondig verbeterd weggedrag om de meest **opwindende en onderhoudende rijervaring** in zijn segment te bieden
- Nieuw **F SPORT-pakket** beschikbaar op het hele modelgamma: unieke designaccenten voor exterieur en interieur en dynamische verbeteringen
- **Krachtige multimediasystemen** met tal van aansluitmogelijkheden en standaard Lexus Connected Services zoals realtime verkeersinformatie en navigatie naar parkings
- **Geavanceerde veiligheidssystemen** inclusief Blind Spot Monitor (BSM), Rear Cross Traffic Alert (RCTA) en Auto Location Tire Pressure Warning System (AL-TPWS)
- **Ongeëvenaarde bezitskosten** met lage onderhouds- en gebruikskosten, aanzienlijke belastingvoordelen en een hoge restwaarde



MEEST GEDURFD L-FINESSE-DESIGN OOIT

De 4.665 mm lange, gloednieuwe IS is 80 mm langer en 10 mm breder dan zijn voorganger. De vooroverhang groeide slechts met 10 mm en de wielbasis werd 70 mm uitgerekt tot een totaal van 2.800 mm.

Na de nieuwe generatie van de GS, RX en LS meet ook de volledig nieuwe IS zich de verfijnde dynamiek van de stoere nieuwe Lexus-neus met spoelvormig radiatorrooster aan. Dat geeft de compacte berline een mix van gepierde elegantie, een krachtigere uitstraling op de weg en een sterkere merkidentiteit.

De strakke, sportieve proporties van de nieuwe Lexus worden benadrukt door een oplopende gordellijn, die de achterkant van de auto in de verf zet. Die gordellijn scheidt niet alleen het koetswerk van het interieur maar benadrukt ook de brede wielkasten en geeft de nieuwe IS een brede, gespierde uitstraling.

In profiel creëert de krachtige gordellijn de indruk van bredere achterbanden en een lager zwaartepunt. Het gewicht van het passagierscompartiment zelf lijkt zich achteraan te concentreren, waardoor de achterwielen zwaarder belast lijken en een krachtigere indruk van tractie geven.

Een oplopende vouwlijn vloeit van de onderkant van het koetswerk door de achterste wielkast tot in de achterlichtblokken en geeft de vloeiende elegantie van het sportieve profiel van de berline nog meer dynamisme.

Het exterieurdesign werd getooid met tal van primeurs voor Lexus, waaronder nieuwe, krachtig gearticuleerde lichtblokken met de typische pijlpuntvormige dagrijlichten (DRL) van Lexus onafhankelijk eronder. De nieuw ontwikkelde motorkap, die omhoog komt bij een aanrijding, maakte het mogelijk om een zo laag mogelijke neus te combineren met een optimale bescherming van voetgangers.

De zuivere, elegante coupélijnen van de nieuwe IS worden nog benadrukt door twee andere Lexus-premières: een achterwielkast met boordafwerking, die de band beter laat uitkomen doordat hij vijf mm meer naar buiten en dichterbij de wielkast komt te staan en de met lasertechnologie gesoldeerde dakstructuur, die het dak met de zijdelingse balken verbindt zonder dat er een weinig fraaie dakgoot aan te pas komt.



INTUÏTIEVE ERGONOMIE & GERAFFINEERD COMFORT

Het volledig nieuwe interieurdesign biedt bestuurders een gerichte, ergonomisch ideale rijomgeving van waaruit ze de schitterende dynamiek van de nieuwe Lexus-berline maximaal kunnen benutten.

De knusse, omhullende bestuurdersplaats inspireert zich op de cockpit van Lexus' supersportwagen, de LFA.

LFA-details zijn onder meer het sportstuur in aangenaam aanvoelend, geperforeerd leder met een uitstekende grip en de erg goed steunende sportzetels die gebruik maken van een nieuwe constructiemethode met 'geïntegreerd schuim'. Die primeur van Lexus elimineert spleten tussen de bekleding en de schuinvulling om een uitmuntend comfort aan een uitstekende laterale grip te koppelen.

