




Bjorn Blokzijl  
18 juni 2013

## Tot in de puntjes doordacht

Nederland is hybrideland bij uitstek. Van het B-segment tot aan de topklasse zijn auto's met een hybride-aandrijflijn al volledig ingeburgerd. Zoals bij veel innovaties is  merk de grondlegger en grootste speler in deze markt. In dit geval was het Toyota, dat middels de Prius de markt op ging met een in grote aantallen geproduceerde hybride. Vanaf 2000 - het jaar dat de Prius over de hele wereld werd verkocht - ging de ontwikkeling van de hybride-aandrijving razendsnel en werden in rap tempo nieuwe modellen ontwikkeld die van deze milieuvriendelijke manier van aandrijven gebruik maken. Het neusje van de zalm is de directielimousine van het luxemerk van de Japanners: de Lexus LS. Wij reden een week met de onlangs grondig gefacelifte - en op meer dan drieduizend punten gewijzigde - LS600hL President Line om uit te vinden of Toyota ook in deze klasse nu wel potten gaat breken.



## Zeker niet meer anoniem

Hoewel de Lexus LS al sinds 1990 bij ons op de markt is, vielen de verkopen erg tegen. Waar een modernere, vlotter gelijnde nieuwe LS in z'n geboortjaar - 2007 - nog voor een verkooppeik van ruim 130 stuks kon zorgen, zakten de verkopen in tot het trieste getal van slechts 10 verkochte auto in 2012. Een van de redenen van die verkoopdaling is de vermaledijde crisis, maar van concurrenten als de S-Klasse, de A8 en de 7 Serie werden vorig jaar zelfs nog respectievelijk 76, 144 en 174 auto's op naam gezet in Nederland. Grootste reden blijkt dat degene die shopt in dit segment nauwelijks buiten de 'grote Duitse drie' kijkt en daardoor auto's als de LS en de Jaguar XJ links laat liggen.

Of de grondig gefacelifte LS het wel gaat redden, is de vraag. Aan zijn uiterlijk zal het niet liggen. Was zijn voorganger - zeker van voren gezien - wat anoniem, de nieuwe loopt weer helemaal in de pas met de recent geïntroduceerde GS - met een bijna identieke vorm van de grille, die overigens niet door iedereen fraai gevonden wordt. De overige lijnen van de auto veranderden - buiten wat andere lichtunits - nauwelijks,



maar dat was ook niet noodzakelijk. Toch vloeien de nieuwe en 'oude' lijnen prima in elkaar over en is de LS een imposante en fraaie auto. Dat we reden met de verlengde 'L' is op het eerste gezicht niet zichtbaar. Enkel de geoefende kijker ziet de extra centimeters, wat een compliment is aan het adres van de ontwerpers van deze auto.



## Fijne werkplek

Achter het stuur merk je weinig van de extra lengte van de auto, al heeft de bestuurder weinig reden tot klagen. Zijn stoel is zestienvoudig verstelbaar, verwarmbaar als het buiten koud is en te koelen als de temperatuur te hoog wordt. Daarbij zorgt de climate control ervoor dat het hele lichaam dezelfde temperatuur houdt. Schijnt de zon op je bovenlichaam, dan wordt enkel die sectie gekoeld. Op papier lijkt het een futiliteit, maar in de praktijk werkt het uitstekend en merk je veel minder dat de temperatuur op orde wordt gehouden. Uiteraard kan de bestuurder voorin niet gebruik maken van de mogelijkheid een film te bekijken, maar het scherm voor het audio- en navigatiesysteem is bijna net zo groot als dat voor de achterpassagiers. Het niet kunnen aflezen van de kaart is in de LS verleden tijd. De bediening geschiedt - net als in

# Lexus LS 600hL President Line

de kleinere 'Lexi' - door middel van een muisachtige bedieningsknop. Heb je hier nog nooit mee gewerkt, dan vraagt dit de nodige gewenning, maar na een dag of twee weet je niet beter en werkt het soepel en duidelijk. Het Mark Levinson-geluidssysteem verdient een pluim door zijn geweldige geluid. Niet alleen lage tonen worden helder weergegeven, ook hoge tonen worden altijd kraakvrij en buitengewoon scherp ten gehore gebracht. Het interieur van de LS is sowieso van hoge kwaliteit, al doen de knoppen op het stuur en het dashboard wat minder hoogwaardig aan dan bij de opponenten in dit segment.