Het heuppunt van de zetels werd met 20 mm verlaagd terwijl de hoek van het nieuwe driespakige stuur met een diameter van 370 mm met drie graden daalde. Bovendien is het stuur voortaan verder verstelbaar in de diepte (+23 mm) om een sportievere rijhouding te garanderen.

Van de 70 mm langere wielbasis werd 50 mm in het interieur geïntegreerd om meer ruimte achterin te creëren, terwijl de andere 20 mm het koffervolume ten goede komt. Daardoor biedt de nieuwe achterbank met 60:40 neerklapbare achterzetels meer comfort en 50 % meer beenruimte voor de achterpassagiers. Een record voor dit segment.

De combinatie van een langere wielbasis en dunnere voorzetels verhoogt de knieruimte achterin met 85 mm. De 20 mm extra ruimte tussen de B-stijl en de voorste hoek van de achterbank vergemakkelijkt bovendien de instap.

De nieuwe IS 300h is tevens de eerste 'full hybrid' van Lexus waarbij het batterijpack onder de bagagevloer is geïnstalleerd, waardoor de 450 liter grote koffer even ruim is als die van de benzinemodellen.

Doorheen het interieur ogen en voelen de kwalitatieve materialen en uitvoeringen hoogwaardig en eigentijds aan, met het niveau van vakmanschap en de aandacht voor details waarvoor Lexus wereldwijd bekend staat. Aan zachte accenten is er geen gebrek, met onder meer kniesteunen aan weerszijden van het dashboard die het comfort voor de bestuurder en voorpassagier verhogen.

Het dashboard werd opgesplitst in twee zones: bovenaan vindt men een displayzone met een multifunctioneel 7" LCD-scherm op een ideale kijkafstand. Daaronder bevindt zich de bedieningszone, die toegang biedt tot bedieningssystemen zoals de tweede generatie van de RTI-interface (Remote Touch Interface) van Lexus.

Een intuïtieve, ergonomisch ideale interactie met de instrumenten, schakelaars en HMI-interface draagt in belangrijke mate bij tot de sportieve rijervaring van de IS.

Het bedieningspaneel omvat aanraakgevoelige elektrostatische schakelaars om de airconditioning met twee zones te bedienen. Door met een vinger over de balkvormige schakelaar te schuiven kan men de temperatuur bijregelen in stappen van 0,5 graden Celsius.



KRACHTBRONNEN - MET LEXUS HYBRID DRIVE

In België zal er slechts één achterwiel aangedreven versie aan geboden worden: de IS 300h, de eerste IS met het Lexus Hybrid Drive-systeem.

De nieuwe IS 300h, die Lexus' engagement voor de toekomst van de 'full hybrid'-aandrijving versterkt, is uitgerust met een Lexus Hybrid Drive-systeem van de tweede generatie. Dat dringt het brandstofverbruik en de CO₂, NO_x en roetuitstoot (PM) sterk terug, zonder dat de prestaties eronder lijden.

Het 'full hybrid'-systeem combineert een krachtige elektromotor van 105 kW/143 pk met een nieuw ontwikkelde 2,5-liter benzinemotor met Atkinson-cyclus van 133 kW/181 pk, een nieuwe, directe D-4S-injectie, een dubbele variabele kleppentiming (Dual VVT-i) en een hyperefficiënte uitlaatgasrecirculatie (EGR).

De achterwielen, die worden aangedreven door de Elektronisch gestuurde Continu Variabele Transmissie (E-CVT), krijgen een totaal systeemvermogen van 164 kW/233 pk te verwerken. De nieuwe IS 300h sprint in 8,3 seconden van 0-100 km/u, snelt in nauwelijks 6,2 seconden van 80 naar 120 km/u en haalt een topsnelheid van 200 km/u.

Toch stelt het 'full hybrid'-systeem van de nieuwe Lexus zich tevreden met een gemiddeld verbruik van 4,3 l/100 km en een toonaangevende CO₂-uitstoot van 99 g/km.

Door de hybridebatterij onder de laadvloer te plaatsen (een primeur voor Lexus), kan de nieuwe IS 300h prat gaan op een perfecte gewichtsverdeling van 50:50. En om het dynamische potentieel van dat ideale evenwicht ten volle te benutten, kan men de E-CVT in een sequentiële schakelmodus zetten met bediening aan het stuur door het gebruik van op het stuur gemonteerde schakelhendels. De transmissie werd afgesteld om het motortoerental nauwkeuriger af te stemmen op de snelheidstoename van het voertuig zelf, waardoor bestuurders een meer opwindende rijervaring genieten.

De rijervaring werd nog verder verbeterd door het gebruik van nog een Lexus-primeur: Active Sound Control (ASC). Deze nieuwe technologie biedt de bestuurder de mogelijkheid om de motorklank aan te vullen met een audioklank die via een specifieke luidspreker wordt doorgegeven.



BAANBREKEND RIJGEDRAG

Centraal in het ontwikkelingsprogramma van de nieuwe IS stond het toonaangevende rijplezier. Elk aspect van het rijgedrag van Lexus' nieuwe berline werd dan ook tot in de puntjes bestudeerd.

Nieuwe laserlas- en lijmtechnieken in combinatie met bijkomende laspunten tillen de globale koetswerkstijfheid naar nieuwe hoogten. Dat vertaalt zich niet alleen in een betere stabiliteit maar verhoogt ook het rijcomfort, zonder dat het ten koste gaat van de wendbaarheid.

De nieuwe IS combineert een herwerkte 'double wishbone'-ophanging vooraan met een nieuwe meerpuntsas achteraan, die in grote mate vergelijkbaar is met die van de nieuwste Lexus GS. Beide systemen werden verder verfijnd op maat van het rijgevoel van de nieuwe Lexus om een hoger rijcomfort te combineren met een uitmuntende grip en een wendbare respons op de stuurinput.

De voorwielophanging met dubbele wishbones werd herwerkt en biedt een 20 % hogere rolstijfheid. Achteraan maximaliseren de afzonderlijke bevestiging van de veren en schokdempers van het multilinksysteem dan weer de bagageruimte. Doorgedreven aanpassingen hebben geresulteerd in een 53 % lagere ophangingswrijving, een 15 % hogere grip in de bochten en een onberispelijke stabiliteit.

Het gevoel en de feedback van de stuurinrichting zijn cruciaal voor een aangename rijervaring en de nieuwe IS plukt de vruchten van een nieuw stuurhuis, dat werd afgeleid van dat uit de nieuwe GS. De structuur en stijfheid van dat stuurhuis werden herwerkt om een lichter, soepeler en accurater stuurgevoel te creëren met een betere respons op de input en een betere feedback voor de bestuurder.

De nieuwe IS is ook uitgerust met een volledig nieuw ABS-systeem dat de remcontrole nog verbetert. Het gevoel van het rempedaal werd verbeterd en de pedaalhoek zelf werd gewijzigd om een soepelere overgang van en naar het gaspedaal te verzekeren. De remkoeling werd eveneens geoptimaliseerd door het gebruik van rechttere remleidingen, die een groter volume aan koellucht leveren.

Bovendien omvat het nieuwe 'Drive Mode Select'-systeem voortaan tot vijf inschakelbare rijmodi: ECO, NORMAL, SPORT/SPORT S en SPORT S+ (enkel beschikbaar op F SPORT Line-modellen) en EV. Zo geniet de bestuurder steeds de gewenste mix van zuinigheid, comfort, prestaties en rijgedrag.



F SPORT LINE

De IS 300h F SPORT Line plukt niet alleen de vruchten van een exclusief, sportiever en agressiever koetswerk- en interieurdesign, maar ook van voelbare dynamische verbeteringen dankzij de exclusief afgestelde voor- en achterwielophanging.

Langs buiten is het F SPORT Line-model onmiddellijk te herkennen aan de agressievere spoelvorm van het radiatorrooster, met een meer prominente chroomafwerking en een exclusief honingraatmotief. De onderste hoeken van de voorbumpers zijn uitgerust met led-koplampen en aerodynamische details om zowel de neerwaartse druk als de koeling van de remmen te verbeteren. De unieke 18"-velgen kregen een design met Y-spaken als knipoog naar de LFA-lijn.