## Waan je een royalty

Neem je plaats op de achterbank, dan zijn de extra centimeters wel direct merkbaar. Je zit als een vorst, zowel links als rechts - waarbij de middelste zitplaats bedoeld is voor nood. Toch is er in de auto die wij reden een verschil tussen de twee buitenste zitplaatsen achterin de LS. Doordat onze auto is voorzien van de optionele, multi-instelbare achterzetel met 'shiatsu-massagefunctie', heeft de passagier daar de perfecte zitplek. Passagiers met een lengte tot 1,80 meter kunnen - dankzij de



uitschuifbare steun voor de benen en de naar voren schuivende bijrijdersstoel - bijna languit liggen achterin de Lexus. Heb je eenmaal de perfecte zitpositie gevonden, dan heb je tevens de mogelijkheid jezelf te vermaken door te luisteren naar muziek of te kijken naar een filmpje op het centrale scherm tussen de voorstoelen. Zoals het hoort, heeft degene die achterin zit de regie over het audiosysteem: moet het geluid harder of wil je naar iets anders luisteren, dan bepaal je dat achterin en overrule je de bestuurder. Tevens kun je ervoor kiezen om nieuwsgierige blikken van buitenaf te weren door de elektrisch bedienbare zonneschermen voor zowel de zijruiten als de achterrait te laten schuiven. Dit alles wordt bediend met de knoppen op en aan de zijkanten van de middenarmsteun.



## Meer snelheid, minder uitstoot

Knappe koppen op de motorenafdeling van Lexus hebben goed werk verricht door de motor van de LS600h 20 gram CO<sub>2</sub> minder uit te laten stoten - tot een waarde van 199 gram per kilometer. Dit is bovenal een plus voor het milieu, maar voor de Nederlandse markt ook zeker een plus voor de portemonnee. Door deze vermindering hoeft er over

de auto liefst 12.000 euro minder uitstootheffing betaald te worden, waardoor de auto ondanks zijn hogere kwaliteit en luxere interieur gunstiger is geprijsd dan zijn voorganger. Gebleven is het motorkarakter van de vijf-liter V8 in samenspel met de elektromotor. Deze zorgt niet alleen voor een lager verbruik - een testverbruik van 1 liter per 9,5 kilometer is zeker niet slecht voor een auto van meer dan 2.200 kilo en bovendien 1,5 kilometer verder dan bij de 'oude' - maar ook voor een zeer comfortabel rijgedrag. Vanuit stilstand rijd je altijd weg met behulp van de elektromotor en als meer kracht nodig is, slaat de brandstofmotor onmerkbaar aan. Zonder al teveel moeite te hoeven doen, kun je - als de accu's voldoende volgeladen zijn - tot een snelheid van zo'n 50 kilometer per uur geheel elektrisch rijden.

Ben je op zoek naar een strak sturende, communicatieve en tot sportauto-achtige prestaties leverende auto in het topsegment, dan kun je de LS van het lijstje afstrepen. Zeker in een vergelijk met een Mercedes-Benz of BMW stuurt de LS een tandje minder scherp en direct en is het onderstel bovenal gericht op comfortabel zweven over de weg. Vooral dit laatste is voor de achterpassagiers een kwaliteit die zorgt voor de perfecte mobiele werkplek achterin de Lexus. In combinatie met de schokvrije aandrijflijn en de luchtvering kun je niet om de Japanner heen als je juist dÃ;Ã;r naar op zoek bent. Toch is de auto zeker niet traag. Op de standaardsprint naar de honderd 'doet' de auto 6,1 seconden en op tussensprints zijn de kracht en soepelheid van de motor voldoende om het gros van de medeweggebruikers het nakijken te geven. Dit alles gebeurt in een oase van rust, waarbij het aan spektakel en snelheidsgevoel geheel ontbreekt.



## Executives, heb lef!

Na een week gereden te hebben in de Lexus LS600hL President Line vragen wij ons af waarom niet meer CEO's, ministers en andere hoogwaardigheidsbekleders kiezen voor deze auto. Ruim 160.000 euro is een hoop geld, maar gezien de hoeveelheid luxe, ruimte en bruikbaar motorvermogen is deze auto een relatief koopje. Daarbij zet je met deze auto wel een statement. Geen van zijn concurrenten heeft met een motorisatie als deze zo'n lage uitstoot en dito verbruik en tussen de auto's van de Duitse drie onderscheid je je wel met deze auto. Gebrek aan status en de hoge afschrijving werken in het nadeel van de Lexus, al zullen deze minpunten verdwijnen als meer executives kiezen voor de LS. Wij hebben zelf niet de financiële middelen om een auto als deze te bekostigen, maar zouden we op zoek zijn naar een comfortabele, ruime en krachtige zakenlimousine met een milieuvriendelijk karakter, dan zouden wij ons geld besteden in de showroom van Lexus.

## Plus

- + Krachtige, soepele en toch zuinige aandrijflijn
- + Veel ruimte op de achterbank
- + Relatief koopje

## Min

- Design is niet ieders smaak
- Hoge afschrijving
- Bediening audio- en navigatiesysteem vraagt gewinning