Aan boord erft het F SPORT Line-model de innovatieve bestuurdersmeter met bewegende middenring van de LFA. Voor de exclusieve, bijzonder goed steunende sportzetels gebruikt Lexus voor het eerst een constructiemethode met 'geïntegreerde vulling' om te zorgen dat er geen speling is tussen de zetelbekleding en de padding om zo een uitmuntend comfort met uitzonderlijke laterale steun te combineren. Enkele specifieke interieurdetails zijn het F SPORT-stuur, de F SPORT-versnellingspook en de aluminium pedalen en drempelplaatjes.

Zowel de voor- en achterwielophanging als de elektrische stuurbekrachtiging (EPS) is exclusief afgesteld voor de F SPORT Line en verhoogt de rijprestaties van de IS zonder afbreuk te doen aan het ophangingscomfort.

De adaptieve variabele ophanging (AVS) is exclusief voorbehouden voor het F SPORT Line-model. Ze stelt de bestuurder in staat om de rijeigenschappen van de IS aan te passen met twee schokdemperinstellingen: de modus 'NORMAL' voor dagelijks rijcomfort en de modus 'SPORT S+' voor een betere koetswerkcontrole en nauwkeurige responsen op de stuurinput in de bochten.



FANTASTISCHE MULTIMEDIA

Met verbeterde schakelaars en ergonomische schakelhendels is het nieuwe stuur het eerste dat multimediatoetsen gebruikt in combinatie met meters en een 7"-scherm in de middenconsole.

Alle IS-modellen zijn uitgerust met de nieuwe mediasystemen Lexus Media Display (LMD) of Lexus Premium Navigation met Remote Touch-bediening. Dat laatste systeem kan tevens bogen op uitmuntende USB-, AUX-, Bluetooth- en wifi-verbindingen.

Dankzij een samenwerking met INRIX maakt de nieuwe IS als eerste gebruik van een navigatieservice met realtime verkeers- en parkeerdiensten.

Met gedetailleerde informatie over meer dan 42.000 parkings in heel Europa, die voortdurend wordt bijgewerkt, leidt INRIX Park de bestuurder rechtstreeks naar de ingang van de dichtstbijzijnde en goedkoopste parking in de buurt van zijn bestemming. Het realtime navigatiesysteem met verkeersinformatie berekent de snelste beschikbare route om ongevallen, files, wegblokkades en andere vertragingen te vermijden.

De diensten van Lexus Connected omvatten twee nieuwe Google-functies: Google Street View en Panoramio, een dienst om foto's te

delen, die het mogelijk maakt om foto's te uploaden naar het scherm in de middenconsole. De IS kan tevens worden uitgerust met een hypergeavanceerd Mark Levinson® Reference Surround Systeem dat zowat de allerbeste audiokwaliteit biedt op de automarkt van vandaag. Mark Levinson werkt al twaalf jaar exclusief samen met Lexus en ontwikkelt audiosystemen op maat van de specifieke akoestische eigenschappen van elke individuele Lexus.

Vier jaar hebben de ingenieurs gewerkt om het 835 watt sterke 12-kanaalsysteem met vijftien luidsprekers perfect af te stemmen op het interieur van de IS en zo een pure klank te krijgen die niet moet onderdoen voor die van een live-uitvoering in een concertzaal.

Het nieuwe 'Auto Volume'-systeem past het volume van het systeem voor elke track afzonderlijk aan om een consequent volumenniveau te combineren met een perfecte hoorbaarheid voor de stilste muziekpassages.

De vijftien luidsprekers werken stuk voor stuk met de energiebesparende GreenEdge™-technologie, waardoor ze twee keer zoveel volume opwekken voor hetzelfde energieverbruik. Deze GreenEdge™-technologie dekt een breder frequentiebereik dan klassieke systemen en staat borg voor een groter dynamisch bereik.



GEAVANCEERDE VEILIGHEIDSSYSTEMEN

Ook de nieuwe IS bouwt voort op de al superieure veiligheidsprestaties van zijn voorganger, door gebruik te maken van Lexus' unieke VDIM-systeem ('Vehicle Dynamics Integrated Management') en kan worden uitgerust met tal van geavanceerde, nieuwe actieve veiligheidsvoorzieningen.

Een gesofistikeerd 'Pre-Collision System' (PCS) helpt bestuurders om ongevallen te vermijden. Het PCS-systeem werkt met een radarsensor met millimetergolven die in een straal van 20 graden obstakels voor de wagen detecteren, en dat zelfs in bochten. Als de kans op een aanrijding groot is, zal PCS de bestuurder alarmeren en wanneer die begint te remmen zal het de Pre-Collision-remhulp activeren om de remdruk te maximaliseren. Als de bestuurder niet remt en een aanrijding onvermijdelijk wordt, zal de Pre-Collision-remhulp automatisch remmen om de impactsnelheid te beperken.

Een dodehoekspiegel (Blind Spot Monitor, BSM) gebruikt een radar achteraan om voertuigen in aanpalende rijstroken te detecteren die niet te zien zijn in de buitenspiegels. Een indicatorlampje in de overeenkomstige spiegel licht op om de bestuurder attent te maken op deze voertuigen.

Het nieuwe Rear Cross Traffic Alert (RCTA) gebruikt de BSM-radar om de bestuurder bij het achteruit uitrijden van een parking te waarschuwen voor aankomende voertuigen.

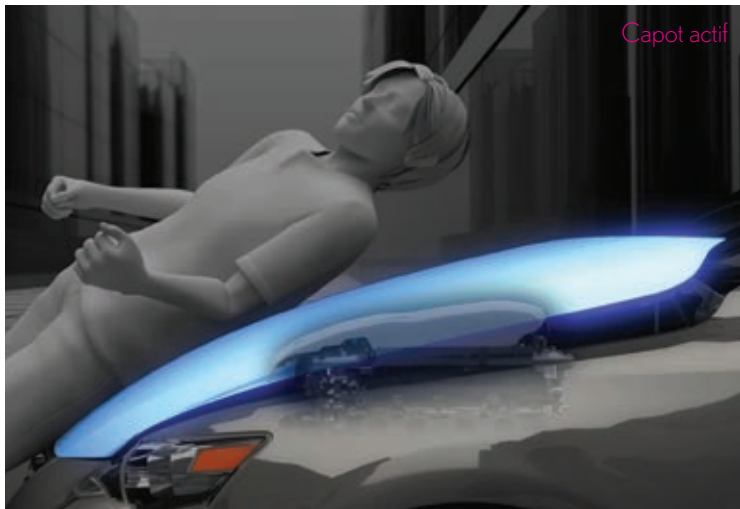
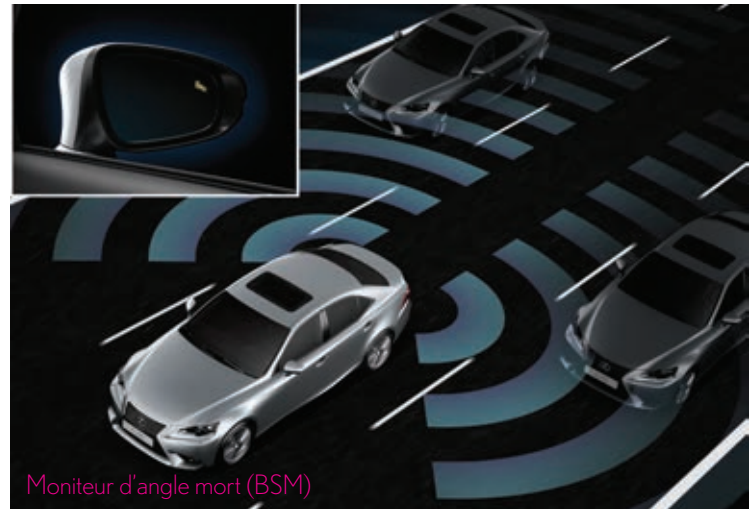
De automatische grootlichten (Automatic High Beam, AHB) maximaliseert de zichtbaarheid in het donker door automatisch over te schakelen op dimlichten wanneer de camera de lichten van tegenliggers of voorliggers detecteert.

Het Lane Departure Alert (LDA) helpt ongewenste afwijkingen van de rijstrook te voorkomen door de bestuurder te waarschuwen wanneer het systeem van zijn rijstrook afwijkt zonder zijn richtingaanwijzer aan te zetten.

Het Auto Location Tire Pressure Warning System (AL-TPWS) geeft de drukwaarde van elke band weer op een scherm in het instrumentenbord voor de bestuurder. Wanneer AL-TPWS een lage druk detecteert, geeft het systeem duidelijk aan om welke band het gaat.

Een nieuw ontwikkelde motorkap komt bij aanrijdingen met voetgangers omhoog om de botsingskrachten te absorberen. Dit systeem maakt een lager neusprofiel mogelijk en optimaliseert tegelijk de impactbescherming voor voetgangers.

De IS is standaard uitgerust met acht SRS-airbags (Supplementary Restraint System): tweefasige frontale SRS-airbags, SRS-knieairbags voor de bestuurder en voorpassagier, zijdelingse SRS-airbags en SRS-gordijnairbags over de hele lengte van het interieur.



ONOVERTREFBAAR LAGE GEBRUIKSKOSTEN

Dankzij een unieke combinatie van lage onderhouds- en gebruikskosten, aanzienlijke belastingvoordelen of incentives en hoge restwaarden, biedt de 'full hybrid'-technologie van de nieuwe Lexus IS 300h klanten een kostenvoordeel dat rivalen met tweeliter-dieselmotor in het segment van de prestigieuze middenklasseberlines niet kunnen aanbieden.

Het Lexus Hybrid Drive-systeem van de IS 300h werd speciaal ontwikkeld met het oog op een uitstekende duurzaamheid en lage onderhoudskosten.

De krachtbron heeft geen nood aan een koppeling. De startmotor en alternator zijn geïntegreerd in het hybridesysteem en moeten nooit onderhouden of vervangen worden. En tot slot werd de klassieke distributieriem vervangen door een onderhoudsvrije ketting.

En aangezien al deze onderdelen geen onderhoud of vervanging nodig hebben, kunnen IS 300h-kopers over 100.000 kilometer zo'n 1.500 euro besparen aan onderdelenkosten alleen.

De Lexus Hybrid Drive-technologie heeft bovendien een positieve impact op de slijtage van remmen en banden. Over een afstand van 90.000 zal de IS 300h geen nieuwe remschijven nodig hebben en slechts één set nieuwe remblokken en één set nieuwe banden. Dat is een besparing van zo'n 1.250 euro aan onderdelenkosten alleen ten opzichte van rivalen met 2.0 dieselmotor.

De 'full hybrid'-batterij wordt tot in de puntjes getest om de prestaties en duurzaamheid te verzekeren. Ze kan rekenen op ruim 15 jaar hybride-ervaring en is ontworpen om even lang mee te gaan als de auto zelf.

Dankzij die lange levensduur en de daling van het aantal werkuren tijdens onderhoudsbeurten verwacht Toyota dat de onderhoudskosten voor de IS 300h over 100.000 kilometer tot de laagste in het D-segment zullen behoren.

Door een ongeëvenaard lage CO₂-uitstoot van nauwelijks 99 g/km te combineren met superieure verbruikscijfers van 4,3 l/100 km paart de IS 300h lage gebruikskosten aan interessante belastingvoordelen voor bedrijfswagens. In België bijvoorbeeld bedraagt het Voordeel van Alle Aard (VVA) voor professionele gebruikers een ongeëvenaard lage 56,54 euro netto per maand voor de basisuitvoering van de IS 300h.

Lexus Hybrid Drive heeft intussen een reputatie verworven als een extreem economische aandrijving in termen van verbruik en afschrijving. Als erkenning daarvoor heeft de GS 450h reeds de Wertmeister Award 2013 gewonnen (een samenwerking tussen (Auto Bild en Eurotax) voor de laagste waardevermindering in zijn klasse. Dat komt het vertrouwen van klanten in de hybridewagens van Lexus alleen maar ten goede. In België won de GS 450h onlangs nog de titel van 'Leasewagen van het Jaar' in de klasse van de directiewagens (georganiseerd door Alphabet).



TECHNISCHE SPECIFICATIES

Voornaamste afmetingen en gewichten			IS 300h	
Totaal (leeggewicht)	Lengte	mm	4.665	
	Breedte	Ingeklapte spiegel	mm	1.810
		Met spiegel	mm	2.027
	Hoogte ^{*1}	mm	1.430	
Wielbasis (leeggewicht)		mm	2.800	
Spoorbreedte (leeggewicht)	Voor	mm	1.535	
	Achter	mm	1.550/1.540 ^{*2}	
Interieur	Lengte	mm	1.945	
	Breedte	mm	1.500	
	Hoogte	mm	1.115	
Koppelafstand		mm	913	
Aantal zitplaatsen		Pers.	5	
Overhang (leeggewicht)	Voor	mm	830	
	Achter	mm	1.035	
Min. bodemvrijheid tijdens het rijden			135	
Locatie van min. bodemvrijheid tijdens het rijden		mm	Vloer onder kruis	

*1: Niet-geladen voertuigen

Voornaamste afmetingen en gewichten				IS 300h
Leeggewicht	Vr	Min. - Max. (EG/EEG)	kg	820-845
	Achter	Min. - Max. (EG/EEG)	kg	800-835
	Totaal		kg	1620-1680
Maximaal toegelaten massa			kg	2130
Koffervolume* ³			L	450
Luchtweerstandscoefficiënt				0,26 (ECO graad: 0,25)
Sleepvermogen	Geremd		kg	750
	Ongeremd		kg	750
Inhoud brandstoftank	Inhoud		L	66
Motor				
Motortype				2AR-FSE
Aantal cilinders & plaatsing				4-cilinder in lijn
Klepmechanisme				16 kleppen DOHC met Dual VVT-i
Boring x slag			mm	90,0 x 98,0
Cilinderinhoud			cc	2494
Compressieverhouding				13,0 : 1
Brandstofinjectiesysteem				EFI, D-4S

*2 modellen met 18" banden

Motor			IS 300h
Emissiecertificering			EURO 5+
Brandstoftype			Benzine
Aanbevolen octaangetal			91/96 of hoger
Max. vermogen	EEC	ch DIN /tr/min kW/tr/min	133/6.000 (181/6.000)
Max. koppel	EEC	Nm/tr/min	221/4.200-5.400
Hybridesysteem			IS 300h
Elektromotor/generator	Motortype		Synchroonmotor met permanente magneet (1 km)
	Max. spanning	V	650
	Max. vermogen	kW (DIN pk)	105 (143)
	Max. koppel	Nm	300
	Accutype		NiMH
	Nominale spanning	v	230,4
	Aantal batterijcellen		192
	Systeemsparing		V
Puissance totale du système hybride *3		kW (DIN pk)	164 (223)*4

*3: Interne waarde

Prestaties			IS 300h
Topsnelheid		km/u	200
Acceleratie	0 tot 100 km/u	s	8,3
	80 tot 120 km/u	s	6,2
	0 tot 400 m	s	16,2
Chassis			
Versnellingsbak	Type		E-CVT
Aangedreven wielen			Achterwielaandrijving
Remtype	Voor		Geventileerde remschijven
	Achter		Geventileerde remschijven
Aanslag tot aanslag			2,841
Min. draaistraal	Band	m	5,2
	Koetswerk	m	5,5
Brandstofverbruik en emissies			
Brandstofverbruik	Gemengd	l/100 km	4,3
CO ₂ -emissies	Gemengd	g/km	Vanaf 99

*4: Het gecombineerde totale vermogen van de verbrandingsmotor en de elektromotor (met de accu) (interne meting)